

CAM

(FRANCE)

N°105

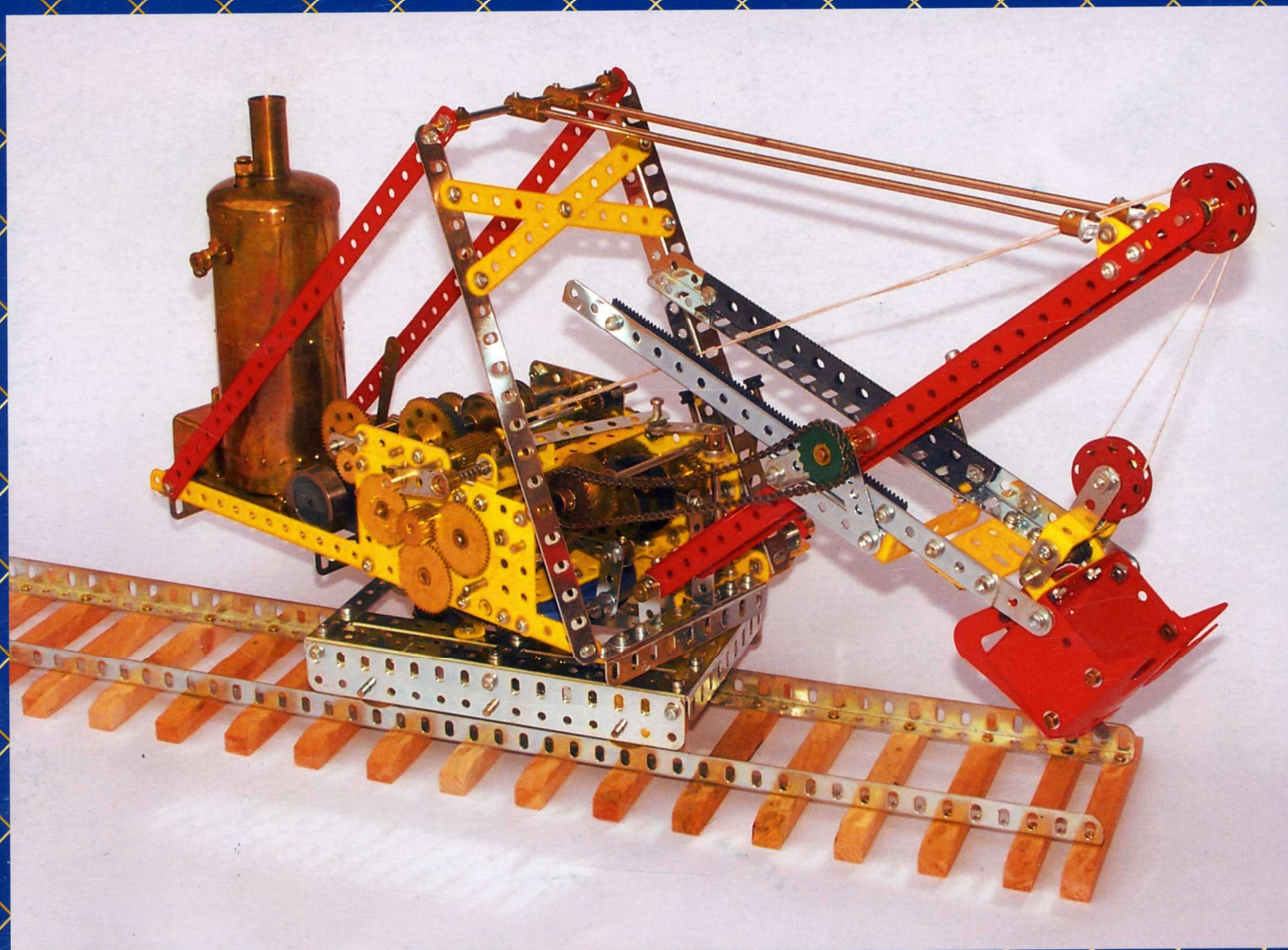
Janvier 2009
Février
Mars

CLUB DES

MECCANO®

AMIS DU

MAGAZINE



Excavateur à vapeur de Jean-Pierre Veyet
Photo de l'auteur

BONNE ANNEE 2009

MECCANO EST UNE MARQUE DÉPOSÉE, PROPRIÉTÉ DE LA SOCIÉTÉ MECCANO SA, ET UTILISÉE AVEC SON AUTORISATION

NOVEGRO 2008

Du 26 au 28 septembre 2008, a eu lieu à Milan-Novegro le "Hobby Model Expo".

Cette exposition n'est pas limitée au Meccano.

On y trouve des stands de :

Librairies spécialisées, militaria en tout genre, démonstrations en costumes, modèles d'excavateur à l'échelle 1/5, modélisme naval, trains en écartement 7 pouces. Un stand de la société Amilac, jeu compatible Meccano.



Trains en vapeur vive, écartement 5 pouces, du groupe 825.

Le stand du Gruppo Amatori Modellismo Meccanico était consacré au Meccano et aux marques italiennes.



Ce stand a reçu le prix du stand le plus intéressant. Le Directeur de l'exposition a remis cette coupe à Rolando Piazzoli président du GAMM.

Parmi les modèles remarquables : Icosaèdre, de Rocco (à G)



Drague à vapeur vive, de Bari.

- Breguet 393T, de Jacquel, prix du plus beau modèle (déjà présenté à Vourey).

Les enfants étaient fascinés par les modèles :



Manipulant la grue téléphérique de Willy Dewulf.

Willy présentait ses deux derniers modèles : Scraper. Grue téléphérique à commande pour enfants et télécommande infrarouge.



Pippo Chiambretto ISM 275

Parmi les participants on notait des membres de l'I.S.M. ; Luccio Luppi, membre du comité, Willy Dewulf, membre du comité, Max Ferranti, ISM 603, Paolo Caravani, ISM 578

Trois jours très agréables sous le ciel de l'Italie !

WILLY DEWULF
CAM 0490 ■



Association régie par la Loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901

Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut

Président :	Claude Gobeze
Vice Président :	Marcel Rebischung
Secrétaire Administratif :	Jean-Max Estève - Responsable section Île-de-France
Rédacteur en chef :	Bernard Guittard - Coordinateur du comité de rédaction
Trésorier :	Guy Pouchet .
Administrateurs :	Daniel Bernard - Responsable section HIRAS Jeannot Buteux - Responsable de la section Champagne Jean-François Nauroy - Revue de presse Bernard Garrigues - Relations avec la société Meccano Albin Treil - Relecture Jean Tresson Jacques Vuye - Comité de rédaction
Responsables de section :	Marcel Pahin - Alsace, Franche-Comté Jean-Noël Caillois - Bourgogne Jacques Proux - PACA .
Relecture et Rédaction	Jean-François Vincent . Gérard Jousse

Les publications du CAM :

- Anciens numéros du présent Magazine, et dans la limite des stocks disponibles.
- Nous mettons à jour périodiquement une liste de documents ; elle s'appelle "l'Odeur du papier"
Pour toute cette littérature, une liste détaillée est disponible sur simple demande accompagnée d'une enveloppe réponse timbrée à 0,88 Euros), à adresser à :

Monsieur Guy Pouchet

Le Magazine du CAM, organe de liaison du Club, est distribué à ses adhérents.
Sa parution est trimestrielle. Reproduction interdite des textes et des photos sans accord préalable.
Toute demande de renseignements doit être accompagnée d'un timbre pour la réponse.
Nous rappelons que le CAM ne peut en aucun cas fournir d'attestation pour l'administration fiscale.
En accord avec l'auteur, nous pouvons être amenés à faire des modifications de texte, tout en conservant son sens explicatif.

* Les dossiers doivent être accompagnés d'une mention certifiant que vous êtes le constructeur du modèle concerné, les textes en Word, et les photos en Jpeg 300 dpi.

Restez ou devenez membre du Club des Amis du Meccano

Cotisation annuelle 2009 : 44 euros, (20 euros pour les moins de 18 ans, 53 euros pour les membres résidants hors CEE) à verser au trésorier : Guy Pouchet
Par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM.

Crédit photos, logos et dessins :

J.C. Chollet - W. Dewulf - C. Gobeze - J.P. Guibert - B. Guittard - G. Kind - G. Pouchet - J. Proux - A. Schmid - J.P. Veyet - J. Vuye.

Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

**Date limite de tous les envois pour le prochain numéro :
10 Février 2009*.**

Date de parution du N° 106 :

Première quinzaine d'Avril 2009.

En encart :

- Dossier d'inscription à l'exposition d'Aniche
- Index des magazines 101 à 104 pour 2008
- Offre exceptionnelle de vente des anciens magazines du CAM.

SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du Président

4

CONSTRUCTIONS 1^{ÈRE} PARTIE

Excavateur à vapeur

5

Alfa P3 de 1932

8

COLLECTION ET HISTOIRE

La poulie de trois pouces

15

Meccano-collection à Romorantin

18

CONSTRUCTIONS 2^{ÈME} PARTIE

La loco vapeur 241-P-17

21

La photographie des modèles Meccano

25

LES EXPOSITIONS

Novegro 2008

2

Une mini expo en solo

29

11^{ème} train miniature d'Orléans

30

Poitiers 2008

32

Réunion PACA 9-2008

35

Avignon 2008

36

DIVERS

Revue de Presse

33

Annuaire - Petites Annonces Communiqués

34

Au nom de toute l'équipe du Conseil d'Administration, je vous souhaite à toutes et à tous une bonne année 2009.

Bravo à notre Ami Serge CONGRETTEL CAM 1645 pour son exposition de Clermont-sur-Oise. Sans oublier les autres Amis qui, comme vous allez le découvrir dans ce Magazine, ont participé à pas moins de sept expositions en tout genre.

Je vous encourage tous à suivre leur exemple. Ces manifestations donnent la possibilité de réunir localement quelques membres du CAM mais surtout, aident à perpétuer l'activité de votre Club et de notre "Meccano".

Ne pas hésiter à organiser une exposition en solo, de faire connaître votre Club auprès des autorités locales comme par exemple lors de journées des associations ainsi que dans les syndicats d'initiatives.

Pendant votre exposition, faites quelques photos, rédigez un petit texte et envoyez le tout à notre Ami Bernard Guittard.

Ne pas oublier d'informer le responsable de section de votre projet ; il pourra vous donner des conseils et vous apporter son aide.

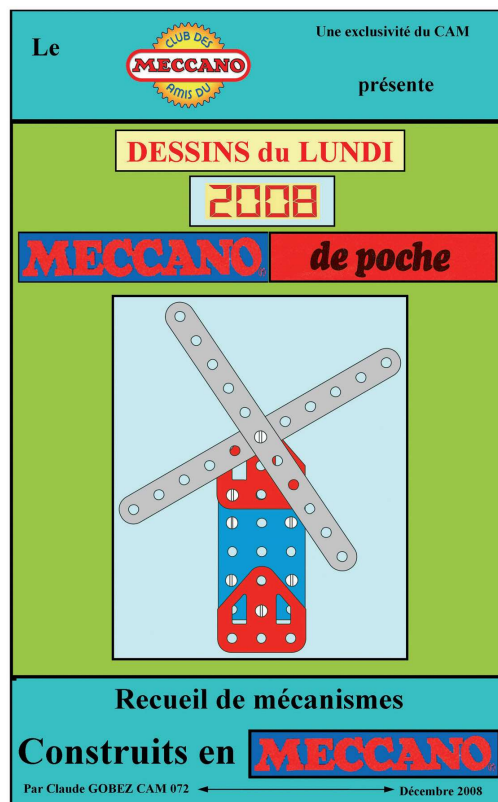
Tout ce que vous faites pour votre Club, vous le faites pour vous également.

Bientôt l'exposition d'ANICHE. Vous trouverez dans ce Magazine les encarts pour vous inscrire aux différents concours ou tout simplement participer à l'exposition. Venez nombreux et effectuez rapidement le retour des documents à l'organisateur. Merci pour lui.

Je compte vous y rencontrer très nombreux pour que la fête soit belle !

A bientôt à Aniche,
Amitiés à toutes et à tous.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■



La notice n° 31 ; Dessins du lundi 2008, la huitième édition et pour la première fois, toute en couleurs.

Au sommaire Des crapaudines, des réductions, des roues de chaînes sans dents, la 145 obsolète, une assistance au serrage et bien d'autres informations. Merci aux Amis pour leur aide.

Ce numéro de 41 pages couleurs de format A4 soit 45 euros franco.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

SECTION HIRAS

COMPTE RENDU DE LA PREMIERE REUNION DU 8 NOVEMBRE 2008

Enfin ! Notre première réunion a eu lieu dans les locaux du Centre Social de Musinens CAM 1610. Très sympathique réunion, déjà constructive, l'échange de savoir est venu tout seul en une seule langue "Le Meccano".

Les projets :

- Nous allons faire une rencontre le 2^{ème} samedi de chaque mois, de 10h à 16h environ, au Centre Social 6 rue Joliot Curie

(comme Daniel), repas de midi en commun au Comfort In voisin ou sur place, il y a tout le matériel.

- Possibilité de déplacer une fois par an notre lieu de rencontre ??
- Participer à des expositions locales (Bourgoin, Morestel etc...)
- Il sera possible de faire venir aux rencontres les élèves du Centre Social, qui pourront construire et participer aux échanges.
- Les six présents du CAM : Centre Social, Maurice MARTIN, Michel PERRIN, Michel VALLET, Sylvain TIGAUD et Daniel BERNARD, vous souhaitent bonne lecture et rendez vous plus nombreux le 2^{ème} samedi de chaque mois vers 10h au Centre Social 6 rue Joliot Curie face au petit centre commercial du credo, sortie n°10 A40, suivre LYON PARIS, puis à droite après le centre de secours suivre 19 mars puis Joliot Curie 400 m après les pompiers.

Ça HIRAS !!! Ça HIRAS !!!



BON VENT À CETTE NOUVELLE ÉQUIPE !

A bientôt. **Daniel Bernard CAM 1333** ■

Compte rendu diffusé par notre Ami **Michel Perrin CAM 1448** ■

EXCAVATEUR A VAPEUR MECCANO

Par Jean-Pierre Veyet

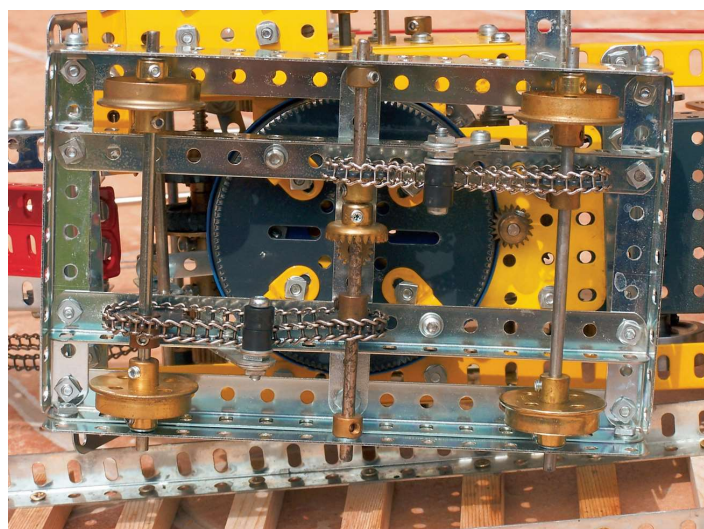
Après la version mini de Jacques Vuye de cet excavateur présentée dans notre N° 103, voici la version "vraiment à vapeur" de Jean Pierre Veyet

Cet excavateur à vapeur est inspiré du supermodèle n°31 ; il est mu par la chaudière verticale type 1928 réalisée par MW Machines et achetée entièrement neuve il y a quelques années à la Kind Tire Corporation.

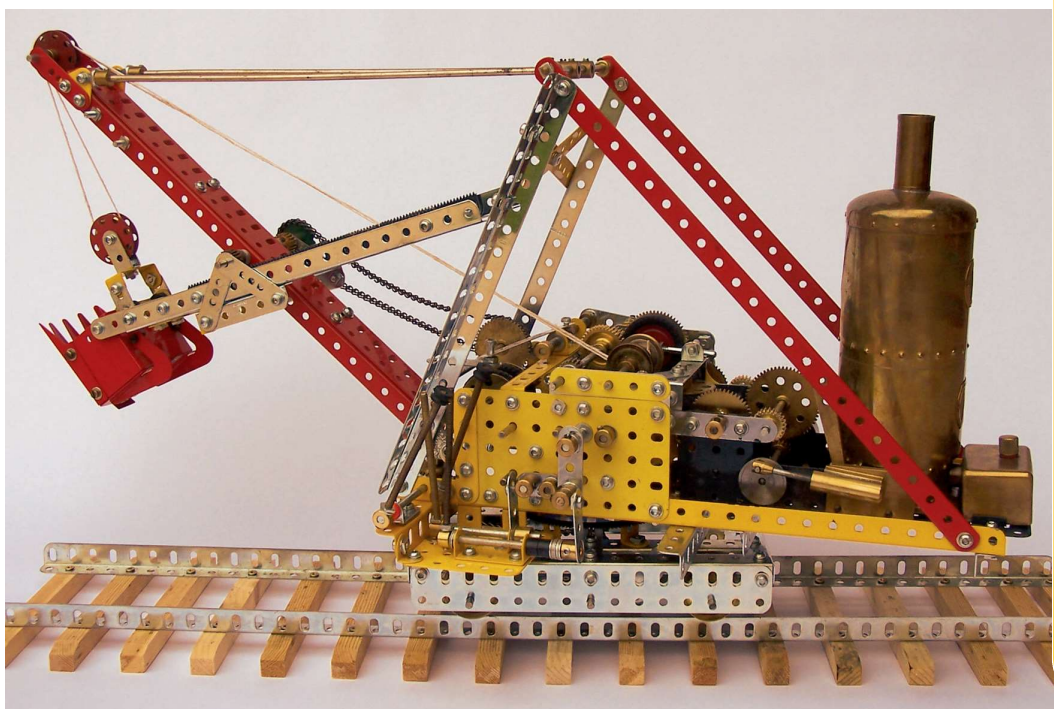
Le moteur entraîne quatre inverseurs - un pour chaque mouvement - grâce à des chaînes et une cascade de pignons. Toutes les fonctions sont possibles simultanément et dans le sens désiré. La puissance fournie par le moteur à vapeur est largement suffisante pour tout entraîner, voire même charger des matériaux légers, mais il sera impératif de réaliser un montage très soigné pour éviter tout frottement parasite qui réduirait considérablement le rendement et l'autonomie de la machine. Le montage du châssis est identique au supermodèle n°31, la fixation du godet a été modifiée pour permettre un meilleur ramassage du matériau. Le montage peut évidemment être réalisé également avec la chaudière Mamod qui a également un très bon rendement.

MONTAGE DU MODÈLE

Le chariot

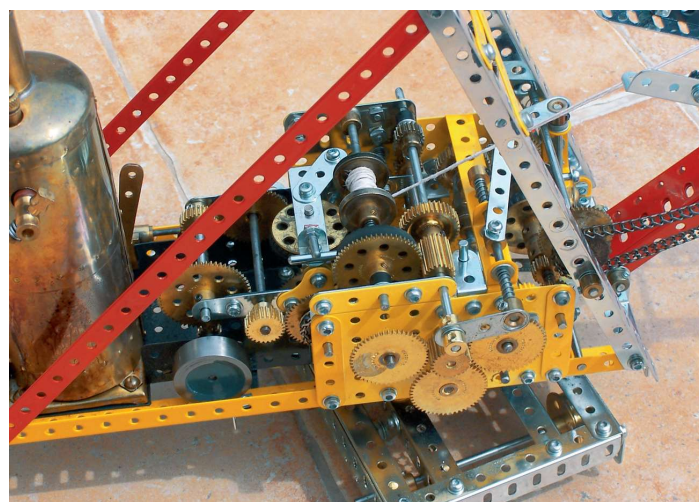


Il est constitué de quatre cornières 19 trous pour la longueur et deux cornières 9 trous pour la largeur plus pièces citées ci-après: une bande 9 trous ; deux poutrelles 19 trous ; quatre équerres renversées 1 trou pour la fixation de la roue dentée de 133 dts ; quatre roues à boudin diam 28 mm ; deux roues de chaîne 14 dts ; deux roues de chaîne 18 dts ;



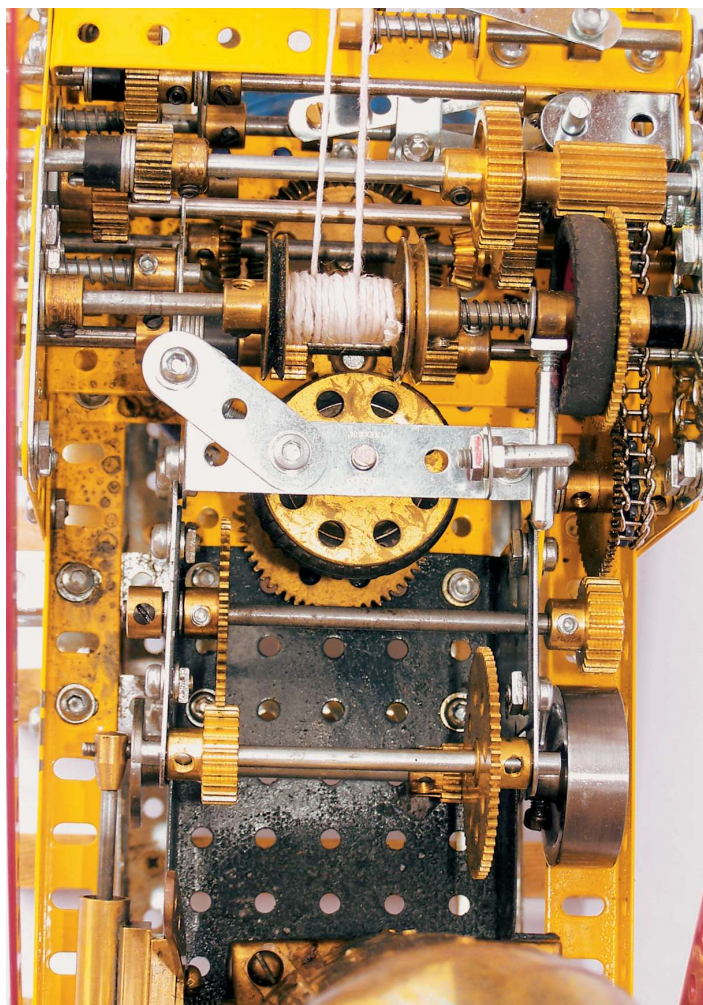
un pignon 15 dts et une roue de chant 25 dts ; les tringles et quelques bagues d'arrêt. Des tendeurs de chaîne ont été rajoutés pour éviter de faire forcer les axes. Ils sont constitués d'une bande 3 trous ; d'un boulon pivot réf 147 g et de deux bagues réf 38a. Entraînement depuis la partie tournante par le pignon de 15 dts sur la roue de chant 25 dts, puis roues de chaîne 14 dts vers les deux essieux qui sont munis de roues de 28 dts.

