



N° 120

Octobre 2
Novembre 0
Décembre 1 2



La Harley Davidson de James Chaudron

CAM

(FRANCE)

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

SKEGNESS 2012

Compte rendu et photos de Guy Kind

L'Angleterre est bien connue pour être un pays respectueux de ses traditions. C'est ce qu'a dû se dire sa météo, qui, les 3 années précédentes, nous avait gratifié d'un temps digne de la Côte d'Azur, et qui a remis les pendules à l'heure cette année-ci. Bourrasques, froid, pluies abondantes, alerte orange (comme dirait météo France) la veille de l'ouverture de l'expo privèrent de sommeil le chef organisateur, Geoff Brown, ainsi que toute l'équipe en charge de la salle d'exposition, au point que des barrages de sacs de sable furent mis en place devant l'entrée, située au point le plus bas de la ville. Heureusement, le déluge annoncé évita Skegness de quelques kilomètres et tout rentra dans l'ordre. On imagine les conséquences d'une inondation sur des douzaines de prises de courant à ras le sol, donnant lieu à un court-circuit monumental.



Arche de Noah de Michael Whiting (1. Prix)



Suite page 51

Locomotive à vapeur City of London, Richard Smith (2. Prix)

Avec leur phlegme coutumier, les exposants contournèrent les sacs de sable en prenant l'entrée de service et répondirent présents en grand nombre, les pieds au sec. Parmi eux 3 vaillants du CAM, Jaques Vuye, notre trésorier Jean-François Vincent et votre serviteur. Le mauvais temps aidant, la plage et les nombreux manèges étant infréquentables, l'exposition attira un flux important de visiteurs.

Cette année-ci, aucun modèle parmi les quelques 120 présentés ne semblant émerger au-dessus du lot, les résultats du concours furent attendus avec impatience et fébrilité.

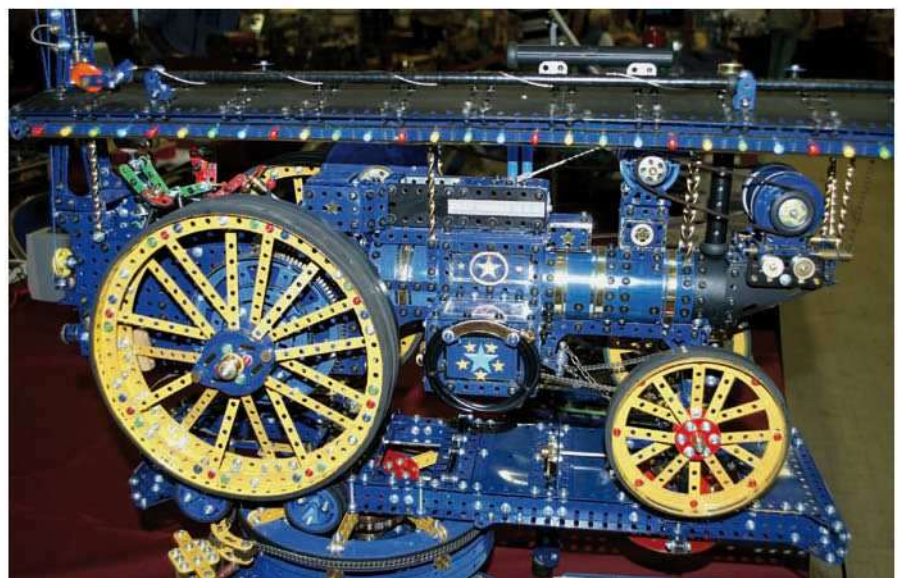
Après décompte des votes des exposants, le classement s'établissait comme suit :

1^{er} prix pour Michael Whiting et son Arche de Noah comprenant 18 couples d'animaux. Modèle d'un charme et d'une originalité peu courants, ce prix récompensa à mon avis autant l'œuvre globale de son créateur, connu pour ses modèles de planétaires, que le modèle de cette année.

2^{ème} prix pour Richard Smith avec une magnifique locomotive à vapeur, la "City of London", d'une finition impeccable, com-

prenant entre autres des pièces mouvantes intérieures, visibles seulement après démontage de la chaudière et des roues, d'une qualité de détail peu commune.

3^{ème} prix Tony Rednall pour un tracteur forain tout en jaune et bleu et scintillant de ses dizaines de LED.



Tracteur forain, Tony Rednall (3. Prix)



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

Fondateur, Président d'honneur :

Président :	Bernard Guittard.
Vice Président :	Albin Treil - Relecture
Secrétaire :	Jean-Max Estève - Responsable section régionale Normandie
Trésorier :	Jean-François Vincent - Relecture
Rédacteur en chef :	Gérard Jousse - Coordinateur du comité de rédaction
Administrateurs :	Aubin Fanard Bernard Garrigues - Relations avec la société Meccano Jean-François Nauroy - Revue de presse et relecture Jean-Marie Jacquel - Responsable de la section Alsace, Michel Perrin Frédéric Roger - Relecture Jean Tresson
Responsables de section :	Jeannot Buteux - Responsable de la section Champagne Jean-Pierre Greiner - Responsable de la section Île-de-France Pierre Jaillet - Responsable de la section Bourgogne Daniel Bernard - Responsable de la section HIRAS Daniel Gisclon - Responsable de la section Auvergne - Limousin Bruno Odeyer - Responsable de la section Dauphiné Jacques Proux - Responsable de la section PACA
Relecture	Jean-François Aucaigne Michel Lhomme

Restez membre du Club des Amis du Meccano

Adhésion 2013 : 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).

L'adhésion annuelle permet notamment de recevoir gracieusement 4 revues, 1 calendrier et 1 annuaire.

Crédit photos, logos et dessins :

D. Bernard - JM. Blévoit - JC. Brisson - J. Chaudron - W. Dewulf - JM. Estève - S. Evrat - B. Guittard - JM. Jacquel - G. Kind - P. Jaillet - G. Jousse - JF. Nauroy - Ph. Oury - M. Perrin - J. Proux - F. Sellon - Studio Rochebloine - JP. Veyet.

Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

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

Date de parution du N° 121 :

Première quinzaine de janvier 2013.

En encart :

- Calendrier 2013
- Annuaire 2013
- Bulletin adhésion 2013

CONTENTS

EDITORIAL	
Word from the President	4
Meccano and Tour de France	
YOUTH PAGES	
Micro models from Gégé	5
My first gearbox	6
Meccano train coupling	8
MODEL BUILDING PART 1	
Harley Davidson motorcycle	9
Sentinel steam truck	12
COLLECTORS CORNER	
Dinky Toys DS	14
Meccano electric motors	18
Two BB 12061 Ac-Ho	19
Hornby trains	20
MODEL BUILDING PART 2	
Renault Magnum Tractor	26
Meccano motors	36
Three models of Jeep	38
EXHIBITIONS	
St Marcel 2012	42
PACA meeting	44
SNR meeting May 2012	46
MISCELLANEOUS	
Press review	49
Small ads	50
Skegness	51

SOMMAIRE

EDITORIAL	
Le mot du président	4
Le Meccano et le tour de France	
LES PAGES JEUNES	
Les micro modèles de Gégé	5
Ma première boîte de vitesses	6
Attelage de train Meccano	8
CONSTRUCTIONS 1^{RE} PARTIE	
Moto Harley Davidson	9
Camion à vapeur sentinelle	12
COLLECTION ET HISTOIRE	
La DS Dinky Toys	14
Les moteurs électriques Meccano	18
Les deux BB 12061 Ac-Ho	19
Les rames Hornby	20
CONSTRUCTIONS 2^{DE} PARTIE	
Le tracteur Renault Magnum	26
Des moteurs en Meccano	36
Une Jeep en trois exemplaires	38
LES EXPOSITIONS	
St Marcel 2012	42
Réunion PACA	44
Réunion SNR des 5-6/05/2012	46
DIVERS	
Revue de Presse	49
Petites annonces	50
Skegness	51

Pour beaucoup d'entre nous les vacances sont finies et nous entrevoyons déjà la fin de l'année... Vous voyez où je veux en venir ! Pour les plus anciens, rappelez-vous de cette longue attente que nous vivions avec tant d'impatience avant de découvrir enfin notre première boîte de Meccano ou même la boîte complémentaire ou le moteur tant convoités... Nous devons dès maintenant penser à nos jeunes enfants qui sont des nôtres ou qui le deviendront en cours d'année.

Il est de notre devoir à tous tant pour l'avenir de notre Club que pour l'éducation équilibrée de nos enfants de les attirer vers le Meccano, creuset de créativité intellectuelle et manuelle.

Les fêtes de fin d'année sont donc l'occasion à ne pas manquer pour tenter de leur faire partager un peu de cette émotion que nous n'oublierons jamais. Ils feront certainement comme nous en laissant un peu le Meccano en prenant de l'âge pour des raisons familiales et professionnelles, mais l'essentiel est là ; la première semence qui se révélera plus tard... N'oubliez pas que les pièces détachées et notamment les pignons plastiques peuvent venir enrichir des boîtes existantes. Plusieurs d'entre nous nous ont déjà montré tout ce que l'on peut en tirer. Vous verrez dans ce numéro comment Jean-Claude Brisson a construit une boîte de vitesses en utilisant uniquement deux types de pignons, 19 et 24 dents ! Très peu de pièces, mais que d'astuce...

Il nous faut aussi encourager les enfants à publier leurs œuvres dans le magazine dans la rubrique qui leur est dédiée. Je rappelle que chaque publication d'un jeune est récompensée par une boîte de Meccano.

Et puis, tous ensemble pensons dès maintenant à construire des modèles inédits pour notre prochaine exposition du CAM en mai 2013 qui se tiendra à La Ferté Macé et dont je vous rappelle le thème :

La manutention motorisée

Bon Meccano à toutes et à tous.

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■



MECCANO, LE TOUR DE FRANCE ET BELLEGARDE

Ils sont là, ils arrivent, quelle organisation !!! Les camions s'étirent dans tous les sens, trois étages de studios et terrasses pour les personnalités. Thomas passe la ligne, après des cols réputés. La région est très belle selon les commentaires mais dans l'effolement peu de monde profite de ces beaux paysages, hélas...

Pour l'occasion, mon Thomas pédale dans une vitrine... il n'aura ni les fleurs, ni les bises mais il est là le vieux "Meccano" comme le Tour de France, organisé et discret, il pédale... il pédale mais la ligne d'arrivée est encore loin... à la Ferté Macé."

DANIEL BERNARD CAM 1333 ■
JULES LAGARVE CAM 1612 ■

GUY LOZACH NOUS A QUITTÉS

Guy est entré dans le cercle de mes connaissances un jour des réunions mensuelles des "Meccanomen" de la région parisienne. Il était venu chargé d'un imposant assemblage mécanique qui devait devenir "son" Jacquemard. J'ai apprécié son esprit d'analyse lorsqu'il expliquait les petits soucis que lui procurait son chef-d'œuvre naissant et déjà compliqué.

Enthousiaste, il écoutait avec grand intérêt et esprit d'ouverture les propositions et remarques que je lui soumettais. Je me souviens aussi des deux derniers rendez-vous chez moi à Antony : le matin en arrivant, grande promenade de six kilomètres dans le Parc de Sceaux, café à la maison, et puis enfin, entrée dans mon atelier, heureux comme des gamins à la pensée de baigner dans le Meccano. Il repartait de bonne heure avec un lot de renseignements et de choses diverses... et tout ce que l'on avait pas eu le temps de se dire passait le lendemain au matin par téléphone. Il y avait entre nous une vraie communion d'esprit.

PAUL FREYDIER CAM 0572 ■

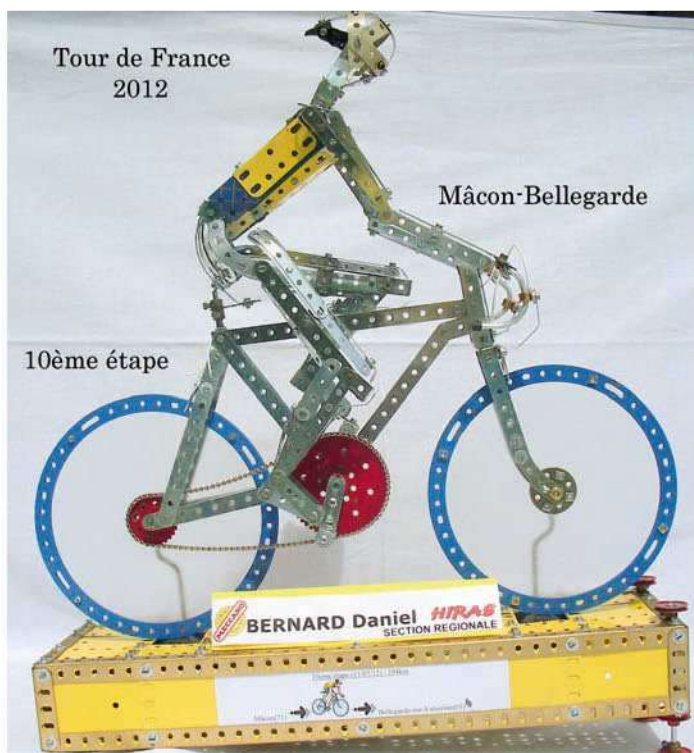
Souvenez-vous, la draisine de San Telmo, dans le N° 100... Mais pour moi Guy était aussi un ancien de chez Citroën. J'ai eu, moi aussi, le privilège de pouvoir admirer son magnifique modèle. Son œuvre dont je dispose d'un résumé d'article pourrait faire l'objet d'une publication si nous pouvions réaliser les photos nécessaires.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

APPEL AUX BONNES VOLONTÉS

Notre Ami Jacques Vuye n'ayant pas souhaité poursuivre son activité relative à la construction du calendrier n'hésitez pas à prendre contact avec moi ou avec Jacques afin que nous puissions assurer la continuité de cette prestation appréciée de tous.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■



LES MICRO MODÈLES DE GÉGÉ

LE PESON À RESSORT

par Gérard Jousse

HISTORIQUE

Le peson à ressort est un appareil destiné à peser des poids, il est aussi appelé dynamomètre. Le peson traditionnel ou peson mécanique est constitué d'un ressort dont on mesure l'allongement grâce à une réglette se déplaçant sur une échelle graduée.

LE MODÈLE MECCANO

La pièce maîtresse est le ressort de traction réf 43. Celui-ci réalise sa course dans un guide matérialisé par 2 bandes 9 trous réf 2a maintenues parallèlement par 2 supports doubles réf 11.

L'extrémité supérieure du ressort est fixée au trou central du support double par l'intermédiaire d'une mini entretoise plastique réf 38b, ce qui permet de positionner le ressort au centre du guide.



Voici la liste des pièces utilisées pour réaliser ce modèle :

NB	RÉF	DÉSIGNATION
2	2a	bande 9 trous
1	5	bande 5 trous
2	11	support double
1	12	équerre 13 x 10 mm
1	17	tringle de 5 cm
7	37a	écrou
5	37b	boulon
6	38	rondelle métallique
2	38b	mini entretoise plastique
1	40	corde
1	43	ressort de traction
1	57c	petit crochet lesté
2	111c	boulon de 9,5 mm
1	147c	cliquet sans moyeu
1	212a	raccord à angle droit



Dans ce même trou central du support double est fixé un raccord à angle droit réf 212a qui reçoit dans sa partie cylindrique une tringle de 5cm réf 17. Ce montage matérialise la poignée de maintien du peson en utilisation.



L'autre extrémité du ressort est reliée à la cordelette réf 40 avec une mini entretoise plastique réf 38b et un cliquet sans moyeu réf 147c qui fait office d'aiguille de lecture du poids sur l'échelle graduée. La cordelette fait le lien avec le crochet réf 57c qui permet d'accrocher le produit à peser.

L'ÉCHELLE GRADUÉE

L'échelle graduée est simplement imprimée sur une bande de papier fixée par du ruban adhésif sur une bande 5 trous réf 5. Cette bande est reliée au guide par son extrémité inférieure par l'intermédiaire d'une équerre réf 12.

Vous pourrez utiliser le modèle d'échelle graduée ci-contre, à ajuster toutefois en fonction de l'élasticité du ressort utilisé. Bien sûr, vous pourrez utiliser d'autres échelles graduées avec des ressorts de différentes élasticités, ce qui laisse le champ ouvert à différentes gammes de pesages.

0,5 kg

1,0 kg

1,5 kg

LA CHRONIQUE DE MECANOTHEP (SUITE) MA PREMIÈRE BOÎTE DE VITESSES

Par Jean-Claude Brisson

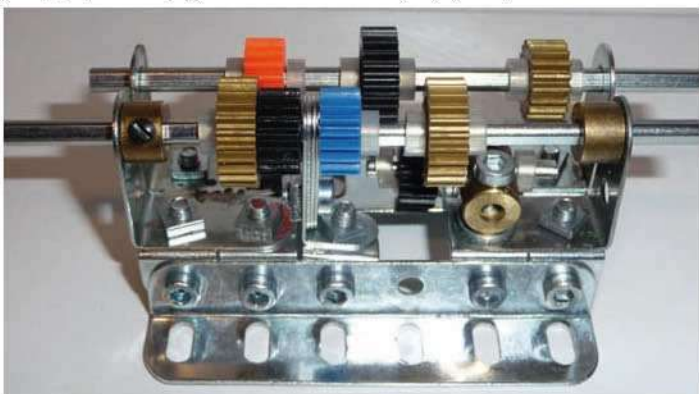
NDLR : on peut difficilement construire une boîte de vitesses avec si peu de pièces, mais le principe de renvoi d'un arbre à l'autre est particulièrement bien mis en évidence à l'intention des débutants car les trois rapports avant et la marche arrière sont obtenus avec seulement deux sortes de pignons : un 19 dents et un 24 dents !

Nous avons signalé dans un précédent article qu'il est possible d'accoupler des paires de pignons dont les axes ne sont pas distants d'un nombre entier de trous en réalisant certains montages, en particulier en utilisant les trous oblongs de certaines pièces. La petite boîte de vitesses de démonstration décrite ci-dessous en donne des exemples. Elle fournit 3 vitesses avant et une vitesse arrière.

Aux deux extrémités d'une cornière de 6 trous, on fixe deux paires d'équerres 2x1 trous (12b) sur lesquelles on fixe deux autres paires d'équerres de 2 x 2 trous (12a). La position des équerres fixées dans les trous oblongs est réglée pour que la distance entre deux axes parallèles insérés dans les trous supérieurs des équerres permette un engrenage parfait d'un pignon de 19 dents avec un pignon de 24 dents. Un pignon de 19 dents (P8) est porté par un accouplement de tringle court (63d) qui est fixé par un boulon de 19mm (111), espacé par une rondelle.



Le pignon, sur une tringle 3 pans de 3cm est écarté du raccord par 3 rondelles et servira à inverser le mouvement pour la marche arrière. On ajoutera un palier intermédiaire formé d'une équerre étroite renforcée par 3 bandes étroites de 2 trous. Les axes d'entrée et de sortie se partagent ce palier et sont bloqués latéralement par 2 bagues d'arrêt. L'axe d'entrée, ici une tringle 3 pans de 6cm porte un pignon de 24 dents (P1) (or) et un pignon de 19 dents (P2) (bleu).



L'axe de sortie, une tringle de 5cm, porte un pignon de 19 dents (P3) (noir) et un pignon de 24 dents (P4) (or). Le train baladeur porté par une tringle de 10cm porte un pignon de 19 dents (P5) (or), un pignon de 24 dents (P6) (noir) et un pignon de 19 dents (P7) (rouge). On règle la position des pignons avec des bagues d'arrêt rilsan de la manière suivante : Le pignon P1 est placé pour engager sur la moitié avec le pignon P8.



Les pignons P2 et P3 sont accolés au palier intermédiaire et le pignon P4 est contre le pignon P3. Au point mort, P6 tourne librement entre P8 et P2. P7 engrène légèrement sur P4.



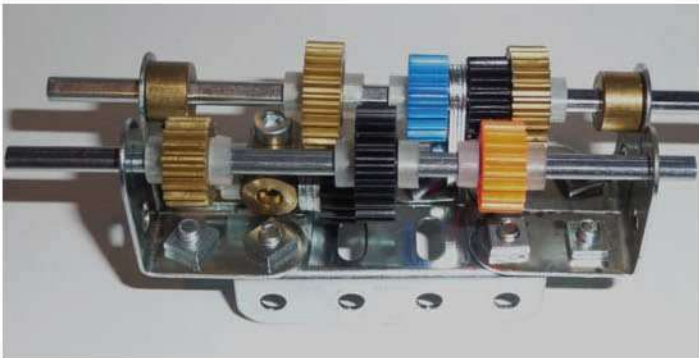
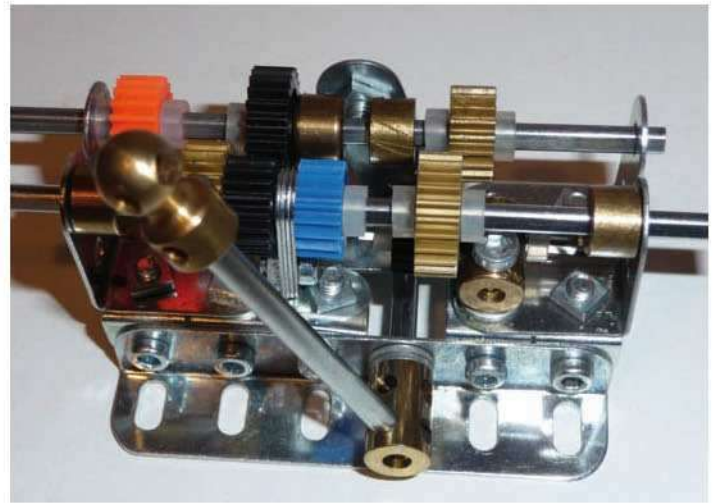
En déplaçant le train baladeur sur la droite, on enclenche la première vitesse démultipliée, P6 engrène sur P2, P7 est toujours en contact sur P4.



En continuant P7 perd le contact avec P4 mais P6 engrène à la fois sur P2 et P3 solidarisant les axes d'entrée et de sortie, c'est la prise directe.

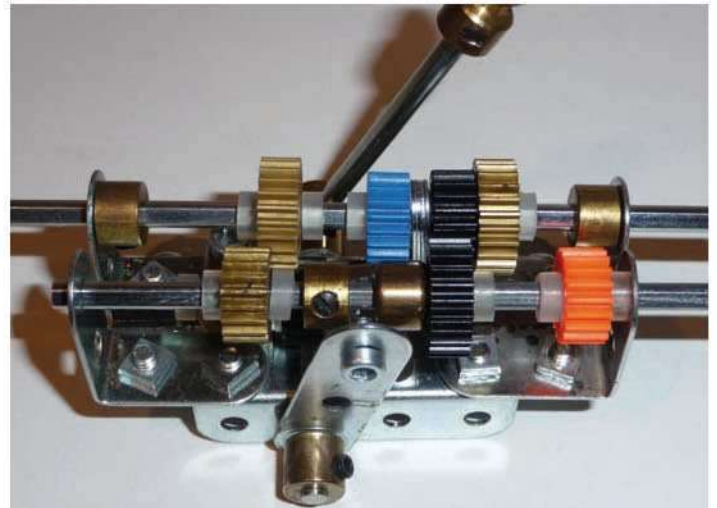


En continuant le déplacement, P6 n'est plus en contact qu'avec P3 mais P5 engrène sur P1, c'est la troisième surmultipliée.



En revenant au point mort, et en déplaçant le train vers la gauche, P6 engrène avec P8 en contact permanent avec P1, alors que P7 engrène sur P4. Le pignon intermédiaire P8 va inverser le sens de rotation du train baladeur : on aura la marche arrière. On prendra soin lors de l'ajustement des positions des pignons de s'assurer qu'entre chaque vitesse il y a un petit point mort.

Il convient maintenant d'ajouter le levier de changement de vitesse qui va contrôler la position du train baladeur. On placera 2 bagues d'arrêt sur le baladeur, l'une contre P6 à la place de la bague rilsan, l'autre écartée d'une épaisseur de vis de la première. Un bras de manivelle (62) est fixé sur une tringle de 5cm passant dans les trous des cornières de la base. Il est écarté de la cornière de la base par 2 rondelles. Une vis est bloquée dans le trou extrême du bras et s'insère entre les 2 bagues. Sur l'autre extrémité de la tringle de 5cm, on fixe un accouplement court (63d) écarté de la cor-

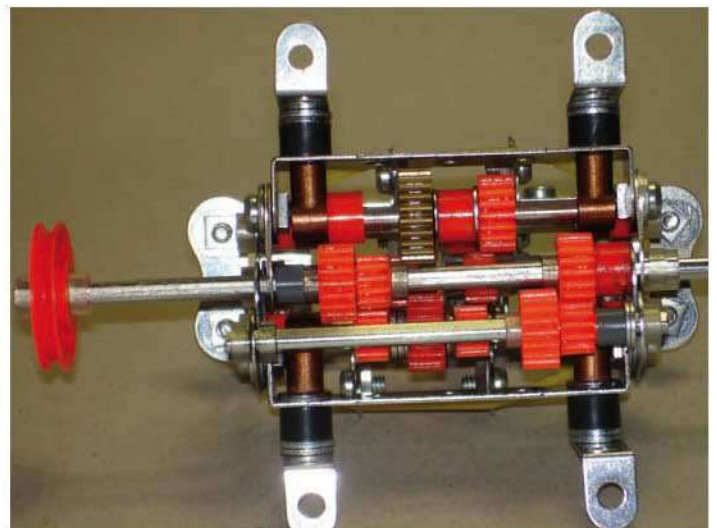
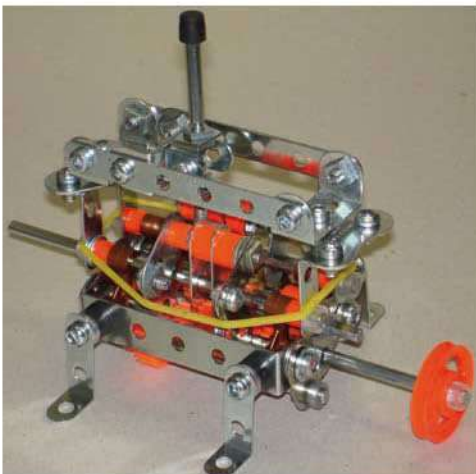


nière par 3 rondelles. Une tringle de 7,5cm fixée dans le trou perpendiculaire du raccord forme le levier de commande. Un support de rampe à collier (136a) sert de pomméau au levier.

Si l'on veut intégrer cette boîte dans un modèle, quelques modifications seront nécessaires : les deux cornières de la base seront en général les longerons du châssis du véhicule et la boîte sera placée tête en bas ; le levier de vitesse sera orienté vers le haut. Entre le moteur et l'arbre d'entrée, on placera un embrayage. L'arbre de sortie pourra attaquer le différentiel décrit dans une précédente chronique.

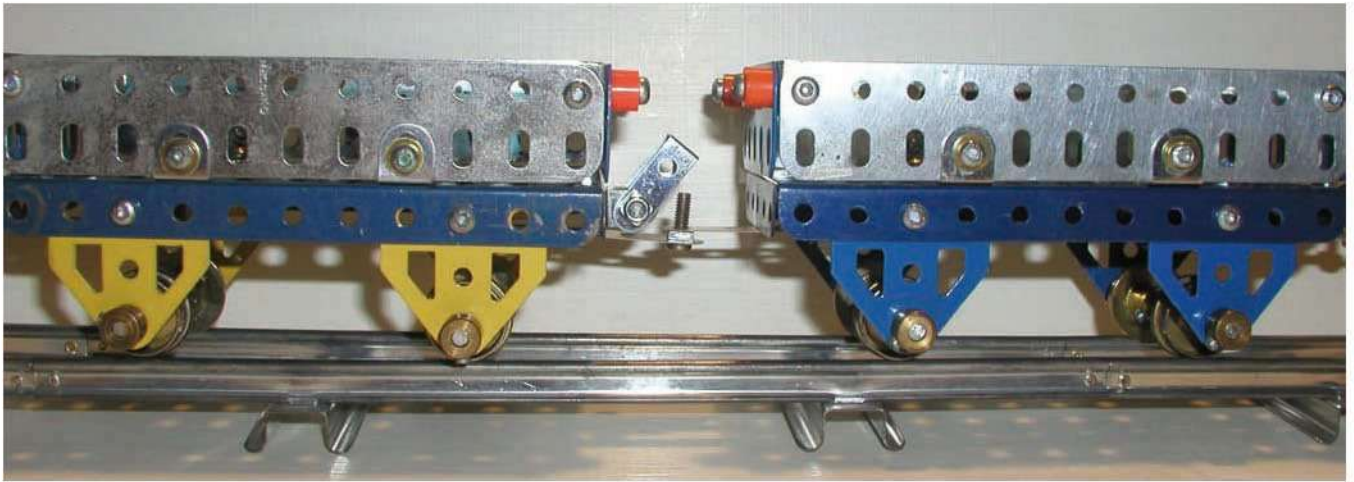
JEAN-CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■

En rappel, dans le numéro 98 une autre boîte 3 vitesses et MAR de Bernard Guittard basée également sur l'utilisation exclusive des pignons plastiques...



