



N°129 2015
1^{er} trimestre

Bonne et heureuse année 2015



Excavateurs Bucyrus type Panama

**LE MODÈLE BLEU ET OR DE BERNARD LOISIER
ET CELUI DE JP. VEYET EN PIÈCES ACTUELLES**



REUNIONS PACA

DES 15 MARS ET 7 JUIN 2014 (SUITE PAGE 47)

Nos réunions thématiques portaient cette fois sur les "ascenseurs et élévateurs" puis sur les "2 et 3 roues". Pour le 1^{er} thème Y. Boissel nous a fait admirer sa dépanneuse des lignes électrique des tram ways de Marseille des années 30 (photo 1). En contre point W. Dewulf avait construit un engin pouvant répondre au même problème mais beaucoup plus récent (photo 2). Cl Boizard avait apporté une noria fonctionnelle (photo 3) tandis que J-J Mordini nous présentait un camion de livraison avec son hayon arrière (photo 4 et 5).



Photo 1

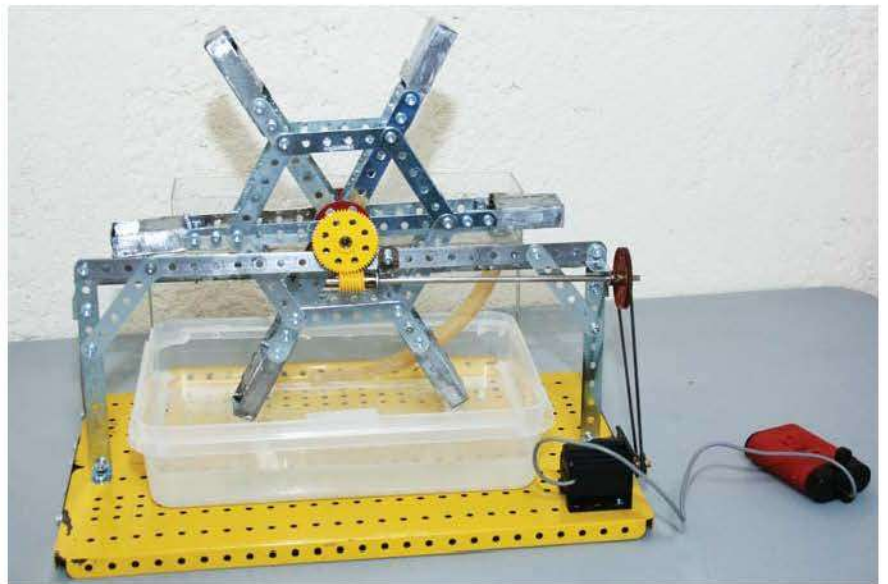


Photo 3



Photo 2

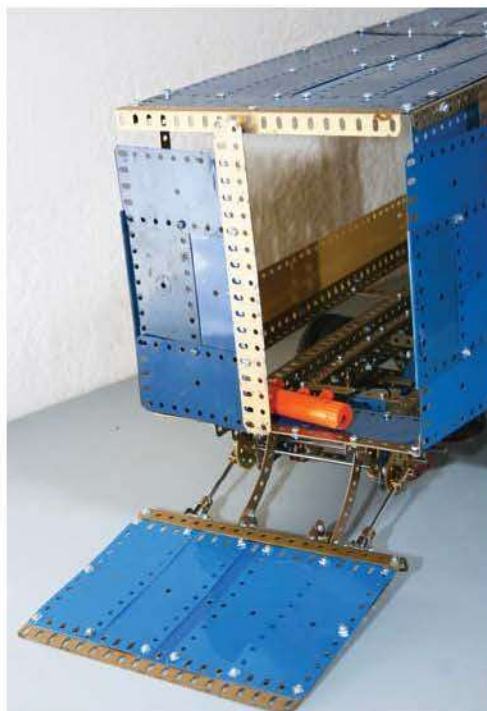


Photo 4



Photo 5



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

Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut

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

Le Club des Amis du Meccano

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

Adhésion annuelle 2015 : 49 euros, à verser au trésorier :

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 gratuitement 4 revues et 1 calendrier.

Crédit photos :

J. Barranger - F. Baudouin - J.-M. Blévyot - J.-C. Brisson - J.C. Chollet - A. Cisey - F. Deshayes - W. Dewulf - J.-M. Estève - H. Forestier - C. Gobez - J.M. Jacquiel - F. Lafitte - M. Molden - J.P. Veyet - J.F. Vincent - J. Vuye

Mise en page, impression et routage :

Editions Efi - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

Encart :

- Dossier d'inscription à l'expo 2015 de Vence

Date limite des envois pour le prochain numéro :

7 février 2015

Parution du N° 130 : avril 2015

Sommaire prévisionnel :

- Le camion Scania de Michael Molden
- Les rames Hornby
- Les accessoires HO
- Les Dinky Toys BBC Télévision Service
- Loco Pacific 231 à trois cylindres
- Moulinet de canne à pêche
- La grue de Léonard de Vinci



SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du président4

LES PAGES JEUNES

A table !5

CONSTRUCTIONS 1^{ère} PARTIE

Les excavateurs Panama6

Convoi exceptionnel sur rail8

Les moteurs magnétiques10

Wall-E13

COLLECTION ET HISTOIRE

Le moteur hydraulique Meccano14

Les rames Hornby16

Hélène Lhote22

Les accessoires HO24

Les plagiats de Marcel Payebien26

CONSTRUCTIONS 2^{ème} PARTIE

Grue flottante27

Cintreuse et grand huit30

Les constructions de Marcel Payebien33

LES EXPOSITIONS

Réunions Bourgogne septembre 201434

Réunion Normandie37

Voreppe 201438

Réunion PACA40

FKMB42

Romorantin 201443

Orléans 201444

DIVERS

Revue de Presse45

Infos lecteurs46

Réunion PACA47-48

CONTENTS

EDITORIAL

Word from the President4

YOUTH PAGES

At table!5

MODEL BUILDING 1ST PART

Panama digger6

Exceptional transport on rails8

Magnetic motors10

Wall-E13

COLLECTORS CORNER

Meccano hydraulic motor14

Hornby rails16

Hélène Lhote22

HO accessories24

Plagiats by Jean-Max Estève26

MODEL BUILDING 2ND PART

Floating crane27

Bending machine and roller coaster30

Models by Marcel Payebien33

EXHIBITIONS

Bourgogne meeting sept 201434

Normandie meeting37

Voreppe 201438

PACA meeting40

FKMB42

Romorantin 201443

Orléans 201444

MISCELLANEOUS

Press review45

Infos for readers46

PACA meeting47-48

Le mot du Président

Toute l'équipe du Conseil d'Administration ainsi que les responsables de sections, sans oublier les bénévoles, se joignent à moi pour vous présenter tous nos vœux au seuil du nouvel an, à vous toutes et tous ainsi qu'à vos familles. Bienvenue à tous les nouveaux adhérents et au retour parmi nous d'anciens membres.