La partie tournante



La base est constituée de deux cornières 25 trous et de trois cornières 9 trous pour la largeur.

Deux cornières 19 trous plus deux bandes 25 trous et deux bandes 11 trous pour le chevalet. Deux plaques rigides 9 x 5 trous maintiennent le flasque pour roulement réf 168a. La flèche est quant à elle réalisée avec deux cornières 25 trous et une poutrelle 25 trous. Sa fixation est réalisée par deux équerres 2 trous réf 12a sur la cornière de devant. Deux bandes spéciales 5 trous assurent le maintien de la poulie, tandis que deux plaques triangulaires réf 77 permettent le raccordement des haubans.



Remplacement des plaques rigides 5 x 5 trous d'origine, par des 9 x 5 renforcées. Chaque plaque est renforcée à ses extrémités par une bande 5 trous et elles sont rehaussées à l'aide d'une poutrelle et d'une bande de 5 trous. Sur le moteur, montage de deux bandes de 5 trous et d'une bande coudée 5 x 2 trous réf 46 (montage de l'axe de commande pour la rotation 19 dts sur 133 dts). La première réduction en sortie moteur est de 1/4 (pignon 15 / 60) suivie de 1/2 (pignon 25 / 50) suivie d'une deuxième 1/2 (25/50). Vient ensuite une transmission à chaîne 14 dts / 18 dts qui entraîne un axe comprenant sur la droite à l'extérieur du carter un 25 dts de 13mm réf 25a ; un 38 dts réf 31 et sur la gauche un 19 dts de 6 mm réf 26, cette arbre doit être bloqué en translation. Nota : j'ai utilisé deux réductions 25 dts sur 50 dts donc $1/2 \times 1/2 = 1/4$ à la place d'une réduction directe de 1/4 (15dts sur 60 dts) parce que, lors de la conception, je n'avais pas bien évalué si le moteur allait être suffisamment puissant pour tout entraîner. De ce fait il est intéressant d'avoir quatre arbres en parallèle donc trois étages de réduction, sachant que lors de la mise en service il sera facile de changer un ou plusieurs rapports de réduction pour réduire ou augmenter la vitesse, ce qui a été le cas pour les deux réductions qui étaient des 1/3 (19dts sur 57 dts). Il est également très agréable d'avoir une multitude de pièces en mouvements.

Après cette petite incartade, revenons aux inverseurs. L'arbre juste en dessous comprend une roue de 50 dts réf 27 ainsi que deux pignons d'angle 16 dts réf 30a qui sont montés de part et d'autre d'un pignon d'angle 48 dts réf 30c.

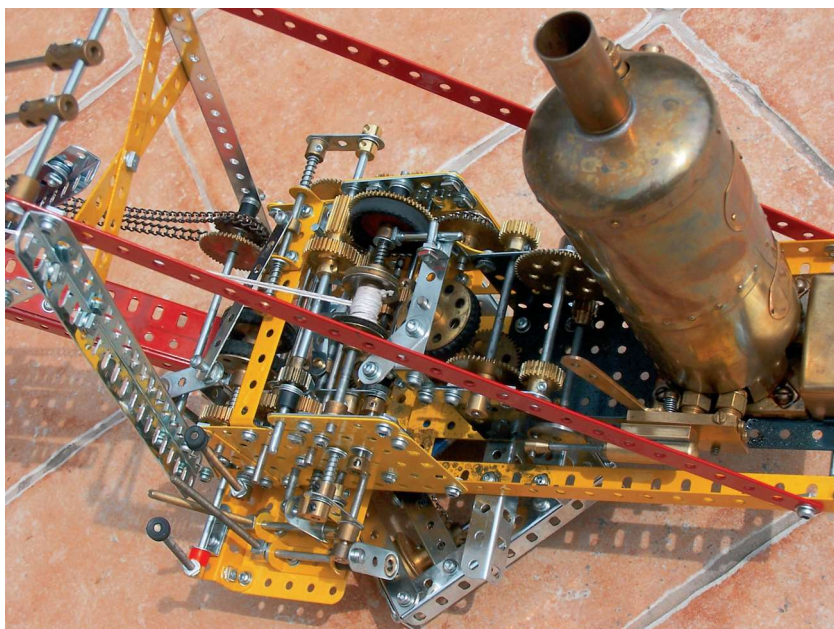
Quand la roue de 50 dts est au milieu de la denture du 25 dts "position neutre" les deux pignons d'angle de 16 dts ne doivent pas entraîner le pignon d'angle de 48 dts qui est relié via un axe traversant les plateaux au mécanisme d'avance du chariot. Un bras de manivelle deux trous réf 62f (coté gauche de la machine), le maintien en translation à l'aide de deux bagues d'arrêt. L'arbre de fixation de celui-ci est guidé grâce à un cavalier réf 45 monté de l'autre coté de la plaque rigide 9 x 5 trous. Il est maintenu centré par deux ressorts réf 120b. La commande est réalisée par une tige filetée (levier de commande) qui entraîne via un arbre un bras de manivelle réf 62. Nota : pour le 62f choisir un bras de manivelle où le trou pour la vis pointeau se trouve dans l'axe ou rajouter une bague d'arrêt.

Rotation de la machine

On monte sur un deuxième arbre monté à l'arrière et entraîné également par une roue de 50 dts, deux pignons de 15 dts qui vont attaquer une roue de chant 25 dts montée sur un axe vertical, d'un coté ou de l'autre. L'arbre comportant les deux pignons 15 dts est maintenu en translation par un bras de manivelle double réf 62b, celui-ci est guidé d'une part par l'arbre d'entraînement principal et d'autre part par une tringle de 60 mm sur laquelle sont montés deux ressorts de compression 120b. Un bras de manivelle réf 62 qui est actionné par une tige filetée (levier de commande de la rotation) entraîne une tringle de 60 mm sur laquelle est monté un autre bras de manivelle réf 62 permettant la commande. L'arbre de la roue de chant de 25 dts entraîne un 19 dts, qui entraîne à son tour une roue de 57 dts montée sur un deuxième arbre parallèle au premier où se trouve le pignon de 19 dts qui assure la rotation.

Le frein de rotation est composé d'une roue à barillet bloquée sur l'axe et d'une roue diamètre 25 mm et de son pneumatique maintenu poussés par un ressort 120b et bloqués à l'aide d'une bague d'arrêt. La roue est maintenue en rotation par une vis 111d 28 mm qui passe au travers du trou oblong d'une équerre 2 x 1 trous réf 12b. Celle-ci est fixée à la bande coudée à l'aide d'une bande 3 trous et d'une équerre à 135° réf 12c.

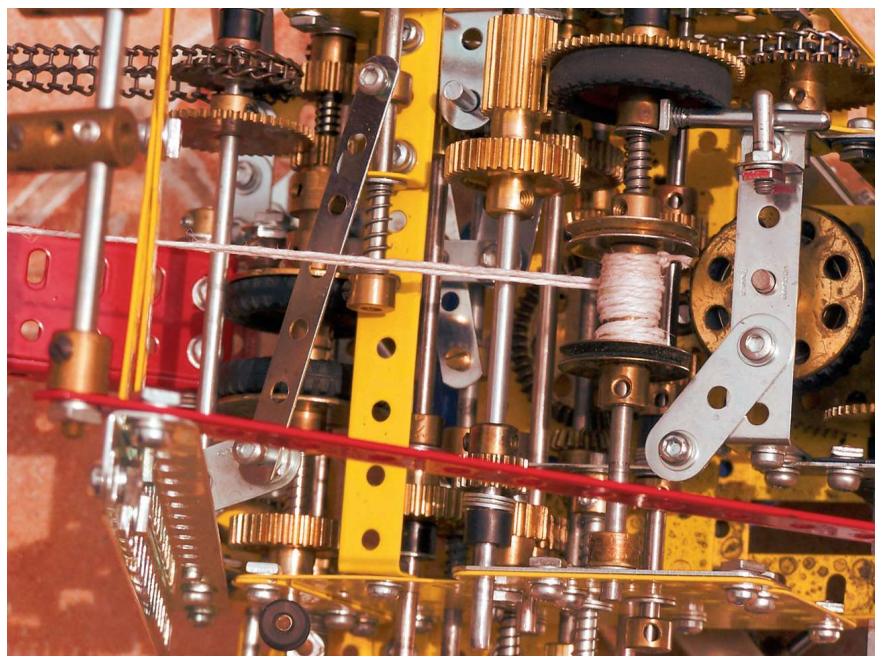
L'arbre de la troisième roue de 50 dts que nous appellerons "arbre c", qui est également entraîné par l'arbre principal, actionne le mécanisme du balancier. Il comprend un pignon de 19 dts d'un coté et une roue de 38 dts de l'autre. Il est maintenu en translation par un bras de manivelle réf 62 qui est monté sur un axe "arbre d" juste en dessous, celui-ci est également



centré par deux ressorts réf 120b. Sur le côté droit, un pignon intermédiaire de 19 dts est monté sur un boulon pivot. Un deuxième axe sur lequel sont montés bloqué un 19 dts d'un côté et un 38 dts de l'autre entraîne bloquées également deux roues diamètre 25 mm avec leurs pneumatiques réf 22 + réf 142c. Le ressort de compression réf 120b monté côté gauche, maintient légèrement pressée une roue à barillet réf 24 qui est maintenue en rotation par la bielle qui est réalisée par une bande étroite de quatre trous (frein de rotation). Un deuxième ressort de compression réf 120b maintient poussé un ensemble composé d'un pignon de 19 dts, un accouplement jumelé à douille réf 171 et une roue à barillet (limiteur de couple pour la commande du balancier pour éviter de faire caler le moteur surtout en fin de course). Le 19 dts entraîne une 50 dts qui entraîne à son tour une roue de chaîne 18 dts. Une autre roue de chaîne de 18 dts est montée sur la flèche pour entraîner les deux crémaillères réf 110a via deux 19 dts. Le levier de commande qui est placé le plus près du montant est fixé sur un axe qui traverse la machine ; il comprend un bras de manivelle réf 62. Un levier d'angle à moyeu réf 128 est actionné d'un côté par le bras de manivelle à l'aide d'une bande étroite de 5 trous, et entraîne de l'autre l'arbre de commande du balancier à l'aide d'une deuxième bande étroite 5 trous. Celle-ci est accrochée à une bague d'arrêt réf 59 montée sur l'arbre D cité ci-dessus.

La commande du treuil de levage

Elle est réalisée de la même façon que la commande du balancier. Trois 19 dts d'un côté et deux 38 dts de l'autre, sa commande est bien visible sur la vue de dessus toujours avec un bras de manivelle réf 62 pour le maintenir en position. L'arbre de commande est équipé d'un 19 dts de 19 mm réf 26b, qui entraîne une 57 dts montée sur l'arbre du treuil. Le frein de descente composé d'une roue, jante diamètre 25 et de son pneumatique est montée également sur l'arbre, celle-ci est légèrement comprimée par un ressort 120 b et bloquée en rotation à l'aide d'une cheville filetée.



Petits déboires à la mise en service de la machine à vapeur MW

-Le ressort de compression qui maintient le cylindre était beaucoup trop fort, ce qui bloquait le mouvement du piston. Remplacement de celui-ci par un ressort Meccano réf 120 b

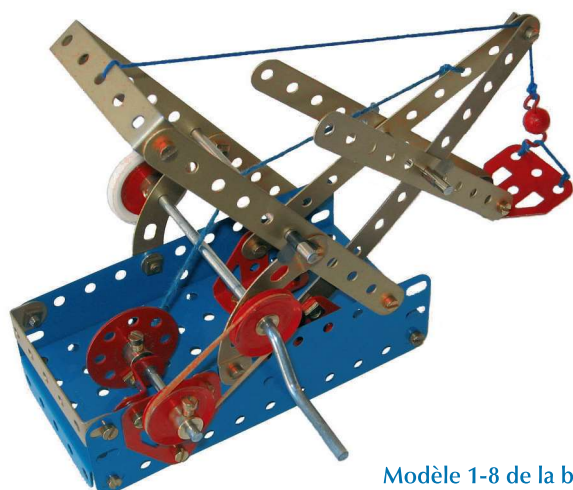
-Après 2 minutes de chauffe la chaleur fait augmenter le volume de l'alcool dans le réservoir ce qui fait que celui-ci fait déborder le brûleur et tout s'enflamme ! D'où l'intérêt de faire des essais en dehors de la maison et sur le sol avec un seau d'eau à proximité ! Pour les essais suivants j'ai diminué la quantité d'alcool et laissé dévissé le bouchon de remplissage. Une fois la peinture du socle entièrement brûlée tout s'est mis à fonctionner correctement pendant cinq bonnes minutes. J'ai depuis refait quelques essais avec beaucoup de précaution et tout s'est bien passé.

Nota : il est très important de surveiller le brûleur qui sous l'effet des vibrations a tendance à sortir de la chaudière...

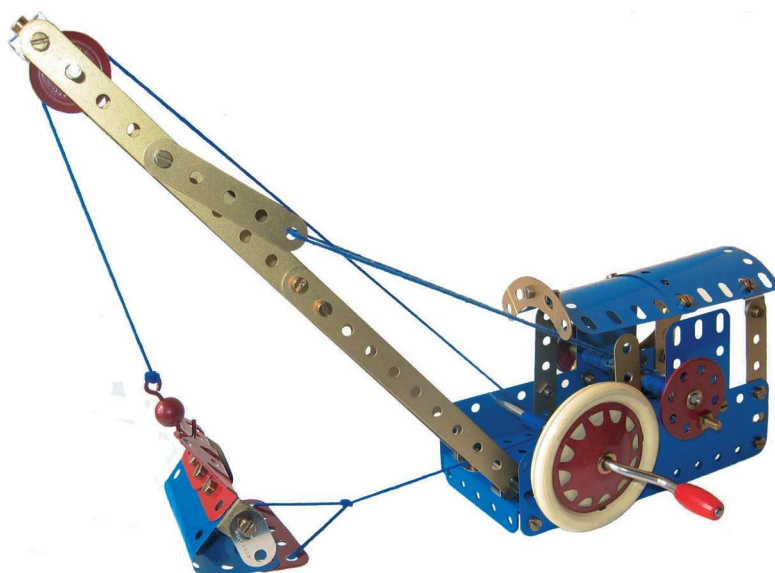
JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■

DRAGLINES ÉLÉMENTAIRES

Jean-Marie Barré CAM 1293 nous propose une série de reconstruction des modèles des boîtes des années 54 -61...Que de souvenirs ! Du génie avec si peu de pièces.



Modèle 1-8 de la boîte 1



Modèle 2-13 de la boîte 2

L'ALFA-ROMEO TYPE B.

Modèle construit par Roger Poulet (†), article de Willy Dewulf

L'ORIGINAL

Cette voiture de course de légende est aussi connue sous les appellations P3 et Monoposto. P3 désigne la voiture prestigieuse qui fait suite à la P2, une voiture exceptionnelle d'Alfa-Romeo. Monoposto (Monoplace en français) désigne la première voiture que les règlements de course acceptaient avec le pilote seul à bord. Jusqu'en 1932, celui-ci devait être accompagné d'un mécanicien.

En conséquence le concepteur de la voiture, Vittorio Jano (1891-1965) a décidé de remplacer l'arbre de transmission axial, qui aurait surélevé le pilote, par deux arbres (fig 2) lui permettant d'être placé plus bas et d'abaisser le centre de gravité de la voiture.

Cette solution permet aussi de placer le différentiel à la sortie de la boîte de vitesses, diminuant le poids non suspendu.

Le moteur (fig 3) était un huit cylindres en ligne, divisé en deux blocs de quatre. L'entraînement des deux arbres à cames en tête, des deux compresseurs Roots et des divers accessoires se faisait par le milieu du moteur, d'où une contrainte plus réduite de chaque côté. Ces idées, et d'autres encore, ont fait que la P3 était une voiture agile, fiable, qui a gagné en 1932 tous les grands prix sauf un, devant les Maserati, Bugatti et autres marques prestigieuses. La première série était de six voitures. Boîte de quatre vitesses et vitesse de pointe 230 Km/h.

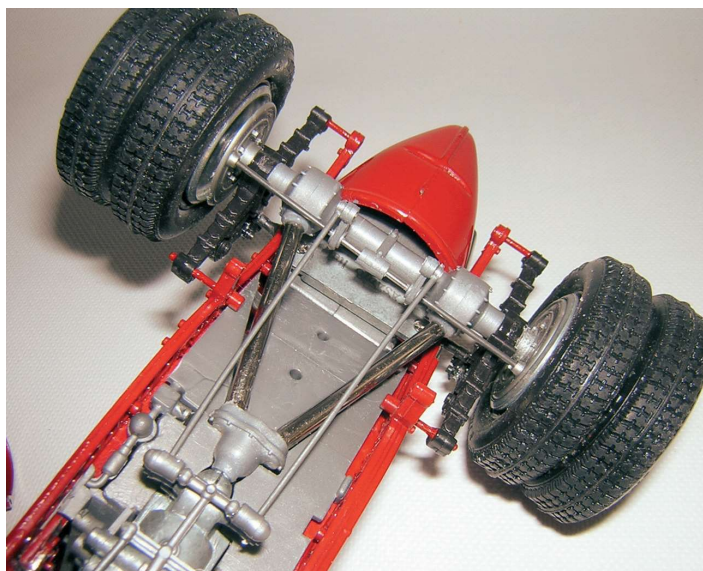


Figure 2

En 1932, le moteur avait une cylindrée de 2,65 litres et développait 165 chevaux à 5 400 tr/min. En 1933, les voitures sont reprises par la Scuderia Ferrari, équipe dirigée par un ancien d'Alfa-Romeo : Enzo Ferrari. La puissance passe à 178 chevaux. En 1934 la cylindrée est de 2,9 litres et les compresseurs passent de 6,5 à 7/1 de compression. La puissance monte à 255 chevaux.



Figure 1

Les dernières P3 courent en 1935 avec un moteur de 3,16 litres et 265 chevaux. En fin de saison, le moteur de 3,8 litres développe 330 chevaux. La boîte de vitesses est modifiée pour accepter cette augmentation de puissance. Les rapports qui étaient de 3,52/4,56/6,54 et 11,3 voient le rapport le plus bas supprimé et la seconde légèrement réduite.

Les P3 ont été pilotées par les plus grands pilotes de cette époque.

Les photos de la maquette au 1/20° représentent un modèle rare, une P3 munie de roues jumelées à l'arrière, disposition qui a été essayée à l'époque sur diverses voitures de course.

LA MAQUETTE AU 1/20°

Cette maquette métallique a permis de préciser les détails, faute de disposer des plans originaux. L'allure générale est donnée par la figure 1.

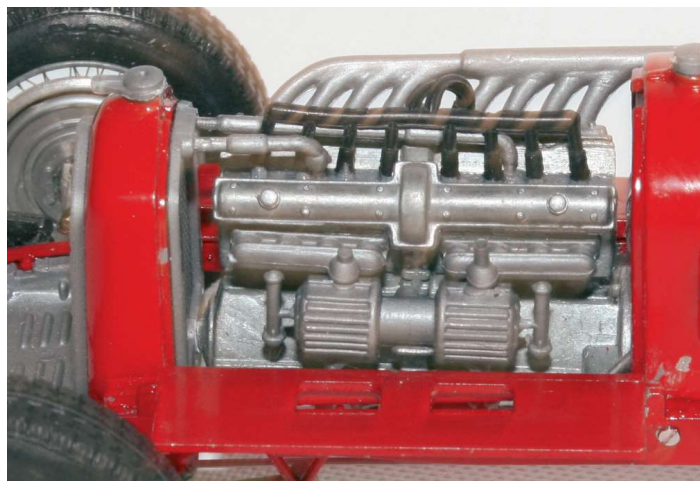


Figure 3

Le moteur en deux blocs de 4 cylindres, ses deux compresseurs Roots et la commande centrale des accessoires sont bien définis sur la figure 3. La figure 2 montre l'arbre arrière en deux parties avec les deux transmissions obliques provenant du différentiel placé à la sortie de la boîte de vitesses.

LE MODELE MECCANO

Le modèle Meccano est à l'échelle 1/3, il mesure 1,20 mètres et pèse environ 20 kilos. Il est proche de l'original sauf en ce qui concerne l'embrayage, remplacé par un second moteur, et la transmission de l'arbre de direction, dont le système vis-roue hélicoïdale a été remplacé par trois couples d'engrenages coniques.

Les roues

Elles ont posé le principal problème. De grand diamètre, avec des pneus étroits, elles n'étaient pas disponibles parmi les

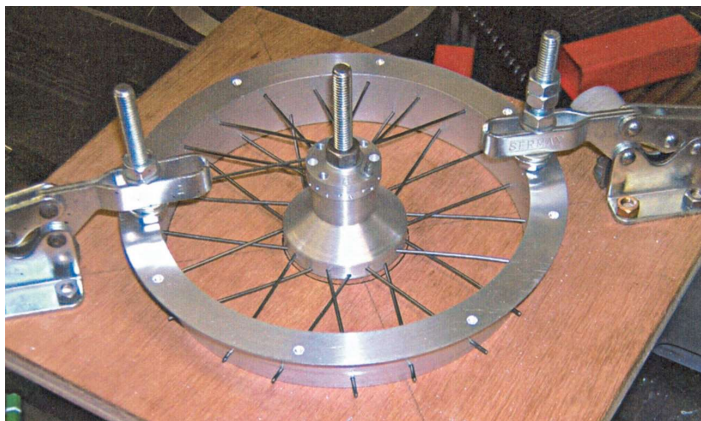


Figure 4

pièces Meccano. Il a fallu beaucoup de chance pour trouver ces pneus dans une réserve, grâce au sens du rangement de notre ami René Pagnon. Les pneus trouvés, il fallait encore usiner et monter le corps de la roue à rayons. Ce travail extrêmement délicat est le fruit de notre ami René. La figure 5 montre les moyeux et leur dessin. Une fois les pièces tournées, figure 9, il restait, et

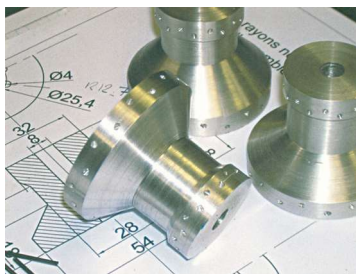


Figure 5



Figure 6



Figure 7

ce fut le plus délicat, à monter les rayons. Un montage spécial a permis de centrer le moyeu, figure 4. Le résultat final est des plus satisfaisants, figure 6.

Châssis, carrosserie

Le châssis, en vert, figure 7, comporte une partie rectiligne de 3 trous de haut, terminée par un bec à l'avant, figure 8 et un à l'arrière, figure 10.

La carrosserie est soutenue par quatre cadres : Un derrière le radiateur, un à l'arrière du moteur, un devant le poste de pilotage et un à l'arrière de ce poste. Le capot moteur et celui de la boîte de vitesses peuvent s'ouvrir, figure 11. Les figures 8, 10, 11, 15, donnent une idée des formes. L'ensemble est en plaques flexibles. Le côté droit du capot, figure 19, laisse passer les tubulures d'échappement. Le capot moteur comporte une partie inférieure distincte, figure 8.



