



N°128 2014  
4<sup>ème</sup> trimestre



**Excavateurs de tranchées : le modèle nickelé de 1934  
et le bleu et or N° 12 de la boîte N° 10 des années 50**

**Un modèle décliné sous toutes les époques par  
JEAN-CLAUDE BRISSON DANS LES PAGES DE CE MAGAZINE**

# SKEGNESS 2014

(SUITE PAGES 47 ET 48)

L'exposition de Skegness cette année a montré que même en Angleterre, les traditions les plus anciennes sont menacées. En effet, vieille de 33 ans, ce qui à notre époque changeante n'est pas rien, l'exposition a vu son existence ébranlée par de vulgaires et mesquines querelles de comptable. En effet, le conseil communal, non content d'augmenter le loyer de la salle pour cette année, semble avoir décidé de la céder l'année prochaine à une organisation privée, qui au nom du sacrosaint profit risque de sacrifier l'exposition en faveur d'une autre manifestation plus lucrative.

Conséquences immédiates : une taxe de 10 £ par exposant pour renflouer les caisses vides de l'organisateur, le parking au prix coutant au lieu d'un tarif préférentiel pour renflouer les caisses communales, mais surtout l'impossibilité pour l'organisateur de communiquer lieu et date de l'expo pour 2015.

L'édition 2014 ne semblait pas trop souffrir de ces diverses taxations avec un nombre d'exposants plus ou moins constant, le contingent étranger, français, hollandais, belges, allemands, mais aussi quelques sud-africains, australiens et américains, étant même en augmentation.

Du point de vue des modèles, l'expo était certainement à son niveau habituel et le vote des exposants a donné les résultats suivants :

- 1er prix et vainqueur du célèbre bouclier d'Issigonis , Terry Allen avec son superbe coupé Bugatti Atlantic , déjà vainqueur aux Mureaux .
2. Michael Molden avec un remarquable camion Scania 6x4, également primé aux Mureaux .
3. Richard Smith pour son bombardier Canberra.
4. Norman Brown et son Camion citerne Foden.
5. Neil Bedford pour un bus AEC à impériale.

Signalons l'exploit de Michel Bréal qui ne ratait le podium que de quelques voix en terminant à la 6<sup>ème</sup> place, avec un modèle déjà primé il y a quelques années.

A part Michel, Bernard Garrigues et votre serviteur représentaient le CAM avec Louis-Philippe Daronnat, Madame et fils comme congressistes pour les 3 jours.

Parmi les modèles non primés, signalons une collection de modèles de revendeurs d'époque ainsi que des trains Hornby, par Jim Gamble et Roger Marriott, un très beau moteur Wolseley de Darren Bonner, Howard Somerville présentait une pompe à vapeur qui avait la particularité de pomper sans rotation et Brian Gulley avait construit un engin de manutention universel, un JCB Loadall. La grue mobile Liebherr de Peter Hylton et une loco à voie étroite de Joe Etheridge méritent également une citation.

L'exposition était supportée d'une manière professionnelle par la société Meccano Angleterre. Dans le hall d'entrée, une moto avec sidecar à l'échelle 1 : 1 était exposée. Cet engin étonnant a été construit par des enthousiastes anglais pour une émission de télévision, présentée par un certain James May, une célébrité outre-Manche du petit écran. Composée de plus de 15.000 pièces Meccano (et un nombre non divulgué de pièces non Meccano !), la moto a réussi à faire le tour



Le superbe coupé Bugatti Atlantic de Terry Allen (1<sup>er</sup> prix)



Le camion Scania 6x4 de Michael Molden (2<sup>ème</sup> prix)

du célèbre circuit de course de l'île de Man, qui comporte 59 km et ce en 3 jours avec pilote et passager ! La vitesse de pointe est de 24 km/h. Il est fort à parier que cette moto, bien en évidence à l'entrée est en partie responsable d'un afflux de visiteurs plus substantiel que les années précédentes.



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> <i>Rédacteur par intérim - Responsable section Centre</i>
<b>Vice Président :</b>	<b>Albin Treil - Relecture</b>
<b>Secrétaire :</b>	<b>Jean-Max Estève - Responsable section Normandie</b>
<b>Trésorier :</b>	<b>Jean-François Vincent - Relecture</b>
<b>Rédacteur en chef :</b>	<b>A pourvoir</b>
<b>Administrateurs :</b>	<b>Philippe Antoine - Animation stand enfants</b> <b>Claude Dupré</b> <b>Aubin Fanard - Relecture</b> <b>Bernard Garrigues - Relations avec la société Meccano</b> <b>Jean-Marie Jacquel - Responsable section Alsace Franche-Comté</b> <b>Sylvain Muller</b> <b>Frédéric Roger - Relecture</b> <b>Jean Tresson</b>
<b>Responsables de section :</b>	<b>Section Champagne : A pourvoir</b> <b>Section Île-de-France : Jean-Pierre Greiner</b> <b>Section Bourgogne : Pierre Jaillet</b> <b>Section HIRAS : Daniel Bernard</b> <b>Section Auvergne : Limousin : Bruno Madelaine</b> <b>Section Dauphiné : Jean-Pierre Charras</b> <b>Section PACA : Jacques Proux</b>
<b>Revue de Presse :</b>	<b>Jean-François Nauroy</b>
<b>Relecture :</b>	<b>Michel Lhomme</b>
<b>Site Internet :</b>	<b>Claude Gobez</b>
<b>Traitement photos :</b>	<b>Jacques Vuye</b>

### Le Club des Amis du Meccano

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

Adhésion annuelle 2015 : 49 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, 58 euros pour les membres résidant hors CEE).

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

### Crédit photos :

J-M. Blévoit - J-C. Brisson - JP. Bulliard - A. Cisey - O. Depardieu - J-M. Estève - C. Gobez - JP. Guibert - B. Guittard - G. Kind - JP. Veyet

### Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

### Encarts :

- Liste des hébergements pour Vence
- Fiche de renouvellement de votre adhésion pour 2015

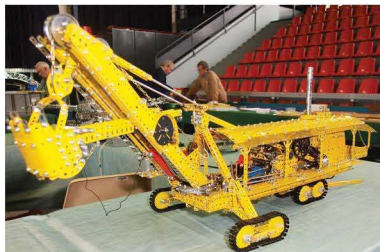
**Date limite des envois pour le prochain numéro :**

**10 novembre 2014**

### Parution du N° 129 : janvier 2015

Sommaire prévisionnel :

- Excavateurs à vapeur Bucyrus
- Cintreuse et grand huit
- Convoi sur rail
- Les rames Hornby
- Les accessoires Hornby HO



## SOMMAIRE

### EDITORIAL

Le mot du président .....4

### LES PAGES JEUNES

Ma petite épicerie .....5

### CONSTRUCTIONS 1<sup>ÈRE</sup> PARTIE

La Marquise .....6

Pacific 231 modifiée .....8

Entrepôt avec ascenseurs .....9

La locomotive BB .....10

### COLLECTION ET HISTOIRE

Les transformateurs et accessoires .....13

Les rames Hornby .....16

Les pompiers Dinky Toys .....22

### CONSTRUCTIONS 2<sup>ÈME</sup> PARTIE

Excavateurs de tranchée .....26

Le tramway lizotai .....30

Cintreuse .....34

Annonce notice du chariot chinois .....36

Le camion P45 Citroën .....37

### LES EXPOSITIONS

Lizio .....40

IME .....41

Menneval .....42

Happy Games Mulhouse 2014 .....43

### DIVERS

Présentation de la ville de Vence .....44

Revue de Presse .....45

Infos lecteurs .....46

Skegness .....47-48

## CONTENTS

### EDITORIAL

Word from the President .....4

### YOUTH PAGES

My small grocery shop .....5

### MODEL BUILDING 1<sup>ST</sup> PART

Old car :La Marquise .....6

Pacific 231, modified model .....8

Warehouse with lifts .....9

BB, french locomotive .....10

### COLLECTORS CORNER

Transformers and accessories .....13

Hornby trains .....16

Dinky Toys firemen .....22

### MODEL BUILDING 2<sup>ND</sup> PART

Trench excavator .....26

Lizotai tramway .....30

Bending machine .....34

Booklet on chinese chariot to come .....36

The Citroën P45 .....37

### EXHIBITIONS

Lizio .....40

IME .....41

Menneval .....42

Happy Games Mulhouse 2014 .....43

### MISCELLANEOUS

Vence 2015 .....44

Press review .....45

Infos for readers .....46

Skegness .....47-48

## Le mot du Président

Les vacances sont finies et nous commençons à entrevoir la fin de l'année. Je ne peux m'empêcher de penser à cette échéance que nous attendions tous étant jeunes et que finalement nous attendons toujours parce que nous le sommes restés : Noël !

C'est bien sûr la période des cadeaux aux enfants pour lesquels nous devons toujours faire plus pour les inciter à participer aux grandes joies du Meccano au sein de notre Club. A cet effet, je ne saurais trop insister pour profiter de chaque exposition pour proposer le cadeau de la Sté Meccano à chaque enfant primo adhérent au CAM : la boîte 25 modèles.

Je voudrais aussi vous signaler que l'expérience nous a montré qu'il était nécessaire de revoir le fonctionnement de notre Club au travers de notre Règlement Intérieur dont la refonte va vous être soumise lors de notre prochaine Assemblée Générale.

Enfin, je vous rappelle que notre Exposition Internationale annuelle aura bien lieu à Vence comme cela nous a été présenté aux Mureaux par notre ami Olivier Depardieu : thème du concours :

### Les manèges et la fête foraine.

Je dois vous préciser que la région de Vence étant très touristique, il sera prudent de réserver votre hébergement le plus vite possible. A cet effet, nous avons anticipé la mise en encart des hébergements que vous trouverez donc dans ce numéro 128.

Ce numéro 128 est le dernier de 2014, merci de ne pas tarder à renvoyer votre fiche de ré-adhésion à notre Trésorier afin de recevoir le 129 début janvier.

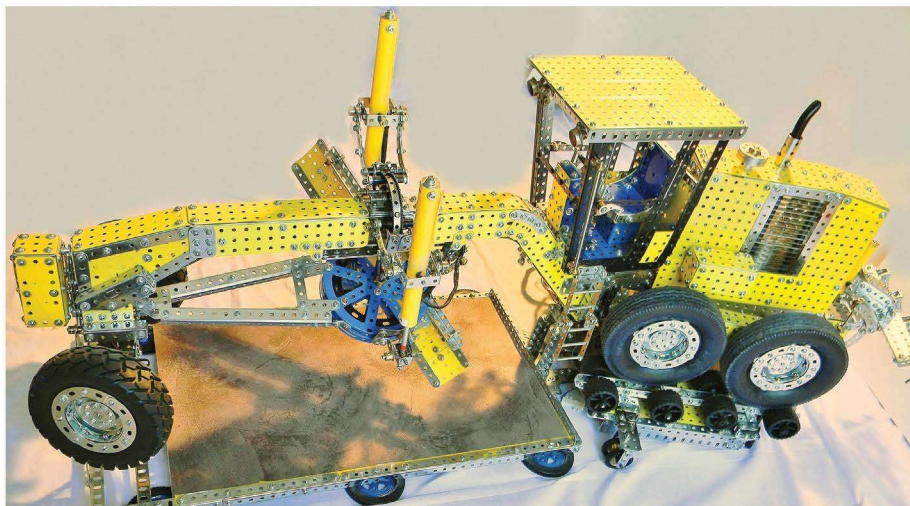
Bonne fin d'année et joyeuses fêtes !

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

## UNE NOUVELLE NOTICE À VENIR ...

Cette niveleuse est ici photographiée "en crabe". Très attractive, elle est ancrée sur un socle de démonstration permettant d'observer à loisirs les 9 fonctions de l'engin, **toutes motorisées**. La place disponible dans le magazine pour cet article ne permet pas de détailler les fonctions. L'ensemble mesure hors tout 1,18 m. Sachez que la construction est passionnante, parfois délicate. Pour tous ceux qui sont intéressés, de très nombreux détails de construction et photos couleur sont à leur disposition dans la notice annoncée.

RAYMOND RAVENEAU CAM 1461 ■



## L'ODEUR DU PAPIER

Le **MECCANO** Club des Amis du présente

Une exclusivité du CAM

présente

**Comput ecclésiastique**  
Modèle de 1992

Construit en pièces **MECCANO**

par † Georges Quentin CAM 168

Octobre 2014

## NOTICE N° 50

**Notice n° 50** "Comput ecclésiastique" modèle 1992. Dans ce modèle beaucoup d'améliorations par rapport au modèle de 1989. (Notice n° 48).

Là aussi les textes et les dessins originaux ont été reproduits en photos, pour éviter des erreurs de recopie toujours possible.

Extrait du sommaire : Calendrier, date de Pâques, cycle solaire, compteur d'années, mémoire, commande des cliquets, réglages etc., etc.,....

Un ouvrage à ne pas manquer de 88 pages NB et couleurs avec 55 pages de dessins. 4 photos du modèle. Prix 35 euros franco France.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

## ERRATUM

Dans le N° 127 l'article relatif à la signalisation Hornby-achO de notre ami Pierre Jaillot a été par erreur attribué à notre Président d'Honneur Fondateur Maurice Perraut qui m'a juré n'être pour rien dans sa conception ! La société Amd et le comité de relecture présentent toutes leurs plus sincères excuses aux deux membres actifs du club et aux lecteurs du magazine.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

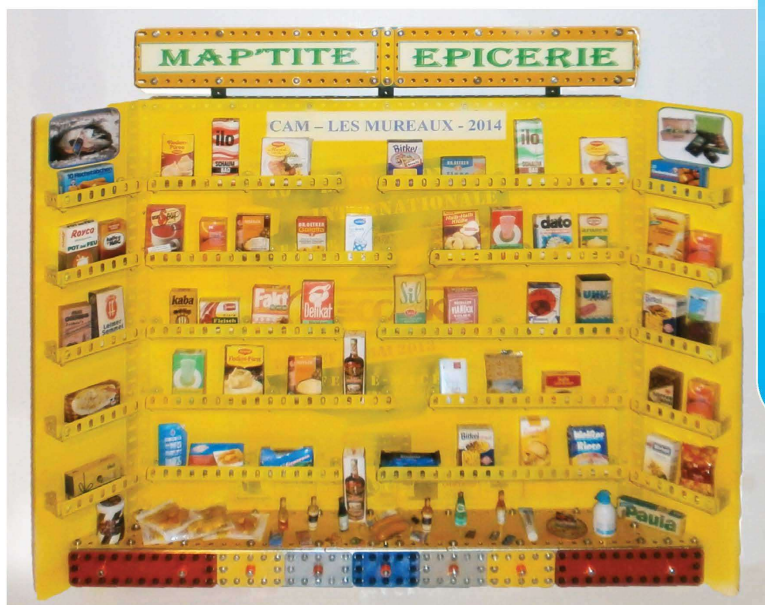
# MA PETITE ÉPICERIE

par Jean-Max Estève

Un rêve de gosse pour la petite Marie (6 ans). Eh oui, Papy fait de la résistance, merci mon Meccano. Ce modèle n'est pas de la plus haute technique, il vous demandera un peu de patience et de la minutie. Prévoyez une plaque de contreplaqué en 5 mm d'épaisseur mesurant l'équivalent de 37 x 37 trous Meccano, et deux de 37 x 9 trous. Les plaques sont maintenues au dos par les bandes n° 1a et n° 2a.

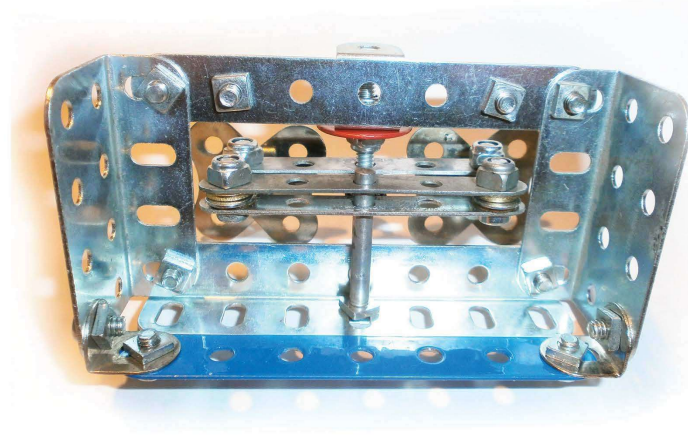
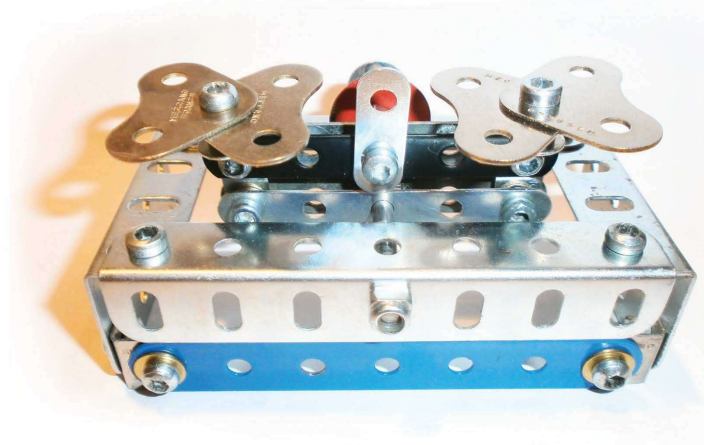
Le comptoir avec les faux tiroirs repose sur une cornière de 37 trous n° 7a, ainsi que l'enseigne. Pensez-y lors du marquage des repères de perçage. Bien à plat sur votre table de travail, ou votre établi, ce qui est l'idéal, marquez avec précision les emplacements de vissage des équerres n° 12 qui supporteront les étagères. Ensuite percez avec une mèche de diamètre 4 mm.

Il faut également prévoir une rondelle grower pour assurer le maintien de l'aiguille de la balance de comptoir.



Le présentoir

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■



Balance de comptoir, vue de face et vue de dessous

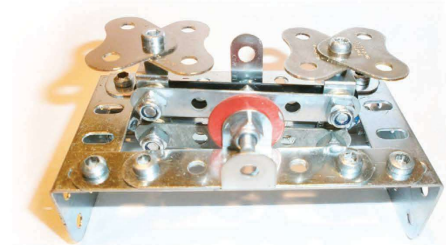
Enseigne	
nb	réf
4	1a
2	2a
1	5
1	7a
3	12b
21	37a/b
18	38
2	196

Présentoir	
nb	réf
10	8a
10	8b
10	9b
72	12
94	37a
29	38
10	48e
10	103a
10	103d
10	103k
94	111c
4	2421

Comptoir	
nb	réf
2	7
1	7a
124	37a/b
16	38
9	38a
9	38b
11	111c
2	113
5	188
2	189
1	190
2	196

Balance de comptoir	
nb	réf
2	3
1	9b
1	11b
2	12b
8	37a/b
6	37h
8	38
1	38b
1	111
4	111c
1	115a
4	133a
4	235
1	806b
2	812b

Porte-poids et poids		
nb	réf	poids
2	4	
2	6a	
4	37a	
4	37h	
8	38b	
2	74	
8	111a	
1	59	2,5 g
1	179	3,5 g
1	63d	4 g
1	173a	6 g
1	63	7 g



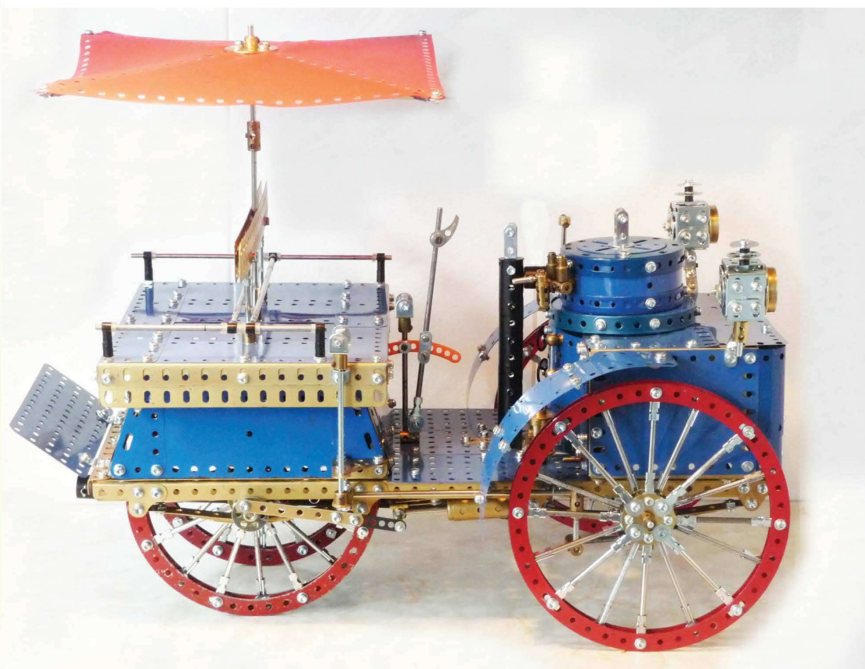
Balance de comptoir, vue arrière



Le porte-poids et ses poids

# LA MARQUISE, LA PLUS VIEILLE VOITURE DU MONDE : UNE MÉGA-MARQUISE

par Jean-Claude Brisson



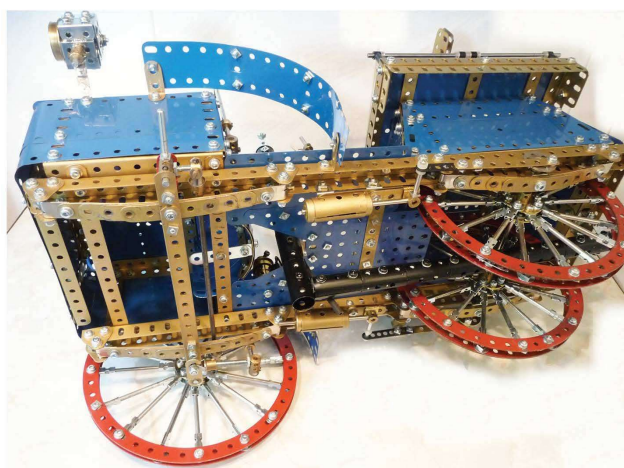
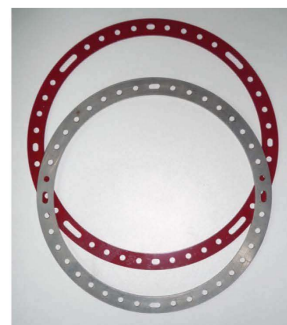
Après avoir décrit dans le N° 126 quatre versions de tailles différentes de La Marquise, nous présentons ici une version beaucoup plus importante.



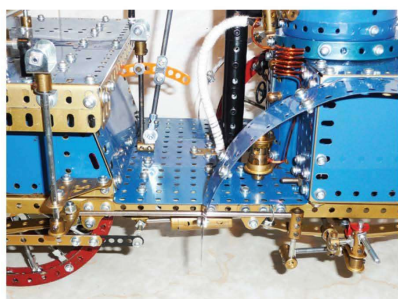
Comme toujours ce sont les possibilités données par les pièces Meccano pour réaliser les roues qui fixent l'échelle. Ici nous allons utiliser les bandes circulaires 145. On remarque que les roues arrière ont un diamètre légèrement inférieur à celui des roues avant.



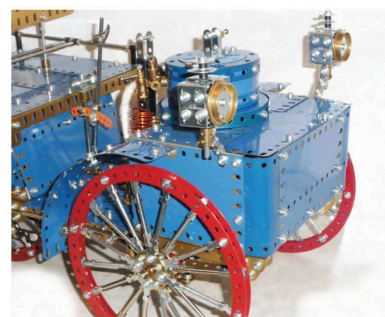
Par chance, Meccano a produit différentes versions de cette pièce. La première version avait 40 trous au pas standard de  $\frac{1}{2}$  " et donc avait un diamètre qui ne correspondait pas à un nombre entier de trous. Ceci fut rapidement corrigé en ovalisant légèrement quatre trous diamétralement opposés. Mais cela donnait une pièce de 14 trous de diamètre : il n'y avait donc pas de possibilités de disposer d'un trou axial. Elle fut disponible dès 1923, à la fin du nickelé, et au début du rouge et vert. Finalement, en 1931, Meccano réalisa la pièce actuelle, d'un diamètre de quinze trous, qui possède quatre trous ovalisés et quatre lumières correspondant à deux trous réunis.



On va donc utiliser les bandes circulaires de diamètre 14 trous pour les roues arrière et les bandes circulaires de diamètre 15 trous pour les roues avant. Pour en finir avec les roues, elles sont constituées de deux demi-roues à huit rayons. Une roue barillet 8 trous forme le moyeu sur lequel sont fixés des raccords triangle et bande. Huit autres raccords sont boulonnés sur la bande circulaire. Les raccords sont réunis par des triangles de 6cm pour les grandes et de 5 cm pour les petites. Les deux demi roues sont assemblées décalées de  $\frac{1}{6}$  de tour ce qui correspond à  $2 \frac{1}{2}$  ( $1 \frac{1}{4}$ ) sur la bande circulaire. Il faudra tricher un peu pour avoir des rayons à peu près équidistants. Le châssis est constitué de deux poutres en U formées par deux cornières de 37 trous écartées de 13 trous. A l'avant, des bandes de 15 trous réunissent les deux poutres. Au centre est fixé un plancher composé d'une plaque de 9x5 trous entourée de deux plaques perforées de 11x5 et de deux plaques flexibles triangulaires de 3x5 trous. A l'arrière une cornière composite

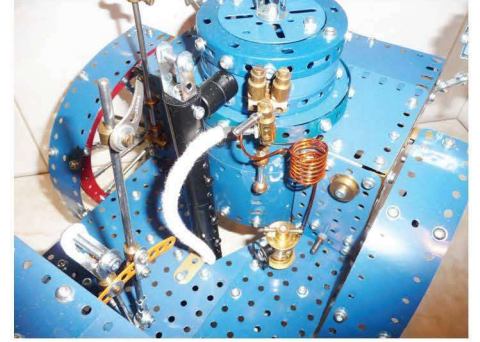
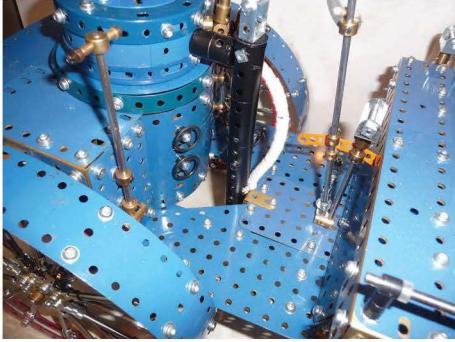


de 13 trous ferme le châssis. Sur ces poutres, des ressorts à lames, articulés sur des raccords triangle et bande à angle droit, supportent les roues. L'essieu avant est une bande composite de 17 trous sur laquelle sont fixées, par des équerres renversées, les fusées constituées d'accouplements pour triangles sur lesquels sont vissées des chevilles filetées longues. La direction est commandée par une poignée sur la droite de la voiture actionnant une tringlerie commandant la fusée de droite par un bras de manivelle.