En mai 2015, notre exposition annuelle aura donc lieu à Vence (06140). Vous trouverez dans ce Magazine les encarts pour vous inscrire aux différents concours et/ou participer à l'exposition.

Merci d'effectuer rapidement le retour de ces documents pour faciliter la tâche des organisateurs. Et n'oubliez pas le concours sur le thème de :

Les manèges et la fête foraine.

Je suis régulièrement informé de l'avancement de l'organisation de cette exposition par notre ami Olivier Depardieu. Je dois vous rappeler 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 de la liste des hébergements dans le numéro 128.

L'art et le Meccano

Grâce à l'initiative de notre Ami Hervé Forestier, nous avons établi un contact très intéressant avec une artiste plastique, Hélène Lothe, qui utilise le Meccano soit directement pour ses œuvres soit pour l'animation de ses présentations.

Un article de deux pages lui est réservé dans ce magazine.

Je renouvelle mon appel pour la prise en main de la rédaction du magazine que j'assume provisoirement. Je dois vous préciser que depuis la démission de Gérard Jousse à ce poste, la procédure de la rédaction a été relativement simplifiée et que les auteurs d'articles fournissent des articles de mieux en mieux pré-construits. L'étroite collaboration mise au point entre le rédacteur et la retouche des photos assurée par notre Ami Jacques Vuye, permettent d'une part, un gain de temps important et d'autre part de vous proposer un magazine toujours plus agréable.

Je rappelle que la fonction de rédacteur du magazine n'est pas forcément liée à l'appartenance au Conseil d'Administration.

A l'adresse des nouveaux venus à la rédaction d'article, au sujet des photos, ne pas oublier que des photos de mauvaise qualité peuvent retarder l'insertion de l'article dans le magazine. Inspirez-vous largement des recommandations de Jacques, à la portée de tous, que vous pouvez consulter sur le site du CAM.

Je lance un nouvel appel aux bonnes volontés de la section Champagne qui n'a plus de responsable, Jeannot Buteux ayant demandé à être relevé de cette fonction. N'hésitez pas à prendre contact avec moi ou avec notre secrétaire pour tous renseignements sur ce sujet. Par avance merci pour les Amis de la section et pour notre Club.

Bien amicalement à vous toutes et à vous tous,

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

L'ODEUR DU PAPIER NOTICE N° 51



Notice n° 51 "Une niveleuse", Un super modèle très fonctionnel avec texte et photos pour une construction sans problème. Extrait du sommaire : Vues avant et arrière, mécanisme d'aide au pivotement de l'ensemble bloc moteur, les grands vérins verticaux, mécanisme de basculement de la lame, mécanisme de changement d'orientation de la lame etc., etc.,... Un ouvrage à ne pas manquer de 27 pages couleurs, 47 photos. Prix 15 euros franco France. Votre commande auprès du trésorier, chèque à l'ordre du CAM.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

A propos du concours du plus bel article des quatre magazines 2014

Je vous rappelle que ce concours est ouvert à l'ensemble des membres du CAM. Votre choix doit être totalement subjectif. Si vous ne pouvez pas venir à notre expo annuelle, vous pourrez exprimer votre choix au dos du pouvoir que vous transmettez à un Ami ou par n'importe quel autre moyen adressé à notre secrétaire qui fera la synthèse du vote afin que nous soyons en mesure d'annoncer le nom du lauréat lors de notre Assemblée Générale.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

La nouvelle carte de membre du CAM

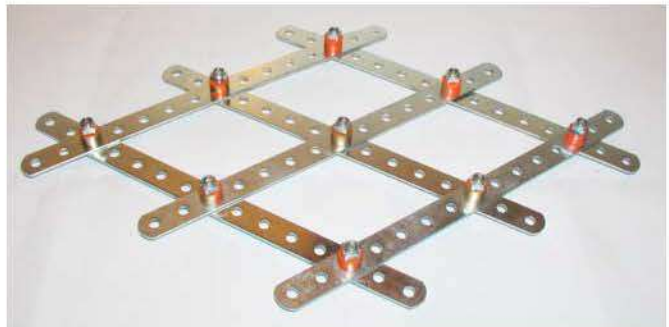
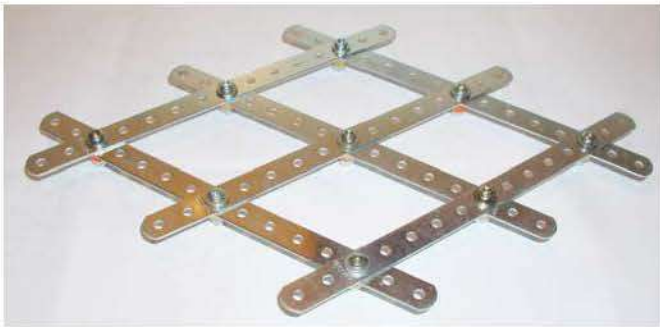
Comme nous l'avions envisagé lors de l'AG 2013, nous avons décidé de créer une nouvelle carte qui sera valable deux ans, la validation de chaque année se faisant grâce à la découpe du millésime que vous trouverez sur l'étiquette de l'envoi du premier magazine de l'année.

Soyez donc vigilent afin de ne pas jeter votre enveloppe avant d'avoir découpé votre vignette.



À TABLE !

Le dessous de plat modulable



Pièces nécessaires : N° 1b x 6, 37b x 9, 37h x 9, 38 x 9, 38a x 9, 147d x 9. Lors du serrage des écrous freins ne les bloquez pas afin de pouvoir écarter à votre volonté les bandes, suivant le récipient à poser sur le dessous de plat.

Les couverts et la pelle à tarte



Cuillère spéciale salade

Pièces nécessaires

1b x 1 - 37 a/b x 27 - 38 x - 77 x 1 - 215 x 1 - 235g x 1 - 235h x 2 - B484 x 7 - 806b x 5



Fourchette spéciale salade

Pièces nécessaires

1b x 1 - 37 a/b x 15 - 38 x 1 - 18a x 5 - 77 x 1 - 212 x 5 - 215 x 1 - 235h x 1 - B484 x 3



Pelle à tarte pour Professionnel

1b x 2 (l'une sous l'autre) - 12c x 2 - 37 a/b x 14 - 38 x 9 - 215 x 1 - B4801 x 3 - B482 x 1 - au dos entre les deux 12c, pour rigidifier.