PETITE ÉTUDE DES ATTELAGES DE TRAINS

par Jean-Max Estève

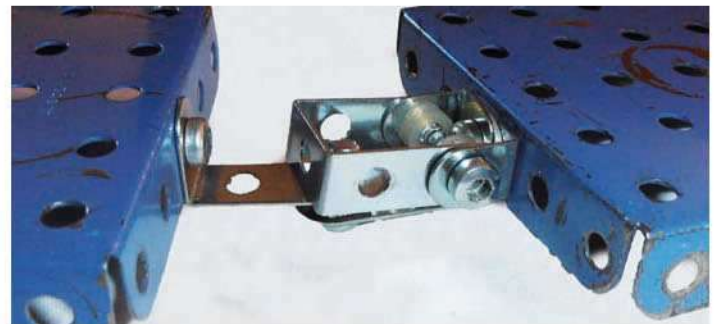
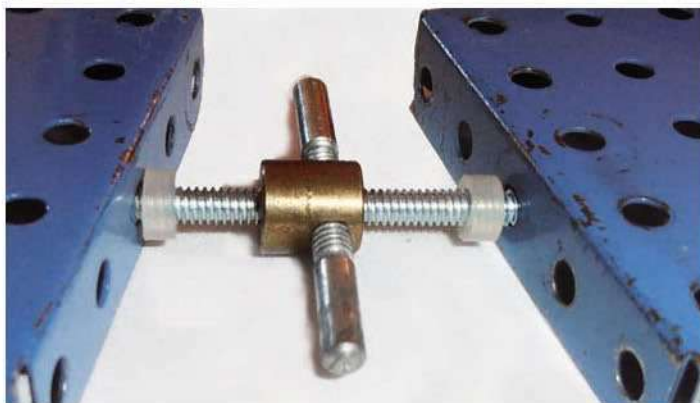


REVUE DES ATTELAGES

Son Altesse Sérénissime Delphinium premier, après s'être dotée d'un réseau ferré dans le standard européen se mit en tête d'approvisionner en friandises ses fidèles sujets et de se doter d'un grand nombre de wagons de marchandises. Mais, comme vous le savez, en Meccano l'attelage est une denrée rare. Sur les sites de ventes aux enchères on peut trouver des attelages tel que les : N° 121-1 (1920-1922) - N° 121-2 (1922-1925) – N° 121-3 (1925-1940) – N° 121 A (1931-1970). Malheureusement, leur acquisition est fort onéreuse.

DE LA RÉFLEXION... À LA CONCEPTION

Qu'à cela ne tienne, cette gageure n'arrêta pas SAS Delphinium 1er. Ses fidèles ingénieurs dirigés par GJ, planchèrent de longues semaines et proposèrent à leur souverain quelques attelages.



Le dernier fut le bon. Un n° 811a fixé sur le n° 811 vissé sur la n° 52 ensuite 2 n° B487 vissées sous les n° 52 avec à une extrémité une n° 111a. Dès la n° 811a baissée, l'attelage est en fonction. Cet ensemble est souple verticalement comme horizontalement.



Conception Gérard Jousse

HARLEY DAVIDSON

MODÈLE FLSTF "FAT BOY" À L'ÉCHELLE 1/4

par James Chaudron



Dans l'histoire centenaire des Harley-Davidson, la "Fat Boy" constitue un épisode fondamental, qui allie les valeurs de la tradition avec les technologies les plus avancées. La présence des roues pleines lenticulaires est un élément extrêmement novateur et fascinant pour l'époque. En 1988, W.G Davidson est arrivé à la Bike Week, chevauchant cette Harley inédite à l'état de prototype, il ne se doutait pas qu'il en vendrait 1 100 unités l'année suivante.

DistributionCulbuteurs
AlimentationCarburateur 40mm
DémarrageurElectrique
TransmissionPar courroie crantée
EmbrayageMultidisques
Boîte de vitesse5 rapports

HISTORIQUE

Cette moto sortie d'usine en 1989 est inédite pour l'époque, avec ses roues lenticulaires pleines au lieu des rayons traditionnels.

Longueur2380 mm
Largeur980 mm
Poids.....294 kg
Réservoir.....38 litres

Voici ses caractéristiques mécaniques :
Nombre de cylindres ..2
Cylindrée1.340CM3
Puissance60 CV à
5.000 tours



LE DÉCLIC

Le départ de cette aventure a eu lieu lorsque j'ai découvert le 1er numéro d'un magazine du commerce "je construis ma Harley Davidson" et je suis resté admiratif devant le pneu qui était fourni avec.

Le lendemain, le concessionnaire Harley Davidson de Valence me voyait débarquer avec mon mètre ruban, un carnet et un stylo, plus l'appareil photo !!

CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE MECCANO

Il s'agit d'une version personnelle type "POLICE" à l'échelle 1/4, dont voici les dimensions :

Longueur600 mm

Largeur160 mm

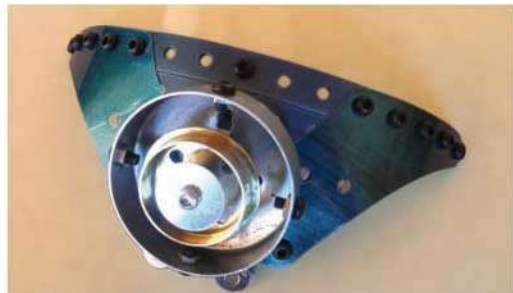
Poids.....6 kg

Le nombre de boulons et d'écrous nécessaires à la réalisation de ce modèle est de 650.

Le temps de l'étude et de la réalisation est d'environ 400 heures.

Ce modèle se différencie de la version d'origine par ses amortisseurs apparents à l'avant comme à l'arrière.

J'ai volontairement rajouté des sacoches et décliné cette version personnelle "police" avec clignotants orange et bleus, gyrophares, ainsi qu'une antenne radio.

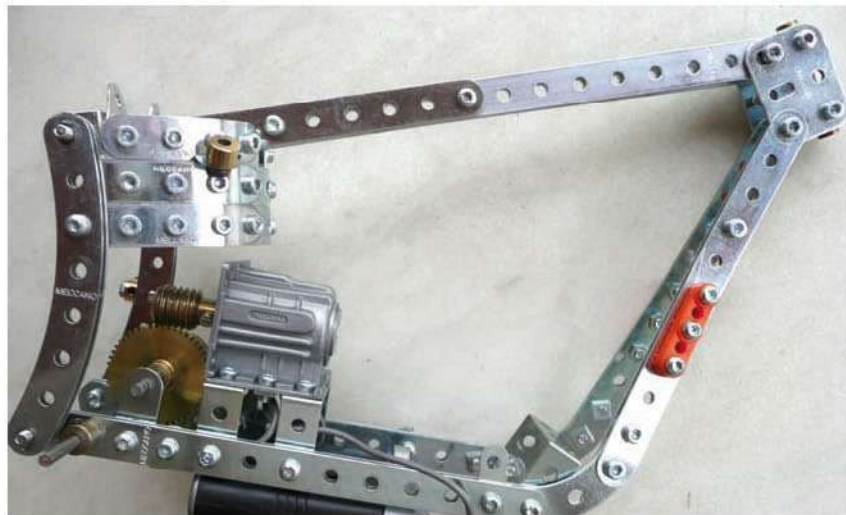


Un carénage du phare et de la protection moteur a aussi été rajouté, afin de donner une sensation plus compacte au modèle.

Toutes les pièces sont d'origine Meccano, certaines ont été "travaillées" de manière personnelle afin de répondre à certaines exigences.

LA CONSTRUCTION DU MODÈLE

La construction renforcée du cadre doit supporter l'ensemble des éléments de la moto. Les bandes sont doublées voire même quadruplées. Le petit moteur 3/6v est inséré à l'intérieur.



La moto est construite autour de ce cadre en 4 modules principaux facilement démontables :

- l'ensemble fourche avant, garde-boue, guidon, phares,
- la partie centrale réservoir et selle,
- la partie arrière,
- l'ensemble moteur bicylindre en V.

Pour la réalisation des roues pleines, il n'y a pas de jantes meccano appropriées, donc découpage de 4 flasques de 103 mm dans de la tôle de 1 mm, perçage de 16 trous, afin d'être dans la symétrie des 8 trous de la roue barillet.

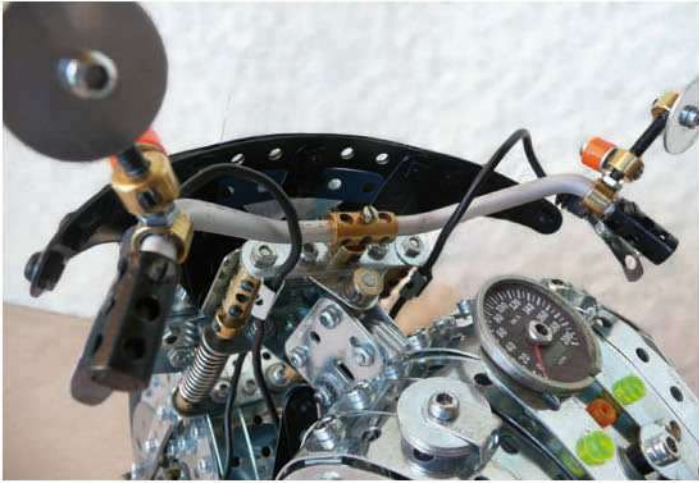
Des bandes coudées spéciales 3 trous servent de renfort pour maintenir la rigidité du pneu.



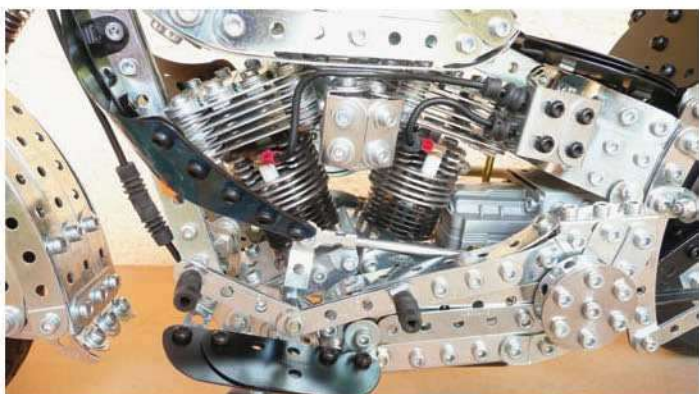
La première difficulté est la réalisation du réservoir. Afin de rester dans l'idée Harley dans les courbes et les proportions, il faut cintrer les bandes selon différentes courbures.



Pour le guidon, j'ai utilisé du tube plein de 6 mm, découpé et mis à la forme du galbe du guidon, ce qui n'est pas facile avec la symétrie inversée.



Idem pour les deux tuyaux d'échappement. Pour les fixations, 3 accouplements pour tringle et 8 bagues d'arrêt ont été sacrifiés en les alésant à 6 mm.



Les 2 cylindres sont réalisés chacun par empilage de 15 roues barillet de 8 trous de 32 et 36 mm dont certaines ont été usinées pour laisser le passage des bougies. Les tiges de culbuteurs ainsi que les bougies sont bien visibles.



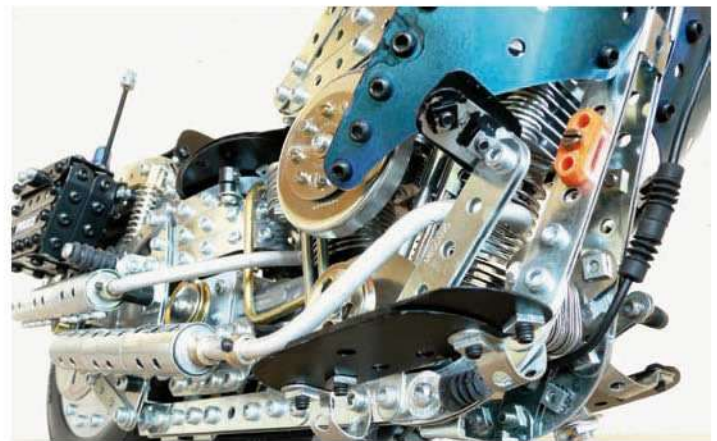
Un petit moteur est couplé par une vis sans fin à la roue dentée de 50 dents qui entraîne une courroie de 10 mm pour la transmission à la roue arrière. Le boîtier d'alimentation Meccano de 2 piles est inséré sous la moto.

La pédale de frein arrière ainsi que le sélecteur de vitesses sont montés sur des axes avec ressorts de rappel.

Les poignées de frein et d'embrayage sont réalisées avec de la bande étroite 2 trous, les câbles avec du fil électrique noir et la protection des embouts de gaine par des cardans en caoutchouc noir réf 213c coupés en deux.



Pour les amortisseurs avant et arrière, 4 ressorts de 12 mm trouvés sur un jouet d'enfant ont fait l'affaire.



Pour terminer, voici quelques détails supplémentaires de conception :

- les rétroviseurs sont réglables et orientables,
- les cale-pieds passager sont rabattables,
- les sacoches avec ouvrant sont extractibles,
- la béquille est escamotable automatiquement avec un ressort de rappel.

CAMION A VAPEUR SENTINEL

Par Willy Dewulf

ORIGINAL

La marque anglaise ALLEY & MACLELLAN a produit de 1912 à 1950 le camion à vapeur SENTINEL (Figure 1). Ce camion est du type à cylindres inférieurs. Avec le moteur bi-cylindrique, la vitesse était de 12 à 20 km/h suivant modèle. Les roues étaient pleines et au début en bois avec bandage en acier.

PIÈCES NON MECCANO À ACHETER OU FABRIQUER.

- Chaudière verticale "Victoria" de la marque Krick, pour modèle de bateau à vapeur.
- Moteur à vapeur bi-cylindre Wilesco, référence D48,
- Plusieurs pièces (tubes, supports..) pour chaudière et moteur.
- Roues en bois (Figures 2 et 4) cerclées d'un bandage caoutchouc.
- Vis à filet multiple (grand pas) et triangle pour direction (Figure 6).



Figure 1

POURQUOI FAIRE CE MODÈLE ?

Plusieurs camions de ce type sont proposés dans les livrets Meccano, mais non motorisés. Une motorisation électrique ou mécanique est facile.

Mais pour qui aime se rapprocher de la réalité et qui veut faire des essais de modèle à vapeur, c'est à essayer, car ne présentant pas de difficultés majeures. Notons que les moteurs à vapeur Meccano ne sont pas faciles à adapter pour ce camion.

LE CHÂSSIS.

Les figures, et surtout la figure 3, donnent un aperçu de l'ensemble.

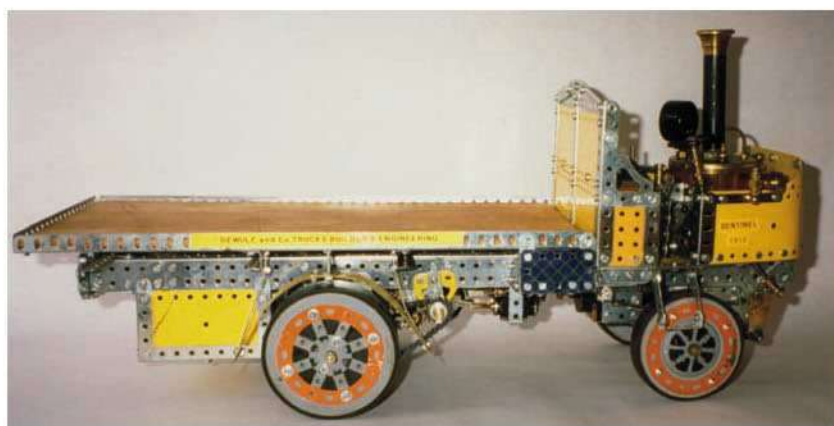


Figure 2

LE MONTAGE DES ÉLÉMENTS VAPEUR.

Ils dépendent de vos chaudières et moteurs trouvables.

Il faudra prévoir : Le brûleur, sous la chaudière, avec en avant un volet rabattable pour allumage et protection (Bleu figure 6). La chaudière (Figure 3), Le réservoir de gaz butane liquide et sa molette d'ouverture (Figure 4, à droite, corps noir avec molette). Le moteur dont il suffira de percer le support de 4 trous "Meccano" (Figure 4). Les tubes d'admission de vapeur et d'échappement vers la cheminée reliant chaudière, la liaison de la commande avec le robinet d'admission et inversion.

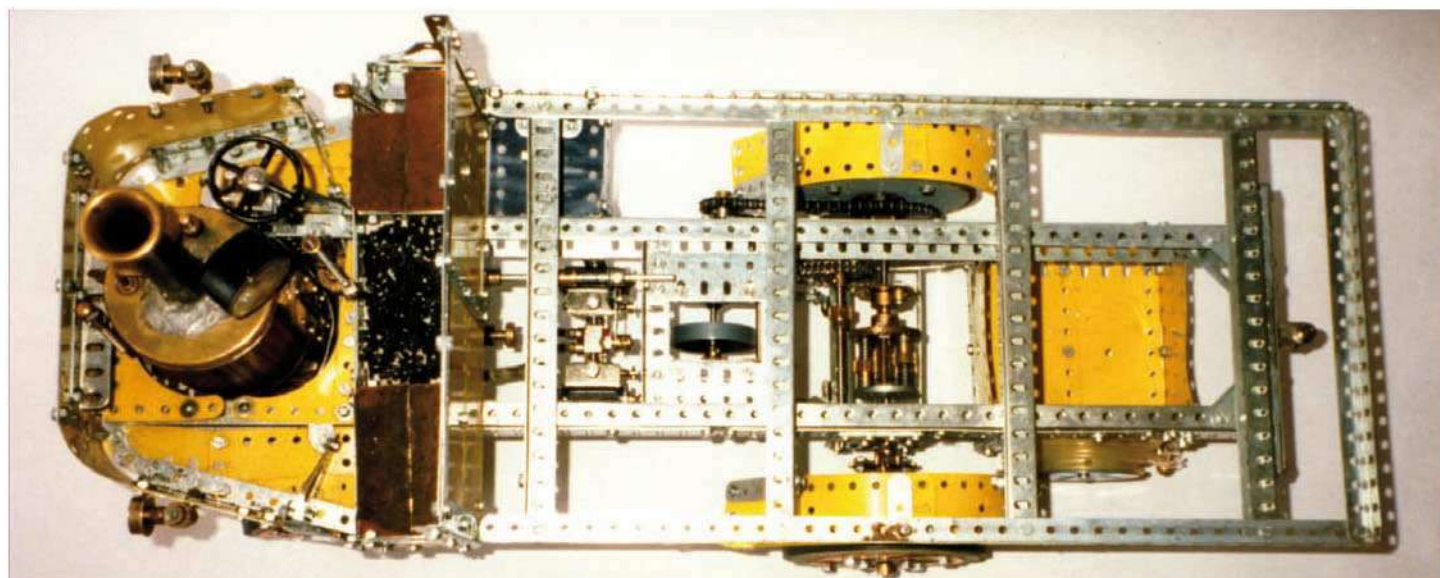


Figure 3

LA TRANSMISSION.

A partir de l'arbre moteur, une transmission par chaîne donne une première réduction (Figure 4). Deux réductions 19/57 attaquent le différentiel à pignons droits (Figure 3). Les demi arbres de sortie du différentiel attaquent, par une réduction 19/57, les roues de 57 dents fixées sur les roues en bois.

La transmission finale, par chaîne, de l'original est factice. Le grand pignon à chaîne (Figure 4) tourne avec la roue. La chaîne entraîne un petit pignon (Figures 2 et 4) pour simuler la transmission originale.

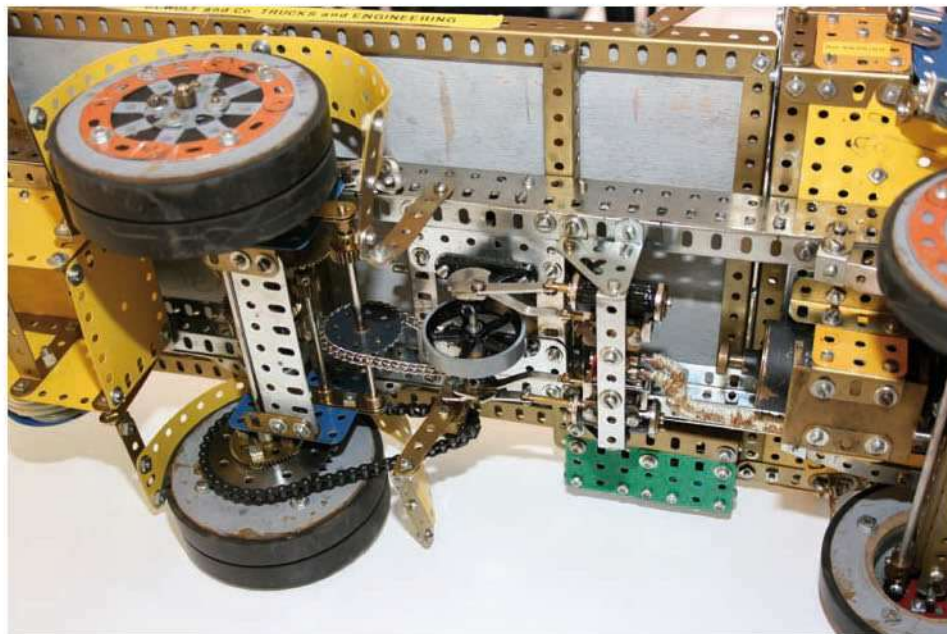


Figure 4

LA CABINE.

Le toit est amovible pour réglage, remplissage de la chaudière et commande du véhicule (Figure 7). La cabine est "aménagée !" pour le mécanicien conducteur à droite, car nous sommes en Angleterre, et le chauffeur à gauche qui puisera dans le bac à charbon situé entre les deux hommes (Figure 5).

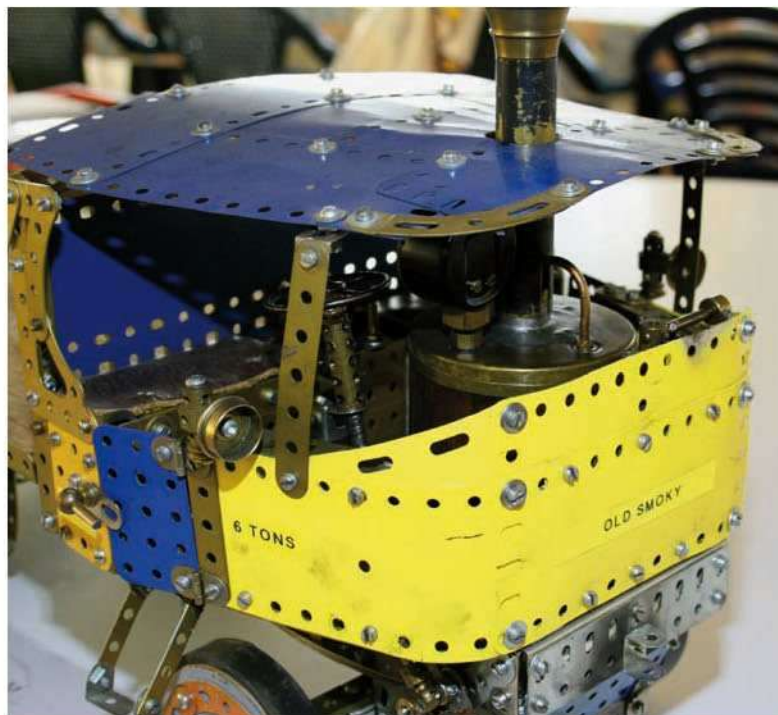


Figure 7

Sur la figure 5 on remarque : le volant de direction, la colonne de commande verticale avec sa poignée double (Pièce 62a). Pour la chaudière, un manomètre indique la pression. A sa gauche la soupape de sécurité, servant aussi d'orifice de remplissage de la chaudière. Le niveau d'eau est face aux sièges. Pour le meccanoman, il faut un miroir pour vérifier que l'eau est en quantité suffisante.

Ce modèle a parfaitement fonctionné lors d'expositions il y a une vingtaine d'années. Depuis, avec le principe de précaution, les pompiers m'ont prié de ranger mes allumettes et ma

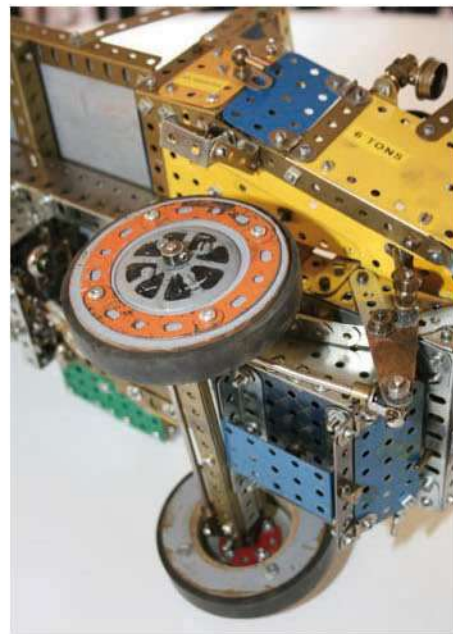


Figure 6

bouteille de butane. On n'arrête pas le progrès. Si malgré tout vous désirez avoir des renseignements complémentaires n'hésitez pas à me contacter.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■

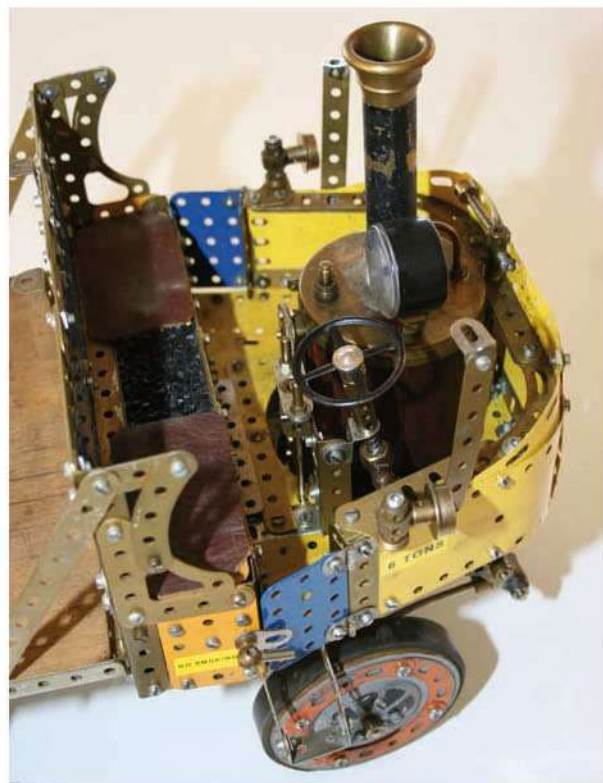


Figure 5

PETITE HISTOIRE DE LA DS DINKY TOYS



Par Jean-Michel Blévo

LA MYTHIQUE 24 C DE 1956

Après son apparition triomphale au Salon de l'Auto de 1955, Meccano mit près d'un an avant de nous livrer enfin en Dinky Toys la merveille du quai de Javel ! Il est vrai qu'à l'époque où nos "petites autos" étaient encore des jouets (Dieu merci !) et pas encore des maquettes, cette voiture révolutionnaire était vraiment très difficile à reproduire... Les usines de Bobigny durent donc innover pour combler les vides entre capot, malle arrière et pavillon et réalisèrent donc leur première berline avec tableau de bord et plage arrière moulés en zamac avec la carrosserie. Nous l'attendions avec un certain scepticisme mais nous ne fûmes pas déçus ! Et les deux coloris proposés à la vente, "ivoire - toit aubergine" et "vert - toit ivoire", étaient d'authentiques couleurs Citroën.

Elle vit donc le jour en novembre 1956, d'abord numérotée 24 C pour la version sans glaces, puis 24 CP en 1958 avec l'apparition du premier ensemble vitré complet sur une voiture de la marque Dinky Toys (il était temps !), enfin 522 en 1959 à l'occasion de la refonte totale du système de numérotation des modèles, suivant l'exemple de la maison mère de Liverpool avec qui Meccano France ne badinait pas !



Avec et sans glaces... Notez sur la boîte 24CP le prix en nouveaux Francs : 4.15. La 24 C valait en 1956 270 anciens Francs ! L'inflation galope ! Ces premières versions ont des roues convexes, dites "à moyeu".



Les trois boîtes. Nota : la nouvelle référence de la 24CP est une simple vignette collée sur l'ancien emballage !



24 C, 24 CP, 522, avec et sans glaces, la palette des couleurs



Plancher peint et emboutissage

Si vous êtes un vrai collectionneur, vous devez toujours faire « le geste du connaisseur » en achetant une miniature, pour vous assurer qu'elle porte bien sous son plancher les noms DINKY TOYS et MECCANO. C'est pour vous une garantie. Vous devez aussi faire partie du Club DINKY TOYS qui groupe tous les amateurs avisés. Tous renseignements chez votre fournisseur habituel ou au Club DINKY TOYS, 70, avenue Henri-Barbusse, BOBIGNY (Seine).

VOUS TROUVEREZ
CES ARTICLES CHEZ

AU POLICHINELLE
102, Rue de Longchamp
PAsSy 06-71 — PARIS (XVI^e)
MECCANO - BOBIGNY (Seine)



IMP. ILLUSTRATION BOBIGNY 4220

Sur un catalogue d'époque, la célèbre réclame "Le geste du connaisseur" :
En consommateur averti, l'acheteur devait s'assurer qu'il s'agissait bien d'une véritable Dinky Toys !



Roues concaves, dites "roues creuses"



Roues "alu" et pneus striés Dunlop sur une rare jaune paille



Une rare orange brûlé, roues creuses et pneus Dunlop
On distingue bien le support de la fameuse commande de la boîte auto, les aérateurs et les chevrons de la boîte à gants



Plage arrière et tableau de bord... Il manque hélas un volant!



Ci-contre enfin, pour terminer l'aventure de la 24 C, voici un rarissime modèle bleu-vert, toit gris-beige, produit en petite série par Dinky Toys. Selon des rumeurs concordantes, mais qui restent à vérifier, cette voiture, dont peu d'exemplaires ont survécu dans un état présentable, aurait été spécialement fabriquée pour le comité d'entreprise des Etablissements Michelin... "Elémentaire, Docteur Watson !"

Collectionneurs-chineurs, à vous d'en dénicher une ! Bonne chance, et ne manquez pas de prévenir la rédaction du magazine pour faire part de vos trouvailles!

Malgré sa nouvelle rivale, la "530" (voir plus loin), notre vaillante "522" (ex 24 CP renumérotée) poursuivra sa brillante carrière jusqu'en 1968 ! Douze ans de bons et loyaux services, un record !

