CLUB DES AMIS DU MECCANO

N° 138 2017
2ème trimestre

Ensemble routier par Yves Boissel

Meccano est une marque déposée, propriété de la Société Meccano S.A et utilisée avec son autorisation

Expo temporaire à Thann
(du 25 novembre 2016 au 15 janvier 2017)

par Jean-Marie Jacquel

Mardi 17 janvier, je retrouve Marcel Rebischung et Mariette, son épouse, Bernard Garrigues et Michel Bréal pour le démontage de l'expo "ROULEZ LES MECCANO" qui s'est déroulée du 25 novembre au 15 janvier. Plus de 10000 visiteurs ont franchi la porte de la médiathèque pour admirer une collection riche de plus de 40 modèles. Au centre de cette expo trônait la superbe C4 de Sébastien Loeb réalisée par Marcel. Sur un podium, on pouvait admirer sa locomotive 232.U.1. Un autre espace était réservé au camion de pompiers Seagrave, au tracteur Case et au remorqueur "Marcel" secourant le cargo "Mariette" en détresse. En vitrine se dressaient l'imposante grue de Calais et la grue géante super modèle n°4 réalisées par Michel. Dans une autre partie de la salle, mon petit-fils Henri et moi présentions une douzaine d'avions (Caudron Simoun, Mirage IV, C130, Caravelle, Airbus, Spitfire, F15...), ainsi que ma locomotive Duchess. Un autre espace était dédié aux thématiques "Tintin" "Crazy Inventor", "Lapins crétins" et autres modèles de boîtes actuelles construits par mes petits-fils Maxime et Henri. La documentation Meccano et celle du Club étaient rassemblées dans 4 vitrines. Un grand merci à Véronique Sahli et à toute sa sympathique équipe qui ont réalisé les panneaux explicatifs, la décoration et la mise en scène. Merci à mes amis exposants et à Bernard qui à mis son camion à disposition pour le transport du matériel.

Jean-Marie Jacquel CAM 461

Fig. 1 La vitrine

Fig. 2 Les grues et engins de chantier de Michel Breal

Fig. 3 Les imposants modèles de Marcel Rebischung

Fig. 4 C4 de Sébastien Loeb par Marcel Rebischung

Fig. 5 Les modèles thématiques

Fig. 6 Ma collection d'avions et ceux d'Henri

Association régie par la Loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901
Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut

Président : **Bernard Guittard** - tél. 02 54 88 07 06
7 Clos Domaine de Boutay - F41600 YVOY-LE-MARRON
Responsable section Centre

Vice Président : **Sylvain Muller**

Secrétaire : **Jean-Max Estève** - *Responsable section Normandie*
tél : 02 31 98 96 27 - 06 87 60 33 59

Trésorier : **Claude Dupré**

Rédacteur en chef : **Jean-François Nauroy**

Administrateurs : **Philippe Antoine** - *Animation stand enfants*
Aubin Fanard - *(et relecture magazine)*
Jean-Claude Brisson - *Relations avec la société Meccano*
Jean-Marie Jacquel - *Responsable section Alsace Lorraine Franche-Comté*
Frédéric Roger - *(et relecture magazine)*
Albin Treil - *(revue de presse et relecture du magazine)*
Jean-François Vincent - *(relecture du magazine)*

Responsables de section : **Bernard Garrigues** - *Responsable section Champagne et relations avec la Sté Meccano*
Frédéric Pamart - *Responsable section Picardie*
Jean-Pierre Greiner - *Responsable section Île de France*
Pierre Jaillet - *Responsable section Bourgogne*
Daniel Bernard - *Responsable section Rhône-Alpes nord*
Bruno Madelaine - *Responsable section Auvergne – Limousin*
Jean-Pierre Charras - *Responsable section Dauphiné*
Jacques Proux - *Responsable section PACA – (et relecture magazine)*
Serge Lassausaie - *Responsable section « 07-38-42-69 »*

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, le calendrier et l'annuaire du Club.
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 – J-M. Blévot – M. Bréal – J-C. Brisson – J-L. Canavy – A. Cisey – J. Desaintjean – W. Dewulf – J-M. Estève – B. Garrigues – C. Gobez – B. Guittard – J-M. Jacquel – C. Lerouge – B. Loisier – D. Milbert – R. Mitchell – S. Muller – J-F. Nauroy – J. Proux – J-P. Veyet – J-F. Vincent – J. Vuye

Mise en page, impression et routage :
IMPRIMERIE DES CAPITOULS - 31130 FLOURENS

Encarts :
- Mise à jour de l'annuaire
- Compte de résultat de l'exercice 2016
- Convocation à l'assemblée générale

Date limite des envois pour le prochain numéro :
10 Mai 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° 139 : Juillet 2017

Sommaire

Editorial
Le mot du président 4
Les pages jeunes
DJ-Métal-fou Challenge Meccano Nord 5-6
Expérience Chevillet..... 7-8
Constructions 1ère partie
Trieuse de vis et écrous 9-11
Finisseurs pour pistes d'aéroport..... 12-15
Porte palette pour grues 16-17
Dameuse 18-20
Le coin des collectionneurs
Wagons citerne Hornby..... 21-26
Constructions 2ème partie
Dragster pour circuit SCALEXTRIC... 27-28
Variation de vitesse mécanique 29
Ensemble routier 30-35
Vitine du coiffeur 36-37
Citroen C3 Trèfle 38-39
Les expositions
Thann 2
PACA 40-42
Bourgogne..... 43-47
Villefranche-sur-Saône..... 48-50
Kutzenhausen 51-52
Fontaines-sur-Saône..... 53-54
Haillicourt..... 59-60
Divers
Jeannot Buteux 55
Nouveau plateau denté 56
Revue de Presse - Infos lecteurs 57-58

Contents

Editorial
Word from the President 4
Youth pages
DJ-Métal-fou Challenge Meccano Nord....5-6
Chevillet experience.....7-8
Model Building 1
Nuts and bolts sorter.....9-11
Asphalt paver finisher..... 12-15
Pallet holder for cranes..... 16-17
Groomer..... 18-20
Collectors corner
Hornby tank wagons..... 21-26
Model Building 2
Dragster for SCALEXTRIC track..... 27-28
Mechanical speed variation 29
Small carousel..... 36-37
Citroën C3 'Cloverleaf' of 1924..... 38-39
Exhibitions
Thann 2
PACA 40-42
Bourgogne..... 43-47
Villefranche-sur-Saône..... 48-50
Kutzenhausen 51-52
Fontaines-sur-Saône..... 53-54
Haillicourt..... 59-60
Miscellaneous
Jeannot Buteux 55
New tooth gear disc 56
Press review - Infos for readers 57-58

Le mot du président

Dernière ligne droite avant notre expo de Garges-lès-Gonesse….

C'est Christian Mollica assisté par Patricia Genty qui est à la manœuvre. Je suis régulièrement informé de l'avancement de l'organisation de notre exposition annuelle.

Je vous rappelle que le compte rendu de l'exposition dans le magazine mettra l'accent sur les nouveaux modèles inédits qui pourront être présentés en plusieurs vues. Je tiens aussi à ce que tous les modèles des enfants puissent figurer en bonne place dans notre magazine.

Renouvellement des membres du Conseil d'Administration

Comme tous les ans, un tiers des membres du Conseil d'Administration est sortant. A cette occasion, tous les membres du CAM à jour de leur adhésion peuvent faire acte de candidature aux postes d'administrateur.

Actuellement il y a deux postes à pourvoir suite au décès de notre Ami Jean Tresson et au non renouvellement du mandat d'Albin Treil qui par ailleurs souhaite conserver sa fonction « Revue de Presse » dans le magazine.

Afin de gérer au mieux la préparation des élections, je vous demande de faire en sorte que votre candidature nous parvienne **avant le 30 avril 2017**. Votre candidature au poste d'administrateur doit s'appuyer sur une profession de foi dans laquelle vous voudrez bien nous rappeler « votre passé Meccano ».

Ceux qui ne pourront pas être de la fête :

Je vous rappelle, comme chaque année, que pour diverses raisons certains membres ne peuvent pas participer à notre exposition internationale. Néanmoins nous ne pouvons pas les priver de participer aux concours s'ils le souhaitent.

A cet effet, je vous demande de vous rapprocher des Amis qui pourraient être dans ce cas. Il est alors nécessaire que la personne concernée rédige et envoie les documents d'inscription qui étaient en encart dans le N° 137 comme s'il venait en personne et vous vous chargerez du transport et de la présentation de son (ou de ses) modèles.

Cette démarche est particulièrement recommandée vis à vis des enfants qu'ils soient membres du CAM ou non.

Rendez-vous à Garges-lès-Gonesse !

Bien amicalement à vous toutes et à vous tous,

Votre président Bernard Guittard CAM 1198

L'ODEUR DU PAPIER
NOTICE N° 63 - RADIO RECEIVING SET

Merci à notre Ami Deshayes Francis CAM 0196, et à la collaboration du Cercle Ferroviphile Européen pour la notice 63, un modèle inédit . ... Peut être, aujourd'hui, difficile à réaliser.

Qui relève le défi ? Notice de 20 pages, 8 pages N/B, 12 pages couleurs. Prix : 25 €

Votre commande auprès du trésorier, chèque à l'ordre du CAM.

Claude GOBEZ CAM 072

LA RÉÉDITION DU N°100

Compte tenu de la demande, nous avons décidé de rééditer le N°100. Cette réédition tirée à 300 exemplaires est réalisée sans aucune modification ni mise à jour afin de conserver l'esprit de sa conception qui date d'octobre 2007.

Le prix de vente de 23€ franco de port est inchangé.

Vous pouvez passer commande auprès de notre trésorier Claude Dupré.

Bernard Guittard CAM 1198

UNE CLÉ USB DE 16 GO
REVÊTUE DU LOGO DU CAM

Cette clé sera disponible à l'expo de Garges. Elle sera vendue sur place 10€ et expédiée pour 12€ sur commande à Claude Dupré.

Bernard Guittard CAM 1198

DJ MÉTAL-FOU
CHALLENGE MECCANO NORD

par Jean-François Nauroy

Nous vous avons présenté dans le 134 le projet «Défi Meccano» organisé par la chambre syndicale de l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM) de l'Eure.
Dans le Nord Pas-de-Calais, cela s'appelle le «Challenge Meccano». Nous avons pris contact avec Mme Nadine Ficheux qui est en charge du projet pour l'UIMM Nord Pas-de-Calais en partenariat avec Mecanov, le Pôle régional d'excellence mécanique. Cette dernière nous a fourni des renseignements sur le projet et des contacts auprès des enseignants.

Le «Challenge MECCANO» est ouvert aux jeunes collégiens scolarisés dans l'Académie de Lille (www.challengemeccano.com). Ce concours s'intègre dans le parcours Avenir et dans les Enseignements Pratiques Interdisciplinaires de l'Education Nationale.
Les équipes volontaires constituées de 5 ou 6 collégiens autour d'un professeur référent mènent un projet qui vise à réaliser, éventuellement dans le cadre des EPI (Enseignement Pratique Interdisciplinaire), un modèle original incluant un ou plusieurs mécanismes motorisés permettant un ou plusieurs mouvements. Le règlement du concours évolue chaque année depuis 2011.

Pour l'année 2017, le projet doit comporter un maximum de pièces Meccano. En cas de besoin, des boites 25 modèles peuvent être commandées auprès de l'UIMM. Initialement deux boîtes 25 modèles constituaient le pack de base, mais cette limitation semble maintenant abandonnée. Des éléments non Meccano peuvent être utilisés mais un trop grand nombre entraîne des pénalités selon une grille d'évaluation établie par le règlement du concours. Les équipes doivent réaliser un modèle mais aussi un diaporama (sur Slideshare) et une séquence vidéo (sur Youtube). Un jury constitué de représentants de l'UIMM, de l'Education Nationale et de la société Meccano décerne les prix.

Pour le présent article, nous avons choisi, avec Hervé Forestier, de vous présenter un modèle qui a remporté le premier prix en 2015. Il s'agit du **projet «DJ Métal- fou»** réalisé par une équipe du collège Jean-Jacques Rousseau de Thiant (Fig. 1). Monsieur Witek leur professeur nous a fourni quelques photos d'un modèle initial (Fig. 2), mais qui sera considérablement revu pour arriver aux versions définitives qu'on peut voir sur youtube ou slideshare.

Fig. 1 Deux membres de l'équipe Galilée 2 du Collège Jean-Jacques Rousseau de Thiant

Fig. 2 Version initiale du modèle

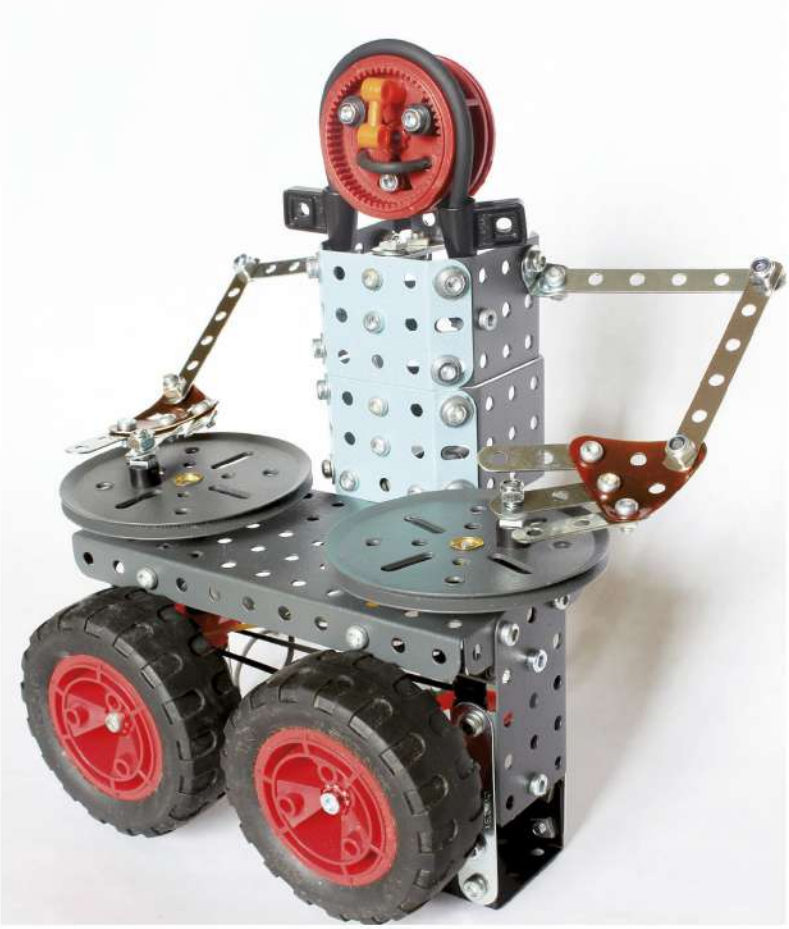


Fig. 3 Modèle final de DJ

En absence de photos de qualité du modèle récompensé, je l'ai réalisé moi même.
L'objectif que s'était fixé l'équipe du collège de Thiant était de donner l'apparence que les bras du DJ qui s'activent, font tourner les deux platines, la vitesse devant être différente sur les deux platines.

Initialement les platines étaient des pneus entraînées par chacun un moteur. La vitesse de rotation des disques était alors la même sur les deux. Les pneus des platines ont été remplacées par des poulies dans la version finale (Fig. 3). Les collégiens ont dû faire face à la mauvaise mobilité des bras. Les liaisons pivots avec des écrous freins ont réduit les frottements.

J'ai essayé d'être le plus fidèle possible à la conception des jeunes. La réalisation du modèle ne présente pas de difficultés particulières. Les photos 4 à 6 sont assez explicites.
Bien sûr, ce modèle est perfectible, en utilisant plus de pièces et surtout en utilisant un moto-réducteur, qui réduirait la vitesse de rotation des platines. On peut voir le modèle des collégiens en mouvement sur youtube à l'adresse suivante :
https://www.youtube.com/watch?v=TcAdKuRatJgIe.

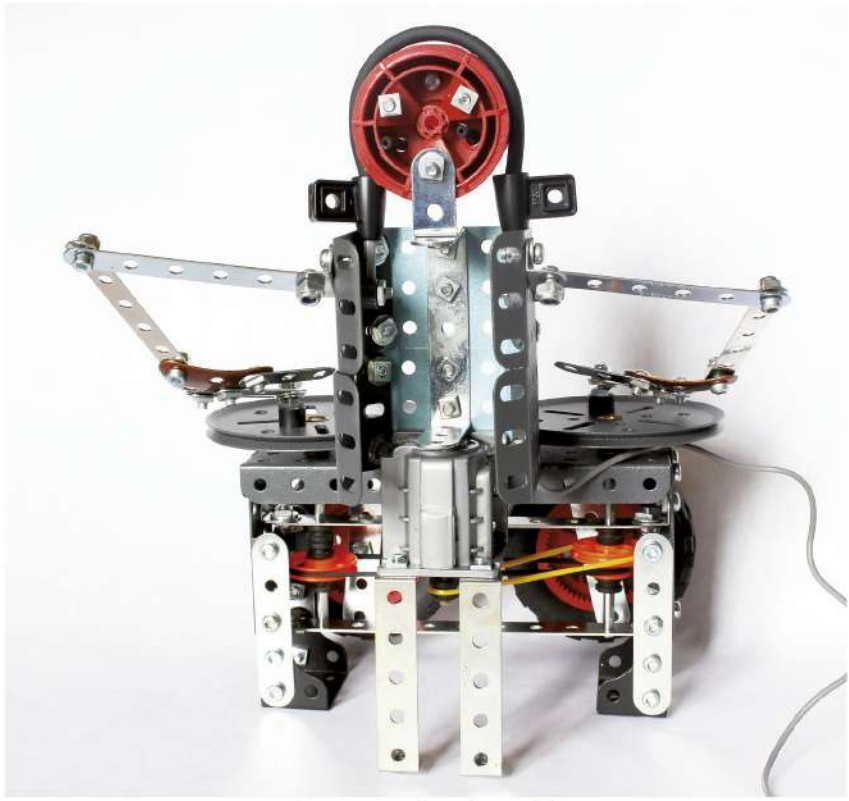


Fig. 5 Vue arrière du modèle

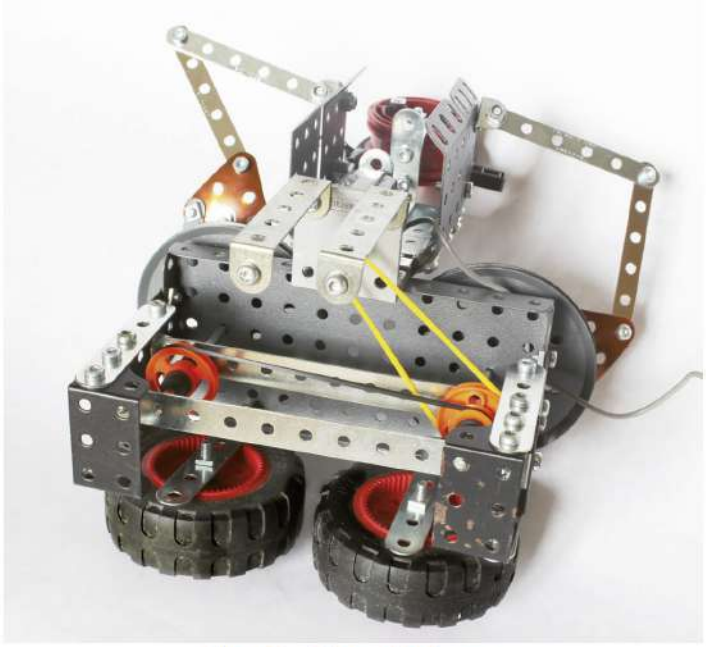


Fig. 4 Modèle vue de dessous

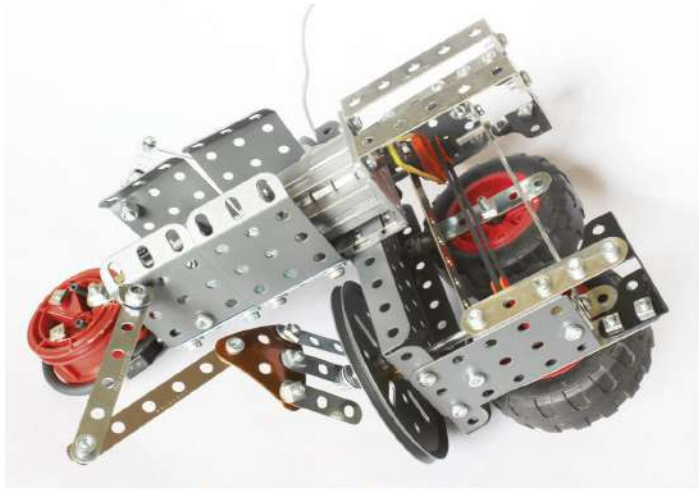


Fig. 6 Le modèle vu de coté

Pour l'année scolaire 2016-2017, une trentaine de collèges sont inscrits avec chacun plusieurs équipes participantes (plus de 100 équipes inscrites au total). Un prix Meccano sera remis à chaque membre de l'équipe et à chaque professeur faisant partie des dix gagnants de ce concours.

Une autre réalisation effectuée dans le cadre du Challenge Meccano : Le Batteuréccano

C'est un mélangeur de produits alimentaires (ou autre) avec fouet et support tournants, réalisé par une équipe du collège Saint-Exupéry de Onnaing. On peut voir le voir en fonctionnement sur youtube à l'adresse suivante :
https://www.youtube.com/watch?v=vB-8dGYU59U.
La réalisation du modèle ne présente pas de difficultés. La photo ci-contre est assez explicite.

Jean-Francois Nauroy CAM 1332

Expérience Claude Chevillet

par Jean-François Vincent

Comme un grand nombre d'entre nous, Claude Chevillet (CAM 1234) s'est (re)mis au Meccano, l'âge de la retraite venu. Il a construit de nombreux super modèles et des modèles spéciaux (mention spéciale à son robot !), puis des modèles trouvés dans la revue, ou de sa création.
Mais avant tout, il souhaite faire partager sa passion.

Les médiathèques

Il était : du 28 septembre au 9 novembre 2013 à Miremont,
du 2 au 20 décembre 2014 (en animation TAP) à Lacaugne,
du 27 janvier au 21 février 2015 à Portet-sur-Garonne,
du 14 juin au 8 juillet 2015 à Villefranche-du-Lauragais,
du 27 octobre au 21 novembre 2015 à Eaunes,
du 2 au 26 février 2016 à Lagardelle-sur-Lèze,
du 6 au 26 septembre 2016 à Nailloux,
du 4 au 26 octobre 2016 à Auterive,
du 17 janvier au 11 février de cette année à Muret...
(et quatre autres expositions sont en cours de préparation pour 2017...).
Ces communes du Lauragais, vous ne les connaissez peut-être pas ; c'est le «terrain de jeu» de Claude Chevillet.
Depuis plusieurs années, en effet, il propose ses expositions et ses animations aux médiathèques de la région. L'intérêt d'une exposition en médiathèque, c'est que ses modèles restent visibles pendant plusieurs semaines, sous la responsabilité de la médiathèque ; à Muret, ce sont quatre grandes tables et une vitrine qui ont été mises à sa disposition. Il organise ses expositions tout seul, et il intervient plusieurs fois, à des dates déterminées, pour faire fonctionner et commenter ses modèles ; pendant le temps de l'exposition, il organise des ateliers pour enfants sur un après-midi.

Fig. 1 Un apercu des vitrines dans les médiathèques

Les ateliers

Il intervient également dans des centres aérés (CLSH pour les familiers des sigles) ; ou au cours de TAP (temps d'activités périscolaires), sur plusieurs séances.
Dans ces derniers cas, il a une méthode bien rodée.
Il arrive avec son «diable» sur lequel il a posé trois caisses (Fig. 2) :
- dans la 1re, la boulonnerie et les outils pour les enfants (dont des décimètres pour mesurer les vis!), des assiettes en plastique pour regrouper les pièces (Fig. 3), et la «trousse de secours» de l'intervenant ;
- dans la 2e : des sachets en plastique transparent dans lesquels on trouve ce qui est nécessaire (pièces et notices) pour construire un modèle (Fig. 4); (il y en a au moins 50 différents, de difficultés variées) :
- dans la 3e, les modèles «tout faits».

Fig. 2 La methode Chevillet : les caisses

Fig. 3 Les assiettes

Fig. 4 Les sachets

Fig. 5 Atelier Meccano

Fig. 6 Modèles proposés aux enfants

Pour la première séance, c'est Claude qui propose le modèle ; ensuite, en fonction de son expérience et de son aptitude, l'enfant pourra choisir lui-même un modèle à construire ; les sachets permettent de «ranger» les modèles en cours, quand plusieurs séances sont prévues.

Pour Claude, les séances ne doivent pas durer plus d'une heure et demie, et elles ne doivent pas regrouper plus de huit enfants en même temps (6 serait idéal) ; dans ces conditions les enfants sont particulièrement attentifs, intéressés et... imaginatifs.

D'autre part, Claude Chevillet possède une importante collection de compas ; il propose des conférences avec expositions sur le thème «Les compas à travers les anciens métiers». Mais ceci est une autre histoire...

Jean-François Vincent CAM 707

TRIEUSE DE VIS ET ÉCROUS

par Jacques Tarratre

Inspiré d'un grand et complexe modèle de François Laurent (CAM 675), voici une petite machine qui permet d'effectuer un tri entre des vis et des écrous Meccano.

Principe de fonctionnement et principales difficultés rencontrées

Les vis et écrous sont versés en vrac dans un réservoir-distributeur animé par un mouvement de basculement autour d'un axe. Les pièces sont ensuite guidées vers un «secoueur» (qui va et vient), lequel permet de les faire glisser vers un cylindre-tambour tournant. Ce tambour est conçu de manière à ce que les écrous s'échappent à travers des intervalles «bande-tringle» et tombent dans une première trémie tandis que les vis continuent leur chemin et, à l'extrémité, chutent dans une seconde trémie.
La mise en mouvement des parties mobiles est réalisée soit par un moteur électrique Meccano soit manuellement (en tournant une manivelle) car on ne dispose pas toujours d'une source électrique à proximité.

Les principales difficultés rencontrées pour la mise au point de ce modèle furent :

- de concevoir un système relativement compact permettant de remplir les fonctions souhaitées,
- de réaliser avec un seul arbre moteur trois mouvements différents ; à savoir : basculement du réservoir-distributeur, va et vient du secoueur et rotation du tambour,
- d'avoir un fonctionnement soit manuel soit motorisé,
- de régler les mises en mouvement des différents sous-ensembles et l'inclinaison générale du système pour que le processus ne soit ni trop rapide ni trop lent,
- de trouver un système simple de filtre pour discriminer écrous et vis en utilisant des pièces Meccano standards.

La machine marche correctement avec des vis de différentes longueurs, dès lors que les écrous sont au standard Meccano (car ce sont eux qui sont, en fait, triés). Néanmoins, il peut arriver que des écrous «coquins» se sauvent pour rejoindre les vis. Un allongement du tambour pourrait probablement régler ce défaut.

Description détaillée du modèle

La figure 1 présente une vue d'ensemble du modèle, que l'on peut décomposer en trois grandes parties : la structure fixe, les parties mobiles, le mécanisme d'entraînement avec sa mise en mouvement.

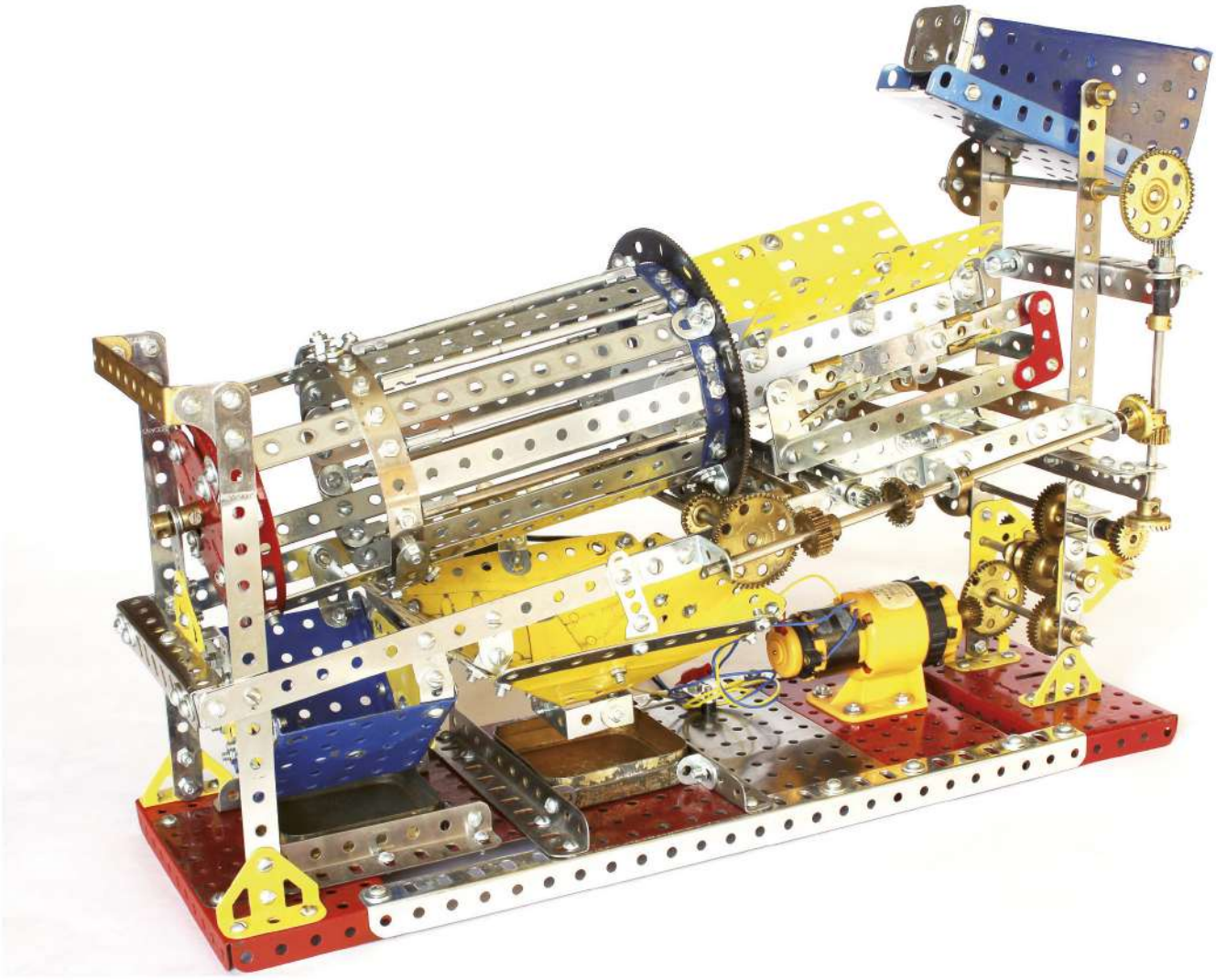


Fig. 1 Trieuse

La structure fixe

La structure fixe est visible sur l'ensemble des photos de l'article. Elle se décompose en une base, deux pieds verticaux, un support en pente et deux trémies.

La base (33 x 11 trous) : elle est constituée de deux cornières 25 trous se raccordant avec 3 plaques à rebords 52, une plaque rigide 70 et deux plaques rigides 52a dont une en recouvrement (Fig.2). Des cornières de 7 et 11 trous servent de guides aux boîtes destinées à recevoir les pièces triées (ce sont des demi-boîtes anciennes de vis Meccano).

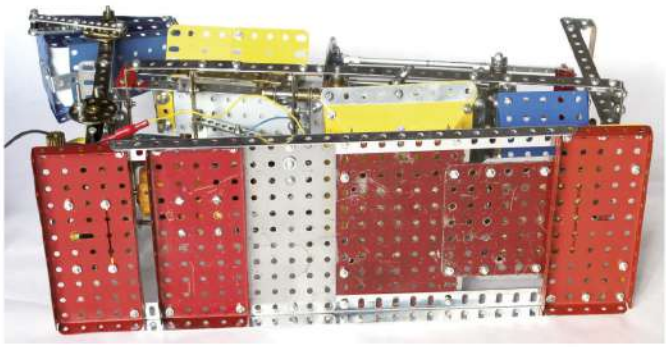


Fig. 2 Dessous de la Trieuse

Les pieds verticaux : L'un des pieds est réalisé avec 2 bandes 15 trous reliées par 1 bande coudée 1x9x1 trous prolongée par deux petits goussets. L'autre pied est composé de 2 hauteurs de 21 trous raccordées par 2 cornières de 9 trous excentrées.

Le support en pente : Il est d'une longueur de 29 trous, fermé d'un côté par une cornière 9 trous maintenue à chaque extrémité par une équerre 2 trous et de l'autre par une bande coudée 1x9x1 trous raccordée au grand pied par une bande coudée 2x5x2 trous prolongée par deux petits goussets (Fig. 3). A l'intérieur du cadre, on trouve une bande coudée 1x9x1 trous vissée au 5e trou et une seconde fixée au 11e trou en partant du haut (Fig. 4). Cette dernière supporte une bande 7 trous accompagnée d'un bras de manivelle à chaque extrémité, le tout maintenu par deux boulons de 19mm.

