

CAM

(FRANCE)

N°113

Janvier 2
Février 0
Mars 1



Caméra et projecteur cinématographiques 35 mm de Claude Lerouge
Photo de l'auteur

Bonne Année 2011

NOVEGRO 2010

Compte rendu et photos de Bernard Garrigues

Les 24, 25, 26 sept 2010, Michel Bréal et moi nous reprenons la route de Milan pour l'expo du "G.A.M.M.", au salon de la maquette annuel "Hobby Model Expo", au parc des expositions de Novegro-Milan, avec cette année un bâtiment nouvellement construit qui n'abrite que du réseau de train et circuit voiture (genre circuit 24). C'est impressionnant.

Un changement au niveau du Club Meccano Italien GAMM, Rolando Piazzoli ne souhaitant pas se représenter comme Président. C'est Max Ferranti bien connu des constructeurs français (puisqu'il est CAM 1251), qui prend la relève, Rolando ne voulant se consacrer qu'au bulletin. Tous nos vœux de réussite au Nouveau Président... Rolando, cheville ouvrière du Club reste très présent, Président d'Honneur et toujours très actif.

Cette année, gros succès, avec le passage de la chaîne de Télévision Canale 5 (prononcer "Canalé Chinguoué" à l'italienne) et sur le réseau National... SVP.....Interview de Alberto Campiglio devant le monstre de Michel et vues sur tous les modèles.

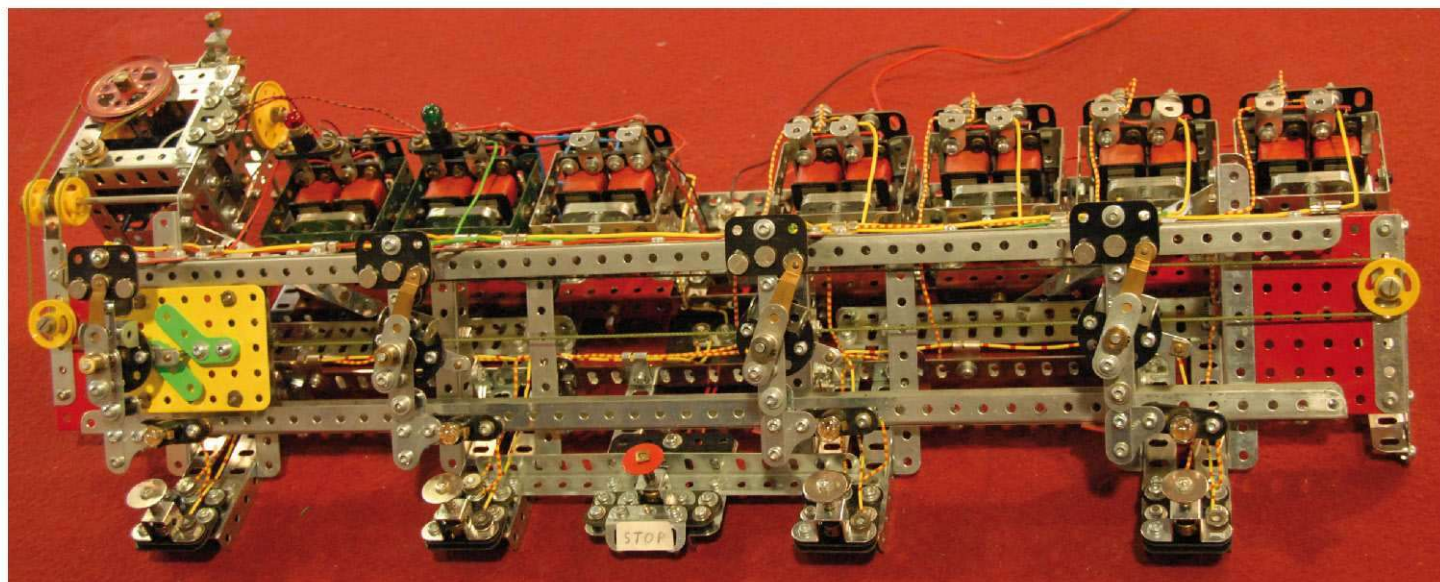
Quelques nouveautés intéressantes au stand "Meccano" notamment :

Rolando Piazzoli (CAM 0598) : Banc optique avec éclairage associé à une mini caméra macro et un PC, Pendule à échappement remontage auto, pompe éolienne, Planimètre polaire de Amsler (permet de calculer mécaniquement les surfaces de tous les polygones), surprenant !!!, le labyrinthe du lac, et le dragon Meccano (modèle japonais).



Max Ferranti : Nouveau Président du GAMM (CAM 1251) Mécanisme d'ascenseur présenté horizontalement exclusivement en Meccano, Relais bipolaire, Pendule 4 cadrans, chariot chinois, Chien rapportant le Meccano Magazine.

Suite page 51





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

Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut -

| | |
|----------------------------------|---|
| Président : | Claude Gobez |
| Vice Président : | Marcel Rebuschung |
| Secrétaire : | Jean-Max Estève - Responsable section régionale Normandie |
| Rédacteur en chef : | Bernard Guittard - Coordinateur du comité de rédaction |
| Trésorier : | Jean-François Vincent - Relecture |
| Administrateurs : | Bernard Garrigues - Relations avec la société Meccano Jean-François Nauroy - Revue de presse et relecture Michel Perrin Guy Pouchet Albin Treil - Relecture Jean Tresson Jacques Vuze - Comité de rédaction Jeannot Buteux - Responsable de la section Champagne |
| Responsables de section : | Jean-Pierre Greiner - Responsable section Île-de-France Pierre Jaillet - Responsable de la section Bourgogne Daniel Bernard - Responsable section HIRAS Alsace, Franche-Comté Languedoc, Roussillon Jacques Proux - Responsable de la section PACA |
| Rédaction | Gérard Jousse |
| Relecture | Jean-François Aucaigne |

Restez ou devenez membre du Club des Amis du Meccano

Cotisation annuelle 2011 : 45 euros, à verser au trésorier : Jean-François Vincent

Par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM.
(20 euros pour les moins de 18 ans, 54 euros pour les membres résidant hors CEE)

Crédit photos, logos et dessins :

J.F. Barrié – J.M. Blévoit – J.C. Brisson – J.C. Chollet – W. Dewulf – J.M. Estève – B. Garrigues – D. Gisclon – C. Gobez – J.P. Guibert – B. Guittard – P. Jaillet – Le Monde – C. Lerouge – M. Lhomme – J.F. Nauroy – M. Perrin – F. Roger – Studio Rochebloine – J.P. Veyet – J. Vuze.

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 2011.

Date de parution du N° 114 :

Première quinzaine d'avril 2011.

En encart :

- Dossier d'inscription à l'expo de St Marcellin

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| CONTENTS | |
| EDITORIAL | |
| Word from the President | 4 |
| YOUTH PAGES | |
| GMC truck in modern parts | 5 |
| Car transporter | 6 |
| MODEL-BUILDING PART 1 | |
| Film camera and projector | 10 |
| Rider cart | 14 |
| COLLECTORS CORNER | |
| Meccano parts display units | 17 |
| Christmas Tale | 21 |
| MODEL-BUILDING PART 2 | |
| Mini combine harvester | 28 |
| EXHIBITIONS | 34 - 46 |
| La Gaude – Saumur – Sablé - Voreppe | |
| PACA September meeting | |
| Meccano Collection in Romorantin | |
| Bort-les-Orgues –SNR meeting | |
| Orléans – Magdebourg - Poitiers | |
| MISCELLANEOUS | |
| Press review | 47 |
| Meccano rescue | 48 |
| Directory - Small ads | 50 |
| Novegro | 2 - 51 - 52 |

| | |
|---|-------------|
| SOMMAIRE | |
| EDITORIAL | |
| Le mot du président | 4 |
| LES PAGES JEUNES | |
| Un petit GMC en pièces actuelles | 5 |
| Le camion porte voitures | 6 |
| CONSTRUCTIONS 1^{ÈRE} PARTIE | |
| Caméra et projecteur cinéma | 10 |
| Le chariot cavalier | 14 |
| COLLECTION ET HISTOIRE | |
| Les tableaux de pièces | 17 |
| Conte de Noël | 21 |
| CONSTRUCTIONS 2^{ÈME} PARTIE | |
| Mini moissonneuse batteuse | 28 |
| LES EXPOSITIONS | 34 - 46 |
| La Gaude – Saumur – Sablé - Voreppe | |
| Réunion PACA du 18-09-2010 | |
| Meccano Collection à Romorantin | |
| Bort-les-Orgues –Réunion SNR | |
| Orléans – Magdebourg - Poitiers | |
| DIVERS | |
| Revue de Presse | 47 |
| Meccano sauvetage | 48 |
| Annuaire - Petites Annonces | 50 |
| Novegro | 2 - 51 - 52 |

Comme le veut la tradition, tous les Membres du Conseil d'Administration ainsi que les responsables de sections sans oublier les bénévoles, se joignent à moi pour vous souhaiter une bonne année Meccano à vous tous et à vos familles.

Bienvenue à tous les nouveaux adhérents et au retour d'anciens membres. J'espère qu'ils trouveront dans notre grande famille du Meccano, des Amis pour partager leur passion.

Bientôt l'exposition de St Marcellin; vous trouverez dans ce Magazine, les encarts pour vous inscrire aux différents concours ou tout simplement participer à l'exposition. Retournez rapidement ces documents pour faciliter la tâche des organisateurs.

Venez nombreux pour exposer vos créations ou bien en simple visiteur pour que la fête soit une belle réussite.

Merci à notre secrétaire et responsable de la section SNR, Jean Max. En effet, sans hésiter et sans perdre de temps, dès son installation dans sa nouvelle région, il a pris des contacts et la première réunion s'est tenue pour le plus grand plaisir des membres présents.

Je fais appel aux bonnes volontés pour la section "Alsace-Franche-Comté" et la section "Languedoc- Roussillon". N'hésitez pas à m'appeler pour tous renseignements dont vous pourriez avoir besoin et vous faire partager l'expérience des Amis acquise dans la création, l'organisation et le rôle du responsable de section. Par avance merci pour votre Club.

Bien Amicalement à vous toutes et à vous tous.

VOTRE PRÉSIDENT

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

CLUB DES AMIS DU MECCANO SECTION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR (PACA) PROGRAMME DES REUNIONS 2011

| Date | Groupe | Lieu | Theme |
|--------------------|----------------|-------------------------|-----------------------|
| 8 Janvier..... | Nice | Vence | |
| 5 Fevrier..... | Marseille..... | Trets | |
| 5 Mars | Paca | Cannet Des Maures | Maneges |
| 9 Avril | Nice | Vence | |
| 23 Avril..... | Marseille..... | Trets | |
| 2 Au 4 Juin | Expo Cam | Saint Marcellin | |
| 18 Juin | Paca | Cannet Des Maures | Navires |
| 17 Septembre | Paca | Cannet Des Maures | Travaux Publics |
| 22 Octobre | Nice | Vence | |
| 12 Novembre | Marseille..... | Trets | |
| 3 Decembre..... | Paca | Cannet Des Maures | Tout Ce Qui Roule.... |

LES AMIS ET SYMPATHISANTS SONT LES BIENVENUS

Les Réunions ont lieu le samedi à 10 h dans la salle du restaurant

TRETS : Le Mily -Mètre, RDN 7

VENCE : Au Mas de Vence, 539 Av Emile Hugues, 06140 VENCE

CANNET des MAURES : Le Mistral, RDN 7,
(Sortie Cannet des Maures de l'Autoroute)

Renseignements et réservation (au plus tard le mercredi pour le samedi) :
GROUPE MARSEILLE ET PACA : J. PROUX

GROUPE NICE : A. QUERQUELIN

ODEUR DU PAPIER

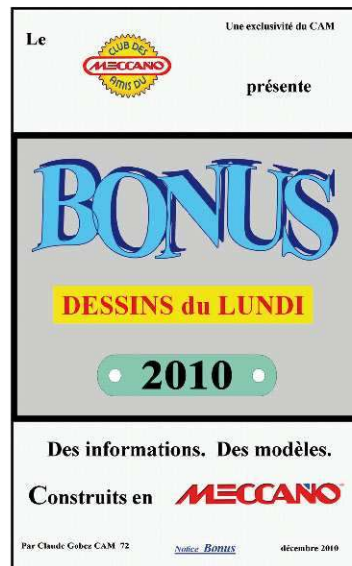
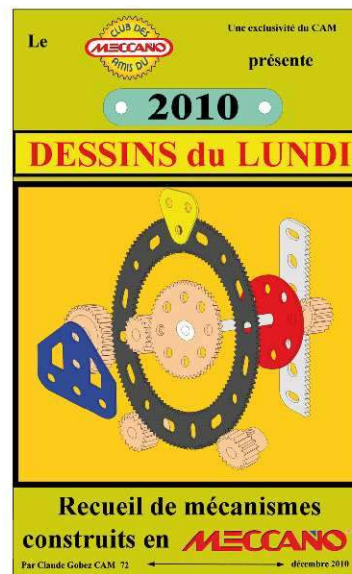
L'édition de la notice n° 38 "Dessins du lundi 2010" est la dixième et la dernière de la série, faute de matière suffisante pour permettre une nouvelle parution. Si vous avez des trucs, astuces ou tour de main, ne pas hésiter à me les faire parvenir.

Au sommaire de la notice n° 38 : mécanisme à vis sans fin, fusée modèle 4 (mécanisme d'horlogerie), mouvement intermittent, différentiel compact, etc.... 45 pages couleurs A4 : 45 € franco pour la France.

Une notice "Bonus" a été réalisée; au sommaire de la notice 38 bis : Meccanautile, machine à vapeur, métier à tisser Jacquard, etc.... 38 pages couleurs A4 : 35 € franco pour la France

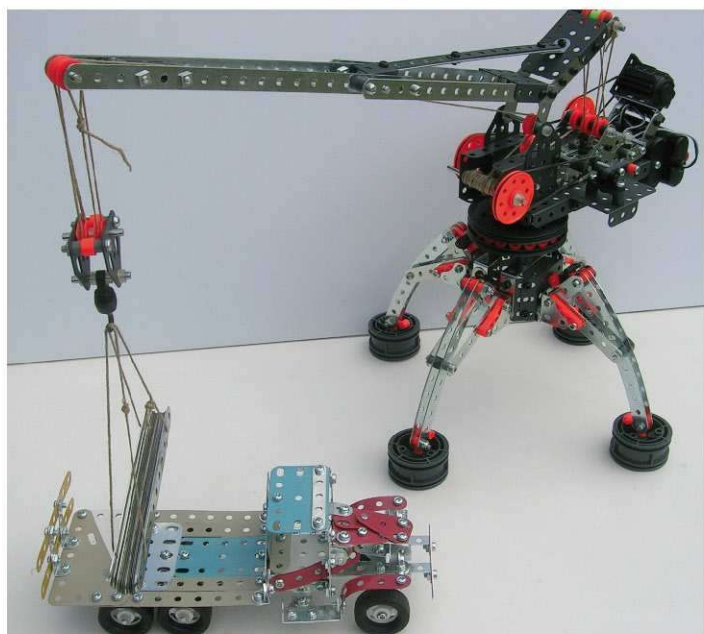
Les deux notices dans la même commande : 70 € franco pour la France.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■



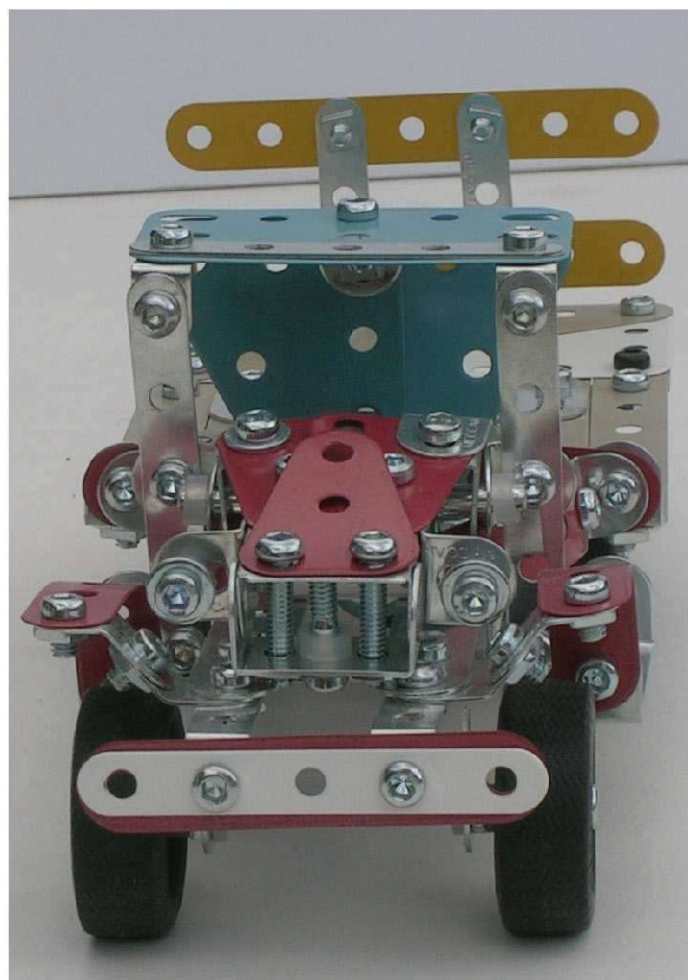
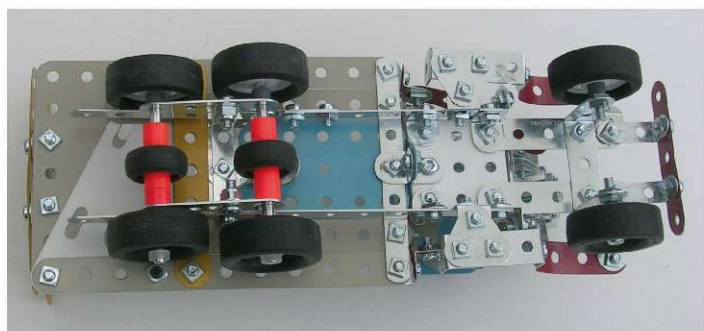
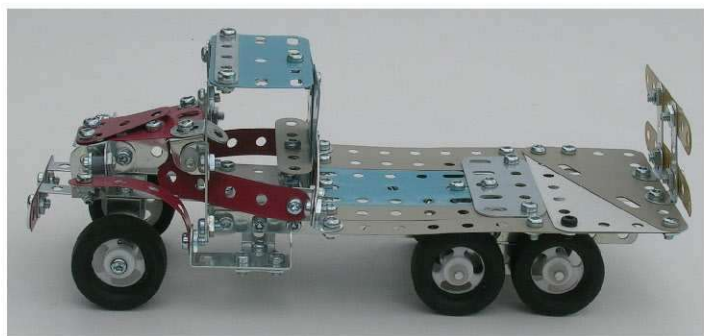
UN PETIT GMC EN PIÈCES ACTUELLES

Par Jean-François Barrié



Le GMC ou "Jimmy" est probablement l'un des camions les plus populaires. S'il ne figurait pas dans la plupart des manuels d'instructions des boîtes, c'est peut-être en raison de son grand nombre de roues. Suite à l'achat de plusieurs boîtes série 27 (celles qui avaient permis d'obtenir le tracteur et semi remorque publié dans le N° 102) j'ai tenté de le faire revivre.

JEAN-FRANÇOIS BARRIÉ CAM 1422 ■



LE PORTE VOITURES SUR BASE ROULANTE "DESIGN 4"

Par Manuel Marchand

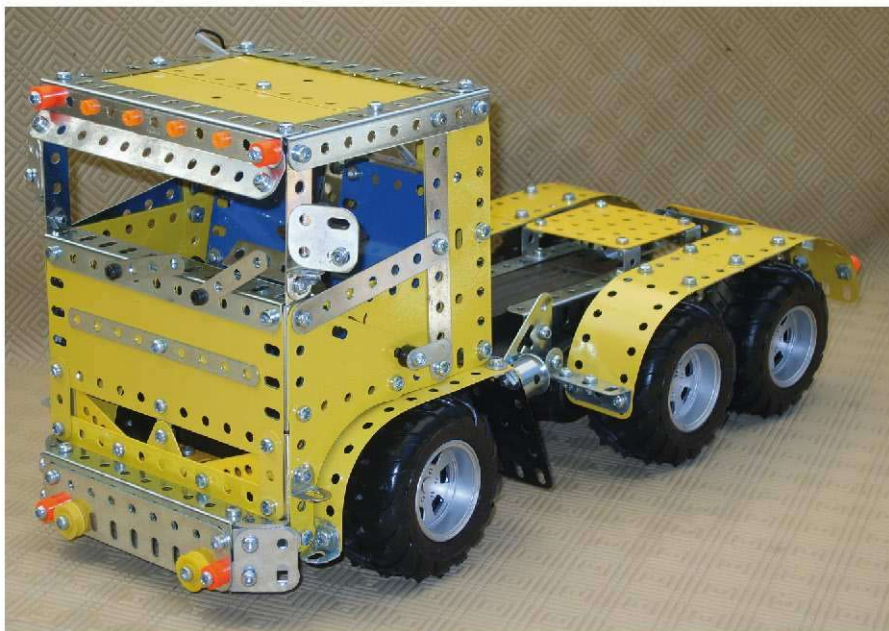
Comme vous l'avez déjà vu dans les épisodes précédents, le 4 X 4 évolutif évolue. Après avoir vu le petit camion de Jean-Pierre Veyet, "Le Camion Unimog" (N°100) et mon Véhicule d'Assistance Du Paris Dakar (N°103), cela m'a donné des idées...

Puisque je dispose de plusieurs boîtes Design 4, j'ai pensé à réaliser un ensemble routier composé d'un camion porte voitures et de plusieurs voitures dont les carrosseries pouvaient être changées facilement et à volonté.

C'est ainsi que je vous présente les différents éléments qui composent cet ensemble.

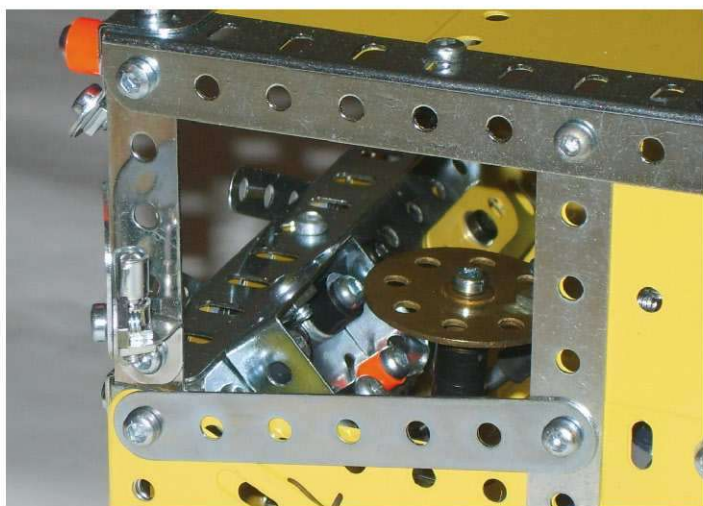
LE TRACTEUR :

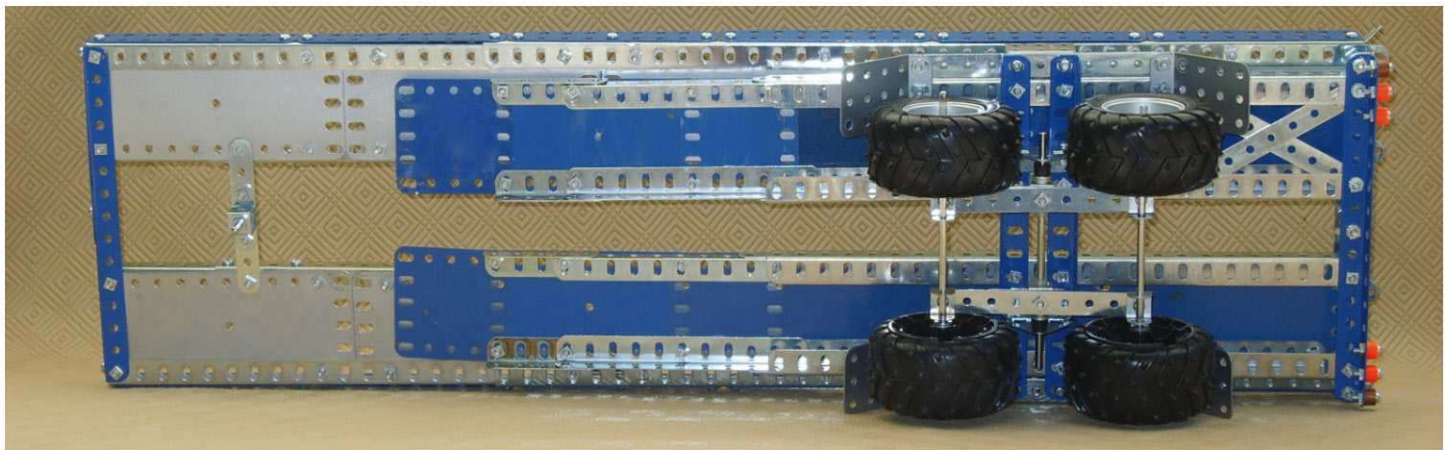
J'ai un peu copié le petit Camion Renault de Pierre Monsallut pour la cabine. Les dimensions en hauteur sont de 14 trous en partie avant et 9 trous à l'arrière. La longueur de la cabine est de 9 trous, et la largeur de 11 trous. J'ai aussi ajouté des garde-boue à l'avant et à l'arrière pour recouvrir les roues de la base roulante. On peut aussi apercevoir sur les photos ci-dessous des petits cylindres en métal vissés di-



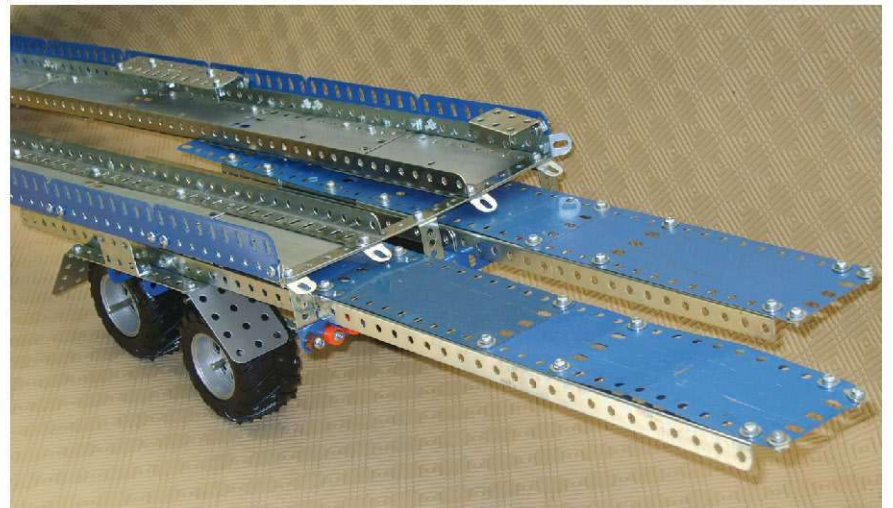
rectement à la base roulante sur les côtés de celle-ci. Ils ont le rôle des réservoirs de carburant.

