

# C.A.M.

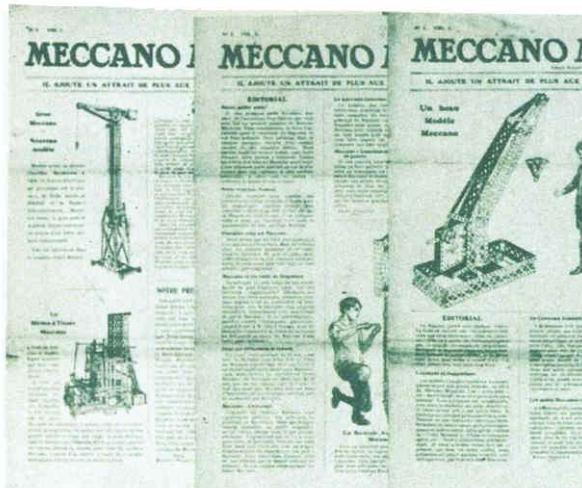
MECCANO

DEC. 75

5

FRANCE

# BULLETIN DU CLUB DES AMIS DU meccano





DEC. 75

5

CLUB DES AMIS DU MECCANO  
(Agréé par Meccano-France S.A.)

---

PRESIDENT CONSERVATEUR ARCHIVISTE

M. Maurice PERRAUT

SECRETAIRE

M. Paul CORDONIER

TRESORIER

M. Robert GOIRAND

----- SOMMAIRE -----

- Le Mot du Président .....	60
- La quatrième Exposition de Henley-on-Thames .....	62
- Constructions Meccano .....	68
- Nouveaux Membres .....	76
- Petites Annonces .....	77
- Le Club Recherche .....	78
- Encyclopédie Meccano .....	80
- Congrès annuel des Amis du Meccano .....	83

-----

**page blanche**

Chers Amis,

Suite à notre sondage d'opinions relatif au tirage en offset du bulletin n° 4, je tiens à remercier nos trois amis (sur tout l'effectif du Club !) qui nous ont fait part de leur point de vue. Concluons de suite : à l'unanimité (!), l'information primant sur la qualité du tirage, et par mesure d'économie, nous abandonnons l'offset sauf pour la reproduction des clichés.

Mais ce maigre résultat m'amène à constater que les quelques membres dévoués - et cotisants - sur qui repose depuis sa création toute la vie du CAM ne sont guère guidés dans leurs initiatives !

En fonction de l'enthousiasme indubitable que recueille notre Club, je regrette l'absence d'esprit d'équipe qui devrait l'animer. Aussi, s'il est un voeu que je formule sans tarder, c'est que chaque adhérent se sente concerné sous quelle que forme que ce soit à la vie du Club et en particulier à l'enrichissement de son bulletin.

N'avons-nous pas en mémoire les intentions de nombreux adhérents qui participaient à notre Congrès de Pentecôte 75 ? Envoi de photos de modèles, essais de reproduction de clichés photographiques dont les résultats semblaient par avance éviter le procédé offset et ses conséquences sur la trésorerie du Club, comptes-rendus de réunions et notamment de notre Congrès, etc ... Faisons le point après sept mois écoulés : à deux exceptions, dont les auteurs ont toute notre reconnaissance, toutes les autres promesses font l'objet d'un silence impressionnant !

Nous comptons donc, dans la mesure du possible, sur votre généreuse collaboration. Vous qui êtes constructeur (et nous avons pu constater vos prouesses lors de notre Congrès) envoyez-nous des photos détaillées de vos modèles, même si vous ne pouvez leur joindre des instructions de montage (photos tirées en noir et blanc sur papier mat et lisse) - Vous qui êtes collectionneur, consultez avec la plus grande attention notre rubrique "le Club recherche" qui s'est d'ailleurs considérablement grossie dans ce numéro. Enfin, que d'autres rédigent des anecdotes (il en a été demandé l'insertion), et nous savons que nombreux sont nos amis qui ont la plume facile !

Je souhaite vivement que cet appel soit entendu, et au nom du Comité, vous en remerciez par avance.

Un mot avant de vous quitter sur les premiers numéros du bulletin qui nous avaient été demandés lors du Congrès de Pentecôte, tous ont été fournis et les intéressés voudront bien nous en adresser le montant en même temps que leur cotisation 1976.

En vous demandant de vous préparer d'ores et déjà pour notre grande réunion 1976, je vous souhaite à tous une excellente nouvelle année !

## COTISATION 1976

Le montant de la Cotisation annuelle au Club des Amis du Meccano est inchangé (50 F.).

Nous prions les adhérents de bien vouloir s'acquitter par chèque libellé au nom de :

=====

### AU SERVICE DES ADHERENTS

#### 1/ IDENTIFICATION DE DOCUMENTS

En raison de son abondante documentation, le Club est en mesure d'expertiser la plupart des pièces qui pourraient lui être confiées.

Ce service est gratuit. Frais de port seulement à la charge des intéressés.

#### 2/ REPRODUCTION DE DOCUMENTS

Dans la mesure où ils s'y prêtent, tous les documents dont il est fait mention dans le bulletin peuvent être fournis soit en photocopies, photographies ou en réimpressions (meccano-magazines).

=====

### PROJET DE REEIMPRESSION DES MECCANO-MAGAZINES

#### EDITES EN FRANCAIS DE 1916 à 1923

Important : Le fait de retourner au Club le formulaire ci-dessous n'engage en rien son signataire. Il ne s'agit que de répondre à une enquête d'ordre quantitatif en vue de pouvoir fixer un prix de cession de ces réimpressions. Les confirmations de commandes ne se feront qu'après connaissance de ces prix. Les demandes actuellement exprimées étant insuffisantes, nous ne pouvons nous prononcer, mais nous tiendrons régulièrement les intéressés au courant de l'évolution de cette affaire par l'intermédiaire du bulletin.

-----  
 Je soussigné ..... est intéressé  
 à ce projet pour ..... exemplaire (s) de chacun des  
 Meccano-Magazines édités en français de 1916 à 1923.

Signature

( A découper ou recopier et à retourner au Club le + rapidement possible)

=====

LA QUATRIÈME EXPOSITION ANNUELLE MECCANO  
DE HENLEY-ON-THAMES (29-30 Août 1975) PAR "MECCA-NOMADE"

Allah ! (que son Nom soit béni, quelles que soient les façons diverses dont les hommes le prononcent !), pour créer le monde, préfabriqua en grande quantité un petit nombre d'espèces de particules et d'éléments avec quelques types de liaisons suffisants pour aboutir aux minéraux, végétaux, animaux, mécanismes et groupements "naturels" les plus variés, les plus fonctionnels et les plus élégants, et donna à l'homme l'aptitude à en profiter. En particulier, les touristes qui ont traversé la Manche par mer calme, et qui ont admiré la vallée de la Tamise par beau temps, doivent l'en remercier spécialement.

Dans un domaine moins universel, Frank Hornby inventa, fabriqua et commercialisa à partir de 1901 (célébrera-t-on 1976 comme année jubilaire ?) un nombre limité d'espèces élémentaires de pièces structurelles Meccano, solidement et diversement houlonnables par leurs perforations équidistantes, et de pièces mécaniques spécialement aptes à animer les "modèles" les plus variés, que le pèlerinage annuel à Henley, actuelle Mecque du Meccano (Mecca of Meccano) permet maintenant de réunir et de comparer. Surtout, que personne ne se froisse de cette immodeste introduction : Meccano-France a utilisé en 1974 une annonce publicitaire, dans laquelle un jeune garçon présente un modèle Meccano à une petite fille, avec cette fière promesse d'avenir : "Pour toi, je reconstruirai le Monde" ....

Les affiches officielles, abondamment répandues (notamment dans tout Henley et sur les voitures d'enthousiastes itinérants) annonçaient au grand public cette 4ème exposition annuelle (fourth annual exhibition) pour le seul samedi 30 Août 1975, à l'Hôtel de Ville (Town Hall) de Henley-on-Thames (charmant petite ville, célèbre pour ses régates annuelles, à l'ouest de Londres, environ à mi-chemin d'Oxford).

Je crois, mais n'ai pas vérifié par moi-même que, comme les années précédentes, les stations de transports collectifs conduisant vers Henley avaient été bien pourvues d'affiches. Des sorties d'autoroutes m'ont paru bénéficier vers Henley d'un fléchage préférentiel, peut-être préexistant.