Les trèmies : La première trémie (celle qui reçoit les écrous) a 9 trous de côté et est constituée de 4 plaques flexibles 9x5 trous coudées manuellement. Une poutrelle 9 trous la rehausse sur un côté. La sortie est construite avec une bande coudée 2x3x2 trous attachée à une autre 1x3x1 trous, 2 équerres 1x1 trous 135° les maintiennent.

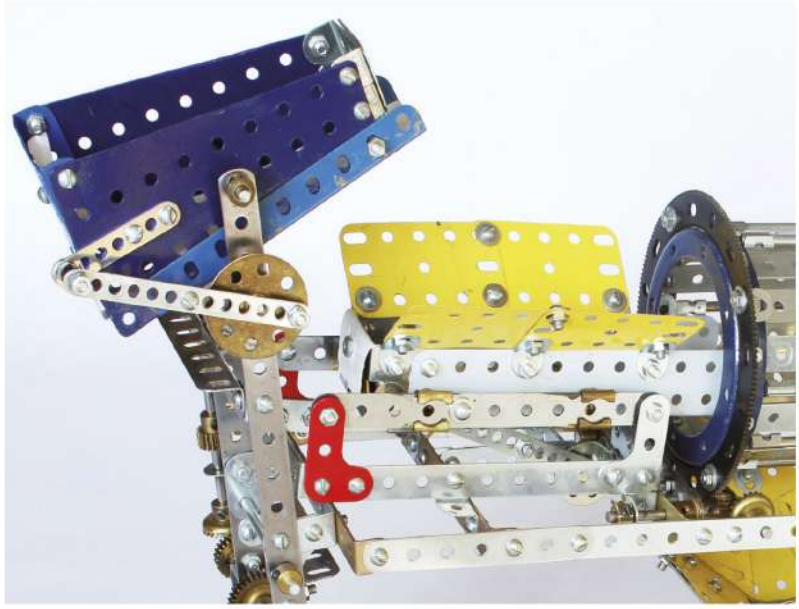


Fig. 4 Réservoir distributeur et secoueur

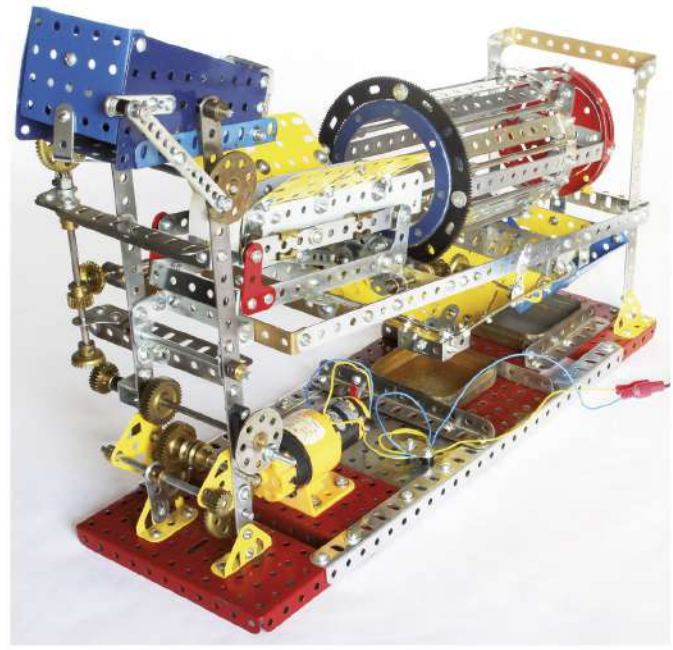


Fig. 3 Trieuse vue de coté

La seconde trémie (celle qui reçoit les vis) est réalisée avec 2 plaques à rebord 5x5 trous («artisanales») reliées par 2 bandes 9 trous et 2 plaques flexibles 5x3 trous et, à la sortie, de chaque côté, 3 équerres 1x1 trous 135° tournées vers l'intérieur permettent de réduire l'ouverture de la trémie.

Les pièces mobiles

Elles se composent du réservoir-distributeur, du «secoueur» et du tambour tournant.

Le réservoir-distributeur : il est réalisé avec 1 plaque secteur 9 trous et, sur les côtés, de 2 plaques secteur sans rebords, décalées d'un trou (Fig. 4). Fermé à l'arrière par 1 plaque à rebords 5x4 trous «artisanale» et une équerre 2x2 trous, la sortie des pièces à l'avant est calibrée par 2 bandes coudées 1x3x1 trous complétées par une poutrelle de 3 trous destinée au réglage de l'ouverture. A l'intérieur, une plaque en carton lisse facilite l'écoulement.

La mise en mouvement (basculement) du distributeur s'effectue autour d'un axe de 9 cm qui passe au sommet des pieds de 21 trous. De chaque côté, le blocage est fait par une bague et, pour éviter le frottement, 1 entretoise (38b) est intercalée entre le montant et le côté du réservoir. Sur l'un des côtés, est fixée une bande étroite 7 trous (C769) raccordée à une bande étroite doublée de 13 trous (C 773) à l'aide d'un boulon de 19 mm avec une entretoise (38 b) intercalée. Cette bande est fixée, à l'autre extrémité, sur une roue barillet montée sur une tringle de 11,5 cm avec, à l'autre bout, une roue de chant de 50 dents.

Le «secoueur» : il est construit à partir d'un profilé 160 D augmenté par 1 bande coudée 2x3x2 trous supportant 1 embase coudée (Fig. 4). Il est surélevé par 4 plaques flexibles 5x3 trous. De chaque côté, 2 bagues glissières se déplacent sur un support construit avec 4 bandes 11 trous, 4 équerres plates (133b) 3x2 trous et 2 bandes coudées 1x5x1 trous. La fixation au support en pente est réalisée avec 1 poutrelle 3 trous côté ouvert et 2 équerres d'angle (154 a et b) vissées au 5e trou. Un carton lisse est également installé pour facilité l'écoulement des pièces. Pour le «va et vient», on trouve, sous le profilé, un support double sur lequel est attachée une

bande étroite doublée de 13 trous (C773) raccordée, à l'autre extrémité, à une roue barillet (518) laquelle est montée une tringle de 7 cm avec, en bout, un pignon zamac de 11 dents, permettant ainsi la mise en mouvement. Une plaque en carton lisse facilite ici encore l'écoulement.

Le cylindre-tambour tournant : Il est tout d'abord constitué de 4 bandes 19 trous fixées sur 2 longrines circulaires de 90 mm (143A). Aux bandes 19 trous, viennent s'ajouter 8 bandes 11 trous et 8 tringles de 11,5 cm (ayant, à chaque extrémité, des raccords tringle-bande). C'est cette combinaison «bandes-tringles» qui assure fondamentalement la fonction de tri (Fig. 5). La longrine côté «pieds bas» est fermée par un plateau central maintenu par une bande 7 trous et 2 bandes 3 trous. Le tambour tourne autour d'un axe de 25 mm qui s'engage dans un support constitué d'une bande 4 trous et d'une embase coudée vissée sur la cornière 9 trous (Fig. 1). La longrine ouverte est cerclée par une couronne double denture. Deux bandes 11 trous, cintrées en demi- cercle et reliées par 2 bandes 4 trous servent de support intérieur. Pour l'assemblage des pièces du tambour, il est recommandé d'utiliser des vis à têtes hémisphériques pour faciliter l'écoulement des pièces en cours de tri.

La rotation du tambour est assurée par la couronne double denture qui repose sur 2 pignons 19 dents. Ils sont montés sur des tringles de 3,5 cm traversant les bras de manivelle (maintenus par des bagues, à l'autre extrémité). Les pignons s'engrènent sur des roues de chant de 25 dents montées sur une tringle de 13 cm avec, en extrémité, une roue de chant de 50 dents.

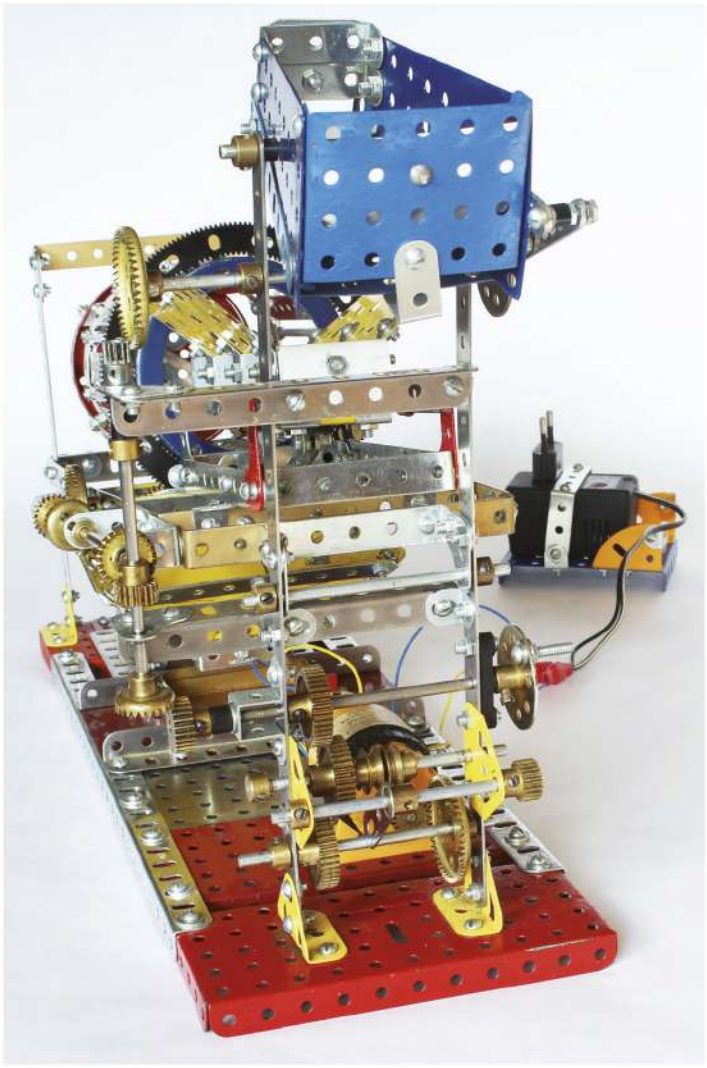


Fig. 6 Mécanisme d'entraînement de la trieuse

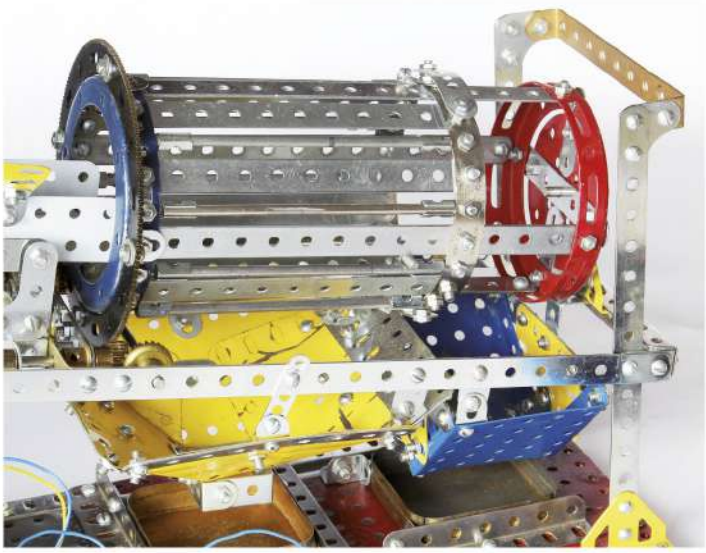


Fig. 5 Tambour tournant

Le mécanisme d'entraînement et la motorisation

Le mécanisme d'entraînement : Celui-ci est particulièrement visible sur les figures 1et 3 (vues latérales) et 6 (vue arrière). Des petits goussets sont boulonnés au bout des cornières de 9 trous à l'entrée du pied de 21 trous. Ils servent à la tenue verticale d'une tringle de 11 cm avec, à sa base, une roue de chant de 25 dents puis : un pignon de 19 dents, ensuite une bague 59 et 3 entretoises (38b) pour le calage avec, en extrémité, un pignon zamac 11 dents venant s'engrener sur la roue de chant de 50 dents du réservoir. Sur le pignon de 19 dents vient s'engrener une roue de chant de 25 dents fixée sur une tringle de 20 cm ; ensuite une bague, une nouvelle roue de chant de 25 dents en contact avec le pignon zamac du secoueur (déjà cité) et, enfin, un pignon de 25 dents venant s'engrener sur la roue de chant de 50 dents du tambour (déjà citée également).

Le fonctionnement motorisé ou manuel : comme déjà indiqué, la mise en mouvement peut être électrique ou manuelle. Le choix entre les deux possibilités est réalisé comme indiqué ci-après.

Deux embases plates fixées aux montants de 21 trous, supportent une tringle de 9 cm dotée d'un bras de manivelle. Cette tringle est tenue, côté manivelle, par un pignon 19 dents pour la saisie manivelle ; et, de l'autre, par une bague. Le bras de manivelle est utilisé pour bloquer une tringle mobile de séparation des motricités. Cet axe supporte une roue de 38 dents et deux roues de 13 mm formant une fente pour insérer, éventuellement, le bras de manivelle bloqueur. En extrémité, une bague, côté roue de 38 dents, maintient l'axe. Une tringle de 9 cm supporte une troisième roue de 38 dents s'engrenant éventuellement avec la précédente

En fonctionnement motorisé : une roue de chant de 50 dents entre en contact avec un pignon de 19 dents en sortie du moteur Meccano 6 vitesses calé 1/32. Une bague, côté roue de 38 dents, maintient la tringle.

En fonctionnement manuel : un cavalier boulonné sur le grand côté tringle verticale, et un renfort plastique à l'opposé, maintiennent une tringle de 11,5 cm supportant un pignon de 25 dents s'engrenant sur la roue de chant de 25 dents de la tringle verticale, une roue de 38 dents et une roue barillet munie d'un boulon de 19 mm faisant fonction de manivelle.

Que ceux qui souhaiteraient des précisions sur ce modèle n'hésitent pas à me contacter (je me suis moi-même inspiré de réalisations existantes) et merci à ceux qui m'ont aidé à préparer cet article.

JACQUES TARRATRE CAM 1758

Chronique de MECANOTEPH :

Finisseurs pour pistes d'aéroport (1ère partie)

par Jean-Claude Brisson

Un « Finisseur » est un engin mobile permettant de réaliser les revêtements des routes ou des pistes d'aérodromes avec des enrobés bitumineux. Il est constitué d'une trémie qui reçoit l'enrobé versé par des camions, un tapis roulant qui amène les enrobés de la trémie à la table de réglage, une vis d'Archimède qui répartit les matériaux sur la chaussée, un compacteur, une rampe de chauffage alimentée en gaz, et un lisseur qui définit l'épaisseur du revêtement. Cet ensemble est surmonté d'une plate-forme sur laquelle le chauffeur contrôle le finisseur. Le camion verse lentement l'enrobé dans la trémie et le finisseur, gardant une vitesse constante, pousse le camion jusqu'à ce que la benne soit vide.

Le modèle Meccano

La notice 14 de la boîte 10 décrivait un « Surfaceur de routes » ancien nom du finisseur (de l'anglais « finisher ») basé sur le Barber-Greene 879. La figure 1 représente ce modèle réalisé en bleu quadrillé et or. La figure 2 montre le châssis où

Fig. 1 Le modèle Meccano de surfaceur

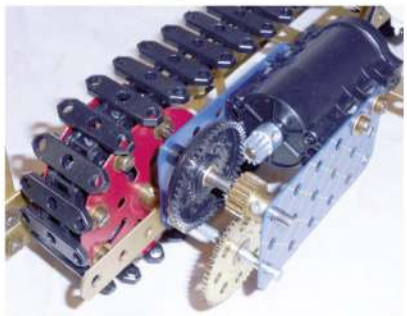


Fig. 4 Le moteur entraînant la chenille

les pseudo-chenilles ont été remplacées par les nouvelles chenilles Meccano. Pour animer ce modèle, on utilise les 3 motoréducteurs de la grue à tour. Deux, fixés sur le châssis, entraînent les chenilles, (Fig. 4), et le troisième, situé à la place du moteur universel, entraîne le convoyeur, le distributeur et le système de compactage. La figure 3 représente un barbotin moteur composé de 2 plateaux sur lesquels sont fixés 8 supports taraudés. Séparés par 3 entretoises et entrelacés, ils forment des barbotins de 16 dents.

Fig. 6 Le modèle Meccano vu côté trémie

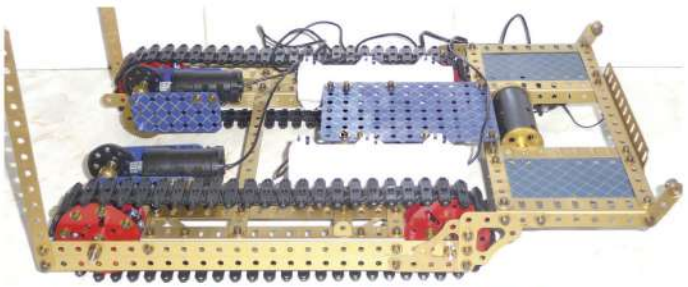


Fig. 2 Le châssis avec les nouvelles chenilles

Fig. 3 Le barbotin 16 dents

Les barbotins menés, non dentelés, sont également constitués de 2 plateaux séparés par 2 entretoises et une rondelle pour que les maillons s'insèrent entre les plateaux. Comme la mise en fonctionnement se fait à partir de la télécommande, les leviers d'embrayage ont été désactivés. Certaines transmissions par courroies qui patinaient ont été remplacées par des transmissions par chaînes. Les roues barillet du modèle qui représentaient les vis hélicoïdales du distributeur d'un véritable engin ont été remplacées par un empilement, sur des tiges filetées, de bandes étroites de 2 trous légèrement twistées dont l'aspect se rapproche d'une vis d'Archimède (Fig. 5). La figure 6 est une vue côté trémie et la figure 7 est une vue de dessous.

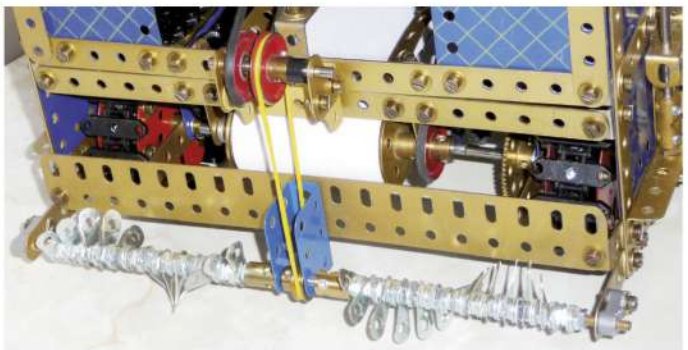


Fig. 5 Les vis hélicoïdales du distributeur

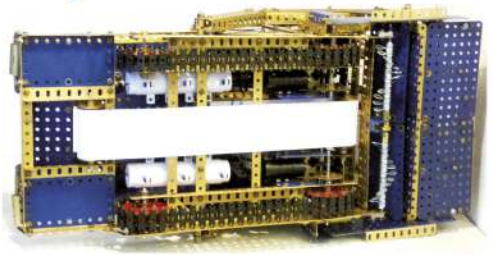


Fig. 7 Vue de dessous

Mon grand modèle de finisseur

20% plus petit que le modèle de la boîte 10, il s'en inspire largement à l'exception de la plateforme de commande plus proche de celle des engins actuels (Fig. 8).

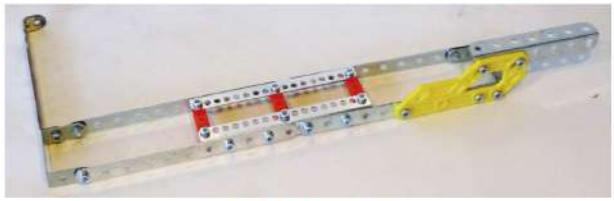


Fig. 9 Un longeron

Deux longerons, (Fig. 9), réunis par des bandes coudées de 9 trous et des bandes de 15 trous forment le châssis (Fig. 10). Chaque chenille utilise les mêmes barbotins que le modèle précédent. Ce finisseur utilise également les 3 motoréducteurs de la grue à tour. Les chenilles sont entraînées par 2 moteurs fixés sur les longerons (Fig. 11). Le troisième moteur, fixé à l'intérieur de la superstructure (Fig. 12), entraîne le convoyeur, la vis hélicoïdale de distribution et le compacteur.

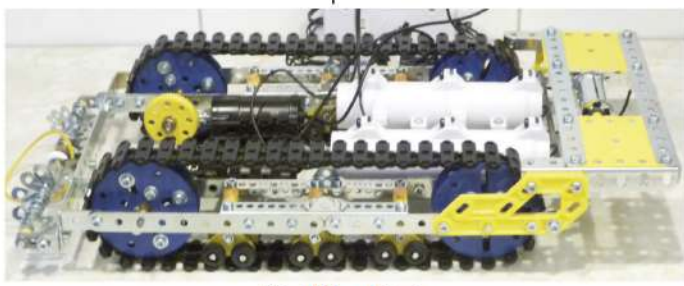


Fig. 10 Le châssis

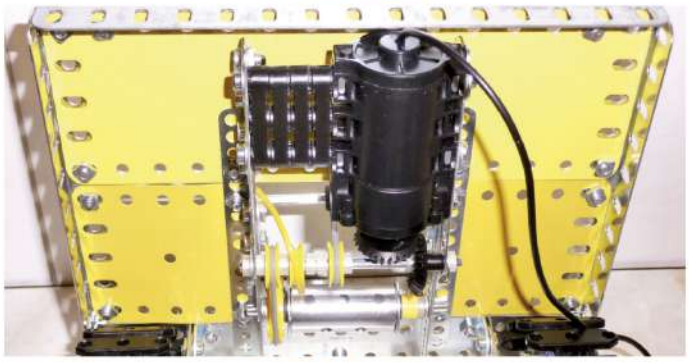


Fig. 12 Le 3e moteur

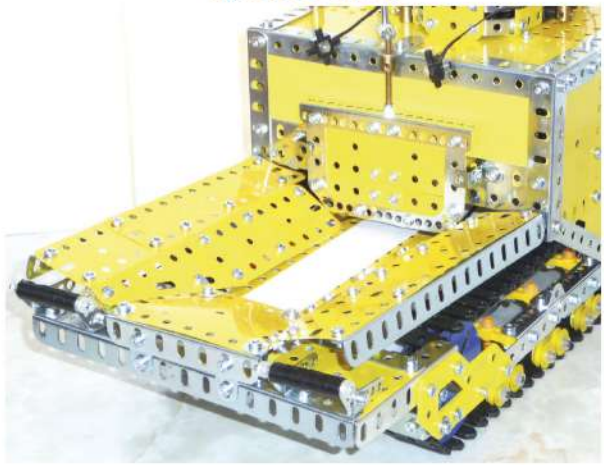


Fig. 13 La trémie

On voit la trémie sur la figure 13 avec la trappe de réglage du débit d'enrobé et les rouleaux poussoirs. La figure 14 représente la superstructure avec la plateforme de commande. On notera la présence en bas et à gauche de la vis hélicoïdale de distribution. La table de réglage est représentée sur la figure 15.

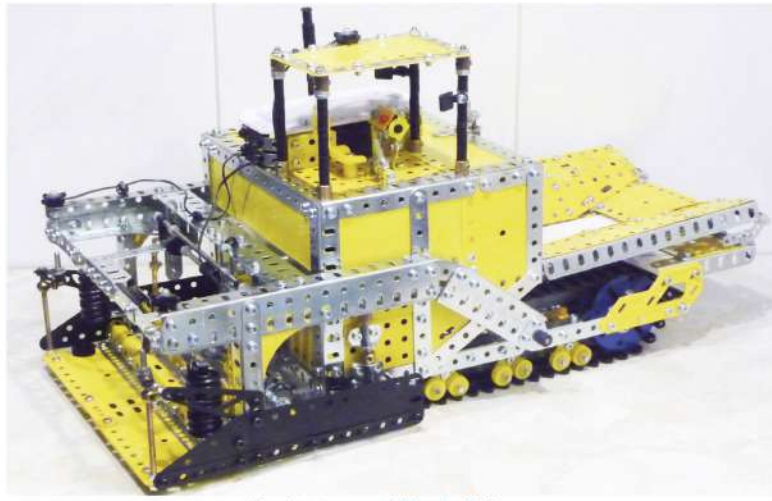


Fig. 8 Mon modèle de finisseur

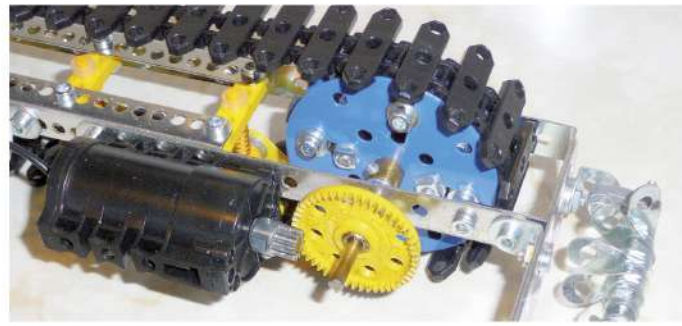


Fig. 11 Un des moteurs de traction

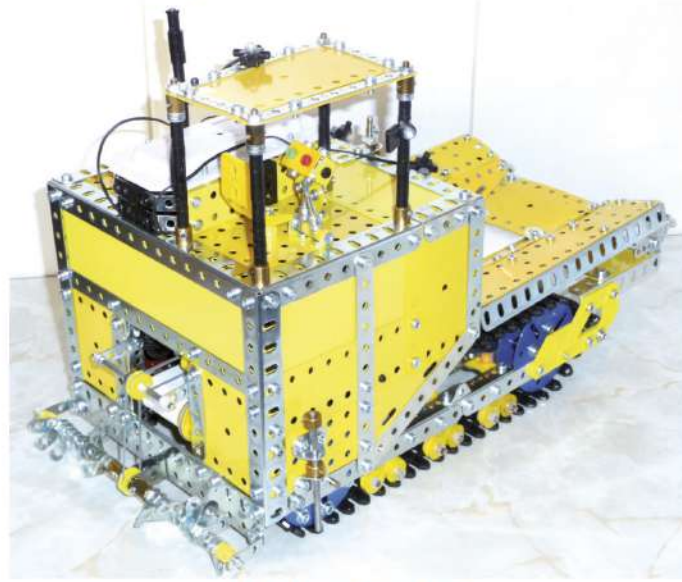


Fig. 14 La superstructure

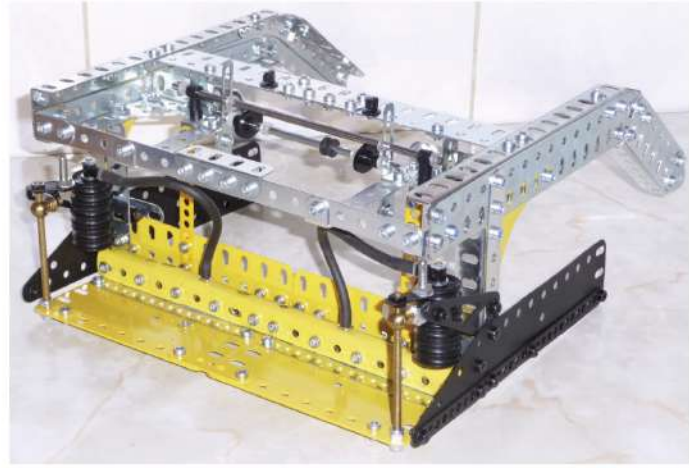


Fig. 15 La table de réglage

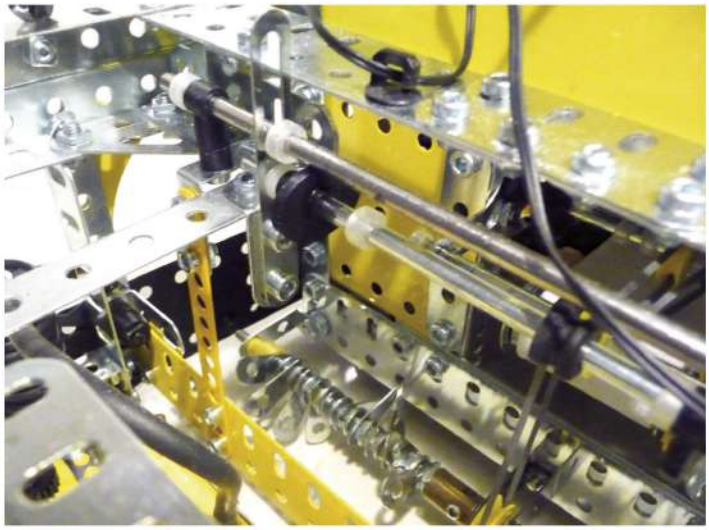


Fig. 16 La commande de compactage

Fig. 17 Détail de la came

La figure 16 montre une des cames de commande du compacteur dont on voit les détails sur la figure 17. Cette came plastique, C962, provient des pseudo-moteurs de la F1 ou de la Lamborghini. Elle soulève une tringle de 16 cm à laquelle est suspendu le tasseur. Celui-ci est formé de 2 poutrelles plates de 9 trous réunies par une bande de 4 trous et bordées par 2 cornières étroites.

Sur la figure 18, on voit la rampe à gaz formée de plaques flexibles 3x5 roulées pour former un tunnel et fixées sur les plaques de lissage par des cornières étroites. Sur la droite, un empilement de roues représente un bidon de gaz, et l'on voit à droite la vis de réglage qui fixe la hauteur de la plaque de lissage. La figure 19 montre le finisseur vu de dessous avec les boîtiers de piles et la figure 20 un porte-galets de roulement.

Fig. 20 Porte galets

En utilisant différentes combinaisons de roues et de chenilles, on réalisera une famille de finisseurs de différentes tailles.

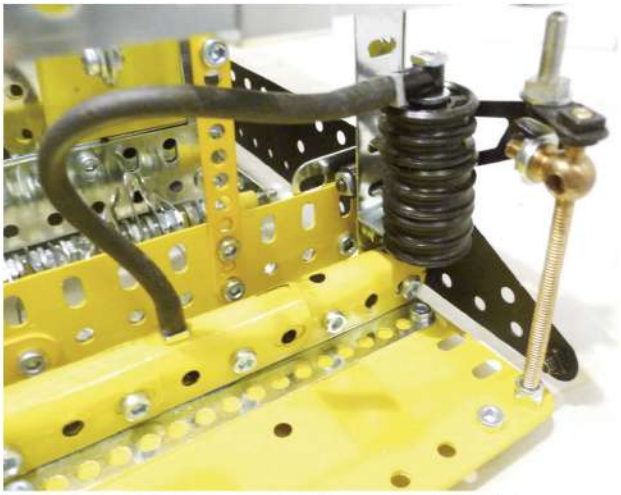


Fig. 18 La rampe de chauffage et la vis de réglage

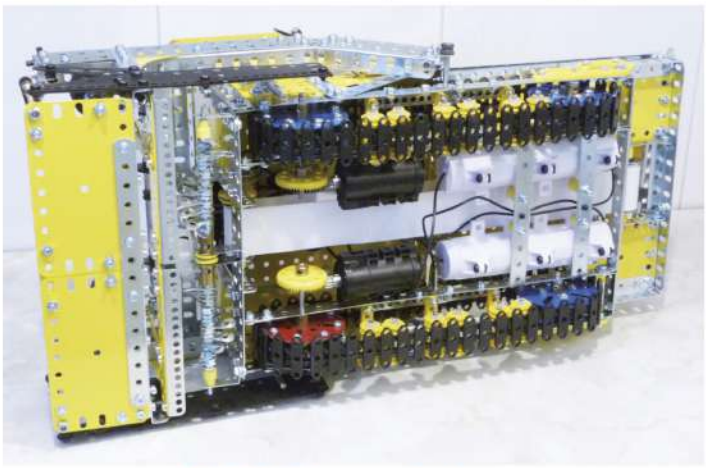


Fig. 19 Le finisseur vu de dessous

Un petit modèle (Fig.21)

Le finisseur sur chenilles Dynapac F1800 a servi de modèle pour cette réalisation. Le châssis est représenté sur la figure 22. Il utilise les nouvelles chenilles montées sur des barbotins faits de roues C996. Sur le barbotin moteur sont collés des picots (voir article dans la revue N° 135). Ces chenilles sont entraînées par un motoréducteur. A l'avant du châssis est fixée la trémie (Fig.23).

Fig. 21 Le petit modèle de finisseur

Fig. 22 Le châssis

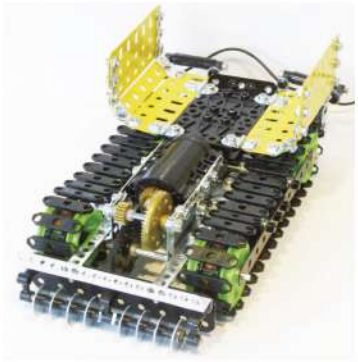


Fig. 23 Le châssis trémie ouverte

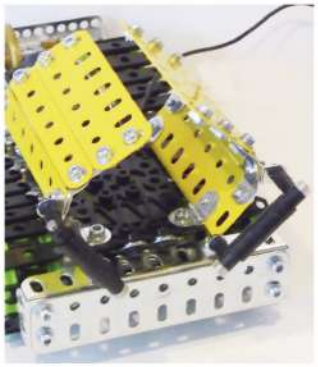


Fig. 24 La trémie fermée

Elle est constituée d'une plaque plastique épaisse de 4x6 trous D024 sur laquelle sont fixés par des charnières les côtés de la trémie formés de bandes et de poutrelles plates de 7 trous. Sur cet engin, les rouleaux pousseurs se replient lorsque la trémie se ferme (Fig. 24). On remarquera, à l'arrière du châssis, un empilement de disques de 19 mm qui représentent les vis de répartition de l'enrobé. La superstructure avec la plate-forme de commande est représentée vue de devant sur la figure 25, et vue de derrière sur la figure 26. Les 2 boîtiers de piles fixés à l'arrière de l'engin représentent les bouteilles de gaz qui alimentent la rampe de chauffage de l'enrobé. Les 2 autres boîtiers de piles sont fixés à l'intérieur de la superstructure (Fig. 27).