A l'intérieur de la cabine, j'ai pu reproduire la planche de bord et les sièges en bleu.



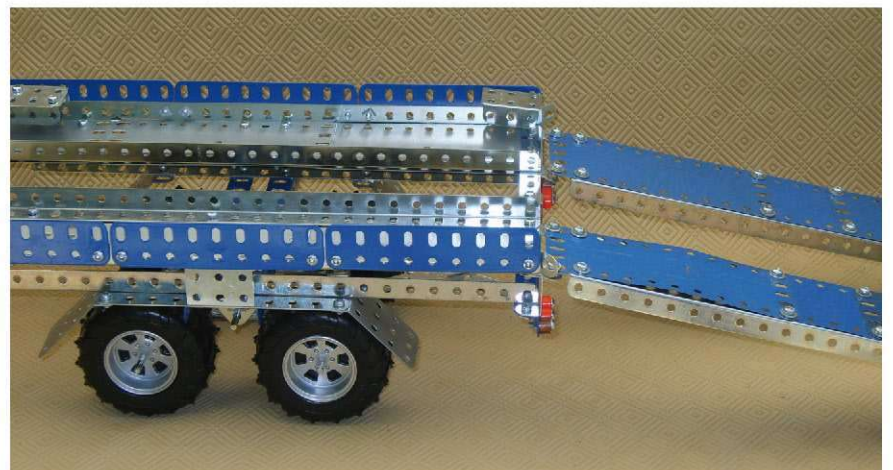


La sellette de la semi-remorque est fixée à l'arrière de façon à être à la bonne hauteur pour que la remorque soit horizontale. Mon papy m'a aidé pour caler la carrosserie sur les fixations de la base roulante. Après avoir assemblé le camion et la remorque avec les différentes bases roulantes sur celle-ci, nous avons constaté que mis en marche, le camion n'avancait pas, car il patinait. Nous avons pris comme décision de monter un deuxième pont arrière pour améliorer l'adhérence au sol par rapport au poids du camion-remorque (ce deuxième pont arrière a été récupéré d'une autre base roulante Design 4 hors service). C'est mon papy qui a réalisé la soudure des fils des deux ponts arrière qui se partageront la même énergie avec deux batteries au lieu d'une.



LA SEMI-REMORQUE :

La longueur totale de la semi-remorque juste nécessaire pour ajuster les deux voitures l'une derrière l'autre est de 54 trous. La largeur est de 15 trous (2 trous de plus que la largeur de la base roulante). La semi-remorque est portée par deux essieux articulés en tandem. Les essieux sont fixés aux extrémités des lames de ressorts (3, 5, 7, et 9 trous). A l'arrière de la semi-remorque j'ai construit un système de rampes coulissantes qui permettent de faire monter les voitures (les plus longues possibles pour diminuer la pente).

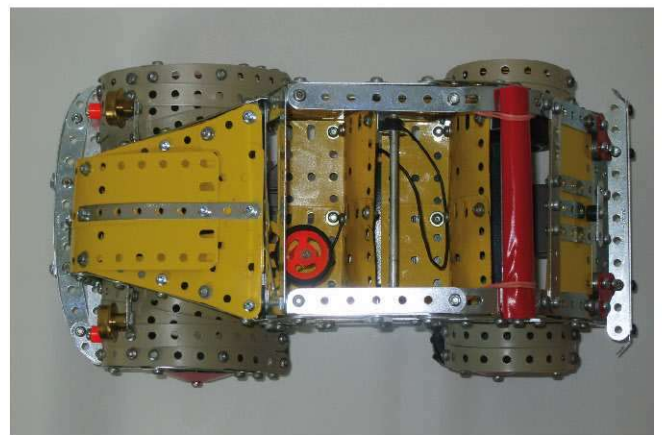
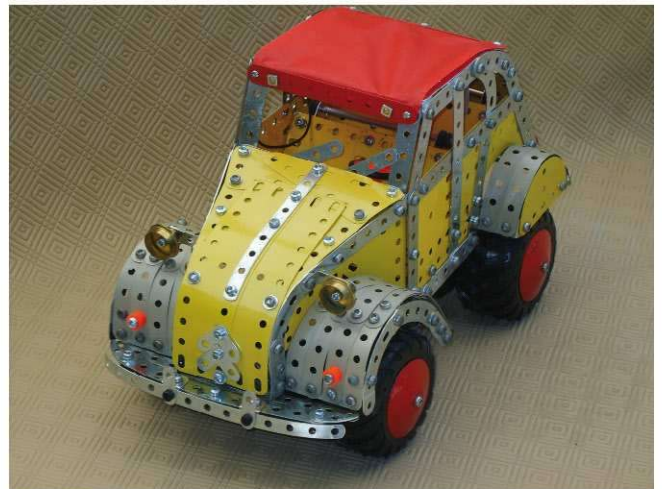




LA 2CV :

Mon papy avait construit la 2CV à l'échelle $\frac{1}{4}$, cela m'avait donné l'idée de construire la même en... miniature. J'ai utilisé des petites roues à boudin pour les phares à l'avant. Mon papy m'a découpé soigneusement une capote dans de la toile rouge MECCANO.

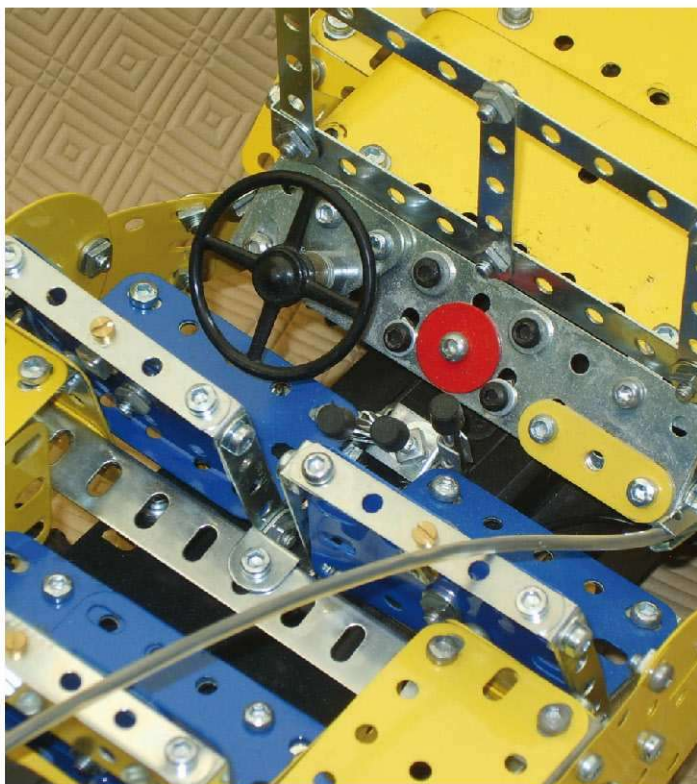
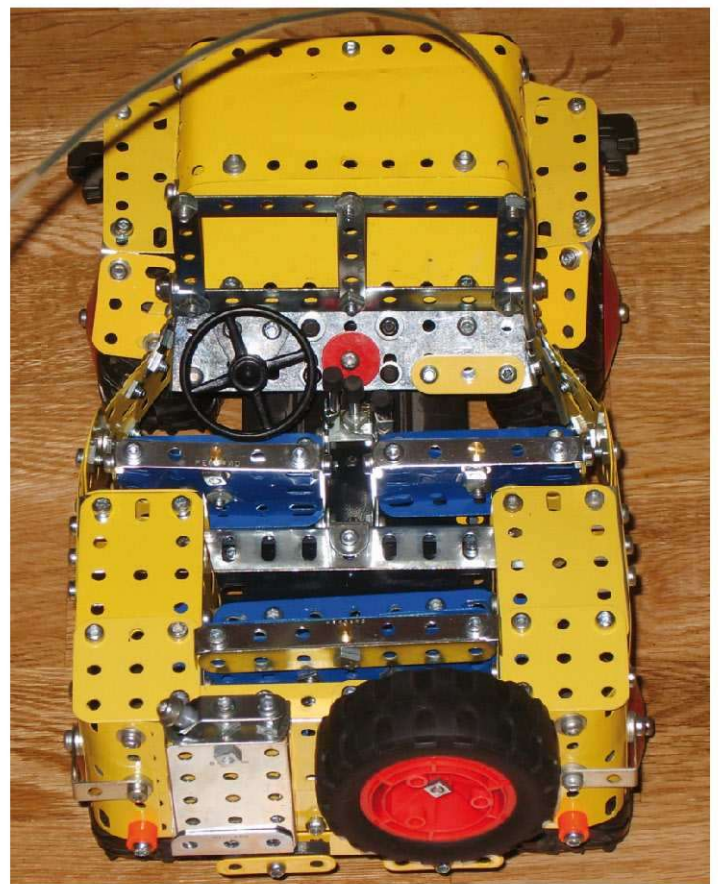
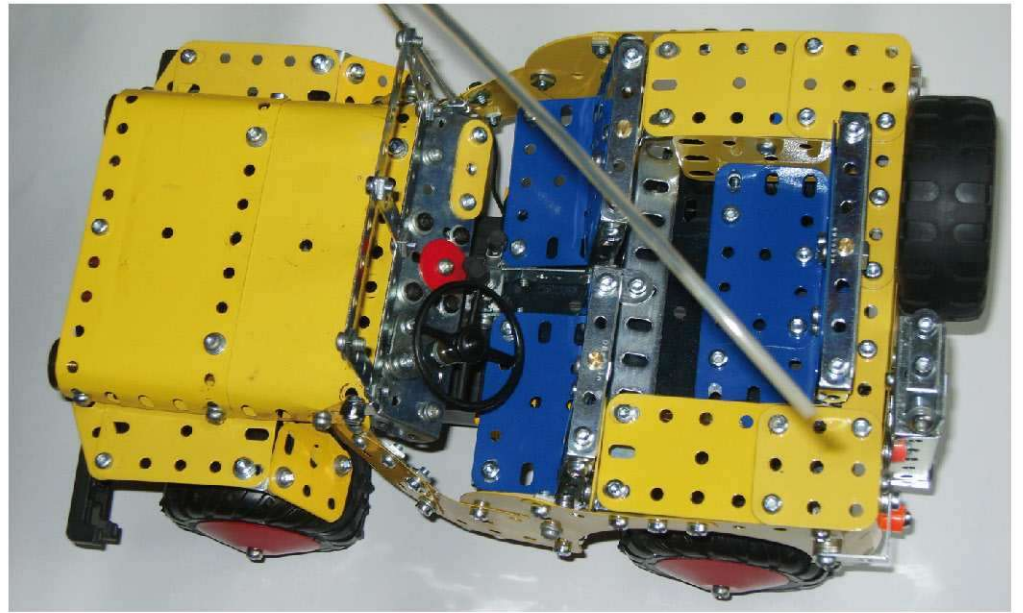
Des bandes flexibles ont été utilisées pour construire les ailes. Pour la carrosserie, j'ai cherché un peu comment je pouvais réaliser une construction de 2CV la plus ressemblante possible au modèle d'origine mais à l'échelle miniature. Les enjoliveurs rouges vous ont été décrits et présentés dans le N°110.



LA JEEP :

Vous verrez sur la photo comment l'idée m'est venue de construire une Jeep sur base roulante. Mais ne connaissant pas bien les détails de cette voiture, je me suis rendu sur internet pour avoir des photos qui précisaient tous les détails permettant la conception de ce nouveau modèle (jerrycan, pare-brise rabattable, les trois leviers de vitesse.....etc).

MANUEL MARCHAND CAM 1592 ■



CAMÉRA ET PROJECTEUR CINÉMATOGRAPHIQUES 35 MM

Par Claude Lerouge

PREAMBULE

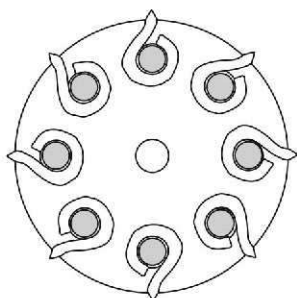
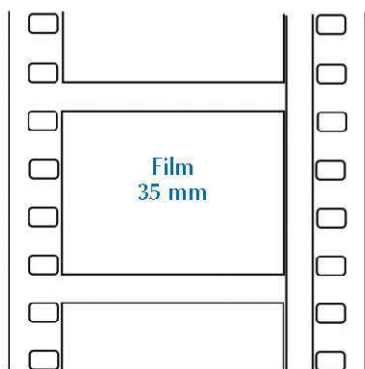
Au moment où l'on assiste à la disparition du film cinématographique perforé 35 mm remplacé bientôt par le cinéma numérique, il était temps, je crois, de mettre à profit mes 40 ans (révolus) d'expérience professionnelle.

Je pensais qu'il devait être possible de reproduire en Meccano des appareils de prise de vue ou de projection cinématographique professionnels. Ce ne fut qu'après de longues années de retraite que je me décidais à tenter le coup. Je connaissais bien les deux modèles de projecteurs Meccano décrits dans les MECCANO Magazine d'avant guerre. Surtout celui de format 9,5 mm de Monsieur Bihn CAM 0258 que j'avais eu l'occasion d'admirer plusieurs fois dans nos expositions. Cependant, je n'avais jamais eu connaissance d'appareils de prises de vues reproduisant fidèlement les mécanismes réels des appareils professionnels.

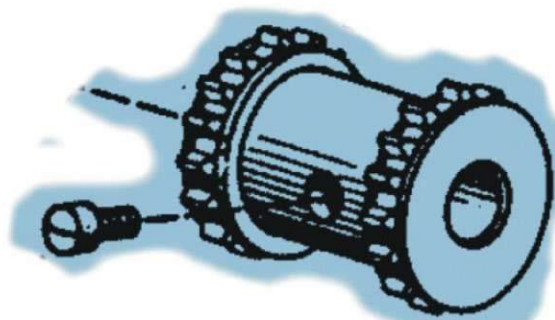
UN PEU DE TECHNIQUE

Il fallait tout d'abord résoudre un problème important qui aurait pu faire échouer le projet. Était-il possible de construire, en pièces Meccano, une roue dentée susceptible de transporter du film perforé 35 mm ? Pour cela il fallait une roue dont la longueur de circonférence correspondit à un nombre exact d'images et à la périphérie de laquelle on puisse poser des picots rentrant dans les perforations du film. Par une chance extraordinaire (sinon, vous ne liriez pas ce texte) le pas entre deux perforations étant de 4,75 mm, sachant qu'une image comporte 4 perforations, 6 images correspondent à 114 mm ($4,75 \times 4 \times 6$). Or si on regarde le diamètre de 3,6 cm d'une roue barillet Meccano sa circonférence est de 113 mm. À un millimètre près on est bon. Cela représente l'erreur sur 24 perforations. Cela ne doit pas porter à conséquence sur 2 ou 3 perforations (surface du film en

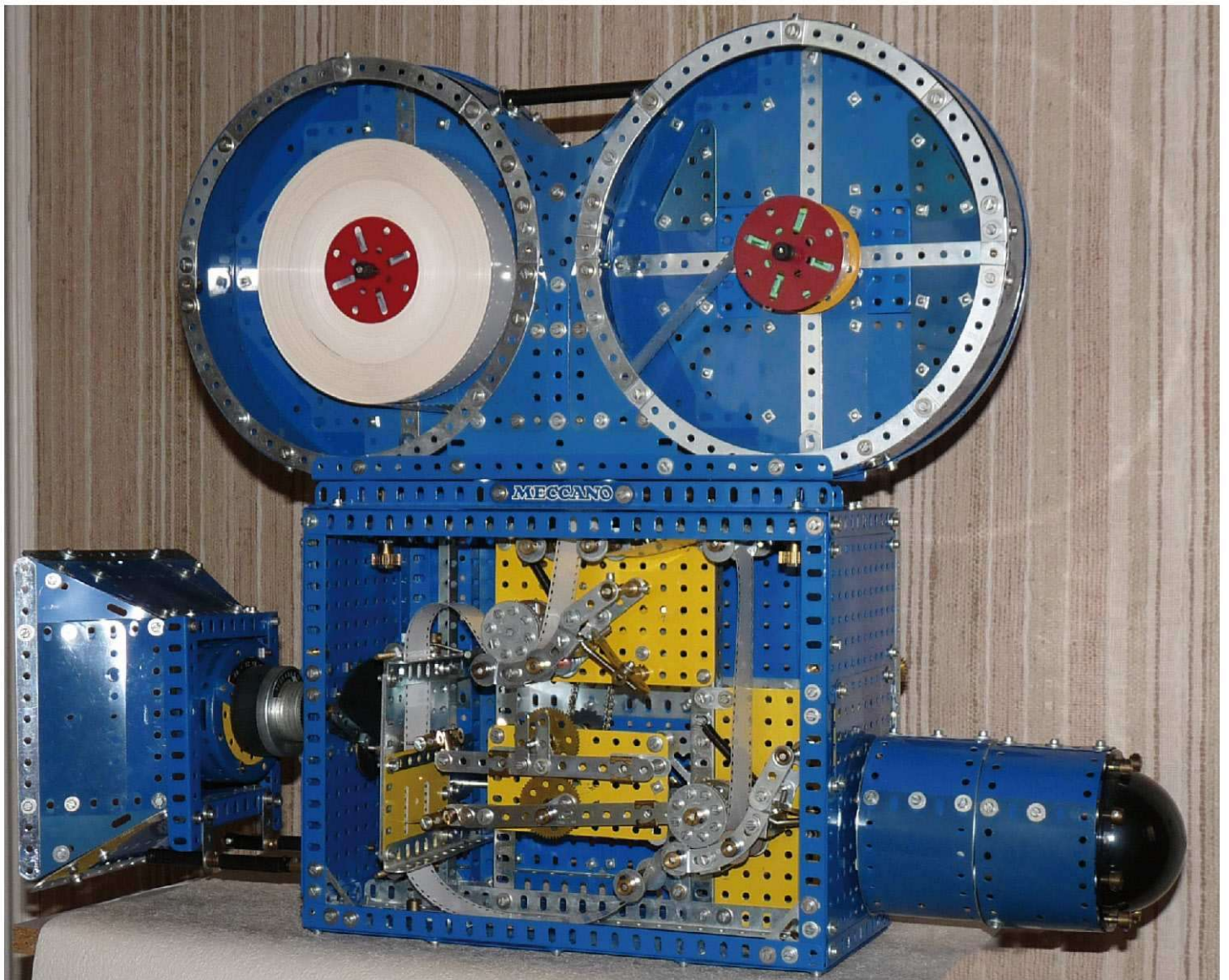
contact avec la roue dentée). Avec une telle roue barillet on dispose de 8 trous pour y fixer 8 picots, ce qui donne un picot toutes les trois perforations. Des crochets n°57d (méchamment utilisés) devaient me fournir la solution.



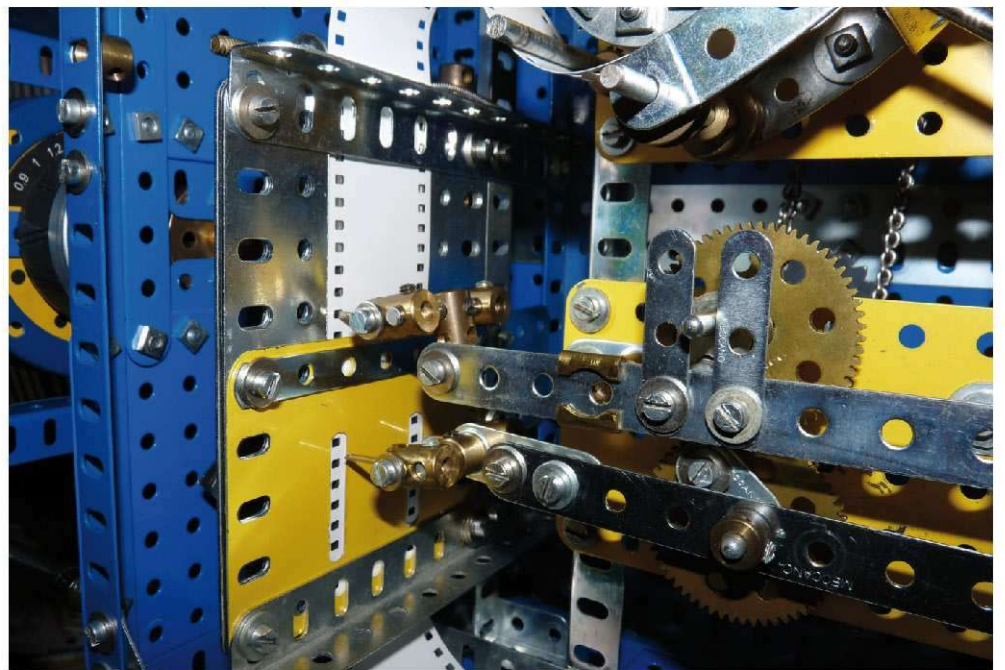
Solution retenue pour l'entraînement du film



Tambour denté d'entraînement pour film 35 mm

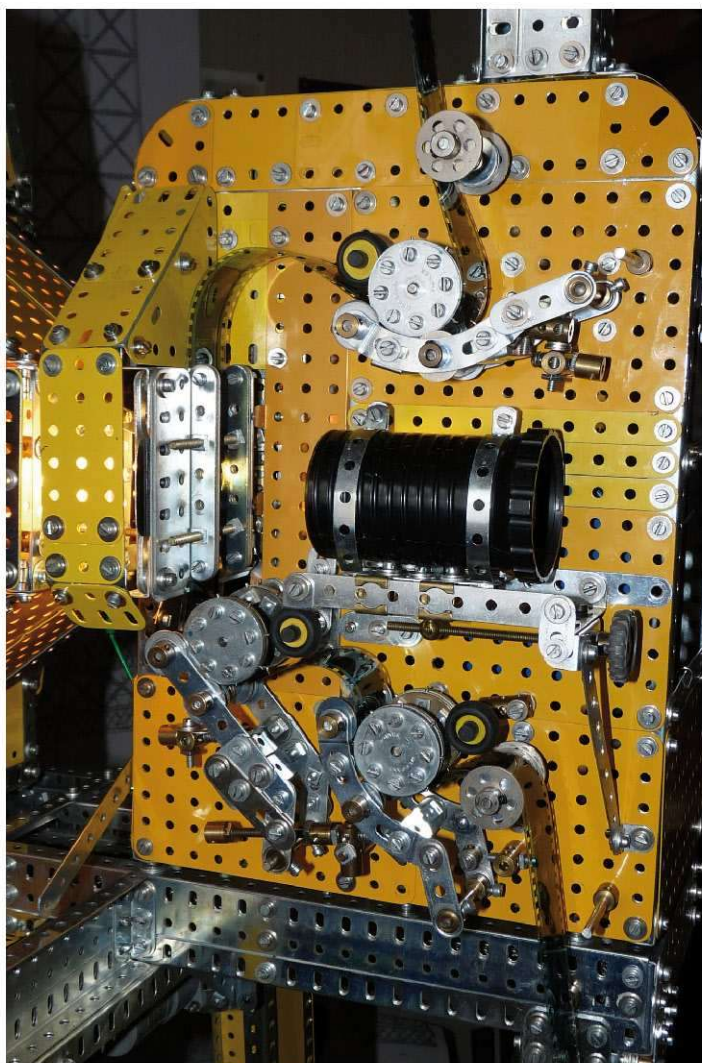


Dans une caméra on utilise un mouvement d'avance du film à griffe et contre griffe. La griffe fait avancer le film. La contre griffe le retient exactement en place pendant l'exposition d'une image. Nous utilisons ici, un système à excentriques qui donne une bonne image du mouvement réel et qui est utilisé dans certaines caméras semi professionnelles. Nous avons construit une caméra cinématographique dite de studio. C'est un modèle robuste et classique dont les nombreux modèles ont été utilisés pendant des décennies pour réaliser des films. Ces caméras sont construites autour d'un parallélépipède qui comporte les mécanismes de défilement, l'objectif et le moteur. Sur le dessus vient s'ajouter le magasin avec ses deux carters étanches à la lumière destinés à recevoir la bobine de film vierge et le film une fois impressionné. A l'avant se trouve l'objectif (interchangeable sur les vraies), le pare soleil destiné surtout à se prémunir des rayons parasites des nombreux projecteurs utilisés dans les studios. À l'arrière se trouve le moteur d'entraînement. La porte de côté par laquelle on charge le film



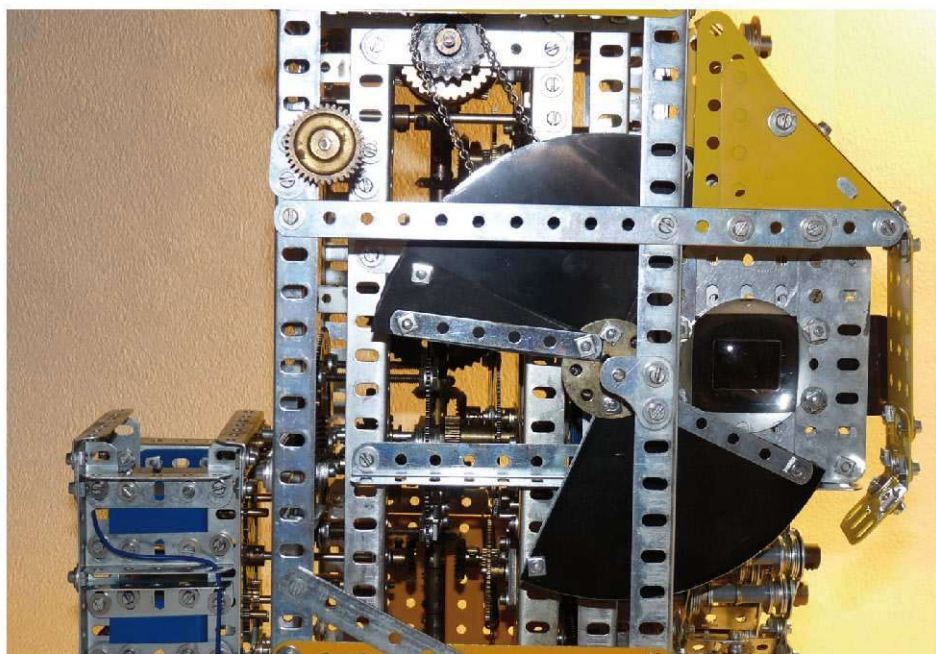
Le système d'avancement à griffe et contre griffe de la caméra

porte en général un compteur en pieds et le viseur (soit reflex soit optique). Dans notre modèle nous avons décidé de ne pas utiliser un vrai moteur, mais une bonne vieille manivelle de manière à bien en voir le fonctionnement.