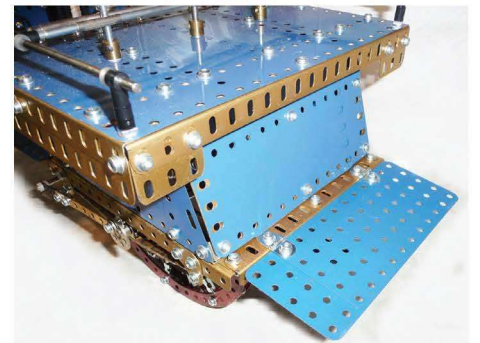
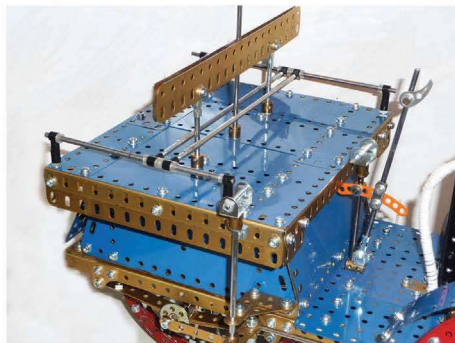
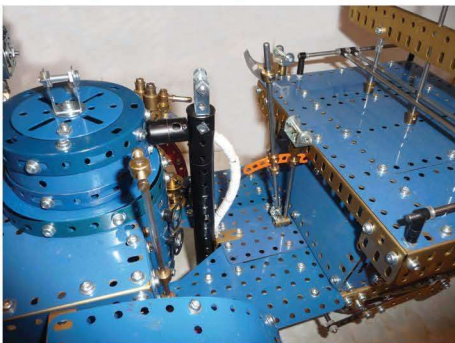
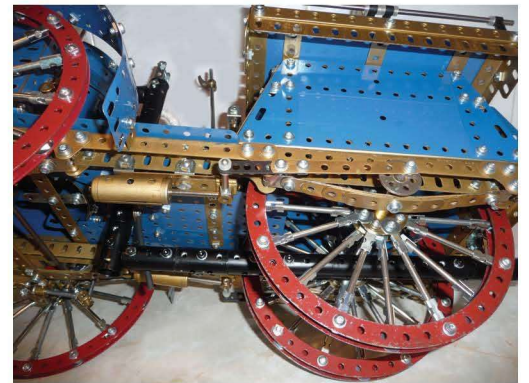
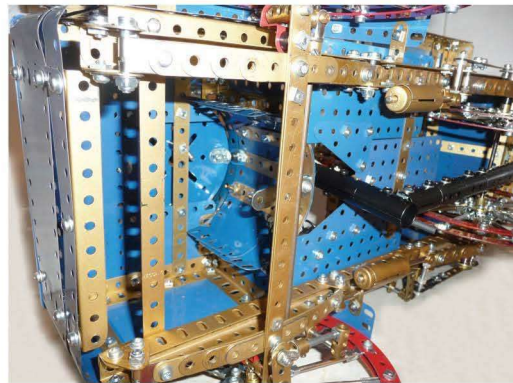




A l'avant, le caisson contenant la réserve de charbon est constitué de plaques flexibles, fixées sur une armature de cornières. Il entoure la chaudière. Celle-ci est construite autour d'une plaque circulaire de 10 cm entourée de bandes flexibles et surmontée du foyer construit à partir de longrines circulaires de 9 cm (Argentine) et de plaques flexibles de 11x5 trous. Un plateau central forme le couvercle. La cheminée est formée de manchons reliés entre eux par les nouvelles bandes taraudées de 9 trous. Deux lanternes à acétylène sont fixées sur ce caisson. Elles sont constituées de bandes coudées spéciales de 25x12 mm et de cornières de 2 trous. Une roue à boudin figure l'optique. Le tableau de bord est orné de pièces de laiton figurant les soupapes de sécurité, le robinet d'admission de la vapeur, d'un manomètre etc. Un frein à main est situé entre les deux places avant.



Les roues arrière sont entraînées par un vilebrequin fait de roues barillet de la boîte électrique. Elles sont actionnées par deux cylindres situés sous le plancher. Les deux cylindres sont constitués de deux manchons munis de supports de cheminés. La crosse est formée d'une bague d'arrêt à glissière qui glisse sur une bande de 3 trous écartée d'une bande de 6 trous par deux rondelles.



Les banquettes sont au-dessus du réservoir d'eau de 300 litres. L'ensemble est réalisé en plaques flexibles bordées par des cornières de 15 et 19 trous. Deux poutrelles plates de 15 trous complètent les cornières. Le repose pied arrière est formé de plaques perforées fixées sur des charnières. Un dossier constitué de deux poutrelles plates de 19 trous sépare les deux sièges dos à dos.



Un parasol est réalisé en utilisant les toiles triangulaires des boîtes B des années 80.

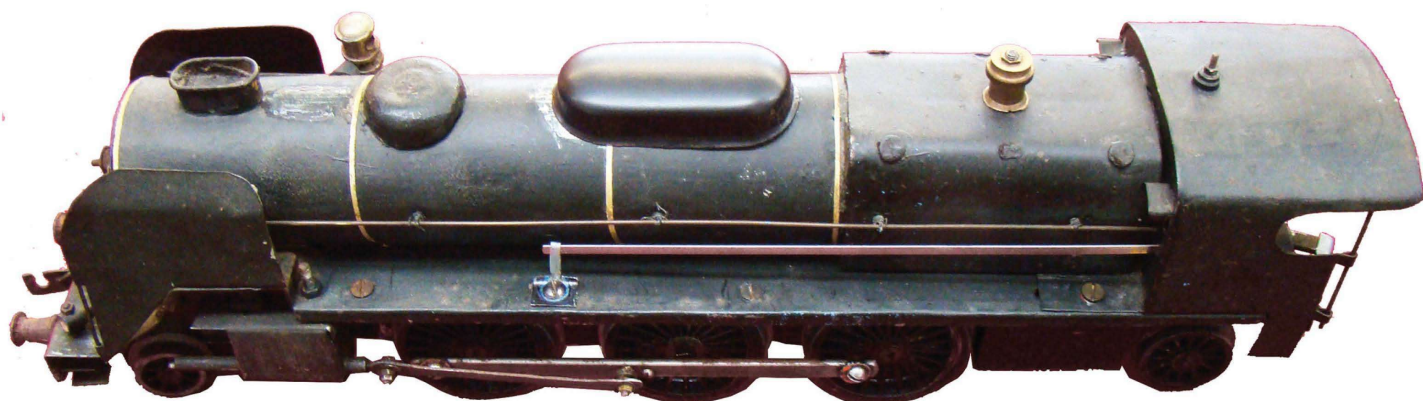
*Il est encore possible de réaliser un modèle plus important en utilisant, pour la jante des roues, deux anneaux de huit secteurs en U décalés de 1/16 de tour et réunis aux roues barillet du moyeu par des tringles de 11,5 cm.*

**A vos tournevis !!!!**



# UNE LOCO PACIFIC 231 BIEN ÉTRANGE

par Jean-Pierre Guibert



Cette belle Pacific 231 au 1/43<sup>ème</sup> est en fait un curieux bricolage. Elle est entièrement construite en tôle de récupération, bidons, boîtes de conserves... L'ensemble est maintenu rigide par quelques pièces Meccano, bandes et cornières.

Le plus curieux en est la motorisation : deux moteurs Meccano mécaniques N°1A couplés. Les deux moteurs sont nécessaires pour entraîner cet engin très lourd et lui assurer une bonne autonomie. Il roule sur tous les réseaux en voie O ne présentant pas de virage trop serré.

Cette locomotive s'inspire beaucoup des Pacific type Nord pour voie 0 réalisées par Hornby et par JeP :

- Hornby présente une 221 sur ses catalogues entre 1927 et 1940, mais le pare-fumée n'existe qu'à partir de 1937 ;
- JeP présente une 231 dans ses catalogues entre 1933 et 1951.

La motrice réalisée ici ressemble davantage à une locomotive Hornby 221 de 1937 malgré le fait que ce soit une 231 comme celle de JeP.

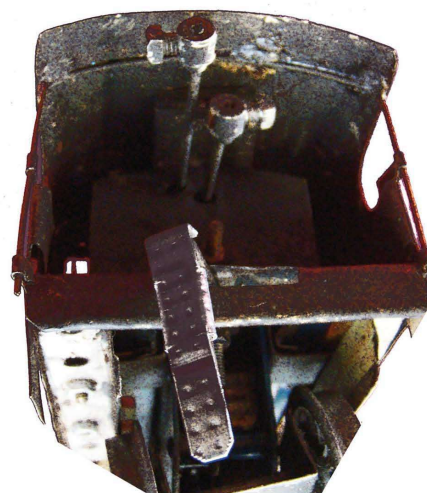
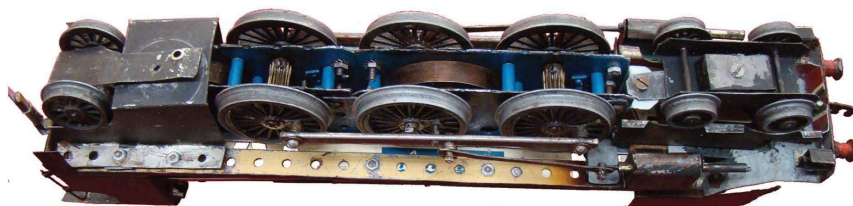
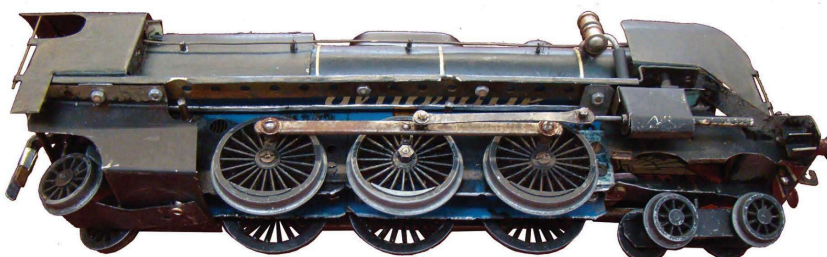
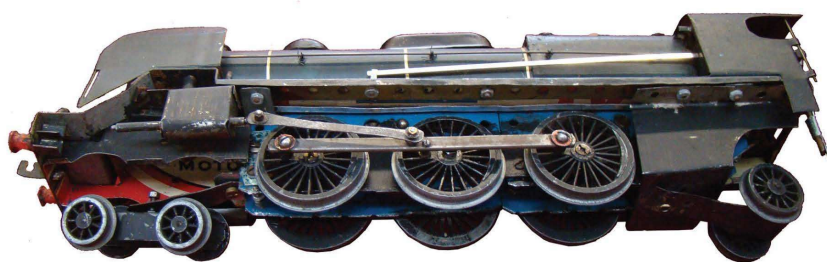
L'utilisation de 2 moteurs N°1A bleu clair et de bandes Meccano couleur or montre que cette réalisation est postérieure à 1957.

Cette loco a été récupérée en 2013, dans un lot de "drouilles", par Jean-François Guy (membre et ancien Président du CFE) lors d'une vente aux enchères à la galerie de Chartres. Voici une description faite par Jean-François.

Les deux moteurs Meccano bleus N°1A ont leurs flasques tronçonnés à la dernière rangée de trous pour être moins hauts. Leur synchronisation est assurée par les bielles. Les roues centrales sont montées folles sur pivot car on ne peut pas faire traverser un axe. Les manettes de marche/arrêt ont été supprimées, les manettes de changement de marche conservées mais tronçonnées au ras du moteur. Des tringles de commande allant à la cabine y ont été fixées.

L'arrêt est obtenu en mettant un moteur en marche avant, l'autre en marche arrière... C'est astucieux, et même à "l'arrêt", on peut pousser la loco, les roues n'étant pas bloquées. Elle tourne bien sur 2 m. de diamètre, elle parcourt environ 40 m. seule et 20 m. en tractant quatre voitures. Les régulateurs des moteurs lui donnent une bonne vitesse.

Elle pourrait peut-être rouler sur 1,80 m. voir 1,60 m. de diamètre mais les frottements dans les courbes la ralentiraient.



Les deux manettes dépassant de la cabine à l'arrière sont terminées par des serre-câbles de frein pour vélo.

JEAN-PIERRE GUIBERT CAM 0812 ■

# ENTREPÔT AVEC ASCENSEURS

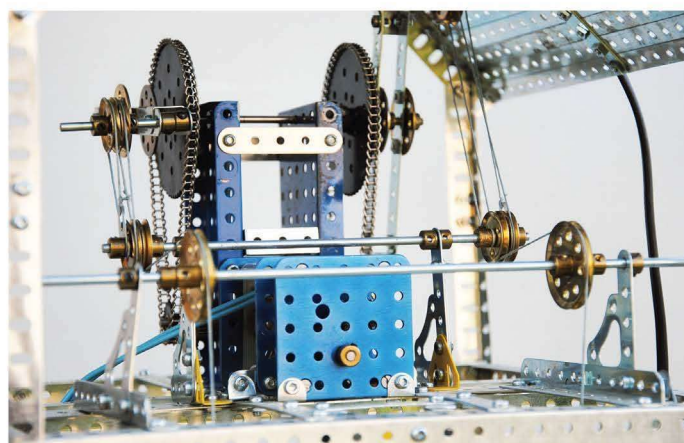
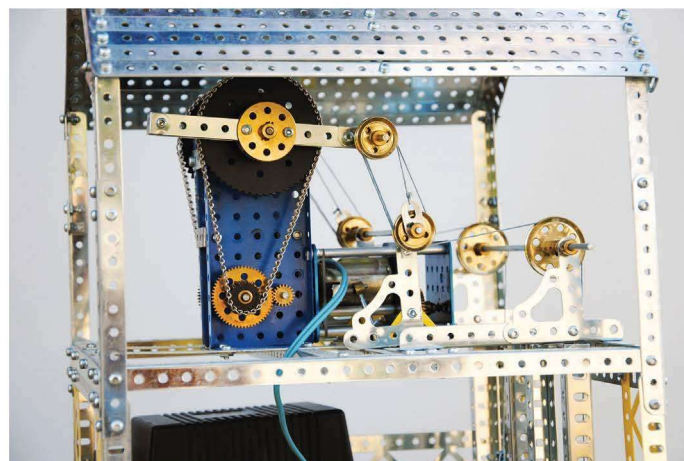
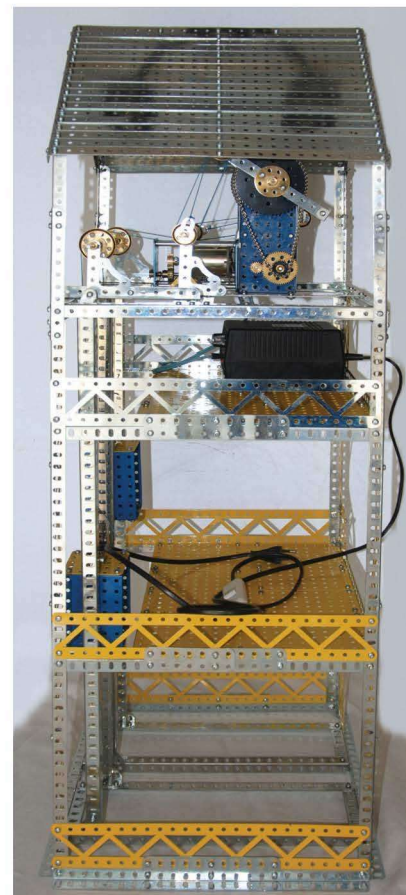
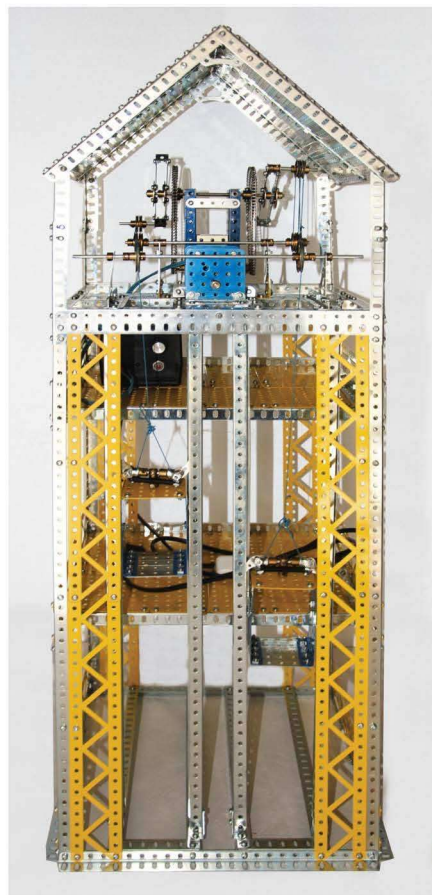
par Jean-Pierre Bulliard

L'entrepôt avec ascenseurs est un "super-modèle Meccano" que je viens de réaliser : c'est un entrepôt à 2 étages munis de 2 ascenseurs commandés par un seul moteur électrique 15V – 3A. Il mesure 98 cm de hauteur sur 33 cm de long et 33 cm de large. J'ai refait tout le système de motorisation pour y intégrer mon moteur électrique. Il a cela de particulier, que la montée et descente de chaque ascenseur se fait automatiquement, inversée (quand l'un monte, l'autre descend) et le mouvement se répète automatiquement sans qu'il y ait besoin de fins de courses.

Sur la photo de "motorisation" on voit le moteur électrique en jaune qui entraîne une vis sans fin (non visible) placée à l'intérieur des plaques à rebords bleues. Celle-ci entraînant un pignon solidaire de l'axe le plus en bas à gauche de la plaque à rebord. Pour des questions de démultiplication de la rotation de cet axe (trop rapide), le pignon précédent entraîne un pignon plus grand placé à sa droite qui entraîne lui-même le petit pignon de la chaîne. Une nouvelle démultiplication fait tourner moins vite le gros pignon de cette chaîne qui entraîne un bras portant les poulies (les plus haut sur la photo). Ces poulies sont reliées par une corde Meccano au sommet de la cabine du premier ascenseur. Le même dispositif à bras est relié à l'autre cabine.

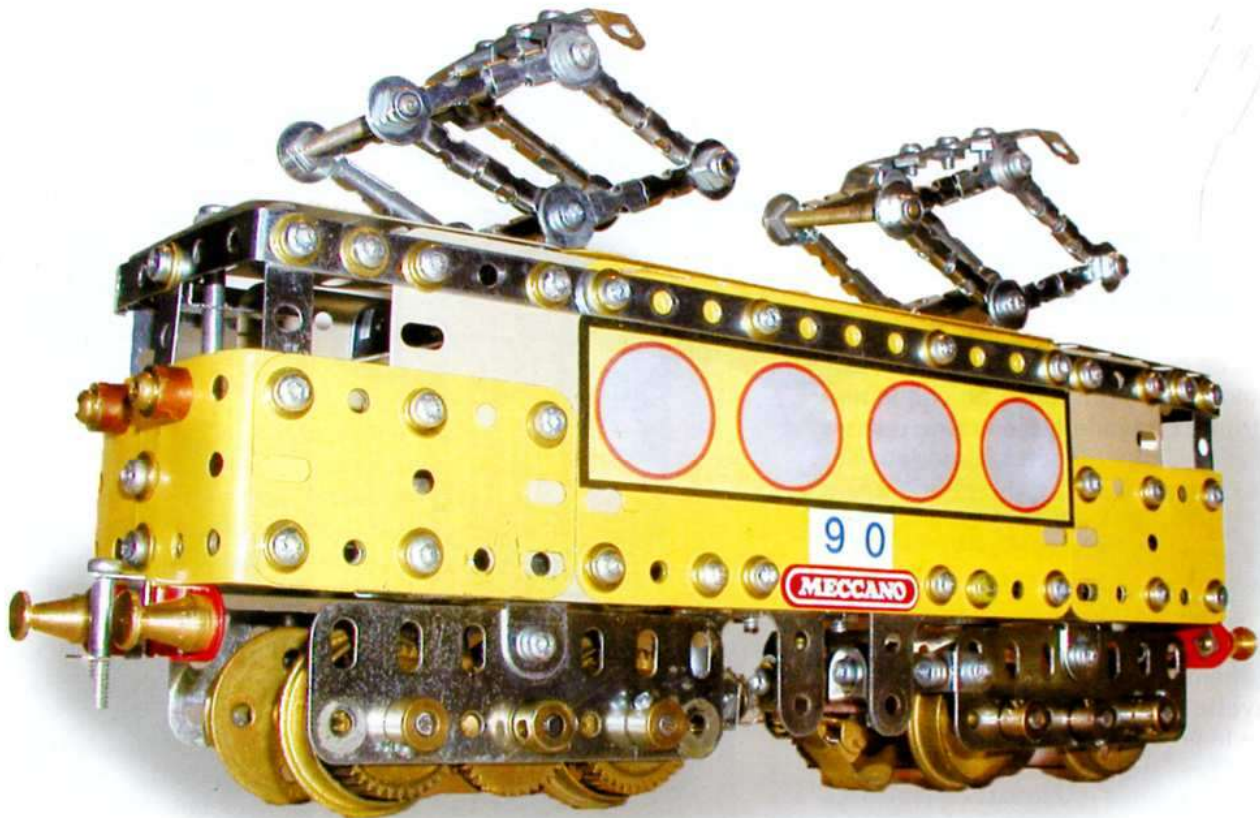
L'ensemble est ajusté de façon que si un bras a ses poulies à gauche, l'ascenseur correspondant est le plus bas (rez-de-chaussée de l'entrepôt) pendant que l'autre bras (en opposition) a ses poulies à droite correspondant au niveau le plus haut de l'ascenseur correspondant (2<sup>ème</sup> étage de l'entrepôt). Ainsi lorsque le moteur tourne les bras tournent entre ces deux positions extrêmes et les ascenseurs montent et descendent alternativement sans qu'il y ait besoin d'arrêter le moteur.

JEAN-PIERRE BULLIARD CAM 1891 ■

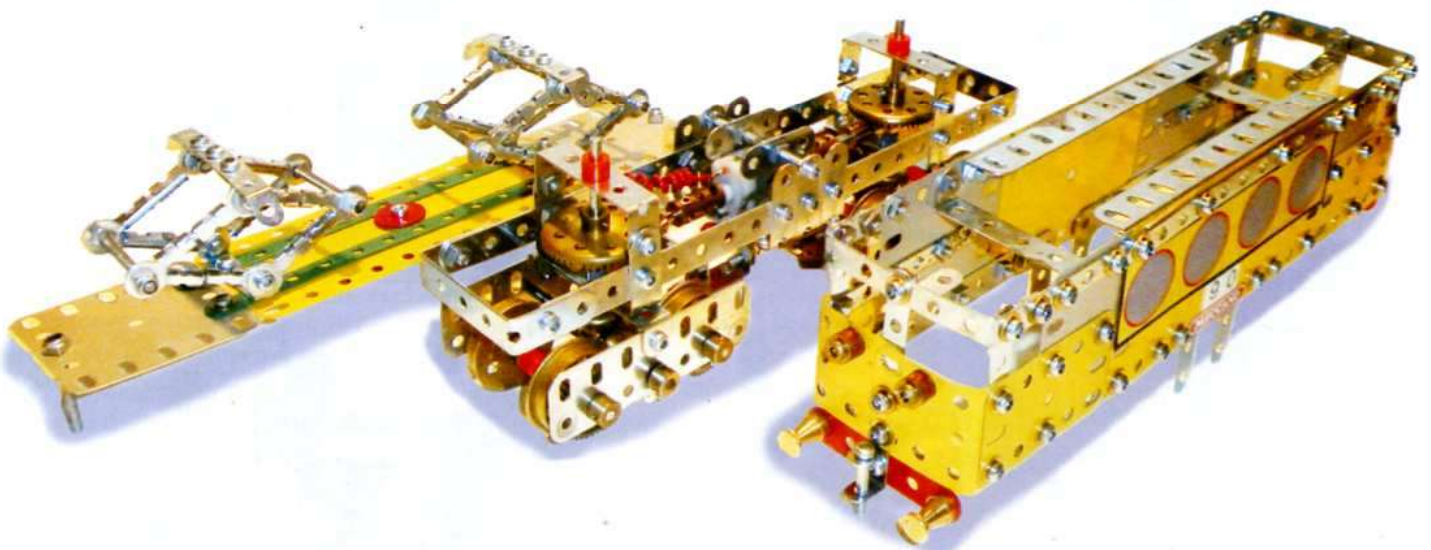


# LOCOMOTIVE BB

par Jean Max Estève

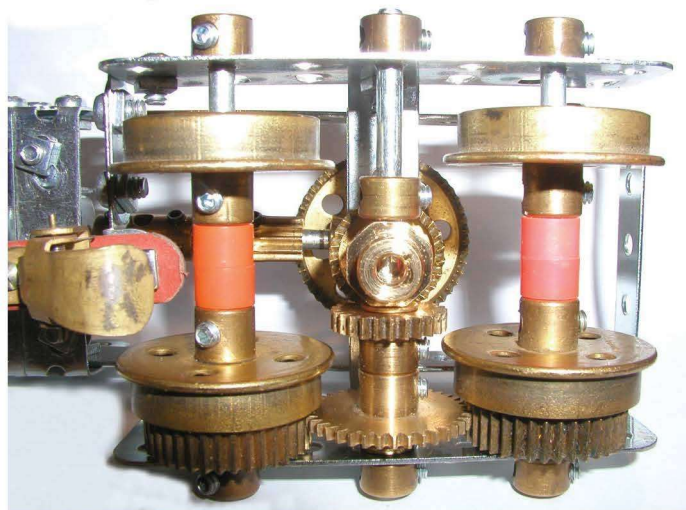
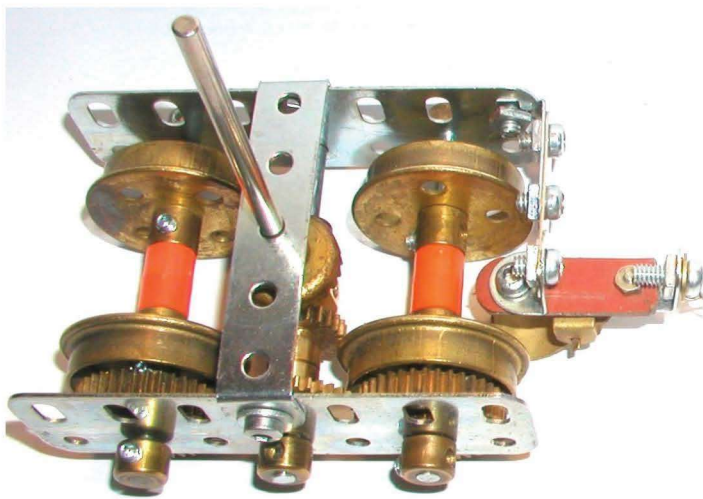


**La BB 9004 est co-détentrice du record du monde de vitesse sur rail  
à la moyenne de 331,02 km/h le 29 mars 1955.**

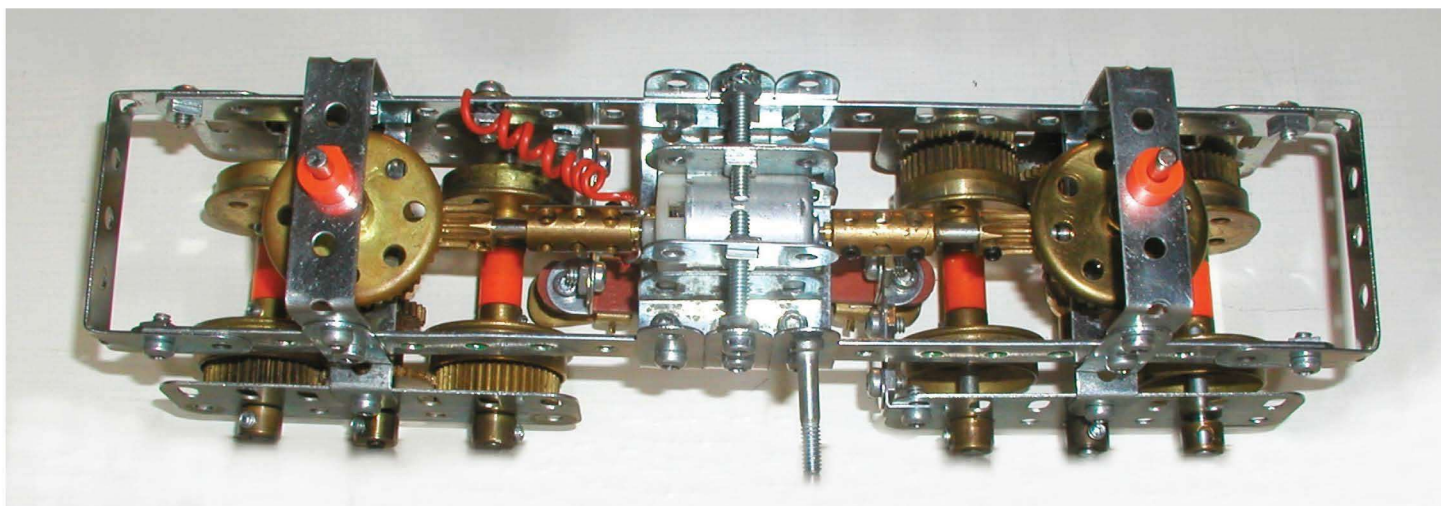


Le moteur utilisé est un Conrad 12 Volts FFK 265 code 235306-62 ayant deux axes de diamètre 2 mm de sorties. Prévoir un fourreau de diamètre 2/4 pour son utilisation avec le système Meccano.