Fig. 25 La plateforme vue avant

Fig. 26 La plateforme vue arrière

La table de réglage (Fig. 28) est formée de 2 plaques plastiques C878 (calandre du camion-grue évolution), réunies par des bandes étroites de 2 trous et bordées aux 2 extrémités par des plaques perforées épaisses B756 de 4x2 trous. Elle est supportée par 2 bras formés de bandes épaisses à 2 coudes, B015, reliées aux plaques épaisses par des goussets étroits 3 trous. Pour pouvoir traiter de plus grandes largeurs, des extensions sont prévues sur ce finisseur (Fig. 29). Les chevilles filetées se glissent dans les plaques d'extrémité de la table de réglage. Les figures 30 et 31 montrent ce petit finisseur vu de l'arrière sans et avec les extensions de la table de réglage.

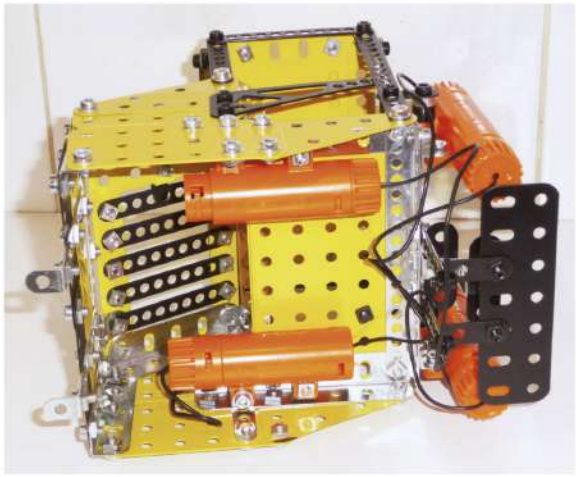


Fig. 27 Intérieur de la superstructure

Fig. 28 La table de réglage

Fig. 29 Extension de la table

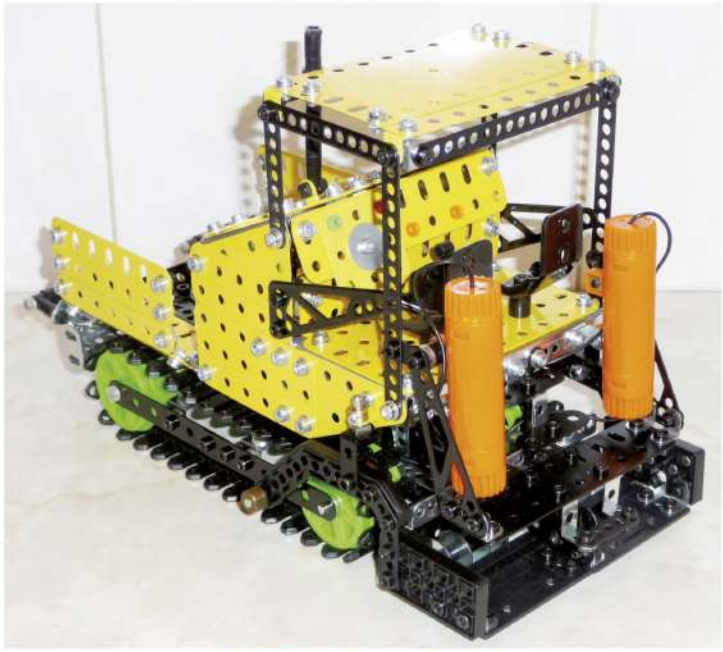


Fig. 30 Le finisseur, vue arrière

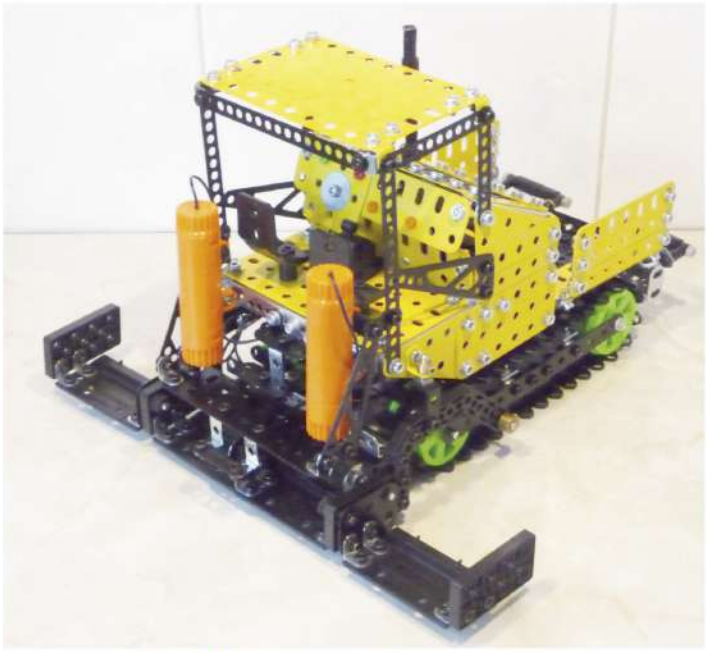


Fig. 31 Le finisseur muni de ses extensions

A Suivre

Jean-Claude Brisson CAM 1273

PORTE-PALETTE POUR GRUES

par Willy Dewulf

Fig. 1 La palette est une plaque n°53, soulevée par quatre supports n°10

Fig. 2 Porte-palette

Beaucoup de marchandises voyagent sur des palette en bois. Pour les déplacer avec une grue, on place sous le crochet un accessoire nommé «porte-palette».

Un court déplacement horizontal permet la prise ou le dépôt de la palette.

Le porte-palette (Fig. 2) est un cadre facile à construire d'après les photos. Le bras de préhension est constitué de bandes à glissière 55a légèrement inclinées vers le bas. Une série de bandes de 6 trous sont attachées sur les fourches avant et constituent un contrepoids.
Le porte-palette est soulevé horizontalement si la pièce de soulèvement fixée au crochet de la grue est du coté droit de l'ouverture ovale de la bande 55a .

Fig. 3 Pièce de soulèvement

La pièce de soulèvement (Fig. 3) est formée d'une tringle courte, d'un accouplement n°63 et d'une chape d'articulation n°166.

Si la pièce de soulèvement est tirée vers le côté gauche puis vers le haut, le porte-palette monte avec une légère inclinaison (Fig. 4).

Pour prendre la palette, on tire légèrement vers la gauche pour placer la pièce de soulèvement du côté gauche, puis on présente la fourche sous la palette. La fourche frotte sur le sol (Fig. 5).

On tire l'ensemble vers la droite. La pièce de soulèvement glisse à droite (Fig. 6). On soulève alors l'ensemble verticalement pour déplacer la palette vers sa destination (Fig. 7).

Arrivé à destination, on pose l'ensemble, et on tire vers la gauche (Fig. 8). Le porte-palette glisse sur le sol et dégage la palette.
Il faut régler, à l'aide de contrepoids, le porte-palette pour qu'il soit horizontal s'il est tiré verticalement, la traction s'exerçant sur le côté droit de l'ouverture ovale.
Ce petit accessoire peut servir sur toutes les grues permettant une légère traction oblique sur son crochet.
Bon amusement.

WILLY DEWULF CAM 0590

Fig. 4 Position du porte-palette avant chargement

Fig. 5 Enfourchage sous la palette

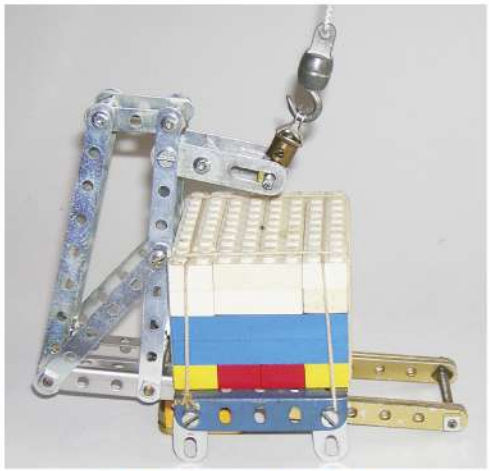


Fig. 6 Soulèvement de la palette

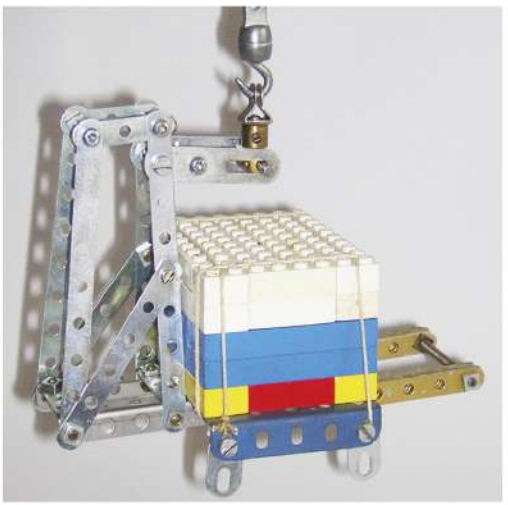


Fig. 7 Déplacement de la palette

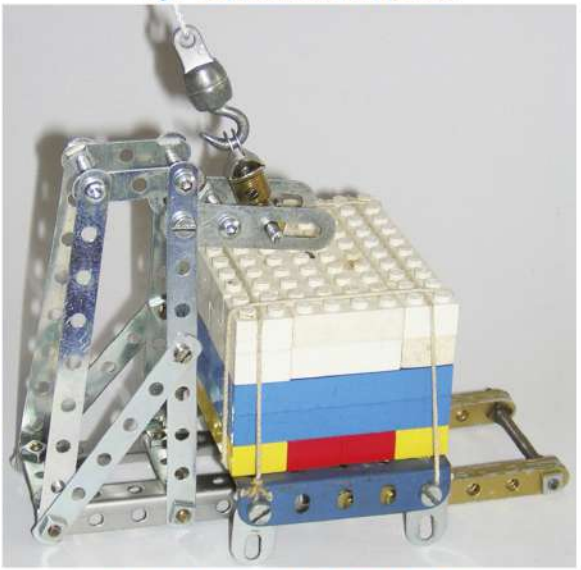


Fig. 8 Dégagement du porte-palette

Gérard Hutteau nous a quitté

Notre Ami Gérard Hutteau (CAM 094) vient de nous quitter à l'âge de 91 ans. Il fut ingénieur chez « Thomson », diplômé de Sup Elec (1948). De par sa formation, il s'était passionné pour l'astronomie et les mécanismes des planétaires et autres horloges astronomiques. C'est ainsi qu'en 1977, il avait retrouvé la trace de l'horloge astronomique Meccano de M. Rham (voir Magazine n°100). Il avait été mis en relation avec son détenteur M. Esmilaire (CAM 028), un des membres historiques de notre Club. Il nous a alors rejoints en 1978 où j'ai fait sa connaissance. Nous discutions beaucoup horlogerie Meccano et c'est ainsi qu'il construisit mon horloge comtoise à trois poids (notice CAM n°2). Il était aussi à l'aise avec la théorie pointue des calculs qu'avec l'application au Meccano en utilisant au maximum les possibilités des pièces Meccano existantes ou compatibles. Il écrivit par la suite une étude sur la réalisation des mécanismes astronomiques. Nous avions l'habitude de nous rencontrer soit à nos domiciles, soit chez Paul Belgodère (CAM 005) lors de réunions dominicales. Bien sûr il participait à nos expositions annuelles. La photo ci-contre le montre en compagnie de son épouse et de l'horloge comtoise en 1984 à l'exposition du CAM à Lyon. Malheureusement, plus tard, après un accident grave en son domicile, son activité se ralentit et la vie continuant, nos chemins se sont un peu éloignés. Mais nous garderons de lui le souvenir d'un homme toujours disponible, à l'écoute et prompt à trouver des solutions intéressantes à nos problèmes « méccaniques ». Nous tenons à présenter à Madame Hutteau et à sa famille toutes nos condoléances et à les assurer que nous garderons en nous le meilleur souvenir de notre Ami.

Claude Lerouge CAM 019

DAMEUSE

par Jacques Desaintjean

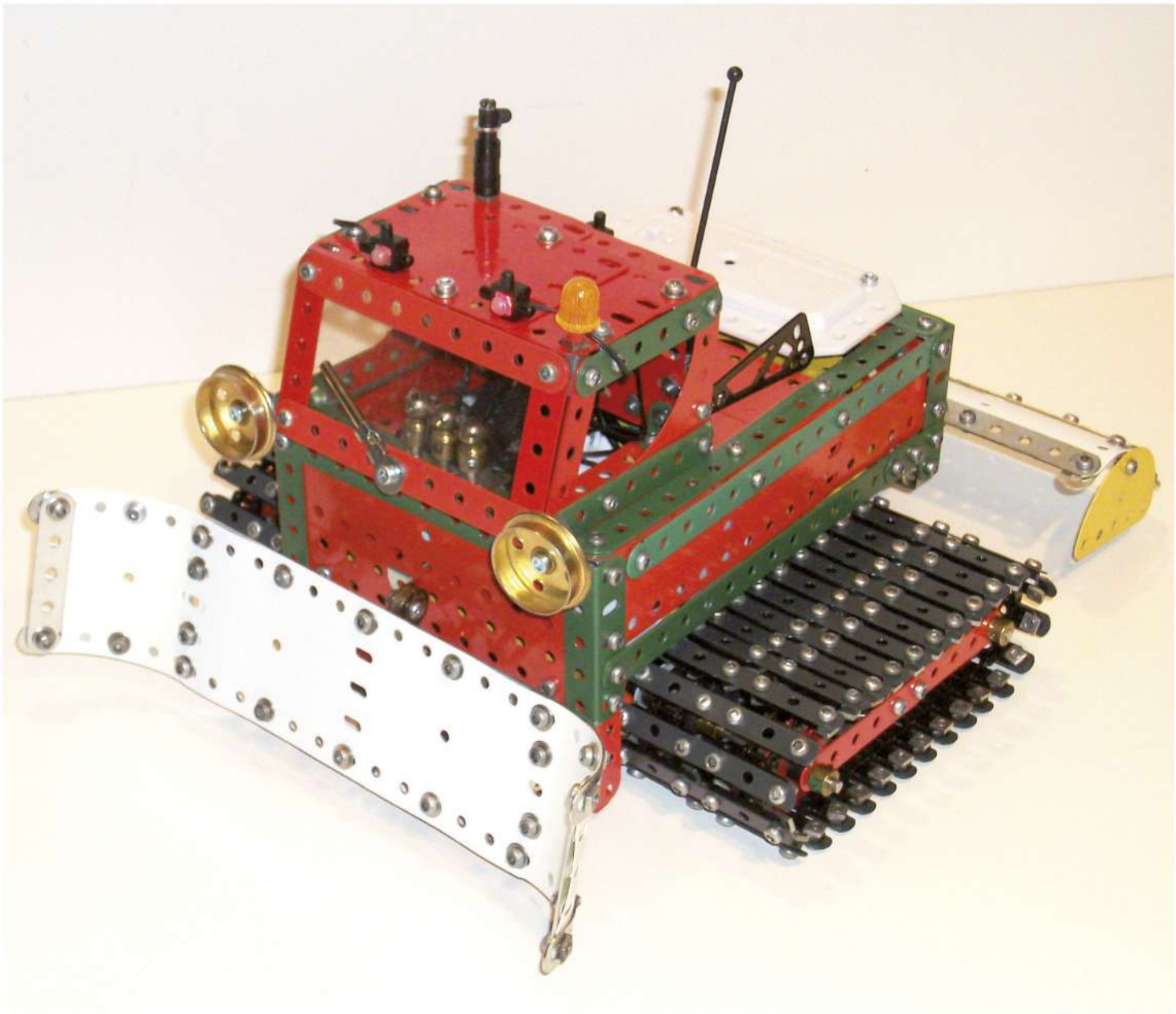


Fig. 1 Dameuse vue de gauche

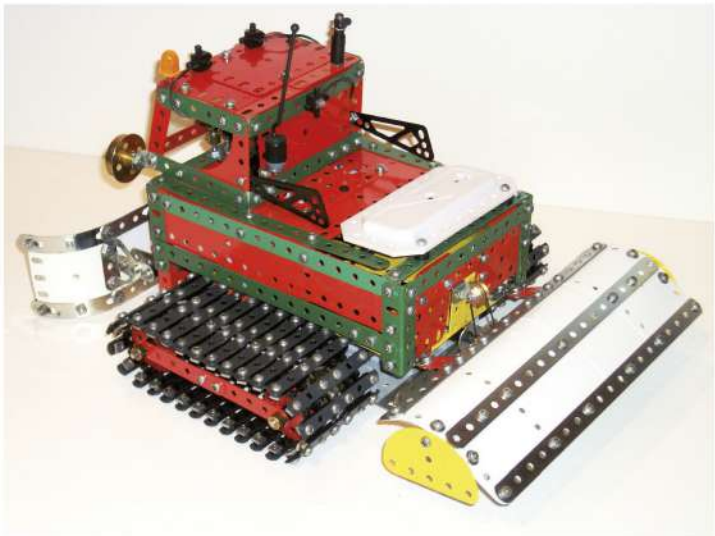


Fig. 2 Dameuse vue droite

Préambule

Suite à l'article de Jean-Claude Brisson dans le N°134, je me suis procuré la fameuse boîte Grue à tour contenant les trois moteurs télécommandés. J'ai aussi acquis les systèmes de montage des chenilles de la boite Pelleteuse décrits dans le N° 135. Je remercie Bernard Guittard qui m'a permis d'acquérir un stock de ces fameuses chenilles en plastique. Avec tout cela, en copiant et en réfléchissant le moins possible, je me suis lancé dans la construction d'un engin de damage sans consultation de données techniques mis à part quelques photos de miniatures parues dans «La vie du Jouet» de Février 2006.

Construction

1) Les chenilles

Chacune comporte 2 séries de 28 éléments reliés par des bandes étroites 6 trous. L'entraînement se fait par des roues de chaîne de 28 dents ; 2 pour les barbotins et 1 + 1 poulie de 38 mm à l'arrière (Fig. 3). Celles-ci sont fixes sur des tringles

3P de 130 mm passant dans les trous d'un profilé de 11 trous (160D). Les deux étant reliés à leur extrémités par des profils 38x38x38 (Fig. 4 et 5). Sur les arbres des barbotins une roue de champ de 50 dents est entraînée par un pignon en zamak 11 dents 26N fixé sur l'axe moteur.

Fig. 3 Chenilles vues de coté

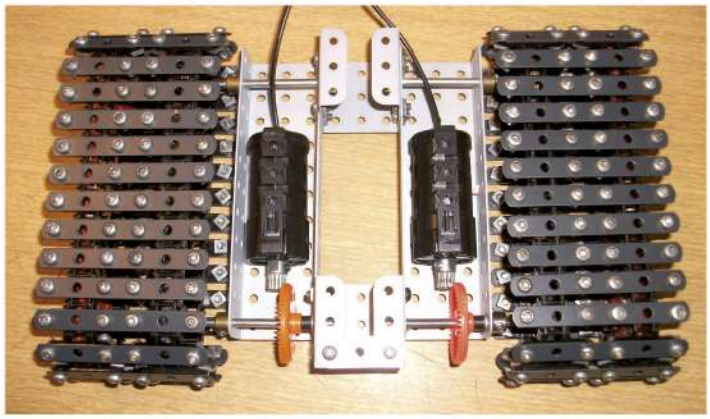


Fig. 4 Entraînement des chenilles

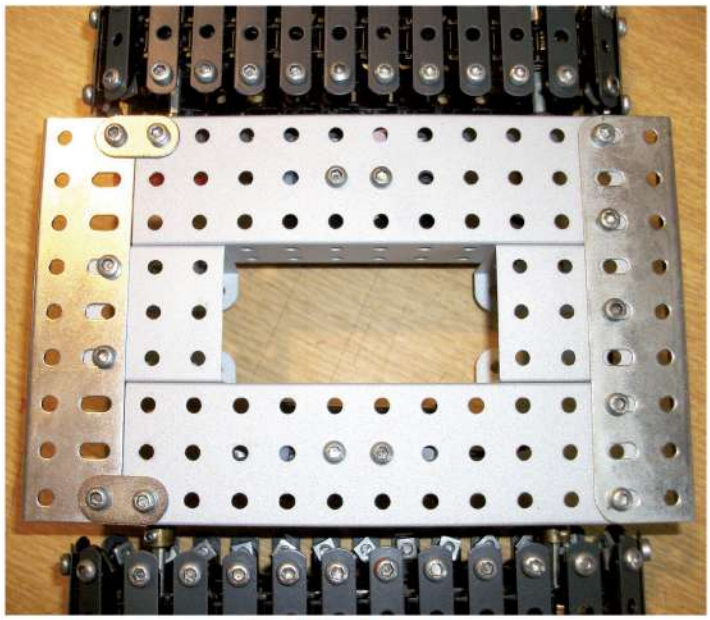


Fig. 5 Vue de dessous

2) Montage des boîtiers de piles et moteur de relevage des lames

Deux équerres cornières de 9 trous sont fixées aux extrémités des profils 11 trous ainsi que deux plaques 5x9 trous (Fig. 6 et 7). A l'avant, une plaque à rebords 5x11 trous est fixée en bout de l'équerre cornière par l'intermédiaire de bagues plastiques (38). Les boîtiers de piles sont fixés par une vis ou tige filetée à travers le trou central du profil 38x38x38. Le moteur de relevage est fixé sur la plaque 5x9 trous arrière, sur celle-ci une bande coudée 2x3 trous et dessous un support double 12x12 (Fig. 7).

3) Le moteur de relevage

Le moteur de relevage porte une roue de 57 dents entraînant une autre fixée sur un axe de 50 mm monté sur la bande coudée, à l'autre bout une roue de 38 dents entraînant une roue de 50 dents fixée sur une tringle traversant l'ensemble de la machine sous les boîtiers de piles, bloqué par deux bagues d'arrêt (Figs. 6 et 7).

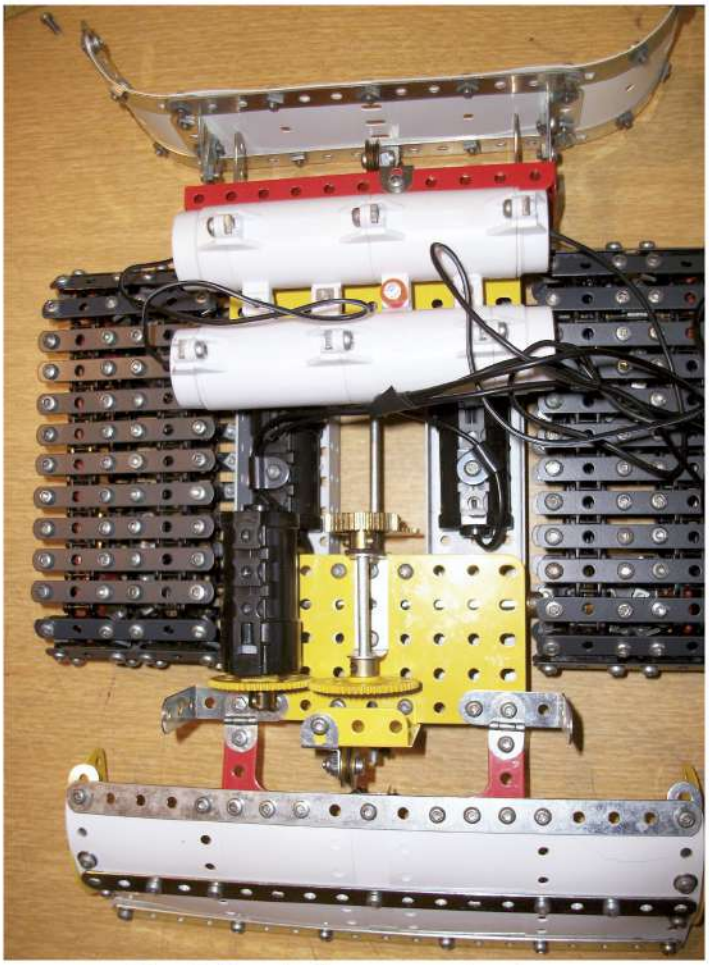


Fig. 6 Boîtiers de piles et moteur de relevage

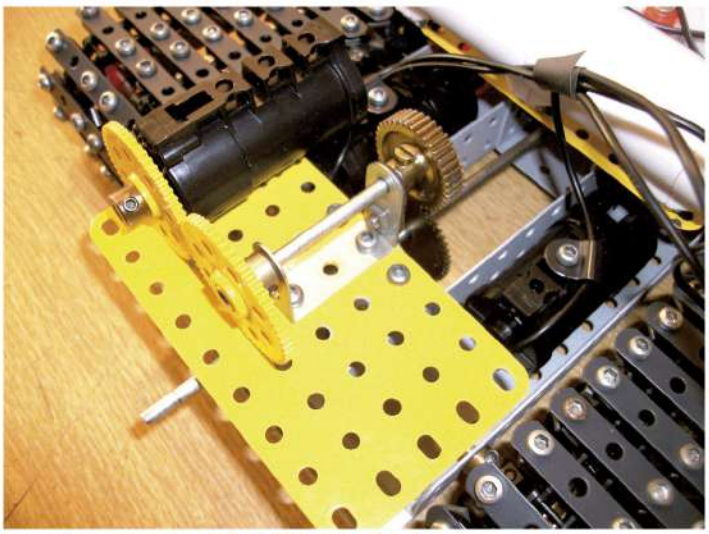


Fig. 7 Moteur de relevage

4) La lame avant

La lame avant prête à poser (Fig. 8). Le levage se fait par une corde passant par une poulie sans moyeu de 12 mm montée sur une équerre d'angle (Fig. 9).

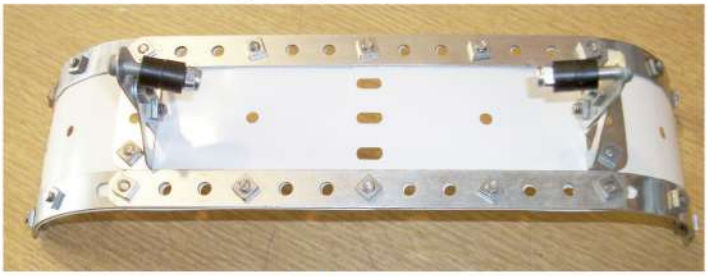


Fig. 8 Lame avant

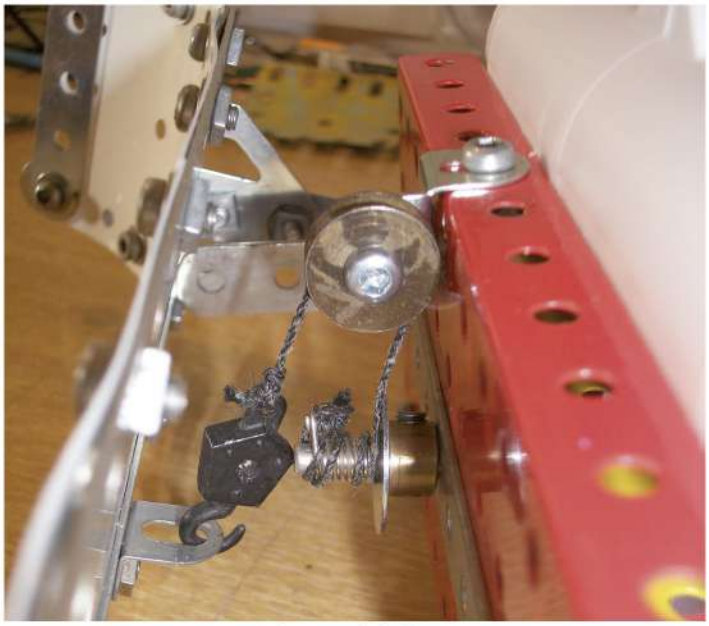


Fig. 9 Relevage de la lame avant

5) La niveleuse arrière

La niveleuse arrière (Fig. 10) est maintenue sur la plaque 5x9 trous par deux charnières. Le système de levage est le même que la lame avant (Figs 11 et 12).

On notera que quand la lame avant se lève, la niveleuse arrière se baisse.

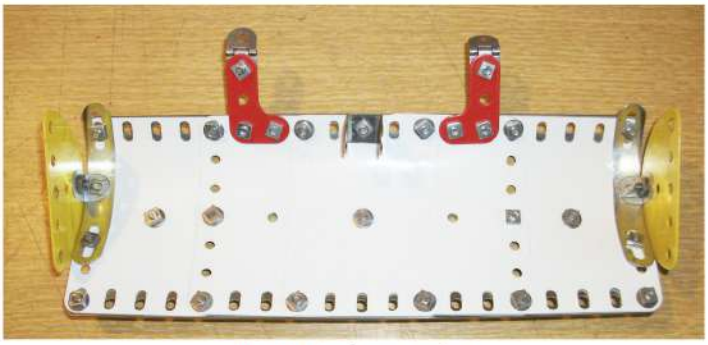


Fig. 10 Niveleuse arrière

6) Carrosserie supérieure

Quatre cornières 5 trous sont fixées verticalement aux angles à l'avant sur la plaque à rebord 5x11 trous et à l'arrière sur la plaque 5x9 trous par l'intermédiaire de deux équerres 3x3 trous en déport de 1 trou pour un total de 11 trous (Fig. 12). L'habillage est réalisé avec des plaques flexibles de 3x11 trous et des bandes de 11, 15 et 3 trous, plus 8 équerres 12x12 mm. Deux plaques flexibles de 5x9 trous sont fixées sur le moteur de relevage avec une entretoise 38a afin de protéger les engrenages arrière et les fils électriques.

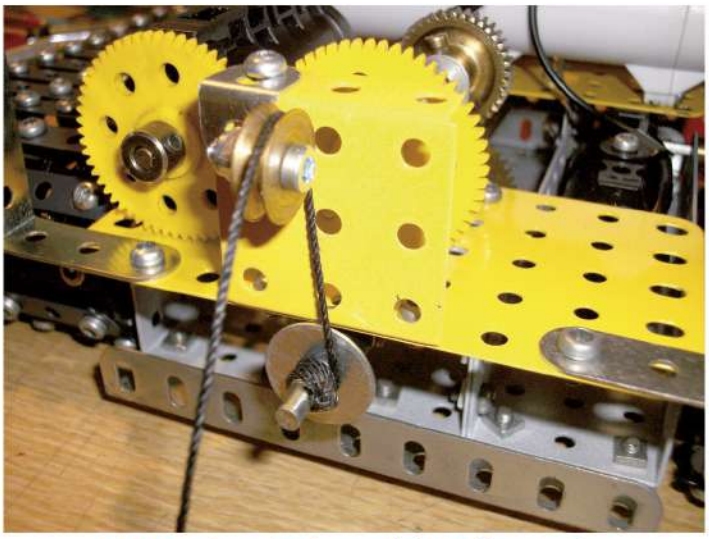


Fig. 11 Système de relevage de la niveleuse arrière

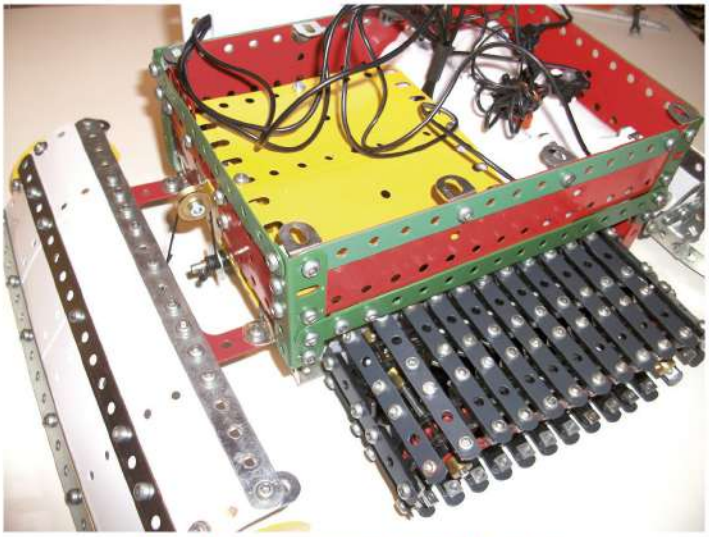


Fig. 12 La dameuse avant pose de la cabine

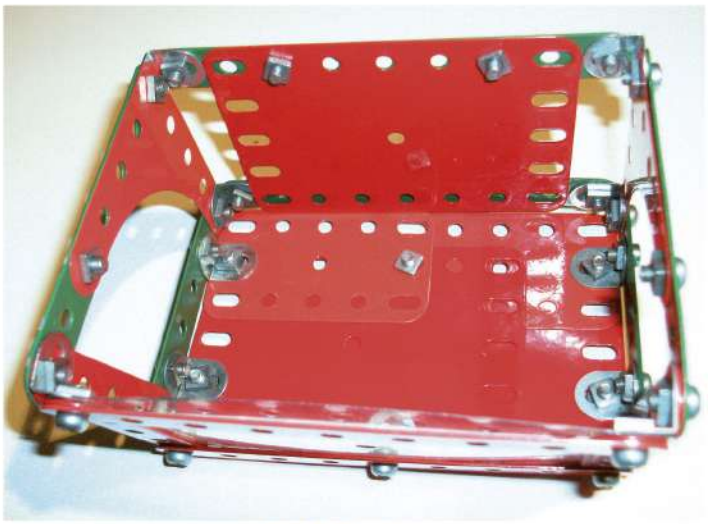


Fig. 13 La cabine

7) Cabine

La cabine est montée sur un cadre 7x9 trous. Deux plaques gousset flexibles et des bandes de 5 et 7 trous (Fig. 13) constituent le cadre de la cabine. L'ensemble est fixé par deux équerres 12x12 mm. Les phares sont 2 roues à boudin de 28 mm. L'habillage final (pot d'échappement, antenne, gardes corps...) est réalisé avec des pièces Meccano ou Meccano Junior.