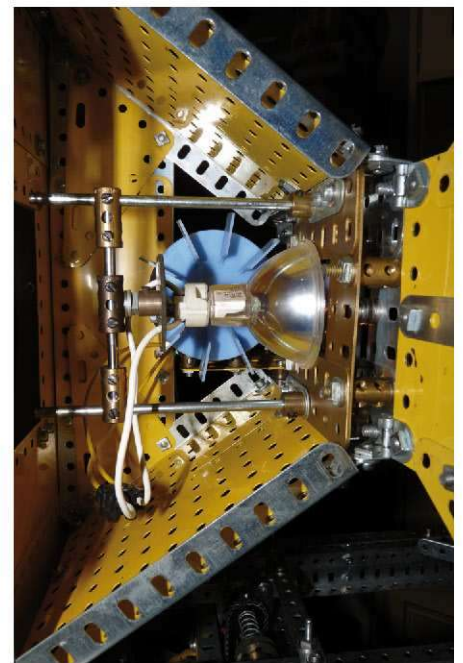
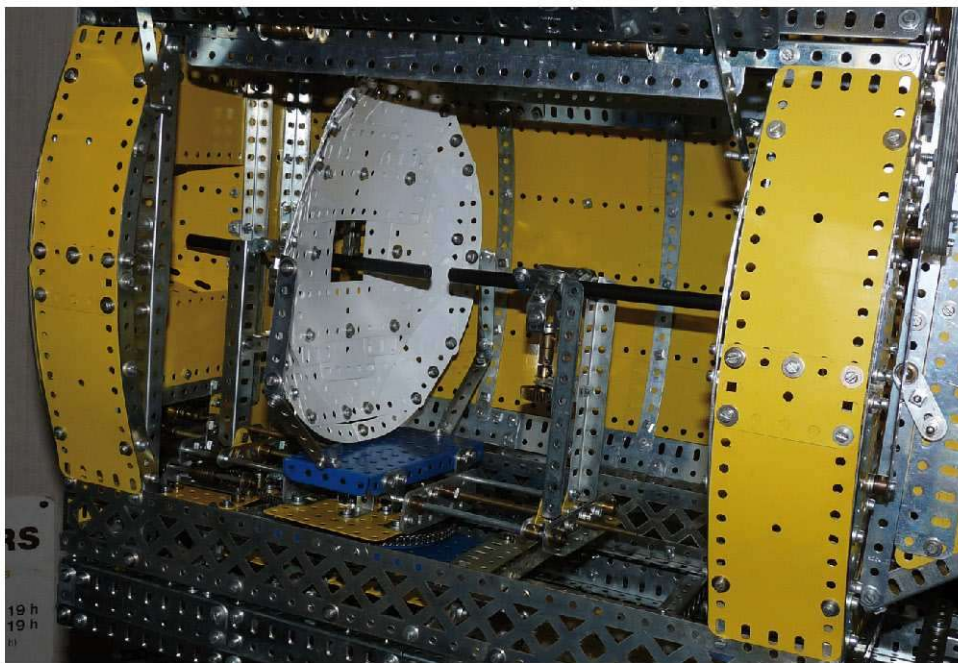
La face avant du projecteur et le mécanisme avec son moteur d'entraînement

LE PROJECTEUR : il est composé de 4 parties : le mécanisme, la lanterne, le pied et le tiroir de commande. La lanterne n'est que décorative car bien qu'elle reproduise tous les mécanismes des anciennes lanternes à arc, elle ne fonctionne évidemment pas puisque les charbons utilisés sont des tubes de canon Meccano ! La lumière fournie pour la projection provient d'une lampe à halogène à réflecteur de 24 volts et 150 Watts montée dans le nez de la lanterne. En ce qui concerne l'avance intermittente du film dans le projecteur, tous les projecteurs de salle utilisent le système à "croix de Malte" qui était depuis longtemps connu et utilisé par les horlogers. C'est ce que nous avons fait dans ce modèle. Meccano avait décrit en 1935 un mécanisme standard (SM 67) de croix de Malte. Mais une fois construit le fonctionnement en est très décevant. Ce n'est en fait qu'un mécanisme de démonstration. Nous l'avons donc modifié entièrement pour donner satisfaction. Il est utile de posséder une vieille lanterne de projection de diapositives (on en trouve très facilement dans les brocantes) pour en récupérer la partie optique : la lampe avec son support, éventuellement son alimentation, le verre catathermique, le condenseur, l'objectif et le ventilateur.



La face arrière du mécanisme avec l'obturateur et la fenêtre de projection

Ce projecteur permet de projeter du film 35mm. Il possède tous les réglages mécaniques d'un vrai appareil de salle : cadrage de l'image et filage (synchronisation de l'obturateur tournant et du mouvement de descente de l'image). Une notice très détaillée de ces deux modèles est disponible chez l'auteur.



La lanterne factice ouverte avec son miroir elliptique et ses charbons

LES NOUVELLES PIÈCES MECCANO

Par Michel Perrin (suite page 20)

Voici une petite liste visuelle de pièces nouvelles, récentes, ou très récentes, trouvées ici et là. Parfois des pièces que nous connaissons déjà mais avec de nouveaux coloris. De plus en plus de couleurs apparaissent.

Cependant dans les boîtes MULTI MODELS 10 (#5550) et 25 modèles (#7550) "nouvelle génération", qui sont au passage, fabriquées en France, (Merci MECCANO), on trouve de nouvelles pièces. Quelques pièces en plastique, qui feront l'objet d'un autre article, et une pièce radicalement nouvelle : la C369, un trapèze 5 par 3 trous, avec deux coudes à 45°. Mais aussi des longrines trapézoïdales C371 (simples croisillons) et pliées par leurs milieux de 9 trous à la base et 3 trous au sommet. Pour ces deux dernières, la couleur diffère selon la boîte. On leurs trouvera aisément de nouveaux emplois....

Au détour d'une petite boîte modèle unique, chez Marks et Spencer (Royaume-Uni) on a pu trouver des petites pièces bombées de deux trous seulement. Malheureusement il n'est pas possible de connaître leur référence, la notice ne comportant pas de nomenclature. De même les pièces couleur violet, dont les formes et la couleur sont assez uniques, proviennent de la boîte de la New Beetle (Coccinelle) de chez :Things ! (C191, C192)

A noter que des modèles exclusifs sont développés pour M&S et Things, et parfois les pièces ou les couleurs qui diffèrent se retrouvent ensuite dans les boîtes disponibles dans nos magasins "bien de chez nous". Il faut être patient.

Les boîtes RC tuning fournissent beaucoup de nouveautés. Particulièrement des pièces flexibles, avec des formes assez variées. Pour les couleurs, c'est un festival. La boîte RC tuning Carbon 8956 est celle qui en renferme le plus. (C240, C241, C242, et nouvelle couleur -Nid d'abeille gris- pour la B969). Beaucoup sont flexibles.

Et puis dans les boîtes nouvellement sorties XTREME, on trouve les fameuses bandes taraudées de 9 trous C327 et 5 trous C396, qui comportent des taraudages sur les trous intermédiaires. L'épaisseur est quasi celle d'un écrou. Mais leur nombre est très limité par boîte.... Le reste de ces boîtes n'étant constitué quasiment que de plastique, je laisse à chacun le loisir de découvrir ou redécouvrir ces nouvelles pièces, en photo.... Voilà qui va alimenter nos réserves, et peut-être fournir des idées.



MICHEL PERRIN CAM 1448 ■

CHARIOT CAVALIER

UNE RECONSTRUCTION DU MODÈLE N°9.8 DE LA BOÎTE ANGLAISE DES ANNÉES 70

Par Jean-Pierre Veyet

PRÉAMBULE

Suite à l'article "De la réalité au MECCANO" du n° 106 de notre magazine voici le modèle en pièces.

Je pense que vous êtes nombreux à avoir eu des problèmes de montage, après avoir réalisé des modèles décrits dans les manuels Meccano, notamment à partir de la boîte 6 où les modèles roulants, motorisés ou non motorisés ne possèdent pas de différentiel. Il est bien entendu possible d'entraîner une seule roue, mais cela est rarement le cas dans les montages. Heureusement que les roues sont en plastique ou en fer sans bandage, ce qui facilite le patinage.

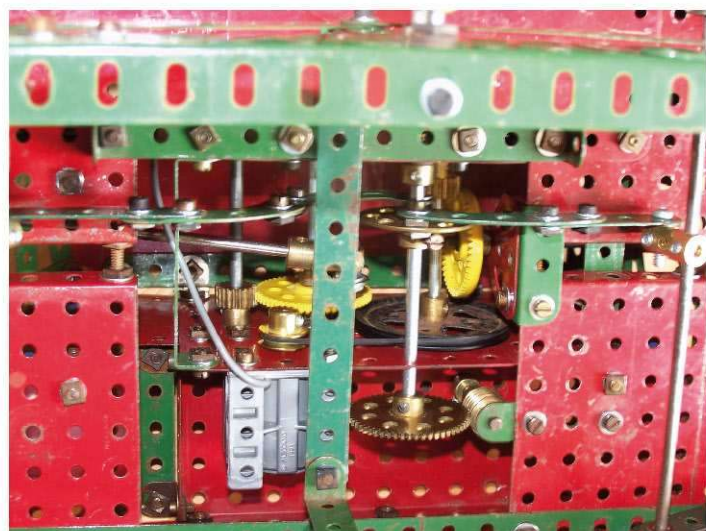
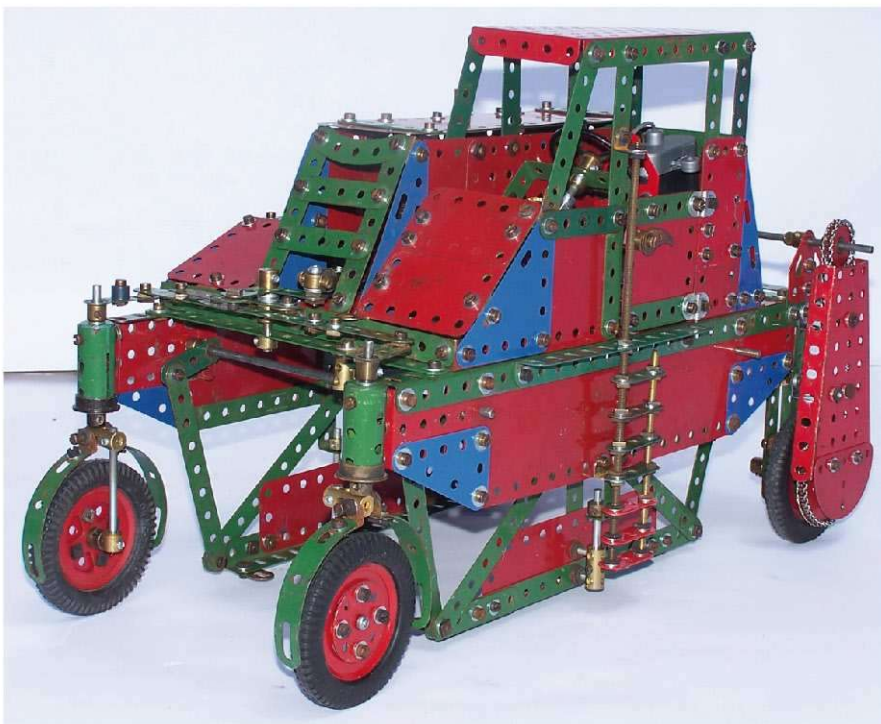
Le problème se corse si on veut construire un modèle de la boîte 9 avec les roues caoutchouc ; le constructeur va être très déçu car il est impossible de faire fonctionner l'engin hormis en ligne droite, ce qui est un peu triste.

LA CONSTRUCTION DU MODÈLE

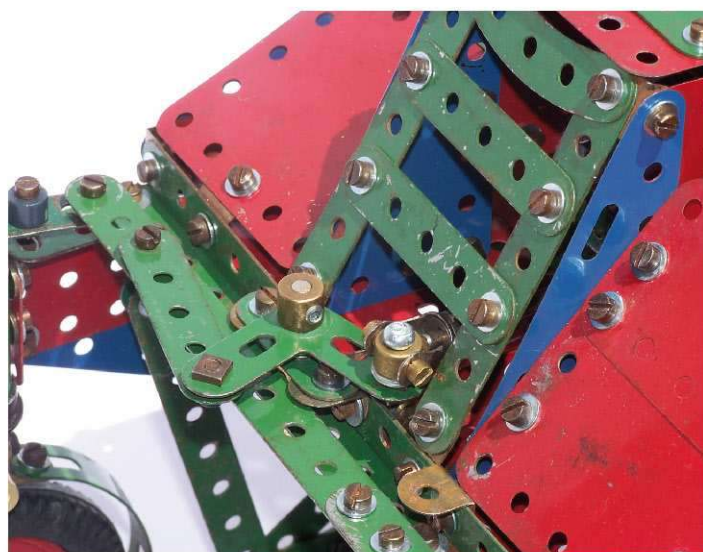
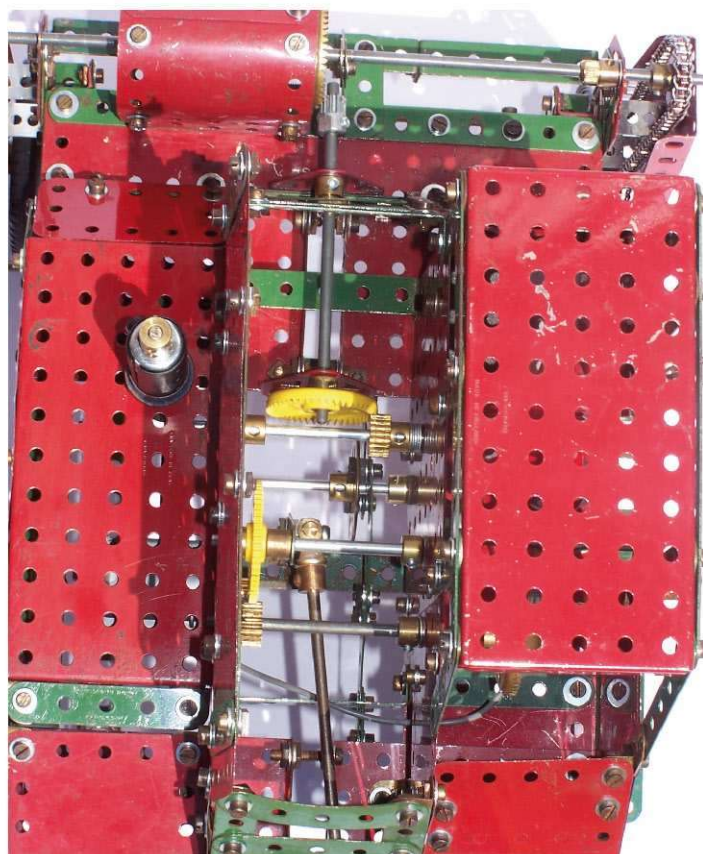
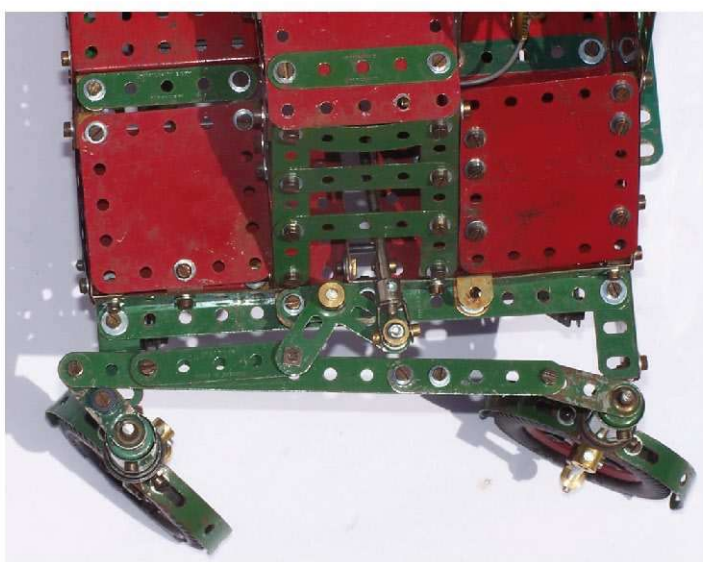
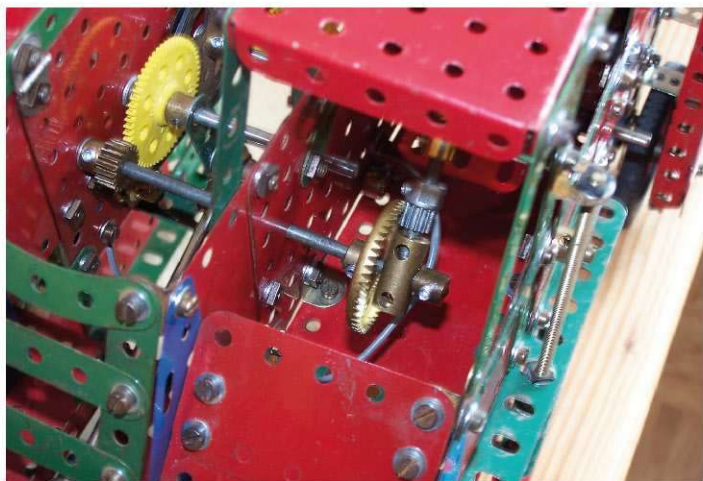
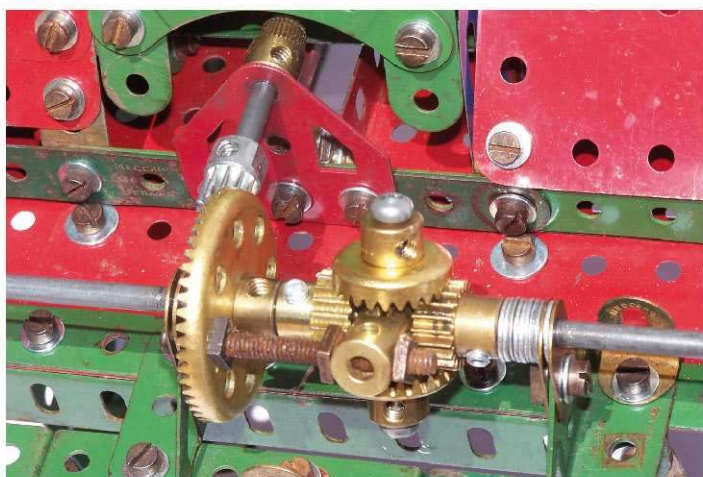
Voici donc le chariot cavalier "type boîte 10" comprenant un différentiel sur la transmission, une épure de direction pratiquement correcte et commandée par un volant qui fait environ 4 tours de butée à butée. Le mécanisme de relevage a également été modifié au niveau du guidage et des bras de commande.

La transmission :

Un moteur Meccano 6 volts N° 7702 sans réducteur est largement suffisant pour le déplacement. La cinématique comprend une première réduction par courroie avec une poulie de 12 mm sur une poulie de 50 mm suivie d'un renvoi d'angle composé d'un pignon de 19 dents sur une roue de champ de 50 dents, puis entraînement du différentiel par un pignon de 11 dents N° 26 n sur une autre roue de champ de



50 dents. Au final, la transmission par chaîne est composée de roues N° 96 : 18 dents sur des roues N° 95 : 36 dents, soit une réduction totale de 1/99. Le différentiel est très simple ; il est composé de deux roues de champ de 25 dents et deux pignons de 19 dents. Un accouplement N° 63 fixé à l'aide d'une tige filetée sur la roue de champ de 50 dents assure le guidage des arbres de sortie. Pour les puristes en mécanique, il n'est pas parfait car l'accouplement N° 63 crée un balourd ; c'est pour cela qu'il est impératif de monter un carter pour cacher la misère. Il faut noter également que l'ensemble différentiel a été surélevé d'un trou par rapport à la notice Meccano pour permettre la rotation de celui-ci.

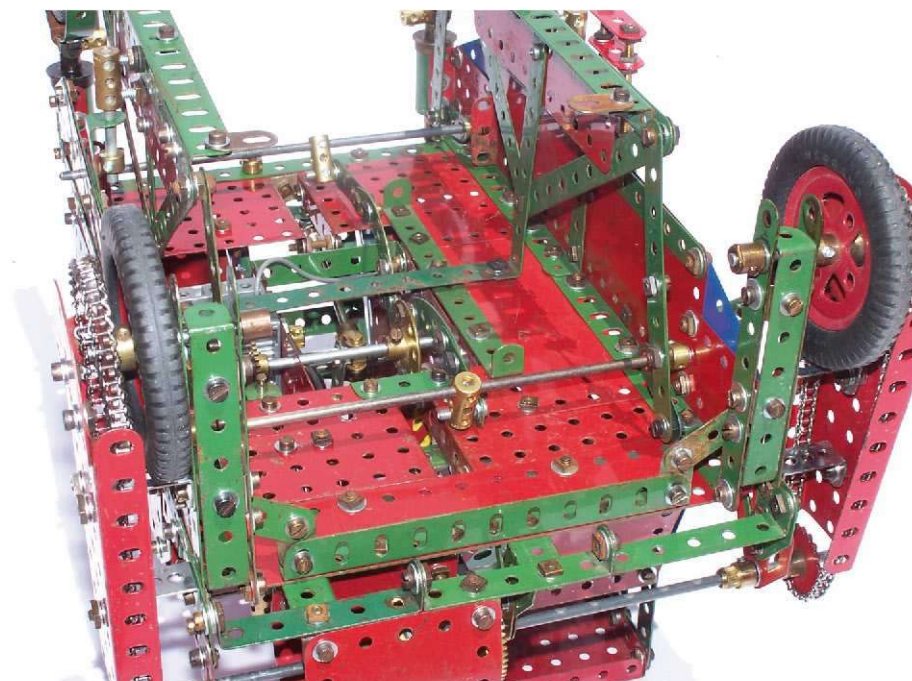
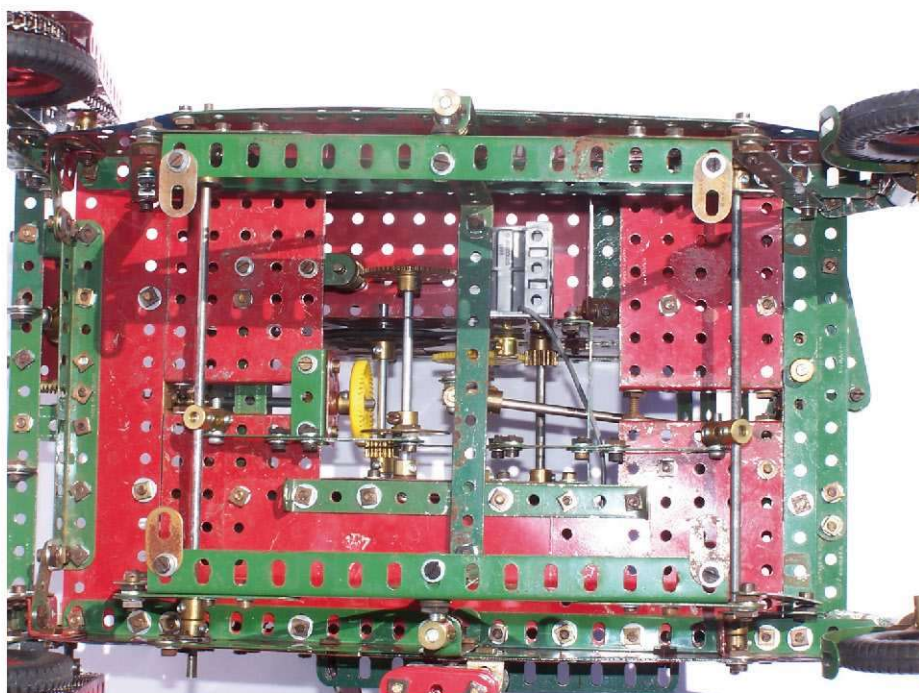


La direction :

Afin de réduire l'effort au niveau du volant, et de la rendre plus réaliste, la démultiplication a été augmentée. En partant du volant, un pignon de 11 dents en zamak sur une roue de champ de 50 dents, puis un pignon de 19 dents sur une roue de 57 dents, un bras de levier N° 62 étant monté sur le même arbre que la roue de champ de 50 dents. Une bielle composée de deux accouplements à cardan N° 165 et d'une tringle N° 15a 115 mm, actionne le bras de manivelle double N° 128 depuis le bras de manivelle N° 62, qui actionne à son tour la barre de direction avec une bande 5 trous. La barre est réalisée avec une bande 11 trous + une bande de 5 trous pour obtenir 14 trous, soit un de moins que la largeur du châssis. Les montages de la barre de direction et de la bielle sont de type BC2 (voir Montages de base Meccano). Une solution plus esthétique peut être réalisée avec deux autres accouplements à cardan N° 165 plus tringle correspondante. Le but étant de réaliser le modèle avec le maximum de pièces de la boîte n° 9, je n'ai pas retenu cette solution.

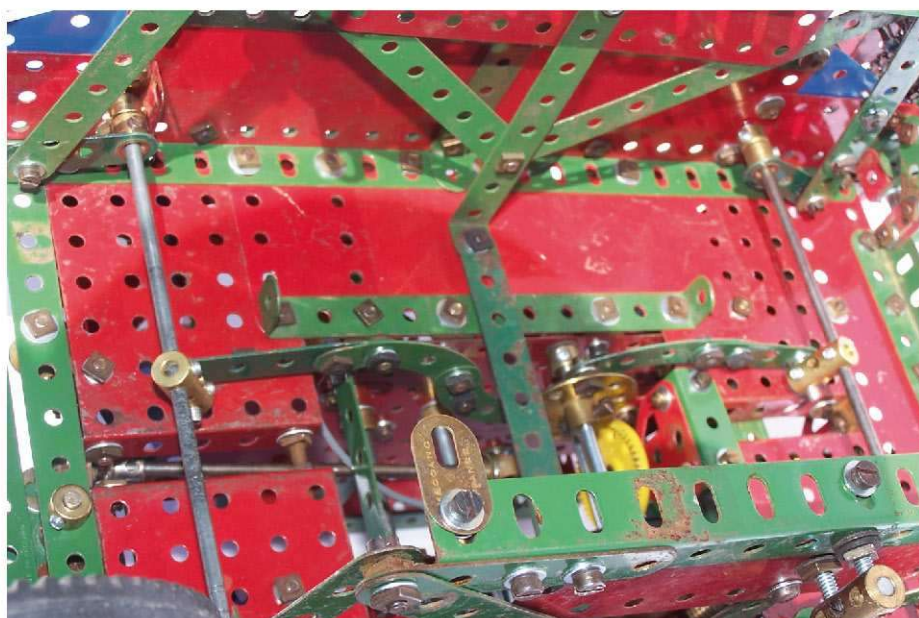
Le levage :

Les bras de levier réalisés par deux roues barillet et deux poulies de 38 mm sont remplacés par quatre bras de manivelles N° 62, ce qui réduit l'angle de rotation sur les deux tringles. Des accouplements N° 63 sont montés sur chaque tringle pour servir de bras de commande. Ils sont entraînés à l'arrière par une bielle composée d'une bande de 4 trous et d'une bande incurvée N° 90 se recouvrant sur deux trous. En ce qui concerne la bielle avant, celle-ci est réalisée par une bande de 5 trous et deux bandes incurvées N° 89a se recouvrant deux fois sur deux trous également. La commande est réalisée par une roue barillet entraînant une vis sans fin sur une roue de 57 dents. De façon plus élégante la roue barillet peut être remplacée sur le capot par un pot d'échappement vertical composé de deux roues à boudins N° 20 b et d'un manchon N° 163.



