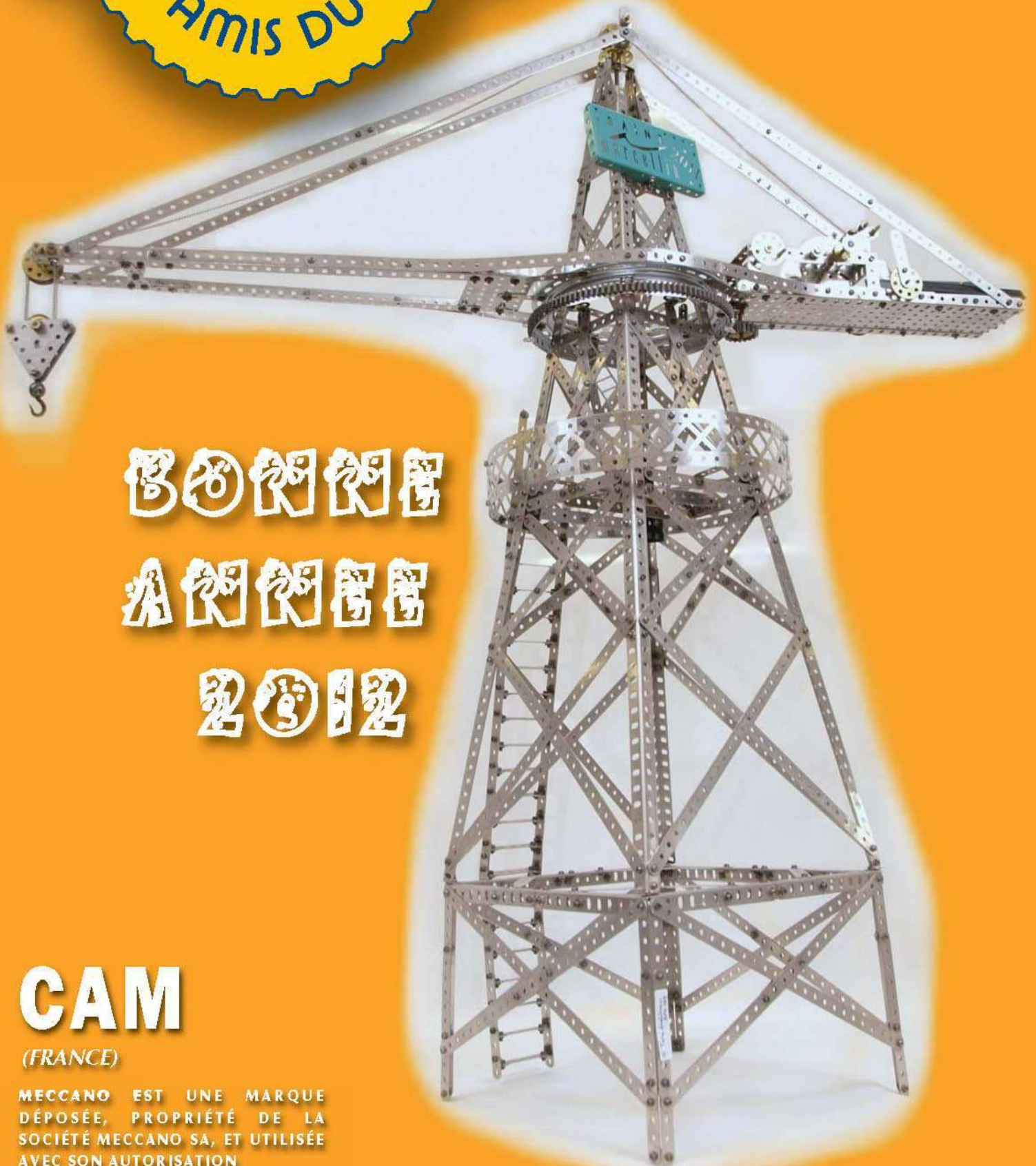


N°117

Janvier 2
Février 0
Mars 1 2



MECCANO
MECCANO
MECCANO

CAM

(FRANCE)

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

NOVEGRO HOBBY MODEL EXPO 2011

Une participation du Gruppo Amatori Modellismo Meccanico.

Compte rendu et photos de Willy Dewulf

Du 24 au 25 septembre, le GAMM a participé à la plus grande exposition modéliste d'Italie, à Novegro, banlieue de Milan. Compte tenu de l'importance de sa participation, le GAMM s'est vu confier un espace plus important que les années précédentes (Figure 1). Au cours de la manifestation, son précédent Président, le Docteur (Chimie) Rolando PIAZZOLI (Figure 2, à gauche) s'est vu remettre le "Golden Spanner Award" de l'INTERNATIONAL SOCIETY OF MECCANOMEN, en reconnaissance pour ses exceptionnelles contributions et activités à promouvoir le Meccano comme Hobby. Laquelle distinction lui a été transmise par son nouveau Président, l'Ingénieur Max Ferranti (Figure 2, à droite). Parmi les très nombreux modèles exposés il faut citer : L'usine électrique écologique (Figure 3) de Sergio GAIOLA. Fonctionnement normal par cellules solaires, par turbine en cas de besoin et de secours. L'architecte Mario RIZZI a fait calculer et construire le pont de la figure 4 par ses étudiants qui ont pu ensuite mesurer les déformations en charge.



Figure 1



Figure 2



Figure 3



Figure 4

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 Gobeze
Vice Président :	Albin Treil - <i>Relecture</i>
Secrétaire :	Jean-Max Estève - <i>Responsable section régionale Normandie</i>
Rédacteur en chef :	Bernard Guittard - <i>Coordinateur du comité de rédaction</i>
Trésorier :	Jean-François Vincent - <i>Relecture</i>
Administrateurs :	Aubin Fanard Bernard Garrigues - <i>Relations avec la société Meccano</i> Jean-François Nauroy - <i>Revue de presse et relecture</i> Michel Perrin Guy Pouchet Jean Tresson Jacques Vuye - <i>Comité de rédaction - Photos</i>
Responsables de section :	Jeannot Buteux - <i>Responsable de la section Champagne</i> Jean-Pierre Greiner - <i>Responsable de la section Île-de-France</i> Pierre Jaillet - <i>Responsable de la section Bourgogne</i> Daniel Bernard - <i>Responsable de la section HIRAS</i> Jean-Marie Jacquel - <i>Responsable de la section Alsace, Franche-Comté</i> Daniel Gisclon - <i>Responsable de la section Auvergne - Limousin</i> Bruno Odeyer - <i>Responsable de la section Rhône-Alpes, Languedoc, Roussillon</i> Jacques Proux - <i>Responsable de la section PACA</i>
Rédaction	Gérard Jousse
Relecture	Jean-François Aucaigne

Restez ou devenez membre du Club des Amis du Meccano

Cotisation annuelle 2012 : 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 :

JF. Aucaigne – A. Couvidat – J. Desaintjean – W. Dewulf – J.M. Estève – B. Garrigues – B. Guittard – G. Jousse – JM. Jacquel – M. Jutin – JF. Nauroy – F. Roger – Studio Rochebloine – J. Vuye.

Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

Date limite de tous les envois pour le prochain numéro :
10 février 2012.

Date de parution du N° 118 :

Première quinzaine d'avril 2012.

En encart :

- Le dossier d'inscription à l'exposition de Bortles-Orgues

CONTENTS

EDITORIAL		
Word from the President		4
New publications		
YOUTH PAGES		
Small Kart		5
Tintin and Meccano		6
Micro models from Gégé		8
MODEL-BUILDING PART 1		
Crane SML4 at La Ferté Macé		9
Tank AMX 30PP		12
COLLECTORS CORNER		
Low voltage motors		16
Locomotives CC060 DB and CC7121		18
MODEL-BUILDING PART 2		
Nickel-plated period : nostalgia		20
Grader		24
Constantinesco torque converter		26
EXHIBITIONS	2 - 51 - 52	
Novegro 2011		28
Gien 2011		33
Expo Calais XXL		36
Pont de Veyle		37
Sablé sur Sarthe		40
Other Exhibitions		49
MISCELLANEOUS		
Press review		49
Small ads		50

SOMMAIRE

EDITORIAL		
Le mot du président		4
L'odeur du papier		
LES PAGES JEUNES		
Un petit Kart		5
Tintin et le Meccano		6
Les micro modèles de Gégé		8
CONSTRUCTIONS 1^{ère} PARTIE		
La grue N° 4 de La Ferté Macé		9
Le char AMX 30PP		12
COLLECTION ET HISTOIRE		
Les moteurs électriques basse tension		16
Les locomotives CC060 DB et CC7121		18
CONSTRUCTIONS 2^{ème} PARTIE		
Nostalgie de l'époque nickelée		20
Une niveleuse		24
Le convertisseur de M. Constantinesco		26
LES EXPOSITIONS	2 - 51 - 52	
Novegro 2011		28
Gien 2011		33
Expo Calais XXL		36
Pont de Veyle		37
Sablé sur Sarthe		40
Autres Expos		49
DIVERS		
Revue de Presse		49
Petites annonces		50

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 toutes et tous ainsi qu'à vos familles.

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

En mai 2012, notre exposition annuelle aura lieu à Bort-les-Orgues ; vous trouverez dans ce Magazine, les encarts pour vous inscrire aux différents concours et/ou participer à l'exposition. Effectuez rapidement le retour de ces documents pour faciliter la tâche des organisateurs.

Amis du CAM, venez nombreux pour exposer vos réalisations, créations ou collections, ou bien en simple visiteur. Votre place est parmi nous et la fête sera une belle réussite.

Je suis régulièrement informé de l'avancement de l'organisation de cette exposition par notre Ami Bruno Madeleine. J'en profite pour le remercier de son dévouement.

Je fais un rappel aux bonnes volontés pour la section "Languedoc-Roussillon", qui n'a pas de responsable. Aussi n'hésitez pas à prendre contact avec moi ou avec le secrétaire pour tous renseignements dont vous pourriez avoir besoin. Par avance, merci, pour les Amis de la section, et pour notre Club.

Bien Amicalement à vous toutes et à vous tous,

VOTRE PRÉSIDENT CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

ODEUR DU PAPIER

Des membres du Club des Amis du Meccano

Une nouveauté de Claude Lerouge CAM 19, à commander directement à l'auteur :

Caméra et projecteur cinématographiques 35 mm, reproduction fonctionnelle des appareils professionnels utilisés en prises de vues de studio et en salles de cinéma. (Échelle 1/1).

Notice de 55 pages A4, 20 figures et 64 photos NB et couleurs 25 € franco.

Du Club des Amis du Meccano

Les articles suivants sont épuisés :

Tee shirts du CAM.

Casquette noire avec logo Meccano.

Plaques de carton bleu quadrillé or au format A4

Magazines du CAM épuisés : n° 1 à 20, 39, 41, 42, 43, 46, 49, 55, 59, 72, 73, 77, 78, 81, 85, 109.

Il reste encore quelques exemplaires du Magazine du CAM n° 100 au prix de 23 €

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

Tel père, tel fils...

C'est une formule habituelle.

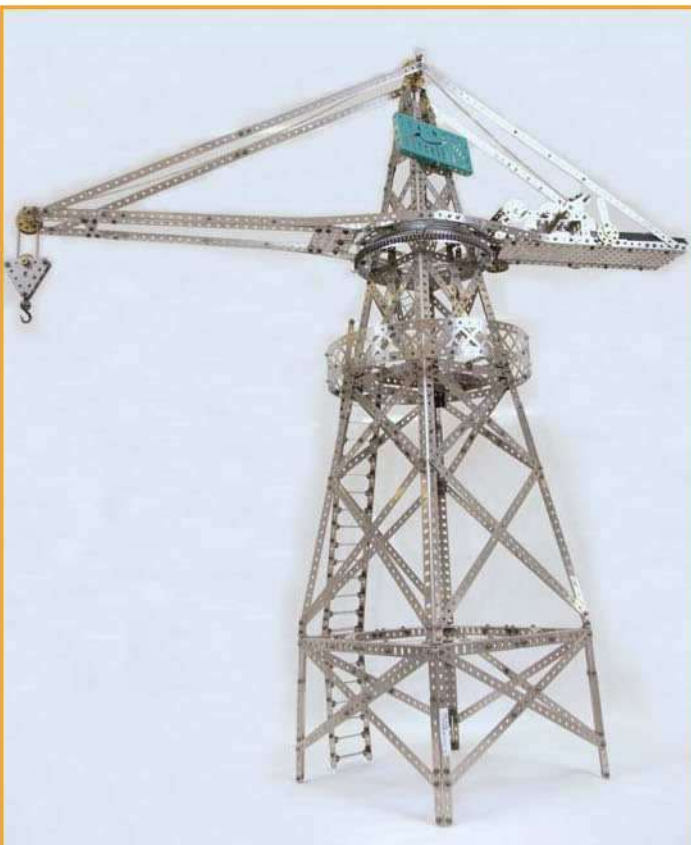
Mais chez les Boizard, c'est l'inverse. Le fils (Patrick CAM 1241) s'est souvent fait accompagner par son père Claude à nos réunions. Peu à peu, ce dernier a pris goût à la construction de modèles et à l'ambiance de ces réunions.

Patrick lui ayant fourni à peu près l'équivalent de la boîte 9 et de la documentation, Claude s'est mis à créer ses modèles. Enfin il a décidé de s'inscrire officiellement au CAM. C'est une joie pour tous.

Donc chez les Boizard : Tel fils, tel père !

Bravo Patrick.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■



En page une de couverture :
la grue pilône de Thomas Rothenhäusler

UN PETIT KART CITROËN EN MECCANO

Par Stéphane Guittard (10 ans)

Je m'appelle Stéphane et j'ai inventé pour la première fois un modèle en Meccano avec les pièces de mon papy. Mon papy a déjà fait un kart avec un moteur mais moi j'ai préféré ne pas mettre de moteur car je ne savais pas où le mettre et puis, j'aime bien jouer sans le moteur.

J'ai commencé par construire un petit rectangle avec des bandes de 7 trous et de 5 trous, puis j'ai monté deux bandes coudées d'une hauteur de trois trous totalement identiques pour les roues avant et les roues arrière.

C'est là que mon papy m'a dit :

"Il faudrait que tu apprennes à faire la direction". Et il m'a dit aussi, car c'était un peu difficile pour moi, "regarde comment j'ai construit la direction de mon petit kart".

Alors j'ai commencé à faire la direction. C'était dur mais j'y suis arrivé avec l'aide de mon papy. Pour cacher la direction j'ai mis un petit capot qui s'ouvre pour pouvoir la réparer. J'ai aussi fabriqué un siège et comme il y avait un petit creux à l'arrière j'ai monté un coffre avec un feu stop et les clignotants. Cela m'a donné l'idée de monter aussi un levier pour la commande des clignotants et une pédale de frein. Dans un kart il n'y a que deux pédales, l'accélérateur et le frein. Ces deux pédales peuvent bouger comme les vraies.

Enfin, j'ai monté un pot d'échappement et surtout je n'ai pas oublié de mettre les chevrons de Citroën.

Et voilà un beau petit kart Citroën !

STÉPHANE GUITTARD
CAM 1850 ■



Prenez part aux aventures de TINTIN avec MECCANO® !

MECCANO® exploite son savoir-faire centenaire et sa maîtrise des jouets de construction en métal pour développer et proposer les répliques à construire des trois véhicules présents dans le long métrage « Les Aventures de Tintin : Le Secret de la Licorne » réalisé et co-produit par Steven Spielberg (Indiana Jones, Jurassic Parc, E.T.) et co-produit par Peter Jackson (Le Seigneur des anneaux, The Lovely Bones, King Kong). Le film sort en salle le 26 octobre prochain.

Dans un souci de précision et pour rester fidèle à l'œuvre originale, MECCANO® a apporté une attention toute particulière à la réalisation des répliques des véhicules, en créant **trois modèles d'exception** à partir de son système unique de construction fait de barres-métal perforées de vis et de boulons.

* 4x4 longueur 15 cm / + 290 pièces
Prix public indicatif : 25€



* La Licorne hauteur 43 cm / + 630 pièces
Prix public indicatif : 50€



* Hydravion longueur 25 cm / + 340 pièces
Prix public indicatif : 30€



Ces répliques s'adressent aux enfants à partir de 8 ans mais sauront également tenter les plus grands, inconditionnels du célèbre reporter.

Les trois jeux de construction sont **fabriqués en France** au sein de l'usine historique MECCANO® située à Calais.

Disponibles en grandes surfaces, grands magasins et magasins spécialisés.

A.C.E. Atelier de Communication

A.C.E. - Atelier de Communication
2, rue de la Roquette - Passage du Cheval Blanc - 75011 Paris - France
Marie-Christophe - Tél. (+33) 1 58 56 20 70 / E-mail. marie@acefrance.fr

MECCANO

Prenez part aux aventures de TINTIN avec MECCANO® !



A propos de MECCANO® :

MECCANO®, forte de son expérience et de son savoir-faire, est une marque déterminée à se tourner vers l'avenir. L'entreprise fait preuve d'un dynamisme moteur qui lui permet de se maintenir au premier rang. En s'appuyant sur l'identité forte de sa marque, elle mise sur la recherche et le développement de **produits novateurs et technologiques**. Le groupe MECCANO®, qui diffuse ses produits dans plus de 50 pays, réalise 70% de son chiffre d'affaires hors de France. Sa devise : On peut tout faire en MECCANO® !

www.meccano.fr

A propos de Paramount :

Basée à Hollywood, Paramount Licensing Inc gère les propriétés issues du catalogue de films de Paramount Pictures pour tous les développements de produits grand public sous licence à travers le monde.

En parallèle des programmes de licence liés aux sorties de longs métrages, Paramount Licensing maintient également une gestion de marque active sur les films classiques du catalogue du légendaire studio.

TM, ® & © Paramount Pictures

Pour toutes informations complémentaires, merci de prendre contact avec :

Agence A.C.E. - Atelier de Communication
Tél. 01 58 56 20 70 - 06 75 55 23 81
Marie-Christophe - marie@acefrance.fr



A.C.E. Atelier de Communication

A.C.E. - Atelier de Communication
2, rue de la Roquette - Passage du Cheval Blanc - 75011 Paris - France
Marie-Christophe - Tél. (+33) 1 58 56 20 70 / E-mail. marie@acefrance.fr

MECCANO



POUR CLÉMENT GIPPET C'EST DÉJÀ FAIT. BRAVO !



LES MICRO MODÈLES DE GÉGÉ

UNE BROUETTE DE JARDIN

Par Gérard Jousse

Voici une nouvelle rubrique destinée à présenter des modèles originaux de ma conception, basés sur le principe des micro modèles. Sauf exception, vous découvrirez dans chaque numéro de la revue un nouveau modèle et ses explications de montage. N'hésitez pas à me contacter si vous rencontrez des difficultés pour monter tel ou tel modèle, pour trouver certaines pièces ou pour me faire part de vos remarques, je me ferai un plaisir de vous répondre. Vous trouverez mes coordonnées en début de magazine. J'espère que vous apprécierez cette rubrique et je vous souhaite de bons moments de construction Meccano.



C'EST QUOI UN MICRO MODÈLE ?

Un micro modèle Meccano est un modèle construit avec un lot de pièces exclusivement de type Meccano pouvant tenir dans une seule main. Partant de là, on peut toujours discuter sur la taille de la main-étalon servant à étayer cette définition... J'apprécie cette contrainte dans la construction, qui nécessite de déployer des trésors d'ingéniosité et de recourir à une certaine forme de créativité.

Les micro modèles existent depuis fort longtemps. On peut retrouver dans la littérature Meccano de l'entre-deux guerres des modèles correspondant à cette définition. Il y avait même des concours de micro modèles destinés à récompenser les meilleures réalisations répondant à certains critères, par exemple le concours de "simplicité".

Ainsi, un micro modèle a plusieurs avantages :

il est peu coûteux en pièces (nombre réduit de pièces)

il est généralement assez facile à monter

un modèle peut être monté en peu de temps

il est accessible à un constructeur débutant, je pense en particulier aux enfants

Comme dans tout modèle réalisé en pièces Meccano, il y a de nombreuses variantes possibles, qui permettent de remplacer certaines pièces par d'autres et, par conséquent, de pouvoir réaliser la construction sans nécessairement disposer de toutes les pièces mentionnées. Je réalise moi-même souvent plusieurs versions par tâtonnements successifs avant d'aboutir au modèle présenté.



Nous commencerons ce mois-ci par un modèle ultra-simple, qui permettra aux débutants de se "faire la main".

LA BROUETTE DE JARDIN ET LA PELLE

Voici la liste des pièces utilisées pour réaliser la brouette :

NB	RÉF	DÉSIGNATION
2	18a	tringle de 40 mm
1	18c	tringle de 25 mm
1	23bp	poulie sans moyeu 12 mm de diamètre
5	37a	écrou
3	37b	vis
4	38	rondelle métallique
2	59c	bague d'arrêt silicone
1	73a	plaque 60 x 38 mm à 135°
2	111d	vis de 28 mm
1	142j	pneu pour poulie de 12 mm de diamètre
2	212	raccord tringle et bande
2	806b	bande étroite 2 trous
1	811	support double étroit

Ce modèle ne présente pas de difficultés particulières, à part peut-être le montage de la roue avec les différentes pièces enfilées sur l'axe qui la supporte. Il suffit de se référer aux photos présentes.



Et voici pour la pelle :

NB	RÉF	DÉSIGNATION
2	16a	tringle de 60 mm
1	37a	écrou
1	37b	boulon
1	212	raccord tringle et bande
1	B484	plaque triangulaire 3 trous x 3 trous cintrée

LA VIEILLE DAME DE 1928

Restauration de la grue pose blocs de béton - super modèle n°4

Au cours de l'année 2010, en visite au musée du jouet de La-Ferté-Macé, notre Ami Guy Lozach membre du Club des Amis du Meccano, remarqua, bien mise en évidence à l'entrée du musée, la mythique grue pose blocs de béton, le super modèle n° 4, celui que tout Meccanoman débutant rêve de construire.

Bien évidemment sa curiosité fut mise à l'épreuve. Après avoir demandé si elle fonctionnait, il s'avéra que celle-ci était malheureusement en panne. Que nenni pensa-t-il, et c'est ainsi qu'il s'enquit de savoir qui était responsable du dit musée.

Appel téléphonique, conciliabule, et, oh miracle, il fit la connaissance de madame Noëlle Lusseau Poirier, responsable du bon fonctionnement du musée du jouet et adjointe au maire de La-Ferté-Macé, monsieur Jacques Dalmont.

Quelques semaines passèrent.

Lorsqu'un lundi, jour de la réunion des Meccanomen franciliens, Guy en parle à Jean Max Esteve, sachant que celui-ci était allé habiter à Honfleur.

Quelques semaines passèrent.

Puis un jour, après avoir cliqué sur Via Michelin, je sus que seulement cent-dix neuf kilomètres me séparaient du musée du jouet, la décision, fut vite prise. Appel téléphonique, décision d'un jour de rendez-vous, dix minutes d'entretien, visite du musée au pas de course, retour à Honfleur.

Quelques semaines passèrent.

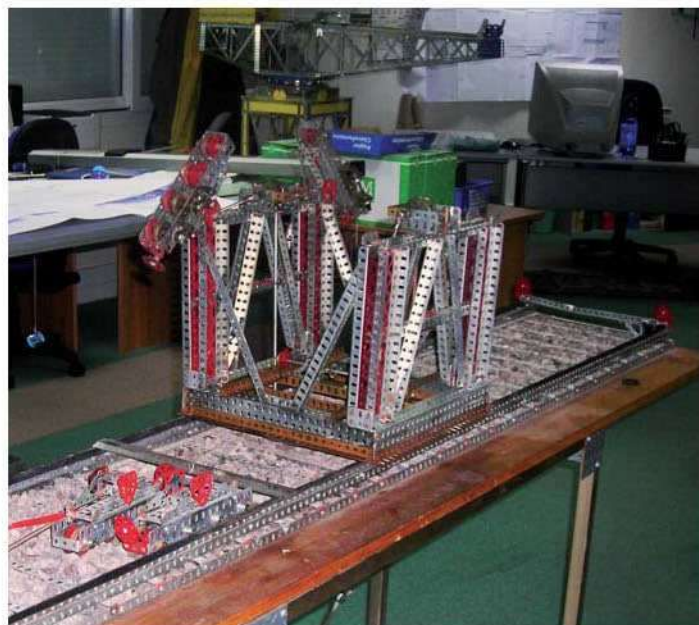
Entre temps la Section régionale Normandie avait vu le jour. Lors de la deuxième réunion à Duclair, un couple avait fait le déplacement depuis Briouze, (cent quatre vingt dix sept kilomètres) Danielle et Sylvain Muller. Ah on peut dire qu'ils aiment le Meccano ces deux là ! Notre réunion de blablatierie en blablatierie arriva doucement à la fin du repas. Avant de nous quitter je posai la cruciale question de : qui pourrait remettre en état la grue, étant entouré d'ingénieurs et autres mécaniciens de qualité, je ne me faisais pas de souci.