Jacques Desaintjean CAM 1626

Les Wagons-Citernes Hornby Anglais

par Jean-Michel Blévot

On parle volontiers du « merveilleux monde coloré des trains Hornby ». Outre l'intérêt historique de l'histoire de ces compagnies pétrolières, la série des wagons-citernes produits par Liverpool avant-guerre en est certainement une des plus belles illustrations.

Evolution des wagons-citernes

Nous prendrons pour exemple le wagon «Shell Motor Spirit». C'est en effet lui qui connut la plus longue carrière, de 1922 à 1936, année où il fut remplacé par le «Royal Daylight».

1/ la version de **1922**.

Premier wagon-citerne de la marque, il est équipé des très sommaires porte-essieux triangulaires des wagons tombereaux apparus fin 1920. Notez l'importance du châssis, le marquage «Meccano Ltd Liverpool» dans son ovale doré ainsi que les tampons peints en noir.

Pour le bouchon de remplissage, Meccano utilise la soupape de sécurité de la loco N°2 de 1921. Les tous premiers wagons seront montés avec le fragile levier de la soupape qui sera bien vite coupé en usine avant la mise en peinture. Ce bouchon ne sera utilisé que sur les premières citernes «Shell» et «National Benzole».

Ci-contre la locoN°2 de 1921 avec son levier de soupape intact.

2/ Fin **1922**, les premiers porte-essieux ajourés (open axelguars) apparaissent et sont montés progressivement sur tous les wagons de la gamme. Le châssis prend son épaisseur définitive et le nouveau décalque «Hornby Series» est apposé sur les wagons.

3/ En **1924** Meccano élabore un nouveau bouchon de remplissage plus réaliste. Il est réalisé en deux parties : un dôme plat en tôle emboutie fixé à la citerne par quatre agrafes, surmonté d'un couvercle avec poignée de fermeture moulé en zamak.

Cet accessoire très réussi équipera tous les wagons-citernes Hornby jusqu'en **1934**. Il sera monté également sur les wagons français.

Le châssis comporte maintenant une plate-forme posée sur la base recevant les porte-essieux. Les barres de tamponnement aux extrémités sont formées par pliage de cette plate-forme. Enfin, les extrémités de la citerne, réalisées jusque-là avec des portes de boîte à fumées de la loco N°1, sont également modifiées (voir photos).

4/ En **1930**, les wagons sont équipés de leurs nouveaux châssis. C'est la fin des porte-essieux ajourés. Un élégant tirant de raidissement entre les roues avec sa fixation centrale en triangle sera désormais la marque des wagons à marchandises produits par Liverpool.

En **1931**, les attelages automatiques sont progressivement montés sur tous les wagons.
5/ Enfin en **1934**, et jusqu'à 1940, par mesure d'économies, le bouchon de remplissage avec sa pièce moulée en zamak est remplacé par un bouchon minimaliste en tôle emboutie d'une seule pièce, toujours fixé à la citerne par quatre agrafes.

La gamme des wagons-citernes de Liverpool 1922-1940

En 18 ans, Liverpool va produire une superbe série de 16 citernes différentes, ceci sans compter les variantes réalisées avec les différents porte-essieux et bouchons de remplissage. Les voici donc dans l'ordre chronologique de leurs apparitions.

1923
Le «National Benzole» est le second wagon-citerne produit par Hornby. Comme pour le «Shell», les tous premiers sont équipés du bouchon de remplissage réalisé avec la soupape de la loco N°2.

Toujours monté avec des porte-essieux ajourés, il terminera sa courte carrière en 1928, avec le bouchon de 2e type. Il est très rare, surtout en type 1.

1925
Le «Pratt's Motor Spirit» première version porte la mention «Angloco».

Il cédera la place en 1930 à la version «High Test».

1927
Le «BP Motor Spirit» bénéficie d'un marquage très élaboré, mis en valeur par une bande rouge courant sur toute la longueur de la citerne.

Notez parmi les détails l'adresse prestigieuse du siège de la célèbre British Petroleum C° Ltd.

1928
Cette fois, Hornby utilise un superbe bleu pour son «Redline Super Petrol».

Ce sera le dernier wagon-citerne équipé de porte-essieux ajourés et de l'ancien châssis.
Il cédera la place en 1932 à son petit frère le «Redline-Glico».

Les 4 citernes disponibles en 1929-30 sont donc les «Shell», «BP», «Pratt's» et «Redline».

1930
Les nouvelles bases avec les nouveaux porte-essieux apparaissent.
Le «Wakefield Castrol Motor oil» inaugure la série.
Cette fois, c'est une marque d'huile qui est à l'honneur.

Le wagon en photo est de 1934 avec bouchon embouti.

1930
Le «Pratt's» orange, badgé «High Test» en rouge sur fond noir, remplace le «Pratt's Angloco» de 1925.

Il sera très vite remplacé dès 1931 par le nouveau logo de la marque «Pratt's» dans un cercle.

1931

Cette année-là, les wagons Hornby sont équipés d'attelages automatiques.

1/ Une nouvelle citerne «Mobiloil» voit le jour.

2/ La même année, le «Pratt's» change à nouveau de look et adopte le nouveau logo «Pratt's Sealed High Test» dans son cercle rouge entouré de blanc.

1932

Deux nouveautés viennent rajeunir la gamme :

1/ Le «BP Motor Spirit», avec un nouveau lettrage, qui remplace le «BP» de 1927

2/ Le nouveau «Redline-Glico» qui remplace le «Redline» de 1928.

Les deux wagons ont vraiment un air de famille et, bien que très réussi avec le contraste rouge, bleu et or, le design du «Glico» n'est pas vraiment une nouveauté.

1936

1/ Le «Royal Daylight» vient prendre la relève du «Shell» qui se retire après une brillante carrière de 14 ans.
En effet Hornby prévoit pour la même année une nouvelle citerne «Shell-BP».

2/ Le nouveau «Shell Mex-BP»
Liverpool suivant de quelques années l'actualité, la firme actant la fusion des deux compagnies, remplace le «BP Motor Spirit» de 1927 par ce nouveau wagon portant les logos des deux sociétés.
En effet, «Shell-Mex and BP Ltd» était une joint-venture entre «Shell» et «British Petroleum» depuis 1932, lorsque les deux firmes choisirent de fusionner leurs activités commerciales au Royaume Uni.

Il s'ensuit donc un nouveau marquage très réussi, conservant la ligne rouge de 1927.

Notez au centre la célèbre coquille «Shell» et dans son centre le blason «BP» des stations-service.
Dans le même esprit, Dinky Toys produira d'ailleurs une camionnette Austin portant d'un côté le marquage BP, de l'autre celui de «Shell».

3/ La citerne «Esso Quality Petrol». Ce sera enfin le premier wagon de cette marque, avec le célèbre E en forme d'epsilon grec.
Il remplacera la dernière version du «Pratt's».

1938

Pour moi, le «Power Ethyl» est un des plus réussis parmi les wagons-citernes produits à Liverpool : les couleurs sont superbes et, surtout, la main en relief est splendide.

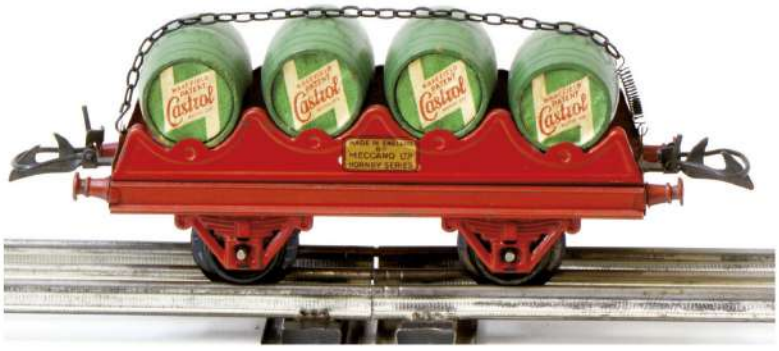
Il remplacera le «Shell Mex-BP» deux ans après sa sortie. De ce fait ce dernier avec ses marquages fins et fragiles est relativement rare et difficile à trouver en bon état.

Octobre 1940

On ne l'attendait pas : l'Europe est en guerre, le corps expéditionnaire anglais a réembarqué à Dunkerque. Mais Liverpool sort pour Noël un dernier wagon-citerne. Signe des temps, il est gris, à peine égayé par sa bande rouge

Son marquage fin détaille les consignes de sécurité usuelles. Ce sera le dernier wagon créé pendant le conflit.

Les wagons à tonneaux - Barrel Wagons

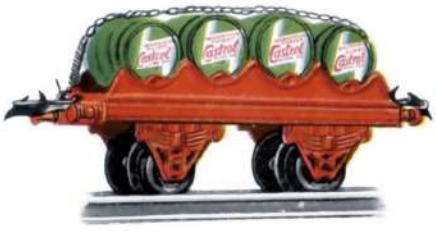


Ces wagons apparaissent en Grande Bretagne en 1931.
Contrairement aux modèles français sortis un an auparavant, les quatre tonneaux en bois tournés sont toujours peints : d'abord en bleu puis en jaune ou vert. Les châssis sont également différents,
Liverpool utilisant les bases des voitures à voyageurs N°1, 1er et 2e type, ces châssis étant plus longs que ceux des wagons de marchandises N°1 standards (15,6 cm contre 14,3 cm).

Les premiers modèles ont des porte-essieux ajourés et les tonneaux sont maintenus par deux chaînes tendues par un double crochet placé au centre du wagon.

BARREL WAGON
An interesting model of a type of wagon used on European railways .. **Price 2/9**

A partir de 1935, le châssis type 2 est utilisé et il n'y a plus qu'une seule chaîne tendue par un ressort à une extrémité du wagon.



BARREL WAGON
Price 2/6

En 1937, un disque de papier vert imprimé, portant l'inscription « Wakefiel Castrol Motor Oil » avec la mention « Patent », est collé à chaque extrémité des tonneaux. Ce wagon figurera au catalogue jusqu'en 1941.
Ce dernier, qualifié de « wagon utilisé par les chemins de fer européens », connaîtra un succès inattendu, probablement à cause de l'attrait ludique de son chargement amovible.

Hélas, toutes ces merveilleuses citernes colorées ne survécurent pas à la guerre. D'autres modèles furent créés après-guerre, mais c'est une autre histoire…
Chaleureusement, j'adresse une fois de plus un grand merci à mon ami Chris Graebe pour son ouvrage « The Horby Gauge O System » (New Cavendish Books), ouvrage qui m'a permis de rédiger cet article avec beaucoup de précisions.

JEAN-MICHEL BLÉVOT CAM 0884

La variation de vitesse mécanique

par Jean Pierre Veyet

Le variateur de vitesse type différentiel est tiré du livret d'instructions «Mécanismes» des années 1970 à 1985.
Ce livret nous montre différents montages relativement simples mais assez intéressants comme une boîte de vitesses, un différentiel ou un mécanisme de frein. En quatrième de couverture, page 15, on trouve quelques autres mécanismes fascinants qui ne peuvent être réalisés avec la boîte seule suite à un manque de pièces mais qui restent très intéressants à construire.

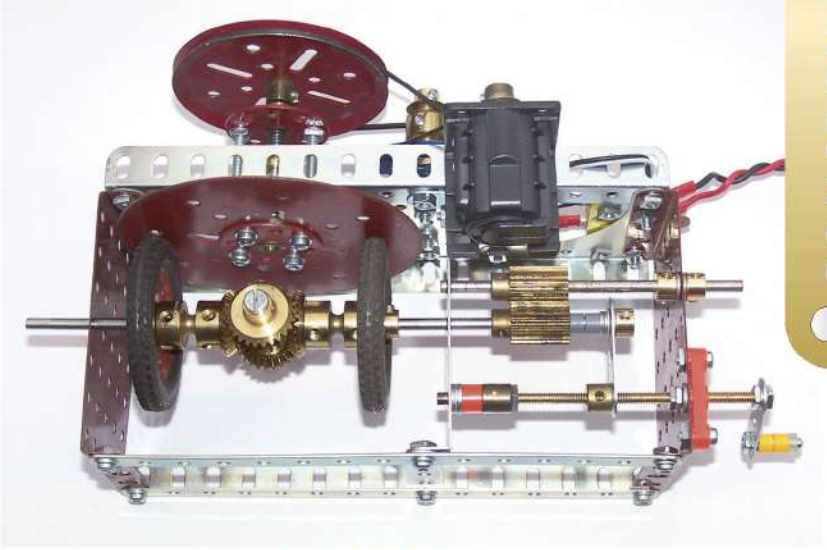


Fig. 1 Variateur de vitesse

Le variateur de vitesse fait partie de ceux-là. Contrairement aux variateurs électroniques qui ont un volume de la taille d'un sucre, comme ceux utilisés pour le modélisme aérien ou naval et qu'il suffit d'insérer entre la source électrique et le moteur pour réaliser une variation de vitesse, réaliser un dispositif mécanique est beaucoup plus compliqué et volumineux.

Le modèle Meccano décrit dans le manuel «Mécanismes» est relativement encombrant, il est énergivore et peu puissant alors pourquoi le construire ! Le gros intérêt étant toujours de montrer les possibilités du système Meccano. Les variateurs que j'ai décrit dans le n°112 du CAM utilisent une seule roue. Ils sont assez difficiles à maitriser hormis avec une radiocommande et de bons servomoteurs, la roue ayant toujours tendance à partir d'un côté ou de l'autre du plateau. Le variateur avec doubles roues + différentiel est beaucoup plus précis mais offre une amplitude de vitesse plus faible.

Fig. 2 Entraînement du plateau

Construction du modèle

Le châssis peut se réaliser de différentes manières, l'important est qu'il soit assez rigide et bien monté. La plus grande difficulté réside dans le montage du plateau, celui-ci doit tourner rond afin que les deux pneus soient toujours en contact. Mon modèle est entraîné par un moteur noir avec une double réduction par courroie. La première réduction fait appel à une poulie de 12 mm sur poulie de 50 mm puis poulie de 12 mm sur poulie de 75 mm pour entraîner le plateau soit environ 26/1. La vitesse du plateau, mesurée au compte-tour numérique, nous donne 330 tr/min sous 6 volts CC. La vitesse de l'arbre de sortie va de – 150 tr/min à + 150 tr/min. Le point mort est assez stable et l'accélération très progressive.

Principe de fonctionnement

Au point mort, les deux roues doivent parcourir la même distance ; pour cela, la position du point de contact de chaque roue par rapport à l'axe doit être symétrique, chaque roue annule le mouvement de l'autre ce qui fait que la bague d'arrêt n°59 à quatre trous qui maintient les deux satellites ne tourne pas, l'arbre de sortie étant solidaire de l'ensemble ne tourne pas non plus. Le fait de déplacer d'un côté ou de l'autre le différentiel va entraîner une différence de vitesse des roues et l'ensemble satellites va rentrer en rotation de même que l'arbre de sortie.

La vitesse maximale est obtenue lorsqu'une des roues arrive en périphérie du plateau et que la deuxième roue est près du centre.

Jean-Pierre Veyet CAM 983

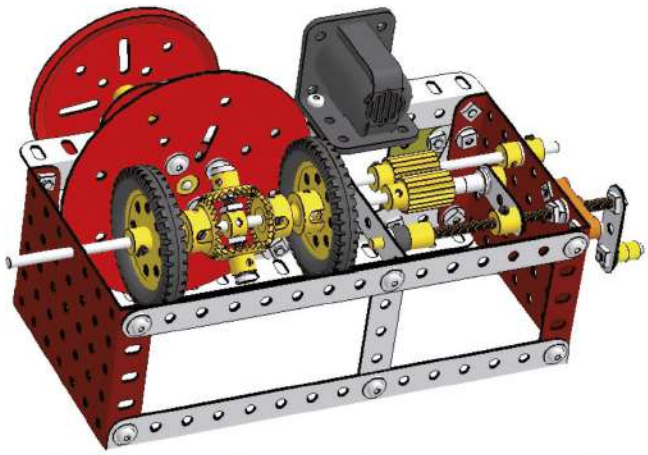


Fig. 3 Photo réalisée par Erick Krazic (CAM 1587) avec Virtualmec d'après le montage réalisé

DRAGSTER POUR CIRCUIT SCALEXTRIC

par Jean-Max Esteve

Un peu d'histoire

A la fin du XIX^{e} siècle, les fermiers américains se lançaient des défis pour prouver la force de leurs chevaux de trait. Ils attelaient une porte de grange à un cheval et les fermiers montaient les uns après les autres sur la porte jusqu'à obtenir l'arrêt du cheval. Le cheval pouvant tirer le plus de personnes sur la plus grande distance était gagnant. Cette discipline appelée Horse pulling se pratique toujours aujourd'hui avec des lests de béton. Des engins motorisés sont utilisés pour la première fois en 1929 dans le Missouri et l'Ohio.

Avec le temps les choses ont évolué, les tracteurs sont devenus de plus en plus puissants et ont perdu même leur apparence de tracteur et sont devenus des dragsters et dans une branche de ce sport, l'exercice est devenu une course très courte (400m), mais la plus rapide possible !

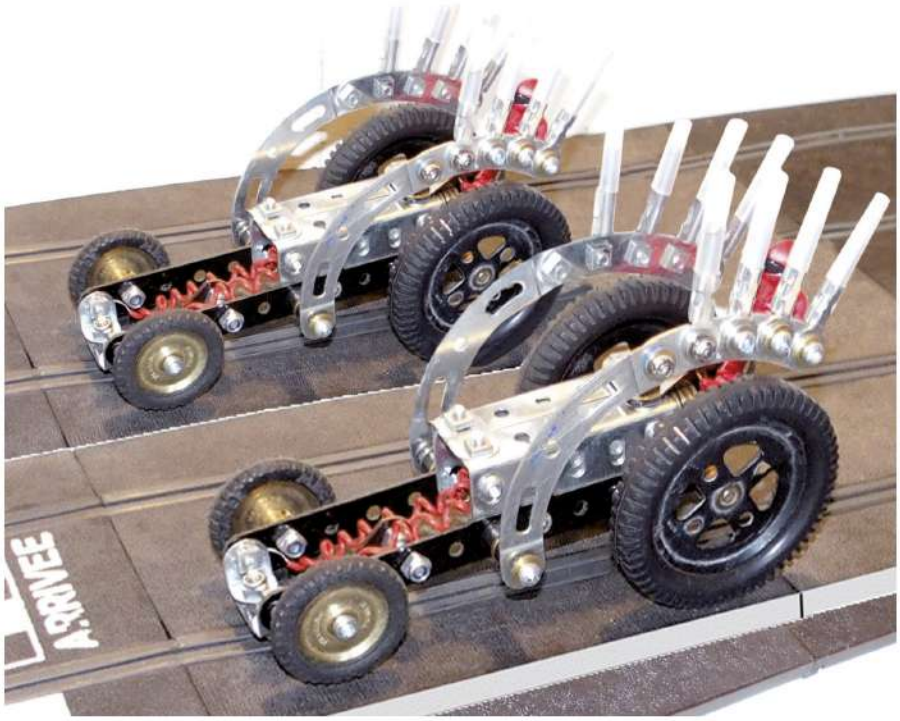


Fig. 1 Top départ, fin prêt pour les 400 mètres

Construction du modèle

La construction de cet engin nécessite peu de pièces, en fait cela vous permettra d'utiliser toutes celles qui s'accumulent dans les casiers.

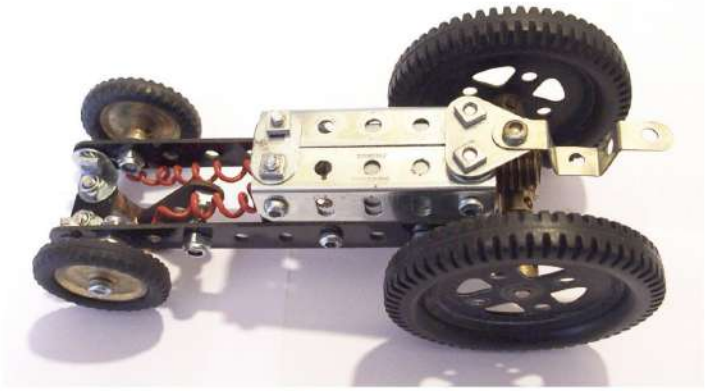


Fig. 2 Vue de dessus

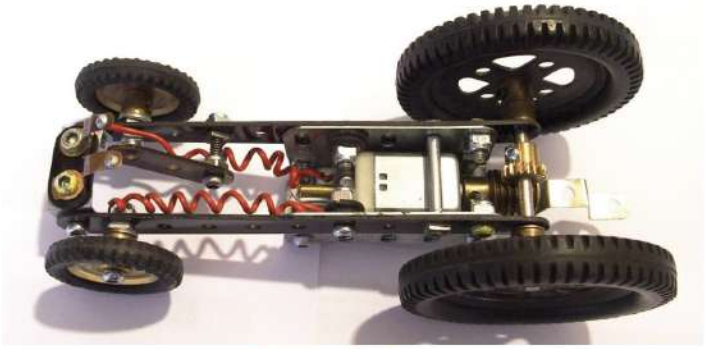


Fig. 3 Vue de dessous

Avant de fouiller dans les tiroirs vous devez acquérir un mini moteur : X-TRAIN FFK-265 code 235306. Il sera non pas fixé, mais coincé dans le carter à fixer ensuite sur le châssis.
Attention : ce petit moteur fonctionne en 12 Volts, il n'est pas rare qu'un Circuit 24 soit prévu pour du 16 Volts.

Le châssis est composé de deux bandes isolantes de onze trous comme montré sur la figure 8. Il ne vous reste plus qu'à installer à l'avant les frotteurs de contact et à l'arrière le système d'entraînement.
Concernant les finissions, garde-boue ou échappements, le visuel de la figure 1 est explicite.

Pièces nécessaires :
9d x 2 10 x 1 12 x 2 16b x 1 20a x 2 22 x 2 23c x 2
25u x 1 32c x 1 37a x 30 37b x 30 37h x 10
38 x 30 38a x 4 59 x 2 77 x 1 89a x 2 90 x 2 103f x 2
111 x 2 111c x 4 111d x 2 142a x 2 142c x 2
147d x 2 147h x 1 212 x 8 213 x 8 241 x 1 488 x 1
503 x 1 504 x 2 513 x 1 531 x 2 moteur

Figs. 4 et 5 : Carter d'emplacement du moteur

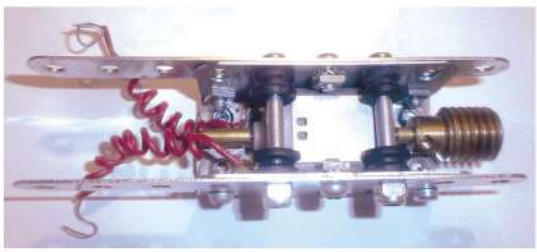


Fig. 6 Fixation du moteur

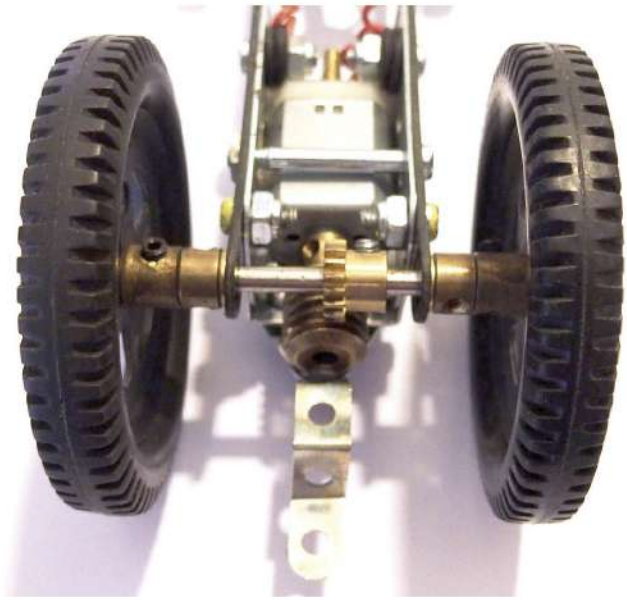


Fig. 7 Entraînement des roues motrices

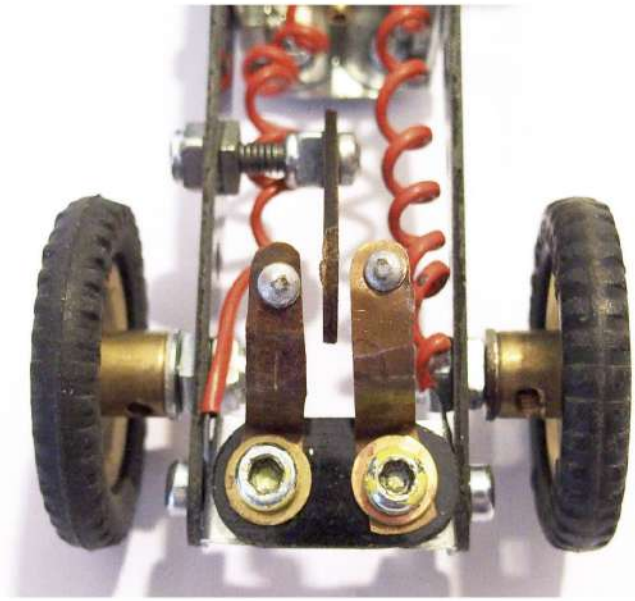


Fig. 8 Bande centrale de guidage et balais de contact

Problème ? : jmesteve91@orange.fr. D'autres photographies ? je peux vous en fournir.

Jean-Max Esteve CAM 90

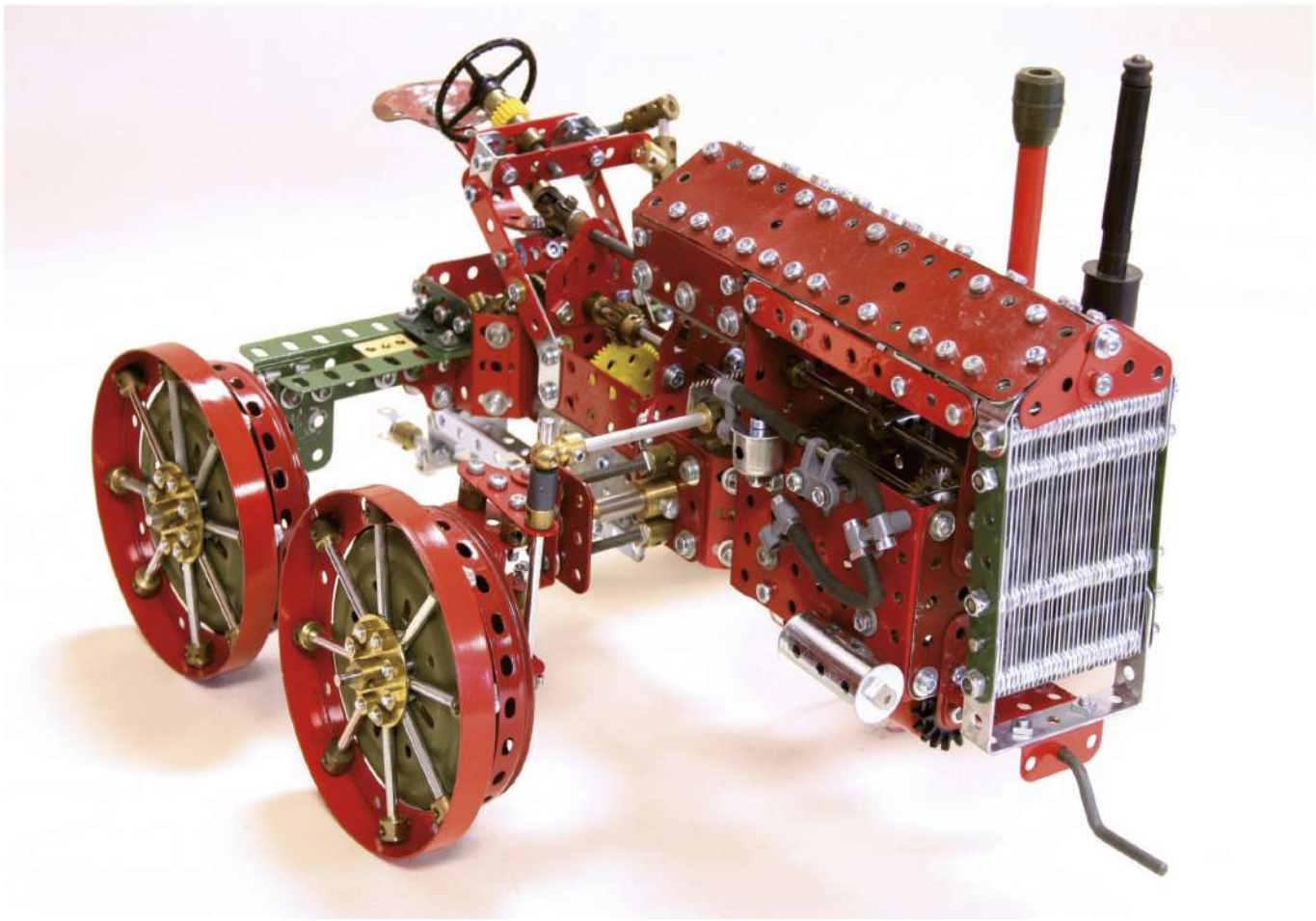
Tracteur Massey Harris GP

modèle de Paul Furness

Massey Harris a introduit son tout premier tracteur en 1930. Le General Purpose (GP), signifiant «tous usages», avait quatre roues motrices du même diamètre et sera produit jusqu'en 1936. On peut en voir un au Musée Charolais du Machinisme agricole de Neuvy-Grandchamp.

Cette belle réalisation est due à Paul Furness, un Meccanoman anglais (ISM 522). Merci à Rob Mitchell pour avoir donné son autorisation à la publication de cette photo, initialement donné présentée dans le Sheffield Meccano Journal N°126.

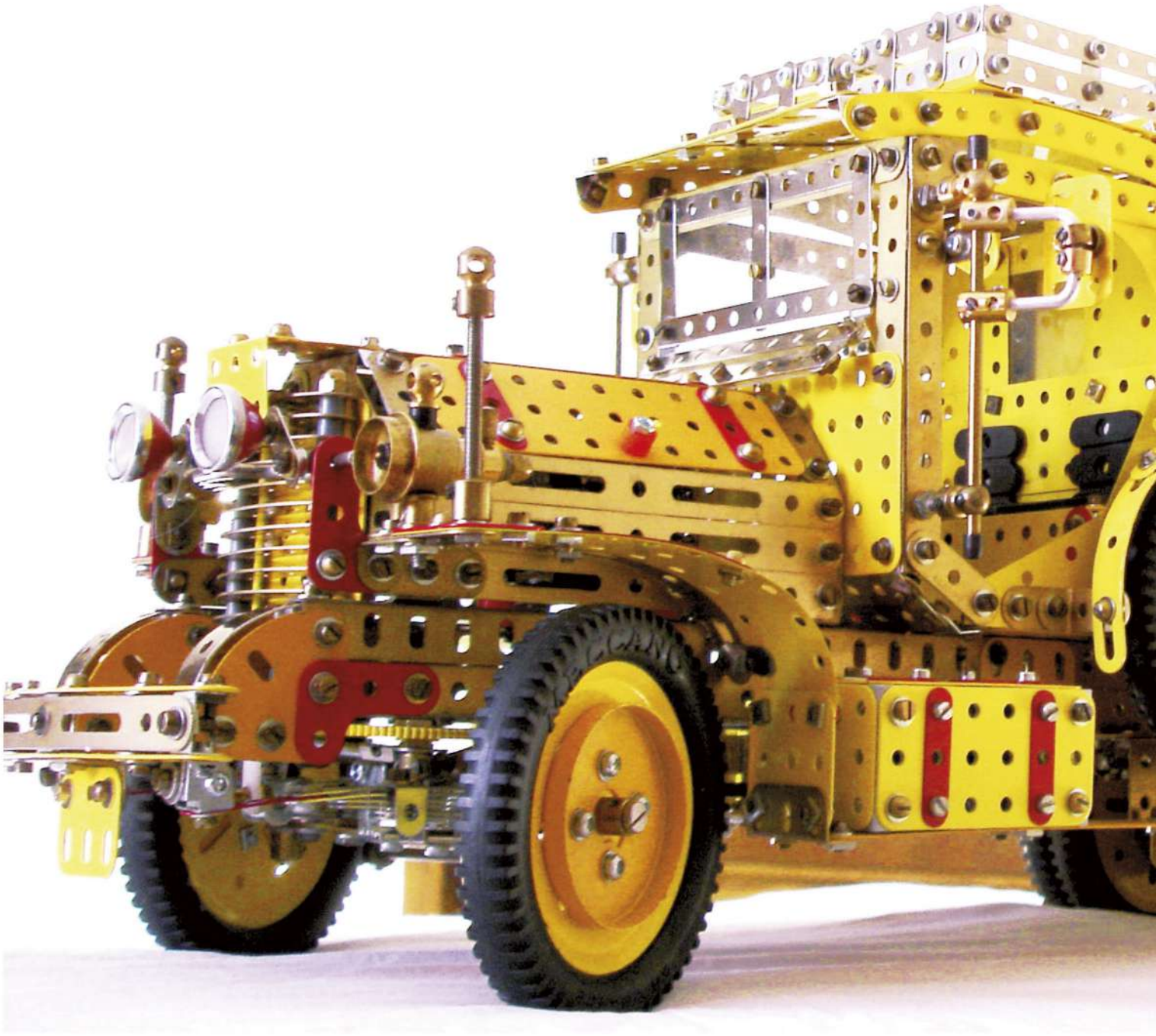
Jean-François Nauroy CAM 1332



ENSEMBLE

TRACTEUR AVEC REMO

par Yves



Préambule

Depuis quelque temps, j'avais en projet de réaliser un «Camion-citerne»... Modèle que je n'avais jamais construit jusque là, sous-estimant peut-être l'esthétique du résultat... Après de nombreuses recherches d'images susceptibles de répondre à mes attentes, et un rapide calcul d'échelle reposant comme d'habitude sur le rapport des roues disponibles au regard de la réalité, me voilà décidé à réaliser l'ensemble-routier que nous explorerons en 2 parties: le tracteur puis la remorque.