MODIFICATIONS CHÂSSIS ET CARROSSERIE PAR RAPPORT AU MODÈLE 9.8 :

- Une cornière de 11 trous a été rajoutée pour la partie arrière afin de rigidifier les deux supports de roues
- Les plaques flexibles ne sont pas pliées, et le capot et la porte sont montés sur charnières pour un meilleur accès.
- Le carter de protection du différentiel est composé de deux plaques flexibles 5 x 5 trous N° 190 et fixé par quatre équerres N° 12.
- La plaque de fermeture arrière moteur est remplacée par une grille composée de deux bandes 6 trous sur lesquelles sont montées quatre bandes 5 trous et une bande incurvée N° 89a.
- Les deux côtés du compartiment moteur sont réalisés en plaques rigides 11 x 7 trous N° 52a
- La plaque à rebord N° 52 se retrouve sur le compartiment de droite



LES TABLEAUX DE PIÈCES

DES VITRINES MECCANO RÉPANDUES EN FRANCE APRÈS-GUERRE

Par Maurice Perraut

Ce titre succède à celui sous lequel débuta l'étude des Vitrines Meccano pages 16 à 18 de notre Magazine n° 106 intitulée "Les Vitrines pour pièces détachées". Il convenait de l'adapter par le fait que l'enrichissement de cette étude ne dépend plus d'une description générale des vitrines mais repose essentiellement sur la composition de leurs tableaux de pièces. Il s'agit effectivement de répertoire, afin d'atteindre notre objectif, les différents assortiments de pièces dont ont été pourvus ces tableaux après-guerre.

Nous savons qu'ils ont été nombreux et que certains sont à ce point ressemblants entre eux qu'ils peuvent détourner l'attention. Nous insistons sur le fait que leurs variantes aussi négligeables puissent-elles paraître ne peuvent être dénuées d'intérêt et exclues de notre étude.

Ces recherches ainsi ciblées expliquent que la partie "boiserie" des vitrines ait été supprimée de nos clichés au bénéfice des tableaux de pièces pouvant apparaître de ce fait sous un format plus grand et démonstratif. Il conviendra d'ailleurs de noter que la partie boiserie des vitrines n'a pas subi la moindre modification au cours de toute leur existence par rapport à la description que nous en avons faite dans notre Magazine n° 106 page 16 (vitrine au type B photo n° 2).

RAPPEL : comme nous l'avions annoncé les tableaux de pièces d'après-guerre ont été classés en trois époques distinctes : la première concerne ceux dont la composition compte des pièces réalisées en période de pénurie de matières premières (caoutchouc et laiton en particulier) résultant du conflit 39/45. La seconde se rapporte aux tableaux de pièces relevant des heureuses fabrications normalisées qui venaient de refaire surface. Les pièces de couleur bleue étaient toujours à QUADRILLAGE JAUNE. La troisième comprend les tableaux de pièces dont les pièces bleues sont BLEU UNI.

NOUVELLE MESURE : afin de combler cette lacune et pouvoir repérer les tableaux sans confusion un n° d'ordre CAM leur a été attribué. En conséquence :

- le n° 1 est réservé au tableau démontré par la Vitrine au type "A" dont la composition figure page 18 de notre Magazine n° 106
- le n° CAM 2 l'est au tableau démontré par la Vitrine au type "B" dont la composition figure page 18 de notre Magazine n° 106

Nos amis Collectionneurs voudront bien faire usage de ces précisions.

NOUVEAUX TABLEAUX

Tableau n° CAM 3 à considérer comme faisant partie de ceux de la première période. (cliché page suivante)

Pièces le composant à raison d'un exemplaire de chaque n° cité (les pièces bleues sont à quadrillage jaune) : N°s 1 - 2 - 8 - 9 - 9d - 10 - 11 - 12 - 12a - 12b - 12c - 16 - 19b - 19h - 20 (moyeu en alu) - 20a - 20b (moyeu en alu) - 21 - 22 - 23a - 24 (moyeu en alu) - 25 - 26 - 27 - 27a - 29 - 30 - 30a - 30c - 31 - 32 - 35 - 36 - 37 - 38 - 43 - 44 - 45 - 48 - 48a - 52 - 53 - 54a - 57b - 58 - 59 - 62 - 62b - 63 - 63c - 76 (dorée) - 80c - 90 - 94 (fragment) - 95a - 96a -

100 (bouts fermés) - 103 - 109 (moyeu en alu) - 110 - 111 - 111c - 115 - 116a - 120b - 125 - 126 - 127 (sans moyeu) - 130 (rouge) - 133 - 134 - 136 - 140 - 142a - 142b - 142c - 142d - 144 - 147a - 147b - 148 - 154a - 154b - 163 - 176 - 187 (centre vert et moyeu en alu) - 189 - 190 - 190a - 191 - 197 - 212 - 213 - 217b (disque de 19 mm devenu le n° 38d à partir de février 1953)

CARACTÉRISTIQUES RELATIVES À CE TABLEAU

1/ Composition identique à celle du tableau n° 2 à cette seule exception : une pièce n° 130 (excentrique à trois courses) a remplacé la 185 (volant d'automobile) qui figurait au tableau n° 2.

2/ Les pièces sont attachées sur le carton support à l'aide de cordonnet blanc.

3/ Pour éviter l'affaissement du tableau dans son emplacement consécutivement au poids des pièces qui le composent, il se trouvait dès l'origine retenu sur le fond de la vitrine qui lui servait d'appui par quatre punaises. Pour la petite histoire ajoutons que par souci d'esthétique elles étaient de couleur dorée afin de se fondre à la feutrine.

N.B. : Ce troisième tableau est le dernier de cette première période que nous puissions décrire. Rubrique donc à compléter S.V.P. (photos à envoyer à : M. PERRAUT, 48 rue Paul Bovier Lapierre 69530 Brignais).

Tableau n° CAM 4 (cliché page suivante) attribué à cette deuxième période qui témoigne de l'heureuse réapparition des fabrications normalisées qui n'avaient pu l'être jusque-là pour certaines pièces depuis la reprise des activités de la Sté Meccano en 1946 pour les raisons déjà évoquées.

Pièces le composant : (les pièces bleues sont à QUADRILLAGE JAUNE)

N°s 1 - 2 - 8 - 9 - 9d - 10 - 11 - 12 - 12a - 12b - 12c - 16 - 19b - 19h - 20 - 20a - 21 - 22 - 23a - 24 - 25 - 26 - 27 - 27a - 29 - 30 - 30a - 30c - 31 - 32 - 35 - 36 - 37 - 38 - 43 - 44 - 45 - 48 - 48a - 52 - 53 - 54a - 57b - 58 - 59 - 62 - 62b - 63 - 63c - 76 - 80c - 90 - 94 (fragment) - 95a - 96a - 100 (bouts fermés) - 103 - 109 - 110 - 111 - 111c - 115 - 116a - 120b - 125 - 126 - 127 (sans moyeu) - 130 (or et rouge) - 133 - 134 - 136 - 140 - 142a - 142b - 142c - 142d - 144 - 147a - 147b - 148 - 154a - 154b - 163 - 176 - 187 (boudin jaune centre ajouré rouge) - 189 - 190 - 190a - 191 - 197 - 212 - 213 - 217b (disque de 19 mm devenu le n° 38d à partir de février 1953)

CARACTÉRISTIQUES RELATIVES À CE TABLEAU

1/ Composition identique à celle du tableau n° CAM 3 MAIS NE PRÉSENTANT PLUS AUCUNE PIÈCE ISSUE DES PREMIÈRES FABRICATIONS HÉTÉROCLITES D'APRÈS-GUERRE.

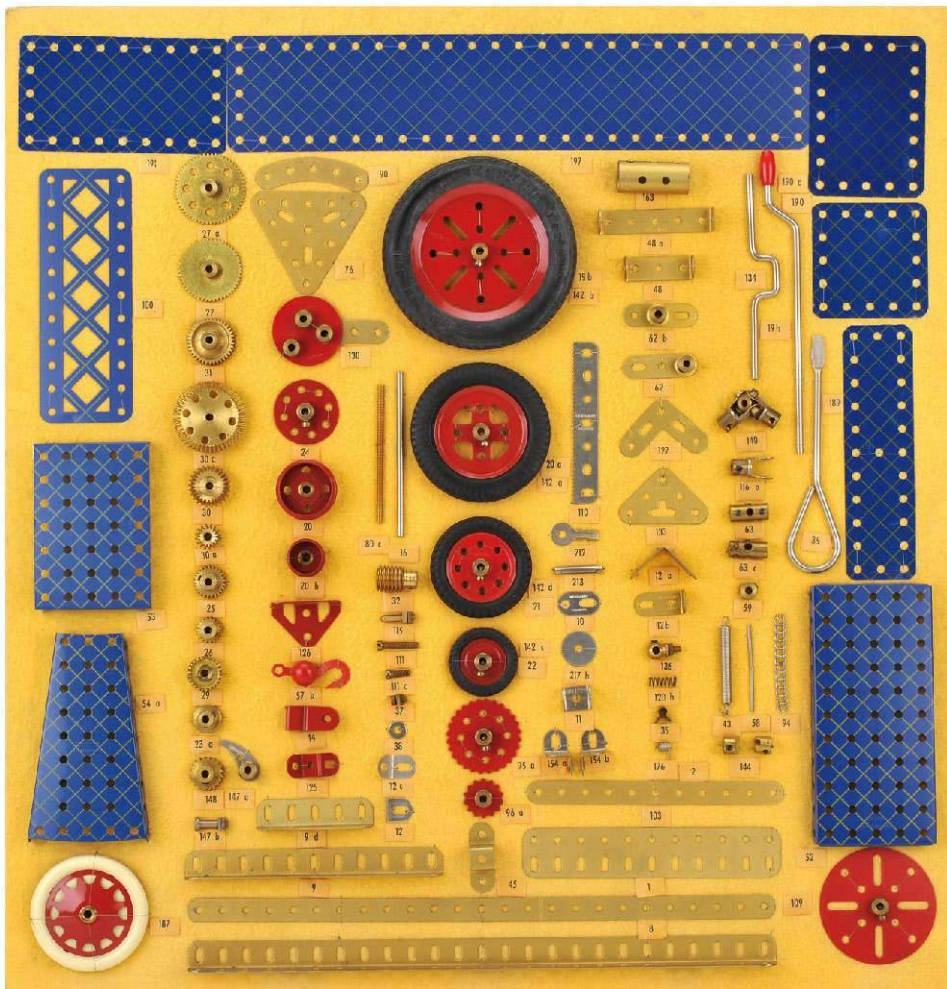
2/ Deux pièces se présentent sous leurs nouvelles couleurs : n° 130 (rouge et or) et n° 187 (boudin jaune et centre ajouré rouge).

3/ Les pièces sont attachées sur le carton support à l'aide de fil de nylon.

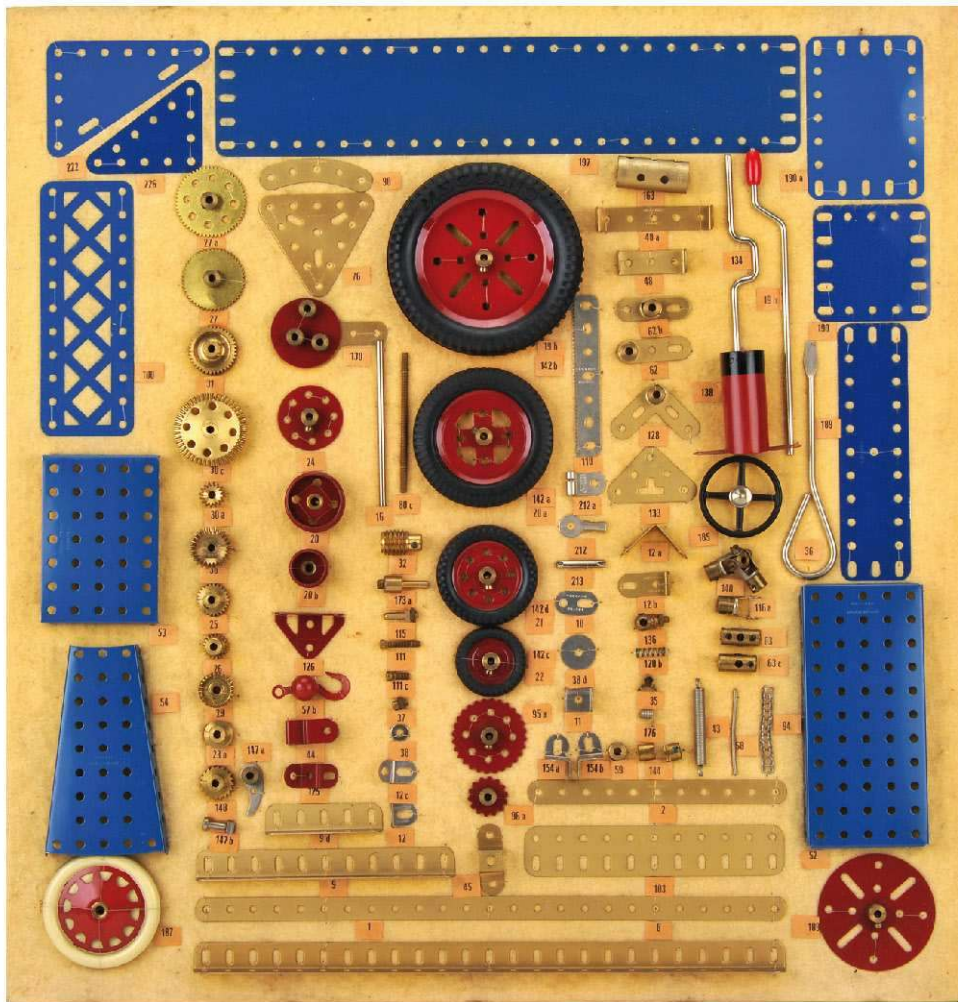
4/ Les petites étiquettes portant le numéro des pièces sont imprimées en Noir sur papier Brun-clair.



N° CAM 3



N° CAM 4



N° CAM 5



N° CAM (provisoire) 6

Tableau n° CAM 5 (cliché page précédente) s'intégrant dans la troisième période.

Pièces le composant : (les pièces bleues ne sont plus à quadrillage jaune mais en nouvelle présentation **BLEU-UNI**)

N°s 1 - 2 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 12a - 12b - 12c - 16 - 19b - 19h - 20 - 20a - 21 - 22 - 23a - 24 - 25 - 26 - 27 - 27a - 29 - 30 - 30a - 30c - 31 - 32 - 35 - 36 - 37 - 38 - 38d - 43 - 44 - 45 - 48 - 48a - 52 - 53 - 54 (ex 54a) - 57b - 58 - 59 - 62 - 62b - 63 - 63c - 76 - 80c - 90 - 94 (fragment) - 95a - 96a - 100 (bouts fermés) - 103 - 109 - 110 - 111 - 111c - 115 - 116a - 120b - 125 - 126 - 128 (avec moyeu) - 130 (rouge et or) - 133 - 134 - 136 - 138 - 140 - 142a - 142b - 142c - 142d - 147a - 147b - 148 - 154a - 154b - 163 - 173a - 176 - 187 (boudin jaune, centre ajouré rouge) - 189 - 190 - 190a - 197 - 212 - 213 - 222 - 226

CARACTÉRISTIQUES RELATIVES À CE TABLEAU

1/ Deux pièces figurent sous leur nouveau numéro : la 38d (disque de 19mm) qui était précédemment cataloguée sous le n° 217b - la 54 (plaque secteur) qui l'était précédemment sous le n° 54a.

2/ Six nouvelles pièces font leur apparition (soulignées dans la liste) : la 128 (levier d'angle avec moyeu) qui remplace la 127 (abandonnée) - la 138 (cheminée de navire) - la 173a (collier taraudé à cheville) - la 185 (volant d'auto) - la 222 (plaque flexible triangulaire 6 x 5 cm) et la 226 (plaque triangulaire 9 x 6).

3/ Les pièces sont attachées sur le carton support à l'aide de fil de nylon.

4/ Les petites étiquettes portant le numéro des pièces sont imprimées en Noir sur papier brun.

TABLEAU "DERNIER CRI" (cliché page précédente)

N° CAM (provisoire) 6. Ce tableau n'est pas issu d'une conception privée mais bien réalisé (et très peu propagé) par la Sté Meccano. Les trois exemplaires connus se trouvant très éloignés les uns des autres prouvent bien cette provenance. La composition extrêmement sommaire témoigne, hélas, de la fin irrémédiable de l'usage de ce merveilleux moyen de promouvoir les pièces Meccano.

Pièces le composant : (énumération inhabituelle)

1/ en acier zingué : N°s 1 - 2 - 3 - 5 - 6a - 9a - 11 - 12a - 12c - 16 - 17 - 18a - 18b - 36 - 37 - 38 - 38d - 48 - 48a - 48b - 111 (tenant en bout à un écrou pour augmenter la surface de collage et le présenter curieusement verticalement) - 111a (même système de fixation) - 212a

2/ en laiton : N°s 23 - 23a - 25 - 26 - 30a - 30c - 32 - 59 - 211a - 211b

3/ émaillées en bleu : N°s 19b - 20a - 52 - 53 - 54

4/ émaillées en jaune : N°s 99 - 126 (2 ex) - 189 - 190 - 200

5/ sous divers aspects : N°s 22 (laitonnée) - 24 (2ex) laitonnée - 35 - 142a - 142b - 142c - 187 (roue d'auto en plastique noire et rouge) - engrenage plastique 14 dents (2 ex)

CARACTÉRISTIQUES TRÈS PARTICULIÈRES: aucune des pièces n'est numérotée et toutes sont fixées par collage sur la feutrine à l'exception des N°s 20a et 22 (pourvues de leur pneu) qui sont emboîtées dans un trou traversant la feutrine et le carton support. Il est possible que cette disposition ait été prise à la suite du décollage des pièces en question.

MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■

LES NOUVELLES PIÈCES MECCANO (SUITE DE LA PAGE 13)





Édition du 25 décembre 2010



Binns road, Liverpool 13

"Dieu et mon Droit"

Chers amis et fidèles lecteurs,

Le Comité de Rédaction vous souhaite un Joyeux Noël et vous présente ses meilleurs vœux pour la Nouvelle Année.

A cette occasion, il a le plaisir de vous offrir en exclusivité un conte de Noël inédit d'Emile Hornby, lointain cousin du célèbre inventeur du Meccano, dont les ancêtres se réfugièrent après l'affaire du schisme d'Henri VIII au pays des mangeurs de grenouilles, affaire qui, rappelons-le, entérina le divorce d'Albion d'avec sa Sainteté romaine et apostolique le Pape Clément VII, tout cela pour une bête affaire de fesses, espagnoles et d'Aragon de surcroît...

Prétexte fallacieux s'il en est, cette branche de la famille ayant trouvé là excuse fort commode pour retrouver sur le continent ses vignobles du Bordelais, chèrement conquis aux François du temps de la Guerre de Cent Ans. On comprendra ainsi pourquoi, des deux côtés du Channel, les "wine wagon" figurèrent longtemps en bonne place sur les catalogues de la célèbre Marque de Liverpool...

"LE NOËL DU CHEF DE GARE D'ARRAS" CONTE DE NOËL

Par Jean-Michel Blévot



Le 24 décembre, ils étaient arrivés tous les deux par l'omnibus de 21h 57. Il s'appelait Joseph, Elle s'appelait Marie...

Place de la Gare, ils avaient demandé une chambre à l'Hôtel des Voyageurs, mais l'hôtel était complet... et de toute façon, il avait oublié sa carte bleue... Ils étaient revenus à la gare pour s'abriter, mais la salle d'attente était fermée... Plus de trains jusqu'au lendemain !

Le Chat du Chef de Gare qui traînait sur le quai en contemplant la lune les vit et dit "Venez !". Passant chez les lampistes, le Chat prit un fanal et leur montra le chemin. Longeant les crassiers et leurs barrières noircies par les fumées, suivant le long des voies les chemins de mâchefer, (mais non, c'est pas du Victor Hugo ! c'est du Meccano Magazine...) ils arrivèrent bien vite au dépôt.





Dans l'enchevêtrement des voies du triage où fumaient encore quelques locomotives abandonnées au milieu des wagons rangés là pour la nuit, (mais oui, vous savez, maintenant, avec les 35 heures...) ils atteignirent bien vite leur but.



Avec sa lanterne, le Chat leur montra une halle à marchandises dans l'ombre du château d'eau, derrière le poste d'aiguillages.
"C'est ici." dit le Chat... Un aboiement grave retentit dans la nuit.

Le gardien du dépôt, qui n'était pas syndiqué, faisait son boulot de brave chien pendant que son maître, le sous-chef, tapait le carton devant un petit marc au café du P.L.M.
Le Chat lui dit : "Salut, le Chien ! je t'amène des amis... Laisse nous entrer"
Aussitôt dit, aussitôt fait. Le Chien tira la porte à glissière qui couina sur son rail rouillé.
"Installez-vous, dit le Chien, le Bœuf et l'Ane sont des amis, ils attendent le "messageries" de 8h47 pour aller au marché.
Vous passerez la nuit ici à l'abri."



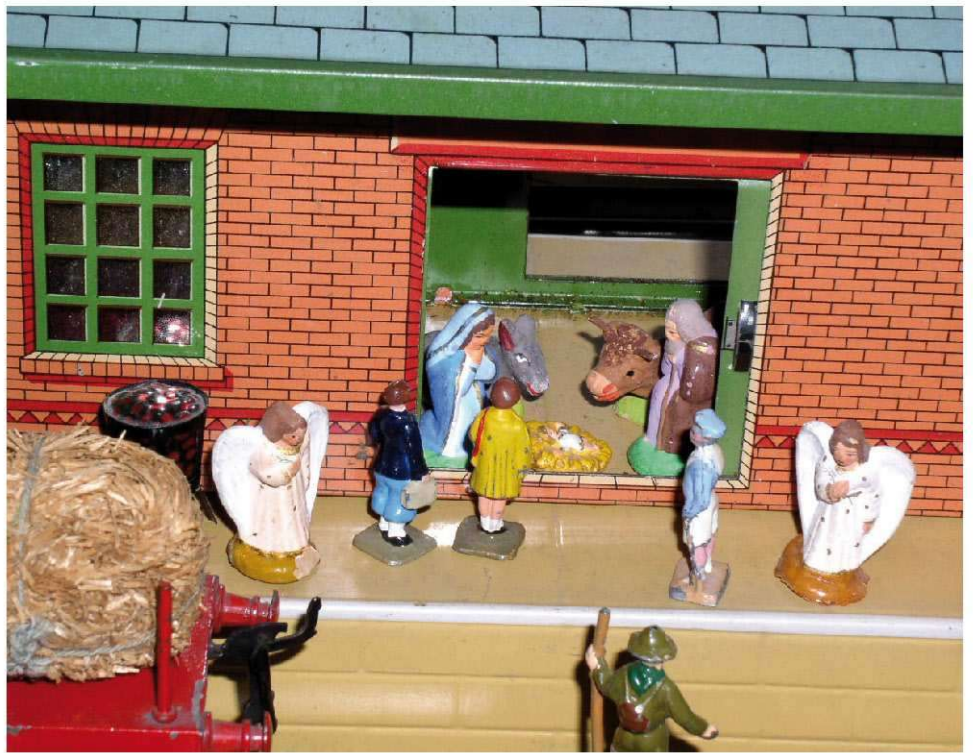
Le Bœuf et l'Ane les saluèrent poliment, le Chat posa son fanal sur les dalles de la halle et partit avec le Chien chaparder pour leurs invités quelques victuailles dans un wagon-frigo et une bonne pinte de Bordeaux au cul d'un wagon-foudre.

Après qu'ils se furent restaurés, l'Ane, leur montrant la litière, leur dit : "Serrons nous un peu et vous aurez bien chaud."
L'Homme et la Femme s'installèrent de leur mieux.
Le Chat, qui était très malin, vit que la Femme était enceinte et qu'elle était à terme. "Je reste avec vous, dit le Chat, on ne sait jamais...". Peu avant minuit, le garde-frein qui faisait sa ronde survint, l'œil mauvais. "Qu'vous foutez là, vous autres ? Décampez vit'fait !" Mais le Chat, qui était magique comme tous les chats, changea le bonhomme en sémaphore.



Et à minuit, entre le bœuf et l'âne gris, Elle mit au monde un fils qu'elle appela Jésus... Elle aurait pu l'appeler Frank, comme Sir Hornby, mais Elle n'y avait pas pensé et ce n'était écrit ni dans les Prophètes ni dans l'Indicateur Chaix des Chemins de Fer.

Et aussitôt, au dessus du grand carré qui défendait l'entrée du triage assoupi en cette nuit glacée de décembre, monta au firmament une étoile scintillante, illuminant la nuit noire de son éclat d'argent, tandis qu'une kyrielle d'anges tombés des cieus se perchaient sur les passerelles sémaphoriques et que les phares à acétylène des locomotives s'allumaient soudain les uns après les autres, projetant leurs rayons sur les bâtiments endormis (mais ça, c'était sans doute encore un coup du Chat...) bercés par les angelots musiciens, le Chat et le Chien, le Bœuf et l'Âne veillèrent avec les Parents le Nouveau-Né. La nuit fut calme.



Vers cinq heures le Chef qui dormait du sommeil du juste en cuvant son calva de la veille fut réveillé en sursaut par des sifflets de locomotives et un vacarme de convois qui stoppaient.