De plus, les périodiques spécialisés ("Meccano Magazine Quarterly", "Meccanoman's Journal", "Meccano Engineer", "Newsletter" de M.W. Models) avaient abondamment annoncé que l'exposition serait, dès le vendredi 29 Août, ouverte à tous les amateurs de Meccano (avec une noria moins compacte de visiteurs). En fait, beaucoup d'exposants ont installé leurs modèles ou leurs stands dès le jeudi 28 Août, ce qui était particulièrement commode pour photographier à la fois constructeurs et modèles avec un recul suffisant (à condition

cependant de vérifier en temps utile le bon accrochage de la pellicule ! ...)

Comme pour toute rencontre Meccano prétexte à d'agrables déplacements, les participants venus de France ont su faire quelques détours, avant ou après l'exposition de Henley, pour valoriser au maximum leurs voyages respectifs : nouveau pont tournant de Newhaven, reconstruction du port de Brighton, Hovercraft Calais-Douvres, pont-levant de Londres avec voiliers honorant le départ d'une course vers l'Australie, orateurs de Hyde Park, château et labyrinthe de Hampton Court (relire "Trois Hommes dans un bateau" de Jérôme K. Jérôme), château, animaux et parc de Woburn Abbey (où une fourgonnette-jouet Mogul figure dans l'une des constructions à échelle réduite du Model-land ; des modèles de manèges de foire sont groupés en annexe).

La foire régionale annuelle de Stoneleigh (près de Coventry), but d'une excursion collective, à partir de Henley le lundi 25 Août, mérite une mention particulière : matériel agricole mécanisé, sport équestre, résultat exposé des concours de fleurs, légumes, gâteaux et confitures, rodéo de rouleaux compresseurs, camions et engins de foire à vapeur (qui se sont probablement retrouvés le 30 Août à la foire vaporiste de Windsor, après avoir passé la Tamise sur le pont de Henley), avec abondance de cartes postales vaporistes (des cartes avec modèles Meccano sont envisagées par M.W. Models), défilé d'automobiles anciennes, slalom de maquettes télécommandées de bateaux, exposition de photographies et projection sonorisée de diapositives, manèges (avec cake-walk et toboggan conique), orgues de foire, réseau ferroviaire miniature (Hornby échelle O), etc ...

Deux immenses halls rassemblaient le modélisme individuel et artisanal ; plusieurs exposants avaient tellement de petits moteurs "à vapeur", en fonctionnement simultané, qu'ils les alimentaient par de petits réseaux d'air comprimé ... Un collectionneur, à côté de son réseau Hornby en activité, montrait son acquisition récente : une boîte n° 2 spéciale de Meccano constructeur d'avions, avec ailerons mobiles et fenêtres peintes ... Enfin, le Midlands Meccano Club présentait une vaste exposition de modèles Meccano, de toutes tailles, dont la plupart sont venus ensuite participer à l'exposition de Henley (certains français choisissent un break pour être capables de transporter éventuellement un casier-présentoir de détaillant Meccano ; certains britanniques utilisent une caravane pour pouvoir transporter leurs grands modèles Meccano).

L'échoppe de M.W. Models (165 Reading Road, Henley, encore proche du centre mais déjà presque hors-ville), spécialisée dans la vente de tout Meccano sur place et par correspondance (ce qui n'empêche pas les boutiques de jouets de Henley de présenter des boîtes de Meccano en vitrine), s'est progressivement fait connaître depuis sa publicité début 1971 dans le "Meccanoman's Journal" et "Meccano-Magazine", et l'histoire de ses débuts mérirait

d'être recueillie. La continuation en 1975 du Meccanoman's Club et de ses publications lui apporte une nouvelle consécration et des responsabilités supplémentaires. Cette minuscule cabane (ou Kaaba) avançant dans la rue, qui semble une maisonnette-jouet oubliée sur le trottoir, a conservé tout son charme folklorique, et est toujours bourrée d'un sympathique fouillis de marchandises et de clients-amis. De la façade-vitrine, on y voit un entassement de trésors (modèles, boîtes et pièces) plus attirants que ceux de la grotte d'Ali-Baba. Geoffrey Wright, toujours bondissant, y officie avec son équipe amicale et familiale, y compris une active Meccano-girl en chemise Meccano. Avec les pièces détachées pendues au murs, et à part quelques lacunes temporaires correspondant à des retards de fabrication de Liverpool, tout le Meccano britannique y est abondamment accessible, ainsi que les pièces argentines disponibles, les répliques (y compris les godets de drague de Charles Brocard) et la "littérature" Meccano actuelle (les boîtes, pièces et littérature continentales n'y sont pas encore). Sur demande, les collectionneurs y trouvent aussi une merveilleuse profusion de pièces discontinuées ou à d'anciennes couleurs, des moteurs électriques à longs flasques, quelques coffrets ou boîtes respectables (le coffret maximal "Mechanics made easy" n'y est peut-être pas à vendre), des fascicules épuisés du Meccano Magazine britannique, et de la littérature Meccano ancienne, pour vente ou photocopie immédiate. Les assortiments n° 10, en solide casier à 4 tiroirs, s'y vendent couramment, surtout pendant la période de l'exposition. En quelques jours, un roulement à galets d'origine, un frotteur pour locomotive, et des chaises à paliers, ont changé de mains. Les pèlerins ont intérêt à porter avec eux leurs manolistes, à bien ouvrir les yeux, et à prévoir une trésorerie ou un crédit suffisants pour succomber aux tentations, ainsi que des possibilités de transport.

Deux annexes fonctionnent hors de la présence du public. Un autre baraquement, de l'autre côté de la courette où se gare le véhicule publicitaire Mogul prêté par Meccano-Liverpool (automobile en vraie grandeur, artisanalement carrossée à l'image de la fourgonnette-jouet) est maintenant utilisé pour préparer le "Meccano Engineer" (Mike Nicholls et Paul Smith) et autres publications. Il mériterait pour enseigne numérique un plateau denté 167a, plié selon les recommandations du "Meccano Engineer" n° 7 d'avril 1975. Du côté pair de la rue, les étagères d'épicerie d'un nouveau local débordent déjà de modèles en transit, de stocks de publications et de Meccano, y compris des lots de toute provenance avec même des pièces "armée mécanisée" à peu de trous. Madame Wright mère, toujours aimable, s'y faufile pour assurer quand même la comptabilité et les expéditions.

Pour en revenir à l'exposition Meccano de Henley, la quatrième depuis 1972, organisée par Geoffrey Wright et la Henley Society of Meccano Engineers, son programme, très instructif, (réalisé par l'infatigable Paul Smith pour les Meccano Engineer Productions et vendu comme les précédents par M.W. Models), donne un guide d'ensemble, avec des détails précis sur les principaux stands, indique les clubs participants, et mérite d'être très attentivement lu et médité.

De courts comptes-rendus mentionnant les modèles principaux paraîtront certainement dans "Meccano Magazine Quarterly" et "Meccano Engineer", mais il ne paraît malheureusement pas prévu de réunir et diffuser par des Actes définitifs les renseignements statistiques et documentaires tels que nombre de visiteurs, nombre et noms des exposants de modèles, nombre et dénominations des modèles (avec caractéristiques éventuelles), photographie systématique de tous modèles ou groupe de modèles, qui seraient pourtant aussi recherchés que les célèbres anciens livres Meccano de nouveaux modèles ou de modèles primés. Je ne peux donner, un peu au hasard, que des indications extrêmement incomplètes. Que les trop vite cités et les non-cités me pardonnent !