Le tracteur, dont le châssis est construit à partir de cornières de 37 trous prolongées à l'avant et à l'arrière, mesure hors tout 55 cm. De même pour la remorque dont le châssis est aussi construit à partir de cornières de 37 trous prolongées elles aussi par 2 plateformes avant et arrière. Elle mesure 57 cm.

La longueur totale du modèle en fonctionnement est de 1,22 m.

Le poids total du modèle est de 14 kg (6,5 kg pour le tracteur et 7,5 kg pour la remorque). Les pièces sont d'origine sauf les pneus de la remorque achetés en Angleterre qui reçoivent pour jante des boudins de roue n° 137 sur lesquels sont fixés, pour chaque couple, une roue barillet et un disque 8 trous n°24a réunis par des boulons-pivots munis d'entretoises.

Les pièces utilisées sont neuves à 90%, seules les bandes étroites de 9 trous situées sur la partie haute des cages renfermant les citernes ont été repeintes (couleur dorée) afin de respecter l'harmonie du modèle.

E ROUTIER

RQUE DOUBLE CITERNE

s Boissel

Lors du montage, les boulons portent une fine rondelle de 4 mm. Ceci permet d'éviter, autant que possible, de rayer la peinture de pièces parfois neuves et assure un meilleur serrage.

Certaines pièces rigides couleur ocre sont d'origine anglaise, telles le capot du moteur par exemple. Elles peuvent aisément être remplacées par des pièces Meccano françaises classiques n°73, n°74. ou n°188.

Les difficultés : elles sont celles que rencontrent en général tous les constructeurs de modèles. Parfois, il faut ruser pour placer un écrou ou une vis à des endroits qui paraissent inaccessibles.

Il est primordial d'apporter beaucoup de soin à l'entraînement mécanique, car l'ensemble est lourd, si l'on ne veut pas avoir de mauvaises surprises lors des essais du type: «engrenages qui sautent». D'où l'utilisation de bandes isolantes «Electrikit» montées en doublure lesquelles une fois graissées servent de palier et limitent le jeu à certains endroits critiques.

Il faut aussi remarquer que la quantité de pièces identiques, dans le cas de la remorque en particulier, doit être évaluée avant la construction du modèle. Exemples: il faut prévoir 16 plaques flexibles cintrées n° 200 par citerne, donc 32 pour les 2 citernes. L'emploi de supports à rebords n° 139 et 139a exige que l'on en possède 8 de chaque sorte.

Une autre difficulté fut de loger un différentiel dans l'espace de 5 trous entre les cornières du châssis du tracteur pour réaliser l'essieu arrière. Pour éviter cet écueil, un autre montage du châssis est sûrement possible.

1ère partie: LE TRACTEUR

Les longerons sont réalisés à partir de 4 cornières de 37 trous à l'avant desquelles sont fixés des quarts de ronds jaunes, points d'ancrage des ressorts du train avant (Fig. 2).

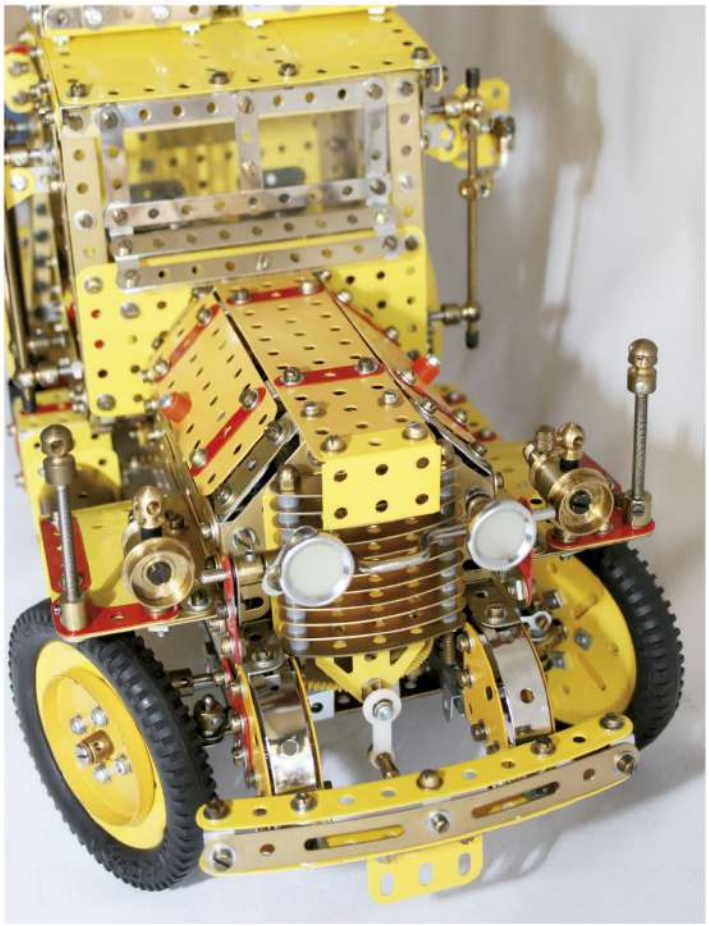


Fig. 1 Avant du tracteur

Les ressorts sont constitués par un empilement de bandes étroites doubles (9-7-5-3 trous) séparées à 3 endroits par des petites rondelles fines (vendues par 500 en quincaillerie). Chaque ressort est ensuite prolongé d'un coté par une bande de 3 trous étroite et à l'autre extrémité par un support plat. Comme le montre la figure 2, un ressort à boudin issu d'un amortisseur joue le rôle dédié en réalité aux lames de la suspension. Pour ce qui est de la direction, j'ai essayé, autant que faire se peut, de me rapprocher de l'épure de Jantaud par l'inclinaison vers l'intérieur (carrossage) et vers l'avant de l'axe vertical du pivot de chaque roue. Pour cela l'utilisation de 2 accouplements à cardan et de supports plats (doublés) permettent de se rapprocher de l'idée initiale. A noter que la barre de liaison entre les 2 ressorts doit être réalisée en empilant 2 ou 3 bandes de 11 trous afin de rigidifier le train-avant au regard du poids du modèle une fois terminé. Enfin les biellettes sur lesquelles s'articule la barre de parallélisme sont réalisées en tiges de laiton de 5 cm filetées à chaque extrémité (sur quelques mm) et légèrement incurvées afin que leurs prolongements virtuels concourent au point central de l'essieu arrière. Afin de limiter au maximum le jeu, la barre de parallélisme pivote sur des colliers n°179 (Figs 3 et 4).

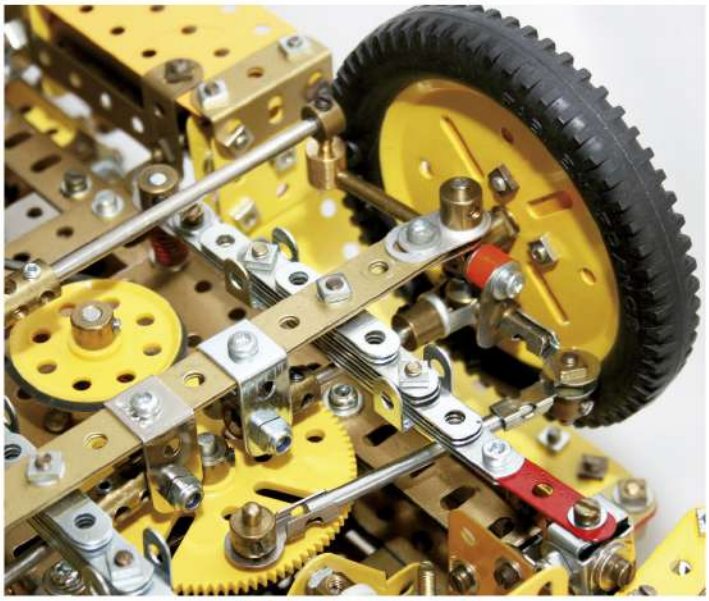


Fig. 2 Dessous avant du tracteur

Comme le montrent les figures, la transmission au volant est démultipliée suffisamment pour assurer une certaine souplesse. On peut imaginer un autre montage qui éviterait de croiser la courroie par exemple. L'essieu arrière comporte un différentiel qui se fixe sur des ressorts à lames réalisés comme ceux de l'essieu avant à la seule différence qu'ils se prolongent à une extrémité par un raccord tringle-bande n° 212a (qui s'articule dans un support double boulonné au châssis).

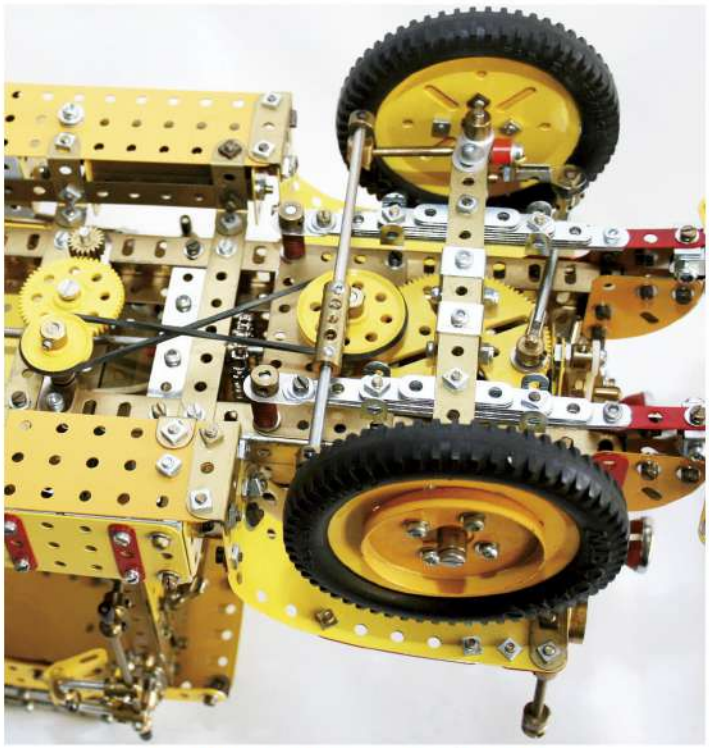


Fig. 3 Direction et suspension du tracteur

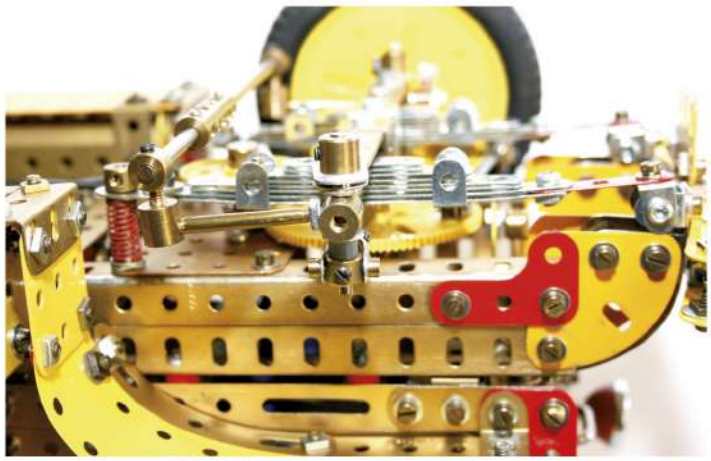


Fig. 4 Suspension avant du tracteur

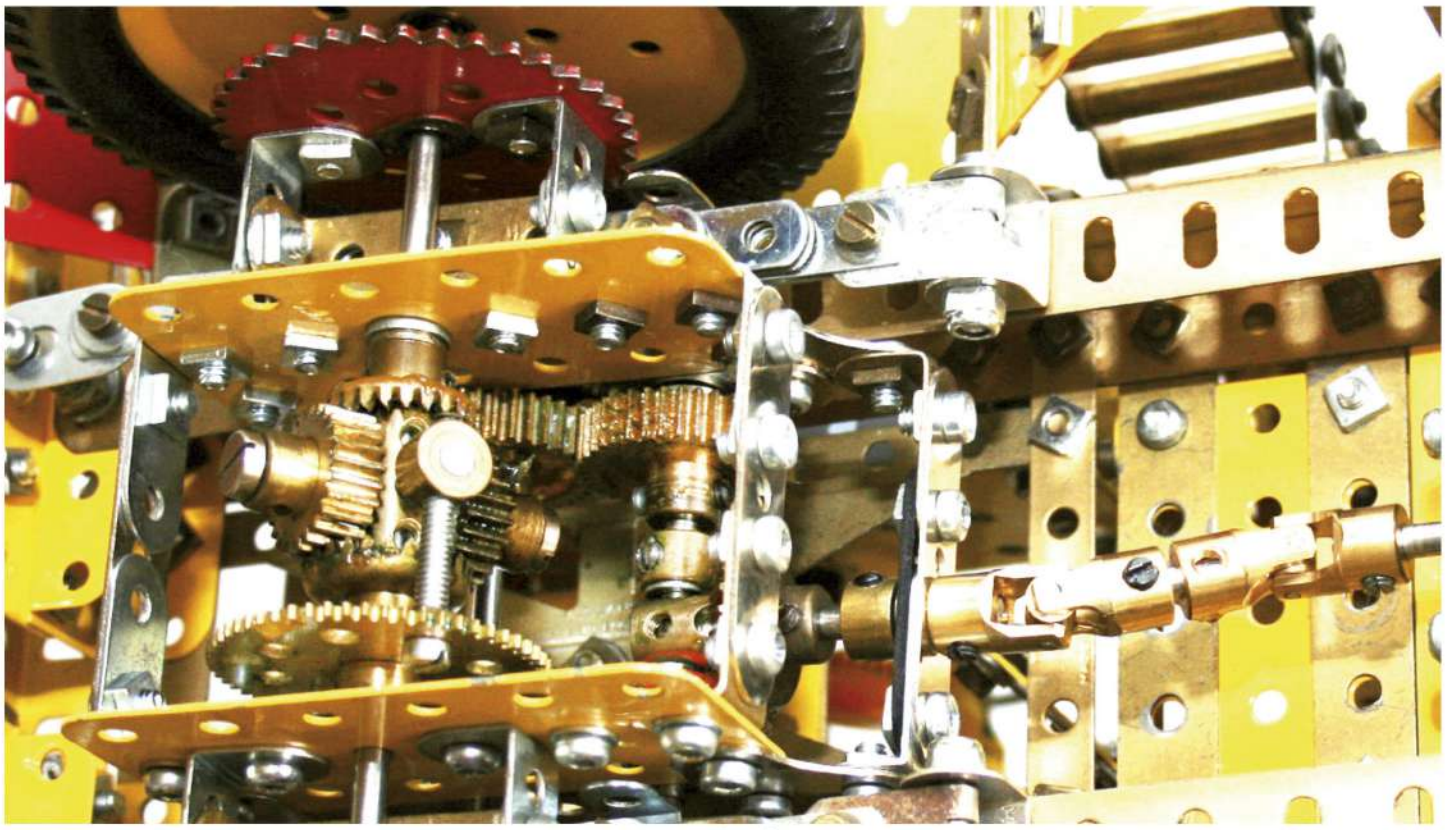


Fig. 5 Pont arrière du tracteur

L'autre extrémité se prolonge par un support plat dont le trou long se déplace dans un boulon-pivot muni d'un ressort à compression n°120b (Fig. 5).

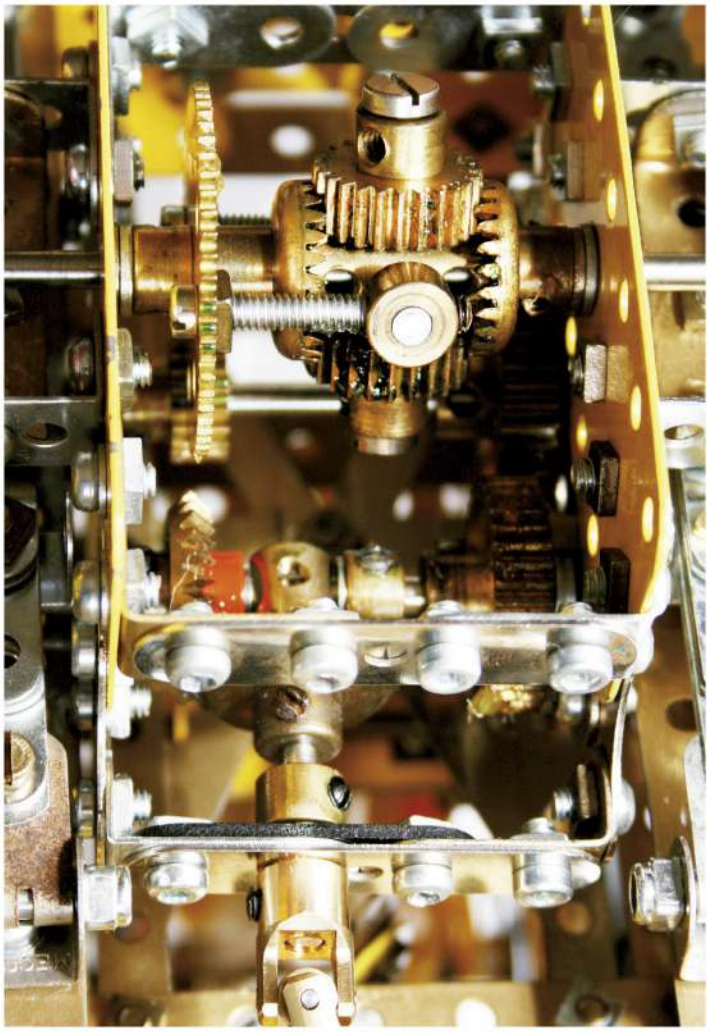


Fig. 6 Différentiel du tracteur

Le différentiel est classique, toutefois il y a plusieurs remarques à faire. Tout d'abord, il devait tenir dans un espace réduit en largeur (5 trous), ramené à 4 trous pour un déplacement libre entre les longerons. J'ai donc utilisé une roue dentée de 57 dents pour sa construction proprement dite. Les essais réalisés avec une roue d'angle de 48 dents ou bien une roue hélicoïdale de 35 dents n°211b prenaient trop de place en largeur..(Fig 5). De plus, afin que les satellites (roues de champ et pignons de 25 dents) s'engrènent correctement et évitent de «sauter» pendant le fonctionnement, j'ai réduit très légèrement (1/2mm à chaque extrémité) en largeur, à l'aide d'une lime fine, l'accouplement n°63 situé au centre. La figure 6 montre un pignon de 19 dents qui entraîne la roue de 57 dents. Sur l'axe de celui-ci est fixé un pignon de 38 dents lequel grâce à son homologue déplace le mouvement d'entraînement de l'ensemble vers l'avant du différentiel. L'inversion du mouvement (de transversal à longitudinal) se fait à l'aide de pignons d'angle de 26 dents n°30. L'entraînement se fait par l'intermédiaire d'un moteur de 12 volts avec réducteur (moteur Hercule) logé à l'avant du tracteur et relié à l'axe longitudinal central par une transmission à chaîne.

A remarquer, l'emploi de 2 roues à chaîne de part et d'autre du différentiel dont l'épaisseur et le gros moyeu constituent un magnifique palier et rigidifient l'ensemble (Fig. 5). Je n'ai pas réalisé de boîte à vitesses, car le modèle est lourd (minimum 15kg) et ainsi construit, il se déplace lentement. Mais toute autre option est sûrement possible. La construction de la cabine et ses éléments périphériques ne présente que peu de difficultés. Toutefois cette réalisation se rapproche de l'engin réel en respectant autant que possible une échelle correcte. Les caissons sont construits à partir de «cages de 3x3x3 trous n°160g» habillées de plaques jaunes de 3x3 ou autres. Les rampes sont réalisées à partir de tiges en laiton de 4 mm coupées aux dimensions voulues.
Ces tiges, plus agréables à l'oeil, traversent aisément les supports de rampe filetés ou à collier. Les repères situés aux extrémités des passages de roues à l'avant et renseignant sur la

Fig. 7 Remorque

largeur du convoi sont réalisés à partir d'un collier avec tige filetée n°179 dans lequel est fixé un joint flexible n°175 et se termine par un support de rampe à collier. Enfin les échelles utilisent largement les fourreaux destinés aux chenilles Metallus-Marklin.

2e partie: LA REMORQUE

Les 2 citernes sont identiques et construites sur 15 trous en longueur et en largeur (Figures 7 et 8).

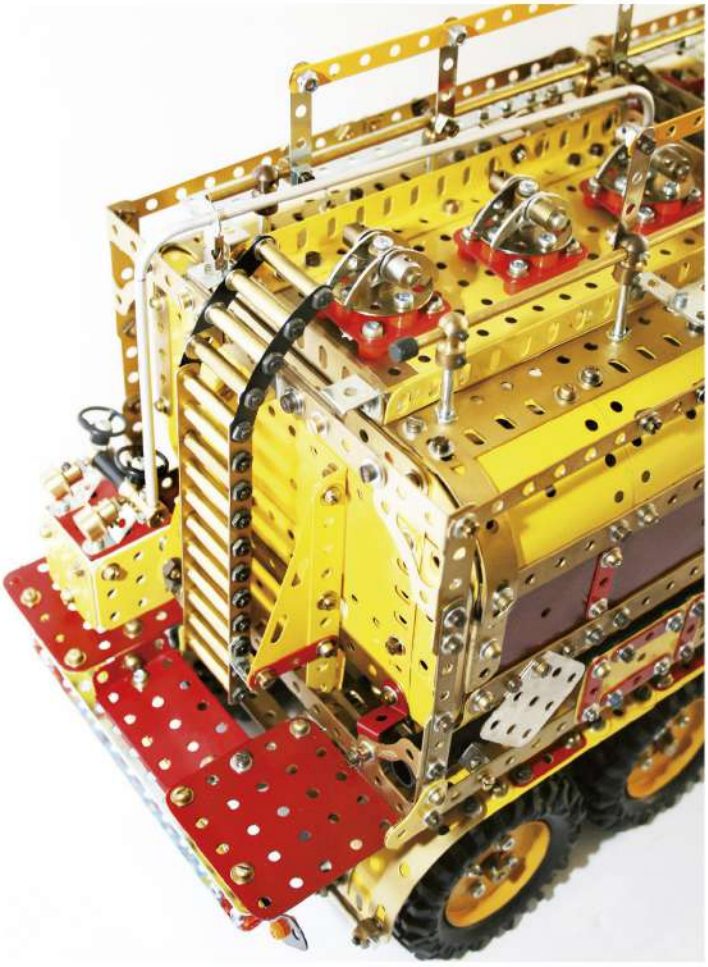


Fig. 8 Arrière de la remorque

Le châssis est lui aussi construit sur la base de cornières de 37 trous formant deux «U» de 3 trous de largeur et terminés d'un côté par 2 cornières de 3 trous (côté attelage) et par 2 poutrelles de 3 trous (côté arrière). Entre les deux, des poutrelles n°113 assurent la rigidité et l'écartement désiré. Ces 2 ensembles réalisés sont espacés de 7 trous. (Fig. 7)

Chaque fond (il en faut 4) est constitué de plaques flexibles : une centrale de 11x5 trous n°192, 2 situées au-dessus et au-dessous de 11x3 trous n°189, 2 situées de part et d'autre de 5x3 trous n°188. Les coins arrondis sont des plaques rigides 1/2 rondes n°214 (on n'en voit qu'une moitié à chaque angle). L'ensemble est consolidé à l'intérieur par des bandes de 11 trous situées verticalement à chaque extrémité des plaques n°192... et invisibles de l'extérieur. Deux fonds ainsi construits sont réunis par des bandes de 15 trous (latéralement et au dessous) fixées à des cornières de 5 trous sur les petits côtés et de 11 trous en haut et en bas. Le dessus est formé d'un cadre réalisé à partir de 2 cornières de 15 trous et 2 de 7 trous au centre duquel est fixée une plaque rigide de 11x7 trous n°52a flanquée de 2 bandes de 7 trous de part et d'autre (Fig. 10). Deux poutrelles de 15 trous n°103k fixées sur les cornières de 11 trous citées plus haut assurent l'ancrage des plaques flexibles cintrées n°200 et des bandes à glissières n°215.

A noter qu'il est préférable de cintrer ces plaques à l'avance (car elles ne sont que jointives) afin d'assurer un «fini» quasi parfait de la forme arrondie. Bien entendu, les citernes sont ouvertes par dessous, ce qui en facilite l'accès intérieur. Chaque citerne est enfermée dans une cage (Figures 8 et 9). Ces cages sont réalisées en bandes étroites sur 3 côtés, fixées à des supports à rebords droit et gauche n°139 et 139a. Chaque cage ainsi réalisée est boulonnée au châssis par 2 cornières de 11 trous situées à chaque extrémité. C'est à l'intérieur de chacune de ces cages que l'on fixe chaque citerne par des supports doubles ou des équerres renversées n°125 visibles sur la figure 9.

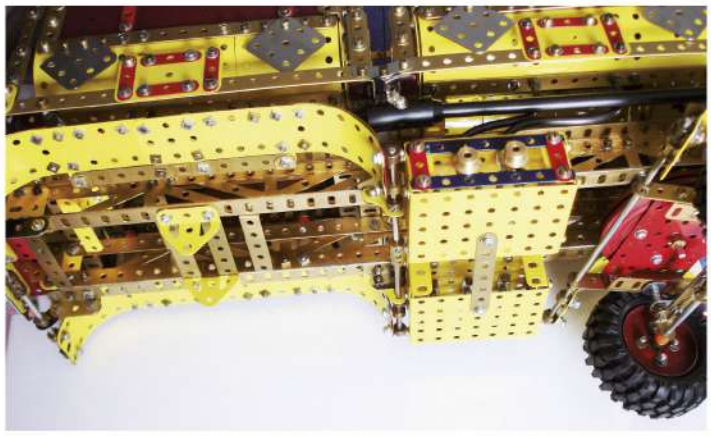


Fig. 9 Dessous de l'arrière de la remorque

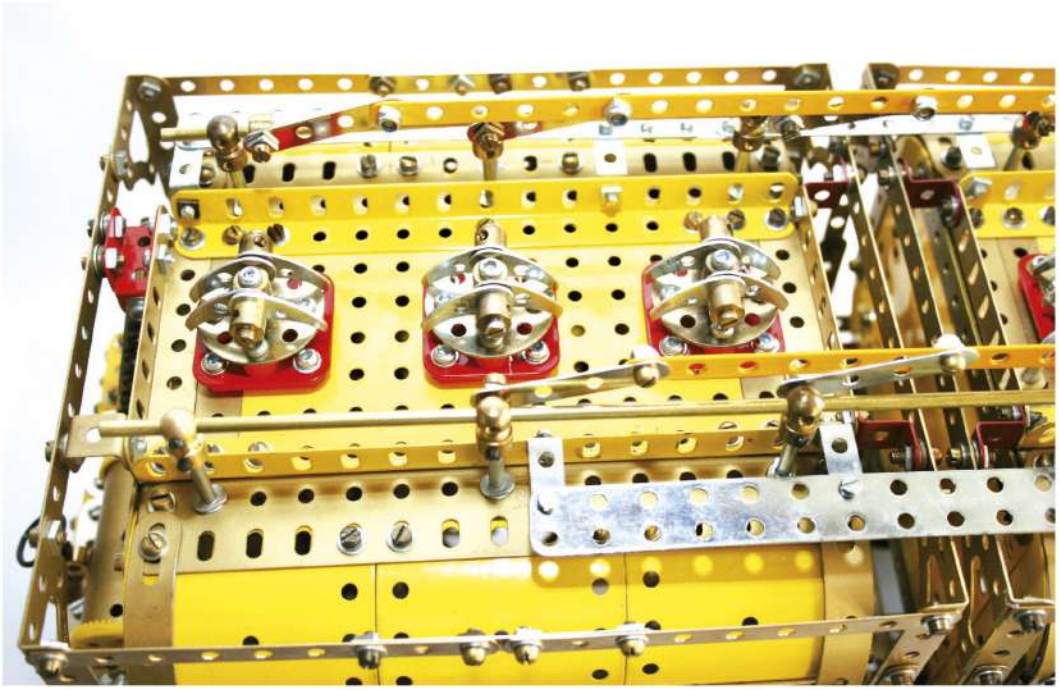


Fig. 10 Bondes de remplissage de la citerne

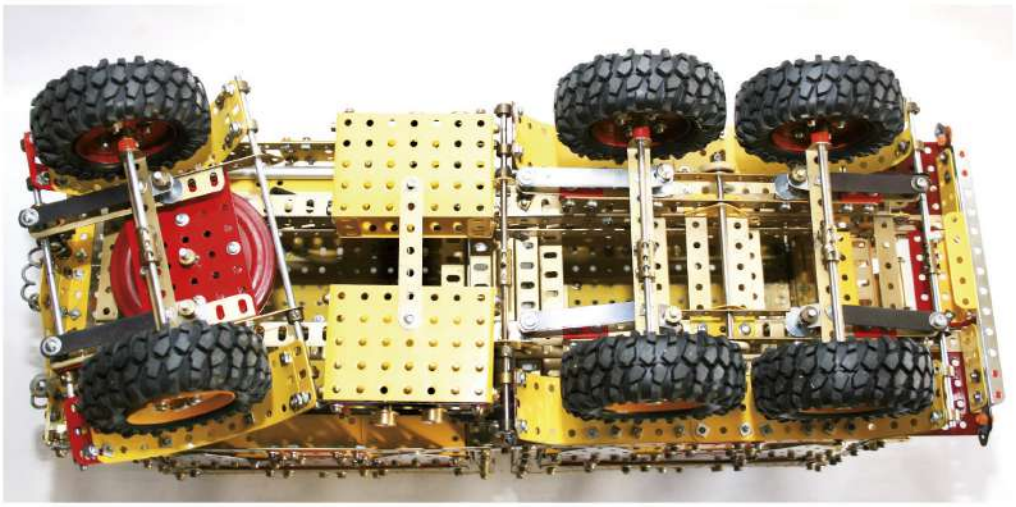


Fig. 12 Vue de dessous de la remorque

Il est à remarquer que chaque cage ne fait que 18 trous et que, par conséquent, les bandes de 19 trous situées au bas de chacune d'elles dépassent de 1 trou à chaque extrémité, ce qui est masqué d'un côté par un petit gousset n°133a et de l'autre par une équerre d'assemblage n°108. La figure 11 montre la construction du bogie réalisée à partir de 4 bandes de 15 trous réunies par des supports doubles. Sur ceux-ci sont boulonnées 8 suspensions pour balancier n°172 couplées 2 par 2 et dont une extrémité est prolongée par un support plat. Une longue cheville filetée n°115a vissée sur un support double et munie d'un ressort de compression traverse le trou long du support plat. Sa course est limitée par une bague d'arrêt. A noter qu'un second ressort (retiré d'un amortisseur) vient se loger entre les têtes Allen de 2 boulons qui se font face et dont il épouse exactement les contours. Les 4 éléments ainsi réalisés sont fixés à l'aide de longs boulons-pivots équipés de 2 bagues en plastique aux extrémités du châssis du train arrière. Les essieux traversent 2 bandes coudées de 9 trous, lesquelles sont fixées aux extrémités des suspensions. Le bogie ainsi réalisé possède 2 essieux suspendus indépendants, ce qui, au regard du poids du modèle, assure une bonne adhérence en fonctionnement. Le train avant est conçu de la même manière, sauf que 2 cornières de 9 trous sont fixées sur une plaque à rebords de 7x5 trous n°53, elle-même boulonnée sur un roulement à billes composé de 2 plateaux n°168a entre lesquels se placent des billes n°168d en nombre suffisant. Voir figure 12.