"Bonté divine ! Qu'est ce qui se passe en bas ?" maugréa-t-il en enfilant vite fait sa robe de chambre à brandebourgs et en pestant après sa femme qui n'était toujours pas rentrée de chez le Sous-Chef... mais ça, par contre, ça ne l'étonnait guère... Il attrapa son sifflet sur la table de nuit, saisit une lanterne et, la casquette de travers, se rua sur le quai.

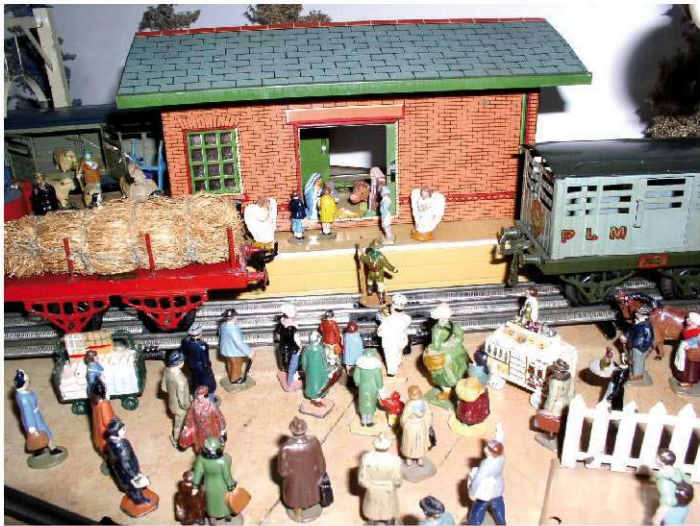
Et le spectacle le fit tomber à la renverse, il en perdit ses lorgnons et manqua d'avaloir son sifflet. Des trains arrivaient de toute part à toute vapeur et s'immobilisaient dans le plus grand désordre sur toutes les voies de la gare tirée brutalement du sommeil. Il se précipita vers la première loco qui venait de stopper, prit au passage sur les mollets un jet de vapeur qui s'échappait des purgeurs et apostropha le mécanicien et le chauffeur qui descendaient de la plate-forme

"Et alors ! Qu'est ce que c'est que c'bordel ! Et l'horaire ? et les signaux ? F'rai mon rapport, mes gaillards ! Pouvez êt'sûrs qu'on va vous l'éplucher votre bande Flaman !"

Mais plantant là le convoi et le pauvre bougre ébahi qui gesticulait sur le quai, les hommes rigolards emboîtaient le pas aux voyageurs descendus des wagons et qui se hâtaient déjà vers le dépôt, guidés par l'étoile qui brillait toujours de tous ses feux au dessus du carré.
 "Allez Chef, ne faites pas cette tête-là et venez avec nous ! Un Enfant nous est né ! Allons l'adorer !".



Et bientôt la foule des autres convois se mêlait aux premiers arrivés et entourait la halle à marchandises en chantant des "Alléluia" devant le Nouveau-Né...
 La Dame des Wagons-Lits avait amené son chariot à couvertures pour donner plus de confort aux parents, l'Ambulante du buffet de la gare en avait fait de même avec son chariot à sandwiches, le Chat avait multiplié les petits pains et les couvrantes et tout le monde eut bien chaud et fut rassasié. Et dans l'allégresse et la ferveur, le manège dura des jours et des jours.



Même Monsieur l'Ingénieur Principal et les Administrateurs de la Compagnie étaient arrivés de Paris en Pullman avec leurs Dames.
 Le douzième jour, un express d'une compagnie inconnue, quelque chose comme "چېڭبى خىظك", stoppa dans un grand fracas de freins. Le train était tout couvert de poussière et de crasse, assurément, il venait de loin...
 Trois étrangers richement vêtus descendirent majestueusement d'un wagon-salon, suivis par une armée de porteurs, vareuses grises et collets rouges, croulant sous les paquets. Le contrôleur et le sergent de ville qui surveillaient le quai se dirent tout bas : "Z'ont des drôles de têtes ces gars-là, sont vraiment bizarres ces types-là, ça s'rait-t'y pas des terroristes ?".



"Nous sommes les Rois Mages, dit le plus grand des Barbus, nous avons vu l'étoile depuis l'Orient et nous avons pris le premier train pour venir adorer le Seigneur !".

"Pas l'savoir ! répondit le sergent de ville, allez ! vos papiers !". Mais le Chat, qui surveillait la scène du coin de l'œil changea le flic en poteau télégraphique... Et leur montrant le chemin, il leur dit : "Nous n'attendions plus que vous, mes amis. Enfin vous voilà, vraiment ces compagnies étrangères, ce ne sont pas les horaires du PLM ! Enfin...Suivez moi, c'est par là...".

Et les Rois suivirent le Chat jusqu'à la halle à marchandises, portant avec leurs serviteurs l'or, l'encens et la myrrhe, lot numéro 137 auquel on joint une boîte de Meccano numéro 10 dans son luxueux coffret de chêne et un Train bleu Hornby neuf en boîte... "oui, Monsieur l'Expert au téléphone nous le confirme : coffret 1932, loco 6 volts, marché français... Non, le grand Monsieur en imper au fond de la salle, on n'enchérit pas, c'est pour le Petit Jésus, merci !".

Traversant la foule, ils approchèrent, se prosternèrent et offrirent leurs présents à l'Enfant.



Le Chat donna le "la", battit la mesure avec sa queue et le bon peuple rassemblé dans la joie et la ferveur entonna en chœur :

*"Gloire à Dieu au plus haut des Cieux,
et Paix sur la terre aux hommes de bonne volonté !"*

Et le Chef de Gare mit longtemps à s'en remettre... Touché par la grâce, il n'abusa plus du calva, il pardonna à sa femme qui se repentit et retrouva le lit conjugal. Ils vécurent heureux et eurent beaucoup d'enfants qui jouèrent avec des Trains Hornby, Français et Garantis, fabriqués en France par Meccano, usines à Bobigny, bureaux 78-80 rue Rébeval, Paris XIX°.

THE LIVERPOOL MIRROR

Images d'archives



Le 26 décembre au petit matin, le train spécial de Sa Majesté George V, en partance pour Arras, attend l'embarquement de la famille royale en gare de Windsor. La Couronne Britannique se fait un devoir de prendre part à l'avènement de l'Enfant Jésus.



La "Princess Elizabeth" attend le signal du départ...



Le rapide de Southampton a laissé la voie libre.



Sa Majesté George V s'apprête à monter à bord, accompagné par une impressionnante délégation de la Chambre des Lords.



Le chat de la gare de Windsor décide de rejoindre en catimini son collègue d'Arras. Souhaitons lui un très bon voyage !

Images d'archives, aimablement communiquées au "Liverpool Mirror" par notre excellent confrère et correspondant au pays des mangeurs de grenouilles, "LE BOBIGNY LIBERE".



Journée du 26 décembre : Le Train Bleu, qui a poursuivi sa route plein nord, arrive en gare de Lille et fait de l'eau avant de tenter de rejoindre Arras dans une pagaille ferroviaire indescriptible.



La Flèche d'Or bloquée sur le pont de la Scarpe après le P.N. 119 peu avant d'arriver à Arras : Malgré un train bondé, la population tente de monter à bord pour gagner plus vite le lieu de l'événement !

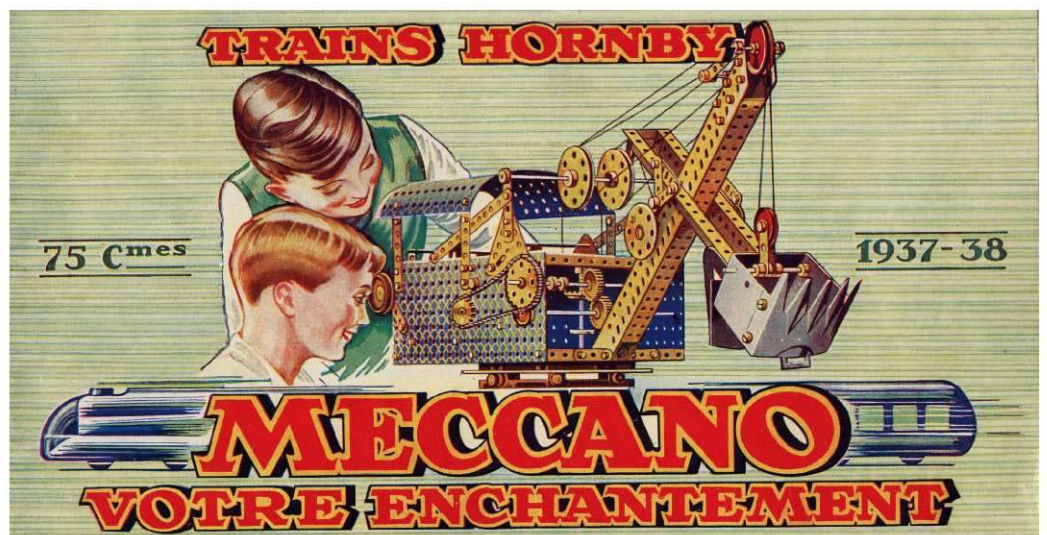


Le train du Kaiser Guillaume II, parti la veille de Berlin, s'apprête à affronter la neige des Vosges, après avoir changé de locomotive à Kehl, terminus de la Reichsbahn, et pris une provision de charbon pour traverser la France



Le train présidentiel du Président Raymond Poincaré force vers Arras pour présenter les hommages de la République. Les Corps Constitués suivent en autorail rapide, spécialement affrété pour la circonstance.

JEAN-MICHEL BLEVOT CAM 0884 ■



LA CHRONIQUE DE MECANOTHEP (SUITE)

LA MOISSONNEUSE BATTEUSE

Par Jean-Claude Brisson

UN BRIN D'HISTOIRE

Pendant longtemps la moisson et le battage des céréales demandèrent une très nombreuse main d'œuvre et étaient l'occasion de fêtes conviviales qui réunissaient tout le voisinage. La moisson était coupée à la faux, les épis étaient liés en gerbes qui par la suite étaient entassées en meule. Sur l'aire à battre, le grain était séparé de la paille à l'aide d'un fléau et le mélange de grain était séparé de la balle par vannage. La première machine introduite fut le tarare au début du 18^{ème} siècle qui permettait un vannage plus efficace. La mécanisation de la moisson débuta par l'invention de la moissonneuse par Cyrus McCormick en 1831, puis vint la moissonneuse-lieuse inventée en 1872, qui simplifiait le travail dans les champs.

Ensuite le grain était séparé de la paille en passant la moisson dans une batteuse entraînée par une locomobile.

L'opération nécessitait une main d'œuvre abondante pour extraire les gerbes de la meule, les introduire dans la batteuse (engrainage) puis monter les sacs de grain dans les greniers et reconstruire une meule avec la paille. Tout le voisinage participait dans chaque ferme à cette opération qui se terminait par un diner festif.

L'utilisation de la moissonneuse-batteuse qui ne nécessitait que quelques personnes pour son fonctionnement mit fin à ces fêtes. Bien que le brevet déposé par Hiram Moore date de 1834, la moissonneuse-batteuse n'apparut progressivement qu'après la guerre de 1914. Son encombrement et son poids nécessitaient une profonde modification du paysage rural : remembrement, suppression des haies et des talus, construction de chemins plus larges et plus rectilignes.

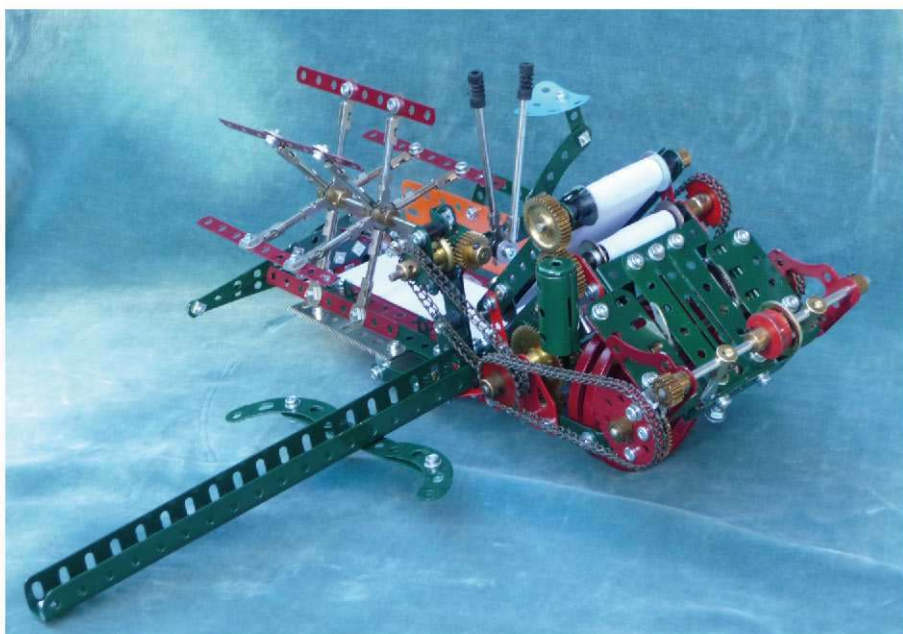
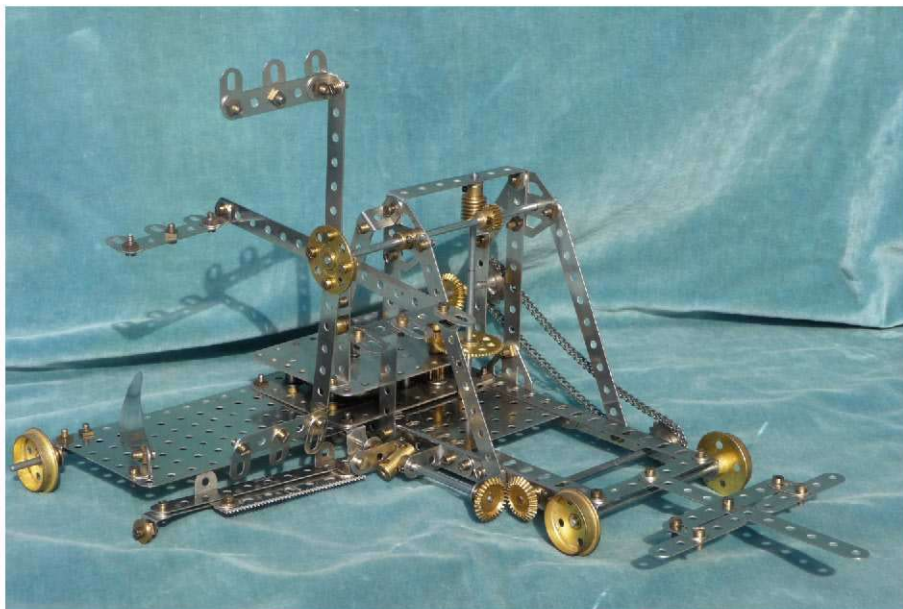
LES MODÈLES MECCANO

On trouve dans le catalogue des modèles primés lors des concours 1914-1916 un modèle de moissonneuse présenté par René Lafuge de Bordeaux qui a probablement inspiré la moissonneuse décrite dans le livre de modèles de la boîte 7 de 1924. La photo représente ce modèle en nickelé. Une moissonneuse lieuse est décrite avec son tracteur dans les manuels de la boîte 8 de 1938 à 1953. Dans les Meccano Magazines anglais on trouve 2 modèles. La photo montre une réalisation que je décrirai dans un futur article.

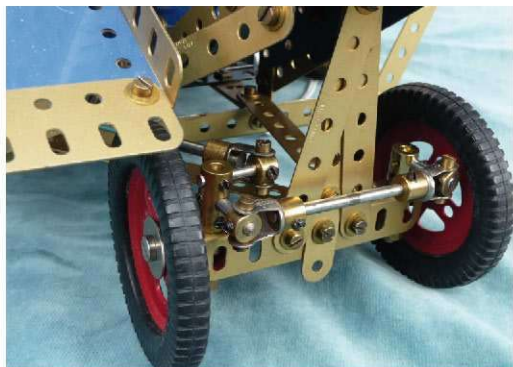
Une belle moissonneuse-batteuse (voir page 29) est décrite dans la notice 10 de la boîte 10 des années 50. En voici une réali-

sation en bleu et or comportant un certain nombre d'améliorations :

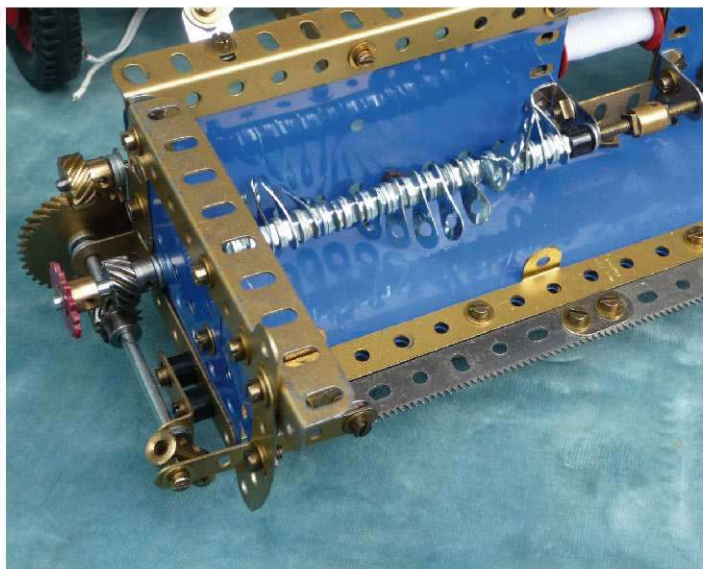
- Dans le mécanisme d'orientation des roues, les bandes, bielles et leviers d'angle ont été remplacés par un système de tringles, raccords tringles et cardans.
- La transmission du mouvement vers la moissonneuse, réalisée dans le modèle par de la corde élastique Meccano, qui patinait, a été remplacée par une liaison par chaîne galle suivie d'une liaison par arbre de transmission.
- Les vis hélicoïdales amenant la moisson vers le tapis roulant d'introduction dans la batteuse, qui étaient simulées dans le modèle par quelques roues barillets, ont été réalisées par un empilement sur des tiges filetées de bandes de 2 trous étroites légèrement vrillées.
- La crémaillère représentant la barre de coupe, fixe dans le modèle, est ici animée d'un mouvement alternatif.



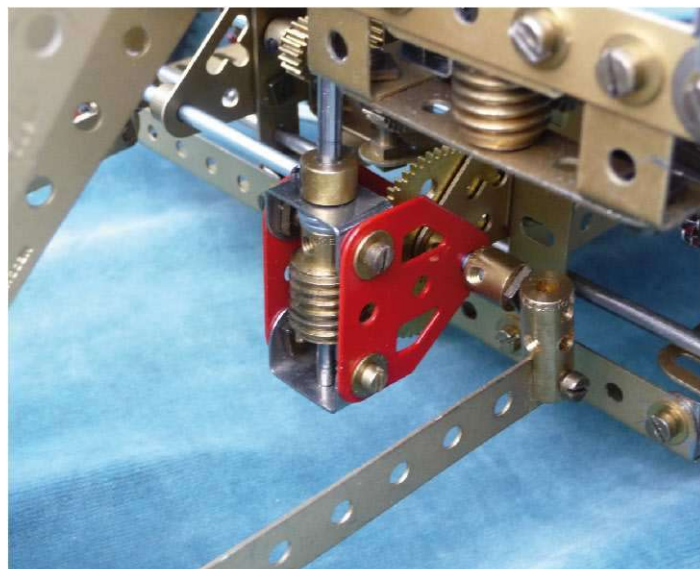
- La commande de relevage de la moissonneuse, réalisée dans le modèle par un levier agissant sur une roue dentée de 57 dents a été modifiée : une vis sans fin agit sur la roue de 57 dents ; l'action est plus douce et la vis sans fin fait office de blocage pour maintenir le système dans la position choisie.
- Un tapis roulant fonctionnel a été matérialisé par un ruban élastique.



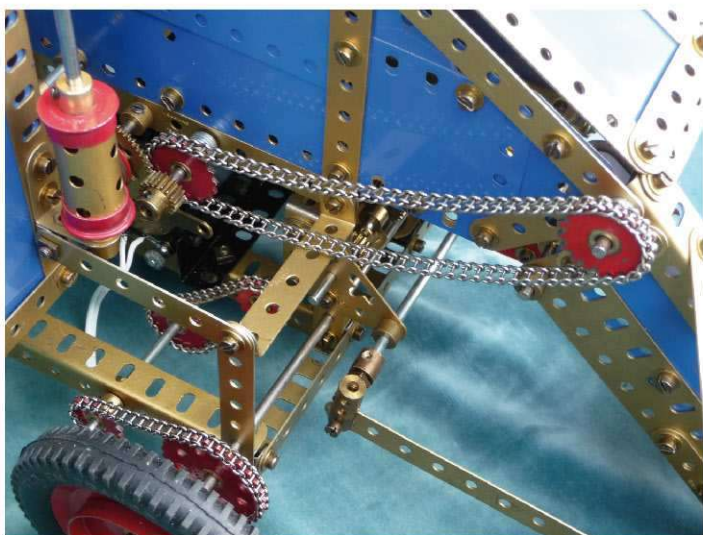
Mécanisme d'orientation des roues



Les vis hélicoïdales et l'animation de la barre de coupe



La commande de relevage



Transmission du mouvement

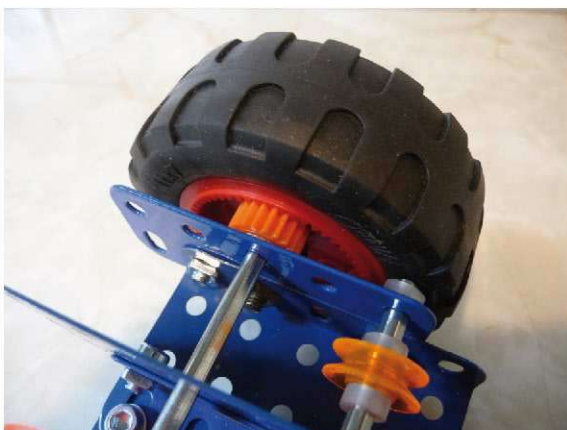
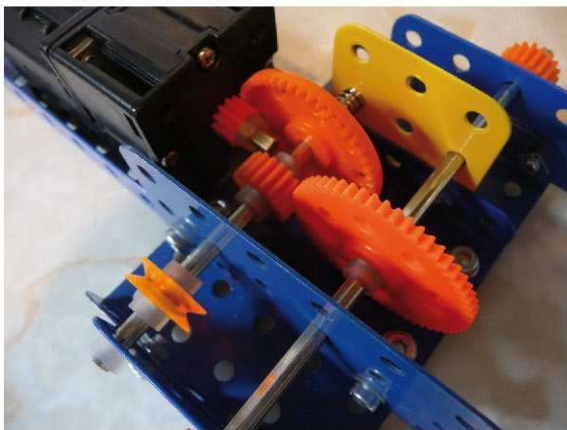
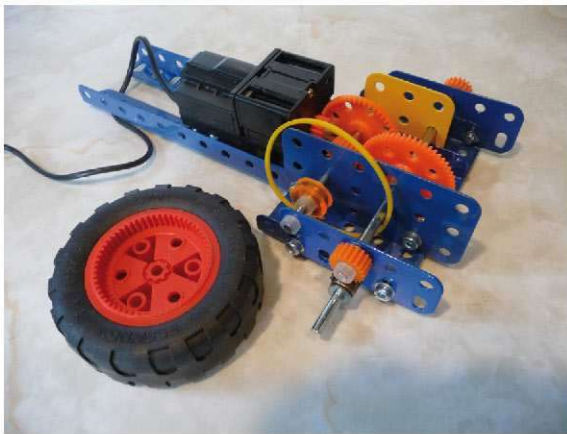


Le tapis roulant fonctionnel

UN MINI MODÈLE UTILISANT DES PIÈCES ACTUELLES.

Nous décrirons ici la construction d'une petite moissonneuse batteuse réalisée à partir des souvenirs d'une McCormick que j'avais observée en Sologne vers la fin des années 50. Dans ce modèle la plateforme d'ensachage est remplacée par une trémie à grain munie d'un tube de déchargement qui permet de remplir directement un tombereau tiré par un tracteur qui accompagne la moissonneuse-batteuse. Le modèle a été réalisé en pièces bleues récentes. Il est motorisé grâce à un moteur à télécommande par infrarouge des boîtes actuelles.

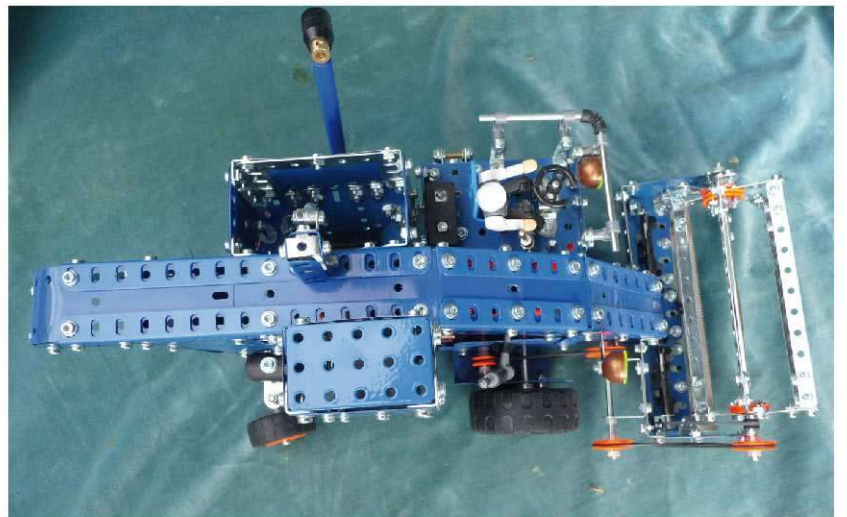
Le châssis (photos ci-dessous) se compose d'une plaque à rebord 53 sur laquelle sont boulonnées 2 cornières de 15 trous. Un moteur avec son réducteur



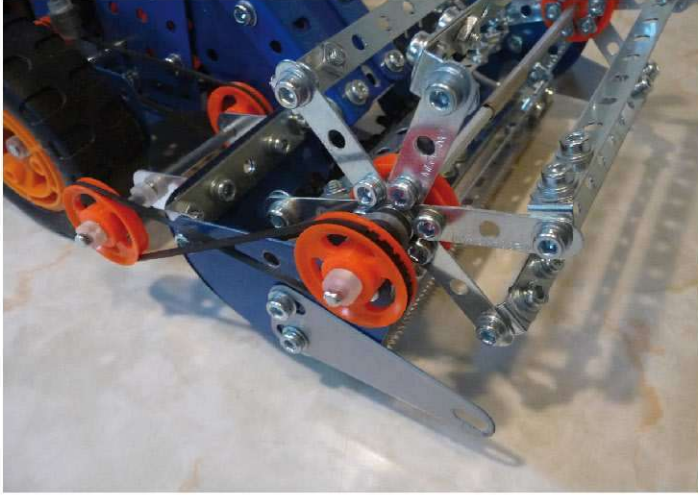
est fixé entre les 2 cornières ; sur celle de droite est fixée une plaque de 3x6 trous et sur celle de gauche une de 3 x 3. Sur les rebords sont boulonnées deux poutrelles plates de 5 trous décalées d'un trou. On alignera soigneusement les trous des 4 plaques grâce aux trous oblongs. Un pignon de 12 dents est placé sur l'axe du réducteur. Un axe 3 pans de 9 cm porte une roue de champ de 50 dents, appliquée sur le pignon de 12 dents par un ressort 120b (14 mm), un pignon de 19 dents et une poulie de 12 mm, des bagues rilsan assurent le positionnement des éléments. Sur un axe 3 pans de 11,5 cm on place une roue dentée de 57 dents qui engrène avec le pignon de 19 dents et, aux extrémités, 2 pignons de 19 dents maintenus par des bagues rilsan. Ces pignons vont engrèner sur les dentures intérieures des roues motrices. Celles-ci tournent sur des axes ronds de 25 mm fixés dans des colliers avec tiges filetées et sont maintenues par des bagues rilsan. On réglera soigneusement la distance des 2 axes à 2 trous en profitant des trous oblongs. Les roues peuvent également être fixées sur les nouveaux boulon-pivots de 38 mm. En montant le châssis ne pas oublier d'insérer la courroie de 150 mm qui va actionner la moissonneuse.