- Exposition ferroviaires spéciale (150 ans de chemin de fer en Meccano) avec panneaux explicatifs, clichés historiques (recouvrant dans leurs cadres les portraits des maires de Henley), petits, moyens et grands modèles Meccano de locomotives à vapeur depuis Trevithick et Stephenson, mécanismes animés de coulisses de distribution, modèle géant de locomotive "Evening star" (longueur 12 pieds, utilisant 1000 livres sterling de pièces Meccano, nécessitant la location d'un camion pour son transport), immense modèle du pont de Saltash joignant la Cornouaille à Plymouth (16 pieds, heureusement démontable par le milieu). D'autres modèles ferroviaires (grande locomotive, tramways en fonctionnement, grue de secours constituée en pièces françaises), se voyaient à d'autres endroits.
- Réseau Hornby (électrique échelle O) en fonctionnement, avec accessoires et matériel roulant divers, notamment wagons français lithographiés "hommes 40, chevaux (en long) 8" et chasse-neige sans lanterne. Dans sa boîte, un exemplaire du premier train Hornby à ressort, avec carrosserie boulonnée aux châssis par des écrous carrés Meccano.
- Présentation par Meccano-Liverpool de l'ensemble de ses productions actuelles (y compris Meccano plastique, éléments de construction Prima, Dinky Toys et machines à coudre).
- Stand de vente de M.W. Models, abondamment pourvu et réapprovisionné de coffrets, boîtes, pièces et littérature Meccano, y compris les publications du Meccanoman's Club.
- Stand particulier pour une présentation historique d'anciens modèles en pièce d'époque, et d'anciennes formes ou couleurs de pièces Meccano.
- Stand particulier des Meccano Engineer Publications, avec une déconcertante horloge murale à 3 aiguilles coaxiales (axes non Meccano).

- Les visiteurs étaient accueillis par la déesse à 6 bras animés de G. Servetti. Sur l'estrade, en dessous du portrait de Frank Hornby, une tour Eiffel (9 pieds de haut) avec ses 3 ascenseurs en fonctionnement, la nouvelle grue pose-blocs de Bert Love (avec tous ses mécanismes, construits avec un seul assortiment n° 10), des voitures commandées par câbles, puis une machine à ne rien faire.
- Dans le reste de la grande salle du 1er étage, deux grandes roues hydrauliques de Laxey, trois grands navires, deux ascenseurs d'entrepôt (ancien style et nouveau style), des tramways et une multitude de grues à flèche articulée ou autres, d'excavateurs et autres engins de travaux publics, d'engins de foire et manèges (avec en particulier un orgue de foire à percussions fonctionnelles), d'horloges, de meccanographes, de mécanismes représentant des machines à vapeur, de véhicules civils et militaires, un métier à tisser, une machine à sous (bandit !), un modèle astronomique de mouvement Soleil-Terre-Lune, et toute une foule d'autres modèles, animés ou inanimés, utilisant une profusion de mécanismes, automatismes et procédés divers de commande.
- L'emploi séparé ou simultané de pièces aux couleurs anciennes (principalement rouge et vert) et actuelles (bleu, jaune et zinc) donnait une grande variété d'aspect. Les moteurs à 6 vitesses à courant continu ont été très employés, et l'utilisation de plusieurs moteurs pour les modèles à plusieurs mécanismes a donné de grandes facilités pour les commandes à distance.
- Les compétitions ont eu leur succès habituel, et pas seulement auprès des jeunes concurrents. Parmi les modèles présentés pour le concours "une livre pour une livre" (prix d'une livre sterling récompensant un modèle ne pesant pas plus d'une livre), un lit à baldaquin pesant exactement une livre, utilisait pour exactement une livre sterling de pièces Meccano. Un jeune vainqueur a reçu son prix (boîte Meccano dûment dédicacée) avec une émotion et une fierté touchantes.

La France et la francophonie faisaient acte de présence avec le petit visiteur français (french visitor, déjà accueilli aimablement à Stoneleigh) de Raymond Franceuse et son hélicoptère amphibie (avec cabine de camion Meccakit français et pièces discontinuées de Meccano constructeur d'avions, particulièrement efficace, sur la plage arrière d'une auto en stationnement ou en ravitaillement d'essence, pour attirer l'attention du public ...), par deux minilocomotives statiques de Paul Belgodère discrètement accueillies sur un panneau de l'exposition ferroviaire, par le modèle anglais de tour Eiffel, par quelques modèles en pièces françaises bleu quadrillé et or, importées du continent, ainsi que par la présence successive ou simultanée de Paul Belgodère ne parlant pas anglais (mais arborant un écusson et distribuant des porte-clefs) et Madame, de Claude Lerouge (avec Mme et deux enfants qui savent maintenant compter en anglais), de Michel Chevrel (isolé jusque là), et de l'ami suisse Ulysse Bachelard, prédestiné à voyager.

Merci encore pour le confort discret et l'accueil aimable reçus partout.

Les amis français du Meccano trouveront plaisir et intérêt aux contacts avec leurs correspondants anglais. Souhaitons de participer un jour à une rencontre ou exposition Meccano franco-britannique à Calais (port frontière, avec usine de Meccano-France à Falaise) ville jumelée avec Henley, ou n'importe où ailleurs.

L'exposition de Henley montre bien que les britanniques ont su concilier :

- d'une part la construction et l'exposition de super-modèles (avec mécanismes variés, automatismes divers, procédés de commande évolués), par des adultes restés jeunes d'esprit, qui n'hésitent pas à avouer qu'ils s'intéressent au Meccano, adhèrent (pas encore suffisamment) à des clubs régionaux ou généraux, et se déplacent pour se rencontrer.
- d'autre part, la propagande de bon aloi auprès des jeunes, qui utilisent le Meccano dans les écoles, qui se passionnent à reproduire ou inventer des modèles toujours réalistes, d'importance et difficulté progressives, qui se mobilisent pour assurer le succès des rencontres locales, et qui garantissent la relève.

Un matériel varié pour publicité sur le lieu de vente est mis par Meccano-Liverpool à la disposition des commerçants dépositaires et des organisateurs de réunions : prospectus, catalogues Dinky Toys, affiches illustrées, banderoles, autocollants pour boutiques (je n'ai pas vu de macarons autocollants pour client automobilistes), etc ... Les collectionneurs et constructeurs qui, lors des démontages d'expositions, parviennent à rassembler un échantillonage de ce matériel publicitaire, doivent veiller spécialement à ne pas trop encombrer de Meccano le domaine réservé de leurs épouses, de crainte de retrouver à l'improviste sur leur porte l'autocollant "We sell Meccano" (Nous vendons du Meccano) ... Un seul remède préventif efficace : emmener les épouses avec soi aux rencontres Meccano, et notamment à la prochaine exposition de Henley.

Paul Belgodère

=====

## CONSTRUCTIONS MECCANO

### MACHINE A MOULER ET A ENFONCER LES PIEUX DE BETON EN TERRAIN MOU

#### 1- INTRODUCTION

Notre ami, Ulysse Bachelard, au cours de l'une de ses promenades dans Zurich, toujours orientées à la recherche de nouveaux modèles, tombe un jour en arrêt devant un monstre. C'était une machine crachotante, trépidante, hoquetante et soufflante d'où s'échappait de la vapeur par tous les bouts et dont la fonction semblait difficile à définir. En y regardant de plus près, notre ami s'aperçut que du béton y était déversé en grande quantité et qu'il disparaissait dans le sol. C'était une machine à mouler les piles et qui les enfonçait par battage.

En un jour naquit le modèle que nous allons vous décrire. Un moteur 6 vitesses l'anime, qui commande à lui seul 8 mouvements différents.

#### 2- CONSTRUCTION DU MODELE

##### a) Le châssis

Chaque côté du châssis est constitué d'une cornière de 25 trous (1) de 2 bandes de 25 trous (2) et (3) et d'une plaque bande de 25 trous. Le tout relié par des bandes de 7 trous (4). Une autre bande de 7 trous (5) est fixée verticalement à partir de la bande de 25 trous (2). Les deux côtés du châssis sont reliés par 4 bandes coudées de 90 x 12 mm (6) à la hauteur de la bande de 25 trous inférieure (2). Les deux bandes coudées intérieures sont croisillonnées avec bandes composites de 14 trous. En haut, les côtés sont reliés par une plaque à rebords de 9 x 6 cm (7). Une cornière de 7 trous (8) fixée 2 cornières de 6 trous (9), une plaque à rebord de 9 x 6 cms (10) fixée verticalement, une bande coudée de 90 x 12 mm (11) et 2 autres bandes coudées de 90 x 12 (11) et (13). La plaque à rebords de 9 x 6 cms (7) est entretoisée par 2 bandes de 11 trous (14). Une autre bande de 11 trous (15) est fixée horizontalement.

