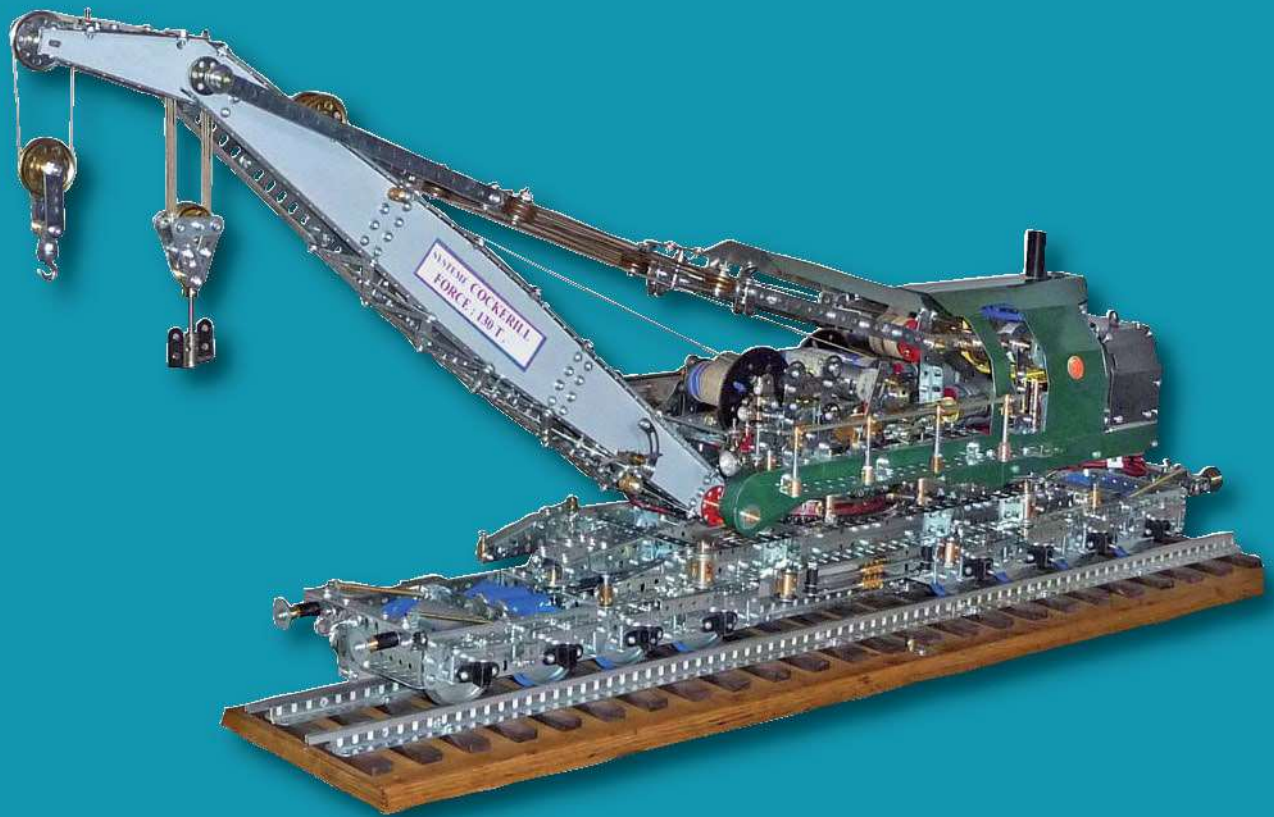




**N°122** 2013  
2<sup>ème</sup> trimestre 3



## La grue à vapeur Cockerill

de GILBERT BASSON

Egalement dans ce numéro :

- Le chariot élévateur JCB 940 de BERNARD TESSON
- Expo à Fontaines-sur-Saône

# UN SIÈCLE DE MECCANO

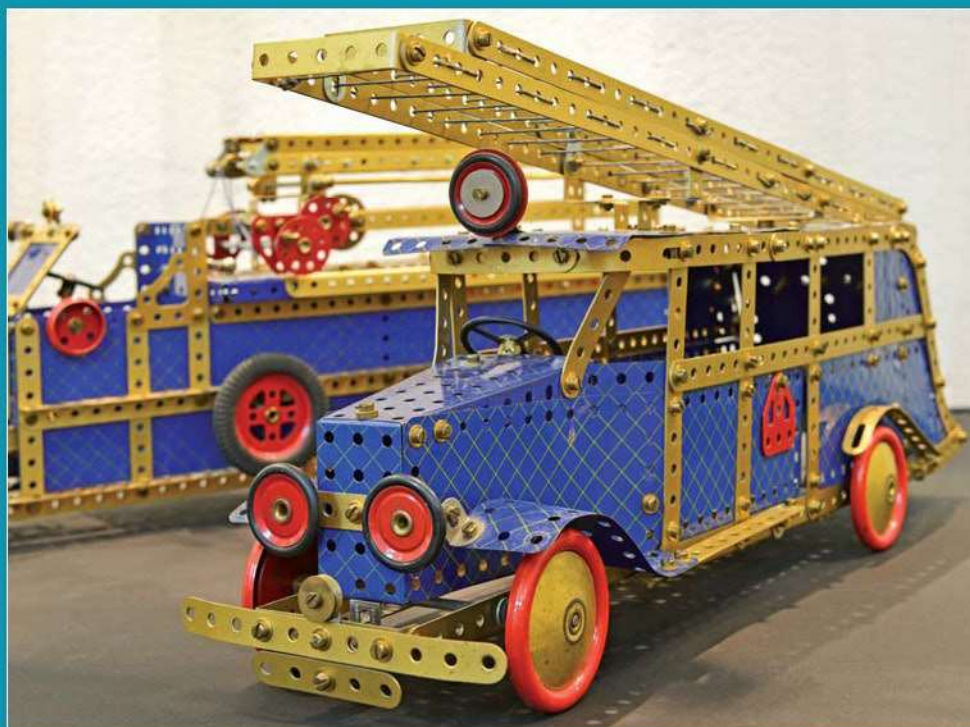
## CLÔTURE DE L'EXPO DE SOULTZ (HAUT-RHIN)

par Jean-Marie Jacquél

L'exposition "un siècle de Meccano" vient de se terminer. La Nef des Jouets va fermer ses portes pour quelques mois et les belles collections qu'elle abrite vont sommeiller jusqu'au printemps. Une nouvelle expo temporaire réveillera alors ce temple du jouet : "L'Ours sous toutes ses formes".

Notre exposition temporaire a connu un vif succès. Durant ces 3 mois, 2140 visiteurs ont investi ce lieu malgré des conditions climatiques souvent difficiles.

La presse régionale a parfaitement relayé l'événement : 2 articles dans les DNA, 3 dans l'Alsace, 1 dans l'Est Républicain et un autre dans Le Pays, mais aussi l'Officiel Galeries et Musées, Spectacles à Strasbourg, Journal des Spectacles etc.



Tous ces articles ont fait la part belle non seulement au Meccano, mais également à notre Club qui recrute 4 nouveaux adhérents.

Un grand merci à Maria Soares Del Santos, responsable du musée, pour son professionnalisme et son dévouement. Merci également à toute son équipe.

Photographies de Jean-Philippe Jenny, du club photos "La Focale" à Soultz.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■

**Suite pages 51-52**





Association régie par la Loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901

**Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut**

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

### Le Club des Amis du Meccano

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

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 :

P. Antoine - J.F. Aucaigne - G. Basson - J.-M. Blévet - J.-C. Brisson - W. Dewulf - J.M. Estève - D. Gisclon - J.-P. Guibert - B. Guittard - J.-M. Jacquel - P. Jaillot - G. Jousse - A. Larchier - M. Lhomme - B. Loisier - M. Perrin - B. Tesson - J.P. Veyet

### Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

**Date limite des envois pour le prochain numéro :**  
**17 mai 2013**

### Parution du N° 123 : juillet 2013

Sommaire prévisionnel :

- Une large part de ce magazine sera consacrée à l'exposition internationale de la Ferté-Macé.



<b>SOMMAIRE</b>	
<b>EDITORIAL</b>	
Le mot du président .....	4
Hommage à René Blais .....	4
<b>LES PAGES JEUNES</b>	
Les micro modèles de Gégé .....	5
Diable de manutention .....	6
La joie des enfants avec le Meccano .....	7
<b>CONSTRUCTIONS 1<sup>RE</sup> PARTIE</b>	
Châssis de camion 8 x 8 .....	8
Les grues à vapeur Cockerill .....	10
Mon réseau zéro en Meccano .....	12
<b>COLLECTION ET HISTOIRE</b>	
Loco Tender & Passenger Coaches .....	18
Loco à vapeur Hornby .....	24
Meccano en prose et en vers .....	25
<b>CONSTRUCTIONS 2<sup>ME</sup> PARTIE</b>	
Ma Silver Ghost .....	26
Commande de rotation .....	33
Chariot élévateur JCB 940 .....	34
<b>LES EXPOSITIONS</b>	
Poitiers 2012 .....	38
Orléans 2012 .....	39
La SRN à Menneval .....	40
Lédorail .....	41
Réunion PACA 8 déc 2012 .....	42
Aulidel à Ennezat .....	44
Villefranche-sur-Saône .....	45
Fontaines-sur-Saône .....	46
<b>DIVERS</b>	
Revue de Presse .....	49
Petites annonces .....	50
Clôture expo Soultz .....	51

<b>CONTENTS</b>	
<b>EDITORIAL</b>	
Word from the President .....	4
Tribute to René Blais .....	4
<b>YOUTH PAGES</b>	
Micro-models built by Gégé .....	5
Sack truck .....	6
Meccano and children .....	7
<b>MODEL BUILDING PART 1</b>	
8 x 8 truck chassis .....	8
Cockerill steam powered cranes .....	10
Meccano rail network .....	12
<b>COLLECTORS CORNER</b>	
Loco Tender & Passenger Coaches .....	18
Hornby steam locomotive .....	24
Meccano in prose and verse .....	25
<b>MODEL BUILDING PART 2</b>	
My Silver Ghost .....	26
Rotation control .....	33
Forklift JCB940 .....	34
<b>EXHIBITIONS</b>	
Poitiers 2012 .....	38
Orléans 2012 .....	39
SRN at Menneval .....	40
Lédorail .....	41
PACA Meeting dec. 2012 .....	42
Aulidel at Ennezat .....	44
Villefranche-sur-Saône .....	45
Fontaines-sur-Saône .....	46
<b>MISCELLANEOUS</b>	
Press review .....	49
Small adds .....	50
Soultz exhibition .....	51

## Le mot du Président

Quand vous lirez ces lignes, nous serons dans la dernière ligne droite avant notre exposition annuelle de La Ferté-Macé et je vous remercie de bien noter qu'il ne vous reste plus que quelques jours pour renvoyer votre dossier d'inscription à Jean-Max Estève.

Votre participation à notre Assemblée Générale, ou votre renvoi de pouvoir, revêtent cette année une importance particulière, compte tenu des décisions importantes à prendre pour l'avenir de notre Club.

### *A propos des jeunes...*

Cette année, plus que jamais, nous devons penser à la relève et je profite de ce rappel pour vous demander de tout mettre en œuvre pour faciliter la participation à notre grande exposition du plus grand nombre de nos jeunes membres. Je vous rappelle également que tous les enfants qui auront présenté un modèle, construit de leurs mains, seront récompensés par des boîtes de Meccano. Afin de n'en oublier aucun, il est important que toutes les inscriptions les concernant puissent être prises en compte en temps voulu.

D'autre part, "les Pages Jeunes" du magazine leur sont largement ouvertes. Elles le sont aussi pour les plus anciens. Par conséquent, j'incite vivement ces derniers à proposer des modèles simples, attractifs et construits avec les pièces que l'on trouve facilement dans les boîtes actuelles. Au-delà d'une présentation toujours plus dynamique, le magazine doit pouvoir représenter tous les styles de constructions, de toutes les époques.

Je souhaite également que ceux qui, pour différentes raisons, ne peuvent venir partager ces trois jours magiques, puissent participer malgré tout à notre exposition en confiant leurs modèles à un ami. Il leur suffira de remplir les dossiers correspondants et de mentionner la personne qui aura la responsabilité des modèles.

### *L'expo approche...*

Enfin, outre les 40 ans du CAM, notre exposition annuelle sera marquée par diverses animations auxquelles les uns et les autres pourront participer spontanément. Jean-Max, entouré de son équipe de la SRN, a tout mis en œuvre pour nous préparer une magnifique exposition. Je me permets d'insister pour que tous les dossiers et les articles relatifs aux modèles du concours, lui parviennent en temps et en heure, afin que la construction du magazine qui suit l'exposition ne prenne pas de retard.

Rendez-vous à La Ferté Macé.

Bien Amicalement à vous toutes et à vous tous,

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

## Une petite mise au point

Certains évènements passés m'ont amené à faire une petite mise au point en ce qui concerne les diverses transactions entre les membres du CAM.

Je vous rappelle que le bureau du CAM n'a pas vocation à trancher les différends qui peuvent survenir au cours de certaines transactions par correspondance. Ces questions relèvent du domaine privé. Je me permettrai simplement de rappeler une règle de bienséance, communément admise lors des ventes par correspondance, qui consiste à renvoyer le matériel à son vendeur dans les plus brefs délais et à celui-ci de rembourser l'acheteur, si le matériel considéré n'est pas conforme à ce qui a été prévu.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

## Hommage à René Blais

Voici presque déjà une année qu'un de nos grands amis nous a quittés.

J'ai connu René seulement quelques années avant sa disparition et j'ai beaucoup apprécié ses nombreux modèles en rouge et vert et d'autres encore, mais surtout sa gentillesse et sa bonne humeur.



Je me souviens de ces nombreux après-midi passés avec lui à faire du meccano à la recherche de solutions pour un modèle.

A Marie-louise son épouse et à ses enfants, nous tous membres du Club qui l'avons connu et estimé, nous ne l'oublions pas.

GILBERT BASSON CAM 0154 ■

## L'Odeur du Papier

Voici la notice n° 43 "Dora. Le plus grand canon jamais réalisé". Modèle réalisé par notre Ami André Schaeffer CAM 573. Un très beau modèle avec une description détaillée, des photos et des dessins de l'auteur.

Au sommaire :

la séquence de tir, montée des ascenseurs, ouverture des freins, des schémas, etc. Une notice de 32 pages couleurs A4, prix : 20 € franco France.



# LES MICRO MODÈLES DE GÉGÉ

## LA DRAISINE À BRAS AU 1/43

par Gérard Jousse

### Historique

La draine fait partie du matériel roulant ferroviaire. C'est le nom généralement donné à un véhicule automoteur léger, principalement utilisé pour le service des voies ferrées, notamment l'inspection des lignes et le transport du matériel et du personnel de maintenance.

Les anciennes draines étaient mues manuellement par différents systèmes, notamment par un système de leviers analogue à celui des anciennes pompes, comme la draine à bras. De nos jours, des modèles de draine conçus sur ce principe sont utilisés à titre ludique ou sportif sur d'anciens tronçons de voies fermées au trafic ferroviaire commercial.

### Le modèle Meccano

Ce modèle est construit à l'échelle 1:43 afin d'être compatible avec les réseaux ferroviaires à l'échelle 0. L'échelle de construction choisie nécessite une astuce de construction au niveau du vilebrequin d'entraînement des roues. Cette partie nécessite une certaine précision dans l'ajustement pour s'assurer à la fois de la bonne liberté de mouvement des roues, du bon écartement du train de roues et du bon fonctionnement de l'entraînement par vilebrequin.

### Le châssis

Il est constitué de 2 goussets triples réf 133b et d'une poutrelle 4 trous réf 103g reliés entre eux par des cornières 4 trous réf 9e sur leur petit côté, ces cornières faisant office de longerons. Sur leur grand côté, les cornières sont doublées par des bandes 4 trous réf 6, pour ajuster l'écartement des roues à la verticale.



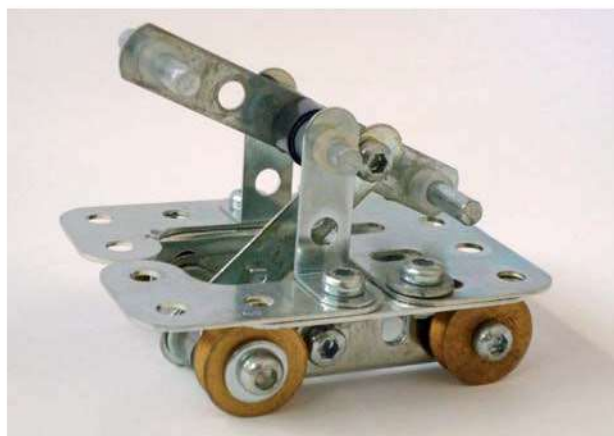
### Le levier de manœuvre

Sur ce châssis viennent se positionner deux supports équerre étroits réf 812b entre lesquels le levier de manœuvre - une bande étroite 5 trous réf 235 - est maintenu à l'aide d'une tringle de 4 cm réf 18a. Des entretoises plastique réf 38a et 38b permettent de positionner ce levier à égale distance des supports équerre étroits, et des bagues d'arrêt silicone réf 59c maintiennent la tringle aux extrémités.

A chaque extrémité du levier, une tringle de 2,5 cm réf 18b, maintenue par des bagues d'arrêt silicone, fait office de poignée.

### La transmission

Le mouvement du levier est transmis aux roues par l'intermédiaire d'une bande étroite 4 trous réf 235h maintenue par une vis réf 37b et une bague d'arrêt silicone réf 59c. L'autre extrémité de la bande étroite 4 trous actionne un vilebrequin réalisé avec 2 vis de 19 mm réf 111 maintenues à une cheville filetée réf 115 par 2 bagues plastique souples non Meccano en axe décalé.



### Le train de roues

Les 2 roues motrices sont maintenues par les vis de 19 mm du vilebrequin. Des rondelles réf 38 et des écrous réf 37a permettent d'ajuster l'écartement nécessaire de 32 mm.

Cet ajustement est plus facile à réaliser avec des poulies anciennes réf 23 étroites, pour ceux qui en disposent.



Voici la liste des pièces utilisées pour réaliser ce modèle :

nb	réf	désignation
2	6	bande 4 trous
2	9e	cornière 4 trous
1	18a	tringle de 4 cm
2	18b	tringle de 2,5 cm
4	23b	poulie Ø 12 mm sans moyeu
8	37a	écrou
7	37b	vis
2	37h	écrou carré indesserrable
10	38	rondelle métallique
2	38a	entretoise plastique
2	38b	mini entretoise plastique
7	59c	bague d'arrêt silicone
1	103g	poutrelle 4 trous
2	111	vis de 19 mm
2	111a	vis de 12 mm
1	115	cheville filetée
2	133b	gousset triple
1	235	bande étroite 5 trous
1	235h	bande étroite 4 trous
2	812b	support équerre 1t x 2t étroit
2	non Meccano	bagues plastique souples 17 mm Ø int. 5 mm

GÉRARD JOUSSE - CAM 1656 ■

# APRÈS LA BROUETTE DE GÉGÉ...

## LE DIABLE MINIATURE AVEC SA CAISSE

par Stéphane Guittard

### L'idée de départ

L'idée m'est venue à l'esprit alors que je faisais le petit bûcheron avec mon grand-père. Nous devions rapporter les bûches à la voiture avec un diable. Je faisais une petite pause, lorsque j'eus l'idée de créer un diable en Meccano.

De retour à la maison, je me suis lancé dans la construction du diable.

### La construction

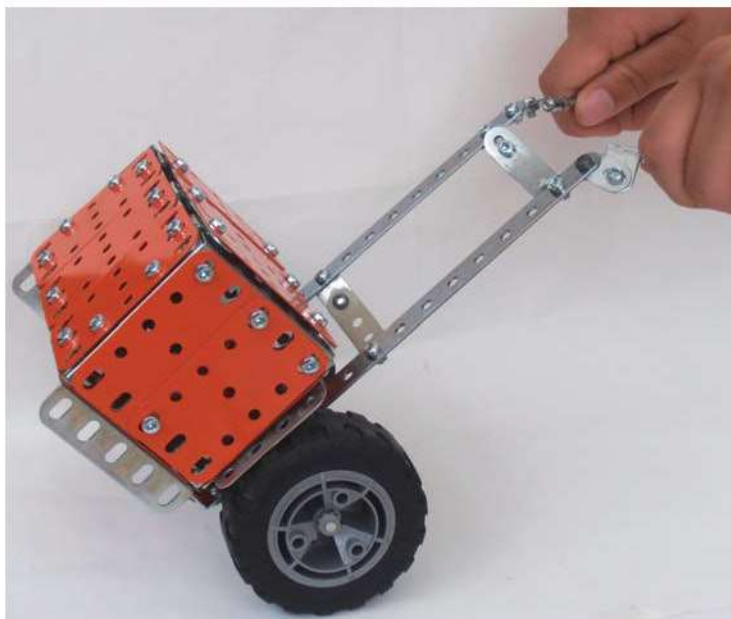
J'ai commencé par chercher une tringle de bonne longueur pour attacher les roues. Ensuite, je les ai reliées à deux bandes de quinze trous, y compris les poignées faites avec deux longues vis, puis j'ai attaché deux bandes courbées à l'horizontale.

J'ai attaché la plateforme rouge à l'horizontale aux deux bandes de quinze trous.

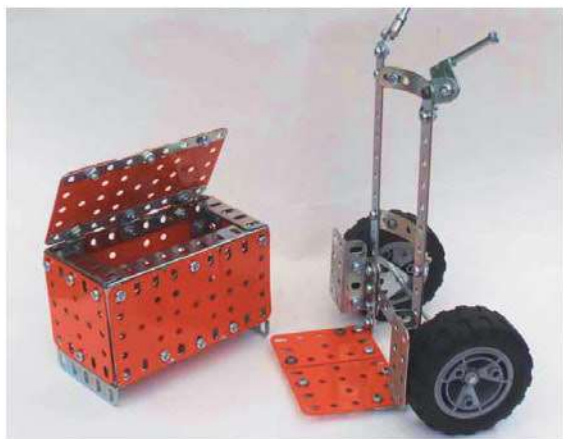
Pour finir, j'ai mis les protèges-roues pour éviter que la marchandise ne vienne se prendre dans les roues. Maintenant, passons à la construction de la caisse rouge.

J'ai pris quelques plaques rouges et je les ai attachées avec des bandes étroites de neuf trous et des cornières de neuf et de cinq trous.

J'ai rajouté deux cornières de cinq trous en-dessous afin d'y glisser plus facilement la plateforme du diable en-dessous de la caisse.



STÉPHANE GUITTARD CAM 1850 ■



LES PETITS  
TACOTS  
DE STÉPH'



# LA JOIE DES ENFANTS AVEC LE MECCANO

par Philippe Antoine

## Les témoignages des enfants

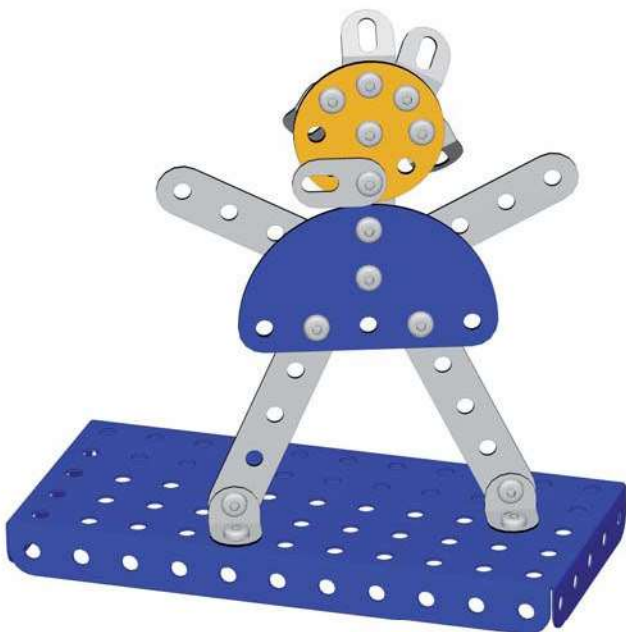
Les retours des enfants sont toujours sincères. Ce texte est un condensé de leurs expressions.

Voici le petit courrier de Maeva Azais : c'est lors d'un déménagement qu'elle découvre le Meccano. Elle a attendu d'être installée dans son nouveau domaine pour commencer les montages. Durant les vacances scolaires et les week-ends ses modèles prennent forme. Ses projets sont nombreux. Elle utilise, entre autres, les boîtes du commerce. Elle confirme la joie qu'elle reçoit par les personnes du Club présentes aux expositions. Bien entendu, elle nous fait part de certains liens plus marqués avec certains d'entre nous.

Alexis Vincent me donne un article paru dans le journal local de la Saône-et-Loire lors d'une exposition. Dans ce texte les générations sont mises à l'honneur : l'introduction mentionne la présence de notre Président d'Honneur Maurice Perraut au côté de notre jeune adhérent Alexis Vincent. La différence d'âge entre eux est de 69 ans. Notre jeune ami de 13 ans est mordu, ils partagent la même passion. Il a commencé les montages à l'âge de 8 ans. Lors de l'exposition de Louhans, ses modèles étaient nombreux sur son stand. Il est vraisemblable qu'Alexis nous étonnera prochainement comme plusieurs de sa génération.

Le plus beau cadeau reçu de la part de jeunes vient pour ma part de la petite Emeline Brevet rencontrée à Aniche en 2009, puis retrouvée au Puy-en-Velay en 2010. Son attitude m'a confirmé dans mon intention de m'occuper des enfants. A Cournon d'Auvergne, une petite Lou Ann de 5 ans est repartie avec son petit bonhomme monté par ses soins. Lors de la première exposition à Bort-les-Orgues j'ai rencontré Tania et Lina, leur gentillesse m'a permis d'avoir deux enfants disponibles pour aider leurs copines de leur âge.