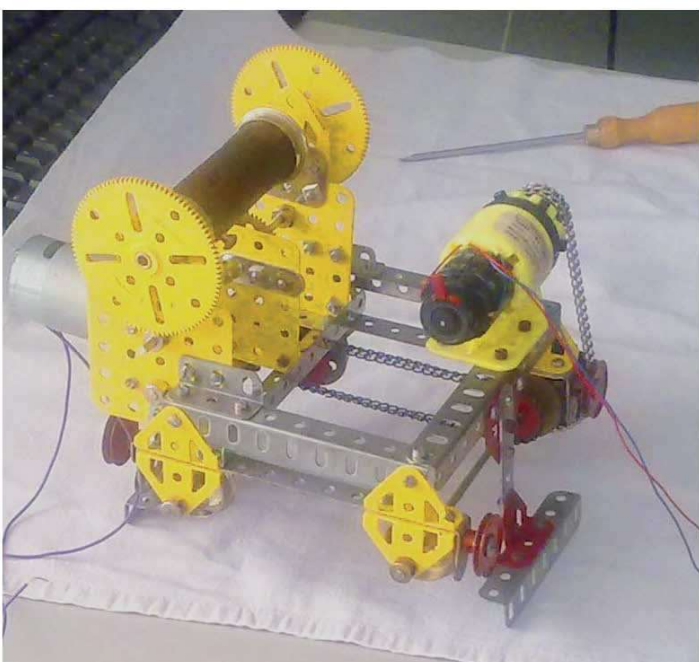
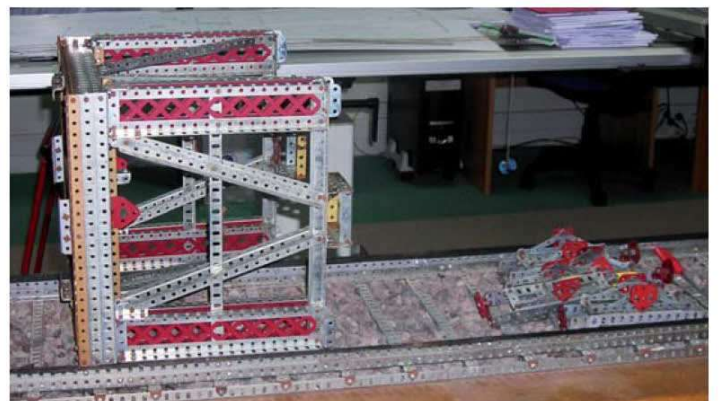
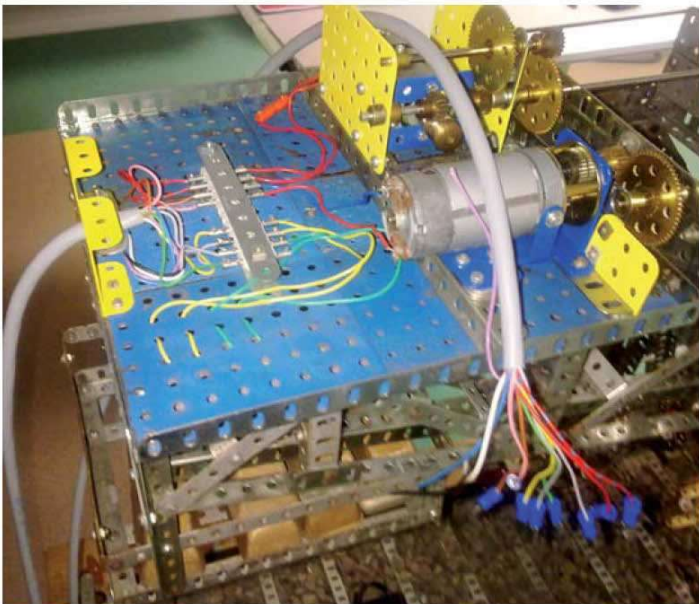
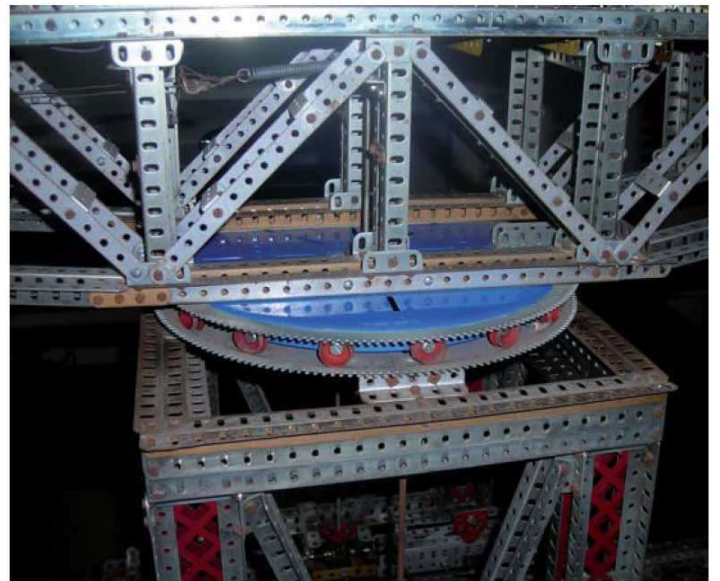
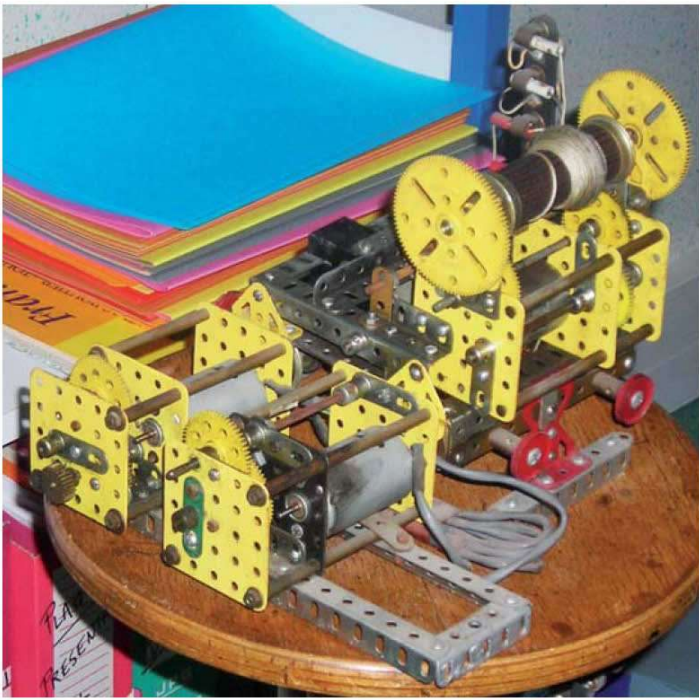
Quelques semaines passèrent.

Imaginez, sur mon bureau, trois téléphones, pire que lorsque j'étais en activité. Driiiiiiiiiing, celui qui vous vrille les tympans, allo Jean Max, c'est Sylvain, je me charge de la remettre en état de fonctionnement la SM4, et c'est ainsi que Sylvain la récupéra au musée et la baptisa : La vieille dame de 1928.

Quelques mois passèrent.

La vieille dame dut subir un lifting des plus sévères, notre dette de Sylvain y passa plus de cent trente heures.

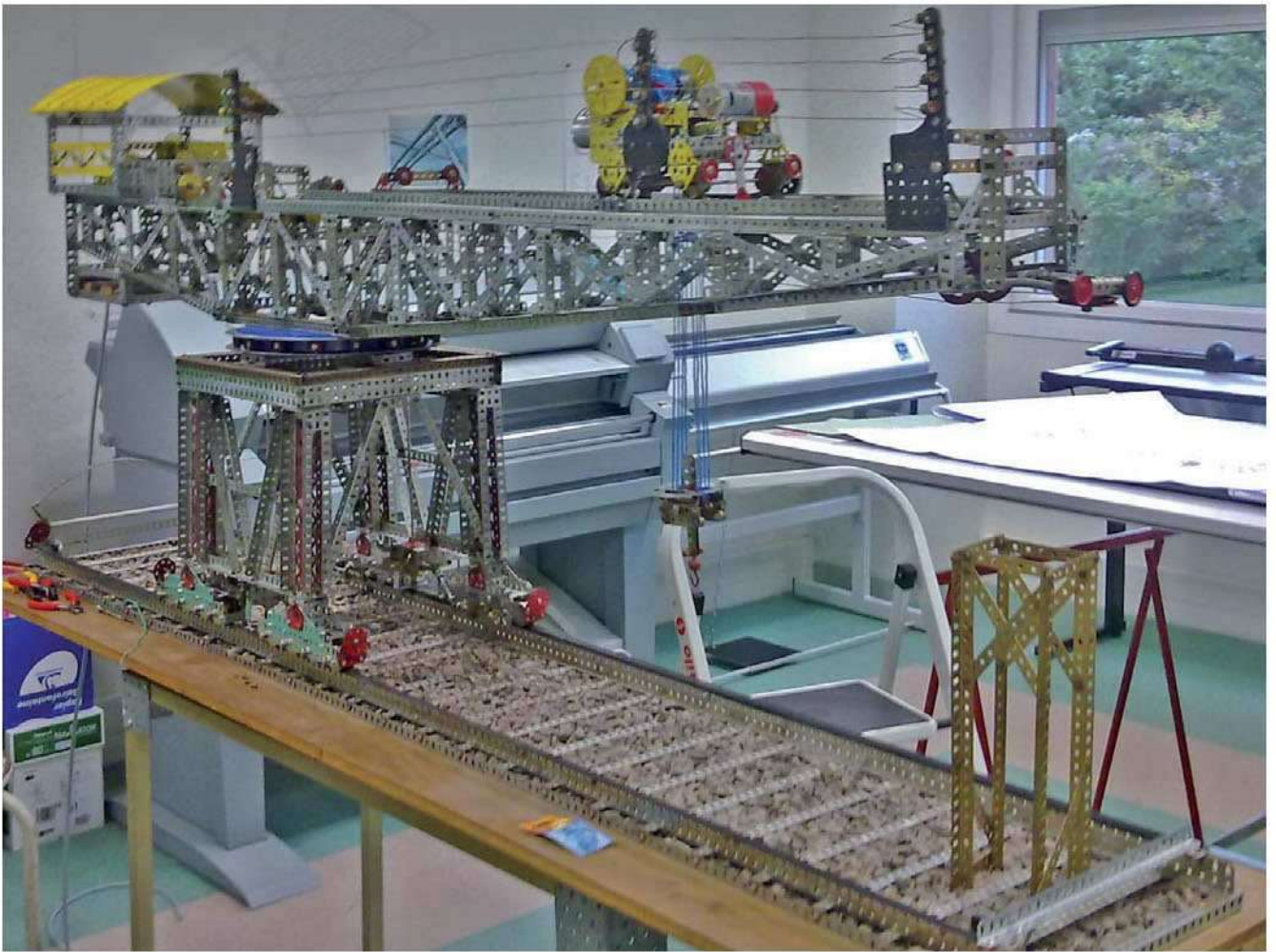




A tel point que Danielle se mit en tête de rendre aux engrenages leur éclat de jeunesse.

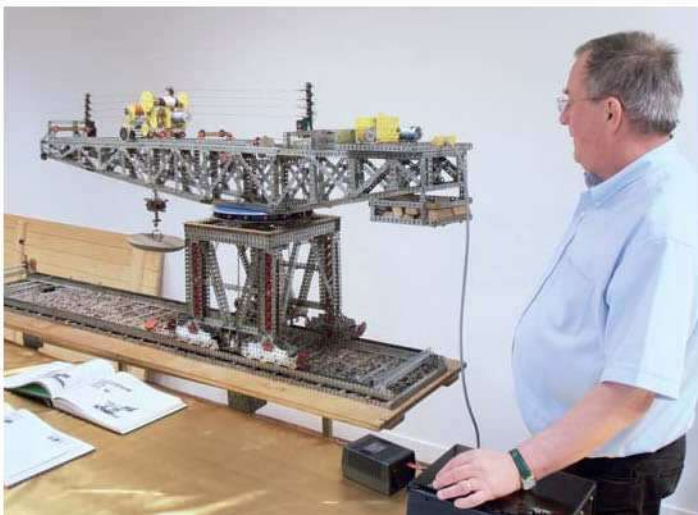


Le résultat ? Jugez vous-même.



Quelques heures passèrent.

Les préparatifs de la nuit des musées étaient en cours.



Sylvain, Danielle, Noëlle, Christian et Jean Max, ne disposaient que de trois heures pour installer la vieille dame de 1928. Ci-dessous à gauche Sylvain Muller, ingénieur en constructions métalliques. Surnommé en toute amitié "La vedette", c'est lui qui a assumé cette très difficile restauration **Quelques minutes passèrent.**

Les premiers visiteurs arrivent, des enfants en grand nombre, voyez leurs regards ébahis. La grosse grue, une usine fonctionnelle, entourée de modèles plus récents et d'une documentation retraçant la saga Meccano.



Je remercie avec ma plus grande estime : Mesdames Danielle Muller et Noëlle Lusseau Poirier, ainsi que Messieurs Sylvain Muller, José Collado, Jacques Dalmont et Christian Van Aerden. Tous, par leur gentillesse et leur approche cordiales, ont permis que cette nuit des musées ait eu un retentissement des plus ludiques.

CHAR AMX 30 PP

Par Willy Dewulf

À partir de quelques photos j'ai reconstitué le mécanisme de ce char. PP veut dire porte-pont, en fait c'est un lance-pont. C'est un modèle intéressant à réaliser en Meccano car il pose des problèmes difficiles à résoudre.

Le pont à lancer (photo 2) doit être très léger et suffisamment résistant pour porter un char (photo 12). Le modèle de char, laissé à votre imagination, pèse environ 4 kilos. Le pont articulé est porté sur le dos du char (photo 1).

Pour allier légèreté et résistance j'ai opté pour une ferme de Polonceau (photo 2). La bande inférieure travaille en traction, la supérieure en compression flambage. La bande supérieure, liée aux éléments flexibles formant surface de roulement s'est avérée assez solide. Le pont a une portée de 60 cm entre les deux rives. Il faut que le déploiement soit symétrique (photo 12). Pour cela il faut deux vérins (photo 2) reliés à un support triangulaire articulé sur la tringle d'articulation du pont. Les deux vérins doivent agir en même temps. Ils sont alimentés électriquement par une mise à la masse du pont et un fil rouge relié au char, visible sur de nombreuses figures. Une fois le pont lancé, on déconnecte les fiches miniatures visibles sur la photo 3 en bas à droite de la carrosserie.

À l'usage, un glissement relatif des vérins peut être corrigé en les débranchant de la masse par les écrous moletés visibles sous l'embase coudée jaune de droite (photo 2).

La liaison entre le char et le pont peut se faire à l'aide de trois tringles taillées en pointe (photo 3) passant dans les trous des cornières liées au pont. Une fois horizontales, ces tringles peuvent être retirées par recul du char vers la gauche sur les figures. Les trois tringles sont très rigidement liées à un cube renforcé schématisé en CD sur les figures 1 à 3, et visibles en bleu et jaune sur les photos.

Ces tringles sont pratiquement horizontales, pointant vers la gauche (photo 1) pour arriver en fin de pose horizontalement pointant vers la droite (photo 14). Donc une rotation d'environ 180°. Or un vérin agissant sur une manivelle ne peut la faire tourner que de 90° environ, pour utiliser un bras de levier pas trop inférieur au rayon de la manivelle. Le système de lancement nécessite donc une articulation multiplicatrice de rotation. La figure 1 montre la position de départ des pièces. Le pont est relié aux tringles CD en rouge.

L'articulation D du cube renforcé tourne sur un triangle VAD, en vert. La photo 3 montre ce triangle de côtés 6 trous et 2 fois 10 trous. D est presque aligné avec les tringles. Sur la photo 3 on voit, partant vers la gauche, deux bandes parallèles articulées à gauche sur la plaque bleue à rebord. C'est le point C de la figure 1. L'autre extrémité de ces bandes est visible sur la photo 5 entre deux bagues d'arrêt du bout fileté des deux vérins liés par des roues de 38 dents. Cette articulation est notée E sur la figure 1. Pour l'instant, E est fixe. La figure 2 montre le système en position "pont lancé", le vérin KV ayant déplacé le point V.

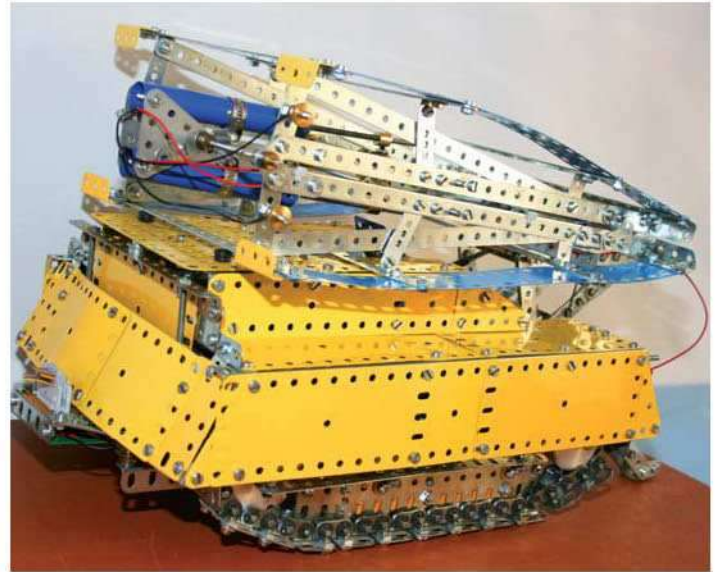


Photo 1

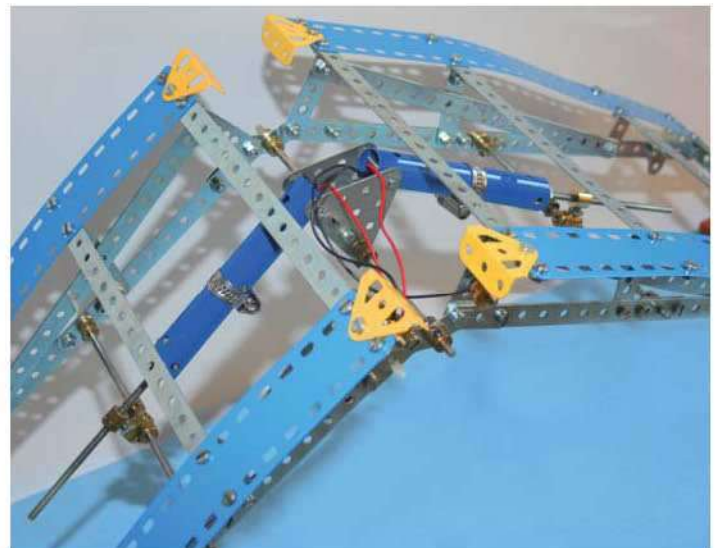
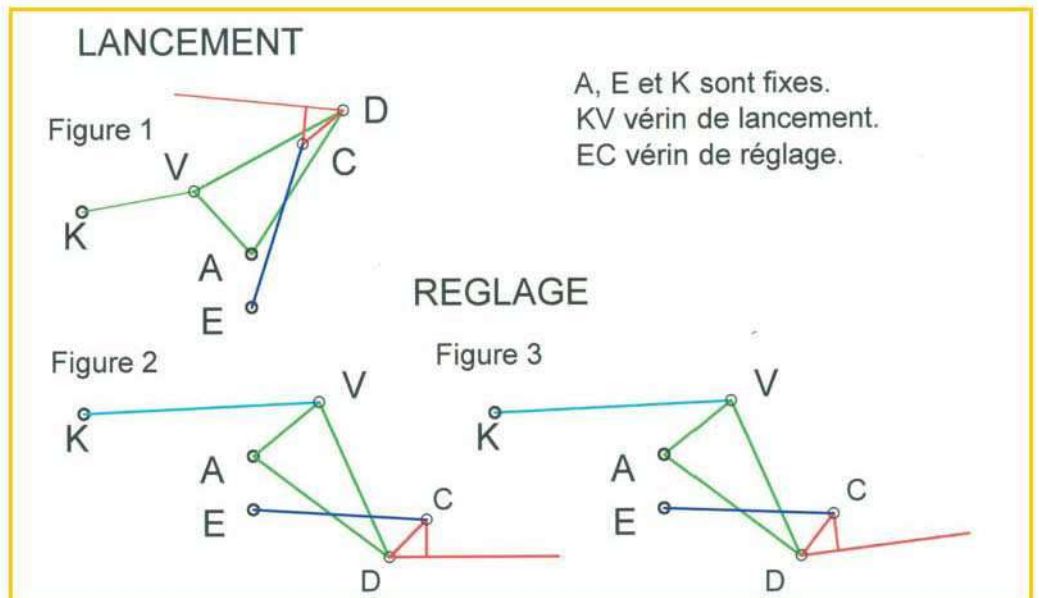


Photo 2



Ce vérin est visible sur la photo 4. C'est une tige filetée M6 fixe dans un raccord de tringle de 5 trous de long. Un moteur Hercules fait tourner l'écrou carré fixé sur une roue dentée de 57 dents dont le moyeu a été enlevé. Ce vérin est extrêmement puissant.

Les photos 7 et 13 montrent le pont déployé au maximum par ses vérins, les embases jaunes étant jointives. Pour poser le pont sur les deux rives en même temps il faut agir à la fois sur le système de lancement, et sur un réglage d'orientation des tringles dans le plan vertical. Pour cela on doit agir en déplaçant horizontalement le point E, EC étant de longueur fixe, à l'aide des deux vérins visibles sur la photo 5 (vue de dessous partielle). Notez que sur les figures 2 et 3 on a représenté EC comme un vérin, alors qu'en réalité il s'agit d'un vérin situé à gauche de E qui agit sur la bielle EC. Sur la photo 5 on remarque les bandes à trous oblongs qui guident l'articulation E horizontalement. Le mouvement angulaire des tringles est assez faible.

En cours de lancement (photos 12 et 13), le pont présente un grand porte à faux tendant à soulever l'arrière du char. Un appui plus en avant (photo 9) est indispensable. Deux leviers commandés par vérins s'appuient sur le sol lorsque le char est arrêté en position de lancement. La figure montre un appui relevé et l'autre appuyé sur le sol.

Déroulement de la séquence de lancement (voir pages suivantes) : le char arrive (photo 1), il pose ses appuis avant sur le sol (photo 9), le pont commence son déploiement (photos 10 – 11 et 12) son ouverture se faisant symétriquement au fur à mesure que sa moitié portée par les tringles s'incline, Fin de déploiement (photo 13), pose du pont en combinant les vérins de lancement et de réglage (photo 14), débranchement des fiches rouges reliant pont et char, relevage des appuis avant, recul du char.

Pour montrer la solidité du pont, on pourra faire passer le char au milieu du pont (photos 15 et 16). Celui-ci n'étant pas armé, ce sont les chars de combat qui passeront avant.

Il y a en tout 7 moteurs et 5 vérins. Les vérins ont été décrits dans le n° 112 du magazine du CAM. La photo 6 montre le dessous de l'ensemble des mécanismes. La photo 8 présente le tableau de commande.

Les vérins de lancement et de réglage nécessitent une fabrication personnelle. Il est évident qu'une amélioration de ce modèle est facile. A vous de jouer.