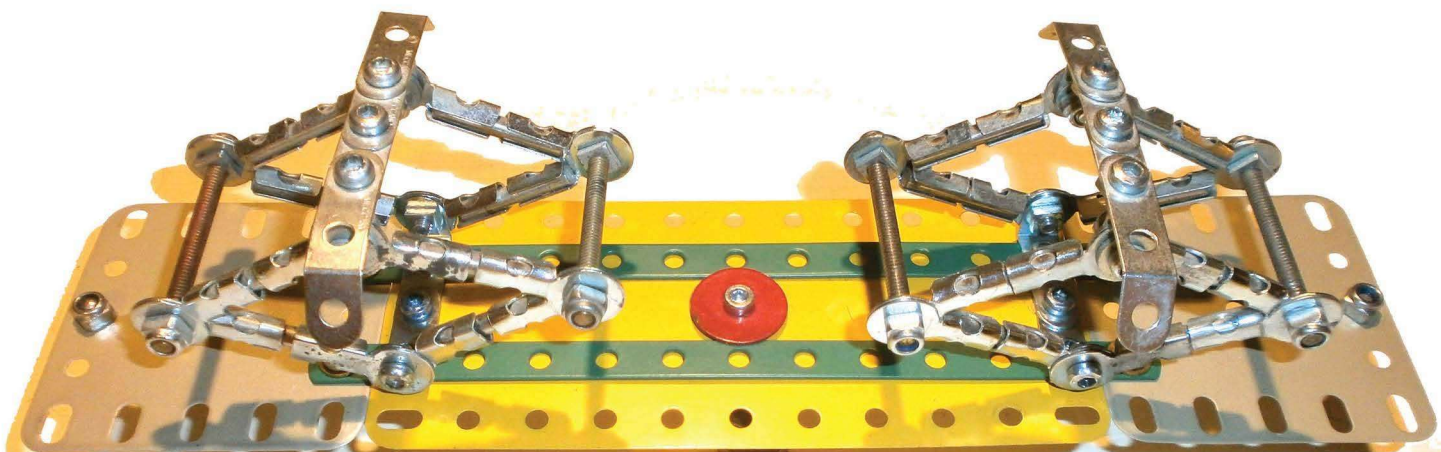
En premier les deux bogies seront construits, suivront le châssis incluant la motorisation, la carrosserie et le toit. Cet ensemble ainsi conçu vous permettra en cas de panne du moteur d'y accéder sans tout démonter.



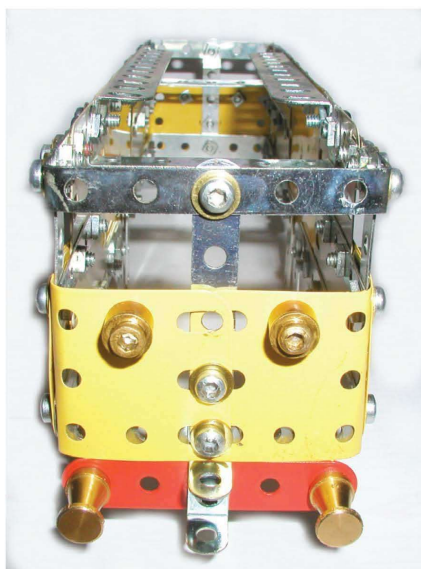
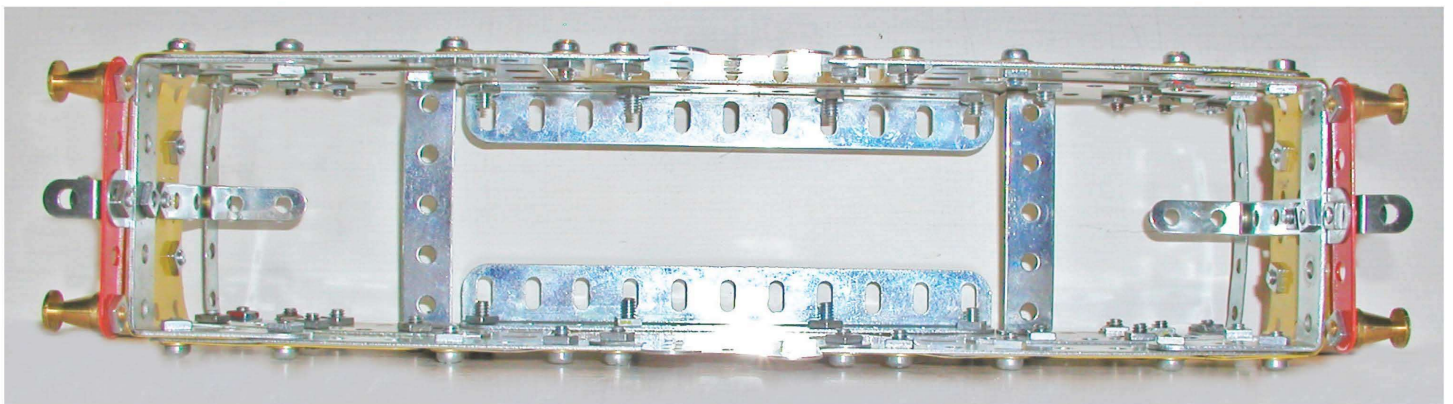
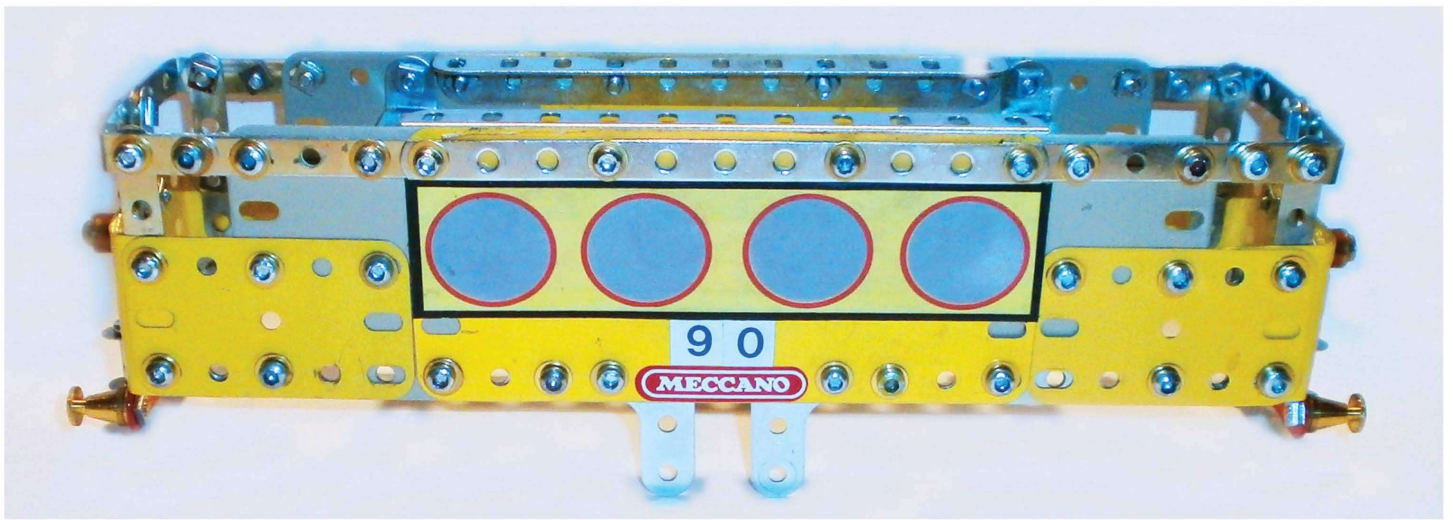
Les deux figures ci dessus doivent vous permettre de construire les deux bogies : Liste des pièces N° 37a, 37b, 38 et 69a en quantité. N° 12 x 2 - 16b x 8 - 20 x 8 - 25c x 2 - 29 x 2 - 31 x 4 - 31a x 2 - 48a x 2 - 59 x 14 - 63a octogonal x 2 - 103d x 4 - 149 x 2 - 235g x 2 - 812b x 2. Je préconise l'accouplement octogonal, le palier en bout de tringle étant plus long de 2 mm. La pièce N° 149 est le frotteur double Meccano que j'ai coupé en deux parties égales.



Le châssis ne doit pas dépasser 4 trous de large afin de permettre à la carrosserie de s'adapter autour. Comme indiqué ci dessus, vous devez plier au niveau des trous, 2 bandes de 9 trous. Liste des pièces N° 37a, 37b, 38a et 69a en quantité. N° 1a x 2 - N° 2a x 9 - 6a x 2 - 9f x 2 - 18b x 2 - 26n x 2 - 28 x 2 - 63 x 2 - 63a octogonal - 111e x 2. Les deux accouplements octogonaux sont sous les pièces N° 28. Le moteur est coincé entre les deux N° 9f et maintenu par les deux N° 6a, au moyen des deux N° 111 e.



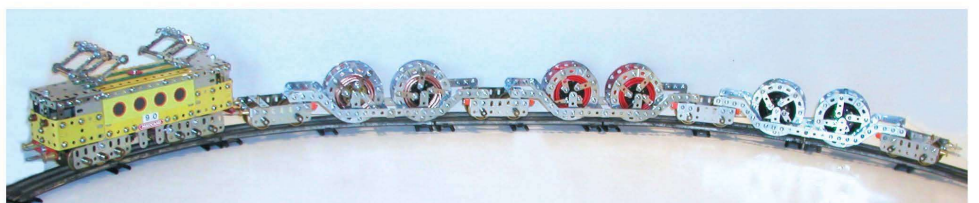
Le toit et les pantographes sont constitués des pièces suivantes : N° 37a, 37b et 37h en quantité. N° 18b x 16 - 38 x 1 - 81 x 4 - 111c x 1 - 115a x 2 - 190 x 2 - 191 x 1 - 212 x 32 - 235k x 2 - 812b x 8 - 812c x 4. Les deux chevilles filetées 115a sont à chaque bout du toit, elles permettent le maintien sur le haut de la carrosserie.



Les figures ci-dessus doivent vous permettre de construire cette belle reproduction de la célèbre BB. Pour le haut de la calandre j'ai fabriqué deux bandes coudées étroites avec deux bandes étroites N° 235d. Pour la face j'ai plié deux plaques flexibles N° 188. Liste des pièces N° 37a, 37b, 38a et 69a en quantité. N° 5 x 2 – 9 x 2 – 48a x 2 - 111c x 2 – 120 x 4 – 133b x 4 – 147g x 2 – 188 x 8 – 190 x 4 – 192 x 2 – 235 x 2 - 235a x 8 – 235d x 2 – 235f x 2 – 235h x 4 – 811 x 2 et 812b x 2. Si des difficultés de constructions surviennent, je suis à votre disposition pour vous fournir des photos supplémentaires.

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

A suivre : Convoi exceptionnel sur rails.



# LES TRANSFORMATEURS MECCANO HORNBY-ACHO ET ACCESSOIRES

par Pierre Jaillet

Meccano a fabriqué en fin de compte 4 transformateurs de puissance.

De 1959 à 1972 : référence 643 pour 115/127 volts secteur, donc 12 volts continu, 8 watts pour la traction, 15 volts alternatif, 9 voltampères pour les accessoires. Capot en métal "gris craquelé", dessus en noir brillant et entourage chromé, bouton en plastique noir offrant : marche avant sur 4 crans – point 0 – marche arrière sur 4 crans. Sur son côté gauche, 4 plots à vis en maillechort, les deux premiers disposés verticalement repérés par un dessin de locomotive pour la traction, les deux autres disposés aussi verticalement et repérés par un dessin de lampe, pour alimenter les accessoires : aiguillages, signaux, éclairage.

Ces 4 plots sont disposés sur une platine isolante noire. (Photo 1)

Tous les transfos de puissance ont les mêmes équipements techniques cités depuis la référence 643. Petits écarts : le tout premier a son capot métal un peu moins haut (moins 20 mm par rapport aux trois autres).

Référence 644/6440 en 210/220 volts, 12 volts continu, 8 watts, 15 volts alternatif, 9 voltampères pour le second transfo, année 1960. (Photo 2)

Le troisième transfo, référence 6461 en 220 volts secteur ; là on monte en puissance : 12 volts continu, 15 watts traction et 15 volts alternatif, 20 voltampères, année 1965. (Photo 3)



Photo 1



Photo 2



Photo 3

Le quatrième transfo, référence 6464, avec capot plastique gris, mais le plus puissant, une véritable sous-station SNCF Paris-Lyon ! Année 1972, avec curseur "marche pulsée" lente et rapide, et bitension 110/220 volts, disjoncteur thermique. (Photo 4) Chaque transformateur était livré avec deux cordons doubles pour les branchements d'utilisation et un cordon secteur avec fiche à deux conducteurs sans mise à la terre.

Meccano fabriqua aussi un petit transformateur limité en puissance, référence 6451 : capot plastique bleu, cordon secteur jaune en 220 volts, courant traction 12 volts continu, bouton potentiomètre donnant de 0 à 12 volts, mais où le sens de la marche s'inverse sur un curseur blanc en haut à gauche. (photo 5)

Tous les transfos étaient livrés avec des cordons d'alimentation, avec broche-rails et notice d'emploi de chaque appareil.

Les boîtes en carton fort variaient du vert-blanc au bleu-blanc rayé. Le "petit dernier" était livré dans une boîte en carton plus léger de couleur blanche à bleu ciel. Les références 6464 et 6451 étaient fabriquées par Meccano-Triang.

Meccano / Hornby-achO (années 1963 à 1971) devait produire un boîtier à trois piles plates de 4,5 volts, référence 6491 ; ce boîtier-traction ressemblait au "bâtiment SNCF sous-station", dont le pourtour était en plastique jaune citron et le sommet (toiture) en plastique de couleur grise, où se trouvait un gros bouton carré plat donnant seulement la marche avant et arrière sans progression de vitesse. En dessous de ce boîtier on trouvait branchés à demeure deux fils blancs et une broche devant se raccorder à la voie. (Photo 6)



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7

Enfin Meccano produisait l'alimentation par trois piles plates de 4,5 volts, le "coupleur du pauvre", référence 649 (années 1960 à 1971), avec un petit luxe néanmoins car sa platine juchée au sommet des trois piles, était équipée d'un potentiomètre en plastique noir offrant marche avant et arrière avec trois vitesses intermédiaires. Deux fils bleus équipés d'une simple languette en métal reliaient les deux fils de rails à la voie. (Photo 7)

Pour ces deux boîtiers à piles, pas de notice à part, on trouvait les explications techniques d'emploi à même l'emballage.

Meccano produisait diverses bobines de fil électrique dans les couleurs bleu, noir, jaune, vert, rouge, à conducteur souple unique d'une longueur de 20 mètres, référence unique également : 659. (Photo 8)



Photo 8

Tout ceci pour relier tout ce fantastique appareillage qui donnait vie à notre réseau ferroviaire Hornby-Acho, au travers des divers boîtiers de télécommandes pour aiguillages, signaux avec fonctions de repérage : références 7830 (à impulsion), 7840 (à contact permanent), 7850 (arrêt automatique), 7710 (inversion), 7860 (arrêt automatique à impulsion). (Photo 10)

Pour faciliter les branchements et les contrôles électriques en cas de pannes "récurrentes", il existait des tableaux à bornes pince-fil, référence 657, fiables entre eux si besoin était. (Photo 9)

Meccano produisait aussi, parfaitement miniaturisé, l'éclairage de quais de gare, imitant parfaitement un tube néon, et aujourd'hui très rare à trouver (référence 6580). (Photo 11)

Enfin, Meccano fabriqua le passage à niveau manuel, référence 6949, année 1969., et aussi le "clou" : le premier passage à niveau automatique, très réaliste avec le mouvement de ses deux barrières à "mouvement lent". C'était une grande première Meccano Hornby-Acho. Les barrières se trouvaient déclenchées grâce à deux pédales de contact installées suffisamment loin à l'avance au centre de la voie et déclenchées par le train. Ce passage à niveau était livré dans un luxueux coffret en carton de couleur, avec routes d'accès et guérite, référence 6948, années 1967/1973. (Photo 12)

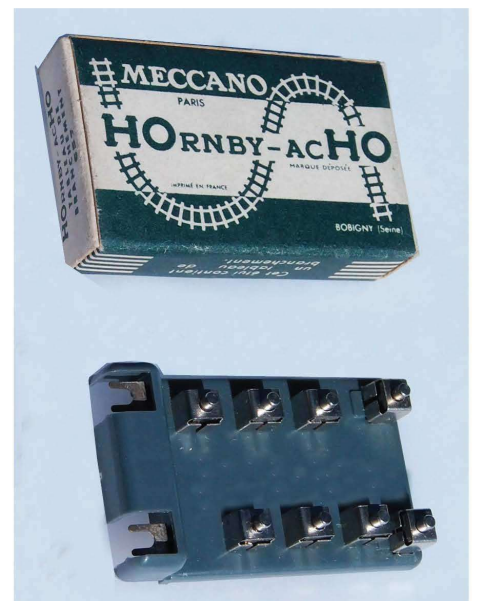


Photo 9



Photo 10



Photo 11



Photo 12

PHOTOS : ALAIN CISEY CAM 1841

RÉDACTION : PIERRE JAILLET CAM 0725

## PROCHAIN ARTICLE : BÂTIMENTS, PONTS, ÉLÉMENTS DE PENTE, PASSAGES DE VOIES.



# LES RAMES HORNBY

## 7/ LES VOITURES À VOYAGEURS À ESSIEUX EN "O" ET SÉRIE "M" AVEC LEUR MATÉRIEL DE TRACTION APPROPRIÉ

par Jean-Michel Blévo

### TROISIÈME PARTIE : BOBIGNY 1931-1933 "LA RÉVOLUTION FRANÇAISE"

Rappelons que pour Noël 1929 Liverpool avait réalisé son "big-bang" avec, pour renouveler sa gamme, la création simultanée des quatre locos dites "Special" (cf. Cam N°121).

En France il fallut attendre les années 31-33, avec la montée en charge progressive des nouvelles usines de Bobigny, pour aboutir à une véritable "révolution française" avec l'apparition de quatre nouvelles locomotives et de nouvelles voitures, toutes bien françaises, à l'exception de la "221" loco-tender N°2, copie conforme à quelques détails près de sa sœur britannique, qui viendra remplacer les antiques "222". (cf. CAM N°122). Nous les laisserons donc de côté dans cette étude et nous retrouverons ces belles et puissantes machines dans de futurs articles sur les rames à marchandises.

Ces années vont donc marquer pour le Hornby français une réelle émancipation de la tutelle de Liverpool, tant pour le matériel roulant que pour une bonne partie des accessoires, tels que gares, signaux, passages à niveau, halles à marchandises, le tout bien français.

### 1/ Le coup de tonnerre : 1931 La loco électrique 1 E type "P.O."

**TRAINS HORNBY**

10 ans d'écart entre ces deux dessins :  
Publicité de 1933 :  
Vitesse et traction électrique, le Meccano Boy manie le transformateur !  
Dans l'encadré, son petit camarade de 1923 maniait la burette à huile et ne craignait pas les jets de vapeur !

MECCANO (FRANCE) LTD  
78/80, RUE RÉBEVAL,  
PARIS (XIX<sup>e</sup>)

Téléph. :  
NORD 47-69  
35-05  
45-24

R. du C.  
Seine 136-119

Dès le milieu des années 20, l'électrification du réseau ferré français se développe rapidement.

Le P.O. (Paris-Orléans) en fût le précurseur et est déjà bien équipé. Petit à petit les autres compagnies suivent l'exemple, notamment le P.L.M. pour l'exploitation des lignes difficiles de montagne. On voit donc un peu partout des portions de lignes alimentées par caténaire, plus rarement par 3<sup>ème</sup> rail. Seule la Cie du Nord, avec ses "Super Pacific", résiste encore et toujours.

Après les locomotives carénées, la grande mode du moment est donc la traction électrique, nouveau symbole de modernité. Hornby France va donc réussir un coup d'éclat et proposer en 1931 la première locomotive électrique de la marque pourvue de pantographes : La loco N° 1 E était née ! Doux mélange d'inspiration P.L.M. et des "boîtes à sel" du P.O., Bobigny va créer une sympathique et efficace loco "électrique" qui connut tout de suite un immense succès commercial, malgré son manque criant de roues (en fait une simple "B"), cette astuce étant habilement dissimulée par des jupes imitant les lames de suspension et les boîtes à graisse. Les réservoirs d'air comprimé du Westinghouse à chaque extrémité contribuent également à masquer la supercherie en habillant les porte-à-faux symétriques avant et arrière.

Finalement, pour affecter sa locomotive à un réseau, Hornby opta pour celui du P.O., ce qui lui vaudra cette appellation jusqu'en 1952. En 1938, nationalisation oblige, apparut sur le nouveau modèle bas de gamme le marquage S.N.C.F. Ce modèle cohabitera donc avec la PO jusqu'en 1952.

Elle poursuivra sa brillante carrière jusqu'en 1954 en version bas de gamme, année où elle laissera la place aux nouvelles "B". Les Anglais nous l'envièrent et s'en emparèrent pour réaliser pour l'export la loco LE 1/20, dite "Type Suisse". (Cf. CAM N°126).



Une seule version mécanique (ci-dessus) fut produite de **1938 à 1940**. Equipée du moteur de la loco M, elle n'a donc pas de renversement de marche. Elle est toujours finie en marron et ne possède pas d'attelage avant. Une bien pauvre machine...

Photo à droite, vues de l'avant. Par économie, le joli cerclage de l'ampoule est supprimé et la loco est peinte uniformément.

La loco PO apparaît donc en **1931**. Tout au long de sa longue carrière, elle sera toujours équipée d'attelages automatiques.

Les premières locos 1 E sont livrées uniquement en 20v alternatif avec transformateur et renversement de marche manuel. En **1932** Hornby, prenant en compte que nombre de villes et de quartiers sont alimentés en courant continu, elle sera proposée également en 60v continu alimenté par rhéostat, ceci malgré la relative dangerosité du système.

En **1934**, l'inversion de marche automatique est également proposée au catalogue pour les locos 20v. Elle devient ainsi 2 E. Jusqu'en **1952**, sauf sur la version bas de gamme de 1938, toutes ces machines seront décorées d'un éclair or et rouge dans la pure tradition des locos électriques Märklin. Heureusement, il ne devait pas exister de copyright !

Deux décalques "P.O." et "E1. 31" en lettres rouges sur fond or entouré de rouge et surligné de noir décorent les flancs. Au-dessus des supports de charbons un petit décalque en lettres rouges indique le voltage. Ces machines sont équipées de pantographes articulés. De nombreuses variantes de couleurs sont produites. Seule la version vert clair a ses volets d'aérateurs peints en argent.

En **1938**, grandeur et décadence : Meccano crée un modèle bon marché : Sur cette version, les pantographes articulés font place à un triste modèle en fil de fer plié, le renversement automatique n'est plus proposé, une nouvelle platine moteur et des petites roues quelque peu "étriquées" font leur apparition. Les poutres de tamponnement et les tampons, peints en rouge autrefois, sont maintenant peints directement dans la couleur de la caisse. Un décalque épais "S.N.C.F. 20v" remplace les précédents.

En **1939** le marquage "SN.C.F. 20v" est réalisé au tampon en différents coloris selon la couleur de la caisse.

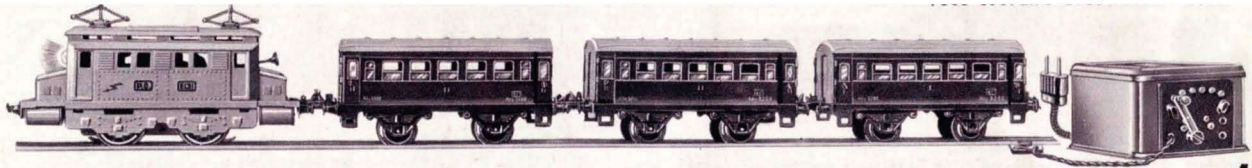
Ci-dessous, le moteur bon marché très "allégé" **post 1938** avec la tige de renversements à main. (Production jusqu'en **1954**)



Ci-dessus, moteur 20v à renversement automatique. On distingue bien la fourche qui bascule lors de la coupure de courant et son contrepoids cylindrique. Le renversement manuel par tirette est conservé, "en cas de problème". (Production jusqu'en 1952)



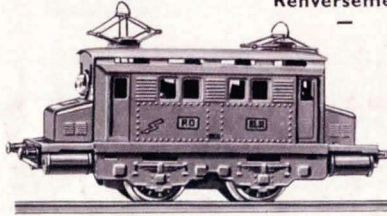
Après l'interruption des années de guerre, ces locos reviendront au catalogue et finiront leur carrière en **1952** et en **1954**. Ci-dessous un catalogue des heures glorieuses : Loco 2 E avec renversement de marche automatique et rame 2 VE, composée de trois nouvelles voitures N°1 Spéciales. Une fois de plus, la publicité de Bobigny nous comble !



**2 VE — VOYAGEURS P.O. — ÉLECTRIQUE 20 V — Renversement automatique.** Longueur 85 cm ..... **415. »**  
 Train rapide de voyageurs du réseau électrifié du P.O.-Midi, composé de la puissante et très rapide Loco 2 E (P.O.) décrite ci-dessous et de trois voitures à voyageurs du nouveau type métallique en usage sur les grands réseaux; ils sont en tôle imprimée dans les vraies couleurs, et comportent 4 portes ouvrantes à charnières; accouplements automatiques et marche-pieds. Circuit de 12 rails formant cercle de 1 m. 35 environ. Transformateur N° 1, 110-20 V.  
**Renversement à main 20 V..... 395. »**  
 — Tous courants avec rhéostat .... **395. »**

**LOCO 2 E P.O. — ÉLECTRIQUE 20 V 175. »**  
**Renversement automatique.** Long. 20 cm 5....

Admirable reproduction des puissants tracteurs électriques du P.O.-Midi, fini en couleurs attractives et avec des soins méticuleux. Carrosserie et châssis émaillés en plusieurs couleurs. Toit, à pantographes articulés, permettant de vérifier l'excellente construction du moteur. Accouplements automatiques AV et AR



Moteur très soigné réalisant de remarquables performances de traction et de vitesse, dont tous les éléments sont fabriqués et montés avec la plus grande attention. Renversement de marche à distance ou à main. Poids supplémentaires augmentant l'adhérence aux rails. Frotteur à double patin. Phare à l'avant (modèle 20 Volts). Pignons taillés.

**Renversement à main 20 V..... 145. »**  
 — Tous courants... **160. »**

## 2/ 1933 Une "vapeur" bien française : La loco Spéciale N°1 et 1E



Si en **1929**, après la création des locos et locotender N°1 "Special", Liverpool continua à faire vivre la gamme des locos N°1 en y apportant au fil du temps de multiples modifications, jusqu'au derniers modèles qui seront produits après-guerre, Bobigny adopta une politique plus radicale. Les archaïques N°1 de **1921** sont définitivement abandonnés pour faire place nette en **1933** à la nouvelle série dite, elle aussi, "Spéciale". Il fallait pour conquérir la clientèle française créer des modèles bien français et ce fut le cas !

Dans ce sens, la loco N°1 Spéciale est une réussite, malgré son manque de roues qui en fait une "0-2-0".