Egalement à Bort-les-Orgues, j'ai fait connaissance avec Marie Monsallut.



Le bonhomme de Marie



Le dessin de Lina

C'est une joie de la voir monter son petit bonhomme. Son attitude timide mais appliquée lui a permis d'aller jusqu'au bout. Elle rentre dans les détails, je lui propose des idées, elle les choisit. Marie a dit "Le meccano c'est super, pour Philippe on refera le bonhomme". Merci encore aux parents et papys et mamies de leur confiance qu'ils me témoignent pour l'encadrement des enfants. Elodie Cavallaro n'a plus de numéro depuis 2008. Je l'ai sollicitée pour la sensibiliser à un éventuel retour.

## Des enfants devenus grands

Je pense que dans le paragraphe qui suit, beaucoup d'entre nous s'y retrouveront. J'ai contacté Michel Ruelle un peu par hasard. A lire son petit texte, je me suis dit qu'il pouvait avoir sa place dans cet article. En effet, Michel a 60 ans. Comme beaucoup d'entre nous, il a commencé jeune. Il reçoit en cadeau sa première boîte à 7 ans. Après une grande convalescence en 2008, suite à un accident de travail, il reprend le sujet avec de quoi occuper ses longues journées. Son père né en 1921 a lui aussi démarré enfant. Après son départ, il lui laisse son matériel. Michel souhaite transmettre à sa fille la même passion.

Je souhaite recevoir régulièrement des dessins ou des photos de nos jeunes afin de les faire paraître dans les pages jeunes du magazine.

# CHÂSSIS DE CAMION 8 x 8

## ÉCHELLE 1:10

par Michel Dubois

### Michel et les camions

Michel Dubois est un membre ancien du CAM, comme l'atteste son numéro d'adhérent. Un Normand qui vit sa retraite en Haute-Savoie. Actuellement une des chevilles ouvrières de la section HIRAS du CAM, que l'on voit aussi dès qu'on commence à parler mécanique et Meccano.

Si le mot camion tout terrain est cité, c'est l'œil affûté de Michel qui arrive, en tant que grand amateur de rencontres Camions tout-terrain. De plus, comme le

personnage est sympathique et affable, nul doute qu'il est un de nos amis très estimé.

Comme nous connaissons ses camions, rendez-vous fut pris pour rédiger un article et faire profiter nos lecteurs de ses magiques assemblages.

Voici le prototype qui a été présenté au Puy en Velay 2010. Gros succès. Michel étant absent, il avait chargé ses copains de HIRAS, section Bellegardienne animée par le sémillant Daniel Bernard, de le présenter pour lui.



Les connaisseurs auront tout de suite identifié un camion 8 x 8. Pour les non-initiés, ce camion est un 4 essieux dont chaque roue est - ou peut être - motrice.

Après son succès au Puy, Michel a construit le modèle définitif qu'il a présenté lui-même à St Marcellin en 2011.

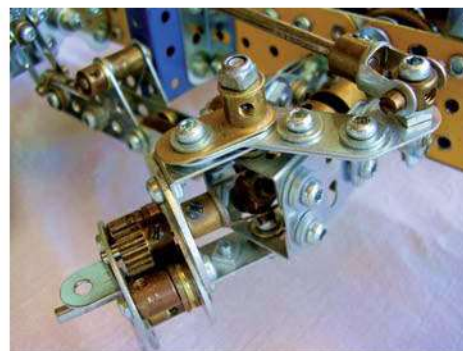
Michel a d'abord entrepris un travail de documentation, puis il s'est inspiré d'une transmission décrite dans CQ n°16, 35 et 40 et de véhicules existants Tatra (tchèque) et Saurer (suisse).

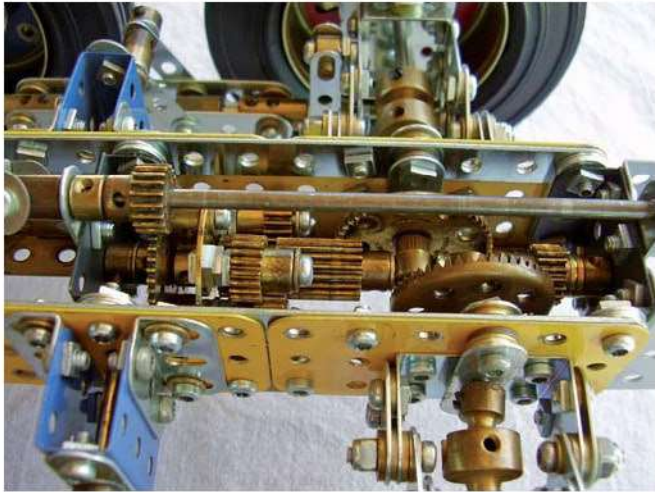


### La construction du modèle Meccano

Le principe : un châssis-poutre renferme la transmission qui s'opère aux 8 roues via 5 différentiels.

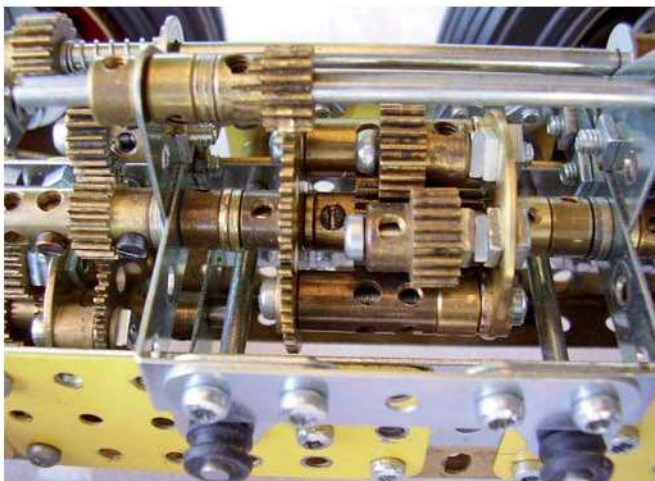
Il y a un différentiel par essieu et un différentiel central qui assure la répartition des efforts entre les 2 ponts avant et les 2 ponts arrière.



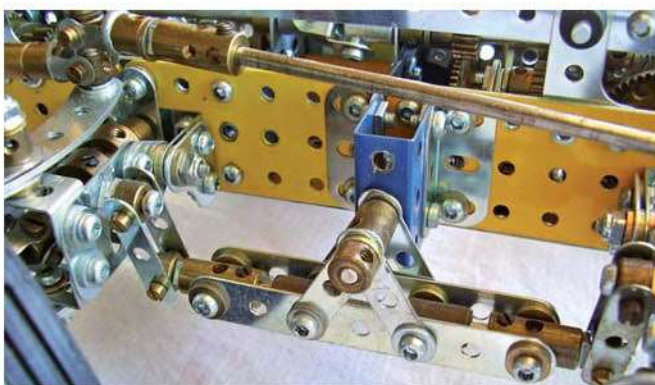


Vous noterez une particularité surprenante sur ce camion, que ce montage a reproduit : le désaxement des demi-arbres gauche et droit, qui sont décalés sur le modèle réel de l'épaisseur d'une denture, pour empêcher que les pignons d'attaque et les couronnes d'entraînement ne s'engrènent mutuellement. Ce décalage est de 5 à 6 cm en réel, selon le modèle, mais il est d'un trou en Meccano.

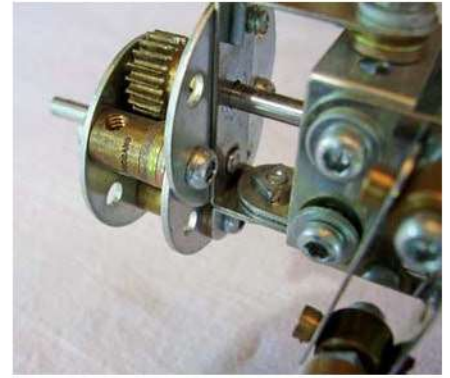
Le différentiel central, en dehors de son travail de transmission, peut se mettre au point mort ; il assure le fonctionnement du treuil arrière par l'intermédiaire de la boîte de vitesses, soit trois vitesses de déroulement et une vitesse d'enroulement.



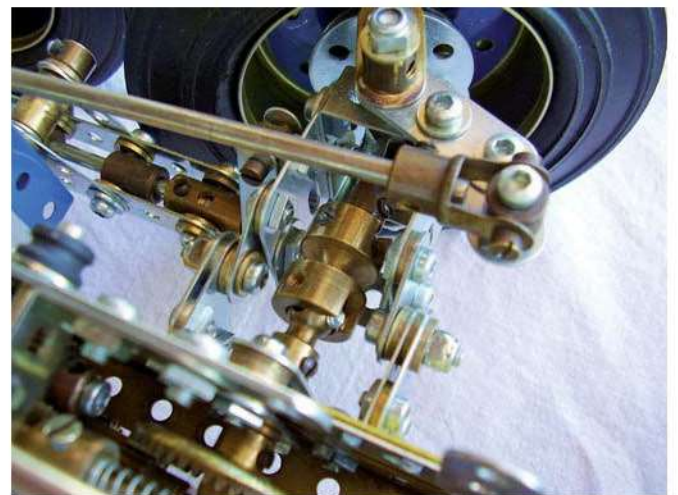
La suspension est assurée par demi-essieux articulés sur la poutre centrale par balancier. Ce mouvement de balancier, très marqué, permet à ce camion des configurations de franchissement d'obstacles hors du commun.



Une réduction a été installée dans chaque moyeu (pont portique façon Unimog).



Les cardans Meccano, trop encombrants pour la place disponible, ont été remplacés par des accouplements jumelés à douille réf 171 et des supports de rampe avec collier réf 136a, d'où un gain de place appréciable ! Cette configuration fonctionne très bien.



La direction commande les 4 roues avant (principe Ackermann) qui, grâce au réglage de biellette, respecte les rayons de braquages différents.

Chacun des composants moteur-embrayage-boîte, différentiel central, treuil est un sous ensemble démontable par clavette, non boulonné, pour permettre une intervention ciblée. Ce système "modulaire" a été mis à profit pour montrer aux visiteurs des expos le fonctionnement de chacun des sous-ensembles.

Le moteur est le Meccano 6 vitesses, très largement suffisant pour la démonstration sur son présentoir. Il peut aussi entraîner le modèle une fois sur ses roues.

Un embrayage à crabots est assuré par des roues de chant.

La boîte de vitesses comprend 4 vitesses avant et 1 arrière en ligne, avec une boîte de transfert à deux vitesses : une route et une tout-terrain.

Ce modèle est une forme d'aboutissement de la passion de Michel pour le Meccano, et si ce modèle vous séduit ou vous intrigue, demandez donc des précisions à son auteur.

Et puisque le personnage ne sait pas s'arrêter, il est déjà sur un autre type de transmission peu banal, mais ça, je vous le garde pour un prochain article.

AIDE À LA RÉDACTION MICHEL PERRIN CAM1448 ■  
 MODÈLE RÉALISÉ PAR MICHEL DUBOIS CAM0101 ■

# LES GRUES À VAPEUR COCKERILL

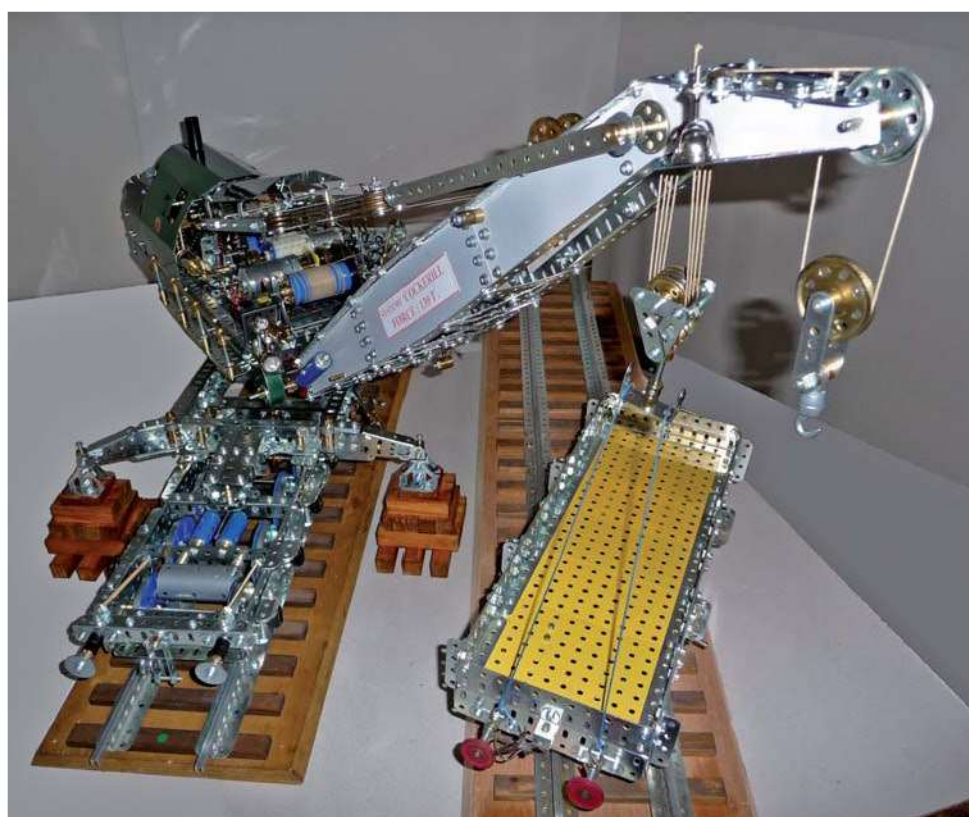
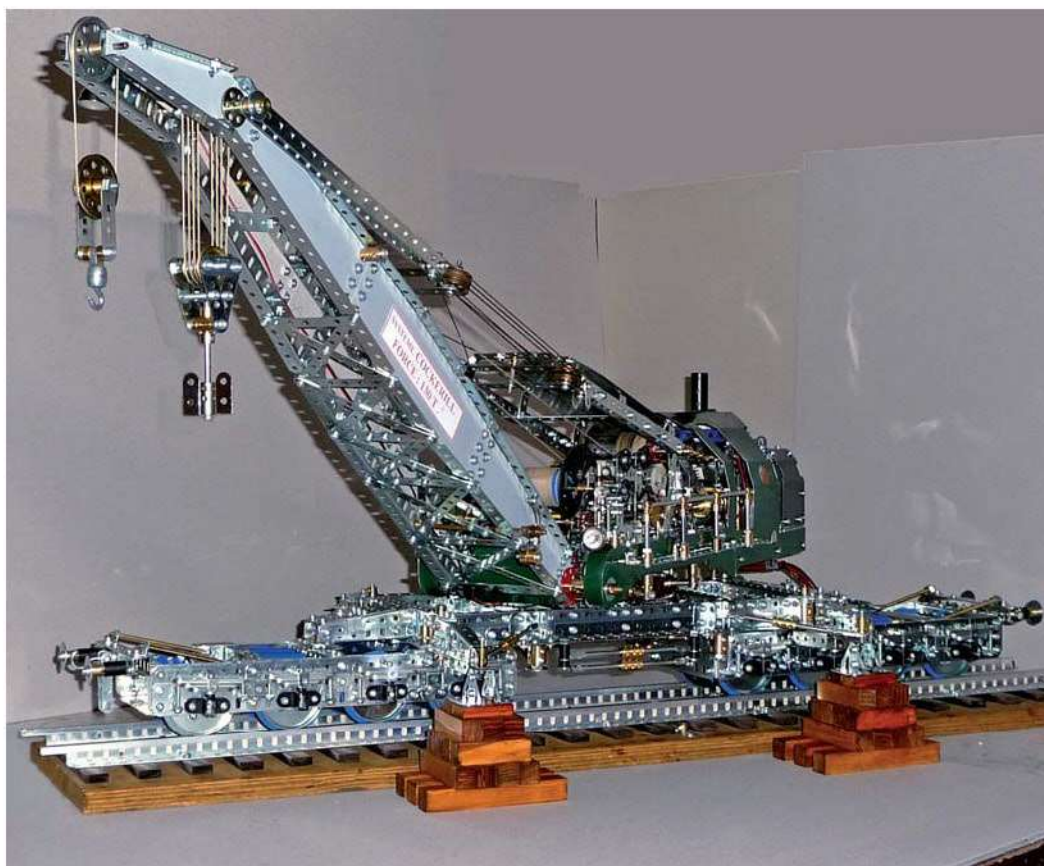
par Gilbert Basson

## Historique

Dans les années 1930 le matériel ferroviaire devenant plus performant - et donc plus lourd - une grue de relevage d'une force de 130 tonnes était devenue nécessaire. Les grues d'alors ne dépassaient pas les 55 tonnes pour les plus puissantes. La commande fut passée à la Sté Cockerill qui possédait déjà une grue roulante de 125 tonnes dans ses usines pour son usage personnel. La nouvelle grue fut livrée à la SNCF en 1938 avec ses wagons porte flèche et porte lest. Elle sera réformée à la fin des années 1960.

Quatre autres grues dérivant directement de la 130 T et du même constructeur, mais d'une force de 85 T seront livrées à la SNCF à la fin des années 1940. Deux d'entre elles seront diésélisées vers 1970, la dernière sera réformée en 2007.

La grue vapeur de 85 T sera popularisée par une certaine firme française de trains jouets à l'échelle HO, dans les années 1970.



## Les différences entre la 130 et la 85 tonnes

Le châssis de la première repose sur deux boggies à quatre essieux, dont deux moteurs. La 85 T possède un châssis à quatre essieux dont deux moteurs et deux boggies amovibles de répartition de charge par l'intermédiaire des quatre bras pivotants arc-boutants qui ont donc maintenant deux fonctions.

La 85 T n'a pas de lest amovible. La flèche est réalisée entièrement en caisson avec des lumières, alors que sur la 130 T elle est en partie en croisillons et en partie en caisson.

La ressemblance entre la 85 T et la 130 T vapeur reste évidente, alors que sur le modèle diésélisé l'aspect est totalement différent, la mécanique étant totalement carénée.

## La grue vapeur de 130 T en Meccano échelle 1/18

### Les boggies

Ils sont composés de deux ensembles à quatre essieux, dont deux moteurs, et une traverse centrale qui supporte la rotule de pivotement des boggies.

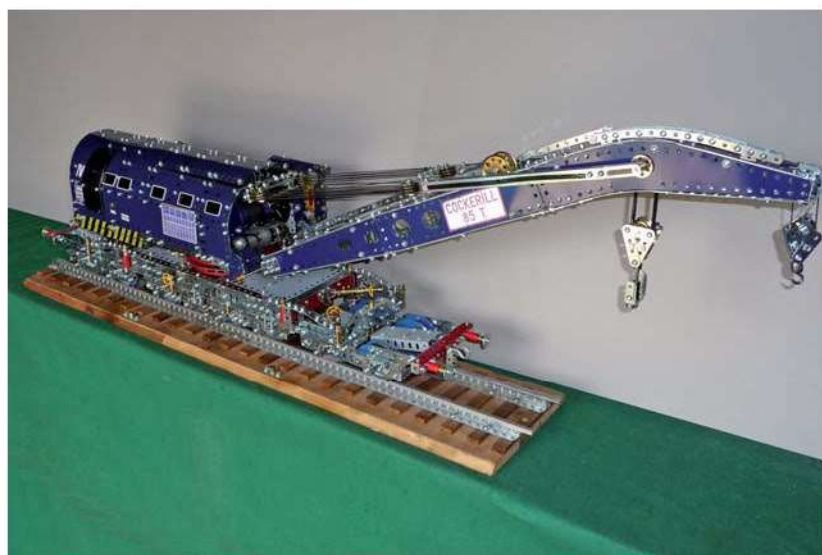
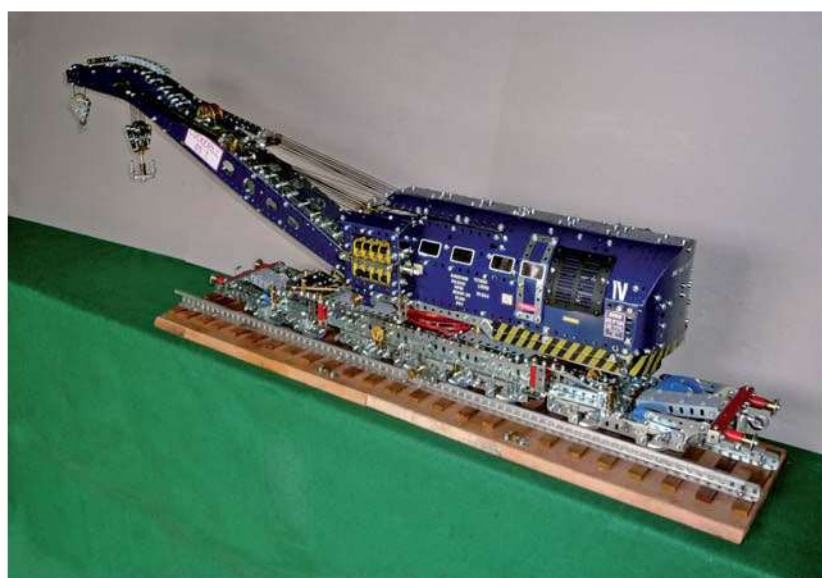
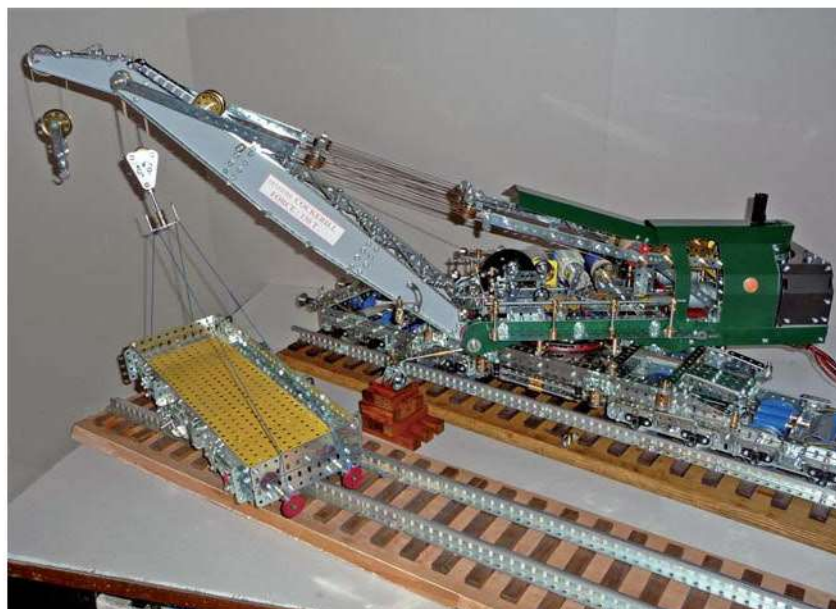
### Le châssis

Il reçoit la couronne dentée et le chemin inférieur du roulement à galets, ainsi que la couronne porte galets (au nombre de 16), l'axe central moteur et ses pignons de répartition du mouvement vers chaque boggie, les quatre bras pivotants aux quatre angles du châssis avec leurs vérins et les deux bras fixes supportant les rotules de pivotement des boggies.

### La tourelle

Elle reçoit 5 moteurs pour : la translation, la rotation, la flèche, le grand palan, le petit palan plus un petit moteur simulant le mouvement des deux pistons et de leurs embiellages ainsi que le chemin de roulement supérieur des galets. Six contre-galets empêchent le basculement de la tourelle.

Le toit, la cabine et le lest sont en tôle découpée et pliée non Meccano.



### La flèche

Elle est constituée de cornières d'angle, de plaques latérales et de croisillons en bandes étroites.

### Fonctionnement

Les moteurs sont reliés électriquement à cinq transformateurs Meccano.

Cinq phares sont fonctionnels, quatre sur la tourelle et un sur la flèche.

## La grue de 85 tonnes diésélisée en Meccano échelle 1/18

Notons les principales différences :

- la cabine recouvre entièrement la mécanique ;
- la rotation se fait sur un roulement à billes de 150 mm de diamètre ;
- la flèche est entièrement en caisson ;
- les 2 batteries de 6 + 6 volts sont logées dans le châssis.

La commande des différents mouvements se fait par cinq inverseurs plats Meccano dans le PC de la grue et il faut bien sûr inclure toutes les autres différences de conception déjà précisées par rapport aux grues réelles.

GILBERT BASSON CAM 0154 ■



# MON RÉSEAU ZÉRO MECCANO

par Jean-Pierre Guibert

avec les contributions de Christian Allain – Anick Quibeuif – Jean-Max Estève

Lors de votre visite à l'exposition internationale Meccano à La Ferté-Macé en 2013, ne manquez pas de venir regarder et admirer de près l'immense réseau de chemin de fer réalisé en Meccano par les mordus de la Section Régionale Normandie. Vous trouverez dans les pages qui

suivent quelques éléments principaux du réseau. Vous pourrez admirer des constructions proches des trains Hornby, des miniatures Dinky Toys, et quelques copies Bing, Märklin, JEP et autres grands noms se rapportant aux chemins de fer de la Belle Epoque.