##### b) Le mât

Un côté du mât est constitué par 1 cornière de 25 trous (16) une bande de 25 trous (17) étant boulonnée le long de l'aile à trous allongée du côté interne. Cette bande est séparée de la cornière par une épaisseur de 2 bandes de 5 trous en haut et en bas. Deux cavaliers (18) étant passés de manière à pouvoir coulisser librement entre

la bande de 25 trous et la cornière. L'autre côté du mât est une 2ème cornière de 25 trous boulonnée par ses trous allongés aux trous ronds de la première cornière.

Le mât est alors fixé verticalement au centre de la plaque à rebords (10). Au 4ème trou arrière, à partir du haut est fixée horizontalement une bande coudée de 60 x 12 mm (19) aux ailes de laquelle sont fixées 2 bandes de 25 trous (20) fixées à la plaque à rebords (7) à l'aide d'une bande coudée de 60 x 12 mm à l'arrière de celle-ci.

La chaudière, figurée par une chaudière avec joues (21) est fixées par la joue supérieure à l'aide d'une bande coudée de 60 x 12 mm au trou supérieur du mât et en bas par une autre bande coudée de 60 x 12 mm fixée à l'aile de la joue inférieure et aux bandes de 25 trous.

c) Le chariot

Il est monté à partir des 2 cavaliers (18). Chaque côté se compose d'une cornière de 4 trous, une poutrelle plate de 4 trous et une autre cornière de 4 trous. Les deux côtés, identiques, sont réunis à l'arrière, en haut par une cornière de 3 trous (22) et en bas par une bande de 3 trous. A l'avant, en haut et en bas, sont boulonnées aux 2 cavaliers (18) 2 cornières de 3 trous auxquelles sont fixées 2 poutrelles plates de 3 trous (23) entretoisées par 2 boulons de 28 mm (24). Deux bandes de 5 cm (à trou central) (25) sont fixées aux deux poutrelles plates (24) superposées à 2 bandes glissières de 5 cm (26) disposées de telle sorte que le trou ovale de la bande glissière permette le passage à un axe passant par le trou central de la bande de 5 cm.

d) Support de la canne supérieure

Au 11ème trou à partir du sommet du mât sont fixées 4 poutrelles plates (27) et (28) superposées sur 1 trou. Un support double (29) orienté vers le bas portant une bande de 5 cm (30) (avec trou central) et un support double de 25 mm orienté vers le haut est fixé par les boulons (31) en même temps que 2 bandes de 5 trous verticales (32).

Au trou supérieur de ces bandes sont fixés un support double (33) et 2 bandes incurvées de 6 cm séparées en haut par un cavalier (34) auquel est fixé un lampadaire constitué d'un support de lampe et de 2 entretoises isolantes. A l'avant de la bande (30) est fixée perpendiculairement une bande de 3 trous (35).

e) Support du mécanisme

Il est constitué par 2 bandes coudées de 60 x 38 mm (36) et (37) boulonnées à une plaque carrée de 5 trous (38) qui, à son tour, est fixée à la cornière (8). Une poutrelle plate (39) de 3 trous et un support double

de 25 mm (40) sont fixés de chaque côté des bandes coudées comme l'indique la figure.

Une bande coudée de 60 x 25 mm (42), une embase triangulée coudée (41) et deux bandes de 11 trous (43) fixées aux bandes de 25 trous (20) achèvent la construction de cette partie du support.

Une bande coudée verticale de 60 x 12 mm sert de paliers à l'axe (44). Elle est fixée aux bandes de 25 trous par des bandes coudées de 60 x 12 mm comme l'indique la photo. Un autre lampadaire est fixé à l'aide d'entretoises isolantes à la bande coudée horizontale (45). Sur la plaque à rebords (10) est fixé vers l'arrière au 4ème trou central à partir du bas un bras de manivelle double servant de palier. En haut de cette plaque 2 équerres de 25 mm (46) supportent une cornière de 5 trous (47). Une bande glissière de 5 cm est fixée par son trou allongé au trou central de cette cornière de façon que son trou externe soit aligné avec les trous centraux des bandes de 5 cm du chariot et du support de came supérieur de manière à laisser le passage à l'axe cannelé (48).

#### f) Le mécanisme

La puissance est transmise par un moteur 6 vitesses boulonné à la plaque à rebords (7) à l'aide d'une poulie de 12 mm avec moyeu sur l'axe moteur et par l'intermédiaire d'une courroie 65 mm entraînant une poulie de 50 mm (49). Cette poulie est située sur l'axe (50) passant par le trou central inférieur de la plaque à rebords (10) de 13 cm qui porte aussi un pignon de 25 dents (51) avant de passer dans un bras de manivelle double fixé à la plaque carrée de 5 trous et la plaque à rebords (10). Ce pignon (51) entraîne un pignon de 50 dents (non vu) fixé sur l'axe (52) de 11,5 cm. Cet axe porte de l'autre côté de la plaque carrée de 5 trous un pignon de 19 dents (53) et à son extrémité avant un autre pignon de 19 dents (54). Le pignon (53) entraîne le pignon de 57 dents (55) situé sur l'axe (56) de 7,5 cms qui porte aussi un pignon de 15 dents (57). Deux axes de 38 mm (58) portent à l'extérieur une came (qui peut être remplacée par une roue barillet si on n'en dispose pas assez), et à l'extérieur une roue de champ de 25 dents (59). Un axe vertical (44) de 10 cms porte en bas un pignon de 15 dents entraîné par les 2 roues de champs (60) et en haut une came (ou une roue barillet). La roue de 57 dents (55) porte un accouplement (61) libre sur un boulon pivot (62). Un axe de 50 mm (63) sert de bras de manivelle et porte un accouplement (64) dans un trou transversal duquel passe une petite cheville filetée (65) fixée sur le chariot. La roue de 57 dents imprime en tournant un mouvement de va-et-vient au chariot. A l'extrémité avant de l'axe (52) la roue de 19 dents (54) entraîne une roue de champ de 25 dents (66) fixée par une vis d'arrêt et un boulon pour tringle à cannelure à l'axe (48).

qui est une tringle à cannelure. Cette tringle est prolongée vers le haut par un accouplement (67) et une tringle de 25 mm portant une roue de champ de 25 dents (68). Sur la tringle à cannelure (48) est passée une roue de 19 dents (69) glissant dessus grâce à un boulon pour tringle à cannelure. De chaque côté de ce pignon est passée une rondelle de 19 mm (70). La roue (69) entraîne une roue de 38 dents fixée sur l'axe de 20 cms (71). Il est tenu en place par des bagues d'arrêt de chaque côté de bandes de 5 cms (25). A l'extrémité inférieure de cet axe sont fixées 2 roues de 14 dents (pièces 27f) servant de malaxeur de ciment. La roue de champ (68) entraîne une roue de 19 dents (72) fixée sur un axe de 60 mm (73) retenu par une bague d'arrêt à l'intérieur du support double de 25 mm. Une came (74) est aussi fixée à l'extrémité de cet axe.

g) Moule des piles

C'est une plaque flexible de 14 x 6 cms (75) cintrée et pliée à hauteur des derniers trous pour être fixée entre 2 bandes de 5 trous (76). 2 équerres de 12 mm fixent cet assemblage à 2 trous d'une plaque triangulaire de 25 mm. Le troisième trou de cette plaque est fixé à une bande incurvée de 6 cms, elle-même fixée à une cornière de 5 trous fixée à l'avant du châssis sur la bande coudée (13).

h) Système de battage

C'est une plaque flexible de 14 x 4 cms (77) cintrée et pliée à hauteur des derniers trous pour être fixée entre deux bandes coudées de 38 x 12 mm (78). Un axe de 9 cms serré dans une bande coudée verticale de 60 x 25 mm (79) à l'aide de bagues d'arrêt fixée au 6ème trou à partir de l'avant sert de glissière à l'assemblage constitué par la plaque flexible cintrée et les 2 bandes coudées de 38 x 12. Un axe de 20 cms (80) passant dans les ailes de la 2ème bande coudée (78) et fixé à celle-ci par 2 bagues d'arrêt (81) passe aussi dans le trou externe de la bande de 3 trous (35). Cet axe ne peut tourner sur lui-même grâce à une grande chape (82). D'autre part un accouplement (83), une tringle de 38 mm et un raccord pour tringle et bandes (84) sont actionnés par la came.

i) La trémie

La base est formée d'une embase triangulaire fixée à une plaque flexible de 6 x 4 cms (86) recouverte sur un trou par une bande semi-circulaire (87). A cet endroit est fixée, dirigée vers le haut une bande coudée de 60 x 12 mm (88). Une plaque de 14 x 4 (89) et de 2 plaques flexibles de 6 x 4 (90) sont mises en forme pour figurer la trémie.