Le dessus du corps de la moissonneuse-batteuse (photos ci-dessous) est constitué de 2 ensembles de cornières de 15, 7 et 7 trous réunies par des plaques flexibles de 11 et 5 trous légèrement pliées.

Le dessus du corps est réuni au châssis par 2 poutrelles plates de 9 trous et différentes bandes. Les côtés sont constitués de diverses plaques flexibles rectangulaires et triangulaires avec à l'arrière 2 plaques semi-circulaires qui forment l'éjecteur de paille. L'arrière est fermé par 2 plaques 3x5 trous fixées par des équerres.

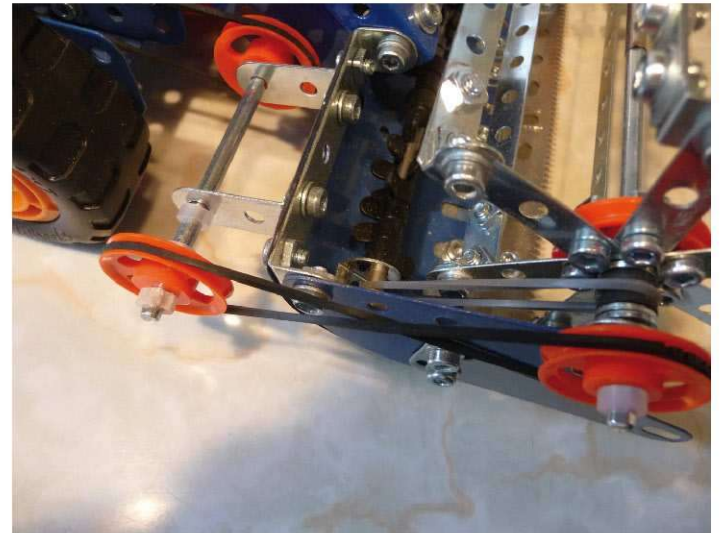
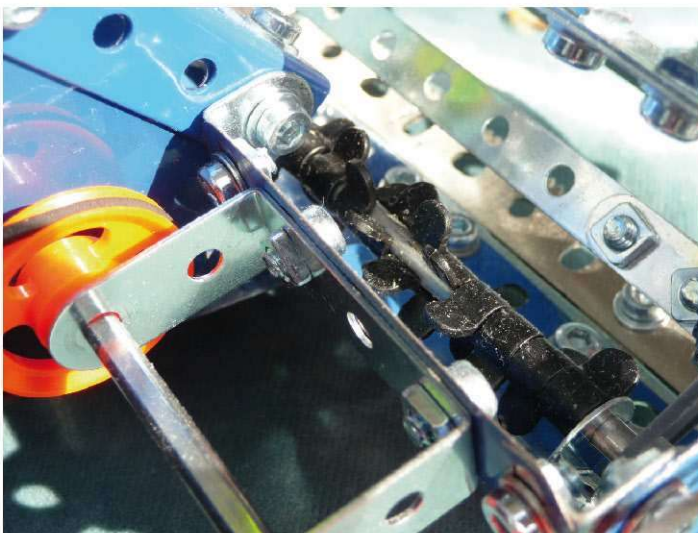
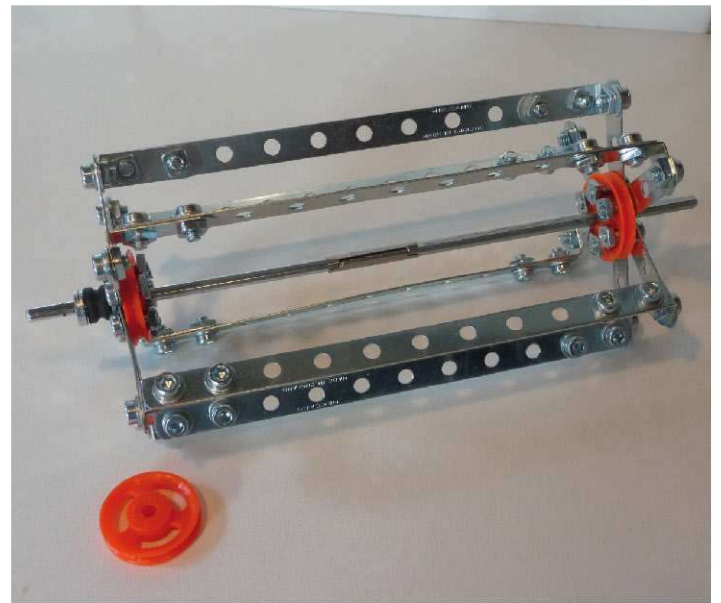
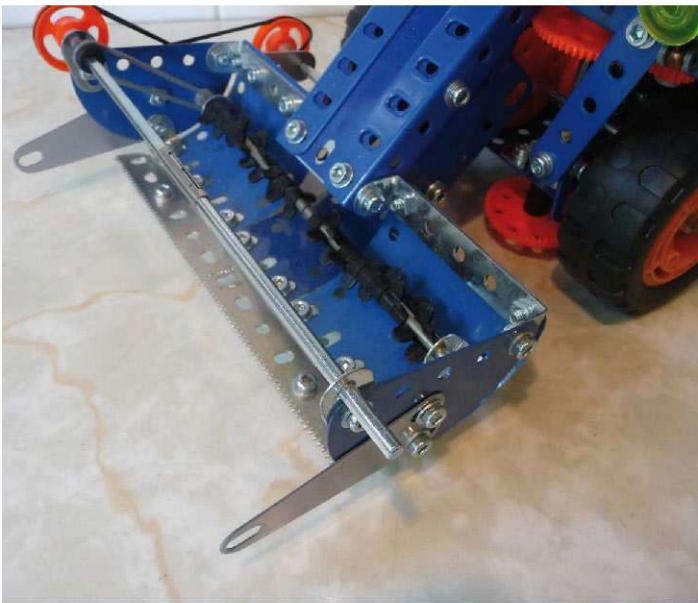


La moissonneuse est constituée de 2 plaques semi-circulaires réunies par, en avant, une bande composite de 13 trous sur laquelle est fixée par 2 supports plats une crémaillère de 16 cm, à l'arrière par 2 bandes coudées de 5 trous fixées sur les cornières de 7 trous du corps. 2 plaques flexibles n° 200 réunissent les bandes coudées à la bande de 13 trous et au centre une plaque de 3 x 5 trous est fixée sur une bande coudée de 3 trous elle-même tenue sur les côtés avant du corps.

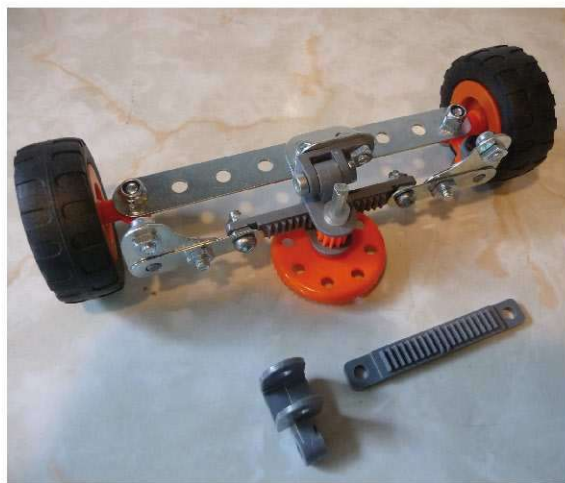
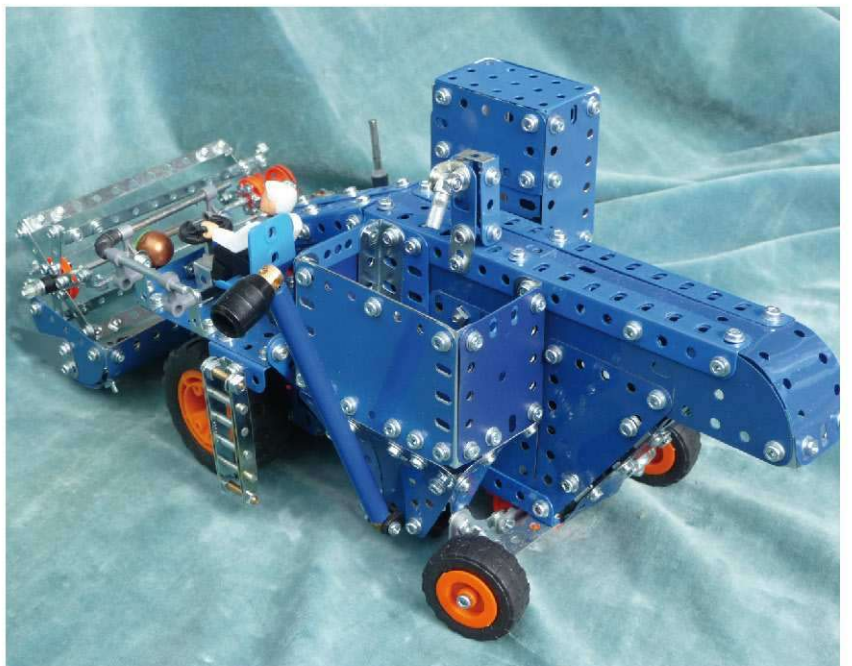
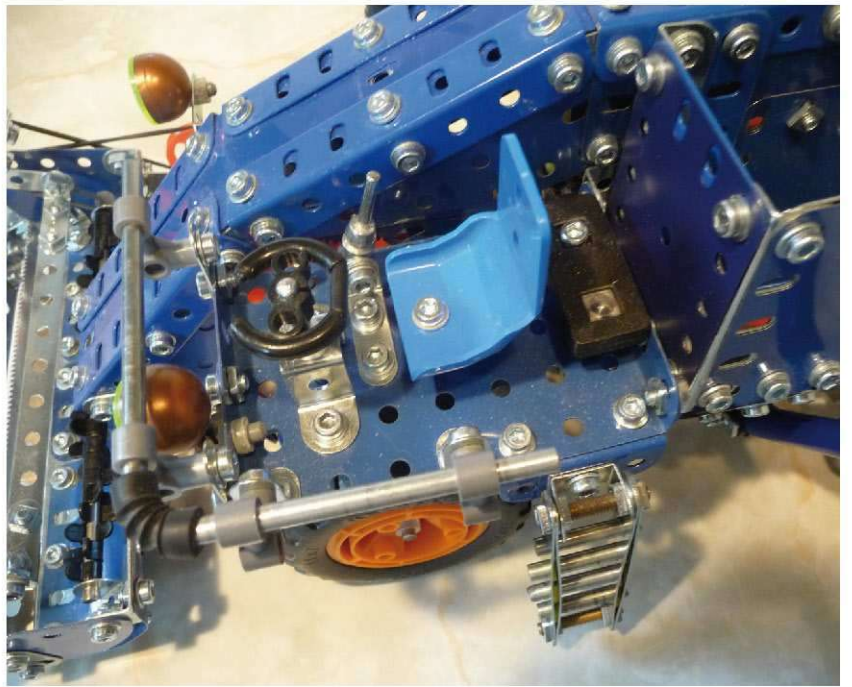


Le rabatteur est réalisé en boulonnant 6 bandes étroites de 3 trous sur 2 poulies ajourées de 25 mm à axe trois pans. Ces bandes portent à leur extrémité une équerre étroite 26 x 12 n° 812b ; ces 2 pièces sont réunies par 6 bandes étroites de 11 trous (à la rigueur des bandes de 9 trous peuvent être utilisées). Un axe composé de 2 tringles trois méplats de 10 cm réunies par un raccord de tringle passe dans les 2 poulies et dans 2 supports plats fixés sur les plaques semi-circulaires, des rondelles et entretoises permettent de centrer le rabatteur ; sur le côté droit une poulie caoutchouc remplace l'entretoise et permet à l'aide d'une courroie d'entraîner la vis d'Archimède qui rassemble la moisson sur l'entrée de la batteuse. Cette vis d'Archimède est réalisée en plaçant des clavettes décalées en hélice sur une tringle de 15 cm ; l'hélice ainsi formée doit avoir des pas inversés sur les 2 cotés de façon à amener la moisson vers le centre. Deux équerres forment les paliers de cette tringle ; une courroie de 65 mm réunit la poulie caoutchouc directement à cette tringle.

Une bande coudée de 38 x 25 mm n° 46a est fixée derrière la bande coudée de 5 trous de droite et porte un axe intermédiaire 3 pans de 7,5 cm sur lequel est insérée à chaque extrémité une poulie de 25 mm. L'une d'elles porte la courroie venant du châssis, l'autre une autre courroie de 150 mm qui passe sur une poulie de 25 mm située sur l'axe du rabatteur et qui sera croisée pour respecter le sens de rotation voulu.



La plateforme de conduite se compose d'une plaque à rebords 53 fixée par des équerres sur le corps de la moissonneuse-batteuse et par 2 jambes de force sur le châssis (5 trous à l'avant et 7 trous à l'arrière). Elle est entourée de rambarde fixées par des fusées n° 260f, d'un siège n° 324a, d'un levier de commande (morceau d'amortisseur) et d'une échelle d'accès tenue par une cornière de 3 trous. Un cavalier supporte l'axe de direction constitué d'un axe 3 pans de 5 cm qui porte un volant fendu n° 321a à une extrémité et un pignon 19 dents à l'autre. Ce pignon engrène sur une roue de 57 dents placée sur une tringle verticale qui passe dans les 2 plaques à rebords et est munie d'une roue de champ de 50 dents. La commande de direction utilise une crémaillère placée dans un boîtier de direction n° 260h engrenant sur un pignon de 12 dents inséré sur une tringle 3 pans de 4 cm qui porte une roue de champ de 50 dents à son extrémité. Les deux roues de champ sont connectées par une tringle 3 pans composite (7,5 et 6 cm) de 13,5 cm ayant un pignon de 12 dents à chaque extrémité et qui est porté par une bande coudée de 9 trous fixée au châssis. Les roues sont portées par des fusées plastique n° 260f entraînées par la crémaillère à l'aide de 2 bandes étroites de 3 trous fixées sur un support double plastique n° 260a ; l'essieu est constitué d'une bande de 9 trous.

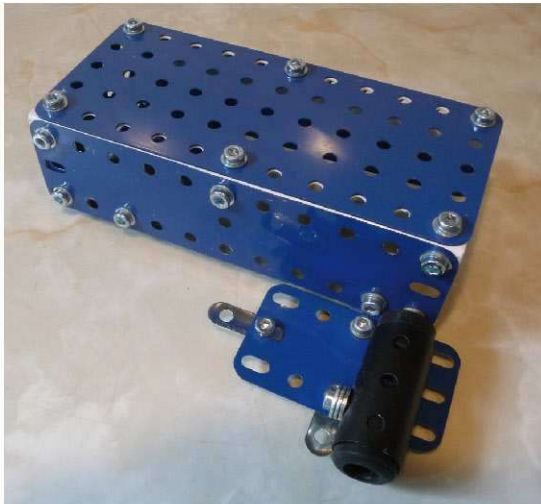
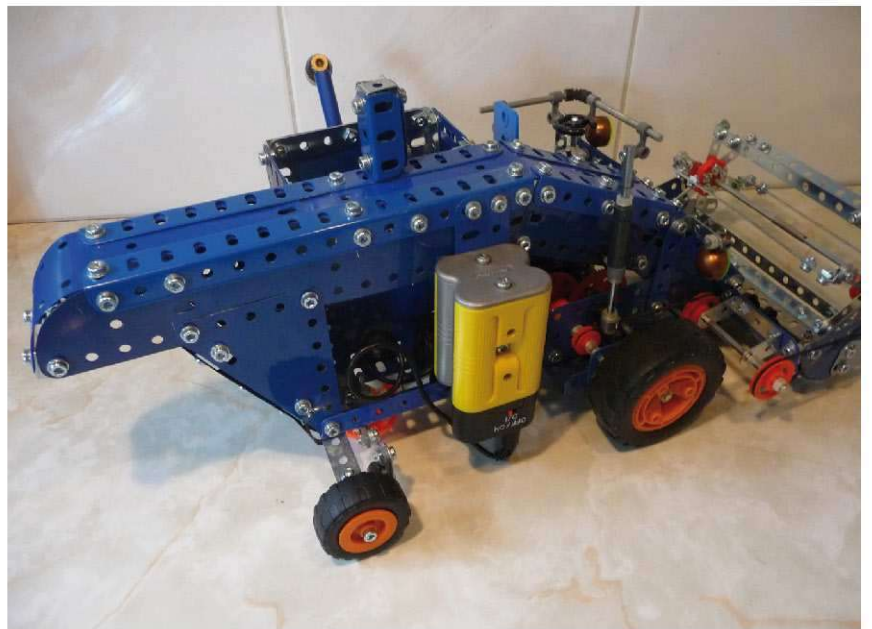


La trémie (ci-contre) est constituée d'une plaque de 7 x 5 trous et de 2 plaques 5 x 4 trous réunies par 2 cornières de 5 trous ; 2 autres cornières permettent de fixer la trémie au corps de la batteuse ; des plaques triangulaires forment le fond de celle-ci et sont réunies à leurs bases par un manchon sur lequel est fixé le tuyau d'évacuation du grain. Il est constitué par une tige filetée de 15 cm habillée d'un axe plastique Meccano junior (on pourrait utiliser un empilement d'entretoises) et portant à chaque extrémité une bague d'arrêt n° 59. Celle du bas sert de rotule en pivotant dans un support double n° 260a et celle du haut porte un pare flamme n° 303a. 2 cornières de 3 trous sont fixées sur le corps de la batteuse portant une équerre sur laquelle est placé un morceau d'amortisseur simulant la sortie du grain provenant de la colonne de vannage.

Le côté droit est vu dans la photo ci-contre, la colonne de vannage enlevée. On y voit le bloc d'alimentation fixé sur la poutrelle plate de 9 trous ; le capteur infrarouge est lui fixé sur la plateforme de conduite (on remarquera que l'on peut aussi utiliser un bloc de pile standard).

La colonne de vannage est constituée par une plaque perforée 11 x 5 trous n° 70 réunie à 2 plaques flexibles de 11 x 3 trous par 2 cornières de 11 trous ; le dessus est formé d'une plaque à rebord de 5 x 3 trous n° 51 et l'arrière par une plaque de 4 x 5 trous fixée aux côtés par 2 cornières de 3 trous. La colonne de vannage est complétée par une plaque 5 x 3 sur laquelle est fixé le réservoir de carburant. Ceci ménager un accès à l'intérieur du corps de la batteuse jusqu'à la fin du montage. Elle est enfin fixée sur le bloc de piles.

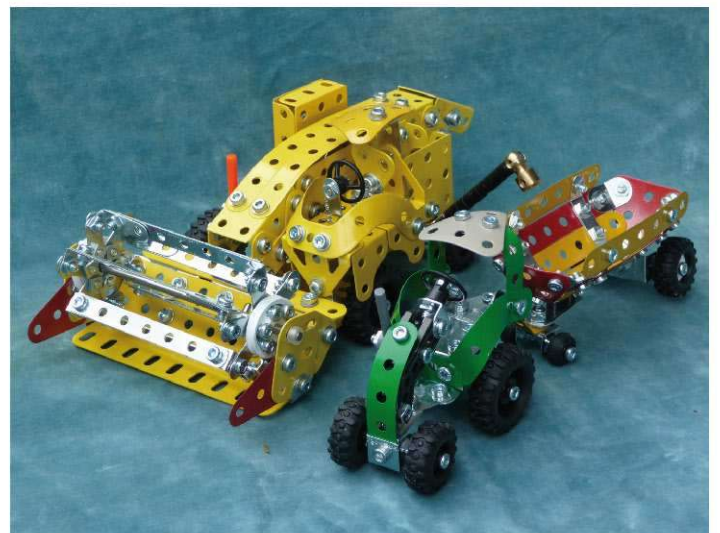
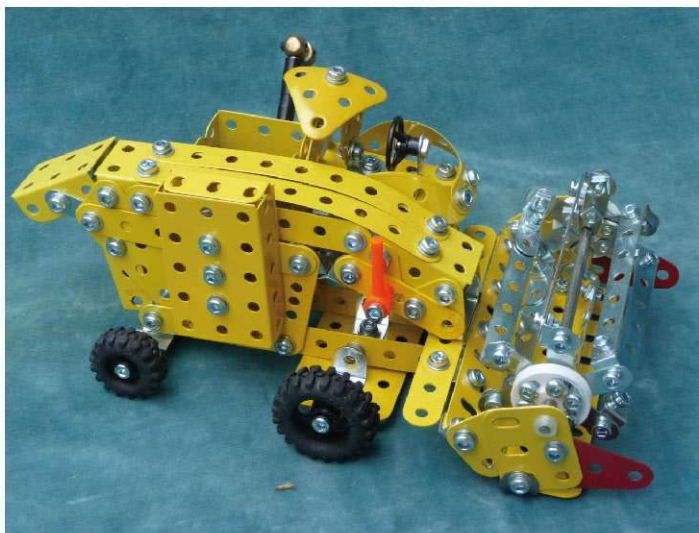
Pour finir on ajoutera un tuyau d'échappement constitué d'une tringle de 10 cm sur laquelle sont placés 2 petits amortisseurs plastiques n° 120e, le silencieux est composé d'un empilement d'entretoises le tout fixé par des bagues rilsan. 2 phares seront placés à l'avant.



UN MICRO MODÈLE

On peut essayer de faire plus petit. Voici deux vues d'une moissonneuse-batteuse réalisée avec des pièces jaunes actuelles présentée avec le tracteur de la boîte "starter design" et le tombereau pour récolter le grain.

JEAN-CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■



MECCANO À LA GAUDE (ALPES MARITIMES)

Par Jacques Proux

Les 11 et 12 septembre, le Comité des fêtes de La Gaude organisait son premier salon des collectionneurs. Notre ami Jacques Féron en étant le trésorier, c'est tout naturellement que le Meccano a été associé à cette manifestation.

Les "Niçois" J-C Acquaviva, M. Gallino, A. Querquelin, J-P Lucchini et D. Fieni et leurs épouses avaient répondu présent et apporté des modèles montés, boîtes, présentoirs, avions, canots etc... (photo 5) M. Perraut et son épouse avaient fait le déplacement et apporté quelques pièces de collection de toute beauté (photos 3, 4). Quant à votre serviteur, il résumait un siècle de Meccano grâce à un ensemble de boîtes représentatives de différentes époques et présentait également les modèles montés de M. Pruffer (photos 1, 2). Il s'agit d'un membre du CAM, décédé il y a trois ans, et qui résidait dans les Alpes Maritimes. Il avait réalisé de nombreux modèles, tous très bien construits, faisant appel à des "astuces" mécaniques aussi simples qu'élégantes, mais qui n'avaient pratiquement jamais été montrés au public. Ayant acquis ces modèles récemment, il m'a semblé intéressant de les exposer avant de leur faire subir l'implacable épreuve du démontage. C'est ce qui fut fait après avoir obtenu l'autorisation des enfants de M. Pruffer.

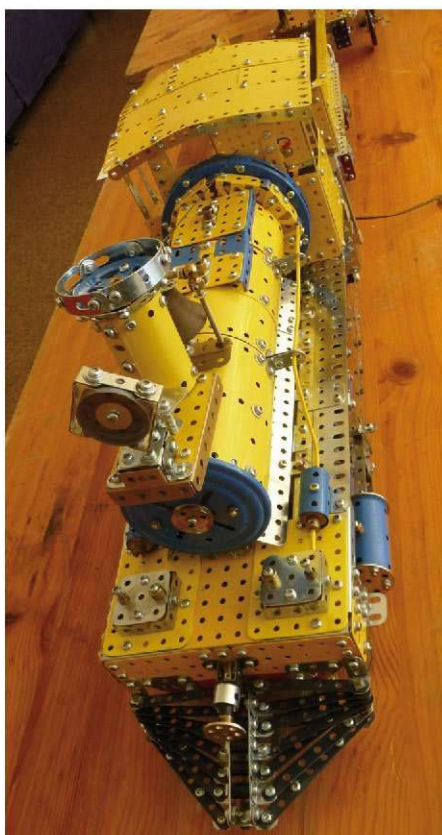


Photo 1 : Locomotive de M. PRUFFER



Photo 2 : Navire de M. PRUFFER

Peut-être du fait qu'il s'agissait d'une première ou à cause d'un soleil particulièrement généreux ce week-end là, nous avons trouvé que le public était un peu clairsemé. Cela dit, tous les visiteurs étaient enchantés d'avoir fait le déplacement et ravis de retrouver le jouet qui avait bercé leur enfance. En résumé, un bon week-end dont les photos qui suivent vous donneront un aperçu.



Photo 3 : Boîte électrique avec son accumulateur de M. PERRAUT



Photo 4 : Coffret scientifique n° 3 de M. PERRAUT



Photo 5 : J-P. LUCCHINI et son épouse



Photo 6 : M. GALLINO et 2 de ses modèles



J-CI. ACQUAVIVA et un visiteur



Discussion technique...

SEMUR EN AUXOIS LES 4 ET 5 SEPTEMBRE 2010

La section Bourgogne a participé à l'exposition de modélisme toutes disciplines à Semur en Auxois (21) en la salle Saint Exupéry pour l'association "Socialement votre".