Autorail triple d'après un autorail JOUSTRA (JOUets de STRASbourg)  
L'original fut présenté en 1954, il était motorisé par un moteur à ressort

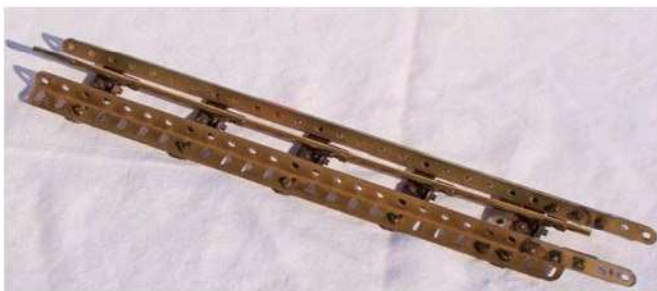




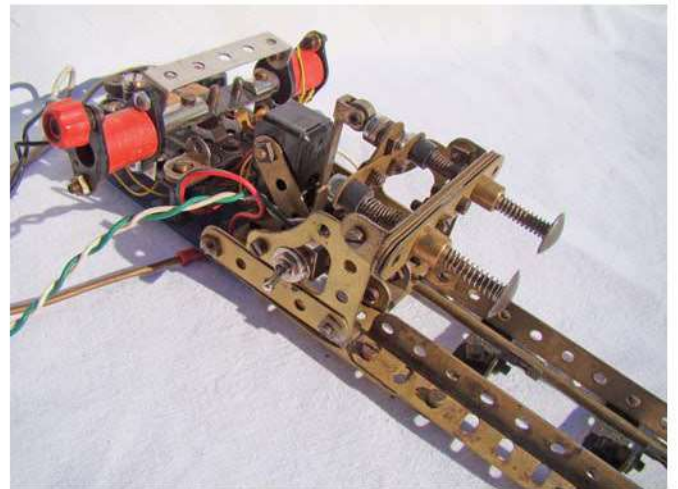
Les gares sont indispensables, mais il y a un autre élément essentiel, la plaque tournante de la rotonde, qui permet la distribution des locomotives



La réalisation d'un croisement



Ensuite, il est temps de passer à la construction des différentes configurations de rails droits et courbes



Un butoir inverseur de marche



Surtout ne pas oublier l'utilisation des éclisses Meccano N° 173 pour le raccordement avec les rails Hornby



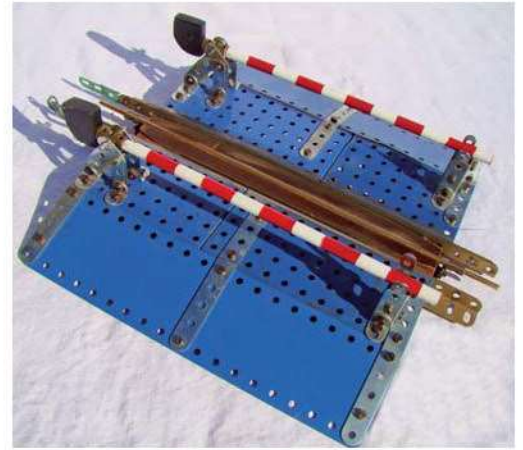
Vient le tour des aiguillages tournant à droite et tournant à gauche

A partir de ces éléments de base, vous pourrez commencer à construire votre réseau et évaluer la qualité de votre travail lors de l'assemblage.

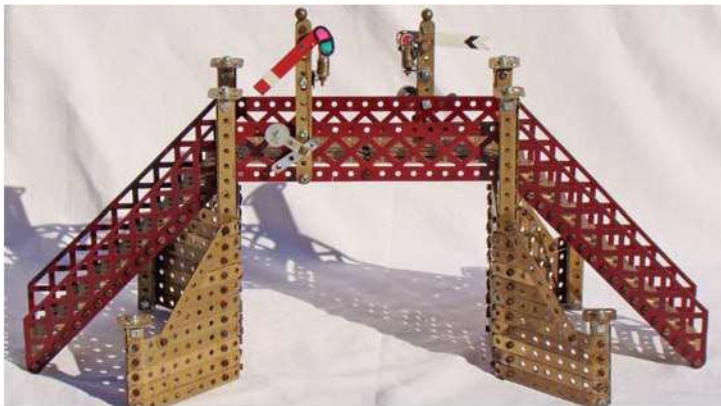
Sur le circuit ainsi réalisé, vous aurez le plaisir de faire rouler quelques motrices et wagons de votre collection. Comment ? Vous n'en avez pas ? Qu'à cela ne tienne, ensemble nous allons construire ce qu'il vous manque et ainsi satisfaire votre envie de jouer au petit train avec vos enfants ou petits enfants.



Parmi les ouvrages indispensables, il y a le pont



Le traditionnel passage à niveau



Une passerelle pour les piétons



Un abri de quai



Un lampadaire



Un château d'eau



Une citerne



Des sapins...

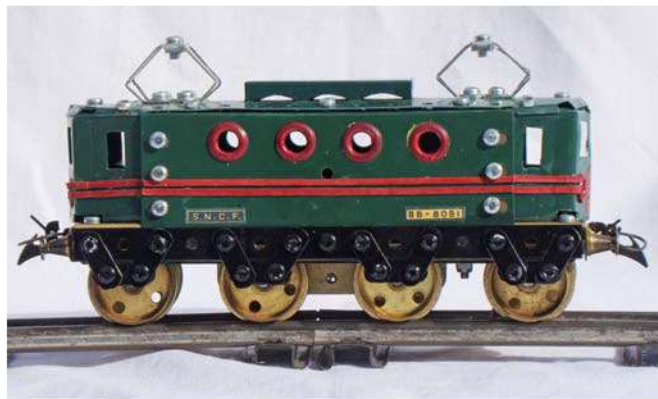


... et autres arbres

Jusqu'à présent vous vous êtes contenté d'assembler les pièces que votre Meccano a mis à votre disposition. Je conseille aux puristes de ne pas lire les lignes qui suivent. Munissez-vous de tous les outils nécessaires au travail du métal, et en avant sur l'établi pour construire le matériel roulant.



Locomotive à vapeur 020 et son tender.  
D'après un modèle Hornby de 1950



Locomotive BB-8501.  
D'après un modèle Hornby de 1954



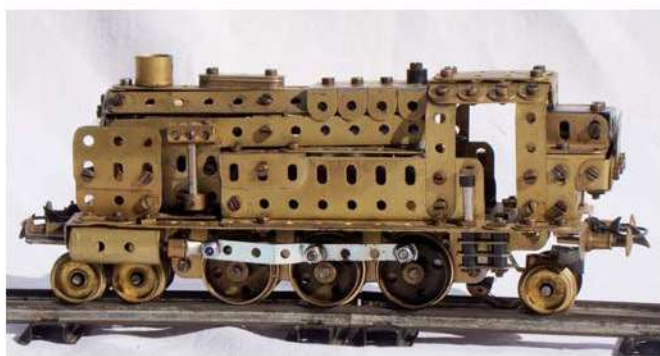
Locomotive PO d'après le modèle Hornby de 1930,  
inspiré d'un prototype 2BB2 du réseau PLM



Autorail Bugatti simple et double  
D'après les modèles Hornby de 1939



Locomotive surnommée : Boîte à sel.  
D'après un modèle JeP de 1934 inspiré des  
BB de 1900 du réseau souterrain d'Orsay



Locomotive-tender à vapeur 231T type Nord.  
D'après la 131T type Nord de JeP (1952)



Wagon à boggies



Micheline Paris-Deauville de 1931  
D'après le modèle LR (Louis Roussy) de 1932



Micheline métrique de Madagascar au 1/30

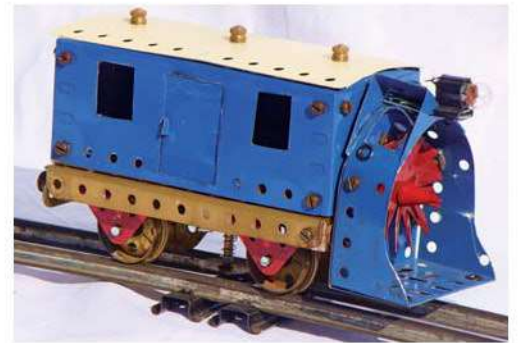
Vous avez déjà beaucoup travaillé et vous pensez que vous avez assez d'éléments pour faire joujou. Allons, il faut encore vous armer d'un un peu de patience. Nous allons maintenant donner la place aux modèles créés... de toutes pièces.

Les constructions à suivre vont sans doute agacer les puristes, ils étaient pourtant prévenus. C'est le moment de mettre sur votre établi les feuilles de métal pour les découper et les façonner comme montré sur les photos afin de construire les futures machines.

Il y en a pour tous les goûts, les sources d'inspiration ne manquent pas et je fais confiance à nos lecteurs pour en trouver d'autres.



Wagon grue type Hornby



Wagon chasse neige  
D'après le modèle Hornby de 1936



Wagon projecteur type JeP



Wagon citerne

Votre travail de construction avance ? Encore un peu de patience, plus que quelques wagons à construire. En voici quelques-uns d'après des modèles Hornby

Déchargement, manutention, transport, on fait comment, avec quoi ? Patience mon ami, les miniatures réalisées sur le modèle des Dinky Toys sont là.



Wagon porte bobines



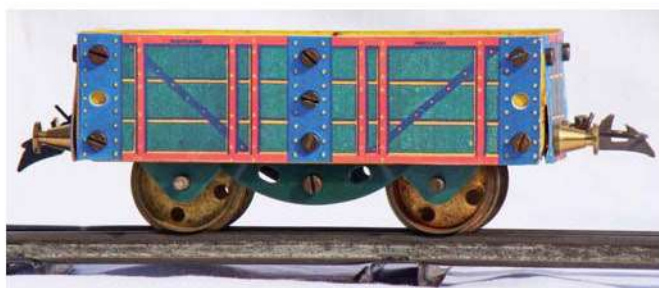
Chariot de gare d'après un modèle Solido de 1950



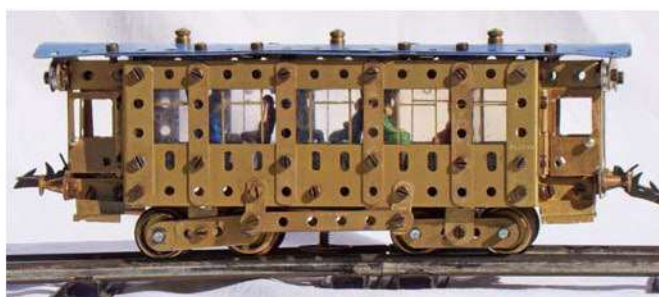
Wagon porte grumes



Camions d'après deux modèles Dinky Toys de 1956



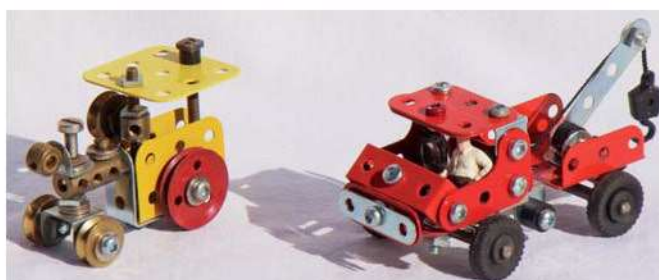
Ci-dessus le plus beau des wagons, réalisé avec le carton de la boîte Meccano n° 00



Wagon voyageur type Bing 1910



Bonne construction !.



JEAN-PIERRE GUIBERT CAM 0812 ■  
& JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

# LES RAMES HORNBY

## 4/ LES "PASSENGER COACHES" ET "CORRIDOR COACHES" AVEC LEUR MATÉRIEL DE TRACTION APPROPRIÉ

par Jean-Michel Blévoit

### 2<sup>ème</sup> partie : les "N°2 Special Loco Tender" et les "Passenger Coaches"

En 1929 Hornby Liverpool tient donc ses promesses et nous livre pour Noël les quatre types de locomotives dites "Special".

Nous avons vu dans la 1<sup>ère</sup> partie les splendides locomotives 220, nous découvrons maintenant les loco-tender 221 et leurs nouvelles voitures sérigraphiées dans leur version à boggies qui, elles, n'apparaîtront qu'en 1935.



Ces élégantes locomotives vont remplacer l'ancienne "N°2 Tank Locomotive", bien sympathique mais fort peu esthétique, qui fut commercialisée dès 1923. Toutes ces anciennes machines ne furent d'ailleurs équipées que de moteurs mécaniques.

Ci-contre, un des tout premiers types de 1924 avec tampons Meccano boulonnés, dôme cuivre, bordure de châssis rouge et marquage du "London & North Eastern Railways", avec l'esperluette "&" typique des premières années.

Le "4-4-4", équivalent à la sauce britannique de notre "222", fut rapidement et avantageusement remplacé par des numéros d'immatriculation différents selon les compagnies et l'évolution de la livrée des locos.

Nous reviendrons ultérieurement sur ces locomotives produites tant pour le marché anglais que pour le marché français.

### La N°2 Special Tank Locomotive

Comme la plupart des locomotives produites par Hornby, elle fut disponible dans les livrées des quatre principales compagnies anglaises de l'époque. Une livrée noire fut commercialisée pour les trains de marchandises des L.N.E.R., L.M.S. et Southern. Elles furent toutes dotées de moteurs mécaniques ou électriques 6 volts à partir de 1930. En 1933, elles furent équipées du moteur 20 volts (avec renversement de marche automatique à partir de 1934). Le 6 volts restera disponible également jusqu'à la guerre, qui marquera la fin de la production de ces machines, bien qu'un nouveau prototype de cette locomotive ait pu être entrevu en 1949 lors d'une foire-exposition, en compagnie d'une Compound aux couleurs des British Railways. Ces projets furent hélas abandonnés avec le déclin de l'écartement "O" au profit du Hornby Dublo (écart. "HO"). Cette machine servit de base pour les nouvelles 221 loco-tender du marché français, commercialisées dès 1929 et que nous découvrirons dans un futur article sur les rames marchandises...

Ci-contre, une L.N.E.R. noire de 1929 pour le trafic marchandises. Ce premier type conserve les 2 lanternes fixes de la précédente N°2, ainsi que les attelages manuels à l'arrière comme à l'avant. L'attelage automatique arrière équipera les machines à partir de 1931. On notera également le boggie avant nickelé et la poutre de tamponnement arrière réalisée par simple pliage du châssis.



En attendant, et pour le plaisir, une loco-tender 221 française de la Compagnie de l'Etat, en version mécanique de 1935



Comme sur les modèles anglais de 2<sup>ème</sup> génération, on voit la traverse de tamponnement arrière rapportée sous le châssis et l'attelage automatique. Les lanternes fixes des débuts sont supprimées et trois ergots destinés à recevoir des lanternes amovibles sont disposés à l'avant sur le tablier. Un autre est placé en haut de la boîte à fumées et quatre supplémentaires sur l'arrière de la soute à charbon.

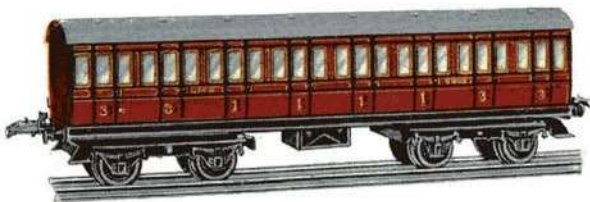
On remarquera la parfaite similitude des deux modèles de chaque côté du Channel, résultat d'une intense collaboration entre Liverpool et Bobigny.

### Les "Passenger Coaches"

Il fallut attendre 1935 pour disposer des nouveaux "Passenger Coaches", promis depuis longtemps par Meccano Magazine en version longue à boggies. Ces voitures à compartiments reproduisent à merveille celles utilisées à l'époque pour les trains de grande banlieue et les lignes secondaires. Les "Corridor Coaches" n'apparaîtront qu'en 1937.

Par mesure d'économies, Hornby change radicalement de méthode pour la fabrication de ces nouvelles voitures à boggies : plus de découpages de portes ni de fenêtres, mais deux simples tôles finement sérigraphiées et remarquablement embouties, dont une des extrémités est pliée pour constituer la face arrière du wagon pour l'une, la face avant pour l'autre, sont agrafées à un châssis sur lequel sont fixés les boggies articulés, équipés des fameuses roues Mansell, ainsi que la boîte d'accumulateurs au centre.

Un toit arrondi, sur lequel sont emboutis seize "aérateurs", est inséré dans les fentes pratiquées sur les extrémités du wagon, les rebords de toit maintenant les côtés en place.



**No. 2 PASSENGER COACH (First/Third)**

Available in correct colours of L.M.S., L.N.E., G.W. or Southern Railway Companies' rolling stock. Price 6/6 (Not suitable for 1 ft. radius rails.)



**No. 2 PASSENGER COACH (Brake/Composite)**

Available in correct colours of L.M.S., L.N.E., G.W. or Southern Railway Companies' rolling stock. Price 6/6 (Not suitable for 1 ft. radius rails.)



Photo de gauche : arrière d'un "Brake Composite". A chaque extrémité du wagon, est agrafée une vigie en saillie pour le garde-frein, lui permettant l'observation des côtés du convoi. La pliure sur le côté du châssis simule le marchepied typique qui courait tout le long de ces voitures à compartiments.

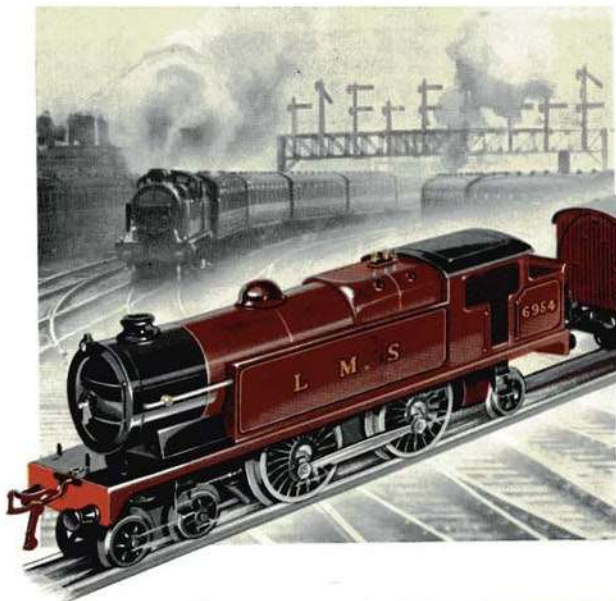
On voit les encoches permettant de maintenir le toit.

Photo de droite : vue de l'arrière d'un "Passenger Coach".

Sur les deux wagons, on remarque les deux ergots destinés aux lanternes amovibles.



Ces wagons sont disponibles dans les livrées des L.M.S., L.N.E.R., S.R. et G.W.R. Pour la "N°2 Passenger Coach", une très fine sérigraphie reproduit les huit compartiments, avec leurs deux fenêtres et leur porte centrale, deux de 3<sup>ème</sup> classe à chaque extrémité sur les boggies et quatre de 1<sup>ère</sup> classe au milieu, confort des passagers oblige ! Pour le "Brake / Composite", la sérigraphie reproduit le compartiment du "guard", le compartiment à bagage avec sa double porte ainsi que cinq compartiments de 3<sup>ème</sup> classe.



**HORNBY E220 ELECTRIC and No. 2 CLOCKWORK TANK PASSENGER TRAIN SETS**  
L.M.S., L.N.E.R., G.W.R. or S.R.

Gauge O

No. 2 Clockwork Tank Passenger Train Set, L.M.S.

**20-VOLT ELECTRIC—AUTOMATIC REVERSING**

**E220 (20-volt).** Tank Locomotive (automatic reversing) with electric headlamp, one first-third No. 2 Passenger Coach, one brake-third No. 2 Passenger Coach, twelve EA2 Curved Rails, two EB1 Straight Rails, and a TCP20 Terminal Connecting Plate. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 50/-

**CLOCKWORK**

**No. 2 (Clockwork).** Tank Locomotive (reversing), one first-third No. 2 Passenger Coach, one brake-third No. 2 Passenger Coach, twelve A2 Curved Rails, one B1 Straight Rail and one BBR1 Straight Brake and Reverse Rail by means of which the Train can be either braked or reversed from the track. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 37/6

The components of the above Passenger Train Sets are obtainable separately at the following prices:—

E220 Special Electric Tank Locomotive (20-volt) automatic reversing	Price 30/-
No. 2 Special Clockwork Tank Locomotive, reversing	Price 20/-
No. 2 Passenger Coach, first-third	Price 6/6
No. 2 Passenger Coach, brake-third	Price 6/6

**HORNBY E220 ELECTRIC and No. 2 CLOCKWORK TANK MIXED GOODS TRAIN SETS**  
L.M.S., L.N.E.R., G.W.R. or S.R.



No. 2 Clockwork Tank Mixed Goods Train Set, G.W.R.

**20-VOLT ELECTRIC—AUTOMATIC REVERSING**

**E220 (20-volt).** Tank Locomotive (automatic reversing) with electric headlamp, No. 1 Wagon, No. 1 Cattle Truck, Oil Tank Wagon, Brake Van, twelve EA2 Rails, two EB1 Straight Rails and a TCP20 Terminal Connecting Plate. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 45/-

**CLOCKWORK**

**No. 2 (Clockwork).** Tank Locomotive (reversing), No. 1 Wagon, No. 1 Cattle Truck, Oil Tank Wagon, Brake Van, twelve A2 Curved Rails, one B1 Straight Rail and a BBR1 Straight Brake and Reverse Rail by means of which the Train can be either braked or reversed from the track. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 32/6

The components of the above Goods Train Sets are obtainable separately at the following prices:—

E220 Special Electric Tank Locomotive (20-volt) automatic reversing	Price 30/-
No. 2 Special Clockwork Tank Locomotive, reversing	Price 20/-
No. 1 Wagon	Price 1/6
No. 1 Cattle Truck	Price 2/3
Oil Tank Wagon	Price 1/11
Brake Van	Price 2/9

The prices of Hornby Rails, Points and Crossings are given on pages 49, 50 and 51. For particulars and prices of Transformers, see page 33.

Extrait du "Hornby book of trains 1939"

Hornby se servit de ces locomotives pour proposer deux rames complètes en coffrets, en version mécanique ou électrique : Le "Tank Passenger Train Set" pour les voyageurs et le "Tank Mixed Goods Train" pour les marchandises.

Ces voitures survécurent à la guerre et Hornby en relança la production en 1948 et 1949 avec des toits d'un gris plus clair et des roues Mansell non peintes. (Production estimée à 3.000 mixtes et 3.300 "Passenger"). Ce furent les seuls wagons de voyageurs à boggies disponibles après-guerre en écartement "O". Ces rames colorées et très réalistes, avec leurs voitures aux flancs en tonneau, comptent pour moi parmi les plus réussies de la production de Liverpool.



Coffret "SR E220 Special Tank Passenger", photo Chris Graebe H.R.C.A.

## London Midland & Scottish Railways



Loco mécanique 1937



## London North & Eastern Railways



Loco électrique E220 1935

Notez la découpe du châssis en arrondi au-dessus des roues motrices, propre aux modèles équipés d'un moteur électrique



Nota : La roue déraillée montre la souplesse du boggie articulé

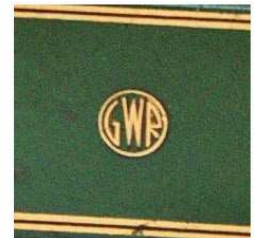


Remarquer la splendide imitation de la couleur des voitures en teck verni de cette compagnie...

## Great Western Railways



Loco mécanique 1934. Notez, comme sur la plupart des machines des G.W.R., la soupape de sécurité couleur cuivre qui remplace le dôme traditionnel.



A partir de 1935, le seul monogramme de la GWR sera apposé au centre des flancs des réservoirs à eau. Le N° est inchangé.





## Southern Railways



Loco mécanique 1935



Une sérigraphie et des couleurs superbes... une vraie réussite !

Dans la troisième partie de cet article, nous découvrirons les locomotives N°3, les "fausses Pacific" du marché anglais, et leurs voitures à couloir, les "Corridor Coaches" des grandes lignes du Royaume-Uni dans les années 1935.

# LOCOMOTIVES À VAPEUR HORNBY-DUBLO

par Pierre Jaillet

Les locomotives à vapeur Hornby-Dublo importées chez Meccano sont présentes dans les catalogues HORNBY-acHO de 1962 à 1966. Il s'agit de locomotives alimentées en 2 rails courant continu 12 volts.

## Pacific 231

Le modèle Pacific 231 référence 2226, n° 46245 est un modèle en zamak, sans éclairage, de couleur à dominante rouge bordeaux, avec son tender en matière plastique. La locomotive a son essieu médian moteur, sans boudin ; idem pour l'essieu médian du tender à 3 essieux porteurs et non à bogies. Son poids est de 690 grammes et sa longueur hors tout 310 mm. Il est conditionné en boîte rouge cartonnée. Ce modèle n'a pas d'essieu à bandage. Comme la maquette Hornby-Dublo baptisée "City of London" (ville de Londres) des British Railways, la vraie locomotive était destinée à remorquer tous trains de voyageurs express et rapides de 1938 à 1970 (sauf réseau de l'Écosse). Il se pourrait que le constructeur soit "British Railways".

## Locomotive-tender 030

Le modèle 030 est à embiellage simplifié, avec distribution intérieure au châssis et à simple expansion. Il porte la référence 2206, n° 31337. Ce modèle est en zamak, avec une chaudière en matière plastique de couleur noire, sans éclairage et n'a pas d'essieu à bandage.

Il possède une particularité technique : un essieu moteur médian sans boudin.

Sa longueur hors tout est de 137 mm, avec un poids de 200 grammes.

Je n'ai pas d'indications sur la boîte.