LA "530", "MODÈLE 1963"

En 1964, Meccano décide de donner "un coup de jeune" à sa mythique DS 19.

Il est vrai que cette belle miniature, dont le moule n'avait jamais été modifié, commençait à vieillir sérieusement malgré l'adjonction des fameuses "glaces" qui lui manquaient si cruellement à ses débuts et malgré les quelques modifications de roues et de pneumatiques vues plus haut...

Le moule fut donc entièrement remodelé et la nouvelle miniature baptisée "Citroën DS 19, modèle 1963".

L'heure était aux innovations et aux détails et, pour suivre la concurrence et relancer les ventes de la DS, qui affichait déjà bientôt huit ans d'âge dans la réalité, les enfants eurent droits aux must de l'époque :

Coffre et capot ouvrants, moteur moulé avec roue de secours, intérieur avec volant, suspension et "direction", phares "scintillants", roues chromées puis "alu", pneus nervurés noirs (la mode n'est plus aux flancs blancs...).

Pour beaucoup d'entre nous, ce luxe de détails annonçait la fin de l'âge d'or des Dinky Toys, nos jouets favoris devenaient des maquettes... Qui plus est, avec cette nouvelle gamme pompeusement appelée "Super-détail", les prix flambaient : la 530 fut ainsi commercialisée à NF 7,50, selon le tarif Meccano "conseillé" aux détaillants !



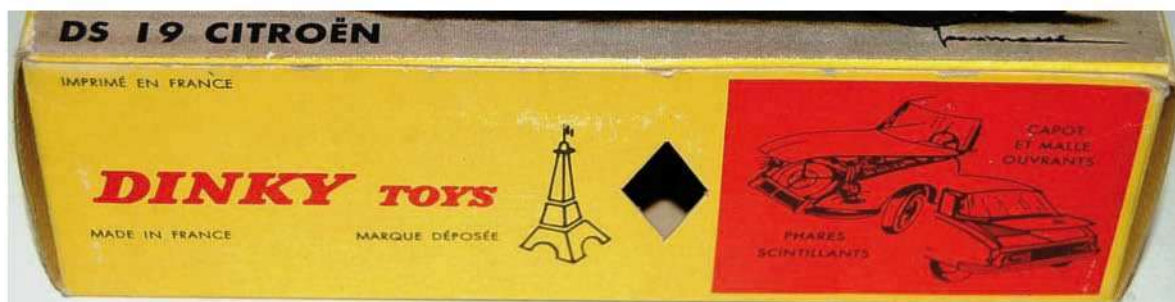
Les deux variantes de couleurs : tilleul, toit gris clair ; grenat, toit ivoire.

Même nos chères boîtes jaunes n'échappaient pas à cette révolution : un beau dessin, mettant en scène le modèle dans un contexte luxueux et avant-gardiste, occupait une de ses faces. Ci-dessous, version Meccano de "Dimanche à Orly" de G. Bécaud avec une somptueuse DS bleue (d'Orient ?) curieusement unicolore !



A droite, le nouveau plancher moulé et peint. Il mentionne l'échelle : 1/43, l'année (ici 64) la référence : 530

Une autre face de la boîte montrait les "avantages" des parties ouvrantes et des phares dits "scintillants". Sur le croquis, la roue avant braquée signifiait que le modèle était équipé de la fameuse "suspension-direction", à l'inclinaison



totallement contraire aux lois de la physique : L'enfant inclinait la voiture en appuyant du côté désiré, l'axe avant pivotait légèrement et le tour était joué ! A nous les manœuvres infernales, y compris de délicats créneaux !

Un losange découpé dans le carton permettait au détaillant de vérifier la couleur du contenu, sans avoir à extraire le jouet de son emballage (très utile, car la peinture des toits était fort fragile).

Meccano France profita de ces nouvelles boîtes pour ressortir sa fameuse Tour Eiffel qu'il affectionnait tant dès l'avant-guerre ! La DS référencée "530" fut retirée du catalogue en 1970 après une brillante carrière de 6 ans.

LA "501", DS PIE DE LA POLICE PARISIENNE

Pour faire face à la concurrence, il fallait sans cesse innover et sortir de nouveaux modèles, si possible à moindre coût.

Il fut donc décidé en 1967, année où la marque annonçait la sortie de pas moins de 18 nouveautés, d'utiliser, entre autres matériaux, le moule déjà bien amorti de la "DS 19 modèle 1963".

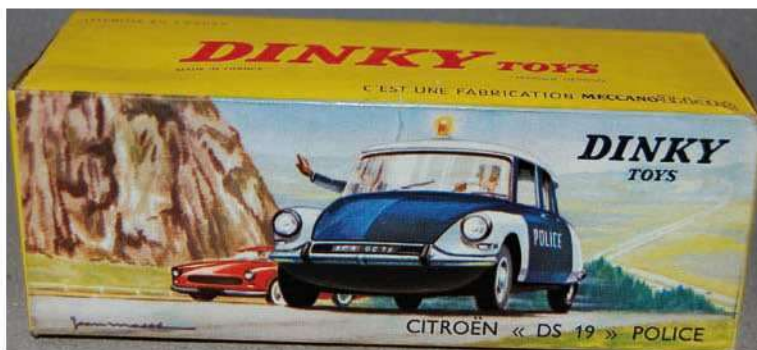
Comme tous les marchands de jouets, Meccano savait bien que les enfants affectionnent les voitures de pompiers, les taxis, les ambulances et les véhicules de police, avec lesquels ils donnent libre cours dans leurs jeux à leur imagination débordante...

Une fois n'est pas coutume, ce ne fut pas un taxi, mais une voiture de police qui vit le jour.

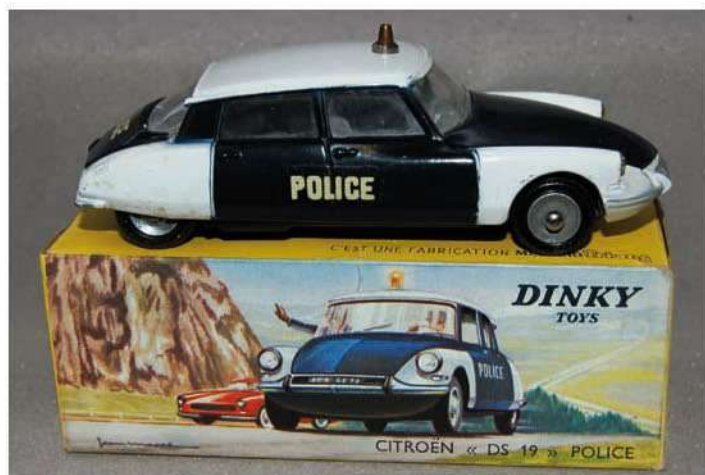
Mis à part un très beau "panier à salade" du type HY sorti en 1965, malheureusement surdimensionné du fait d'un équipement électrique farfelu n'ayant rien à voir avec les Dinky Toys d'antan, ce fût la première voiture de police produite par Bobigny.

Une voiture puissante et prestigieuse, un gyrophare en laiton sur le toit, des décalcomanies POLICE sur les flancs, une peinture mariant un bleu très sombre presque noir avec un blanc immaculé sur les ailes et le toit, une jolie boîte "accrocheuse", la nouvelle DS Pie de la Police Parisienne était née ! Dinky pouvait enfin concurrencer C.I.J. !

Commercialisée à 8,50 Francs, elle connut un réel succès et fut retirée du catalogue en 1970.



La DS Pie en pleine action ; supériorité oblige de notre Citroën, les malfrats en voiture de sport n'ont plus qu'à obtempérer...



La belle sur sa boîte...



Coffre et capot ouvrants ; notez le "pneu-roue de secours"

LA DS 23, "515" DINKY - PILEN

Hélas, les difficultés s'accumulent, et 1972 sonne le glas de la production des authentiques Dinky Toys. De nouvelles miniatures sont fabriquées sous contrat en Espagne à partir de 1975 par Auto-Pilen. Il n'existera donc jamais de DS avec phares dans les ailes chez Dinky France, (sauf la Présidentielle de 1970, vraiment très spéciale et ici hors sujet) Il faudra attendre 1976 (et payer 18 Francs) pour posséder la réalisation espagnole de la DS 23. Elle disparaîtra en 1978 ! "Sic transit gloria mundi !"



Turquoise métallisé, toit noir, la 515 Pilen. Petite cousine de la 530, mis à part les roues, elle a bien un air de famille !



Tous nos sincères remerciements à Vincent Espinasse, "l'Auto Jaune", www.autojauneparis.com, qui nous a permis de photographier quelques belles DS Dinky Toys de sa collection.

LES MOTEURS ÉLECTRIQUES MECCANO

Par Maurice Perraut

Nous avons le plaisir d'informer nos Amis Collectionneurs que nos études jusqu'ici axées sur les moteurs basse tension seront désormais diversifiées en leur associant des moteurs de divers autres voltages.

C'est le cas de celui traité ce jour qui fut proposé en 1928 en 110 ou 220 volts. Nous le présentons sous cet aspect assez curieux que lui donnèrent les modifications dont il fit l'objet en 1929 destinées à maîtriser sa dangerosité.

Il convient en effet de savoir que tous les moteurs de hauts voltages produits antérieurement à 1929 ne présentaient qu'une sécurité relative. L'élément en cause en était l'induit "tambour" dont la partie en relation avec les charbons ne bénéficiant d'aucune protection pouvait réserver de sérieux désagréments dans l'éventualité d'un malencontreux contact avec un objet métallique.

La suppression de tels risques devint impérative et le remplacement de cet induit "tambour" par un induit du type "plat" disposé très différemment fut d'une efficacité prometteuse. La coupelle apparente au premier plan des photos qui fit à la fois office de moyeu pour l'arbre moteur, de porte charbons positionnés horizontalement pour convenir à l'alimentation de ce nouvel induit eut pour rôle essentiel de recouvrir, par son diamètre approprié, cette zone électrique et la rendre ainsi définitivement hors d'atteinte.

On remarquera que cette coupelle fut rivetée sur des flasques devenus obsolètes reconnaissables à leur encoche pratiquée entre le 5^{ème} et le 7^{ème} trou du rebord de fixation du moteur. Elle permettait d'accéder au porte charbon inférieur lorsque, en paire, ils alimentaient verticalement et hors du flasque cet induit "tambour" incriminé qui équipait les moteurs produits de 1925 à 1928. L'utilisation, liée vraisemblablement à une raison économique, de tous les flasques en stock quelles que soient les différences qu'ils accusaient sur le plan des perforations (variables selon les années) donna lieu à des montages assez variés. Certains de ces moteurs se trouvent pourvus de deux flasques identiques percés de trois trous (position fléchée sur la photo n° 1) ; d'autres le sont avec deux flasques également identiques mais percés que d'un seul trou (photo n° 2) tandis qu'un autre "phénomène" connu a bénéficié de deux flasques différents ! Nous pensons pouvoir présenter cette curiosité dans l'un de nos prochains magazines. Nul doute que ce montage hétéroclite découlaît de l'utilisation des fonds de tiroirs dans l'attente de la sortie du moteur entièrement capoté qui vit le jour en 1931 sous l'appellation de E2.

À l'heure où nous écrivons aucune illustration, information, n'a pu être relevée quant à ce moteur ainsi modifié pas plus que lui sont connues de notices d'instructions et boîtes spécifiques.

Aux Amis qui s'interrogeraient de savoir comment a-t-il pu être déterminé que ce moteur datait de 1929, votre serviteur en a eu la preuve par une lettre adressée cette année là par la Sté Meccano en même temps que deux exemplaires de ce moteur venant complimenter le bénéficiaire pour les modèles Meccano de prestige qu'il avait réalisés.

POINÇON FRAPPÉ SUR LE FLASQUE OPPOSÉ À CELUI QUI FUT MODIFIÉ

MOTEUR MECCANO

(1) 110 Volts - 2/10

2500 TOURS

FABRIQUÉ EN FRANCE

(1) ou 220 Volts le cas échéant

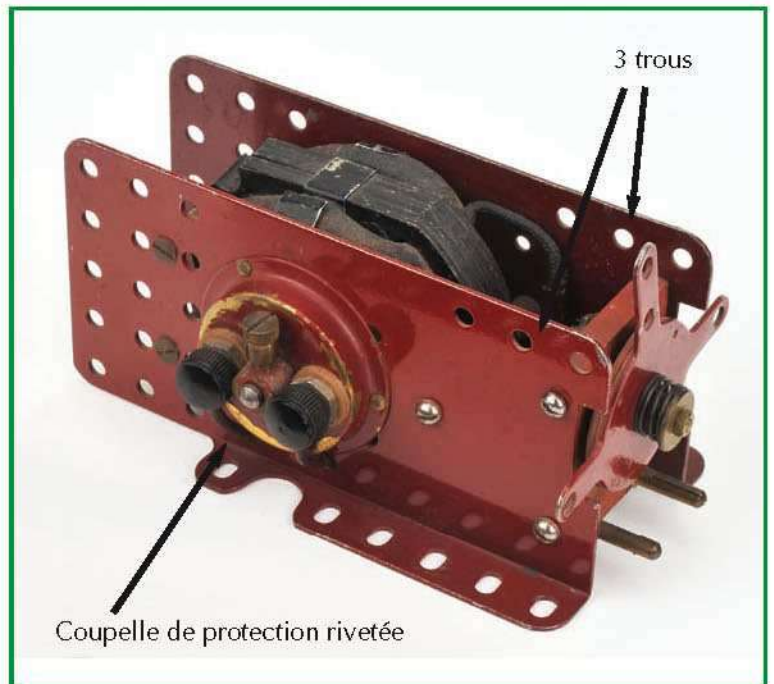


Photo N° 1 - Moteur à flasques percés de trois trous (fléché)
En 110 volts : N° d'ordre CAM : 15 - En 220 volts : N° d'ordre CAM : 16

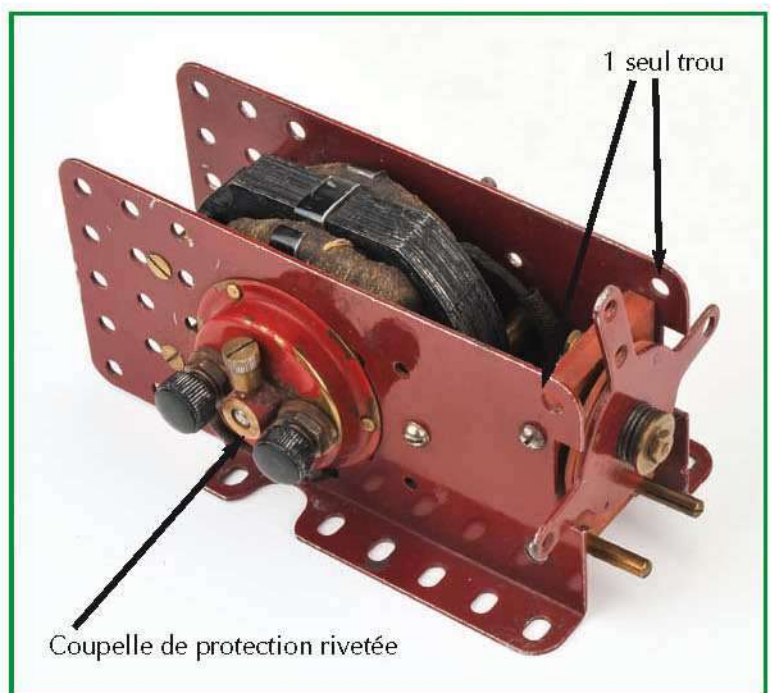


Photo N° 2 - Moteur à flasques percés que d'un seul trou (fléché)
Connu actuellement qu'en 110 volts - N° d'ordre CAM : 17

LES DEUX BB 12061 HORNBY-ACHO MECCANO

Par Pierre Jaillet

Il y a eu 2 "BB 12061" fabriquées par MECCANO Bobigny. Tout d'abord, la BB 12061 de couleur bleue portant la référence 6390, en boîte couleur, avec notice, bon de garantie et flacon d'huile.

Cette locomotive avec 2 bogies de 2 essieux métal, un bogie preneur de courant et un bogie moteur à 4 roues à bandage, ce qui lui procurait la même puissance que la BB 16009. À l'extrémité côté bogie preneur de courant une lampe éclairant 2 phares. Dotée comme toute BB 12000 SNCF qui se respecte d'une cabine centrale et de 2 pantographes "4 pattes" aptes à capter le courant de traction par une caténaire. Cette machine très réaliste, pesant 290 grammes, mesurant 18 cm pouvait tracter en palier 12 voitures voyageurs à bogies. Cette BB 12061 bleue fut fabriquée de 1963 à 1972.

La BB 12061 verte avait les mêmes applications techniques que la BB 12061 bleue, mis à part que le modèle MECCANO voulait attraper la clientèle "modéliste", avec un changement automatique des feux à une seule extrémité néanmoins, passant de feux blancs à rouges suivant le sens de marche, et...et...sous la cabine de conduite centrale, un commutateur traction d'inversion d'alimentation rails ou caténaire. Référence 6392, elle fut fabriquée par MECCANO de 1965 à 1973.

Les deux machines étaient censées rouler pour la ligne SNCF de l'acier et du charbon entre Valenciennes et Thionville.

Enfin, la BB 12061 recevait l'appellation de..."super-perfectionnée verte".

LA VRAIE BB 12000 SNCF

La vraie locomotive électrique BB 12000 était à 2 bogies moteurs. Elle a été construite au Creusot par MTE au nombre de 148 machines monocourant monophasé en 25000 volts alternatif entre 1954 et 1961. La BB 12000 était apte aux trains de marchandises comme aux trains de voyageurs à 140 Km/heure. Longueur 15,20 m, poids 85 tonnes.

Les BB 12000 ont essentiellement parcouru tout le réseau SNCF électrifié en 25000 volts alternatif, en particulier sur Valenciennes - Thionville, toute l'Alsace et la Lorraine, de Toul à Is-sur-Tille, et de Dôle à Vallorbe et Frasnepontarlier. En particulier, une seule BB 12000 n'avait pas peur de remorquer en rampe de 20 pour mille le rapide "505 Paris-Milan" entre Dôle, Vallorbe et Pontarlier, avec 18 voitures.

La BB 12000 portait le surnom "fer à repasser" donné une fois de plus après "Picasso", "sous-marin" etc... par les cheminots. La dernière BB 12000 fut retirée du service en 1996, un exemplaire est conservé au Musée de Mulhouse sous le n° BB 13000.

Prochain article : l'autorail 425 chevaux, dit Caravelle, et ...la locomotive de l'espace !

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■



LES RAMES HORNBY

par Jean Michel Blévoit

3/ LES TRAINS AÉRODYNAMIQUES

À la fin des années 30, le monde des transports est à la recherche de nouveaux progrès, synonymes de vitesse, et se passionne pour l'aérodynamisme.

Les compagnies de chemins de fer s'empresstent de caréner leurs locomotives pour en améliorer le CX, et surtout pour cultiver un "look" commercial moderne, propre à enthousiasmer un public conquis à la fois par les performances et l'esthétique. Les fabricants de jouets s'empresstent de suivre leur exemple.

- LE P.L.M. PARIS-MARSEILLE

Le P.L.M. va se tailler un considérable succès médiatique en 1937 en carénant de vieilles 221 "Atlantic" du début du siècle, capables de tracter, avec des pointes à 140 km/h, des rames légères de quatre wagons également carénés et équipées du conditionnement d'air ! Le train couvrira quotidiennement le trajet Paris-Marseille en 9 heures, soit une vitesse commerciale de 96 km/h.

Hornby, "toujours en tête du progrès" (sic), saisira la balle au bond et devancera la concurrence en lançant pour Noël 1937 son "Train Aérodynamique", réussissant ainsi un magistral "coup de pub", collant de peu à l'actualité, qui lui procurera un succès commercial certain.

Page 16

TRAINS AÉRODYNAMIQUES

TRACTION

La toute dernière nouveauté des chemins de fer français est le train aérodynamique : il n'y en a encore que très peu en service, mais Hornby, toujours en tête du progrès, a déjà une reproduction fidèle, dans tous les détails, du nouveau train du P. L. M. (Paris-Marseille en 9 heures !). Soyez, vous aussi, les premiers à posséder cette merveilleuse machine profilée, rapide et puissante, et ses voitures à soufflets.

TRAINS AD2 et AD2E

Train complet composé de la machine "AD" et de son tender, ainsi que de deux voitures également profilées, avec attelage par soufflets ; articulation métallique. 6 rails courbes et 2 droits. Longueur : 53 cm. Transformateur dans le modèle électrique.

AD2 Mécanique	100. »
AD2E Électrique 20 volts	215. »

TRAINS AD1 et AD1E

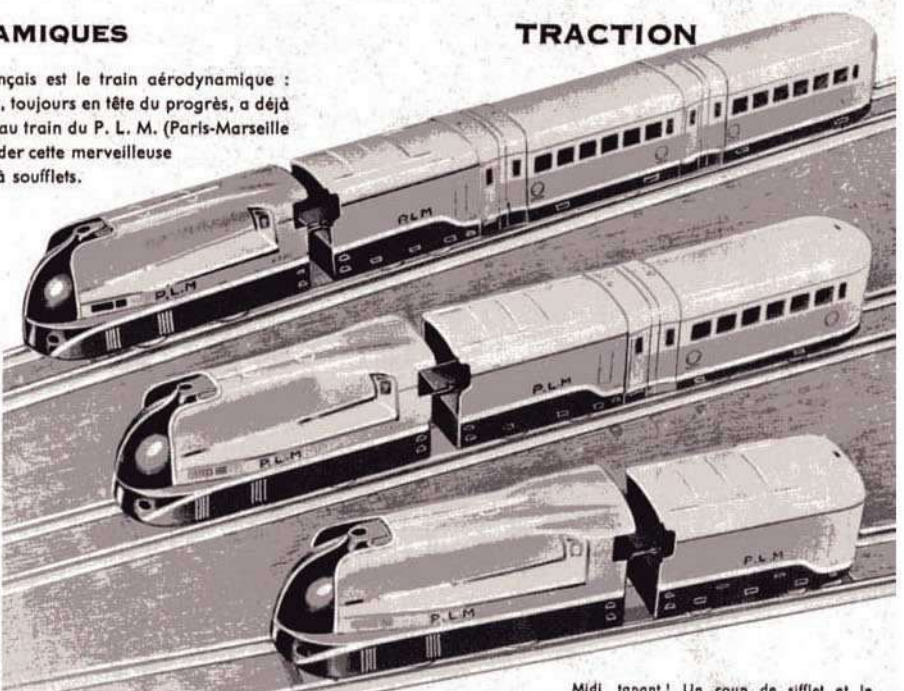
Le même train, présenté dans un coffret un peu plus petit et comprenant une seule voiture aérodynamique et 6 rails courbes. Le même modèle électrique est fourni avec transformateur 110/20 volts, 50 périodes. Long. : 40 cm.

AD1 Mécanique	80. »
AD1E Électrique 20 volts	195. »

LOCOMOTIVES AD et ADE

Petite machine très puissante et rapide fabriquée avec grands soins. Lignes harmonieuses ; forme nouvelle entièrement aérodynamique. Avant bombé en noir ; pare-fumée faisant partie de la tôle extérieure, en bleu foncé, comme l'ensemble de la machine. Filets or. Modèle électrique avec phare à la partie inférieure de l'avant. Longueur : 15 cm. Tender assorti.

Loco AD Mécanique — Avec tender	52. »
Loco ADE Électrique — 20 v., avec tender.	102. »



Midi tapant ! Un coup de sifflet et le train !! démarre lentement sous la conduite de Giffon, le sympathique mécanicien lyonnais à qui a été soumis le premier Train Hornby AD fabriqué. Il l'a trouvé absolument parfait et n'a pas ménagé ses compliments sur l'exactitude de sa reproduction, son fini, etc... et aujourd'hui, pendant que son papa, perché sur sa puissante machine, roule à 140 à l'heure, le petit Giffon, qui a tout juste deux ans, s'amuse par terre avec son petit train aérodynamique à lui : un Train Hornby AD2.

Ci-dessus : Catalogue 1937-1938, à lire avec attention : Pour son magistral coup de pub, Hornby s'attachera habilement la complicité du Chef Mécanicien Giffon du dépôt de Lyon qui complimente "l'exactitude de la reproduction" du train Hornby AD.



Ci-dessus, le train électrique AD 1 E, avec son unique voiture.



La voiture, joliment lithographiée, et son arrière arrondi.

Le fin logo du P.L.M.

A droite : Le soufflet ultra simple, solidaire de la voiture et son piton qui s'enquille, selon les cas, dans le trou circulaire pratiqué sur le toit du tender ou de la voiture. Ce qui n'est pas sans rappeler les autorails Bugatti, qui eux, n'étaient pas désaccouplables.

Pressé par le temps, et sans doute faute de moyens, Hornby optera pour une solution bon marché : Il lui suffira d'habiller la mécanique simple et éprouvée de l'insusable loco de la Série M (malheureusement sans renversement de marche tant pour les versions mécaniques qu'électriques), de créer un tender et des voitures "aérodynamiques", et le tour sera joué, les carénages très bas cachant la misère du nombre de roues du train et de la loco. Notre belle "Atlantic" devient une "0-2-0" !

Peu importe, le succès sera au rendez-vous et Hornby devancera de justesse ses concurrents. La guerre interrompra malencontreusement la rapide et brillante carrière de cette sympathique petite rame malheureusement sous-dimensionnée.

On ne peut que regretter qu'Hornby se soit contenté de l'échelle de la série M et n'ait pas produit un véritable train de luxe au gabarit des "Flèches d'Or" et autres "Trains Bleus". Avec plus de détails et en conservant les merveilleuses couleurs de notre petit train, le résultat eut été sûrement superbe...

Mais Hornby avait peut-être d'autres projets en tête et préparait sans doute un "grand" train aérodynamique comme le laisse supposer la couverture du catalogue 1936-37.



Catalogue 36-37 : un projet de "super-carénée" à droite ???



Catalogue 37-38 : notre P.L.M. est bien en couverture !

- L'"ETOILE DU NORD" PARIS-BRUXELLES-AMSTERDAM

En préambule, je vous laisse découvrir le rare dépliant 1939-40, tenant lieu de catalogue, où apparaît pour la première fois "l'Etoile du Nord" dans une rubrique "Traction nouvelle". Loco et wagons sont badgés S.N.C.F. : la nationalisation est bien derrière nous.

Hélas, la guerre n'est pas loin, et on y parle aussi des "circonstances présentes". Cette loco naîtra donc sous une mauvaise étoile...

EN RAISON DES CIRCONSTANCES PRÉSENTES, NOUS NE POUVONS GARANTIR LA FOURNITURE DE TOUS LES ARTICLES DONT IL EST FAIT MENTION SUR CE DÉPLIANT.

← ETOILE DU NORD →

← FLECHE D'OR →

TRACTION NOUVELLE 1959-40

LES TRAINS HORNBY AÉRODYNAMIQUES

TRAIN ÉLECTRIQUE 4-1E "ÉTOILE DU NORD" (ci-dessus)
Locomotive aérodynamique n° 4E puissante et rapide, avec tender aérodynamique n° 4 et 2 Voitures n° 4 du type allégé, en service sur les grands réseaux, 12 Rails courbes EA2 et Transformateur n° 1, 110-20 volts, renversement à main 495 »

TRAIN ÉLECTRIQUE 4-2E "FLECHE D'OR"
Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais avec 2 Voitures n° 3F "Flèche d'Or", 12 Rails courbes EA2 et Transformateur n° 1, 110-20 volts, renversement à main 595 »

TRAIN ÉLECTRIQUE 4-4E MARCHANDISES (ci-dessus)
Même Locomotive, 1 wagon-fourgon n° 13, 1 wagon-Réservoir "1a", n° 1, 1 wagon-Tombereau av. vige, 110-20 v., rev. à main 45 »

TRAIN ÉLECTRIQUE N° 4-3E "TRAIN BLEU", Le même que le "Flèche d'Or", mais avec 2 Voitures n° 3B "Train Bleu", 12 Rails courbes EA2 et Transformateur n° 2, 110-20 volts, renversement automatique 680 »

TRAINS HORNBY AD
Reproduction à l'échelle du Train Aérodynamique de la Région Sud-Est, couvrant le parcours Paris-Marseille en 9 heures.

MÉCANIQUE
AD-1 Voyageurs, 1 volt, 80 » AD-1E Voyag., 1 volt, 190 »
AD-2 " " 2 volt, 100 » AD-2E " " 2 volt, 210 »
avec transformateur "M", 110-20 volts

ÉLECTRIQUE
avec courant alternatif automatique

LA LOCOMOTIVE

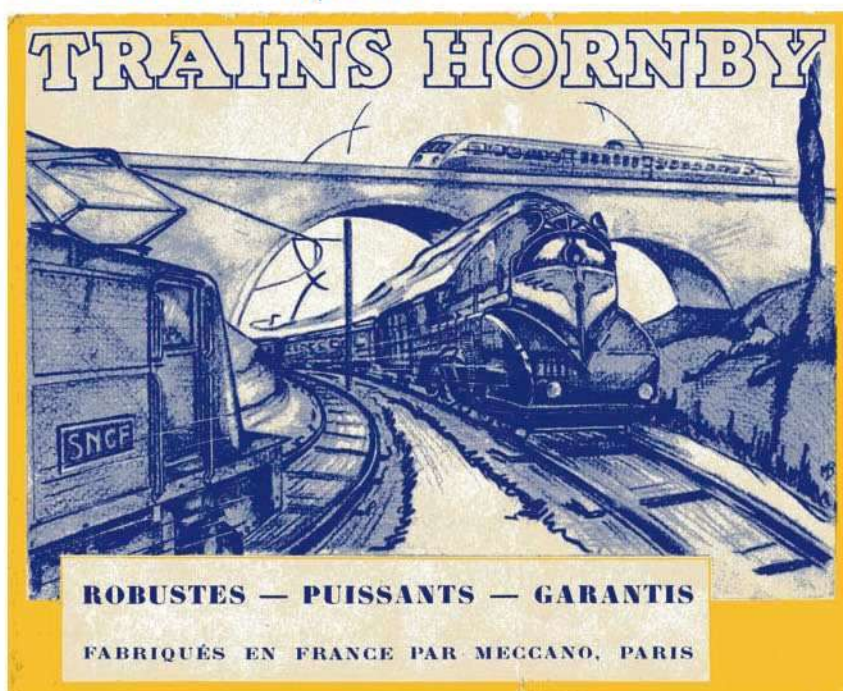
Il était temps ! En effet, si Hornby a bien sorti la première aérodynamique en 1937, depuis lors son grand rival JEP décline nombre de versions de locos carénées, du bas de gamme jusqu'à un lourd modèle "de luxe" d'inspiration très américaine, style Lionel Trains, peu réussi d'ailleurs et en version 2-2-2 alors que la marque dispose depuis longtemps de platines moteur de 2-3-1. Ce n'est donc qu'en 1939 que les amateurs de Hornby purent enfin acquérir une carénée digne de ce nom ! JEP n'a plus qu'à bien se tenir : incontestablement une très belle locomotive, malgré un tender bien peu détaillé et le nombre de roues cher à Hornby qui fait de notre machine une 2-2-1 (ce qui aurait été exact pour le P.L.M. de 1937). Qu'importe, un heureux découpage des tôles des pare-fumées et du toit de cabine, ainsi qu'une élégante décoration dorée frontale et latérale, incluant un fin logo de la S.N.C.F. lui donnent une réelle beauté et une bonne ressemblance avec la "Super-Pacific" de la Compagnie du Nord.