LES EXCAVATEURS À VAPEUR TYPE PANAMA

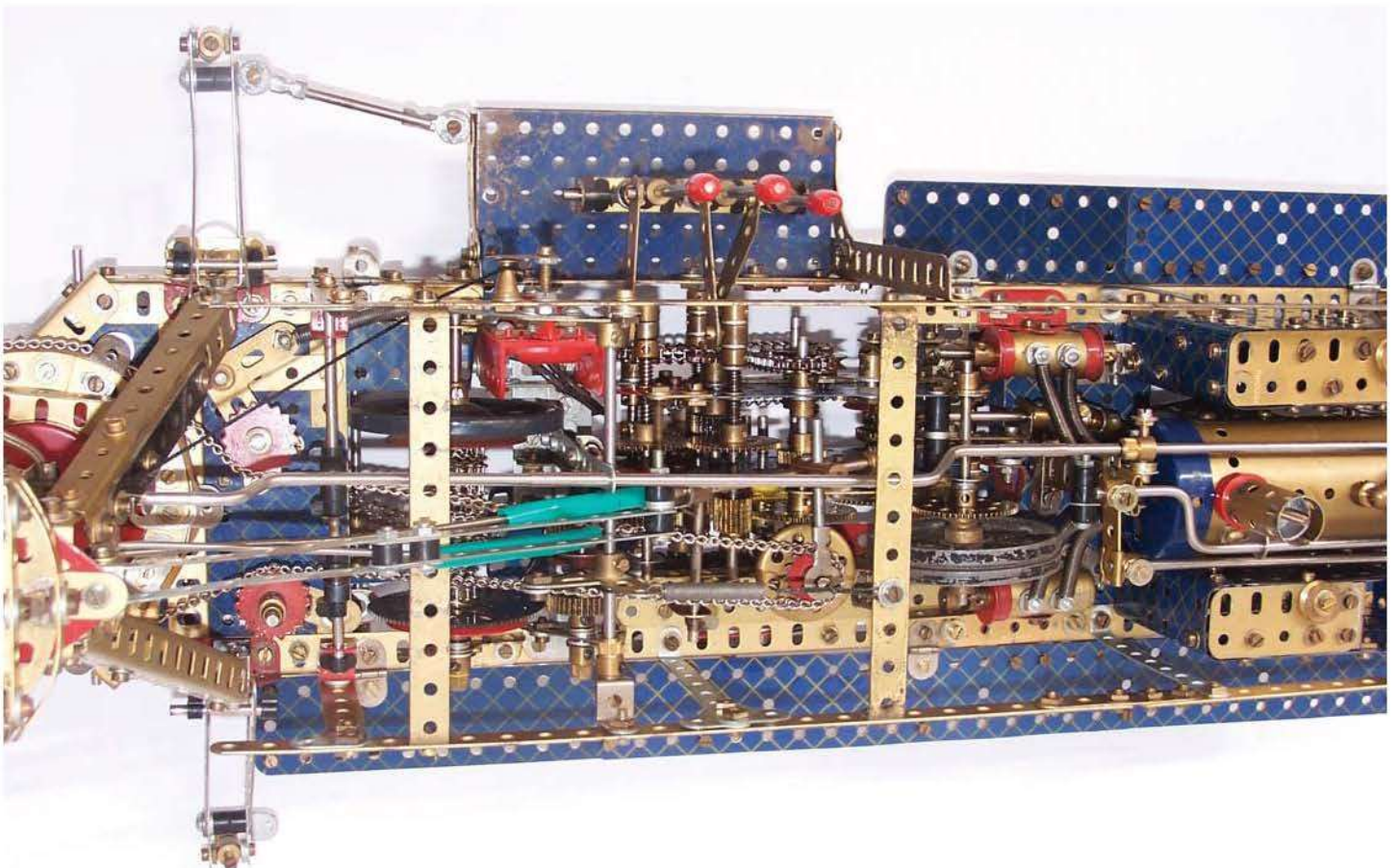
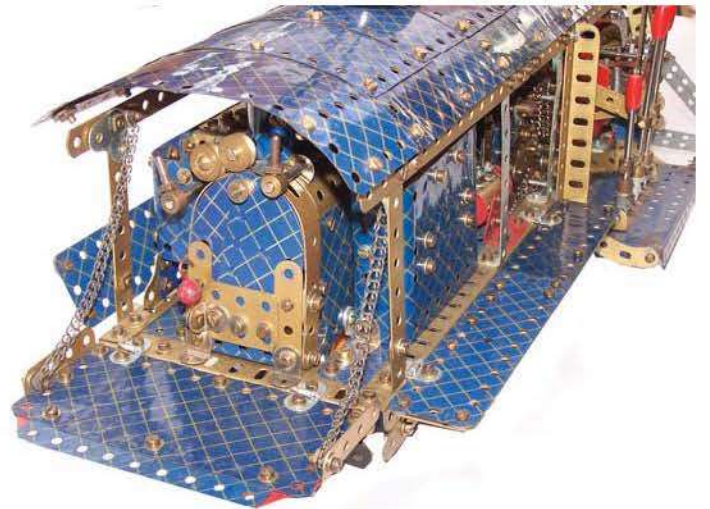
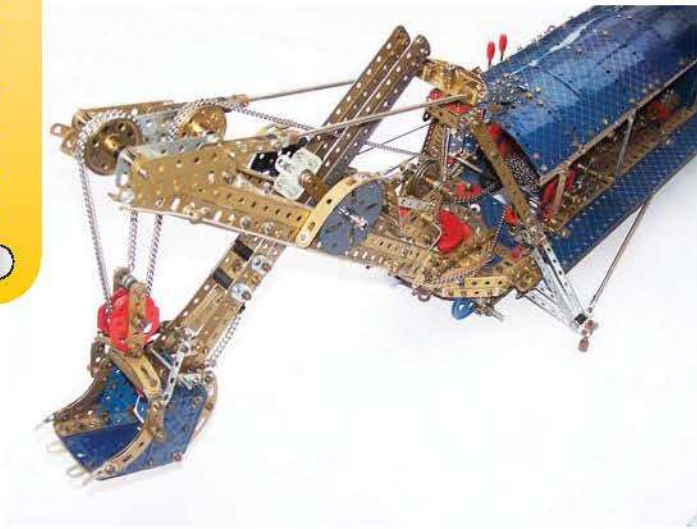
Par Bernard Loisier et Jean-Pierre Veyet

Bernard Loisier et Jean-Pierre Veyet nous présentent ci-après ces machines chargées d'histoire sous des livrées très différentes. Compte tenu du volume de documentation proposé par nos deux amis, nous avons décidé de construire une notice qui sera la plus complète possible. Ces deux pages vous donneront un avant goût de cette saga.