La vraie locomotive-tender était de type manœuvre et trains de voyageurs omnibus. Sa vitesse était de 70 km/h. Le constructeur est inconnu.

Prochain article : "grand début" du matériel roulant voyageurs remorqué HORNBY-acHO.

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■



# MECCANO EN PROSE & EN VERS

## Heureux qui comme Hornby

Heureux qui comme Hornby, pendant un court voyage  
Fut frappé d'une idée qui changea l'horizon,  
Et ne le lâcha plus, investit sa maison,  
Et occupa ses fils le reste de son âge.

Ce bricoleur génial répandit son message  
En monarque écouté, dur aux contrefaçons,  
Et bientôt "meccano !" fut le cri des garçons  
Dans toute la province et beaucoup davantage.

Ah, combien l'on s'est cru habile et ingénieux !  
Penché sur le livret à s'en brûler les yeux  
On ouvrait des chantiers vautrés dans la cuisine.

Dix était notre nombre d'or, jamais atteint,  
La clé d'accès magique au paradis lointain  
Dont nous parlait, malin, Meccano Magazine...

Jean-Ildris Pabion



Frank Hornby

JEAN-FRANÇOIS PABION CAM 1515 ■

## Il était une fois...

Il était une fois un petit garçon qui naquit à Paris, quartier de Belleville, en 1905. Bien que bon élève, il quitta l'école avant le certificat d'études à l'âge de 12 ans car une place se libérait pour un apprenti aux Etablissements Jules Richard, fabricant de matériel de précision.

Peut-être grâce à l'installation de la Société Meccano rue de Rébeval, près de chez lui, et au marchand de jouets Arnoux, il découvrit ce nouveau jeu de construction et cette passion ne le quitta plus.

Il grandit, devint dessinateur, puis agent technique, se maria, mais la passion était toujours là et impliqua bientôt toute la famille : papa construisait des modèles de plus en plus grands et complexes, les enfants démontaient.

Ceux qui, comme moi, étaient enfants dans les années 50 à Paris, se souviennent sans doute des magnifiques vitrines de Noël de ce que l'on appelait alors les Grands Magasins. Notre constructeur alla proposer un de ses modèles animés : un grand moteur d'avion, au directeur des Galeries Lafayette qui l'accepta et le fit mettre dans une de ses vitrines. Vint à passer avec sa famille M. Chanu, Directeur de Meccano France, qui remarqua ce modèle et demanda à rencontrer son concepteur, lequel se vit proposer tout de go et sans délai la direction technique de la nouvelle usine Meccano qui venait d'être créée à Bobigny. Après un temps de réflexion et une discussion avec son épouse, sa décision fut prise : il quitta les Etablissements Jules Richard et accepta le poste proposé.

L'année suivante, il fut invité avec sa famille à passer une semaine en Grande-Bretagne à Liverpool sur les traces de Franck Hornby. Il décida alors d'apprendre l'anglais par correspondance avec la méthode Linguaphone. Plus tard, son fils le rejoignit à Bobigny comme chef des achats. Quand à lui, il demeura à son poste de Directeur technique jusqu'à son décès en 1960. La passion familiale pour le Meccano ne s'arrêta pas là puisqu'une de ses petites filles, qui sera bientôt à la retraite, compte utiliser une partie de la collection de son grand-père pour se "mettre" au Meccano.

Cette histoire n'est pas un conte de fées destiné à endormir les futurs "meccanomen" mais l'histoire vraie de M. Georges Bonneau qui m'a été racontée par sa fille, Mme Nicole Mégard, une dame très sympathique qui m'a reçu chez elle, près d'Aix-en-Provence.

JACQUES PROUX CAM 1829 ■

## L'origine du projet

En surfant sur le site <http://www.nzmeccano.com/> j'ai découvert un ravissant modèle miniature de la Rolls-Royce Silver Ghost, réalisé par Lindsay Carroll suivant un modèle imaginé par John Herdman et publié dans le *Constructor Quarterly* N°63 de mars 2004. Je me suis empressé de le réaliser moi-même (photo n°1). Mais en même temps, l'envie m'a pris d'en réaliser une version motorisée en utilisant des pièces nickelées qui ont à peu près le même âge que cette Rolls de 1909 (photo n°2).

## Bref historique

La Rolls-Royce Silver Ghost (fantôme d'argent), est un des premiers modèles d'automobile conçu par Henri Royce en 1907. Elle demeure l'une des voitures les plus chères du monde et établit la réputation d'élite de Rolls-Royce au niveau planétaire. Au début de sa carrière, le nom officiel de la Silver Ghost était Rolls-Royce 40/50 HP. Le modèle avec le châssis numéroté AX201 et sa carrosserie en aluminium poli de couleur gris argenté donne officieusement le nom au modèle. Ce n'est qu'en 1925, lorsque Rolls-Royce lance le modèle Phantom I, qu'ils adoptent officiellement ce nom.

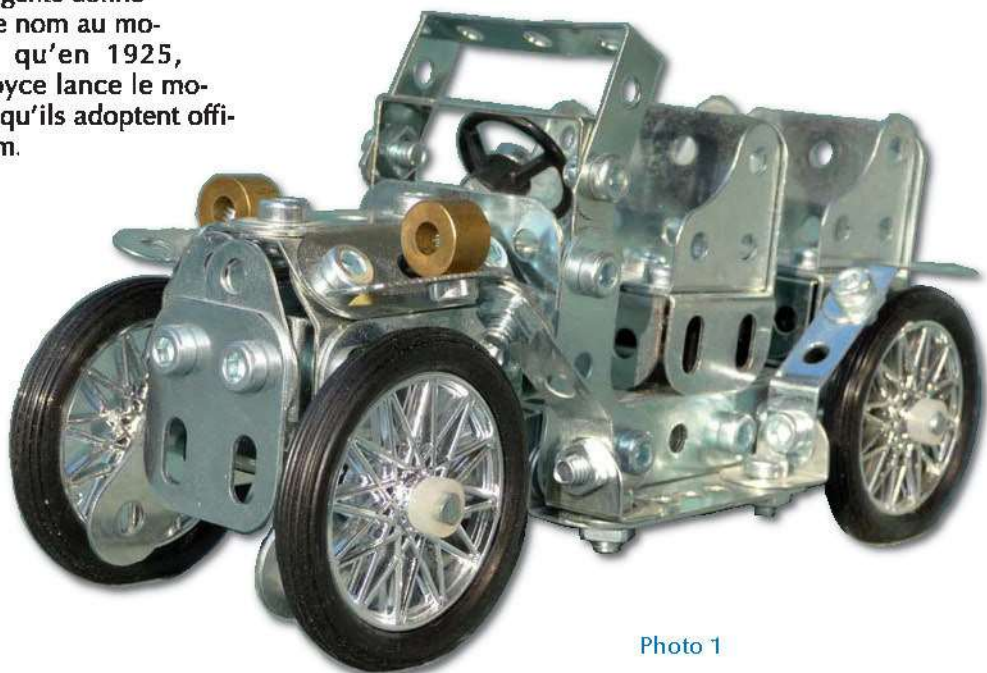
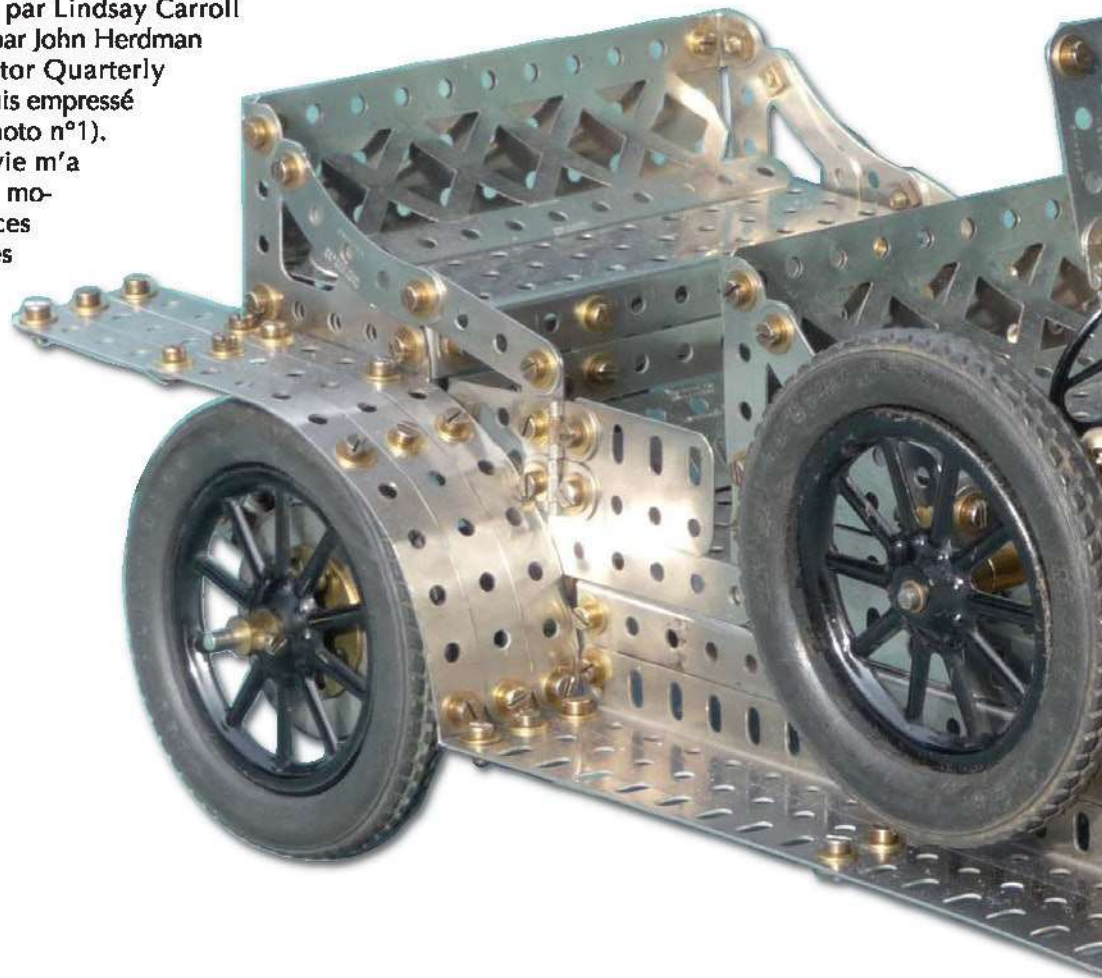


Photo 1

# CE SILVER GHOST

laude Brisson



Photo 2

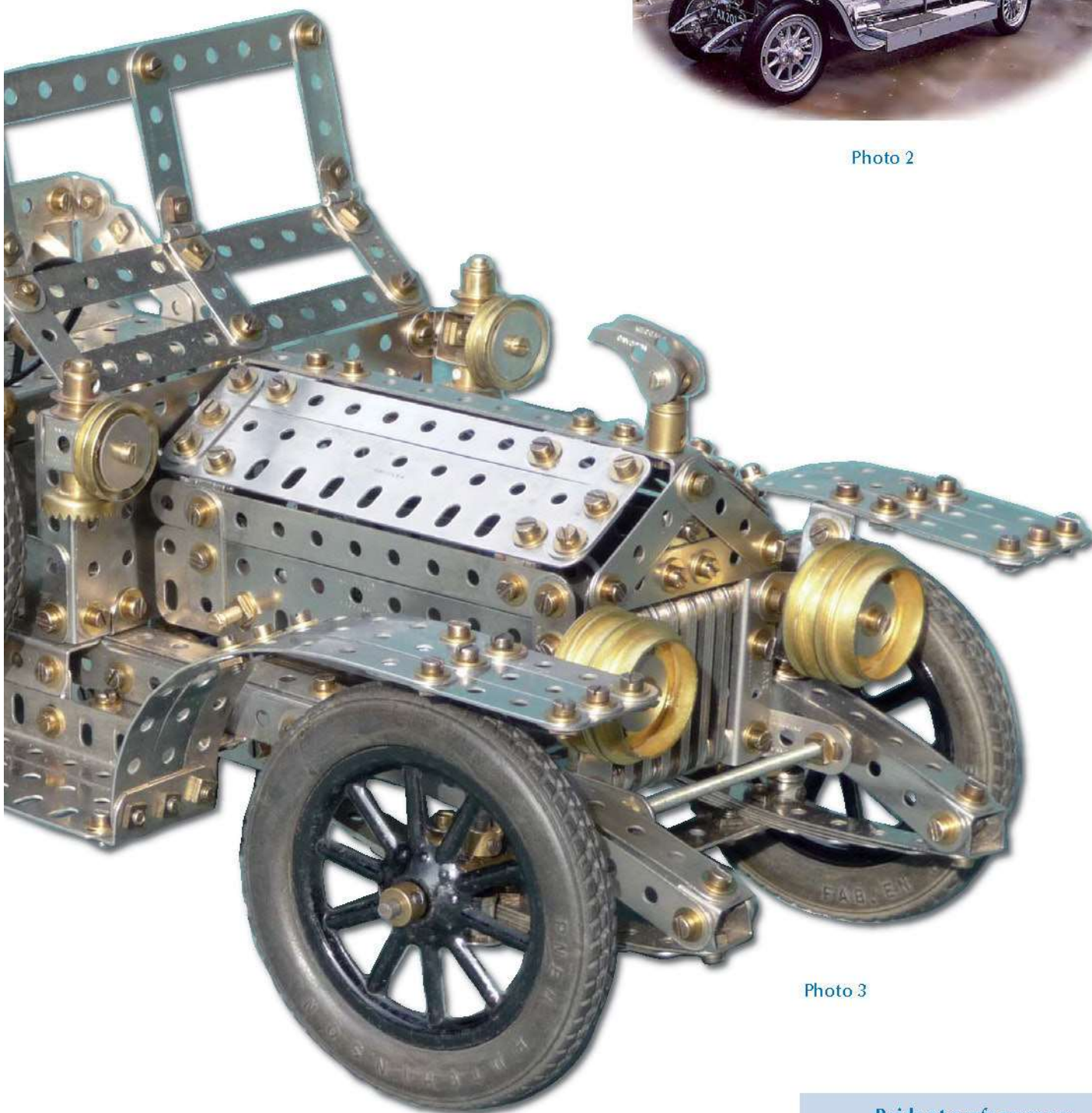


Photo 3

## Poids et performances

Poids : 1 760 kg  
Vitesse maximale : 135 km/h  
Consommation mixte : 17,41 l/100 km

## Rolls-Royce Silver Ghost

Constructeur : Rolls-Royce  
Années de production : 1907 - 1926  
Production : 7 874 exemplaires  
Classe : Voiture de luxe

## Moteur et transmission

Moteur : 6 cylindres - 7,4 litres  
Cylindrée : 7 036 cm<sup>3</sup>  
Puissance maximale : 40 à 80 ch  
Transmission : 3 vitesses

## Dimensions

Longueur : 4 880 mm  
Largeur : 1 750 mm  
Hauteur : 2 250 mm  
Empattement : 3 630 mm

## Construction du modèle Meccano

Différentes photos trouvées sur le Web m'ont permis de réaliser ce projet (photos n°3, 4, 5). J'utilise des pièces obsolètes de l'époque : roues dentées de 40 dents (la roue dentée réf. 31 possède maintenant 38 dents), pignons de 20 dents (réf. 26) et autres roues à boudin-poules de 28 mm. Mais j'utilise également des pièces récentes comme le câble de commande gainé (câble Bowden) enfin disponible dans la boîte actuelle 7 modèles !

### Le châssis

Le châssis, inspiré du SM1, est constitué de 2 longerons en U, distants de 9 trous, formés de deux cornières de 25 trous réunies à l'avant par une bande de 9 trous et à l'arrière par deux plaques de 11 x 7 trous (réf. 52a), formant le plancher de l'habitacle (photo n°6). Ces longerons sont prolongés à l'avant par deux bandes incurvées de 11 trous (réf. 89), avec un recouvrement de trois trous, réunies par des supports doubles (réf. 11) sur lesquels est fixée une bande de 11 trous légèrement cintrée. Les deux longerons sont reliés par une tige filetée. A l'arrière, trois bandes incurvées de cinq trous à grand rayon (réf. 90) sont réunies par des supports doubles (réf. 11) (photos n°9, 18).

### La suspension

La suspension (photos n°6, 7, 9) est formée par des ressorts à lames réalisés en superposant des bandes de 3, 5, 7, 9 et 11 trous portant à leurs extrémités des supports doubles qui sont fixés sur les longerons, directement ou par des supports plats.

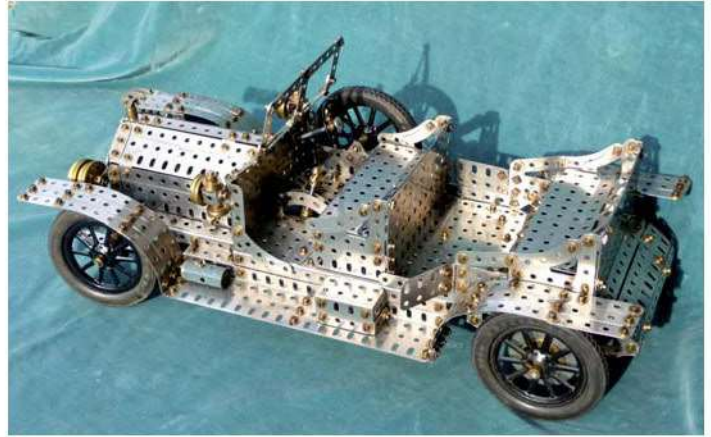


Photo 5

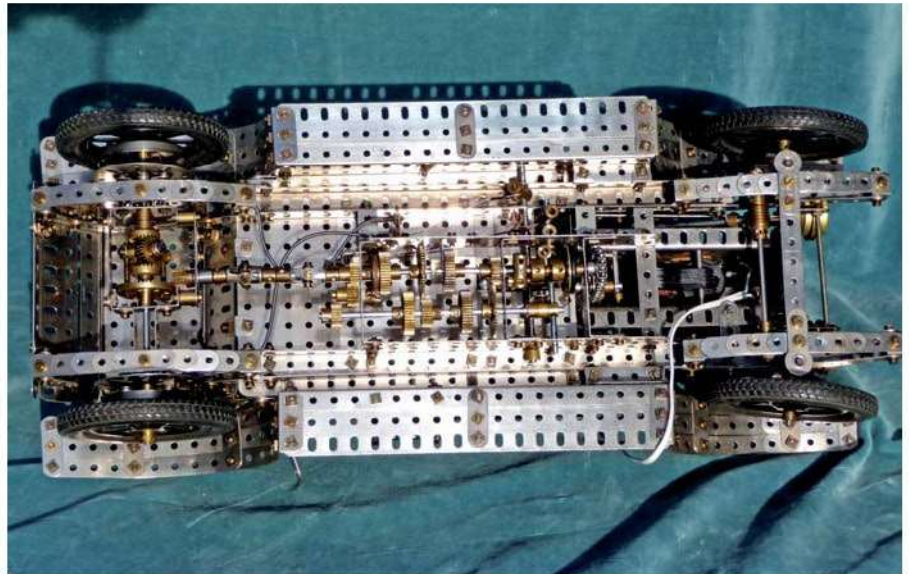


Photo 6

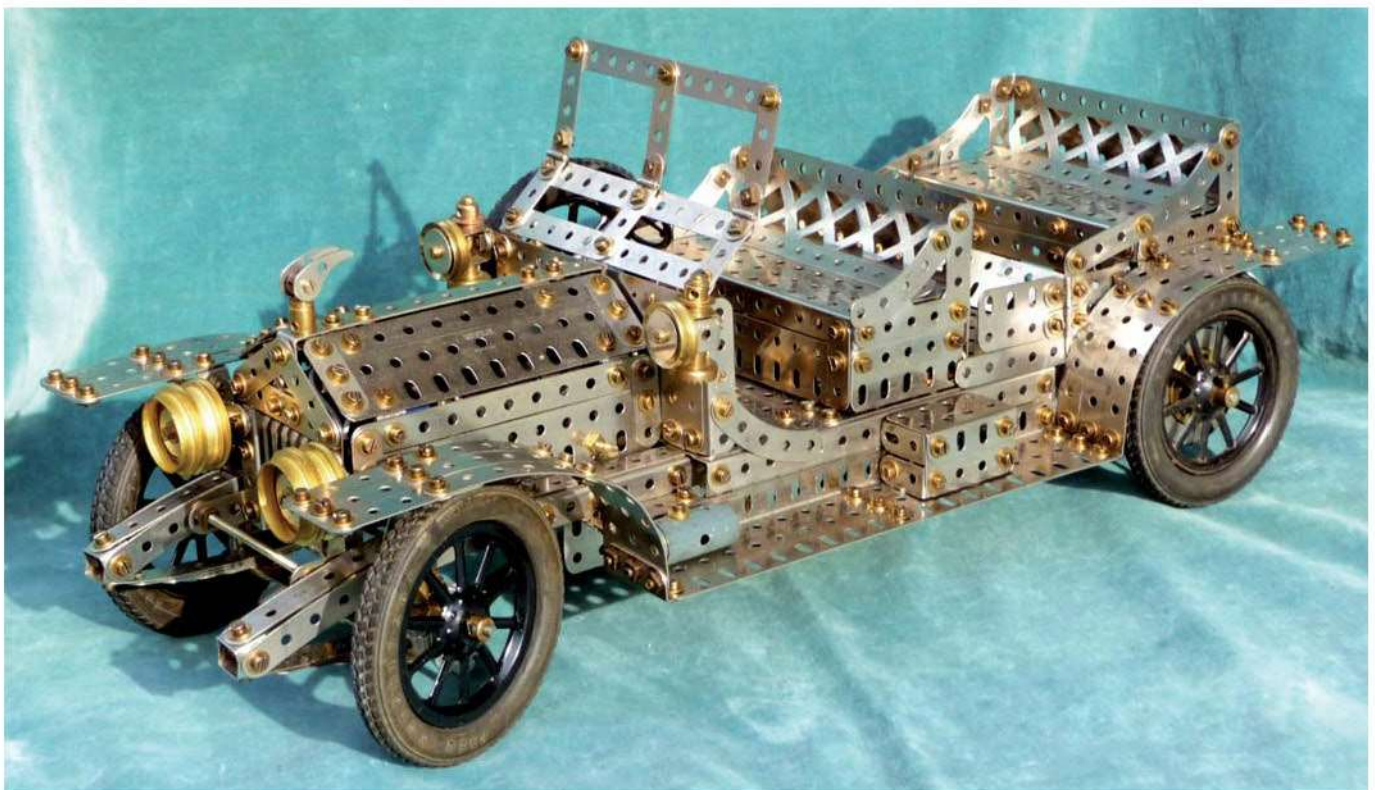


Photo 4

## L'essieu avant

L'essieu avant (photo n°7) est constitué d'une bande de 9 trous sur laquelle sont fixés des bras de manivelle portant une tringle de 3,5 cm sur laquelle est placé un raccord de tringle (réf. 63) par son trou central et une bague d'arrêt. Sur une extrémité du raccord, dans le trou axial, est fixée une tringle de 4 cm qui sert d'axe à la roue avant.

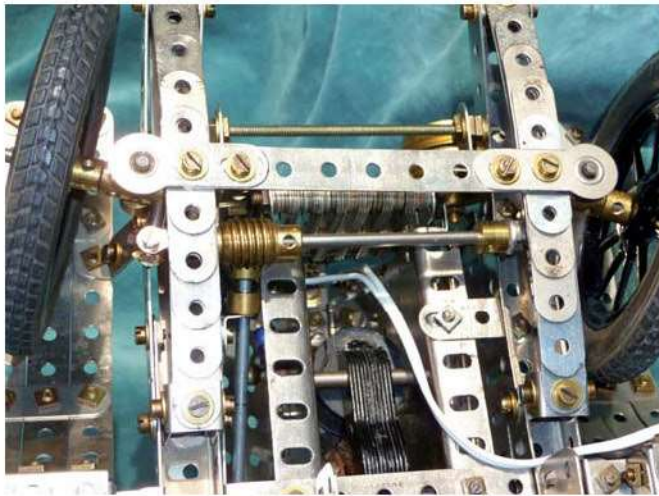


Photo 7

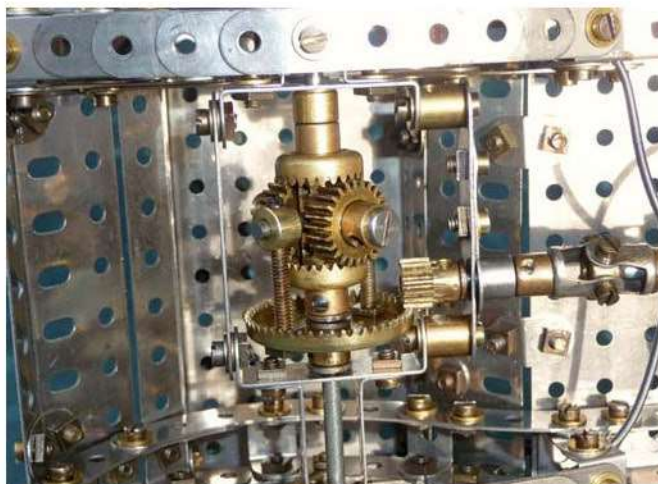


Photo 8

Sur une extrémité du raccord, dans le trou axial, est fixée une tringle de 4 cm qui sert d'axe à la roue avant.

Sur l'autre extrémité, une tringle de 2,5 cm est fixée sur le trou transversal. Ces tringles des fusées droites et gauches sont réunies par une tringle de 9 cm fixée par deux accouplements à cardan (réf. 165). Une vis sans fin est insérée sur cette tringle, qui servira de crémaillère pour la commande de direction, engrenée par un pignon de 12 dents provenant d'un moteur mécanique N°2.