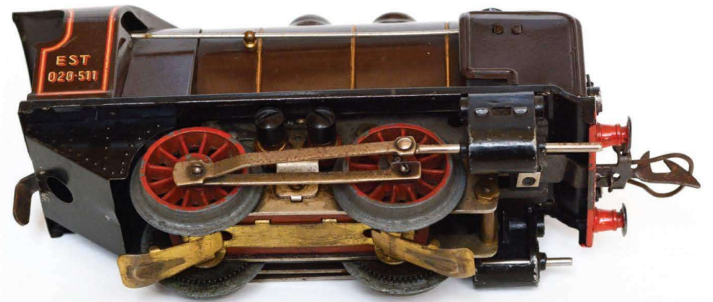
Badgée et peinte aux couleurs des quatre compagnies françaises, dotée de très beaux pare-fumée et surtout d'une cabine de style "coupe-vent" inspirée du "P.L.M.", d'un foyer qui retombe "en jupe" jusqu'au châssis lui donnant du relief ; elle est proposée en version mécanique avec renversement en cabine ou par la voie, électrique 20v alternatif ou 60v continu.

L'option du renversement de marche automatique est proposée dès ses débuts pour la version 20v.

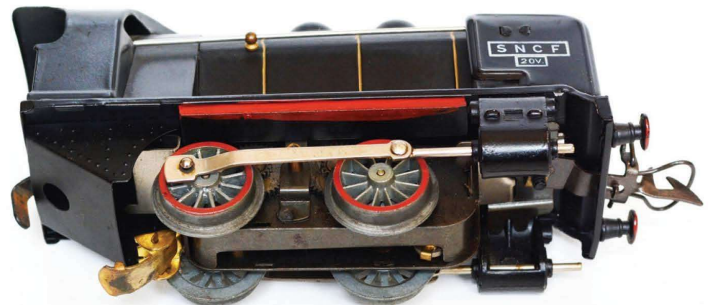
En **1938**, elle subira les mêmes avatars que la "P.O." et sera donc dotée d'une nouvelle platine moteur en laiton. Elle perd du coup ses bielles de liaison et hérite hélas des nouvelles petites roues de la série "M" sous-dimensionnées. Hornby bricole une manivelle placée sur la roue arrière pour fixer l'embigliamento simple ! Elle est maintenant badgée "S.N.C.F." au tampon, elle devient loco "OE" et est peinte en noir, bordeaux ou vert. La guerre interrompt la production et elle reprend du service en **1945**. La roue arrière est enfin percée pour recevoir directement l'embigliamento. Tender et châssis sont décorés d'une bande rouge.

En **1954**, elle est rebaptisée "OVA" et hérite d'une nouvelle platine moteur en acier. Perchée trop haut sur le moteur, ce qui accentue la petitesse de ses roues, elle poursuivra sa longue carrière jusqu'en **1961**. Nota : quelques 1<sup>ers</sup> types seront produits jusqu'en **1940**.

Ci-dessous, voici l'évolution des platines moteurs et des roues, valable également pour la loco-tender N°1 Spéciale : A gauche, la platine mécanique en acier, sous la loco on distingue les leviers de renversement de marche et d'arrêt par la voie. Hornby utilise les roues à 8 rayons jusqu'à épuisement des stocks, puis équipe les machines de roues à 12 rayons. A droite la platine électrique en acier poli avec ses deux frotteurs. Les machines ont des bielles de liaison.



Ci-dessous, les turpitudes de 1938 : A gauche, la platine laiton et son frotteur unique. Les petites roues et leur manivelle pour fixer l'embellissage unique sur la roue arrière. A droite la platine acier d'après-guerre. Malgré sa jolie bande rouge, la poutre du châssis moins épaisse et sans les petites découpes de 1938 pour les roues, accentue l'impression d'une loco trop haut perchée. Sur ces modèles, le frotteur en bout de platine a la fâcheuse tendance à se coincer dans les aiguillages en marche arrière.



Page 22

### TRAINS HORNBY

**IV - VOYAGEURS - MÉCANIQUE** - Longueur 72 cm..... **165.** »

Bau modèle de trains de voyageurs rapide, remorqué par une belle loco émaillée dont la description se trouve au bas de la page. Tender assorti et voitures voyageurs à quatre roues et portes ouvrantes. Marche AV et AR et frein automatique ou à main. Grand circuit de 12 rails formant cercle de 1 m. 35.

**IVE - VOYAGEURS - ÉLECTRIQUE 20 V - 400.** »

Le train ci-dessus composé des mêmes éléments, sauf que la loco est électrique du type IE (ci-dessous). Renversement automatique à distance. Transformateur N° 1, 110-20 V. Choix de 4 réseaux, 12 rails formant cercle de 1 m. 35.

Renversement à main 20 V..... **380.** »  
 — Tous courants avec rhéostat. **380.** »

Catalogue de 1934 avec les nouvelles voitures 1S. La version électrique à renversement automatique est un luxe !

**"TRAIN N° 1 ET"**

1 Loco-Tender N° 1 ET Spéciale, 3 Voitures M et 1 Jeu de rails.	Prix : Frs. <b>200.00</b>
Train complet, sans transformateur.....	<b>300.00</b>
— avec transformateur N° 1 A.....	<b>300.00</b>
— avec rhéostat 60 v.....	<b>300.00</b>

Catalogue d'août 1933 : Hornby "solde" les voitures Pullman "M" avec ses nouvelles locomotives !

### 3/ 1933 La Loco-Tender "Spéciale" N° 1T et N°1ET

Elle aussi est bien française. Si la soute à charbon à l'arrière, avec son décrochement typique, ressemble assez aux "bunkers" de ses sœurs britanniques, (ce qui est commun à ce type de machines), la loco reprend les deux dômes et la cheminée courte de la N°1 Spéciale.

Les soutes à eau latérales semi-profilées sont très réussies et collent assez bien à la réalité du matériel français. A l'avant de celles-ci et de chaque côté, un carénage incliné, dissimulant les tubulures d'admission de vapeur, part de la chaudière et rejoint le châssis au-dessus des cylindres.

Jusqu'en 1938, les couleurs et les surlignages qui épousent les formes de la loco sont superbes et lui donnent fière allure. Ses caractéristiques et son évolution sont grosso-modo identiques à la N°1 étudié ci-dessus. Elle terminera sa carrière en 1950.

1933 - 1938 : Loco-tender 1T (mécanique) ou 1TE (électrique) Décorée aux couleurs des quatre compagnies.

1938 - 1940 : Loco OT ou OTE, Marquage "S.N.C.F." décalques, puis au tampon. Couleurs : bordeaux, vert ou noir.

1946 - 1950 : Loco OT ou OTE, Marquage "S.N.C.F." au tampon, noir mat uniquement, poutre latérale de châssis rouge.

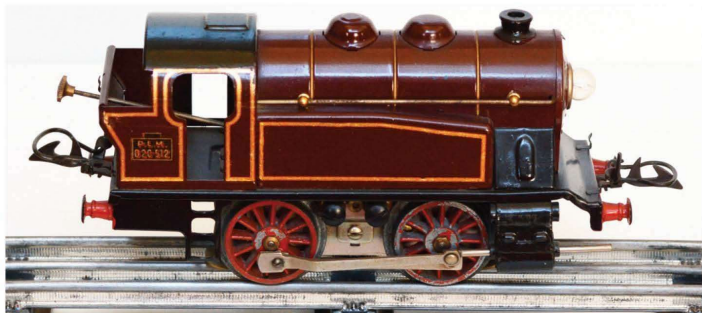
Nota : comme pour les N°1, quelques 1<sup>ers</sup> types d'avant 1938 seront produits jusqu'en 1940.



Une des premières N°1T mécanique avec roues à 8 rayons.



Une autre mécanique avec roues à 12 rayons.



Le modèle électrique N°1TE 20v, donc avec éclairage.



La "S.N.C.F." noire mat d'après-guerre et ses petites roues.

Toutes ces locos cohabitèrent sur le catalogue de 1939-40, illustrées avec les finitions et motorisations d'avant et d'après 1938, dernière publication de Meccano France avant le conflit que l'on sentait tout proche. Meccano mentionne d'ailleurs : "En raison des circonstances présentes, nous ne pouvons garantir la fourniture de tous les articles dont il est fait mention sur ce dépliant.". Et la guerre arriva... et le Hornby "O" ne fut plus jamais tout à fait ce qu'il avait été...

#### 4/ 1931 La voiture 1 S, inspirée du réseau de l'ETAT

En 1931, il fallait trouver une succession plus "dans l'air du temps" à la voiture N°1 à lanterneau (qui pourtant resta au catalogue jusqu'en 1940). Bobigny porta judicieusement son choix sur des voitures à essieux du Réseau de l'Etat, desservant les trains de messagerie des lignes de l'ouest : la voiture 1 S était née.

Une première version à quatre portes ouvrantes fut réalisée : vert sombre pour la 2<sup>ème</sup> classe, grenat pour la 1<sup>ère</sup>. Finie avec de fins marquages d'immatriculation très réalistes, elle connut tout de suite un grand succès.



En 1937, économies obligent, les portes deviennent fixes. Les couleurs changent et la 1<sup>ère</sup> classe devient rouge vif et la 2<sup>ème</sup> jaune vif.

Une voiture de 3<sup>ème</sup> classe "vert S.N.C.F." apparaît. La rame peut être joliment complétée avec la voiture postale et le fourgon 1S.



En 1945, la voiture 1 S réapparaît en "vert S.N.C.F.", malheureusement sans les marquages d'immatriculation en bas de caisse, mais en trois versions : 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe. Elle disparaîtra du catalogue en 1952, pour laisser la place aux nouvelles voitures à boggies.



Une rame "2VE – Voyageurs PO" passe sur le viaduc Hornby.  
 Les inversions de pente ne posent pas trop de problèmes au matériel roulant !  
 La rame est ici complétée par l'allège postale et un fourgon 1S à périscope. (CAM N°120)



Une rame "1V Voyageurs-Mécanique" devant une gare N°2 en tôle lithographiée à 3 corps de bâtiments, modèle à fenêtres non découpées.  
 Haies Hornby et lampadaires à 2 globes de verre que l'on peut faire descendre à l'aide d'une manivelle sur le mât.



Un "Train N°1 ET" avec deux voitures Pullman de la série "M" stationne devant une gare N°1 mono corps, modèle à fenêtres découpées.  
 A gauche, un lampadaire simple, dont on distingue la roue dentée de la manivelle à l'arrière du mât. A droite un poste d'aiguillage N°1.



Tous ces splendides bâtiments en tôle lithographiée disparaissent des catalogues en **1940**.  
 Les locos bien simplifiées de 1938 connurent tout de même un franc succès dans les premières années de l'après-guerre : Les enfants d'alors n'avaient pas connu les machines "d'avant" avec leurs grosses roues, leurs superbes couleurs et l'inversion automatique !

# POMPIERS MYTHIQUES DINKY TOYS

par Jean-Michel Blévat



L'aiguilleur du poste central du triage de Bobigny, trop occupé à lutiner la femme du Chef de Gare de ladite localité, ceci dans la pure tradition française, a laissé sa popote sur le feu. Dieu merci les vaillants sapeurs-pompiers sont arrivés à temps ! L'honneur est sauf : la dame est sortie par la porte de derrière avant l'arrivée du reporter du "Bobigny Libéré".

**Poste d'aiguillages N°2 Hornby avec escalier, personnages Starlux (circa 1955, l'équipage de l'auto-échelle est spécialement réalisé pour Dinky Toys).**



Mais restons sérieux, comme il sied pour parler des productions de Meccano :

Ci-dessus, sur leurs boîtes et de gauche à droite, les trois modèles mythiques qui ont enchanté nos jeux d'enfants.

Fourgonnette incendie 2 CV Citroën, Auto-échelle de pompiers Delahaye, Fourgon incendie premier secours Berliet.

## 1/ L'AUTO ECHELLE DE POMPIERS DELAHAYE.

Annoncée à grands renforts de publicité dans les magasins de jouets et les magazines pour enfants de l'époque, la 32D voit le jour en 1955. C'est le premier "Dinky Supertoys" cent pour cent français, présenté dans la célèbre boîte blanche rayée de bleu. Le modèle est splendide avec un moulage très fin, reproduisant à merveille ce véhicule présent dans de nombreuses casernes de France. Certains de ces engins incroyables restèrent en service jusqu'aux années 80.



Ci-dessus, bien rangée dans sa boîte avec cales de transport.



Ci-dessus, la superbe calandre Delahaye et la crémaillère d'échelle.

Ci-contre, le dépliant explicatif, donnant les références de l'élastique Dinky Toys pour son éventuel remplacement.

Bien sûr, ce superbe modèle n'était pas donné ! Sur un tarif d'octobre 1957, il est affiché à 765 anciens francs. En comparaison la petite 2 CV Citroën n'en valait que 180 !

## 2/ LE FOURGON PREMIERS SECOURS BERLIET.

Ce superbe modèle, numéroté 32 E, apparaît en 1957. C'est lui aussi un Dinky Supertoys, vendu dans la fameuse boîte.



Un splendide moulage est réalisé, l'échelle et les tuyaux à l'arrière sont décrochables. Ces derniers, montés sur un axe, peuvent "rouler" ! Quelques rares exemplaires seront commercialisés avec sur les portes arrière l'écusson des Pompiers de Paris.

**AUTO-ECHELLE DE POMPIERS**

L'échelle qui équipe l'auto de pompiers "DINKY TOYS" est dotée de trois mouvements : orientation, inclinaison, extension, les deux derniers étant commandés par des manivelles.

Toutes les manœuvres vous sont ainsi permises, comme dans la réalité. Mais prenez soin de ne pas tourner inutilement la manivelle (extension de l'échelle) quand cette dernière est à bout de course en haut ou en bas. Vous risquez d'user le caoutchouc et de le casser rapidement. Si, néanmoins, il venait à se rompre, vous aurez toujours la possibilité de vous procurer chez votre fournisseur habituel, un élastique de rechange, (Réf. 11.146).

Le remplacement de l'élastique s'opère de la façon suivante (voir schémas).

- l'échelle étant relevée, sortez complètement sa partie coulissante;
- passez l'élastique sous l'arbre de la manivelle;
- engagez l'extrémité de l'élastique (côté arrière) dans le crochet inférieur du S de l'échelle mobile. L'élastique est maintenu dans le crochet par le nœud qui le termine;
- engagez de même l'autre extrémité de l'élastique dans le crochet supérieur du S;
- tendez l'élastique et faites-en passer la boucle par dessus la tringle de renvoi, au sommet de l'échelle fixe;
- remettez en place la partie mobile de l'échelle.

**MECCANO** 70 à 88, Avenue Henri-Barbusse - BOBIGNY (Seine)

Comme toutes les Dinky Toys, il sera renuméroté en 1959 (réf. 585). Il sera équipé de roues concaves en 1959 et terminera sa très belle carrière en 1963. Ces fourgons équipaient nombre de casernes de France, certains restèrent en service jusqu'aux années 90.

### 3/ LA FOURGONNETTE INCENDIE 2 CV CITROËN



La fourgonnette 2 CV Citroën, numérotée 25 D voit le jour en 1958. Elle est dotée d'une porte arrière ouvrante d'une seule pièce, contrairement aux deux battants de la "vraie". Le moule reproduit à merveille la fameuse "tôle ondulée" de la réalité.

C'est curieusement la première fourgonnette 2 CV produite par Dinky Toys. Alors qu'en province peu de casernes étaient dotées de ce véhicule, la brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris utilisait nombre de ces voitures comme véhicules de liaison. Dinky Toys apposa donc l'écusson de la brigade sur les portières. Un fin décalque le représente assez fidèlement et on distingue bien le blason de la ville de Paris entouré de lauriers.

En 1959 le modèle sera renuméroté 562 et plus tard équipé de roues concaves. Il terminera sa carrière en 1963.

On ne sait pourquoi une version classique en "gris Citroën" ne vit jamais le jour.



Pour la petite histoire, Bobigny produisit, à la demande d'un commerçant lyonnais animant le Club Dinky Toys local, une petite série peinte en gris et roues crème, badgée "Club Dinky Toys B.B. lorrain". Ce modèle est rarissime et c'est le Graal des collectionneurs de la marque.

Au catalogue de 1967 à 1970, une très jolie "fourgonnette postale", numérotée 560 jaune et logo des PTT bleu, connut un réel succès.

De 1965 à 1968, une version export pour la Hollande, la 562 H "Wegen Wacht" fut produite pour l'automobile-club local en jaune avec écusson du club.

Enfin, et c'est un comble, la seule fourgonnette 2 CV sans publicité fut vendue en Espagne par Poch S.A. en 1968 et 1969, finie en vert pâle avec des roues chromées montées avec des pneus Pirelli.

Ci-dessus, un intéressant catalogue de 1959 avec les doubles références.

### 4/ LA COUSINE ANGLAISE : STREAMLINED FIRE ENGINE.



Il y eut bien évidemment de l'autre côté du Channel de nombreux véhicules de pompiers produits à Liverpool. Voici sans nul doute le plus populaire : une autopompe (réf 25K) qui vit le jour en 1937. Il s'agit d'un véhicule réel produit par la firme Merryweather au milieu des années 30 avec les formes "aérodynamiques" à la mode à l'époque. Toujours équipée d'une échelle de toit fixe à laquelle est accrochée une clochette de cuivre, elle connut de nombreuses variantes au fil du temps.

Nota : les modèles de 1937 à 39 étaient agrémentés de six silhouettes de pompiers en tôle lithographiées avec des têtes en plomb. Renumérotée 250 en 1954, elle termina son étonnante carrière en 1962 !

A côté d'elle, la rare hutte à matériel d'incendie Hornby en tôle lithographiée.

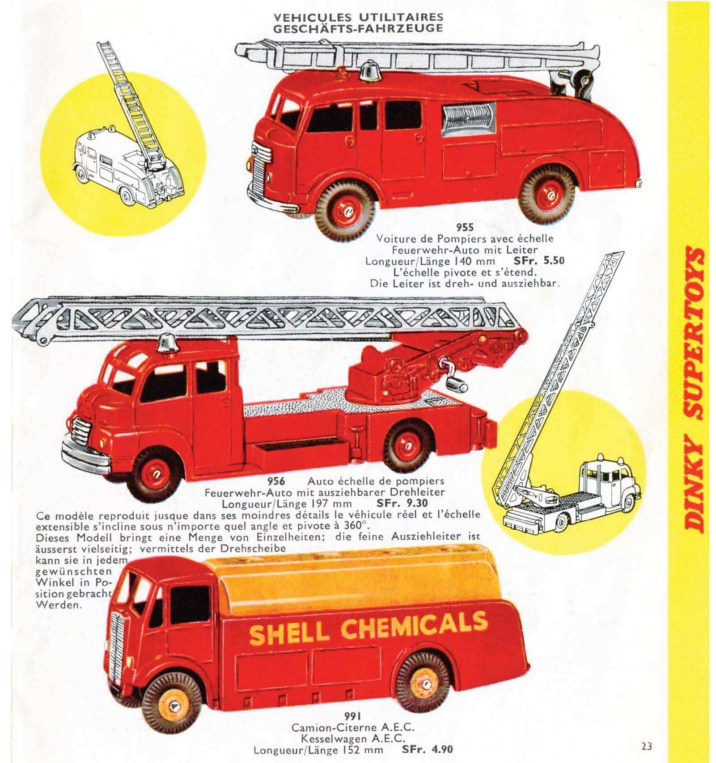
Le Dinky 25 K, renuméroté 250, un modèle désuet qui défie le temps !

## 5/ L'AUTO ECHELLE DE POMPIERS GAK BERLIET



En haut de page, illustration de l'indémontable camion d'incendie Commer, (1952-1969), équivalent anglais de notre premier secours Berliet.

A droite, un catalogue bilingue français-allemand pour la Suisse de 1958 avec, au centre, la fameuse grande échelle, version anglaise. Rappelons que le marché suisse était la "chasse gardée" de Liverpool et qu'on y trouvait bien peu de Dinky français.



En 1968, Dinky Toys songe à remplacer la Delahaye vieillissante et crée une nouvelle grande échelle en modifiant châssis et cabine de son GAK Berliet. Bobigny propose ainsi la cabine en version allongée dix places. Ce sera en fait un "GBK 6". Le modèle est superbe et équipé de glaces et aménagement intérieur, y compris une roue de secours qui trouve sa place dans la cabine !

Il est vendu en coffret de luxe en carton rigide, illustré d'une scène très réaliste de sapeurs en pleine action. Il est référencé 956.

Les temps ont changé : en France on ne parle plus de "Dinky Supertoys", mais de "Super Dinky" !

Une curiosité : le modèle emprunte son échelle à son confrère de Liverpool, réalisé sur une base de Bedford S. Il s'agit du "Turntable Fire Escape", référencé également 956. Ce modèle, apparu en 1958, commence à vieillir et après nous avoir prêté son échelle, les anglais le suppriment en 1969... pour le remplacer par notre GBK, qui deviendra outre-Manche "Turntable Fire Escalade - Berliet Cab" (référencé lui aussi 956) et qui restera au catalogue de Liverpool jusqu'en 1973, alors qu'il est abandonné en France en 1970, tout comme la Delahaye, dont le succès ne faiblissait pas malgré son âge respectable !

JEAN MICHEL BLÉVOT CAM 0884 ■

## MA DÉCOUVERTE DU MECCANO

par François Sellon

Au début décembre 1945, j'allais avoir 5 ans, ma mère me dit "c'est bientôt ton anniversaire que veux-tu comme cadeau ? Est-ce qu'un MECCANO te ferait plaisir ?"

Je répondis aussitôt "ah oui !" alors que je n'avais aucune idée de ce que cela pouvait être.

C'est ainsi que j'eus ma première boîte : la n° 0.

L'expérience fut tellement concluante que, trois semaines plus tard, le Père Noël se sentit obligé de m'apporter un complément. N'ayant pu trouver la 0A il se rabattit sur la n° 1. Puis j'eus droit, chaque année de façon assez régulière, à la boîte complémentaire voulue, ceci jusqu'en 1954 avec la n° 8A.

La photo jointe me montre à l'œuvre en été 46 aux côtés de ma grande sœur (12 ans) médusée et de mon petit frère (4 ans) consciencieux. On peut remarquer qu'à l'époque les roues

n'avaient malheureusement pas de pneus. Ils m'ont toujours manqué car bien qu'introduits plus tard, ils n'ont jamais été inclus dans les boîtes complémentaires. Ma mère m'avait dépanné avec ceux (presque compatibles) de sa machine à coudre.



FRANÇOIS SELLON CAM 0732 ■

# LA CHRONIQUE DE MECANOTEPH

## EXCAVATEURS DE TRANCHÉES

par Jean-Claude Brisson

Depuis le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, des milliers de kilomètres de tranchées ont été creusées pour loger les adductions d'eau, les conduites de gaz de ville, les câbles de distribution d'électricité, les câbles téléphoniques dans les villes ainsi que les réseaux d'assainissement. Des tranchées ont également été réalisées sur de très longues distances pour enterrer les pipelines acheminant les hydrocarbures et le gaz naturel, et plus récemment pour installer la fibre optique.

Les premières tranchées furent creusées de main d'homme à la pioche et à la pelle. Mais rapidement des engins furent construits pour mécaniser ce travail.

Dans le Meccano Magazine anglais de février 1934, on trouvait la description de l'excavateur réalisé ici en pièces nickelées. Tel qu'il est décrit, il présente quelques imperfections : la vitesse de rotation de la chaîne de godets est beaucoup trop faible et les chenilles avant, réalisées en chaîne Galle, produisent un déplacement de l'engin beaucoup trop rapide. De plus, les chenilles arrières sont inefficaces pour diriger l'excavateur.

La notice N° 12 de la boîte N° 10, décrit ce magnifique modèle d'excavateur de tranchées, probablement un Allen-Parsons. Mais ici les chenilles sont fictives, simulées comme dans beaucoup de modèles de la boîte 10 par des bandes flexibles, l'engin se déplaçant sur des roues dissimulées derrière elles.

### MES MODÈLES MECCANO

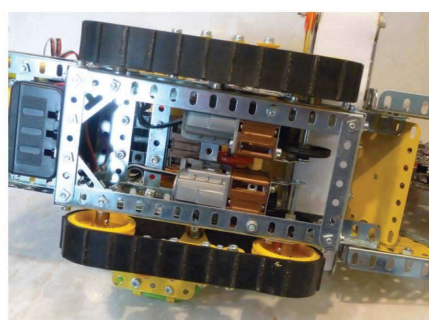
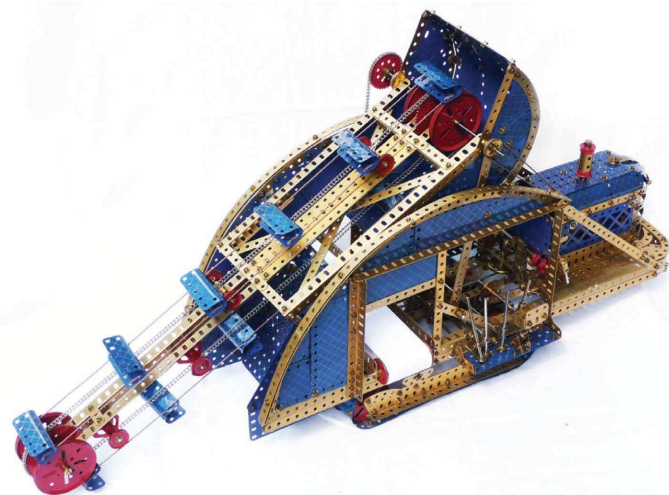
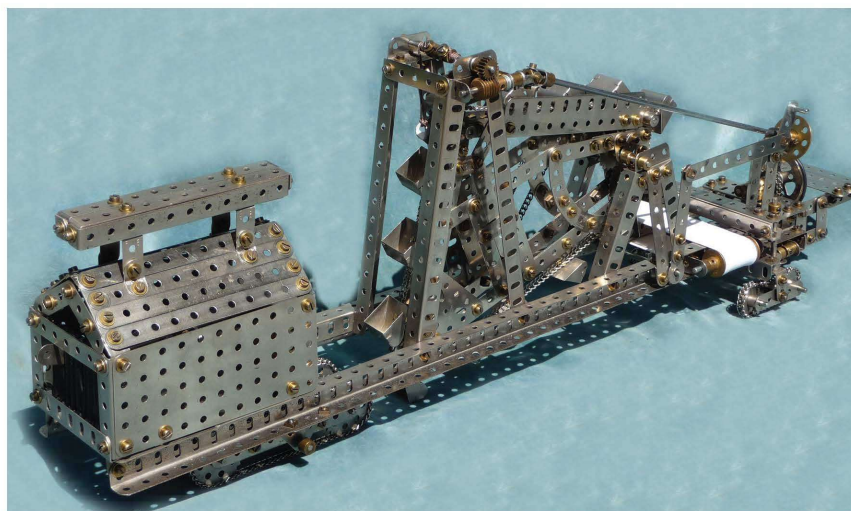
Depuis la sortie, en 2002 des boîtes "Future Master", on dispose de chenilles en élastomère de deux dimensions différentes. Ce qui permet de réaliser deux modèles d'excavateur de tranchées de tailles différentes.

### LE GRAND MODÈLE

Le premier excavateur, réalisé en majeure partie avec des pièces actuelles, utilise les grosses chenilles. Inspiré du modèle de la boîte 10, c'est une reproduction assez libre d'un excavateur Allen-Parsons, modèle 25, des années trente.

Il est animé par trois moteurs avec réducteurs. Deux moteurs entraînent les chenilles. Ils sont alimentés par le boîtier de commande infrarouge des boîtes "Action control" de 1996. Ceci permet d'actionner séparément les deux chenilles et donc de diriger l'engin. En choisissant la place de la roue de champ en sortie du réducteur sur la commande de chaque

chenille, on aura une action cohérente des boutons de la télécommande. Le troisième moteur entraîne la chaîne de godets et le tapis roulant d'évacuation des déblais.

