

C
A
M

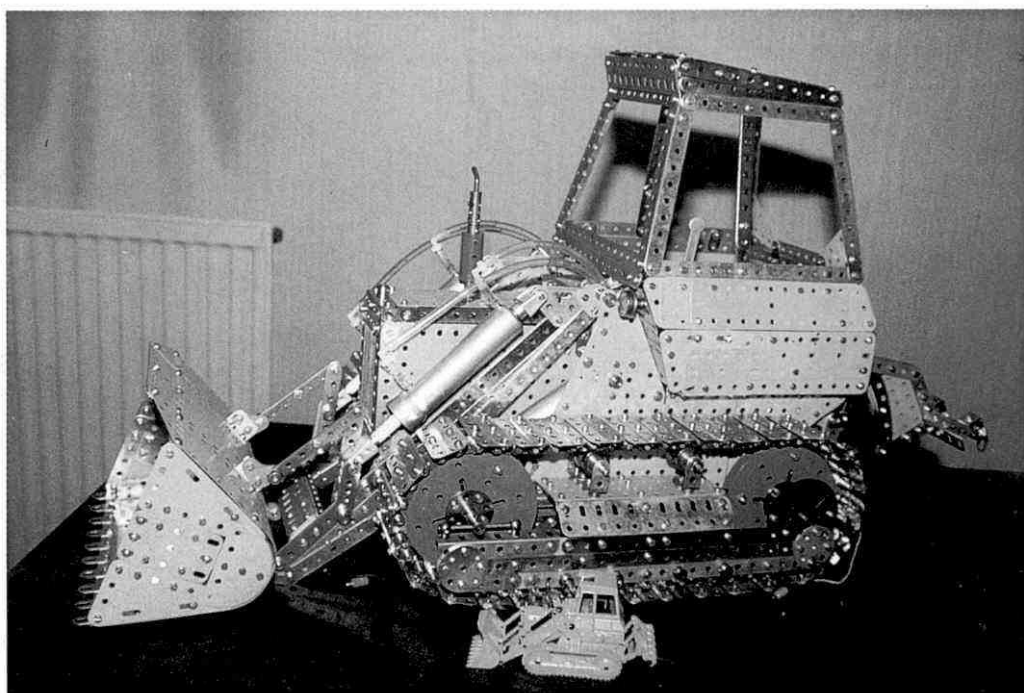
MAGAZINE

DU

CLUB DES

MECCANO

AMIS DU





Maurice PERRAUT, Président-Fondateur
Association Loi de 1901

Président : M. Maurice Perraut
Vice-Président : M. Louis Fouqué
Secrétaire : M. André Leenhardt
Trésorier : M. Robert Goirand
Administrateurs : M. Jean-Stéphane Chappelon
M. Claude Gobez
M. Michel Gonnet
M. Claude Lerouge
M. Henri Mativat
M. Marcel Rebischung

SOMMAIRE

Le Monde Meccano en deuil	3
Le "Nouvel" Erector d'avant-guerre.....	4
Camion Renault AE.....	8
Réunion du Directoire.....	9
Tortue Meccano.....	10
Savez-vous que... ..	12
Libres propos	13
Nouvelles d'Australie et du Canada	14
Petites Annonces - Carnet - Revue de presse.....	15
Exposition Béziers 1991	16
Le Meccano Scientifique	18
La Boutique du CAM -	
Nomenclature des Documents d'instructions.....	19

Les Publications du CAM :

- Réimpression des Meccano Magazine de 1926, (disponibles).
- Notices de Super Modèles,
- Anciens numéro du présent Magazine, et dans la limite des stocks disponibles (aucune réimpression ne peut être envisagée).
- Nomenclature des documents d'instructions édités pour le marché français. Tome 1.

Pour toute cette littérature, s'adresser directement au : CAM

Pour la boutique du CAM, s'adresser au Trésorier (voir page 914 du Magazine n° 28).

Le Magazine du CAM, organe du Club, est servi par abonnement. Également en vente au numéro chez Central-Train, 81 rue Réaumur, PARIS. Sa parution est trimestrielle.

Rédacteur en Chef :

André Leenhardt -

Tout courrier concernant le Club doit lui être adressé.

Abonnement 1992 : 130 F (minimum) ne comprenant pas la cotisation au CAM.

Adhésion au CAM 1991 : la cotisation annuelle est fixée à 40 F (minimum). 50% de réduction pour les moins de 18 ans. Elle est distincte de l'abonnement et peut être payée par le même procédé, directement au Trésorier : Robert Goirand

par chèque bancaire ou postal au nom du CAM.

Crédit photos :

J. Estève, L. Fleck, J. Jermann, R. Goirand, A. Konkoly, A. Leenhardt et nos excuses pour les oubliés. Lumières et contre-jours, B. Mair.

Mise en page :

Éditions La Régordane - 48230 CHANAC

Impression :

IMPRIMERIE D'ANDUZE 66 61 87 87

Routage :

Routage Service - 34740 VENDARGUES

Date limite de réception de tous les envois pour le prochain numéro : 10 janvier 1992

En couverture :

Bulldozer Caterpillar entièrement fonctionnel. 4 vérins, Hydraulic kit anglais, 1 moteur 6 vitesses, Long. 670 mm, larg. 300 mm, hauteur 420 mm, poids 18 kg. J. Jermann - CAM 357

En dos de couverture :

Béziers 91 : Coupe remise au CAM par M. Couderc, Conseiller régional, de la part du Président Jacques Blanc.

Le Monde Meccano en deuil

Ulysse Bachelard nous a quittés le 7 octobre dernier

Tel fut la cruelle nouvelle que me communiquait, dans les heures qui suivirent ce drame, notre Ami commun M. Delmonico. Tous deux venaient d'assister à l'Exposition Annuelle Meccano suisse et "Ulysse", armé de la vitalité que nous lui connaissions, décidait de regagner sa ville de Zurich. C'est en cours de trajet qu'il devait décéder, victime d'une crise cardiaque.

A la rapide diffusion de sa disparition se succédèrent des échanges de souvenirs et témoignages élogieux auxquels je souscris sans réserve. Voici ce que me déclarait quant à lui Louis Fouqué, Vice-Président du CAM :

« Le Monde du Meccano perd en lui un ardent défenseur du système qui ne ménageait ni sa peine ni son temps et qui n'hésitait pas à franchir les frontières pour assouvir sa passion. C'était un personnage jovial et entier qui ne laissait pas indifférent et que l'on revoyait avec plaisir dans toutes les Expositions ».

Qui ne connaissait pas "Ulysse", cet Ami aux légendaires chaussettes et short blancs portés en toutes saisons, sans oublier l'appareil photo en bandoulière ?

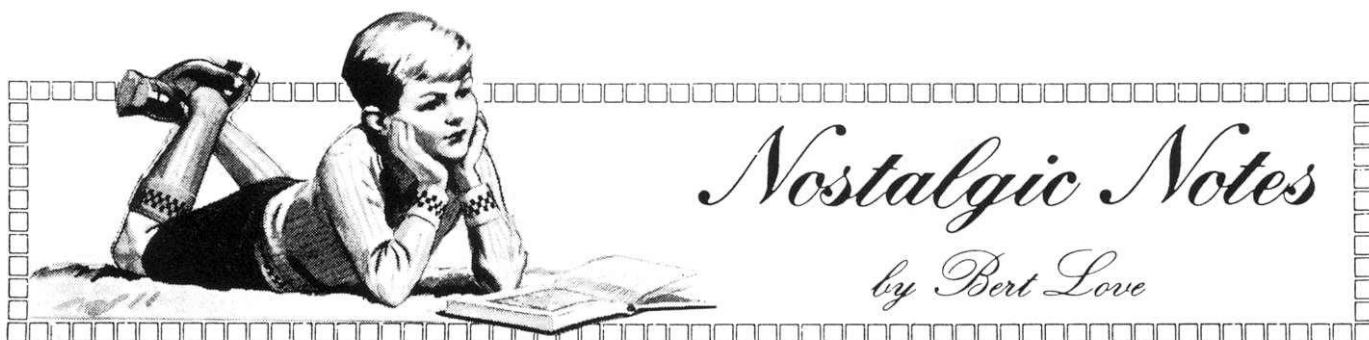
C'est en 1967 que j'ai personnellement eu la joie de rencontrer Ulysse au domicile parisien de mon tout premier correspondant Meccano : Georges Perrard (dont les très anciens du CAM se souviennent). Ce dernier avait organisé une réunion des adeptes de ce Jeu qui n'étaient que... cinq ! recensés à l'époque. La précieuse photo ci-dessous prise ce jour-là témoigne, aux visages épanouis, de l'extraordinaire ambiance qui régnait en cette "Grande Première Meccano".

Quatre sur ces cinq adeptes y figurent (la photo étant prise par le 5^e M. Flamand). De gauche à droite et debouts : Michel Delannoy, M^{lle} Perrard taquinant Ulysse Bachelard, moi-même derrière elle et Georges Perrard. Assis : Ulysse Bachelard (en costume : fait exceptionnel) examinant le premier roulement à galets que nous venions, Georges Perrard et moi, de trouver et qui nous extasiait. Pour Ulysse, notre "ancien", cette pièce ne présentait rien de bien particulier ! à droite, M^{me} G. Perrard.



Nous devions tous dès lors nous lier d'une profonde amitié que rien ne parvint au fil des ans à ternir. M. Flamand ayant disparu de la scène Meccano et G. Perrard décédé, Ulysse était l'un des trois "rescapés" de ce grand jour Meccano. Il avait été l'un de mes précieux supporters lors de mon intention de fonder le CAM et était d'ailleurs considéré comme ayant fait partie de l'équipe fondatrice. Ulysse était un "Monument" comme le qualifiait l'un des anciens du CAM et sa disparition crée un vide dans le Monde Meccano qui ne pourra se combler. Il venait de fêter ses 74 ans.

M. Perraut



Traduction par Guy Mongodin. Publication avec l'aimable autorisation de Bert Love et de la revue "Constructor Quarterly".

Le "Nouvel" Erector d'avant-guerre

Comme le titre le suggère, "Nostalgic Notes" n'a pas la vocation d'histoire définitive mais c'est plutôt fait pour rappeler des objets du passé qui ont donné aux jeunes gens, il y a bien longtemps et maintenant aux enthousiastes adultes, beaucoup de plaisir. Ainsi, l'Erector "d'avant-guerre" pourrait être plus familièrement connu comme le jouet de pièces normales et de boîtes de construction des années 20 et 30. En conséquence, les présentes notes ne concernent pas la période plutôt étrange de fin 1920/début 1930, où on retrouve une combinaison hybride Meccano/Erector après que Frank Hornby ait vendu ses intérêts aux États-Unis dans le Meccano¹.

A.C. Gilbert avait donné un style à son jeu de construction "Nouveau" une fois qu'il eut abandonné le "Grand" Erector, avec ses poutrelles illustrées dans le précédent article. Les exemples, représentés ici, dans le présent article, sont pris dans des manuels d'instruction de 1926 et 1929. Pour ceux qui désireraient mieux connaître le système rival Erector, s'adresser au Dr. Clyde Suttle, secrétaire du Club Californien Meccano et Erector.

La figure 1 ci-dessous, montre la couverture du manuel de 1926. Le thème de cette figure fut retenu comme illustration de couvercle, longtemps dans les années 20. Si on compare cette fig.1 avec le manuel Erector 1914, déjà publié dans le précédent article, on trouve un nombre important de changements dans la Compagnie. La Compagnie "Mysto" prend maintenant le nom "A.C. Gilbert CO", toujours de New Haven, dans le Connecticut U.S.A. mais le centre "Erector" en Angleterre, est maintenant dans un quartier plus plaisant et Gilbert a une seconde compagnie - Gilbert-Menzies - fonctionnant depuis Toronto au Canada.

Notez aussi le nombre particulier 7-1/2 pour une boîte particulière de construction. Ceci autorisa Gilbert à glisser un modèle modifié, évitant aussi une confusion avec une boîte d'accessoires. La boîte 7-1/2 était spéciale, en ce qu'elle contenait un assortiment de pièces de véhicules. Dans un autre article, nous discuterons de cette boîte spéciale.

1 : On verra plus tard, dans le 4^e article, les étonnants modèles de cette époque.



Fig. 1 : Illustration pour une couverture de l'Erector 1926, utilisée fréquemment dans les années 20.