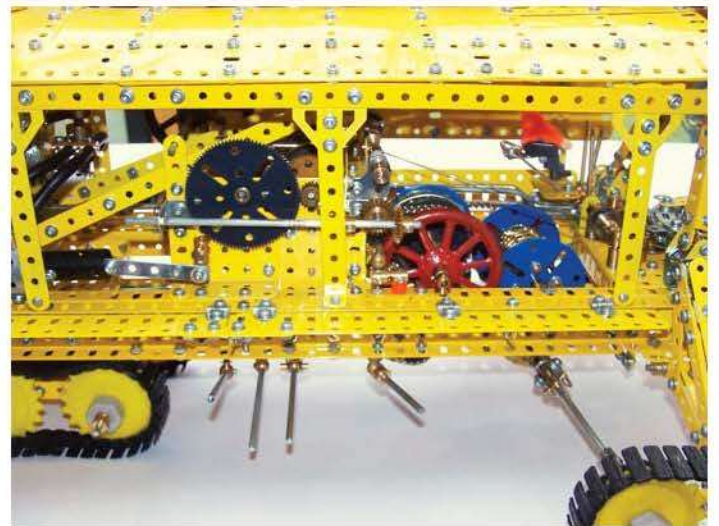
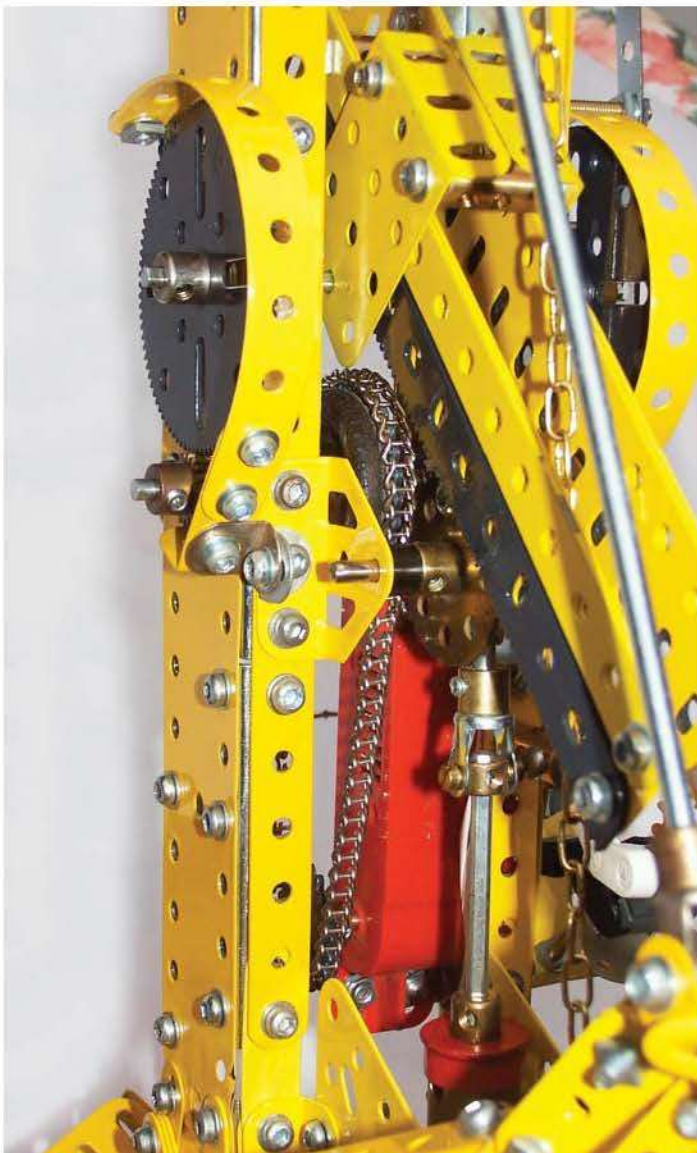
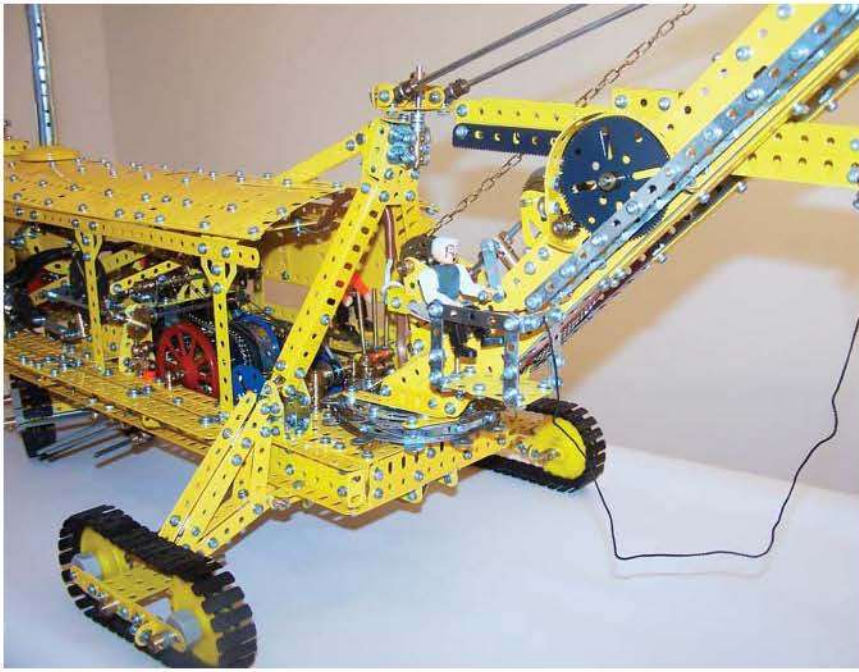
UN PEU D'HISTOIRE (par Jean-Pierre Veyet)

On associe souvent le nom Panama aux excavateurs à vapeur par le fait que plus d'une centaine d'entre eux furent utilisés pour ce chantier colossal. Les machines se déplaçaient sur des rails que l'on posait au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Deux stabilisateurs situés à l'avant et de part et d'autre de la machine en assuraient la stabilité. La capacité des godets variait de 1 à 4 m³. Pour la petite histoire, 77 pelles Bucyrus ont travaillé sur le chantier de Panama et un certain nombre n'en sont pas revenues, car écrasées sous des éboulements.