Figure 9

Essieu avant

Il comporte une partie rectiligne transversale qui se termine par une partie oblique qui rejoint l'axe de la roue, figure 12. L'essieu est suspendu par deux ressorts elliptiques, figure 12, freinés par un double amortisseur à disque, figure 12, disques laiton.

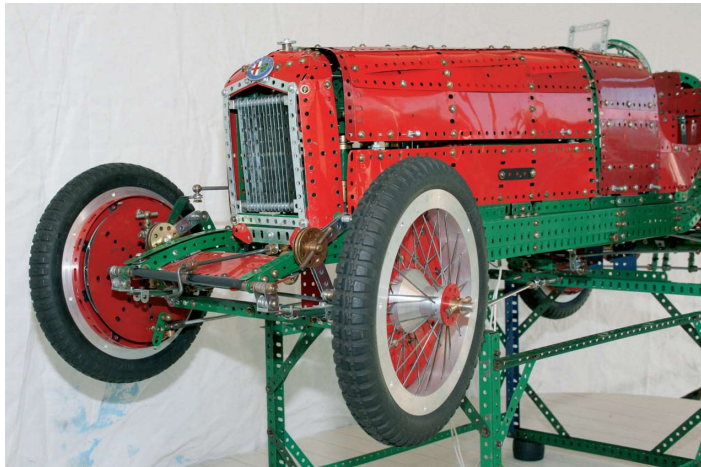


Figure 8

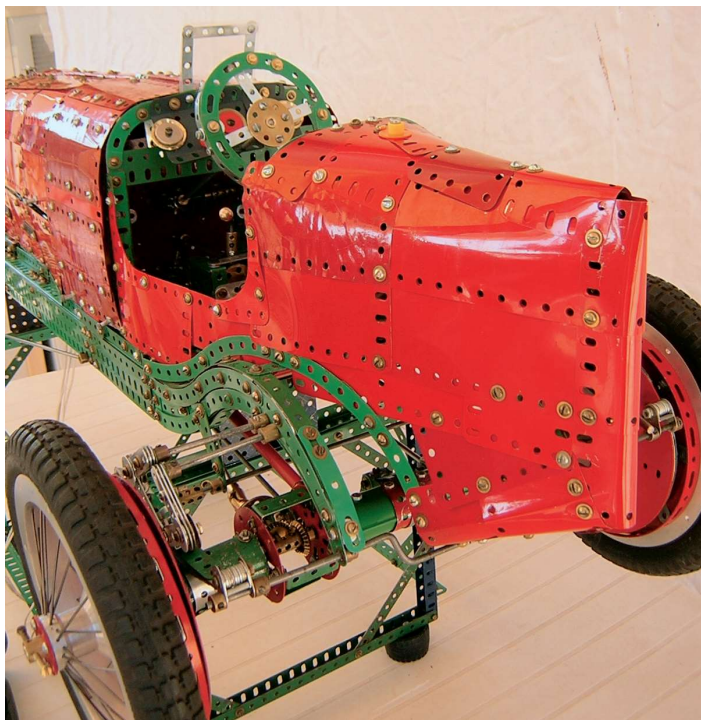


Figure 10

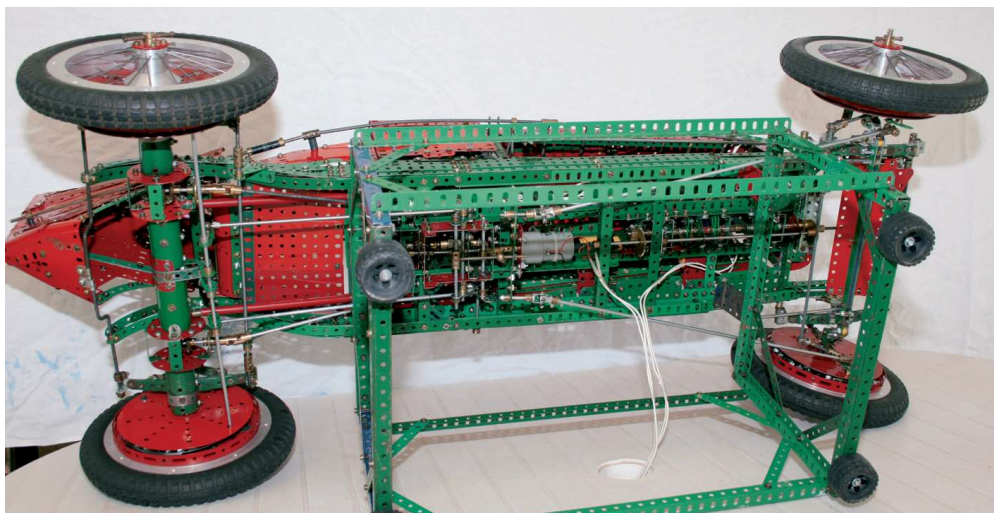


Figure 16

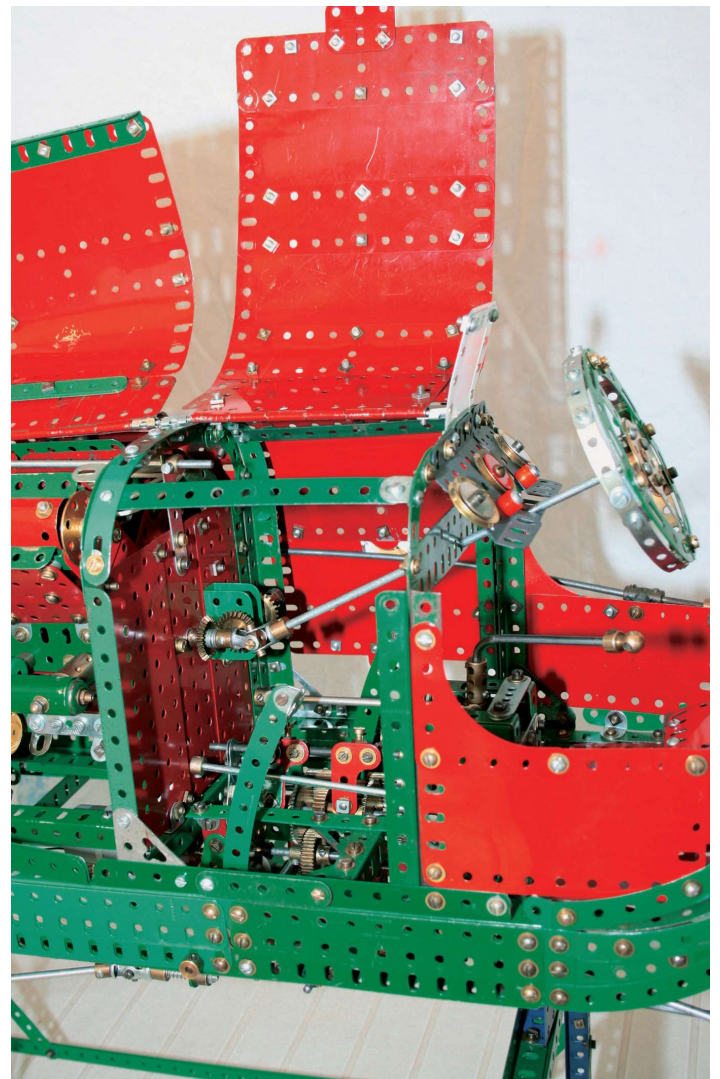


Figure 11

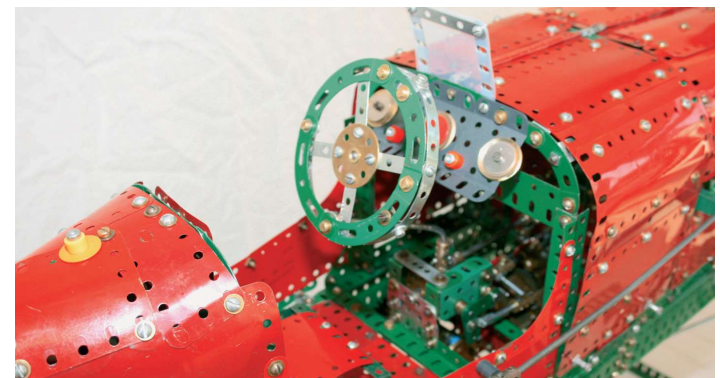


Figure 15

Les deux roues sont reliées par une bielle d'accouplement, figure 13. La roue droite porte un levier en Z qui reçoit la bielle de commande de direction, figure 17. Chaque roue porte un tambour de frein.

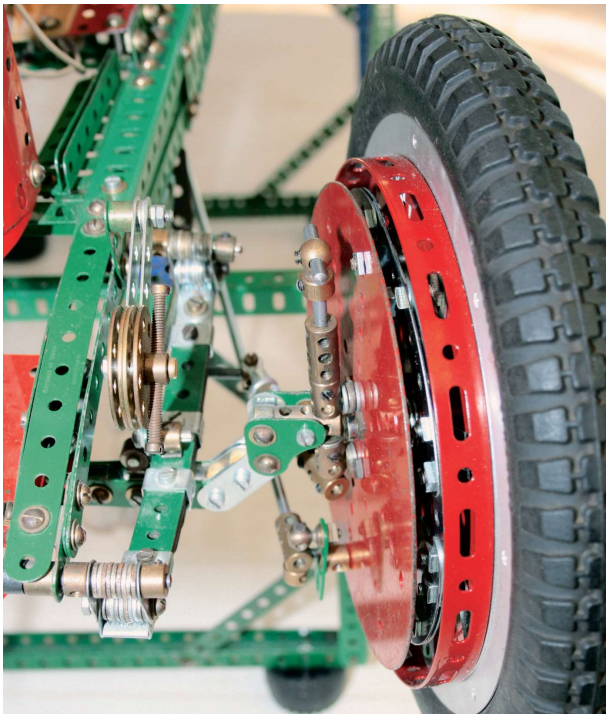


Figure 12

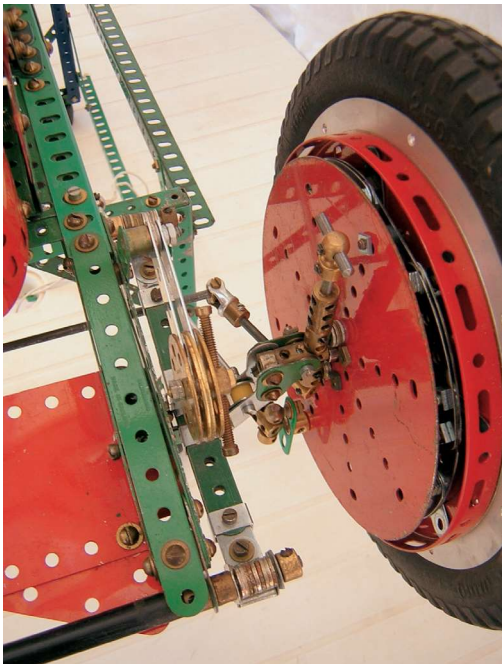


Figure 13

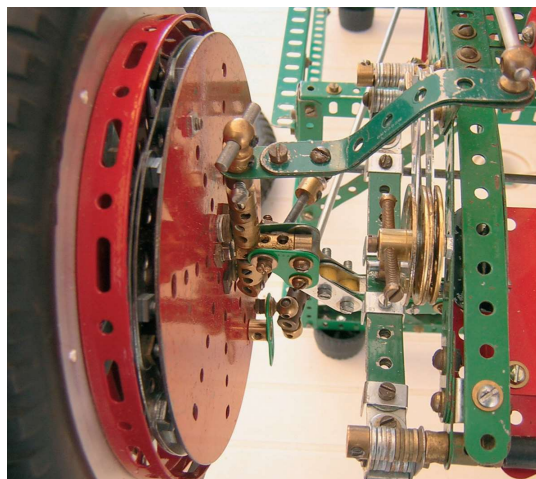


Figure 17

Direction

Le volant, figure 19, commande un arbre oblique portant un cardan. Deux couples de pignons coniques n° 30, transmettent le mouvement sous le capot moteur. Un troisième couple de pignons 30a & c fait tourner un arbre transversal, figure 20 qui porte un arbre manivelle accouplé à la barre de commande de direction, figure 18. Cet arbre est lié au levier en Z de la roue droite.

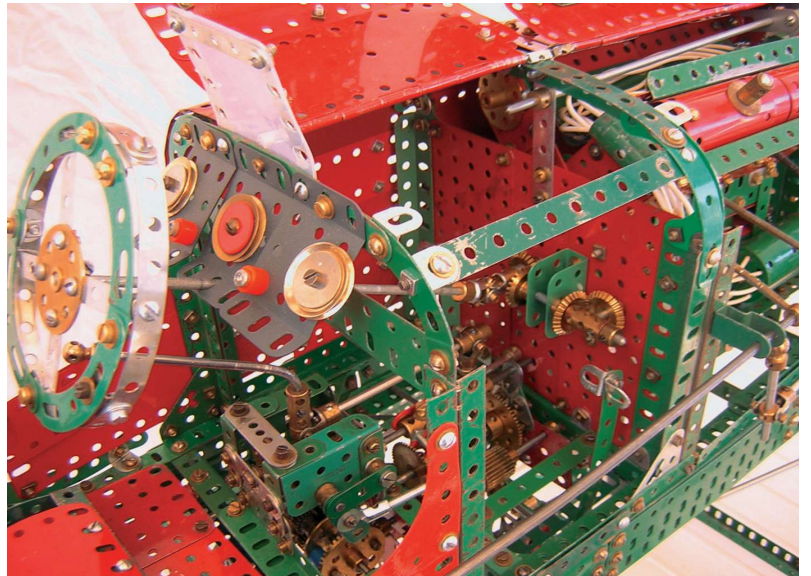


Figure 19

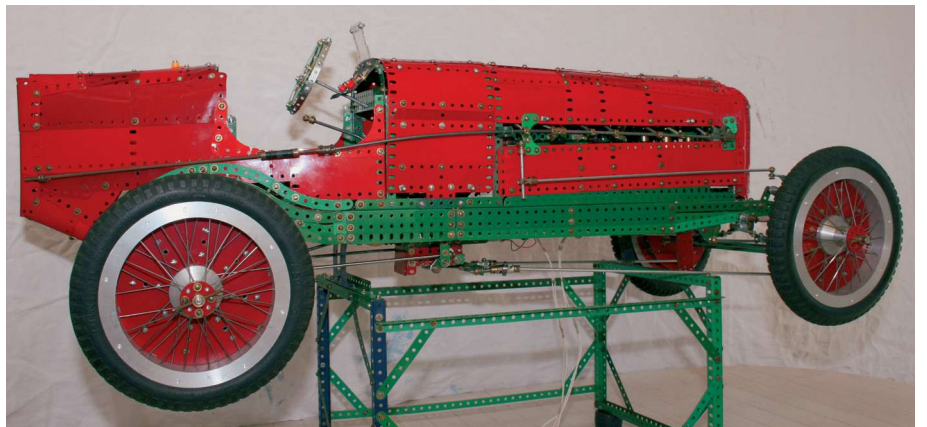


Figure 18

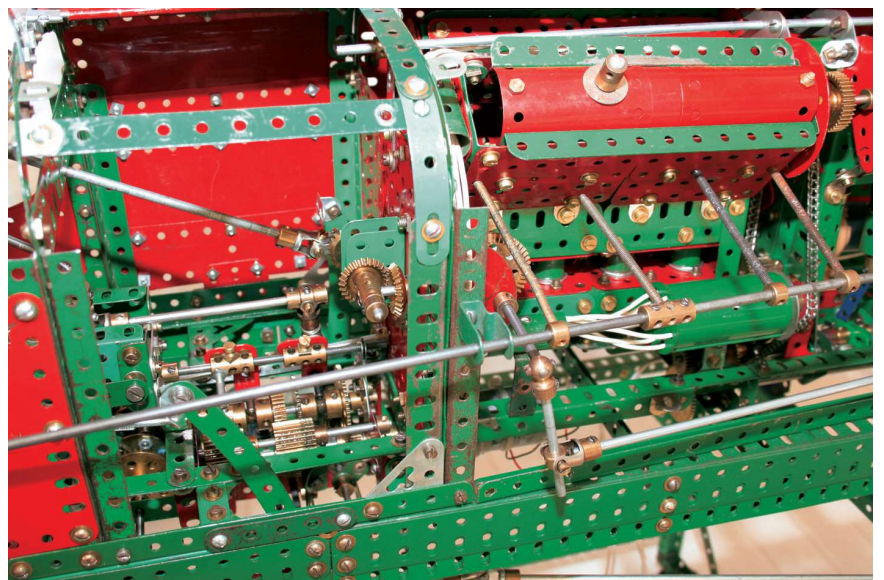


Figure 20

Moteur

La partie avant du moteur est ouverte pour laisser voir les cylindres, bielles et le vilebrequin, figure 21 vue de dessous. Les arbres à came en tête sont visibles, figure 22 ainsi que la cascade de pignons de commande et leur chaîne. Sur la figure 21 Les tubulures d'échappement sont schématiquement représentées. Les deux moteurs Meccano 6 vitesses représentent les compresseurs Roots. Celui de l'avant, figure 23 entraîne vilebrequin et arbres à cames.

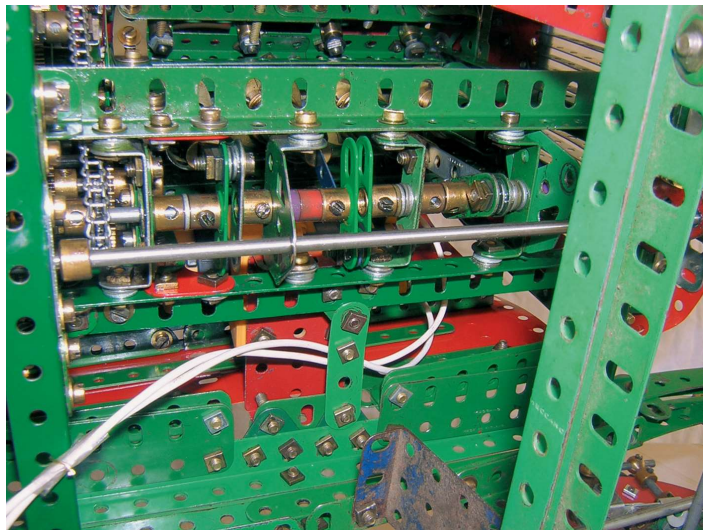


Figure 21

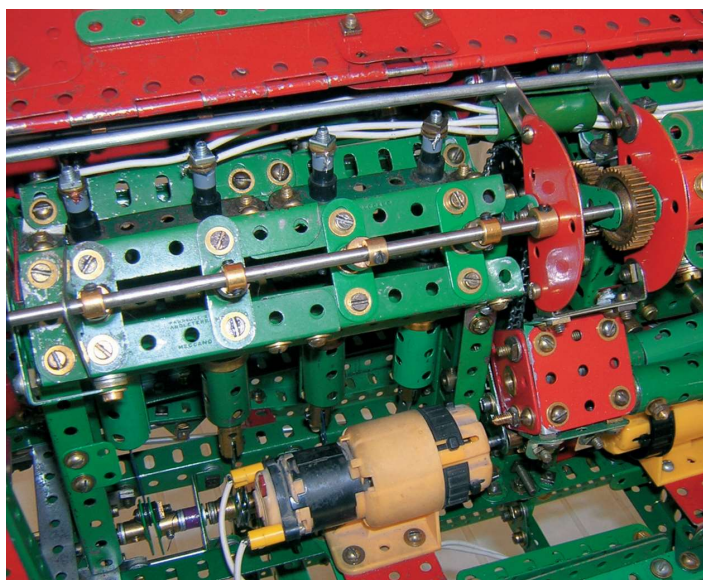


Figure 22

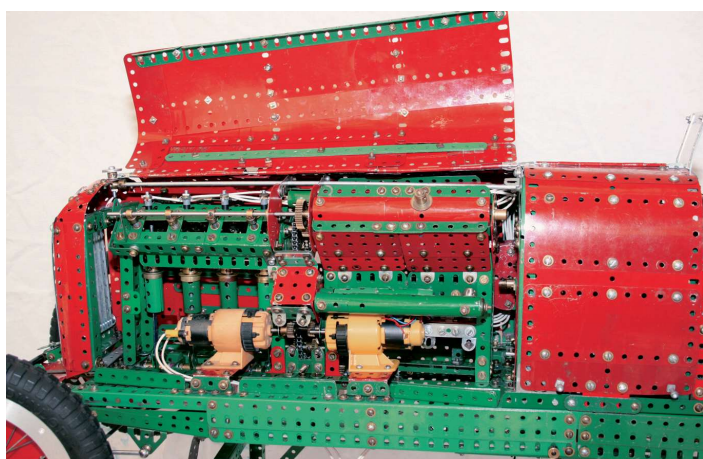


Figure 23

Boîte de vitesses

La figure 25 est une vue de dessous de la boîte. L'embrayage posant des problèmes, il a été remplacé par un moteur en gris avec ses fils d'alimentation. Ce moteur entraîne l'arbre primaire de la boîte portant un pignon de 19 dents (côté moteur) et un de 25 dents.