## Le pont arrière

Pour constituer le carter du pont arrière, on ne peut pas utiliser les joues de chaudières car à l'époque des pièces nickelées elles ne possédaient pas de trous sur leur pourtour. Le carter du pont est donc formé de deux bandes coudées de trois trous réunies par deux bandes de cinq trous (photo n°8). L'une d'elles est écartée par

deux raccords taraudés (réf. 64) et porte un bras de manivelle pour servir de palier à l'arbre moteur. Un plateau central est fixé sur l'un des côtés du carter par deux bandes coudées de trois trous (photo n°9) et sur l'autre par deux anciens supports doubles (larges de 18 mm au lieu de 13 mm). Un support double (actuel) les fixe à la suspension. Le différentiel est très classique : deux pignons de 25 dents, fixés sur un raccord tringle (réf. 63), engrènent sur deux roues de chant de 25 dents sur lesquelles sont fixés les axes des roues arrière.

La cage est formée par une roue de chant de 50 dents munie de tiges filetées de 25 mm qui entraînent deux bagues d'arrêt fixées sur un axe porté par le raccord de tringle.

## Le capot et le radiateur

Le capot (photos n°3, 4, 5) est formé d'une bande coudée de 11 trous sur laquelle sont fixés de chaque côté, par des charnières, deux panneaux articulés entre eux par des charnières et constitués d'une poutrelle plate et d'une bande de 11 trous réunies par des bandes de trois trous.

Le radiateur est constitué d'un empilement de bandes de quatre trous séparées par des rondelles enfilées sur deux tiges filetées fixées sur deux cornières de quatre trous. Il est fixé sur la tige filetée réunissant les deux longerons (photo n°10).



Photo 9

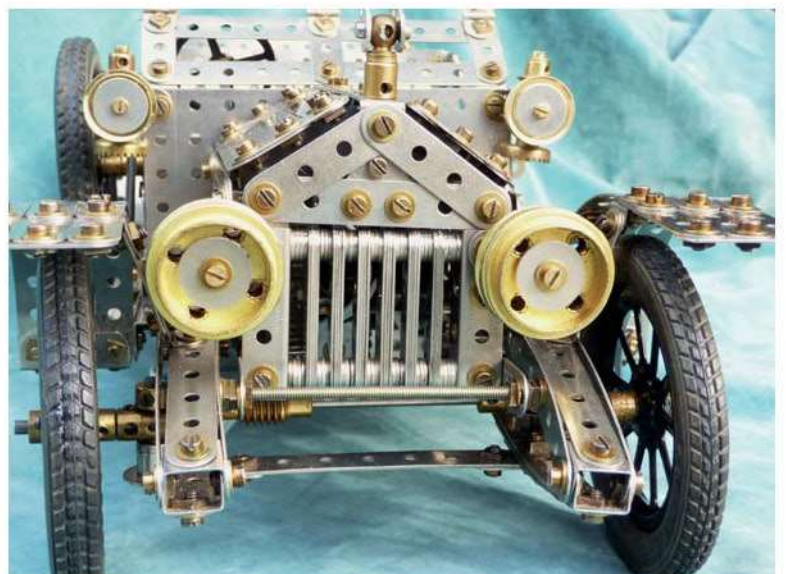


Photo 10

## La motorisation

Le moteur 4V de 1915, fabriqué aux USA, est fixé sur la bande de 9 trous réunissant les deux longerons et une équerre 26 x 12 mm (réf. 12b) le relie au longeron gauche (photos n°7, 11, 12, 13).

Le pignon sur l'axe du moteur entraîne une roue dentée de 56 dents (photo n°11). Pour des questions de place, sur l'axe de cette roue, un pignon de 20 dents entraîne sur l'axe voisin un autre pignon de 20 dents.

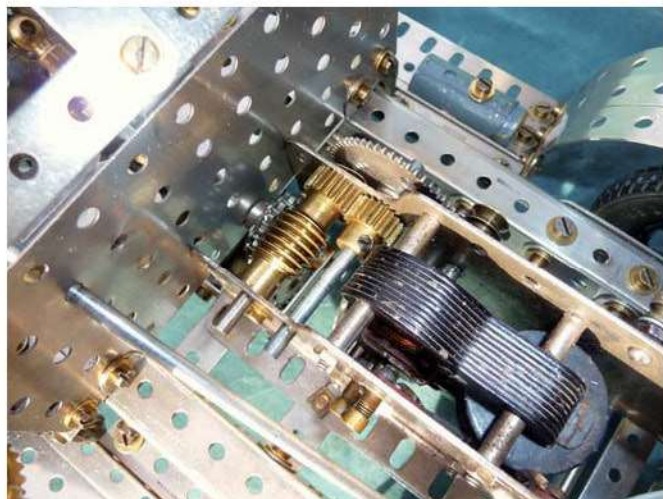


Photo 11

brayage (photos n°15, 19) est constituée d'une équerre à 135° fixée sur une bague d'arrêt à l'extrémité d'une tringle de 2,5 cm logée dans un autre accouplement de tringle. Cette pédale est fixée sur une tringle de 10 cm et commande un accouplement de tringle. Celui-ci porte une courte tringle (1,5 cm) qui s'insère dans la gorge de l'accouplement à douille et ainsi contrôle l'embrayage.

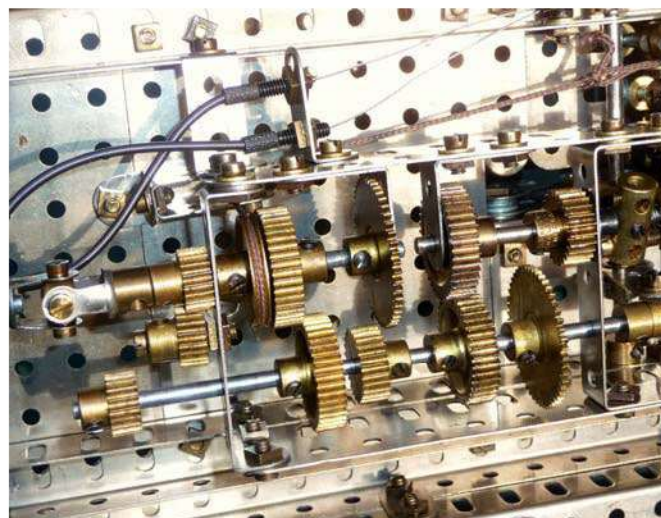


Photo 13

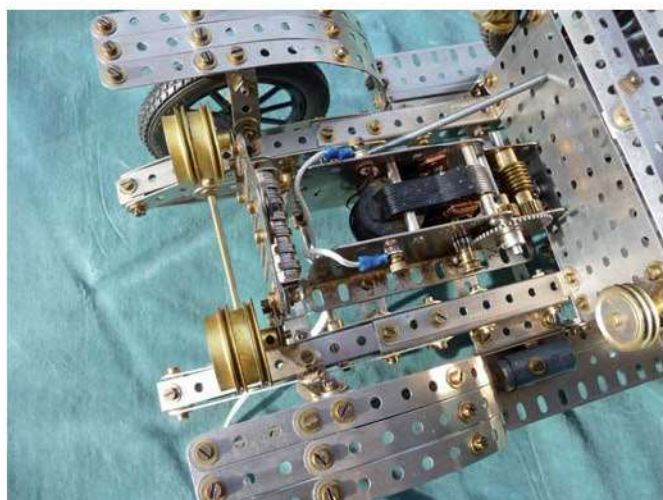


Photo 12

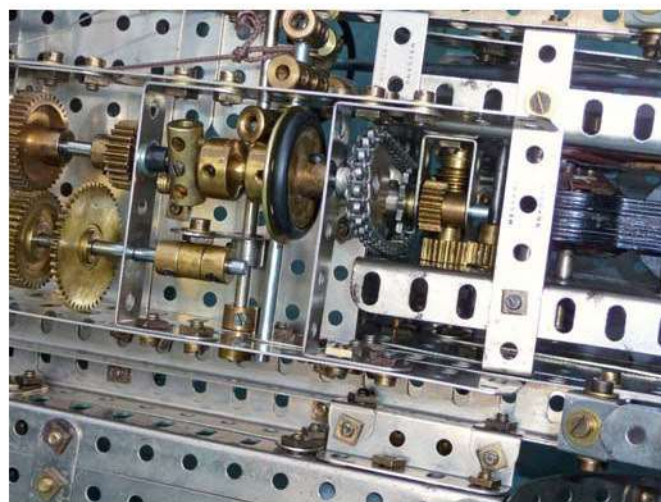


Photo 14

Une vis sans fin sur cet axe engrène sur un pignon de 20 dents (réf. 26) logé dans un support double de 25 x 12 mm (réf. 11a) dont l'axe porte également une roue de chaîne de 14 dents (photo n°14).

Une roue de 18 dents est fixée sur une tringle de 3,5 cm qui porte l'embrayage (photos n°13, 14). Celui-ci est constitué d'une poulie de 22 mm (réf. 22) munie d'un anneau de caoutchouc (réf. 155) contre lequel est plaquée une roue barillet fixée sur un accouplement jumelé à douille (photo n°15). Cet accouplement coulisse à la fois sur la tringle portant la poulie et sur l'axe d'entrée de 7,5 cm de la boîte de vitesses.

Sur cet axe est fixé un accouplement de tringle par son trou transversal du milieu et un ressort de compression (réf. 120b), placé entre les deux accouplements, applique fortement la roue barillet sur la poulie. Une vis de 12 mm vissée dans l'accouplement de tringle entraîne l'accouplement à douille par son échancrure. La pédale d'em-

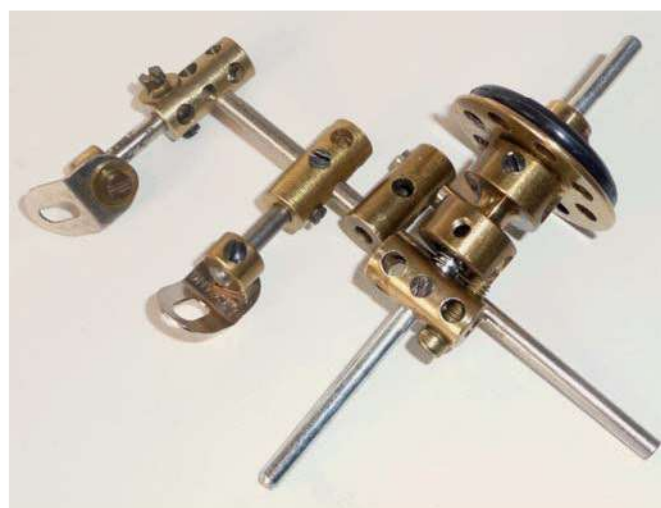


Photo 15

## La boîte de vitesses

La boîte de vitesses, fortement inspirée de celle du SM1, est logée dans un cadre formé de deux poutrelles plates de 15 trous réunies par des bandes coudées de cinq trous (photos n°6, 15, 16, 17). Elle possède trois rapports en marche avant et une marche arrière. Sur l'axe d'entrée de 7,5 cm, on trouve un pignon de 25 dents et une roue de 40 dents. L'axe baladeur, de 15 cm, est déplacé par une bague d'arrêt fixée à un bras de manivelle qui tourne librement entre deux autres bagues. Le bras de manivelle est fixé sur une tringle de 10 cm, qui est commandée par le levier de changement de vitesses, lui-même fixé sur un raccord de tringle et serré entre deux bandes incurvées de cinq trous à petit rayon (réf. 90a) (photos n°19 et 20). L'axe baladeur porte, de l'avant vers l'arrière, une roue de 50 dents, une roue de 40 dents, un pignon de 25 dents, une roue de 40 dents et, à l'extérieur du cadre, un pignon de 20 dents.



Photo 17

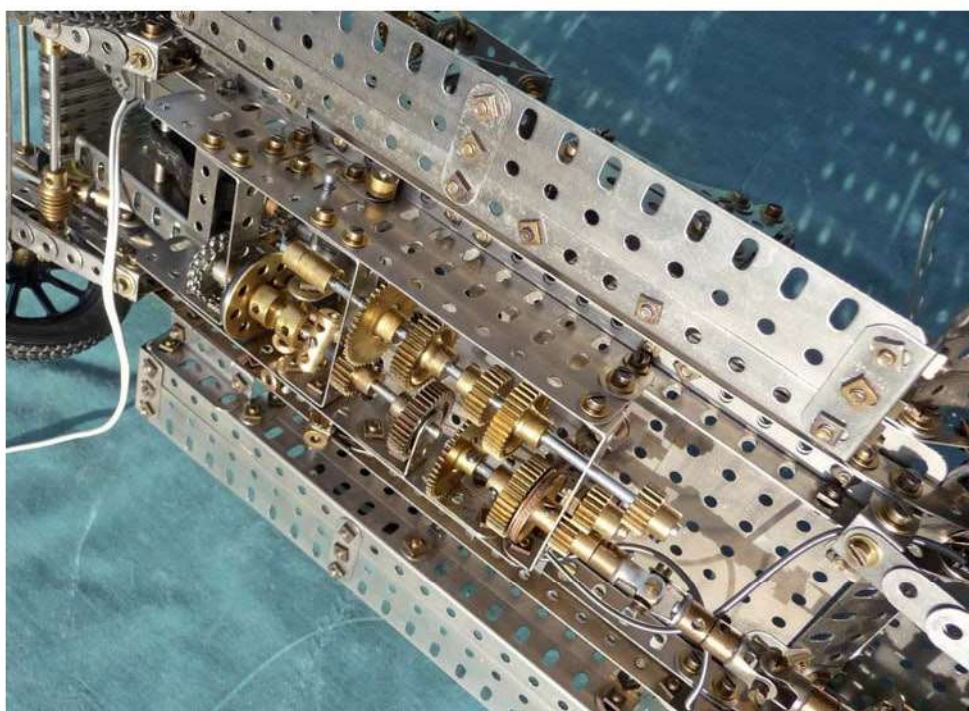


Photo 16



Photo 18

L'axe de sortie porte une roue de 50 dents, une roue de 40 dents, une poulie de 22 mm qui servira de tambour de frein et, à l'extérieur, un pignon de 20 dents. Un pignon intermédiaire de 20 dents est fixé sur le cadre. La position des engrenages sera réglée pour laisser un point mort entre chaque rapport. Deux accouplements universels réunissent cet axe à l'axe d'entrée du différentiel. Un pignon de 15 dents attaque la roue de chant de 50 dents.

## Le freinage

La pédale de frein, identique à celle d'embrayage, libre sur son axe, serre une corde autour de la poulie de 22 mm grâce à une poulie de renvoi fixée sur une équerre. Le frein à main commande les freins des roues arrière à l'aide des câbles Bowden dont l'extrémité arrière est fixée sur un support plat qui sert de levier de commande.

Ce levier fait tourner une bague d'arrêt qui écarte deux petites plaques triangulaires reliées par un morceau de corde élastique (photo n°18). Les têtes des boulons fixés sur les plaques vont ainsi frotter sur des boudins de roues faisant office de tambour de frein (voir SM1a).



Photo 19

### Autres détails de construction

Les banquettes sont constituées de plaques à rebords de 11 x 5 trous (réf. 52) et les dossiers de longrines de 11 trous légèrement incurvées. On ajoutera les garde-boue et les marchepieds.

Le pare-brise est articulé sur deux charnières. Les autres détails sont bien visibles sur les photos.

Les roues de charrette sont habillées par des pneus dont on aura soigneusement enlevé l'épaulement intérieur pour qu'ils s'adaptent avec frottement.

On remarquera que j'utilise les trois types de raccord de tringle. Le premier qui ne possédait que deux trous transversaux est utilisé pour la pédale d'embrayage. En d'autres endroits j'utilise la deuxième version qui avait trois trous transversaux, mais seulement trois trous taraudés pour les vis d'arrêt. Ailleurs, seule la version actuelle répond aux besoins avec ses six trous taraudés, comme dans l'embrayage ou la pédale de frein. Ceci est un exemple de la progression constante des possibilités des pièces Meccano à travers son histoire.

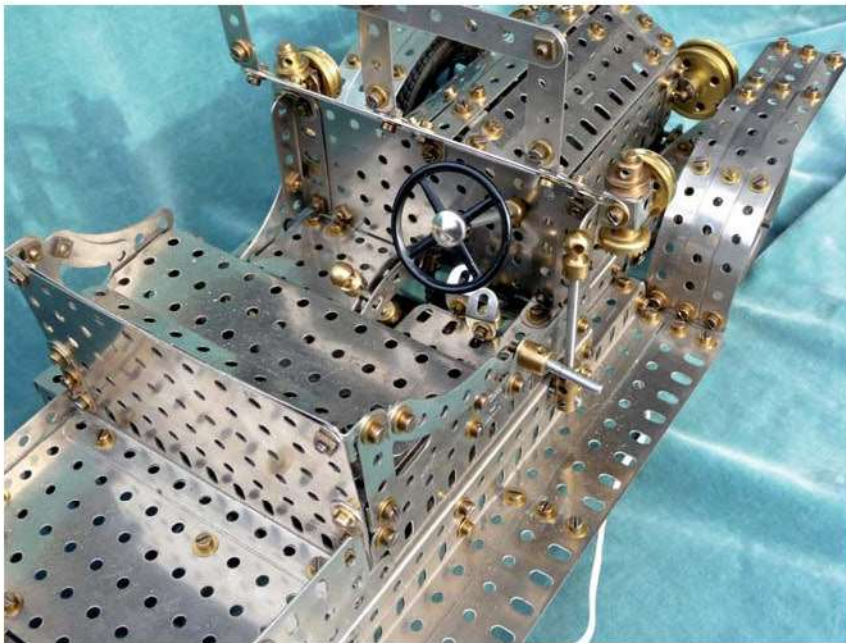


Photo 20

### Variantes possibles

Beaucoup d'options différentes peuvent être utilisées pour réaliser ce modèle si l'on ne se limite pas aux pièces d'une certaine période. Par exemple le petit moteur rouge 20V, disponible en 1953, se dissimulera très bien sous le capot et pourra être positionné avec son axe parallèle à l'axe de la voiture. On peut également réaliser une boîte de vitesses plus compacte avec des couples de pignons 19 dents / 25 dents sur une base de poutrelle plate en utilisant les trous oblongs pour avoir le bon écartement entre les axes (axe d'entrée 25/19 dents, axe de sortie 19/25 dents, baladeur 19/25/19 dents, par exemple). Pour la marche arrière, on utilisera 15 dents sur le baladeur et 19 dents sur l'axe de sortie avec un pignon 19 dents en inverseur. Le différentiel peut être réalisé avec des pignons d'angle. Enfin, l'utilisation des plaques flexibles permet

d'avoir des formes plus douces et plus conformes au modèle.

Il doit aussi être possible de construire un modèle de dimension intermédiaire en utilisant un petit moteur actuel et les pignons plastique d'aujourd'hui pour réaliser la boîte de vitesses et le différentiel.

A vos tournevis et bonne chance !



Photo 21

JEAN-CLAUDE BRISSON  
CAM 1273 ■

# COMMANDE DE ROTATION PAR VARIATION DIFFÉRENTIELLE

par Willy Dewulf

Le système présenté ici est une commande de rotation par variation différentielle des vitesses des roues – ou chenilles – droite et gauche. Il a été trouvé dans un modèle de tricycle de maintenance du Docteur Peter Hartmann (AMS), lors de l'exposition de Speyer. Les roues principales peuvent être animées de vitesses différentes, la troisième roue étant libre de s'orienter suivant la trajectoire du modèle.

Pour bien comprendre le principe, il faut se reporter au schéma cinématique. L'ensemble est symétrique à l'exception de l'unique roue conique 3 et des roues coniques 13 qui tournent en sens inverse. Le moteur de translation 1 étant en marche et le moteur de rotation 11 arrêté, **le modèle se met en translation**, les deux roues tournant à la même vitesse. Le moteur 1 entraîne l'arbre 4 par le couple 2 et 3. L'arbre 4 porte de chaque côté un pignon 5 qui tourne avec 4. Le moteur 11 étant arrêté, les roues 7 qui portent chacune un pignon 8 sont immobiles. Le pignon 5 entraîne en rotation le pignon 8 qui fait tourner la pièce Meccano plastique 9 (pièce Meccano 187c comportant une denture intérieure de 57 dents). Cette dernière entraîne la roue motrice 10.

Le moteur de rotation 11 fait tourner les deux roues coniques 13 en sens inverse. Si le moteur de translation est fixe, donc 5 immobile, 14 entraîne 7 qui donne un mouvement satellite à 8. Dans ce mouvement, 8 entraîne 9 avec une réduction. Les deux roues 10 gauche et droite tournent en sens inverse. **Le modèle tourne sur lui-même.**

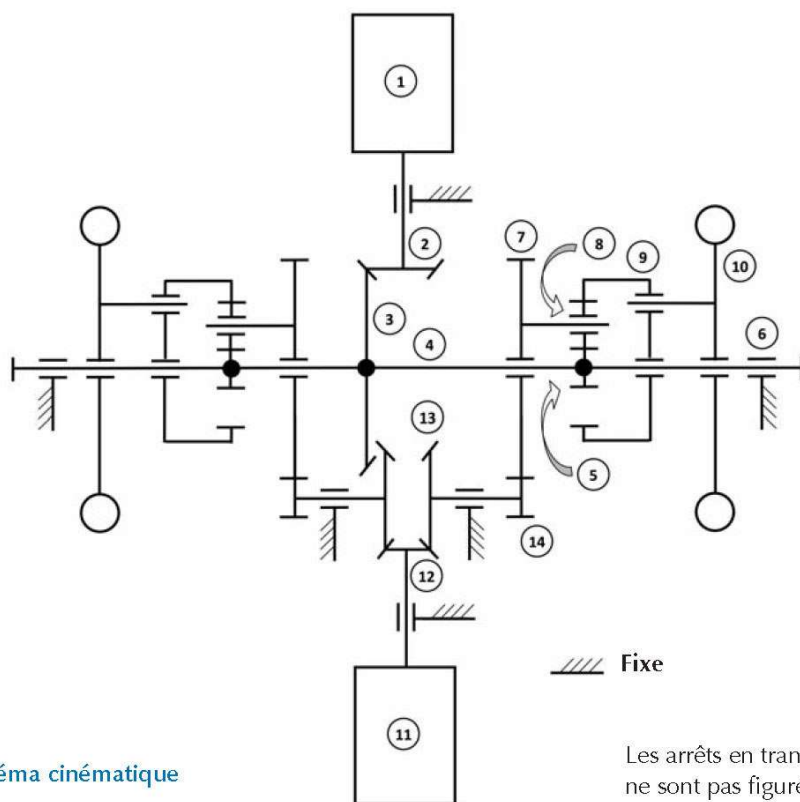
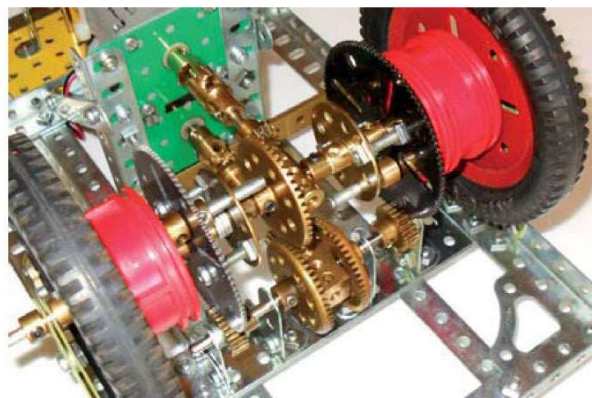
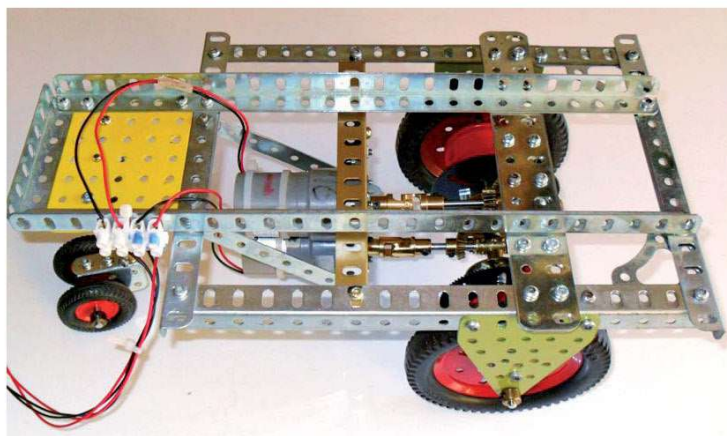


Schéma cinématique

Si les deux moteurs tournent ensemble, les roues 10 ont un mouvement identique grâce à 1, auquel s'ajoute le mouvement dû à 11 pour une roue et se soustrait à celui de l'autre côté. Donc, les roues tournant à des vitesses différentes, **le modèle tourne vers le côté de la roue la plus lente**. Si 11 tourne en sens inverse, le modèle tournera en sens inverse.

Les photos jointes donnent une idée de la réalisation. L'idéal sera d'avoir une possibilité de variation de vitesse du moteur 11 pour obtenir un rayon de giration variable.

Moteur supérieur : translation.

Moteur inférieur : rotation.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■

# CHARIOT ÉLÉVATEUR JCB 940

par Bernard Tesson

## Description de l'original

Le JCB 940 est un chariot élévateur tout terrain capable de lever une charge de 4 tonnes à 4,5 m de hauteur avec un mât à triple expansion, ou une charge de 2 tonnes à 6,7 m avec un mât à rallonge. C'est un engin automoteur très compact avec 2,13 m d'empattement pour une longueur de 3,60 m hors fourche.