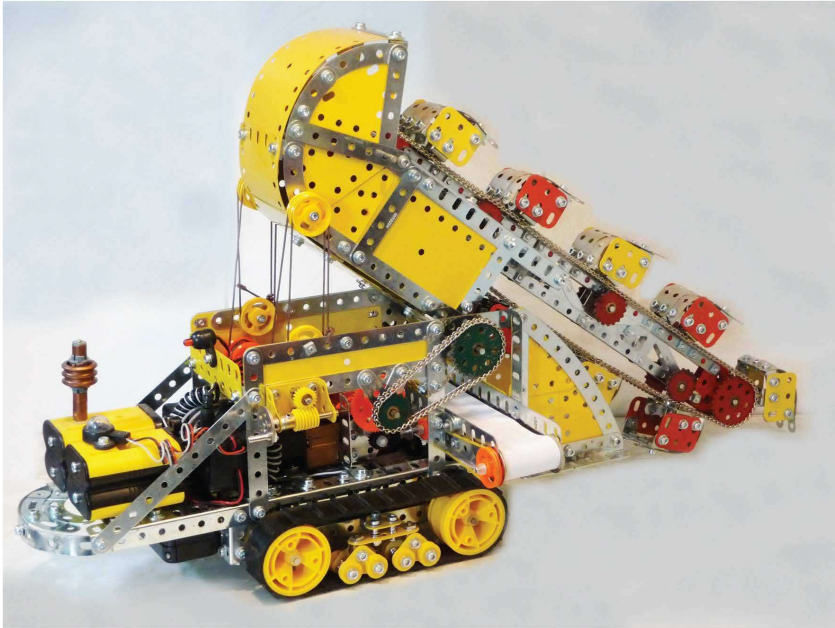


Le châssis est formé de deux cornières de 15 trous réunies par des cornières de 7 trous rigidifiées par des grands goussets et fixées par des cornières de 3 trous à deux cornières de 25 trous également réunies par des bandes de 7 trous. Sur ce châssis sont fixés les moteurs et les chenilles. Une superstructure constituée de bandes et de plaques flexibles surmonte le châssis et supporte le dispositif d'excavation.



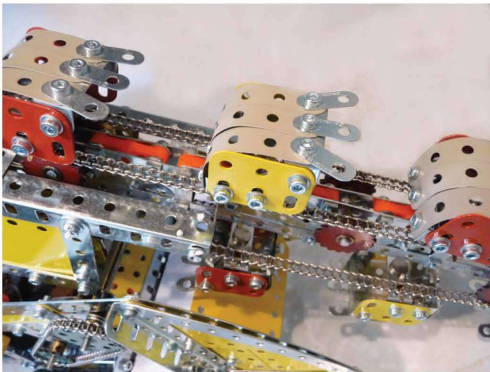
Le barbotin avant est moteur. Il est entraîné par un pignon de 19 dents engrenant sur sa denture interne. Les galets porteurs sont des poulies de 12 mm fixées sur des petits goussets, l'ensemble est maintenu appliqué sur le sol par des ressorts courts.

Le bras porteur des godets est formé de poutrelles triangulées assemblées sur des bandes plastiques épaisses formant un chemin sur lequel vont glisser les godets. Il



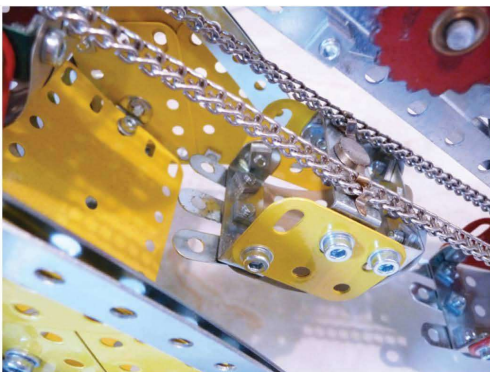
se termine à ses deux extrémités par des embases triangulées plates qui supportent les roues de chaîne sur lesquelles passent les chaînes Galle. Les godets sont fixés sur celles-ci par des attaches parisiennes. Les chaînes sont guidées par quelques roues de chaîne supplémentaires.

Les côtés des godets sont formés de deux poutrelles plates de trois trous réunies par deux bandes coudées de 3x1 trous et d'une bande coudée étroite de 3x2 trous. Le fond

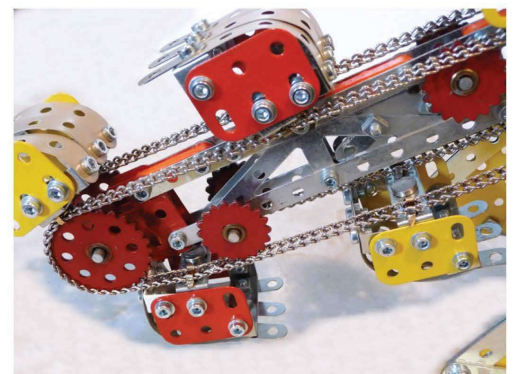


est formé de 3 bandes flexibles de 5 trous fixées sur les bandes coudées, les dents sont constituées de trois bandes étroites de 2 trous. Un plot de contact des boîtes électriques, fixé sur l'une des bandes coudées, améliore le glissement du godet sur le bras porteur. Ce bras est fixé à l'intérieur d'un capot construit sur deux cornières de 15 trous sur lesquelles sont fixées des plaques flexibles dirigeant les déblais vers le tapis roulant. Un double treuil commandé par une vis sans fin permet d'orienter le bras pour fixer la profondeur de la tranchée.

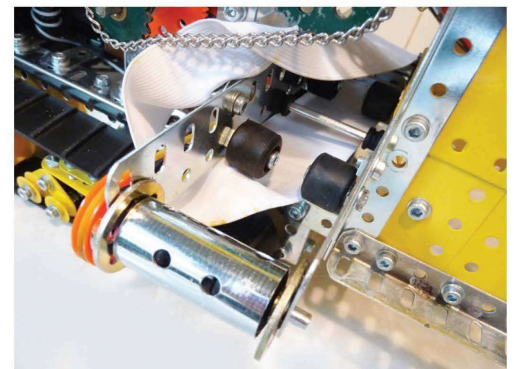
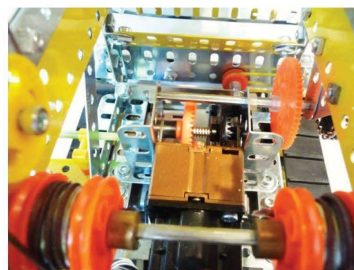
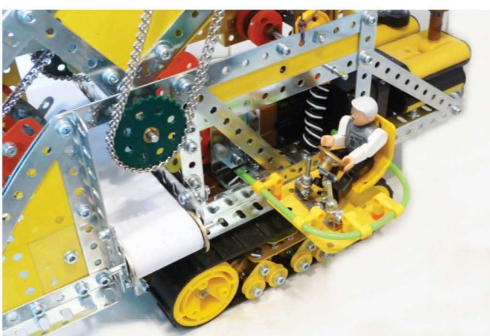
Le troisième moteur sert à l'entraînement de la chaîne de godets. Après des réductions par pignons, la transmission du mouvement se fait en deux étapes : une première liaison par chaîne entre la sortie du moteur et l'axe de basculement du bras, puis une deuxième chaîne entre cet axe et l'axe supérieur du bras. Ainsi les distances entre les roues de chaîne restent constantes quelle que soit la position du bras.



Le tapis roulant, monté sur des poutrelles plates de 15 trous, est constitué d'une bande de tissu élastique qui tourne sur des tambours faits d'un manchon bloqué par des pneus cylindriques sur des roues barillet de la boîte électrique. D'autres pneus répartis le long des poutrelles servent de rouleaux de support.

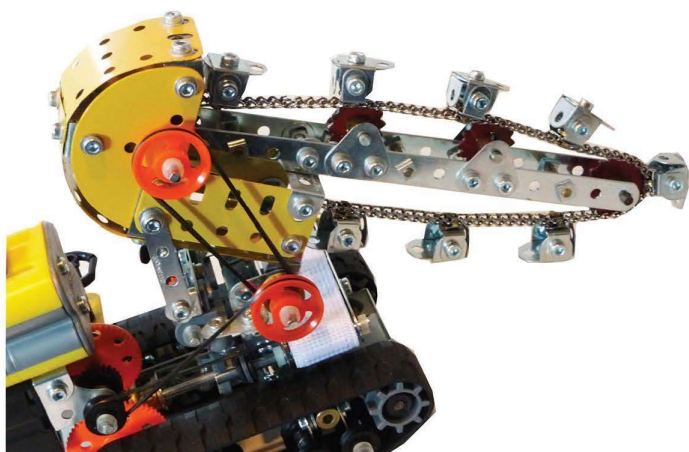
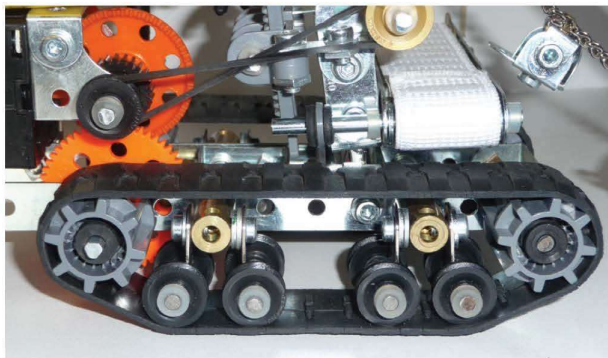
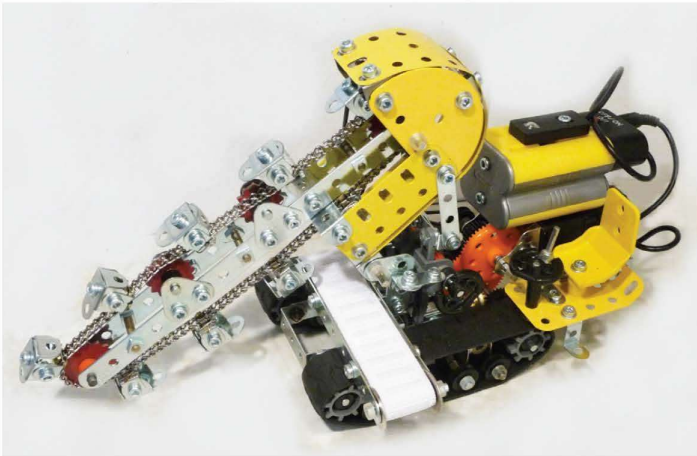


On terminera le modèle par la plate-forme décorative de commande.





## UN MINI-MODÈLE



En utilisant les petites chenilles des boîtes "Future Master", on peut réaliser un deuxième modèle plus petit, également très réaliste.

Le châssis est formé de deux bandes de

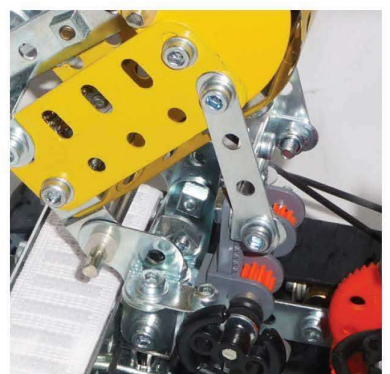
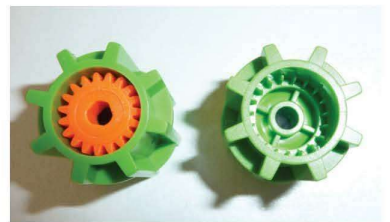
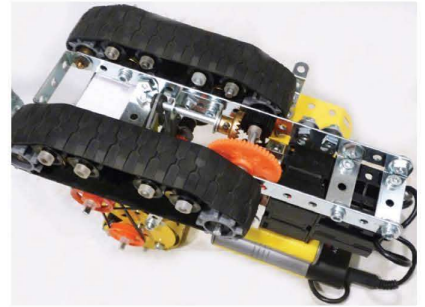
19 trous réunies par quatre bandes coudées de trois trous. Sur deux d'entre elles, est fixé un moteur à télécommande infrarouge muni de son réducteur. L'axe de sortie du réducteur, muni d'un pignon de 12 dents, attaque une roue de champ sur l'axe de laquelle sont fixés un pignon de 12 dents et une poulie de 12 mm. Le pignon attaque une roue de champ de 50 dents. Sur son axe un pignon de 24 dents attaque une

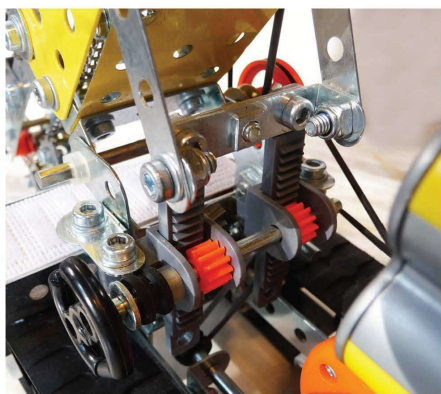
roue de 57 dents fixée sur l'axe qui entraîne les chenilles grâce à un pignon de 19 dents encastré dans le barbotin d'entraînement. Sur ce même axe un pignon de 19 dents engrène sur une roue de champ de 25 dents qui permet d'entraîner le tapis roulant par l'intermédiaire de poulies et de courroies. Le barbotin avant tourne librement sur un axe fixé sur collier avec tige filetée. Des raccords tringles et bandes à angle droit fixés sur des raccords taraudés longs portent les axes des poulies de 12 mm formant les galets porteurs.

Le bras porteur des godets est constitué de deux bandes de 15 trous réunies par des tiges filetées de 2,5 cm. Aux extrémités, la chaîne d'entraînement des godets passe sur deux roues de chaîne de 25 mm.

La chaîne est soutenue par des roues de 19 mm supportées par des petites plaques triangulaires. Les godets, fixés à la chaîne par des attaches parisiennes, sont formés d'un support double étroit boulonné sur un support double normal complété par une équerre et un support plat.

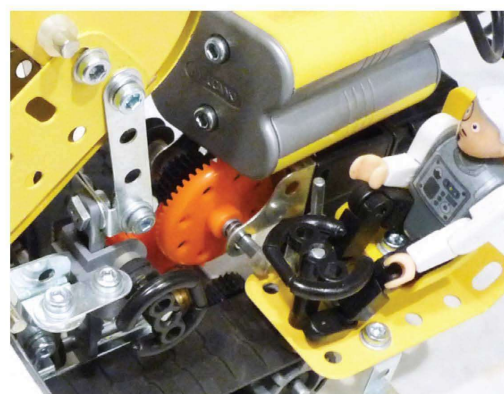
Le bras est fixé à l'intérieur d'un capot formé de plaques semi-circulaires, de poutrelles plates de





5 trous et de plaques flexibles. Il est articulé sur des goussets à angle droit fixés au châssis. Deux crémaillères permettent de régler l'inclinaison du bras et donc la profondeur de la tranchée.

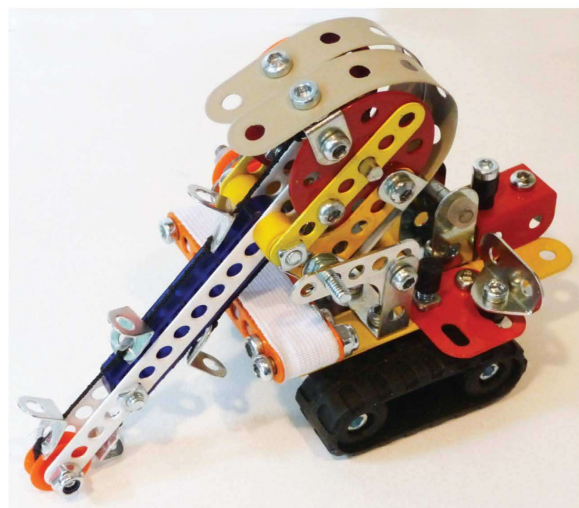
Une première courroie entraîne l'axe de basculement d'où une seconde courroie entraîne la chaîne de godets. On ajoutera la plateforme de commande.



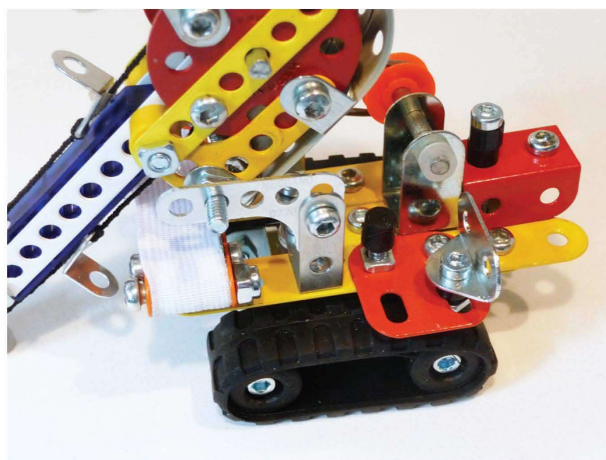
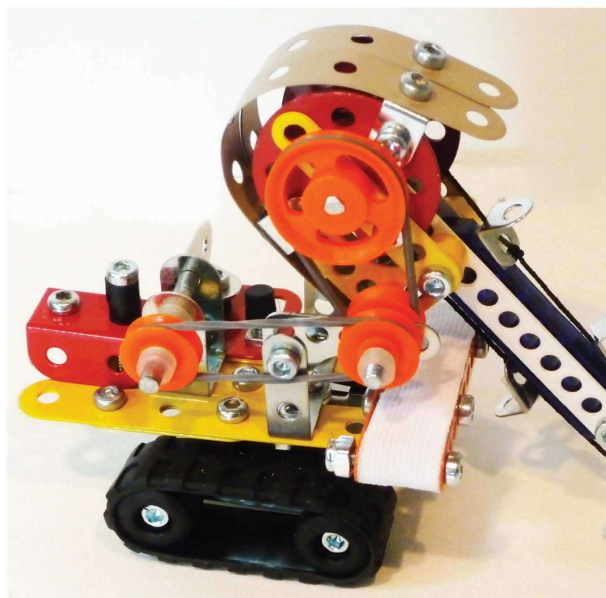
## UN MICRO-MODÈLE

En 2010, dans la série des "Maxi Kits" Meccano sort un mini bulldozer. Ce qui nous gratifie d'une nouvelle petite chenille qui va nous permettre de réaliser un micro excavateur de tranchées.

Le charriot porteur est constitué de deux bandes spéciales de cinq trous réunies par deux bandes coudées trois trous de 27mm. Des entretoises sont placées sur des boulons pivots de 14,7mm fixés aux extrémités des bandes. Quatre petits pneus cylindriques sont insérés sur les entretoises et servent de barbotins. Les chenilles sont ensuite placées autour. Le châssis est formé de deux bandes de 9 trous réunies par une plaque perforée de 3x3 trous ainsi qu'une bande coudée étroite de 2x3 trous. Elle porte des goussets étroits 1/4 " qui supporteront le bras

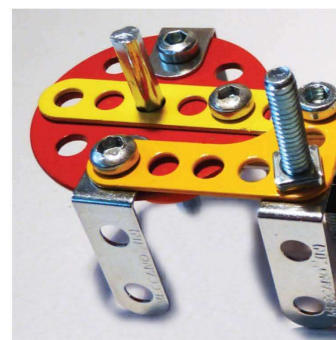
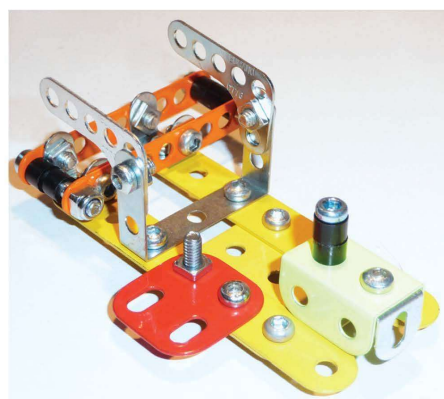


porteur de godets. A l'arrière, une plaque à rebords 1x2 trous représente le capot du moteur. A l'avant, deux bandes 9 trous, 1/4 " fixées sur des supports doubles étroits portent le tapis roulant d'évacuation des déblais. Sur le côté, une poutrelle plate de



deux trous représente la plateforme de contrôle sur laquelle sont fixés le siège de l'opérateur et le levier de commande.

Le bras porteur des godets est constitué de deux bandes 1/4 " de 17 trous réunies par une bande plastique épaisse de 9 trous. Une poulie folle de 12 mm tourne sur un boulon pivot à l'extrémité basse du bras. Une poulie trois pans est placée sur une tige trois pans de 40 mm à l'extrémité haute. Les godets sont figurés par huit équerres étroites fixées sur une corde. Les côtés de la trémie sont réalisés par deux disques huit trous, une bande étroite 1/4 " de 7 trous et un gousset étroit 1/4 ". Ils sont réunis par des équerres étroites 1x2 sur lesquelles sont fixés des bandes flexibles de 9 trous. L'ensemble pivote sur des boulons qui passent dans les trous des goussets du châssis. Un de ces boulons porte les poulies intermédiaires.

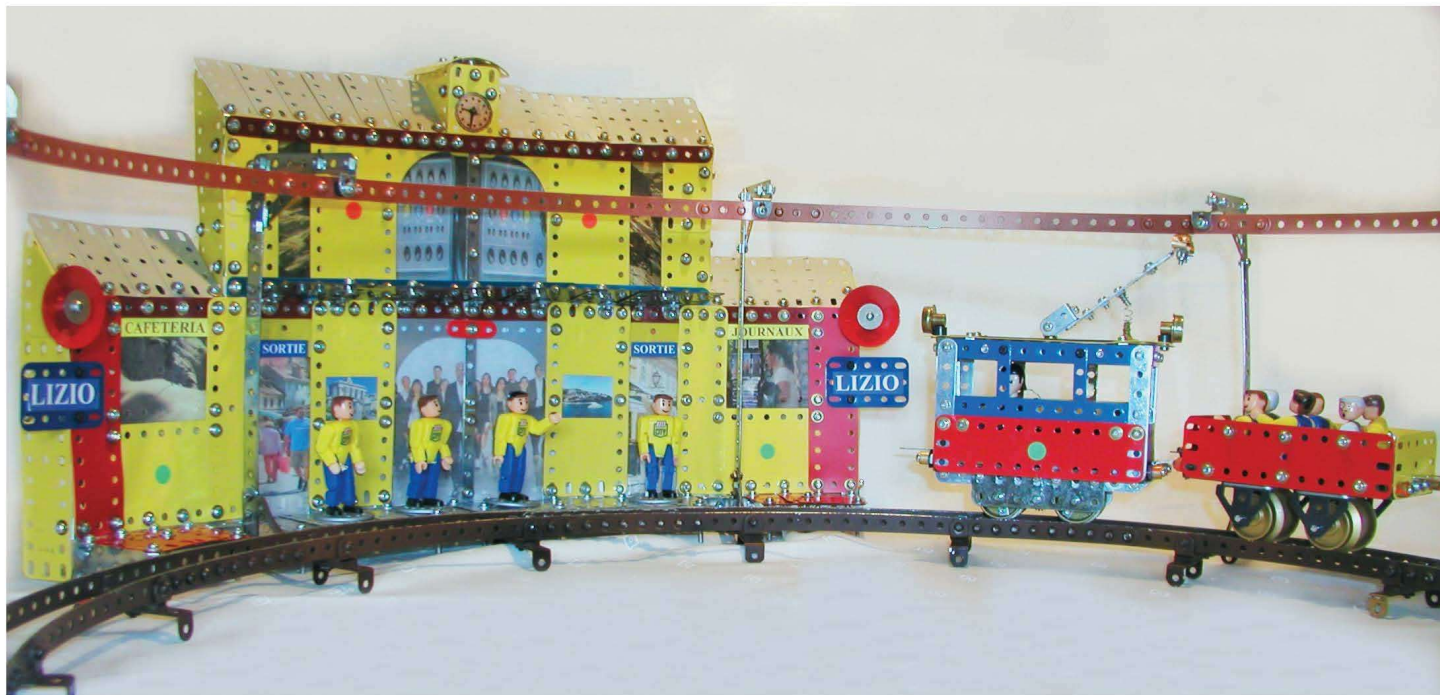


JEAN CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■

# MON TRAMWAY LIZOTAIS

## ALIMENTATION PAR CATÉNAIRE

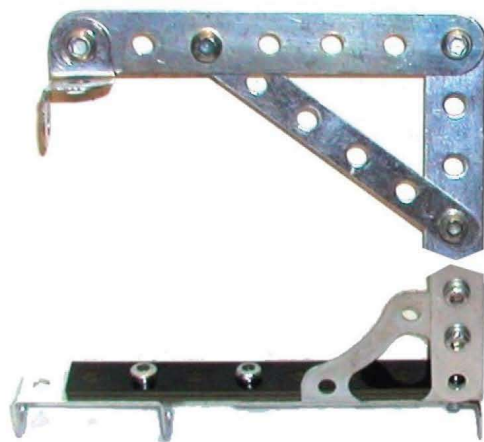
par Jean-Max Estève



En premier, je vous conseille de construire le cercle des rails afin d'avoir le bon calibre pour les bogies. Le cercle extérieur doit comporter 200 trous, pour ce faire, j'ai utilisé 4 bandes de 49 trous N° 1 C espacées d'une rondelle N° 38. L'intérieur doit être de 192 trous, il vous faudra 8 bandes de 19 trous N° 1 A et 8 bandes spéciales N° 6. Les deux cercles ainsi obtenus, vous les visserez sur des bandes coudées de 3 trous N° 48 en prenant soin, entre les bandes et les bandes coudées, de mettre une rondelle N° 38, ce qui vous permettra d'obtenir deux cercles parfaits. L'ensemble ainsi obtenu sera vissé sur des bandes coudées N° 48 A qui feront figure de traverses. Ci-dessous l'aperçu des raccords concernant les rails intérieurs et extérieurs.

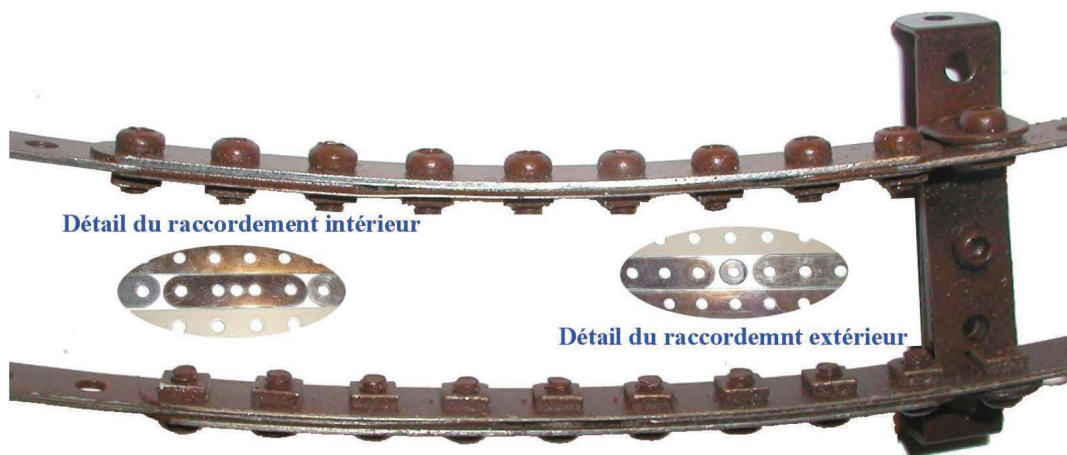
Afin d'avoir une bonne continuité de roulement j'ai utilisé pour les intérieurs des bandes de 9 trous N° B482 et pour les extérieurs des bandes de 9 trous N° 2 A.