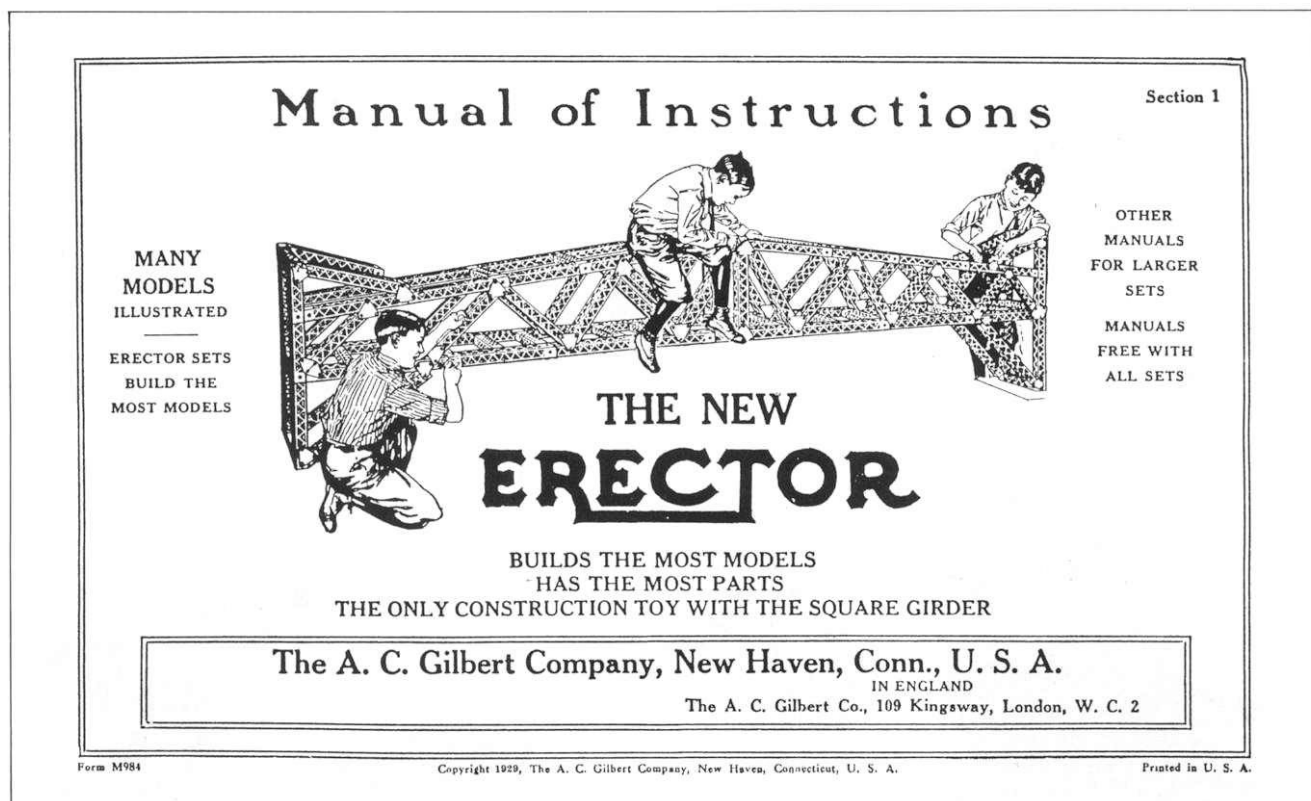


Fig. 2 Page intérieure de couverture de l'Erector 1929, montrant des changements de manuel.

PIECES DE BASE

Toutes les illustrations ici sont reproduites aux 2/3 avec les manuels étant de 27,5 x 18 cm. La figure 3, ci-dessous, montre différentes pièces du Système Erector en 1926. Les cornières originales larges, laides, plates sont maintenant remplacées, par des cornières plus étroites au pas de 1/4". Les bandes perforées étaient similaires à Meccano, mais là aussi, c'est le pas 1/4" qui est adopté.

Notez que les tringles étaient disponibles jusqu'à 50 cm de long.

CHANGEMENTS EN 1929

La figure 2 ci-dessus est la page intérieure du manuel Erector 1929, mais est identique en format général avec la page identique du manuel 1926. Cependant, le nom de la Compagnie canadienne Gilbert-Menzies a disparu et le distributeur londonien est encore mieux placé dans le quartier des affaires londonien.

Un certain nombre de pièces additionnelles sont montrées sur des feuillets séparés. En plus des 13 boîtes de construction, trois boîtes d'accessoires ont été créées :

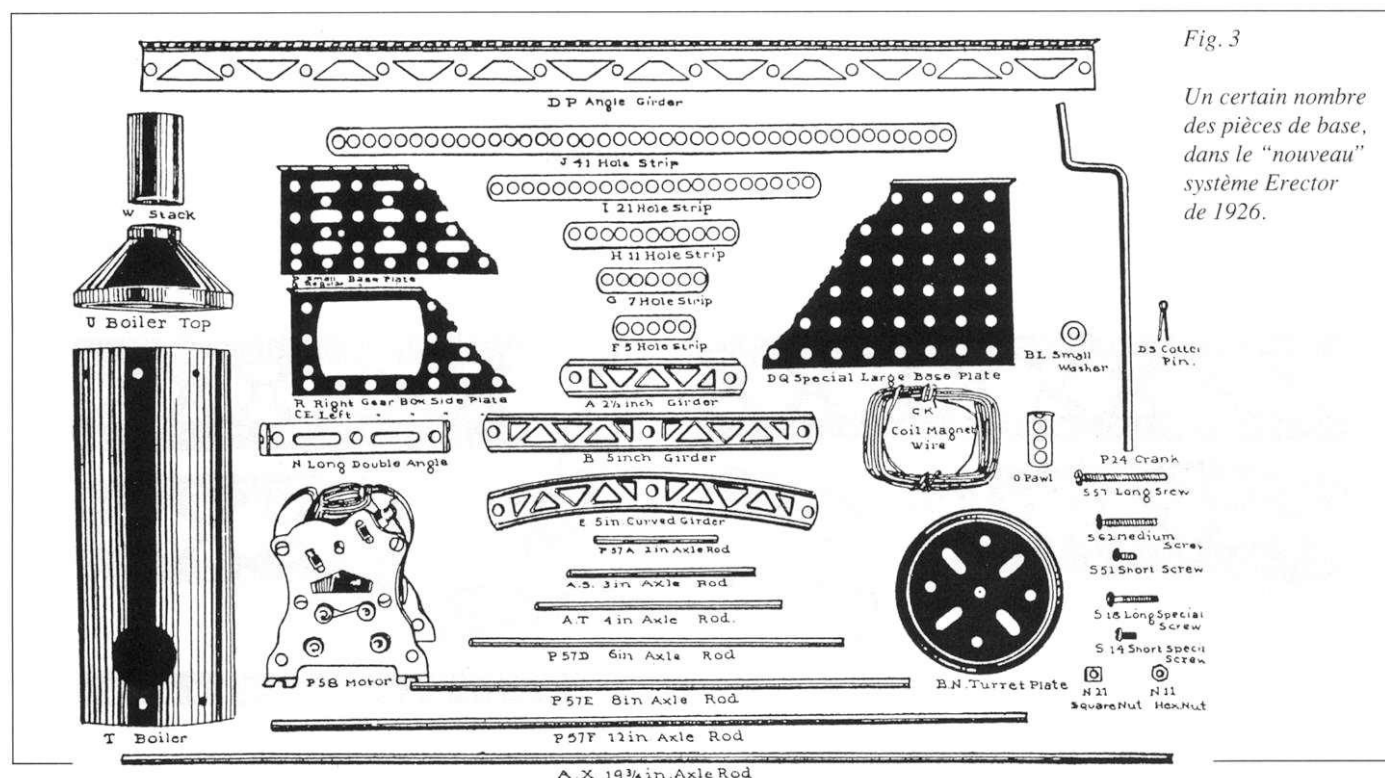


Fig. 3

Un certain nombre des pièces de base, dans le "nouveau" système Erector de 1926.

PELLES ET SEAUX

Il y eut des modifications et des améliorations entre l'année 1926 a et 1929 b en ce qui concerne des accessoires de forage. Notez que la pelle à forer est montée en a avec assemblage par vis et écrous. Elle est rivetée en b ci-dessous. La pelle ouvrente, suspendue par des fils sur des grues, a un bien meilleur aspect à partir de 1929 et un seau renversable a été ajouté au système.

L'équivalent de Hornby (pièce n° 169) ne devait être introduit sur le marché que l'été de 1928.

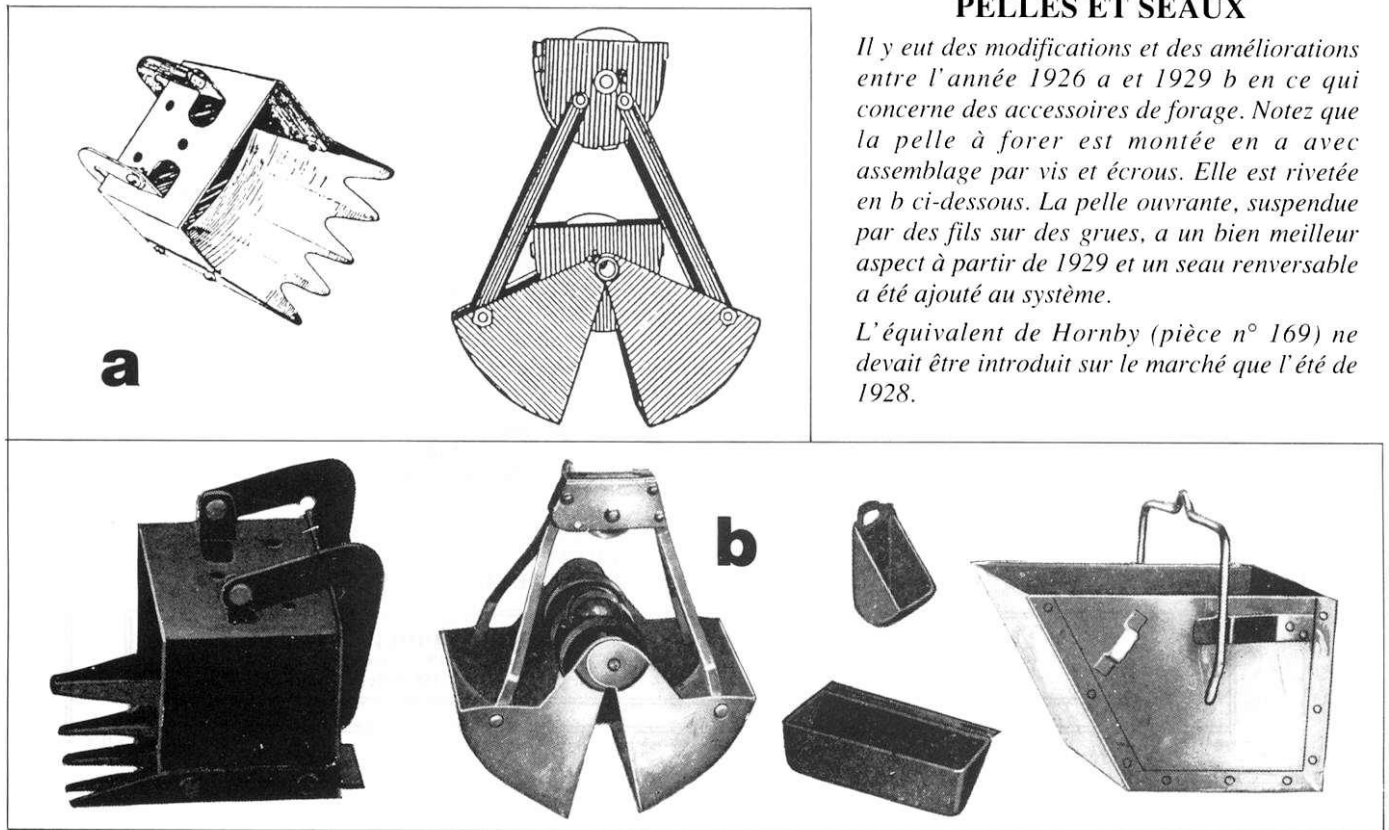


Fig. 4 Extraits des manuels d'instruction de 1926 et 1929, montrant clairement les améliorations des systèmes.

il s'agit d'une boîte électrique, d'une grande roue géante et d'un avion Erector. La boîte standard n° 8 avait déjà un jeu complet de pièces spéciales pour construire un dirigeable Zeppelin.

CONTINUATION DES AMÉLIORATIONS

Un coup d'œil à la figure 4 ci-dessus, montre bien l'avance d'Erector sur Meccano pour les pelles et seaux. Une pelle à creuser et des machoires pour grues étaient déjà en vente en 1926 et étaient encore mieux en 1929. La première copie, en 1928 (pièce n° 169) de la pièce identique Erector, est indiscutable mais cette dernière (rivée peinte en noir) fabriquée dans un métal plus épais, est souvent prise pour la copie équivalente de Liverpool.

La situation fut dans le cas contraire, en ce qui concerne les longrines (n° Meccano 97 à 100 a) Meccano les avait durant

la première guerre mondiale. Erector étendi sa gamme avec les versions courbées (EZ) et une pièce semblable utilisée pour la construction des grandes roues (DV).

Une boîte spéciale pour ce modèle eut une publicité sur la couverture arrière du manuel 1929, où la roue géante fut montrée avec illustration en noir et rouge, donnant le détail de la boîte de construction. L'Erector n° B avait 94 cm de haut, avec un diamètre de roue géante atteignant 89 cm. Le modèle avait 4 nacelles de passagers avec virtuellement aucune rigidité latérale.

Beaucoup de modèles contenaient leur moteur standard électrique Erector, mais pas la boîte contenant la roue géante. Les jeunes furent avertis d'utiliser les moteurs de leurs boîtes standard ou bien d'acheter le moteur alternatif 110 volts, Polar Cub P56G, apparemment bien connu aux U.S.A., à l'époque, pour faire fonctionner des modèles réduits.

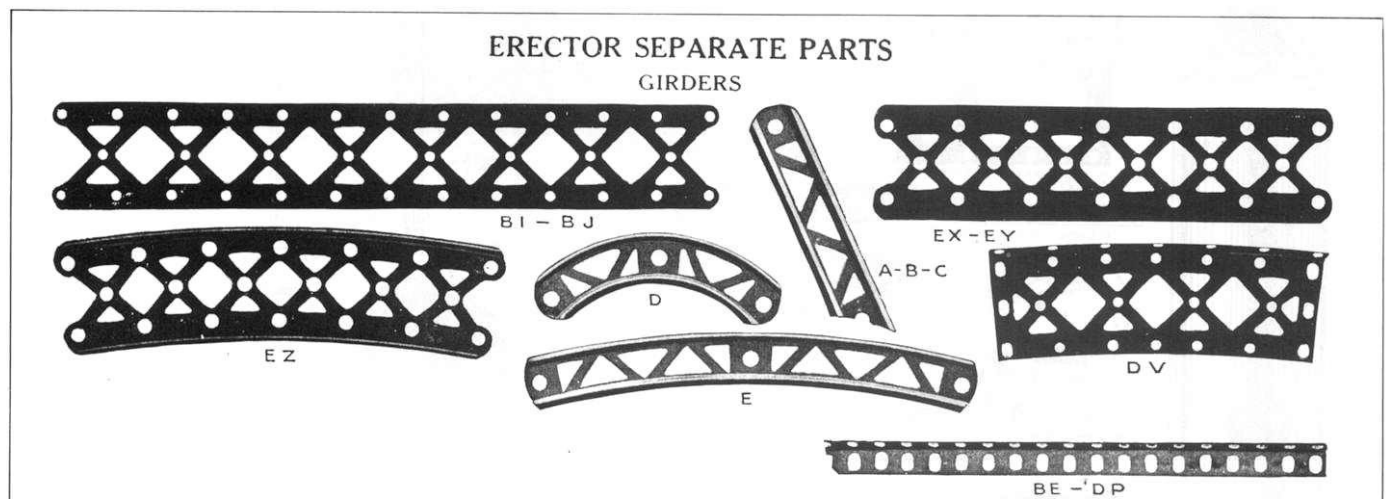


Fig. 5 Longrines Erector de 1929. Des sections courbées étaient nécessaires pour les roues géantes.