Fig. 11 Bogie et suspension arrière de la remorque

Les bondes de remplissage situées au-dessus des citernes sont au nombre de 3 par citerne (Fig. 10). Chacune est réalisée en positionnant une plaque de 3x3 trous surmontée d'une roue barillet dans le moyeu de laquelle un boulon-pivot équipé d'une bague d'arrêt est vissé. Chaque bague d'arrêt reçoit des cliquets à moyeu et sans moyeu positionnés comme le montre la photo. Des bandes de 3 trous épaisses (rouges sur les photos) ainsi que des entretoises en plastique viennent surélever la plaque de 3x3 ainsi que la roue barillet (Figure 10). Les vannes de déchargement sont figurées par des petites roues à boudin de 12mm et des volants en matière plastique. Ces éléments sont boulonnés sur des bagues d'arrêt munies de 3 trous taraudés à 120° l'un de l'autre. Les tuyauteries sont réalisées en tiges d'aluminium de 4 mm faciles à cintrer à la demande.

CONCLUSION

La réalisation de ce modèle a demandé de nombreuses heures de travail, étalées sur plusieurs mois. Chacun pourra à sa guise modifier le modèle, par exemple construire un camion à deux essieux à l' arrière, porteur d'une seule citerne de 25 trous de longueur. C'était mon projet initial.
A vos tournevis et bonne chance !

YVES BOISSEL CAM 1054
PHOTOS DE WILLY DEWULF

La vitrine du coiffeur à Honfleur

par Jean-Max Estève

Fig. 1 Vitrine de Honfleur

Fig. 2 Le manège en rotation

Pièces nécessaires pour la base : 1 mini moteur motoréducteur, N° 9f x 1, 1a x 8, 3 x 8, 12b x 8, 13 x 1, 20 x 1, 24a x 1, 59 x 2, 63 x 1, 118 x 1, 125 x 8, 145 x 1, 167b x 1, 189 x 1, de nombreuses 37a, 37b et 38.

Fig. 3 Support du manège

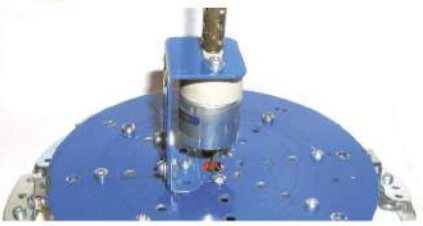


Fig. 4 Moteur

Mardi 22/11/16. Bonjour Jacky, une coupe légère s'il te plaît, il fait froid. Et on démarre nos discutions sportives, lui vélo moi pédestre, de ciseau en rasoir, le Meccano est évoqué. Jean-Max, aurais tu quelques constructions à me prêter pour la vitrine de Noël ? Désolé Jacky, tout est démonté. Ah zut pas d'bol.

De retour à la maison, en y réfléchissant, sachant que sa boutique est juste à côté de l'école, l'idée m'est venue de lui construire un petit manège. L'impératif : Fiable et silencieux pour fonctionner deux mois, huit heures par jour.

La roue à boudin (en haut de la figure 3) permet d'entraîner le chapiteau par simple friction. J'ai utilisé un micro motoréducteur tournant à 48 t/min alimenté en 12 Volts.

Samedi 26/11. Bonjour Jacky, surprise, cette année tu auras une vitrine animée et les enfants seront le nez collé dessus. C'est ainsi que j'ai fait un commerçant heureux.

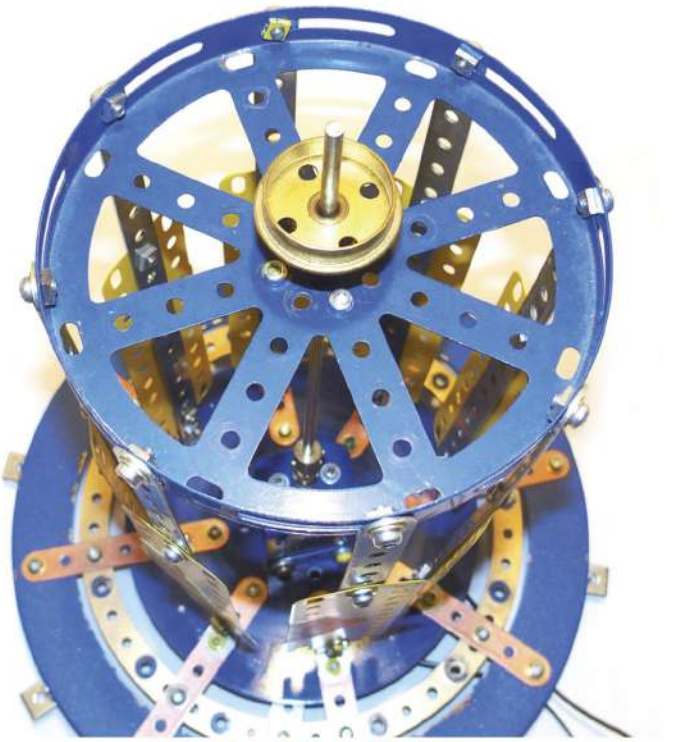


Fig. 5 Le support vu d'en haut

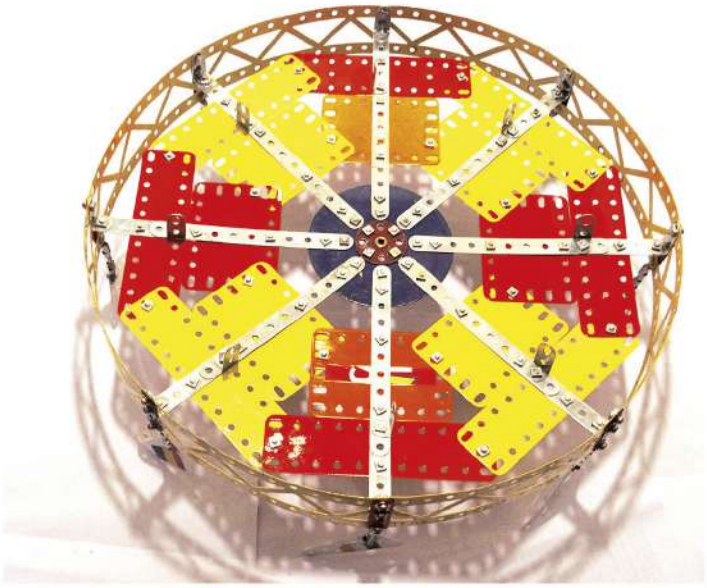


Fig. 6 Le dessous du chapiteau

Fig. 7 Dessus du chapiteau

Pièces nécessaires pour le chapiteau : N° 2 x 8, 2a x 8, (raboutée pour obtenir 14 trous), 6 x 8, 17 x 8, 12b x 16, 24 x 1, 99 x 4, 146a x 1, 189 x 8, 190a x 8, 212 x 8, 226 x 8, de nombreuses 37a, 37b et 38.

Lors de la fixation des bandes raboutées entre les 12b et la 146a vous aurez la surprise de constater que l'ensemble prend une forme légèrement conique.
Les 12b fixées à quatre trous de l'extérieur vous permettront d'accrocher les L support des adeptes du manège à l'aide des crochets N° 57b.

Fig. 8 Supports des nacelles du manège

Pièces nécessaires pour les supports des personnages : N° 2 x 8, 5 x 16, 18a x 8, 57b x 8, 59c x 8, 111c x 8, 133a x 8, 133b x 8, de nombreuses 37a, 37b et 38.
L'épaisseur des deux bandes N° 5 de chaque côté des N° 133b et 133a permet une meilleure assise pour le personnage Meccano.
La fixation au chapiteau par le N° 57b a deux avantages : 1° une facilité dans le transport puisqu'il n'est pas solidaire du support. 2° s'écarte largement au fur et à mesure de la rapidité de la rotation.
Si vous n'avez pas de mini moteur vous pouvez utiliser le moteur Meccano N° 760 avec le réducteur N° 770, sauf évidemment si votre construction est destinée à être mise en vitrine, ce qui était mon cas.
Simple à construire en quelques heures.

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 90

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2					■					
3										
4					■		■		■	
5			■				■			
6		■		■	■				■	
7					■					
8										
9							■			
10										

Horizontalement : 1. Fête annuelle du CAM. 2. Viennent d'arrivées, Textile synthétique inversé. 3. Partager pour reproduire. 4. Bagatelle mélangée 5. symbole de l'einsteinium, Célèbre chevalier, Ancien président gabonais. 6. Troisième personnel. 7. Averse violente, Dédores. 8. Interdit avec le Meccano. 9. Le pignon ne doit pas l'être, Vient d'arrivée. 10. Indispensable lors de la lubrification.

Verticalement : A. Transmettent un mouvement. B. Vin de la province de Cadix, Regarda bouche bée. C. Hymne guerrier en l'honneur d'Apollon, Troisième ville de Suisse. D. Station balnéaire italienne, Ouvrage de franchissement mélangé. E. Institut du travail professionnel. F. N'est pas consolée. G. KO mélangé, Spécialiste du son. H. Donnant un vif éclat. I. Unité monétaire suédoise, Roi légendaire d'Athènes. J. Les pièces Meccano le sont.

Solution : jmesteve91@orange.fr

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 90

Citroën C3 «Trèfle» de 1924

Modèle de Ian Brennand décrit par Rob Mitchell

Ian Brennand est un habile restaurateur de pièces Meccano ainsi qu'un bon utilisateur de cintreuses.

Les derniers modèles de Ian Brennand ont été présentés au public en Grande Bretagne lors d'expos Meccano en 2015. Ils ont eu beaucoup de succès. Ian est un passionné des premières Citroën.

Ian écrit : «La série des Citroën C1-C2-C3 a été la deuxième série d'André Citroën et les premières voitures légères produites en Europe. La C1 est apparue en 1922, elle a été remplacée en 1924 par le C2 puis par la C3 en 1925 ; La fabrication a cessé en 1926. La C3 modélisée a été construite avec du Meccano des années 1920 aux deux tiers recyclé car j'aime assez ramener les vieilles pièces à la vie. Le radiateur et les sièges ont été construits pour compléter les pièces Meccano.»

Fig. 1 Rupert (l'ours) attend son chauffeur

Fig. 2 Arrière de la voiture

Les cinq roues jaunes sont des poulies de 3" restaurées complétées avec des disques coniques (Fig. 1)

À l'origine fabriquée avec une seule porte, la voiture avait la roue de secours sur le côté gauche ; le changement en deux portes a fait que la roue de secours fut montée à l'arrière (Fig. 2).

L'entraînement des roues arrière et les freins sont simplement simulés (Fig. 3). Comme le montre le pseudo différentiel arrière, le modèle ne comporte pas que des pièces d'avant guerre, mais utilise aussi des pièces modernes comme les entretoises plastiques noires ou les bandes de plastiques rouges comme feux arrière.

Les garde-boues et les marchepieds noirs montrent que Ian peut rénover des pièces de Meccano pour les rendres proches des standards actuels. Notre ami Russ Carr dit que les plaques utilisées pour la carrosserie pourraient ne pas présenter la peinture de finition originale car les couleurs étaient trop cohérentes ! Le radiateur a été taillé dans deux morceaux de bois, finement poncé avec plusieurs couches de mastic et de peinture. Les sièges ont été réalisés avec des couches de carton mince, chacun incurvé puis collé en place, pour former un stratifié bombé. Ils ont été ensuite rembourrés de mousse et recouverts de tissu de cuir.

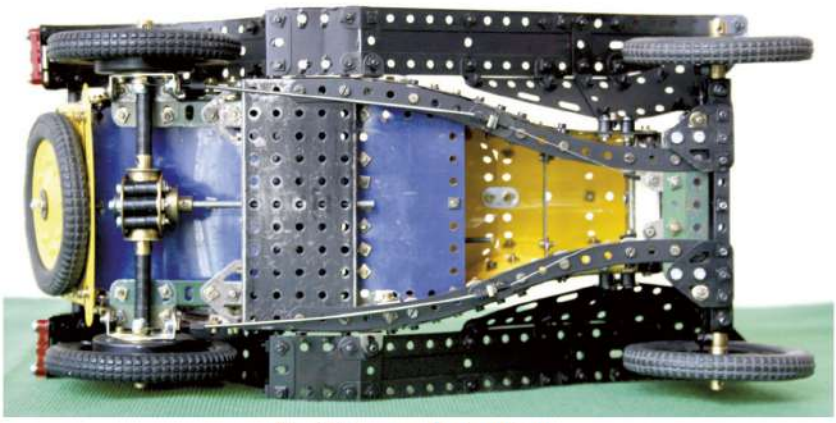


Fig. 3 Dessous de la voiture.

Ian a gravé à la main la grille du radiateur et son entourage. Un empilement de bandes est parfait pour représenter l'essieu avant ainsi que les ressorts à lame transversale (Fig. 4).

La figure 5 montre l'habitacle (conducteur et passager) ainsi que les commandes. Les sièges ont commencé leurs vies en tant que boite de céréales et les garde-boues sont des pièces restaurées lustrées.

Des plaques flexibles cintrées constituent le capot, les panneaux latéraux et le tableau de bord (Fig. 6).

Texte et photos de Rob Mitchell

Cet article a été publié en version originale dans le «Sheffield Meccano Guild Magazine». Merci à Rob Mitchell, son éditeur, pour avoir autorisé la publication en français.

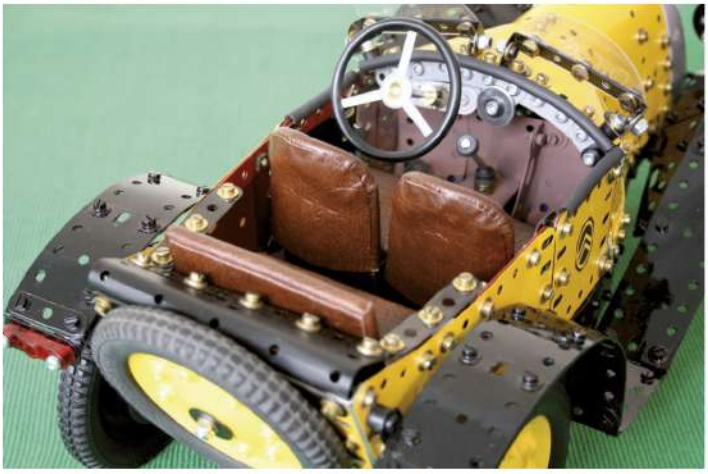


Fig. 5 Habitacle

Fig. 4 Avant de la voiture

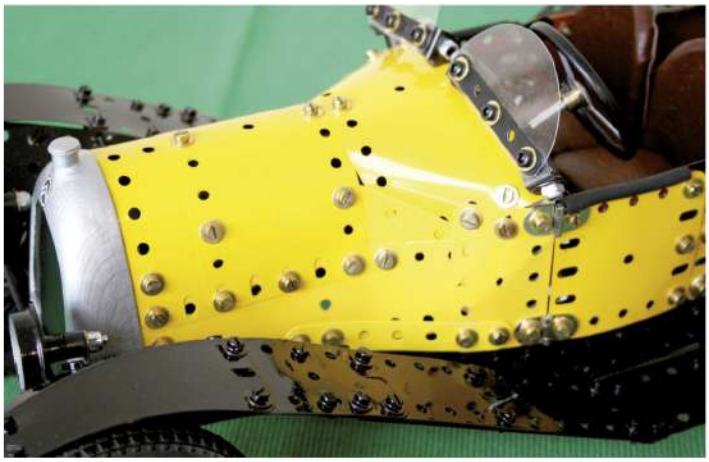


Fig. 6 Capot de la C3

Un autre modèle de Ian Brennand

«Petite Rosalie de 1933»

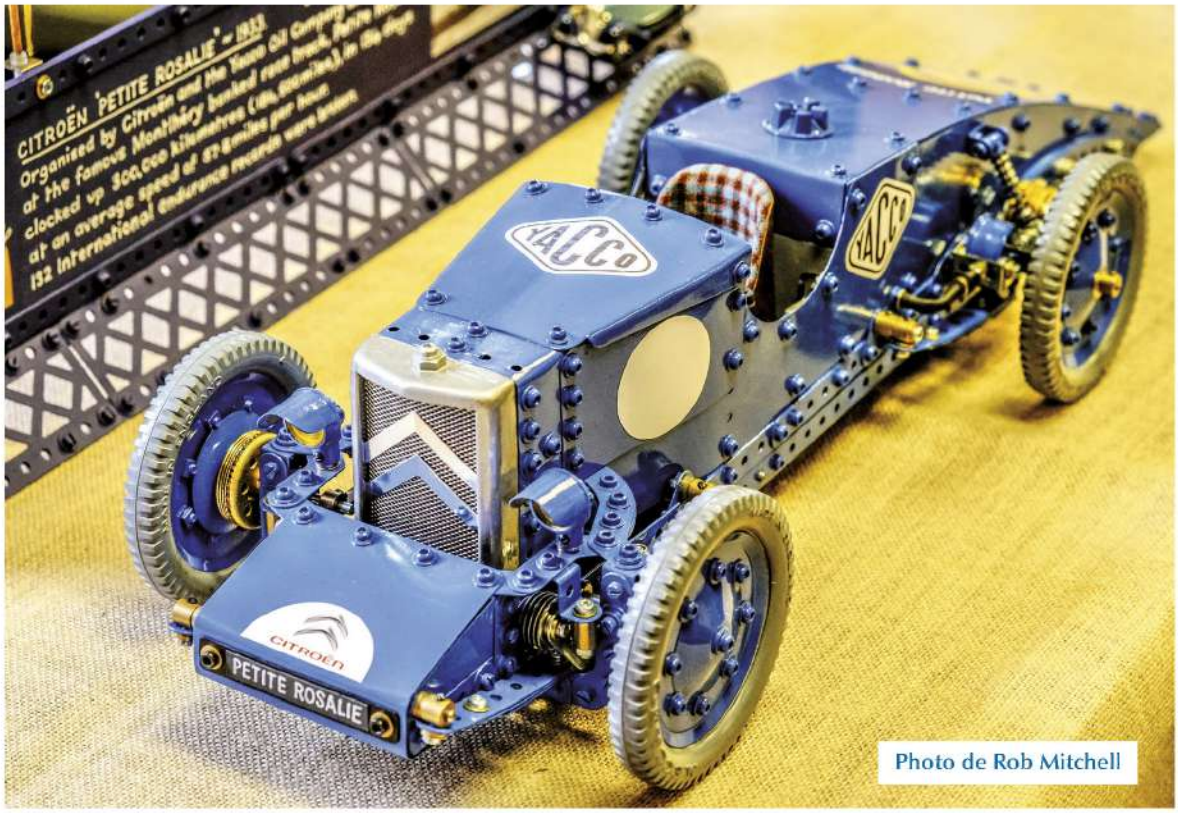


Photo de Rob Mitchell

SECTION PACA DE JUIN À DÉCEMBRE 2016

par Jacques Proux

Pas moins de 5 réunions ont réunis les membres de la section PACA de juin à décembre, avec, chaque fois, de 15 à 20 participants.

Le 4 juin, à Brignoles, le thème de la réunion était L'AIR. Le thème n'avait pas vraiment inspiré les participants mais nous avons eu tout de même de beaux modèles. Tout d'abord l'Antoinette de Willy Dewulf, instrument malheureux de la 1ère traversée de la Manche (Fig.1), 2 beaux hydravions (Fig. 2) de Pierre Robin et 2 petits modèles très réalistes de Jean-Marie Jacquel (Fig.3). Hors thème, Jean-Pierre Baudouy avait apporté une très originale boîte de vitesses (Fig. 4). Olivier Depardieu était venu avec un échantillonnage remarquable de pièces clavetées (Fig. 5) ainsi qu'une partie des modèles exécutés pendant l'année par les élèves de son atelier (Fig. 6). Notre bourse d'échange, qui a de plus en plus de succès, a déclenché des discussions animées (Fig. 7).

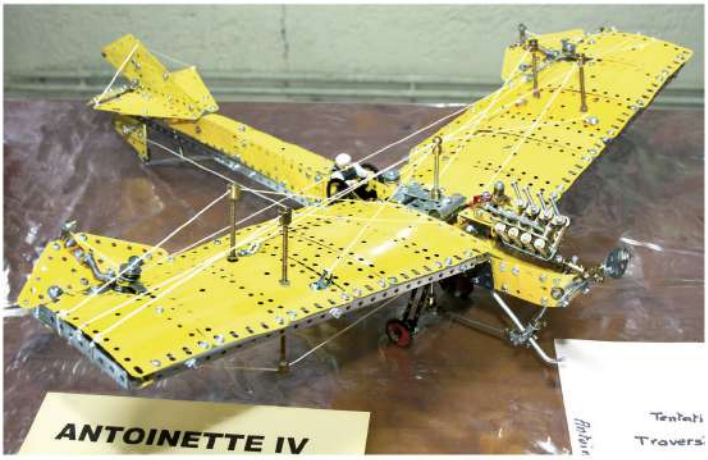


Fig. 1 Antoinette de Willy Dewulf

Fig. 2 Hydravions de Pierre Robin

Fig. 3 Petits avions de Jean-Marie Jacquel

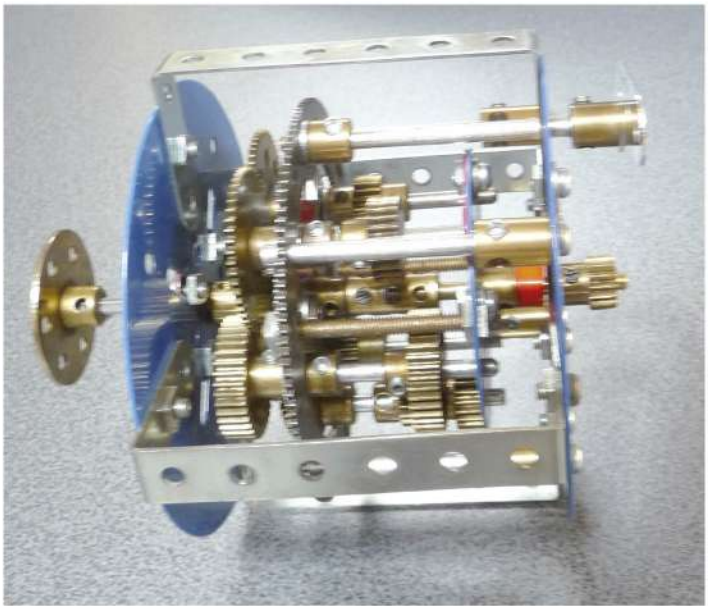


Fig. 4 Boîte de vitesses de Jean-Pierre Baudouy

Fig. 5 Pièces clavetées présentées par Olivier Depardieu

Fig. 6 Modèles réalisés par les élèves de l'atelier Meccanoland

Le 10 septembre, toujours à Brignoles, une nouvelle réunion sur le thème des TRANSPORTS DE VOYAGEURS avait attiré pas mal de monde. Son compte rendu a été publié dans le n° 137.

Fig. 7 Bourse d'échange

Le 15 octobre, c'est à Vence que se réunissaient les «niçois». Olivier Depardieu avait apporté une pièce des plus rares (Fig. 8) : un diplôme d'appartenance à la Guilde Meccano datant des années 30 et en parfait état et qui, «cerise sur le gâteau», concernait un «Club Meccano». Le CAM a donc eu un prédécesseur français ou francophone qui semble avoir été totalement oublié. Il est évident qu'à ce sujet toute information serait la bienvenue !

Comme d'habitude, Michel Gallino avait construit pour la réunion (et amélioré) 2 modèles de boîtes anciennes (Fig. 9) : un obusier et une voiture, les deux fort soigneusement construits en pièces dorées et animés par des moteurs 1A.

Le 19 novembre, retour à Brignoles.

Nous avons tout d'abord établi le calendrier 2017 et décidé des 4 thèmes de nos réunions. Puis nous avons apprécié de très belles boîtes anciennes d'Olivier Depardieu (Fig. 10), et de Dinky Builder de Patrick Boizard (Fig. 11). La bourse d'échange était bien fournie, allant de pièces en état d'usage (Jacques Féron, André Querquelin) à des pièces neuves emballées (Jacques Proux). Le repas habituel s'est terminé avec un petit «quiz» sur le Meccano préparé par Jacques Féron.

Fig. 8 Diplome de la Guilde Meccano

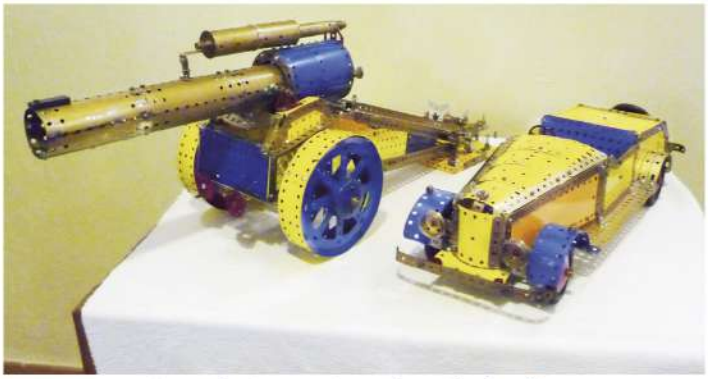


Fig. 9 Obusier et voiture de Michel Gallino

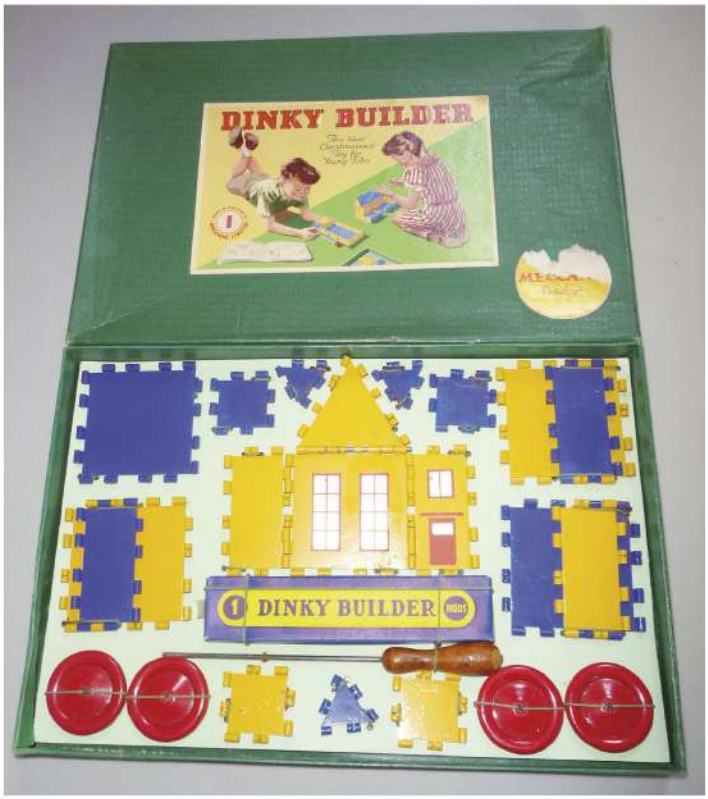


Fig.11 Boîtes Dinky Builder de Patrick Boisard

Fig.10 Boîtes anciennes Olivier Depardieu

Le 3 décembre, toujours à Brignoles, nous étions encore 15 bien que la réunion ait été avancée d'une semaine suite à une indisponibilité du restaurant à la date prévue.
Sur le thème prévu, **Modèle original avec des pièces de la boîte N° 9** ont participé : Patrick Brient avec son avion (Fig. 12), Willy Dewulf avec un portique (Fig. 13) et un bateau naviguant (Fig. 14), Jean-Marie Jacquel avec son moulin flottant (Fig. 15), Jean-Joseph Mordini et son système de mise en place des munitions sous les ailes des avions de combat (Fig. 16) et enfin Jacques Proux avec son triporteur marchand de glaces (Fig. 17).
Hors thème, nous avons apprécié une nouvelle vitrine de pièces anciennes d'Olivier Depardieu (Fig. 18), l'ensemble de commandes de Jean-Claude Eligert Fig. 19) et pour terminer le magnifique ensemble routier d'Yves Boissel (article pages 30 à 35).
C'était le dernier repas de l'année et rendez-vous maintenant en 2017.

Fig. 15 Moulin flottant de Jean-Marie Jacquel

Fig.12 Avion de Patrick Brient

Fig.16 Dispositif de chargement de munitions sous les ailes d'avion par Jean-Joseph Mordini

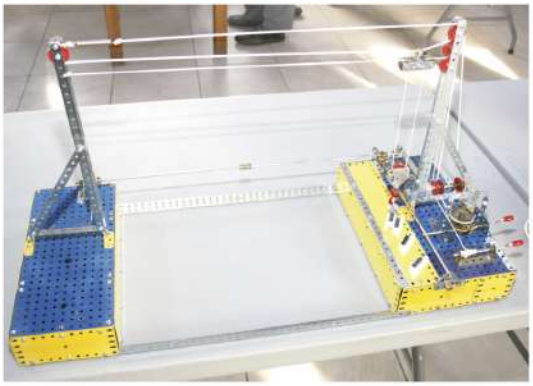


Fig.13 Portique de Willy Dewulf

Fig.17 Triporteur de Jacques Proux

Fig.14 Bateau de Willy Dewulf

Fig.18 Pièces anciennes d'Olivier Depardieu

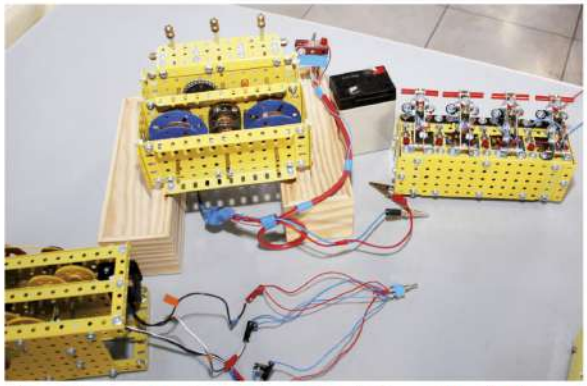


Fig.19 Ensemble de commandes de Jean-Claude Eligert

Section Bourgogne 2016

par Alain Cisey

Cette année 2016 notre petit groupe à fait l'effort d'être représenté sur au moins 6 expositions :
- Pouilly-en-Auxois (21) le 12 mars,
- Chaussin (39) 20 mars,
- La Roche-en-Brenil (21) le 5 juin,
- Semur-en-Auxois (21) les 17 & 18 septembre,
- Sombernon (21) les 24 & 25 septembre,
- Talan (21) les 22 & 23 octobre.

Pouilly-en-Auxois. Nos ami(e)s exposants Lucien et Josseline Huot CAM 1329 et Bernard Loisier CAM 159 ont retrouvé, en visiteurs, Raymond Caillot 1530 et Madame, Raymond Raveneau 1461, Jean-René Mercuzot CAM 1776 et Jean-Marie Decollogne CAM 1812. Cette exposition ne pourra être immortalisée faute de photos.

Sombernon. L'ami Bernard Loisier exposa seul sur cette journée, où le point fort fut un stand très vivant. Petits et grands ont largement joué avec les modèles animés, ce qui fait l'intérêt du Meccano (Figs. 1 et 2). Jean-Marie Decollogne CAM 1812 est venu en visiteur.

Fig. 1 Série de gros porteurs Berliet de Bernard Loisier

Fig. 2 Portique à deux voies de circulation de Bernard Loisier

Chaussin. Les habitués se sont retrouvés sous le hall de la salle des fêtes, dans une ambiance très amicale. Les collectionneurs Jurassiens de trains Hornby-ho sont venus dialoguer avec les amis du CAM de Bourgogne sur leurs passions réciproques. Les exposants de Côte-d'Or, Lucien et Josseline Huot CAM 1329, Bernard Loisier CAM 159, Jean-Noël Caillois CAM 207 et son amie Mauricette, ont été rejoints par Daniel Carre CAM 1176, Bernard Journaux CAM 1738. Il faut signaler la présence aussi de Claude Lerouge CAM 019, Bernard Calmelet CAM 818 et Alain Cisey CAM 1841, en tant que visiteurs (Figs 3 à 6).