LE MODÈLE DE BERNARD LOISIER EN LIVRÉE BLEU ROUGE ET OR.



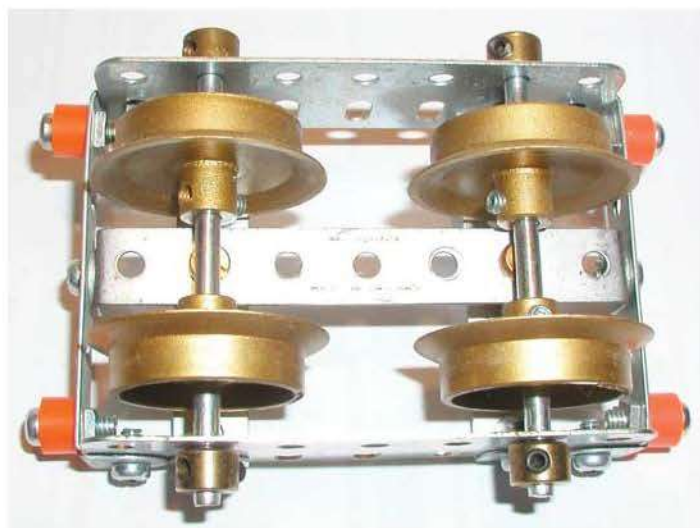
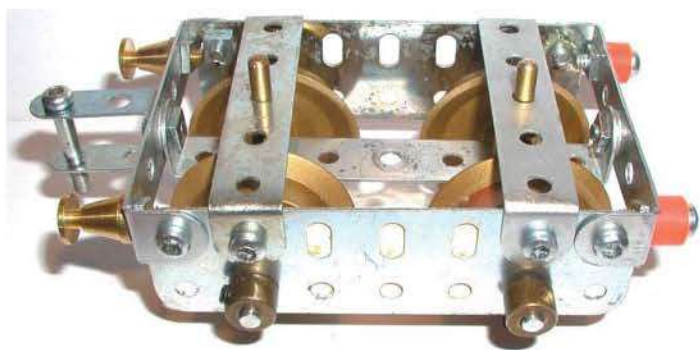
LE MODÈLE DE JEAN-PIERRE VEYET EN PIÈCES ACTUELLES.



BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

CONVOI EXCEPTIONNEL SUR RAILS TRANSPORT DE CÂBLES TRANS-OCÉANIQUES

Par Jean-Max Estève

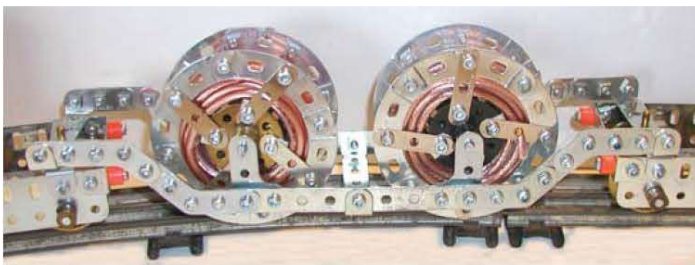


Le Bogie porteur de plateformes : Vissez 2 colliers taraudés à cheville à l'intérieur d'une bande coudée de 7 trous, ensuite vous vissez cette bande coudée par chaque extrémité sur le milieu d'une bande coudée de 5 trous, elles mêmes vissées à chaque bout de deux poutrelles plates de 7 trous. Le châssis ainsi obtenu il ne vous reste plus qu'à mettre en place les roues à boudin, comme montré sur la figure ci-dessus, en laissant un demi-millimètre de jeu ce qui vous donnera très exactement l'écartement nécessaire pour rouler sans frottement sur votre réseau Hornby en voie zéro.

La bobine : Vissez ensemble 4 bandes incurvées n° 90a, en leur centre vous vissez une bande étroite de 3 trous, et à l'autre extrémité vous vissez ensemble une équerre étroite n° 812b avec une roue barillet n° 24. Prenez soin de ne pas serrer à bloc cet ensemble afin de pouvoir obtenir avant serrage définitif le cercle parfait. Ensuite vous vissez face à face les cercles obtenus sur une tringle de 50 mm n° 17 en prenant soin de laisser à chaque extrémité 5 millimètres comme montré ci dessus.



Détail du plateau porte bobines



- Gaine de câble rouge** : Communications téléphoniques diplomatiques
- Gaine de câble noire** : Communications téléphoniques sécurisées
- Gaine de câble cuivre** : Communications téléphoniques des particuliers

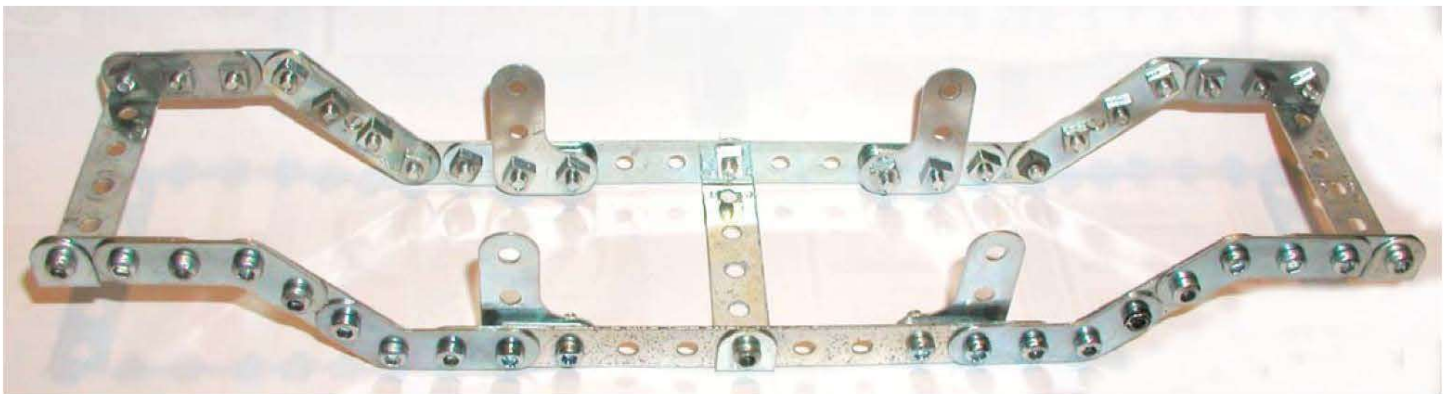


Plate forme de support bobines : Construire en double les longérons. Une bande de 3 trous n° 6a avec une bande de 4 trous n° 6 reliées par un gousset à 135° n° 133c. La bande de 4 trous est reliée avec un autre gousset n° 133c à une bande de 11 trous n° 2 et ajouter l'inverse pour terminer le longeron. Ces deux ensembles ainsi réalisés vous les raccordez avec trois bandes coudées de 5 trous n° 48a, en prenant soin d'obtenir un parallélisme le plus parfait possible.