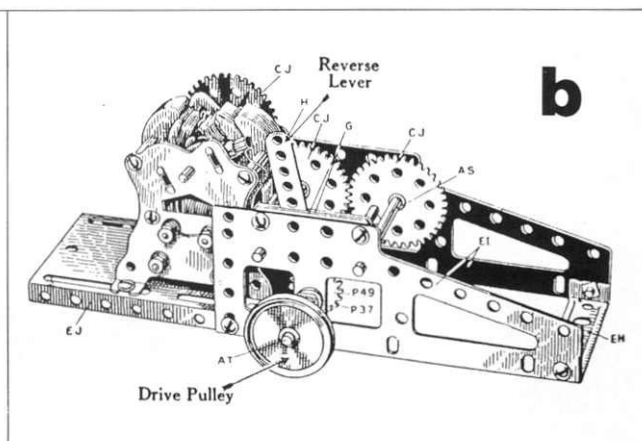
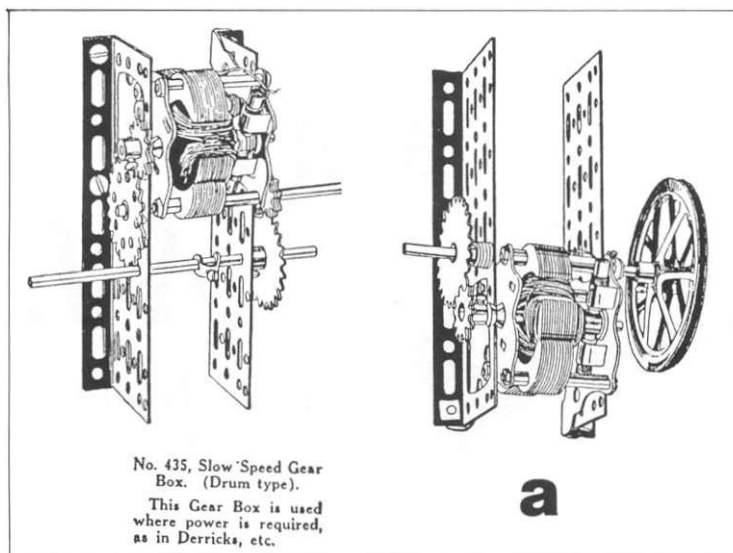


Fig. 6 Montage plutôt cru pour le moteur électrique 1926. Voir à gauche la figure a. Ci-dessus en b, montage amélioré du moteur et d'un train d'engrenages.

MONTAGE DU MOTEUR ET TRAIN D'ENGRENAGES

Le moteur électrique standard d'Erector resta virtuellement inchangé depuis 1914 et ensuite jusqu'en 1926, une plaque de base à 11 trous (et une grande ouverture) forme chacun des côtés du montage du moteur, comme montré sur la figure a, ci-dessus. A partir de 1929, une plaque de base fut créée pour le train d'engrenages. Elle avait des trous oblongs pour un ajustement précis de l'emplacement du moteur. Il y avait de plus une nouvelle forme de plaque pour les côtés du train d'engrenages. Voir b de la figure 6.

En addition à cela, une unité de levage entièrement motorisée, fut créée. Elle était à construire soi-même avec 2 tambours à déroulement automatique (roues à rochet) ?

Remarquablement intéressant et exactement à l'opposé des principes actuels de Meccano et Erector, le manuel de 1926 montrait six pages de superbes dessins et expliquait les bases de l'électromagnétisme. Quant à la version 1929, elle avait aussi six pages montrant une douzaine de versions de différents trains d'engrenages selon la figure 6-b et plus encore selon les engrenages figure 7 ci-dessous.

PIECES DIVERSES

On verra d'après la figure 7 que le jouet de Construction Erector avait une crémaillère, un engrenage à denture intérieure, un secteur de crémaillère, des engrenages coniques et hélicoïdaux, des roues de voiture à pneus, un volant de direction, ainsi que bien d'autres pièces détachées, dont Meccano prétendait qu'elles ne servaient à rien dans le jouet. Peut-être le système Erector était-il à son zénith en 1929 ?

Les deux systèmes Erector, n° 6 et n° 7-1/2, possédés par l'auteur de cet article, sont virtuellement intacts. Les boîtiers et l'agrafage des pièces sont de très belle présentation, c'est un vrai plaisir pour collectionneur.

Note du traducteur :

Je viens de rencontrer un ingénieur américain. Il a 49 ans et se souvient très bien de l'Erector. Opinion très flatteuse ! ses enfants ne se souviennent pas (jamais vu). Il devrait m'envoyer des nouvelles sur Erector dès Noël 1991.

(À suivre)

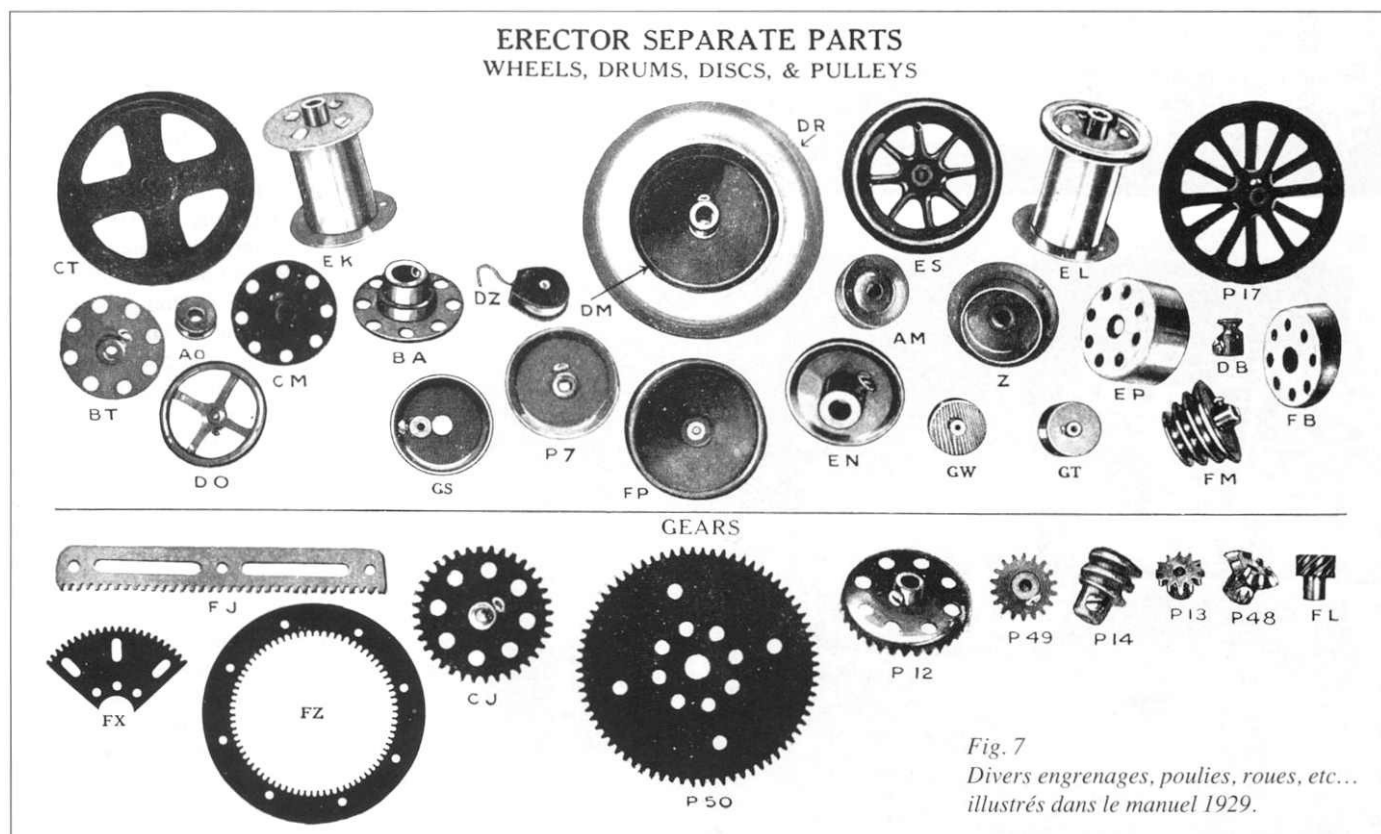
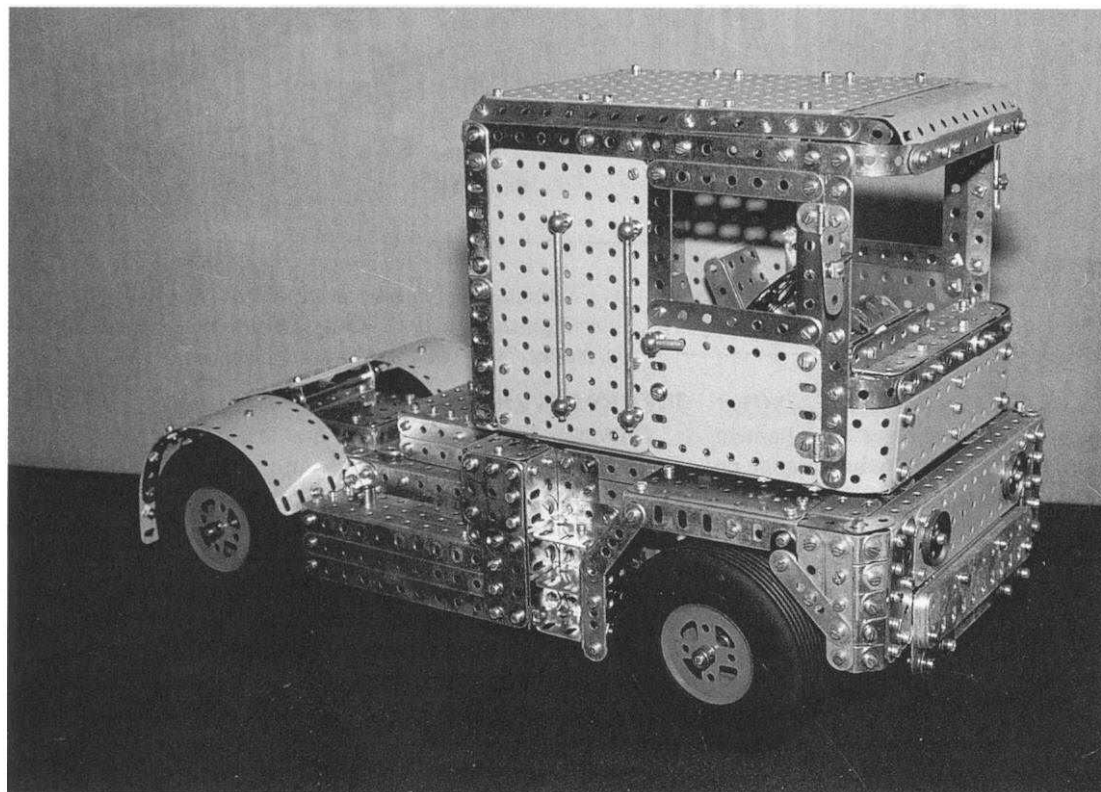


Fig. 7 Divers engrenages, poulies, roues, etc... illustrés dans le manuel 1929.

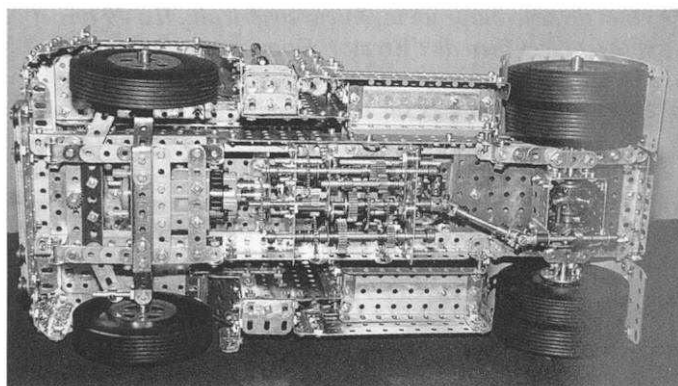
Camion Renault

AE

**J. Jermann,
CAM 357**



*Nouveau
camion Renault
type AE,
1 moteur
6 vitesses
Boîtes 4 vitesses
+ M.A.
différentiel
Direction à
crémaillère.*



*Ci-contre :
Nouveau camion
Renault AE
vue du dessous*

Dispositif de Direction Assistée

Dans ce dispositif, le volant assure deux fonctions :

1. Par une liaison mécanique appropriée au système de direction adopté par le constructeur du véhicule (ici direction à crémaillère), il agit sur la direction.
2. Simultanément, par le dispositif décrit fig. 1 et 2, il assure l'alimentation électrique du moteur d'assistance en mettant les paires de têtes de vis C/F ou D/E en contact avec les équerres de la roue B.