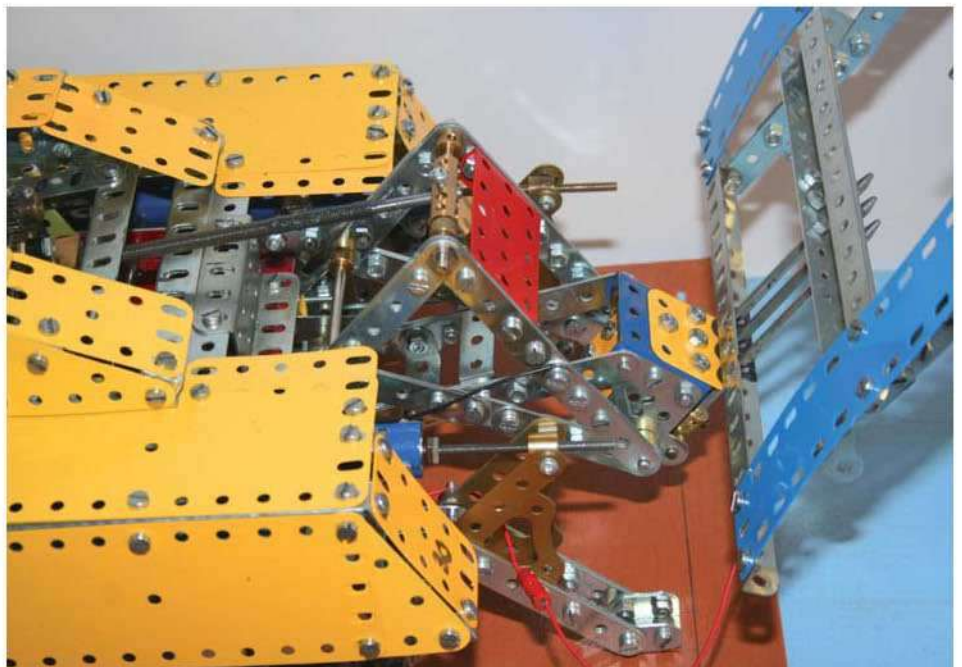


Photo 3

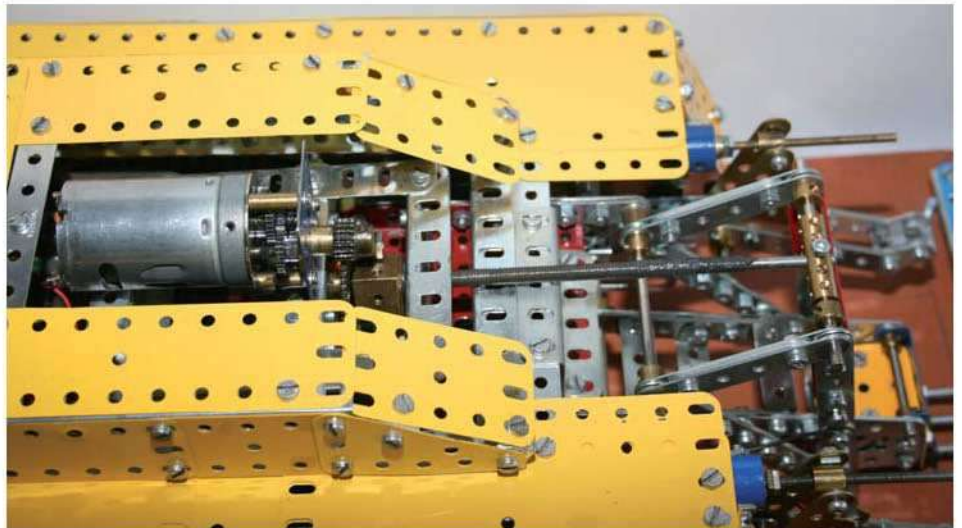


Photo 4

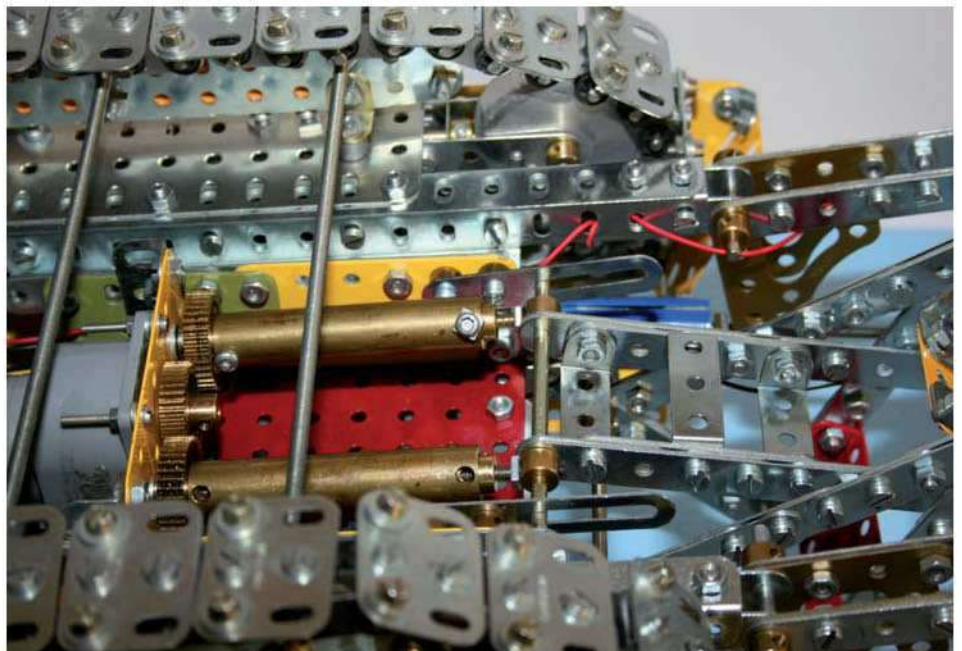


Photo 5

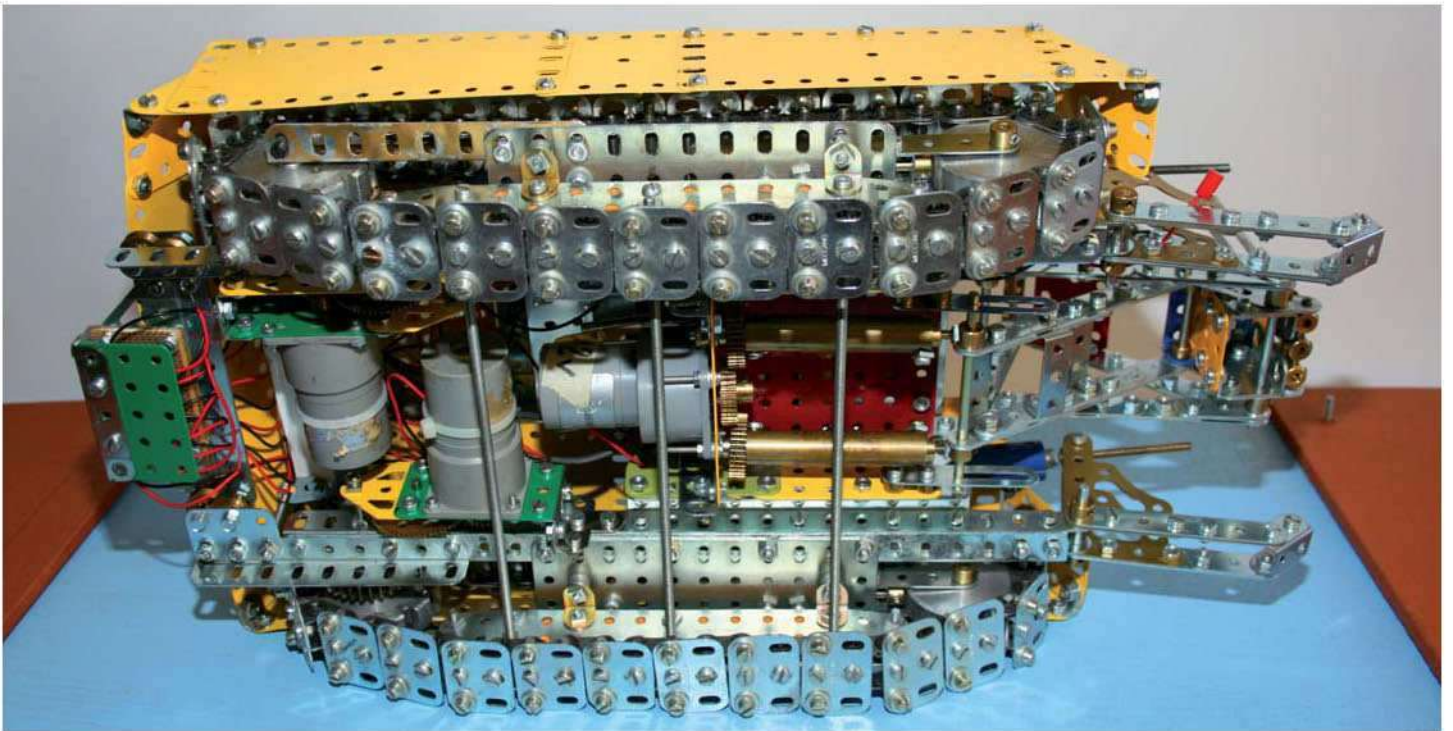


Photo 6

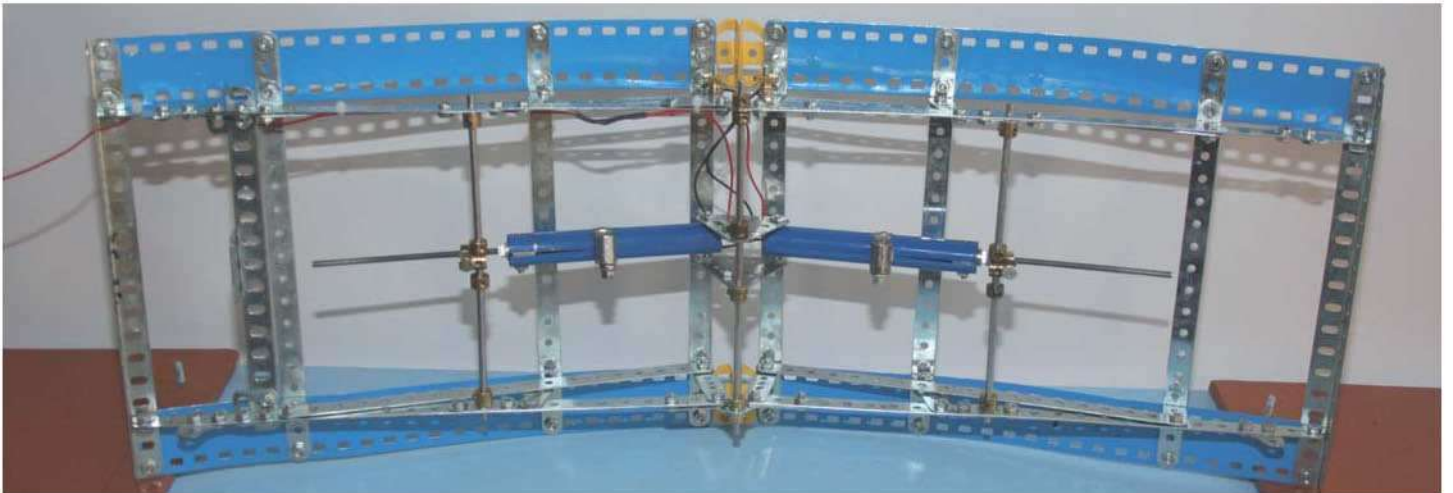


Photo 7

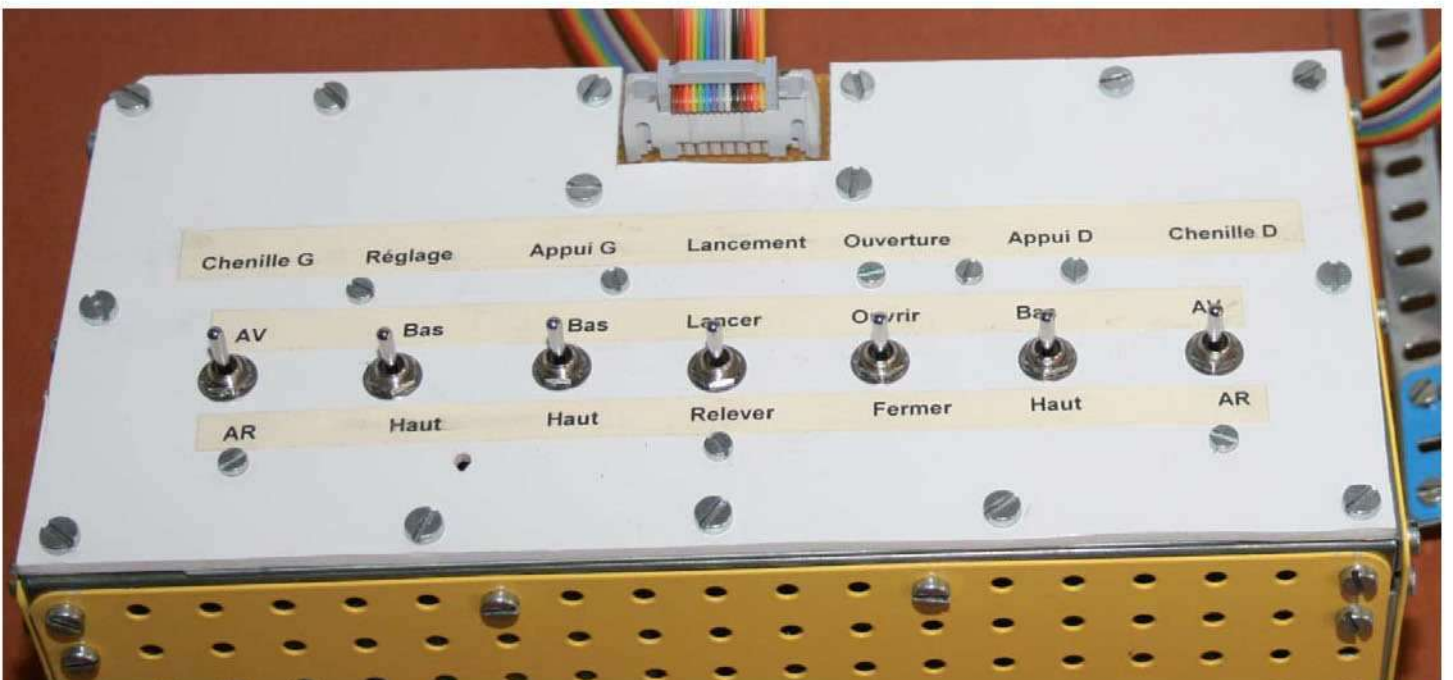
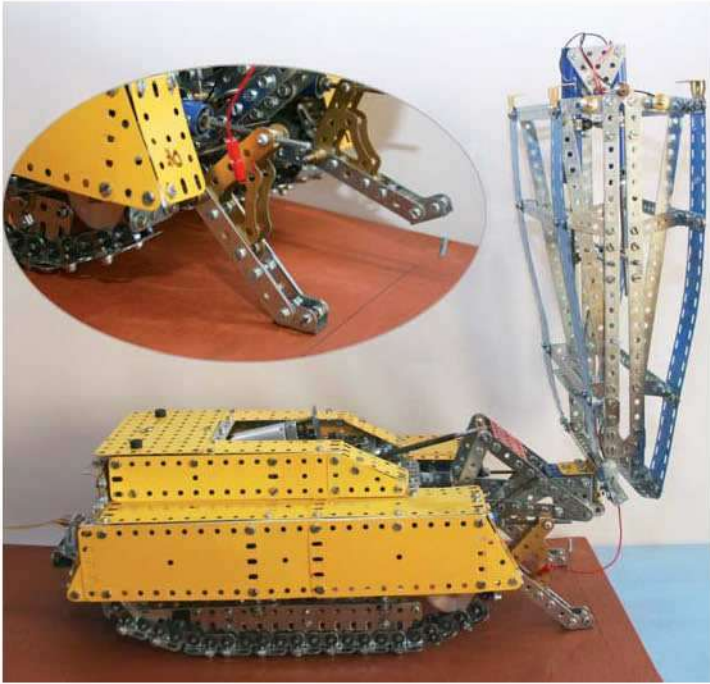
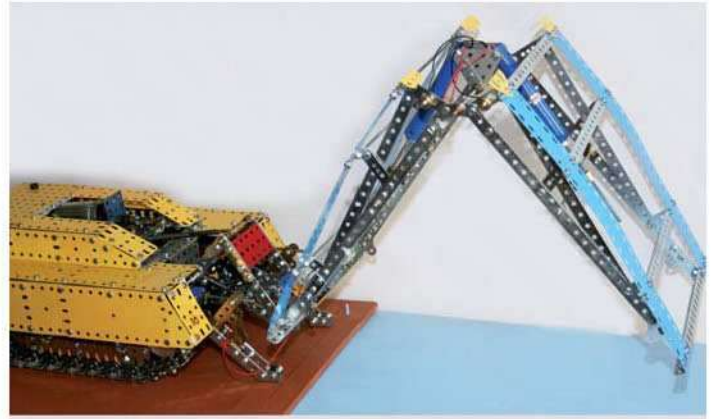


Photo 8

LA SÉQUENCE LANCEMENT



Photos 9 et 10



Photos 12 à 16



Photo 11

LES MOTEURS ELECTRIQUES BASSE TENSION

Par Maurice Perraut

ERRATUM – Une regrettable "coquille" s'est glissée dans l'étude des moteurs en couleurs parue dans notre magazine N° 114. C'est en page 25 que débute en 6^{ème} ligne du paragraphe "BOÎTES" la phrase incriminée. Elle y précise à tort : il est IMPOSSIBLE qu'il y ait eu une intervention préalable etc, ce qui a rendu le texte incompréhensible. Il convenait de lire l'inverse, soit : **IL N'EST PAS IMPOSSIBLE** etc...etc...ce qui signifiait qu'il était à craindre que certains des trois ensembles représentés par les photos N° 3, 4 et 6 aient subi préalablement à leur acquisition, des interversions boîte/moteur.

Depuis la parution de ce magazine 114, ces interventions ont alimenté les interrogations quant à leurs motivations. En réponse, soulignons qu'elles affectent en particulier le matériel très ancien et résultent de deux causes bien définies.

L'une d'elles est consécutive à l'intention d'effacer les stigmates portés par un matériel qui a fait son temps depuis sa lointaine sortie d'usine. L'opération consiste à remplacer la boîte devenue l'élément le plus fragilisé d'un ensemble par suite des manipulations répétées dont elle a fait l'objet. Malheureusement ce remplacement est souvent effectué à l'aide d'une autre boîte dont l'époque est sans rapport avec celle de la précédente et ce, sans y attacher la moindre importance. L'opération aura certes donné à l'ensemble cet aspect de fraîcheur recherché

(qui n'est en réalité qu'illusoire) pour en favoriser notamment la vente, mais l'intervention ainsi créée lui aura, par contre, fait perdre définitivement ce précieux attrait que lui conférait sa composition d'origine si chère aux collectionneurs.

L'autre cause n'est pas consécutive à une quelconque opération volontaire mais relève de l'indifférence. Le fait d'avoir à disposition et simultanément plusieurs ensembles (comprenant chacun boîte et moteur) incite, à juste titre, à en examiner en particulier les moteurs qui en sont de toute évidence les éléments les plus attrayants. Malheureusement leur remise en boîte s'effectue généralement sans que celles-ci aient été préalablement et précautionneusement repérées. Il en découle dès lors qu'elles ont de fortes chances d'être confondues et ne plus être celles qui appartenaient aux moteurs d'origine. L'intervention en devient indécélable sans l'indispensable concours d'ensembles rigoureusement d'origine aux fins de comparaisons. C'est ce qui caractérise ces trois ensembles rappelés au début de cette étude sous ces références : photos 3, 4 et 6 du magazine 114. Ils furent effectivement acquis en un lot unique et c'est l'inattendue découverte que nous décrivons ci-après qui nous révèle qu'ils n'avaient visiblement pas été épargnés par ces damnées interversions. Cet amer constat leur sera néanmoins bénéfique parce que le concours de quelques preuves additionnelles permettra de les réassortir avec la plus grande rigueur.

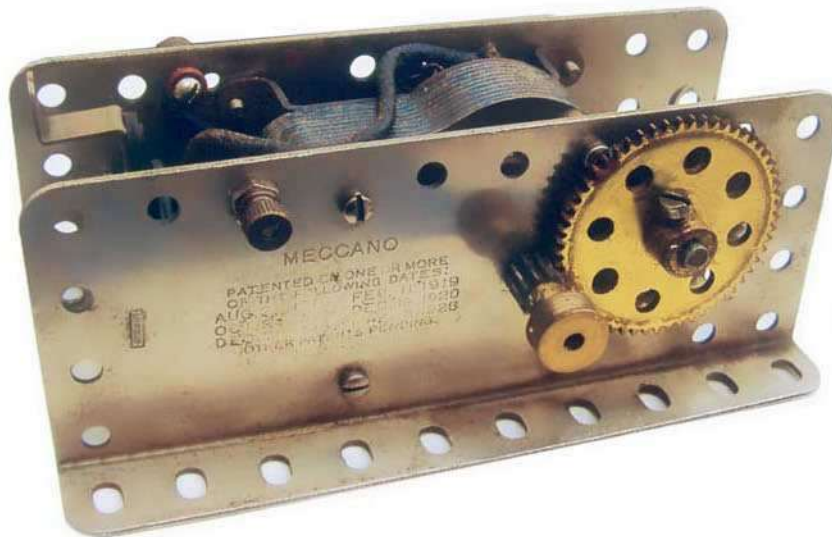
UNE PHOTO PROVIDENTIELLE SUR LE POINT DE CONFIRMER LA PRÉSENCE DE L'UNE DE CES INTERVERSIONS.



Elle nous montre (reproduits ci-dessus) un moteur bleu au n° d'ordre CAM 6 (photo page 27) assorti d'une boîte CAM n°3A (photo page 26) constituant, compte tenu de la provenance connue, un ensemble d'une composition très probablement inchangée depuis l'origine. Si d'autres découvertes identiques confirmaient cette composition, notre photo n° 6 perdrait toute crédibilité. Elle ne nous aurait donc montré jusque-là qu'un ensemble relevant incontestablement d'une interversion. Il en découlerait également qu'un moteur rouge

du type CAM 3 (photo page 26) ne pourrait être associé à une boîte CAM 3A mais à une 6 de la page 27. Affaire à suivre... Amis collectionneurs, attardez-vous sur le sujet et faites-nous part de vos observations. Elles seront bénéfiques à cette étude qui demande à refléter, comme toutes les précédentes, la pure exactitude.

N.B : Toutes les références reportées dans cette étude (N° CAM de moteurs, de boîtes comme de photos, de pages etc.) sont celles dont fait état notre magazine 114.



Voici le moteur dont l'existence était certaine mais à qui nous n'avions pu qu'attribuer un numéro d'ordre CAM (en l'occurrence le 9) dans l'attente de le découvrir et de pouvoir le mettre en évidence. Il a tout spécialement retenu notre attention parce qu'il est équipé de ce nouveau levier de renversement de marche large, et percé d'un trou à son extrémité ce qui facilite l'utilisation du moteur à distance. Ce montage n'avait été jusque-là repéré que sur un moteur du type CAM 11 (photo n° 4 de la page 17) ce qui nous avait fait

écrire – hélas prématurément- qu'il avait été le premier à bénéficier de cette innovation. Le paragraphe 2 faisant partie de la description que nous lui avons réservée a donc désormais valeur de nullité. Voici une nouvelle mise au point.

Nos vifs remerciements à nos Amis J. Pierre GUIBERT et Jacques FERON pour leur participation à cette étude.

MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■



PETIT CONTE DE NOËL

Il était une fois, dans une ville de la banlieue parisienne, un petit garçon qui regardait le ciel par la fenêtre, un ciel couvert de neige en cette fin décembre d'après guerre.

Dans la pièce envahie par la pénombre de cette fin de journée, le tic-tac du réveil marquait le temps, le Godin rougeoyait, le chat dormait dans son coin, le cadran du poste de T.S.F. était illuminé et Radio Luxembourg diffusait ses émissions du jeudi après-midi.

Sur la table, éclairée par une petite lampe de chevet, une magnifique boîte rouge avec ses pièces éparpillées, le manuel ouvert à la page des pièces détachées...

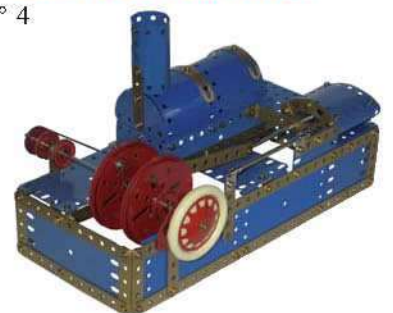
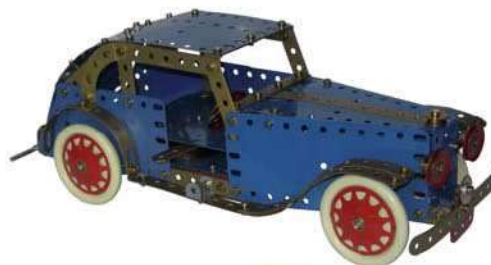
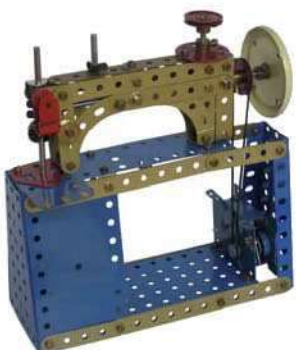
Le petit garçon était triste car rien dans le manuel ne l'inspirait ; tous les modèles lui semblaient désuets et le comble c'était cette locomotive avec des roues d'auto... et puis demain il faudra retourner à l'école.

Ce que le petit garçon ignorait c'est que cette année là le Père Noël allait lui apporter un magnifique moteur électrique rouge et une boîte d'engrenages.

La merveilleuse aventure pouvait alors commencer...

GILBERT BASSON CAM 0154 ■

En frise les reconstructions de Jean-Marie Barré de la boîte N° 4



LES TRAINS HORNBY-ACHO (SUITE) AUJOURD'HUI LA 060 DB RÉFÉRENCE 634 (FUTURE CC 65000 DE LA SNCF)...

Le modèle réduit d'une longueur de 240 mm, pesant 500 grammes, avec un bogie moteur à 2 essieux moteurs (sur 3), motorisé avec une solide mécanique de pignons droits, de vis sans fin et d'un rotor 3 pôles antiparasité, tractait 16 voitures inox à un peu plus de 5 Km/h ! avec éclairage avant côté bogie porteur, la 060 DB, portant le numéro 5 dans la série des 20 machines réelles de la SNCF, fut une totale réussite MECCANO au 1/87e HO.

Cette 060 DB était quasi-inusable et avait, sur le plan réalisme, une "sacrée gueule". De nos jours, ce modèle a été récemment remis sur le marché du train miniature par une autre marque, mais la 060 DB de chez Hornby aCHO, âgée de 51 ans, est encore supérieure en réalisme, en particulier pour ses 2 extrémités frontales et la longueur supérieure de ses bogies.

Notre 060 DB, du type CC (2 fois 3 essieux moteurs regroupés en 2 bogies), n'avait en vérité que 2 essieux purement moteurs, 1 essieu flottant par bogie et 2 essieux prenant le courant de traction 12 volts continu. Les 4 roues motrices des 2 essieux moteurs étaient toutes équipées de bandages d'adhérence en caoutchouc. La période de construction s'étale de 1961 à 1973 chez MECCANO Bobigny.

Notre 060 DB fut même distribuée sur le marché britannique sous la dénomination "CoCo", en boîte verte et blanche, la belle boîte en couleurs restant distribuée en France, chaque boîte possédant sa notice avec bon de garantie et sa burette d'huile.

À l'heure actuelle il y a 5 locomotives 060 DB à la maison, et je peux vous dire "quelle cavalerie !". Toutes assurent, roulent toujours, ... vaillamment.

La vraie 060 DB de la SNCF fut la première locomotive Diesel-électrique de ligne. Au nombre de 20, toutes affectées au dépôt traction de La Rochelle, faites pour succéder à la traction vapeur de toute la région du Sud de la Loire, entre Aunis et Saintonge, de Quimper ou Nantes à Bordeaux, La Rochelle à Poitiers, Royan à Angoulême, Parthenay - Niort - Bressuire, j'en passe. Toutes ces bien belles machines, à "l'allure américaine", se voyaient en tête des trains de marchandises, de messageries (marée du pays de Blaye), de service postal, et des trains express et rapides de nuit internationaux en double traction de Quimper à Vintimille, via Bordeaux - Toulouse - Carcassonne - Montpellier - Marseille - Nice, avec des voitures couchettes sur Vienne (Autriche), tout simplement.

La 060 DB a été construite par Alsthom à Belfort. D'un poids de 112 tonnes, elle était équipée de 2 moteurs Diesel MGO de 900 chevaux fournissant le courant électrique aux 6 moteurs électriques de traction répartis sur ses 2 bogies de 3 essieux chacun. La vitesse maximale était de 130 Km/h pour les trains de voyageurs et 80 Km/h pour les trains de marchandises.

Anecdote : Les 060 DB furent mises en service fin 1956 et retirées du service en 1985. En 1968 elles reçurent la nouvelle numérotation CC 65001 à 65020. Les cheminots lui attribuèrent le surnom de "sous-marin".

De nos jours, 2 exemplaires ont survécu : la CC 65001, ex 060 DB 1, pour le Musée du Chemin de Fer à Mulhouse, et, étrangement, la CC 65005, ex 060 DB 5, celle choisie par Hornby-aCHO, peut-être un signe de là-haut... Elle tracte des trains de fret entre Ambert et Pont-de-Dore, sur la ligne touristique privée du Haut-Forez.



...ET LA CC 7121 RÉFÉRENCE 6342

Deuxième locomotive CC réalisée par MECCANO Hornby-achO (la 060 DB apparut magiquement sur le catalogue 1962-63), la CC 7121 apparut pour la première fois sur le catalogue 1966-67, page 2, avec deux erreurs excusables d'appréciation ; la légende du dessin représentant la locomotive indique que la CC 7107 a battu le record du monde à 340 Km/h, alors qu'elle a théoriquement roulé à 331 Km/h en 1955 entre Bordeaux et Dax. De plus, sur l'avant du dessin, on distingue "CC 7101". Malgré tout, le dessin est fort joli. Enfin, Hornby-achO attribuera le numéro CC 7121, qui avait atteint 243 Km/h entre Dijon et Beaune environ un an auparavant, le 21 février 1954 (jour de mes 4 ans).