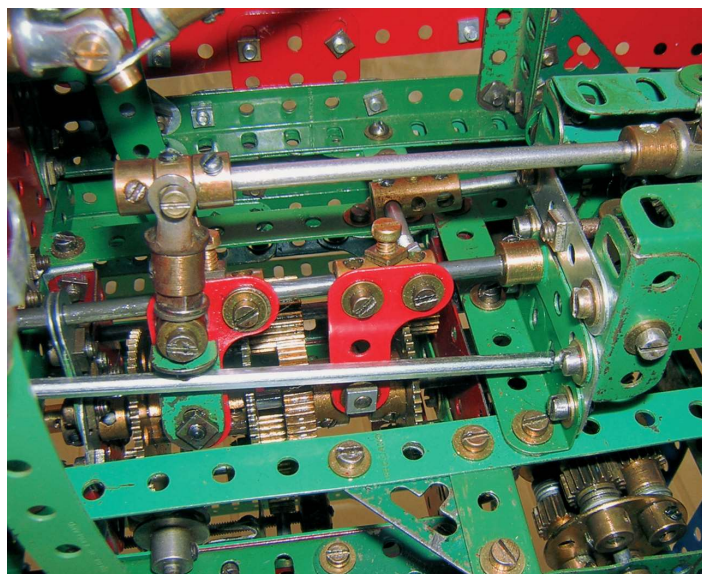


Figure 24

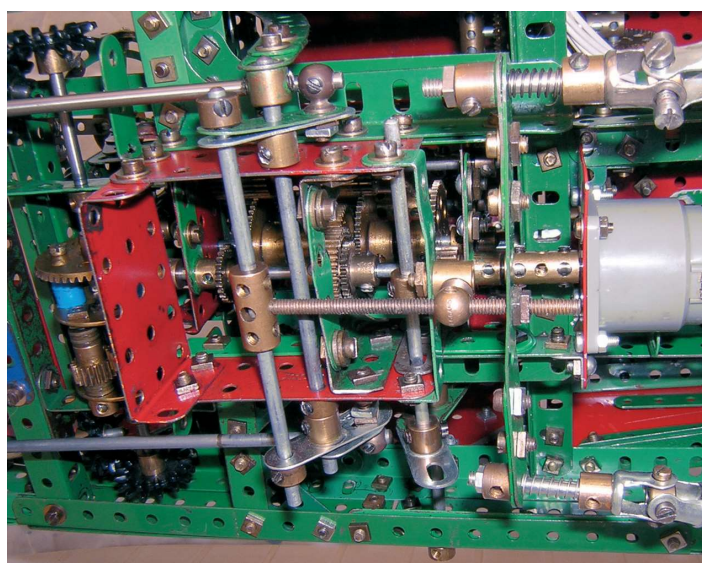


Figure 25

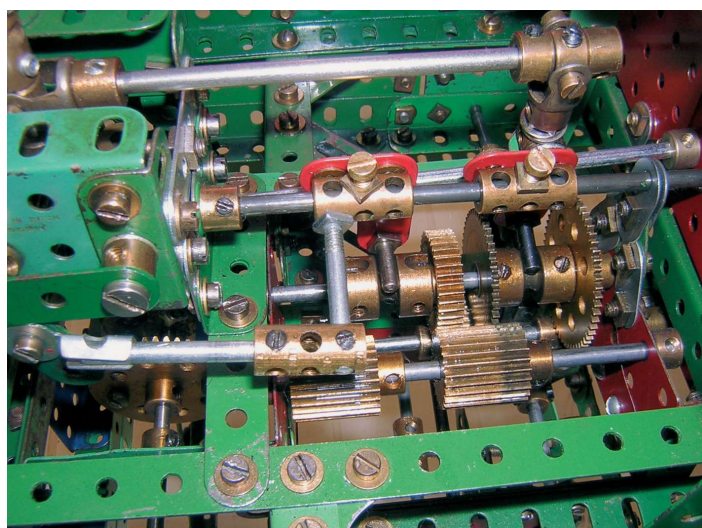


Figure 26

L'arbre secondaire, figure 26 porte deux baladeurs. Celui de droite avec un pignon de 57 dents pour la première et de 50 dents pour la seconde donne deux vitesses sur le pignon long de 25 dents en avant de la figure. Le deuxième pignon long identique entraîne une roue de 50 dents, non visible sur la figure 27, mais située à droite sur la figure 24. Cette roue forme baladeur avec le pignon de 38 dents. Nous avons donc quatre vitesses. Attention, le côté moteur gris est à droite sur les figures 26, 27 & 29 et à gauche sur les 14, 25 & 34.

Les deux baladeurs sont manœuvrés par le levier de changement de vitesses, figures 28 & 14. Un mouvement longitudinal du levier agit sur le premier baladeur. Un mouvement transversal transmis par la roue de chant, figure 14 à un arbre transversal agit sur le deuxième baladeur.

L'arbre de sortie de la boîte, figure 27 en haut, entraîne le différentiel par un couple conique n° 30a & c. Le différentiel

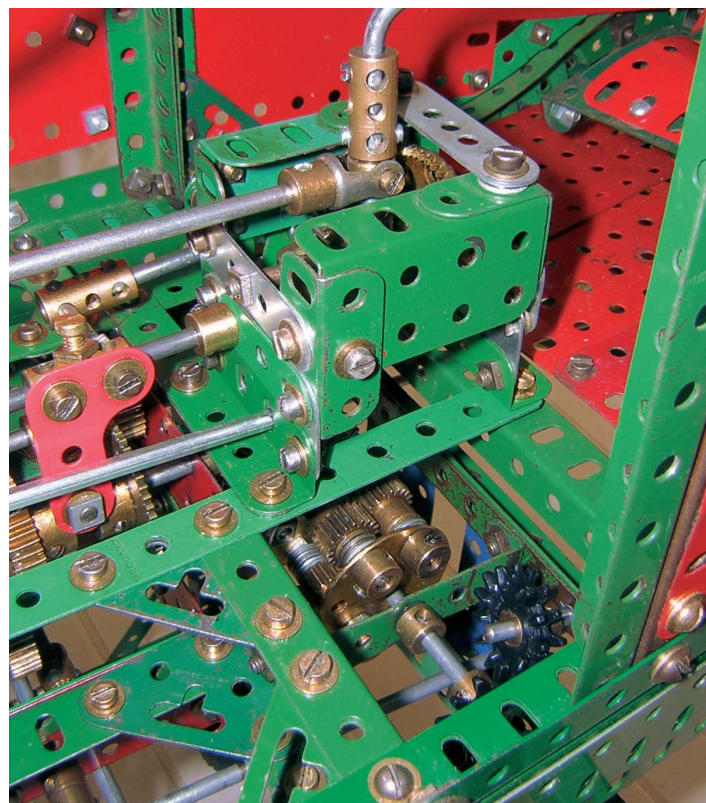


Figure 14

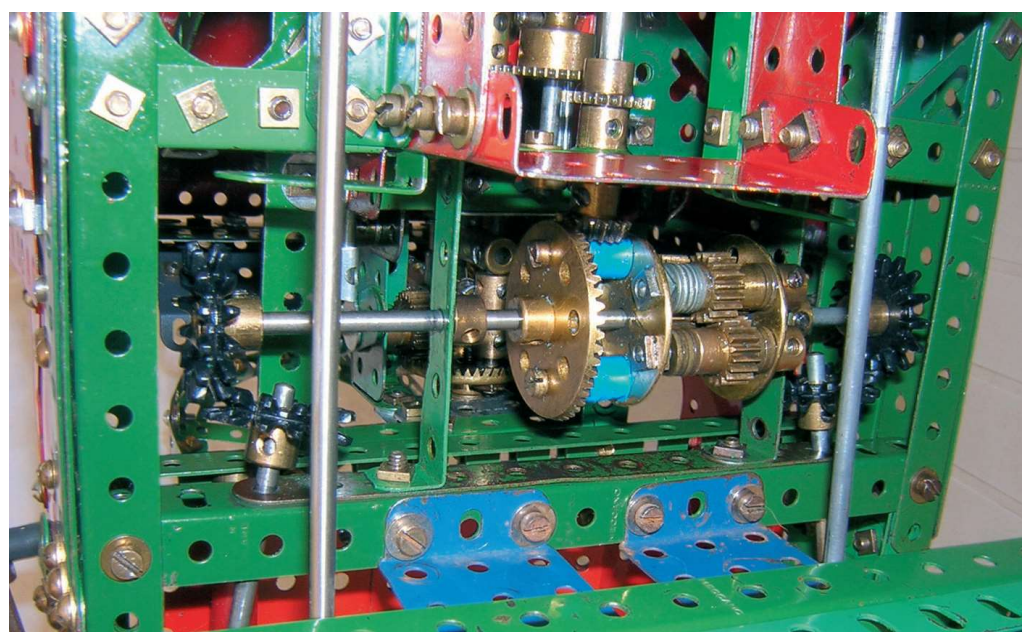


Figure 27

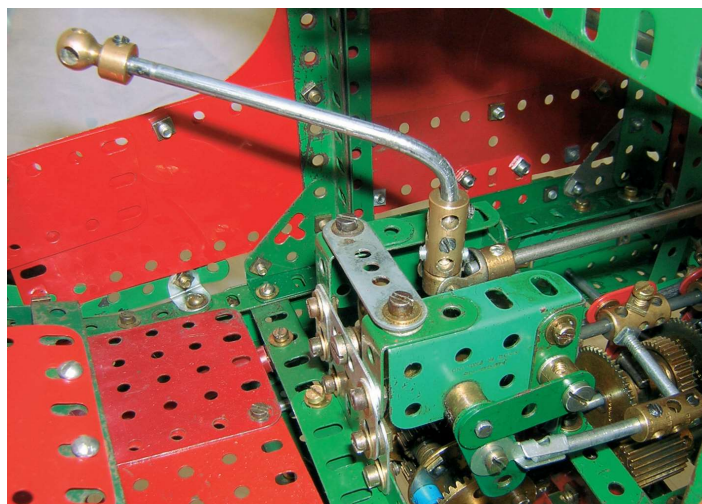


Figure 28

est du type à pignons droits. Les arbres de sortie du différentiel portent des roues de 14 dents n° 27f qui entraînent les arbres de transmissions latéraux, figure 28

Essieu arrière

Il est formé de deux demi essieux. L'ensemble est rigide, suspendu sur des ressorts elliptiques, figure 30, freinés par un double amortisseur à disques, figure 29. L'arbre de transmission latéral, terminé par un cardan, attaque un couple conique n° 30. Les roues étant trop lourdes pour des tringles

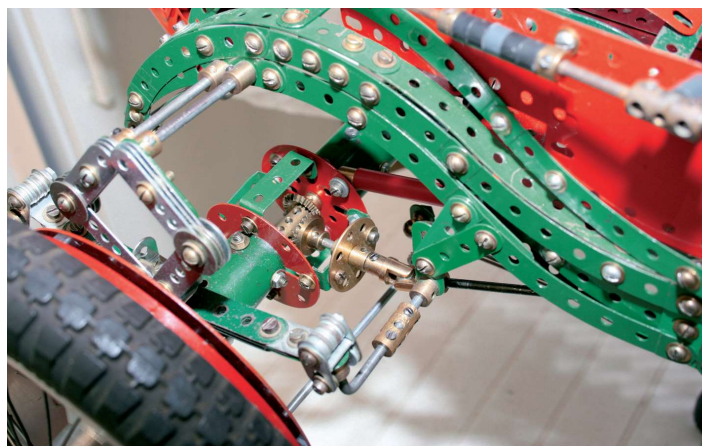


Figure 29

Meccano, un accouplement Meccano – arbre gros module est placé dans le cylindre vert situé juste avant les ressorts. Sur la figure 30, on voit les deux arbres de transmission terminés par leur cardan.

Freins

La longue tringle allant d'une roue à l'autre, figure 30, est la commande des freins arrière. Cette tringle porte la came écartant les mâchoires de frein, figure 31. Celles-ci sont rappelées par des ressorts obliques. Les tringles équivalentes des roues avant, figure 12 ne représentent qu'une simple idée de la réalité. Le système réel est complexe et peu réalisable en Meccano.

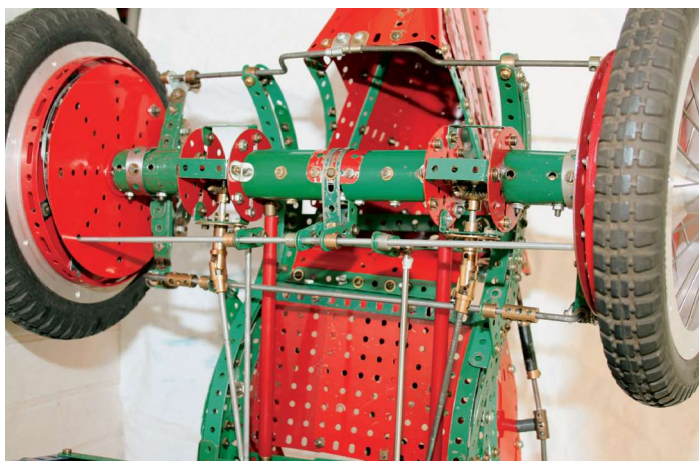


Figure 30

REMARQUE GÉNÉRALE

Le modèle est très complexe. Le concepteur a essayé de se rapprocher au plus près de la réalité. Mais l'utilisation des pièces Meccano n'a permis qu'une approximation.

Ont participé à la réalisation de ce modèle.

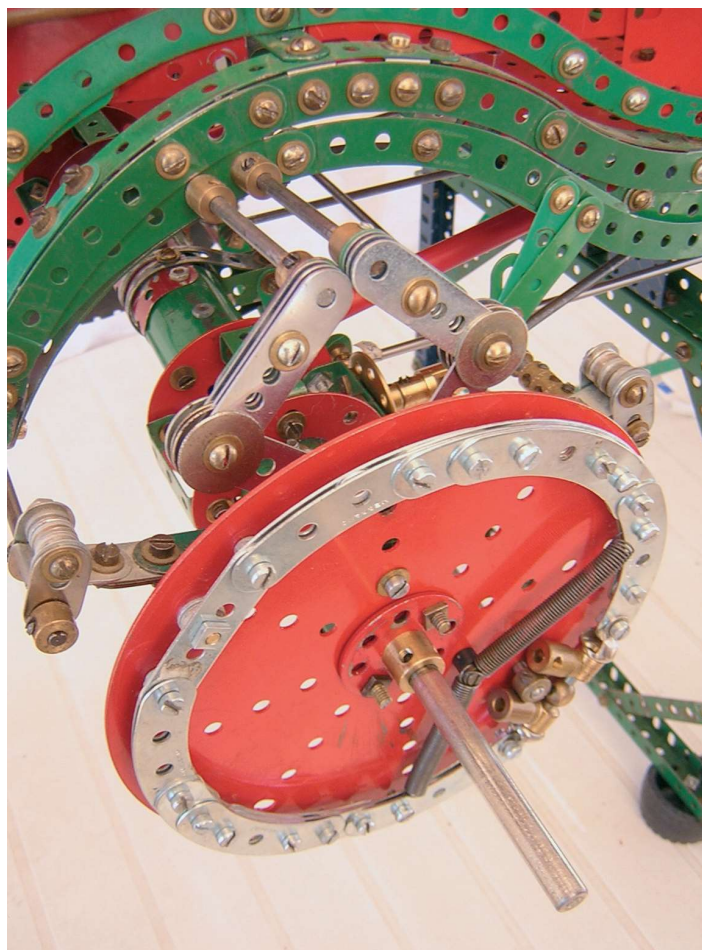
Roger POULET : Concepteur et réalisateur.

Michel PAGES : Révision et finition du modèle non terminé.

René PAGNON : Conception et réalisation des roues.

Willy DEWULF : Dessin des roues, photos et texte de l'article

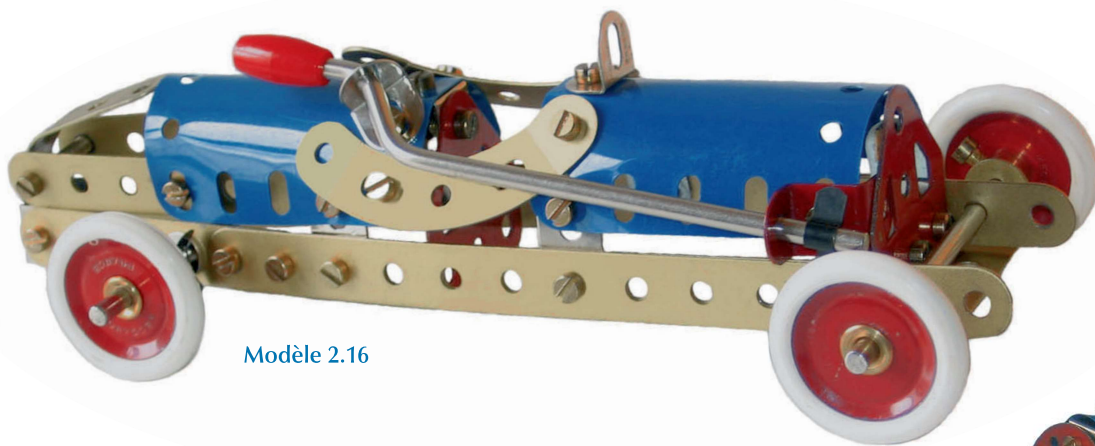
Les trois derniers se sont fait un devoir de compléter le modèle de Roger Poulet que sa maladie a empêché de terminer. Qu'il soit félicité pour sa réalisation et son courage qui lui a permis jusqu'au dernier moment d'avancer son œuvre.



WILLY DEWULF CAM 0490 ■

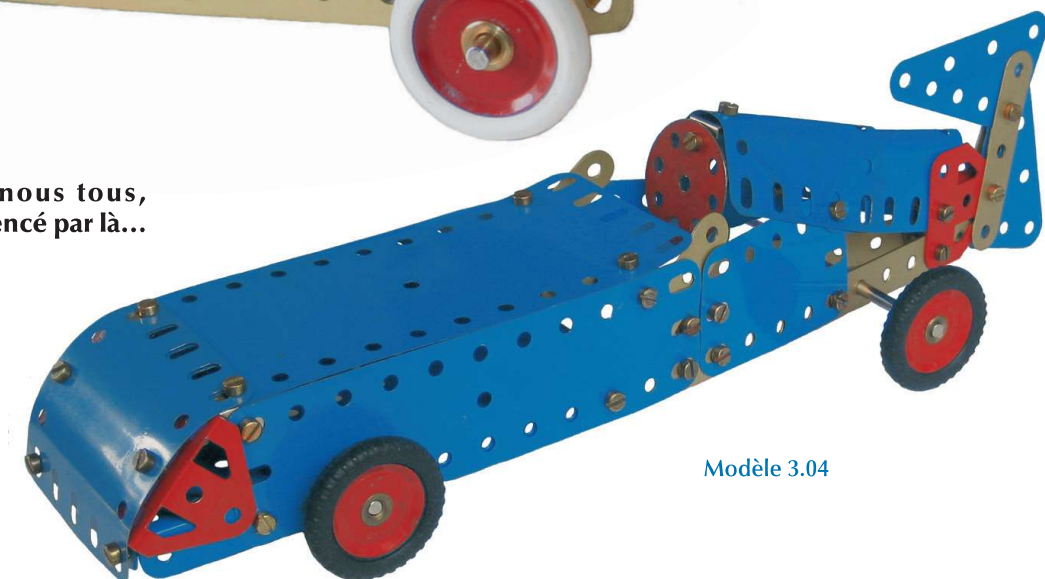
Figure 31

LES RECONSTRUCTIONS DE JEAN-MARIE BARRÉ



Modèle 2.16

**Roger Poulet, comme nous tous,
avait certainement commencé par là...**



Modèle 3.04

LA POULIE DE TROIS POUCES

Par Jean-Pierre Guibert

C'est en 1918, que Meccano jugea utile d'introduire une plus grande poulie.

Le choix évident était de trois pouces pour maintenir une cohésion avec les quatre dimensions déjà existantes.

Initialement prévue pour la boîte inventeur de 1918, à la place des roues de charrette de la première boîte inventeur de 1917, cette poulie était en acier émaillé noir à quatre rayons (Fig. 1). Le collier d'arrêt, de diamètre standard (9,5mm), est en laiton également émaillé noir, avec un seul trou fileté. La marque MECCANO est inscrite trois fois, circulairement autour du collier (Fig. 1a).

Curieusement, alors que ce modèle à quatre rayons n'a eu qu'une brève existence en Angleterre et en France, il est maintenu encore longtemps aux USA.

La version noire y est identique au modèle européen, si ce n'est la vis d'arrêt également émaillée noire. Elle subsiste jusqu'en 1924 où elle est remplacée par une version nickelée (Fig. 2bis) avec une bague d'arrêt d'un demi pouce puis en 1926 la bague d'arrêt repasse au format de 9,5 mm (Fig. 2) ; cette poulie est marquée d'un triple MECCANO circulairement (Fig. 2a).

En 1927, toujours aux USA, elle est maintenant émaillée rouge sombre (fig. 2ter). Toutes ces poulies n'ont qu'un seul trou fileté sur leur bague d'arrêt.

En Europe, dès 1920, les évidements entre les rayons sont remplacés par de simples fentes. La poulie reste toujours noire et le collier d'arrêt n'a pas changé (Fig.3).

Cette poulie ne sera introduite dans les boîtes principales qu'à partir de 1922 : 1 dans les boîtes N°3 et 4, 2 dans les boîtes N°5 et 6 et 4 dans la toute nouvelle boîte N°7.

En fin 1920, une variante de même forme, entièrement nickelée coexistera avec la poulie noire. Cette dernière poulie (Fig. 4) présentera plusieurs types de marquage dont deux sont présentés ici (Fig. 5 et 6) :

MECCANO IMPORTE D'ANGLETERRE (Circulaire)
IMPORTE D'ANGLETERRE (Sur deux lignes)

En 1922 le collier devient plus gros (un demi pouce Fig. 7) avec l'inscription circulaire (Fig. 8) :
MECCANO FABRIQUE EN ANGLETERRE



Fig. 1



Fig. 1a



Fig 2



Fig 2a

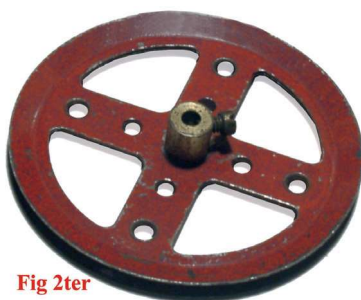


Fig 2ter



Fig 2bis



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6

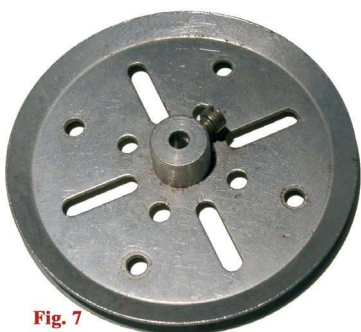


Fig. 7



Fig. 8

En 1924 le gros collier est maintenant en laiton non nickelé et toujours avec un seul trou fileté (Fig. 9).

Cette poulie restera inchangée jusqu'en fin 1926 avec le nouveau Meccano Rouge et Vert.

Dès le début de la période Vert et Rouge, deux changements importants sont intervenus : le collier en laiton a retrouvé un diamètre plus habituel (9,5mm) et il est maintenant muni de deux trous filetés.

Deux variétés de poulies vont coexister au début : une poulie (Fig. 10) en acier nickelé (la couche de nickel est beaucoup plus mince) et une poulie rouge très foncé (Fig. 11).

En 1926 et 1927, certaines pièces des boîtes Rouge et Vert, dont les poulies de 75mm, restent nickelées et de 1928 à 1930, Meccano propose à la demande, des boîtes entièrement nickelées ou des boîtes entièrement Vert et Rouge.

De 1931 à 1932, seules les poulies rouge foncé subsistent.

En 1933, en Angleterre, la gorge et le pourtour de cette poulie rouge sont en vert (Fig. 12) alors qu'en France elle est toujours entièrement rouge foncé.

En 1934 et 1935 (période alphabétique), les dernières boîtes Rouge et Vert seront présentées avec des poulies bleu très foncé (Fig. 13 et 13a), alors que les boîtes Bleu quadrillé contiendront des poulies rouge foncé.

En Angleterre, ces poulies bleu foncé ont une gorge plus large que la norme habituelle (Fig. 13bis).

A partir de 1937 (période Bleu quadrillé numérique), le rouge sera de plus en plus clair.

En Angleterre, en 1939 et 1940, la gorge et le pourtour de cette poulie rouge sont en noir (Fig. 14).

En France, pendant la période de guerre (1942-1946), une poulie entièrement dorée avec moyeux en acier et un seul trou fileté (Fig. 15) remplacera provisoirement la poulie rouge. Contrairement à d'autres roues de cette époque, je n'ai pas rencontré de moyeux en aluminium sur la poulie de trois pouces... Existence possible à confirmer.