Les "deux sœurs", notez sur l'avant le fameux "cinéma du Nord" où s'affichaient les numéros des trains.

Dès sa sortie, la loco Etoile du Nord fut proposée en vert et marron. Aucun catalogue couleur n'ayant été réalisé, nul ne sait si une couleur était spécialement affectée au train de marchandises. (Voir ci-dessus sur le dépliant, les rames 4-1 E et 4-2 E)

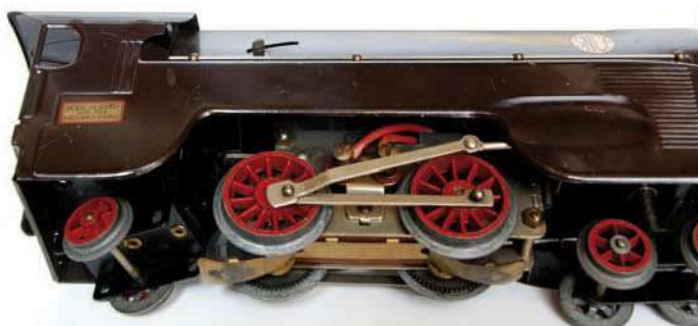
Ci-dessous : Couverture du dépliant 1939



on imagine le rougeoiement de la chaudière... En tout cas, un vrai casse-tête pour changer l'ampoule, nécessitant un délicat démontage du support moteur !



Une pure avant-guerre en livrée verte : notez la molette et la fente horizontale.

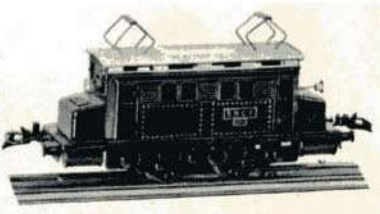


Les deux moteurs : avant-guerre, flasques de la platine en laiton – après-guerre flasques en acier.
C'est bien la meilleure solution pour dater une locomotive...

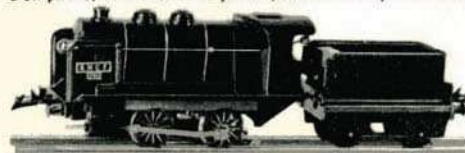
En juin 1940, l'usine de Bobigny est occupée et Meccano est contraint de travailler occasionnellement pour Märklin. Ici s'achève la brève carrière de l'Étoile du Nord en livrée verte.

Après les hostilités, la production de jouets en France reprend péniblement du fait de la pénurie et du rationnement des matières premières. Ce qui expliquera, entre autres, l'absence de pneus sur les premiers Dinky Toys d'après-guerre, le caoutchouc étant strictement rationné. En 1948 la production de trains de l'usine de Bobigny reprend avec la fabrication de quelques modèles repris du catalogue de 39-40 et simplifiés dans un souci d'économies. C'est le cas des efficaces et éprouvées locos 0 E "type vapeur" et "type P.O.", avec de nouvelles petites roues reprises aux modèles de la série M et hélas, pour la P.O., des pantographes simplistes.

LOCO 0E-type PO (ci-contre) - La locomotive, équipant les deux trains ci-dessus, peut être achetée séparément. Elle est munie de pantographes, tampons, accouplements automatiques avant et arrière et d'un phare. Les 4 roues motrices assurent une adhérence aux rails et une puissance de traction exceptionnelles.



LOCO 0E TYPE VAPEUR (avec tender) - La locomotive équipant les trains 0-3E et 0-4E, peut être achetée séparément avec son tender. — Elle est munie d'un phare, de bielles et de pistons, et d'un accouplement automatique à l'avant.



Son moteur à quatre roues motrices est le même que celui de la locomotive type PO et lui assure les mêmes performances.

Heureusement Hornby ne modifie pas le train 4-1 E et en reprend la production avec une loco en livrée marron uniquement.



TRAINS HORNBY

Electriques

Ecartement 0 = 32 mm. — 20 volts

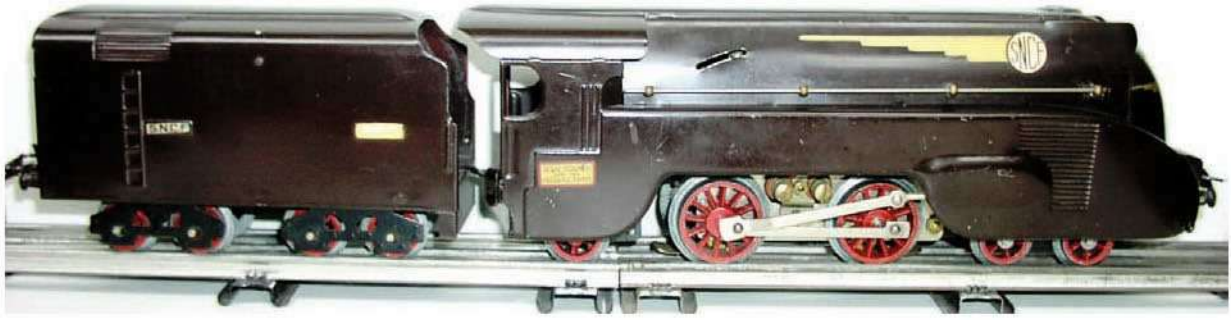


TRAIN 4-1E "ÉTOILE DU NORD" à renversement de marche automatique. — Ce train comprend une locomotive aérodynamique puissante et rapide, un tender et deux voitures à bogies du type "Grandes Lignes". — La locomotive, type vapeur, montée sur 10 roues dont 4 motrices, est équipée d'un nouveau moteur à **renversement de marche automatique**. Elle possède un phare, des bielles et des pistons. — Le transformateur est du type N°2, muni d'un disjoncteur automatique. 12 rails courbes forment un cercle de 1 m 20 de diamètre.

UN TRAIN DE LUXE A UN PRIX ABORDABLE !

Ci-dessus, trois extraits du catalogue de 1953

Bon nombre de wagons, les gares métalliques, les grands trains de luxe et leurs locomotives disparaissent du catalogue. Les enfants n'auront guère de choix entre les deux modèles basiques et "un train de luxe à un prix abordable" ! L'Étoile du Nord poursuivra sa carrière avec succès jusqu'en 1953.



Une 4 E après-guerre marron glacé : notez le petit levier de renversement de marche et sa fente en biais.



En 1939, comme c'était prévisible, les services commerciaux de Hornby étaient conscients du vieillissement de ses grands trains de prestige : "Train Bleu" et "Flèche d'Or". Il fallait du "moderne" et si possible de "l'aérodynamique" pour susciter un nouvel enthousiasme dans la clientèle de la marque.

La question de la locomotive avait été réglée avec l'apparition de la très réussie loco 4 E, à laquelle on avait donné in extremis un bel aspect des Chemins de Fer du Nord par l'adjonction sur l'avant droit du tablier du fameux "cinéma du Nord". Sans cet accessoire, elle aurait pu faire figure d'une honorable carénée du réseau de l'État. (Chemins de Fer de l'Ouest).

Dans la pure tradition de la Marque, il fallait trouver pour cette nouveauté un nom accrocheur : puisqu'on avait opté résolument pour une loco du réseau Nord, si cher à Hornby, le choix se porta naturellement sur un train de prestige, pas encore exploité par les fabricants de jouets : ce fut donc "L'Etoile du Nord", le rapide tout Pullman lancé en 1928 par la C.I.W.L., assurant la liaison Paris-Bruxelles-Amsterdam. Ce train fut le brillant ancêtre des T.E.E automoteurs Diesel, puis des grandes rames "tout alu" tractées par les célèbres CC quadri-courants rouges et argent, auxquelles ont succédé les modernes Thalys... Restait à régler le délicat problème du choix et de l'élaboration de la voiture qui devrait composer la rame : En 1939, la vraie "Etoile du Nord" avait perdu ses wagons Pullman depuis quelques années et Hornby n'allait pas ressortir ses vieux modèles, certes superbes mais obsolètes.

Reproduction d'une affiche de Cassandre pour la C.I.W.

LA VOITURE N°4, "TYPE GRANDES LIGNES"

On a beaucoup discuté sur le choix de la voiture qui allait être retenue pour cette nouvelle rame. Incontestablement, il s'agit d'une voiture "allégée", dite "saucisson" du réseau de l'État. Mais qu'importe pour les enfants, puisqu'elle était superbe et aux couleurs de la S.N.C.F. comme la loco. Qui plus est, c'était incontestablement la "voiture à la mode" à l'époque et Hornby optera sans hésiter pour cette solution bon marché à réaliser, consistant à plier en trois une tôle joliment lithographiée et à l'agrafer, ainsi que ses extrémités, à un simple châssis.



Le résultat est splendide, avec ses 31 cm qui surclassent allégrement les petites voitures 1S de 18 cm (bien qu'à l'échelle "O", le wagon aurait dû mesurer pas moins de 60 cm !). Equipé d'une seule portière ouvrante par côté, il conserve heureusement les roues Mansell pleines. Le tout a quand même grande allure et la rame une réelle beauté.



Ci-contre la lithographie très détaillée et réussie de l'extrémité de la voiture. Hornby a malheureusement abandonné les soufflets des "Trains Bleus" et "Flèches d'Or".

A noter, un orifice circulaire découpé en haut à droite et obturé par un mica rouge tient lieu de lanterne de queue. Avant-guerre, un système d'éclairage introduit dans le boggie et muni d'un frotteur en contact avec le rail central permettait d'éclairer la voiture et d'illuminer ainsi le mica, donnant l'illusion d'une lanterne allumée. Cet accessoire ne sera pas repris en 1948. Un éclairage du même type sera réintroduit pour les nouvelles voitures à boggies de 1954, mais sa trop petite taille, adaptée à ces wagons bien courts (25 cm), ne permettra pas son utilisation sur les voitures 4 E.

UNE RAME POUR JOUER

Certes l'Etoile du Nord n'était pas un train de messageries, mais les enfants que nous étions voulions compléter la rame par l'adjonction d'une voiture postale et d'un fourgon. C'est ce que proposait JEP dans ses coffrets avec toute une gamme de wagons à boggies aussi longs que les voitures à voyageurs. Cela manquait cruellement à Hornby : alors on se contentait du sympathique fourgon 1S et de la jolie petite allège postale (voiture poste N°1) avec son lanterneau, tous deux sous-dimensionnés (18cm) et finalement, tout était "presque" parfait dans le monde coloré de Hornby !



Ci-dessus, la rame "Etoile du Nord", comme nous aimions la composer étant enfants...



L'allège postale 1935 – 1940



Le fourgon 1S 1935 – 1963 !



Ci-dessus, le dos du catalogue de 1953 qui nous faisait tous rêver...

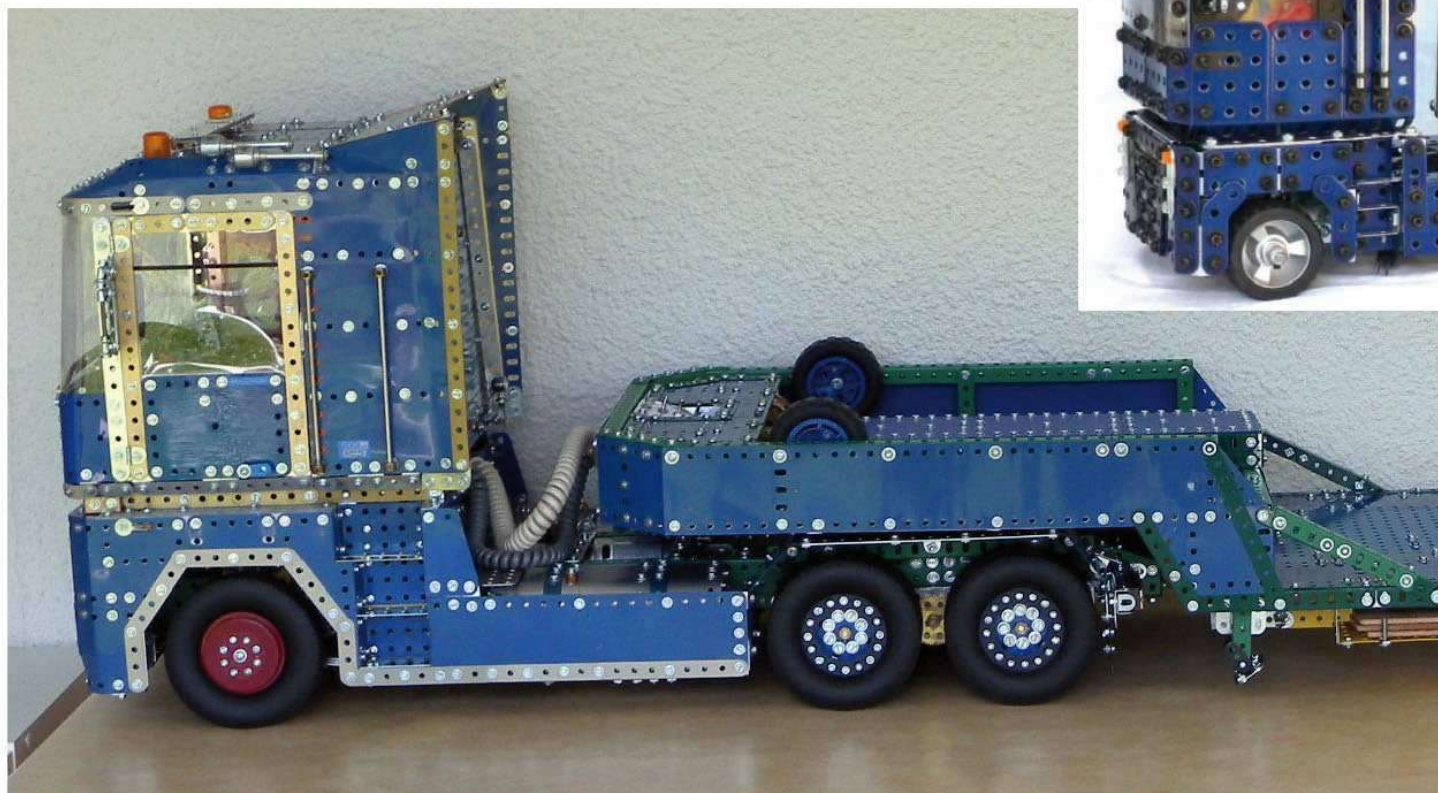
L'allège et le fourgon, tous deux marqués ETAT et joliment lithographiés, avaient un charme certain malgré leurs 18cm. L'allège avait un lanterneau ajouré dans la pure tradition des wagons postaux de la réalité. Retirée en 40, on en trouvait encore après-guerre chez les détaillants. Curieusement, ce fut le seul wagon postal fabriqué par Bobigny ; et Liverpool n'en produisit aucun à l'échelle "O".

Le fourgon avait un "périscop" central faisant office de vigie et deux portes coulissantes. Les modèles d'avant-guerre avaient 4 ergots découpés dans la tôle de chaque extrémité et soigneusement pliés, permettant d'y accrocher les lanternes ad hoc. Il poursuivit sa longue carrière jusqu'en 63, date de la disparition des trains Hornby écartement "O".

LE TRACTEUR REN

par Jean-Marie Ja

LE GRAND , CELUI DE PHILIPPE, À L'ÉCHELLE 1/8,5



HAULT MAGNUM 430

Lucien Quel et Philippe Oury

LE PETIT, CELUI DE JEAN-MARIE, À L'ÉCHELLE 1/18

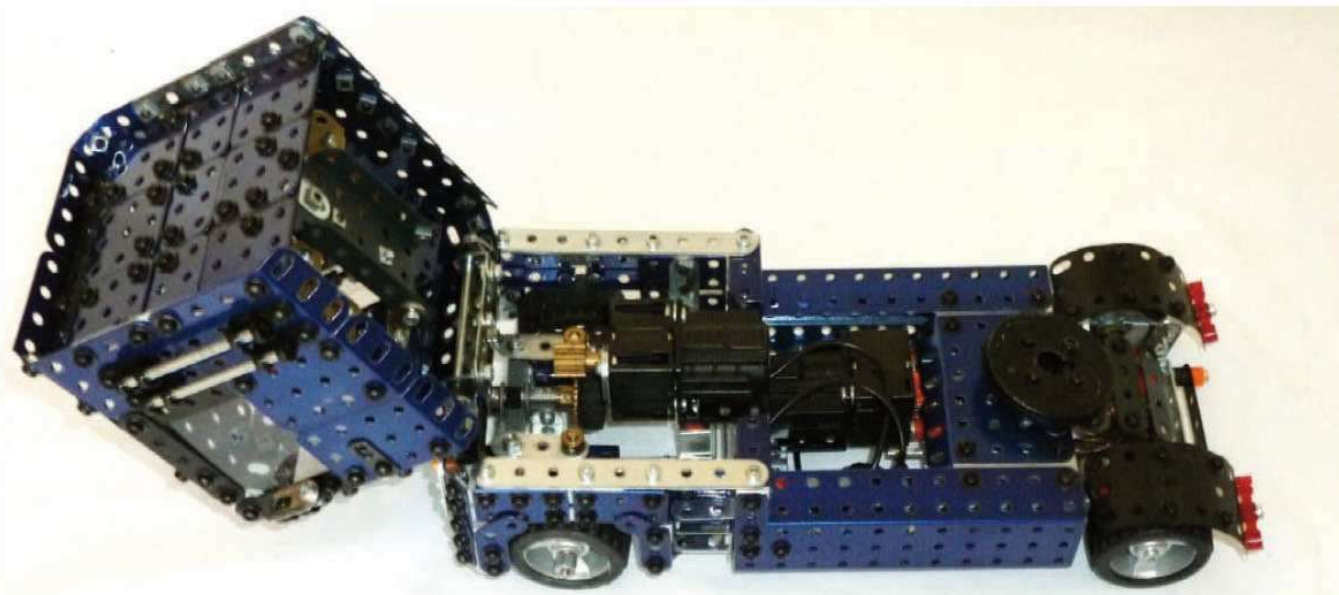


NDLR : Nos deux Amis ont réalisé leur construction chacun de son côté, sensiblement à la même époque, en toute ignorance l'un de l'autre !

Même modèle, même couleur à des échelles très différentes , c'est ce qui nous a inspirés pour présenter ces deux articles "en tandem".

Au-delà de l'excellente présentation de ces modèles, cet exercice nous montre comment on peut faire du plus simple au plus compliqué en fonction du nombre de pièces dont on dispose (comme Philippe) ou que l'on s'impose d'utiliser (comme Jean-Marie).

Les pages suivantes nous dévoilent les détails de ces deux constructions.



LA VERSION DE JEAN-MARIE

par Jean-Marie Jacquel

C'est avec les pièces bleues vernissées des boîtes **20 modèles** du début de production que j'ai décidé de construire ce modèle; il est évident que ce n'est pas avec le contenu de l'une d'elles que j'ai réalisé cette construction, mais avec un stock constitué au fil du temps.

Il n'existe que peu de références dans cette couleur, j'avais à ma disposition 2 profils ref. 160, des plaques rigides 51A, 51G, 73A et 74, plus quelques bandes de 4 et 7 trous et des goussets 133C.

L'assemblage de plaques 73A a permis de déterminer l'échelle : 1/18^{ème}. J'ai choisi des roues ref. J75 du Meccano Junior; ce sont celles qui correspondent le mieux à cette échelle; repeintes couleur argent, l'esthétique est tout à fait acceptable (ces roues ont un moyeu de 8mm, l'emploi de roues barillets et de raccords 63C permet l'utilisation des tringles de 4mm).

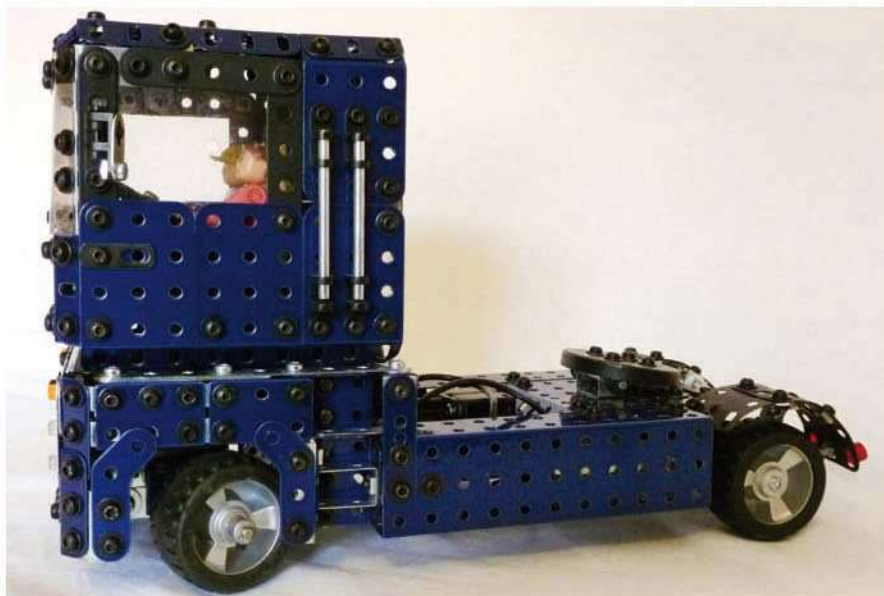
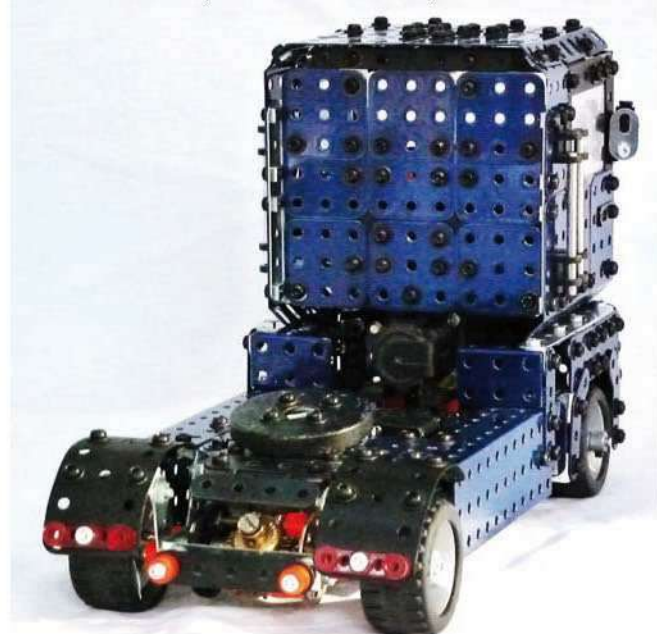
Le modèle est animé par 2 moteurs reliés à une télécommande infrarouge Meccano.

NOTICE DE MONTAGE

On peut facilement construire ce modèle à l'aide des photos, de la nomenclature des pièces et de leur couleur. J'ai donc privilégié ces dernières et simplifié le texte.

Le sousbassement de la cabine

- chaque côté : 1x160 - 4x51A - 1x6 - 2x133C (bleu)
4x12 - 4x12C - 1X835G - 1x811A (marche pied)
1x2A - 2x235A - 1x5 (assemblage des pièces bleues)
- l'avant : 4x73A (bleu)
1x235D - 6x235 - 1x5 (noir)
1x9B (fixée sous 235D)
2x6A - 6 ME 184 (phares)
- l'arrière : 2x51A - 2x73A (bleu)
2x103G - 1x3 (liaison des réf. 160)



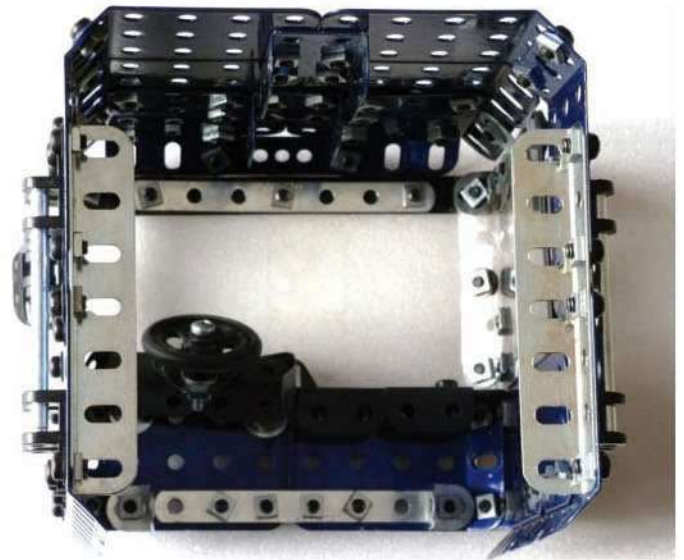
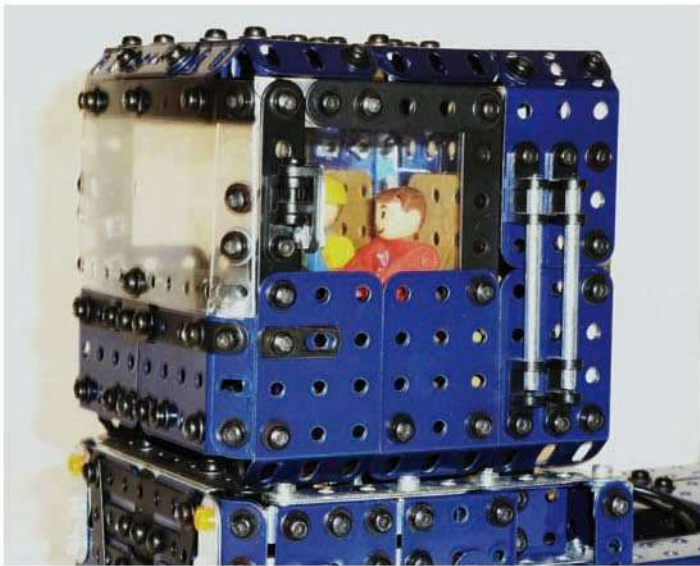
La cabine

- chaque côté : 4x73A (bleu)
3x5 (noir)
1x193 (coupée à la mesure)
1x10 - 1x11 - 1x3 - (assemblage)
4x260A - 2x16B (rampes d'accès)
2x260A - 1x421 - 1x10 (retroviseur)
- l'avant : 2x73A (bleu)
1x77 - 1x972B (noir)
1x193 (à mettre en forme + adhésif noir sur le dessus)
- le pavillon : 8x73A - 2x51A (liaison) (bleu)
- l'arrière : 9x74 (bleu)
2x9B
1x235A (noir)

La cabine est reliée au sousbassement avec le montage suivant :

2x12 fixés à la cabine. 1x48A vissé sur 2x12B; l'ensemble est boulonné au châssis.