Ont participé comme adhérents-exposants du CAM : Jean-Noël Caillois (CAM 207), Lucien Huot (CAM 1329) et madame, Bernard Loisier (CAM 159), Pierre Jaillet (CAM 725) et madame. Adhérents visiteurs : Jeannot Buteux (CAM 132) et madame, Jean-René Mercuzot (CAM 1776), Etienne Lasnier (CAM 215) et madame.

22 modèles Meccano ont été présentés, une vingtaine de bulletins d'adhésion du Club des Amis du Meccano ont été distribués à des visiteurs intéressés aux activités du CAM, de la publicité Meccano a été remise aux visiteurs ainsi qu'au public en général.

Modèles présentés : Pont de chargement, dinosaure, funambule, ventilateur, excavatrice de drague à godets, machine à vapeur, grue de secours ferroviaire.

Boîtes Meccano, Coffret N° 5 en bois, rouge et vert, documentation Meccano, trains Hornby-acho avec collection de transformateurs de 1960 à 1973, Dinky-Toys.

Exposition très conviviale avec environ 900 visiteurs.



PIERRE JAILLET CAM 0725 ■

MINI EXPO À SABLÉ SUR SARTHE

LE 3 OCTOBRE 2010

Compte rendu et photos de Frédéric Roger CAM 1619

A l'initiative du club d'aéromodélisme sabolien, se tenait le 3 Octobre l'exposition annuelle des maquetistes et modélistes locaux dans diverses disciplines.

Deux représentants du CAM s'y trouvaient : Jean Boibergue (CAM 171), dont l'immense science du rail n'a d'égale que sa profonde gentillesse, qui régalait petits et grands avec son circuit ferroviaire en 0 où évoluaient tour à tour plusieurs convois dans un agréable décor ; et votre serviteur, CAM 1619. Le premier ayant incité le second à soumettre au public ses (modestes) réalisations.

Pour ce coup d'essai, une bonne vingtaine de modèles en pièces d'époque étaient présentés, de façon à montrer l'évolution de notre cher Meccano depuis l'âge du nickelé jusqu'aux derniers véhicules télécommandés, en passant par les divergences de coloris chez nos amis britanniques durant les années 50-60. Histoire aussi de redonner vie et couleurs aux anciens modèles des manuels en noir et blanc. L'adhésion du public fut immédiate, les mines réjouies et les yeux qui brillaient, prouvaient l'agréable surprise de retrouver ce jeu que bon nombre croyaient disparu.

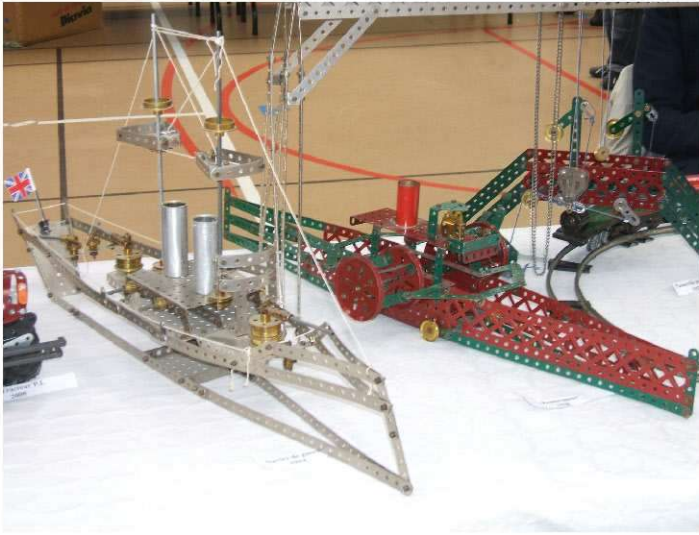


Vue générale ; grues françaises et anglaises

Que de souvenirs réveillés et évoqués ! Que d'étonnement chez les plus jeunes !
Finalement, bien des encouragements, à rééditer.



Circuit en 0 par Jean Boibergue CAM 0171



De vénérables navires dont un modèle éphémère de 1914. (Ci-dessus)

Train Hornby sur le célèbre pont du Forth (écosse). (En haut à droite)

Des années 30 à 50 en passant par l'Angleterre...(Ci-contre)



COLLECTION PASSION À VOREPPE (38)

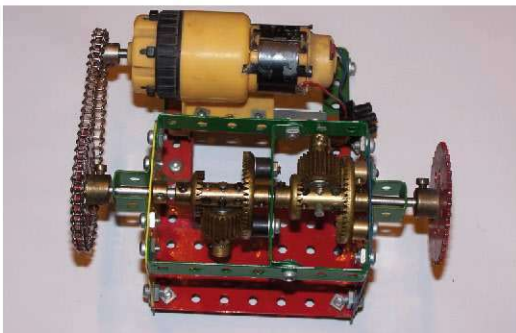
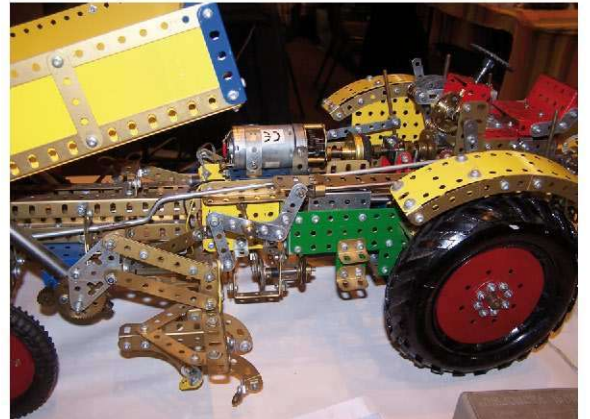
Compte rendu et photos de Jean-Pierre Veyet

M. Louis Philippe Daronnat et moi-même avons participé le 10 octobre dernier à la 16ème édition du salon Collections Passions de Voreppe (38), exposition réalisée par les bénévoles de la délégation de Voreppe du comité de l'Isère de la ligue contre le cancer.

Louis Philippe Daronnat présentait :

- Un tracteur porte outils Fendt,
- Un réducteur de vitesse,
- Différents types de différentiels,
- Une machine à vapeur.

JP Veyet présentait son Latil et la Dragline Marion.



RÉUNION PACA DU 18 SEPTEMBRE 2010

Compte rendu de Jacques Proux, photos de W. Dewulf

Comme d'habitude, nous étions une bonne quinzaine à nous retrouver au restaurant le Mily-mètre à Trets le 18 septembre pour une de nos réunions mensuelles.

Le thème du jour, l'aviation, était porteur puisqu'il y a eu profusion de modèles, souvent de très belle facture. Cela allait de 2 modèles de l'avion des frères Wright, à un Blériot, une Caravelle, des modèles Meccano Avion, Meccano Armée, un terrain d'aviation en micro modèle, un tracteur pousseur, un modèle de moteur, un autre, très pédagogique montrant une aile d'avion (et qui a permis à plusieurs d'entre nous de comprendre enfin pourquoi et comment un "plus lourd que l'air" vole), ainsi que plusieurs modèles d'inspiration libre.

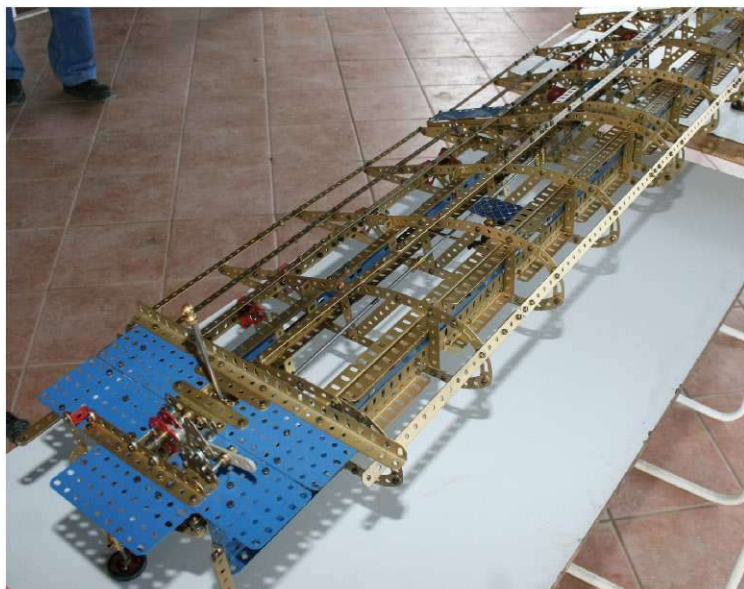
Les photos qui suivent vous donneront un aperçu de cette profusion d'idées et de modèles.

Comme d'habitude cette réunion a permis de nombreux échanges et nous pensons déjà à notre prochaine réunion à thème, le 4 décembre, consacrée aux "levages et déplacements".

L'aile de P. Brient devrait faire l'objet d'un article détaillé dans un prochain numéro de notre magazine.



Terrain d'aviation en micro-meccano de J. PROUX



L'aile de P. BRIENT



Le Flyer n° 12 des frères Wright de W. DEWULF (avec son manuel de montage)



J-M. JACQUEL et sa Caravelle



M. BOUCHARD et ses différents modèles



J-J. MORDINI et 2 de ses modèles

10^{ÈME} MECCANO-COLLECTION À ROMORANTIN

Le 3 Octobre dernier se déroulait à ROMORANTIN (41) la dixième rencontre MECCANO-COLLECTION.

Pour la partie exposition, Daniel GISCLON présentait un beau coffret N°6 vert et rouge de 1929, complet et bien restauré. Hugues GODFROY et Gilbert BASSON présentaient chacun un modèle de vitrine: une pendule et un ensemble de mécanismes réalisés en pièces électriques des années 60. Bruno ODEYER présentait un avion N° 0, produit à Liverpool et intéressant par ses couleurs atypiques.

La partie bourse, comme les années précédentes a vu bon nombre de boîtes de collection changer de propriétaire: deux coffrets du centenaire, une boîte N° 9 croisillonnée, une boîte N° 5 nickelée de 1918, une boîte Avion N° 1, une Auto N° 2, une boîte F avec son bon de garantie de 1935 et toutes ses notices. Une rare boîte HA a suscité l'intérêt de plusieurs amateurs avertis...et fait le bonheur de l'un d'entre eux. Des pièces détachées emballées, provenant d'un meuble de revendeur ont également été dispersées, mais aussi des moteurs, des catalogues, des pièces détachées, cette liste n'étant pas limitative.

Des articles dans la presse locale, parus le Vendredi précédent et le Dimanche matin ont amené plus de visiteurs que l'an dernier et contribué à la réussite de cette manifestation.

Tous les participants, tant exposants que visiteurs, semblaient satisfaits de cette journée et d'ores et déjà, rendez-vous est pris pour l'année prochaine.....

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■



BORT LES ORGUES (19110)

Compte rendu de Bruno Madelaine et Bernard Guittard avec la participation de Manuel Marchand

Photos de Daniel Gisclon et Bernard Guittard

Entre lapins, coqs et canards, grand succès du Club des Amis du Meccano.

Lors de l'inauguration de la 23^{ème} exposition de la Société d'Aviculture de Bort Artense, les élus du conseil général, du conseil régional et de la ville de Bort-les-Orgues ont manifesté un très grand intérêt pour l'animation proposée par le CAM.

Une magnifique exposition nationale d'aviculture dans l'immense hall municipal, où de superbes spécimens rivalisaient d'élégance pour un public connaisseur, au sein de laquelle le Meccano a apporté un divertissement très apprécié. A souligner l'importante participation des plus jeunes à l'initiation Meccano proposée par notre Ami Philippe Antoine.

Répondant à l'initiative de notre Ami Bruno Madelaine dix membres du CAM, avec leurs épouses pour la plupart, se sont ainsi retrouvés pour ces deux journées dans une ambiance des plus sympathiques. A savoir :

Philippe Antoine, Jean Claude Berget, Roger Blanchard, Albert Charrier, Clément Gippet représenté par son papy **Daniel Gisclon, Bernard Guittard, Bruno Madelaine, Manuel Marchand, Marcel Patard.**

Au cours du vin d'honneur offert par la municipalité de Bort-les-Orgues nous reçûmes de nombreuses marques d'estime et de félicitation. Place maintenant à notre jeune Ami Manuel Marchand, seul représentant de sa région.

"J'ai été très impressionné par tous les animaux présents dans l'immense salle prévue pour l'exposition avicole ; coqs, poules, lapins et bien d'autres encore. Personne ne manquait à l'appel. Grande surprise lorsque la coupe de la ville de Bort-les-Orgues m'a été remise par le responsable de l'exposition. Un petit pot entre Amis du CAM nous a été servi pour célébrer cet évènement. Dommage pour ceux qui n'ont pu venir car c'était une très belle exposition."



Le CAM remercie chaleureusement les élus de la région et de la ville de Bort les Orgues pour la qualité de l'accueil qui nous a été réservé, en particulier

Madame Nathalie Julliard, maire de Bort et Monsieur Olivier Chassagny président de la Société d'Aviculture Bort Artense.

Remise de la coupe de la ville de Bort-les-Orgues à Manuel Marchand pour sa participation enthousiaste en tant que plus jeune exposant.





Le boulier de Bruno Madelaine



Vue générale des stands du CAM



Des enfants très assidus sur le stand de Philippe Antoine



Tania devant ses réalisations avec son lapin champion de France dans sa catégorie !



Les manèges de Marcel Patard



Le stand "agricole" d'Albert Charrier...



...Celui de Daniel Gisclon et de Clément Gippet

S.R.N.

RÉUNION DU 25/09/2010

Compte rendu de Jean-Max Estève



En ce samedi 25 septembre Messieurs Allain Christian (N° 4), Estève Jean Max (N°6), Guibert Jean-Pierre (N° 7), Jeune-homme Jean-Pierre (N° 1), Letendre Alain (N° 5), Quibeuf Anick Didier (N° 2) et Tellier Jacques (N° 3) se sont retrouvés vers 11h30 au restaurant l'Ancienne Auberge, pour la première réunion de la nouvelle section du Club des Amis du Meccano. Enfin l'ouest de la France bouge, la Section Régionale Normandie est née.

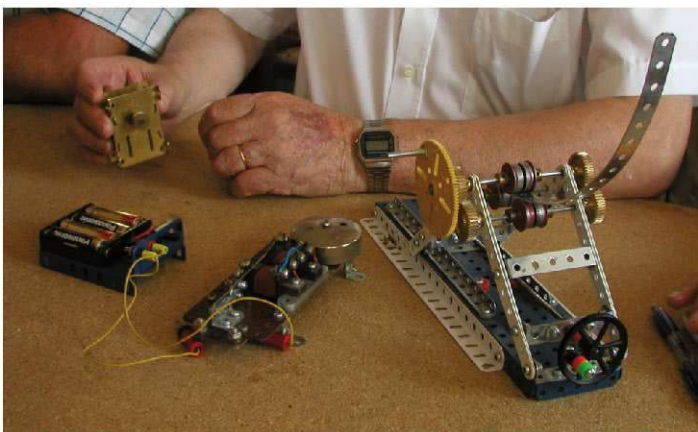
Nombreux bonjours, poignées de mains, quelques retrouvailles, et tout ce petit monde s'installe autour de la table,

attendu chaleureusement par monsieur Yves, le maître de céans et son personnel, dévoué en ce jour à la cause Meccano. Le 25 septembre étant l'anniversaire de Jean Max, celui-ci a offert l'apéritif aux meccanoïstes. Je vous passe les détails du repas, mais sachez que pour 25 euros, entre l'apéritif et le café il y a eu le trou normand. Tellier a amené quelques photos d'une magnifique grue SM4 construite en bleu et or, Allain ne voulant pas être en reste nous a montré son album photos, comprenant entre autres modèles une machine à vapeur inspirée d'un manuel Meccano, mais nettement améliorée.

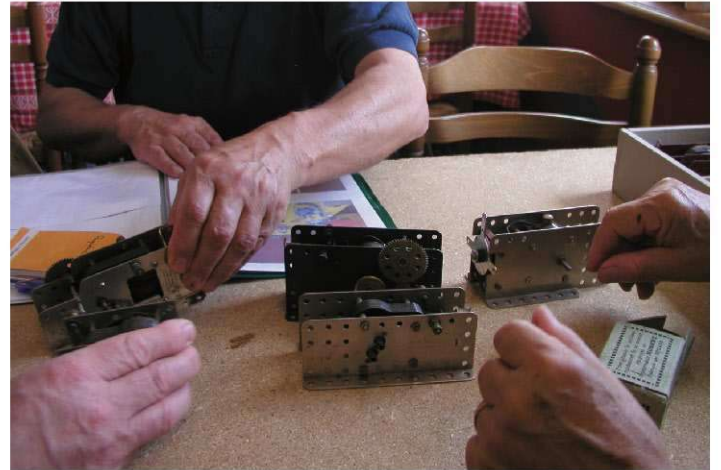
Quibeuf nous a présenté son futur modèle pour l'exposition de Rouen : Un manège du genre SM8 mais plus compliqué.



Estève a présenté une machine à cintrer les bandes ainsi qu'une sonnette en Meccano Elec.



Guibert a amené une collection de moteurs rares et peu connus des débuts du Meccano.



Prochaine réunion
le samedi 29 janvier à 11h30 au restaurant :
La Pommeraie
La Route D 924
61220 Saint Hilaire de Briouze
Tél. 02 33 66 03 41
06 87 60 33 59

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■
 RESPONSABLE DE LA SRN

LOCOS VAPEUR ET TRAMWAYS À ORLÉANS

Compte rendu de Gilbert Basson – photos de l'auteur et de Jean-Claude Chollet et André Schmid

Les 6 et 7 novembre 2010 c'est avec grand plaisir que nous nous sommes retrouvés J.C Chollet, A. Schmid et moi-même ainsi que nos épouses au 12^{ème} Salon du train miniature organisé par l'AMFC à Olivet près d'Orléans.

Une nouvelle fois les locos vapeur et le matériel ferroviaire en Meccano ont rencontré l'émerveillement du public, ancien et jeune.

Les modèles présentés par J.C Cholet étaient trois types de tramways anciens d'Orléans (1877 à 1938), une loco vapeur des tramways de Sologne, le futur tramway volant de Pékin et un ensemble de battage agricole.

Schmid, lui, présentait sa loco vapeur type 241.P (premier prix de l'expo de Vourey), sa dernière construction, une 141.P noire à filets jaunes de toute beauté et un convoi de dépannage avec grue.

Pour ma part, je présentais 4 locos vapeur dont la Big Boy et la 232 U1 ainsi que le pont métallique.

Deux journées formidables passées ensemble et couronnées par l'enthousiasme des visiteurs. Je citerai les félicitations d'un des visiteurs qu'il faut bien sûr prendre dans le bon sens "c'est tellement beau que l'on ne voit plus que c'est du Meccano".

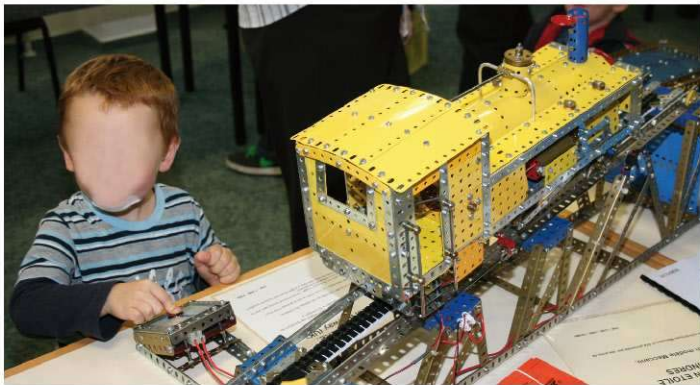


ESCAPADE OUTRE-RHIN

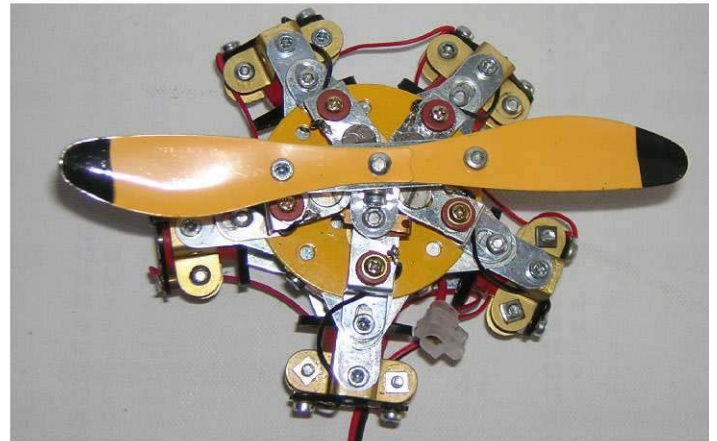
RÉUNION DU "FREUNDESKREIS METALLBAUKASTEN"⁽¹⁾ À MAGDEBOURG ⁽²⁾ - 1^{ER} ET 2 OCTOBRE 2010

Par Willy Dewulf

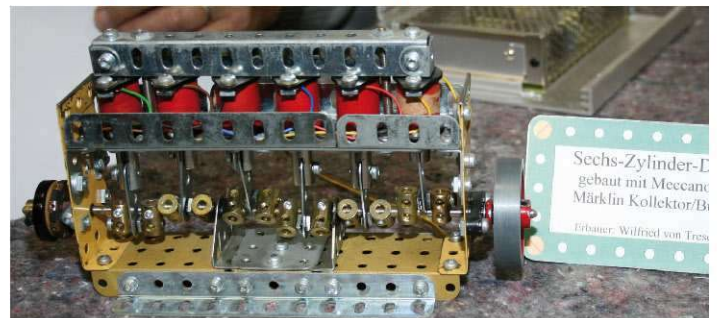
Avec ma femme, nous sommes allés rendre visite à nos amis Allemands, Suisses et Hollandais qui avaient une réunion à Magdebourg. Deux jours de voyage depuis Marseille et autant au retour, c'est fatiguant, mais le plaisir éprouvé dans cette rencontre en valait la peine. Il faut se rappeler que ce cercle se réunit une fois l'an dans un hôtel, ici le Sachsen-Anhalt, qui met à notre disposition une série de petites salles pour l'exposition des modèles. Cette année il y en avait six, pour recevoir 35 exposants sur 67 tables de 2 m. Les exposants sont venus en famille, ce qui portait à environ 80 personnes les présents pour deux jours en demi-pension. Le public était admis le samedi après-midi, ce qui laissait trois demi-journées pour discuter construction entre nous. La grande majorité des exposants étaient des constructeurs. Les rares collectionneurs présentaient, outre les marques classiques de jeux de construction métallique, quelques raretés provenant de l'ex Allemagne de l'est. Certains modèles étaient magnifiques, parfois immenses et leur panorama très varié. Les grands classiques, grues, ponts, camions, jeux de balles étaient nombreux. Willy DEWULF présentait des modèles Meccano (Portique Caillard, locomotive à crémaillère, moteur en étoile, avions Flyers et HP42E, trieuse de balles avec programme Motorvator), ce qui était assez rare au pays où Marklin-metall faisait la loi jusqu'à sa disparition fin décembre 1999. Ambiance générale fort sympathique. À suivre et s'y présenter, nos camarades étant particulièrement heureux d'accueillir les membres des autres clubs.



Les enfants étaient bien sûr de la partie !



Moteur en étoile 5 cylindres de Willy Dewulf
Ces constructions sont inspirées d'anciens Meccano Magazine. Contrairement au moteur 6 cylindres en ligne d'Aubin Fanard (voir CAM N° 100), l'ordre d'allumage de ces moteurs est circulaire au lieu de respecter celui des véritables moteurs : 1-3-5-2-4 pour l'étoile et 1-5-3-6-2-4 pour le moteur en ligne.



Moteur 6 cylindres en ligne de Wilfried Von Tresckow



Le chargeur de charbon de W. Dewulf

Rendez-vous l'année prochaine à Bebra. Les détails seront fournis en temps utile. Avec les amitiés de tous les membres du cercle.

(1) Cercle des amis des boîtes de construction métallique.

(2) Magdebourg est à environ 150 km à l'ouest de Berlin.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■

POITIERS

6 ET 7 NOVEMBRE 2010

Compte rendu et photos de Michel Lhomme

Avec près de 9000 entrées sur les deux jours, le salon Collections Passion à Poitiers est une superbe vitrine pour les participants. Pour la partie exposition, cinq membres représentaient le CAM à cette occasion.

Jacques Blondet (CAM 0303) présentait sa dernière grue de chemin de fer, à peine terminée pour l'exposition. **Albert Charrier** (CAM 0993) présentait un ensemble de battage en fonctionnement et un montage différentiel à caractère pédagogique. **Jean-Michel Delaunay** (CAM 0316) présentait un manège forain, éclairé et animé par un moteur électrique ainsi qu'une pendule électrique fonctionnant grâce à un moteur synchrone réalisé uniquement en pièces Meccano-Elec. Alimenté en 15 volts alternatif exclusivement, il tourne à 750 tours minute et donne à la pendule une bonne précision de fonctionnement.

Jean-Yves Leray (CAM 0925) présentait deux petits trains fonctionnant en permanence grâce à des systèmes de va-et-vient automatisés, l'un électrique, l'autre mécanique.



Vue générale



JM Delaunay



Albert Charrier



Jean-Yves Leray

Michel Lhomme (C.A.M. 0959) présentait des boîtes de collection pour faire découvrir aux visiteurs un autre aspect du Meccano. Comme les autres années, toute la partie centrale de cette manifestation était réservée à l'activité commerciale et plusieurs d'entre nous ont pu repartir à la maison avec quelques boîtes supplémentaires.....

En résumé : une exposition réussie pour le plaisir de tous.



Jacques Blondet

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The International Meccanoman – N° 61 – Septembre 2010

Le Golden Spanner Award 2010 a été attribué à Geoff Brown (UK),

Quelques photos d'expos : Skegness, Puy en Velay, Sydney, Auckland,

Techniques de construction : frein pour treuil, plaques tournantes, pliage des embases triangulées plates, chenilles, mouvement en ligne droite, jantes,

Michael Walker raconte son expérience d'atelier Meccano dans un cadre scolaire pour enfants de 7 à 11 ans,

Les plus grandes grues poseuses de blocs dans le monde par Bruce Ward, 5ème et dernière partie,

Le Maylands Meccano Club de Perth en Australie fête ses 75 ans,

Rencontre avec Colin Hoare, le très actif président du Club Canadien, le CMAMAS.

Meccano Nieuws - N° 28.2 - Eté 2010

Compte rendu d'expos : Zaandam, Hierden (photos sur <http://www.meccanogilde.nl/expo/Hierden0310/index.html>), Bommel, Strijen, Zeelandhallen,

Interview de Hans Kuijl, secrétaire du Club,

Camion Mercedes Actros 8x8/4 par Peter Jonges, quatre esieux moteurs dont deux avant orientables,

Grue géante à flèche inclinable du port de Hambourg contrôlée par télécommande infrarouge Fischertechnik par Pieter 't Hoen,

Comment faire des arrondis pour les bandes coupées, par Meindert Buis.