En 1946, en Angleterre, cette poulie est noir satiné avec moyeux en laiton (Fig. 16) et un marquage sur deux lignes de part et d'autre du moyeu :

MECCANO MADE IN ENGLAND (Fig. 17)

En 1951-52 (Guerre de Corée), elle est en acier noir.

En France, après la guerre, la poulie est à nouveau rouge clair (Fig. 18) et le restera pendant toute la période Bleu quadrillé et même au début de la période Bleu uni et Or.



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12



Fig. 13



Fig. 13 a



Fig 13bis

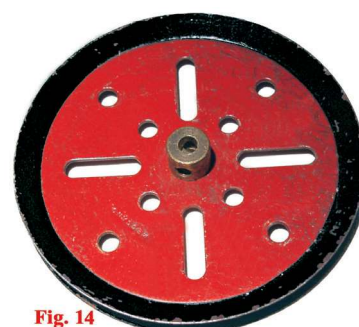


Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18

Ce rouge deviendra de plus en plus foncé à partir de 1956 et restera rouge foncé (Fig. 19) jusqu'à la fin de la période Bleu uni et Or en 1959.

En Angleterre, à partir de 1958, puis en France à partir de 1970 (période zinguée) la poulie de trois pouces devient bleu clair (Fig. 20).

De 1976 à 1979, en Angleterre, la boîte Meccano Multikit Crane Building contient une poulie de trois pouces, jaune (Fig. 21) cette poulie sera utilisée dans les autres boîtes Meccano en 1978-79. Il en sera de même, en France, de 1978 à 1980, pour la boîte Meccano Grues 400 (Fig. 21 bis), mais le jaune français est plus clair.

La poulie de trois pouces bleu clair disparaîtra définitivement des boîtes Meccano en 1990 mais elle subsiste sur les listes de pièces détachées jusqu'en 1997.

En 1924, Meccano propose un anneau blanc (pièce N° 42), pour servir de bandage de roulement à la poulie de trois pouces (Fig. 40). Quatre anneaux de ce type étaient proposés dans la boîte N°7 de 1926. Après l'introduction de véritables pneus en 1928, on ne trouve plus que trois anneaux dans la boîte N° 7 puis dans la boîte N° L; ces anneaux n'étant utilisés que pour le super modèle à trois roues : moto avec side-car. Cet anneau ne figure plus dans les boîtes numériques en 1937 et disparaît des catalogues après 1940.

J'ai rencontré des anneaux noirs dans un lot d'origine anglaise de 1933 (Fig. 41)... (Renseignements complémentaires recherchés).

Un véritable pneu ne fut introduit qu'en 1927 (pièce N°142B). D'abord prévu pour la nouvelle boîte inventeur, quatre pneus figureront également dans la boîte N°7 dès 1928. Ces pneus suivirent les mêmes modifications que ceux de 50 mm et 38 mm.

1928 Ce premier pneu noir est marqué :
MECCANO 142B DUNLOP CORD (Fig. 42).
Assez rapidement (1929), en France, ce pneu est remplacé par un pneu marqué sur une face :
MECCANO 142B FAB. EN FRANCE
et sur l'autre :

PNEU HUTCHINSON (Fig. 43).

Toujours en France, en 1933, Michelin a sans doute signé des pneus 142b comme pour les 142d marqués sur les deux faces "PNEU MICHELIN MECCANO" (existence probable à confirmer).

En Angleterre, ce pneu a suivi les mêmes fluctuations que les autres :

1929 : Noir ou gris, marqué MECCANO 142B DUNLOP

1929 : Noir, marqué MECCANO 142B DUNLOP BALLOON

1937 : Bleu, marqué MECCANO 142B DUNLOP CORD (Fig. 44)

1946 : Noir marqué MECCANO

Produit de substitution du caoutchouc.

1947 : Caoutchouc noir ou gris marqué MECCANO

1970 : Plastique noir marqué MECCANO

En France, dans l'après guerre, les pneus ne sont réintroduits que plus tardivement (1948), d'abord en caoutchouc noir (Fig. 45) puis en plastique noir après 1972. Ils sont marqués MECCANO FAB. EN FRANCE.

Ce pneu ne figurera plus sur les listes de pièces détachées à partir de la fin des années 80.



Fig. 19



Fig. 20



Fig. 21 bis



Fig. 21



Fig. 40



Fig. 41



Fig. 42



Fig. 43



Fig. 44



Fig. 45

8^{ème} RENCONTRE MECCANO-COLLECTION À ROMORANTIN

Le 5 Octobre dernier, les amateurs de MECCANO de collection se sont rencontrés à ROMORANTIN

Les exposants, plus nombreux que l'année passée, avaient rempli la salle et il ne restait pas une table de libre. Certains sont venus de loin : Belgique, Nord, Var, Corrèze. Les visiteurs, plus nombreux eux aussi que l'an passé, sont venus principalement du grand centre (79 – 72 – 37 – 18 – 36 – 41 – 45) et de la région parisienne, un "fidèle" est même venu de Belgique.

Côté exposition, Gilbert BASSON présentait un coffret N° 10 croisillonné, réalisé sur les plans fournis par la Maison MECCANO sur simple demande, vers 1952. En effet, ce coffret n'était pas produit à l'époque, bien que les catalogues de cette période indiquent le contenu de la boîte N°10. Ces plans correspondent à ceux du coffret N° 10 de 38-39.



Côté bourse, les amateurs pouvaient acquérir des boîtes anciennes, dont une N° 9A de la période thématique, des boîtes d'éclairage des années 30, une boîte électrique des années 20, une boîte MECCANO Royal de 1912. A noter également que plusieurs exposants proposaient des pièces de la période clavetée (avant 1913), dont deux clavettes à ergot vertical de la période Mechanics Made Easy qui ont fait le bonheur d'un collectionneur. Comme l'année passée, on trouvait également des pièces détachées, des moteurs et de la documentation.

En résumé : cette rencontre semble avoir atteint sa vitesse de croisière, les participants étant de plus en plus nombreux à apprécier une manifestation plus particulièrement dédiée au MECCANO de collection.

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■



LA LOCOMOTIVE À VAPEUR 241-P-17 ET SON TENDER 34 P 325

UNE DES PLUS BELLES ET DES PLUS PUISSANTES

Par André Schmid

Ce modèle a reçu le premier prix du concours "La vapeur dans tous ses états" à Vourey en 2008.



PREAMBULE

Les locomotives d'origine américaine "MOUNTAIN" achetées après la guerre pour reconstituer le parc des machines françaises furent transformées et améliorées par M. Chapelon "le sorcier de la vapeur".

Développant 4000cv maxi, la 241P17 était capable d'arriver en haut de la redoutable rampe 8 ‰ du seuil de Bourgogne à 100 km/h en remorquant des trains de 600T.

Il reste encore 4 de ces fameuses machines :

- 1 à Guîtres (près de Bordeaux) la 241P9
- 1 à Mulhouse (musée des chemins de fer) la 241P16
- 1 au Creusot (qui roule périodiquement) la 241P17
- 1 en Suisse (Vapeur du Val de Travers) la 241P30

Cette machine prestigieuse basée au Creusot a été sauvée de la démolition par une association de cheminots et anciens cheminots du Creusot.

CARACTERISTIQUES

LA LOCOMOTIVE - 241P17

Longueur : 17,172 mètres

Largeur : 2,97 mètres

Hauteur : 4,225 mètres

Diamètre des roues accouplées : 2,022 mètres

Poids en ordre de marche : 131,4 Tonnes

Vitesse maximum : 120 Km/h

Puissance maximum : 4000 CV

Traction des trains lourds ou rapides (600 à 800 tonnes)

LE TENDER - 34 P 325

Diamètre des roues : 1,247 mètre

Capacité de la soute à eau : 34 m3

Capacité stockage du charbon : 12 tonnes

Poids total en charge : 84,8 tonnes

Longueur totale : 9,945 mètres

Hauteur total : 4 mètres

LE MODELE MECCANO

Réalisé à l'échelle 1/20 avec du Meccano d'occasion décapé redressé et repeint, c'est un modèle inventé à partir de documents assez sommaires mais en essayant de se rapprocher le plus possible de la réalité extérieure sans faire du maquettisme mais donner au modèle de l'esthétisme, tel que les roues à rayons.

La machine présentée ici est animée par trois moteurs, un servomoteur, un ensemble de bruitage et un éclairage. Ceux-ci sont alimentés par une batterie de 6 volts 10 ampères et une batterie de 9 volts pour le bruitage. Une radio commande donne les impulsions aux 3 moteurs et servomoteur. Ce système est protégé par un fusible et un interrupteur pour l'éclairage.

- Le poids de l'ensemble est de 15kg
- 1500 pièces 1780 écrous 1585 vis
- La longueur totale est de 1338 mm
- La hauteur est de 214 mm
- La largeur est de 149 mm

Temps passé à la construction et à la mise au point : un certain temps !!

DESCRIPTION GENERALE

Le châssis-tablier

Il est constitué de 2 fois 5 bandes longitudinales entretoisées de plaques 5 X 3 trous à rebords n° 51f1 qui assurent la rigidité. A l'intérieur du châssis est fixé un moteur Hercule ainsi que la démultiplication.

Les tringles de sortie entraînant les roues sont équipées de pignons de 19 dents n° 26 ; ceux-ci entraînent les roues dentées de 133 dents n° 27b fixées sur les roues motrices. L'entre axe des 4 essieux moteurs tout comme celui des arbres des pignons d'entraînement est de 9 trous. (Photos 2, 2bis, 2ter)

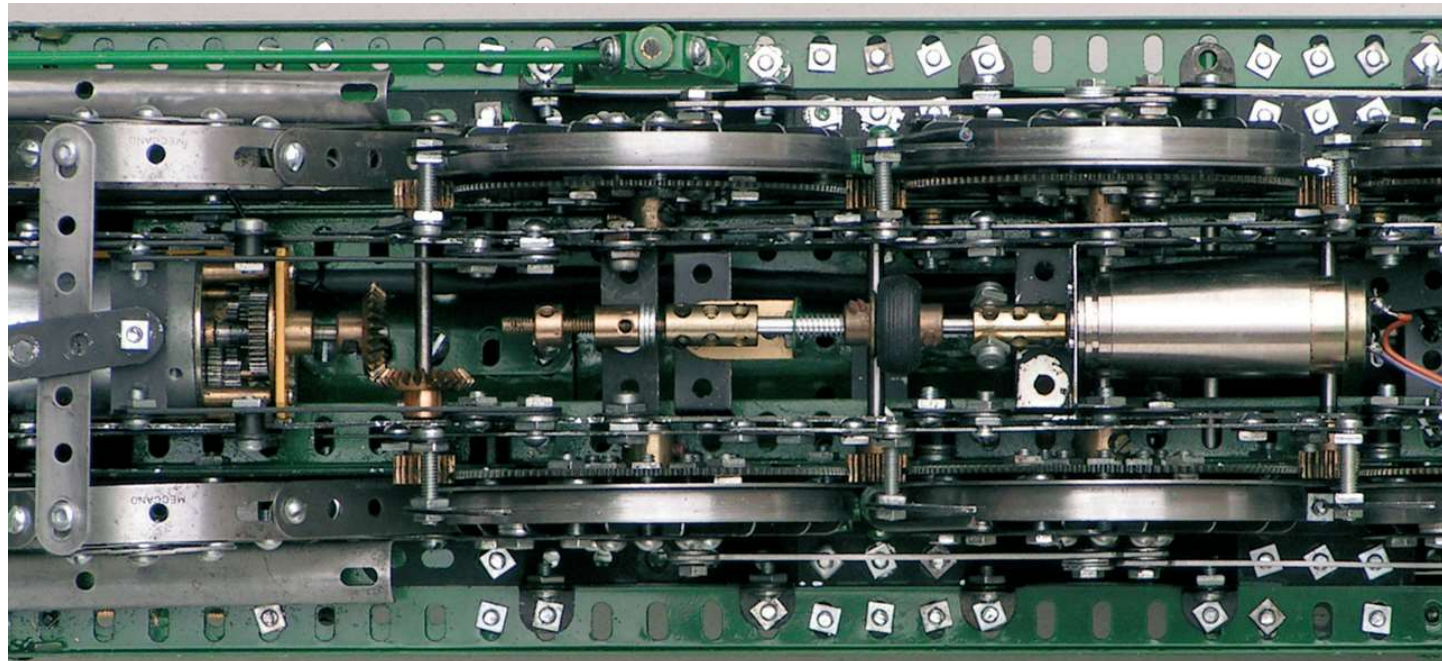


Photo 2

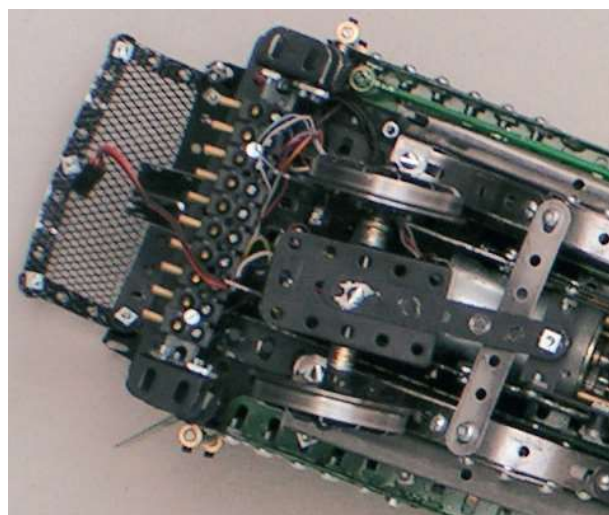


Photo 2 bis

Si l'on ne dispose pas de roues de 133 dents on peut réaliser la transmission par des roues dentées de 57 et de 95 dents (en plastiques elles sont plus épaisses et en plus silencieuses).

Il faudra alors remplacer le couple conique formé de deux 26 dents n° 30 en sortie du moteur par une réduction plus forte, 16 x 48, par exemple (n° 30a et 30c) afin que la démultiplication totale reste acceptable. Bien soigner l'alignement, dans les 2 cas d'ailleurs.

On peut diminuer le jeu dans les trous recevant des tringles de roues dentées en fixant soit des bras de manivelle double n° 62b ou bien des roues barillet en compensant l'épaisseur du sertissage par des rondelles.

Le tablier est fixé sur le châssis, il est constitué de cornières et de plaques.

Sous le châssis est positionnée la timonerie des freins constituée d'un cadre de bandes étroites. Ce cadre coulisse entre des vis et écrous contre bloqués. (Photos 3 et 3 bis)

Le moteur qui actionne l'ensemble freinage est équipé d'un système de patinage limiteur de couple. (Photo 2 et croquis n°1)

Les roues motrices

Elles sont montées à partir de plaques circulaires de diamètre 100 mm n° 146 fixée sur un boudin de roue de diamètre 89 mm int n° 137b (MR Productions). 16 bandes étroites de 3 trous n° 235g et un moyeu central bloqués par un disque 8 trous n° 217a viennent figurer l'ensemble du rayonnage de la roue. A l'arrière est fixée la roue dentée de 133 dents ou bien la 95 dents plastique (soigner les épaisseurs de rondelles au pied à coulisse pour le dégagement de la roue dentée) (photo 4)

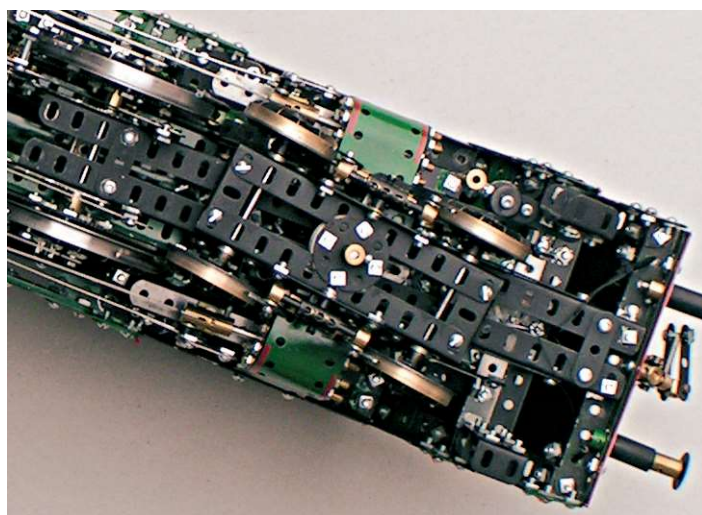


Photo 2 ter

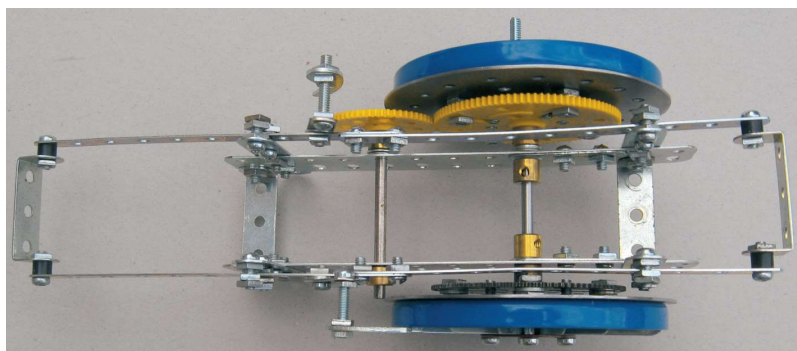


Photo 3

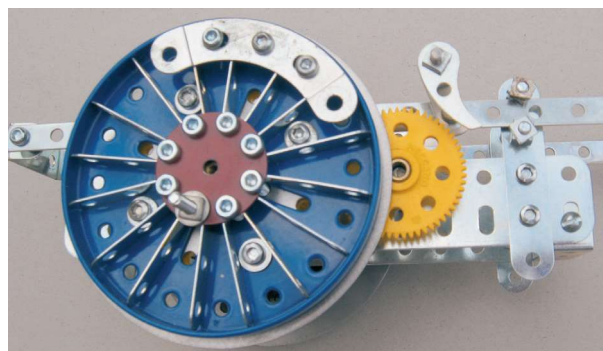
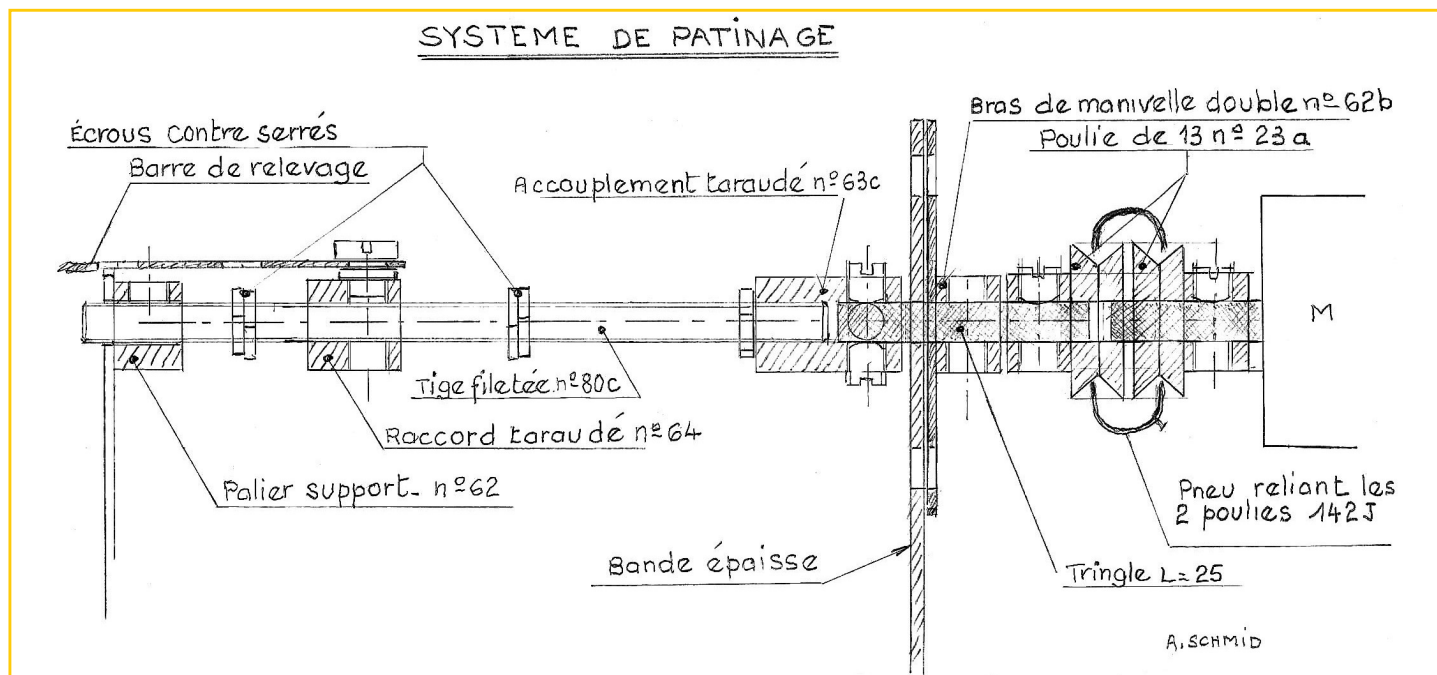


Photo 3 bis



Ensemble piston tiroir

Le corps du piston est une plaque flexible 11 x 3 trous n° 192 roulée au diamètre 30. Il est fermé par deux disques de diamètre 32 mm n° 217a reliés par 8 tiges filetées de 50 mm n° 81 boulonnées aux extrémités par des écrous hexagonaux (c'est plus joli). **(Photo 5)**

Le tiroir est un manchon n° 163 équipé de 2 roues à boudin de 19 mm n° 20b dans laquelle coulissera une tringle L=7.5, (elle ne traverse pas l'autre roue à boudin).