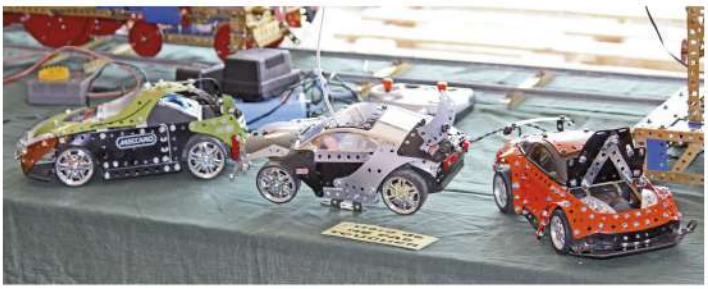


Fig. 3 Ensemble de trois voitures téléguidées d'Alain Cisey

Fig. 4 Train et camion sous un pont roulant en couleurs rouge et vert de Bernard Loisier

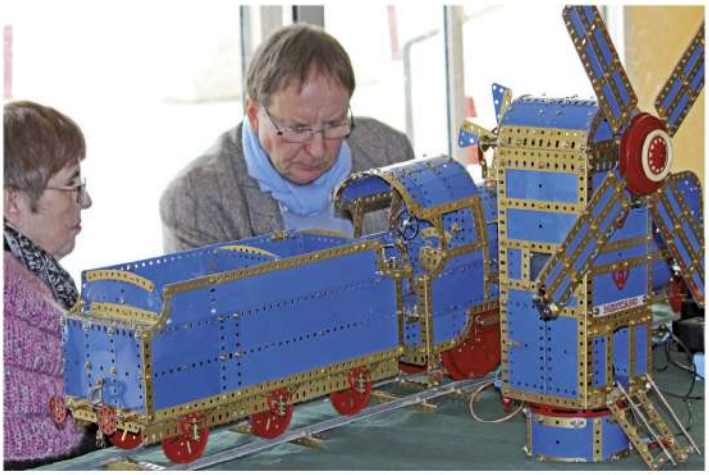


Fig. 5 Magnifique ensemble de train, moulin, grue animée, déchargement de wagons, en couleur bleu et or de Jean-Noël Caillois CAM 207

La Roche-en-Brenil. ''Les vieilles mécaniques''. Etaient exposants : Jean-Marie Decollogne CAM 1812, Jean-René Mercuzot CAM 1776, Lucien et Josseline Huot CAM 1329, Bernard Loisier CAM 159. Bernard Loisier présentait un portique avec camion et train (Fig. 7), une presse mécanique bleu et or et un pont transbordeur composé de pièces Constructor (non autorisées par l'avenant du nouveau règlement intérieur du Club du 14 Juillet 2014).

Fig. 6 Une imposante grue animée, et un train, fut la joie des enfants et ados, pour la conduite de cette ensemble de Lucien Huot

Fig. 7 Portique de Bernard Loisier

Semur-en-Auxois. Deux intéressantes journées, pour notre passion, avec onze tables d'une seule longueur. Appréciée des visiteurs de tous âges, d'une ambiance très bon enfant avec les autres exposants de tous genres, bateaux, motos, camions, tanks télécommandés, etc. complétaient bien cette exposition. Pas moins de sept exposants de Meccano du CAM, par ordre de tables en commençant depuis la gauche de l'allée. Une maxi pelleteuse, (Fig. 9) et un pont transbordeur (Fig. 10), ainsi que des modèles vus sur la photo (manège oscillant, trolley, chariot élévateur), composaient le stand de Jean-René Mercuzot CAM 1776. Venait ensuite les avions, et voitures en tous genres d'Henri Jacquel CAM 1808 (Fig. 11).
Nous pouvions contempler l'exposition de Jean-Marie Jacquel CAM 0461, avec un super modèle d'avion Mirage IV sur base tournante, présenté à Calais, (Fig. 12), une locomotive Classe DUCHESS LMS 231 à l'échelle 1/14e du Royaume-Uni de 1939, en livrée rouge et noire (Fig. 13) et divers petits modèles d'avions vus sur le bulletin 136 pages 9 et 10. Alain

Fig. 8 Presse mécanique de Jean-René Mercuzot

Fig. 9 Pelleteuse de Jean-René Mercuzot

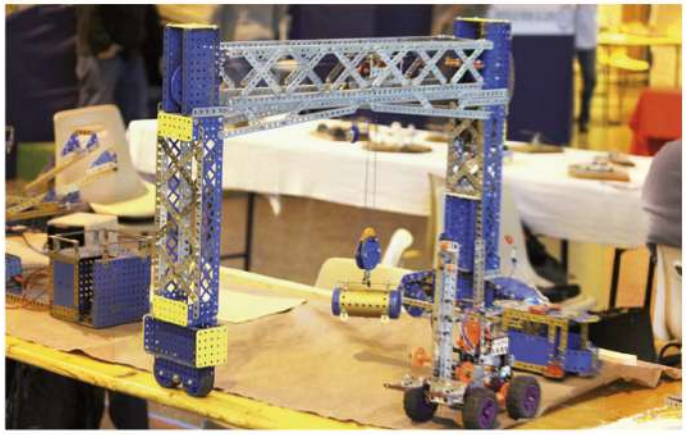


Fig.10 Pont trnsbordeur de Jean-René Mercuzot

Cisey CAM 1841 présentait un ensemble de petits modèles divers (Fig. 14), la collection de Tintin au complet, des voitures radiocommandées, une locomotive Hudson J3A, un trompe l'œil, un chariot élévateur, une escadrille d'avions, des hélicoptères, des Quads.

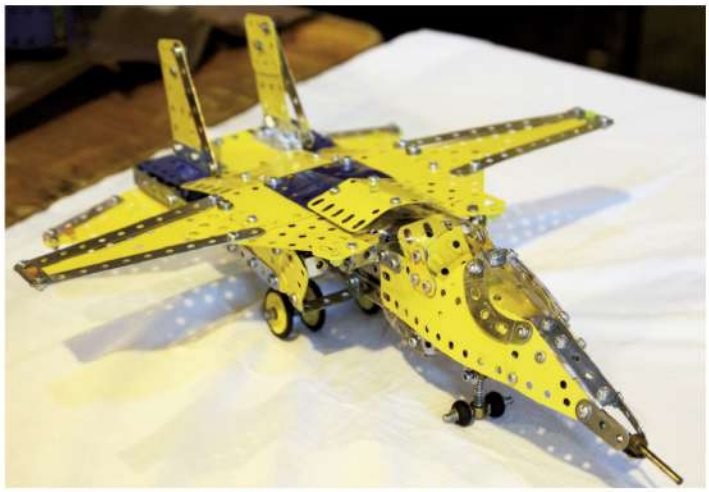


Fig. 11 Avion de Henri Jacquel

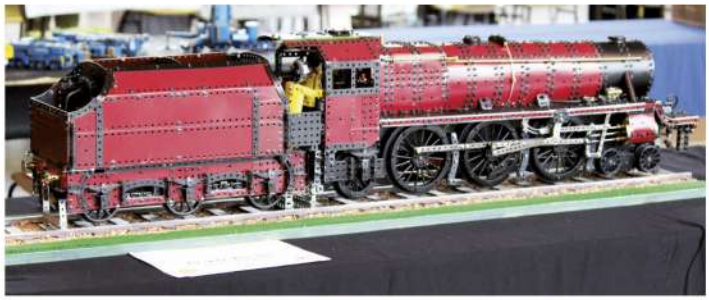


Fig. 13 Locomotive de Jean-Marie Jacquel

Fig. 14 Petits modèles d'Alain Cisey

Jean-Noël Caillois présentait des balançoires avec des bateaux des années 50/60 (Fig. 15). La figure 16 montre les exposants avec de gauche à droite, Jean-René Mercuzot (assis) derrière Jean-Marie Decollogne, Alain Cisey, Henri Jacquel, Jean-Marie Jacquel, Lucien et Josseline Huot, Jean-Noël Caillois et Mauricette son amie qui exposaient train, grue, moulin à vent tout de bleu et or.

Fig. 15 Balançoires de Jean-Noel Caillois

Fig. 12 Mirage IV de Jean-Marie Jacquel

Fig. 16 Les exposants de Semur

Jean-Marie Decollogne CAM 1812 nous présentait une grande roue à nacelles pivotantes (Fig. 17), un pont transbordeur modèle 325 de la boite 5 et 5A (Fig. 18), une grue de port, hélicoptère, Quad, Jeep, side-car, manège à deux avions tournants.
Lucien Huot CAM 1329 avait amené sa grue sur socle et rail indépendante, avec son train transporteur, (Fig. 19) un cycliste animé et un pantin avec ses ficelles. (Fig. 20).

Talant (21). Près de Dijon, Talant a connu une bonne participation d'exposants et de visiteurs, sur deux journées. Claude Garino CAM 1900 présentait une machine à vapeur (Fig. 21), couleurs bleu-or-rouge, un funiculaire à double voitures, en bleu et or (Fig. 22), ainsi qu'un engin à chenilles.

Fig. 17 Grande roue de Jean-Marie Decollogne

Fig. 18 Pont transbordeur

Fig. 19 Grue sur socle de Lucien Huot

Fig. 20 Pantin de Lucien Huot

Jean-Marie Decollogne, a exposé son manège à deux avions (Fig. 23), une grue chargeuse et un déchargeur de bois de scierie (Fig. 24), ainsi qu'une grande roue à nacelles pivotantes.
Lucien et Josseline Huot présentaient le Meccanosaure (Fig. 25) et un cycliste animé. La figure 26 montre Claude Garino en discussion avec Lucien Huot, devant son Meccanographe.
Jean-Noël Caillois présentait ses modèles bleu et or (Fig. 27) un manège à balançoires des années 50/60 (Fig. 28), un déchargeur de wagons de charbon, un circuit de boules de ping-pong, une grue de chantier animée avec sa pince aimantée, une locomotive et son tender, ainsi qu'un moulin à vent.
Bernard Loisier présentait en exposition (Fig 29) un camion semi remorque BERLIET, un escalator de boules de ping-pong, en vert et rouge, et une locomotive diesel type 030DB SNCF sur son socle d'animation (Fig 30).

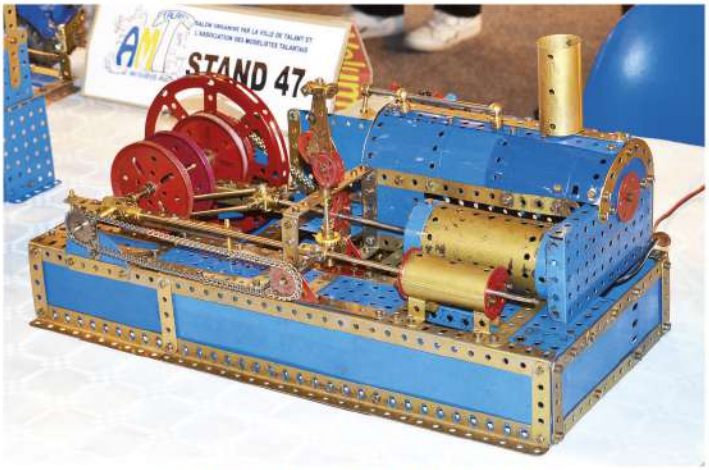


Fig. 21 Machine à vapeur de Claude Garino

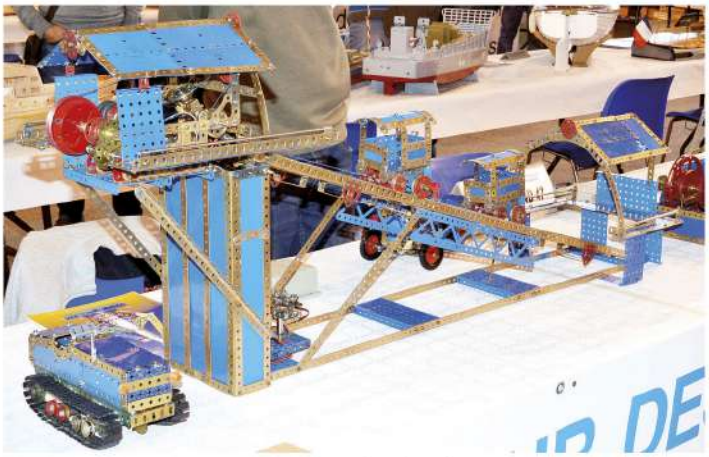


Fig. 22 Funiculaire de Claude Garino

Fig. 23 Manège à deux avions de Jean-Marie Decollogne

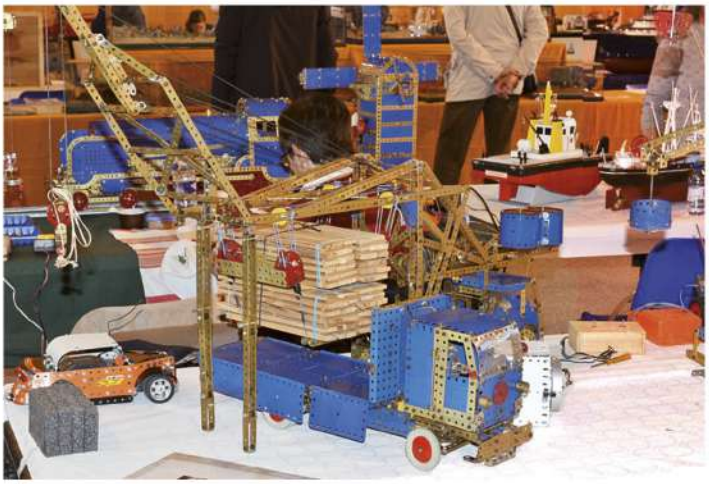


Fig. 24 Grue chargeuse et déchargeuse de bois de scirie

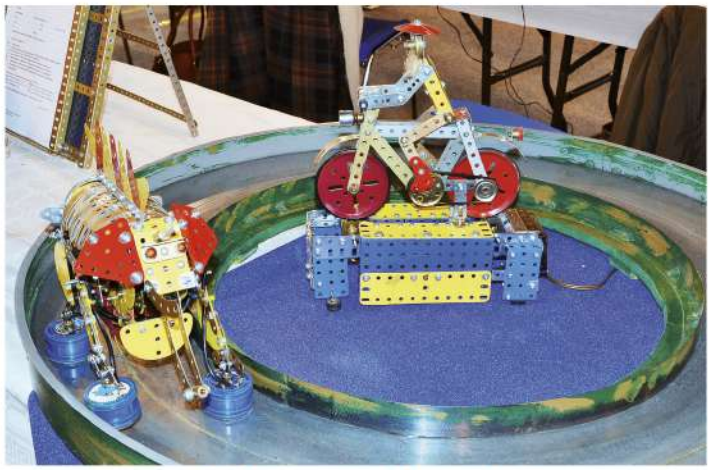


Fig. 25 Meccanosaure de Lucien Huot

Fig. 26 Meccanographe de Lucien Huot

Fig. 27 Stand de Jean-Noël Caillois

Fig. 28 Modèles de Jean-Noël Caillois

Sur la photo souvenir (Fig. 31) nous retrouvons de droite à gauche, Lucien et Josseline Huot, Jean-Noël Caillois et son amie Mauricette, Jean-Marie Decollogne, Claude Garino , Bernard Loisier, un nouvel adhérent Bernard Leclerc CAM qui à rejoint son petit fils Clément Pelossier CAM 1996 dans le courant 2016, Clément était présent en temps que visiteur.

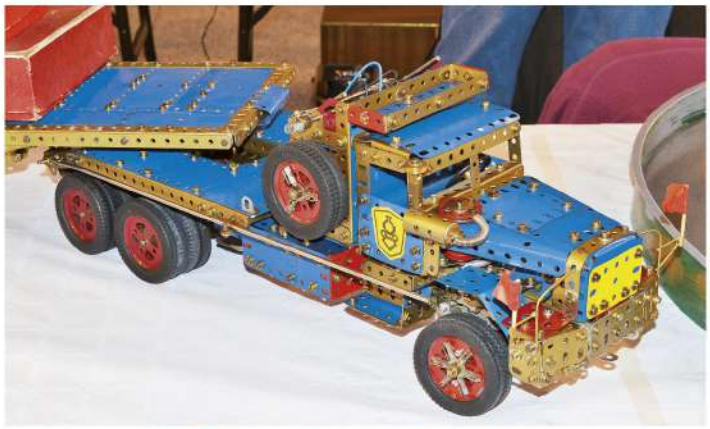


Fig. 29 Camion Berliet de Bernard Loisier

Fig. 30 Locomotive et passe boules de Bernard Loisier

Je me permets de nommer Mesdames Josseline Huot et Mauricette, amie de Jean-Noël Caillois, pour leur présence et les animations qu'elles effectuent avec toujours cette bonne humeur, qu'on leur reconnaît.

Bernard Leclerc, nous a présenté sa Barbie sur un vélo animé, et le couple d'amis de Dijon présent à toutes les expos, Alain Chauvet, non encore inscrit, pour raison personnelle, nous présente toujours des nouveautés de modèles de sa conception : tracteur, voiture téléguidée transformée, car.

Cette année 2016 fut très chargée, d'où le manque de diversité des modèles de chacun. Au risque de ne pas avoir le temps nécessaire de construction entre deux expositions. Nous en prenons conscience pour l'avenir.

Remerciements au groupe 21-39-52-71-90, qui se reconnaîtront, de continuer cette aventure et souhaitons que nous soyons rejoins par le plus grand nombre.

Alain Cisey CAM 1841

Photos : Bernard LOISIER et Alain CISEY

Fig. 31 Les exposants à Talant

10e Festival des Jeux Villefranche-sur-Saône

par Jean-Louis Canavy

Le Festival des Jeux organisé par le Lions Club de Villefranche fêtait cette année son 10e anniversaire. Cette manifestation bien établie dans l'agenda des Caladois (habitants de Villefranche) draine un large public qui découvre ou retrouve l'exposition Meccano. Celle-ci se tient dans une salle annexe où les enfants peuvent non seulement s'initier au Meccano mais aussi jouer aux Playmobil et à de nombreux jeux en bois. Au Festival, on n'a pas le temps de s'ennuyer…

Fig. 1Affiche de la manifestation

Cette année le CAM était à nouveau bien représenté malgré les conditions climatiques qui empêchèrent deux membres - Jean-Pierre Charras et Alain Larchier - de nous rejoindre. Nous étions au total 8 constructeurs de Rhône-Alpes aux côtés de Philippe et Monique Antoine. Notre groupe s'est enrichi de deux nouveaux membres : Maurice Roussel et Bernard Grangeon pour lequel il s'agissait de sa première expo. Tous deux ont été ravis et prêts à resigner pour l'an prochain.

Depuis 6 ans nous avons constitué un bon groupe d'amis qui avons plaisir à nous retrouver à l'occasion de cet évènement si convivial.

Comme tous les ans, de nouveaux modèles ont été présentés. Je tiens à remercier les membres pour cet effort de nouveauté accompli tous les ans.

Mais cette expo ne connaîtrait pas un tel succès sans le travail exemplaire accompli par Philippe et Monique. Deux jours durant ils répètent inlassablement leurs conseils avec patience et gentillesse. Par leur présence nous attirons un public très jeune qui se montre attentif et concentré. C'est bien là la preuve que le Meccano intéresse les plus petits car tous ces Meccanomen en herbe ont pourtant la tentation grande d'aller jouer à côté sans «trop d'effort» aux Playmobil et aux jeux en bois.

Jean-Louis Canavy CAM 1709

Fig. 3 Le groupe des exposants

Fig. 4 Vue d'ensemble de l'exposition, 30m de linéaire

Fig. 5 Jean Louis Canavy – Création libre de l'Atomium, modèle d'illusion d'optique d'après Andreas Konkoly, machine à vapeur de James Watt d'après le modèle exposé au musée d'Edimbourg

Fig. 2 L'atelier de Philippe et Monique en pleine activité

Fig. 6 Quelques réalisations de l'atelier

Fig. 7 Jacques Baranger – Roule-balles de ping-pong d'après un modèle de Douglas Carlson de 2016. Avion POTEZ 63-11

Fig. 8 Crêche par Jean-François Pabion

Fig. 9 Tour Eiffel construite en pièces Erector par Jean-Francois Pabion

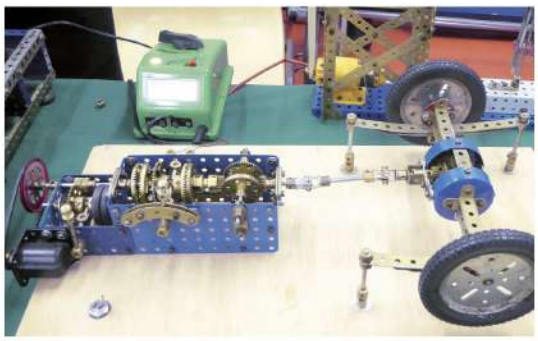


Fig. 10 Modèle de démonstration par Jean-François Aucaigne

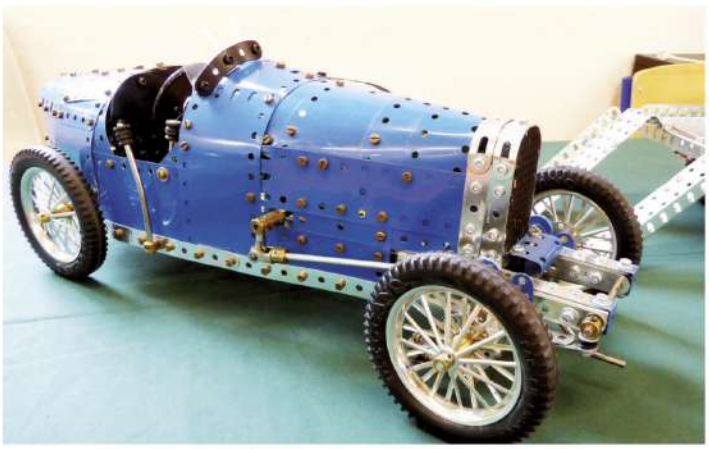


Fig. 11 Très belle Bugatti T35 de James Chaudron

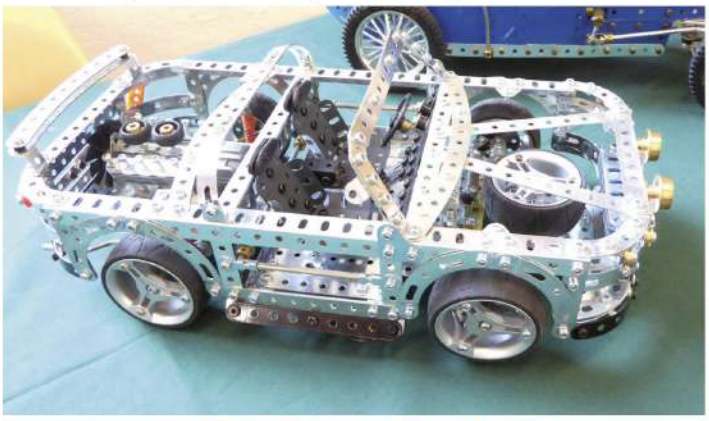


Fig.12 Concept car de James Chaudron

Fig. 13 Belle collection de modèles de voitures de tous âges par Maurice Roussel

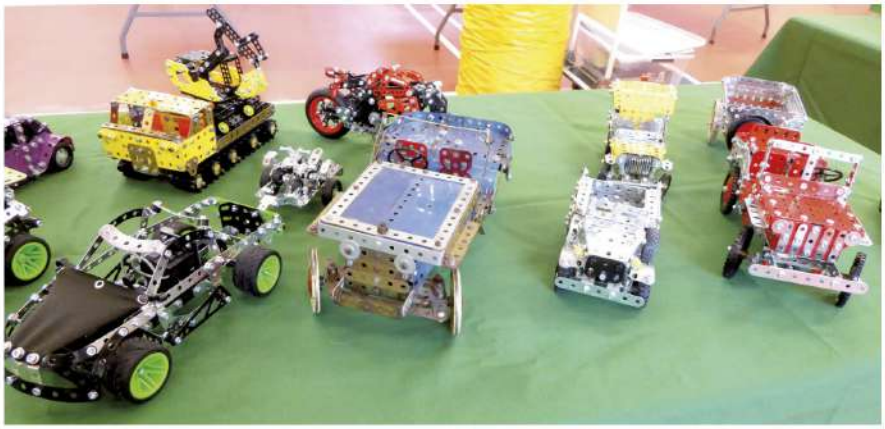


Fig. 14 Autres voitures de Maurice Roussel

Fig. 15 Loco boîte n° 10 par Bernard Grangeon

Fig. 16 Grue de chantier de Jean–François Aucaigne

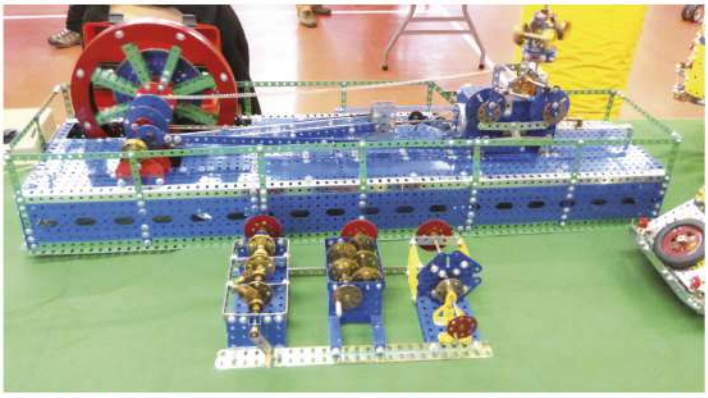


Fig. 17 Machine à vapeur boite K 1935 de Louis-Philippe Daronnat

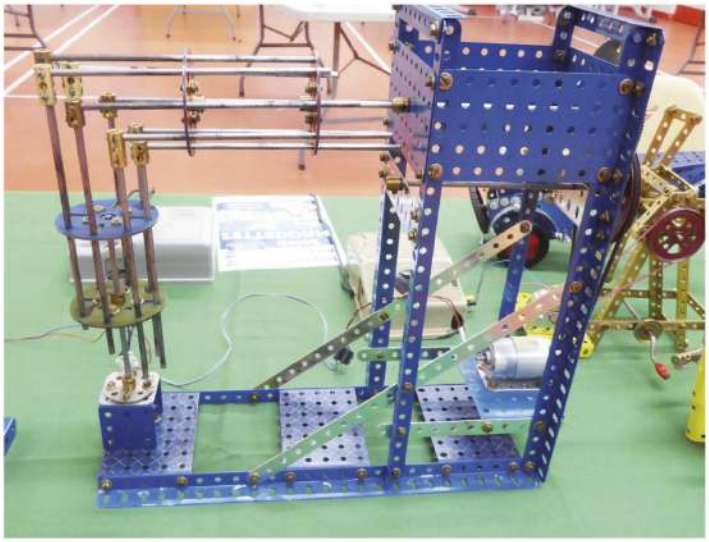


Fig. 18 Transmission à angle droit sans engrenages
par Louis-Philippe Daronnat

Fig. 19 Grue à béton n°4 par James Chaudron

Fig. 20 Manège de Bernard Grangeon

Fig. 21 Bus anglais

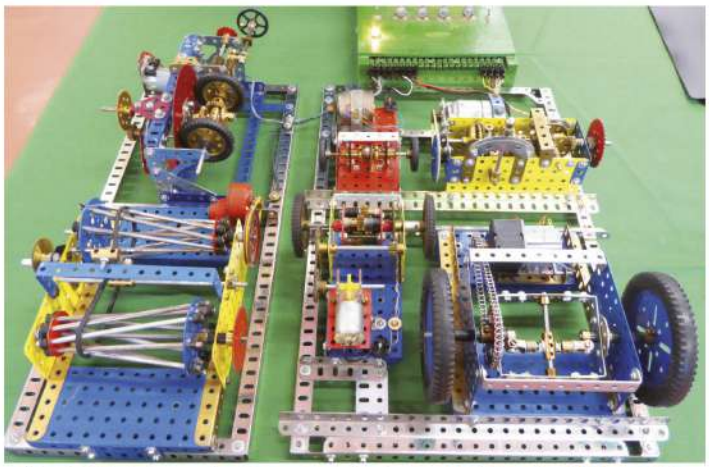


Fig. 22 Variateurs de vitesses et plusieurs modèles de différentiels.

Exposition Maison rurale de Kutzenhausen

par Sylvain Muller

La Maison Rurale est un musée, situé dans un ancien corps de ferme, à l'architecture typique alsacienne, à savoir des bâtiments à colombages. L'objectif du musée est de reconstituer le cadre de vie de nos grands-parents (des jeunes retraités comme moi !), donc une reconstitution du mode de vie de la première moitié du XX^{e} siècle, avec visite des lieux de vie et des granges et étables etc.

Chaque année, pour la période de Noël, la Maison Rurale organise des expositions temporaires avec comme thème le jouet. Suite à ma proposition, j'ai été ravi de l' engouement pour l'organisation d'une exposition temporaire sur le thème du Meccano. La manifestation a d'ailleurs eu droit à un titre surprenant : LE DELIRE DU MECCANO.

L'exposition a commencé le 20 novembre et s'est terminée le 3 janvier 2017.

Nous étions deux exposants, Monsieur Richard Schnepp de Goersdorf, et moi-même. On peut dire qu'à nous deux nous avons réussi à faire l'équivalent de 20 mètres linéaires de tables y compris les trois vitrines.

Monsieur Schnepp a présenté son ensemble ferroviaire de 6,5 mètres de long ainsi qu'une tour Eiffel de 3 mètres de haut (Figs. 1 et 2). Son modèle était constitué d'une voie ferrée et d'une locomotive, avec un pont tournant et deux systèmes de portiques de démontage, d'une part de la chaudière de la locomotive, et d'autre part d'un système de grue pour levage de wagon.

Fig. 1 Tour Eiffel de Richard Schnepp

Fig. 2 Ensemble ferroviaire de Richard Schnepp

Fig. 4 Intérieur ...

Fig. 3 Pompe à pétrole et chevalement de mine par Sylvain Muller

Fig. 5 Maison rurale de Kutzenhausen

Pour ma part, j'ai exposé ma pompe à pétrole inspirée de la pompe à pétrole qui se trouve à 200 mètres de chez moi à Merkwiller Pechelbronn (siège du premier puits de pétrole au monde et exploité dès 1625).

Fig. 6 Petits modèles de Sylvain Muller

Mon second grand modèle est un chevalement de mine, avec système de manoeuvre type KOEPE, en référence à mon père ancien mineur (Figs. 3 et 4).
J'ai également exposé une trentaine de petits modèles (Fig. 6), avec la particularité que de droite à gauche (sur la photo), les modèles décrivaient l'évolution de Meccano, à savoir les modèles bleu et or des années 50-60, vers les modèles des années 2000. Dans une vitrine j'ai également montré l'ensemble des moteurs Meccano donc je dispose, moteurs à ressorts, moteurs électriques 110/220 volts, moteurs 12 à 20 volts ou à pile, ainsi que le moteur à vapeur.
Madame Sonya Hintenberger, responsable de la communication, m'a transmis des éléments concernant la fréquentation, à savoir que sur la période du 20 novembre au 2 janvier, il y a eu 1183 entrées payantes, donc on peut dire que cette exposition a connu un grand succès.

Sylvain Muller CAM 1801

Exposition Fontaines-sur-Saône
5 Février 2017

par Jean-Pierre Veyet

La seizième exposition de modèles Meccano et bourse de pièces et boites anciennes a eu lieu le 5 Février 2017, organisée par l'association **Fontaines Art et Tradition**, et honorée par un public toujours très intéressé, voire passionné. L'année 2017 aura été un grand cru avec de nouvelles constructions très intéressantes.
L'équipe présidée par M. Debofe était très satisfaite de cette journée qui aura accueilli environ 379 visiteurs, sans compter les enfants, contre 280 en 2015.
Parmi les nouveaux exposants nous avons eu le plaisir d'accueillir M. Daguet CAM 2127 qui présentait un tracteur débardeur, un camion de transport et une grue de chargement. **Maurice Roussel** CAM 1225, qui est venu prêter main-forte à **Philippe Antoine** CAM 566 et **Monique Faure** CAM 1924 pour l'atelier enfants, était venu avec un Meccanoïd 2.0. Jean-**Marie Jacquel Airlines** et **madame** sont venu de Belfort avec une flopée d'avions tous aussi magnifiques les uns que les autres et d'une qualité d'assemblage irréprochable. A un jour de sa fête, notre ami **Gaston**, qui a fait la une du journal Le Progrès le 4 février 2017, présentait ses locomobiles à vapeur assemblées par vis et écrous et également une grande quantité de boîtes anciennes et pièces diverses. **Louis-Philippe Darronat**, toujours prolifique, nous a présenté plusieurs modèles dont une machine à vapeur tirée d'un modèle de la boite K (1934 à 1937) avec système de soupapes Corliss, un pantin cycliste qui tourne sur un cercle et des petits montages mécaniques comprenant des différentiels, variateurs de vitesse etc.

Fig. 1 Un des nombreux avions de Jean-Marie Jacquel

Jean-François Pabion qui est toujours passionné par les horloges présentait un modèle issu d'un Meccano magazine anglais et animé par un moteur mécanique N°1. A ce sujet, il m'a raconté une petite anecdote . «J'ai réalisé ce modèle parce qu'il était mentionné dans le texte que l'horloge tenait 24h00 sans la remonter et je pensais que c'était impossible», il avait raison car elle tient 28h00 ! Jean-François présentait également une tour Eiffel d'un mètre soixante faite entièrement de pièces Erector de 1930. **Alain Larchier :** Phonographe fonctionnel et diorama animé.