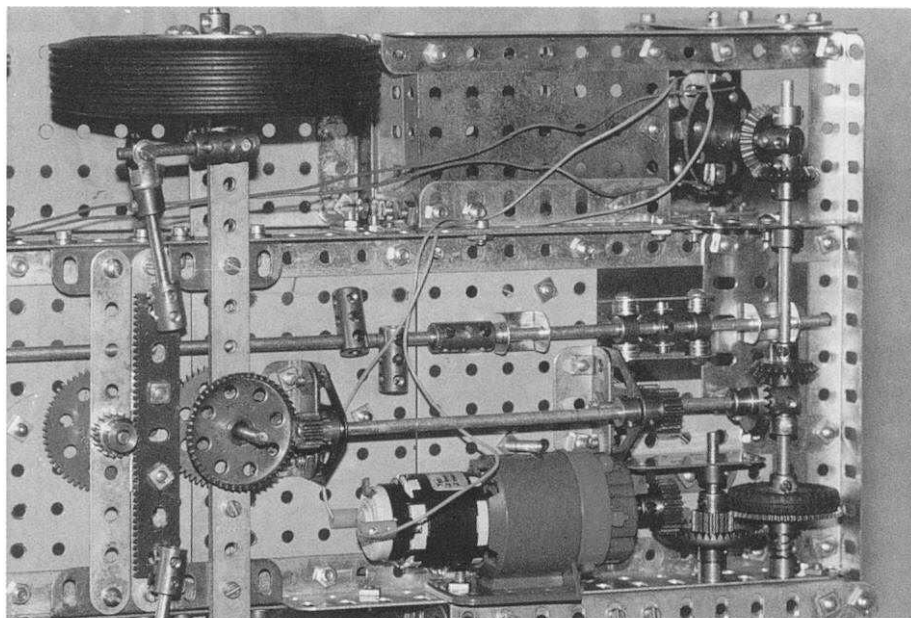
Le moteur, par une liaison et une démultiplication appropriées, agit lui aussi sur la direction. Prévoir dans cette liaison un limiteur de couple (par friction par exemple) pour ménager le moteur à l'arrivée en butée de la direction. Veiller à la polarité afin que le moteur agisse sur la direction dans le même sens que le volant.

Les deux équerres de la roue B doivent être disposées entre les têtes des vis C/D et E/F et ajustées de telle sorte qu'il y ait un point mort de non contact lorsque la direction n'est pas sollicitée et que, lorsque l'on agit sur le volant, elles assurent un bon contact avec les paires de vis C/F et D/E selon le sens de rotation. Les vis C,D,E et F peuvent aussi participer à cet ajustage si besoin est.

J'espère que le système proposé ci-dessus excitera l'imagination des amis du C.A.M. et que l'on verra d'autres solutions à ce problème.

Ça fera avancer le schmilblic !

J. Jermann, CAM 357



Réunion du Directoire

Étaient présents : Michael Adler, John Westwood, Paul Joachim (West London Meccano Society) Alan Curtis, Don G. Sawyer (trésorier) et Edouard Cleemann.

Il a été mentionné qu'avaient eu lieu deux réunions antérieures : en mai et en juin.

Il a été considéré que Meccano-France acceptait de manière tacite le nom de l'Association.

Pour les affiliations de clubs, il faut faire ressortir la différence avec les membres des clubs classiques : ce sera l'objet de développements dans le bulletin et/ou le magazine (ex. aide à la création/organisation de nouveaux clubs).

J'ai accepté de me charger à la demande de traduire des éléments en français (j'ai commencé en traduisant sur le champ le formulaire d'adhésion individuel).

Le point sur les finances : O.K. (288.75 £ en banque).

Relations avec M.W. Models : nécessité affirmée d'indépendance.

Enfin, l'idée d'un concours international de modèles est envisagée (problème du contrôle du fonctionnement : il est proposé une "inspection" sur place par des amateurs du pays)...

La 2ème partie de la réunion a consisté à préparer rapidement l'assemblée générale de l'après-midi.

Assemblée Générale

du vendredi 30 août 1991 à 17 h 30

Elle a eu lieu dans la grande salle d'exposition (pour la petite histoire, John Westwood m'a écrit en s'excusant du fait que je n'ai pas été convié sur l'estrade et... il m'a demandé la substance de mes deux interventions très applaudies, car son magnétophone n'avait pu les enregistrer) !

Le point 11 de l'ordre du jour était l'approbation du délégué du C.A.M. ce qui fut fait avec de chaleureux applaudissements.

Il Signore Luigi Bettello a été coopté au comité directeur (c'est le successeur de M. Servetti à la présidence des amateurs Italiens).

Cela a été l'occasion de présenter le nouveau Comité qui, si j'ai bien compris, n'est plus provisoire et dont je fais donc partie ainsi que M. Bettello.

Court exposé sur les groupes de travail existants, comme Automation et Robots (dont je fais partie) ou projeté (Historique avec Jim Gambie comme animateur).

M. Bettello a fait, en français, traduit au fur et à mesure par un de ses amis, une intervention très applaudie où il a exalté le futur du Meccano en insistant sur la Robotique et l'hydraulique.

Pour finir, je signalerai la présence discrète de Mr. Wright dans l'assemblée ; il a pris la parole à la fin pour dire qu'il projetait pour l'an prochain, lors de l'exposition annuelle, un lieu où des jeunes puissent s'initier au Meccano (idée mise en œuvre à Barcelone dès décembre 1987 sous les yeux ravis de M. Rebibo).

E. Cleemann

CAM 006

Délégué Officiel de notre Club

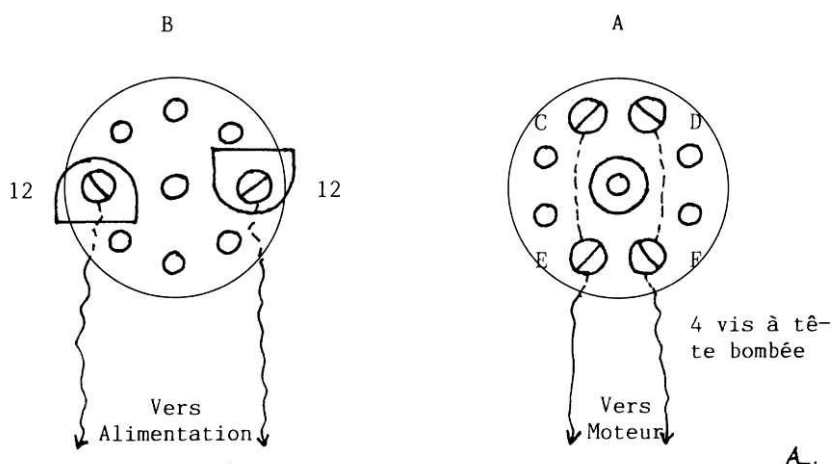
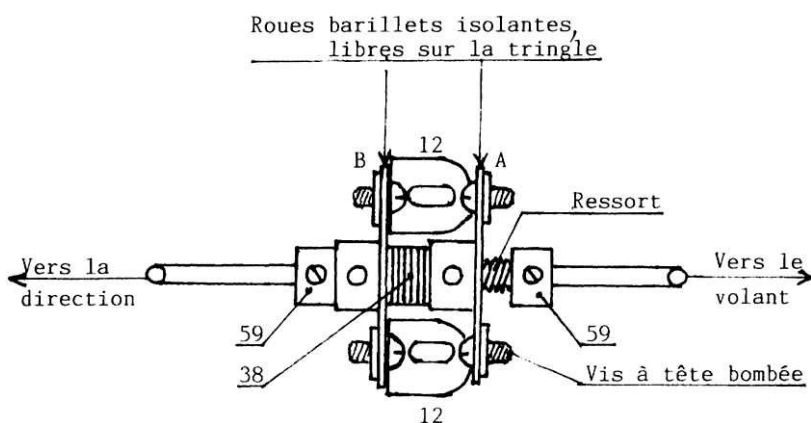
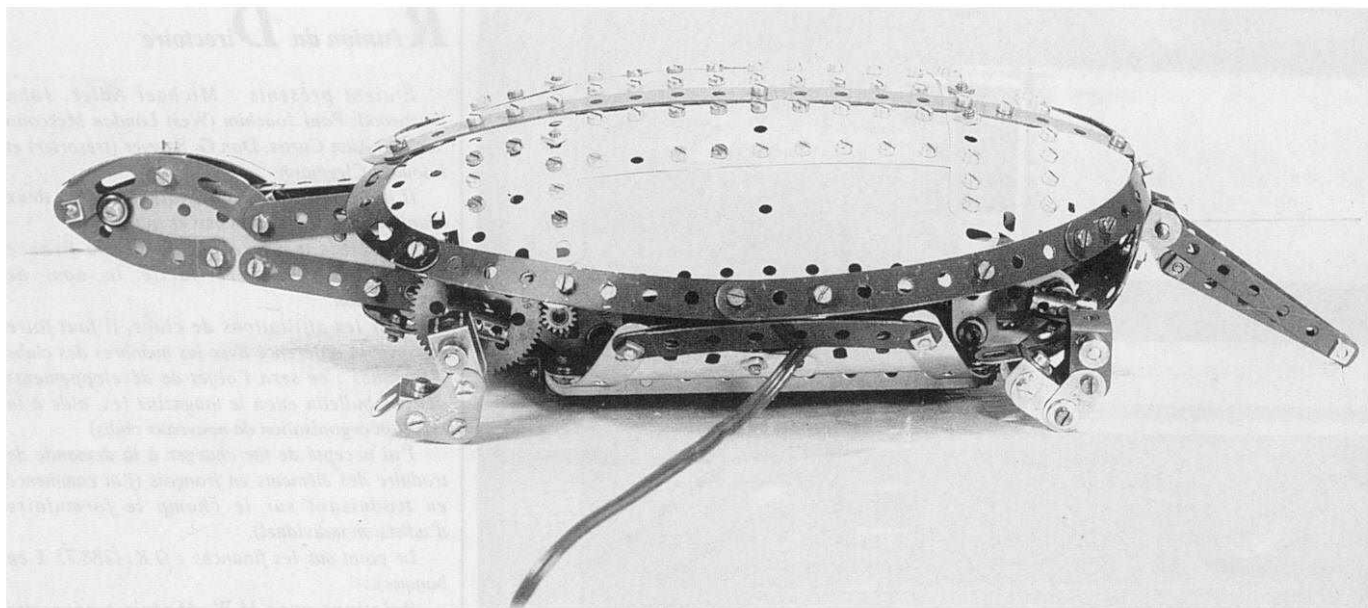


Figure 1



La roue B doit être immobilisée par un des trous libres sur la structure environnante

Tortue Meccano



A

Un beau modèle d'A. Konkoly

Réalisable avec la boîte n° 10
Animé par un moteur électrique E15R

Il n'est pas si simple que cela de construire une tortue animée à partir de pièces Meccano. Il faut développer un mécanisme d'avance du modèle simulant la manière dont se traîne une vraie tortue. La tête de l'animal vacille de gauche à droite et de haut en bas.

Instructions de montage

Nous commençons le modèle selon la figure A, avec à gauche la tête et à droite la queue de la tortue.

La base et le moteur : Photo D

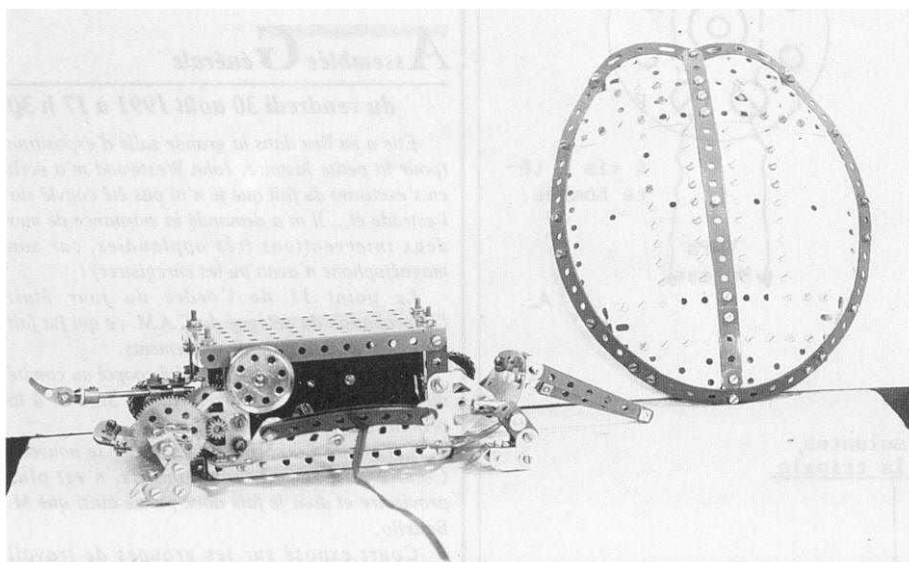
Nous fixons un moteur n° E 15 R. E1 sur une plaque à rebords n° 52. Nous fixons ce moteur sur la partie intérieure de la pièce n° 52, dans le troisième trou avec une tringle n° 16b. Photo B. Maintenant nous plaçons à l'extérieur des deux longs côtés et à l'extérieur des deux côtés courts, 2 cornières n° 9 et 2 cornières n° 9d. A l'intérieur, nous plaçons 4 bandes n° 4. Ainsi, nous obtenons un rebord extérieur qui tient en place les pièces de dessous. Nous montons 4 pièces n° 4 sur des embases triangulées plates n° 126a. Photos B et D. En dessous des embases n° 126a, sur le côté gauche, il y a 2 pièces n° 6 que nous fixons verticalement sur les embases triangulaires plates.