## Caractéristiques du modèle Meccano

Le modèle présenté a été réalisé à l'échelle 1/8, l'échelle étant le plus souvent imposée par la taille des pneumatiques dont on peut disposer. Pour précision, les pneumatiques avant sont les seules pièces qui ne sont pas d'origine Meccano. Comme souvent, c'est en voyant les engins en fonctionnement réel que vient l'idée de les reproduire en Meccano. Dans le cahier des charges pour reproduire le JCB 940, je me suis imposé la réalisation d'un mât à triple expansion avec entraînement uniquement par chaîne. Après avoir réalisé l'assemblage des 3 éléments télescopiques et résolu le problème du cheminement des chaînes, il me restait à trouver une solution pour l'enroulement de celles-ci qui, contrairement à une corde, ne peuvent être enroulées sur un tambour moteur. Une fois la solution trouvée sur la base prototype, je pouvais passer aux étapes suivantes.

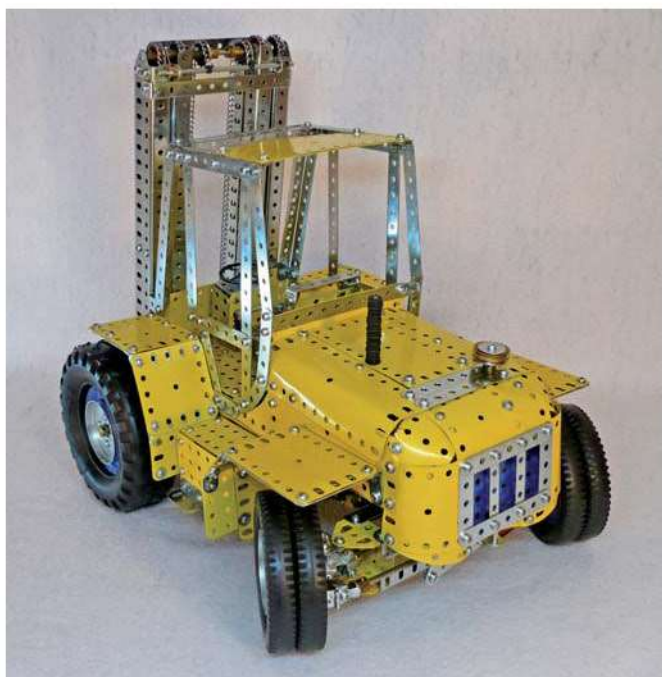


Photo 2



Photo 1

## Caractéristiques techniques du modèle :

- 4 roues motrices ;
- 3 différentiels à engrenages cylindriques ;
- pont arrière oscillant et directionnel ;
- transmission sur chaque roue arrière par double cardan ;
- boîte de vitesses séquentielle 3 AV + 1 AR ;
- inclinaison du mât avec commande en cabine ;
- mât à triple expansion avec entraînement par chaîne ;
- capacité d'élévation de la fourche > 80 cm.

Un moteur MR6 assure le déplacement du chariot et le levage de la fourche, la descente de la fourche par simple gravité étant contrôlée par un frein à friction progressive. Les leviers de levage et de boîte de vitesses sont situés en cabine, aux extrémités des accoudoirs du siège du conducteur.

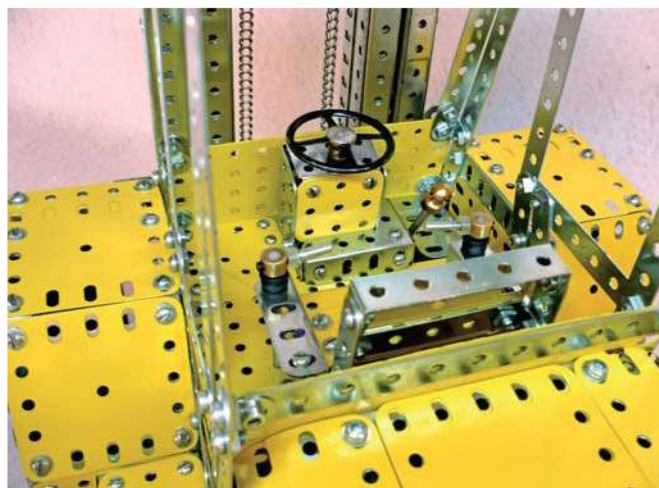


Photo 3

## Description

Les photos 1, 2 et 3 permettent de voir le chariot élévateur sous différents angles et en particulier l'intérieur du poste de conduite.

### La transmission

La photo 4 - vue de dessous - montre le positionnement des différents organes mécaniques. On reconnaîtra le différentiel intermédiaire placé longitudinalement mais décalé sur le côté gauche de 1 trou pour pouvoir entraîner les roues de chant de 50 dents des différentiels avant et arrière.

La transmission au pont arrière se fait par une double cascade de roues de 38 dents et de pignons de 19 dents pour obtenir le bon sens de rotation et pour compenser la différence d'altimétrie entre les essieux avant et arrière. A suivre, un ensemble double cardan assure la liaison avec le pont arrière monté sur pivot.

### Le levage de la fourche

Le levage de la fourche est assuré par 2 chaînes qui passent sur des roues de chaîne de 14 dents montées libres sur l'axe de rotation du mât. Chaque chaîne passe sur une roue de chaîne de 28 dents, solidaire de l'arbre moteur, puis sur une roue de chaîne de 14 dents et est accrochée au tambour d'enroulement constitué par 2 plateaux n°109. Ce tambour doit assurer deux fonctions : il doit stocker la chaîne au fur et à mesure du levage de la fourche et il doit assurer une tension sur le brin mou pour que la chaîne ne saute pas sur la roue de chaîne motrice de 28 dents. Cette tension est obtenue par un ressort de traction et une corde qui, après le passage sur une poulie folle de renvoi de 12 mm, est fixée sur l'axe du tambour via un ressort d'attache. On veillera à enrouler la corde dans le sens contraire à celui de la chaîne de façon à créer deux couples antagonistes. Enfin, pour avoir un bon angle d'attaque de la chaîne sur la roue motrice, il a été ajouté un guide chaîne composé de 2 accouple-

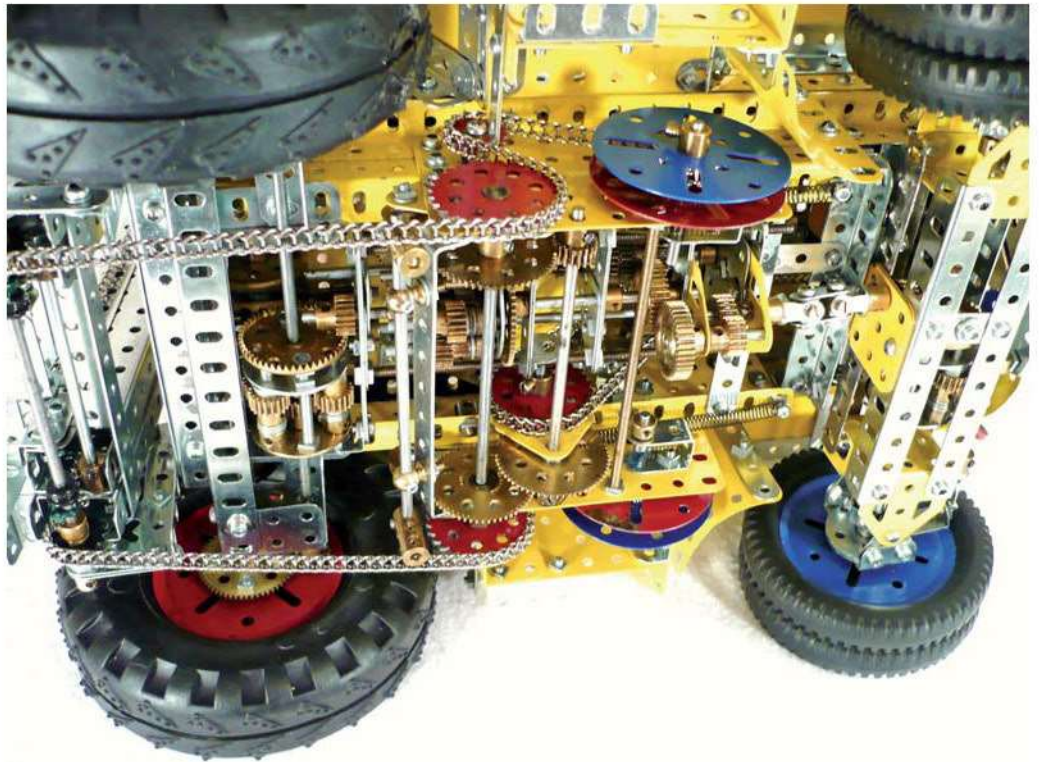


Photo 4

ments n°63 réunis par une tringle. L'arbre moteur est entraîné par une autre roue de chaîne de 28 dents et par un réducteur à engrenages (1 : 4 x 1 : 3).

### L'entraînement moteur

Les photos 5 et 6 permettent de voir le châssis et la partie amont de la chaîne cinématique. Le moteur est relié par une chaîne à un axe portant 2 pignons de 15 dents. Celui de droite peut être mis en contact avec une roue de 60 dents pour le levage de la fourche et celui de gauche entraîne une roue de 60 dents et l'arbre d'entrée de la boîte de vitesses via la cascade d'une roue de chant et de 3 pignons de 25 dents (voir photo 7). A titre d'anecdote, lors du premier montage, je n'avais utilisé que 2 pignons de 25 dents en utilisant l'autre bord de la roue de chant, mais la boîte de vitesses ne tournait pas dans le bon sens. En effet, comme je l'ai précisé précédemment, le moteur ne sert qu'au levage de la fourche, ce qui impose son sens de rotation.

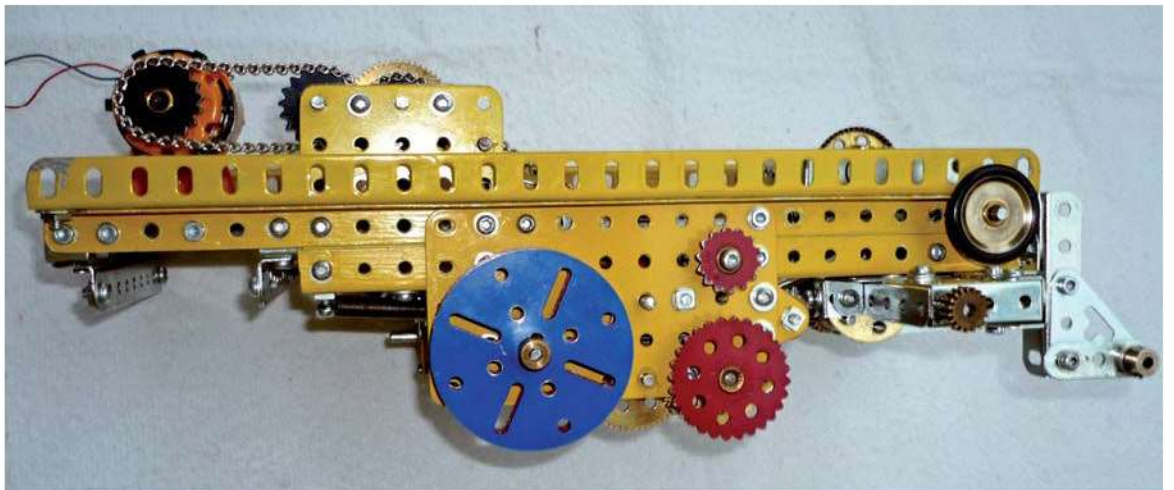


Photo 5

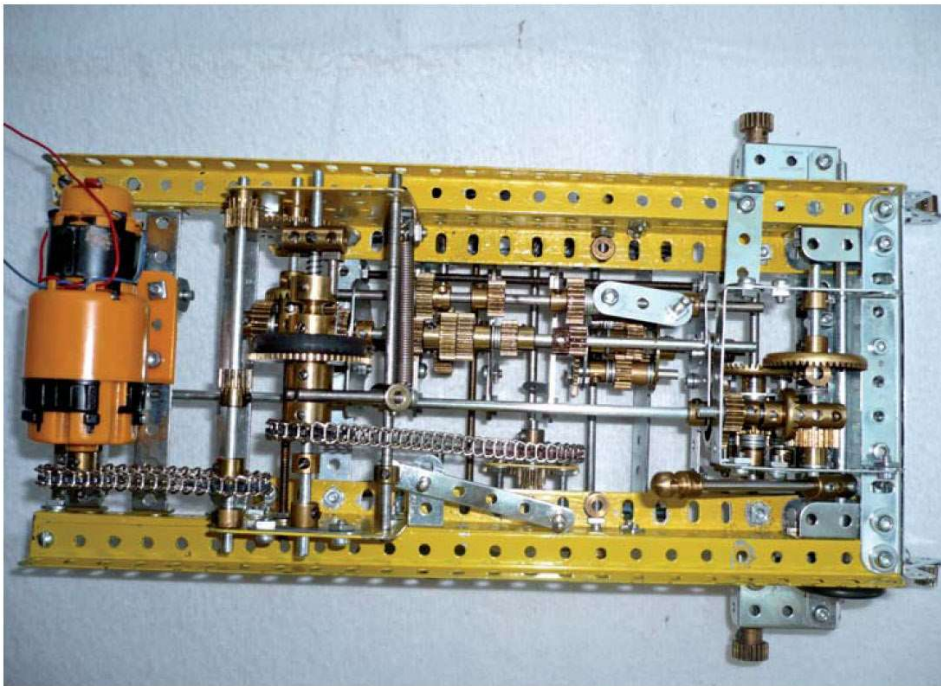


Photo 6

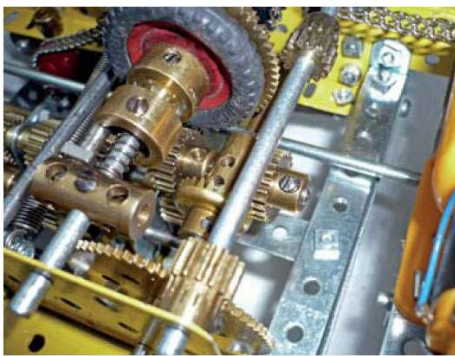


Photo 7

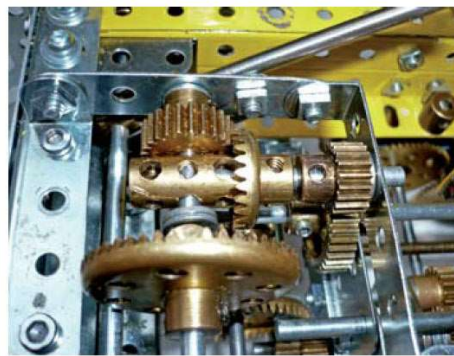


Photo 8

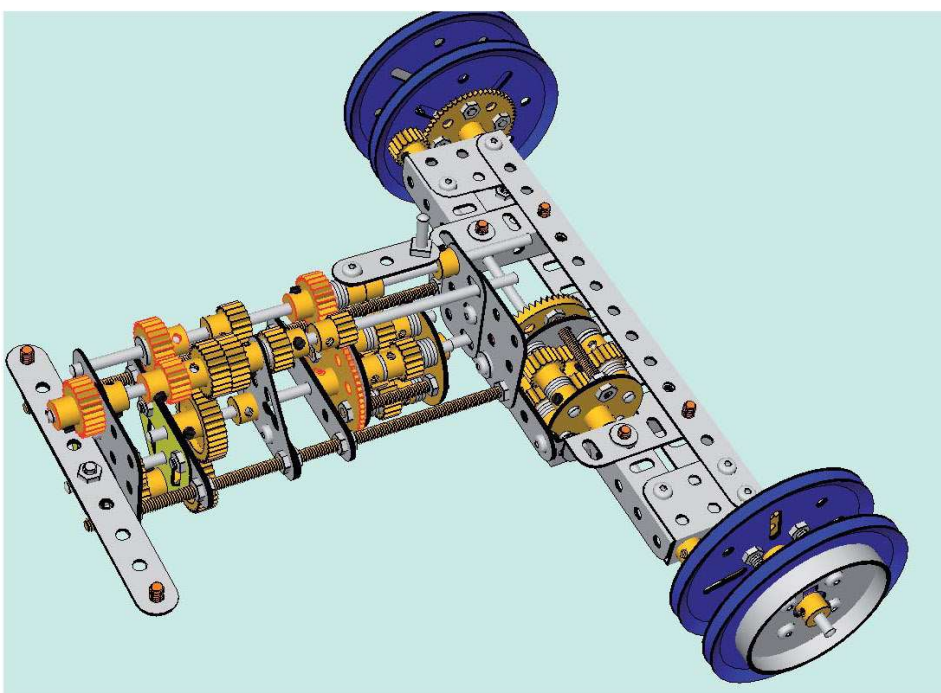


Photo 9

### Le système de freinage

Les photos 6 et 7 permettent de voir le système de freinage à friction progressive. D'un côté, le frein de rotation est assuré par une poulie équipée d'un pneu, celle-ci est bloquée en rotation mais pas en translation grâce à une cheville fileté qui pénètre dans l'encoche de l'accouplement jumelé à douille.

Un ressort de compression a été ajouté de façon à obtenir un freinage progressif. De l'autre côté, un ressort de traction via la fourche de commande et un autre accouplement jumelé à douille maintiennent la roue de 60 dents bloquée contre le pneumatique.

### La commande de direction

Sur la photo 8, on peut voir en partie la commande de direction avec sa démultiplication. A l'avant, la colonne de direction via un pignon de 15 dents entraîne une roue de chant de 50 dents, puis un pignon et une roue de chant de 25 dents, puis un pignon de 19 dents et une roue de 38 dents.

Celle-ci est montée sur une tringle de 29 cm et transmet le mouvement à l'arrière à une roue de 95 dents via un pignon de 19 dents.

### La boîte de vitesses

La boîte de vitesses, visible sur la photo 6, est une boîte classique à 3 vitesses avant avec arbres d'entrée et de sortie en ligne et arbre latéral baladeur. En sortie, un pignon de 15 dents entraîne la roue de 60 dents du différentiel intermédiaire. La particularité de cette boîte est sa marche arrière qui utilise le pignon de 3<sup>ème</sup> du baladeur (25 dents) pour entraîner également la roue de 60 dents du différentiel intermédiaire. Le réglage des poutrelles de 3 trous, supports des axes, doit être fait de telle sorte que les pignons de 15 dents et de 25 dents ne puissent entrer en contact. La photo 6 représente la boîte en position marche arrière. La modélisation de la photo 9 permet d'avoir une représentation de l'ensemble boîte de vitesses/train avant.

## Le pont arrière

Sur la photo 10, on peut voir un éclaté du pont arrière. A noter à gauche la présence de l'accouplement n°63 qui sert à centrer les demi-axes du différentiel ainsi que de support pour l'axe qui porte le pignon d'entrée de 19 dents. Les photos 10 et 11 permettent de voir le détail des doubles cardans. Ils sont composés de 2 x 2 supports doubles étroits réunis par 2 bandes étroites de 2 trous.

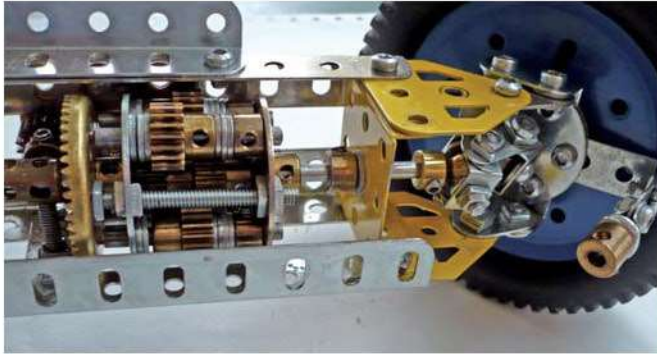


Photo 10

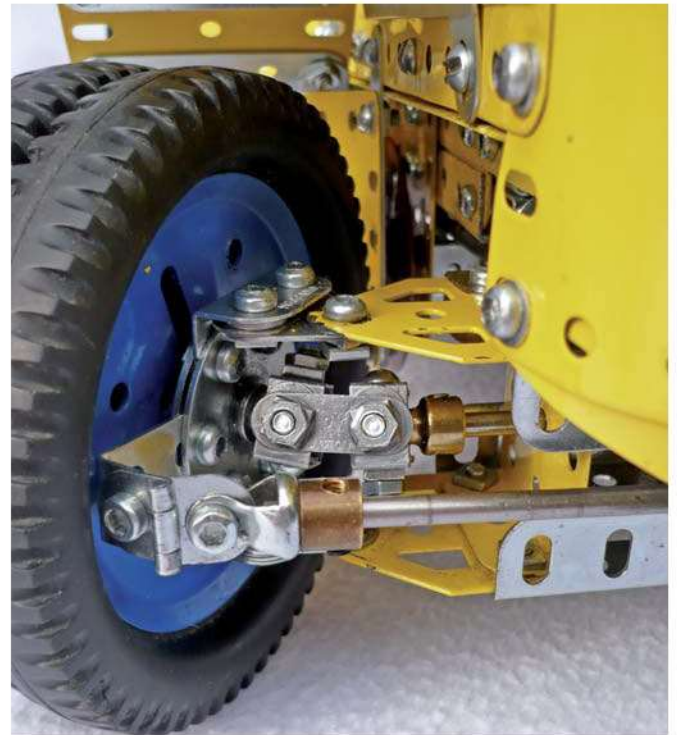


Photo 11

Chaque paire de supports doubles est traversée par un boulon de 19 mm pour y maintenir d'un côté un support de rampe à collier et de l'autre un collier à 4 trous taraudés n°140y.

L'axe des roues est une cheville fileté longue bloquée par un écrou sur le collier n°140y. Le moyeu comprend les 2 disques 6 trous mais également, du côté roue, 3 disques de 19 mm qui sont bloqués dans une cage constituée par l'ensemble des écrous carrés portés par les boulons qui fixent les cornières de 2 trous. Cet assemblage permet d'augmenter la largeur du moyeu sans augmenter le déport des roues.

Pour compléter la description, chacune des 4 parties de l'ensemble de levage a été modélisée (photos 12, 13, 14 et 15).

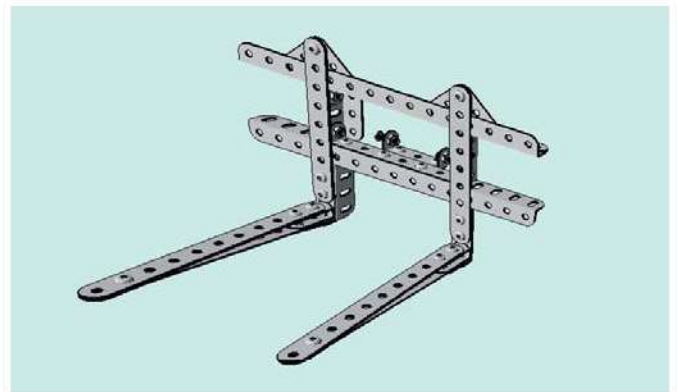


Photo 12

BERNARD TESSON CAM 1599 ■

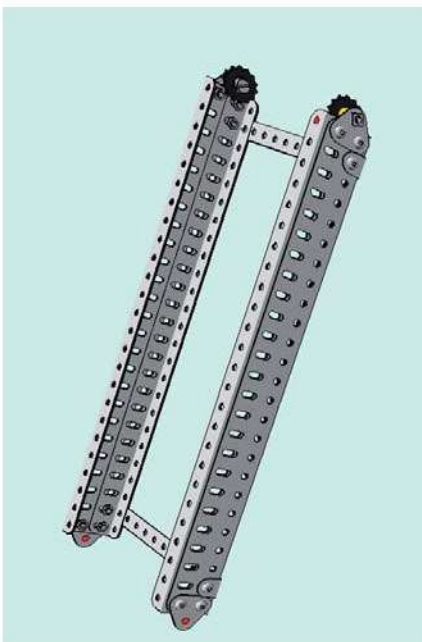


Photo 13

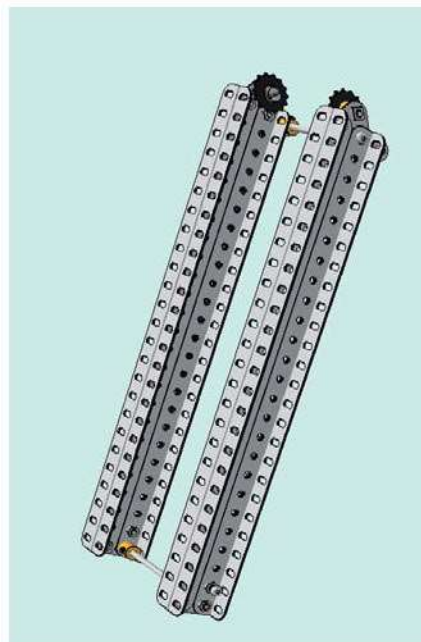


Photo 14

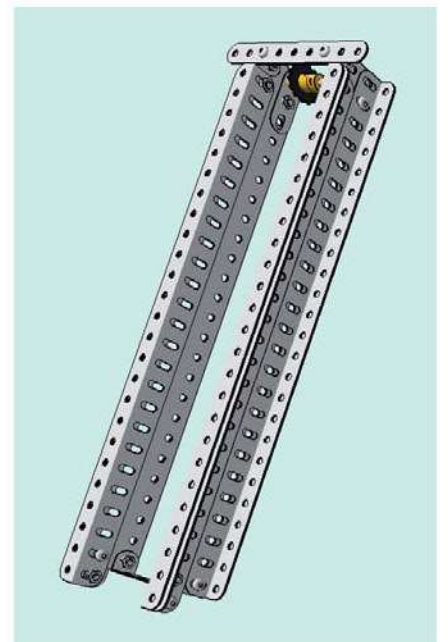


Photo 15

# POITIERS 2012

par Michel Lhomme

Lors du dernier salon "Collection-Passion" les 3 et 4 novembre 2012 au Parc des Expositions à Poitiers, quatre membres du CAM présentaient les activités du club aux 10.000 visiteurs attendus sur deux jours.