Le piston et le tiroir sont solidaires et fixés sous le tablier à l'aplomb des roues du boggie avant (il n'y a pas beaucoup de place, mais on arrive tout de même à ce que le boggie puisse tourner légèrement). **(Photo 6)**

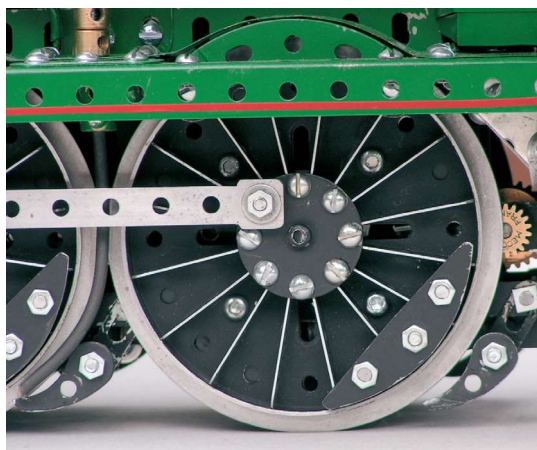


Photo 4

La distribution

L'ensemble de ce mécanisme est assez long à régler compte tenu de l'échelle et du module Meccano, mais avec de la patience on y arrive. Ne pas oublier : la tige du tiroir coulissera à l'inverse de la tige du piston. L'ensemble des pièces de la distribution ainsi que les bielles sont laissés en état du métal nu. **(Photo 6)**

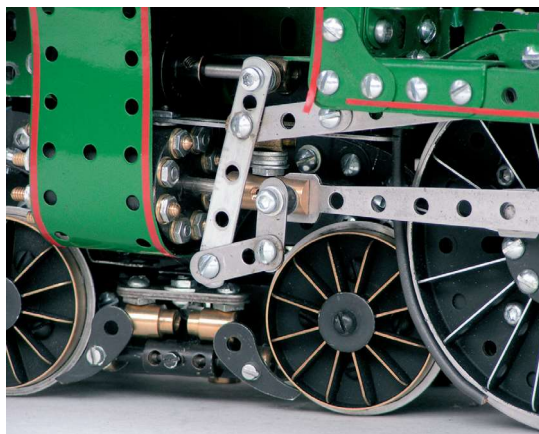


Photo 5

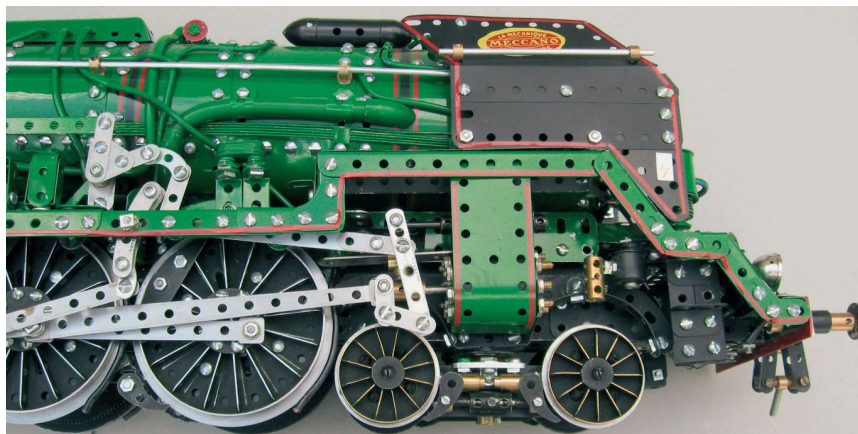


Photo 6

La barre de relevage

A l'arrière du tablier bâbord est monté le moteur (Gearmotor 6-12v dc 167 rpm) qui actionne la barre de relevage avec le système de patinage semblable à celui du freinage. **(Photo 7 ou croquis)**. Réaliser les essais de fonctionnement ainsi que les réglages.

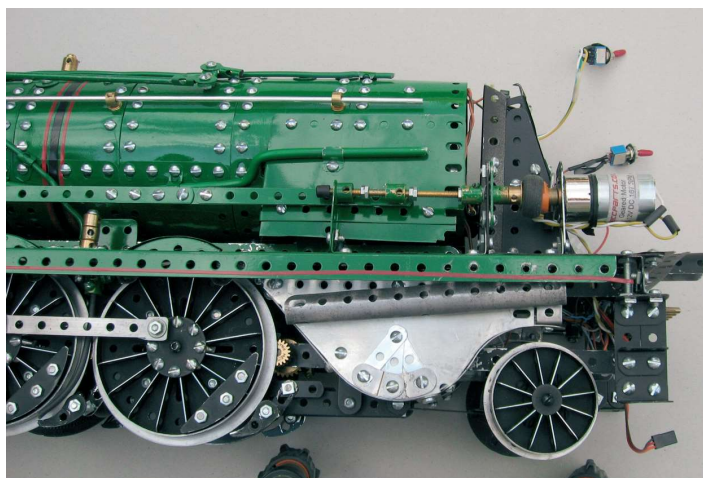


Photo 7

Le foyer

Il est en partie installé sur l'arrière du tablier à hauteur du moteur de la barre de relevage. A l'intérieur du foyer est logée la carte électronique du bruitage (conrad sifflet à vapeur ok 53 ref 063514-20) **(Photo 8)**

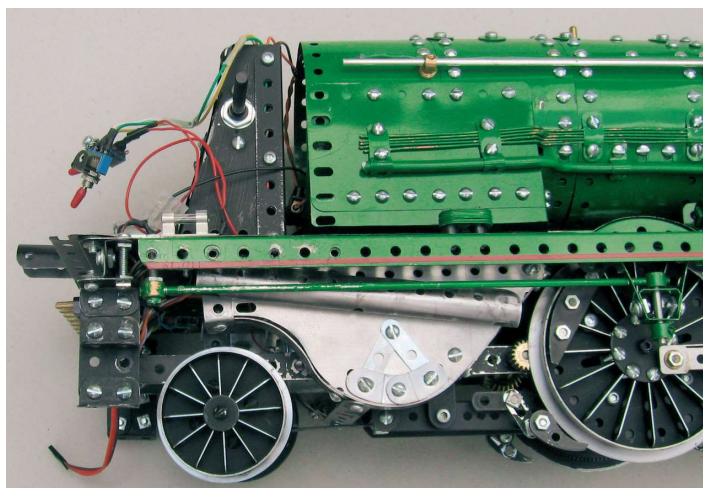


Photo 8

La chaudière

Elle est constituée de 10 cylindres de 3 plaques flexibles 9 x 5 trous roulées et assemblées. Ces cylindres sont également assemblés les uns aux autres par des poutrelles roulées au diamètre intérieur des cylindres. **(Photo 9)**

A l'avant de la chaudière se trouve la boîte à fumée montée sur une charnière n° 114. Cela permet d'intervenir à l'intérieur de la chaudière si besoin est. **(Photo 10)**

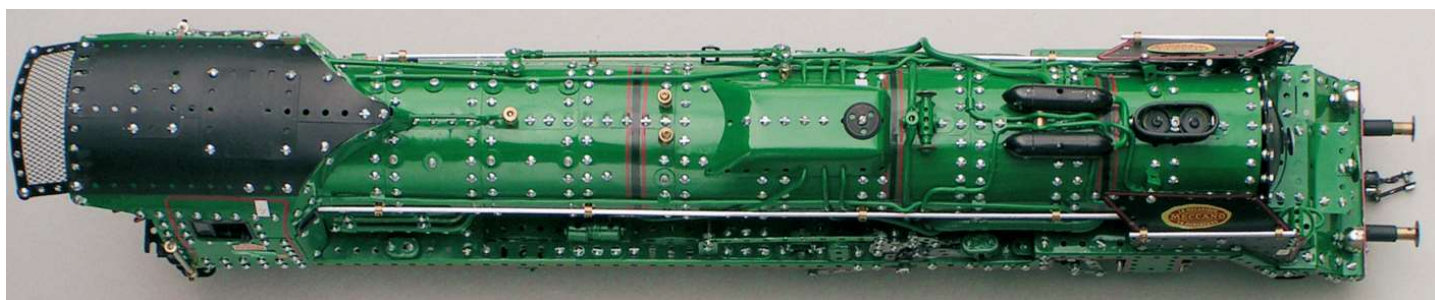


Photo 9

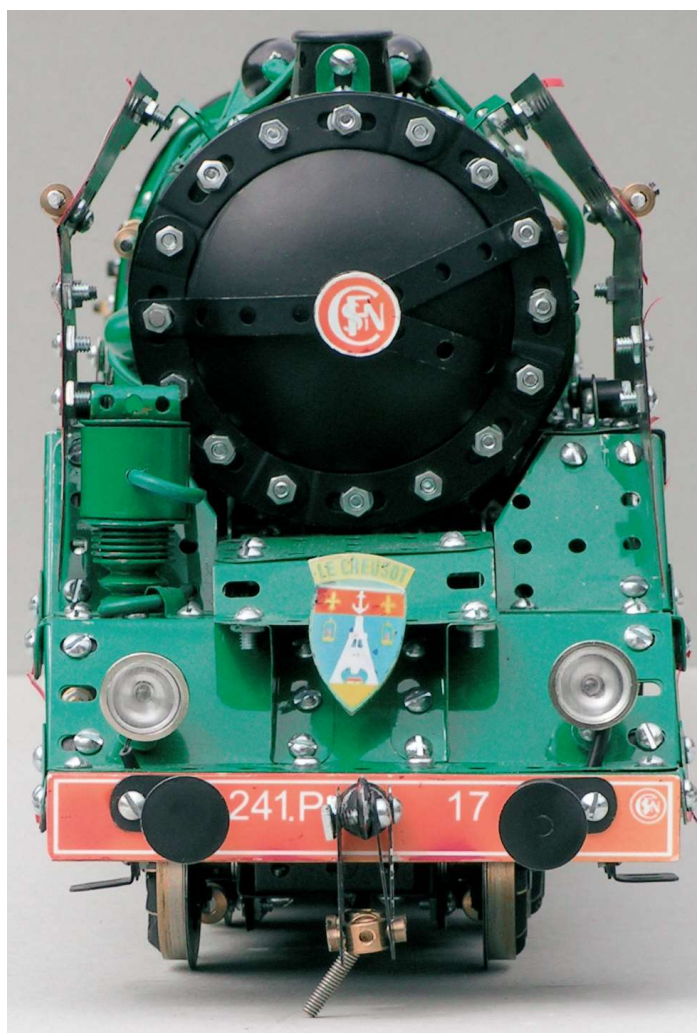


Photo 10

La cabine

Pour réaliser cette pièce qui doit s'ajuster le mieux possible sur la chaudière (forme avancée et de biais) des maquettes en carton puis en plaques ont été nécessaires. **(Photo 11)**

A l'intérieur de la cabine coté tribord se trouvent 2 interrupteurs, l'un pour le général du bruitage, le deuxième pour le changement de bruit.



Photo 11

Le tender

Il est constitué de 2 éléments principaux :

- A) Le châssis avec les 2 boggies (**photos 12 et 13**)
- B) Le tombereau comprenant à l'intérieur toute la partie électrique (batteries, récepteurs, etc...) et la rehausse à charbon. (**photos 14, 15, 16, 17**)

A) **Le châssis** est constitué de cornières composites de 34 trous (19 + 15) doublées en équerre afin de donner un peu plus de rigidité.

semblées par juxtaposition (**photo 18**) soit 34 trous. Les 5 premières plaques sont courbées entre les 9^{ème} et 10^{ème} trous, les dernières entre les 8^{ème} et 9^{ème} trous. Le fond est constitué de 5 plaques 11 x 5 trous n° 52 espacées chacune des autres d'un trou.

Les Boggies sont constitués de châssis en cornières 15 trous et de 9 trous en largeur.

Les roues des boggies du tender sont les mêmes que les roues du bissel arrière de la loco. Un plateau de centrage n° 109 sur lequel est fixé un boudin de roue n° 137 dans lequel sont logées 12 bandes étroites 2 trous n° 806b. 1 disque de diamètre 19 mm n° 38d bride l'ensemble sur un moyeu.

L'habillage extérieur du boggie est en quasi-totalité composé de bandes étroites.

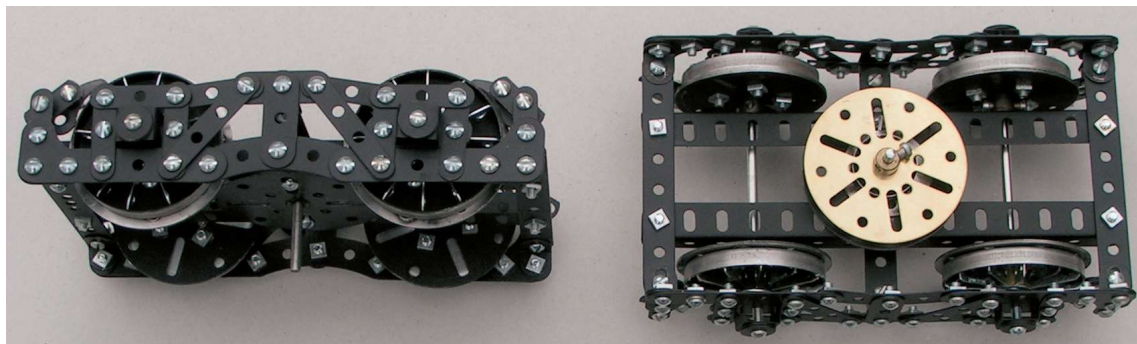


Photo 12

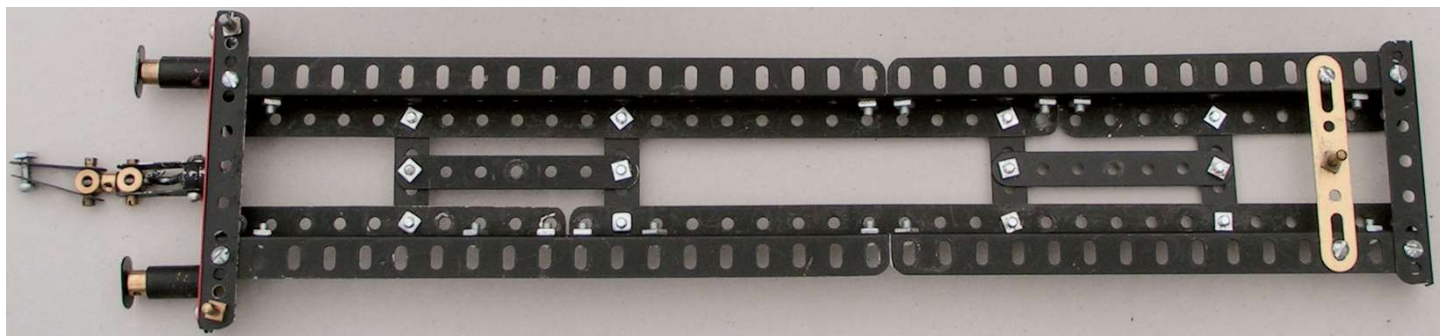


Photo 13

B) **Le tombereau** est confectionné avec 7 plaques flexibles 11 x 5 trous dont 5 sont mises bout à bout jointes à l'intérieur par des poutrelles de 5 trous. Les 2 dernières plaques sont as-

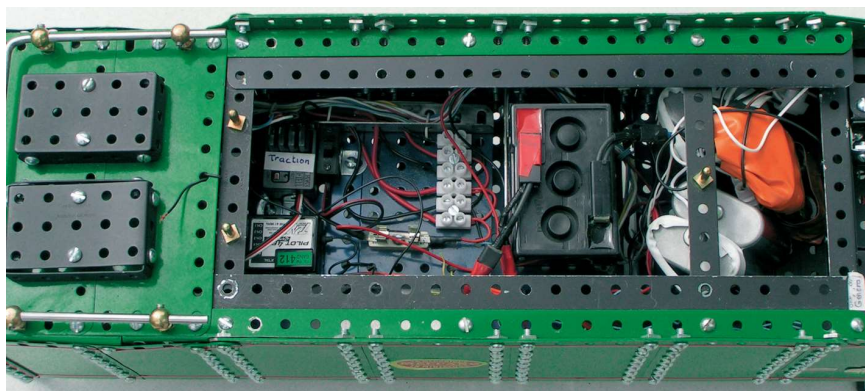


Photo 14

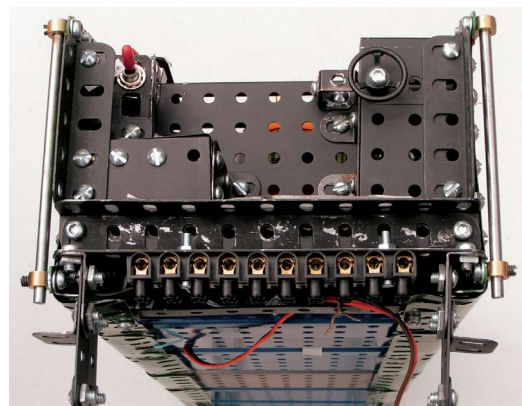


Photo 15



Photo 16

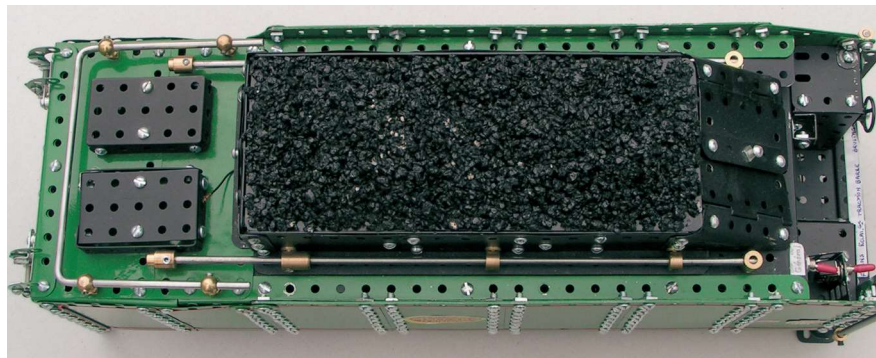


Photo 17

L'ensemble est joint par 2 cornières composites de 34 trous. Le haut des plaques flexibles est fixé par 2 cornières et 2 poutrelles qui feront le plancher latéral supérieur. Le tombereau est posé sur le châssis du tender et centré par 3 chevilles filetées courtes n° 115. Ce qui permet de le démonter facilement. Tout le système électrique entre dans le volume du tombereau. La rehausse du tombereau est un simple cadre en plaque flexibles 11 x 3 trous assemblées par 3 cornières. La rehausse se pose sur le tombereau de la même manière que le tombereau sur le châssis par 3 chevilles courtes.

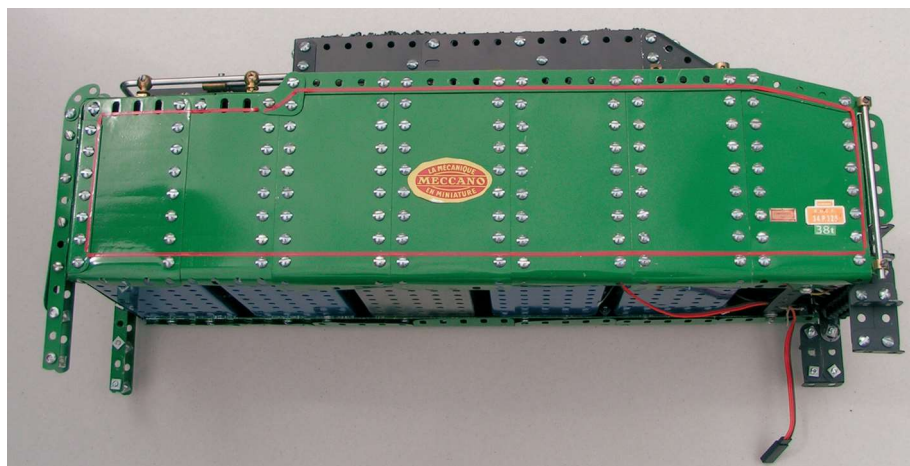


Photo 18

Les décors

Ils ont été photographiés en partie au Creusot dans le hangar et également à Nevers lorsque la 241P17 est venue en démonstration. Naturellement toutes les photos de ces décors ont été redressées et réduites pour correspondre à l'échelle 1/20.

Je tiens à disposition la nomenclature de ce modèle pour ceux que cela intéressent.

Réserves (NDLR) : quelques pièces ont été modifiées, notamment par perçage de trous supplémentaires. Que les pu-

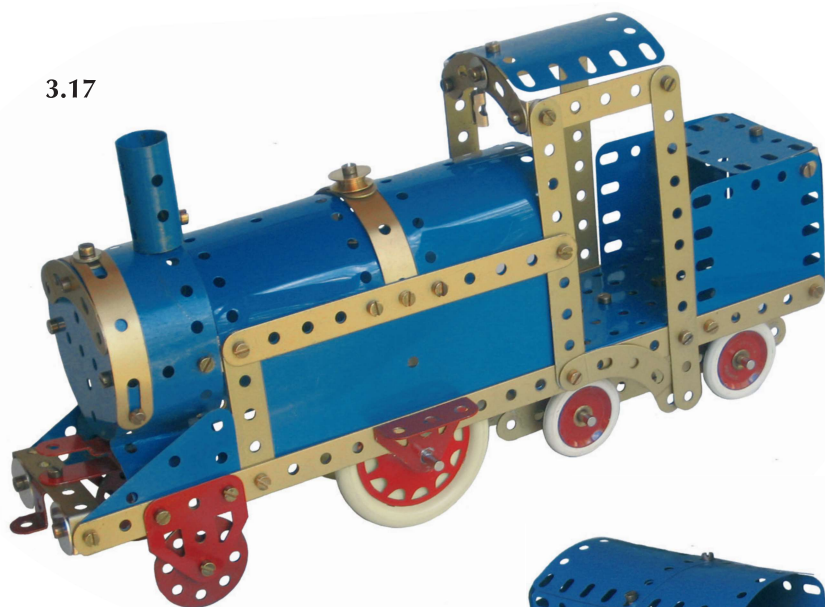
ristes soient rassurés, car à la réflexion, il est possible d'éviter ces mutilations en acceptant d'alourdir un peu le style du modèle.

Remerciements : Je remercie mes amis Bernard Guittard et Gilbert Basson qui m'ont prodigué leurs conseils chacun dans leur domaine. Je remercie aussi mon frère Jean Louis pour le travail fait sur les décors, mon fils Yann et mon petit fils Florian pour les photos.

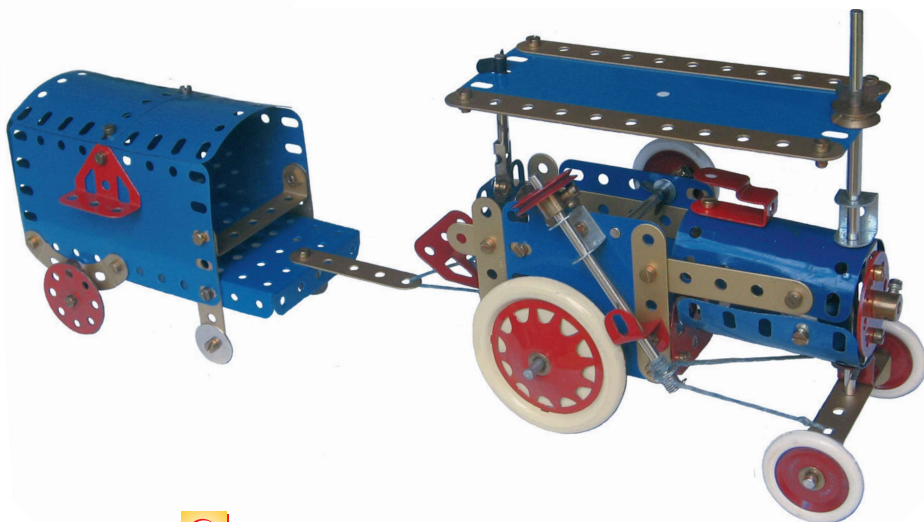
ANDRÉ SCHMID CAM 1458 ■

LES RECONSTRUCTIONS "VAPEUR" DE LA BOÎTE N° 3 DE JEAN-MARIE BARRÉ

3.17



3.01



LA PHOTOGRAPHIE ET LE MECCANO

PREMIÈRE PARTIE : TECHNIQUES DE BASE

Par Jacques Vuye



INTRODUCTION

La photographie et le Meccano sont pratiquement indissociables. Photographier son Meccano, c'est non seulement le moyen d'immortaliser les modèles eux-mêmes avant de les démonter, mais aussi de communiquer les détails de construction et ainsi de partager ses réalisations avec les autres Meccanophiles. Les bonnes images sont la base même de toute publication, fut-ce sur une notice de montage, dans notre bulletin trimestriel ou sur un site Internet. Cet article ne prétend certainement pas être un "traité de photographie", mais contient sous forme de suggestions les observations et les expériences (parfois malheureuses...). Dans la plupart des cas, il n'est pas non plus nécessaire de "casser sa tirelire" pour obtenir d'excellents résultats. Dans cette

première partie, nous nous consacrerons uniquement aux clichés pris en lumière ambiante. Les éclairages artificiels plus compliqués à maîtriser (comme le flash), seront abordés en détails dans les articles ultérieurs.