Le mécanisme de traction et les jambes

La transmission du mouvement se fait directement par une bande élastique sur la poulie à moyeu n° 21 qui est placée sur le :

- **Premier arbre en haut** : une tringle n° 16b avec pièce 59, pièce n° 38, moteur, pignon n° 25 qui s'engraine sur le :

- **Second arbre en dessous** : avec pièces n° 27, 17, 38, côté moteur, 38, 59, 26, 38, et côté moteur. Le pignon n° 26 passe l'énergie au :



B

Liste des pièces nécessaires

1 du n° 1a	2 du n° 52	1 du n° 18b	4 du n° 126a
4 du n° 4	16 du n° 59	1 du n° 21	2 du n° 133a
2 du n° 6	5 du n° 63	1 du n° 25	1 du n° 147c
5 du n° 5	5 du n° 89	1 du n° 26	1 du n° 166
2 du n° 8a	4 du n° 89a	1 du n° 26c	5 du n° 188
2 du n° 9	4 du n° 89b	1 du n° 27	2 du n° 189
14 du n° 10	6 du n° 90	1 du n° 27a	2 du n° 192
1 du n° 12	2 du n° 96	1 du n° 27d	6 du n° 200
1 du n° 12a	2 du n° 111a	10 du n° 11	7 du n° 215
5 du n° 12c	4 du n° 111c	4 du n° 11a	2 du n° 221
2 du n° 15b	1 du n° 111d	1 du n° 35	2 du n° 235a
1 du n° 16a	4 du n° 115a	192 du n° 37a	2 du n° 235b
3 du n° 16b	2 du n° 103d	183 du n° 37b	1 moteur élec-
1 du n° 17	1 du n° 128	55 du n° 38	trique E15R

- **Troisième arbre en dessous** : sur une tringle 16b, 126a, 6, 27a, 59, 38, 6, 126a, et 26c. Ce troisième arbre fait fonctionner les **pattes antérieures de la tortue** : pièces n° 63, 15b, 27d, 6, 6, 96 et 63. Les 2 pièces n° 63 doivent bien rester parallèles. A l'intérieur de leurs trous filetés sont vissées 2 chevilles filetées n° 115a. Avec la chaîne, nous passons le mouvement aux **pattes postérieures de la tortue** : pièces n° 63, 15b, 126a, 38, 38, 59 et 63. Les accouplements pour tringles n° 63 doivent être bien parallèles entre eux et avec les 2 autres accouplements pour tringles n° 63, sur les pattes antérieures. Nous vissons à nouveau sur ces pièces 2 chevilles filetées n° 115a. On doit s'assurer pour le positionnement de l'ensemble des chevilles filetées que, alors que les pattes sont comme sur la figure B, loin les unes des autres, à l'opposé comme sur la figure C, les pattes sont au plus proche les unes des autres.

Les quatre pattes pendent sur les 4 chevilles filetées n° 115a, entre 2 bagues d'arrêt n° 59.

Les pattes antérieures : 1 du support double n° 11a, 2 du n° 11, 133a, 2 du n° 10 et 1 du n° 12c.

Les pattes postérieures : 1 du n° 11a, 2 du n° 11, 4 du n° 10, et n° 12c.

Maintenant nous vérifions que nous avons bien réalisé le système permettant de grimper. Si tout va bien, huiler le mécanisme. Maintenant, nous boulonnons les 4 pièces n° 4 avec le :

Couvercle intérieur, avec lui le porteur de la tête et la tête : Photos B et D

Pièce n° 52, avec dessus 4 pièces 111c avec 4 rondelles n° 38 et écrous. En avant, une équerre 12a qui fixe en dessous une pièce n° 126. Photo D. Nous positionnons la pièce n° 12a par 2 pièces n° 59 avec une tringle n° 16a. Sur cette tringle est placée une chape d'articulation n° 166, supportant un cliquet sans moyeu n° 147c. Maintenant, nous montons, avec le couvercle intérieur, les 4 pièces n° 4. Le dessus du cliquet va maintenir :

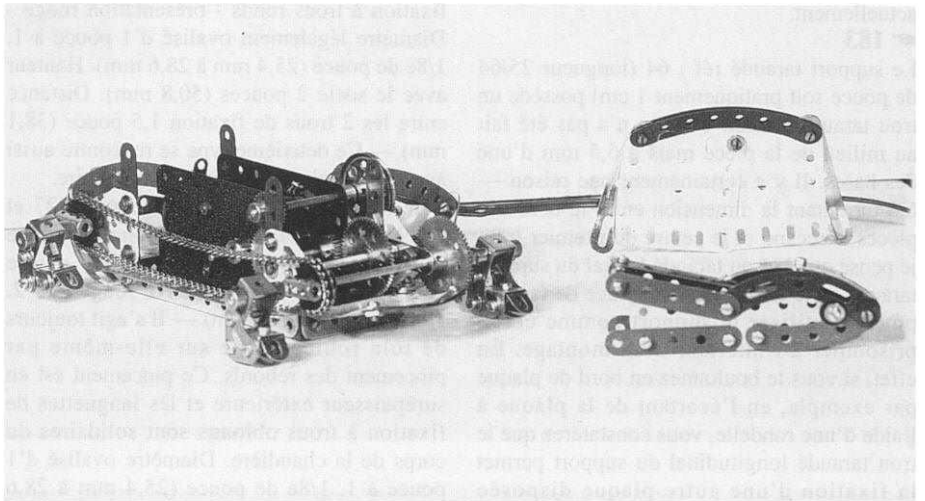
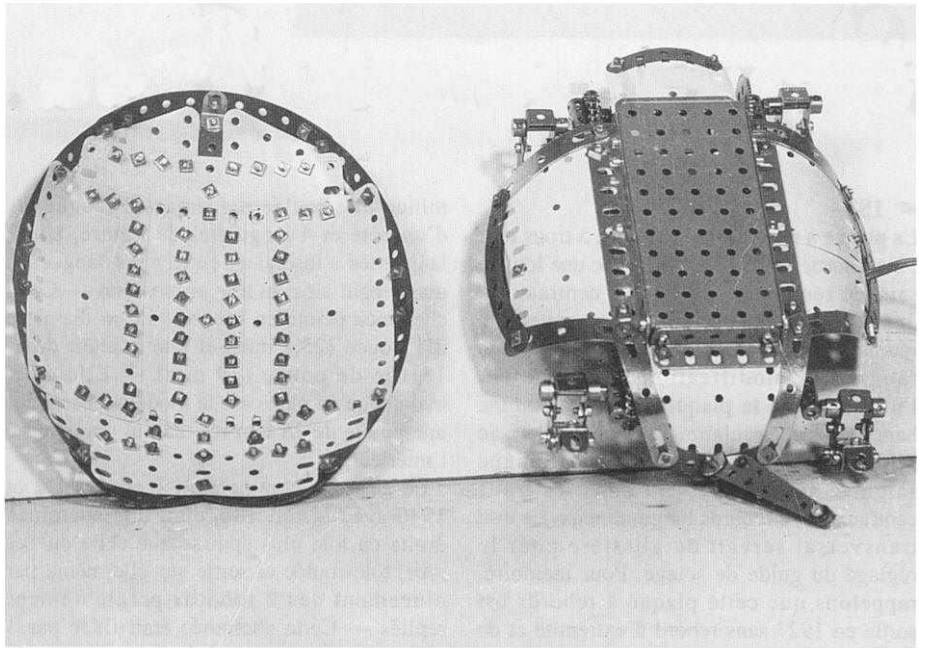
La tête

Deux poutrelles plates n° 103d, dessus 4 bandes n° 5, n° 111d, 1 du n° 63, sur lui à nouveau un n° 5, 1 du n° 11, 2 du n° 89a, sur l'un d'eux un n° 12, sur lui un n° 215, 2 du n° 90. A l'avant est le nez de la tortue : une pièce n° 111c et une n° 59. Ses yeux : 2 boulons + n° 38 à la place convenable. Nous devons tourner obliquement la pièce n° 11, comme elle est le centre d'une balance. Si nous plaçons la tête sur le sommet du cliquet, la tête doit être instable de droite à gauche, de haut en bas et vice-versa.

La partie supérieure (la carapace ?)

Photos A, B, C.

Nous construisons un cadre à partir d'une pièce n° 12c, une de 1a, 2 de 89. Nous plaçons maintenant dans ce cadre 4 pièces n° 189, 2 pièces n° 195, 4 pièces n° 188 et 2 pièces n° 221. Maintenant nous montons avec la partie supérieure, le couvercle intérieur sur 4 des pièces n° 111a avec 4 écrous.



D

La partie inférieure (de la carapace ?)

Photo C, partie de côté : photo E.

Deux pièces du n° 200, 2 du n° 215, et 2 du n° 89b.

Pièce sous le cou : 1 pièce n° 200 . Nous plions son extrémité à angle droit, le long de sa ligne de trous.

2 pièces n° 90 à la queue :

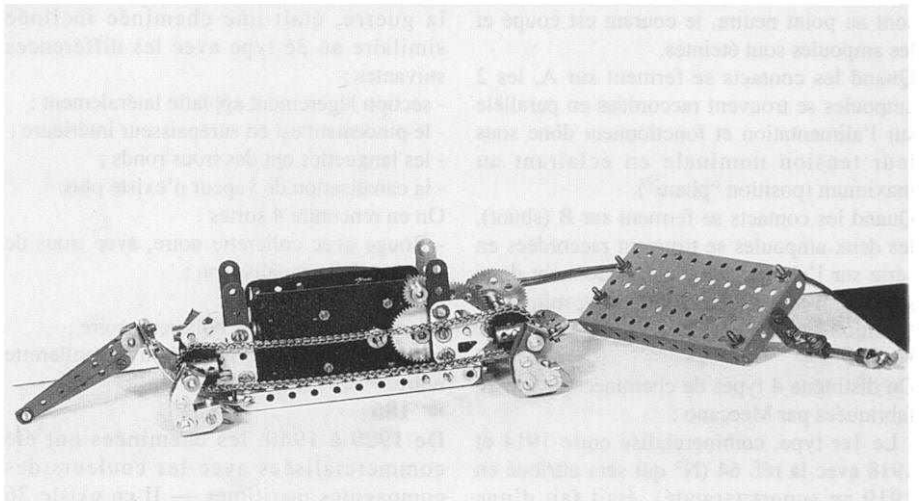
1 pièce n° 200, 2 pièces n° 215 et 2 pièces n° 90.

E

La queue : Photos A, B et C.

Une pièce n° 11, 2 pièces n° 10, 2 pièces n° 235a, 2 pièces n° 235b, 1 pièce n° 18b, en son milieu une pièce n° 35, 1 pièce n° 59, 111a, boulon, écrou et rondelle.

Nous pouvons maintenant faire fonctionner notre tortue. Sous 8 volts, le moteur entraîne déjà correctement. Les mouvements sont tout à fait réalistes de la manière dont une tortue avance.



Savez-vous Que...

182

La plaque à rebords de 11 trous x 5 trous réf : 52 est sortie de 1927 à 1933 avec une longue saignée réunissant les 5 trous centraux du 2ème rang et une ouverture transversale réunissant le trou central des 3ème et 4ème rangs. Ces modifications permettaient l'utilisation de la plaque à rebords comme banc de scie circulaire. La lame de la scie réf : 159 était introduite dans la longue saignée, son axe passant dans les trous centraux des 2 rebords longitudinaux. Le trou transversal servait de glissière pour le réglage du guide de sciage. Pour mémoire, rappelons que cette plaque à rebords est sortie en 1927 sans rebord d'extrémité et de 1928 à 1933 avec ses 4 rebords comme actuellement.

183

Le support taraudé réf : 64 (longueur 25/64 de pouce soit pratiquement 1 cm) possède un trou taraudé latéral. Ce trou n'a pas été fait au milieu de la pièce mais à 6,5 mm d'une des bases. Il y a certainement une raison — 6,5 mm étant la dimension entre le bord des pièces Meccano et le centre du premier trou, je pense que le trou taraudé latéral du support taraudé a été exécuté à cette place de façon à pouvoir utiliser le support comme écrou prisonnier à l'intérieur d'un montage. En effet, si vous le boulonnez en bord de plaque par exemple, en l'écartant de la plaque à l'aide d'une rondelle, vous constaterez que le trou taraudé longitudinal du support permet la fixation d'une autre plaque disposée perpendiculairement et bord à bord avec la première. Ce dispositif est utilisé quand on veut construire un volume quelconque entièrement fermé, en pièces Meccano.

184

Pour installer un dispositif d'éclairage phare/code sur un modèle de véhicule, il suffit d'utiliser un inverseur bipolaire à point neutre et de le raccorder suivant le schéma ci-après en n'oubliant pas de mettre en place le shunt B.

Quand les contacts de l'inverseur bipolaire sont au point neutre, le courant est coupé et les ampoules sont éteintes.

Quand les contacts se ferment sur A, les 2 ampoules se trouvent raccordées en parallèle sur l'alimentation et fonctionnent donc sous leur tension nominale en éclairant au maximum (position "phare").

Quand les contacts se ferment sur B (shunt), les deux ampoules se trouvent raccordées en série sur l'alimentation et fonctionnent donc sous demi-tension en éclairant au minimum (position "code").

185

On distingue 4 types de cheminées de navire fabriquées par Meccano :

- Le 1er type, commercialisé entre 1914 et 1918 avec la réf. 64 (N° qui sera attribué en 1919 au support taraudé), était fait d'une

mince tôle roulée présentant 3 languettes d'un côté et 4 languettes de l'autre. Les 3 languettes s'inséraient entre les 4 languettes maintenant ainsi la tôle en position — Cette cheminée peinte en rouge avait un diamètre d'1 pouce (25,4 mm) et une hauteur de 1. 15/16e de pouce (49 mm) — Elle était maintenue en place sur le modèle en coiffant une poulie de 25 mm réf. 22 qui coulissait à l'intérieur.

- Le 2e type, commercialisé entre 1922 et 1940 avec la réf. 138, était une cheminée droite en tôle plus épaisse que celle du 1er type, tôle roulée et sertie sur elle-même par pincement des 2 rebords préalablement repliés — Cette cheminée était fixée par 3 ergots au socle équipé de 2 languettes de fixation à trous ronds - présentation rouge - Diamètre légèrement ovalisé d'1 pouce à 1. 1/8e de pouce (25,4 mm à 28,6 mm). Hauteur avec le socle 2 pouces (50,8 mm). Distance entre les 2 trous de fixation 1,5 pouce (38,1 mm) — Ce deuxième type se rencontre aussi avec une section pratiquement circulaire.