Notre brave CC 7121 Hornby-achO fut, en matière de locomotive à l'échelle HO, une bombe, aussi puissante que rapide et silencieuse. Si dans l'ensemble cet autre "pur sang" du rail HO est magnifique, MECCANO curieusement se trompa dans le moulage par un ripage de 2 millimètres trop bas des deux lignes de 4 hublots. Dommage, Meccano aurait eu une note de 21 sur 20 ! La boîte de transport était en couleurs et magique !

La CC 7121 était rapide presque comme l'éclair, à tel point que le moteur électrique demandait tellement de courant que le bogie moteur se cabrait aussitôt, même au premier cran du transformateur (référence n° 643 à 6461), car la dose de courant continu envoyée va de 3 volts en 3 volts. Cette particularité était conjuguée avec un mauvais positionnement du pivot d'axe prévu dans la caisse de la machine, qui était disposé entre le premier et le deuxième essieu moteur, alors que naturellement, mécaniquement, comme sur toute locomotive du type CC qui se respecte, le pivot aurait dû être placé à l'aplomb du deuxième essieu moteur ou deuxième essieu dans ledit bogie. Le seul remède qu'il fallut découvrir, après mûre réflexion, fut d'acheter un autre transformateur délivrant du courant continu de 0 à 12 volts, non plus de 3 volts en 3 volts mais de 0,5 volt en 0,5 volt, d'où une souplesse accrue, surtout au démarrage de la CC 7121. Donc, plus de cabrage et plus de sortie de voie.

La CC 7121 Hornby-achO MECCANO mesure 218 mm et pèse 430 grammes. Grandes nouveautés : inverseur d'alimentation par rail ou par caténaire, puisque la CC 7121 est du type purement électrique, et inversion automatique des feux d'extrémités suivant le sens de la marche : blanc ou rouge. Enfin, en traction, ce fut la digne sœur de la valeureuse 060 DB 5 Hornby-achO, et elle roule toujours, belle comme au premier jour, vaillamment.

Comme de coutume, notice, bon de garantie et flacon d'huile sont joints dans la boîte. La CC 7121 fut construite de 1967 à 1973 à MECCANO Bobigny.

La vraie CC 7121 de la SNCF fut construite chez Alstom à Belfort, au nombre de 58, machines dites "à grande vitesse" (jusqu'à 243 puis 320 Km/h aux essais). Vitesse commerciale 160 Km/h, tension électrique 1500 volts continu, poids 107 tonnes.

La CC 7121 et ses sœurs roulèrent sur toutes les régions et réseaux de la SNCF électrifiés en courant continu 1500 volts : de Paris à Bordeaux et Irun, de Dax à Lourdes et Toulouse, de Toulouse à Paris, de Paris à Marseille, de Dijon à Dôle, de Dijon à Genève et Modane, en tête des plus grands trains de voyageurs : Mistral, Train bleu, Drapeau, Capitole, Simplon-express, Rome-express, Palatino etc., avec presque 6000 chevaux sous le capot.

Fleuron, comme bien d'autres, avec la 060 DB, des compagnons ferroviaires de chez Alstom menés par les cheminots "mécanos" de la SNCF, et combien réalisée efficacement par MECCANO Hornby-achO, quelle gueule a notre CC 7121 ! Il subsiste aujourd'hui 3 CC 7100, mises toutes en service en 1952 et retirées du service en 1995 : la CC 7107 est au Musée du Chemin de Fer de Mulhouse, la CC 7103, en état de marche, est "cachée secrètement" en France, et la CC 7116 est à Breil-sur-Roya.

Prochain article : la discrète et combien puissante BB 8144, toute une saga...

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■



LA NOSTALGIE DE L'ÉPOQUE NICKELÉE

par Thomas P Rothenhäusler CAM 1469

Il y a environ dix ans, j'ai découvert les pièces Meccano de l'époque nickelée. Elles m'ont séduit instantanément. Par la suite, en apprenant que ces pièces étaient aussi assez anciennes, mon intérêt s'est encore accru. Depuis, je me concentre quasi exclusivement à la construction des modèles basés sur elles. En fait, construire à partir de pièces nickelées est un peu devenu ma spécialité.

Les questions d'harmonie et de variations de couleurs disparaissent. Occasionnellement, j'introduis quelques pièces de couleurs pour apporter une amélioration esthétique. Parfois même, pour raffiner la création, je glisse discrètement une pièce moderne en plastique. Afin de conserver un approvisionnement varié et suffisant, je me suis même constitué un stock de pièces nickelées à partir de pièces peintes et de pièces zinguées. Conjointement,

il faut aussi ajouter qu'une autre de mes zones d'intérêts couvre les modèles fabriqués à partir de pièces anciennes noires de chez Märklin et en aluminium de chez Stokys.

Faute de bonnes idées personnelles, je construis principalement mes modèles à partir de notices de montage bien connues. Il s'agit principalement d'instructions datant des années 1920. Les modèles proposés à l'époque me plaisent particulièrement: ils ont ce côté nostalgique du Meccano original qui nous a tous séduits. Je préfère aussi les modèles de petite taille: ils demandent moins de place et on atteint son but plus rapidement!

Voici une brève présentation de quelques unes de mes constructions préférées

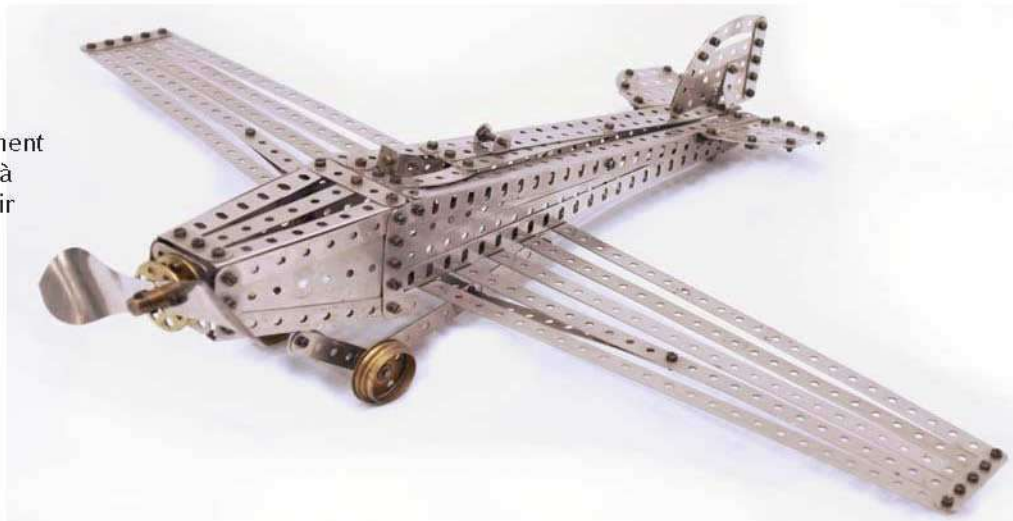


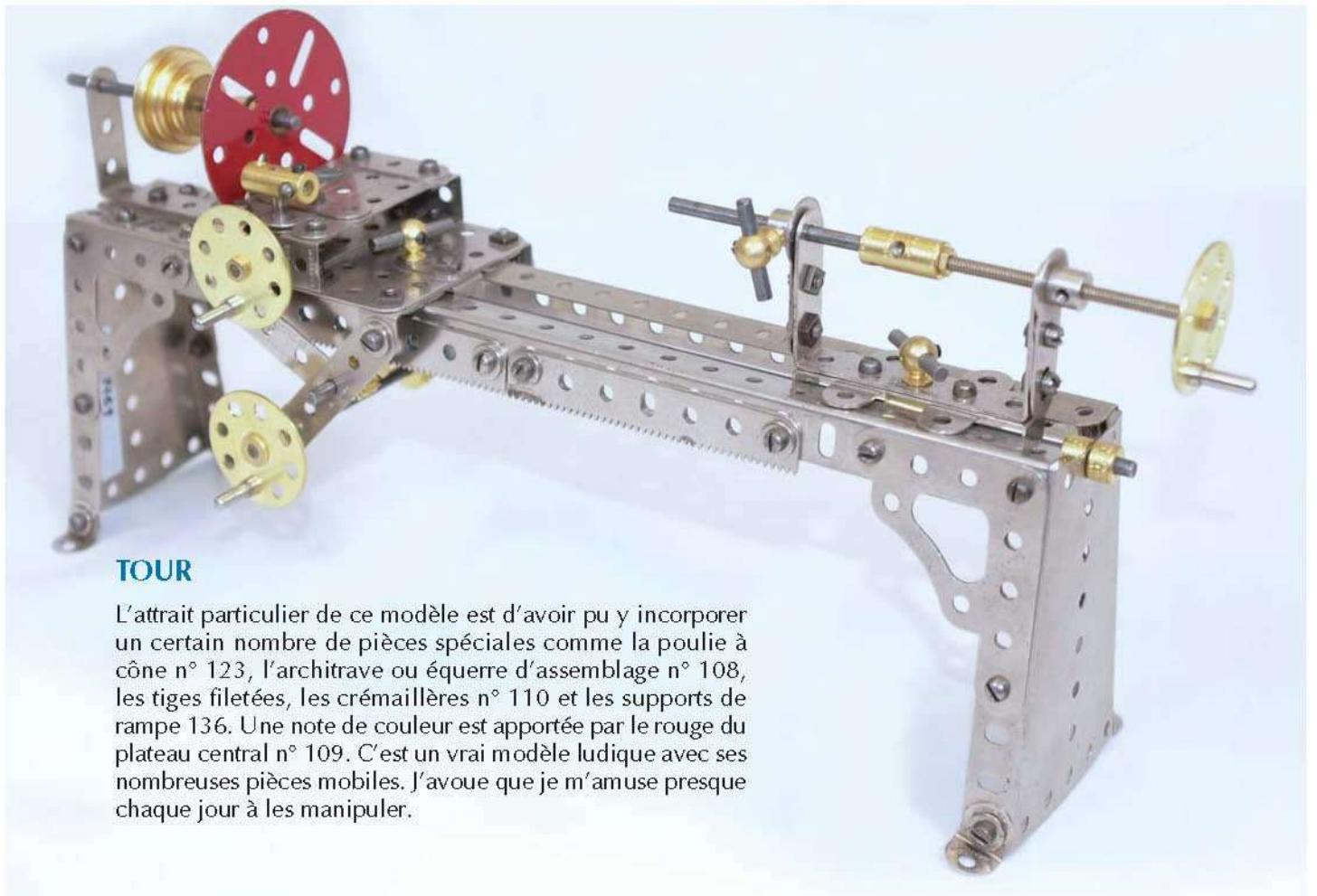
GRUE SUR PYLÔNE

Construite d'après une notice de chez Märklin. Sa simplicité fonctionnelle est compensée par son élégance simple. Cette grue occupe une place prééminente dans mon atelier Meccano.

AVION

Mon épouse a réalisé cet avion d'après un modèle d'un manuel Märklin. Il est normalement suspendu au crochet de la grue à pylône et c'est toujours un Plaisir de contempler les deux modèles réunis.



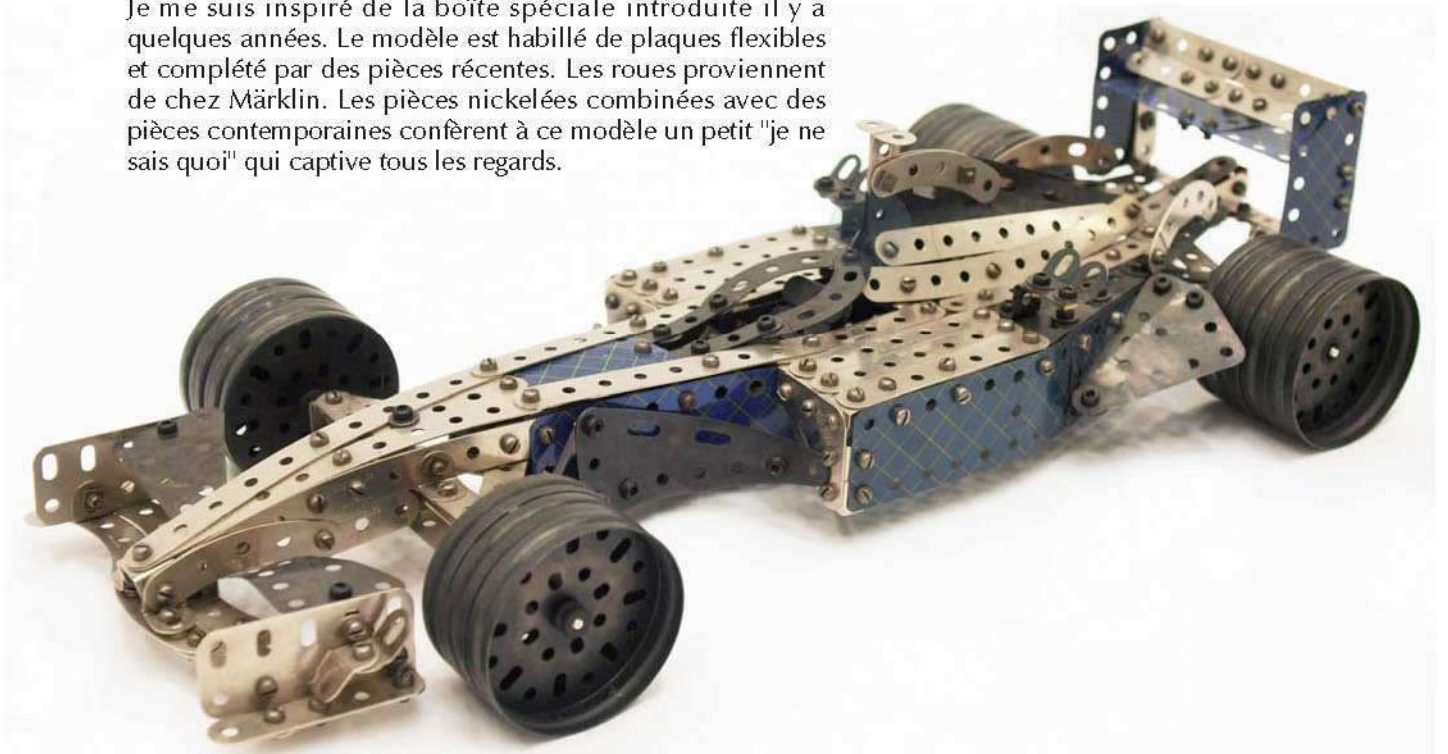


TOUR

L'attrait particulier de ce modèle est d'avoir pu y incorporer un certain nombre de pièces spéciales comme la poulie à cône n° 123, l'architrave ou équerre d'assemblage n° 108, les tiges filetées, les crémaillères n° 110 et les supports de rampe 136. Une note de couleur est apportée par le rouge du plateau central n° 109. C'est un vrai modèle ludique avec ses nombreuses pièces mobiles. J'avoue que je m'amuse presque chaque jour à les manipuler.

RENAULT F1

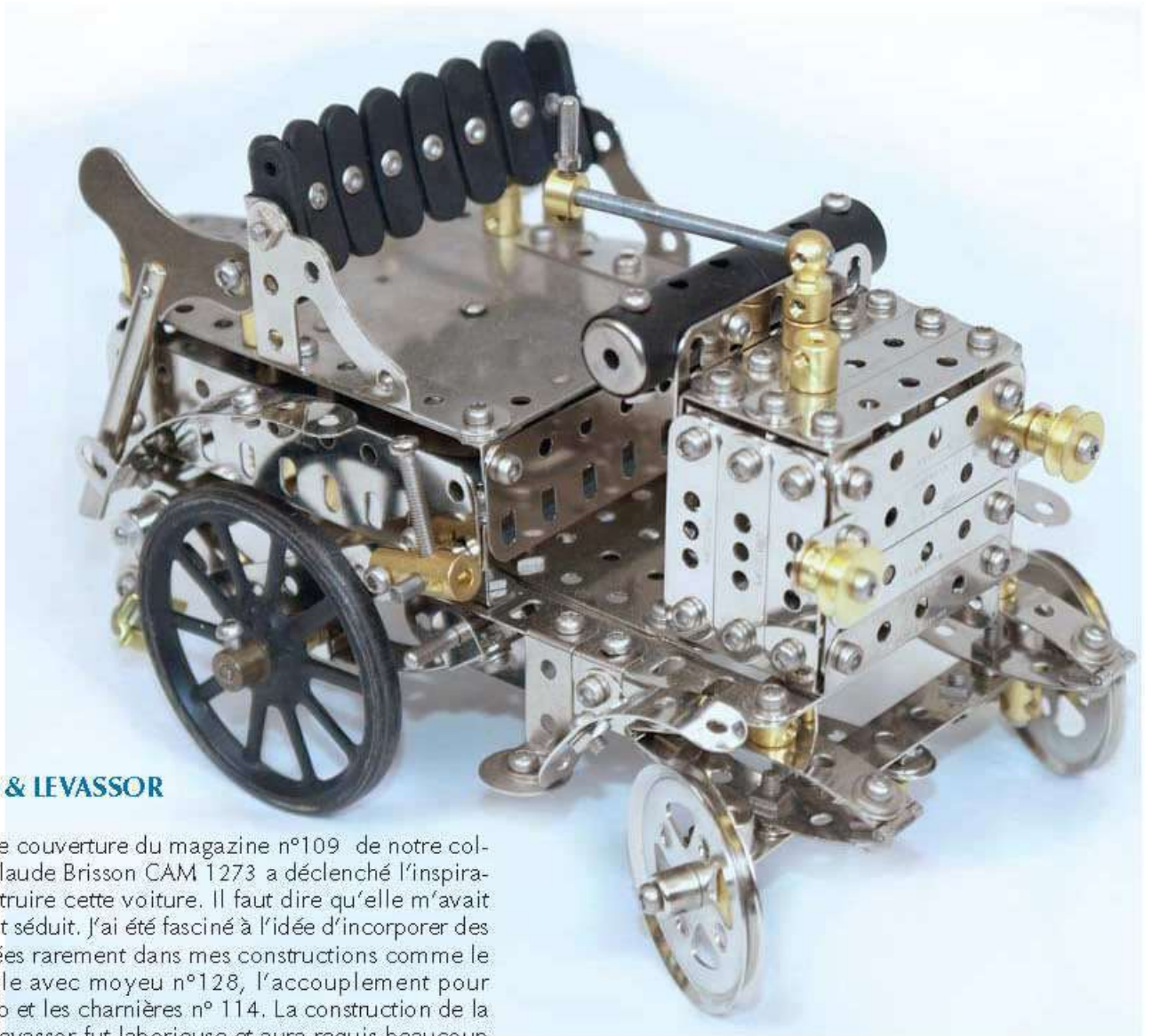
Je me suis inspiré de la boîte spéciale introduite il y a quelques années. Le modèle est habillé de plaques flexibles et complété par des pièces récentes. Les roues proviennent de chez Märklin. Les pièces nickelées combinées avec des pièces contemporaines confèrent à ce modèle un petit "je ne sais quoi" qui captive tous les regards.





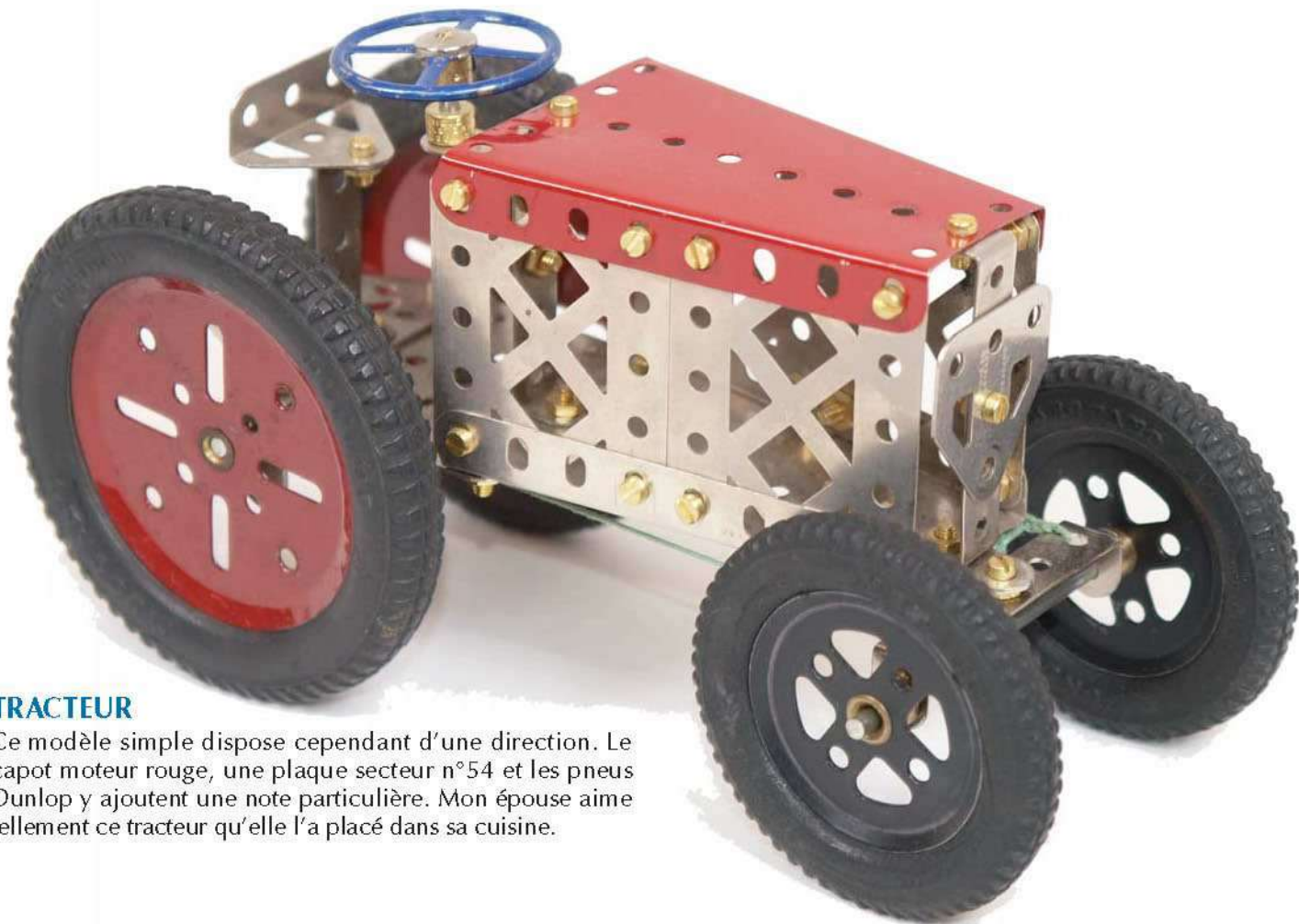
CAMION CITERNE ET REMORQUE

Il est proposé et décrit dans le livre "Serial Constructor" de notre ami Bernard Périer CAM 797. Dès la lecture j'ai eu le coup de foudre pour ce petit modèle et il a donc fallu que je le reproduise sans délai.



PANHARD & LEVASSOR

Le modèle de couverture du magazine n°109 de notre collègue Jean-Claude Brisson CAM 1273 a déclenché l'inspiration de construire cette voiture. Il faut dire qu'elle m'avait très fortement séduit. J'ai été fasciné à l'idée d'incorporer des pièces utilisées rarement dans mes constructions comme le levier d'angle avec moyeu n°128, l'accouplement pour bandes n°63b et les charnières n° 114. La construction de la Panhard & Levassor fut laborieuse et aura requis beaucoup de patience. Il m'a fallu souvent prendre de longues pauses. Maintenant qu'elle est finalement terminée, je me réjouis vraiment d'avoir assemblé ce superbe modèle.



TRACTEUR

Ce modèle simple dispose cependant d'une direction. Le capot moteur rouge, une plaque secteur n°54 et les pneus Dunlop y ajoutent une note particulière. Mon épouse aime tellement ce tracteur qu'elle l'a placé dans sa cuisine.

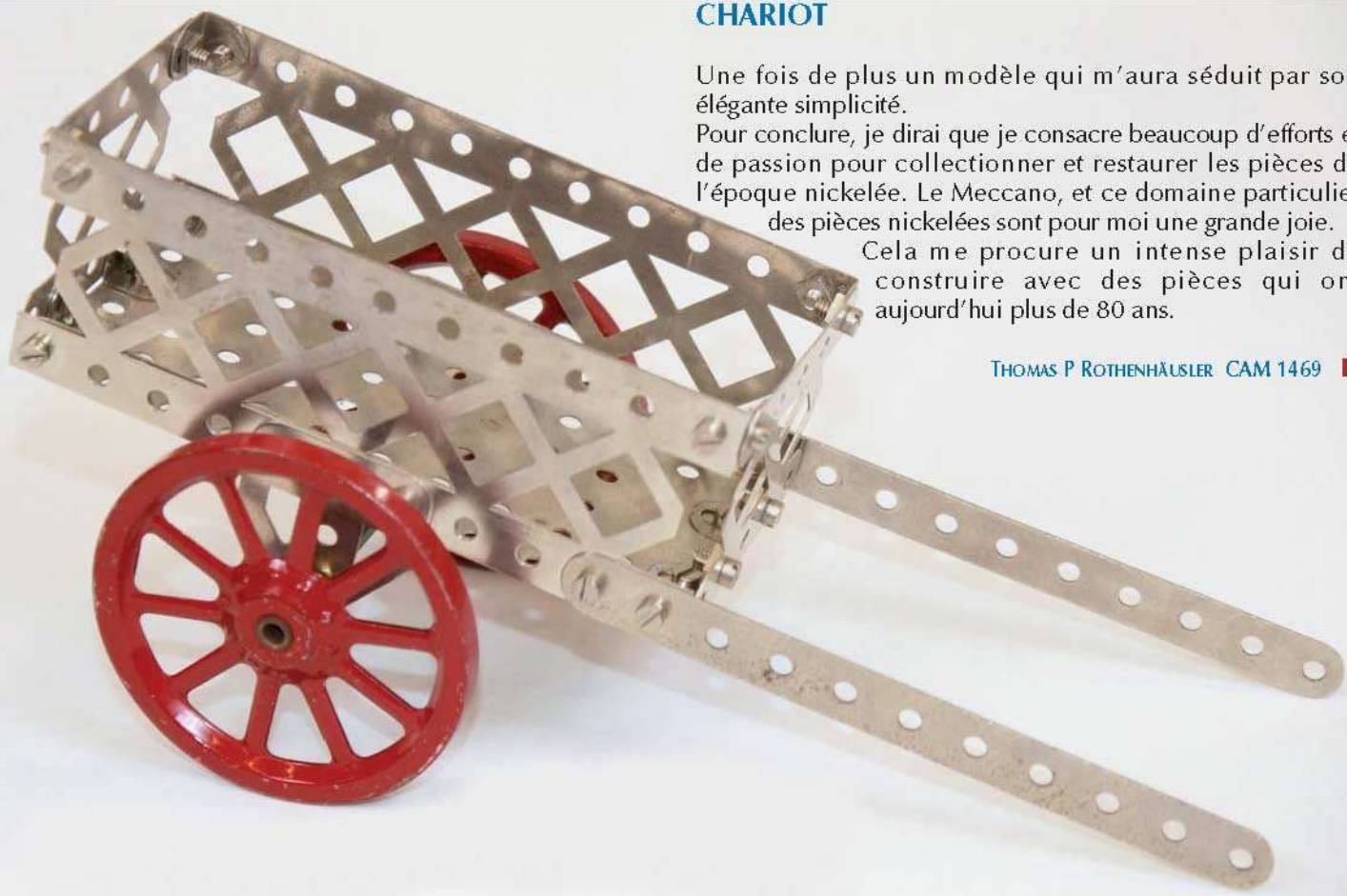
CHARIOT

Une fois de plus un modèle qui m'aura séduit par son élégante simplicité.