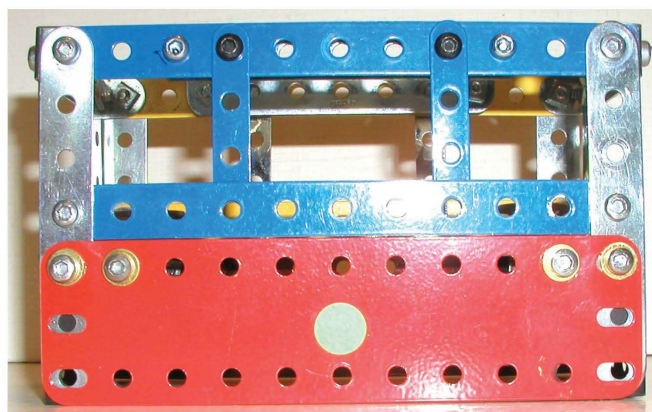
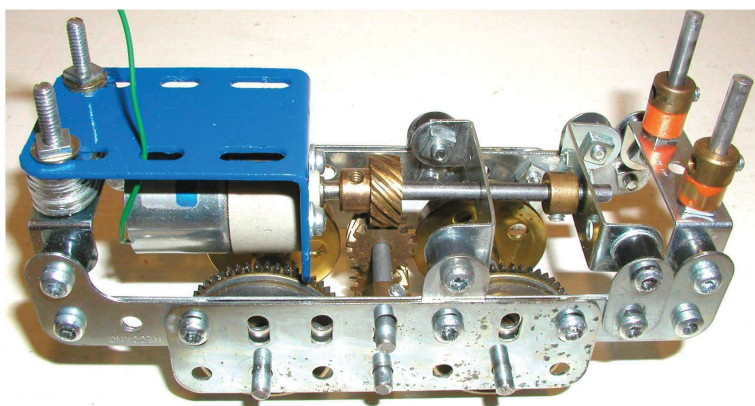
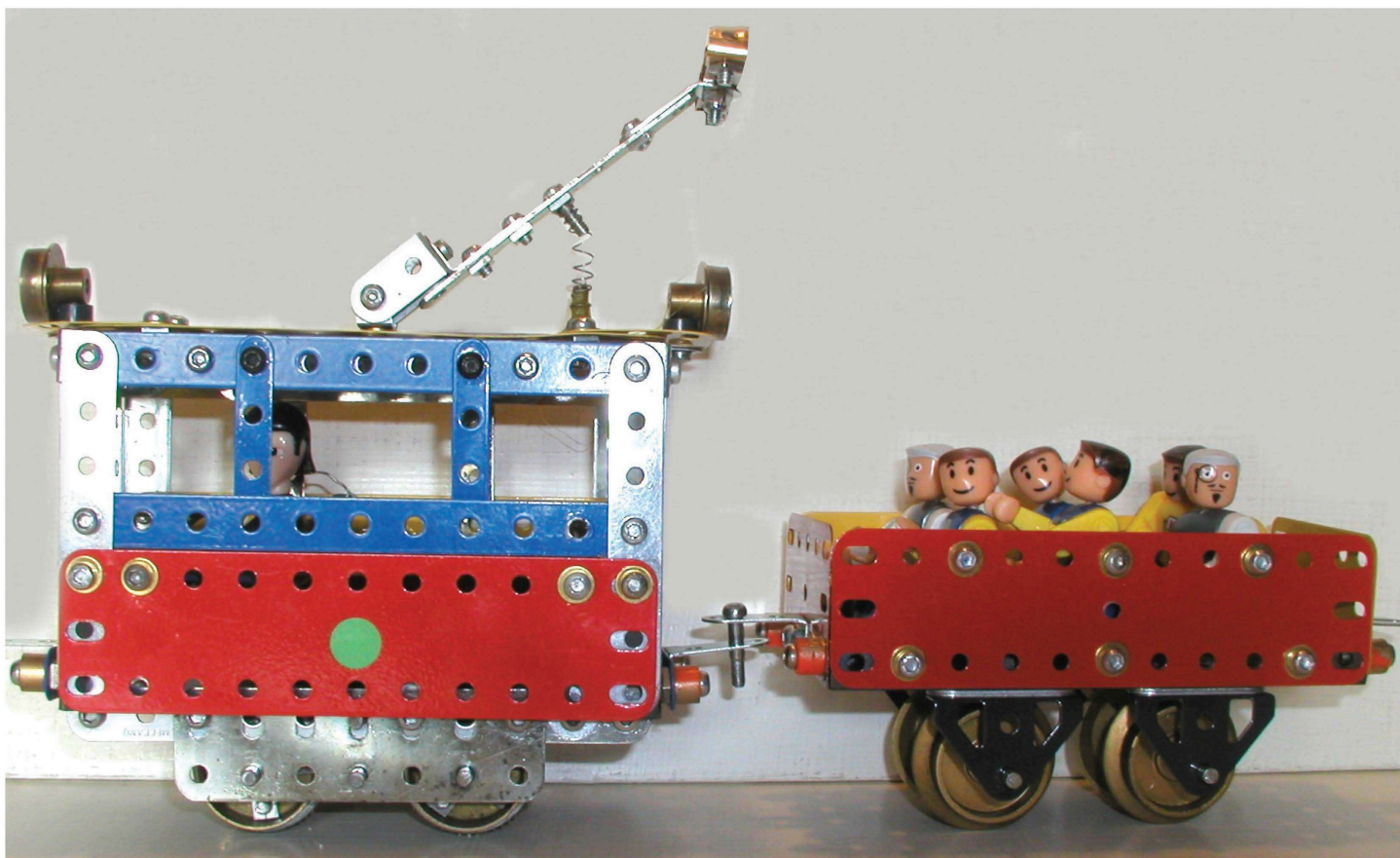
Restons dans le rébarbatif en construisant la caténaire. Pour les matheux, sachez qu'elle doit être un multiple de trois divisible par quatre !!! Il suffit d'utiliser 8 bandes de 25 trous N° 8 se chevauchant sur



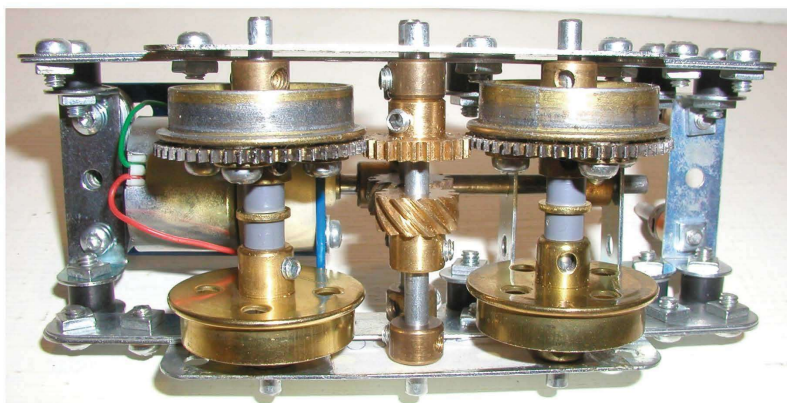
un trou afin d'obtenir un cercle de 192 trous.

Le porte caténaire est une bande N° 1 A sur laquelle on visse une bande N° 3, l'équerre N° 154 B permettra de fixer la caténaire (le cercle de 192 trous). La base doit être vissée sur une bande isolante de 11 trous que j'ai ramené à 8 trous. Une équerre N° 12 et une bande coudée N° 48, permettront de supporter l'ensemble, et serviront de traverse.

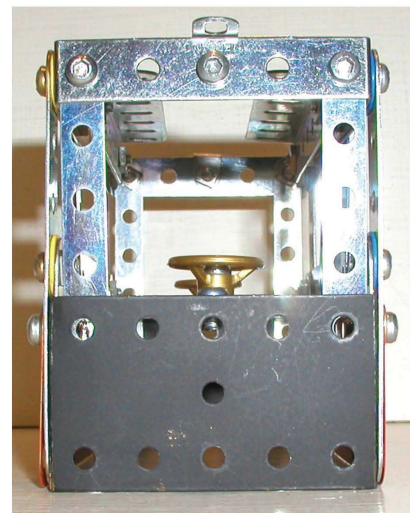


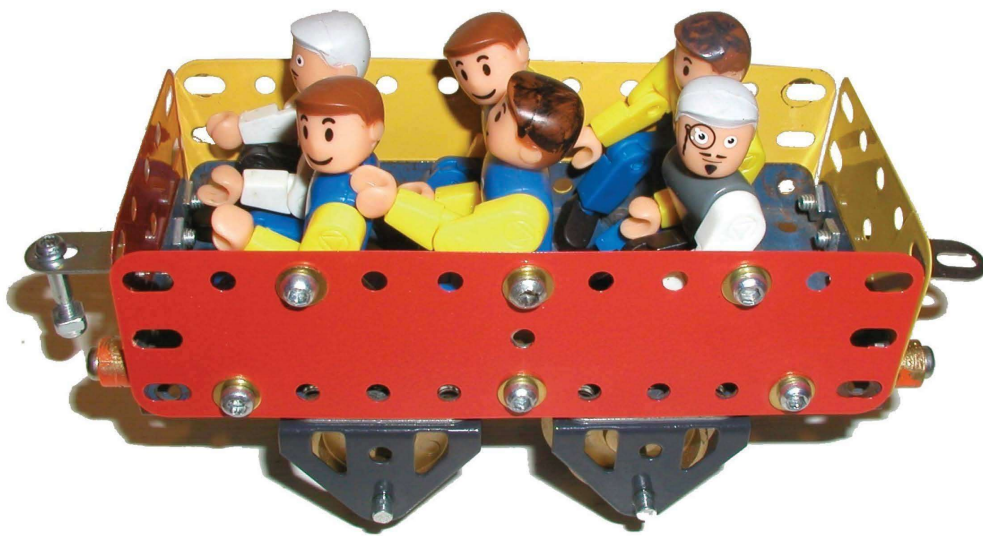
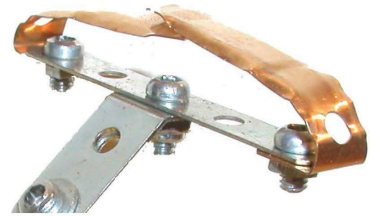
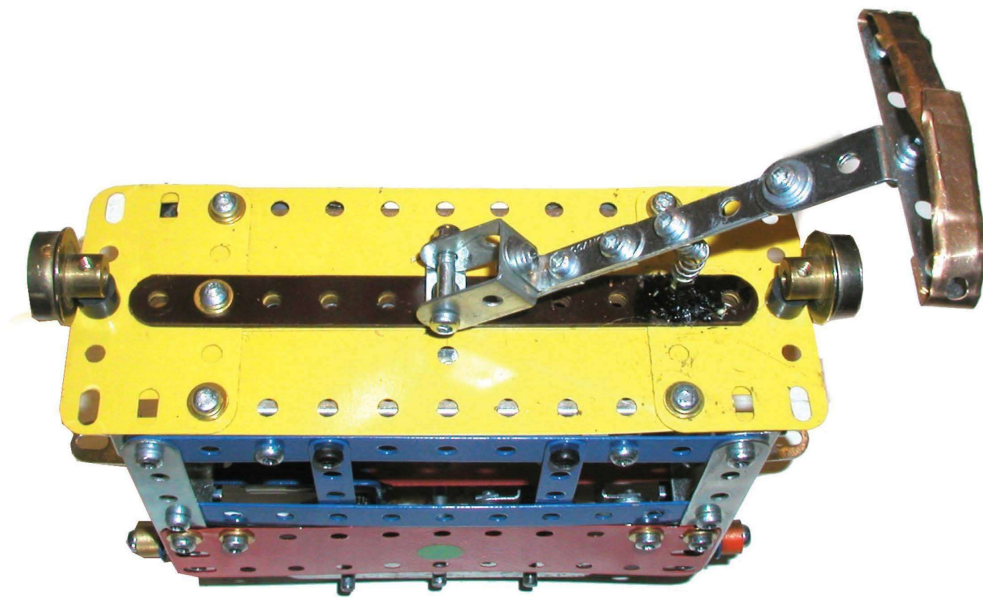


Pour obtenir un écartement de 4 trous, vous devez utiliser une bande coudée de 3 trous n° 48 sur les côtés desquels vous apposez une entretoise N° 38 A ; ensuite, vissez les deux ensembles de 11 trous préalablement fabriqués avec une bande de 11 trous sur laquelle vous aurez vissé une poutrelle plate de 7 trous N° 103 D. Les goussets triples à chaque bouts vous permettrons de mettre en place le micro moteur et l'ensemble de traction ainsi que les chevilles filetées N° 115 A permettant de supporter la carrosserie. Les côtés sont reliés aux deux faces avec des équerres N° 12. La bande de façade est une plaque métal N° 189 que j'ai plié à 90° à l'aide d'une plaque rigide N° 74 A, ce qui m'a permis d'obtenir un angle propre.



Les deux roues dentées appo-sées aux côtés des roues à boudin N° 20 sont des N° 27 G de 45 dents auxquelles j'ai enlevé le moyeu et ovalisé les quatre trous afin de pouvoir les fixer. La transmission moteur - bogie s'obtient par l'apport de trois pignons hélicoïdaux.

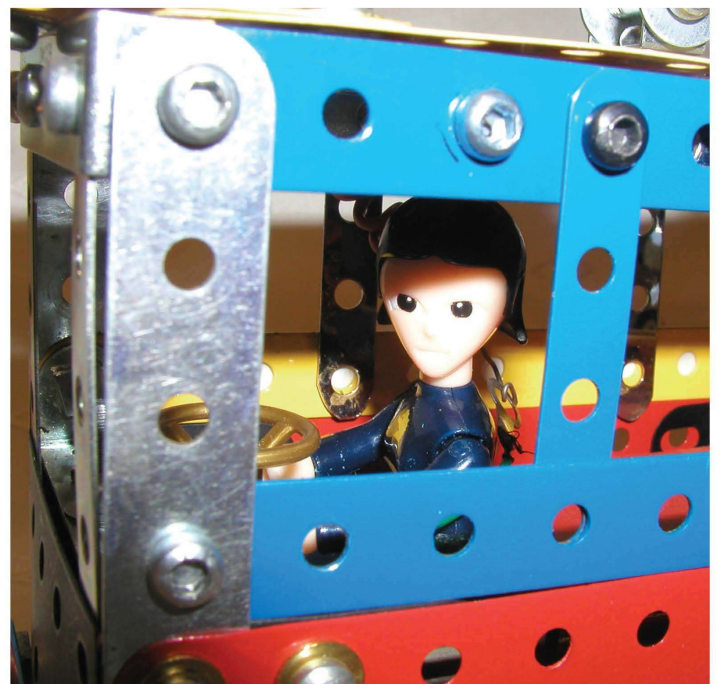
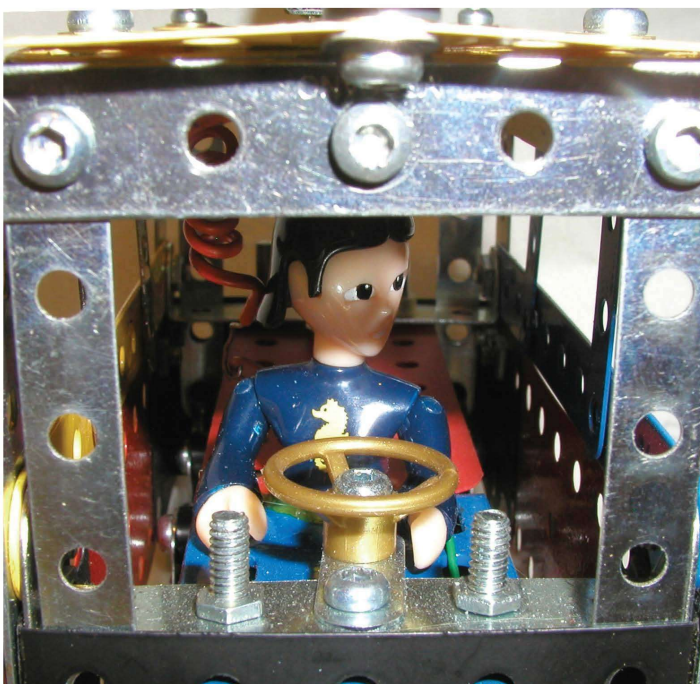


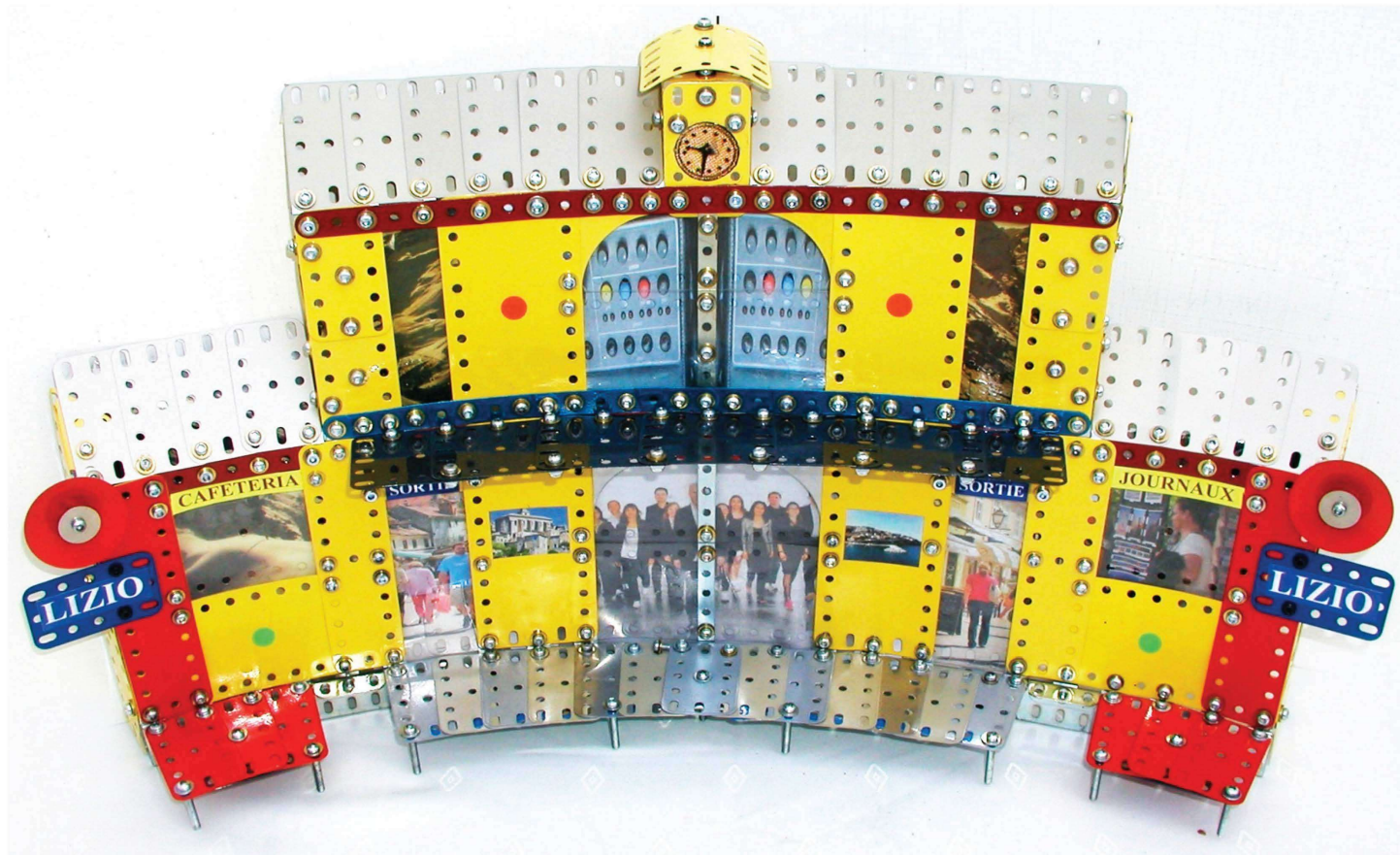


Afin d'obtenir une parfaite isolation, le toit est constitué de deux fois deux plaques plastiques N° 194 et 194 D. Sur chaque face, vissez une bande isolante de 11 trous N° 501 afin d'avoir une rigidité de la toiture. Le support du pantographe est une bande étroite de 6 trous que prolonge à une extrémité une équerre étroite N° 812 B sur laquelle est vissé une équerre double N° 11 A, à l'autre extrémité vous vissez une équerre étroite à 135° N° 812 D sur laquelle vous vissez une bande étroite de 5 trous N° 235, celle-ci supportera les deux balais de manette N° 532,. Préalablement vous les aurez formé comme montré sur la figure ci-dessus.

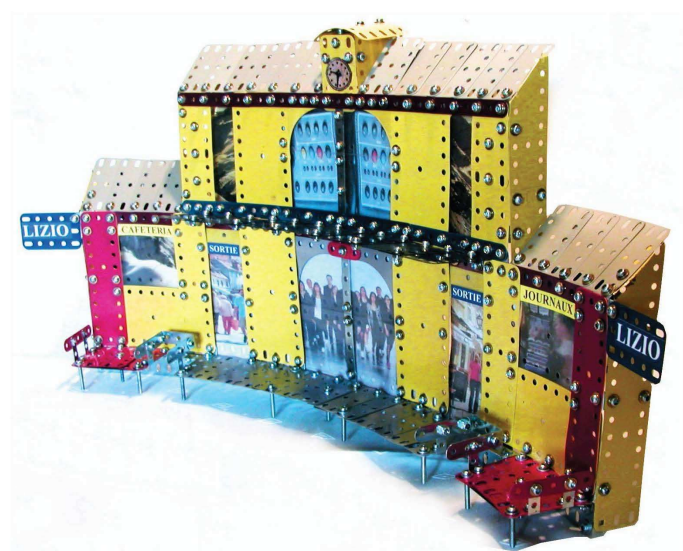
Ouagon comme le prononce notre administrateur belge. Nous prenons le Meccano de notre enfance, celui qui nous a fait tant rêver, celui avec lequel le créateur Franck Hornby avait prévu un système évolutif. Bref, nous prenons la plaque à rebords N° 52, nous vissons à l'extérieur quatre embases triangulées N° 126 qui feront office de porte

bogie. Ensuite sur les côtés longs, deux plaques métal N° 189 et sur les côtés courts deux plaques n° 188. Les sièges des voyageurs sont des bandes coudées de 5 trous N° 48 A. Afin de ne pas perdre mes voyageurs je les colle sur le siège par le siège, en ayant eu soin au préalable de les tronçonner au niveau de la taille. Pensez à conserver les jambes, au cas où. Le chauffeur également, évidemment. J'ai utilisé uniquement des figurines du Meccano Junior, elles sont malléables à souhait. L'échelle du 43<sup>ème</sup> étant à quelques millimètres près respectée.





Construire une gare en arc de cercle !!! Faut-il être c... pour accepter un tel challenge. Mais il est évident qu'autour du cercle il ne pouvait pas en être autrement. Au fur et à mesure de nos constructions, nous coupons, limons et obtenons des pièces d'un nombre de trous hors normes. Pour ce faire j'ai utilisé pour la base une poutrelle plate de 47 trous !



### IMPÉRATIF.

Toutes les pièces de la façade que vous allez utiliser pour cette construction doivent être au préalable légèrement cintrées. Prévoyez l'arc plus rentrant, de par le fait qu'au fur et à mesure des vissages, l'arc a tendance à s'ouvrir. Ensuite libre cours à votre imagination. Il n'y a pas de gare à Lizio, mais quelle importance, là où j'expose il y en a une. Alors pourquoi pas là plutôt qu'ailleurs. Ainsi nous, les meccanomen, ferons revivre ou créerons des lignes secondaires. J'ai pensé qu'il était superflu de vous décrire les pièces à utiliser, connaissant votre professionnalisme Meccano.

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

# CINTREUSE

par Jean-Marie Barré et Marc Leroy

Le modèle décrit ci-dessous correspond à une cintrreuse pour plaques flexibles de 11 trous. Elle est entièrement construite à partir de pièces Meccano. Présenté par Marc, le modèle plus bas utilise un socle en bois et des rouleaux en acier massif plus fiables.

## CONSTRUCTION :

La base s'articule autour d'une plaque rigide n° 70e dont les bords latéraux sont des cornières de 25 trous reliées à la plaque par 5 supports plats permettant d'élargir le socle.

Ces cornières sont surmontées par des cornières de 25 trous dont l'aile supérieure borde la plaque rigide. Les extrémités sont des cornières de 11 trous boulonnées directement à la plaque.

Les coins sont consolidés par des équerres de 25 x 12 mm.

Une plaque 53a recouvre en partie à l'une des extrémités la plaque rigide. Son rôle prend toute son importance dans le cas d'un socle en bois. Ici, pour une question d'esthétique, il compense des rondelles.

Elle est surmontée d'une bande coudée de 60 x 25 mm séparée par une rondelle et une entretoise en plastique. Une tringle de 13 cm traverse les trous supérieurs des ailes. Elle est tenue en place par 2 bagues.

Elle supporte 2 roues de 14 dents et, à une de ses extrémités, une roue barillet munie d'une cheville fileté sert de manivelle.

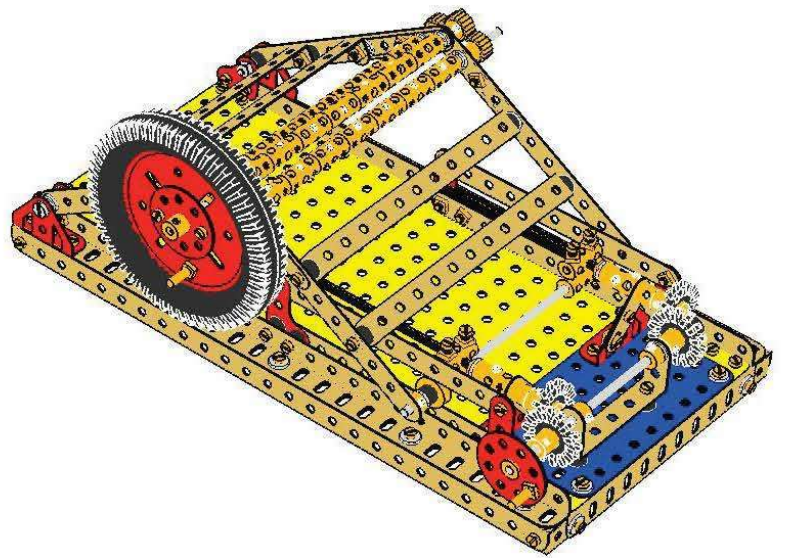
Quatre bandes de 11 trous renforcées d'une bande étroite de 5 trous à l'extrémité supérieure forment les montants de la cintrreuse. Ils sont réunis deux à deux par des bandes coudées de 11 trous munies à chaque extrémité d'une entretoise et ajustés à l'aide de rondelles. Une embase triangulée coudée et un petit gousset d'assemblage fixés sur les cornières servent de support pour chaque montant avant. Un boulon pivot muni d'un écrou frein permet l'articulation. A l'opposé, chaque montant coulisse dans un rail formé de 2 bandes de 14 trous tenues par des goussets triples écartés de la cornière de 25 trous par une entretoise. Elles emprisonnent une poulie sans moyeu de 13 mm. Les poulies sont montées sur une tringle de 16,5 cm qui porte également 2 accouplements pour tringle montés librement. Chacun de ces accouplements est surmonté d'un autre accouplement fixé par 2 boulons de 19 mm. Une tige fileté de 9 cm traverse le trou taraudé central. Elle est fixée au trou axial d'un accouplement taraudé.

Celui-ci reçoit à son autre extrémité une tringle de 32 mm. Cette tringle traverse un bras de manivelle tenu incliné dans les trous d'une embase coudée fixée à la base. Une roue de 14 dents est montée en bout.