Comme montré sur la figure ci-dessus il vous faut pour terminer l'ensemble, fixer sur les côtés quatre goussets triples n° 133b en les écartant des longérons avec quatre bandes étroites n° 806b. L'ensemble ainsi obtenu vous permettra de mettre en place les bobines.

Quatre disques n° 38d disposés sur le pivot entre les deux bandes coudées 48a éviteront que les bobines touchent le rail.

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

LA CHRONIQUE DE MECANOTHEP (SUITE)

DEUX MOTEURS À PISTONS MAGNÉTIQUES

Par Jean Claude Brisson

Dans les anciens Meccano Magazines, on trouve régulièrement la description de moteurs à pistons réalisés avec les bobines (181) de l'ancienne boîte 7 et par la suite avec celles des boîtes "Elektron". Différents types sont présentés : en étoile, en V, en ligne, et avec un nombre variable de cylindres.

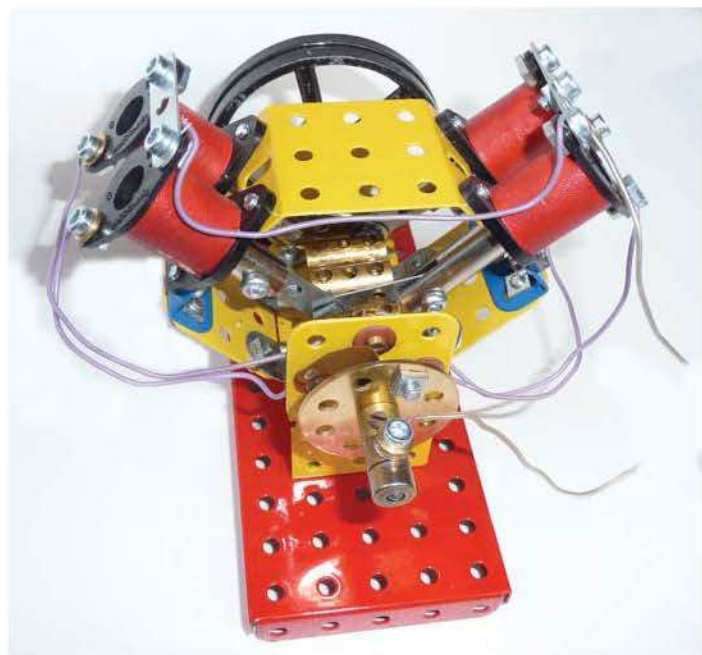
Dans le manuel de la boîte "Meccano-Elec" de 1962 on trouve un moteur vertical à un cylindre, E22, un moteur horizontal à deux cylindres, E23 et un bicylindre "flat-twin", E24.

Nous présentons ici deux modèles à quatre cylindres l'un "en V" et l'autre "en ligne".

LE MOTEUR QUATRE CYLINDRES EN V

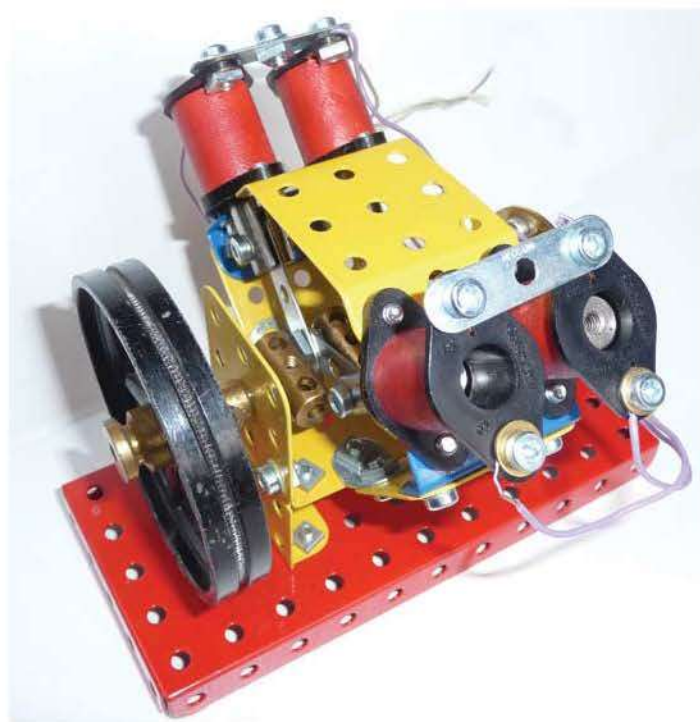
Le carter

Il est monté sur un socle constitué d'une plaque à rebords 52. La base du carter est constituée d'une plaque à rebord 5 x 3 trous (51) qui est fixée sur le socle par deux plaques à rebord 3 x 2 (51a). Sur ses rebords sont fixées deux plaques de 3 x 3 (74) qui serviront de paliers au vilebrequin. Sur les côtés de la plaque 51 sont placées deux plaques à 135° (73a) sur lesquelles sont attachées deux cornières de 3 trous. Les deux paires de bobines rondes, qui constituent les cylindres, sont fixées entre ces cornières et une plaque à deux rebords à 135° (51g).



Le vilebrequin

Le vilebrequin est constitué de quatre accouplements de tringles (63). Deux accouplements sont solidarisés par deux tiges filetées de 25mm qui sont vissées symétriquement dans les trous filetés de leur extrémité. Un contre-écrou les bloque en position et deux bandes étroites de trois trous sont insérées puis un nouvel écrou est vissé sur la tige filetée, et enfin on vissera les deux autres accouplements. On s'assurera avec une tige effilée que les trous centraux des quatre accouplements sont bien alignés et on bloquera soigneusement ces deux derniers écrous tout en contrôlant que les bandes pivotent librement. On termine le vilebrequin en fixant deux tringles, 4 et 5 cm, dans les trous centraux des accouplements d'extrémité. La principale difficulté pour réaliser le vilebrequin est de sélectionner des accouplements dont les perçages soient correctement alignés.