Pour conclure, je dirai que je consacre beaucoup d'efforts et de passion pour collectionner et restaurer les pièces de l'époque nickelée. Le Meccano, et ce domaine particulier des pièces nickelées sont pour moi une grande joie.

Cela me procure un intense plaisir de construire avec des pièces qui ont aujourd'hui plus de 80 ans.

THOMAS P ROTHENHÄUSLER CAM 1469 ■



NIVELEUSE

Par Alain Couvidat



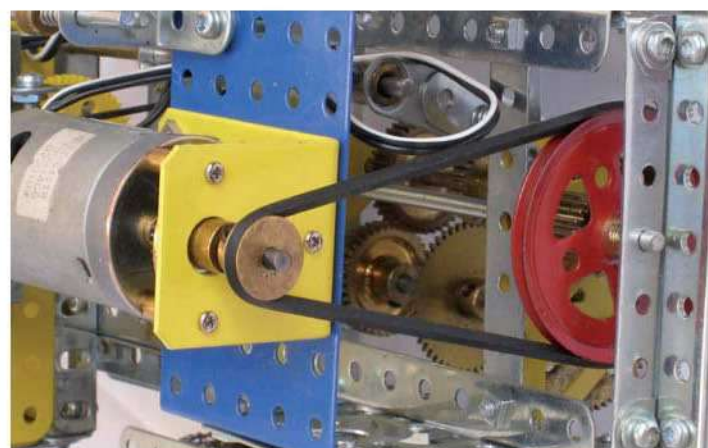
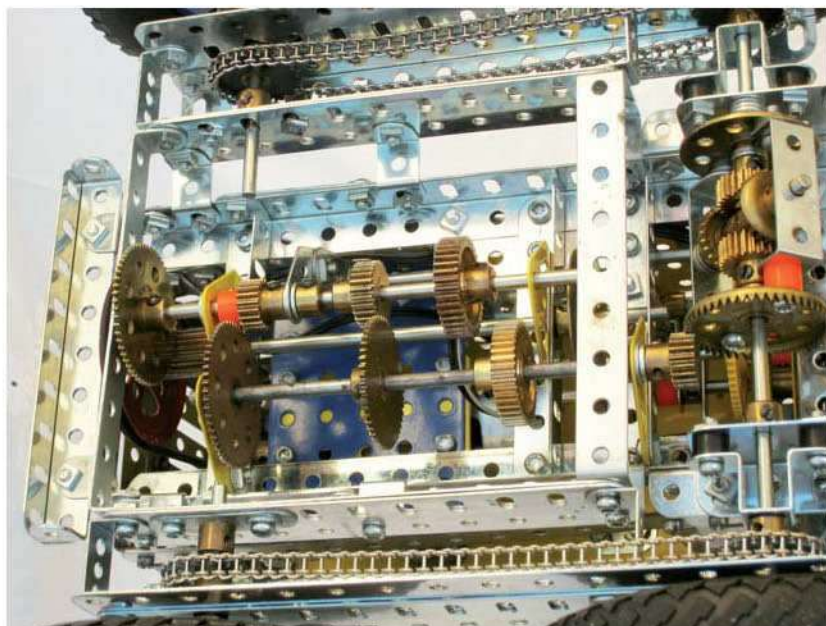
Cette construction est inspirée d'un modèle beaucoup plus sophistiqué, décrit dans le MECCANO MAGAZINE anglais de juillet 1960, qui représentait la BLAW KNOX SUPER 12. A cette époque, le scarificateur se situait en arrière du train avant, juste devant le bouclier. Sur les engins actuels, les pioches sont placées en général à l'extrémité arrière du châssis.

LE MODÈLE MECCANO

Le modèle Meccano est entièrement réalisé en pièces MECCANO, à l'exception des pneus qui sont des pièces adaptables du commerce. La motorisation est assurée par un moteur Hercules.

La transmission à la boîte de vitesses se fait par une courroie : poulie de 12 mm sur poulie de 50 mm. La boîte de vitesses comporte 3 rapports AV et 3 rapports AR par inversion électrique. Les rapports sont : 1 :3, 1 :2, 1 :1. Les 4 roues AR sont motrices.

Un différentiel est monté sur l'axe antérieur et des chaînes Galle relie chaque arbre du tandem. Le groupe moteur et cabine est monté sur un châssis formé de 2 cor-

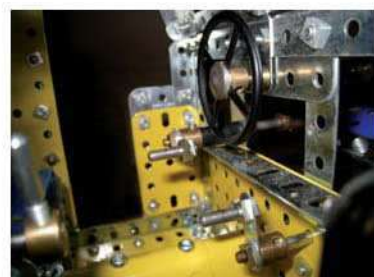


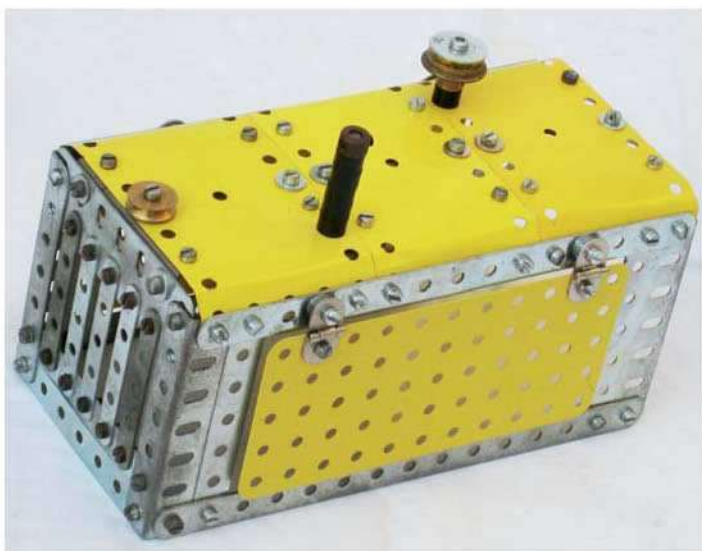
nières de 25 trous réunies à l'arrière par une bande coudée de 7 x 1 trous et à l'avant par une cornière de 11 trous.

Les carters cachant les chaînes sont constitués de 2 poutrelles plates de 15 trous se recouvrant sur 1 trou, et renforcées sur le dessus par une cornière de 15 trous.

Dans la cabine, dont la base mesure 11 trous de large sur 9 trous de long, on trouve :

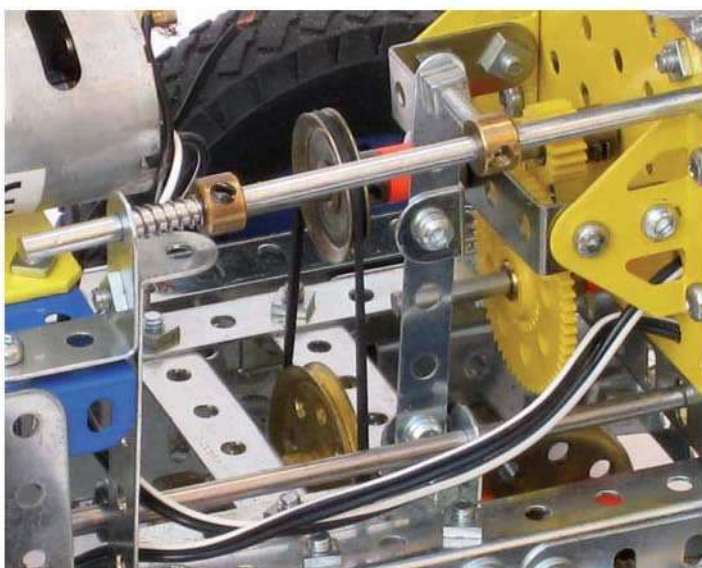
- L'interrupteur marche-arrêt-inversion du sens du courant
- Le levier de vitesses
- Le levier commandant la rotation du bouclier
- La manette réglant le niveau du bouclier
- La manette réglant la hauteur du scarificateur





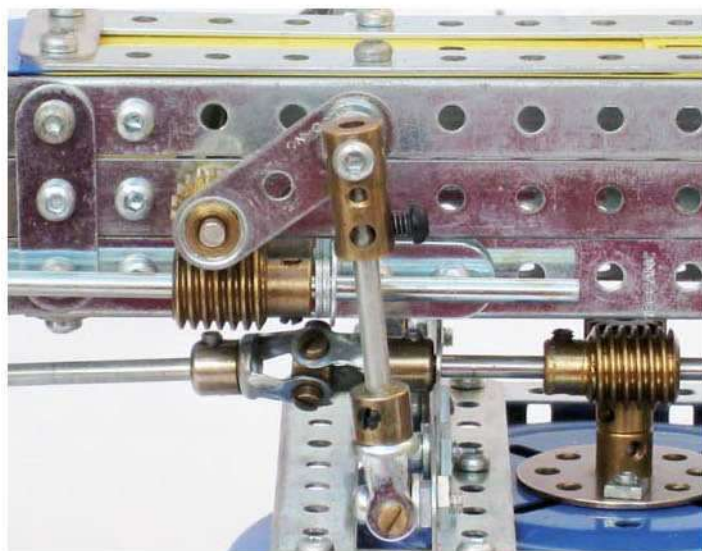
COMMANDE DE LA ROTATION DU BOUCLIER

Elle se fait par l'engrènement d'un pignon de 19 dents sur une roue dentée de 57 dents, l'entraînement depuis l'arbre principal étant assuré par une courroie entre une poulie de 38 mm et une poulie de 25 mm.



RÉGLAGE DU NIVEAU DU BOUCLIER

Une vis sans fin engrène avec un pignon de 19 dents monté sur un axe portant des bras de manivelle reliés au plateau de rotation. La lame peut être déplacée latéralement grâce à une glissière.



RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DU SCARIFICATEUR

Une tige filetée actionne un levier d'angle couplé à un bras de manivelle, reliés tous les deux au support des pioches. L'ossature de l'arc portant le bouclier et le scarificateur est constituée par 2 cornières de 19 trous et 2 de 15 trous, espacées de 3 trous, reliées au châssis principal par des bandes incurvées de 6 cm, montées en S. A l'avant deux bandes incurvées épaulées de 10 cm et des bandes de 5 trous sont fixées sur une pièce cubique 3 x 3 x 3 trous référence 160g qui porte également le renvoi d'angle de la direction.



LE TRAIN AVANT

Le train avant est composé de 2 bandes incurvées de 14 cm renforcées par des bandes de 11 trous.



LE BOUCLIER

Le cadre supportant le bouclier est constitué de cornières de 9 trous, fixées à un roulement à billes dont la partie inférieure mobile supporte un flasque circulaire à rebord. Les pioches du scarificateur sont des bandes incurvées épaulées de 6 cm boulonnées sur des bandes coudées de 9, 7, 5, 3 et 1 trous x 1 trou, boulonnées par des vis de 9,5 mm.

TRANSMISSION A CLIQUETS DE M. CONSTANTINESCO

Par Jacques Desaintjean

Je vous présente ma JEEP dont le mécanisme est basé sur le convertisseur Torque de M. Constantinesco décrit dans le Meccano Magazine de 1924 et reproduit par Jean-Pierre Guibert, page 18 de sa revue "Les plus beaux modèles des Meccano Magazine français" de septembre 2005.

Pour ma part le plus intéressant a été de construire le principe et de le faire fonctionner.

Pour cela je suis parti sur un châssis formé de deux cornières de 37 trous reliées aux deux extrémités par une plaque à rebords N° 53.

L'entraînement : un moteur 3/6 Volts n° 700 muni d'une poulie Ø 12, n° 23a, entraîne par courroie une poulie Ø 38 n° 21 montée sur l'axe supportant l'excentrique à trois courses fixé au rayon 6mm (les deux autres fixations 9 et 12 mm servant d'inertie).

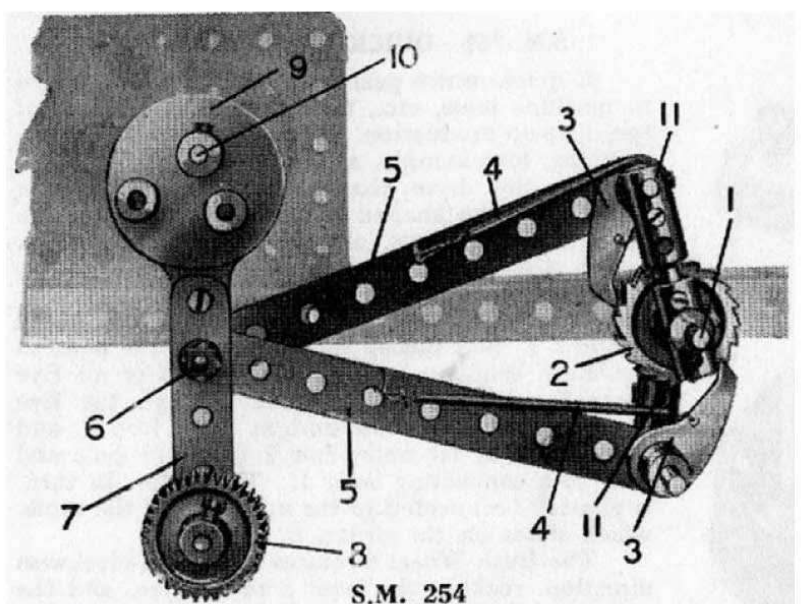
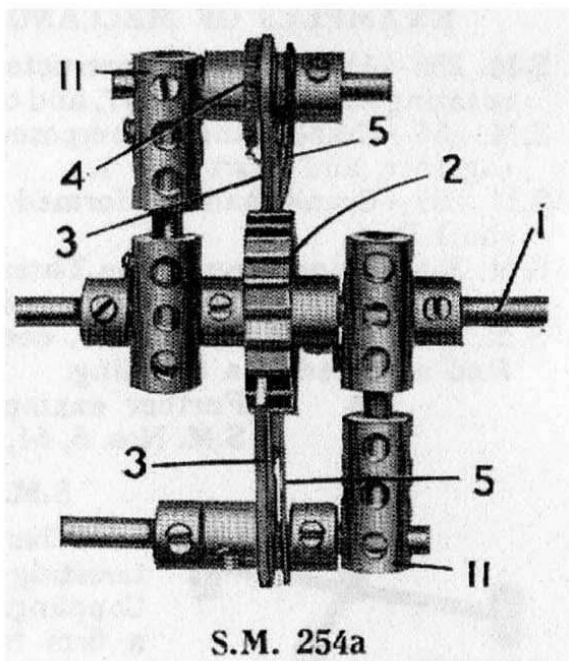
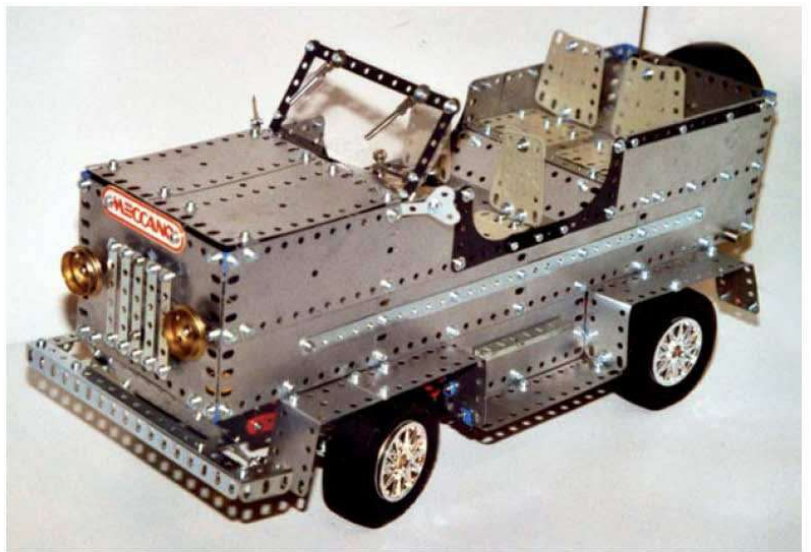
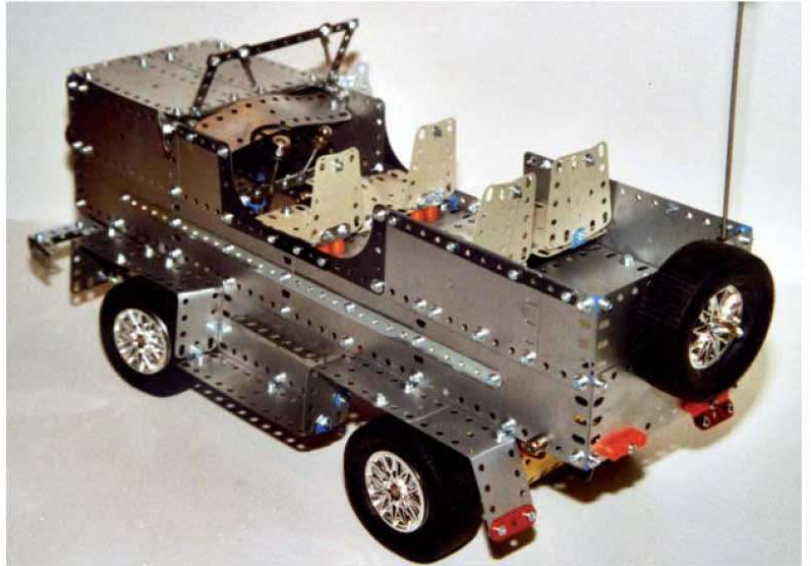
La transmission de la roue à rochet se fait à angle droit par deux pignons d'angle de 26 dents, au bout de l'axe un pignon de 11 dents entraîne une roue de chant de 50 dents. L'inverseur est également une roue de chant de 50 dents montée de l'autre côté.

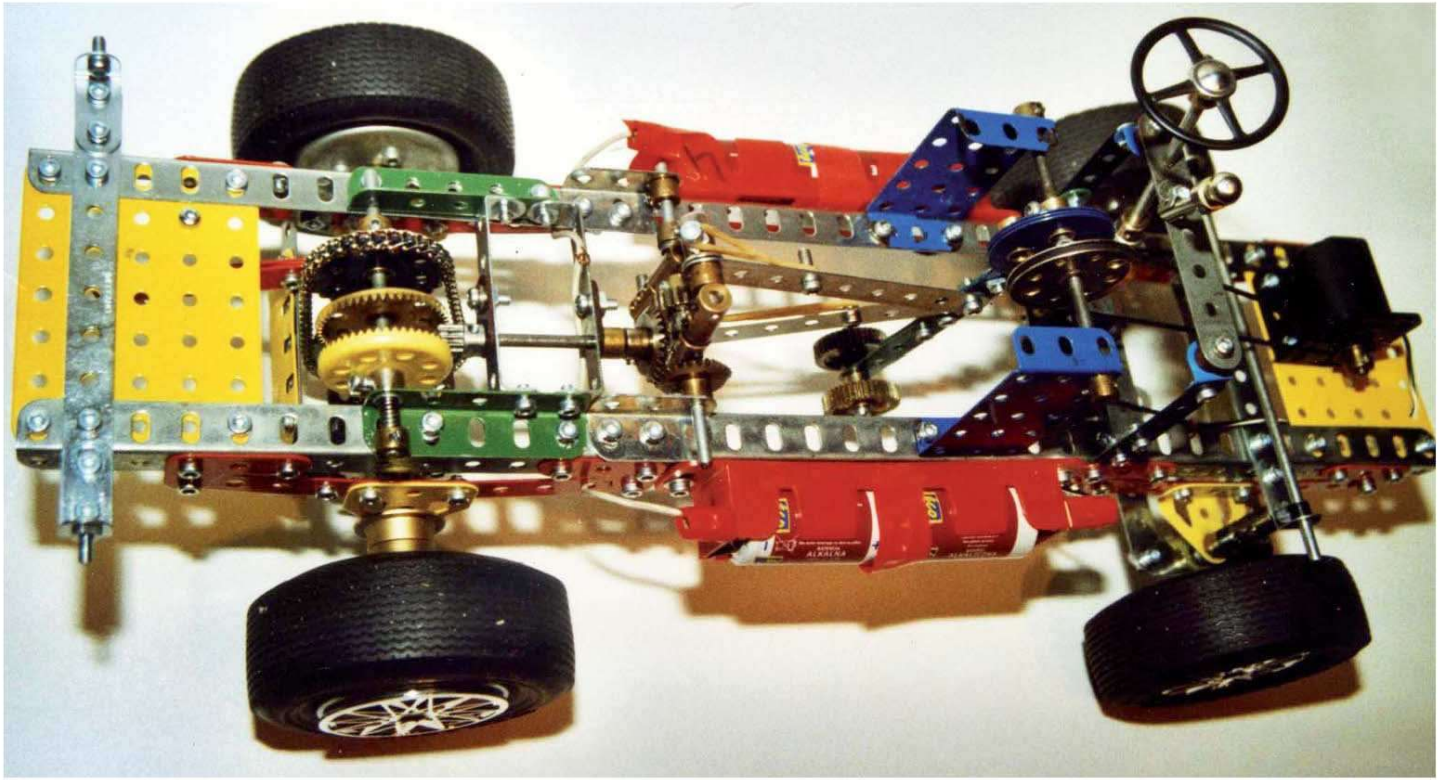
L'entraînement du pont se fait par chaîne par l'intermédiaire d'une roue de chaîne n° 95a, de 28 dents et une n° 95, de 36 dents.

La carrosserie est très simple, les photos donnent de bons détails des pièces pour la réalisation.

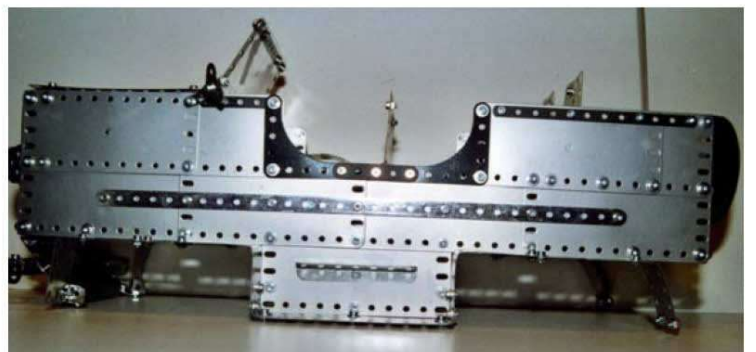
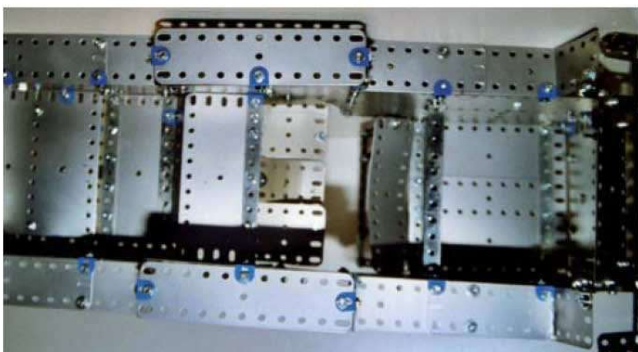
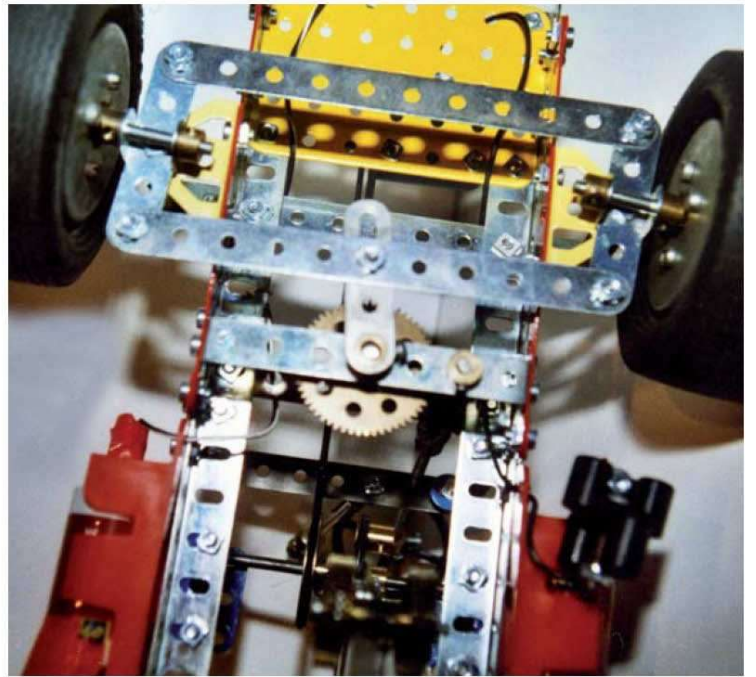
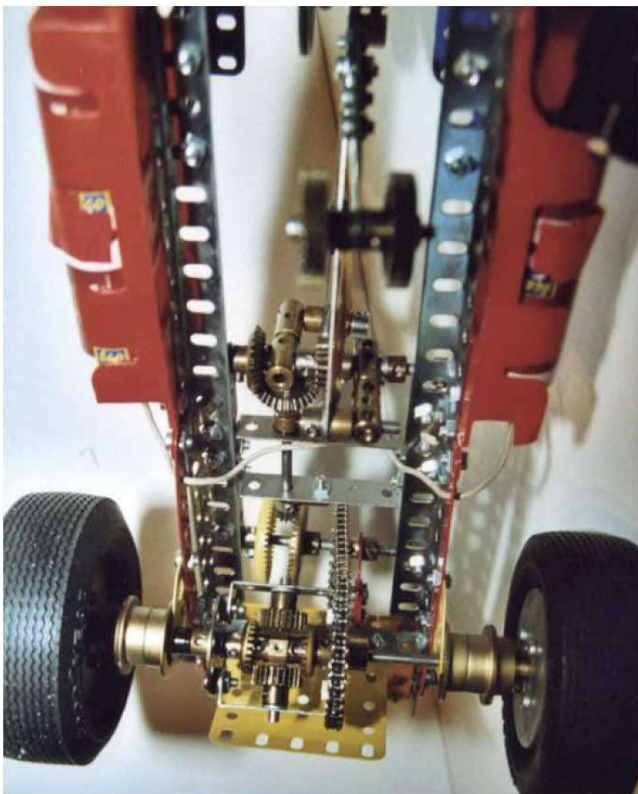
Le moteur est alimenté en 6V.