L'ÉQUIPEMENT

La majorité des photos numériques du présent article ont été prises (à dessein !) avec un appareil à 2.1 Mpixels vieux de près de 10 ans! (fig. 6 et 7 et 9) Je ne pense pas qu'il soit indispensable de dépenser plusieurs centaines d'Euros pour acquérir le dernier cri de la technologie. Un bon appareil compact avec 5 Mp est largement suffisant, pour autant qu'il comporte un bon écran de visée qui assurera un ca-



Figure 1



Figure 2

drage serré. Il est aussi indispensable de pouvoir “débrayer” le système automatique de mesure de l’exposition : dans la plupart des cas il ne contribue pas à un meilleur cliché, bien au contraire! Il faut aussi pouvoir débrancher le flash incorporé, suivant le type de détails que l’on veut mettre en valeur. Un bon statif et un “bean-bag” (coussin modelable) sont aussi indispensables afin de pouvoir placer et maintenir l’appareil en toute stabilité dans l’angle de prise de vue choisi. Quant au choix “argentique” ou “numérique”, il est clair que dans notre cas, le numérique aura la préférence : on peut visionner les résultats immédiatement et refaire les prises de vues aussi souvent que nécessaire, jusqu’à obtenir le résultat désiré. De plus la visée à travers l’objectif procure une précision et un confort de travail rarement offerts sur un appareil argentique de prix abordable.

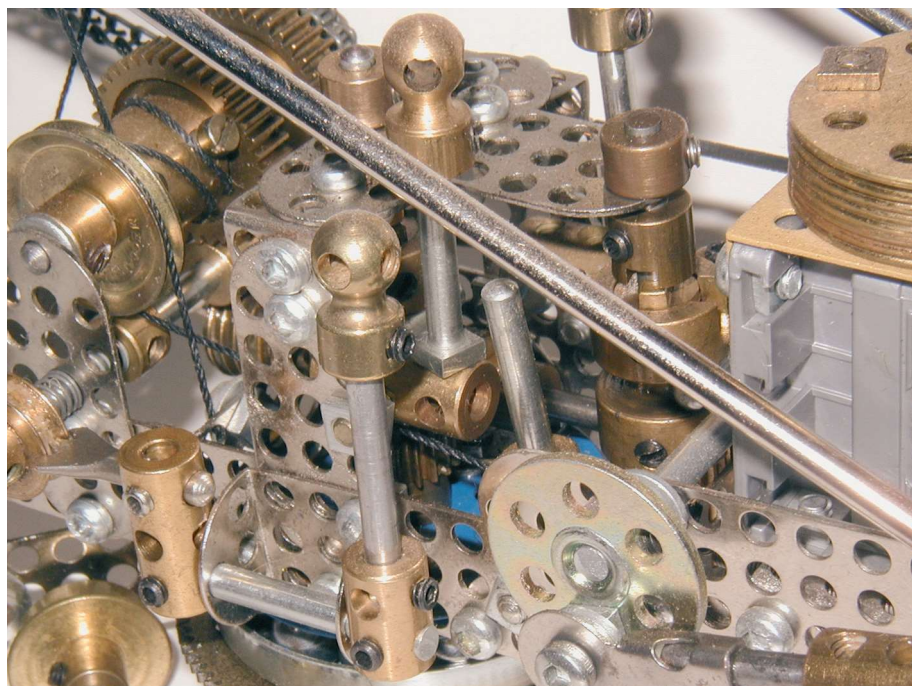


Figure 4

LES ÉLÉMENTS D’UN BON CLICHÉ

On peut dire que la photo des modèles Meccano relève de la photo de sujets techniques où les détails doivent apparaître clairement et où la précision des contours doit être parfaite. Qu’elle soit argentique ou numérique, une bonne photo d’un sujet Meccano requiert en principe notre attention pour quatre éléments de base :

- 1) le sujet, parfaitement cadré
- 2) un arrière plan ou décor approprié
- 3) un éclairage correct, mettant en relief les détails sans créer d’ombres ou de reflets disgracieux
- 4) une mise au point précise et choix des paramètres de prise de vue assurant profondeur de champ et netteté parfaite

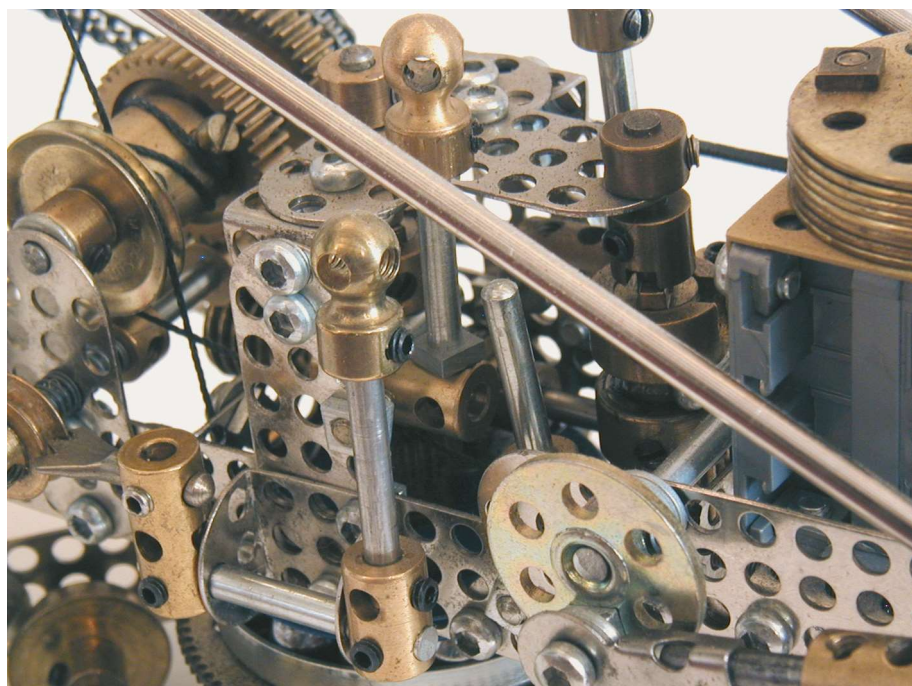


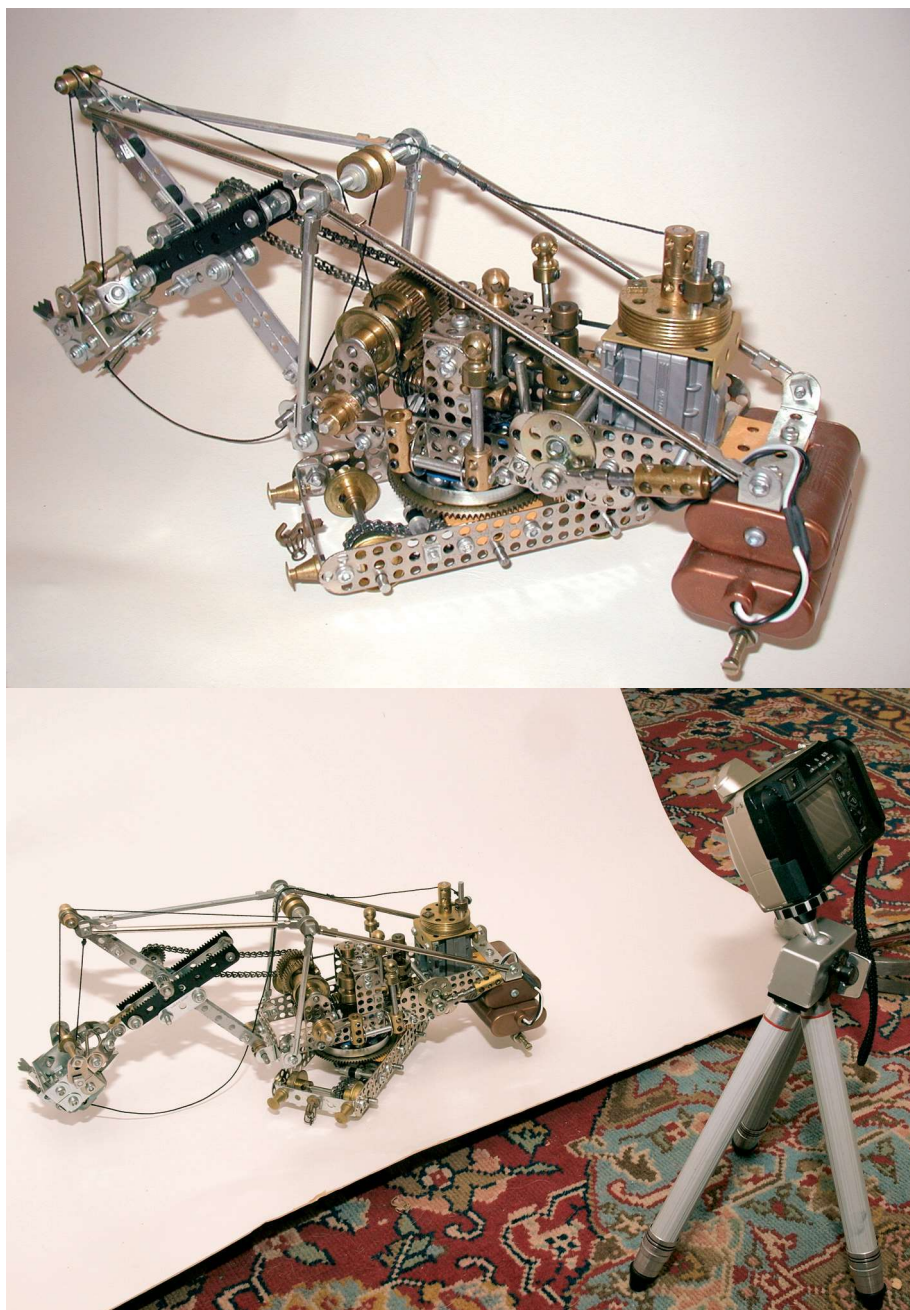
Figure 5

UNE PRISE DE VUE STABLE, ÉLIMINANT TOUT RISQUE DE “BOUGÉ”

Sujet, et cadrage

Un bon cadrage est l’essence d’un bon cliché. Dans le cas de sujets Meccano, on peut dire qu’un bon cadrage est pratiquement toujours un cadrage serré, où le sujet remplit le cadre le plus parfaitement. (voir fig. 1 à 5). En pratique, les proportions du sujet sont telles qu’elles ne remplissent pas toujours le format correctement (sujet trop long ou trop haut). C’est là souvent l’occasion de chercher un angle de prise de vue différent, ce qui souvent se traduira par une perspective intéressante et pourquoi pas, plus créative dans bien des cas. Il ne faut pas avoir peur de s’essayer à changer le niveau de la prise de vue par rapport à la “station debout” du photographe. Il y place ici pour l’invention et une chance de créer une image plus plaisante. La fig. entête à gauche représente une vue “classique” en deux dimensions où l’observateur survole le modèle, elle a l’avantage de bien présenter les détails de construction. La photo de droi-

te, prise en biais et pratiquement au niveau du sol, confère au modèle un aspect plus dynamique et lui donne plus de profondeur en révélant ses trois dimensions. En contrepartie, certains détails sont en partie cachés. On peut compenser cela aisément en prenant un second cliché, sous un angle différent. On se rend compte de la sorte qu’il est utile d’adapter le cadrage et l’angle de prise de vue en fonction du but recherché. Deux ou trois clichés plus petits, mais pris avec des angles inhabituels remplaceront souvent avantageusement une grande image par trop conventionnelle. Un avantage supplémentaire de la photographie numérique : on peut aisément recouper les parties inutiles! Recadrer les clichés pour faire le meilleur usage possible de la surface disponible est aujourd’hui pratiquement à la portée de tout un chacun. Dans cet exercice, il faut cependant rester dans des limites raisonnables afin d’éviter une perte trop importante de définition.



Figures 3 et 7

Arrière plan et décor

D'une façon générale, le sujet est mieux mis en valeur s'il est seul sur le cliché, ou tout au plus accompagné seulement d'éléments ayant trait à sa fonction (par ex. le chargement pour une pelleteuse). L'arrière plan le plus simple mais aussi le plus efficace est constitué d'une grande feuille de bristol de couleur claire, que l'on courbe sous le sujet et qu'on supporte par l'arrière. Il sera judicieux de choisir un fini mat, afin d'éviter la formation de reflets lors de la prise de vue. La courbure permet de ne pas introduire l'ombre inutile d'une pliure. Par sa relative rigidité, la feuille de bristol est plus facile à mettre en œuvre qu'un drap ou une tenture. Le blanc ou le gris clair sont les teintes idéales, mais rien n'empêche de faire preuve d'originalité en employant d'autres couleurs qui mettront en valeur les couleurs propres du sujet. Un autre avantage

non négligeable avec un fond uni et clair est qu'il rend la tâche du retoucheur éventuel infiniment plus simple (Cet aspect sera discuté dans la 3^{ème} partie : "Techniques avancées")

L'éclairage

Rien de plus simple et de meilleur marché quant au choix de la source d'éclairage idéale : la lumière du jour ! Autant que possible, faites vos photos à l'extérieur. On préférera un ciel légèrement couvert. On dispose alors de la source la plus efficace pour un éclairage bien dosé et bien réparti ! On ne doit pas se tracasser pour des reflets sur les surfaces brillantes du sujet, et le risque de projeter des ombres disgracieuses est fortement réduit. Si certaines parties du modèle apparaissent trop sombres, on peut le repositionner ou changer l'angle de prise de vue, ou même se servir d'un réflecteur (par exemple un miroir tenu devant le sujet) pour augmenter la luminosité de la zone concernée. Une autre technique est d'essayer d'employer le flash comme éclairage d'appoint pour "remplir" les zones d'ombre (fig.4 avec flash et 5 en éclairage naturel). Il faudra alors sélectionner ce réglage manuellement dans le menu de réglage de l'appareil.

Paramètres de mise au point et de prise de vue

La plupart des appareils contemporains assurent le contrôle automatique de l'exposition, mais offrent aussi la plupart du temps la possibilité de sélectionner la priorité soit à la vitesse d'obturation, soit à l'ouverture du diaphragme. On choisira ce dernier pour nos clichés, car pour favoriser la plus grande profondeur de



Figure 6

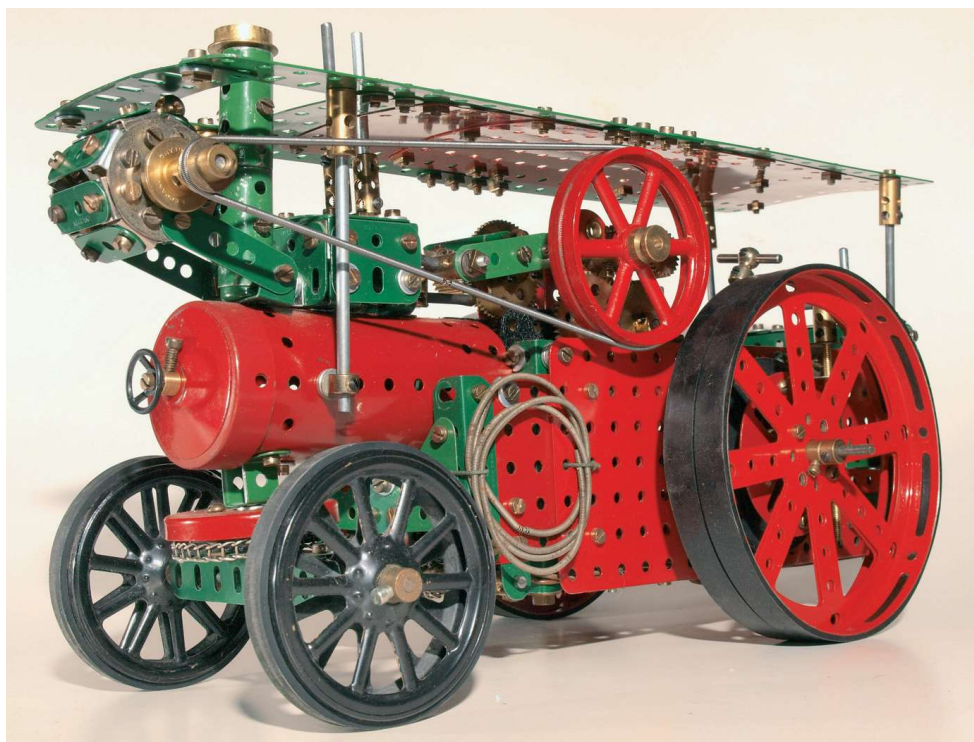


Figure 8

champ, on sélectionnera la plus petite ouverture possible (f:16 ou f:22). Si possible, on choisira manuellement la sensibilité la plus basse (ISO 50 ou 100) en lieu et place du choix automatique programmé de l'appareil, et ce pour favoriser la meilleure définition possible. Ces deux derniers choix feront que, la plupart du temps, on se retrouvera avec une vitesse d'obturation assez lente (parfois plusieurs secondes), ce qui implique l'usage d'un statif ou d'un support stable. J'emploie souvent un petit coussin mou, mais modelable, appelé "bean-bag", qui facilite les angles de prise de vue "au ras des paquerettes" tout en assurant une parfaite stabilité. Ce petit accessoire versatile ne devrait manquer dans la trousse d'aucun photographe! Pour un bon rendu chromatique, les appareils numériques disposent d'un système de sélection de "température de couleur", aussi appelé communément "balance des blancs" (WB). Si votre appareil dispose d'un système WB automatique, il fera en principe le bon choix automatiquement, à condition d'utiliser le fond blanc mentionné plus haut. Sinon, une sélection manuelle s'impose. Pour votre gouverne, un ciel couvert requiert un choix vers 6000K (degrés Kelvin), un ciel ensoleillé 5300 K et un cliché à l'ombre par une journée ensoleillée, 7500K. Si on utilise le flash, la température de couleur sera réglée sur 5500K.

Une prise de vue stable

Avec les vitesses lentes que nos choix de prise de vue nous imposent, un déclenchement manuel direct est fortement déconseillé. Le plus simple est d'utiliser le retardateur incorporé présent pratiquement dans tous les appareils. Sinon une télécommande avec ou sans fil (selon les cas) fera parfaitement l'affaire. Si vous n'êtes pas convaincus de ce dernier point, comparez, sous fort agrandissement deux clichés identiques, l'un déclenché directement, l'autre avec le retardateur. La différence est souvent fort sensible ! Bon clichés !

A suivre...

JACQUES VUYE CAM 1557 ■



Figure 9

LE MECCANO EN VEDETTE À LAMOTTE BEUVRON

LES 13 ET 14 SEPTEMBRE 2008

Compte rendu de Gilbert Basson, commentaires et photos Bernard Guittard

Sur 10 mètres de table une grande partie de l'impressionnante production de Gilbert Basson a connu un énorme succès.

Après avoir participé à quatre expositions depuis le début de cette année, pour présenter le Meccano et en attendant les cinquième et sixième prévues pour octobre et novembre, j'étais sereinement assis au bord de ma mare à regarder les tritons monter faire leurs bulles à la surface de l'eau, lorsque le téléphone sonna...

Au bout du fil, une charmante personne, Madame Berteault du Comité des fêtes de Lamotte Beuvron, m'expliquant qu'elle cherchait une personne pour exposer en l'honneur du centenaire de la Marque à l'occasion de la fête de la Tarte Tatin, spécialité bien connue de Lamotte Beuvron.

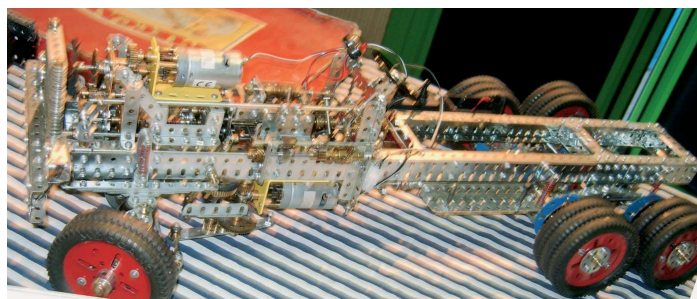
La suite, vous la devinez : un rapide tour d'horizon de mes modèles a été le point de départ de ma participation à cette sympathique manifestation.

De nombreux amis du CAM me firent l'honneur de me rendre visite durant ces deux journées : le samedi, MM. S. Dumontet, B. Guittard, M. Lhomme, Ph. Oury ainsi que M. et Mme Ferron qui de retour d'un voyage firent aussi une courte halte. Le dimanche, M. et Mme Blais, M. et Mme Schmid, B. Guittard, M. Lhomme et son amie ont passé la journée à mes côtés m'épaulant souvent pour répondre à toutes les questions des visiteurs et actionner les modèles.

GILBERT BASSON CAM 0154 ■



Le stand de Gilbert ; un succès à nul autre pareil ! Un attroupement et une queue interminable durant ces deux jours où petits et grands se pressaient pour nous bombarder de questions. Nous remercions chaleureusement M. Alain Beignet, maire de Lamotte Beuvron, dont les félicitations enthousiastes vinrent couronner le tout.



Le châssis de camion 6 x 6.



La loco vapeur anglaise 231 type "Duchess" présentée à l'Expo de Vourey, devant Gilbert, André Schmid et Michel Lhomme.



Le célèbre camion du "Salaire de la peur", déjà passé à TF1 en 2005 et aussi dans le N° 97 de notre magazine.



Une autre vue générale du stand.



La loco américaine "Big Boy" présentée à l'Expo de Bellegarde et dans le n° 100 de notre magazine.



Le camion grumier américain Peterbilt et le tracteur forestier avec son chariot de débardage, tous deux 2^{ème} prix du concours de l'exposition de Compiègne.

UNE NOUVELLE CLEF

Les nouvelles boîtes Meccano sont dotées d'une nouvelle clef !

Alors que la clef datait presque des origines du Meccano (une centenaire) elle est aujourd'hui modifiée. La partie plate est remplacée par un porte-écrou.

Elle est référencée dans les manuels d'instruction sous le N° C088

LE RÉDACTEUR ■



ORLÉANS 2008

Un compte rendu de Gilbert Basson. Photos de Jean-Claude Chollet

Grand rassemblement de locos Meccano type vapeur les 8 et 9 novembre 2008 à Orléans dans le cadre du "11^{ème} train miniature" organisé par l'Association Modéliste Ferroviaire du Centre.