1x972B fixée sur les 12B. 1X16 + 2x59C



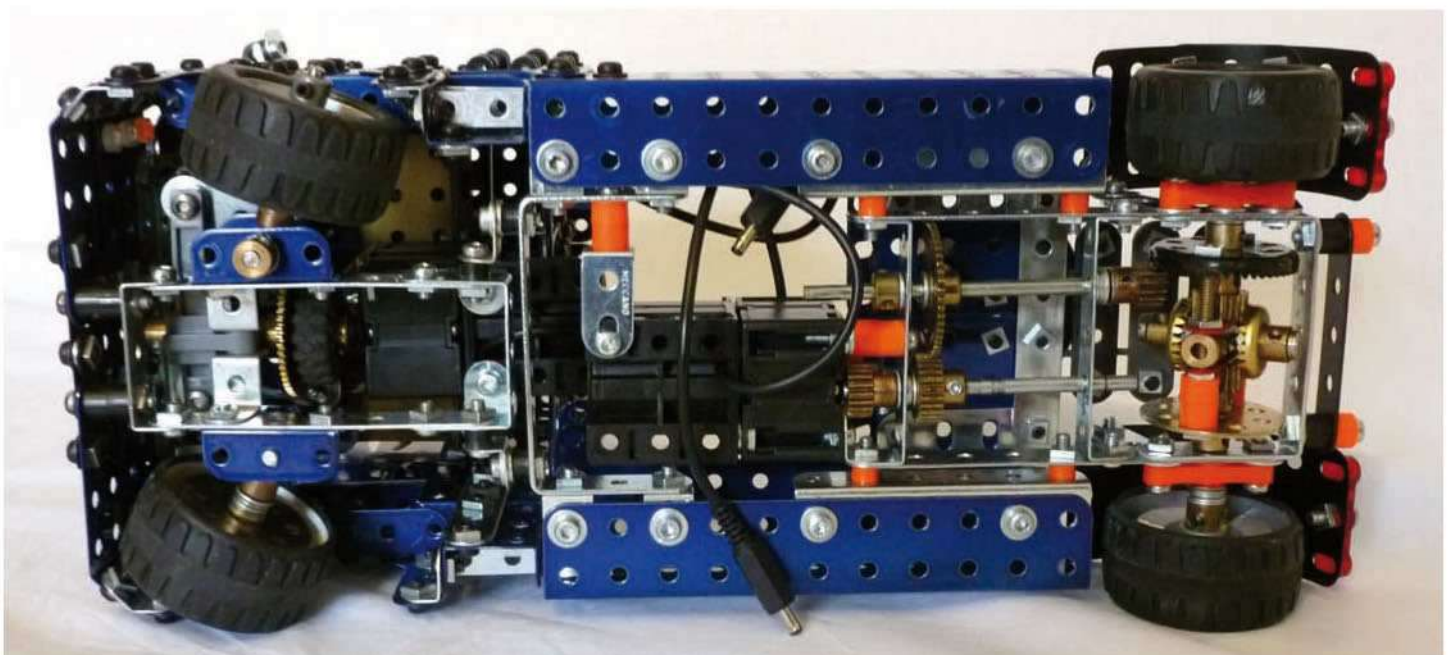
L'aménagement de la cabine

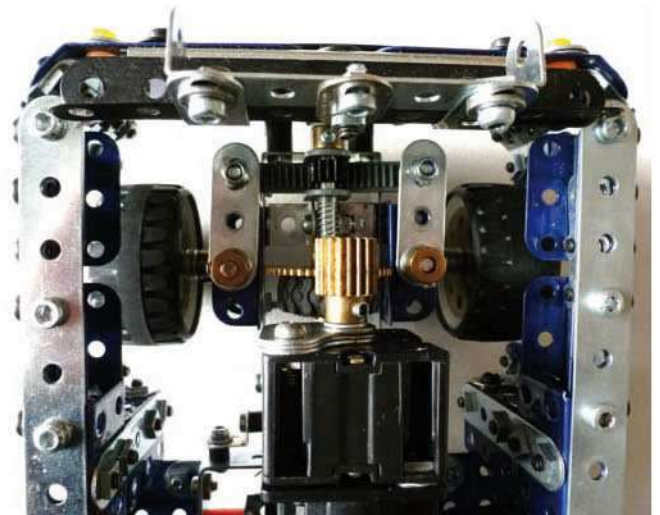
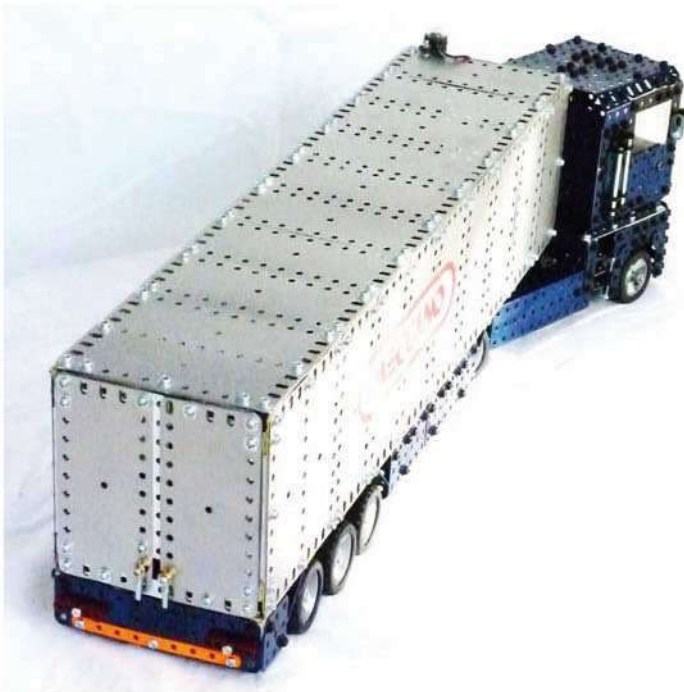
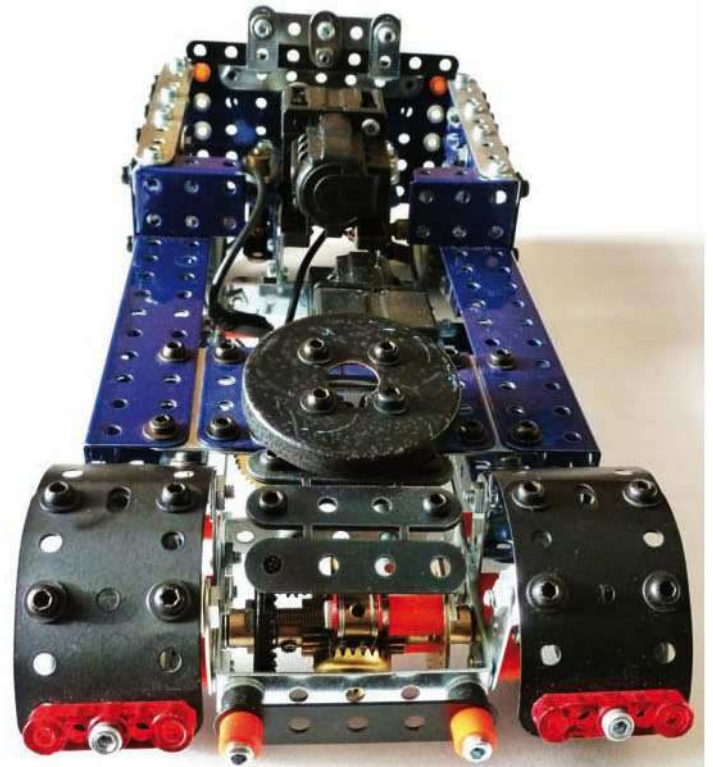
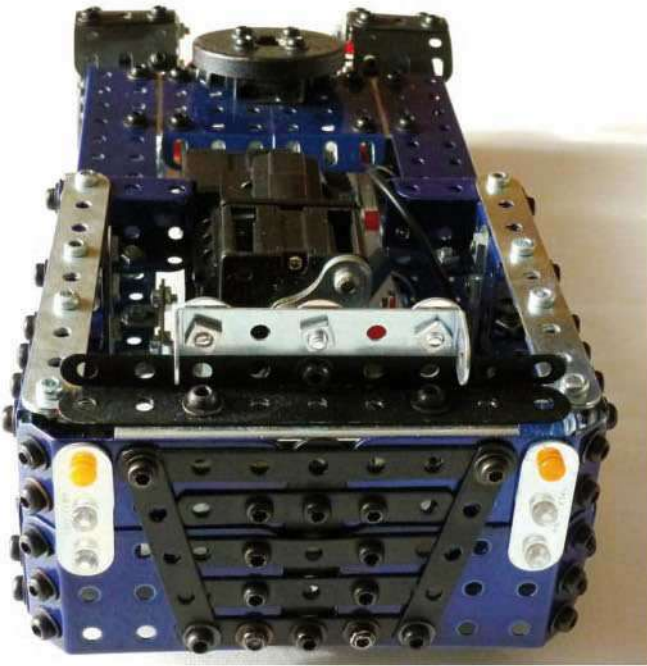
- chaque siège : 1x51C – 1x51B (ocre)
- le plancher : 2x51A (bleu) - 1x51F (anthracite)
2x12A – 1x12B – 1x46A (pièces de liaison)
1x51A (vide-poches) – 1x115A (levier de vitesses)
- le tableau de bord : 4x51C – 1x115A (mise en forme)
- le volant : 1x22BP+155

Le châssis

Les photos suffisent à sa réalisation; la direction est composée d'une crémaillère 334A+ 1x425A + 1x25A. Un moteur + réducteur Meccano sur lequel est fixé un pignon 26A, entraîne une roue dentée réf.27, qui tourne librement sur un axe 3 pans comportant à une extrémité le pignon 25A. Une poulie 23A équipée d'un pneu 142G est fixée sur l'axe 3 pans et se solidarise avec la roue 27 grâce à un ressort de compression 120C. Il faut apporter un grand soin au réglage de cette compression, trouver l'équilibre entre le bon fonctionnement de la direction et le patinage en fin de course pour ne pas détériorer le moteur.

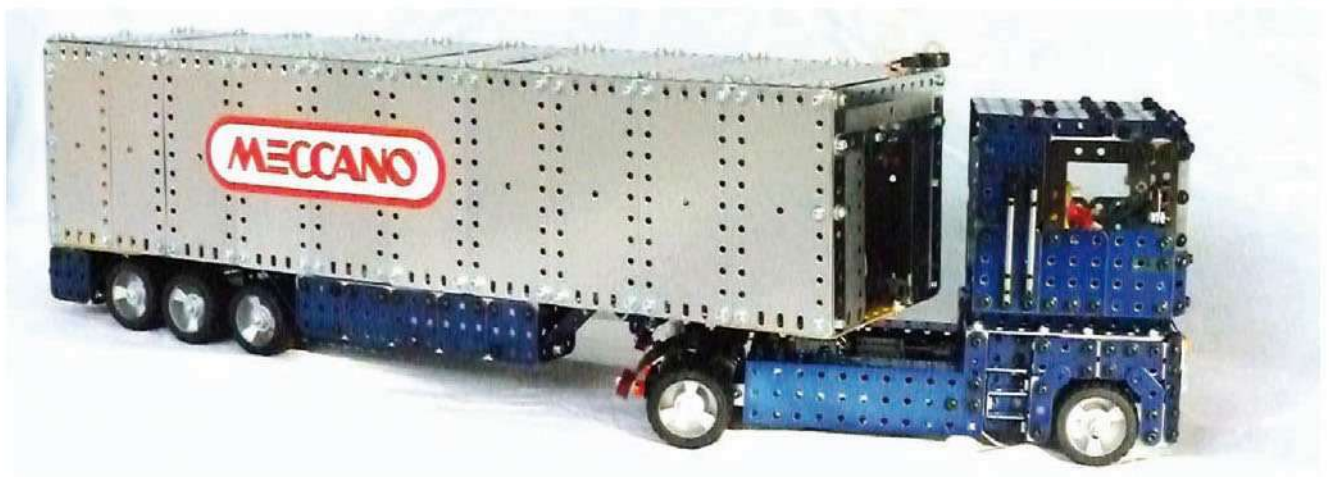
Le deuxième moteur est relié au différentiel via un train d'engrenages.





La remorque ne pose aucun problème de montage, il suffira d'étudier les photos. Elle abrite les boîtiers de la télécommande infrarouge, ainsi que l'alimentation. Vu le poids de l'ensemble, j'ai remplacé le boîtier A760 par 2 anciens boîtiers rouges (époque années 1970) contenant 4 piles LR 14.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■



LA VERSION DE PHILIPPE

par Philippe Oury

1) GÉNÉRALITÉS

Le modèle décrit ci-après est la reproduction du camion Renault MAGNUM dans sa version 3 essieux, dont 2 essieux moteurs à l'arrière. Bien que peu diffusée cette version est adaptée au transport de charges lourdes, qui entrent dans la catégorie des "convois exceptionnels" par leurs dimensions et leur poids. C'est pourquoi je l'ai attelé à une remorque porte engins "hors cotes" du fait d'une largeur supérieure à 2,50 m. La remorque n'est pas la reproduction d'un modèle précis : j'ai fait la synthèse des différentes documentations trouvées. L'échelle de l'ensemble est de 1/8,5 compte tenu des dimensions des pneumatiques dont je disposais.

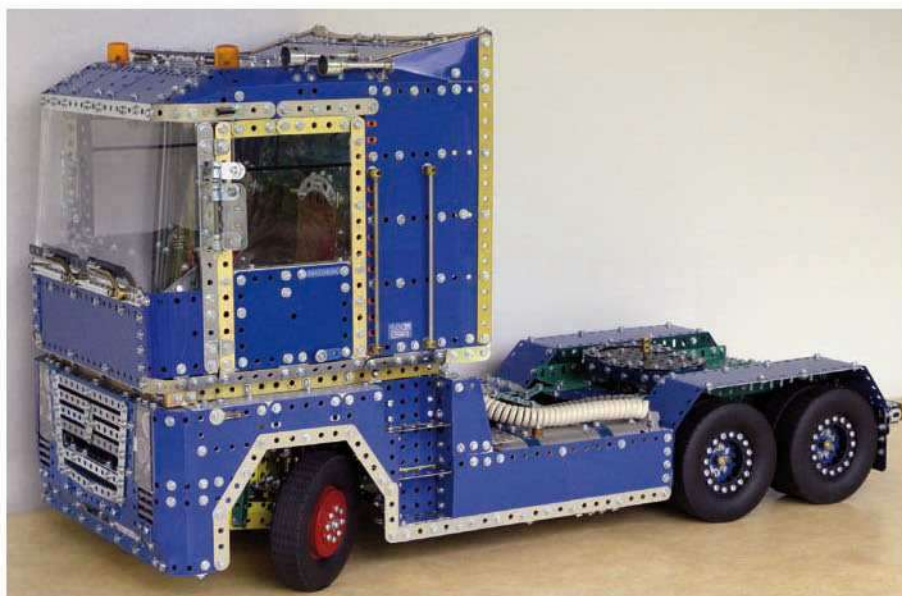


Photo 1

2) LE TRACTEUR

a) Préambule

Commercialisé en 1990 le MAGNUM a toujours été un concentré de technologie. Il a été élu "Truck of the year" en 1991. Plusieurs fois remanié tant sur le plan mécanique que sur le plan esthétique, il conserve une silhouette caractéristique qui le rend facilement identifiable. "C'est le meilleur camion que j'aie jamais conduit" me disait récemment un ancien routier qui avait terminé sa carrière sur ce type de véhicule, dont l'un des atouts est d'avoir un plancher cabine plat (pas de tunnel moteur) ce qui facilite la vie à bord. Il est un des 1ers camions à avoir été équipé d'un moteur de plus de 500 CV. (photo 1)

b) Principales caractéristiques mécaniques du modèle Meccano

- Longueur : 79 cm (62 trous).
- Largeur : 30 cm (23 trous).
- Masse : 19,2 kg dont 6,5 kg pour la cabine qui est suspendue et amovible.
- Essieux arrière montés sur balanciers indépendants pour une bonne répartition des masses.
- Motorisation assurée par un moteur Hercule via une radio commande du commerce équipée d'un variateur de vitesse.
- Direction également commandée par la radio commande. Elle comprend 2 moteurs le premier assure le braquage des roues tandis que le second simule la rotation du volant.

c) Châssis et transmission

Le châssis est formé de 2 U de 1 X 3 X 1 trous espacés de 9 trous. Ces 2 U sont constitués chacun par un assemblage d'équerres cornières de 2 X 1 trous. Entre ces U se trouve le moteur Hercule (dont le support Meccano a dû être ôté faute de place) ainsi que la boîte de vitesse à 4 rapports (photo 2). Il n'y a pas de marche arrière : elle est assurée électriquement par la radio commande. Un pignon de 25 dents solidaire du moteur entraîne un de 19 dents qui lui-même entraîne 2 pignons de 19 dents (26a et 26b) montés tête bêche

sur un arbre coulissant qui supporte des pignons de 15 - 19 - 25 et 38 dents, qui entraîneront l'arbre secondaire via des roues dentées de 60 - 57 - 50 ou 38 dents.

Une des extrémités de cet arbre secondaire va vers le différentiel (photo 3) tandis que l'autre extrémité supporte un collecteur N° 551 monté légèrement en pression grâce à un ressort N° 120B.

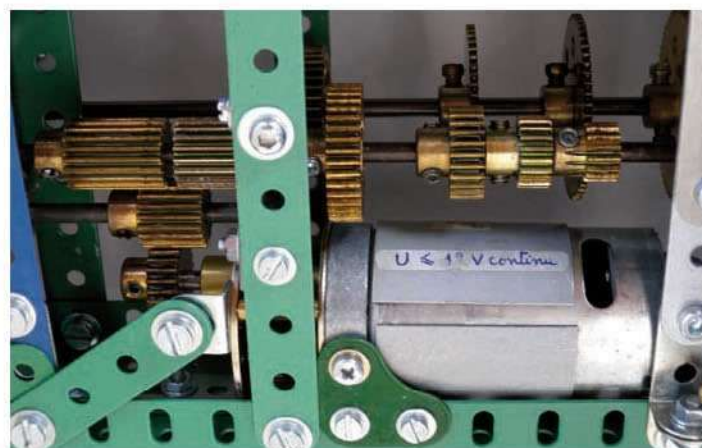


Photo 2

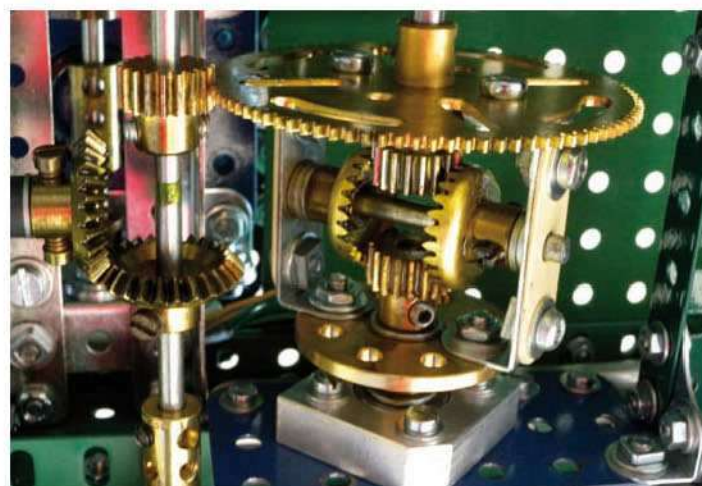
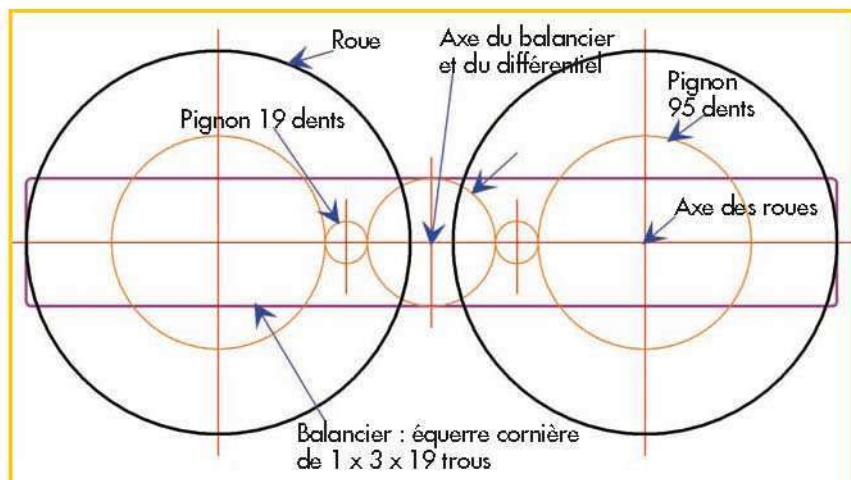


Photo 3

Ce collecteur peut ainsi faire une $\frac{1}{2}$ rotation entre 2 butées, suivant le sens de rotation de l'arbre secondaire : le but est d'ouvrir ou fermer un contact permettant le fonctionnement automatique des feux de recul. Chaque $\frac{1}{2}$ arbre du différentiel entraîne les roues selon la chaîne cinématique illustrée par le croquis N°1. Enfin de chaque côté du châssis sont fixés des réservoirs réalisés avec des pièces flexibles des boîtes actuelles. (photo 4) Celui de gauche permet de dissimuler une batterie de 12 V.



Photo 4



Croquis 1

d) Le train avant

Il est constitué de 2 plaques à rebords N° 52 se faisant face et reliées sur les côtés par des plaques rigides de 5 X 7 trous. À défaut de suspension avant, le parallélogramme ainsi formé est monté sur balancier et est incliné légèrement vers l'arrière pour obtenir une chasse correcte. Un moto réducteur du commerce commandé par l'intermédiaire d'un des servos de la radio commande, agit sur la barre de direction.

e) La cabine

Elle repose sur 4 ressorts de compression assurant la suspension de celle-ci et peut basculer vers l'avant pour la maintenance. (photo page précédente) Les sièges avant sont réglables longitudinalement et celui du passager peut pivoter pour accéder à la tablette située à l'arrière et au centre de la cabine (photo 6). 2 autres sièges fixes et se faisant face sont situés de part et d'autre de cette tablette qui peut s'abaisser au niveau des sièges pour former une couchette. Une deuxième couchette peut-être obtenue en abattant une plaque fixée sur le panneau arrière de la cabine. La photo 7 montre l'agencement du poste du conduite avec au sol 3 balais souples N°531 simulant les pédales. Celui du centre est fixé par une vis isolante en nylon car il peut actionner les feux stops. La planche de bord est éclairée et regroupe les principales commandes : éclairage, klaxon, essuie-glace...

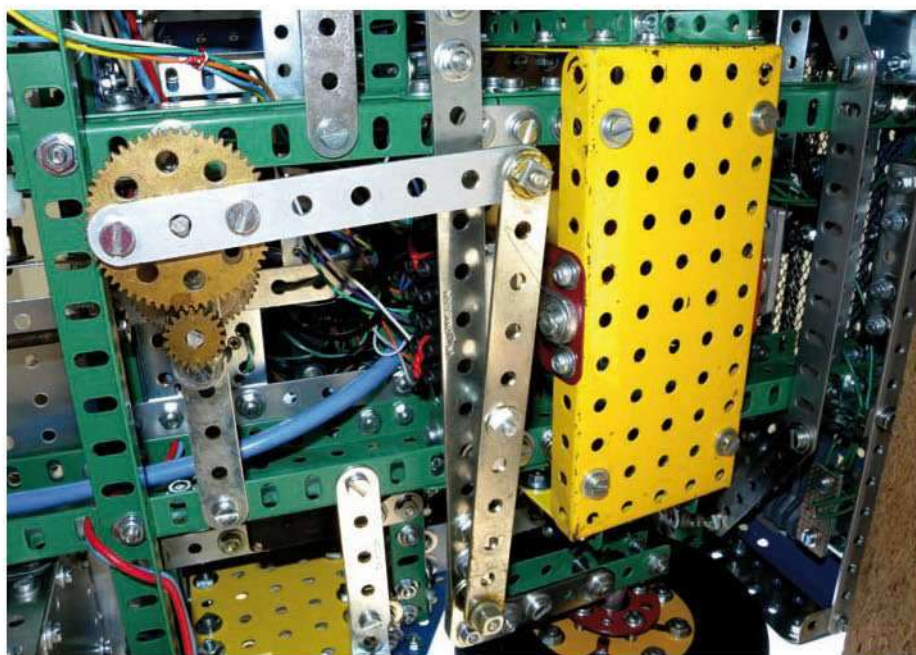


Photo 6

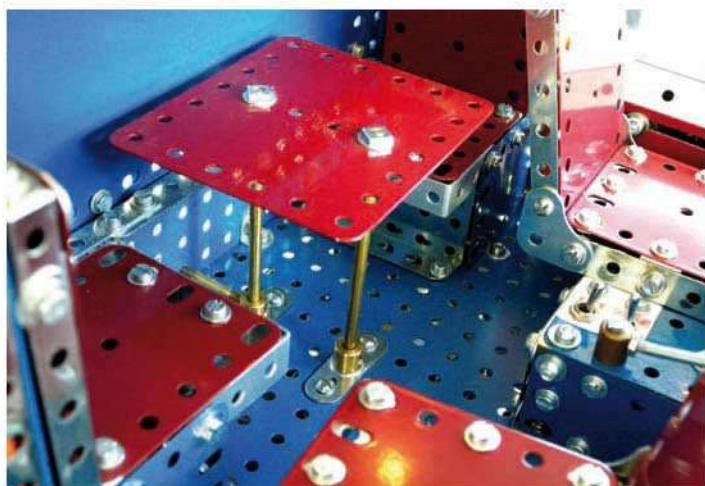


Photo 7

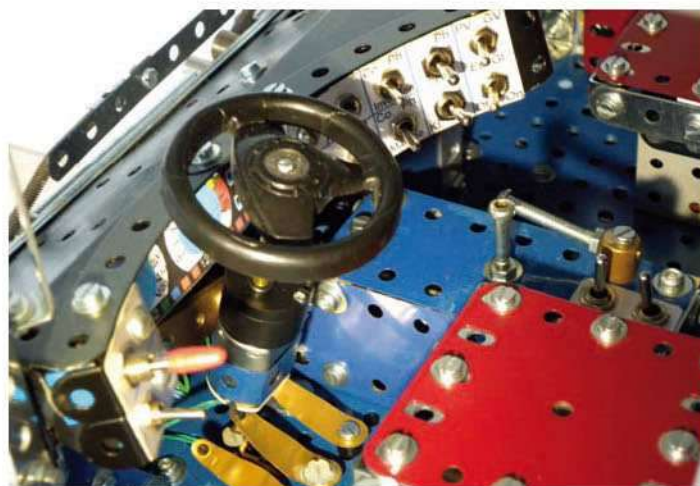
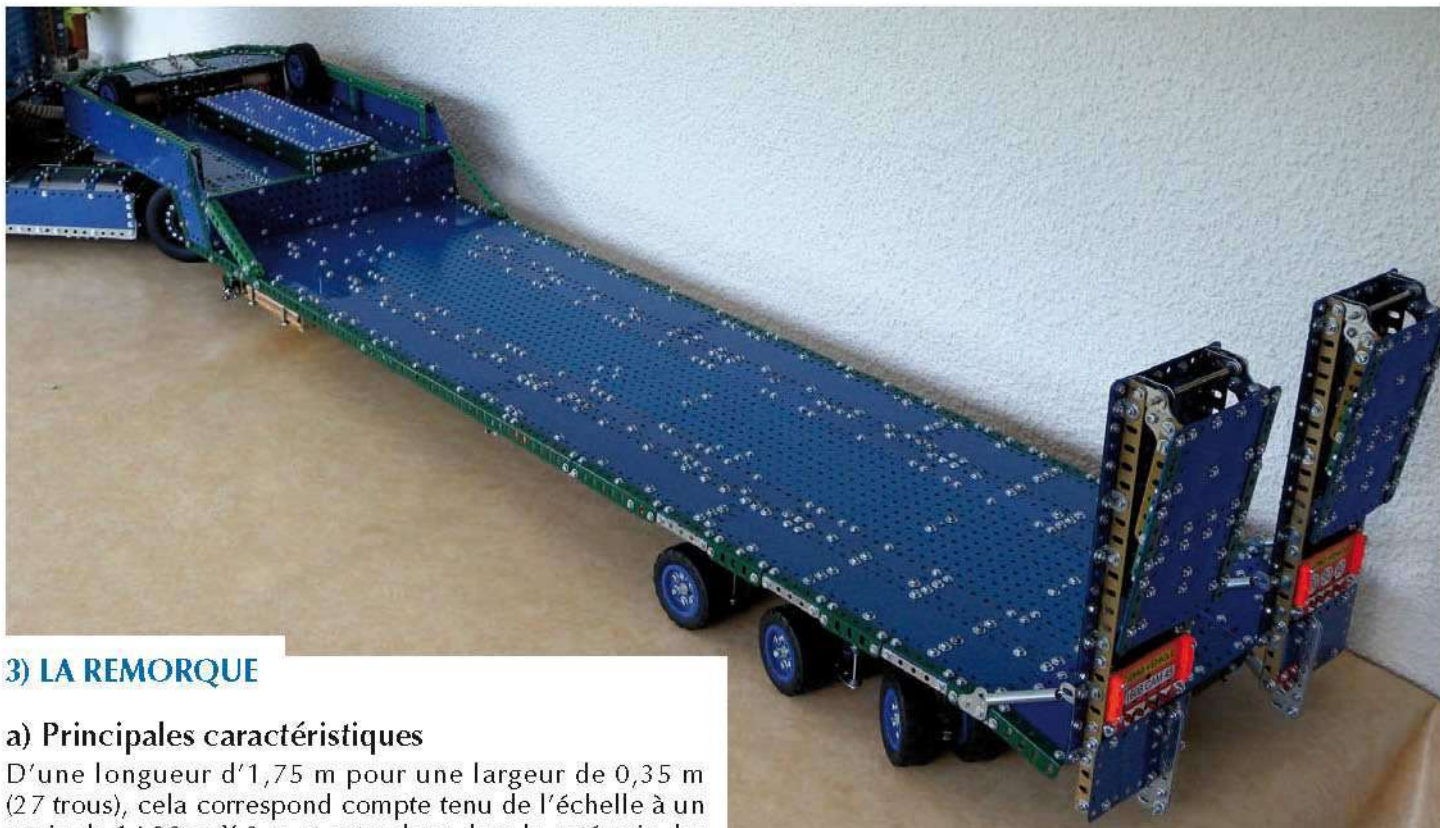


Photo 8



3) LA REMORQUE

a) Principales caractéristiques

D'une longueur d'1,75 m pour une largeur de 0,35 m (27 trous), cela correspond compte tenu de l'échelle à un engin de 14,90 m X 3 m et entre donc dans la catégorie des "convois exceptionnels".

Cette remorque est équipée de :

- 3 essieux arrières dont 2 directionnels.
- 2 treuils.
- 2 rampes d'accès en 2 parties et motorisées.
- 2 vérins de stabilisation lorsque la remorque est dételée.
- Signalisation d'éclairage conforme au code de la route.

b) Le plateau principal (photo 9)

Il est réalisé en mettant bout à bout 4 plaques perforées compatibles Meccano de 27 X 25 trous, la dernière plaque étant légèrement pliée entre la 5^{ème} et la 6^{ème} rangée de trous, pour amorcer la rampe d'accès.