- Le 3e type, commercialisé entre 1927 et 1929 avec la réf. 138a, était une cheminée inclinée (type Cunard), équipée d'une canalisation de vapeur fictive longue de 2. 1/8e de pouce (53,6 mm) — Il s'agit toujours de tôle roulée sertie sur elle-même par pincement des rebords. Ce pincement est en surépaisseur extérieure et les languettes de fixation à trous oblongs sont solidaires du corps de la chaudière. Diamètre ovalisé d'1 pouce à 1. 1/8e de pouce (25,4 mm à 28,6 mm). Hauteur avant 2. 5/32e de pouce (54,8 mm), hauteur arrière 2 pouces (50,8 mm). Distance standard possible entre les 2 trous oblongs de fixation 2 pouces (50,8 mm). Présentation rouge avec collerette noire, haute de 1/2 pouce (17,2 mm). Canalisation de vapeur peinte en noir — Cette cheminée réf. 138a sera renumérotée 138h à partir de 1929 dans la série des 26 cheminées, décorées aux couleurs des compagnies maritimes dont je reparlerai plus loin.

- Le 4e et dernier type, commercialisé après la guerre, était une cheminée inclinée similaire au 3e type avec les différences suivantes :

- section légèrement aplatie latéralement ;
- le pincement est en surépaisseur intérieure ;
- les languettes ont des trous ronds ;
- la canalisation de vapeur n'existe plus.

On en rencontre 4 sortes :

- Rouge avec collerette noire, avec trous de fixation de la canalisation ;
- La même sans trou ;
- la même sans trou ni collerette noire ;
- la même en jaune Anglais avec collerette noire.

186

De 1929 à 1940, les cheminées ont été commercialisées avec les couleurs des compagnies maritimes — Il en existe 26

différentes, toutes du 3e type — En voici la description, à partir du sommet :

138A - Collerette noire. Rouge avec 3 cercles noirs.

138B - Collerette noire. Rouge avec 2 cercles noirs.

138C - Collerette noire. Bande rouge entre 2 bandes blanches. Base noire

138D - Collerette noire. Base blanche. Base rouge

138E - Totalement noire.

138F - Collerette noire. Bleu gris

138G - Collerette noire. Chamois

138H - Collerette noire. Rouge (ex 138a)

138I - Collerette chamois. Bande blanche entre 2 bandes vertes. Base chamois

138J - Collerette noire. Bande blanche. Base marron

138K - Collerette noire. Large bande blanche. Base gris-bleu

138L - Collerette noire. Bande orange. Bande noire. Base orange

138M - Collerette noire. Bande blanche. Base rouge

138N - Collerette noire. Blanc

138O - Totalement noire avec 2 cercles blancs

138P - Collerette noire. Bande noire entre 2 bandes blanches. Base rouge

138Q - Totalement noire avec 2 larges cercles rouges

138R - Collerette noire. Large bande jaune. Bandes rouge et noire. Base jaune

138S - Collerette noire. Rouge avec un cercle noir

138T - Totalement jaune sable

138U - Collerette noire. Large bande jaune entre 2 bandes rouges. Base noire

138V - Collerette noire. Bande bleu-gris. Base blanche. Base bleu-gris

138W - Collerette noire. Large bande blanche. Base noire

138X - Collerette noire. Rose

138Y - Collerette noire. Large bande rouge cercle noir. Très large bande rouge base noire

138Z - Collerette noire. Vert sombre

187

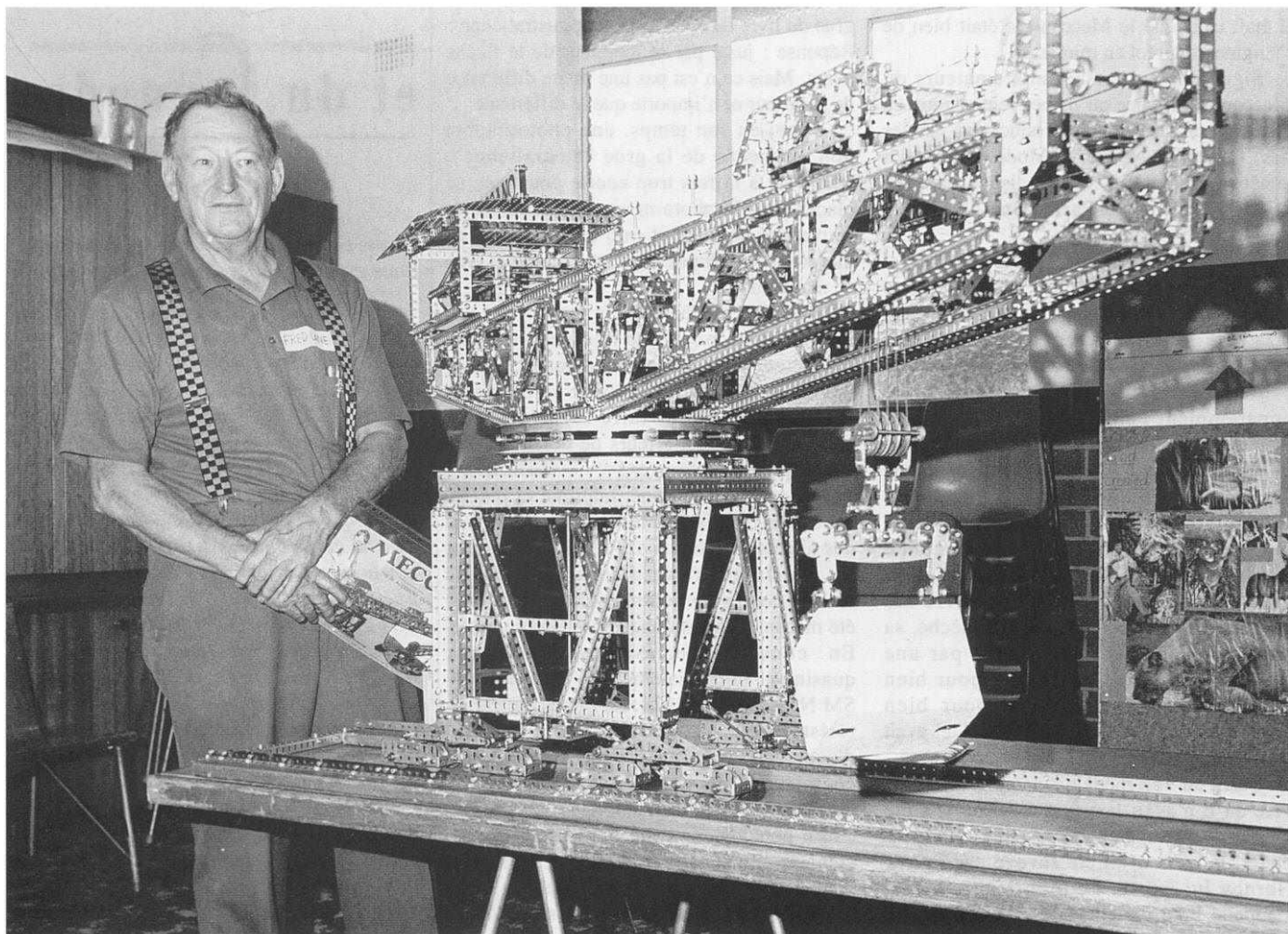
On peut faire de nombreux types de roulements à billes (voir S.V.Q. 14-65-66-67-101-102-105-106-118-141). En voici un autre que je considère comme un des plus beaux qu'on puisse réaliser en Meccano :

Enfilez 8 boulons de 19 mm réf. 111 dans une bande circulaire réf. 145 en les répartissant au mieux. Si vous voulez une répartition équidistante, utilisez alors 11 boulons. Posez la bande circulaire sur une surface plate, la partie filetée des boulons tournée vers le haut. Sur chacun des boulons, disposez dans l'ordre une rondelle, une bague d'avion réf. 59a et une seconde rondelle (utilisez des belles rondelles actuelles dont l'épaisseur est de 12/10e de mm).

Suite page 15

Libres Propos

au sujet d'une grue géante emblématique



Dans le courant de l'été, notre ami G. Mongodin adressait à la rédaction un courrier assez surprenant concernant la "Mythique grue géante" à poser les blocs de ciment. Quelques semaines plus tard arrivait une lettre d'un certain honorable J.M.V. Head de Londres, écrite en français, et relatant l'article paru dans le "Meccanoman's Newsmag" de juillet 1991 et dont il est l'auteur. Cette lettre complète d'une façon très intéressante l'article de G. Mongodin que vous allez trouver ci-après. La place manque pour reproduire l'article de "M.N." mais vous pouvez acheter le numéro de juillet, si vous le désirez. Nos amis J. Estève ou B. Maillot pourront certainement vous le procurer. Place à G. Mongodin.

Votre Mythique Grue Géante, rien qu'un superbe photo-montage ?

«Comment peut-on prétendre, en 1991, que la fameuse grue Meccano n'est en fait qu'un photo-montage remarquablement réalisé ? Bien sûr, la flèche est vraiment très longue ce qui exigerait un très lourd contrepoids (peut être 6 kgs). Quant au chemin de roulement circulaire (16 pièces Meccano n° 119), il paraît bien frêle pour supporter en rotation toute cette massive superstructure.

L'aspect est toutefois si plaisant en page de couverture du "Livre des Nouveaux Modèles 1928", que le mieux serait encore de simplement continuer à rêver devant cette belle réalisation supposée métallique. Mais, dès que les Anglo-Saxons estiment qu'il n'y a jamais eu à Liverpool aucune réalisation entière de la grue en pièces Meccano, cela mérite d'être regardé de plus près. Ce qui est passionnant, c'est que chacun peut se faire sa

propre opinion, à partir des quelques éléments suivants, amplement détaillés récemment dans "The Meccanoman's Newsmag" n° 58, novembre 1990 et n° 60, juillet 1991 :

1928 fut pour Meccano l'année d'une brillante réussite publicitaire dont l'impact se fait encore ressentir aujourd'hui. Cete année-là, en effet, était publié en Grande-Bretagne et en France, le premier "Livre des

Nouveaux Modèles", avec, en page de couverture, un modèle impressionnant, en Meccano, d'une grue géante à poser des blocs de béton.

Non seulement la grue était d'une grande élégance, mais on pouvait, de surcroît, comparer la flèche de cette grue Meccano, avec celle d'une grue réelle, présentée en macaron, au centre de la page de couverture : il était clair que le Meccano, c'était bien de l'Engineering réel en miniature !

Signalons en passant aux amateurs du Meccano en France qu'ils peuvent encore, en 1991, se procurer des reproductions neuves des "Livres des Nouveaux Modèles" pour les années 1928 et 1929. C'est disponible chez "Central Trains" à Paris pour 55 Francs pièce.

La qualité de l'image est telle que l'on est tenté d'y regarder de plus près avec une bonne loupe. On constate alors une grande bizarrerie : l'infrastructure carrée de la tour ainsi que le chemin de roulement circulaire proviennent d'une photographie apparemment non retouchée. Quant à la flèche, à la toiture de la cabine et au chariot, un important travail de retouche artistique s'y trouve rajouté. La partie gauche du photo-montage aurait donc bien appartenu à un vrai modèle "inconnu" conçu spécialement pour aider à la création artistique de la couverture du "Livre des Nouveaux Modèles". Quant à la flèche, sa longueur aurait été augmentée par une importante reprise artistique, pour bien cadrer avec le macaron et pour bien ressembler à la grue du macaron. Si tel avait été le but, le résultat était brillant.

Quant au vrai modèle "inconnu", il se révèle qu'il n'avait jamais été perdu. Il a été localisé, sans supercherie possible, aux Antipodes, là où il avait été envoyé par Franck Hornby lui-même. Le propriétaire actuel s'appelle Fred Lane et il est Australien. M. Lane s'acharne depuis 1989, à détruire la crédibilité de son objet de Collection, en le démontant et en le remettant à neuf, pièce par pièce. Résultat : il n'est plus possible, par exemple, de comparer la tour carrée d'infrastructure de sa grue, avec la partie correspondante du photo-montage de 1928.

Reprenons tout de même la saga de la grue exilée : fin des années 20, début des années 30, on ne sait pas trop, la grue fut expédiée de Liverpool vers l'Australie. Elle fut placée en présentation statique, dans le hall d'exposition du distributeur Meccano, E.G. Page & Co. Comme sort final pour un modèle unique, c'était plutôt inhabituel.

Le temps passa et, en 1964, la grue était toujours dans le même bâtiment, mais sous une table de tennis de table qui portait un réseau de trains Hornby-Dublo. Elle fut remarquée par un propriétaire de magasin de modélisme qui l'emprunta. La grue fut séparée en quelques éléments principaux et mise à bouillir dans un chaudron... Bien propre, la grue fut peinte en couleur argent, apparemment au pistolet. Elle fut ainsi utilisée comme modèle statique de vitrine. Après l'exposition, elle fut retournée chez E.G. Page & Co.

En 1968, la grue fut achetée par le Docteur Peter Rollason, un membre du Club Australien Meccano. Enfin, en septembre 1989, Fred Lane a acheté le modèle et il s'emploie à lui redonner l'aspect du neuf. La grue a été présentée à l'exposition annuelle du Club Meccano Australien le 21 avril 1990.

Reste à dire en quoi sont différentes la grue du livre de 1928 et la grue australienne : Réponse : juste par la longueur de la flèche avant. Mais ce n'est pas une petite différence de longueur ni n'importe quelle différence.

Donc, en son temps, une photographie non retouchée de la grue "australienne", aurait été à la fois trop courte pour bien se placer dans le photo-montage général de la couverture de 1928 et trop courte pour bien montrer la similitude avec la photo de la grue en macaron.

Maquiller la flèche de la grue ne fut pas un problème pour une équipe d'artistes compétents. On ne leur demandait pas un travail irréprochable et ils ne se privèrent d'ailleurs pas pour faire localement de nombreuses petites erreurs de dessin. A vos loupes pour les retrouver !