Ci-dessous reproduction de la page 18 représentant le montage de la roue à rochet et les deux cliquets.





DIVERSES VUES DE LA VOITURE



LE CAM AU 2^{ÈME} SALON DU MODÉLISME À GIEN

Compte rendu de Bernard Guittard avec la participation de Philippe Oury



Vue générale de l'un des halls

Les 10 et 11 septembre derniers le CAM était invité à participer à ce gigantesque salon du modélisme à Gien (45000?). C'est notre Ami Philippe Oury qui était à l'origine du contact avec l'Association Giennoise Modèles Réduits organisatrice de cet événement dont la première manifestation eut lieu il y a quatre ans. En fait le papa de Philippe est un maquettiste chevronné dans le domaine des bateaux... à vous couper le souffle ! Ceci expliquant cela, Philippe l'est sans aucun doute dans le domaine du Meccano et il nous l'a encore démontré cette fois-ci avec deux nouveaux modèles inédits que nous aurons le plaisir de voir plus en détail dans de prochains numéros de notre magazine.

Une exposition sur 6000 m²... avec plus de 400 exposants. Les superlatifs manquent pour décrire cette impressionnante manifestation. Durant ces deux journées la densité des visiteurs est restée élevée et nos démonstrations de modèles n'ont pas eu de cesse. A noter un très vif intérêt pour notre

cher Meccano à tel point que j'ai pu vendre trois N° 100 et d'autres magazines ainsi que des cartes postales. Mekanonet a été cité de nombreuses fois et les dix fiches d'adhésion en ma possession ont trouvé preneur de façon très réfléchie. Sur le stand du CAM qui s'étendait sur près de vingt cinq mètres de table les modèles de six d'entre nous avaient pris place. A savoir :

Gilbert Basson CAM 0154 présentait un nouveau modèle, une magnifique grue de dépannage ferroviaire Cokerril de 85T à l'échelle 1/19^{ème} environ, animée par cinq moteurs lui donnant un fonctionnement souple et silencieux. Cette grue est accompagnée de ses wagons servant, porte flèche, porte gréement et wagon couvert.

Egalement une maquette de la locomotive à vapeur 242 A1, la plus puissante des locomotives européennes française.

Ainsi que son camion américain de marque Peterbill, présenté pour la première fois à notre exposition de Compiègne.

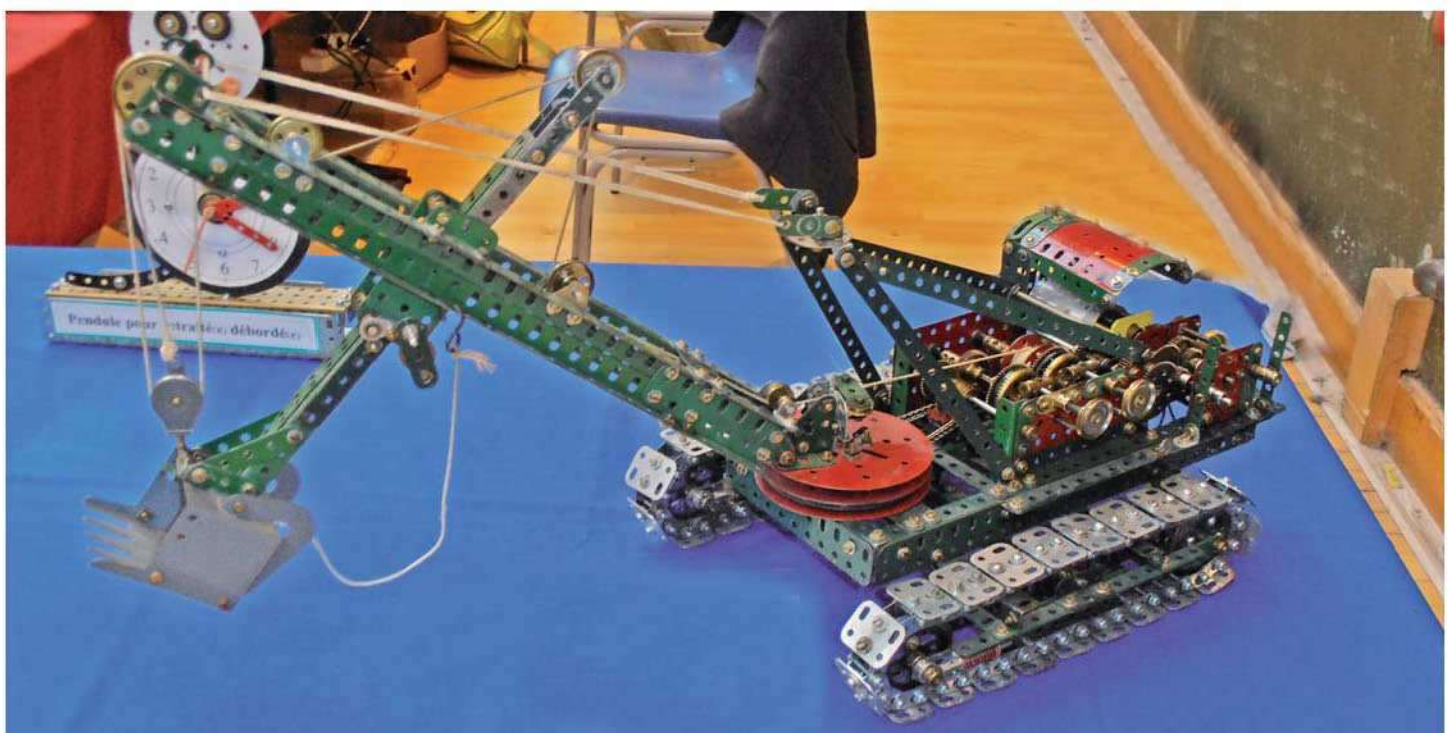




Le très beau camion américain de Gilbert



Philippe et Gilbert en grande discussion devant la grue Cockerill



René Blais, représenté par son excavatrice à chenilles aux bons soins de Gilbert Basson.

Jean Claude Chollet

Un matériel de battage en Beauce de 1952, matériel de la SFV (Société Française de Vierzon) comprenant, le tracteur SFV 551
la batteuse SFV Série T
la presse à paille à haute densité "Brouhot".



Le tramway "volant" de Pékin : rouler en voiture sous le tramway pour réduire les embouteillages.



L'autochenille Citroën de la croisière noire en Afrique en 1924

Philippe Oury

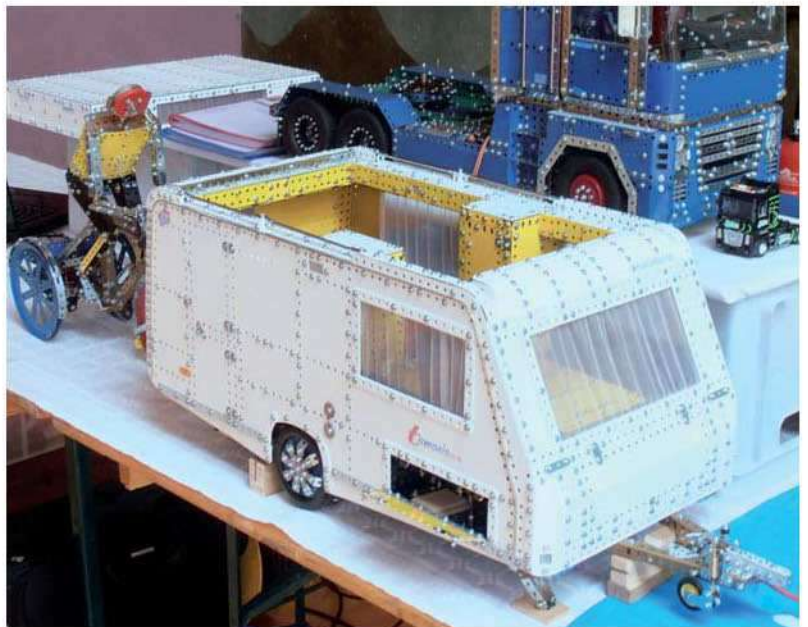
Le cyclotouriste (échelle 1/4) présenté pour la première fois lors de notre exposition d'Aniche. Chevauchant un tricycle, il pédale dans le sens avant et fait roue libre dans le sens arrière.

La caravane

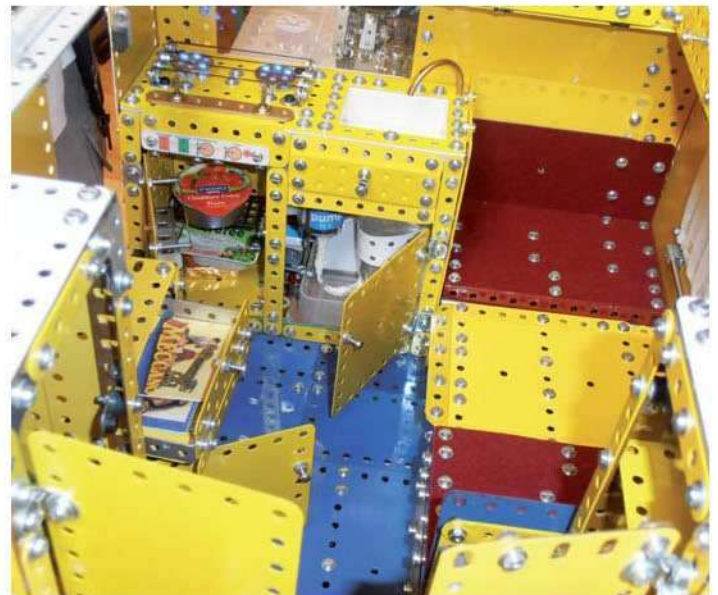
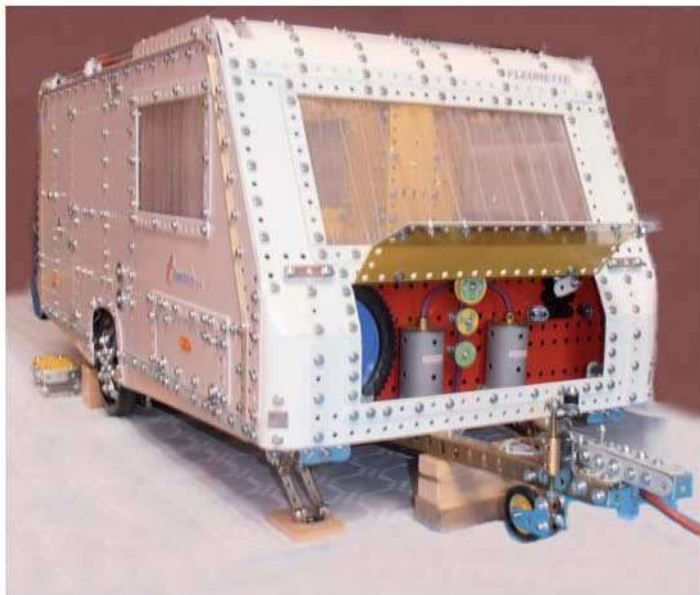
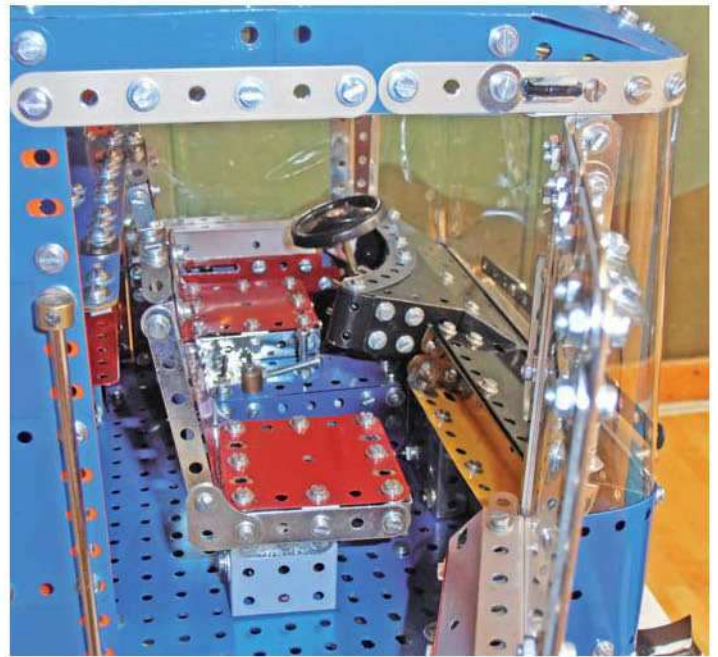
Réalisée à l'échelle 1/5,8 (vu le diamètre des pneus 142b utilisés) c'est la reproduction fidèle du modèle "Fleurette" que je possède avec le maximum d'éléments fonctionnels : équipement électrique complet (y compris le chauffage et la pompe à eau sur l'évier), brûleurs gaz simulés par des LED bleues, suspension à roues indépendantes, frein de parking, roue jockey, vérins de stabilisation... Les tables des 2 dînettes coulissent pour faciliter l'accès aux banquettes et peuvent s'abaisser pour permettre le couchage.

Le camion

Réalisé à l'échelle 1/8,5 il est la reproduction du tracteur Renault "Magnum" bien connu des routiers. Le modèle présenté est la version (peu courante) à 2 essieux arrière et est animé par un moteur Hercule piloté par une radio commande. Le véhicule possède un éclairage conforme au code de la route, est équipé de gyrophares, d'essuie-glace à 2 vitesses... La cabine est équipée



d'une suspension et son aménagement intérieur est conforme au modèle réel : sièges réglables et pivotants, lit, placards de pavillon...



André Schmid

Un ensemble très bien présenté avec :

- **Un viaduc** en Meccano doré et plaques bleu croisillonnées de 6 éléments droits de 64 cm de long et d'un élément en arche de 96 cm de long. Largeur des éléments : 24 cm. Ils reposent sur 8 piliers. Longueur totale 4,9 m.
- **Une locomotive 141P et son tender** réalisés à l'échelle 1/20. Longueur totale 119 cm. 4 fonctions : marche avant et arrière, barre de relevage automatisée, régulateur de vapeur, freins, éclairage avant et arrière.
- **Convoi de dépannage chemin de fer** constitué de la grue

modèle Meccano n° 30 améliorée par les 2 fois 2 bras supports reposant sur 2 chariots de déplacement. Ces bras supports servent également de stabilisateurs en opération. Quatre fonctions animent la grue : marche avant et arrière, rotation, levage de la flèche et crochet.

- **Le wagon porte flèche**

- **Le wagon porte grément**

- **La locomotive type BB 66000 Diesel électrique** réalisée au 1/20.

Les locos et la grue sont équipées de batteries 6 volts et de moteurs Hercule.



Et votre serviteur avec ses modèles Citroën habituels qui ont toujours autant de succès, les petits modèles didactiques ayant eux aussi beaucoup amusé petits et grands.



Ce salon est une magnifique vitrine que nous serions je pense très heureux de pouvoir honorer encore plus nombreux dans quatre ans...

EXPOSITION MECCANO XXL FORUM DE CALAIS

Juillet - Août 2011

Journée "expo Meccano" soissonnaise le samedi 6 août. Le but : visiter l'expo de modèles géants à Calais. La Famille Bréal, Gimel et Garrigues (avec Jean de Marseille pour l'occasion) en 2 voitures direction Calais : l'expo n'ouvre qu'à 14 heures, ce qui nous laisse le temps de déguster les produits de la mer, en bord de plage.....

Exposition impressionnante par la concentration de modèles géants, où on peut reconnaître le "coup de patte" des constructeurs du CAM tels que... Louis Fleck, Marcel Rebuschung, Michel Bréal, Serge Hondemark, Guy Gimel, Jacques Marthon, Claude Broussas, Louis Fouqué, et j'en oublie bien sûr....(avec mes excuses)

Quelques dimensions (approximatives) :

Sagrada Familia : 3,5m x 2,5m x 3m haut

Pont de la tour de Londres longueur 7,5m (exposé la 1^{ère} fois à Rochefort)

Baleine (exposée gare Montparnasse, gare de Lyon, et Jardin des Plantes) diamètre 2,4m long. 6,5m hauteur 3m

Temple de Zeus (exposé au parc Astérix) long 4,5m larg. 3m haut. 3m

Boeing long 2,8m.

Beaucoup de public ce Samedi, et tous les visiteurs émerveillés pouvaient remplir un bulletin pour un tirage au sort d'un assortiment de coffrets "Meccano".

Dans la même salle une représentation animée avec jeux de lumières des "six Bourgeois de Calais" remettant les Clés de la ville aux Anglais...

Superbe Journée...Même le soleil était de la partie...



BERNARD GARRIGUES CAM 0254 ■







AU FAIT, ON A RETROUVÉ L'HOMME DE L'ASCENSEUR... MAIS PAS LE DOIGT !

Droit de réponse concernant les brèves de l'expo 2011 à St Marcellin

Vous vous souvenez de l'ascenseur de Bernard Garrigues dont les portes peuvent couper les doigts...
Réponse du protagoniste : histoire vraie, en partie (coupée !). Preuve en main...si j'ose dire.

MULTI COLLECTION À PONT DE VEYLE (01290)

LES 24 ET 25 SEPTEMBRE 2011

Compte rendu de Daniel Bernard, photos de Jean-François Aucaigne et Marc Jutin

Pour la première fois notre nouvel exposant Marc JUTIN CAM 1787, s'est régalé tel un collégien en faisant fonctionner la grande grue pose blocs, et en expliquant à un public curieux le plaisir qu'il a à construire, et à améliorer ses connaissances techniques du Meccano en tirant chaque fois la leçon qui s'impose. C'est aussi le but de notre section H.I.R.A.S qui, pour l'occasion, s'était élargie, au nord comme au sud, et de l'est à l'ouest dans une grande simplicité.

Maurice MARTIN CAM 1404 toujours fidèle à lui-même avait construit une grue de quai capable de décharger un container du plateau du camion semi et de le déposer sur une péniche "Meccano" sur le canal voisin en cours de construction pour l'instant mais ça promet. On ne peut que l'encourager, ce sera parfait pour Bort les Orgues dans 6 mois. Quand à moi, CAM 1333, je représentais : Jules LAGRAVE CAM 1612 et le Centre Social CAM1610 avec divers modèles connus comme le Concorde, camion chasse neige, voitures, motos etc.

Je me suis personnellement fait plaisir en faisant tourner 4 horloges, dont : une pendule 3 cadrans de la révolution, une pendule lanterne, une pendule électromécanique, (mon rêve en 1958) et bien sûr la comtoise à trois corps de rouages de Claude LEROUGE CAM 0019, pour lui dire merci, car elle nous a bien servi pour les douze coups de midi, pour les retrouvailles autour de la table à l'apéro et un succulent repas, digne de tous les exposants. Pour accompagner le repas, notre ami J.F AUCAIGNE à fait profiter chacun de son "huile Meccano" venue directement du Beaujolais, le tout à la bonne température comme il se doit.

Merci Jean-François, et à la prochaine fois à Mâcon si tu n'es pas découragé ; mais il faut parler aussi des absents : Michel DUBOIS CAM 101 non disponible ces deux jours, Richard RATOUIT dénigré très maladroitement en Mai dernier, nous le reverrons très bientôt en expo, Jean-Louis CANAVY CAM 1709 retenu.

Ca H.I.R.A.S !!!

DANIEL BERNARD CAM 1333 ■



Grue géante de Marc Jutin



Daniel met les pendules à l'heure



Grue de quai de Maurice Martin

EXPOSITION À SABLÉ SUR SARTHE

Compte-rendu et photos de Frédéric Roger

Le 2 Octobre dernier se tenait l'exposition annuelle des modélistes du pays sabloien, invités par le club d'aéromodélisme de Sablé sur Sarthe (72).

Y participaient Jean Boibergue (CAM 0171), grand ami du rail et grand clinicien es locomotives, Bernard Tesson (CAM 1599) "pignonneur" génial et invétéré, et votre serviteur (CAM 1619).

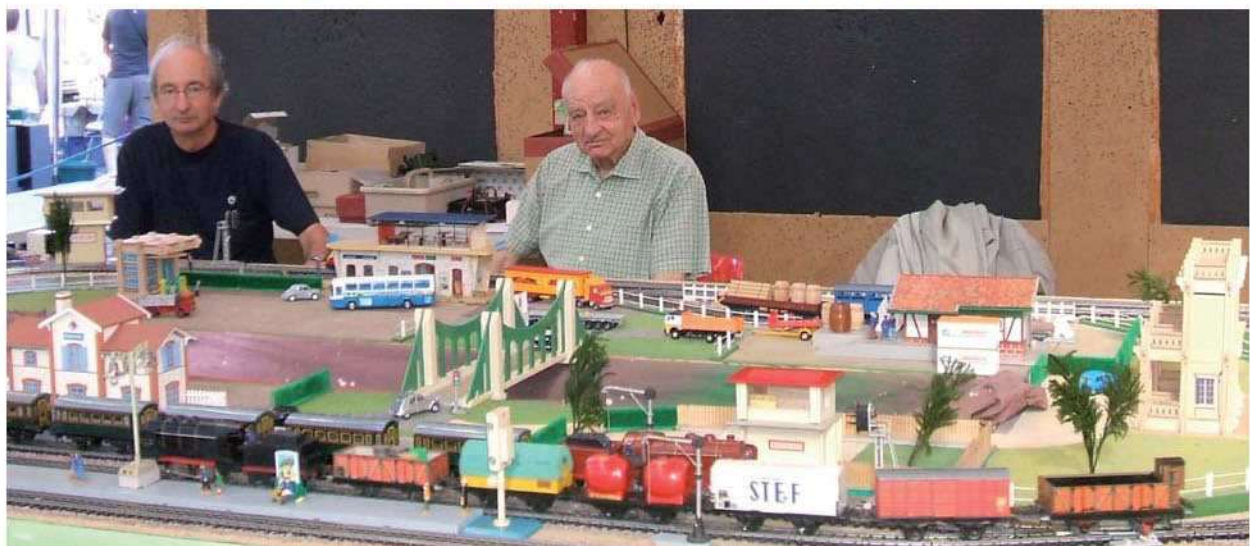
Sur un linéaire de plus de 12 m, s'étalaient donc à la vue du public, différents aspects des productions Meccano ; M. Jean et moi-même avons uni nos efforts et nos rails (écartement 0) sur un circuit d'environ 7 m qui englobait le pont du Forth ; circuit emprunté par du matériel roulant Hornby entre autres, agréablement et savamment décoré pour le plaisir de tous par notre vétéran.

Une vingtaine de modèles Meccano, représentatifs des différentes "époques" complétaient le tableau et montraient aux visiteurs toujours très intéressés, l'évolution de notre jeu favori.

Bernard Tesson, pour sa part, présentait différents mécanismes, une 2CV des postes et une pelleteuse. Ces deux dernières laissant voir, capots ouverts, des merveilles d'ingéniosité en matière de boîtes de vitesses et de transmissions ; les amateurs ne s'y sont pas trompés et, malgré une chaleur étouffante, inhabituelle à cette date, se sont succédés presque sans discontinuer ; Bernard Tesson, dispensant ses explications, avait fort à faire !

On pouvait noter que Meccano réveillait encore bien des souvenirs et restait bien ancré dans le cœur d'un grand nombre.