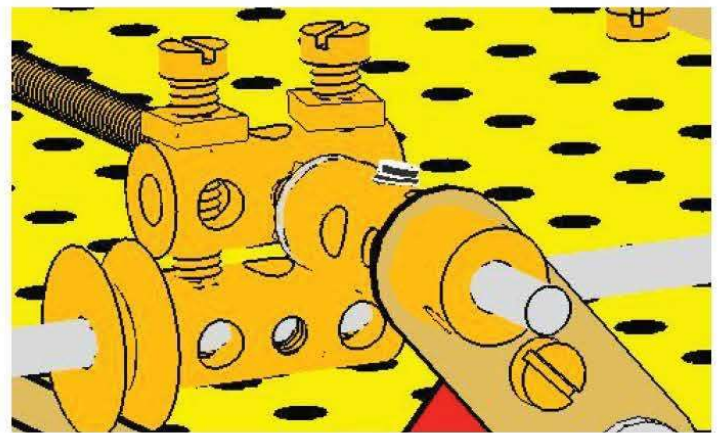
Chaque rouleau est formé de 7 accouplements pour tringle que traverse une tringle de 20 cm. Chaque tringle est immobilisé en translation par le moyeu des pignons de 26 dents. La tringle centrale réunit le sommet des montants et porte un volant formé d'une poulie à moyeu munie d'un pneu d'automobile.

## FONCTIONNEMENT :

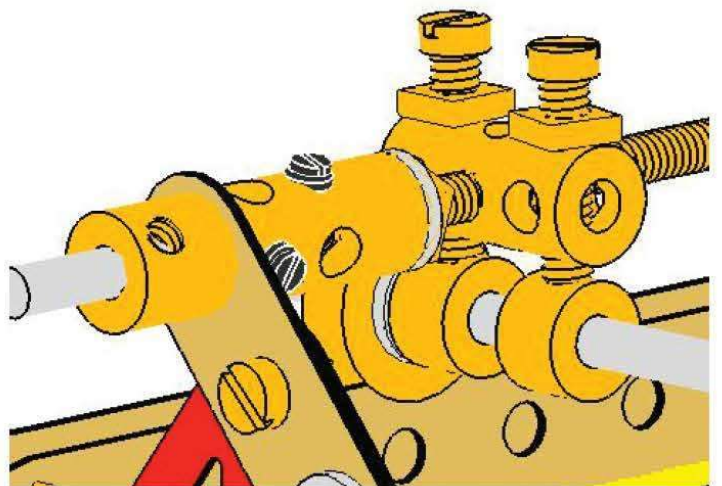
Le réglage du coefficient de cintrage s'effectue en tournant la manivelle qui entraîne les roues de 14 dents engrenant avec celles solidaires des tiges filetées.



En tournant, elles feront avancer ou reculer les montants mobiles portant les rouleaux satellites. Il suffit de glisser une plaque flexible entre les rouleaux et actionner le volant qui entraînera le rouleau planétaire et les pignons de 19 dents. La plaque flexible sera ainsi déformée. (Vue 1 et 2)



Vue 1

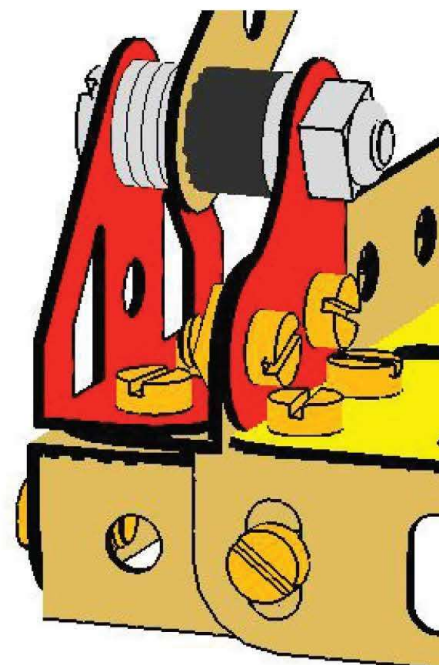


Vue 2

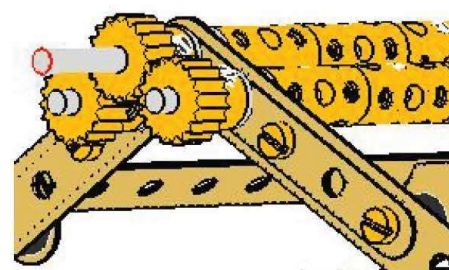
Vue détaillée du système montrant le déplacement des montants mobile. La bande de 11 trous supérieure a été enlevée ainsi que le gousset n° 133b. Sur la cintrreuse de Marc l'accouplement a été remplacé par deux bagues d'arrêt (vue 2). La fonction est identique. Remarquez le bras de manivelle incliné! Le trou oblong du bras ainsi que le trou triangulaire de l'embase permettent de régler l'inclinaison. Il suffit de prévoir une rondelle de chaque côté. Vue 3, chaque montant avant s'articule autour d'un boulon pivot monté sur une embase triangulée et un petit gousset et tenu en place par un écrou frein. En vue 4, les rouleaux et le train d'engrenages au faîte des montants renforcés de la cintrreuse. La machine est utilisable pour des plaques et des bandes et sert aussi bien à cintrer qu'à redresser. Pour redresser les plaques ou des bandes, sauf si les pliures sont importantes, cintrer la plaque, puis faire un "contre-cinfrage" pour redresser. Ceci s'applique aussi aux longrines même abîmées, c'est magique !

### Liste des pièces nécessaires à la construction

Nb	Réf	Nb	Réf	Nb	Réf	Nb	Réf
8	2	2	23b	4	48d	4	111
4	8	2	24	1	53a	18	111a
2	9	6	26	4	59	2	115
10	10	4	27f	2	62	4	126
4	12b	88	37a	4	63	2	133a
3	13a	62	37b	2	63c	4	133b
1	14	2	37h	2	69	1	142b
1	15	66	38	19	69a	2	147h
2	18c	21	38a	1	70e	4	235
1	19b	1	46	2	80e	3*	

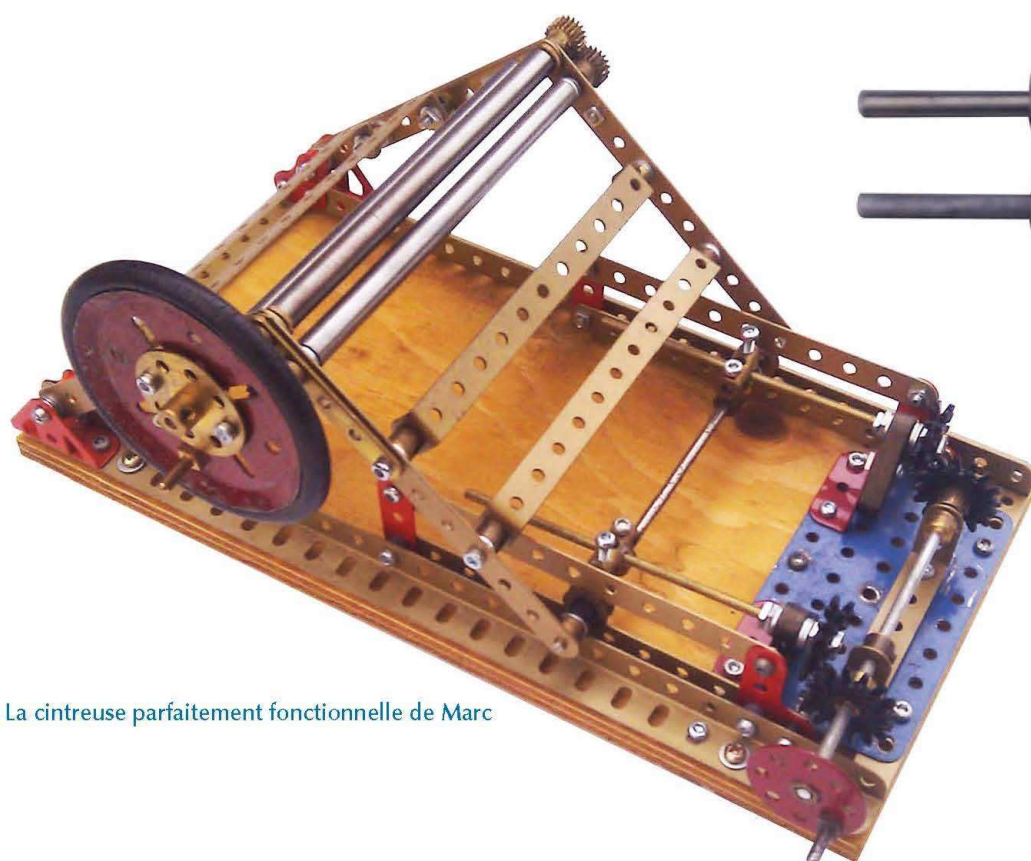


Vue 3



Vue 4

\* Les rouleaux plus fiables de 148 mm, fabriqués par Marc, remplacent les accouplements 63. Les trois rouleaux ci-dessous, d'une longueur fonctionnelle de 8 cm, correspondent à une cintrreuse pour plaques souples jusqu'à 6 trous. Il appartient au constructeur Meccano d'établir les modifications nécessaires par rapport au modèle décrit. Le fichier Cintreuse.mdl est disponible sur le site VirtualMEC <http://www.virtualmec.com/content/models.aspx>



La cintrreuse parfaitement fonctionnelle de Marc

JEAN-MARIE BARRÉ CAM 1293 ■  
MARC LEROY CAM 1857 ■

# LE CHARIOT CHINOIS

## ...ET LE MYSTÈRE DE SA VÉRITABLE ORIGINE

par Bernard Guittard

Tout meccanoman averti connaît et sait construire ce modèle mythique, cependant les plus grands scientifiques se perdent en conjecture sur sa véritable origine et sur sa datation y compris dans des ouvrages scientifiques récents.

Origine gréco-latine ? Avant ou après J-C ? Pourquoi les chinois voulaient-ils connaître la direction du sud alors qu'en Occident la référence a toujours été le nord indiqué par la boussole ?

*Pour répondre à toutes ces questions une notice du CAM est en préparation.*

Les meccanomen de tous les temps ont immortalisé ce curieux mécanisme sous la forme de très nombreuses versions. En plus des réalisations très anciennes, déjà une dizaine de membres du CAM nous a proposé des articles sur le sujet et c'est ainsi que nous avons décidé de construire une notice rassemblant le maximum d'informations.

***A cet effet, et pour être le plus exhaustif possible, n'hésitez pas à me faire parvenir vos propres réalisations.***

Ce document fera la synthèse de nos connaissances sur le sujet, mais comme chacun sait, le Meccano peut nous proposer une infinité de solution à un problème donné !

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■



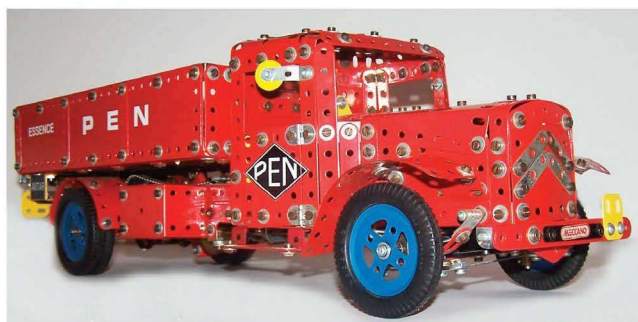
# LE CAMION CITROËN P 45 AVEC BENNE BASCULANTE

par Jean-Pierre Veyet



## NAISSANCE DU CAMION

En 1997 je construisis ma première Dragline sur la base de la Notice boîte 9 de 1962 (Modèle Spécial Feuillettes d'instructions). Afin de rendre le modèle le plus attractif possible et compte tenu des bonnes performances mécaniques de la machine, je décide de l'utiliser pour charger de la litière pour chat. Lors de la première exposition tout ce passe bien mais le fait de déplacer le tas de litière d'un point à un autre n'est pas très intéressant, il me faut un camion. Abonné depuis de longues années à la revue Charges utiles Magazine, je découvre une photo d'un camion Citroën type P45 avec benne, le modèle est intéressant et de plus la photo a été envoyée par une personne qui est également membre du CAM. Les inscriptions collées sur le modèle n'ont rien à voir avec Jean-Marie, la société essence PEN Pétroles Essence et Naphtes était le distributeur des produits Antar. La couleur rouge est due à un stock important de vieilles pièces que j'avais fait repeindre et qui a servi notamment au montage de la pelle type Poclain 1000 et au tracteur Latil TL6.



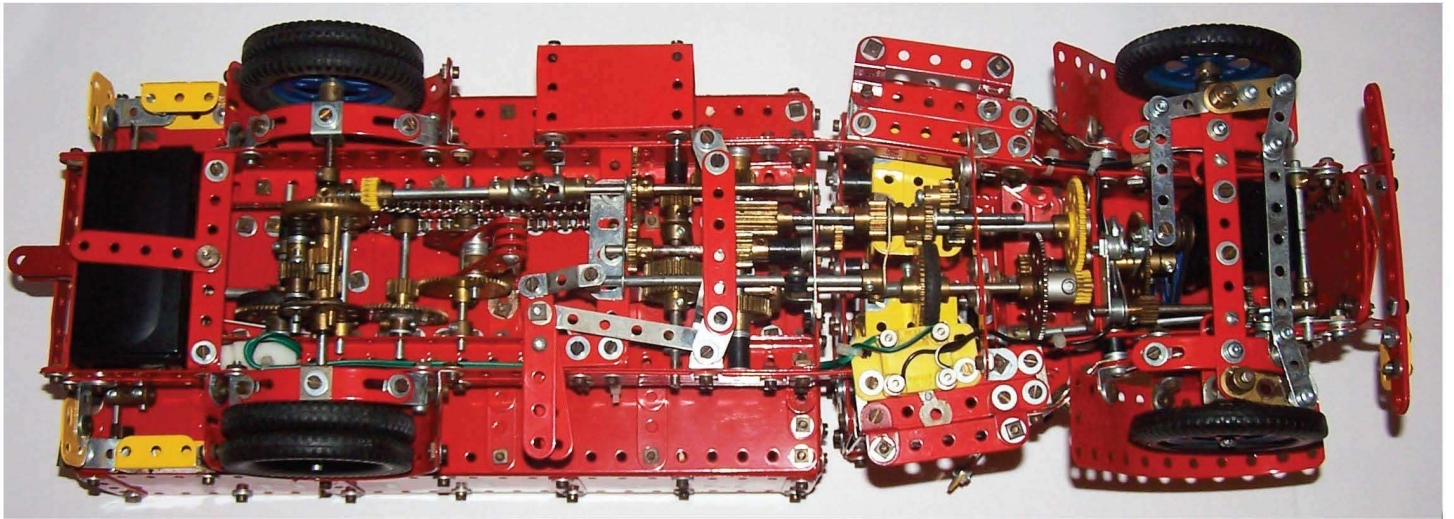
## UN PEU D'HISTOIRE

L'histoire d'Antar remonte aux années 1500. En 1498, un professeur d'Université de Strasbourg parle d'une source nauséabonde dans ses écrits, la source Bechel Brunn. En 1584, un médecin de Worms publie une brochure vantant les vertus spirituelles et corporelles de ces eaux bitumineuses situées à Pechelbronn. En 1592, les gens du pays tirent de ces eaux une graisse minérale qu'ils emploient pour graisser les axes de roues ou pour guérir les plaies. En 1627, les comtes de Hanau-Lichtenberg accordent la première autorisation de capter et de vendre l'épais liquide à un certain Michel Wecker. Ce sera un échec. Mais l'histoire d'Antar ne fait que commencer.

La société des huiles Antar naît en 1927 pour distribuer les lubrifiants de Pechelbronn. Dans les années mille neuf cent trente, Pechelbronn étendra ses activités dans la recherche de nouveaux produits pour l'automobile, donnant naissance à divers produits comme l'Antar Gel ou l'Antar Sport. Dans le même temps, le réseau de distribution limité à l'Est et au Sud-est se développe et, par l'intermédiaire de la Société Française des Pétroles Essences et Naphtes, va conquérir l'Ouest et le Centre de la France. Dans son essor, Pechelbronn fonde en 1933 une nouvelle filiale, la Pechelbronn-Ouest et construit une raffinerie à Donges, en Loire-Atlantique.

A l'aube de la Seconde Guerre, le réseau de distribution des carburants s'étend sur une grande partie du territoire, avec 3.300 pompes, 2.000 appartenant à la Société Française des Pétroles Essences et Naphtes, 1.300 à la Société Alsacienne des Carburants. La guerre stoppe l'essor de l'entreprise et de la marque Antar.

moteur bien utilisé permet de faire fonctionner de nombreux mécanismes, il entraîne ici le véhicule pour son déplacement ainsi que pour le levage de la benne à une vitesse très réaliste et ce, même avec la benne chargée à refus de litière. La première réduction en sortie de moteur est faite par courroie associant une poulie de 12 mm sur une poulie de



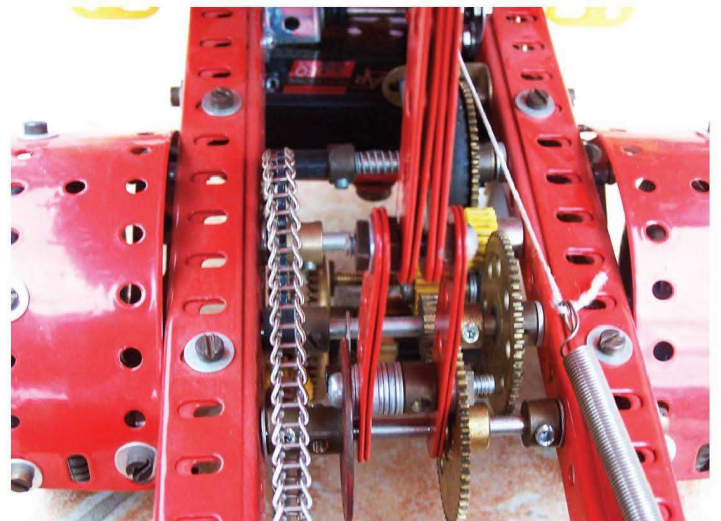
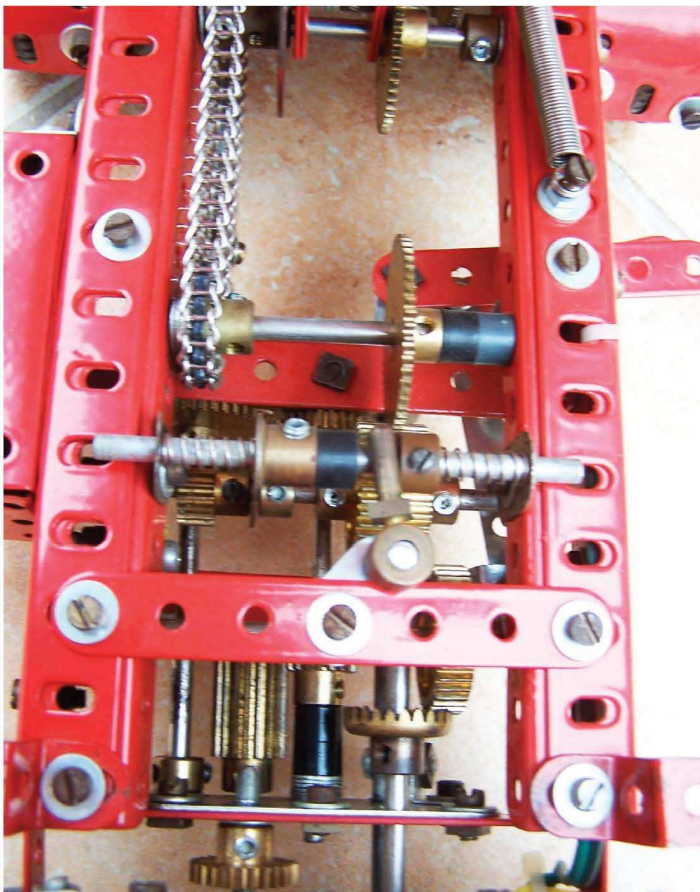
## LE MODÈLE MECCANO

Le châssis est constitué pour la partie arrière et de chaque côté de deux cornières 25 trous formant un U dont une aile est prolongée par une poutrelle de 25 trous également. Celui-ci se prolonge pour la partie avant à l'aide de deux bandes 25 trous qui se recoupent sur 8 trous. Les cornières sont maintenues espacées pour la partie arrière avec des bandes plates et coudées de 7 trous, puis 5 trous pour l'avant.

L'essieu moteur est situé à 10 trous de l'extrémité arrière du châssis, il comporte un différentiel à roulement d'une grande simplicité, mais fonctionnel. Le moteur utilisé est un Meccano type 700 qui était livré dans les petites boîtes, ce

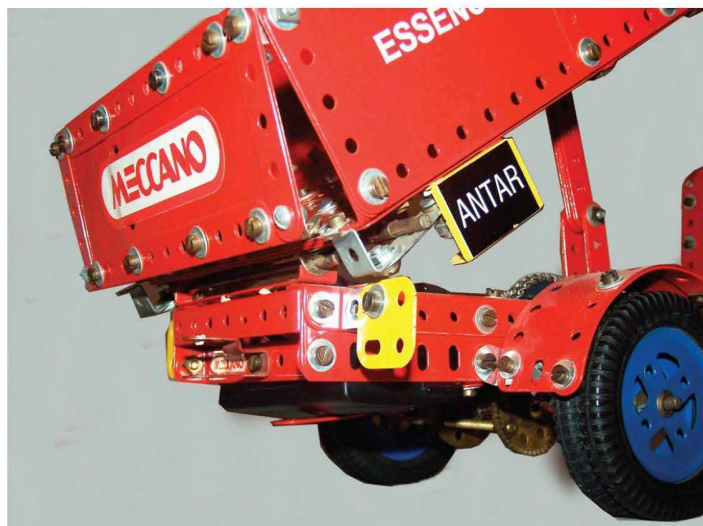
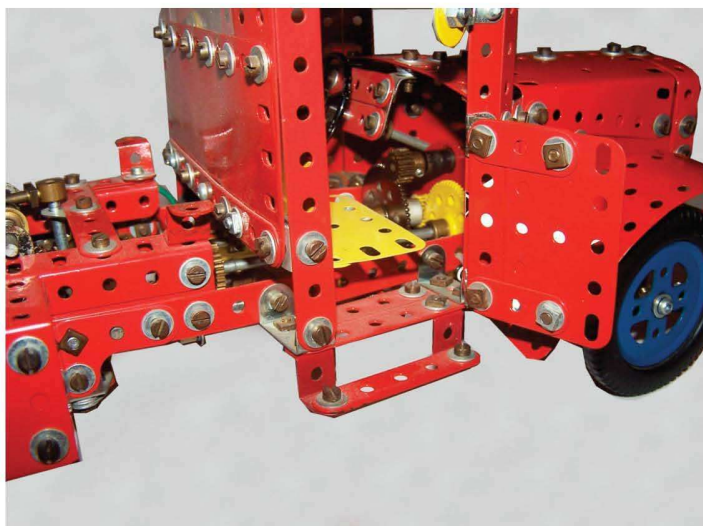
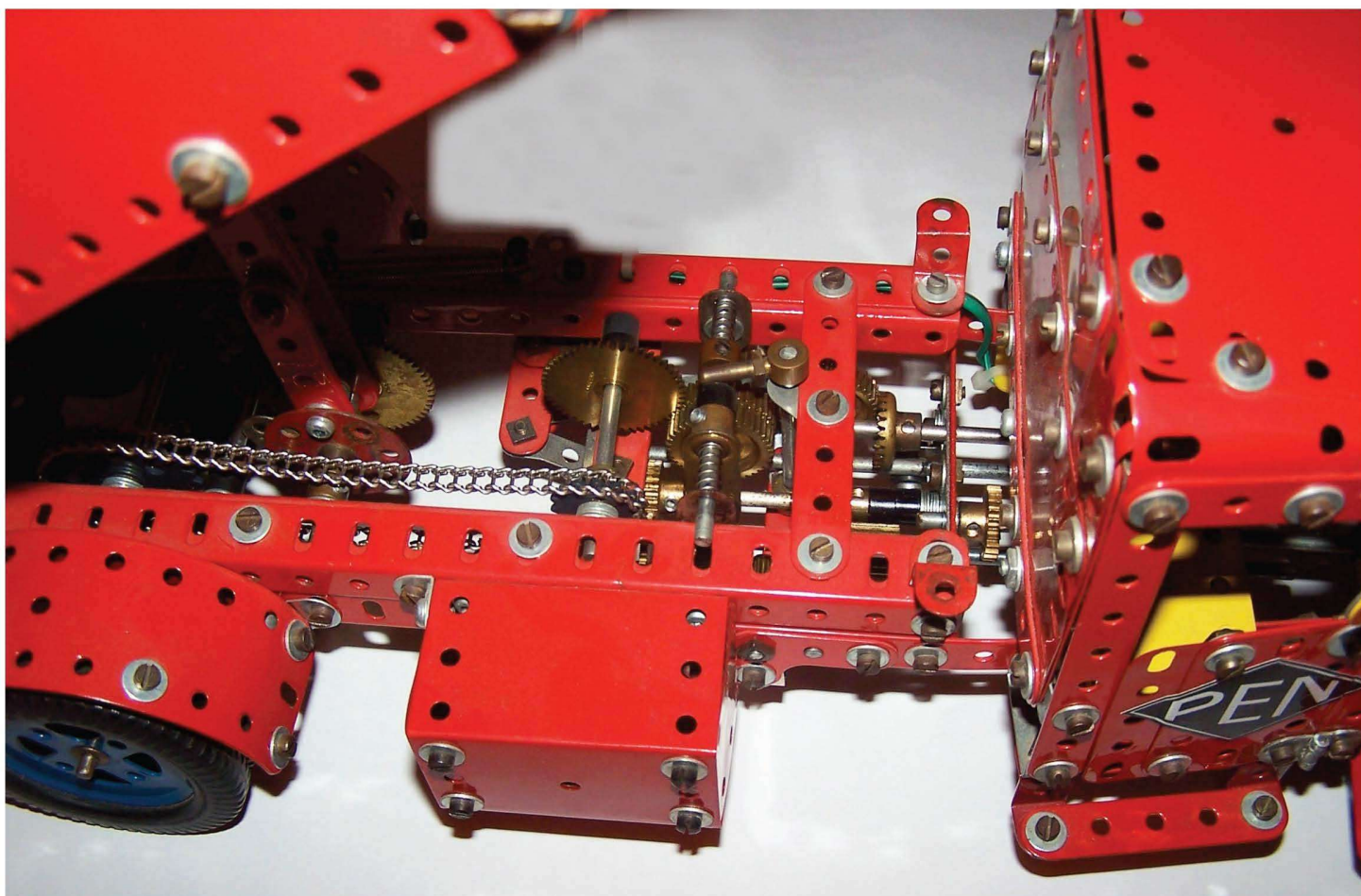
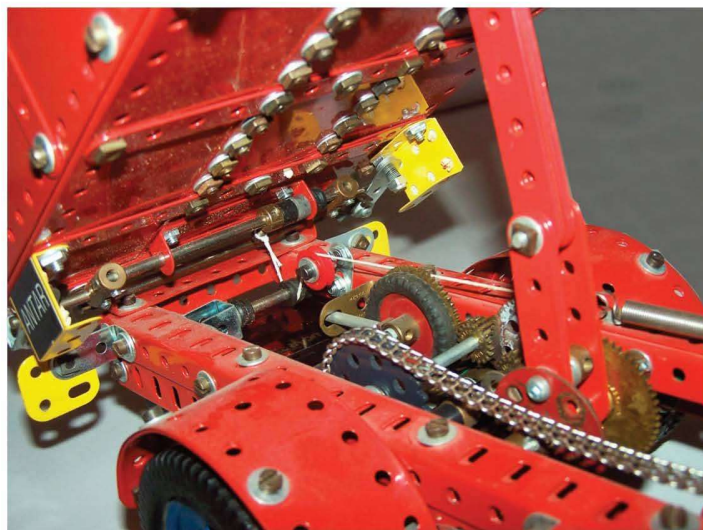
50 mm, suivent deux réductions par pignons de 15 dents sur roue de 65 dents puis 19 dents sur roue de 57 dents pour attaquer l'arbre primaire de la boîte. La première vitesse et la marche arrière utilisent un rapport de 19 dents sur 25 dents, la seconde 25 dents sur 19 dents. Une réduction à l'aide d'un 25 dents sur une 50 dents est utilisée en sortie de boîte avant d'attaquer le différentiel. Pour la commande de la benne je repars du pignon de 19 dents de la première, monté sur l'arbre primaire pour entraîner une roue de 57 dents, celui-ci entraîne grâce à un limiteur de couple et par une roue de chant 25 dents un pignon de 38 dents monté sur un axe perpendiculaire au camion.