Le tout étant terminé, imprimé et publié, le résultat se révéla un succès total auprès des clients du Meccano. Restait à empêcher les constructeurs de grands modèles, de réaliser cette grue qui, manifestement, aurait été mécaniquement dangereusement instable. En conséquence, Meccano présenta quasiment immédiatement le Supermodèle SM N° 4, en août 1928. La principale caractéristique de ce modèle bien connu est d'avoir une flèche relativement courte et bien équilibrée. Mais ce n'est vraiment pas une grue qui frappe l'imagination.

En conclusion, voici donc les quelques éléments illustrés à examiner de très près, pour se faire son opinion personnelle :

1°) Un exemplaire du livre des nouveaux modèles, 1928 ou 1929, anglais ou français (page de couverture).

2°) The Meccanoman's Newsmag - n° 58 - novembre 1990, page 2. On y voit la grue de Fred Lane. C'est disponible chez MW Models à Henley on Thames. Jean-Max Estève pourra vous procurer cette revue.

3°) The Meccano System par Bert Love - page 152 - Mêmes sources que ci-dessus pour se le procurer. La page 152 est la reproduction de la page de couverture du manuel d'instructions pour les boîtes F à L anglaises, années 1935/1936. La fameuse grue de 1928 y est maintenant affublée d'un chemin de roulement "approximatif" genre n° 167. Les bogies du portique sont maintenant réduits de 8 à 4, par quelques coups de crayon.

Il est parfaitement impossible de nier là, un truquage majeur, d'ailleurs fort mal réussi avec son déplacement latéral du macaron et l'arrivée d'un jeune Anglais sur la partie gauche du photo-montage. Puisque l'on faisait de pareils travaux "artistiques" à Liverpool en 1935, on peut aisément admettre que l'on en faisait d'autres, du même style en 1928, mais infiniment plus plaisants.

G.M.

Nouvelles d'Australie et du Canada, via les U.S.A.

D'une correspondance de Keit Cameron
nous extrayons les passages suivants :

...«Ci-joint, 2 photos prises à l'Exposition de Toronto du Club Meccano canadien (novembre 1990) par Bill Mair. Vous pouvez voir qu'ils aiment beaucoup les modèles de grandes dimensions ! Récemment Jerry Dubois a passé 3 semaines en Nouvelle-Zélande et Australie, visitant là-bas maints Meccanomen et a écrit un long récit de ses intéressantes constatations. Et quelles constatations étaient-ce !! En Australie, de nombreux Meccanomen ne démontent jamais un modèle ! Ils achètent encore plus de pièces Meccano et les utilisent — sous-entendu pour construire de nouveaux modèles —¹ Comment peuvent-ils avoir les moyens de faire cela ? Le Meccano est fabriqué par l'un de ces Meccanomen ! Maintenant, je sais — après avoir lu la lettre de Jerry — pourquoi cela s'appelle "Downunder" ² — un sobriquet commun en Australie — C'est l'importance essentielle du Meccano qui, à lui seul, conserve cette façon de voir.

Il a été conduit à acquérir un énorme amas — de connaissances — au cours de ces seules 3 semaines. Je peux bien imaginer que le temps au loin doit paraître plus long. Il a certainement rencontré les plus fins modélistes dans le genre... Je peux imaginer facilement des amis Britanniques hautement sûrs de leurs opinions, horrifiés à l'idée d'utiliser tant de pièces non authentiques. Et pourtant la vraie situation du "downunder" l'oblige à agir ainsi.

J'ai, moi aussi, été pris d'un grand dégoût, lors du démontage de mes modèles. J'ai une approche quelle que peu différente, en partie parce que je manque de place — et le fait de ne pas aimer les ranger sans nécessité — et surtout parce que je désire décrire le modèle de telle sorte que je le démonte pour en faire des reproductions partielles, afin de rédiger des notices de montage.

Puis, que dois-je faire ensuite, le reconstruire ? Non, je prépare un autre modèle !»...

Keit Cameron

1. : N.d.I.R.

2. : Le traducteur pense que l'équivalent français pourrait être "ci-dessous" comme aurait dit mon grand-père...

Positionnez au centre de la bande circulaire une poulie de 150 mm réf. 19c, moyeu tourné vers le haut. Pour permettre la mise en place des billes, la poulie de 150 mm sera provisoirement relevée en la posant sur une pile de 6 plaques 5 trous x 5 trous réf. 72.

Ensuite, disposez délicatement dans la gorge de la poulie 52 billes réf. 168d.

Coiffez l'ensemble à l'aide d'une seconde bande circulaire réf. 145 en l'enfilant sur les boulons. Disposez les 8 ou 11 écrous et serrez énergiquement.

Vous avez obtenu un superbe roulement à billes de grande taille, très souple et qui tourne sans jeu. Ce montage peut aisément être utilisé avec de lourdes superstructures.

188

Avant la fameuse machine à vapeur de 1929, Meccano avait commercialisé, en 1914, un

moteur vertical à vapeur ayant les caractéristiques suivantes :

Chaudière en cuivre patiné bleu acier d'un diamètre de 6,5 cm et d'une hauteur de 8,5 cm. Cylindre fixe. Excentrique à renversement. Niveau d'eau. Sifflet. Soupape de sûreté. Socle en fonte. Armature et garnitures nickelées d'un fini soigné. Toutes pièces éprouvées et garanties. Hauteur totale de la machine : 33 cm. Prix de vente : 18 Francs.

189

A cette même époque, étaient également vendues :

- Une scie circulaire munie à sa base de perforations du système (8 trous) et destinée à être entraînée par un moteur Meccano.

Prix : 3,75 Francs.

- Une baratte fonctionnelle, entraînée par manivelle et courroie. Prix : 5 Francs.

Le Carnet du C.A.M.

Jean-Jacques Santin, CAM 170, nous fait part de son mariage avec Patricia Planka, le 21/09 à Roissy-en-Brie. Toutes nos félicitations aux "novis" !

Valérie et Stéphane nous annoncent gentiment la nouvelle adresse de "Meccano-Erector" à New-York : 888 Seventh Avenue, NY 10106 Tél. (212) 397-0711

Revue de Presse

Le secrétariat a reçu :

Meccano Nieuws n° Automne 1991 ; Other Systems Newsletter n° 5 Octobre 1991 et Constructor Quarterly n° 13 Septembre 1991.

Pensez dès à présent à régler au trésorier votre cotisation 1992: 40 F et votre abonnement au Magazine : 130 F. Merci !

Nouvelles des U.S.A.



New-York, le 26 Juin 91

Nous avons déménagé !
 Merci de bien vouloir utiliser notre nouvelle
 adresse ... Nous usons toujours

888 Seventh Avenue
 Tél. : (212) 397-0711



New York, NY 10106
 Fax : (212) 397-0548

avec beaucoup d'intérêt tout ce qui
 vient du "Club des Amis du Meccano" !

Cordialement.

Meccano Inc USA.
 Valérie et Stéphane.

Exposition Béziers 1991

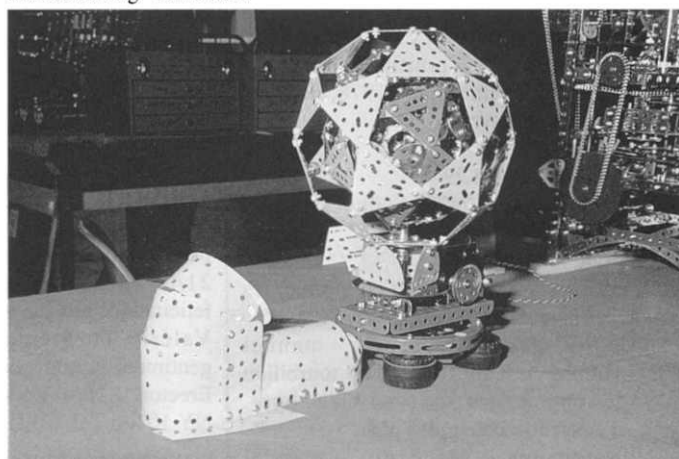
(Suite et fin)



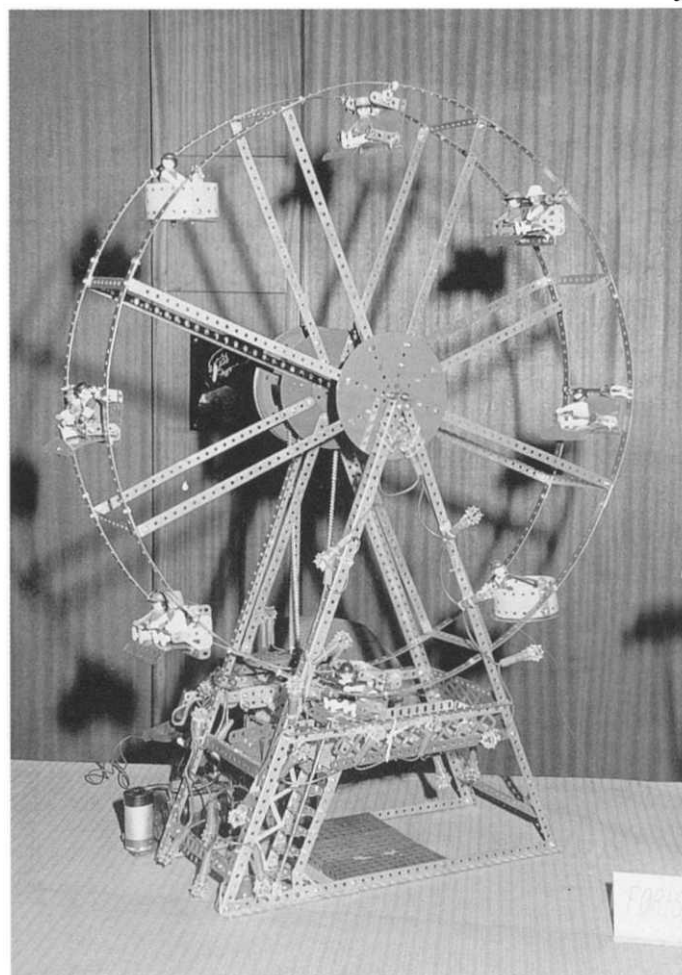
1

Voici — enfin ! — les réalisations exposées à Béziers que nous n'avions pas pu présenter jusqu'alors, en raison de l'abondance de la matière.

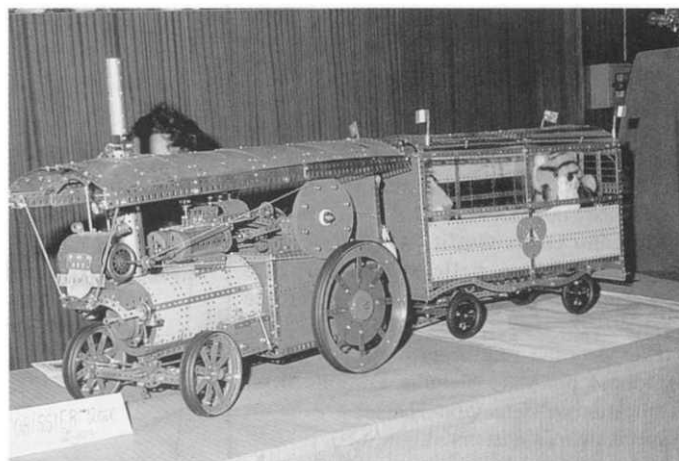
- 1 : "Mécanisme ne servant à rien", J.M. Esteve.
- 2 : Sphères typiques. L. Fleck - CAM 114.
- 3, 4, 5 : "La fête foraine". V. Forissier - CAM 574.
- 6 : Bus anglais. L. Fouqué - CAM 129.
- 7 : Vue d'ensemble de la réalisation de Cl. Gobeze - CAM 72.
- 8 : Pont type PLM. P. Jaillot - CAM 725.
- 9, 10 : Le "Petit tracteur" et vue d'ensemble de la réalisation de J. Lafarge - CAM 229.
- 11 : Locomotive 130 "Mogul", J.J. Mordini - CAM 95.
- 12 : Modèle inspiré de l'affiche du "Mondial de l'automobile", M. Rebischung - CAM 263.