Beaucoup de visiteurs ont été stupéfaits de ce que l'on pouvait réaliser en Meccano ; nombreuses questions, des photos par centaines !

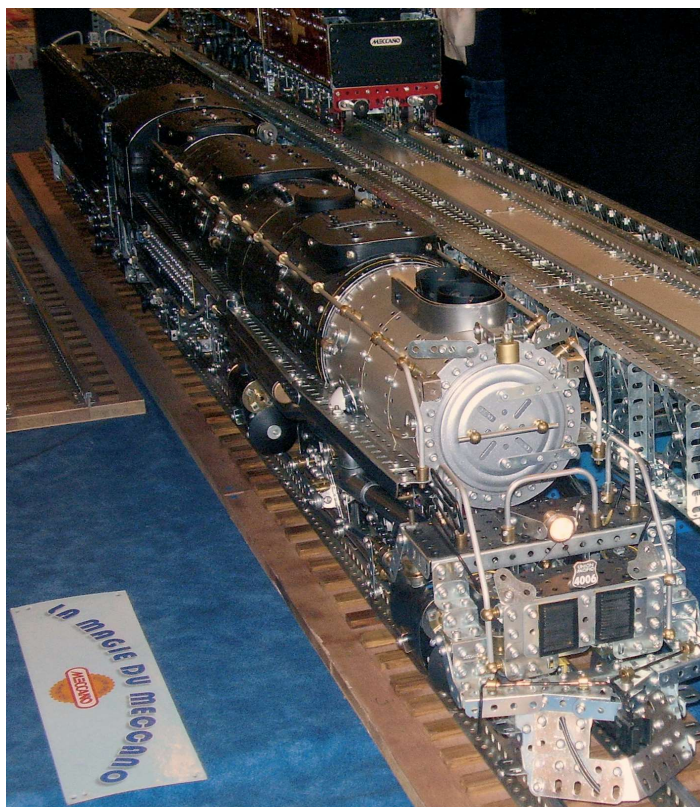
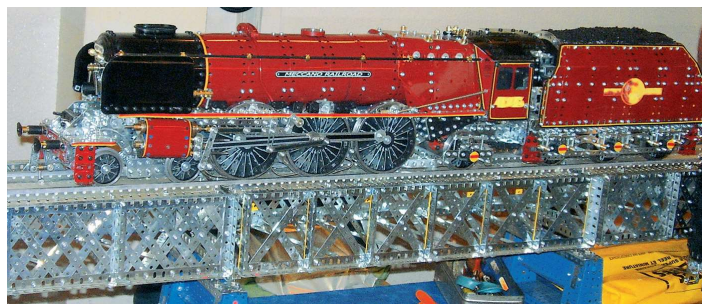
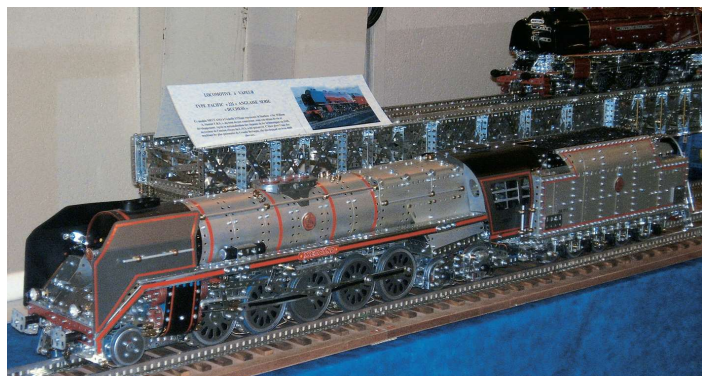
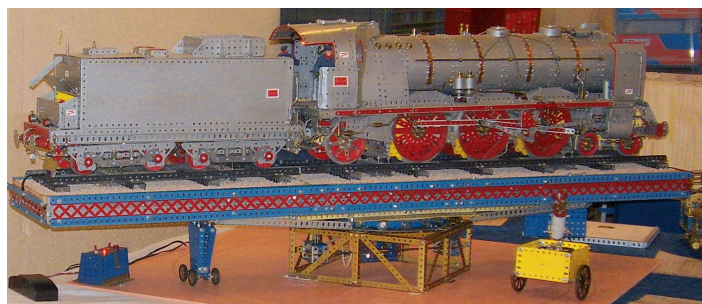
Tous les N° 100 à notre disposition ont été vendus, tous les formulaires d'adhésion distribués. Nombreuses demandes de participation à d'autres expos.

De nombreux amis du Club et même d'anciens membres nous ont rendu visite. Ce fut, comme l'on dit, deux journées mémorables par l'intérêt des visiteurs grands et petits, hommes et femmes.

Une foule enthousiaste a pu admirer une Pacific 231.G-PLM en fonctionnement fixe sur un pont tournant en rotation. Magnifique modèle de notre ami Jean-Claude Chollet.

Une 152.P.01, reproduction d'une machine projetée et dessinée en 1947 qui reçut un début de réalisation hélas sans suite et finalement démantelée.

La Pacific 231 "Duchess", la plus puissante des machines anglaises dont on ne connaît jamais les possibilités réelles car, même avec deux chauffeurs, il était impossible de lui fournir assez de charbon pour une vaporisation maximum ! La Big-Boy maintenant bien connue, la plus longue et la plus lourde de toutes les locomotives à vapeur ayant existé.



Un grand merci à nos épouses et au beau frère de Gilbert, tous les trois s'étant dévoués pour nous seconder.

GILBERT BASSON CAM 0154 ■
JEAN-CLAUDE CHOLLET CAM 0564 ■

POITIERS 2008

Le 24^{ème} Salon COLLECTION PASSION s'est tenu les 1^{er} et 2 novembre 2008
au Parc des Expositions de Poitiers

Ce salon présentait plus de 40 collections insolites et curieuses : voitures et motos anciennes, calendriers, étiquettes, plaques de muselets de Champagne, cartes postales, coquillages, minéraux, philatélie, radio anciennes, vieux outils, échantillons de parfums, poupées... et bien entendu, le Meccano au travers du CAM (avec l'espoir de trouver de nouveaux adhérents !)

Participation des membres suivants : Jean-Jacques BARREAU, Albert CHARRIER, Jean-Pierre GREINER, Jean-Yves LERAY, Roger MARTIN, Jacques MORILLE, Guy POUCHET. Malgré le passage de plus de 5000 visiteurs, enthousiasmés par nos constructions, aucune adhésion n'a été enregistrée; mais souhaitons que notre prestation suscite de futures vocations.

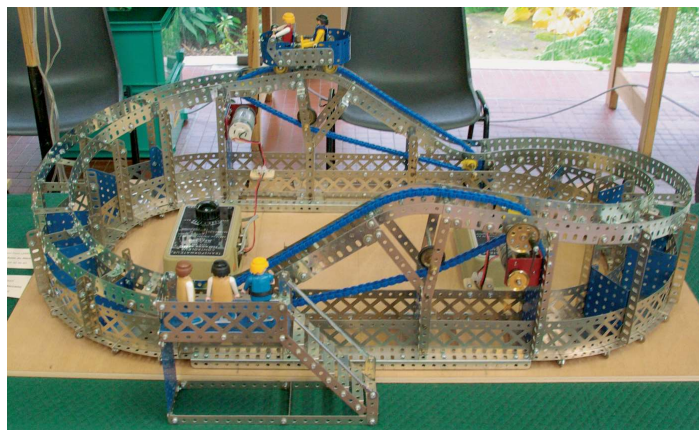
GUY POUCHET CAM 0964 ■



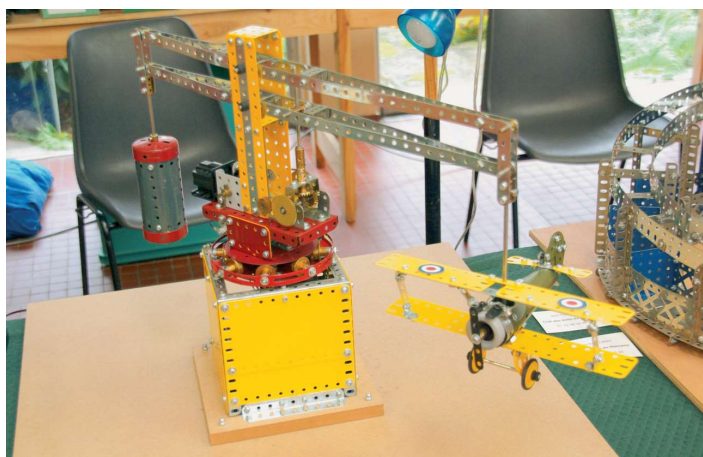
Grue géante de R. Martin



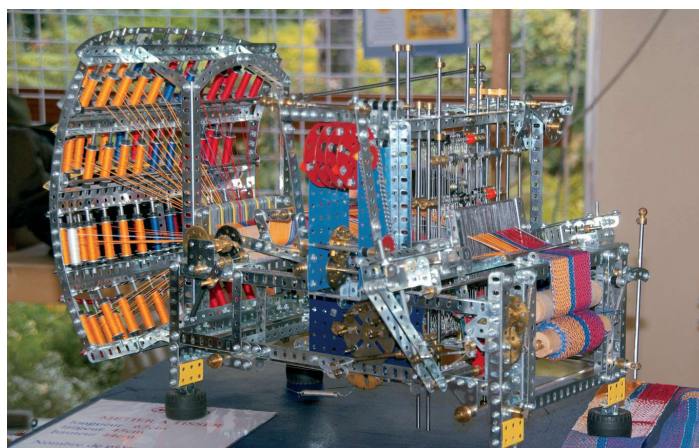
Les constructions d'A. Charrier et de J.J. Barreau



Scenic Railway de J.Y. Leray



Ecole de pilotage sur biplan de J.Y. Leray



Métier à tisser de G. Pouchet



Hockey sur glace par J. Morille



Machine à vapeur de J.P. Greiner

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The International Meccanoman - Revue de l'ISM N° 55 - Septembre 2008

Adrian Williams quitte la présidence de l'ISM après 15 ans de services. Il évoque quelques souvenirs, des rencontres essentiellement.

Portrait de Philip Webb, nouveau Président de l'ISM. Ce prêtre baptiste, scientifique de formation, amateur d'art, est un illustrateur talentueux bien connu des lecteurs de l'IM où il rédige les pages de "Techniques de construction".

Réflexion sur une vie avec le Meccano par Michael Adler, fondateur de l'ISM.

Techniques de construction : moteurs accouplés, roulements, plaques courbées en 3D, paliers divers, ...

Quelques photos d'expos : Kew Bridge Steam Museum (UK), Maylands Club à Perth, Melbourne (AUS), Meccanuity Show (UK), Skegness, Vourey.

Les Joysticks en Meccano par 4 constructeurs : Willy Dewulf, Jim Mac Culloch, Charley Roth et Anthony Els.

Modélisation en Meccano de la transmission du moteur hybride de la Toyota Prius par Peter Stuart.

Meccano Nieuws - N° 26.2 - Été 2008

La MGN offre à ses nouveaux adhérents la possibilité d'acheter des boîtes de pièces de base obtenues à prix coûtant auprès de Nikko.

Rencontre avec Jan Weststrate, constructeur de modèles (avions, Meccanographs, moteurs, ..). On peut voir quelques photos sur le site du Club (www.meccanogilde.nl/ à Ede 2004 et 2008.)

Un mécanisme simple d'inversion de sens avec des pièces de boîtes récentes.

Enquête sur le système de construction mécanique "Der Junge Mechaniker"

Compte rendu d'expos : Ede, Brummen (photos sur le site du Club), Vourey.

Page pour les jeunes : ce qu'il ne faut pas faire quand on construit une grue.

Canadian Meccanotes – Septembre 2008 - Numéro 51

Enquête de Don Redmond sur "Castle Builder" un système de construction métallique Canadien diffusé de 1913 à 1919.

Un montage de démonstration de mécanismes élémentaires par Ed Barclay. On peut en voir une vidéo sur le site http://s233.photobucket.com/albums/ee182/mr_meccano

Boîtes "Design New Generation" 5700N, 6700N et 7700N.

Compte-rendu d'expo : fête de la vapeur à Milton (Ontario), quelques modèles sur www.youtube.com (Meccano Milton).

Meccano & Erector Club Newsletter (Vol. XXXIII, N°3, Septembre 2008)

Aller à la pêche de nouveaux adhérents : le point de vue de Rodney Nebocat.

Modèle de monorail suspendu acheté par Louis Maillefer (USA) en 1960 à l'usine de Liverpool. Anton Calleia décrit les détails de construction.

Constructor Quarterly - N° 81 - Septembre 2008

Toujours magnifiquement illustrés, petits et gros modèles se côtoient :

- Machine à tresser par Graham Jost (AUST),
- Jeu d'arcade par Brian Ashton,
- Locomotive et tender de B. Périer,
- Chasseur à réaction Vampire FB MK5, conçu pour la RAF pendant la seconde guerre mondiale, modèle construit par Ken Senar et présenté à Skegness 2006 (photos sur le site de l'ISM), puis démonté aussitôt après l'expo.
- Bulldozer Caterpillar D10T par Antony Gane,
- Robot Hugo le Magnifique par Paul Dale (AUS),
- Meccaboule "simple" construit avec la boîte 8257 par Chris Shute (vidéo sur www.youtube.fr (Meccano ball roller)),
- Grue portique avec extension pliante par Phil Bradley,
- Moteur 2 cylindres électromagnétiques par Hans Gerd Finke (GR) Détails sur le site www.metallbaukasten-mo-delle.de.vu
- Voiture de liaison de la 2^{ème} guerre mondiale par Bernard Perier
- Robot Dalek par John Herdman,

Les boîtes Meccano Kemex : partie 2 par Roger Mariott.

Compte rendu de Skegness 2008 par Michael Denny

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter N° 87 Septembre 2008

Les boîtes de pièces détachées de 1950 à 1960 par William Irwing.

L'évolution des bras de manivelle de 1914 à 1970 par David Lawrence.

Mécanismes de traction avant pour modèles lourds par Mike Edkins.

Trucs et astuces de construction : moyeux pour pneus de toutes tailles, joysticks.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

UNE BRÈVE D'EXPO...

Lors d'une récente exposition-bourse un de nos amis, membre du CAM, était très intéressé par une boîte Meccano 3A des années 50 : une superbe boîte "fleur de coin" comme disent les philatélistes et les numismates. C'est alors qu'un visiteur qui avait suivi la transaction et qui paraissait visiblement inquiet, fit remarquer à notre ami acheteur : "Mais, c'est une boîte 3A que vous achetez ! J'espère que vous avez la 3..." Après la réponse que vous devinez, notre visiteur s'éloigna tranquilisé...

LE RÉDACTEUR ■

ANNUAIRE

Veillez noter les modifications suivantes

■ NOUVEAUX MEMBRES	Email/Téléphone	Code
• 1714 - LE DOZE David - Chauffeur routier		2 7
• 1715 - PRIME Didier - Commissaire aux Comptes		2
• 1716 - PARANT Francis - Menuisier Retraité		1
• 1717 - BORRIELLO Lucio - Ingénieur Electronique Retraité		1
• 1718 - CHARVET Christian		
• 1719 - ALIX Bernard		
• 1720 - TOMASELLI Ange - Retraité PTT		1 4
• 1721 - RATOUIT Richard - Affuteur mécanicien scierie.		1
• 1722 - ROUSSELET Jean-Paul - Agent logistique Retraité		1
• 1723 - HANNEDOUCHE Bernard - Professeur Retraité.		1 3 E
• 1724 - FOLLET André - Professeur de Mathématiques Retraité		1 4

■ CHANGEMENTS ADRESSE, TÉLÉPHONE, MAIL, OU AUTRE...

■ DÉMISSIONS

- 0241 - DALLONI Lucien
- 1665 - MARTINET Robert

■ DÉCÈS

- 1668 - FAGET Louis - 15-10-2008

PROJET DE SOMMAIRE DU N° 106

- La photographie des modèles Meccano par J. Vuyet.
- La dragline de J.P. Veyet.
- Toutes les autres poulies par J.P. Guibert.
- La grande roue de Londres par J.M. Estève.
- Landaulet Packard 1912 par J. Desaintjean.

PETITES ANNONCES

RÉUNION PACA du 19/09/08

Compte rendu de Jacques Proux. Photos de Willy Dewulf



Le 19 septembre, les "meccanoïstes" de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se sont réunis pour la 7ème fois de l'année au restaurant le Milly-Mètre à Trets (Bouches du Rhône).

Nous étions 23, dont plusieurs participants au "concours de traction". Il s'agissait de construire un ou plusieurs véhicules de son choix dont la seule contrainte était d'être mue par un moteur mécanique Meccano 1A et qui devaient participer à 4 épreuves successives :

- 1/ la plus grande distance parcourue.
- 2/ le meilleur couple (mesuré à l'aide d'un dynamomètre réalisé par Denis Déroule en pièces Meccano bien sûr...).
- 3/ le plus joli modèle
- 4/ l'épreuve reine, le "tracteur pulling". Pour cette dernière épreuve les véhicules, qui s'affrontaient par deux, étaient accouplés dos à dos, les moteurs étaient libérés et c'était à celui qui entraînerait l'autre de son côté (selon le principe de la "force Basque" où 2 équipes de gros bras s'affrontent en tirant en sens opposé sur la même corde).

Comme le montrent les différentes photos, chacun a fait preuve d'originalité en concevant des modèles susceptibles de s'imposer dans plusieurs des 4 catégories.

RÉUNION PACA du 19/09/08 (suite et fin)

Ce concours a permis de nombreux et fructueux échanges techniques et s'est déroulé dans une chaude ambiance sous le regard amusé et curieux des clients du restaurant. Nous réfléchissons déjà à d'autres concours sur le même principe : un même moteur pour tous, le reste étant laissé à l'imagination et à l'ingéniosité de chacun. Une première idée déjà : la montée infernale !!! Affaire à suivre... Comme d'habitude tout cela s'est terminé par le classique repas avec la présence remarquée et appréciée de nombreuses épouses.

HUIT MODÈLES ÉTAIENT EN COMPÉTITION ET LES GAGNANTS ONT ÉTÉ :



1^{er} J. Mordini dont le tracteur a parcouru près de 15 mètres.



2^{ème} J. Mariot qui a "explosé" le dynamomètre



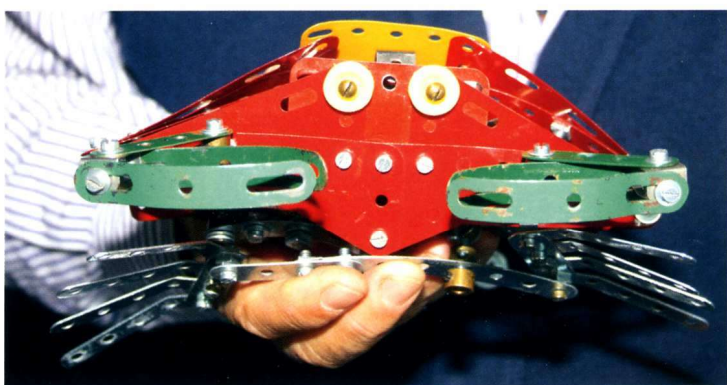
3^{ème} C. Simon dont le sens de l'esthétique n'a échappé à personne.



4^{ème} Le tracteur de P. Boizard battu en finale par celui de J. Mariot.



En marge de ce concours, P. Brient nous avait apporté un modèle fort bien fait et qui nous ramenait tous à notre période "Dinky Toys", puisqu'il s'agissait d'une copie fidèle du célèbre camion-grue Coles de 1957 construit en magnifiques pièces dorées, rouges et bleues des années 50/60.

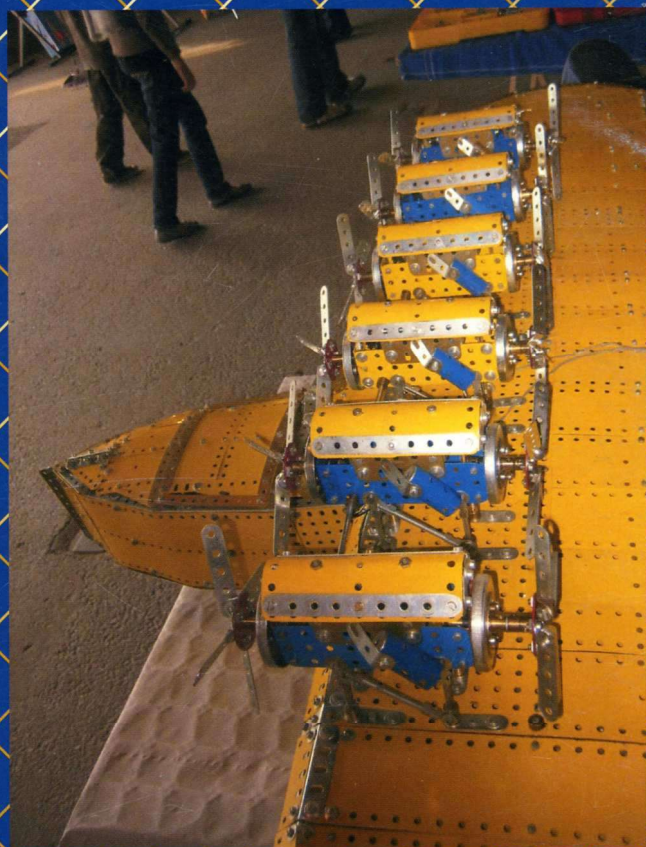


P. Chiambretto de son côté nous avait apporté d'Italie un crabe des plus menaçant !!!



Le dynamomètre de Denis Déroule

• AVIGNON 2008 •



Trois membres du CAM se sont retrouvés à Avignon les 8 et 9 novembre à l'occasion du Model-Show.

L-Ph DARONNAT, un habitué des lieux depuis de nombreuses années a captivé le public avec 3 modèles : une loco vapeur et un rouleau compresseur également à vapeur ainsi qu'un imposant hydravion DORNIER à 12 moteurs ! J-M. JACQUEL exposait un ensemble d'avions aux proportions particulièrement réussies. Enfin J. PROUX a pu satisfaire plusieurs amateurs à la recherche de pièces détachées ainsi que de nombreux nostalgiques venus voir ses boîtes anciennes.

Beaucoup de visiteurs ont montré un intérêt réel pour le CAM. Plusieurs n° 100 ont été vendus, des programmes du calendrier 2009 des réunions de la

région PACA ont été distribués. Espérons que tout cela sera suivi d'effets.

Cette faible participation de membres du CAM à cette manifestation peut s'expliquer de deux façons. Le mauvais souvenir de cette même manifestation il y a trois ans (du bruit, du froid et une organisation générale médiocre), et surtout que nombre d'entre eux sont inscrits à une exposition du même genre le 7 décembre prochain (expo dont nous vous parlerons dans le prochain magazine du CAM).

JACQUES PROUX CAM 1289 ■