A l'autre extrémité des bandes de 3 trous sont fixés les quatre noyaux fendus (527) qui constituent les pistons. Lors du montage du vilebrequin dans les trous centraux des deux plaques 3x3 servant de palier, on insérera des entretoises et des rondelles pour que les pistons soient bien alignés sur les bobines.



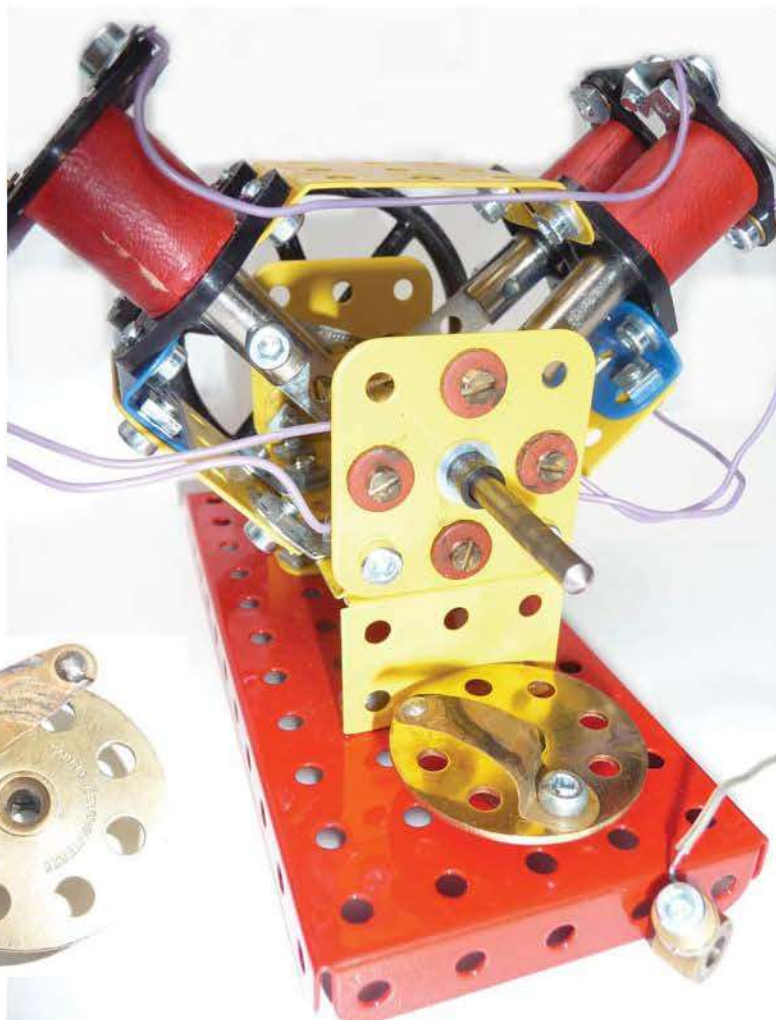
Le distributeur.

Dans l'une des plaques 3 x 3 sont boulonnées 4 vis 6ba à travers des coussinets isolateurs (182). Leurs têtes constituent les plots de contacts pour fermer le circuit de l'alimentation des bobines vers la masse du moteur. Fixée sur l'axe du vilebrequin, une roue barillet porte un balai souple de 25 mm (531) qui sera courbé pour assurer un contact avec le plot correspondant pendant un quart de tour. A l'autre extrémité de l'axe du vilebrequin est fixé un volant lourd qui par son inertie régularise la rotation du moteur.

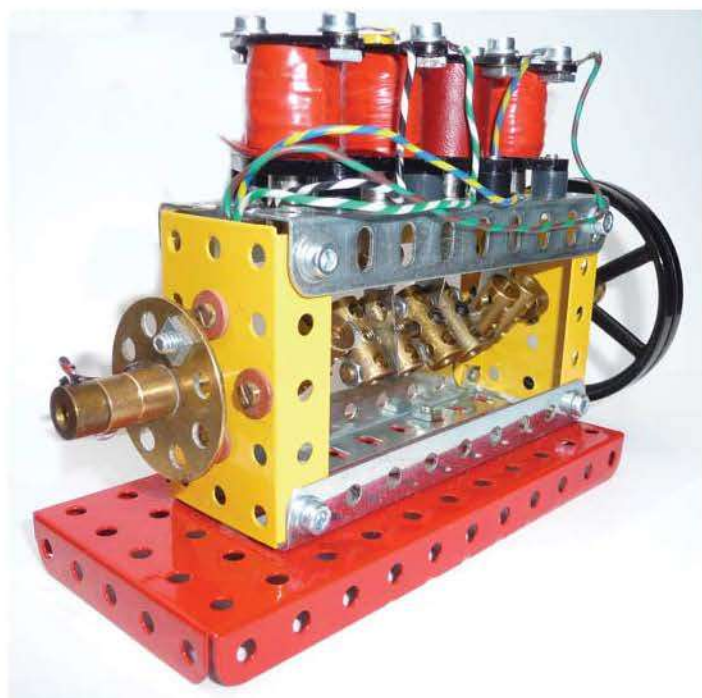
Le câblage

Deux par deux, les entrées des bobines sont connectées par une bande étroite de trois trous. Ces bandes connectées ensemble constituent l'un des pôles du moteur. Les sorties des bobines sont individuellement connectées aux quatre vis 6ba du distributeur : en regardant le moteur côté collecteur et en tournant dans le sens horaire, la vis du haut est connectée à la bobine devant droite, la suivante à la bobine arrière gauche, celle du bas à la bobine arrière droite et la vis de gauche à la bobine avant gauche. La roue barillet sera calée pour que la bobine correspondante commence à être alimentée lorsque le piston commence à entrer.

Pour finir un fil est fixé sur une bague d'arrêt qui tourne librement sur l'axe à côté de la roue barillet et est maintenue par une seconde bague d'arrêt..



LE MOTEUR QUATRE CYLINDRES EN LIGNE.



Le carter

Deux cornières de 9 trous sont montées sur un socle constitué d'une plaque à rebords 52. Aux extrémités sont fixées deux plaques à rebord de 3 x 5 trous (51f) dont le trou central servira de palier au vilebrequin. Deux autres cornières de 9 trous terminent le parallélépipède. Quatre bobines cylindriques (522) sont fixées sur les cornières supérieures, écartées par une entretoise (38a).