Ces plaques sont reliées par en dessous par un assemblage de cornières et de longrines pour apporter la rigidité nécessaire (photo 10). De chaque côté sur le dessus des bandes flexibles recouvrent la partie servant de bande de roulement pour les véhicules à charger.

c) Le plateau supérieur avant (photo 11)

Situé 5 trous plus haut que le plateau principal, et le chevauchant de 3 trous, il est lui aussi constitué d'un assemblage de plaques perforées. Il est ceint sur 3 côtés par des plaques flexibles renforcées en haut par des profilés en U pour rigidifier l'ensemble. Pour limiter la flexion par rapport au plateau principal, la liaison entre les 2 plateaux a nécessité de multiples renforts en diagonale. À droite sur la photo 10 on remarque un petit pupitre de commande permettant d'actionner les différents mécanismes motorisés.

d) Les rampes arrière (photos 12 et 13)

Reliées chacune au plateau principal par 3 charnières N° 114, ces rampes sont en 2 parties se verrouillant par un aimant permanent N° 537. Le mécanisme de basculement de ces rampes est illustré par le croquis 2. L'important porte à faux a nécessité la pose de ressorts compensateurs pour limiter le couple demandé aux moteurs. Les 2 rampes peuvent être commandées simultanément ou indépendamment l'une de l'autre par 2 moto réducteurs (visibles sur la photo 9) entraînant une tige filetée.

Photo 9

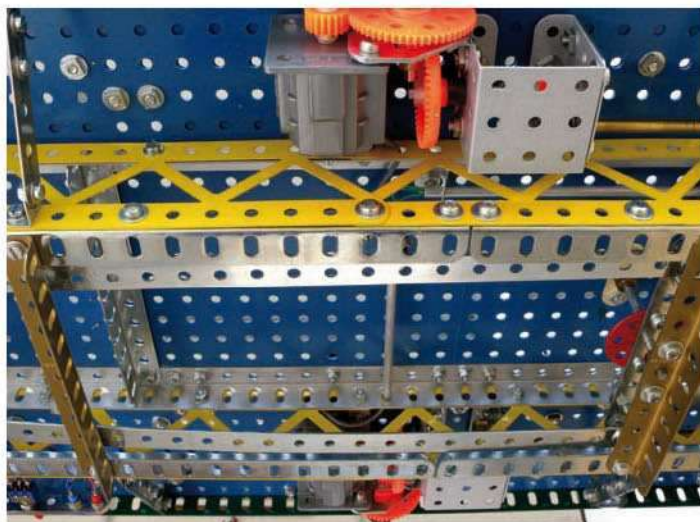


Photo 10

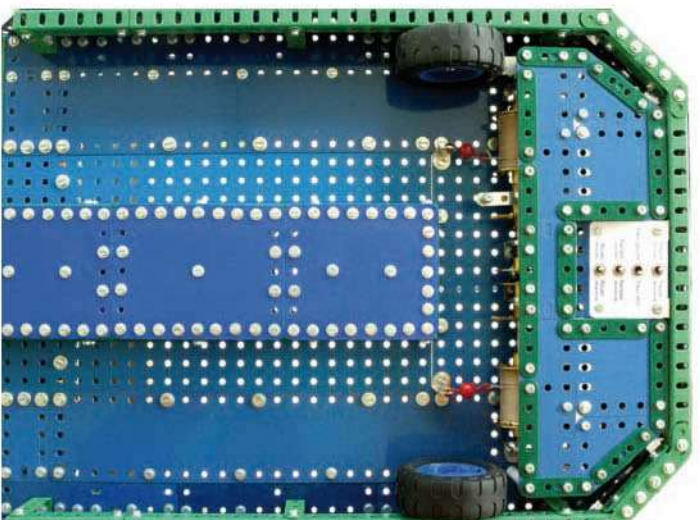


Photo 11

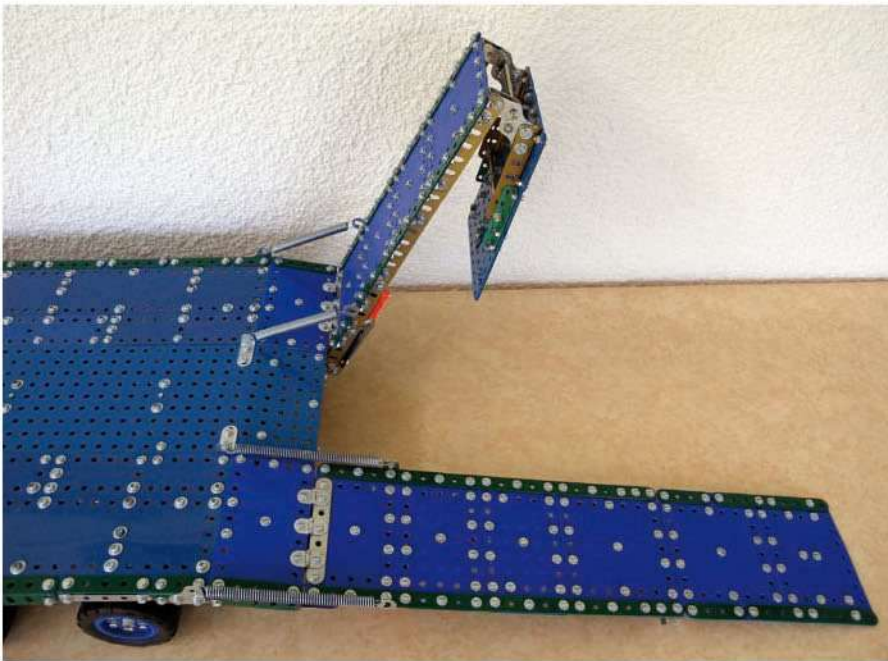


Photo 12

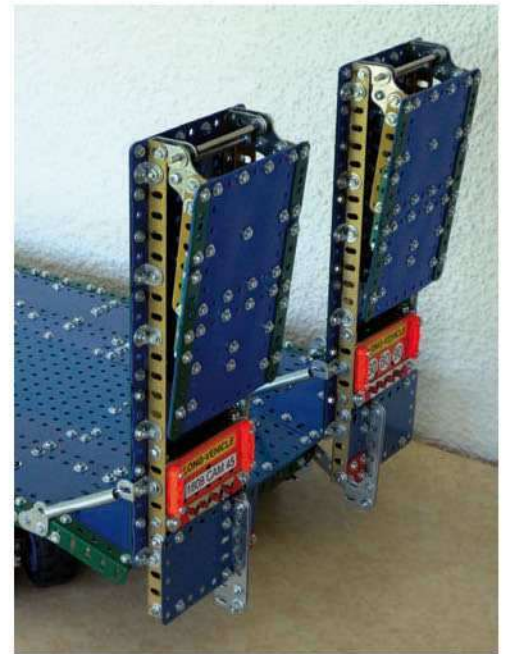
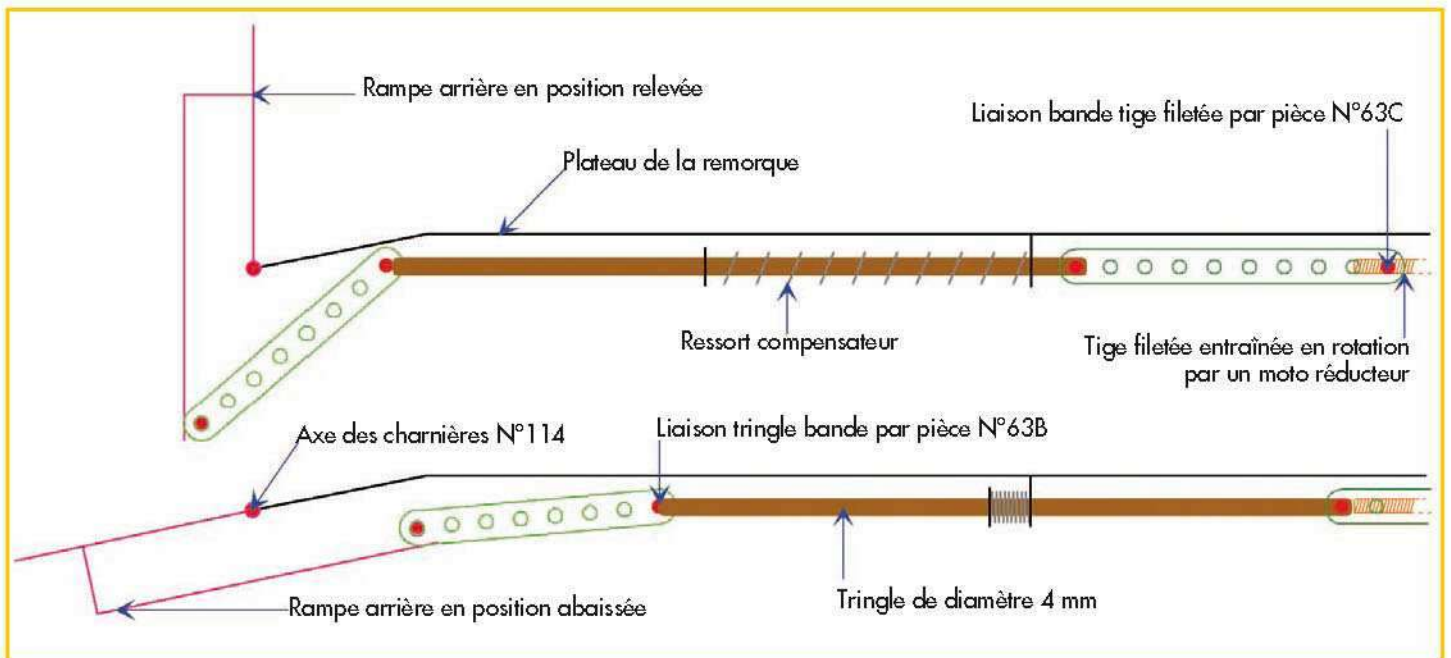


Photo 13



Croquis 2

e) Les essieux

Au nombre de 3 ils sont directionnels pour les 2 essieux situés le plus en arrière afin d'éviter un ripage des roues dans les virages (photo 15). Ils sont à roues indépendantes et dotés d'une suspension : un ressort de compression est disposé verticalement entre chaque paire de roues. Afin de ne pas entraver le débattement de cette suspension sur un sol inégal, les extrémités des barres de direction sont réalisés avec des bandes flexibles (pièces en bleu clair sur la photo). Le croquis 3 illustre comment est transmis le mouvement permettant la rotation des roues. Un pignon de 19 dents monté sur l'axe permettant la rotation de la remorque est fixe en rotation par rapport au tracteur. Il entraîne une roue de 57 dents ; de là le mouvement est transmis jusqu'aux roues arrière par une successions de bielles dont les longueurs sont fonction du rayon de braquage souhaité. (Pour des raisons de mise en page les proportions dans les longueurs des bielless ne sont pas respectées sur le croquis).

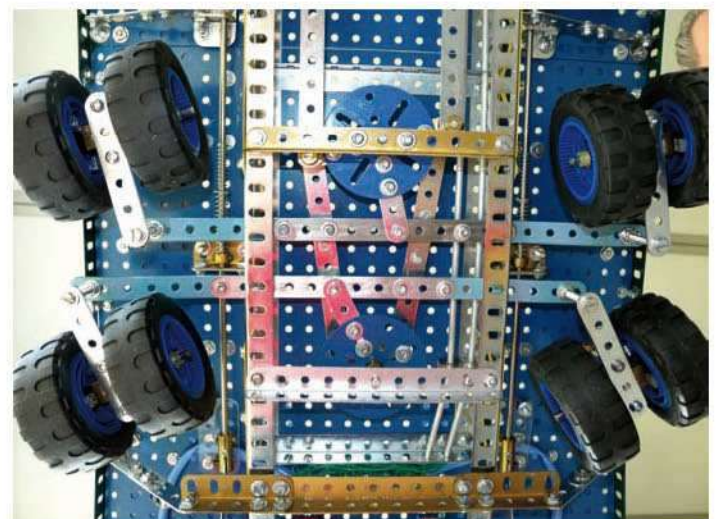
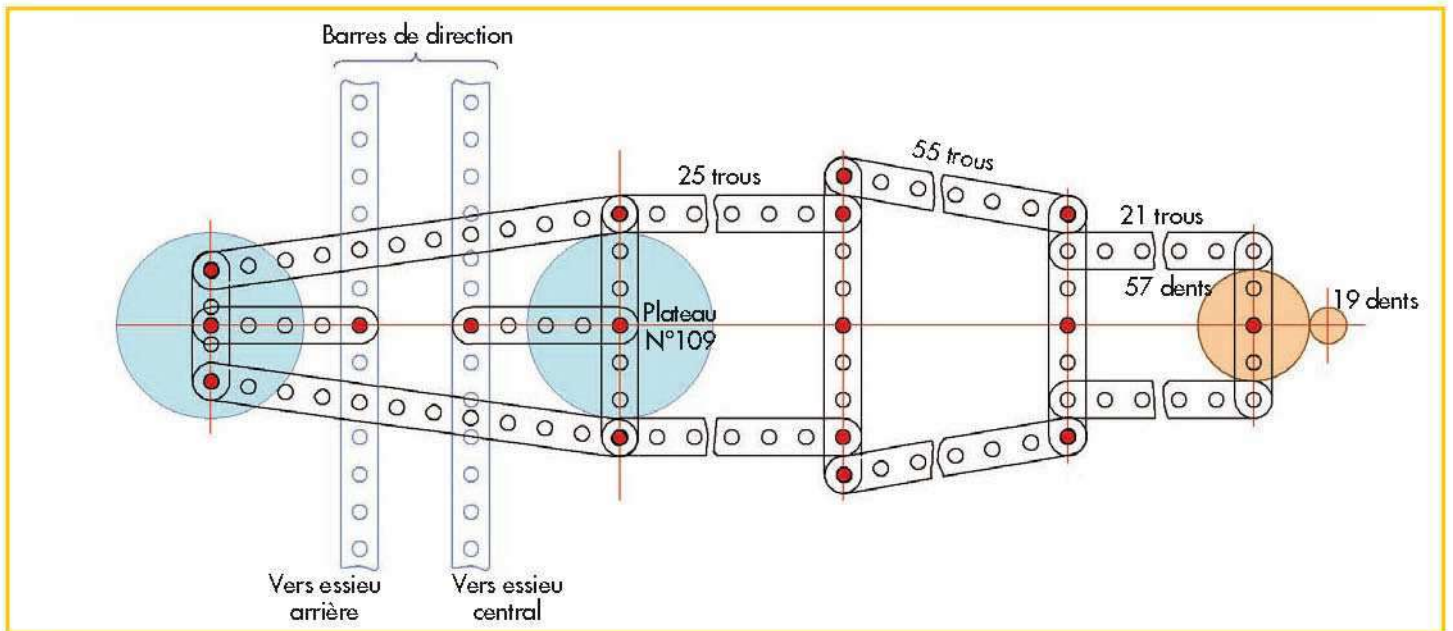


Photo 15



Croquis 3

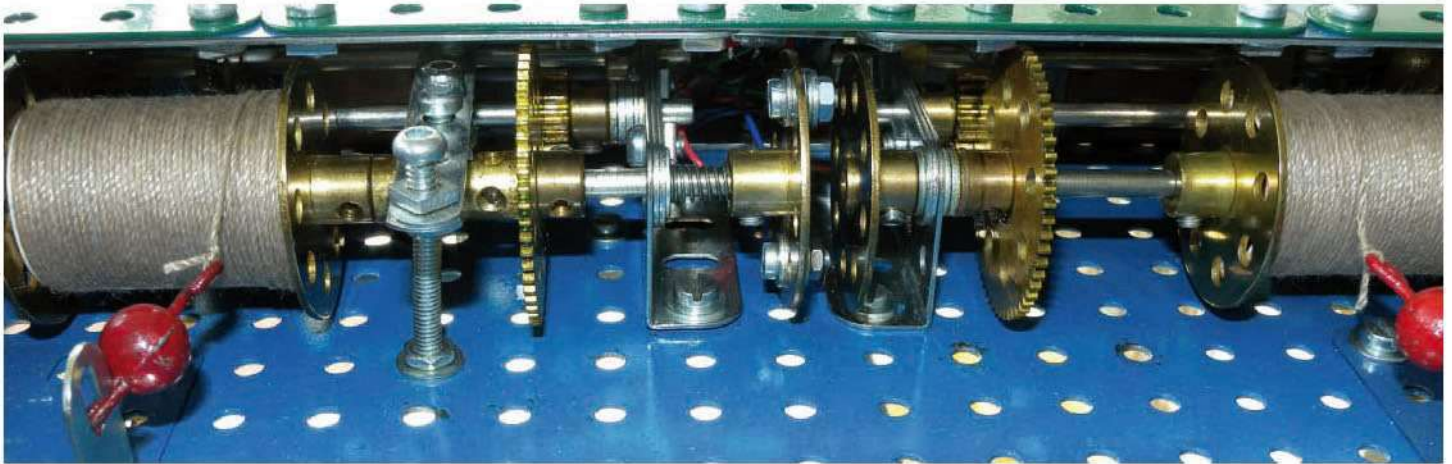


Photo 17

f) Les treuils

Ils sont entraînés chacun par un moteur Meccano 3 – 6 V associé à un train réducteur. Ces 2 treuils peuvent fonctionner indépendamment l'un de l'autre ou simultanément pour tirer un véhicule très lourd. Dans ce cas un levier permet de déplacer latéralement le tambour du treuil de gauche (photo 17) pour le lier mécaniquement avec celui de droite par l'intermédiaire de 2 vis venant se loger dans une roue barillet : cette solution oblige les 2 treuils à tourner à la même vitesse. Le déplacement latéral du treuil de gauche permet également d'agir sur un contact permettant de brancher dans ce cas les 2 moteurs en parallèle.

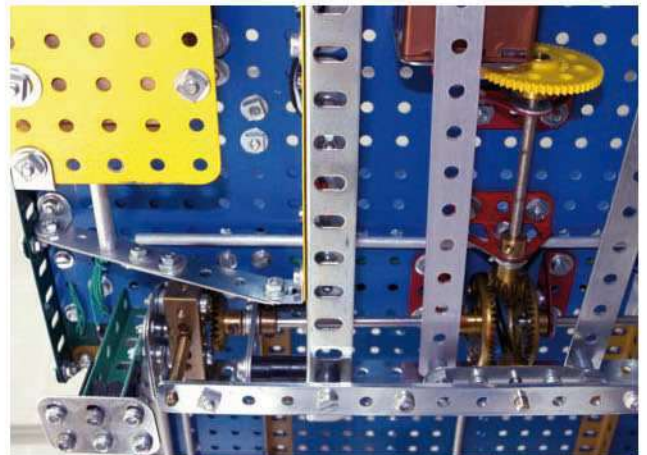


Photo 18

g) Les vérins de stabilisation

Un moteur Meccano 3 – 6 V entraîne en rotation 2 tiges filetées par l'intermédiaire d'un train réducteur (photo 18). La rotation de ces tiges filetées déplace verticalement des parallélépipèdes en laiton solidaires des béquilles qui sont constituées principalement par un U de 5 trous de long à l'extrémité duquel une poutrelle plate de 3 trous sert d'embase. La démultiplication est importante afin de pouvoir soulever la remorque.

h) La signalisation

Elle est réalisée à l'arrière par des diodes LED de 5 mm de diamètre (photo 19). Latéralement et à l'avant des feux de gabarit sont réalisés avec des diodes LED de 3 mm de diamètre. L'éclairage de la plaque minéralogique est réalisé par des lampes à incandescence de 2 mm de diamètre encastrées dans des bandes de 5 trous en plastique N° 260c reperçées latéralement.



Photo 19

DES MOTEURS EN MECCANO-ELEC !

par Stéphan Evrat

Parmi les modèles de la boîte de Meccano-Elec reçue à Noël dans les années 60, ce sont les modèles de moteurs qui m'ont fasciné, particulièrement le flat-twin (modèle E24).

Quelques années ont passé mais l'intérêt pour ces moteurs est resté le même. J'ai entrepris de réaliser quelques modèles à 1, 2, 4, 8 cylindres.

Ces moteurs sont en quelque sorte eux-mêmes le modèle : ils développent une puissance modeste, ne peuvent fonctionner de façon continue et ne sont donc pas adaptés à l'animation de modèles Meccano.

Le principe de fonctionnement est le suivant : lorsqu'un noyau (réf 527) est placé dans la bobine cylindrique (réf 522), le noyau est attiré à l'intérieur de la bobine, comme "aspiré" quand la tension arrive aux bornes de la bobine.

QUEL MATÉRIEL ?

Du Meccano-Elec, bien sûr ! Mais également des bandes à glissières, des accouplements pour tringle (réf 63), des vis longues. Enfin, vraiment indispensable si l'on veut se lancer, une alimentation variable (par exemple 0-24v 2A). Les bobines ne sont pas faites pour être alimentées de façon continue avec une tension élevée et il faut être attentif à ne pas les griller. Les modèles ci-dessous fonctionnent avec 8v pour le plus simple et 19v pour le V8.

LES POINTS IMPORTANTS

Le vilebrequin

La forme du vilebrequin et ses qualités mécaniques sont un point capital ; je me suis limité à des vilebrequins simples où les manetons sont situés dans un même plan. On peut déjà faire pas mal de choses... La difficulté est d'obtenir quelque chose qui tourne rond.

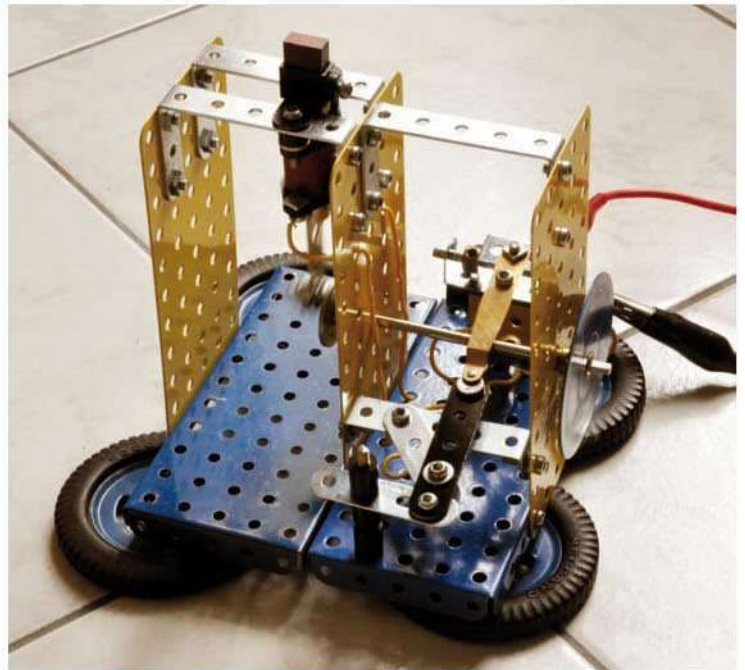
Le distributeur d'allumage

Apporter du courant à la bonne bobine, au bon moment voilà la tâche de cette partie. On fait pas mal de choses avec les pièces Meccano (réf 555) et les balais (réf 533) ; si le nombre de cylindres augmente, cela ne suffit plus. J'ai utilisé une simple tringle et des bagues d'arrêt (réf 59), leur vis soulevant au bon moment le balai qui fait contact.

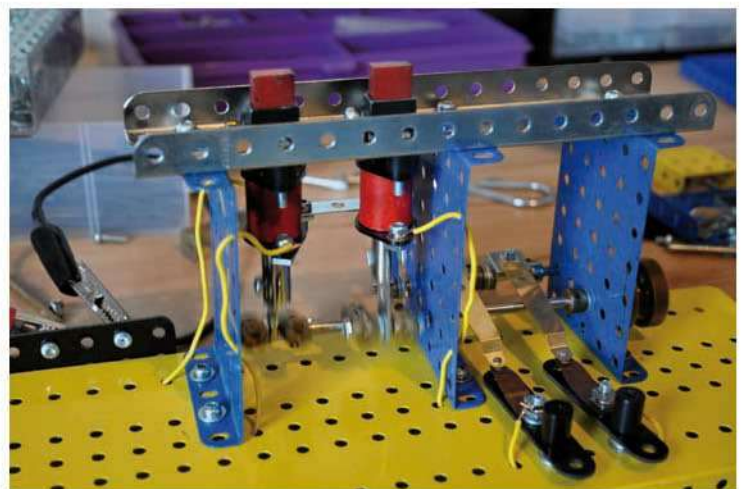
Quel est le bon moment pour "allumer" la bobine ? Ce n'est pas compliqué, il faut que le noyau soit au début de sa phase de remontée à l'intérieur de la bobine.

QUELQUES MODÈLES

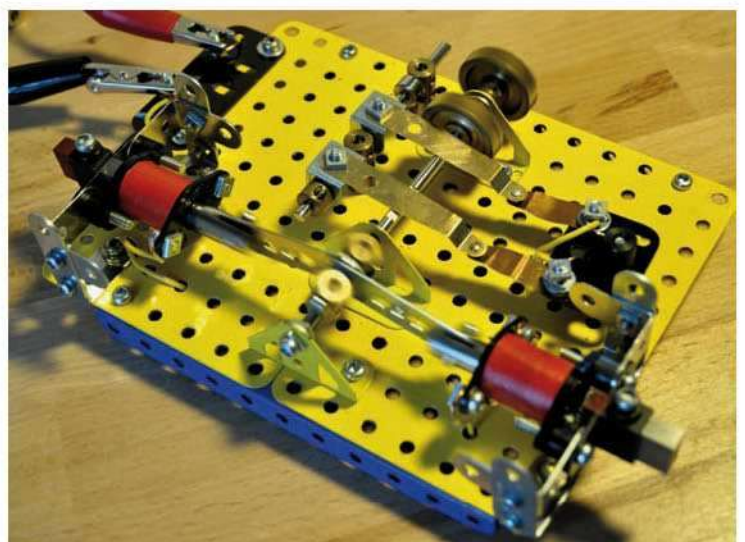
Ces modèles sont expérimentaux, ils peuvent bien sûr être améliorés. Vous trouverez de nombreuses informations sur la construction de ces modèles sur <http://www.compatiblesjeuxmeca.com/>
Bon Meccano !



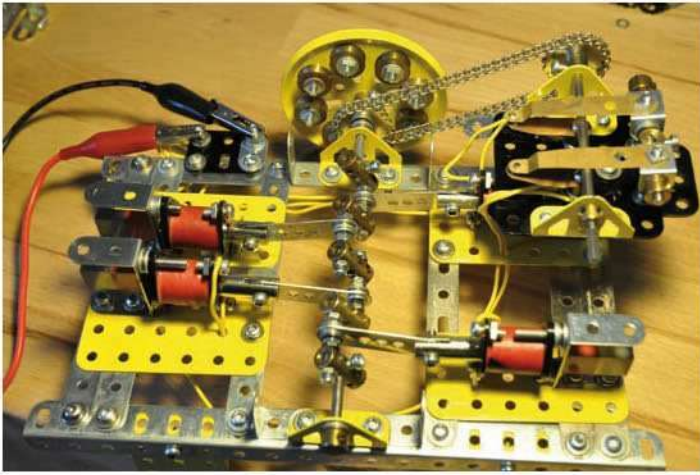
Le mono cylindre



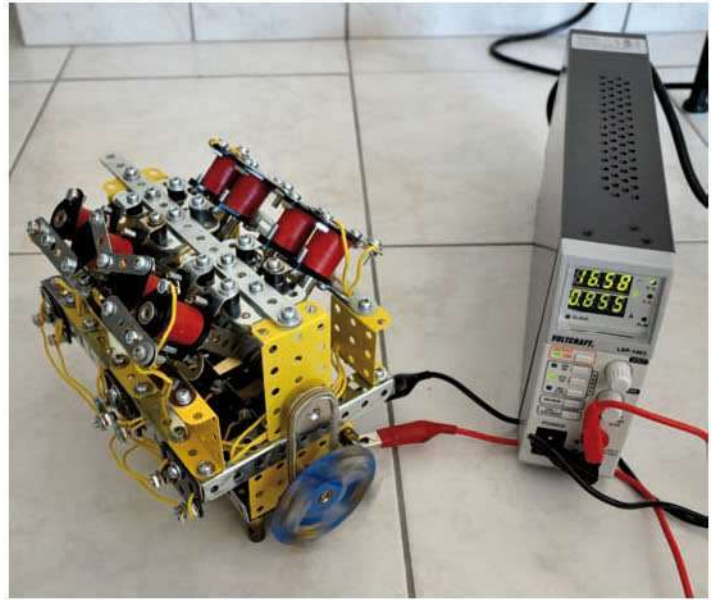
Le bicylindre en ligne



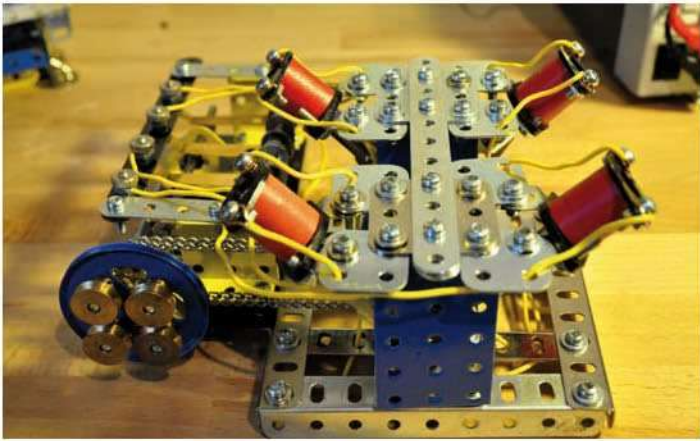
Le flat twin



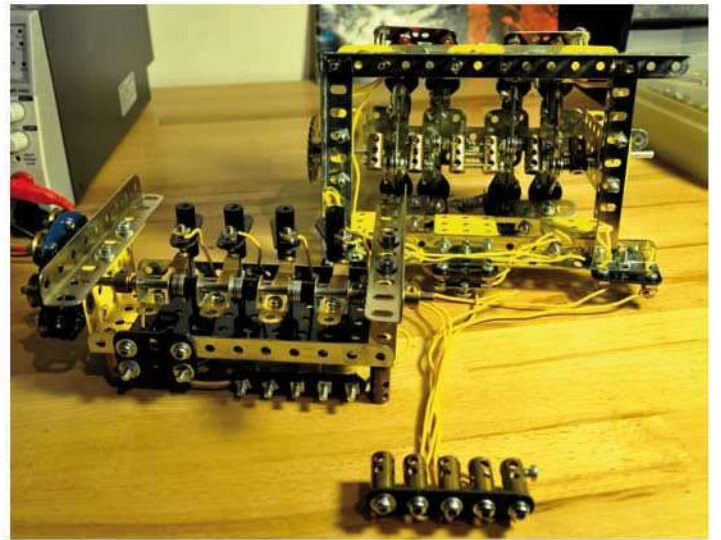
Le boxer



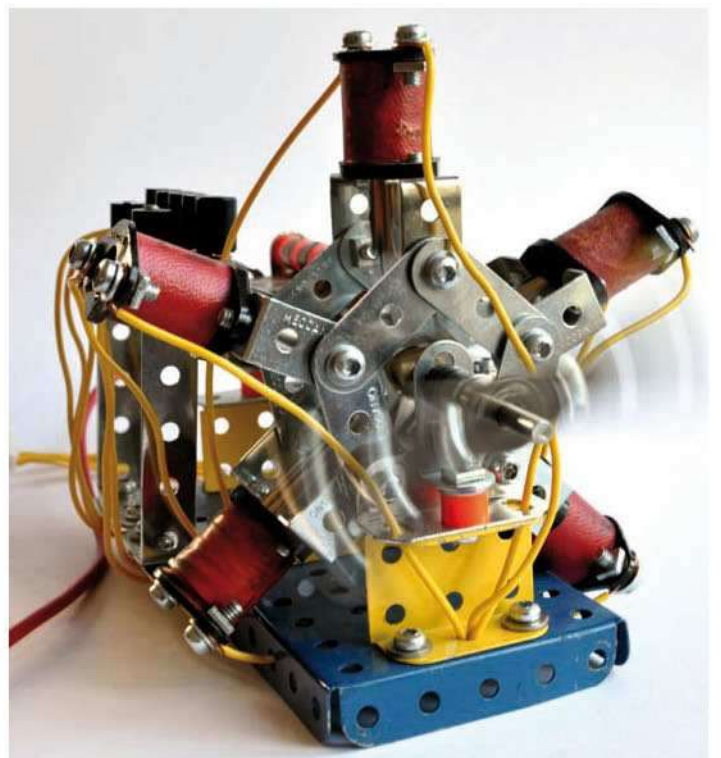
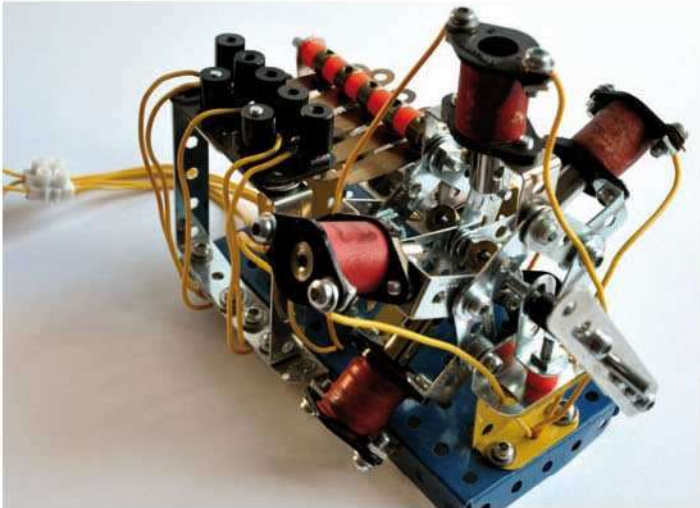
Le V8



Le V4



Le V8 ouvert



Le 5 cylindres en étoile

PETITE ÉTUDE DE JEEP AU 1/18

Par François Sellon

Une petite précision pour commencer : ces modèles, exposés pour la première fois en février 2011, n'ont rien à voir avec le modèle Tintin de Meccano sorti fin 2011.