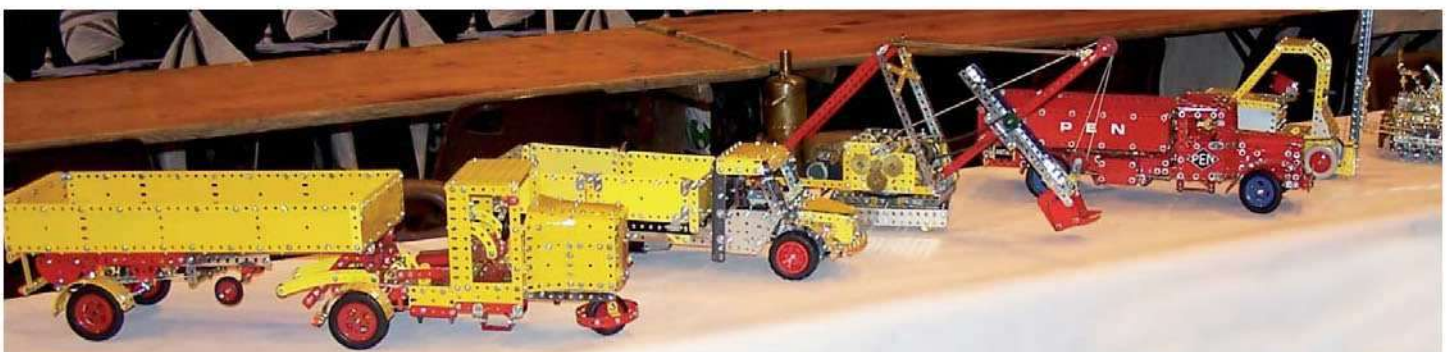
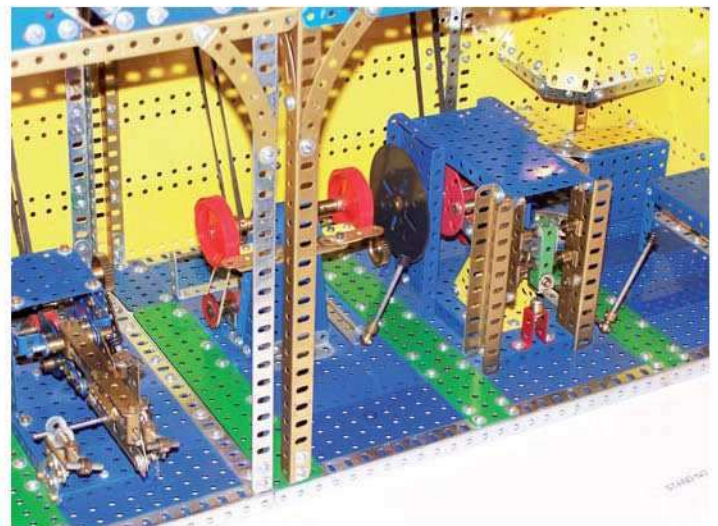
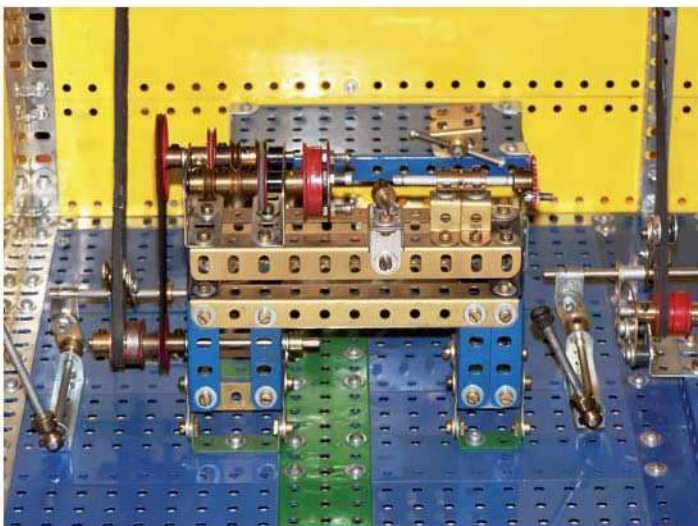
FREDÉRIC ROGER
CAM 1619 ■



VOREPPE 2011

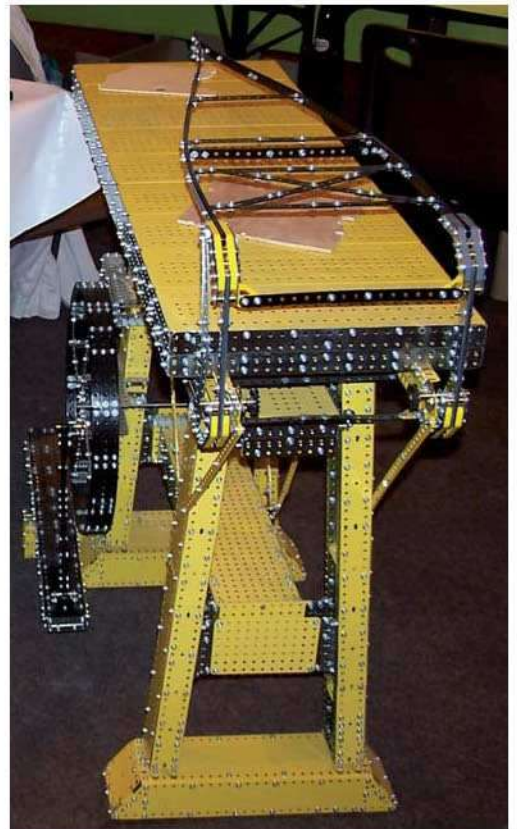
Compte rendu et photos de Jean-Pierre Veyet

Le 23 Octobre s'est déroulée le 17^{ème} Salon Collection Passions de Voreppe organisé par la ligue contre le cancer, comité de l'Isère, Délégation de Voreppe. Le Club Meccano était représenté par Jean-Pierre et Annie CHARAS ; Louis Philippe et Arlette DARONNAT et moi-même. Coté modèles, Louis Philippe nous a présenté de nouveaux modèles de bonne taille dont cet atelier de mécanique composé d'un tour, perceuse à colonne, scie alternative, marteau pilon, meule et établis. Toutes ces machines sont entraînées par une ligne d'arbre entraînée par une machine à vapeur.

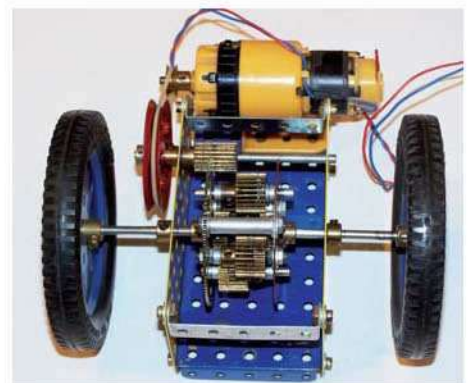
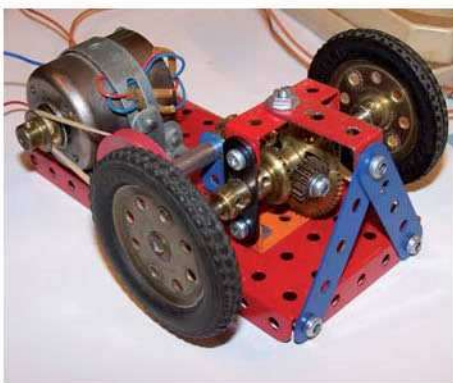


La collection de petits modèles de Jean-Pierre Veyet dont la plupart a déjà fait l'objet d'article dans notre magazine

Louis Philippe présentait également un Hélicoptère grue russe type MI 10. Le MIL MI 10 a été spécialement conçu pour le transport de lourdes charges avec une charge utile de 15 tonnes ! Deux turbines de 5500 chevaux animent l'appareil. Du même auteur un différentiel avec des pièces 100% Meccano, mais pas 100% non modifiées (puristes s'abstenir).



La scie sauteuse de Jean-Pierre Charas



RÉUNION CAM PACA DU SAMEDI 17 SEPTEMBRE 2011 AU CANNET DES MAURES (VAR)

Compte rendu de Jacques Proux et photos de Willy Dewulf

Vingt membres de la section ont répondu "présent" pour cette réunion de rentrée.

Le thème retenu étant les travaux publics, nombre de bulldozers, pelleteuses, camions et autres engins de plus ou moins grande taille ont été présentés et commentés (photos 1 et 2) Cela allait d'une surfaceuse de Fernand Bouchard, librement inspirée d'un modèle de boîte 10 (photo 3) à des micro-modèles de Jacques Féron d'inspiration encore plus libre (photo 4) !!

Si la plupart des modèles faisaient appel à des motorisations, la brouette et sa pelle de Pierre Robin (photo 5) étaient là pour nous rappeler que les cantonniers étaient encore, il n'y a pas si longtemps, des acteurs qui comptaient dans l'entretien de nos routes.

Les travaux publics hivernaux étaient représentés par la dameuse de Denis Derouille (photo 6) tandis que Pipo Chiambretto faisait preuve d'un peu de poésie avec sa sympathique arroseuse de fleurs (photo 7).

Yves Boissel est en train de nous préparer une énorme grue, nous n'en avons vu qu'un petit morceau (photo 8).

Quant à votre serviteur, il a contribué au thème avec une belle boîte Meccakit 200 (photo 9).

Nous avons profité de cette réunion pour faire un peu le point sur notre activité PACA (photo 10 où l'on voit que pour la parité homme-femme, il y a encore du travail !!). Il a été ainsi décidé d'un peu nous diversifier en étendant nos activités aux autres marques Hornby (Dinky Toys et Trains) et en ouvrant nos thèmes à des aspects moins techniques et plus régionaux.

Ces ouvertures pourraient peut-être nous apporter quelques nouveaux participants. Le calendrier 2012 qui est en cours d'élaboration devrait témoigner de ces évolutions. A ce propos nous sommes à la recherche d'un nouveau point de chute, le restaurant de Trets où se tiennent les réunions de notre sous-section Marseille ayant brûlé début octobre !

Comme d'habitude, un repas convivial clôturait cette réunion et nous nous sommes donné rendez-vous le 22 octobre à Vence pour les niçois, le 12 novembre dans un lieu à déterminer pour les marseillais et de nouveau le 3 décembre au Cagnet des Maures pour l'ensemble de la section (thème "Tout ce qui roule").



Photo 1

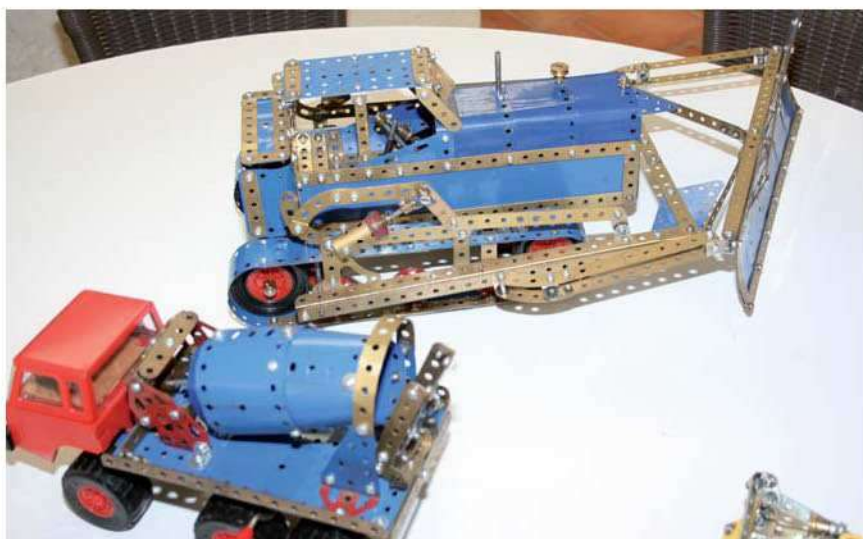


Photo 2



Photo 3

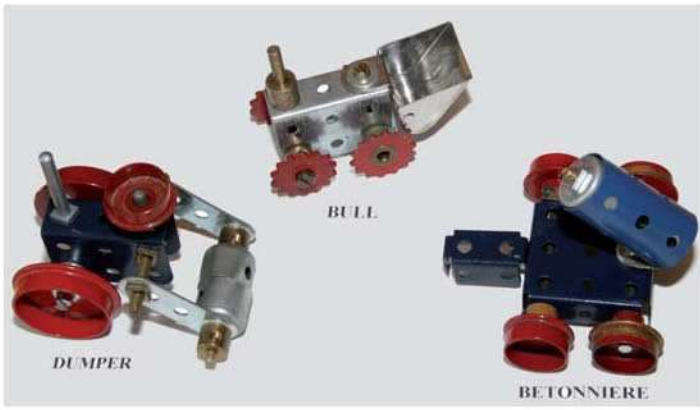


Photo 4

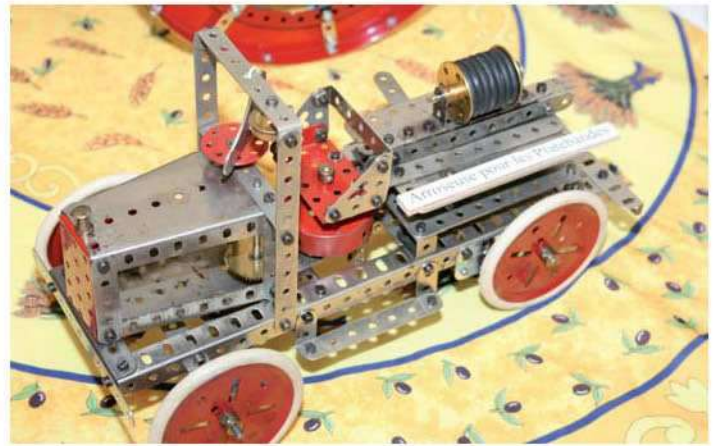


Photo 7

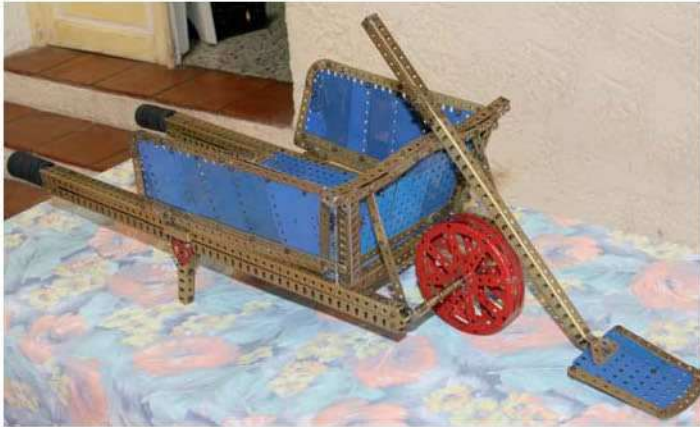


Photo 5



Photo 8



Photo 6



Photo 9



Photo 10

SECTION RÉGIONALE NORMANDIE

MENNEVAL, LE 22 OCTOBRE 2011

En ce samedi d'avant la Toussaint dix sept membres avaient répondu présents, il s'agit de messieurs : Tellier J., Boidard C., Guibert JP. et madame, Bovas et sa compagne, Duponchelle JP., Baguelin G., Quibeuif A., Allain Ch., Pougeux R., Jousse G., Muller et madame, Feuillet F. et notre ami belge Fanard A. Se sont excusés d'être absents, messieurs : Guédant JP., Gomont Ph. et Jeunhomme JP.

Philippe Bovas a eut la gentillesse de nous amener deux des trois manuels de montage de la série spéciale Tintin, fabriquée à l'occasion de la sortie du film "le secret de la licorne" sur grand écran.

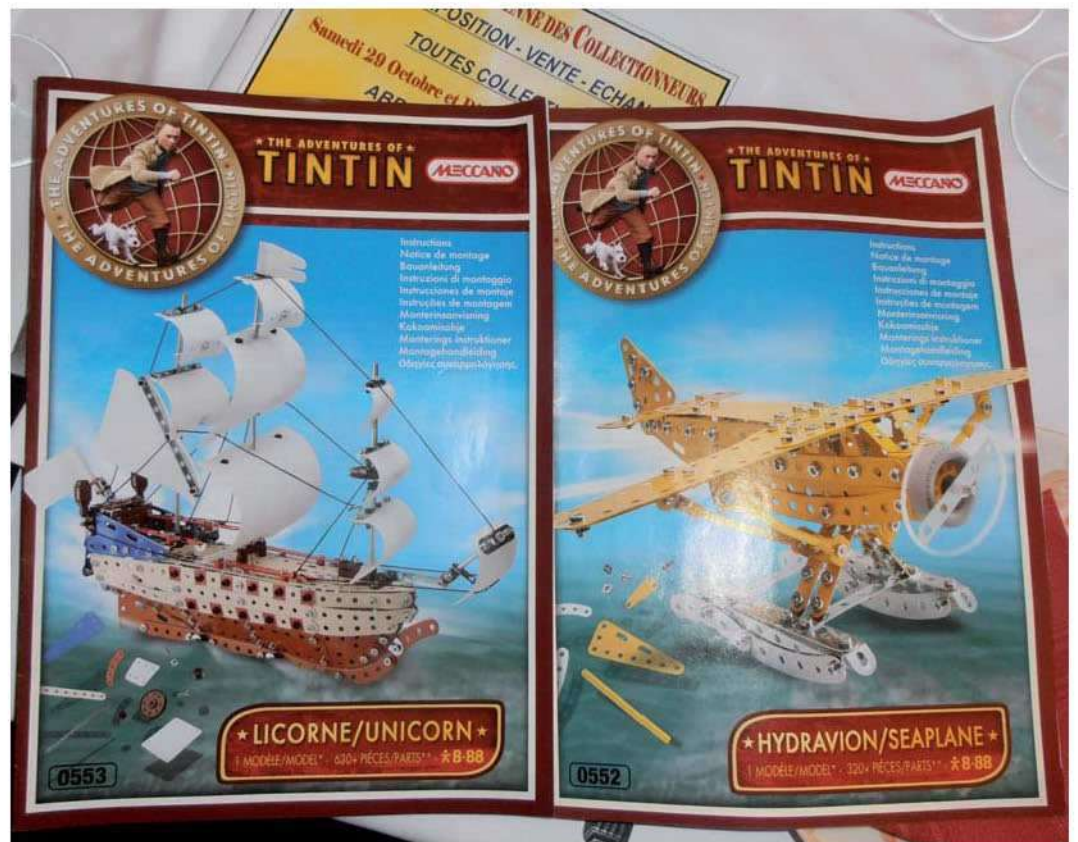
Ensuite Jean-Max a donné des précisions concernant deux expositions à venir : les 25 février 2012 à Villers-Sur-Mer et le 6 mai 2012 à Gonville-sur-Honfleur.

Quelques mots également concernant l'organisation de l'exposition internationale à La-Ferté-Macé en 2013 : cette organisation est maintenant sur les rails.

Une première réunion avec les intervenants a eu lieu le jeudi 20 octobre. Rendez-vous est pris pour janvier afin de peaufiner l'organisation.

Comme à l'habitude les conversations allèrent bon train. Que sont devenus tous ces inventeurs qui pensaient révolutionner le monde de l'automobile ?

Le repas que nous avait préparé monsieur Yves nous fit un



bien en ces temps de froid. Deux entrées, un plat, le trou normand, salade, fromage et dessert, suivi du café et du non moins traditionnel calva de la maison.

Assez bavardé, si on passait à notre hobby, d'autant que nos amis se sont montrés très inventifs, voyez plutôt ce qui suit.

Eh bien oui, ces constructeurs se sont écartés de la série ferroviaire. N'y voyons pas d'inconvénient.

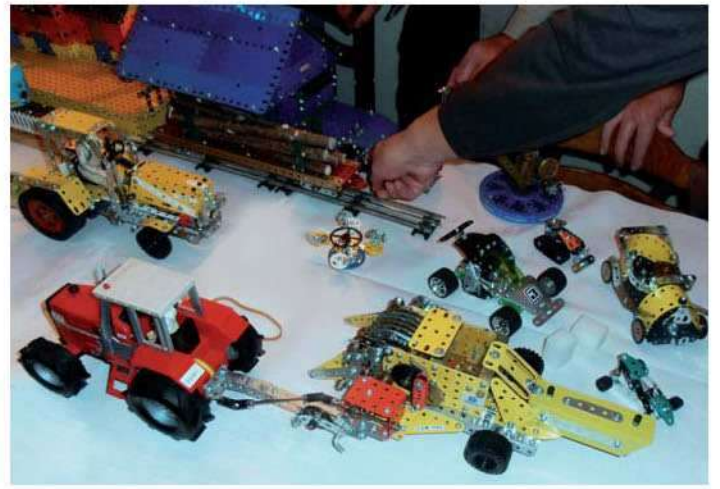
Le nouvel administrateur Aubin Fanard était venu de sa lointaine Belgique, 449 kilomètres juste pour goûter aux joies de la cuisine normande.



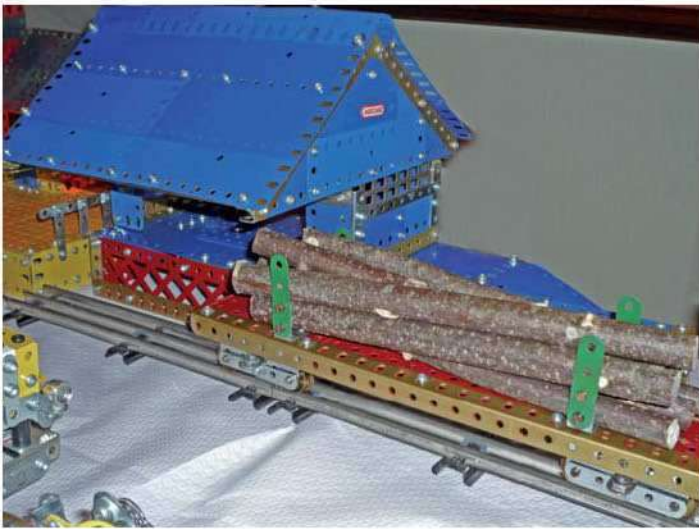
Gérard Baguelin et Jean-Pierre Duponchel.



Aubin Fanard en grande conversation avec madame Muller.



Diverses constructions de messieurs J. Tellier, JP. Guibert et Ch. Allain



Quelques autres petits modèles nous ont bien amusés, tel que ceux présentés ci-dessus.



Gérard Jousse au premier plan, au fond Jean-Pierre Guibert et Jacques Tellier.

Rendez vous est pris pour le samedi 29 janvier. Nous tirerons les rois, aurons-nous une Reine ?

MECCANO-COLLECTION À ROMORANTIN

Dimanche 2 Octobre 2011, les amateurs de Meccano ancien se sont retrouvés à Romorantin pour les 11^{èmes} rencontres "Meccano-Collection".

Côté exposition, Gilbert BASSON présentait sa superbe grue "Cockerill" 85 tonnes qu'il faisait fonctionner devant les visiteurs. Côté bourse, plusieurs coffrets N° 9 et 10, trois grands roulements de différentes périodes, des boîtes avions, voitures, des boîtes électriques ainsi que des pièces détachées étaient proposés à la vente.

Deux raretés retenaient l'attention des "amateurs avertis" : un meuble de revendeur avec une panoplie de pièces de la période alphabétique, vers 1935 et un "Etui de revendeur A", vers 1923, qui manque à de grandes collections.....



Exposants et visiteurs étaient pour la plupart les mêmes que l'année dernière, signe sans doute que cette manifestation a trouvé sa vitesse de croisière. Rendez-vous est donc pris pour l'année prochaine....

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■



MANTES LA JOLIE 2011

Par Jean-François Nauroy avec la participation de Philippe Bovas et de Fabien Colinot

Nous avons eu un temps extraordinaire pendant ce week end des 24 - 25 septembre 2011 pour la troisième édition du salon de la maquette de Mantes la Jolie organisé par le Lafayette Club du Mantois, en partenariat avec la Ville, dans ce site agréable de l'Île Aumône. Nous avons rempli les vingt mètres linéaires accordés par les organisateurs. Marcel Patard, avec son épouse ont installé des manèges. Paul Freydidier avait apporté un tracteur Holt, le dribbler, l'horloge aux canards, un manège, belle prestation pour un jeune de 87 ans.

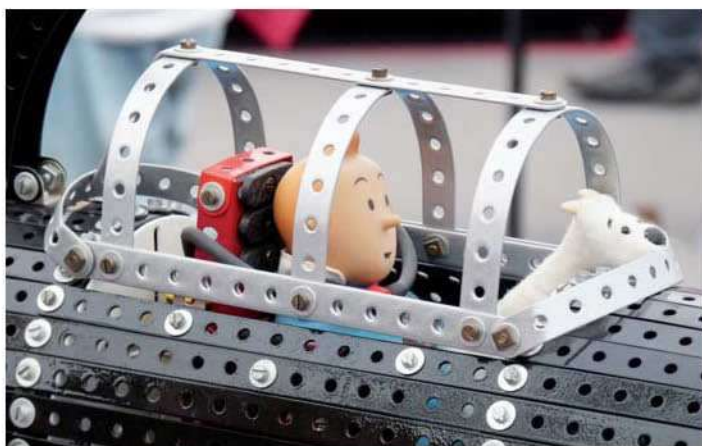


Marcel Patard

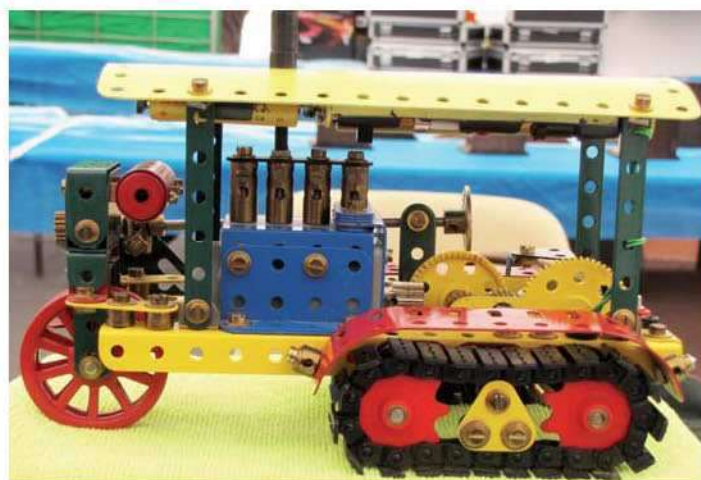
Jean Pierre Guédant et Margrit avaient également apporté un bras manipulateur et des modèles de la période nickelée. Philippe Bovas et Véronique ont comblé tous les espaces avec des modèles de toutes tailles, imposants comme le scraper, bien connus comme le sous marin de Tournesol ou toute une série de petits modèles des boîtes récentes. Les visiteurs sont venus nombreux et parmi eux, quelques membres du CAM notamment Hervé Forestier, Remy Boulais et Jean François Barrié.



Bras manipulateur de J.P Guédant



Tintin avant Spielberg



Tracteur Holt de P. Freydidier



Scraper de Philippe Bovas



Véronique et son modèle



Philippe Bovas et Paul Freydidier toujours émerveillés

SALON FERROVIAIRE DU TRAM...AU T.G.V.

Les 24 et 25 septembre 2011 s'est déroulé à Besançon, au parc des expositions Micropolis, le salon ferroviaire du Tram... au T.G.V.. Notre ami Bernard Loisier a représenté dignement notre hobby préféré. Il exposait les modèles suivants :

- grue sur rail Daydé
- grue de relevage de chemin de fer super modèle n° 30
- locomotive 242 TC du PLM
- locomotive aérodynamique PLM présentée à Bellegarde
- grue de dépannage de chemin de fer réalisée en Constructo vue à Valras-Plage.

Nul doute que son stand a remporté un vif succès.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■



La grue sur rail Daydé (photo prise à l'expo d'Ornans).

EXPOSITION CMC 2011

Les 5 et 6 novembre 2011 s'est tenue à Colmar (Haut Rhin), l'exposition annuelle de maquettes, de miniatures et de modèles réduits. 47 Clubs ou exposants avaient pris part à cette manifestation.

Monsieur et Madame Rebeschung et moi-même étions de la partie afin de promouvoir notre hobby préféré. Marcel avait apporté son tracteur CASE IH QUADTRAC primé lors de l'exposition du Puy-en-Velay. Nombreux furent les visiteurs à admirer ce superbe modèle.