Sur le même axe et situé à l'autre extrémité est monté un pignon de 19 dents. Un deuxième axe monté également de façon perpendiculaire au camion et à une distance de deux trous du premier permet d'obtenir un inverseur en le faisant coulisser grâce aux 3 pignons de 19 dents montés d'un côté et les deux de 38 dents de l'autre. Le montage de deux pignons de 38 dents permet de transmettre le mouvement à une roue de 50 dents montée sur l'axe situé juste en dessous (vue de dessous du camion), le même axe entraîne une roue de chaîne 14 dents qui entraîne à son tour une roue de 36 dents. Une énième réduction est composée de deux ensembles 19 dents sur 57 dents avant d'attaquer le bras de levier qui actionne le levage de la benne.



Nous retrouvons également un frein sur le mouvement de levage afin que la benne ne retombe pas automatiquement sous l'effet de son poids. La direction est très simpliste et utilise en partant du volant une première réduction avec des pignons de 19 dents sur 25 dents puis 15 dents sur 60 dents. La benne a les mêmes dimensions que celle du camion à déversement latéral (boîte 8) 25 trous x 13 trous pour une hauteur de 5 trous. Afin que la porte arrière ne puisse s'ouvrir lors du chargement ou du transport, deux petits crochets la bloquent en position basse. Un dispositif commandé par une ficelle associé à un ressort permet de les faire s'escamoter de façon à ce que la porte s'ouvre lors du déchargement. L'alimentation du modèle est réalisée par une batterie de caméscope type Ni Cd 6 Volts.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



# LIZIO - 56460

## LES CAM DE CHARENTE, NORMANDIE ET MEURTHE ET MOSELLE

Par Jean-Max Estève



Lizio est un village d'environ 700 habitants se sont des lizo-taises et lizotais. Ce village a la chance d'avoir un jeune maire très dynamique du nom de Jean-Claude Gabillet, il en est à son cinquième mandat, c'est peu dire.

Tous les ans le deuxième dimanche du mois d'août est organisé le Festival des Artisans d'Art et du Salon du Modèle Réduit. Nous étions trois à y participer : Albert Charrier, Roger Martin et Malou, et Jean Max Estève.

Les sculptures à gauche sont exécutées à la tronçonneuse, ce maître artisan est un des rares bucherons français à maîtriser cet art. Champion de France en 2002.

En dessous quelques constructions, dont une fera l'objet d'un article : Le tramway et sa gare bretonne



La foule se presse devant le stand Meccano. Nous avons eu la visite de plusieurs meccanomen, dont Brigitte et David Le Doze, Dominique Potier, Philippe Baudeau, et même d'autres non inscrits au CAM, mais ils y viendront.



Roger, Malou, Albert, Dominique et Jean Max ont dégusté le traditionnel bourguignon au repas du déjeuner.

# LE CAM ET AULIDEL À LA GRANDE HALLE D'Auvergne

par Bruno Madelaine



Pour rugir de plaisir à la Grande Halle d'Auvergne, "International Motor Exhibition" (IME) avait donné rendez-vous aux amateurs de sensations les 14 et 15 juin. Spectaculaire motor show out-door et indoor, l'IME présentait des spectacles détonnant 100 % mécaniques. Les Amis du CAM ont aussi ouvert les gaz avec Harley-Davidson, formule 1 Renault, grues derrick et à ponton. Suite au succès remporté lors de notre présence en 2013 (avec les amis Rebischung, Lécluse, Mosnier, Antoine et moi-même), nous avons été sollicités de nouveau pour participer à cette manifestation. Un espace de 60 m<sup>2</sup> (2100 Euros) était mis à notre disposition. Ainsi nous nous sommes retrouvés à 6 amis :

- J. Chaudron (Harley-Davidson – locomotive à réservoir – 2 CV postale – Jeep)
- J. Vuye (grue flottante – tracteur à vapeur – formule 1 Renault)
- L.P. Daronnat (grue derrick – machine à vapeur)
- J. Chaminade (grue à ponton)
- F. Mosnier (pont de Londres – hélicoptère – caravane)
- moi-même (grande roue – jeu de balles)

Très large public, chaleureux, très intéressé, parfois surpris devant la complexité de montage de certains modèles, n'hésitant pas à nous poser des questions. Beaucoup de visiteurs admiratifs, surpris de constater que le Meccano c'est aussi autre chose que les modèles décrits dans les manuels d'instructions. Merci à l'IME de nous avoir permis de nous rencontrer pour deux jours d'amitié et de convivialité, nous réunissant autour d'un gâteau pour la fête des pères. C'est aussi cela le Meccano et la vie du CAM.

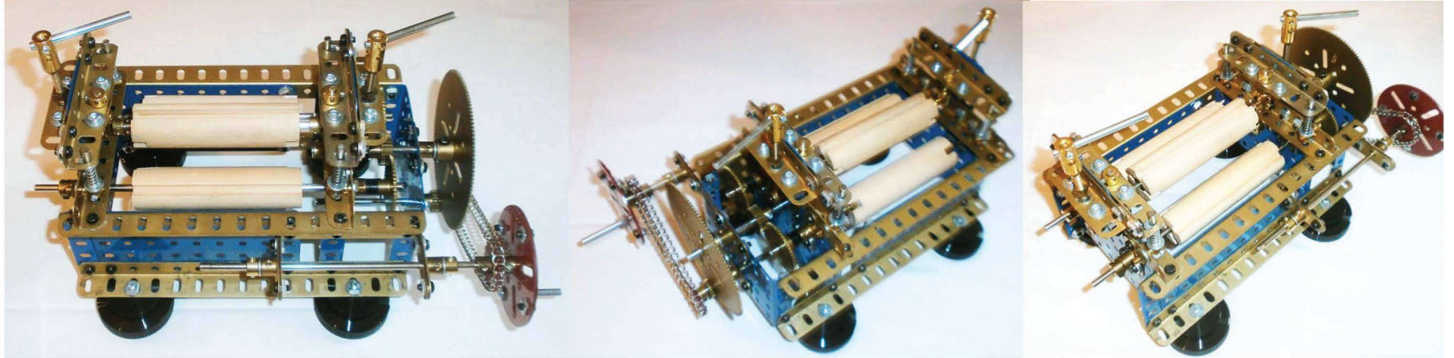


# SECTION NORMANDIE DU CAM

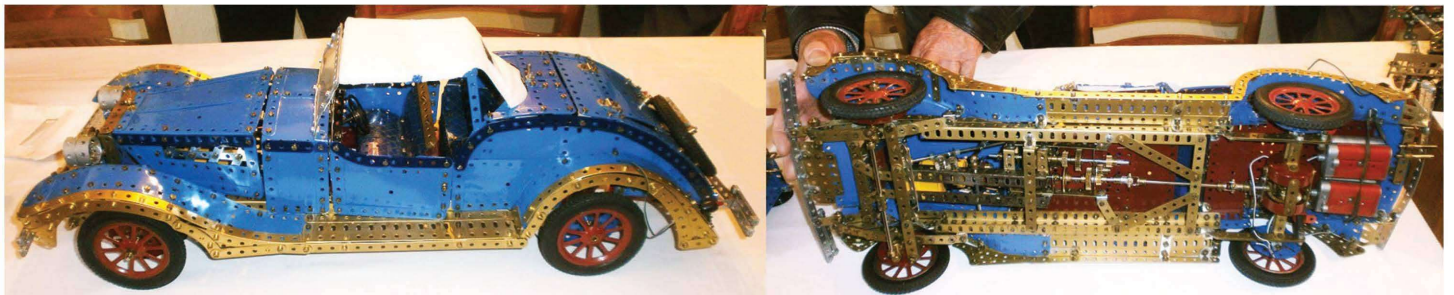
RÉUNION DU SAMEDI 28 JUIN À MENNEVAL

par Jean-Max Estève

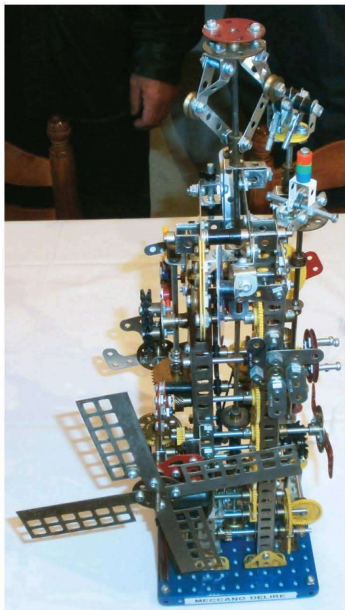
Etaient présents messieurs Feuillet F., Estève JM., Dupré C., Deshayes F., Tellier J., Alain C., Gomont Ph., Apers Gh. et madame, ainsi que Muller S. et Betty. En cette période estivale, même les retraités partent en vacances, ils en étaient excusés. D'autres sont absents pour des raisons de santé, une aimable pensée leur est adressée.



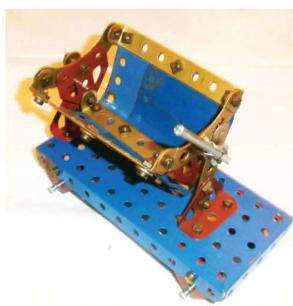
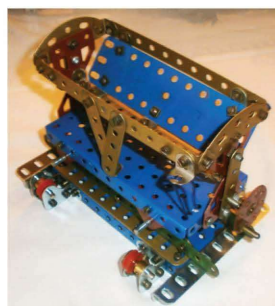
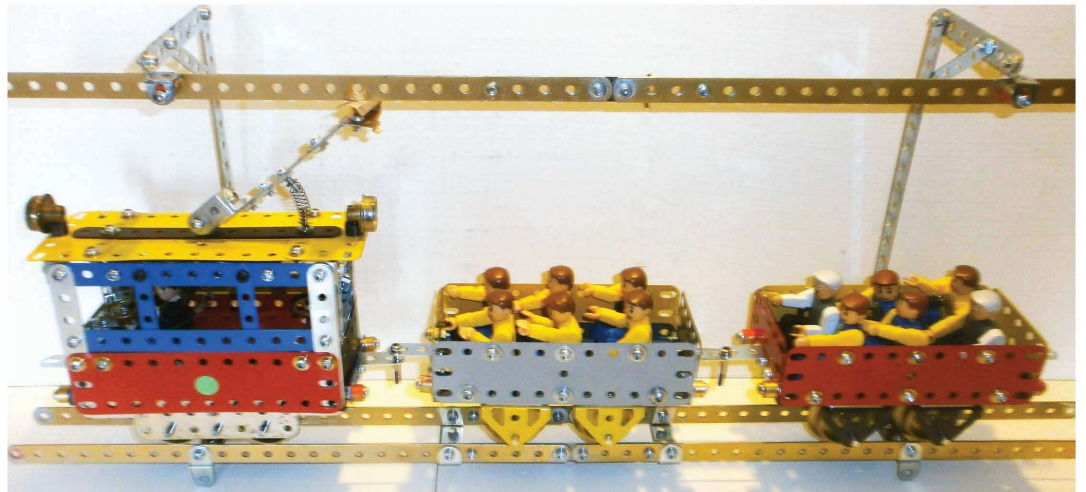
Lors de cette réunion estivale nous avons eu le plaisir d'accueillir un francilien et son épouse : Ghislain Apers CAM 1654. Bonne idée que nous avons eue. Cette cintreuse fera l'objet d'un article, ultérieurement.



Encore un constructeur que vous ne connaissez pas. François Feuillet, anciennement carrossier reconverti en constructeur automobile en meccano, lui aussi vous prépare un bel article pour incessamment sous peu.



Cette curieuse construction de Jacques Tellier a la particularité de ne servir à rien. Elle est fonctionnelle.



Train des mineurs de JM Estève, alimentation par la caténaire Wagonnets par Sylvain Muller. Evidemment il ne va pas en rester là, il nous prépare tous les ingrédients inhérents pour un ensemble de grande envergure, mais chut, ne le dites pas.

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

# HAPPY GAMES LE FESTIVAL DES JEUX

par Jean-Marie Jacquel

Tous les ans à Mulhouse se tient une grande foire expo qui réunit plus de 600 exposants et accueille environ 90000 visiteurs. Cette année le thème choisi pour animer cette foire était l'Univers des jeux sous toutes ses formes: jeux anciens, jeux de société, jeux d'extérieur, jeux de rôle... et bien sûr le Meccano!

Marcel Rebischung et moi avons exposé quelques-unes de nos réalisations ; l'impressionnante locomotive de Marcel a connu succès et admiration. Notre stand a été maintes fois photographié et commenté :

"Cela me rappelle mon enfance", "Meccano existe toujours ? !!", "C'est un jeu qui développe imagination et habileté"... 3 vitrines rassemblaient de la documentation sur le Club et sur le Meccano ; 2 panneaux fournissaient toutes les informations utiles pour adhérer au CAM.

Un grand merci aux organisateurs et aux bénévoles qui se sont investis durant 10 jours dans cette manifestation (23 mai-1<sup>er</sup> juin).

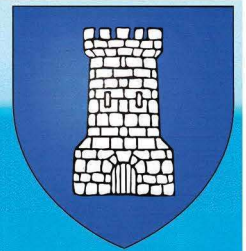
JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■

NDLR : A remarquer que cette exposition a eu lieu dans la même semaine que notre exposition annuelle aux Mureaux.



# 2015 À VENCE - 06140

## EXPOSITION MECCANO



Vence, est une cité historique idéalement située entre mer et montagne, la ville a su par son authenticité charmer et inspirer de nombreux artistes parmi lesquels : Chagall, Dubuffet, Dufy, Soutine... Matisse y a même conçu l'œuvre de sa vie : La Chapelle du Rosaire.

La ville médiévale, une des rares du Moyen-Âge à avoir conservé ses remparts abrite des trésors chargés d'histoire, dont la Cathédrale Notre-Dame de la Nativité et la Fontaine du Peyra, classés tous les deux aux monuments historiques. La fontaine fut réaménagée en 1822 par l'architecte Etienne Goby à la place d'une autre fontaine qui datait de 1578 à la place d'une autre construite en 1469 par Ribellini. La fontaine est alimentée par l'eau de source de la Foux. Cette source a alimenté Vence depuis l'époque romaine par un aqueduc réalisé dès le premier siècle pour apporter l'eau de la cité aux thermes. Son classement date du 5 octobre 1920. Très proche du littoral, on va partir à la découverte du pays vençois parsemé de villages provençaux caractéristiques. La ville de Vence, bâtie en escargot est une cité animée, culturelle et festive. Le charme hors du commun de Saint Paul de Vence l'a rendue célèbre dans le monde entier. Une forte activité artistique et culturelle imprègne cette région (Fondation Maeght, galeries prestigieuses). Ses atouts naturels aussi entre baous et garrigues sauvages (Col de Vence), sont de véritables buts de visites et d'excursions.

Le Pays Vençois est également le pays des Gorges du Loup, des cascades (de Courmes, des Demoiselles, du saut du Loup) et de l'escalade avec le Baou de saint Jeanes (807 m.) qui domine tout le littoral azuréen.



**Organisation : Depardieu Olivier**  
519 route de Grasse - Villa le Bosquet  
06140 VENCE  
[olivierdepardieu@free.fr](mailto:olivierdepardieu@free.fr)

JME 0090 ■

OLIVIER DEPARDIEU CAM 1306 ■

# REVUE DE PRESSE :

## LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

### The Meccano Newsmag - N° 129 - Juillet 2014

De la genèse des modèles par Philip Webb,  
Stratégie de Spin Master par Geoff Brown,  
Bateau de sauvetage et son tracteur : modèles de Mike Cotterill,  
La naissance de SkegEx, une idée de Mike Cotterill,  
Le trophée d'Issigonis, l'esprit de compétition par David Barrett,  
Comptes rendus d'expos : Skegness, Oxtou,  
Pat Briggs démonte plus de 100 modèles.

### Canadian MeccaNotes - Juin 2014 - Numéro 74

Comptes rendus d'expos : Ottawa, Kingston, Barrie et Hamilton,  
Certaines pièces pourraient être améliorées, suggestions d'Ed Barclay,  
Diligence américaine et chevaux par Charlie Pack (parties 1 et 2).

### Meccano Québec - N°28 - Juillet 2014

Utilisation du Meccano dans la vie quotidienne (table de chevet, étagères, ...) par Laurent Daoust,  
Comptes rendus d'expos : Québec, Laval, Ottawa (photos sur le site du Meccano Québec),  
Moteur à vapeur à triple expansion par Larry Yates,  
Meccano et véhicules radioguidés par Paul-Emile Bouchard,

### Scheffield Meccano Guild Journal N120 - Juin 2014

Comptes rendus d'expos : Laughton-en-le-Morthen par Bob Watson, Frank Singleton, Lesley et Rob Mitchell, Meccanuity et Les Mureaux par Rob Mitchell,  
Grue Sobemai par Brian Chaffer,  
Dictionnaire Meccano, lettre P,  
Une Austin-Healey 3000 MKIII par Les Megget,  
Tracteur à vapeur à chenilles par Ken Ashton,  
Estampille sur les équerres Meccano par Mick Burgess,  
Un tricotin léger par Graham Jost,  
Des tortues mues par un moteur à ressort, compétition de la North East Meccano Society par Tim Roylance,  
Petite grue de chemin de fer de 5 t, partie 3, par Rob Mitchell,  
Site Internet de Pat Belford.

### Constructor Quarterly - N° 104 - Juin 2014

Grue Kangourou par Greg Clarke,  
Mécanisme de commande en pièces Meccano par John Nuttall pour double grande roue SML 33 A,  
Peintures de l'artiste John Liddell et Meccano par John Bidger,  
Fardier de Joseph Cugnot par Gérard Jousse,  
Histoire de deux moteurs à ressorts N°1 et N°2 par Matthew McCallum,

Véhicules de légende de la seconde Guerre Mondiale : Dodge WC 51 à l'échelle 1/24 par B. Périer,  
Camion citerne à ciment par Nick Rodgers,  
Matériel promotionnel et enfants Meccano (partie 3) par Roger Mariott,  
Petite dépanneuse par Bernard Périer,  
Un tricotin toujours plus compact par Graham Jost,  
Land Rover par Mike Hooper,  
Pile à combustible Eitech par Michael Denny.

### NZFMM Magazine - Vol. 38 N°2 - Mai 2014

Mes locomotives par Peter Satterthwaite,  
Grue mobile Jones KL 66 par Les Megget,  
Comptes rendus d'expos : Auckland, Taupo, Christchurch, Paraparaumu, Wellington,  
Meccanoïdes par David Wall,  
Auckland Meccano Guild fête son 40<sup>ème</sup> anniversaire,  
Petit Bulldozer par Bruce Geange.

### NZFMM Magazine - Vol. 38 N°3 - Août 2014

Châssis d'automobile (Super Modèle 1A) par Mike Stuart,  
Moteur à vapeur vertical Corliss par Harry Porter,  
Un pont tournant à double tablier par Rob Mitchell,  
Comptes rendus d'expos : Auckland et autres (photos sur <https://www.flickr.com/photos/meccanohig/sets/>),  
Henderson,  
Tracteur à chenilles Water Buffalo par Bruce Geange.

### Holy Trinity Meccano Club Newsletter - Été 2014

Compte rendu d'expo : Hildenborough par James Dowswell,  
Pegasus bridge par Alan Wenbourne, gagnant du trophée Noel Ta'Bois,  
Quelques trucs et astuces par Jim McCulloch.

### Meccano Nieuws - N° 32.2 - Été 2014

Après 23 ans de présidence du Club, Gérard Anink laisse le poste à Willem Livestrou,  
Rencontre avec Harry Marien,  
Compte rendu d'expos : De Knipe, Uitgeest, Ede, Harderwijk, Zeelandhallen  
Voiture Rolls Royce Silver Ghost, Partie 11, par Charles Spierdijk.  
Pages Jeunes : triporteur par Charles Spierdijk.

### Telford & Ironbridge Meccano Society Newsletter - Été 2014

Compte rendu de Meccanuity 2014 par Ralph et Sue Laughton,  
Résultats du concours de Sumo en Meccano par Chris Shute.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

## AVIS DE RECHERCHE



Cette photo a été prise en France pendant l'occupation comme en témoigne le soldat allemand qui pose devant la boutique. Au dessus de la vitrine de gauche, on lit : JOUETS SPORTS. Dans la vitrine de droite on peut voir une belle enseigne MECCANO. Au dessus, on peut lire BLEU, probablement la fin de la raison sociale du magasin. La topographie particulière de la rue devait permettre de localiser ce magasin sans risque d'erreur.

Merci de faire part de vos réponses par mail

Si cette recherche aboutit, le résultat sera publié dans un prochain bulletin.

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■

## PETITES ANNONCES

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

**L'année Citroën au musée  
Matra de Romorantin**  
(02 54 94 55 58)  
avec la participation du CAM.  
Exposition permanente jusqu'au  
11/11/2014



TARIF FAMILLE  
PASS 2 JOURS

**14<sup>e</sup> SALON DU TRAIN  
MINIATURE  
INTERNATIONAL**

5500 m<sup>2</sup>  
+ DE 70 RÉSEAUX  
+ DE 40 PRO. ET ARTISANS  
BOURSE D'ÉCHANGE  
PETIT TRAIN POUR LES ENFANTS\*

**PARC EXPO 8 & 9  
NOV. 2014**  
S. 10H/19H - D. 10H/18H

ORLÉANS SUD / RN 20 / TRAM A : ARRET ZENITH - PARC EXPO - GPS 47.8723, 1.9144  
PARKING GRATUIT - PETITE RESTAURATION

ORGANISÉ PAR  
AMFC-ORLÉANS.FR

# SKEGNESS 2014 (SUITE)

Concernant les revendeurs professionnels, force est de constater que malgré une excellente offre en pièces détachées, les boîtes de collection sont de moins en moins présentes avec en tout et pour tout deux coffrets avion, un seul coffret 10 (français, en couleurs actuelles) et aucune voiture Meccano. Il semble que la vente par internet ait plus ou moins vidé le marché de la collection.

Côté culinaire, ce fut carrément la révolution : le restaurant des années passées ayant fermé (il ne faut pas être sorcier pour deviner pourquoi) nous avons eu droit cette année à un repas de qualité dans un hôtel de style datant du 17<sup>ème</sup> siècle.

Unique bémol, le prix du repas était le même que les années précédentes, mais sans boisson (vin, eau et café) ce qui montre que tout a un prix.

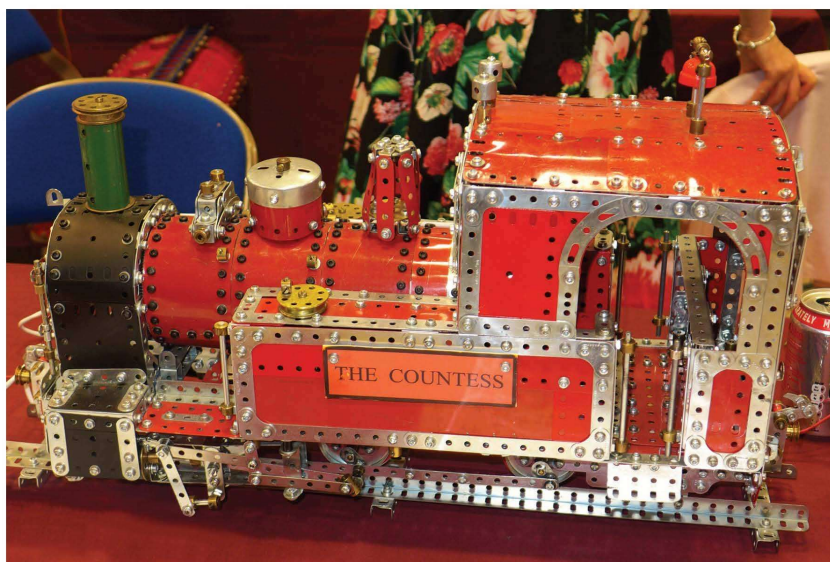
Pour compenser, on a eu le privilège d'assister à une allocution du directeur du marketing de la Société canadienne Spin Master, nouveau propriétaire de Meccano, qui n'a rien révélé sur les futurs produits mais qui semble miser tout sur la présence du Meccano dans les réseaux sociaux et internet.

Si la tenue vestimentaire de ce dirigeant, tee-shirt, jeans et baskets, est signe des temps à venir, on peut s'attendre à quelques surprises dans le domaine du Meccano !

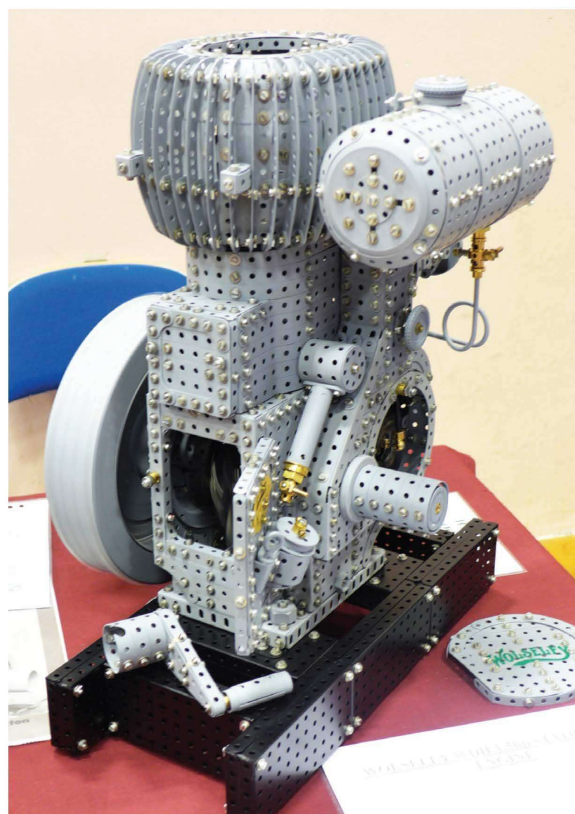
GUY KIND CAM 0837 ■



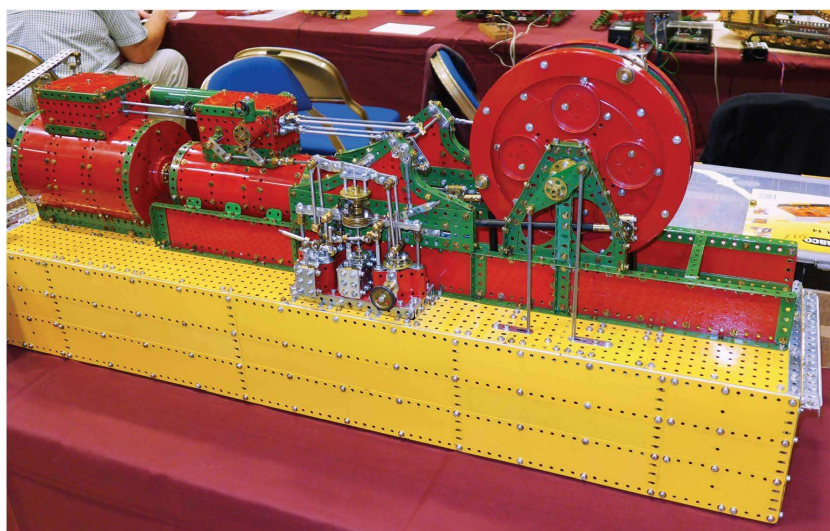
Le bombardier Canberra de Richard Smith (3<sup>ème</sup> prix)



Loco à voie étroite de Joe Etheridge



Moteur Wolseley de Darren Bonner



Pompe à vapeur non rotative de Howard Somerville

# SKEGNESS 2014



Le camion citerne Foden de Norman Brown (4<sup>ème</sup> prix)



Neil Bedford pour un bus à impériale (5<sup>ème</sup> prix)