2



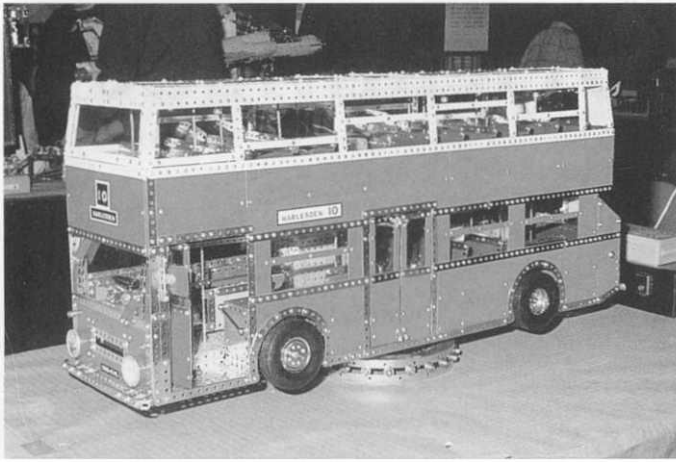
3



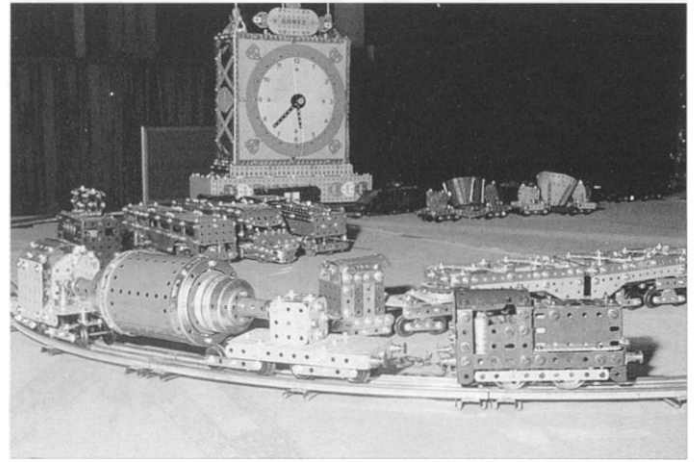
4



5



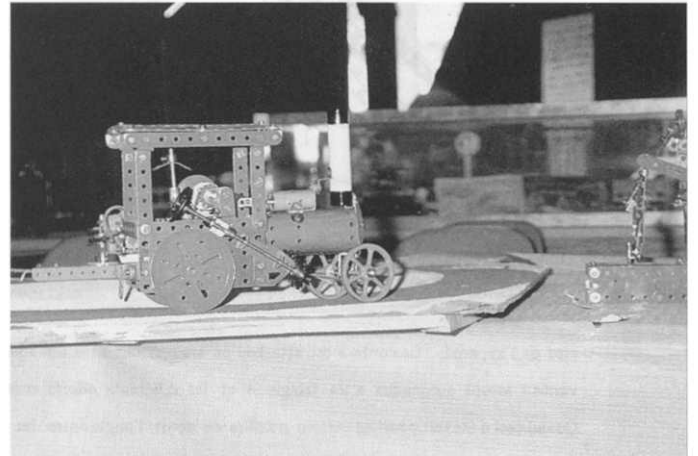
6



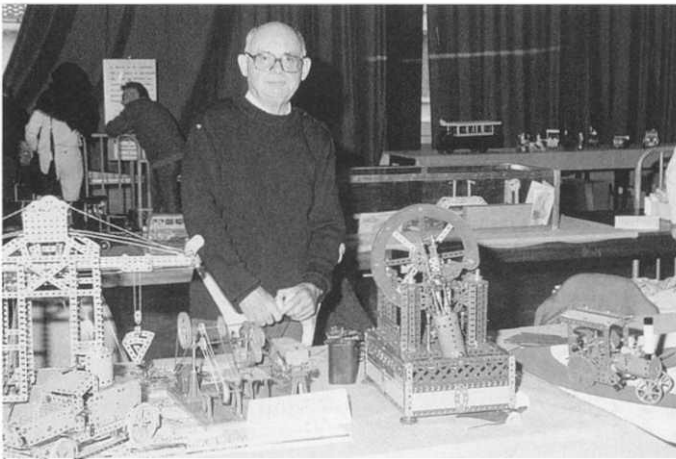
7



8



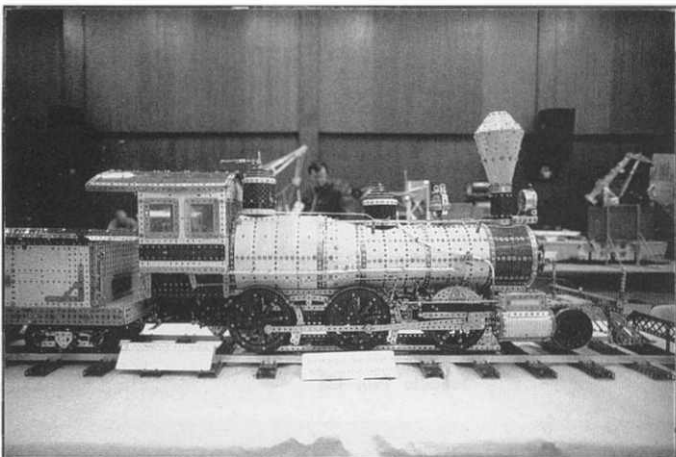
9



10



12

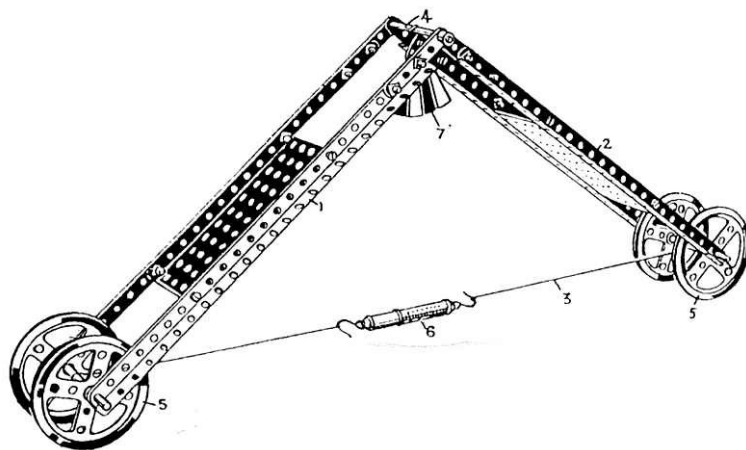


11

Le Meccano Scientifique

(Suite et fin)

Modèle No. 426 Ferme de Toiture



Ceci est un appareil pour déterminer les résistances dans une ferme de toiture. Les matériaux dans les cornières inclinées 1 et 2, d'une charpente quelconque, sont en compression, mais le tirant représenté par la corde 3 est en tension, c'est-à-dire qu'il y a traction de chaque côté. Dans une ferme comme celle ci-contre, les membres compressés sont donc de nature rigide afin d'éviter le fléchissement, mais le tirant 3 étant en tension, ne pourrait fléchir d'aucune façon ; il est fait ordinairement d'une simple barre ou tringle. Les 2 membres compressés sont réunis et pivotés par une tringle 4 et les grandes roues 5 sont montées au

pied de l'appareil. La corde 3 est attachée en travers des axes des roues 5 et un dynamomètre 6 enregistrera la traction produite. Des poids variés 7 seront suspendus à la tringle 4 et les différents efforts enregistrés par le dynamomètre 6 seront notés, et leurs résultats catalogués. Quand ceci a été fait pour un certain nombre de poids, l'angle entre les cornières compressées 1 et 2 sera changé en allongeant ou en raccourcissant la corde 3 et on pourra avec différents poids 7 procéder à de nouvelles expériences et en cataloguer les résultats.

1908 - 1916 — 3^e partie — Archives J. Berrié - CAM 115

Ferme de Toiture (Suite)

On remarquera que le même poids 7 donne une lecture tout-à-fait différente pour l'effort dans le tirant 3 quand l'angle des cornières 1 et 2 de la ferme est modifié. Suivent les résultats d'une série d'expérience :—

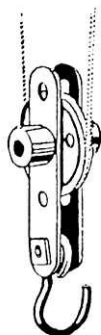
Poids sur la ferme	Effort sur le tirant
100 grammes	40 grammes
200 „	80 „
300 „	120 „

En vue de cette expérience, les pièces Meccano suivantes peuvent servir comme poids supplémentaires :—

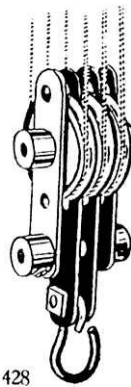
Equerre ou support plat	= 1 gr. 1
Bande perforée de 6 cm.	= 4 „ 35
„ „ 14 „	= 10 „

Avant de commencer l'expérience, nous recommandons de prendre grand soin de voir si toutes les pièces de l'appareil sont bien huilées et travaillent sans frottement anormal.

Modèles de Poulies Mouflées



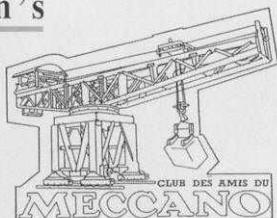
Modèle No. 427



Modèle No. 428

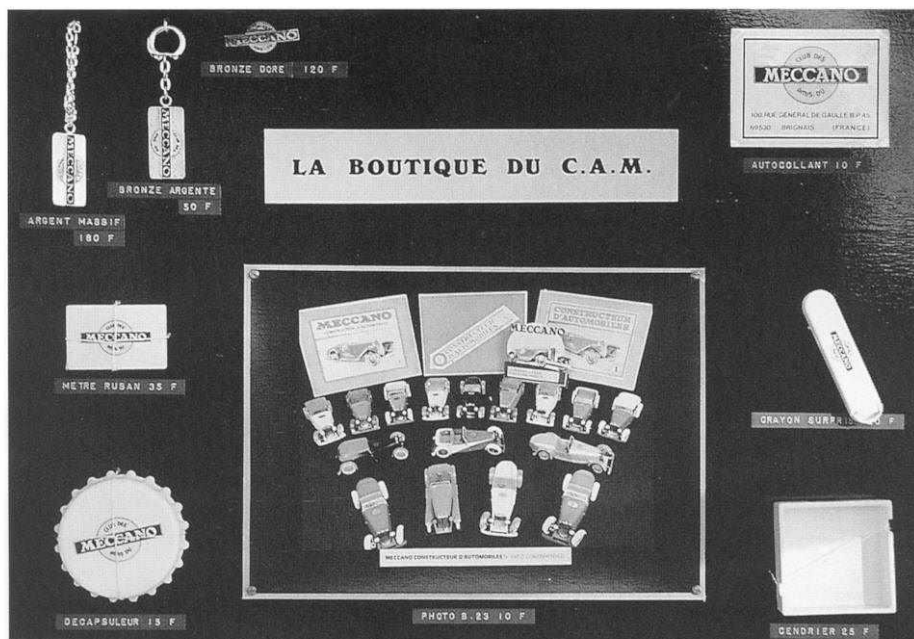
Pour les Fêtes, la Boutique du CAM est à votre service

Pin's



Devant l'importance des demandes, il vous est précisé que celles-ci seront honorées dans l'ordre chronologique de leur réception, accompagnées d'un chèque à l'ordre du CAM de 35 F + 20 F pour emballage et port en recommandé. Toutes les commandes concernant la "Boutique du CAM" doivent être adressées au Trésorier.

Les commandes, quelles qu'elles soient, reçues sans chèque, ne seront pas honorées.



Dernière Minute

Madame Meccano vous fait savoir que les derniers moteurs 6 vitesses ne sont plus à Calais, mais se trouvent chez Central-Trains au prix de 560 F + 40 F de port recommandé.

Dépêchez-vous, il n'y en aura pas pour tout le monde !

Nomenclature des Documents d'instructions

Tome 1

Le succès qu'obtient cet ouvrage et les touchants compliments que vous nous en adressez - dont nous vous remercions - nous autorisent à vous annoncer que le programme prévu sera poursuivi... Le tome 2, qui traitera les documents d'instructions édités de 1946 à nos jours (il n'y a pas eu d'éditions en France en 1943-1944 et 1945), verra donc le jour mais sa réalisation toute aussi complexe que l'a été celle du précédent, ne nous permet cependant pas de vous en fixer actuellement la date de parution.

Ce premier tome a manifestement incité ses lecteurs à enrichir ses différentes rubriques comme en témoignent les corrections et additions que nous portons ci-dessous à votre attention. Elles ne constituent qu'une fraction des précieux renseignements reçus tenant compte de la place dont nous disposons dans ce numéro pour les communiquer. La suite sera traitée dans le magazine du CAM n° 38. Nous remercions MM. A. Barbe, M. Banti, L. Fouque, P. Jaillot, P. Moreau, A. Querquelin et E. Tiret qui sont à l'origine de ces observations et renseignements.

Première liste de renseignements à reporter sur la Nomenclature en votre possession en attendant la parution des feuilles de mise à jour.

1. Corrections

- page 34 : Certains tirages ayant échappé à cette correction, il convient de remplacer les références 1/11 par 2/11, 1/12 par 2/12 et 1/13 par 2/13.
- page 38 : Manuel CAM 1/14 : il est indiqué : Impression : Couverture et intérieur bleu sur blanc. Il convient de corriger comme suit : Impression Couverture : bleu sur blanc - Intérieur noir sur blanc. Numérotation des modèles de 1 à 40.
- page 71 : Manuel CAM 3/27 : les pages sont numérotées de 3 à 18 et non pas de 3 à 16.
- page 80 : Feuille CAM 2/31 : Celle-ci est au type E et non au type C.
- page 80 : Manuel CAM 3/31 : La numérotation des modèles est la suivante : 001 à 00189 et non 001 à 00187.
- page 81 : Manuel CAM 6/31 : Il s'avère que ce manuel est destiné à la Belgique et doit être soustrait de ce fait de ce Tome. En conséquence, le manuel CAM 7/31 prend le numéro 6/31 et le 8/31 devient le 7/31.

2. Renseignements complémentaires

- page 57 : Manuel CAM 1/22 : Ce manuel est au type B et non A. L'impression en rouge ne concerne pas seulement le mot Meccano mais également les deux garçonnetts. Pages numérotées de 3 à 18. Numérotation des modèles : 1 à 70.
- page 87 : Manuel CAM 6/33 : Format : 17 x 25 cms. Prix 4,75 F.
- page 88 : Manuel CAM 9/33 : Le nombre

de pages numérotées est confirmé soit 3 à 22.

- page 91 : Manuel CAM 4/34 : Références : 13/834/6 - Impression : Couverture noir sur jaune - Intérieur noir sur blanc - pages numérotées de 1 à 15 - Numérotation des modèles : B1 à B121. Les modèles B107 à B111 et B113 sont réalisés avec la boîte d'éclairage. Sont présentés page 15, quatorze modèles réalisés avec les boîtes D-E-G-H-K et L dont les Super Modèles n° 12 et 24. Format : 20,8 x 28 cms. Prix 1,50 F. Anomalie dans le texte de couverture : Instructions pour l'emploi de Boîte Aa (la omis).
- page 95 : Feuille CAM 2/35 : les références de cette feuille sont : 1/635/20.
- page 104 : Manuel 6/36 : page 15, sont présentés cinq modèles munis du moteur Magic portant les numéros : B77M, B94M, B100M, B106M et B108M. Page 16, sont présentés cinq autres modèles munis du moteur Magic portant les numéros : B30M, B32M, B51M, B90M et B117M. Anomalie dans le texte de couverture : Instructions pour l'emploi des boîtes Aa (pluriel non justifié).
- page 109 : Manuel CAM 07/37 - Les références de ce manuel sont les suivantes : 13/436/5.25 pages numérotées de 1 à 60.
- page 140 : Manuel CAM 24/39 : la description de ce manuel est exacte. DCAV à effacer.

M. Perraut et L. Fouqué
(À suivre)



Avec les compliments
de Jacques **BLANC**
Président de la
Région Languedoc-Roussillon