Jean-Yves Leray (CAM 0925) présentait une nouvelle grue de transbordement et deux manèges forains dont il avait peaufiné les subtilités mécaniques pour obtenir un fonctionnement très fiable, souple et silencieux.

Jean-Michel Delaunay (CAM 0316) présentait un insecte marcheur qui captait l'attention des enfants, un châssis auto et sa pendule à moteur synchrone toujours aussi précise.



Albert Chamier (CAM 0993) présentait son écluse rotative qui suscite toujours de nombreuses questions de la part des visiteurs.

Enfin, pour respecter le thème du salon, une partie du stand était consacrée au Meccano de collection avec en présentation un coffret N°6 de 1920, des boîtes d'avions

des années 30, une boîte N°8 des années 80 ainsi que divers moteurs de 1914 à nos jours.

Mais la principale satisfaction de ce salon reste le fait de voir les enfants captivés par les modèles en démonstration...

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■

# 13<sup>ÈME</sup> SALON DU TRAIN MINIATURE

## ORLÉANS LES 10 ET 11 NOVEMBRE 2012

par André Schmid

Le Meccano était présent à cette grande manifestation. Il a remporté un très large succès auprès d'un public de très jeunes et également de nostalgiques moins jeunes. Le CAM était représenté par trois spécialistes de trains à l'échelle 1/19 et 1/20.

**Jean-Claude Chollet CAM 0564** présentait :

- le fameux moteur à explosion 2 cylindres 4 temps, modèle Meccano amélioré d'une belle réalisation ;
- la réplique d'un tramway suisse à vapeur et à crémaillère toujours en exploitation ;
- une maquette de la voiture Loyat à hélice et à 3 roues transformée en draineuse d'inspection des voies, ayant fonctionné au Congo ;
- un side-car Harley Davidson transformé en véhicule pompier ferroviaire ;
- une loco 030 suisse à vapeur transformée par un chauffage électrique (prise par pantographe).

**André Schmid CAM 1458** présentait ses locos au 1/20 :

- la fameuse et mythique 241 P 17 sur un pont tournant ;
- les non moins belles 240P et 141P présentées sur un viaduc de 5 m de long en livrée dorée et bleu croisillonné ;
- un petit tacot allemand du début du 20<sup>ème</sup> siècle qui a terminé sa vie à tirer des wagonnets de sable pour les verreries aux environs de Nemours.

**Gilber Basson CAM 154** présentait :

- sa magnifique loco à vapeur 242 A1 au 1/19 ;
- à la même échelle ses deux grues de dépannage ferroviaire, la Cockerill 85T et sa grande sœur la Cockerill 130T. Ces deux splendides machines ont été remarquées par leur beauté de construction et leur fonctionnement proportionné.

Encore une belle expo pour le Meccano.

ANDRÉ SCHMID CAM 1458 ■



# LA SRN À MENNEVAL (27)

27 OCTOBRE 2012

par Jean-Max Estève

Excusés : Messieurs J-P. Jeunehomme, J-P. Guédant, A. Quibeuf, R. Pougeux, G. Dourlens, G. Jousse et Ph. Gomont.

Présents : Messieurs F. Feuillet, G. Baguelin, A. Fanard, J. Tarratre, J-P. Greiner, F. Deshayes, J-P. Guibert, J. Tellier, B. Dreux, S. Muller et Betty, V. Bode V, J-P. Duponchel, C. Boidard, P. Boin et votre serviteur.

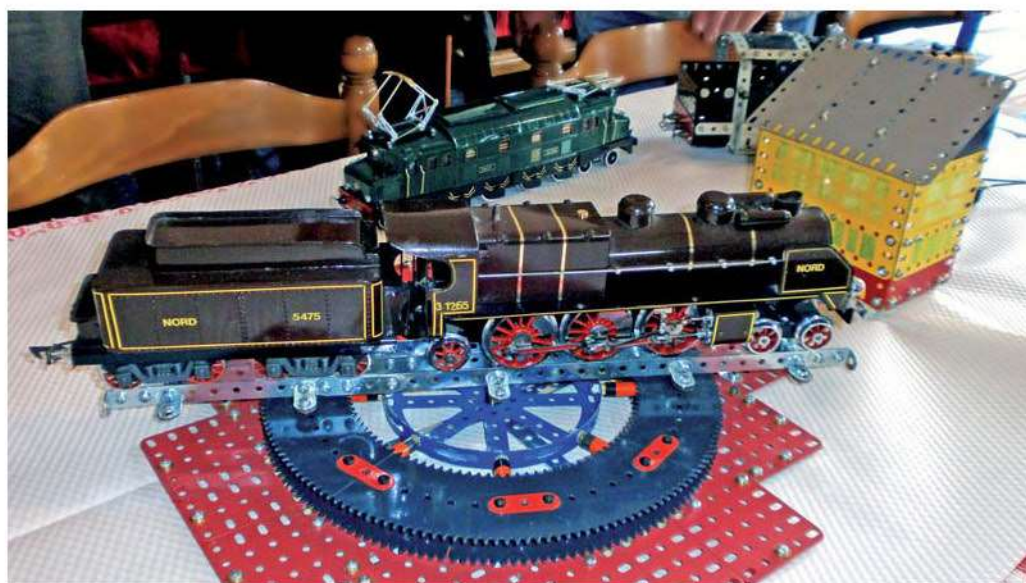
Ce jour, vers onze heures, nous avons essuyé une mini tempête de neige, au point de blanchir les champs.

Certains venaient de loin. V. Bode d'Allemagne, A. Fanard de Belgique, P. Boin de la Manche, C. Boidard de l'Oise, J-P. Greiner et J. Tarratre de l'Île-de-France.

Merci à ces amis qui nous rendent visite. Comme quoi une section du Club des Amis du Meccano peut fédérer plus loin que ses frontières. Oserais je écrire que le menu du déjeuner y est pour quelque chose ? Monsieur Yves, le maître de céans, n'avait pas ménagé sa peine pour nous préparer un menu copieux.

A la demande de quelques uns, Jean-Max avait amené le fameux roulement à billes allemand 165 mm.

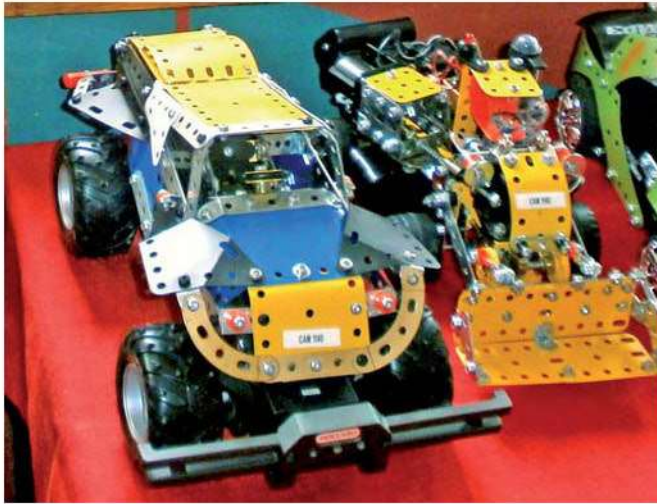
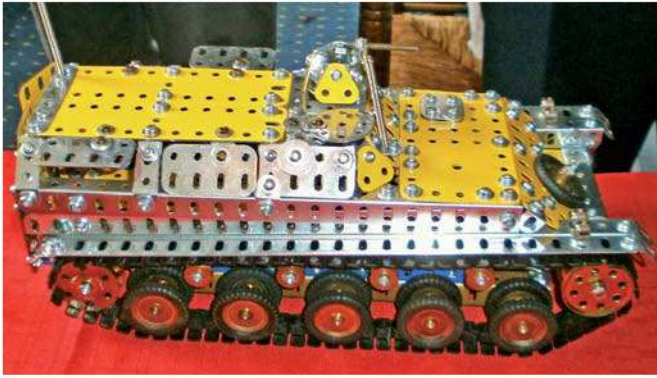
Chacun avaient amené quelques nouvelles constructions. Entre autres constructeurs il y avait un représentant du Cercle Ferroviophile Européen, monsieur Francis Deshayes, qui nous avait amené deux de ses constructions, à



savoir de magnifiques motrices roulant sur du zéro, dont une a été placée sur la plaque rotonde de Jean-Max. Déjà seize heures, il est temps de rentrer en nos foyers, heureusement deux de nos amis ont pensé à des moyens de locomotions dignes d'un meccanoman.

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■





## LÉDORAIL

par Pierre Jaillet & Bernard Loisier

Ce samedi 3 novembre 2012 s'est déroulée la "bourse expo jouets" organisée par l'Association Lédorail à la salle de la Maison Commune de Lons-le-Saulnier (Jura). Bernard Calmelet et Bernard Loisier présentaient une bonne vingtaine de modèles Meccano. Parmi tous ces modèles, citons le superbe train aérodynamique du PLM à l'échelle 1/20 de Bernard Loisier et le monte-charge-concasseur de Bernard Calmelet. Quant à moi, j'étais démuné d'une bonne partie de mon matériel installé pour l'occasion à l'expo temporaire de la Nef des Jouets à Soultz !



Durant cette journée, Alain Cisey et Jean-Marie Decollogne, membres du CAM, nous ont rendu visite. Nous avons passé un jour agréable dans une ambiance fort sympathique.

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■  
BERNARD LOISIER CAM 0159 ■

# RÉUNION PACA

DU 8 DÉCEMBRE 2012

par Jacques Proux

Pour cette dernière réunion de l'année nous étions 18 à avoir répondu présent. Les modèles présentés se répartissaient en 2 groupes : ceux correspondant au thème du jour et les autres.

Commençons par ces derniers. La vedette incontestable était l'énorme ensemble de W. Dewulf. Un camion porte-pont et sa remorque (photo 1). Le camion déploie les éléments de pont qu'il transporte ainsi que ceux transportés par la remorque. L'opération complète demande un "certain temps" mais le résultat est spectaculaire puisque le pont ainsi déployé mesure un bon mètre ! Nombreux étaient ceux écoutant les explications de Willy (photo 2). Les travaux publics avaient inspiré J.-J. Mordini qui avait réalisé une très jolie niveleuse (photo 3), tandis que F. Bouchard exposait un chargeur (photo 4). Il y avait aussi 2 hélicoptères revenant respectivement à C. Boizard (photo 5) et J.-C. Acquaviva (photo 6). Les autres modèles correspondaient au thème du jour : modèles originaux construits avec les pièces de la boîte n° 5 de 1956. Certains avaient un peu oublié le mot "originaux" et leurs modèles correspondaient à ceux vus dans les manuels des années 50/60

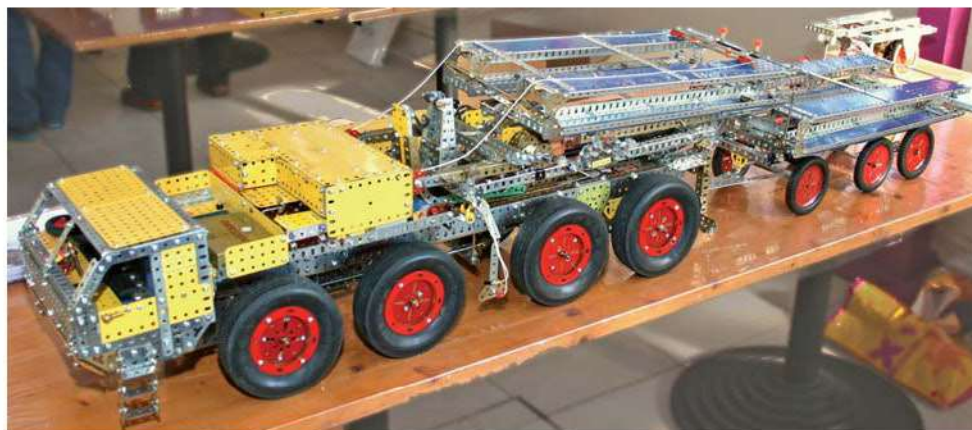


Photo 1



Photo 2



Photo 3

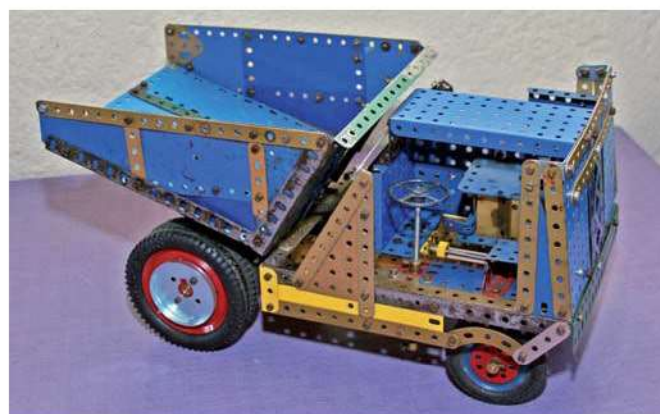


Photo 4



Photo 5



Photo 6

C'est ainsi que P. Boizard avait réalisé une grue sur roues agrémentée d'un godet de drague (photo 7) et P. Robin une grue également (photo 8). D'autres avaient réalisé des modèles originaux en se confrontant à 2 difficultés principales : l'originalité et le fait de s'en tenir au nombre de pièces de la boîte 5. C'est ainsi que l'on a pu voir un très bel avion ancien, réplique fidèle d'un modèle Morane-Saulnier de 1913 revenant à P. Brient (photo 9), un camion porteur de poutrelles construit par J.-J. Mordini (photo 10), un tram par W. Dewulf (photo 11), un entrepôt ferroviaire par J. Proux (photo 12) et une très belle dépanneuse réalisée en pièces quadrillées neuves par Y. Boissel (photo 13). De l'avis unanime de ces constructeurs le plus dur est de ne pas dépasser le quota de vis et d'écrous. Ce thème a bien plu à tous et sera reconduit en 2013 avec la règle suivante : construction d'un modèle ORIGINAL en se contentant des pièces de la boîte 7 de 1956 (avec une autorisation de dépassement de 10 % du nombre de vis et écrous). Ces modèles étant prévus pour la dernière réunion de 2013, chacun de nous dispose d'un an pour réaliser son modèle. Comme toujours beaucoup de discussions autour des boîtes et modèles (photo 15) ou de la petite bourse d'échange. Après notre habituel repas nous nous sommes séparés et donné rendez-vous pour nos réunions de 2013.

TEXTE DE JACQUES PROUX CAM 1289 ■  
PHOTOS DE WILLY DEWULF CAM 0590 ■

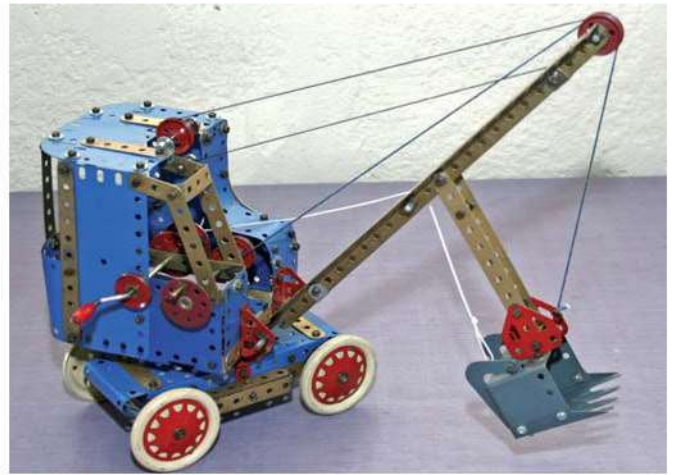


Photo 7

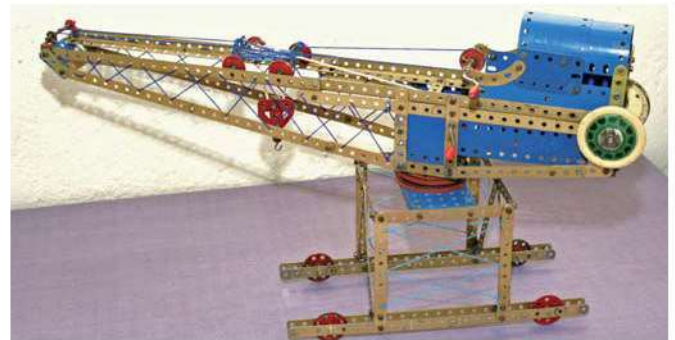


Photo 8



Photo 9

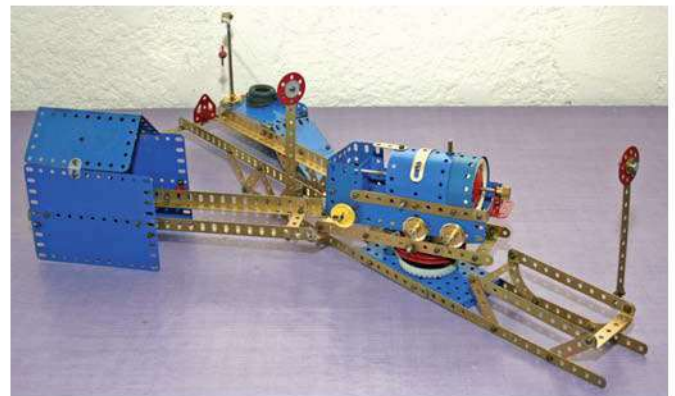


Photo 12

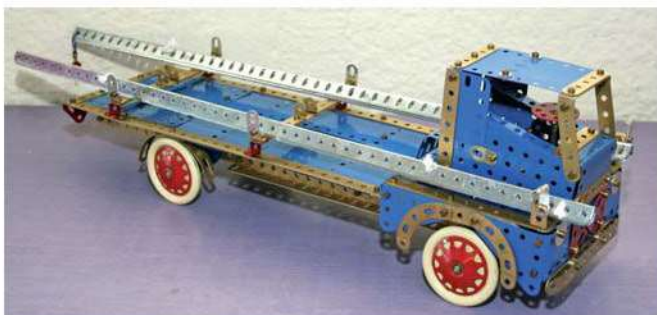


Photo 10

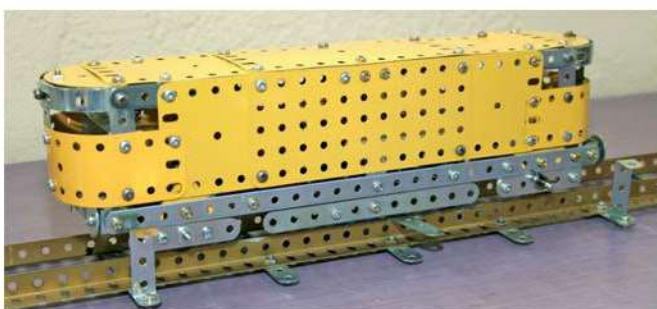


Photo 11

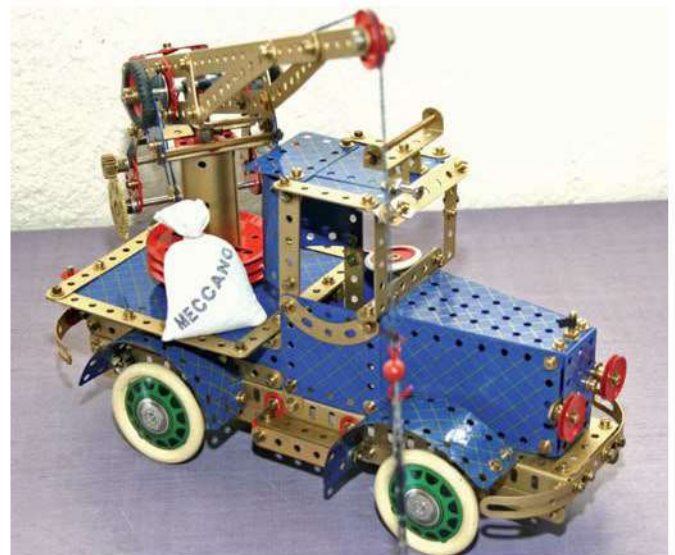


Photo 13

# LA SECTION AULIDEL À ENNEZAT

LE 29 SEPTEMBRE 2012

par Daniel Gisclon

La section AUvergne-LImousin et DEpartements Limi-trophes s'est réunie le 29 sep-tembre à Ennezat, près de Clermont-Ferrand, chez Fran-çois Mosnier et sa charmante épouse, pour la dernière réu-nion de l'année 2012. Nous étions 19 participants et nous avons eu le plaisir de recevoir 3 nouveaux adhérents : Max Coroneos du Puy-de-Dôme, Jean Pierre Valette du Cantal et Joël Botte-Bertré du Lot.

Les discussions ont porté prin-cipalement sur l'exposition de Bort-les-Orgues. Tout d'abord, Daniel Gisclon a remercié tous les membres qui ont participé à la réalisation de cette belle exposition : A. Batit, A. Beneteau, R. Blanchard, J-L. Fi-gureau, C. Gippet, J-C. Guillot, D. La-farge, F. Mosnier, T. Buche.

Daniel s'est félicité de la bonne coordina-tion avec Bruno Madelaine et Philippe Antoine pour l'organisation matérielle. Il faut noter que toutes les personnes pré-vues étaient à leur poste et encore un grand merci aux épouses et aux bénévoles présents, sans oublier Jean-Max Estève et Jacques Vuye. A signaler, l'accueil parfait de la municipalité de Bort et du dévou-ement de son personnel à notre cause. A refaire ! Bruno a ensuite présenté les résul-tats, qui sont positifs, ce qui a permis de faire un don au club et de payer les frais d'expédition des malles (nappes) vers La Ferté-Macé. La section Aulidel envisage d'organiser une exposition régionale.

Philippe Antoine a rappelé son engagement auprès des jeunes pour promouvoir notre jeu de Meccano et il sou-haite l'aide de tous.

La prochaine réunion aura lieu à Brives-la-Gaillarde chez André Bénéteau début avril 2013 et le sujet, traité par



Joël Lemarchand, sera "les télécommandes pour les mo-dèles Meccano".

Les membres qui le désirent pourront participer à des expo-sitions Multi-collections à Saint Germain Lem-bron (63) les 16-17 fé-vrier et à Saint Chély d'Apcher (48) les 27-28 avril sans oublier l'expo-sition les 9-10-11 mai de La Ferté-Macé (61).

La réunion s'est termi-née par un très bon repas préparé par Mme Mosnier et, après avoir admiré une dernière fois nos modèles expo-sés, l'assemblée a été levée vers 16h.

A noter la présence de deux membres Aulidel à l'exposition des col-

lectionneurs de Romorantin le 7 octobre : André Béné-teau et Daniel Gisclon. Cette expo est organisée par notre ami Michel Lhomme et attire de nombreux connaisseurs.

DANIEL GISCLON CAM 1508 ■

## La Section Aulidel

participera à la manifestation

**International Motor Exhibition  
les 15 et 16 juin 2013 de 10h à 19h**

à la Grande Halle d'Auvergne  
de Clermont-Ferrand

Nombreuses animations de sports mécaniques à l'extérieur : Drift – Dragster - Hot Rod – Truck – Stunt – Fmx - etc. Vous ne connaissez pas ces termes ? Venez voir, ça va déménager !

Venez nombreux, 10000 visiteurs attendus

**Contact : Bruno Madelaine**

## Autres expositions

pour nos amis du CAM en 2013

**16-17 février à  
Saint-Germain-Lembron (63)**

**27-28 avril à  
Saint-Chély-d'Apcher (48)**

Ces deux expositions (multi collec-tions) sont situées à coté de l'auto-route A75 au sud de Clermont-Ferrand

**Contact : Bruno Madelaine**

# 6<sup>ÈME</sup> FESTIVAL DES JEUX

## VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE

par Daniel Bernard

Pour la 2<sup>ème</sup> année consécutive, les habitués de la section H.I.R.A.S. se sont retrouvés à Villefranche-sur-Saône du 11 au 13 janvier 2013, sous l'égide de notre ami Jean-Louis Canavy, CAM 1709, constructeur méticuleux bien connu des membres du Club.

Installés dans le gymnase de l'école Notre-Dame, nos six compères disponibles ces 2 jours ont pu exposer des merveilles, fruits de leur imagination.

Nous pouvions admirer la scierie de Richard Ratouit, qui attire toujours un large public. Merci Richard de t'être déplacé de loin pour exposer du gros matériel le temps d'une seule journée.

Le stand de Jean-François Aucaigne CAM 1574 présentait sa superbe boîte 10 flambant neuve et son meccanographe en action.



La boîte n°10 de Jean François Aucaigne



Maurice Martin moniteur de télécommande

Maurice Martin, CAM 1404, présentait son diaporama fluvial avec sa belle péniche à containers, chargée par la grue de quai, et alimentée grâce au camion semi-remorque "à grande vitesse". L'ensemble a été manipulé par les enfants, mais aussi les grands, curieux et ébahis par le fonctionnement fiable de toutes ces manœuvres.

Notre organisateur de ces belles journées présentait sa dernière construction, une grande roue double construite en pièces neuves, ainsi que son fameux planétaire avec des commentaires digne de la NASA !