L'idée de faire cette petite étude vient d'une publicité pour une grande marque d'automobiles française que l'on a pu voir dans la presse vers 2007.

Les trois modèles présentés sont équipés d'une suspension de type Dinky-Toys. Les deux premiers, plus simples que le troisième, n'ont pas besoin de beaucoup d'explications, les photos doivent suffire. Le troisième, sans avoir de commande de direction, possède des roues avant orientables.

Toutes les pièces utilisées sont d'origine Meccano, d'époques différentes bien qu'en grande majorité contemporaines. Elles sont rarement modifiées (cintrées).

Chaque modèle ayant un peu évolué dans le temps, le lecteur remarquera peut être, en comparant les photos, quelques différences de détail. Cela lui permettra, en plus, de s'adonner au jeu des "sept erreurs".

CONSTRUCTION DE LA JEEP N° 1 – Photos 1 à 4

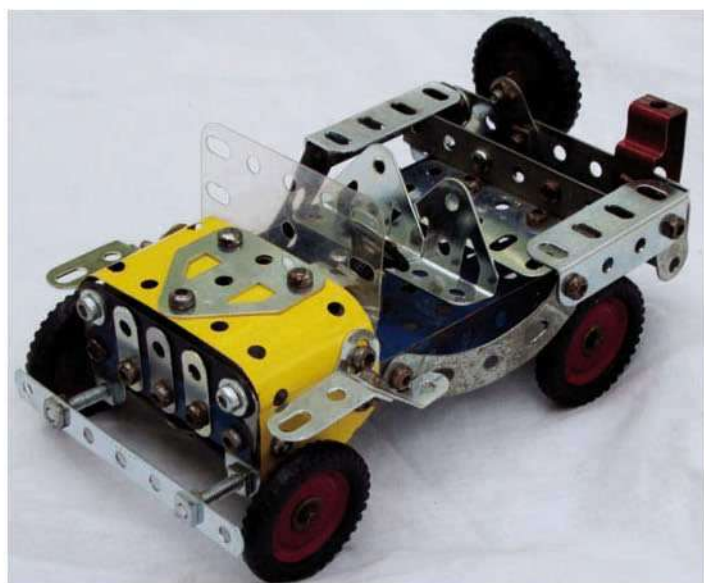


Photo 1



Photo 3

Le châssis est une plaque n° 52, rebords tournés vers le haut. Le capot est une plaque 189 fixée à l'extrémité de la précédente par les deuxièmes et dixièmes trous. Les trous oblongs dépassant dessous accueilleront l'essieu avant, en lui permettant un débattement suffisant. A l'arrière, des supports plats auront le même effet pour l'essieu arrière.

Le ressort à lame (photo 4) est une bande de 11 ou 9 trous, légèrement courbée, fixée au

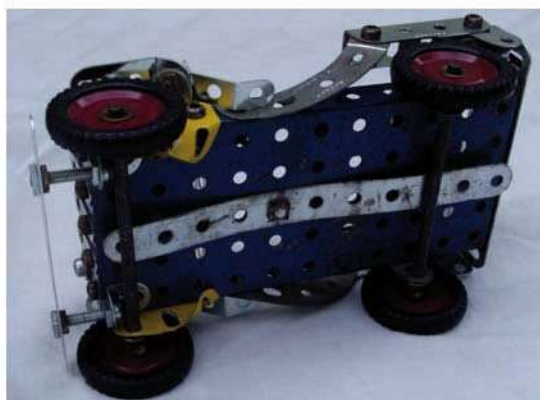


Photo 4

5^{ème} trou de la n° 52 équidistant des deux essieux. Cette fixation concerne aussi une équerre renversée n° 125 qui servira de support aux sièges AV. Pour cela, utiliser un boulon pivot n° 147f pour figurer le levier de vitesse (voir photo 2). Excusez-moi, mais à cette échelle je n'ai pas pu loger les petits leviers de choix de transmission !

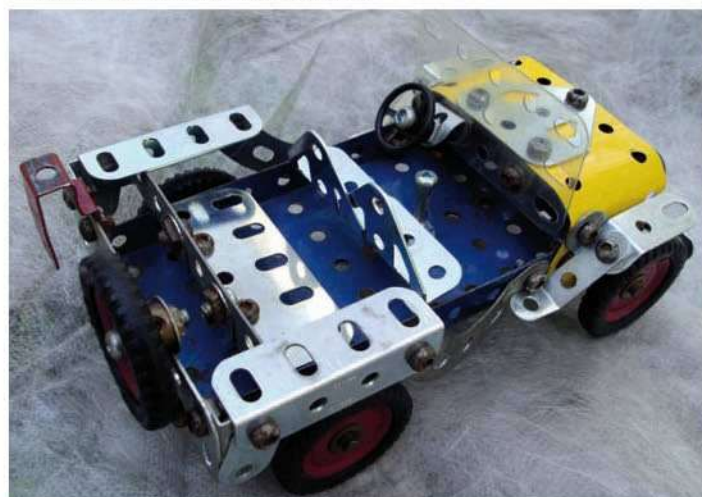


Photo 2

Le tableau arrière, une poutrelle de 7 trous, sert de support à la carrosserie. Une bande coudée de 7 trous, fixée à cet endroit, sert de dossier et supporte une poutrelle de 5 trous en guise de siège arrière. Le pare-brise est une plaque transparente n° 193 dont la base figure le tableau de bord.

CONSTRUCTION DE LA JEEP N° 2 – Photos 5 à 9

Sur ce modèle, le châssis est constitué d'une plaque n° 54 prolongée par une n° 51, rebords toujours tournés vers le haut. Les supports d'essieu sont des supports plats à l'avant et des équerres n° 12 à l'arrière. Les vis de maintien de ces dernières tiennent aussi deux équerres renversées prévues pour la fixation du siège AR.

La calandre est une plaque n° 51a bleue habillée de trois bandes étroites de 2 trous. Une bande étroite de 5 trous traverse la n° 51a et maintient à ses extrémités des raccords n° 212 qui figurent les phares et les côtés de la calandre. Les 2 plaques n° 190 qui constituent le capot sont consolidées à l'avant par une bande étroite de 4 trous. Le rebord supérieur de la n° 51a est pris en sandwich entre cette bande étroite et les écrous à ses extrémités.

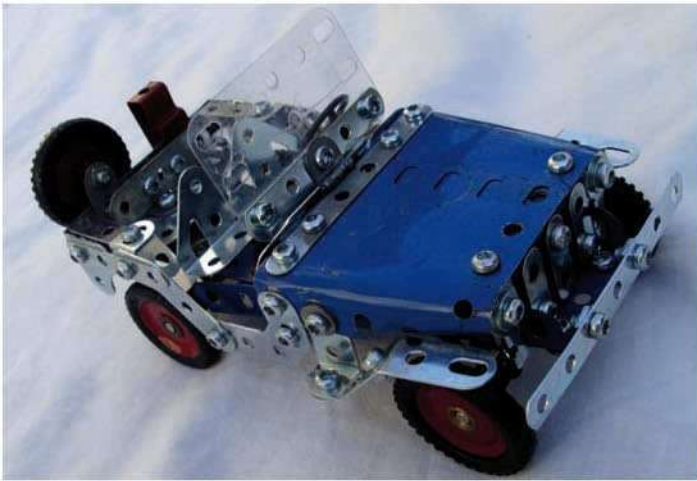


Photo 5

L'arrière du capot est fixé au châssis par une équerre renversée de chaque côté (photo 6). Un support plat fixé au 3^{ème} trou du n° 54 (vis indiquée par la flèche sur la photo 7) plaque la base de la calandre contre le châssis. Le pare-brise est maintenu en son centre par une charnière n° 114 fixée au milieu du tableau de bord.



Photo 6

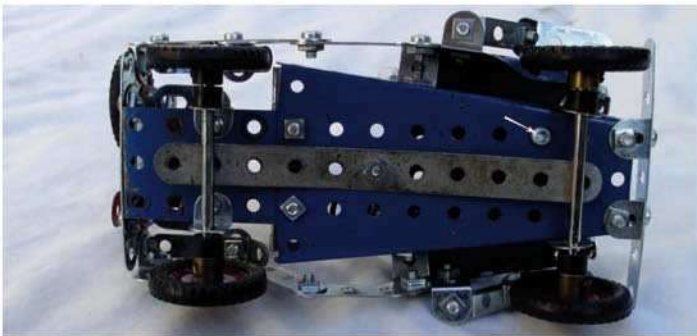


Photo 7

Ce dernier, constitué d'une bande de cinq trous spéciale n° 6 prolongée par deux supports plats, est relié au capot par deux équerres. (photo 6).

Le tableau arrière est constitué de 2 bandes de 6 trous réunies par 2 supports plats au 2^{ème} et 5^{ème} trou. Le rebord arrière de la plaque n° 51 est pris en sandwich entre la bande de 6 trous inférieure et les supports plats. Le détail des côtés de la caisse est visible sur les photos.

La lame ressort est une bande de 11 trous fixée, comme sur la Jeep n° 1, par un grand boulon pivot qui sert de levier de vitesse. Enfin la capote n'offre pas de difficulté (photo 8 et 9). Sa position est maintenue par l'arceau arrière qui pénètre d'un trou de chaque côté entre le gousset n° 133a et le couple n° 812d + n° 235g formant le garde-boue arrière (photo 6).

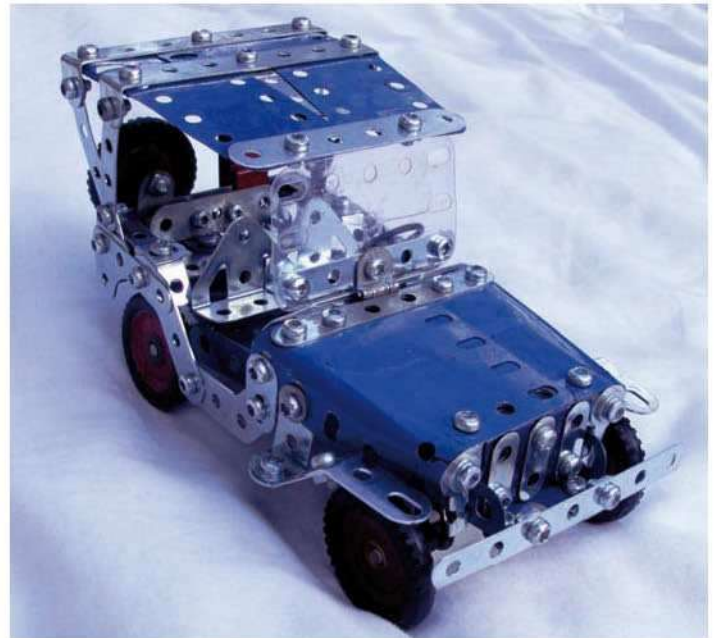


Photo 8

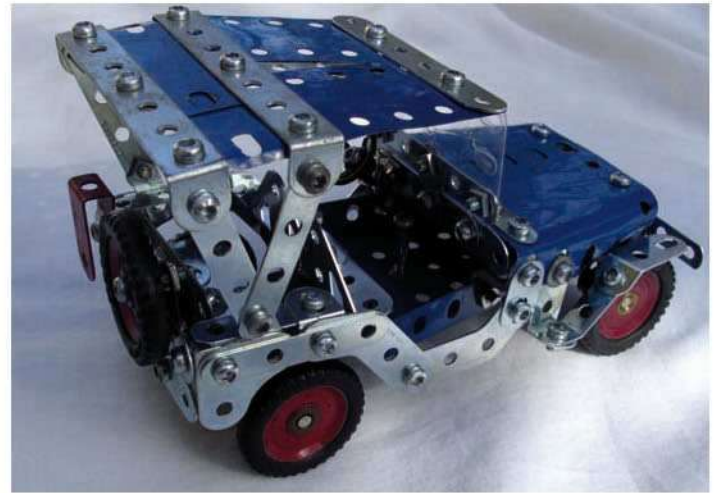


Photo 9

CONSTRUCTION DE LA JEEP N° 3 – Photos 10 à 18



Photo 10

Ici encore le manque d'accessibilité oblige à procéder dans l'ordre.

1 - Commencer par la calandre (photos 11a, 11b et 11c). Sur une tige filetée de 5 cm, empiler dans l'ordre : Un écrou, une rondelle n° 38, une équerre n° 12b par le trou oblong, puis un ensemble de pièces séparées par une paire de rondelles : 2 goussets triples n° 133b par le trou central, 2 poutrelles n° 103h par le trou rond central, 1 poutrelle

n° 103l par le trou rond, puis symétriquement 1 n° 103l, 2 n° 103h, 2 n° 133b (toutes séparées par 2 n° 38) et 1 n° 12b, une rondelle et un écrou. Avant d'effectuer le blocage, il est préférable de mettre en place les équerres de fixation, à la base arrière des n° 103h



Photo 11a

les plus à l'extérieur, car ce serait délicat après blocage.

Une tringle de 5cm préalablement passée dans les trous supérieurs arrière, clavetée par le milieu, stabilise le bloc ainsi constitué. La photo 11b montre ce bloc vu de dos. La photo 11a montre la calandre vue de face dans la première version, moins stable, avec 4 n° 133a à la place des 4 n° 133b. On remarquera que sur ces deux vues, les entretoises étaient des écrous à la place des paires de rondelles, ce qui compliquait le montage.

Les phares et les côtés de la calandre sont figurés par un raccord n° 212 fixé de chaque côté sur la n°12c.



Photo 11c

Si on veut une calandre de la couleur de la carrosserie, il est possible d'utiliser la version rouge pour les pièces n° 12b, n° 103 et n° 133b mais les n° 212 rouges n'existent pas.

La version jaune existe pour les n° 103 et n° 212 mais il faut remplacer les n° 133b par des n° 133a. Pour bien les positionner il faut provisoirement, avant de bien bloquer l'ensemble, enfiler une tringle dans les trous inférieurs avant restés libres.

Les phares seront plus réalistes si on place des rondelles devant les n° 212 jaunes (photo 11c).

2 - Le châssis pourrait être une plaque n° 54, mais il est préférable d'en réaliser un moins encombrant à l'aide de 2 cornières n° 9e de 4 trous et d'une plaque rigide n° 73, prolongée par 2 poutrelles n° 103h.



Photo 12

Les bandes étroites de trois trous à l'avant supporteront le pare-choc (photo 12). Les vis marquées par des flèches serviront à la fixation du bloc calandre.

3 - A l'aide d'un ensemble de 4 équerres (photo 11b) fixer la calandre par l'arrière, l'avant débordant d'un trou de l'avant du châssis.



Photo 11b

4 - Assembler le capot à l'aide de 2 n° 199 déformées fixées sur les cornières n° 9e. La partie supérieure arrière est maintenue par

une bande de 6 trous légèrement courbée aux extrémités. Au centre, une n° 188 est plaquée contre les côtés du capot et fixée en son milieu sur une embase plate n° 126a, ces deux pièces prenant en sandwich les deux côtés du capot. Dans la version jaune les bords de la calandre étant constitués par des n° 133a au lieu des n° 133b, la place est libérée pour fixer directement la n° 188 sur les n° 199. Il semble cependant que l'utilisation de la n° 126a permette une meilleure planéité du capot. A ce point de vue, le résultat est encore meilleur avec une plaque n° 190 (et non n° 188) vissée en son milieu sur la n° 126a. Mais ceci ne plaira pas aux puristes car il faut légèrement rogner ses extrémités pour qu'au montage elle puisse passer entre les vis fixant la bande de 6 trous (photo 20). Remarque : dans la version rouge il faut remplacer chaque n° 199 par deux n° 188 qu'il conviendra de cintrer correctement.

5 - Monter le tableau de bord, le volant et le pare-brise (photo 13).

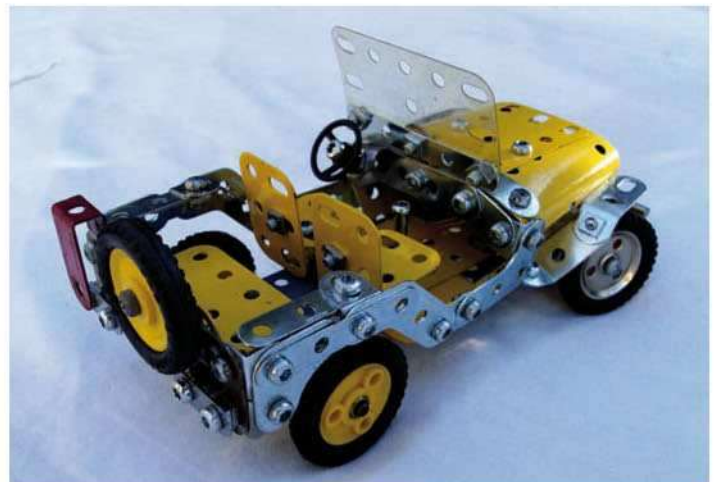


Photo 13

6 - Comme sur le modèle n° 2, prévoir le prolongement du châssis par une plaque n° 51, rebords tournés vers le haut et préalablement équipée des sièges AV. Contre le rebord arrière de la plaque n° 51, une bande spéciale de 5 trous n° 6 est vissée par son trou milieu dans le but de permettre le raccordement au tableau arrière.

7 - Monter, la carrosserie le tableau arrière qui est une poutrelle de 6 trous (ou un assemblage de 2 poutrelles de trois trous

si on veut du jaune). Les pare-chocs AR sont maintenus par des boulons de 9,5mm à l'extérieur et de 19mm à l'intérieur.



Photo 14

Ces deux derniers font le lien avec la bande spéciale du paragraphe précédent tout en ajustant la longueur totale du véhicule (photos 14 et 15).

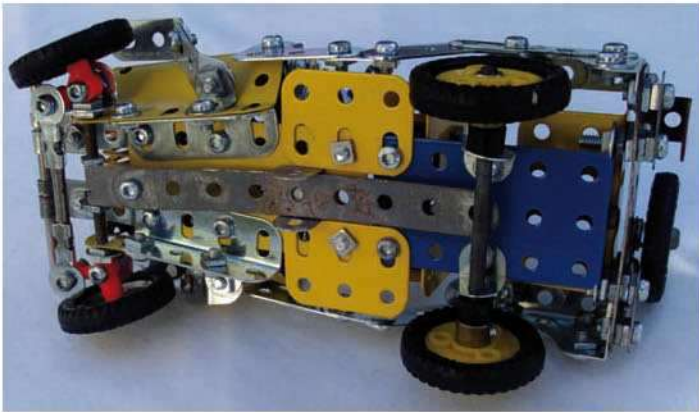


Photo 15

8 - Préparer et mettre en place la suspension. L'axe avant est une tige filetée de 5 cm solidement bloquée sur le raccord tringle-bande à angle droit n° 212a, solidaire de la lame ressort. Cette dernière n'est pas vissée au châssis mais simplement guidée par un support double bloqué par l'écrou du boulon pivot faisant office de levier de vitesse, ceci dans le but d'éviter des frottements et garder de la souplesse à la suspension (photo 15).

9 - Placer les fusées des roues AV n° 260f passées dans des boulons pivots bloqués sur des équerres elles même fixées aux extrémités de la tige filetée. La barre d'accouplement est une tringle de 4cm terminée par 2 raccords n° 212. Le train AV étant déjà trop large, il est préférable d'utiliser des poulies n° 22a métalliques plus étroites que les actuelles.



Photo 16

On les choisira en laiton sur le modèle jaune et en acier peint des années 50/60 sur le modèle rouge. Une goutte de colle au fond de la fusée maintiendra la vis dans la position laissant le jeu juste nécessaire à la roue. (photos 10, 14, 15 et 16).

10 - Terminer par le pare-chocs, la roue de secours, le jerrican, le siège AR (fixé par dessus le maintien du jerrican et de la roue de secours) et les ailes. Pour le premier, différentes solutions se présentent : soit une bande étroite de 5 ou 7 trous et de 2 équerres n° 812b modifiées, soit une tringle de 7,5cm et de 2 raccords tringle bande à angle droit n° 212a.

11 - La capote est à peu près la même que celle de la jeep n° 2. Elle est un peu moins large à l'avant et c'est l'arceau du milieu qui est le plus long pour permettre de maintenir la capote à la bonne place. De plus, l'abandon des bandes cou-dées de 7 trous réduit un peu la hauteur. L'habillage arrière se fait avec une bande étroite de 7 trous et de deux poutrelles de 3 trous. (photos 17 et 18).



Photo 17

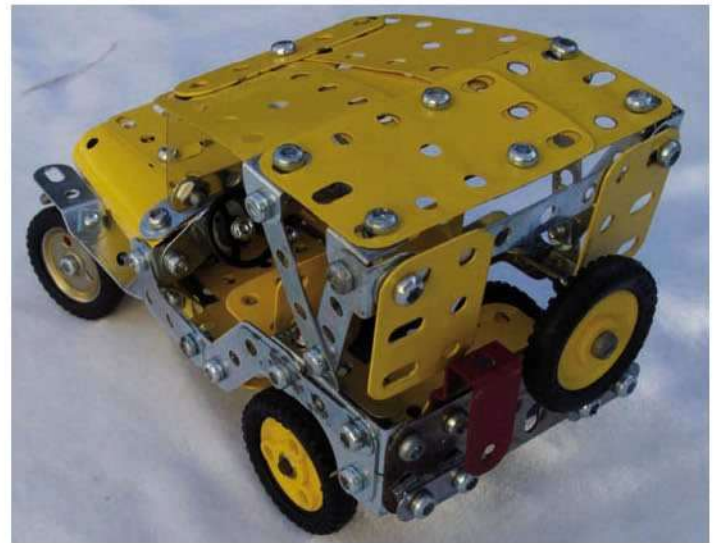


Photo 18

L'air de rien, la mise au point de ce petit modèle, m'a demandé au moins cinq à dix fois plus de temps que celles du VTT à deux roues motrices ou de la pendule au coq. Comme quoi le Meccano n'a pas fini de nous réserver bien des surprises.

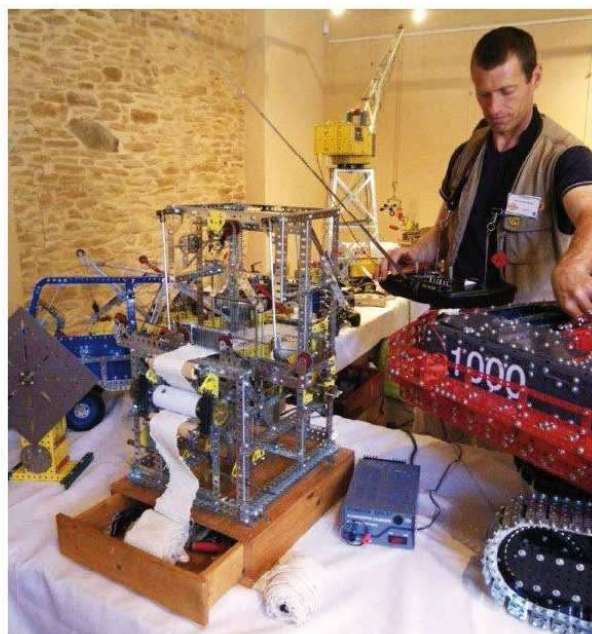
SAINT MARCEL BEL ACCUEIL

Jean-Pierre Veyet expose 40 modèles à la Maison du Patrimoine et des Associations

Saint Marcel Bel Accueil est une commune française qui compte 1270 habitants située dans le département de l'Isère et la région Rhône-Alpes. La commune fait partie de l'aire urbaine de Lyon

Les 15, 16 et 17 Juin 2012, L'ACAP (Association Culture Art et Patrimoine) de Saint Marcel Bel Accueil a organisé une exposition originale présentée par un passionné de Meccano en la personne de votre serviteur.

Les quarante modèles exposés représentent 15 ans de réalisations en Meccano, et environ 400 kilos de modèles... et plus de 40 000 boulons. Quasiment tous les modèles de ma collection étaient présents, manquaient une dragline, un pont bascule et le dumper 789 Caterpillar. Quatre allers-retours d'une fourgonnette type C15 Citroën ont été nécessaires pour transporter les modèles entre mon habitation et la Maison du Patrimoine située à 2 km et il a fallu trois heures pour l'installation. Tous les modèles n'étaient pas en service faute de bras pour les faire fonctionner et les remettre en service. Les gros modèles qui fonctionnaient comme la pelle Poclair, le GMC avec pelle ou le TEREX ont toujours autant de succès ainsi que la dragline marcheuse Ransomes et Rapiet qui a encore chargé un bon nombre de camions, mais le public à également très fortement apprécié le métier à tisser, Super model Meccano n° 16A légèrement modifié par mes soins qui est



à des années-lumière des modèles d'Andrée Schaeffer ou de Guy Pouchet, mais qui fonctionne. J'ai quand même réalisé 4 mètres de tissu en 2 jours et demi ! Le succès du métier à tisser est en partie lié au fait qu'il y avait beaucoup d'entreprises de tissage dans la région, notamment sur la commune de St Marcel Bel Accueil. Parmi les visiteurs, il y avait également des employés de Diederichs 1882 – 1992, société qui se trouvait à une dizaine de kilomètres de St Marcel et qui employait encore 1200 personnes quelques années avant la fermeture en 1992. Cette société a fabriqué des métiers pour le monde entier de la Chine à l'URSS mais aussi pour la Suisse ou l'Espagne La Drague chargeuse copiée sur mon ami Bernard Loisier qui vous charge 1 kg de haricots en quelques minutes, plus vite que la cuisson de ceux-ci a fait la joie d'un grand nombre de personnes.

Les temps morts ont permis de faire fonctionner les machines à vapeur en extérieur et quelques petits modèles radiocommandés comme le Renault 1000 Kg créé par le très célèbre Maître Pierre Monsallut ou le Tracteur Caterpillar avec benne Athey. Je me suis également permis de présenter le couple pignon carré + "pompe" des établissements Garrigues and Co, ce montage carrément exceptionnel a surpris énormément de personnes qui pensaient qu'un carré ne pouvait tourner mais tous se demandent à quoi cela peut-il bien servir ! La première journée était principalement réservée aux écoles, les enfants ont posé un tas de questions auquel il est souvent très difficile de répondre. Si le Samedi a été calme, le Dimanche a été très chargé avec une salle comble. Un grand merci à l'équipe de l'ACAP qui s'est relayée trois jours durant pour installer et surveiller les modèles ainsi qu'à mon oncle Jean Gallet pour son aide pour le transport, l'installation et le fonctionnement des petits modèles.