Canadian MeccaNotes – Septembre 2010 - Numéro 59

Quelques photos d'expos : Foire de Brooklin, Musée de la vapeur et de la technologie d'Hamilton, Gananoque, Dundas, Améliorations par Ed Barclay d'un modèle Meccaboule publié dans le Canadian MeccaNotes de Septembre 2004.

Machine à trier les tringles par Colin Cohen (SA),

Zig-Zag, un modèle de voitures qui montent par un ascenseur et descendent par des plans inclinés successifs par Ed Barclay (suite et fin).

Constructor Quarterly - N° 89 – Septembre 2010

Gupi, un renard joueur de gong par Bernard Périer d'après un modèle original d'Andreas Konkoly,

Draisine à balancier par Chris Shute,

Poseur de pipeline Liebherr RL22B par Peter Jonges,

Robot WALL-E (d'après le film de Disney-Pixar) télécommandé, construit par Frank W. Weber,

Mon passage dans le monde du merveilleux, un récit de Chris Jelley, rédacteur puis éditeur du Meccano Magazine, Partie III,

Comte rendu d'expos : Meccanuity 2010 par Michael Walker, Skegness par Michael Denny

Jack Partridge honoré au Puy en Velay,

Grue portuaire lemniscate par Guy Kind,

Véhicules d'époque et plaques secteurs, partie II, une camionnette à plateforme par Bernard Périer,

Camion Buessing 8000 S13 construit en pièces Metallus par Hans-Gerd Finke (D),

Ascenseur entièrement mécanique (pas de microrupteurs), escalator et pater noster (ascenseur continu) par Geoff Bennett (UK), Partie II.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter N° 95 - Septembre 2010

Compte rendu de la 213ème réunion locale avec notamment une grue de port par Bill Steele,

Système de remontée de minerais utilisé pour la mine de diamant à ciel ouvert de Kimberley en 1870, modélisé par Peter Ringdahl,

Cousin du monstre à trois têtes Ghidorah par Anthony Els, réalisé en pièces standard,

Colin Cohen (1939-2010), un des fondateurs du Club du Cap, souvenirs par Tatchell Ven,

Locomotive à vapeur 0-8-0T par Hylary Smith,

"Impression à la demande" par Anthony Els, une réflexion sur des éditeurs peu scrupuleux qui copient du texte de Wikipedia,

Kemex, des expériences de chimie,

Truc et astuces : freins de treuil, chenilles,

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

LE COIN DU POÈTE

Par Jean-François Pabion CAM 1515

LE MECCANO

Parfois, pour s'amuser, des hommes d'un bel âge
Sans souci du moqueur au regard de travers
Sortent le Meccano, dont les fiers assemblages
Sauvèrent de l'ennui tant de soirées d'hiver.

Te voici, vieux coffret, oublié sur ta planche
Protégé à demi par un papier douteux
Où les brins dénoués d'une ficelle blanche
Pendent, prêts au retour du passe-temps goûteux.

La boîte abandonnée, comme elle est triste et seule !
Sous la poussière grise et les ans cumulés.
Allons ! Le rouge et l'or ont toujours de la gueule
Et ramènent d'un coup les rêves envolés.

Bandes, plaques et roues, et pièces laitonnées
Tout est là, tout est beau, rutilant, bien classé,
Livrée d'azur profond tout d'or croisillonnée
Dieu ! Que c'était géant, visser et dévisser...

Le Monde du jeudi 16 septembre 2010

Enquête Décryptage Laurence Girard - Photographe : Eric Lebrun / Lightmotiv

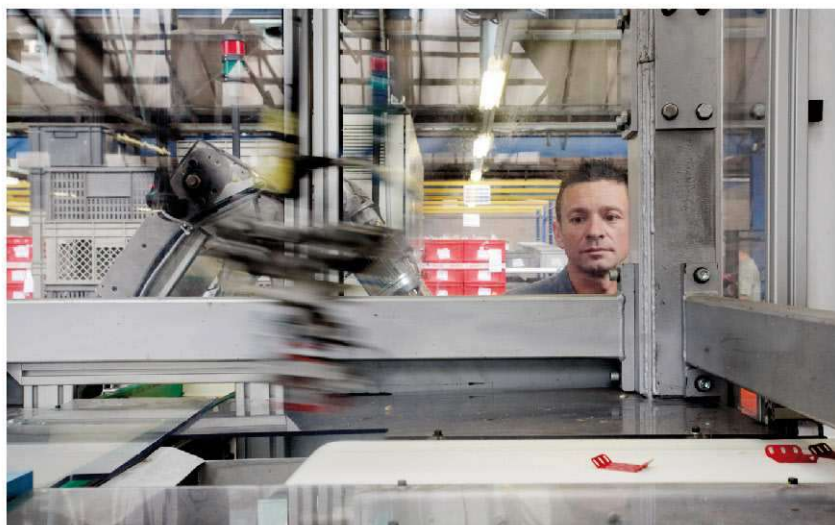
Le Meccano de grand-papa est toujours vivant. Bien que centenaire, ce jouet de construction mécanique est encore en mouvement. Il se prépare comme chaque année à livrer les magasins de jouets en prévision de Noël. Et les parents attentifs découvriront un nouveau sigle imprimé sur les boîtes de jeu : Une cocarde bleu blanc rouge assortie de la signature "made in France". Une revendication nationale pour une entreprise implantée en France depuis 1912 et sauvée par l'État il y a à peine un an. Menacée d'asphyxie en 2008, en pleine crise financière, l'entreprise Meccano a bénéficié en juin 2009 d'un prêt de 2,2 millions d'euros du Fonds stratégique d'investissement (FSI), ce fonds souverain créé pour soutenir les entreprises françaises malmenées par la crise et protéger les secteurs économiques stratégiques. Beaucoup de dossiers ont été déposés. Nombre d'entre eux ont été retoqués.

Mais Meccano a réussi à faire partie du groupe des heureux élus aux côtés de grosses sociétés industrielles comme Valéo ou Technip. "Stratégique", vraiment, cette PME qui emploie 87 personnes, dont 76 en France, et table sur un chiffre d'affaires de 40 millions cette année ? "C'est la force de la marque qui nous a sauvés", estime Alain Ingberg, qui dirige l'entreprise avec son fils Michael. "Il y a un paradoxe entre la notoriété de Meccano et sa réalité économique", reconnaît-il. Plus de cent ans après avoir été déposée, la marque bénéficie en effet d'un rare avantage : elle est entrée dans le langage courant. L'affaire Bettencourt ? Un Meccano judiciaire. La réorganisation du secteur de l'énergie en France ? Un Meccano industriel. Une station orbitale ? Le Meccano de l'espace. Et le mot "Meccano" s'est aussi glissé dans des titres de livres, a inspiré artistes et designers.

Autre atout dont jouent Alain et Michael Ingberg : Meccano est l'une des dernières entreprises françaises à fabriquer des jouets dans l'Hexagone, à Calais. Cette stratégie du "Made in France", revendiquée avant que Christian Estrosi, ministre de l'industrie, ne lance le débat sur le sujet, début septembre, a aussi permis à l'entreprise de bénéficier en 2009 d'un prêt de 800.000 euros du fonds de capital-risque de la région Nord, Finorpa.

"Made in France", certes, mais pas "inventé en France". Rendons à Liverpool et à Frank Hornby ce qui leur revient. Et enclenchons la machine à remonter le temps. Elle s'arrête en 1898, quand un modeste employé anglais s'amuse à inventer un jeu de construction pour ses deux garçons. Pour fabriquer une grue, il imagine un système de pièces métalliques standardisées percées de trous de même diamètre et équidistants, assemblées par des vis et des boulons.

Frank Hornby qui se rêvait inventeur, donne libre cours à son



Longtemps ballotté d'un reprenneur à l'autre, parfois au bord de la faillite, le fabricant de jouets tente une relance "made in France", avec le soutien du Fonds stratégique d'investissement.



"Les grands-parents ont joué avec Meccano, mais les parents avec Lego ou Playmobil"

nous dit Michael Ingberg
directeur de Meccano.

ambition. Car le jeu de construction devient vite sérieux. Le brevet d'invention est déposé en janvier 1901. Et les premières boîtes sont commercialisées avec cette promesse : "Mechanics made easy", "la mécanique devenue facile". Il faudra attendre 1907 pour que la marque déposée Meccano voie le jour.

A sa naissance la marque Meccano baigne dans une atmosphère où l'enthousiasme pour le progrès est à son paroxysme. Les expositions universelles avaient été l'occasion pour

chaque pays de mettre en vitrine inventeurs et prouesses techniques. Architectes et ingénieurs rivalisaient dans la conception d'ouvrages métalliques. Ponts, armatures de bâtiments, sans oublier la Tour Eiffel. Un édifice symbolique re-

produit sur les premières boîtes de Meccano. L'engouement pour le jouet est immédiat, sa diffusion à l'international décolle sans tarder. Ranzon du succès : apparaissent quasi immédiatement des copies, en particulier aux Etats-Unis, avec Erector, une marque finalement reprise par Meccano en 1992.

Un siècle plus tard, le contexte a radicalement changé. "Meccano a un côté nostalgique", reconnaît Alain Ingberg. Ce ne sont pas les membres du Club des Amis du Meccano (CAM) qui le démentiront. Ces quelques 700 personnes, essentiellement des retraités, collectionneurs ou constructeurs de modèles, continuent à faire brûler la flamme du jeu de leur enfance. A coups de revue trimestrielle, de rencontres et d'expositions. "Pour moi, c'est le jeu idéal, mais ce n'est pas dans l'air du temps. C'est un jeu de ma génération", souligne Jean-Pierre Greiner, membre du CAM. "Il y a eu un saut de génération. Les grands-parents ont joué avec Meccano, mais les parents avec Lego ou Playmobil. Nous devons nous adapter, faire preuve de créativité", reconnaît Michael Ingberg.

Nouvelles gammes en plastique, système de montage simplifié, jeu scénarisé avec site internet et cartes à collectionner, modèles motorisés et radiocommandés... Meccano veut innover. Mais l'exercice est parfois délicat. Les dirigeants, voulant renouer avec l'esprit pionnier, avaient décidé d'investir dans le développement d'un robot à la pointe de la technologie.

Baptisé Skype, ce robot à construire doté d'une liaison Wi-Fi capable d'envoyer des e-mails, de faire de la vidéosurveillance et même de téléphoner était attendu pour Noël 2007. Las. Des retards dans la conception électronique l'ont empêché d'être à temps dans les rayons. Contre temps d'autant plus malvenu que la crise financière ferme le robinet à crédits. Cette conjonction a failli être fatale à Meccano, avant que l'Etat ne soutienne l'entreprise.

C'est "la caverne d'Ali Baba" : bureaux, avions, voitures, motos, mais aussi engins spatiaux se bousculent, du sol au plafond. "Je suis venu faire un stage de quinze jours et je suis toujours là. Cela fait dix-sept ans", ajoute-t-il. Un classeur recense les photos des modèles spéciaux fabriqués pour des expositions. Dont le *Santa Maria*, réplique du bateau de Christophe Colomb qui nécessite huit personnes pour être déplacé. Dans les ateliers de Calais, datant des années 1970, les lignes robotisées ont remplacé les opérations manuelles. Une refonte complète entreprise en 2006 et présentée comme l'opération de la dernière chance. "Il y a eu 45 départs et les salariés qui restent ont accepté d'être polyvalents", explique Bruno Tiebot, responsable de la production. "Un ancien du tunnel sous la Manche", embauché pour mener à bien cette réorganisation. D'un côté, neuf grosses machines bruyantes percent, découpent et forment toutes les pièces métalliques. De l'autre, des presses à injecter crachent sans discontinuer des pièces en plastique.

Tous ces éléments signés Meccano sont mis en sachet automatiquement. Dernières opérations manuelles, la mise en boîte des sachets, mais surtout l'accrochage, puis le décrochage une à une de toutes les pièces métalliques sur des balancelles lors de leur passage dans les cabines de peinture. L'atelier de peinture emploie une dizaine de personnes handicapées.

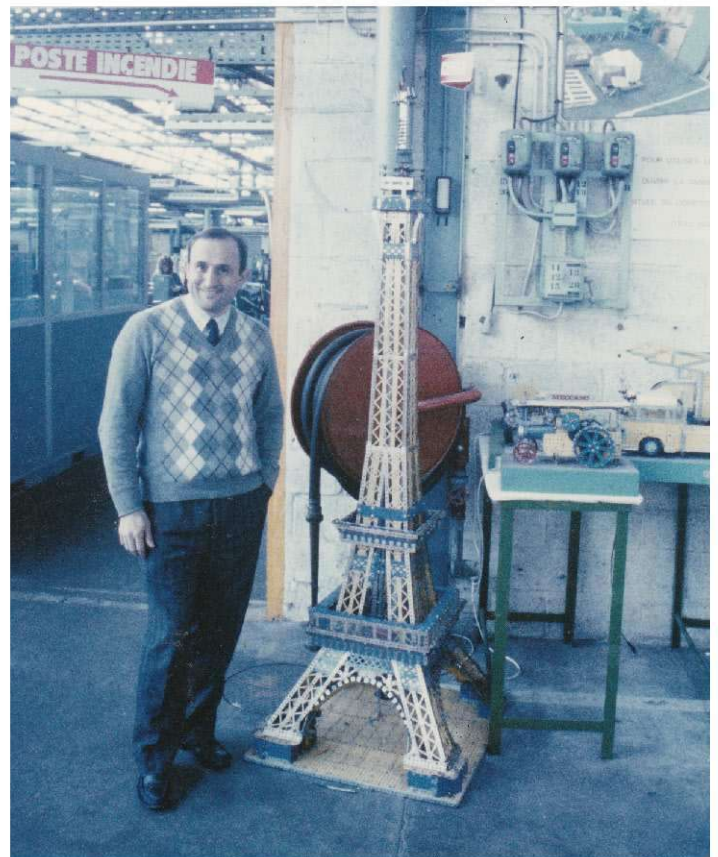
L'usine de Calais produit un million de boîtes de jeu par an. Elle porte aujourd'hui seule l'héritage de Meccano, même si la fabrication de ce jouet a débuté à Paris, dans le quartier de Belleville, avant de se poursuivre à Bobigny. L'entreprise est-elle sauvée ? Voire. A plusieurs reprises, l'édifice a failli s'écrouler. L'épopée s'achève, laissant les nostalgiques collectionner les boîtes anciennes et les plaques métalliques bleu et or. Mais, à chaque fois, un nouvel équilibre a été

trouvé. Parfois miraculeux, souvent précaire.

Calais a pris le relais en 1969, après la reprise de Meccano par le groupe Line Brothers. C'est à cette époque que la belle mécanique commence à s'enrayer. Line Brothers fait faillite deux ans plus tard. La filiale française est rachetée par le groupe agroalimentaire américain General Mills. En 1980, l'usine historique Binns Road à Liverpool, construite en 1914 ferme, la filiale anglaise fait faillite et Calais devient le seul site de production Meccano. Quand General Mills décide de se retirer en 1985, Meccano n'est plus que l'ombre d'elle-même.

N'ayant pas pris le virage du plastique, elle est confrontée à la concurrence de Lego ou de Playmobil. Son chiffre d'affaires ne dépasse pas les 5 millions de francs et l'usine de Calais est temporairement fermée. Attiré par la notoriété de la marque, le fran-

"Meccano ne peut pas mourir", affirme Ludovic Doyer, qui imagine les modèles de demain à Calais, dans un espace contigu à l'usine.



çais Marc Rebibo (ci-dessous) reprend le flambeau, redynamise l'activité, puis la cède en 1989 à un fonds d'investissement. Passant d'un fonds à l'autre, la société finit par se déclarer en faillite dix ans plus tard.

C'est à ce moment en 2000, que les Ingberg décident d'écrire la suite de l'histoire. D'abord avec le spécialiste des voitures radiocommandées Nikko, puis avec 21 Centrale Partners, le fonds d'Alessandro Benetton ils ouvrent un bureau à Hongkong et sous-traitent une partie de la production en Chine. Mais la tendance est plutôt de faire revenir certains modèles à Calais. "L'objectif est d'être à 50-50 entre la France et la Chine", explique Michael Ingberg, qui reconnaît "un souci de flexibilité en Chine" et des retards dans les délais de fabrication. "Mais c'était nécessaire pour reconquérir le marché américain. Les distributeurs aux Etats-Unis sont structurés pour acheter en Asie". Le nouveau monde sauvera-t-il les jouets de grand-papa ?

Autorisation de publication donné par échange de courriel à Jean Max Esteve, sous condition de citer l'auteur et le photographe de l'article.

ANNUAIRE

Veillez noter les modifications suivantes

| ■ NOUVEAUX MEMBRES | Email/Téléphone | Code |
|--|-----------------|-------|
| • 1798 - BEYRON Henri - Agent d'entretien..... | | 7 |
| • 1799 - SERVEL Léo - Écolier | | 1 |
| • 1800 - VENTRE Pierre - Chef machiniste..... | | 1, 2 |
| • 1801 - MULLER Sylvain - Ingénieur en charpente métallique | | 1,3,5 |
| • 1802 - LÉVY Jacques - Médecin retraité..... | | 1 |
| • 1803 - CARDOLETTI Edmond - retraité (fournitures industrielles)..... | | 2, 3 |
| • 1804 - GEORGES Philippe - Ingénieur..... | | 1 3 |

■ RÉINTÉGRATION

- 1480 - DECAUDIN Bernard - Retraité Chauffeur Routier..... 1

■ DÉCÈS

- 0044 - MARCHÉ Jean-Pierre
- 0229 - LAFARGE Jean - juin 2010
- 1026 - RIELLE André

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

1

PETITES ANNONCES

BREBIERES

Les 19 et 20 février 2011 de 10h à 18h
salle du Chatelet à l'occasion du
Salon des Arts et Curiosités

Exposition MECCANO-PASSION

110^{ème} anniversaire 1901-2011

Pour participation du CAM,
prendre contact avec **Raymond Forconi**

PROJET DE SOMMAIRE DU N° 114

ENTRE AUTRES...

- Une mini micro moissonneuse pour les jeunes par JC Brisson.
- Concevez et construisez votre horloge Meccano par J. Locussol.
- Loco à crémaillère par W. Dewulf
- Harrier Jump Jet par J.Y. Leray
- Les trains Hornby par P. Jaillot
- Un différentiel de faible encombrement par JC Brisson
- Les transmissions pour véhicules à chenilles par JP. Veyet



Aldo Rocco (CAM 1136) associé à **Alberto Campiglio** : machine à calculer d'Alberto jumelée à un calcul de moyenne (Aldo), icosaèdre (20 triangles équilatéraux)

Pippo Chiambretto : (CAM 1014) D'après un modèle de JJ Mordini (CAM 0095) : Loco électrique entraînée par un tout petit moteur réducteur très puissant 6 volts (axe 3 pans) acheté en Angleterre (<http://www.jotika-ltd.com>). Il est utilisé en modélisme naval pour les voiles. Moissonneuse batteuse et tracteurs (nickelés), et modèles humoristiques

Bernard Garrigues : (CAM 0254) Ascenseur, hélico habituel. Les enfants en redemandent (de toute façon il n'y avait plus de place dans la voiture)

Aldo Martina : Mécanismes de transmissions divers, tour infernale (déjà présentée)

Antonio Buonoconto : Rame de Train Electric avec pantographe et caténaire.

Carlo Bari : Drague géante à vapeur vive cette année une chaîne à godets entraînée par 2 chaînes (beaucoup plus stable)

Domenico Mancini : Différents robots commandés par cellules photo photoélectriques.

Pierro Fogaroli : Camion transport de voiture, tramway. Pendule à remontage automatique

Le Vendredi, le Samedi, le Dimanche, toujours une foule énorme autour du stand Meccano « Gamm » du matin au soir. On parle facilement, on se comprend dans une langue Anglo-franco-italienne inventée pour l'occasion, on rit beaucoup... C'est une expo super... Banquet rituel le samedi soir avec les Amis Italiens. Dimanche midi remise des prix, avec les Officiels, les Organisateurs du Salon, et le Gamm suivi d'un Buffet. Cette année Michel Bréal remporte la coupe du plus beau modèle. Le trophée Lucio Paglia est attribué cette année à Rolando Piazzoli. C'est un trophée tournant, comme à Skegness. Notre ami Willy Dewulf l'a obtenu par deux fois. Bravo Le Gamm.

BERNARD GARRIGUES CAM 0254 ■

Suite et fin page 52

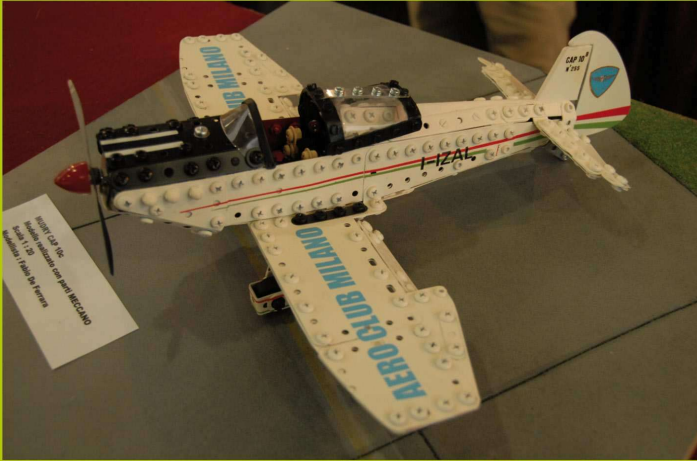


Lucio Paglia : (Ancien membre décédé) Grue N° 4, Collection Edoardo Paglia

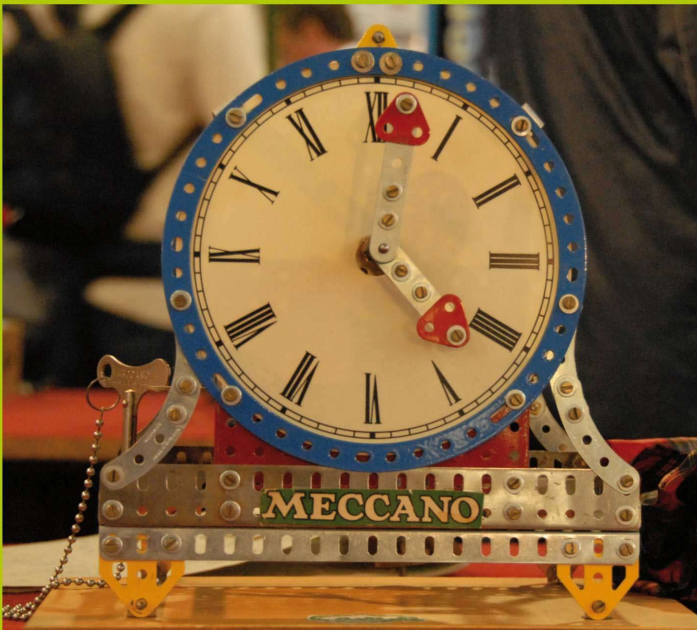


Michel Bréal (CAM 0793) Le nouveau "Monstre" roue-pelle sur 12 chenilles + 4 chenilles pour le récepteur, encore inédit au CAM. Très spectaculaire à voir à Saint Marcellin en 2011 Long. : 3,50 m, larg. : 2,50 m tout en vert et rouge.....a remporté la coupe Novegro 2010

NOVEGRO 2010



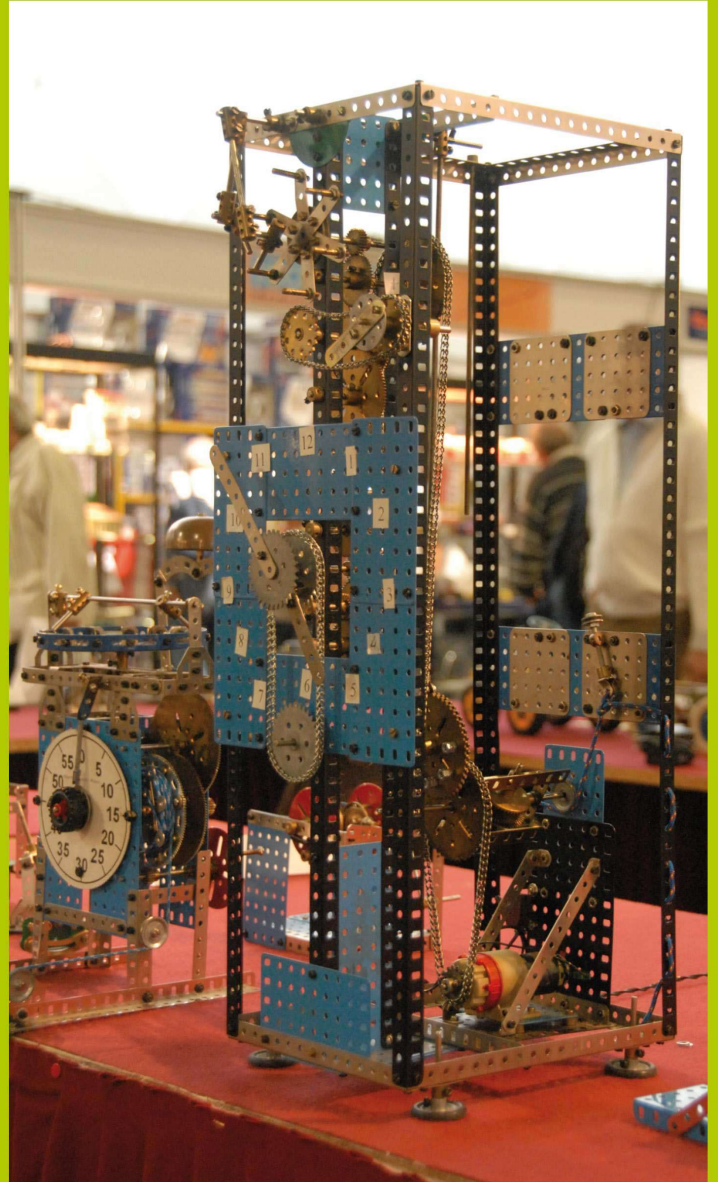
Fabio de Ferrara : 3 modèles d'avions et divers petits modèles très bien finis.



Gianfranco Lotteri : Horloge avec moteur à ressort 1a, moteur 2 cylindres, attraction foraine.



Franco Graniero : Horloge échappement Galilée, remontage automatique des poids. Excavateur à benne frontale (3 moteurs)



Campiglio : pendule



Pinuccia Martina : Infatigable : atelier d'initiation toujours saturé (enfants et parents), modèles solaires.