J'avais exposé le moulin à vent présenté à Valras et l'avion Breguet 393 T réalisé pour l'exposition de Vourey. J'ai distribué également des revues du CAM, des cartes postales, et des formulaires d'adhésion à notre Club. Aurons-nous de nouveaux membres??? Affaire à suivre.....

Nous fîmes honneur à la goûteuse choucroute et l'excellent Guewurtztraminer servis au repas du dimanche. Un grand merci aux organisateurs qui se montrèrent à la hauteur de cet événement.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■



RÉUNION PACA, SOUS-SECTION NICE

DU SAMEDI 22 OCTOBRE 2011 A VENCE (ALPES MARITIMES)

Comme d'habitude, les "niçois du CAM" se sont retrouvés au restaurant "Le Mas de Vence" pour leur réunion trimestrielle. André QUERQUELIN avait apporté quelques belles boîtes des années 30/40 (photo 1) et votre serviteur un ensemble de pièces emballées d'origine mais la vedette revenait sans conteste à Michel GALLINO.

Michel nous a en effet fait la surprise de nous présenter trois magnifiques bateaux (photos 2 à 4), aussi imposants que bien finis. Il s'est inspiré de modèles de boîtes 10 des années 30 à 50 mais en y apportant de nombreuses améliorations que ce soit au niveau des superstructures, des mécanismes de remontée des ancres et en bien d'autres endroits encore.



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4

Des modèles vraiment superbes de l'avis de tous, y compris des clients et du personnel du restaurant. Ironie du sort : personne n'avait d'appareil photo ! Il devenait donc impératif d'en trouver un et ce fut celui d'un visiteur et client du restaurant, M. GRIS, que je remercie bien vivement qui a pris les photos présentées ici. Délivrés de ce problème nous avons pu profiter sans problème de cette rencontre (photo 4) et la terminer, comme toujours, par un sympathique repas.

JACQUES PROUX CAM 1289 ■

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

PROGRAMME DES REUNIONS 2012

DATE	GROUPE	LIEU	THEME
7 JANVIER	NICE	VENCE	
11 FEVRIER	MARSEILLE	BRIGNOLES	
17 MARS	PACA	BRIGNOLES	MECCANO, DINKY-TOYS, HORNBY
7 AVRIL	NICE	VENCE	
14 AVRIL	MARSEILLE	BRIGNOLES	
17 au 19 MAI	EXPO CAM	BORT -LES- ORGUES	L'EAU INTEREURE
9 JUIN	PACA	BRIGNOLES	MODELES REGIONAUX
15 SEPTEMBRE	PACA	BRIGNOLES	LE MONDE RURAL
20 OCTOBRE	NICE	VENCE	
17 NOVEMBRE	MARSEILLE	BRIGNOLES	
8 DECEMBRE	PACA	BRIGNOLES	MODELES DE LA BOÎTE n° 5, 1957.

Les Amis et Sympathisants sont les bienvenus. Les Réunions ont lieu le samedi à partir de 10 h dans la salle du restaurant

VENCE : Au Mas de Vence, 539 Av Emile Hugues, 06140 VENCE, tel : 04 93 58 06 16

BRIGNOLES : Au vieux Pressoir, Le Plan, RN7, 83177 BRIGNOLES, tél : 04 94 69 97 49

Renseignements et réservation (au plus tard le mercredi pour le samedi) :

GROUPE MARSEILLE ET PACA : J. PROUX

(En cas d'absence, J-P VIEL

GROUPE NICE : A. QUERQUELIN

LOUHANS 2011

Par Pierre Jaillet

C'est du 9 au 21 septembre 2011 que s'est déroulée l'exposition "Patrimoine Meccano" organisée par l'Association pour la Reconnaissance des Témoignages à Sauvegarder "ARTS", à la Tour Saint-Pierre à Louhans (71). Si cette exposition était petite par son ampleur (30 modèles), historique du MECCANO, historique du CAM avec son aimable participation par son secrétaire Jean-Max Estève, elle fut assez complète sur notre cher MECCANO, avec une bourse d'échanges permanente pendant 13 jours.

Je remercie l'Association ARTS et son président Jean Bousuge de nous avoir accueillis, merci aussi à nos adhérents exposants Roger Gaillard CAM 0726, Bernard Calmelet CAM 0818 (renfort de la section Alsace-Franche Comté), Alexis Vincent CAM 1756 avec sa dévouée Mamie, et votre serviteur Pierre Jaillet CAM 0725.

Grâce à notre secrétaire Jean-Max Estève, qui a "battu le rappel" sur Internet, je remercie les adhérents visiteurs venus d'assez loin, plus de 200 km. Il s'agit de Michel Bucher CAM 0935 et Madame, Raymond Caillot CAM 1530, Jacques Baranger CAM 1757 et Madame, Claude Lerouge CAM 0019, Pierre Bessières CAM 1205 et Madame, Roger Blanchard CAM 1736 et Madame, Jean-René Mercuzot CAM 1776 et Madame, Bernard Journaux CAM 1738 et Madame, Bernard Loisier CAM 0159, Enzo Bouard CAM 1825, qui devient le benjamin de la section Bourgogne, et Henri Bonnefoy CAM 1831.

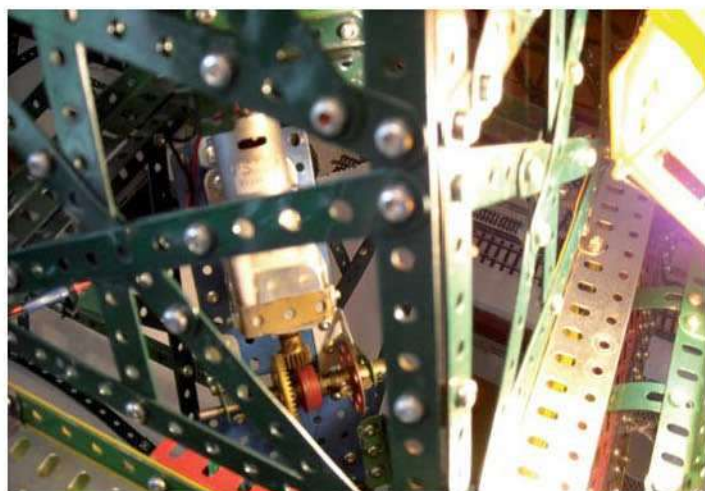
Cette exposition a été inaugurée le 9 septembre 2011 par Monsieur Rémi Chaintron, Maire de la ville de Louhans-Châteaurenaud et Vice-Président du Conseil Général de Saône-et-Loire. Cet événement MECCANO pour Louhans et la Bresse Bourguignonne a accueilli 960 visiteurs, dont 5 classes depuis la Maternelle jusqu'à la présence d'un Lycée d'Enseignement Professionnel.

Les activités nationales du CAM ont été expliquées aux visiteurs, et on peut espérer 2 adhésions, peut-être 3... Toujours est-il, chers adhérent(e)s, que la magie du grand MECCANO est bien là, bien présente dans les têtes des gens, du public. Beaucoup de personnes revenaient plusieurs fois pour se tremper dans le souvenir, mais aussi, certaines qui n'ont jamais eu de MECCANO, revenaient pour oublier leurs soucis du quotidien. Déjà le projet d'une exposition regroupant plusieurs régions germe dans la tête du Président de l'ARTS, Jean Bousuge, sur le MECCANO et le CAM, qui se tiendrait sur 2 jours en 2012 à Louhans... Seul l'avenir le dira.

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■



La Tour Eiffel de Pierre JAILLET était le clou du spectacle, avec ses 4,10m de haut, ses 70 Kg, ses six ascenseurs en fonctionnement, l'exactitude de la reproduction... Elle est le fruit d'un remarquable travail et du savoir-faire de notre ami Pierre qui y a consacré 4 mois et demi (en 190 heures) de son temps et plus de 4.500 vis et écrous...



REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The International Meccanoman – N° 63 – Été 2011

La "Telford and Ironbridge Meccano Society" par Chris Shute, son président,
Grue porte conteneurs de Rotterdam par Colin Davies,
L'ère spatiale (réelle et science fiction) en Meccano par Philip Webb,
Compte rendu d'expos : TIMS Meccanuity par John Evans, Skegness,
Le Golden Spanner Award 2011 a été attribué à Rolando Piazzoli, longtemps président du Club Italien et bien connu du CAM,
"Le Meccano, ce n'est pas seulement pour les vieux" par Bruce Wards,
"Magazines Meccano publiés sur Internet ou édition papier" par Philip Webb. A titre d'exemple IM N° 62 est accessible en cherchant "yudu Meccano" dans Google,
Techniques de construction : plots électriques isolés, palier horizontal, petit différentiel, petit excentrique avec des pièces courantes, fixation des moteurs,

Meccano Nieuws - N° 29.2 – Été 2011

Compte rendu d'expos : Hierden (avec la présence de plus de 100 membres du Club), Ede (Modelshow Europe), Brummen, Goes,
Rencontre avec Co Stevens, ancien ingénieur du son, un des rédacteurs du magazine, expert en Isomec,
Boîte de vitesses pour un tracteur 4 roues motrices avec direction articulée par Ewoud de Vreugd,
Horloge sous cloche en verre par Berco Landman, partie 1,
Équilibre dans le déséquilibre (un Culbutto en Meccano avec des gyroscopes) par Gert Venema.

Canadian MeccaNotes – Numéro 63 - Septembre 2011

Geoff Wright raconte la naissance de MW Model à Henley,
Compte rendu d'expos : Sherkston par Lloyd Schneider, Skegness par Colin Hoare, Milton par Ed Barclay,
Pont de Sydney par Allan Bedford, un modèle qui n'est jamais sorti de l'atelier du Meccanoman en raison de sa taille,
Moteur à vapeur à 2 cylindres horizontaux, partie 1, par Ed Barclay.

Constructor Quarterly - N° 93 – Septembre 2011

Grue mobile télescopique Kato KA 900 par John Ozyer-Key entièrement télécommandée avec 12 moteurs et un poids de 60 kg, 1er prix à Skegness,
2CV Citroën et guerrier en plastique par Bernard Périer,
Un modèle de collectionneur par Joe Attard,
Un récepteur radio Crystal Meccano reconstruit par Frank Weber,
Eric Body, employé de la Société Meccano de 1927 à 1936, immortalisé par une photo où il est assis sur le SML22, une brève biographie,
Compte Rendu d'expos : Meccanuity par Michael Walker et Skegness par Michael Denny,
Manège "Storm Rider" de Santiago Plicio,
Une boîte de vitesses compacte 6 vitesses AV et 1 AR et embrayage par Alan Wenbourne,
Meccano au musée de Quedlingburg, en Allemagne par Frank et Andriotta Weber,
Boîtes N5 de 1927 par Malcom Hanson,
Boîtes de la série Turbo 3350 et 2350A par Bernard Périer,
Indicateur de phases lunaires par Berco Landman.

Johannesburg Meccano Hobbyists - Newsletter N° 98 - Août 2011

Compte rendu de la 216^{ème} réunion : locomotive Pacific par Bill Steele, roulement, volant, meccaboule par Tony Gane, châssis de véhicule de démonstration,
Grue de port compacte conçue et construite par Colin Cohen, décrite et illustrée par Anthony Els (partie 2),
"Magazines papier ou pdf", résumé d'un débat récent sur le forum Spanner par Anthony Els,
Locomotive Nesta par Hylton Smith, inspirée par Rowland Emmett,
Trucs et astuces : moteurs de lave vaisselle, réfrigérateur, protéger un manuel pendant que l'on construit.

GAMM News - N° 5 - Septembre 2011

Fins de course, séquenceur automatique, télécommande par Lucio Borriello,
Modèles d'avions par Fabio de Ferrare,
Mécanisme d'horlogerie par Alberto Campiglio,
Meccano et sciences naturelles par Lucio Boriello,
Compte rendu d'une exposition près de Milan.

The Sheffield Meccano Guild Journal - N° 112, Octobre 2011

Numéro du 30^{ème} anniversaire du Club, 72 pages de Meccano,
Retour sur les membres qui ont marqué les débuts,
Comptes rendus d'expos : Chatsworth, Ilkley, Shildon, Skegness,
Tracteur County FC1004 par John Ozyer-Key (www.nzmeccano.com/image-45057), instructions complètes, partie 1,
Modèles pour remonter un plan incliné avec un moteur Magic : les concurrents présentent leurs contributions,
Autobus de Leeds par Bob Watson,
Usine de Servetti, partie 4, par Rob Mitchell,
Métier à tisser par Brian Ashton,
Manège de petite taille par Rob Mitchell, suite du 111,
Un livre de John Bridger sur les manèges (commande peut être passée sur le site de CQ),
Le monde curieux du collectionneur par Bob Watson,
Dictionnaire illustré lettre L,
Machine à tasser le ballast Plasser & Theurer par Bryan Jones et Laurie Webb,
Un système de changement de sens pour les modèles de trains et trams par Chris Shute.

Meccano & Erector Club Newsletter – N° 140- Septembre 2011

Excavateur automatique, 30 ans pour finir ce modèle par Anton Calleia,
Le "Gilbert Erector" n'est pas seulement pour le collectionneur, on peut construire avec d'excellents modèles opérationnels par Charlie Pack,

MMCI Newsletter - Septembre 2011

Visite aux expos Meccano de Saint Marcellin et de Skegness par Mary et Graham Jost,
Big-Joy, un système de construction mécanique par Neil Speirs, une copie australienne du Trix,
Les bateaux hors-bord Hornby par Tony Press,
Modèles originaux réalisés avec une liste de pièces imposées : Graham Russell commente les résultats de ce défi.

ANNUAIRE

Veillez noter les modifications suivantes

■ NOUVEAUX MEMBRES

Email/Téléphone Code

- 1833 - MET Jean - Agriculteur 7
- 1834 - BOUCHÈT Jean-Claude - Retraité (Négoce de Matériaux)..... 1,5
- 1835 - GAMBÀ Marc - Retraité (Agent de Lycée)..... 7
- 1836 - DARDE Yann - Écolier 1
- 1837 - PONSÀÀ Isabelle - Retraitee 7
- 1838 - Musée du Jouet - La Ferté Macé..... 2
- 1839 - DUBREUIL Jacques - Ingénieur ECP retraité..... 1,2,6,7
- 1840 - BIELSA Jean - Professeur de Musique retraité 2,4,6
- 1841 - CISEY Alain - Agent de maîtrise retraité..... 1,2
- 1842 - BOIZARD Claude - Menuisier retraité..... 1
- 1843 - CISEY Thibault - Écolier..... 1
- 1844 - REUILLON Guy Directeur technique retraité..... 3
- 1845 - MERIOT Daniel Boulanger pâtissier..... 1,3
- 1846 - SOUCHE Laurent - Écolier..... 1
- 1847 - FIALON Clément - Écolier..... 1
- 1848 - POLLACI ALACIO Claude Artiste peintre..... 2
- 1849 - LE DALL Patrick Électricien bureau d'études 2
- 1850 - GUITTARD Stéphane - Collégien..... 1

■ DÉCÈS

- 0578 - GRASSO Marcel
- 0664 - GRILLON François
- 0868 - GUÉNARD Roger
- 1085 - LAMBLARDY Jean-Pierre

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

PETITES ANNONCES

PROJET DE SOMMAIRE DU N° 118

ENTRE AUTRES...

- Autopsie de la base roulante Design 4 par B. Guittard.
- Loco à crémaillère par W. Dewulf.
- Pelleteuse sur chenilles par R. Raveneau
- Portique de déchargement de minerai par W. Dewulf
- Caravane par Ph. Oury
- Manège par P. Boizard
- Une 2CV originale par B. Tesson.

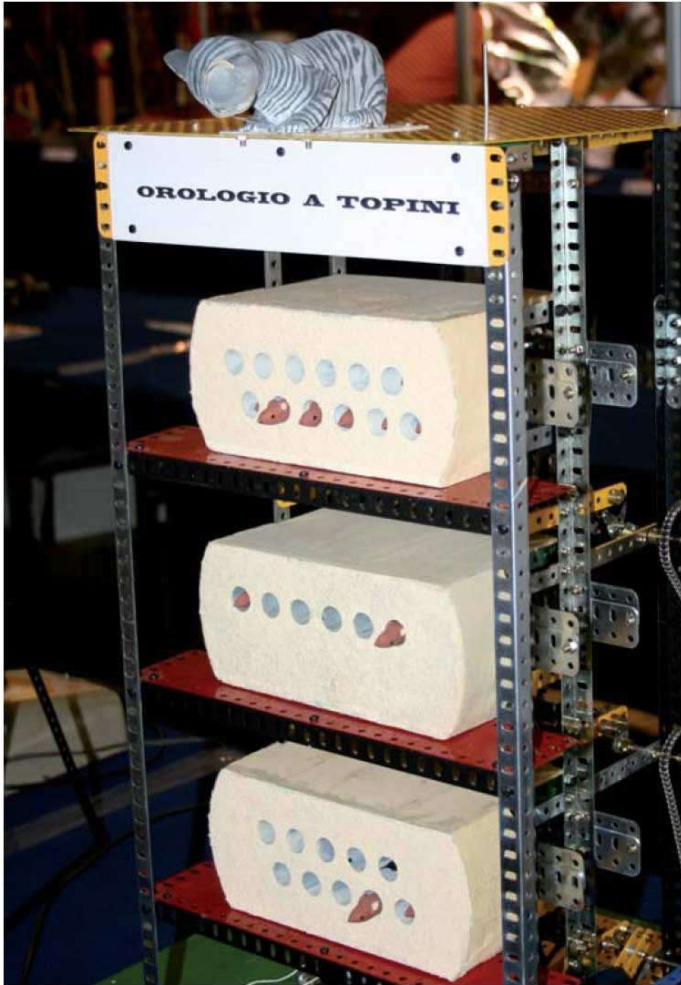


Figure 1

L'horloge à souris, de Carlo BARI. Les souris sortent du fromage des heures en haut puis des dix minutes au milieu, et des minutes en bas. Le tout, sous l'œil attentif du chat (Figure 1). Ce modèle original et charmant a reçu le premier prix. Mécanisme précisé sur la figure 2.

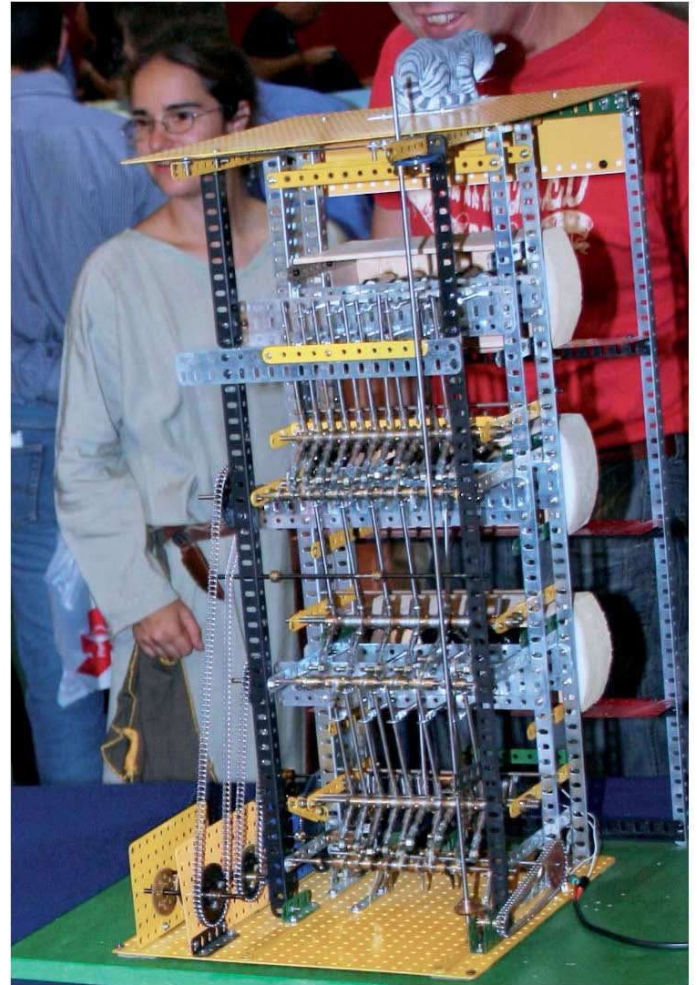


Figure 2

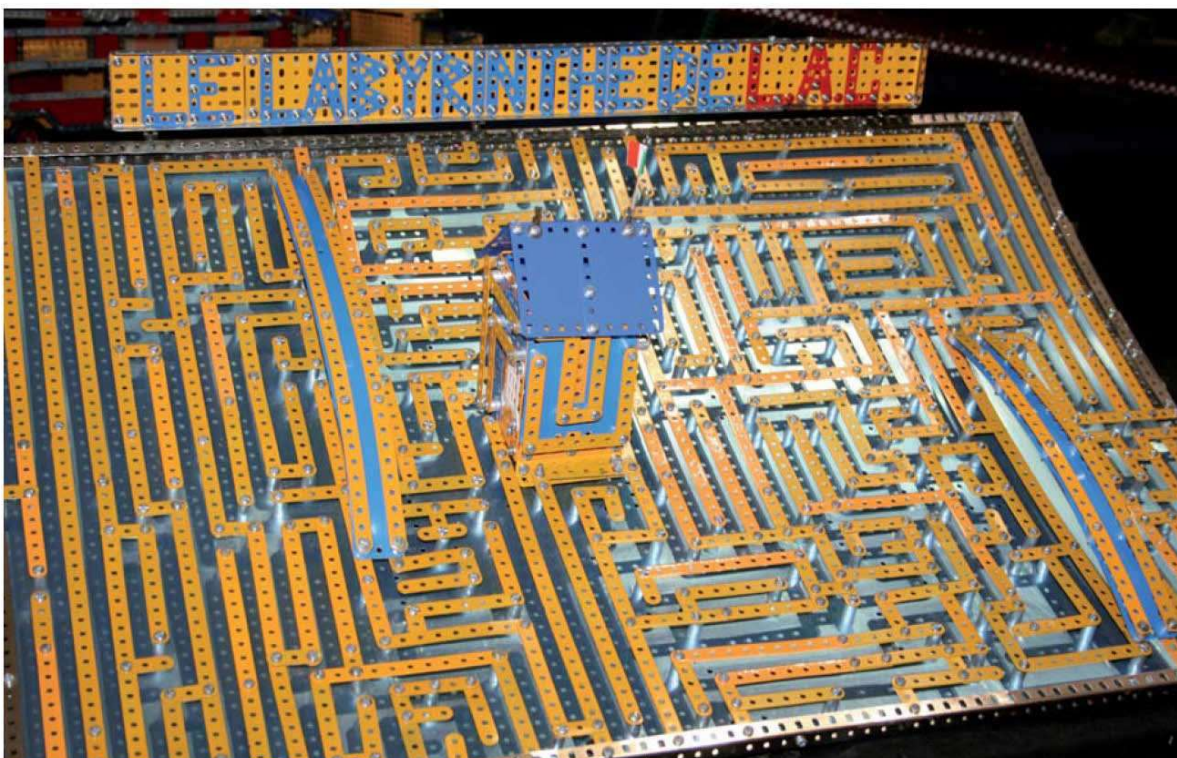


Figure 3

Les enfants, et les adultes, ont essayé d'arriver au bout du labyrinthe de Rolando PIAZZOLI (Figure 3) avant de remarquer qu'il fallait utiliser les murs de la maisonnette.

**Suite et fin
page 52**

NOVEGRO 2011 (fin)

GRANIERO Franco a reconstitué l'échappement d'horloge de Galilée, une des premières du genre (Figure 1)

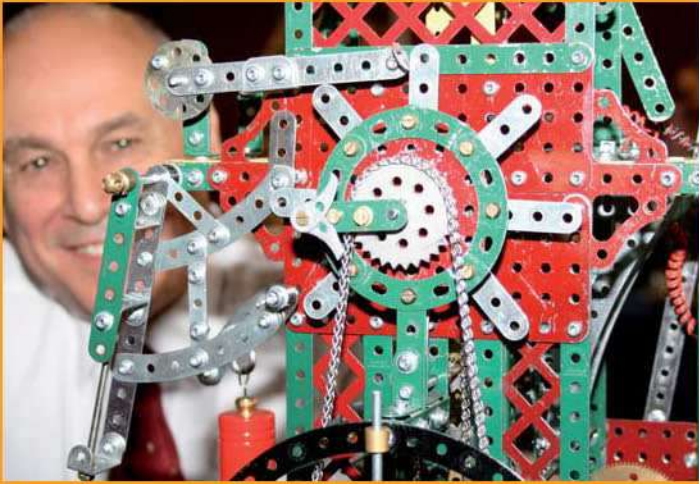


Figure 1

Le CAM était représenté par Willy DEWULF, avec une grue à bec de canard (Figure 2) et un portique suivant brevet Caillard (Figure 3).



Figure 2



Figure 3

Les férus de mécanique ont pu admirer dans le parc, les réalisations vaporistes du groupe 635 (Figure 4). La figure 5 montre le travail extraordinaire exécuté sur ces machines à l'écartement de 127 mm (Locomotive de Mr Graffiti). Parodiant le guide Michelin, on peut en conclure "Vaut le voyage".



Figure 4

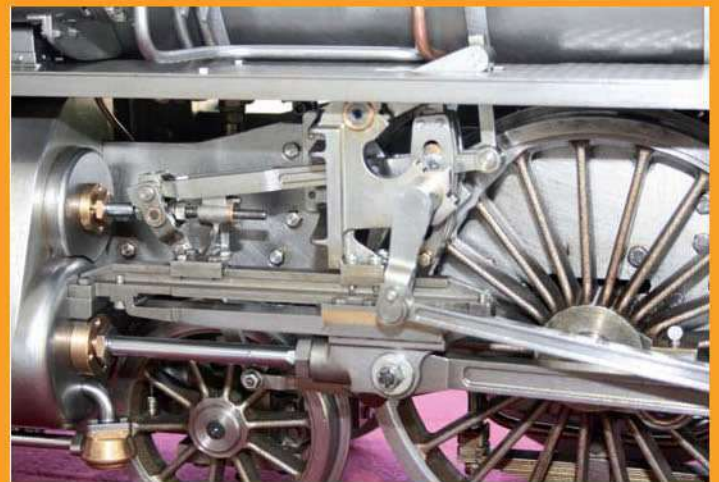


Figure 5