RÉUNION CAM/PACA DU 9 JUIN

Texte de Jacques PROUX, photos de Willy DEWULF

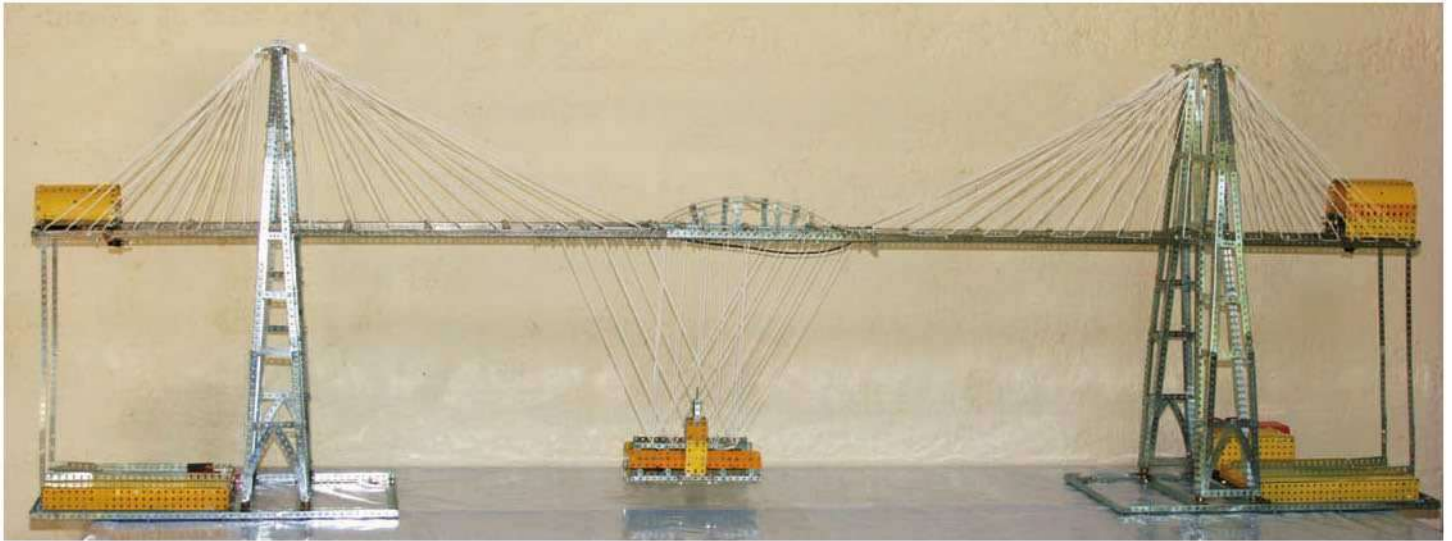


Photo 1

Pour cette dernière réunion avant l'été, 17 passionnés se sont retrouvés au Vieux Pressoir à Brignoles. Le thème du jour "Les modèles régionaux" a donné lieu à de belles réalisations.

Les Bouches du Rhône étaient à l'honneur avec 3 réalisations : le très beau pont transbordeur de Marseille de Willy Dewulf (photo n° 1) qui a marqué la sortie du vieux port pendant près de 40 ans, le très beau tramway marseillais des années 40 d'Yves Boissel (photo n° 2), tout en pièces bleues quadrillées et doté d'un système de ralentissement très réaliste, et enfin la reproduction par votre serviteur du pont à bascule d'Arles (photo n° 3) immortalisé par Van Gogh.

Le Vaucluse était représenté par la très belle roue à aubes de Denis Derouille (photo n° 4) déjà vue à Bort les Orgues. Le traitement par une peinture particulière rend fidèlement l'aspect rouillé que l'on retrouve sur les vraies roues à aubes encore visibles et fonctionnelles à l'Isle sur Sorgue.



Photo 4

Ces deux modèles feront l'objet de publications ultérieures dans notre magazine



Photo 2

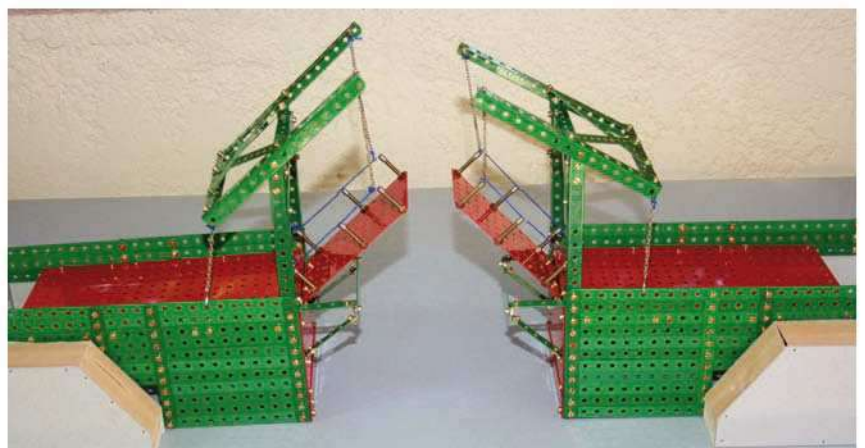


Photo 3

Pierre Robin évoquait le Var, avec le pylône de communication de Notre Dame des Anges et l'œuf de Tourtour que l'on fête chaque année (photo n° 5).

Bien que débordant largement la région PACA, le modèle de René Pagnon attirait tous les regards (photo n° 6). Il s'agit d'une superbe reproduction au 1/12^{ème} du tramway qui le conduisait chaque jour de son village de bord de Saône à Lyon quand il était écolier. Magnifique réalisation qui mêle des pièces de Mecano nickelé et des pièces en inox spécialement conçues par son auteur dans son atelier.

Quelques modèles hors thème de Fernand Bouchard (photo n° 7) et de très belles boîtes de Jacques Féron complétaient le tout.

Une petite bourse d'échange se met en place graduellement, au grand plaisir de tous (photo n° 8).

Prochaine réunion à Brignoles le 9 septembre sur le thème du monde rural. Elle se terminera par une visite très attendue par tous de l'atelier de René Pagnon. Nous y verrons les locomotives à vapeur et autres engins que ce dernier fabrique de la première à la dernière pièce.



Photo 5

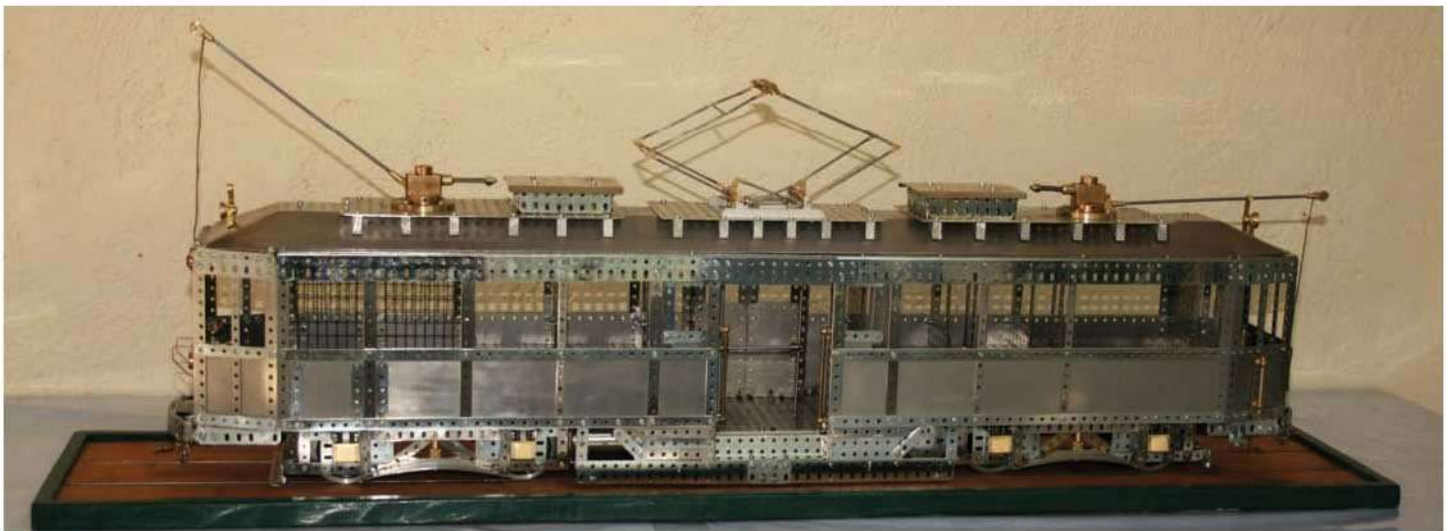


Photo 6



Photo 7



Photo 8

GONNEVILLE SUR HONFLEUR

Les 5 et 6 mai 2012

Ce week-end a été dévolu à la réunion trimestrielle, ainsi qu'à l'exposition de nos constructions. Étaient présents messieurs : Boidard C. et Théo, Duponchelle JP. et Feuillet F.



Théo est le plus jeune Meccanoman inscrit au CAM.

Étaient là aussi, messieurs : Esteve JM., Muller S. et sa compagne, Allain Ch., Guédant JP et sa compagne, Guibert JP., Patard M. et sa compagne, Teller J., Dreux B. et madame, Le Lous J., Jeunehomme JP., Gomont Ph. Et Baguelin G.

Le samedi matin nous avions rendez-vous en la salle des fêtes Binot Paulmier pour l'accueil et l'installation de nos modèles.



Jean Le Lous présentait la grue pose bloc de béton et une machine à vapeur oscillante. A côté de la machine à vapeur vous apercevez deux cannes à pêche. Que viennent-elles faire là ?



Gérard Baguelin avait amené une impressionnante collection de boîtes anciennes

Ensuite nous sommes allés déjeuner à la Récré, sympathique restaurant sis en une ancienne école. Manu, le maître de céans et Nico nous avaient préparé un menu spécial Normandie, il le fallait, d'autant que la froidure était de la partie.

Le lendemain dimanche fut fort calme. Fin des congés scolaires, grand week-end, vote, froid et pluie.

Qu'à cela ne tienne.



Les moulinets sont en Meccano, et sont l'œuvre de Sylvain Muller,

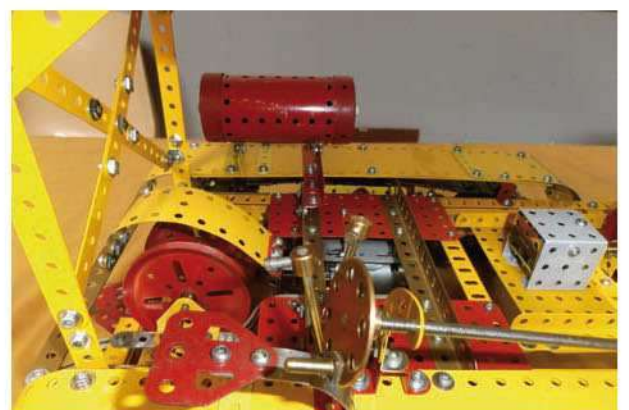


La nouvelle gare de Jean Max Esteve.

Changement de décor, puisque décor il y a. Ci-contre les constructions en Meccano Junior du petit fils de Christian Allain. Tout seul, il a réalisé ces magnifiques modèles. Sur la planchette une petite collection de plaques et de roues de toutes les époques.

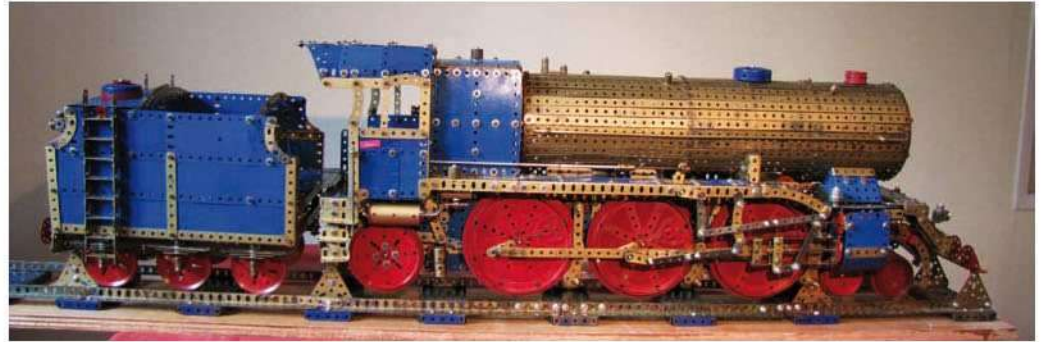


Le tracteur d'Anick Quibeuf vaut la peine d'être un peu détaillé, en attendant un article que l'auteur aidé de Paul Freydier aura la gentillesse de nous écrire.





Moi le robot nommé Bernard Dreux vous prie de regarder derrière moi cette magnifique 231. Cette locomotive à vapeur a la particularité d'être mue par trois cylindres, deux en extérieur et le troisième au centre. Ce modèle fera l'objet d'une publication spécifique.



Encore du train avec Jean-Pierre Guédant. A l'approche du train le passage à niveau sonne et la barrière s'abaisse.



Du train ? En veux tu en voilà. Jean-Pierre Guibert avait mis les grands moyens, aidé des autres meccanomen qui avaient apporté quelques éléments au décor.



Le meilleur pour la fin, les manèges de Marcel Patard. Je vais vous livrer un petit secret, ne le dites à personne, j'ai appris que sa compagne Lyliane l'aide dans ses constructions. Un très bon week-end que nous avons vécu.

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The Meccano Newsmag - N° 123 – Juillet 2012

Séquenceur simple pour modèles motorisés par Moira et Alistair Cree,
Correspondance de Bert Love à la fin des années 1960 par Jim Gamble,
Draisine par Stefan Tokarski (photos sur www.nzmeccano.com/image-44814),
Labyrinthe de l'abbaye de Saint-Bertin de Saint-Omer par Michael Whiting,
Bob Woolliscroft, la géométrie et le Meccano par Geoff Brown,
Tony Homden raconte ses premières expositions dans sa région,
Mouvements intermittents sans chocs par Rob Mitchell,
De nouvelles pièces très utiles par Pete Pyefinch (accouplements carrés 3 et 5 trous),
Meccano et scoutisme par Wendy Miller,
Skegness : les dix modèles récompensés,
Hommage à Jack Partridge,
Revue du livre "Meccano" de Roger Marriott par Jim Gamble,
Compte rendu de l'expo d'Oxton (photos sur le site du Club www.nmmg.org.uk).

Meccano Nieuws - N° 30.1 – Printemps 2012

Le magazine devient entièrement en couleur et passe de 20 à 24 pages,
Comptes-rendus d'expos : Ulvenhout, Malines, Alverna, Benthuizen, Mechelen et Temse en Belgique,
Rencontre avec Willem Livestruo, le coordinateur des événements du Club,
Rénovation avec de la peinture argentée par Meindert Buis.

Canadian MeccaNotes - N° 66 - Juin 2012

Machine à trier les tringles, conçue initialement par Colin Cohen (Afrique du Sud), reconstruite et décrite en détail par Ron Kurtz (partie 1),
Compte rendu d'expo : Musée de la vapeur et de technologie d'Hamilton,
Colin Hoare, président du Club, raconte ses rencontres Meccano en Angleterre en avril,
Hommage à Jack Partridge.

Constructor Quarterly - N° 96 - Juin 2012

Une horloge donnant les horaires des marées par Berco Landman,
Hydravion de Tintin et Véhicule Safari par Bernard Périer,
Camion grue AEC Matador utilisé par la RAF par Neil Bedford,
Hélicoptère Westland Wessex HC2 utilisé par la RAF de 1960 à 1990, deuxième prix à Skegness 2011, par Ken Senar,
Une horloge avec un minimum de pièces par Chris Shute (photos sur www.nzmeccano.com/image-53072),
Pics-verts en Meccano par Mike Hooper,
Un tombereau par Stefan Tokarski (photos sur www.nzmeccano.com/image-41183),
Machine avec un garçon regardant une fille par Joseph Attard (vidéo sur www.youtube.com/watch?v=S5yq0EXNPVM)
Le monde de Geoff Wright, partie 3 (démarrage de MW Models), par Michael Walker,
Mon excavatrice à vapeur par Michael Denny,
Les cinq tresseuses que j'ai construit par Graham Jost.

Scheffield Meccano Guild Journal – N° 114 - Juin 2012

Comptes rendus d'expos : Laugton-en-le-Morthen, Meccanuity,

Un modèle de voiture des années 1930 (modèle 8.13) repris par plusieurs constructeurs,
Une lettre de John Howe adressée à Meccano Journal en 1976, restée non publiée jusqu'à présent, portant notamment sur l'excavateur du Meccano Magazine 1970,
Direction multi-mode pour les grues mobiles par Les Megget,
Résultats du challenge 2011,
Excavatrice Perseverance par Ken Ashton,
Livre "Meccano" publié par Roger Marriott,
Construction d'un tracteur FC1004, partie 3, par John Ozyer Key,
Modèle de camion à benne de 1954 par Bob Watson,
Usine de Servetti, partie VI, par Rob Mitchell,
Dictionnaire Meccano, lettre M,
Les moteurs à vapeur Meccano, partie 1, 1914 et 1920, par Douglas Carson.

Meccano& Erector Club Newsletter – N° 143 – Juin 2012

Diligence du 19^{ème} siècle par Charlie Pack,
Comment j'ai découvert Erector par Dave Blood,
Construire un chariot à cheval, reproduction d'un article d'Andreas Konkoly paru le Meccano Magazine anglais de mars 1965.

ACEAM Espagnol Bulletin - N° 18 – Décembre 2011

Utilisation des moteurs pas à pas en Meccano par Jesús Alonso Rodriguez,
Locomotive électrique type Suiza Crocodile par Esteban Orozco Vallejo d'après Guy Kind,
24^{ème} exposition nationale Meccano à Madrid par Antonio Valero Aicua.

HTMC été 2012

Compte rendu d'expo : Kew Bridge Steam Museum, 14^{ème} réunion,
La numérotation des pièces par Tony Parmee,
Grue de port Takraft par Richard Payn.

NZFM Magazine – Vol. 36 N°2 -Mai 2012

Tracteur Massey Ferguson et épandeur par Selwyn Bluett,
Comptes rendus d'expos : Auckland Meccano Guild Meeting, Nelson, Te Papa Museum,
La Jeep de Tintin par Les Meggett d'après Bernard Périer,
Les boîtes Space Chaos.

TIMS

Compte rendu de l'exposition Meccanuity 2012 par John Evans. Michel et Bréal et Bernard Garrigues y participaient (<http://www.nzmeccano.com/image-57498>).

Meccano Québec - N°26 - Juillet 2012

Hommage à Louis Habets, disparu en Janvier. Sa collection a été vendue aux enchères par le Club.
Comptes rendus d'expos : Laval, Ottawa,
Bulldozer par Luc Marchand (d'après modèle 9.4),
Meuble pour le Meccano, fabriqué par Jacques Langevin.

Bulletin du Cercle Ferroviophile Européen – N° 105 – Juin 2012

Grâce aux initiatives de Jean Max Estève et Dominique Hedouin (CAM 1525) le CAM et le CFE échangent. Au sommaire de ce numéro, les wagons porte-voitures en "O", Meccano 1956 et quelques photos modèles de train, grue et pelleuse.

ANNUAIRE

Veuillez noter les modifications suivantes

■ NOUVEAUX MEMBRES	Email/Téléphone	Code
• 1876 - FERJULE Antonin - Écolier.....		1
• 1877 - CANAC Patrick - Cariste.....		1
• 1878 - MERKLI Louis - Directeur de société.....		1
• 1879 - BEALU Michel - Mécanicien auto retraité.....		2

■ DÉCÈS

- 827 - BLAIS René - le 27-06-2012
- 1451 - DUBOIS Nicole - le 16-06-2012
- 1536 - LOZACH Guy - le 15-08-2012

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

PETITES ANNONCES

LA NEF DES JOUETS

Pour la région Alsace-F.Comté, Marcel Rebi-schung et moi-même, Jean-Marie Jacquél, avons été contactés par le Musée "LA NEF des JOUETS" 12, rue Jean Jaurès - 68360 Soultz-, pour organiser une exposition sur le thème 100 ans de Meccano... Cette exposition du-rera du 28 octobre à fin janvier 2013.

12^{ÈME} SALON DU TRAIN MINIATURE D'ORLÉANS

organisé par l'AMFC
les 10 et 11 novembre 2012

Parc des Expositions.

Le CAM sera représenté par nos spécialistes en construction ferroviaire de la région centre.
Contact : Gilbert Basson

LA SECTION AULIDEL DU CAM

invitée par le club de modélisme ferroviaire

"VOLCA-N-HO-RAIL"

les 3 et 4 novembre à CHAMALIERES
près de Clermont Ferrand
samedi de 14h à 19h

et dimanche de 9h30 à 17h30

Contact : Daniel Gisclon

Le Club des Amis du Meccano est heureux de vous faire part de la création de son site internet.

Pensez à noter cette adresse dans vos favoris .

<http://www.club-amis-meccano.net>

Pour nous écrire :

site.club.meccano@gmail.com

SALON MAQUETT'EXPO CHERBOURG DÉCEMBRE 2013

Bonjour à vous,
Je me permets de vous contacter en tant qu'or-ganisateur du salon Maquett'expo de l'agglo-mération de Cherbourg, nous sommes à la re-cherche de nouveaux exposants. Le salon aura lieu en décembre **2013** sur près de 6000 m².

A. Dubost
Commissaire Général de Maquettexpo.

Club des Amis du Meccano
Association régie par la Loi du 1er juillet 1901 et le décret du 18 août 1901
Meccano est une marque déposée, propriété de la société Meccano S.A. et utilisée avec son autorisation.

Où est le salon	Le Meccano	Sans des membres	Autres sites	CAM Bureau	Télescope	Expositions internationale
Nouveaux		Derniers sites à venir 11-09-2012	Membres J'ai été	Contact	Titulaires	Expositions de nos

Les Sections du CAM

Alsace-Franche-Comté	Ile de France	S.R., Normandie	Le Dauphiné	H.I.K.A.S.
Auvergne-Limousin	Bourgogne	Charente	P.A.C.A.	Doms

L'exposition internationale 2013 du CAM

40^{ème} Exposition du CLUB des AMIS du MECCANO
à La Ferté-Macé (Orne 61)
Organisée par : Jean-Max Estève CAM 090 et son équipe
Thème de l'exposition : La maintenance motorisée

SKEGNESS 2012 (SUITE DE LA PAGE 2)

4^{ème} Prix Terry Allen avec sa très belle moto Brough SS100. Le constructeur était d'ailleurs fort étonné de recevoir ce prix pour un modèle déjà exposé il y a une dizaine d'années.

5^{ème} prix Joe Etheridge pour son pont levis de Newport.

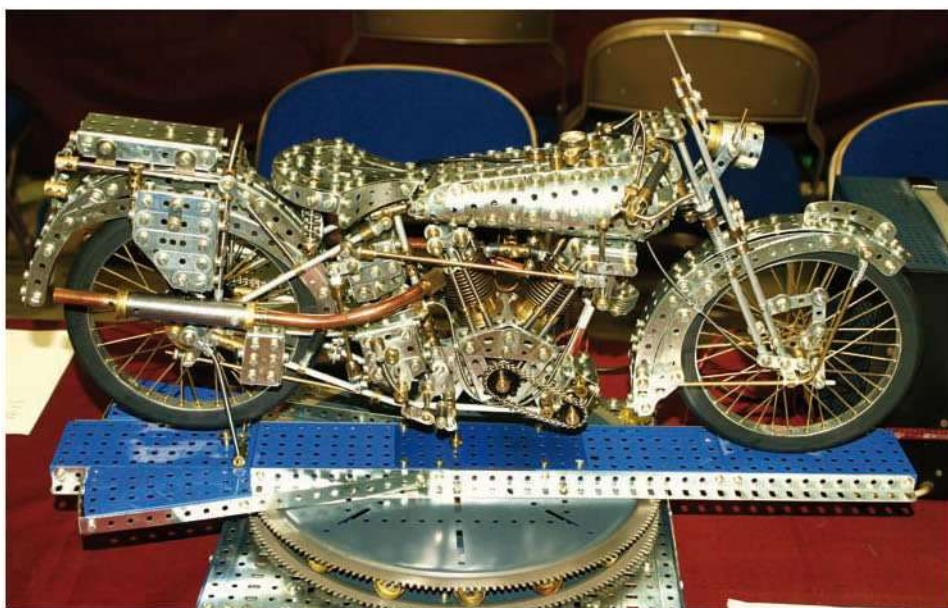
Parmi les modèles non primés :

- un engin à vapeur de Howard Sommerville du nom de "Tumbling Beam Engine", expression que je ne saurais traduire, fascinante à voir en mouvement,

- une boîte à 9 vitesses avant et 2 arrière de Phil Edwards, venu de Californie.

Cette boîte ne comprend pas moins de 6 tout petits moteurs électriques faisant fonction de servo. Elle est destinée à un modèle de grue télescopique en cours de construction, d'une dimension qui ferait la joie de Michel Bréal. Malgré et peut-être à cause d'un nombre conséquent de composants non-Meccano et électroniques, le modèle est une merveille de technologie, le tout contrôlé par ordinateur, "of course".

- un chariot élévateur à fourche qui ne payait pas de mine, mais qui comportait, malgré ses dimensions réduites, tous les mouvements du vrai et même une servo-direction. Jean-Pierre Veyet aurait apprécié. Voir page 52.



Moto Brough SS100, Terry Allen (4. Prix)

Notre serviteur termina dans le peloton des poursuivants à quelques encablures des gagnants, avec sa grue de quai exposée à Bort, tout comme le duo Richard Payne / Mickael Adler, avec leur grue Takraf, et Brian Chaffer avec un boulier très original.

La gentillesse des organisateurs, l'intérêt du public et l'accueil des exposants furent à leur niveau très élevé habituel, ce qui ne peut, malheureusement, pas être dit du banquet.



Pont levis de Newport, Joe Etheridge (5. Prix)

Suite et fin page 52

SKEGNESS 2012 (SUITE ET FIN)

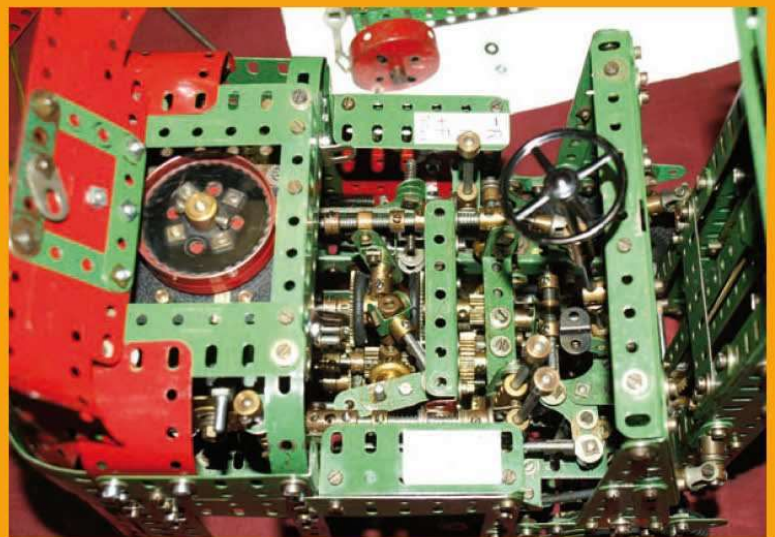
Le changement de direction de l'hôtel en charge du banquet avait fait naître chez votre serviteur un espoir fou d'amélioration, espoir cruellement déçu, au point que je me suis juré de troquer l'année prochaine le poisson (en langage diplomatique "particulièrement pas bon" !) et le reste du banquet y compris les discours fleuve, contre une pizza ou une escalope milanaise dans un des deux restaurants italiens, très corrects d'après l'avis des deux gourmets franco-belges du CAM, avec lesquels j'ai partagé les repas pendant 2 jours.



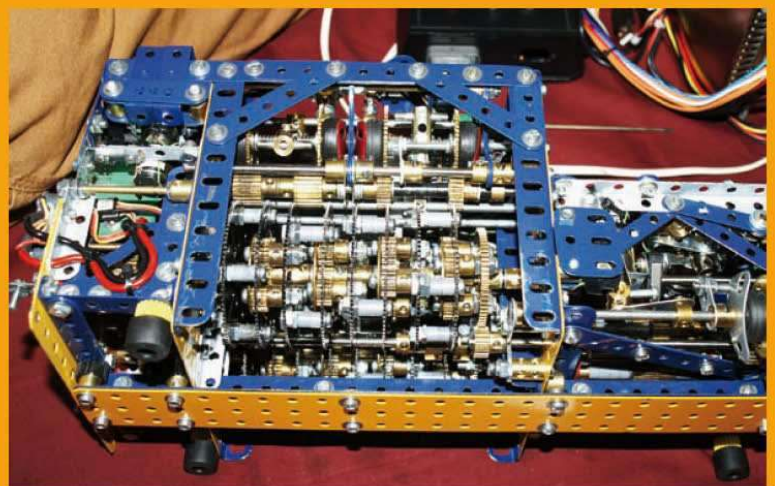
Tumbling Beam Engine, Howard Sommerville



Grue Takraf avec son constructeur Richard Payne.
Concept du modèle : Michael Adler.



chariot élévateur à fourches, John Sharpe



Boîte à 11 vitesses, Phil Edward. A noter en haut au milieu le synchro constitué de 2 petites plaques triangulaires courbes rouges, à l'extrémité droite le même principe en plus grand avec une plaque triangulaire grise