Le public a pu admirer le bateau toueur de Marc Jutin, CAM 1787.

Les explications de Marc sont un complément nécessaire pour mieux comprendre une spécialité ancienne et néanmoins toujours d'actualité.

Daniel Bernard, CAM 1333, montrait son infatigable cycliste du tour de France, capable de pédaler un jour sans arrêt à vive allure. Daniel avait apporté sa pendule à trois cadrans qui fonctionne depuis 1999 sans interruption et qui demeure bien précise pour les 12 coups de midi ! Daniel présentait également son moteur à explosion 4 cylindres à 4 temps et 16 soupapes avec allumage des bougies, dans l'ordre et au bon moment.

Voilà, j'en oublie sûrement, mais nous avons passé un excellent week-end entre amis du Meccano, le public était là et nous n'avons pas vu passer les heures.

Merci à tous.



La grande roue de Jean-Louis Canavy

DANIEL BERNARD CAM 1333 ■



Le moteur à explosion de Daniel Bernard

# FONTAINES-SUR-SAÔNE

4 FÉVRIER 2013

par Jean-Pierre Veyet

Le 4 février 2013 s'est déroulée la quatorzième exposition de modèles et pièces Meccano de Fontaines-sur-Saône, sous l'égide de l'association Fontaines Patrimoine Art et Tradition, honorée d'un public toujours très intéressé. La cuvée 2013 fut excellente avec de nou-

veau fait que chaque boîte est entraînée par un dispositif mécanique mu par un moteur et commandé par une série de touches montées en face avant. Alain présentait également un jeu d'adresse pour amuser les enfants. Jean-Louis Canavy : manège ; châssis d'automobile.

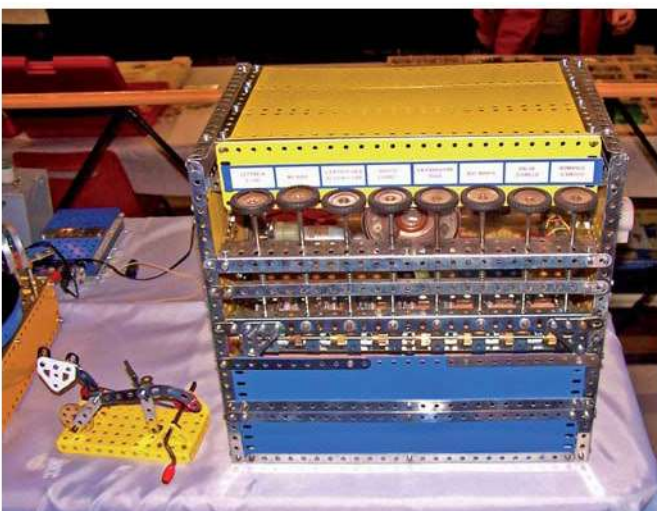


Vue générale de l'expo

veaux modèles de belle taille comme la tour Eiffel de James, le Scraper de Louis-Philippe ou le pont sur le Nil de Bernard. Nous avons eu le plaisir d'accueillir de nouveaux membres qui exposaient pour la première fois à Fontaines-sur-Saône avec des modèles assez inédits. Jacques Baranger : étude de grue à flèche télescopique comprenant quatre mouvements, montée et descente de la flèche, du crochet, rotation de la structure, allongement et rétractation de la flèche. Alain Larchier : tracteur à vapeur avec sa remorque de bois ; grue de dépannage pour chemin de fer, Super modèle Meccano n°30 ; phonographe fonctionnel ; jukebox réalisé avec des mini boîtes à musique. L'intérêt du modèle réside dans



Le manège de Jean-Louis Canavy



Le jukebox d'Alain Larchier



Gaston Lécuse et sa collection



Les tracteurs à vapeur de Gaston

A trois jours de sa fête, notre ami Gaston, qui est à la retraite depuis quelques mois, a abandonné le bleu et or type "cimenté" pour nous présenter de magnifiques modèles propres et bien montés. Il était équipé de son traditionnel niveau de maçon, type Bordeaux supérieur cuvée 2010, et nous avons pu découvrir une splendide collection de tracteurs à vapeur montés avec des pièces qui retracent les différentes époques du système Meccano. Gaston présentait également une grande quantité de boîtes et pièces diverses. Louis-Philippe Daronnat et Madame nous ont présenté plusieurs nouveautés dont un scraper élévateur de marque International entièrement fonctionnel.



Louis-Philippe Daronnat et sa machine à vapeur

Le Scraper élévateur est une machine autonome qui grâce à son élévateur à chaînes peut se charger sans l'aide d'un pousseur. Ils présentaient également une machine à vapeur inspirée d'un meccano magazine Anglais des années 40 de belles dimensions, une Ford T et une scène de pêche.

Jean-François Pabion présentait un nouveau manège, des horloges dont une qui n'utilise que des pignons plastique et 3 chariots chinois très intéressants qui n'utilisent également que des pignons plastique et qui feront la joie de notre cher président.

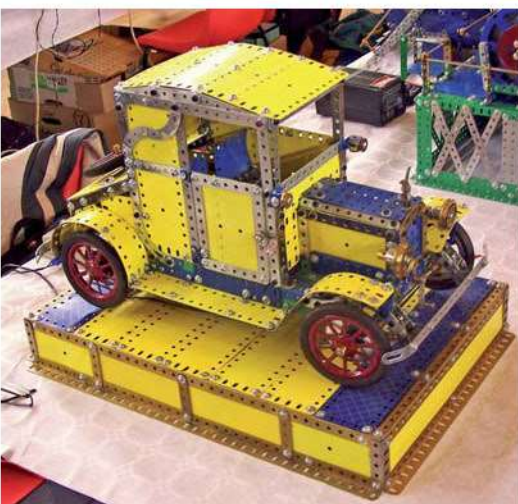
Jean-Pierre et Annie Charras : pédalo réalisé avec deux ballons de dirigeable Meccano, benne-pelleteuse automobile de la boîte 10, scie à chantourner et modèles actuels. Jacques Proux, Michel Lhomme, Martial De Filippis et Bernard Calmelet : pièces, boîtes de collection et petits modèles.

Nadine et Jean-Noël Caillois : modèles en bleu et or fonctionnant avec du Meccano Elec.

Jean et Benjamin Locussol : horloges, locomotive type Mallet, excavateur à vapeur animé par la chaudière verticale de 1929 et une ravissante petite voiture de sport mue par la chaudière horizontale type Mamod de 1965. Le véhicule possède comme il se doit un différentiel pour son essieu moteur et le tout est contrôlé par une radiocommande.

Maurice Perraut et Madame : documents Meccano et diverses pièces.

Bernard Loisier a réalisé, d'après le très bon modèle d'Alan Wenbourne décrit dans le n° 91 de la revue Constructor Quarterly, le pont-bascule monté sur le Nil, inspiré du modèle réel passé à la postérité en couleurs et en couverture du meccano magazine anglais de juin 1938.



La Ford "T"...



... et le Scraper de Louis-Philippe Daronnat

Ce pont a la particularité de présenter un chariot lesté monté à l'opposé du tablier mobile, celui-ci se déplace sur deux rails dont la forme est étudiée pour que la force obtenue soit toujours en rapport avec la position du tablier. Un programmeur permet de le faire fonctionner de façon automatique. Malheureusement, suite à une crue du Nil ou de la Saône, la partie électrique a été endommagée et le modèle n'a pas pu fonctionner. Bernard a cependant pu nous présenter sa magnifique locomotive tender type 242TC qui n'avait pas pris le même pont.

James Chaudron et Madame : Tour Eiffel échelle 1/200 sur une base de bandes 25 trous ; Loco tender type 232 avec mouvement de va-et-vient sur la voie de façon automatique ; Jeep ; Harley Davidson présentée lors de la dernière expo du CAM et un châssis automobile équipé d'une boîte 4 vitesses avec commande par grille en H, différentiel et direction fonctionnels.

Votre serviteur avec la dragline Ransomes & Rapier ; le métier à tisser super modèle réf 16A et un excavateur à vapeur avec chaudière verticale. Parmi les visiteurs : Bernard Journaux et Madame ; Bruno Odeyer et Madame ; Emanuel Vallet ; Robert Goirand et M. Vergoze. Je rajouterai un grand merci à Bernadette Luquet de Saint Germain, vice-présidente de l'association dont le mari était membre du CAM, pour sa participation très active au sein de cette association. M. René Fleche a cédé sa place à un nouveau président en la personne de M. Grégory Debove.

On notait la présence de Maurice Perraut, fondateur du Club des Amis du Meccano, avec qui l'on a pu bavarder longuement au cours du repas offert aux exposants. Nous avons entendu des anecdotes sur la recherche de pièces et de boîtes tout au long d'une vie, et la genèse de la fondation du club.

Parmi le public, on notait la présence de nombreux enfants qui semblaient vraiment intéressés par la découverte du Meccano.

Un grand merci aux organisateurs et à l'accueil chaleureux réservé à tous.

Article rédigé avec la participation de Bernard Loisier et Alain Larchier

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



Le stand de James Chaudron



Maurice Perraut et son épouse



Voiture de sport – Jean & Benjamin Locussol



Manège – Jean-François Pabion



Locomotive de Bernard Loisier

# REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

par Jean-François Nauroy

## The International Meccanoman – N° 67 – Décembre 2012

Assemblée générale ISM à Henley (photos sur [www.nzmeccano.com/image-59534](http://www.nzmeccano.com/image-59534)),

Le Golden Spanner Award est attribué à Joe Etheridge, membre fondateur de la North East Meccano Society et constructeur de gros modèles,

La marche humaine, une source d'inspiration pour les Meccanomen, par Frank Dijk,

Techniques de construction : plaque à rebord utilisée comme porte étiquette, vérification de la rectitude des tringles, tensionneurs de chaînes, escalier, phares arrières, échappement, Pendule double par Les Pook ("Meccano Double Pendulum by Les Pook" sur youtube),

La nouvelle pièce C472 par Philip Webb,

Comptes rendus d'expos : Melbourne octobre 2012 par Graham Jost, Speyer par Peter Thomas (<http://www.metallbaukasten2-eiermann.magix.net/album#/alle-alben/!oa/6650958/>) ("Schraubertreffen Speyer 2012" sur youtube), St Albans,

Grue et Meccano par Bruce Ward (fin),

Meccano et scouts par Wendy Miller,

Un sous-marin par Georg Eiermann ("U-boot Meccano" sur youtube),

Camion à vapeur Foden par Sam Medworth.

## The Meccano Newsmag - N° 124 – Novembre 2012

Mouvement de la lune, marées et rapport 59/57 par Pat Briggs, Meccano Magazine d'Avril 1952, un voyage dans le futur par Jim Gamble,

Meccano et scouts par Wendy Miller,

Comptes rendus d'expos : Oxton par Tony Parmee et Skegness par Geoff Brown (photos sur le site du Club [www.nmmg.org.uk](http://www.nmmg.org.uk)),

Arche de Noé par Michael Whiting.

## Meccano Nieuws - N° 30.3 – Automne 2012

Comptes rendus d'expos : Musée Willem van Haren à Heerenveen, Strijen, Heemskerk, Perth (Australie),

Rencontre avec Ad Kramer, architecte en retraite et constructeur de manèges,

Mécanisme d'horlogerie donnant les horaires des marées et la position de la lune par Berco Landman,

Voiture Rolls Royce Silver Ghost, Part IV, le différentiel par Mijndert Buis,

Grue portique en systèmes rares (Staba, Sonneberger) par Christoph Schorner,

Page pour les jeunes : construction d'une moto par Charles Spierdijk et Harry Meeusen.

## Canadian MeccaNotes – Décembre 2012 - Numéro 68

Le Meccanoute de l'année 2012 est Mike Sobanski, trésorier du Club Canadien,

Machine à trier les tringles, conçue initialement par Colin Cohen (Afrique du Sud), reconstruite et décrite en détail par Ron Kurtz (partie 2),

Comptes rendus d'expos : Mimico, Barrie (Ontario),

Atelier d'été par Ed Barclay (vidéo sur

[http://www.youtube.com/watch?v=rFHck4\\_hbgY](http://www.youtube.com/watch?v=rFHck4_hbgY)).

## Constructor Quarterly - N° 98 – Décembre 2012

Une grue portique avec deux chariots de levage et tous les détails de construction par Geoff Bennett,

Rouleau compresseur diesel Richier par Bernard Périer,

Un planétaire avec uniquement 21 pièces par Chris Shute (UK),

Tommy, la tortue motorisée par Mike Hooper (UK),

Locomotive de forain Burrell par Tony et Maurice Rednall (UK), Presse d'imprimerie à platine par Norman Brown (UK),

Arche de Noé en Meccano par Mary Jost (AUS),

Un mécanisme compact de sonnerie d'horloge par Stephen Jeavons (NL) ([www.nzmeccano.com/image-60009](http://www.nzmeccano.com/image-60009))

Un tricotin par David Cough (NZ) ([www.nzmeccano.com/image-59474](http://www.nzmeccano.com/image-59474)),

Le monde de Geoff Wright, partie V, fin et souvenirs par Michael Walker,

Le camion du film Duel (Peterbilt 281) par Hans-Gerd Finke,

Une tour de 2 m de haut avec des avions tournant autour construite en une heure par Chris Shute avec l'aide d'une douzaine de jeunes,

Véhicule blindé par Bernard Périer.

## Sheffield Meccano Guild Journal N116 - Février 2013

Comptes rendus d'expos : Laughton-en-le-Morthen (photos sur [www.nzmeccano.com/image-61118](http://www.nzmeccano.com/image-61118)), Barrow Hill Roundhouse, Perth (Ecosse), Darlington, TIMS meeting (photos sur [www.nzmeccano.com/image-61222](http://www.nzmeccano.com/image-61222)),

Le trophée du Président par Barrie McKenzie, locomotive d'un Meccano Magazine de Juin 1932 (page 412),

Compétition "Jeux sans frontières" (en Français dans le texte) un parcours d'obstacles pour véhicules autonomes,

Machine à coudre à pédales par Margaret Massingham,

Hommage au travail d'Oscar Felgueiras, ([http://meccano.plane-tacliix.pt/index\\_oscar\\_felgueiras.html](http://meccano.plane-tacliix.pt/index_oscar_felgueiras.html)) par Rob Mitchell,

Les moteurs à vapeur Meccano - partie 3- Les Moteurs Mamod par Douglas J. Carson,

Constructions impossibles et illusions (triangle de Penrose, cube de Necker, dessins d'Escher) par Neil Speirs (Melbourne Meccano Club),

Construction d'un tracteur FC1004, partie 5, par John Ozyer Key,

Des Tricotins en Meccano, une grande histoire, par Graham Jost, (photos et vidéos sur [www.nzmeccano.com/image-59417](http://www.nzmeccano.com/image-59417)),

Dictionnaire illustré Meccano, lettre N,

La beauté des pièces de la période bleu et or par Lesley Mitchell.

## Bulletin du CFE N°107 Décembre 2012

Histoire de trains Distler de Nuremberg,

Le CFE participera à l'expo Meccano de La Ferté Macé,

Nettoyage du métal par électrolyse,

Les accessoires et signaux BV.

## Meccano Québec - N°27 - Décembre 2012

Comptes rendus d'expos : St Constant, Laval,

Le musée de jouets de Prague par André Théberge,

Quelques caractéristiques du logiciel VirtualMec par Jacques Langevin,

La collection Habets, enchère N°2,

Pierre Dupont, fabricant de pièces nouvelles, est élu Meccanoute de l'année 2012.

## The Meccano Club of South Africa, Vol.1, N° 3

Comptes rendus des réunions 3 et 4 et de l'expo de Redhill School, Boîtes Meccano à venir, une série "Evolution" avec, entre autres,

des bandes étroites et goussets perforées au 1/4 de pouce,

Reconstruction de modèles inspirés d'un manuel boîte 8 Par Hylton Smitt,

Locomotive 4-10-0 par Kenny Leibbrandt,

Trucs et astuces par Anthony Els : variabilité des pièces.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

# ANNUAIRE

Veillez noter les modifications suivantes

## ■ NOUVEAUX MEMBRES      Email/Téléphone      Code

- 1880 - BAUDEAU Philippe – Prof. des Universités en retraite...      1
  
- 1883 - SOREAU Jean-Pierre - Retraité .....      1, 3, 4
  
- 1884 - GIROUD Geremy
  
- 1885 - VALÈS Georges - Artisan mécanicien.....      3, 4
  
- 1886 - DUPRÉ Claude - Retraité (cadre raffinerie) .....      2
  
- 1887 - BOURGEOIS André - Employé communal .....      3
  
  
- 1888 - ITIAH Elie - Retraité (prof. de santé)
  
  
- 1889 - POTIER Dominique - Retraité commerce en bureautique...      1
  
  
- 1890 - DUVOID Éric - Affûteur.....      1
  
  
- 1891 - BULLIARD Jean-Pierre - Ingénieur retraité.....      1, 2
  
  
- 1892 - MEYER Charles - Viticulteur retraité .....      1, 2
  
  
- 1893 - MARQUET Jean-Louis - Ingénieur Télécom retraité.....      2

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

## ■ RÉINTÉGRATIONS

- 0425 - GODFROY Hugues
- 1525 - HÉDOIN Dominique

## PETITES ANNONCES

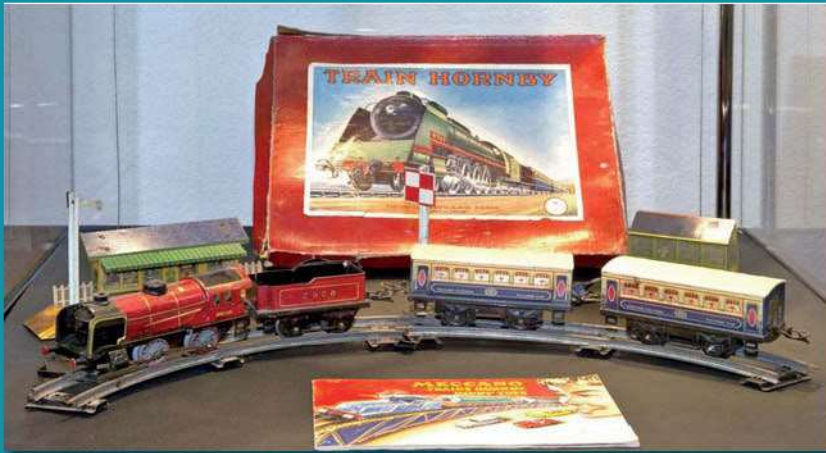
### Rappel...

**Exposition "merci Gustave"  
à Levallois Perret  
du 23 novembre au 8 décembre 2013**

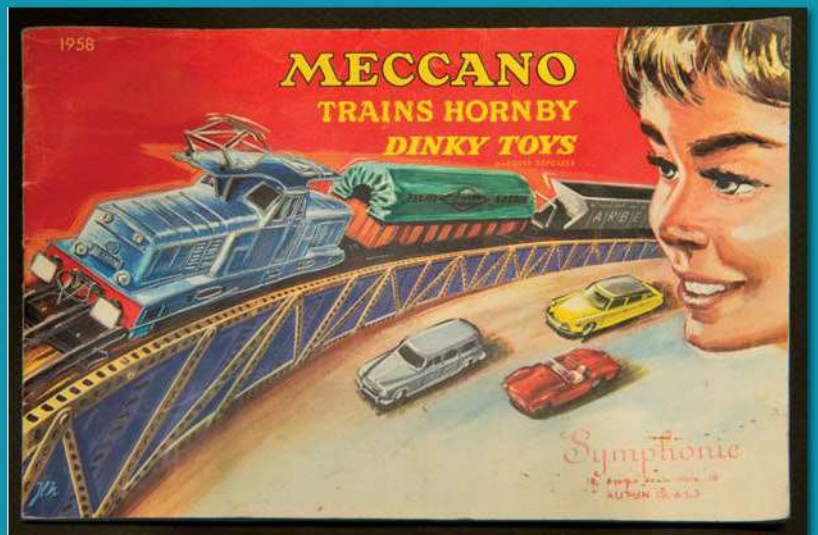
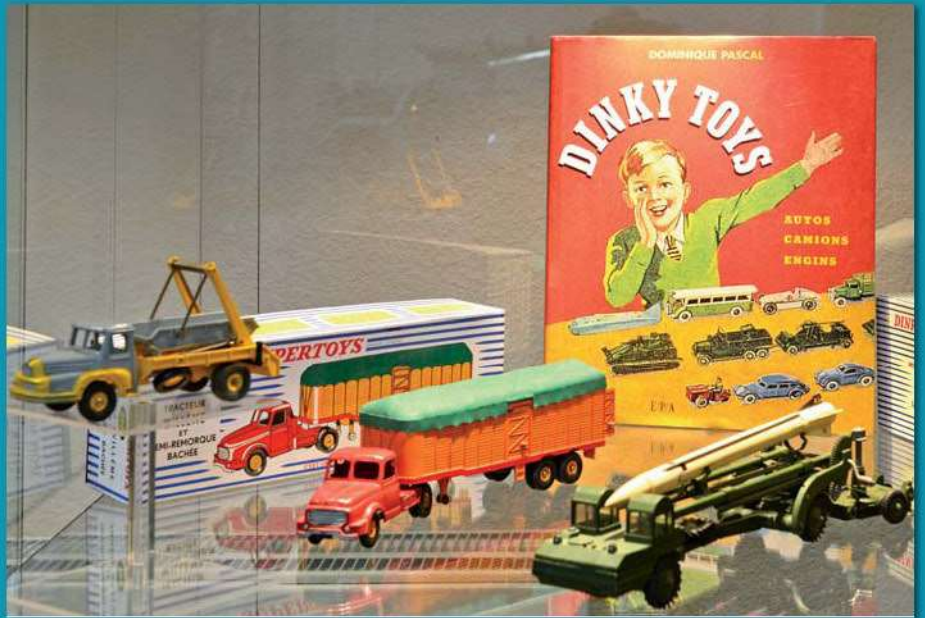
Pour ceux qui n'auraient pas vu cette annonce dans le précédent numéro, la société Meccano et le CAM ont été sollicités pour prêter des modèles "Meccano" en rapport avec les constructions et activités de Gustave Eiffel.

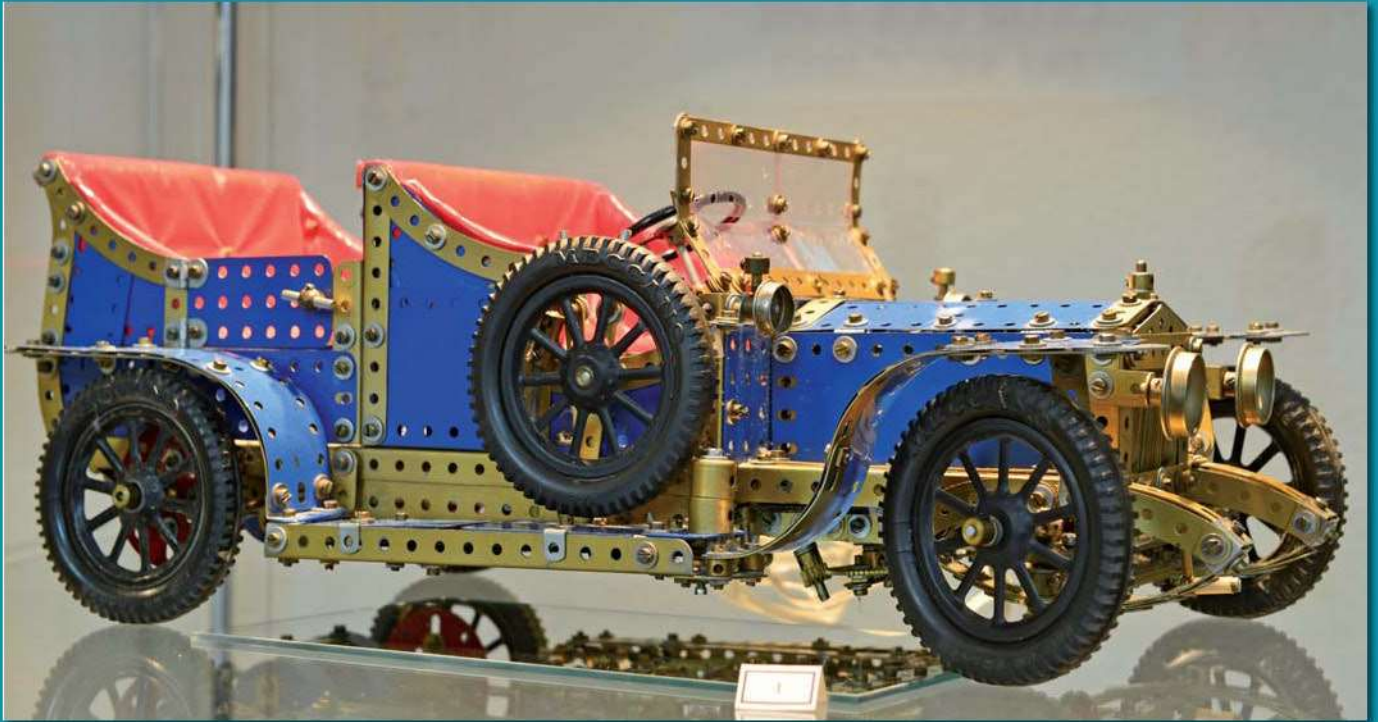
Prendre contact avec  
**Bernard GARRIGUES CAM 0254**

# UN SIÈCLE DE MECCANO À SOULTZ (HAUT-RHIN)



Suite et fin page 52





## UN SIÈCLE DE MECCANO À SOULTZ (HAUT-RHIN)