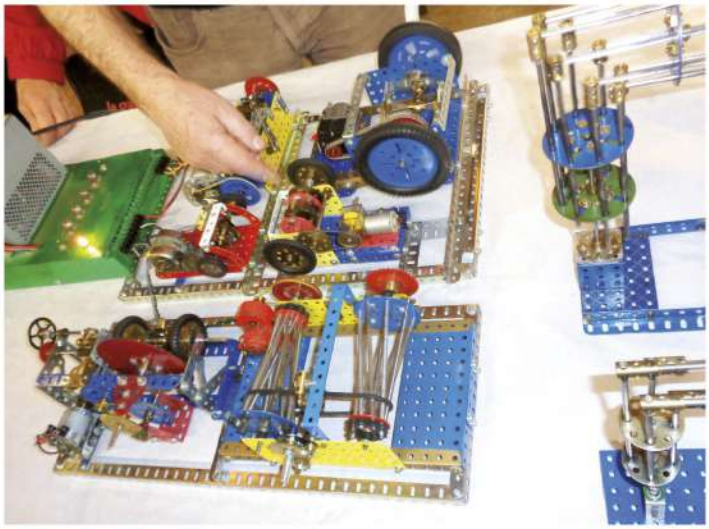


Fig. 2 Variateurs de vitesse mécanique et différentiels de Louis Daronnat

Jean-Louis Canavy : Manège, jeu de balles et une magnifique reproduction d'une machine à vapeur de James Watt de 1709. Celui-ci apporta par rapport aux précédentes machines les

Fig. 3 Manège de Jean-Francois Pabion

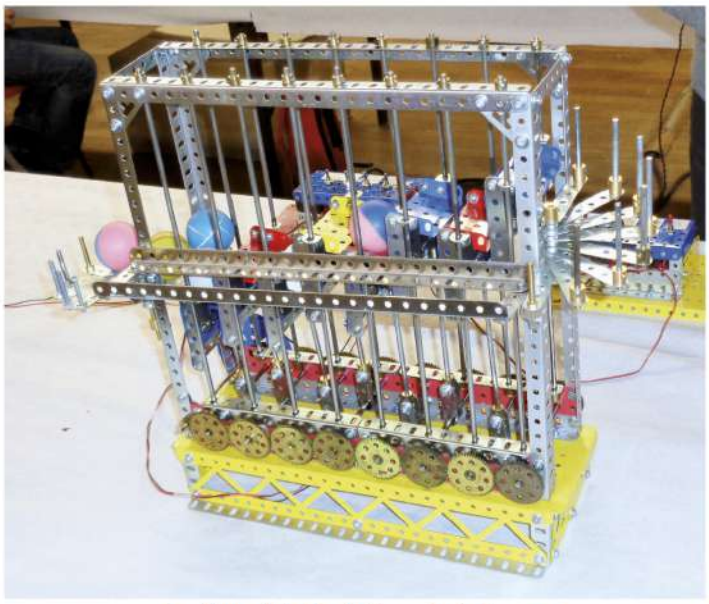


Fig. 4 Jeu de balle de Jean-Louis Canavy

innovations suivantes : le volant qui, par son inertie, permet de franchir les points morts, le régulateur à boules qui permet à la machine de régler elle-même sa vitesse de rotation, le parallélogramme qui permet une descente verticale du piston, le tiroir de distribution qui achemine la vapeur alternativement sur les deux faces du piston et le condensateur externe. Jean louis présentait également l'Atomium qui est un monument de Bruxelles, en Belgique, construit à l'occasion de l'Exposition universelle de 1958 et représentant la maille conventionnelle du cristal de fer agrandie 165 milliards de fois. Elle est située à Laeken sur le plateau du Heysel où eut lieu cette exposition.

Jacques Baranger : Trancheuse à chaîne de la boite 10 avec quelques petites améliorations mais qui en nécessitera encore quelques-unes suite aux modifications afin de fonctionner correctement. **Jean-Pierre Charras** : Pédalo réalisé avec deux ballons de dirigeable Meccano, manège Stroumpf et scie à chantourner. **Serge Lassausaie** et **Madame**, **Michel Lhomme**, **André Chapel** et **madame** : très bel assortiment de pièces, boîtes de collection et petits modèles. **Jean-Noël Caillois** reste fidèle aux modèles en bleu et or avec des pièces toujours impeccables. Jean-Noël présentait un manège dont la liaison entre balancelles et le vilebrequin était assuré par de la corde élastique Meccano, un montage efficace et d'une grande souplesse. Pour la deuxième fois, **la famille Locussol** était représentée par trois générations de Meccanomen, Jean qui en tant que passionné d'horloges en présentait une de bonne facture ainsi que de petits modèles didactiques accompagné par son fils Benjamin et son petit-fils Florian. **Maurice Perraut** et **Madame** : documents Meccano. Votre serviteur accompagné de son fils Clément présentait une trancheuse à chaînes PARSON 310, la moissonneuse, le Ford County, le Latil TL6 ainsi que des petits modèles de boîtes actuelles.

Parmi les visiteurs inscrits au CAM, on pouvait noter **Michel Gonnet** CAM 150, **Philippe Lallement** CAM 1344 et **madame** ; **Lucien Huot** CAM 1329 et **madame**. Je terminerai par un grand merci à **Bernadette Luquet de Saint Germain** vice-présidente de l'association et dont le mari était membre du CAM pour sa participation toujours très active au sein de cette association, ainsi qu'à tous les membres de son équipe, qui ont œuvré pour la réussite de l'exposition, et pour l'excellent accueil des participants.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 983

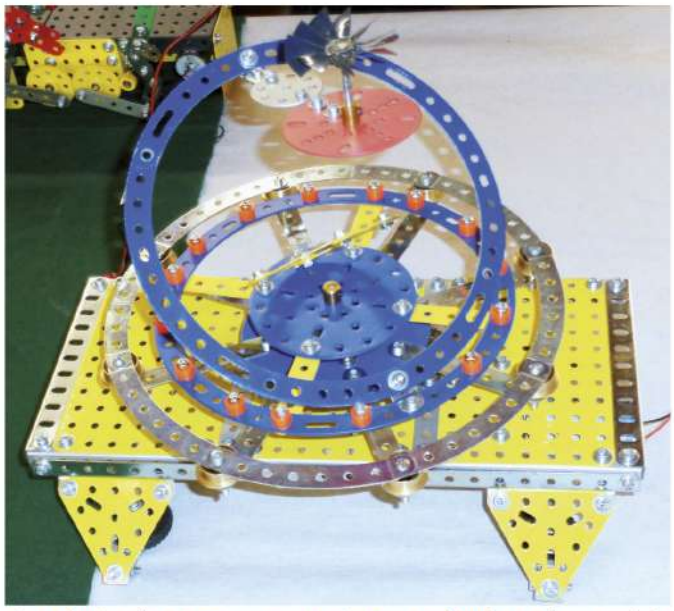


Fig. 5 Illusion d'optique, par Jean-Louis Canavy, d'après Andreas Konkoly

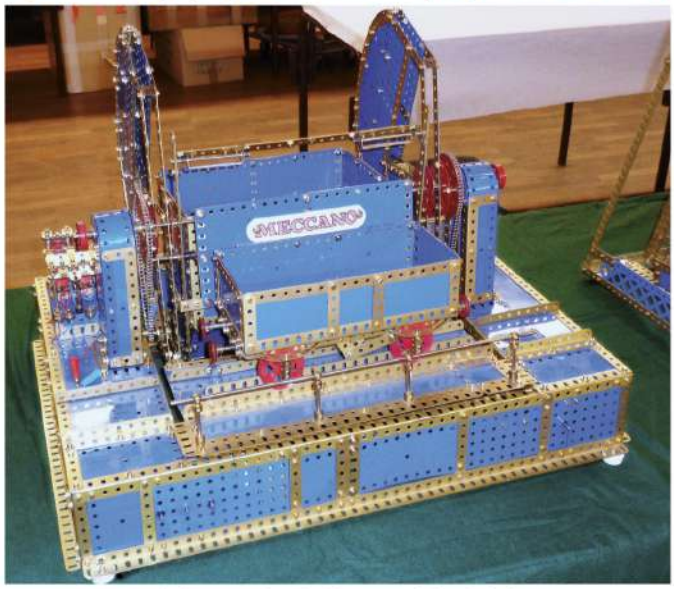


Fig. 6 Déchargeur de charbon, modèle de la boite 10, par Jean-Noël Caillois

Fig. 8 Stand de la famille Locussol

Fig. 7 Stand de Michel Lhomme

Fig. 9 Le stand de Clément Veyet

UN PILIER DU CAM JEANNOT BUTEUX NOUS A QUITTÉ

par Bernard Garrigues et Michel Bréal

Responsable de la section Champagne (étendue), Jeannot s'en occupait de sa section !
Mon premier contact fut un dimanche de novembre 81 ; le téléphone sonne, c'était «Jeannot», qui avait appris que je m'intéressais au «Meccano». Il m'a informé de l'existence du Club et nous avons parlé un «bon moment». Puis régulièrement de temps en temps. Notre première rencontre à l'expo de Dreux, qui fut pour moi un émerveillement de voir tous ces modèles incroyables, a été décisive. Je me suis inscrit au Club immédiatement après notre pizza en tête à tête. Je n'avais qu'à l'écouter, intarissable sur le Meccano !!!! Ce fut le début d'une grande et longue amitié.
La section ayant grossi, Jeannot nous a emmené en expos partout : combien de fois en Belgique ? à Troyes, Châlons-en-Champagne, Colmar, Rouen, Cosne-sur-Loire, Novegro (Milan), La Gorgue (8 jours)... Impossible de les citer toutes... j'étais son bras droit, disait-il, il s'occupait de trouver des expos (et il y en avait) et je faisais les imprimés d'inscriptions... Nous en avons passé des heures au téléphone...
Jeannot, ce n'était que du Bonheur, jamais un mot plus haut que l'autre, une gentillesse à tout épreuve, des solutions dans des difficultés de logement parfois épiques... Et les parties de cartes à l'hôtel... La dame qui vient nous dire de faire moins de bruit, et qui a terminé en jouant avec nous... c'était Jeannot !!!
Dans sa chambre à l'hôpital, que des revues de jeux de constructions métalliques, qu'il affectionnait... Grand collectionneur, tout l'intéressait : les Ovnis, les camions, cartes postales, etc.
Jeannot, un super copain !!!!!

BERNARD GARRIGUES CAM 254

A Jeannot,
J'ai connu Jeannot en 1986 lors d'une expo organisée par Bernard Garrigues à Acy-le-Bas, petit village de l'Aisne. C'était ma première, et ce fut la découverte. Ambiance, public, passion, amis nouveaux, évasion, ... C'est là que j'ai connu bien d'autres Meccanophiles : Louis Fleck, Ulysse Bachelard, Benoît Semblat, etc. Avec Jeannot, très vite, nous avons sympathisé, il était passionné et disert. Il pouvait parler pendant des heures de ses collections. Après Acy, en tant que responsable de la section Champagne, tu nous as

Fig. 2 Jeannot Buteux à Orleans en 1995, avec Anne-Laure et Jean-Pierre Guibert

Fig. 1 Jeannot Buteux à Compiègne en 2005

entraîné dans les expos de Sedan, Troyes pendant environ 5 ans. Elles avaient lieu toutes les 2 ans, mais interverties. Puis viendront les expos de Châlons-sur-Marne et de Belgique, avec Mr Mouffe. Expos à l'ambiance kermesse avec les odeurs de frites, d'oignons, de saucisses et des chambres d'hôtel à plusieurs kms. Nous pourrions écrire un livre !
Jeannot était un lève tôt. Le matin à l'hôtel, à peine émergés du sommeil, nous pouvions entendre la voix de Jeannot dans les couloirs. Pour le petit déjeuner, grâce à Jeannot, nous avions déjà à disposition tous les journaux locaux qui parlaient de l'expo avec des articles sur Meccano. A l'époque il y avait souvent un encart sur le Meccano, car l'animation apportée par le Meccano était importante, et Jeannot s'occupait toujours bien des journalistes. Il leur fournissait les explications pendant que nous faisions fonctionner nos modèles. C'est avec une certaine nostalgie que nous repensons à ces moments de plaisir. Il y avait les expos bien sûr, mais le soir nous étions souvent de belles tablées avec les gens cités précédemment et bien d'autres. Pour les personnes qui t'ont connu, que de bons souvenirs tu nous laisses aux uns et aux autres, c'est sûr, nous n'oublierons pas, ni ta voix ni ta gentillesse.

MICHEL BRÉAL CAM 793

Fig. 3 Jeannot Buteux avec Francois Sellon en 2008 à Vourey

Chronique de MECANOTEPH : Roulements avec le nouveau plateau denté

par Jean-Claude Brisson

Dans «la grande grue à tour», Meccano nous propose un roulement à rouleau composé du nouveau plateau denté, C979, (Fig. 1A) sur lequel est fixé un boudin de roue. Sur ce chemin de roulement, 19 entretoises servent de rouleaux (Fig. 1B) et une poulie de 75 mm qui supportera la superstructure vient compléter le roulement (Fig. 1C).
Mais dans ce montage, les entretoises ont tendance à ne pas rester radiales mais à pivoter parallèlement au bord entraînant un disfonctionnement du roulement. On évite ce problème en remplaçant les entretoises par 21 billes Meccano (Fig. 1D).
Un autre problème se pose avec ce roulement. Si la roue de 75 mm n'est pas appliquée très fortement sur le roulement, lorsque la charge est asymétrique, les joues du roulement vont s'écarter sur un côté et les entretoises (billes) vont s'échapper car l'épaulement du plateau est d'une hauteur insuffisante.

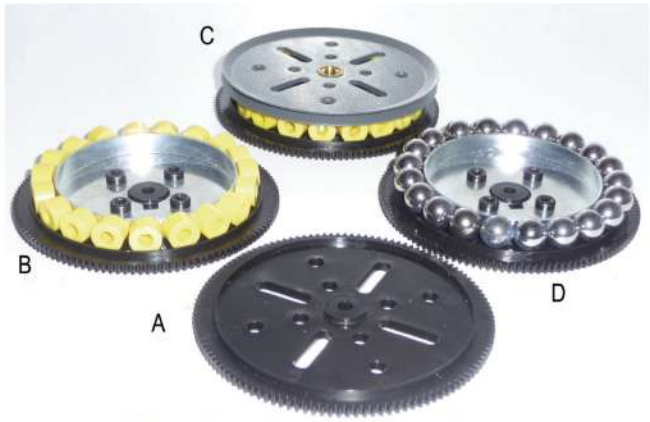


Fig. 1 – Le roulement de la grue à tour

Autres types de roulement

a) Roulements à deux éléments

Dans ces roulements, la base est constituée par le plateau denté. Le deuxième élément, porteur de la partie tournante, comporte des poulies de 15 mm qui utilisent l'épaulement du plateau comme rail de guidage.
Une première solution consiste à fixer les boulons-pivots de 14,5 mm qui servent d'axes aux 8 poulies de 15 mm sur un plateau central à l'aide d'équerres (Fig. 2A). La superstructure sera fixée sur ce plateau, la rotation sera commandée par un pignon de 19 dents engrenant sur le plateau denté (Fig. 3).
Dans une deuxième solution, les poulies tournant sur des boulons-pivots de 19 mm sont fixées sur une bande circulaire formée de 4 bandes cintrées étroites de 12 trous 1/4" à l'aide de supports doubles étroits (Fig. 2B). Une variante consiste à réaliser la bande circulaire à l'aide de 4 bandes cintrées de 75 mm (Fig. 4). L'entraînement se fait également par un pignon de 19 dents.

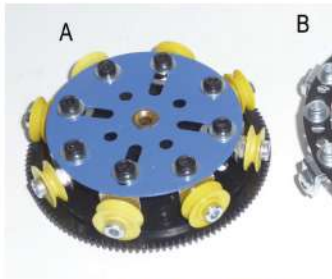


Fig. 2 – Les roulements à deux éléments

Fig. 3 – Entraînement de la partie tournante

Fig.4 – variante de 2B

b) Roulements à trois éléments

Ces roulements utilisent deux plateaux dentés entre lesquels est placé un système qui porte les poulies.
Dans une première réalisation (Fig. 5A), les poulies sont placées sur des boulons-pivots de 38 mm fixés sur une bague d'arrêt à 4 trous et bloqués par un écrou en prenant soin de laisser libre le trou central de la bague. Des bagues d'arrêts rilsan fixent la position de la poulie sur les boulons.
Le deuxième exemple (Fig. 5B) utilise 2 raccords tringle triple sur lesquels sont insérées des tringles de 35 mm qui portent les poulies maintenues en position par des bagues rilsan.
Un deuxième plateau denté se place sur ces poulies et supporte la superstructure.

Fig. 5 – Roulements à 3 éléments

Remarques

Les roulements à deux éléments permettent de placer entre ceux-ci un ou plusieurs collecteurs circulaires pour alimenter électriquement la partie tournante d'un modèle. La figure 6 représente la solution 2B avec le collecteur circulaire Meccano, 551, et son contact glissant consistant en un balai souple 531.

Jean-Claude Brisson CAM 1273

Fig. 6 – Contact tournant entre la partie fixe et la partie mobile

Revue de presse
le Monde du Meccano

par Albin Treil

The Sheffield Meccano Guild Journal (Sheffield Meccano Guild) – n° 128 – février 2017

- Compte rendu de l'exposition de la Sheffield Meccano Guild (SMG) du 15 octobre 2016 à Laughton-en-le-Morthen, par John Bader, Russ Carr, Paul Robertshaw et Bob Seaton. Dans le texte 2 pages (avec photos) sont consacrées aux utilisations inhabituelles de la pièce n° 128 (levier d'angle avec moyeu),
- La machine atmosphérique de Thomas Newcomen, par John Wilson : premier article d'une série consacrée à l'utilisation de la vapeur comme source d'énergie dans l'industrie,
- Modèle de tracteur à vapeur à 4 roues motrices, par Ken Ashton,
- Modèle de bras robot à 6 axes de rotation, présenté à Calais, par Stuart Weightman,
- Compte rendu de l'exposition de la Meccano Society of Scotland, par Ken McDonald,
- Utilisation des pneus n° 142 : stockage, fixation sur et enlèvement d'une poulie n°19b.

The Meccano Newsmag (The North Midlands Meccano Guild) – n° 137 – mars 2017

- Modèle de « Diddley bow », par Mike Edkins (3 pages avec dessins en noir et blanc et 2e page de couverture avec photos en couleurs). Le Diddley bow est un instrument de musique avec une seule corde tendue entre 2 clous,
- Support pour lampe « spot », par Dave Harvey,
- Modèles présentés à l'exposition Oxton 2017, par Rob Mitchell,
- Réflexions sur les développements chez Meccano/Spin Master, par Ralph Laughton,
- Compte-rendu d'une exposition à Abbey Pumping Station, Leicester, par Philip Webb.

AMS Bulletin n° 76/16

Il faut rappeler que AMS (les amateurs de constructions de modèles métalliques en Suisse) couvre non seulement le Meccano, mais également d'autres systèmes, en particulier Märklin et Stokys. Les articles de la revue sont en allemand.

- Modèles présentés à l'assemblée générale 2016 de l'AMS, par Peter Zobrist,
- Modèles (à plusieurs échelles) d'un autorail à vapeur des chemins de fer du Wurtemberg, par Georg Eierman,
- Aspects sécurité des anciens moteurs électriques « directs » (tension> 20 volts), par Norwin Rietsch,
- Ateliers jeunes, par Wolfgang Repke,
- Modèle au 1/5 d'un Messerschmitt Bf109, construit par Andy Drabek, présenté et décrit par Wolfgang Repke ,
- Modèle de (petit) véhicule avec générateur thermo-électrique, par Peter Zobrist ,
- Présentation de l'exposition CAM Calais, par Ariane Delepierre (3 pages en Français avec photos de Jean-Pierre Brunet).

Canadian MeccaNotes : CMN (Canadian modeling Association for Meccano & Allied Systems : CMAMAS)- n° 84 - décembre 2016

Dernière exposition Meccano au Slimcoe County Museum, près de Barrie, par Hubert Hogle,

- Modifications utiles pour quelques pièces Meccano, par Ed Barclay,
- Modèle Meccano de grue à tour contrôlée par le logiciel Arduino, par David Williams ,
- Boîte de présentation AMB (American Model Builder) des années 1915/16, par Kendrick Bisset,
- Mouvement perpétuel : discussion et présentation de quelques modèles en Meccano, par Rob Mitchell. Cet article est déjà paru dans le n° 127 (octobre 2016) du Sheffield Meccano Guild Journal (voir revue de presse du CAM 137),
- Modèle de tour Eiffel, par Art Stokman.

Meccano Nieuws (Meccano Gilde Nederland) n°34-1 (automne 2015)

Cette revue est publiée en néerlandais 3 ou 4 fois par an. Elle m'arrive par e-mail, accompagnée à chaque fois d'une traduction en anglais du numéro précédent.

- Compte-rendu de l'exposition à Alverna, par Charles Spierdijk ,
- Compte-rendu de l'exposition à Ulvenhout, par Charles Spierdijk,
- Compte-rendu de l'exposition à Benthuizen, par Wil Peters ,
- Modèle de Grande roue (2ème partie) par Pieter't Horn et corrections pour la 1ère partie par Charles Spierdijk.

Schrauber und Sammler (constructeur et collectionneur) n °1 et 2 (hiver 2016 et printemps 2017)

Ce nouveau magazine est lancé par le « meccanoman » allemand Georg Eiermann. Il est diffusé librement en pdf sur internet. Outre le Meccano, il couvre d'autres systèmes de constructions métalliques (Märklin, Merkur, Eitech). Je donne ci-dessous le contenu des 2 premiers numéros de la revue, avec ma traduction (approximative!)

n° 1 (hiver 2016)

- Modèle de grue à tour Meccano agrandie, construite avec 2 boîtes Meccano,
- Ambiance internationale pour la réunion annuelle des amis des boîtes de constructions métalliques à Münster en octobre 2015,
- Raccord à cardans de longueur variable,
- Remarques sur le modèle Märklin du viaduc ferroviaire de Müngsten,
- Expositions et musées.

N° 2 (printemps 2017)

- Modèle (en pièces Merkur) du Pont basculant avec contrepoids d'Asyut sur le Nil,
- Machines à vapeur pour modèles construits avec les boîtes de constructions métalliques,
- Modèle de Messerschmitt Bf 109 (en pièces Eitech),
- Présentation du système de constructions métalliques « Akron »,
- Modèle de dépanneuse Meccano (série évolution),
- Présentoir mural Märklin,
- Modèle Meccano : La Ferrari,
- Exposition à Hofheim.

Albin Treil CAM 873

INFOS LECTEURS

INFOS SITE DU CAM

RAPPEL :
adresse internet du site du Club des Amis du Meccano,
http://club-amis-meccano.net

À copier et à coller dans votre navigateur (Aucune autre adresse ne correspond au site du CAM).
Ce site n'est pas le site de «Claude» mais la propriété du Club des Amis du Meccano.

Toutes les références ci-dessous sont visibles sur le site du Club.

Pages manuels boîtes progressives : Manuel de 1918 N° 2-N°18 ; 1954-9: 1956-7-8.

Pages (09 Starter) manuels boîtes thématiques : réf. 16201 ; 16202 ; 16203 ; 16204.

Pages (36 Meccano Tech) : Mecca-Spider ; Micro-Road Warrior ; T91764(15402) ; T9163(16402).
Pages (38-2016) Boeing 787 Dreamliner. Pas de notice à ce jour.
Pages (39-2017) Réf. : 17201 ; 17202 ; 17203 ; 17301 ; 17302.
Pages catalogues Meccano : 1937 ; 1953 ; 1955 ; 1957 ; 1958 ; 1959 ; 1961-62 ; 1993a ; 1994a ; 1995a ; 1996a ; 1997 ; 2005 ; 2006a ; 2007a ; 2008 ;

Catalogues Meccano (mini) 2003m ; 2004m ; 2005m.

Tarifs : 1953 ; 1958 ; 1961.

Brochure : 1933.

Brevet : Fr, 1.350.577 Attelages de chemin de fer jouets.

En page «Doc», puis **«Divers»** Guilde ; affiche 40 x 26 ; Affiche 69 x 50.

Un nouvel Ami dans le trombinoscope : Faitot Richard CAM 2113

Pages expositions du CAM : Nancy 1988 ; Saint-Jean-de-Moirans 1989 ; Rochefort 1990 ; Béziers 1991. Exincourt 1992 ; Soissons 1993 ; Dardilly 1994 ; Rives-sur-Fure 1995.

Pages expositions diverses : Dreux 1989 ; Rambouillet 1990 ; Troyes 1990.
Les logiciels Meccano, Revue de presse, Vidéo de Jacques Baranger

Pages album photos de : Jean-Pierre Veyet ; Jean-Marie Jacquel ; François Beaudoin.
17 n° des Magazines Infos Meccano de Jean Max Estève.
http://www.challengemeccano.com/ (site à voir absolument)
http://meccano.com/ (site Spin Master)
http://www.meccanodirect.fr/ (site France de la Sté Meccano)

Six infos (2017) revue de presse

Promo magazines du CAM 2017
Dossier : Garges-Lès-Gonesse
Odeur du papier 2017 (tout)

Merci, à mes correspondants du CAM.

10 MARS 2017. CLAUDE GOBEZ CAM 0072

PETITES ANNONCES

Thieffry J-C. CAM 1073, 3 rue Froissart, F 75003 PARIS Tél. 06 83 37 00 45

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

Perraut Maurice CAM 0001, 56, rue Paul Bovier Lapierre, 69530 Brignais

Passionné de Meccano, ce qui est connu ! Je le suis également par les cartes postales des Iles Saint-Pierre-et-Miquelon. En échange, je peux offrir des documents rares Meccano. Si préférence à l'achat. Très sérieux. Tél 04 78 62 68 05 (en matinée)

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

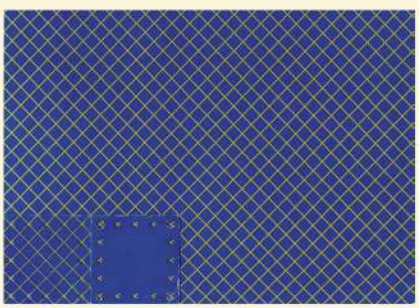
Vend Meccano très ancien. Très gros stock en parfait état. Manuels et boîtes depuis le numéro 1. Beaucoup de vis et écrous bronzés Moteurs, transfos et moteurs et transfos Stokys neufs

LE CONCOURS DU PLUS BEL ARTICLE DES QUATRE MAGAZINES 2016

Je vous rappelle que ce concours est ouvert à l'ensemble des membres du CAM. Votre choix doit être totalement subjectif. Si vous ne pouvez pas venir à notre expo annuelle, vous pourrez exprimer votre choix au dos du pouvoir que vous transmettrez à un Ami ou par n'importe quel autre moyen adressé à notre secrétaire qui fera la synthèse du vote afin que nous soyons en mesure d'annoncer le nom du lauréat lors de notre Assemblée Générale.

BERNARD GUITTARD CAM 1198

LES PLAQUES BLEU QUADRILLÉES



Nous avons le plaisir de vous annoncer que nous avons relancé la fabrication des plaques quadrillées, bleu et or, en carton..
Le prix de vente est de 10€ le lot de 5 plaques port compris Vous pouvez passer commande auprès de notre trésorier Claude Dupré

BERNARD GUITTARD CAM 1198

HAILLICOURT 2016

par Daniel Milbert

Pour la 2e année, j'organisais les 22 et 23 octobre 2016 ma 2e exposition Meccano dans la très belle salle de la Lampisterie d'Haillicourt.
16 exposants ont répondu présent à mon invitation dont 9 membres du CAM.
Cette exposition sur 2 jours a permis de voir défiler 550 visiteurs sur les 90 mètres d'exposition de modèles et collections Meccano.
Avant l'ouverture de la salle, j'ai reçu M. le maire et les élus pour les discours d'inauguration.
Michel Lhomme qui a fait ce long déplacement a retrouvé ses amis du CAM, Christophe Dondeyne et son père, Yves Delhaye, Serge Hondemarck, Philippe Pernes, Gilbert Hanon, Jonathan Reeve et moi-même. Les autres exposants étaient des jeunes ou des personnes de la région. De très belles collections y étaient présentées.
Parmi les constructions présentées :

- Jonathan Reeve : une drague, une horloge et un tramway,
- Serge Hondemark : un moulin à eau du Val-de-Marne, une horloge et son labyrinthe,
- Christophe Dondeyne : un camion épandeur, une moto et un camion de sapeurs pompiers radiocommandé et son engin spatial,
- Bernard Hanon : les modèles Tintin et son pantographe Meccano,
- Yves Delhaye : son circuit de train, une grue et divers modèles
- Et moi même : 4 Horloges dont l'horloge Congreve d'après de John Wilding CQ N° 73, une grue de chemin de fer, une Rolls, un manipulateur de boites d'allumettes d'après Chris Shute CQ N° 54, un métier à tisser, une grande roue, le Meccanoïd, mon comput ecclésiastique de Georges Gombert d'après la notice du CAM et divers petits modèles.

A noter une très belle réalisation d'un indépendant : un pont transbordeur (Fig. 2).
Parmi les visiteurs du CAM : Georges Levon, Aubin Fanard de Belgique et un membre du CAM de Vendée de passage dans la région.
Prochaine exposition : les 21 et 22 octobre 2017

DANIEL MILBERT CAM 1226

Fig. 1 Discours inaugural aux cotés de M. le Maire

Fig. 2 Pont transbordeur d'Eric Delsinne, indépendant

Fig. 4 De jeunes enfants en admiration devant le stand d'Yves Delhaye

Fig. 3 Drague de Jonathan Reeve

Fig. 5 Philippe Pernes

HAILLICOURT 2016 (SUITE)

Fig. 6 Voitures N°2 de 1932 de Philippe Pernes

Fig. 10 Divers modèles dont un Meccanographe de Gilbert Hanon avec Madame

Fig. 7 Divers modèles de David Oboeuf, constructeur indépendant

Fig. 11 Michel Lhomme présentant son imposante collection Meccano

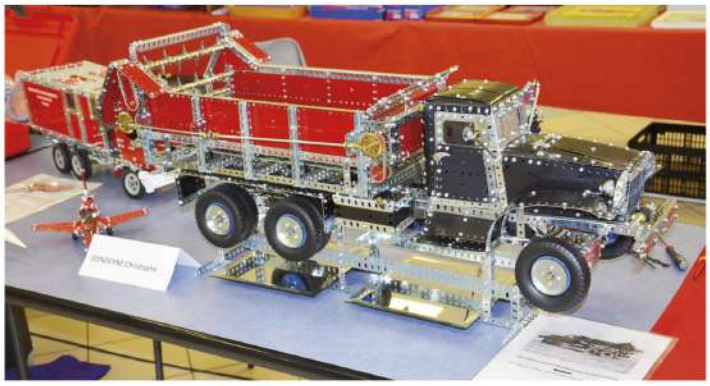


Fig. 8 Epandeur de Christophe Dondeyne

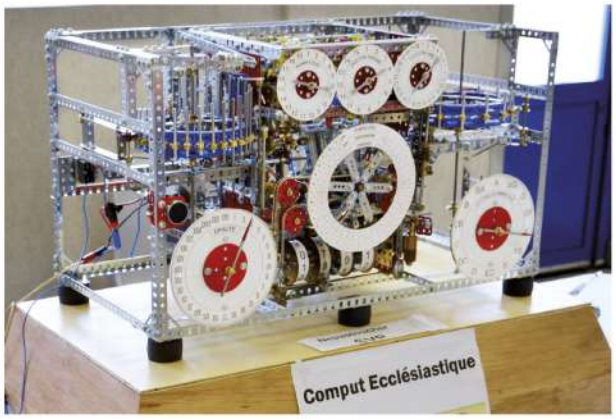


Fig. 12 Comput ecclésiastique de Gombert, d'après une notice du CAM

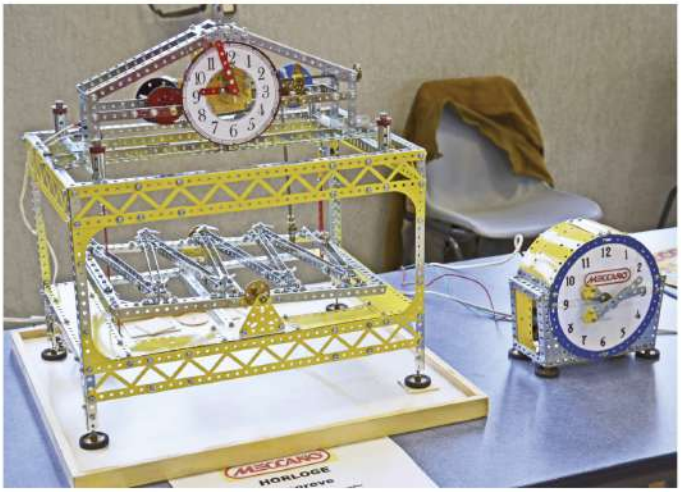


Fig. 9 Horloge Congreve de Daniel Milbert d'après John Wilding

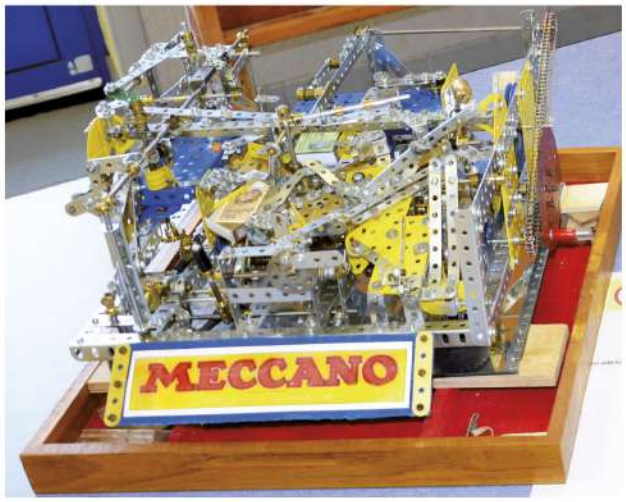


Fig. 13 Manipulateur de boîtes d'allumettes d'après Chris Shute