A l'embase triangulée coudée et à la plaque flexible de 6 x 4 cms sont fixées 2 plaques cintrées en "U" pour servir de déversoir. A l'embase triangulée

coudée est fixée une bande coudée de 60 x 38 (91). Aux deux côtés de cette bande coudée sont adjointes des bandes de 5 trous (92) et un levier d'angle à moyeu (93). A l'extrémité d'un de ces 2 leviers d'angle est fixé à l'aide d'un contre-écrou un raccord de tringle et bande (94) portant une tringle de 13 cms (95). Cet axe passe dans une équerre renversée de 12 mm (96) fixée dans la plaque à rebords (10) et porte à son autre extrémité un autre raccord de tringle et bande (97). Une bande de 4 trous sert de bras de manivelle en étant fixée d'une part à la came et au raccord de tringle et bande à l'aide de contre-écrous.

j) Piston et cylindre

Un manchon et 2 supports de cheminées (98) sont fixés à une bande coudée de 38 x 12 mm (99). Un axe de 9 cms (100) sert de piston et porte un raccord de tringle et bande (101). Une bande de 4 trous sert de bras de manivelle en étant fixée à l'aide de contre-écrous au raccord de triangle et bande et à la came .

k) Grue et palan

Une grue dont le pivotement intermittent est assuré par la came (ou la roue barillet) (située en haut de l'axe 44) est figurée par une bande coudée de 90 x 12 mm fixée au sommet du mât, un axe de 20 cms retenu par 2 bagues d'arrêt de chaque côté de celle-ci. La flèche de cette grue comporte 2 cornières de 6 trous (102), un disque à 6 trous (103) et 2 bandes à 1 coude (104, 105). La flèche est haubanée par 2 bandes de 6 trous (106) avec un support double (107) passant dans l'axe de 20 cms. 3 poulies de 12 mm sont montées comme l'indiquent les photos.

Le palan est figuré par 2 bandes de 3 trous, un grand crochet lesté et une poulie folle de 12 mm ; la corde fixée à l'une des deux cornières de la flèche passe dans la poulie du palan, au-dessus des trois poulies de la flèche et peut être accrochée au chariot qui glisse le long du mât pour communiquer au palan un mouvement attractif pendant le fonctionnement du modèle. En bas de l'axe de 20 cms un bras de manivelle (108) porte à l'aide d'un contre-écrou une bande de 7 trous (109) articulée à la came (ou à la roue barillet).

Les photos montrent qu'une soute a été aménagée à l'arrière du modèle, construite avec 2 plaques flexibles de 6 x 6 cms et bande coudée de 60 x 12 mm. D'autre part des lampes sont montées à divers endroits du modèle. Les 8 mouvements du modèles sont très attractifs à suivre et en font un excellent modèle de démonstration.

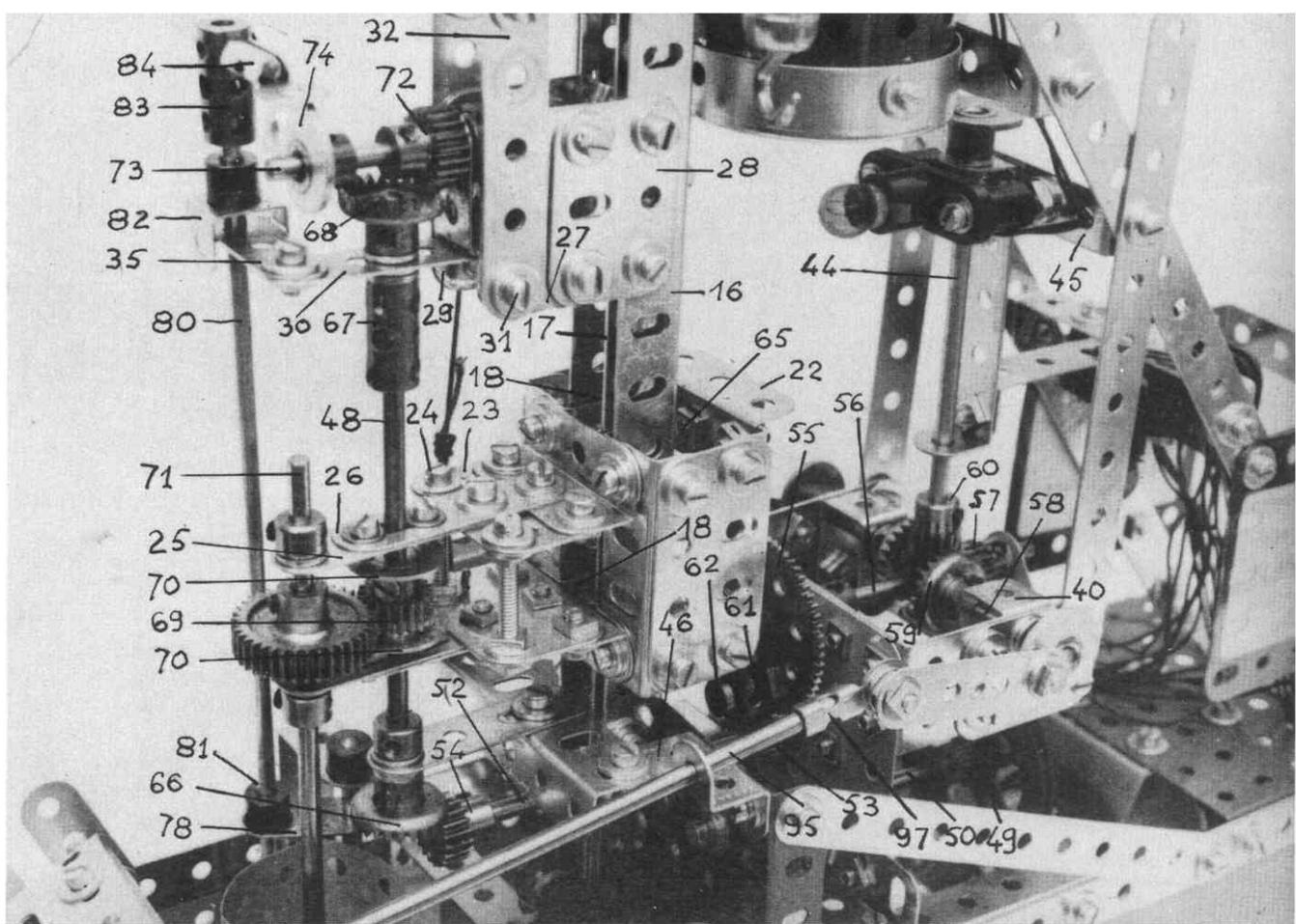
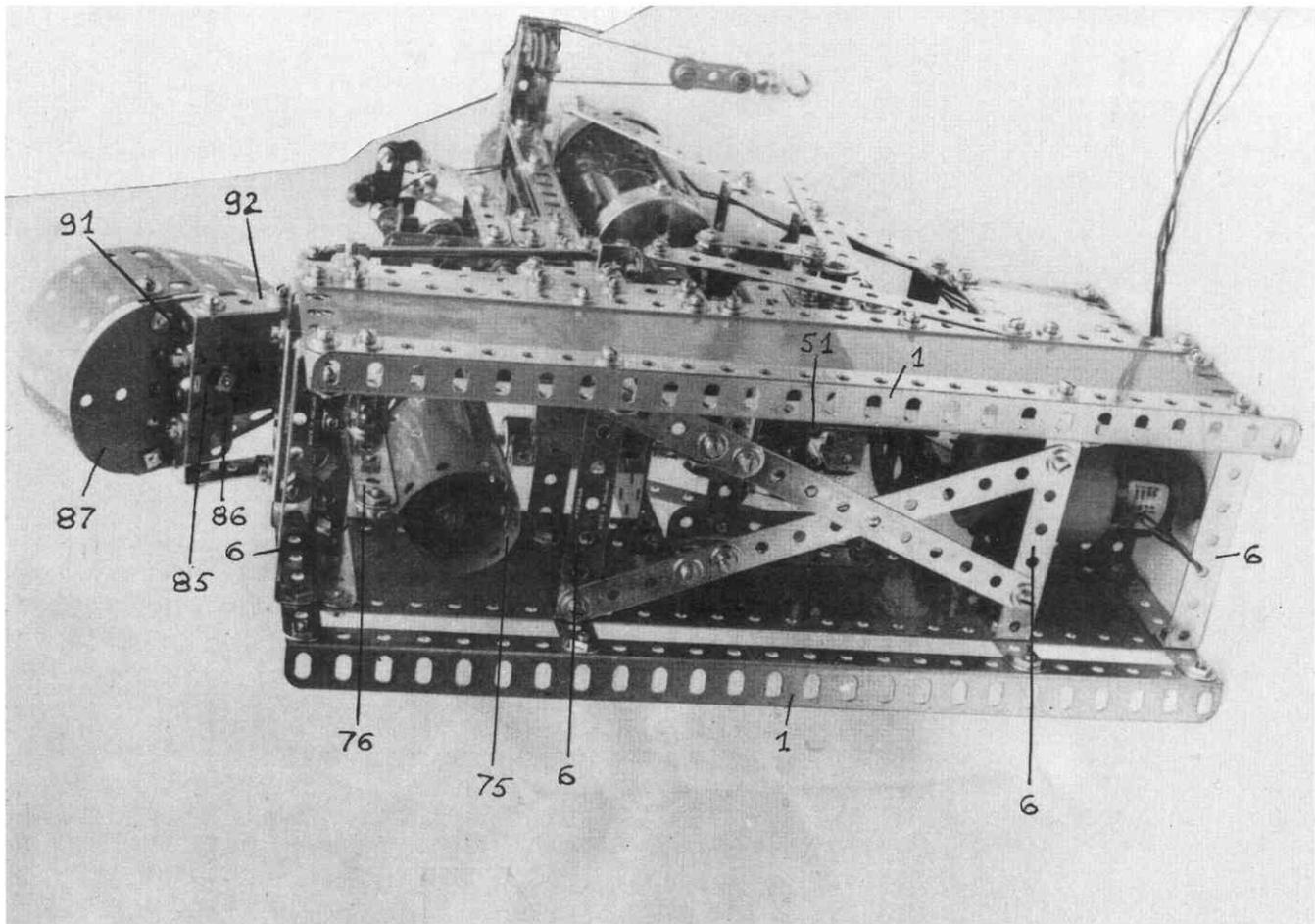
=====

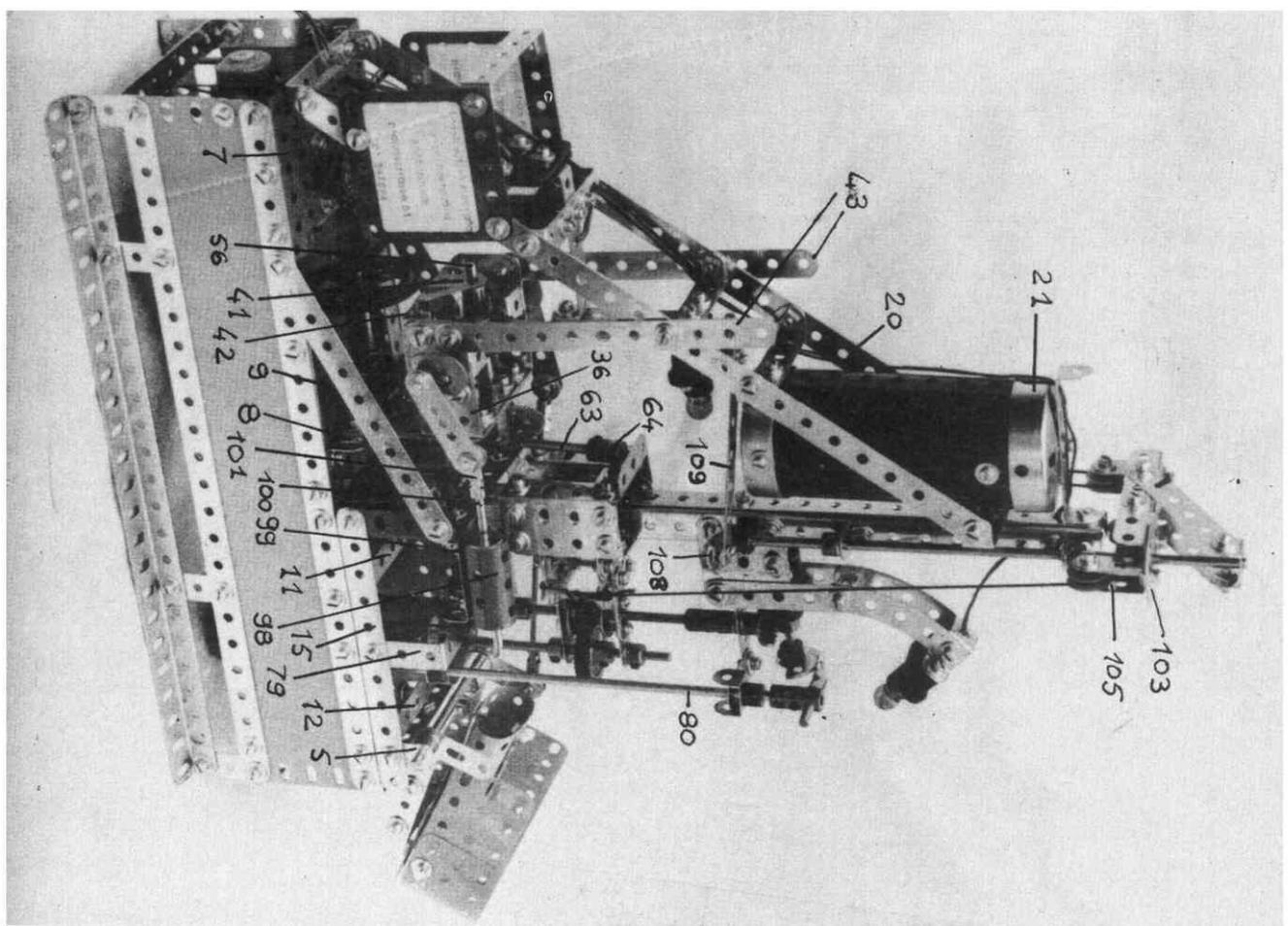
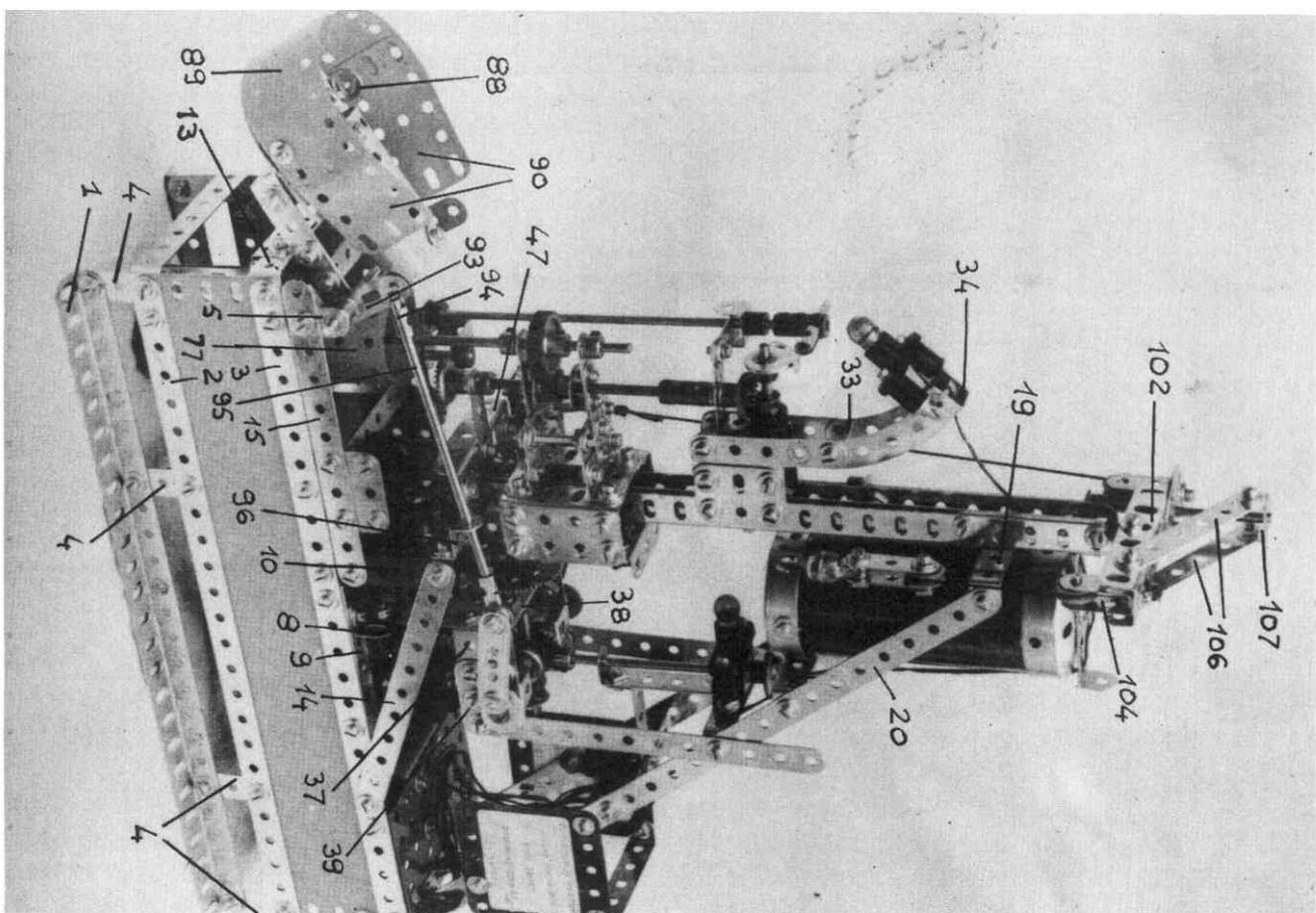
L I S T E D E S P I E C E S N E C E S S A I R E S

7 du n° 1	4 du n° 26	2 du n° 90
8 n° 2	2 n° 26c	1 n° 90a
7 n° 3	1 n° 27	2 n° 102
4 n° 4	1 n° 27a	2 n° 103g
6 n° 5	2 n° 27f	9 n° 103h
5 n° 6	4 n° 29	2 n° 111d
2 n° 6a	1 n° 31	1 n° 115
4 n° 8	env. 200 n° 37	1 n° 116
1 n° 9b	qq. douz. n° 38	1 n° 125
5 n° 9c	2 n° 38d	2 n° 126
1 n° 9d	1 n° 40	2 n° 128
4 n° 9e	3 n° 45	4 n° 131
3 n° 9f	1 n° 46	1 n° 147b
3 n° 11	3 n° 47	1 n° 162
3 n° 11a	3 n° 48	1 n° 163
2 n° 12	8 n° 48a	2 n° 164
2 n° 12a	8 n° 48b	1 n° 186a
2 n° 13a	2 n° 53	3 n° 188
1 n° 14	3 n° 55a	2 n° 189
1 n° 14a	1 n° 57c	2 n° 190
2 n° 15a	6 n° 59	1 n° 192
1 n° 15b	1 n° 62	2 n° 197
2 n° 16	4 n° 62b	2 n° 199
2 n° 16b	3 n° 63	4 n° 212
3 n° 18a	1 n° 63d (ou 63)	1 n° 214
1 n° 18b	1 n° 72	1 n° 230
1 n° 20a	1 n° 77	3 n° 231
1 n° 23a		4 n° 539
4 n° 23b		4 n° 540
1 n° 24c		1 n° 558
1 n° 25		8 n° 564

1 moteur 6 vitesses.

=====





## NOUVEAUX MEMBRES

48- M. MENAGE Gilbert,

49- M. REMOND Jean,

50- M. DIDIER Georges,

51- M. OBERG André,

52- M. ROSEAU Maurice,

53- M. MATHIVET Serge

54- M. DERUDDRE René,

55- M. MARTZ Jean-Pierre,

56- M. BARRAT Edmond,

57- M. SMITH Paul.

58- M. NICHOLLS Mike,

59- M. LAURENT Jean,

60- M. NURDIN Albert,

61- M. DANTAN Jack,

62- M. CHEVREL Michel,

63- M. MOINEL Claude,

---

## CHANGEMENT D'ADRESSE

---

## PETITES ANNONCES

- Maurice VILLAIN, - Recherche
 

pièces d'origine suivantes : 104 (navette pour métier à tisser), 106a (rouleau sablé), 129 (secteur crémalière), 132 (volant de 7 cm) et 174 (graisseur).
  - Paul BELGODERE, - Recherche
 

Meccano-magazines français, anglais, américain, allemand et espagnol. Manuels, livres de modèles, catalogues, notices et documentation Meccano épuisés. Manuels, catalogues et documentation des autres systèmes de construction mécanique. Pièces Meccano discontinuées. Répliques ou substituts. Moteurs. Informations sur toutes activités, réalisations et utilisations Meccano et notamment sur son utilisation dans l'enseignement. Contacts avec d'autres amis du Meccano.
  - Paul DAMOTTE, Central-Train, - Recherche
 

(magasin ouvert tous les jours de 9 à 19 H.30 sauf dimanche). Trains O, HO, N, Z - Toutes les pièces Meccano et Meccano-Elec en stock (liste contre enveloppe et timbre). Pièces supplémentaires et répliques, assortiments spéciaux et moteurs anglais disponibles ou attendus. Prise en commande de pièces absentes.
  - A. FAURE, - Recherche
 

neuf ou occasion : moteurs électriques universels Meccano, 115-120 volts ou 220 volts, 25-50 périodes, flasques de 5 x 7 trous avec rebord. Possibilité de fournir en échange répliques exactes de pièces Meccano spéciales discontinuées.
  - J. LAURENT, - Recherche
 

brochure (parue vers 1932 ou 1934) "Comment organiser un chemin de fer Hornby" - trains Hornby écartement O d'avant 1940 - pièces Meccano discontinuées.
  - M. PERRAUT, - Recherche notices
 

Super-Modèles d'avant-guerre en anglais, espagnol et allemand. Offre en échange notices en français, Meccano-Magazines, documents divers même époque.
- =====

## LE CLUB RECHERCHE

Cette rubrique est liée aux différentes études en cours ou projetées dans les bulletins du CAM. Elle fait état, en deux listes distinctes de ce que recherche le Club pour leur élaboration. En raison de l'intérêt que suscitent ces études, nous soumettons ces listes - sujettes à de constantes modifications - à l'attention permanente de tous les Meccanophiles soucieux de collaborer étroitement à cette œuvre.

- 1°) Liste A - sont concernés : tous les articles dont il est demandé aux possesseurs soit l'envoi au Club et à ses frais (ils sont restitués dans les plus brefs délais), soit de lui en faire part et dans ce cas un membre du Comité prendra rendez-vous et se rendra sur place pour les besoins de l'étude.
  - 2°) Liste B - celle-ci ne regroupe que des demandes de renseignements.
- - -

### RECHERCHES ACTUELLES

#### LISTE A :

- Moteur 4 volts d'avant-guerre de couleur noire ou rouge, sa boîte, sa notice d'instructions.
- Boîte du moteur 4 volts CAM n° 2 décrit p. 40 du bulletin.
- Moteur MAGIC électrique 20 volts, sa boîte, sa notice d'instructions.
- Boîte, notice d'instructions du moteur 4 volts CAM n° 3 décrit page 54 du bulletin.
- Manuel d'instructions CAM n° 17 (prix marqué 1,50 F.) avec couverture en très bon état. (La couverture de celui que nous possédons ne se prêtant pas à une bonne prise de vue).

#### LISTE B :

- Tous renseignements susceptibles de situer le moteur 4 volts, CAM n° 3 décrit page 54 du bulletin.
- Couleur de couverture, nombre de pages numérotées et références (imprimées dans l'angle inférieur gauche des couvertures) de tous les manuels d'instruction ci-après :

<u>ANNEE</u>	<u>DESIGNATION</u>	<u>N° d'usine probable</u> (1)
1921	Manuel destiné à l'emploi de la boîte 0	210
"	" " " " des boîtes 0-3	21A
"	" " " " des boîtes 0 à 6	21

<u>ANNEE</u>	<u>DESIGNATION</u>	<u>N° d'usine probable (1)</u>
1922	Manuel destiné à l'emploi de la boîte O	22.0
1923	" " " de la boîte O	23.0
1924	" " " des boîtes O à 7	24 (livre n°1)
1925	" " " de la boîte O	25.0
"	" " " des boîtes O à 3	25A
1926	Manuel (ou dépliant) destiné à l'emploi de la boîte OO	26.00
"	Manuel destiné à l'emploi de la boîte O	26.0
"	" " " des boîtes O à 3 (ou OO ? à 3)	26A
1927	" " " de la boîte O	
"	" " " des boîtes O à 3 (ou OO ? à 3)	27A
"	" " " des boîtes O à 7	27
1929	" " " de la boîte O	29.0
1931	" " " de la boîte O	31.0
1932	Dépliant d'instructions destiné à l'emploi de la boîte OOO	32.000
"	Manuel " " des boîtes OO et O	32.00
"	" " " de la boîte OO	?
"	" " " de la boîte O	32.0
"	" " " des boîtes OO à 2	32.2
"	" " " des boîtes OO à 3	32.3
"	" " " des boîtes OO à 4	32.4
"	" " " des boîtes 5 à 7	32

(1) ces numéros figurent également dans l'angle inférieur gauche de la couverture.

=====

## LES MANUELS D'INSTRUCTIONS (suite de la p.51 - N° 4)

## EDITIONS DE 1919

1) Manuel destiné à l'emploi de la boîte 0  
gravure au type F (1)

N° C.A.M. 22 FORMAT : 17x25 cms. 18 pages numérotées.  
INTERIEUR : impression bleue.  
COUVERTURE : bleue - texte bicolore (bleu et blanc).  
N° d'usine : 190 sans autre référence.

---

2) Manuel destiné à l'emploi des boîtes 1, 2 et 3 -  
gravure au type E (1)

N° C.A.M. 23 FORMAT : 17x25 cms. 58 pages numérotées.  
INTERIEUR : impression noire.  
COUVERTURE : papier rose foncé,  
texte imprimé en noir.  
N° d'usine : 19A - Références 519/25.

---

3) Manuel destiné à l'emploi des boîtes 0 à 6 -  
gravure au type E (1)

N° C.A.M. 24 Le manuel en cours était celui qui portait  
les numéros d'usine 16-1 vendu 3 F. décrit  
page 33 du bulletin n° 3.

---

Le manuel complémentaire (n° 2) inclus  
dans les boîtes 5A et 6 était celui dont  
la description et le cliché figurent p. 51  
du bulletin n° 4 (n° CAM 21). Il ne fut  
remplacé qu'en 1920 par l'édition 20-2  
(n° CAM 32).

---

(1) Se reporter à la planche n° 2 illustrant dans le bulletin n° 1  
les couvertures des manuels d'instructions édités avant-guerre.

## EDITIONS DE 1920

1) Manuel destiné à l'emploi de la boîte 0 -  
gravure au type F (1)

N° C.A.M. 25 FORMAT : 17x25 cms. 18 pages numérotées.  
INTERIEUR : impression bleue.  
COUVERTURE : bleue,  
texte bicolore (bleu et blanc).  
N° d'usine : 200 - Références 420/30.

---

2) Manuel destiné à l'emploi des boîtes 1,2 et 3 -  
gravure au type E (1)

N° C.A.M. 26 FORMAT : 17x25 cms. 59 pages numérotées.  
INTERIEUR : impression noire.  
COUVERTURE : papier rose foncé,  
texte imprimé en noir.  
N° d'usine : 20A - Références 120/25.

---

N° C.A.M. 27 Manuel destiné à l'emploi des boîtes  
1, 2 et 3. Gravure au type E (1)  
Description identique au précédent  
(59 pages numérotées).  
Références : 520/50. Numéro d'usine  
inchangée (20A).  
Ce manuel est connu avec mise à jour  
faite par l'adjonction d'un feuillet  
"Nouveau tarif" (2) portant références  
820/50 ou 920/50 (prix strictement identique).

---

N° C.A.M. 28 Description identique aux deux précédents  
à l'exception du nombre de pages numé-  
rotées réduit à 58.  
Les prix relatifs aux pièces détachées  
et articles divers figurant à la fin du  
manuel sont, avec cette édition, en con-  
cordance avec ceux des feuillets sus-  
mentionnés.  
Références : 820/50 - n° d'usine 20 A.

---

(1) Se reporter à la planche n° 2 illustrant dans le bulletin n° 1  
les couvertures des manuels d'instructions édités avant-guerre.

(2) Nous connaissons plusieurs de ces feuillets au millésime de  
1920. Nous les traiterons dans le prochain bulletin.

3) Manuel général (n° 1) destiné à l'emploi des boîtes 0 à 6.  
gravure au type E (1)

N° C.A.M. 29

FORMAT : 17x25 cms. 137 pages numérotées.  
(3 p. d'illustrations de pièces détachées.)

INTERIEUR : impression noire.

COUVERTURE : blanche - texte imprimé en bleu.

N° d'usine : 20 (1920) - 1 (manuel général)

Références : 320/5.

---

N° C.A.M. 30

Manuel général n° 1. Gravure au type E (1).  
Description identique au précédent à l'exception du nombre de pages numérotées réduit à 136 (2 pages d'illustrations de pièces détachées).  
Références : 320/10.

Ce manuel est connu avec mise à jour faite par l'adjonction d'un feuillet "nouveau tarif (2)" portant références : 920/50.

Nota : dans cette édition la liste des pièces détachées illustre par erreur un pignon de 26 dents (19 mm) au numéro 31 qui concerne une roue de 40 dents.

---

N° C.A.M. 31

Manuel général (n° 1). Gravure type E (1).  
Description identique au n° CAM 29 (137 pages numérotées).

Références : 1020/10.

---

4) Manuel complémentaire (N° 2). Gravure au type E (1).

N° C.A.M. 32

FORMAT : 17x25 cms. 81 pages numérotées.

INTERIEUR : impression bleue.

COUVERTURE : papier bleu,  
texte imprimé en bleu foncé.

Numéros d'usine : 20 (1920) -  
2 (manuel complémentaire)

Références : 1020/10.

Ce manuel qui complétait le 20-1 dans les boîtes 5A et 6 constitue avec le 18-2 (cliché page 51 du bulletin n° 4) les deux seuls manuels actuellement connus portant la mention n° 2 (manuel complémentaire).

---

(1) Se reporter à la planche n° 2 illustrant dans le bulletin n° 1 les couvertures des manuels d'instructions édités avant-guerre.

(2) Nous connaissons plusieurs de ces feuillets au millésime de 1920. Nous les traiterons dans le prochain bulletin.

## CONGRES ANNUEL DES AMIS DU MECCANO

Nous avons le plaisir d'annoncer que cette manifestation, organisée par le CLUB DES AMIS DU MECCANO, se tiendra cette année à BRIGNAIS (69) les 5 et 6 Juin.

Comme en 1975, tous les adeptes de ce jeu scientifique et jouets de la célèbre marque, qu'ils soient constructeurs de modèles, collectionneurs de pièces, littérature Meccano, Dinky-toys, trains Hornby etc ... membres du club ou non y sont cordialement invités.

Sans attendre le programme du week-end ainsi que les conditions de séjour qui seront communiqués ultérieurement, nous souhaitons dès maintenant que tous les Meccanophiles dignes de ce Nom se réservent pour honorer cette initiative.

Nous sollicitons également de la part des constructeurs une élaboration massive de modèles qui sont, comme nous l'avons constaté, toujours fort appréciés lors de telles circonstances.

Le Comité

---

Dans notre prochain numéro :

Suite de notre étude sur les moteurs Meccano d'avant-guerre et de l'histoire des jouets Meccano. Nous pensons également être en mesure d'insérer le compte-rendu de notre Congrès 1975.

---

N.B.- Le présent bulletin a été daté de décembre pour être servi au titre des cotisations 1975.

---