Le vilebrequin

Il se compose de quatre paires d'accouplement de tringles (63). Les deux accouplements d'une paire sont réunis à une de leurs extrémités par une tige filetée de 25 mm. Une bande étroite de trois trous est placée entre eux et pivote librement. Deux écrous aux extrémités des tiges filetées bloquent l'ensemble. On s'assurera avec une tige effilée que les trous centraux sont parfaitement alignés. Trois tringles de 25 mm (18b) réunissent les quatre paires d'accouplement. On sélectionnera les tringles les plus courtes que l'on possède. Les deux paires centrales sont parallèles mais tête bêche, celles des extrémités sont à angle droit mais également tête bêche l'une par rapport à l'autre. On termine le vilebrequin en fixant dans les accouplements d'extrémité deux tringles de 6 cm.

Lors du montage du vilebrequin dans les trous centraux des deux plaques 3x5 servant de palier, on insérera des entretoises et des rondelles pour que les pistons soient bien alignés sur les bobines.



Le distributeur.

Dans l'une des plaques à rebord 3 x 5 sont boulonnées 4 vis 6ba à travers des coussinets isolateurs (182). Leurs têtes constituent les plots de contacts pour fermer le circuit de l'alimentation des bobines vers la masse du moteur. Fixée sur l'axe du vilebrequin, une roue barillet porte un balai souple de 25 mm (531) qui sera courbé pour assurer un contact avec le plot correspondant pendant un quart de tour. A l'autre extrémité de l'axe du vilebrequin est fixé un volant lourd qui par son inertie régularise la rotation du moteur.

Le câblage

Les quatre entrées des bobines sont connectées par une bande étroite de sept trous et constituent l'un des pôles du moteur. Les sorties des bobines sont individuellement connectées aux quatre vis 6ba du distributeur : en regardant le moteur côté collecteur

et en tournant dans le sens horaire, la vis du haut est connectée à la bobine du fond, la suivante à la bobine en avant, celle du bas à la deuxième bobine et la vis de gauche à la troisième bobine. La roue barillet sera calée pour que la bobine correspondante commence à être alimentée lorsque le piston commence à entrer.

Pour finir un fil est fixé sur une bague d'arrêt qui tourne librement sur l'axe à côté de la roue barillet et est maintenue par une seconde bague d'arrêt.

L'alimentation

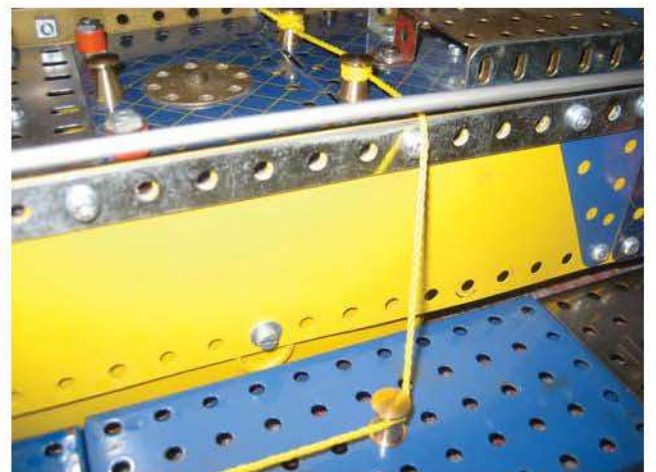
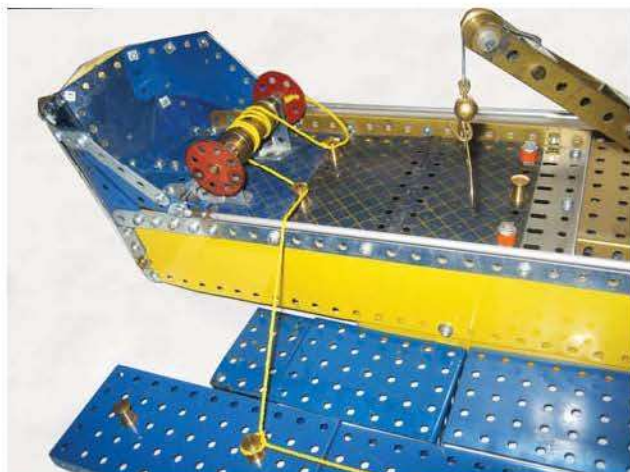
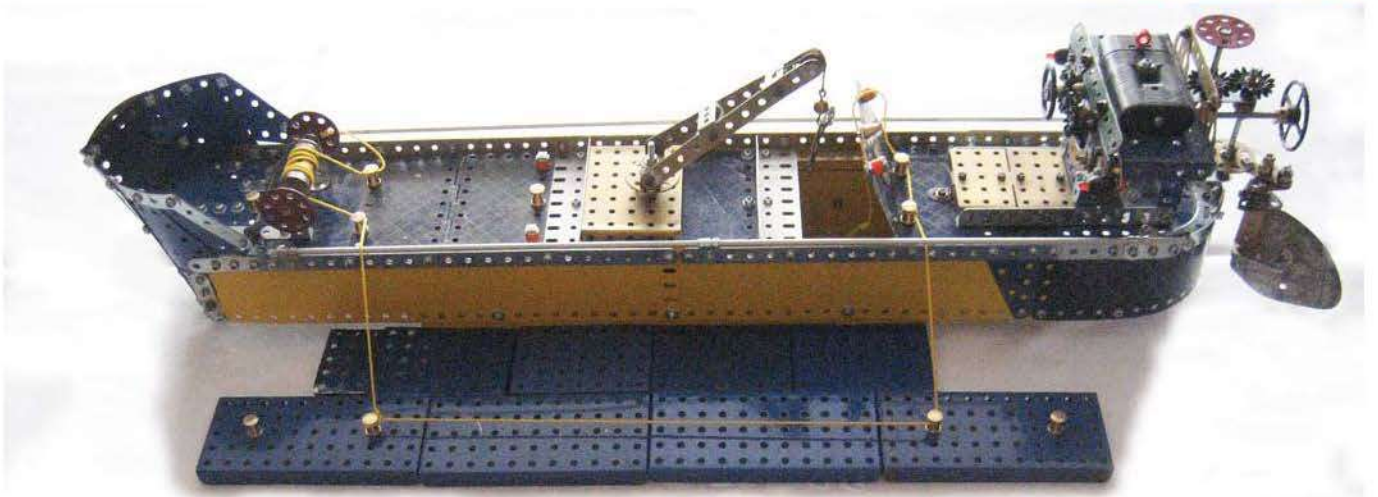
Une tension, alternative ou continue, de l'ordre de 20 Volts, est appliquée sur les fils d'entrée. Sous cette tension les bobines ont tendance à chauffer un peu. Il sera donc prudent de ne pas faire fonctionner ces moteurs pendant des périodes trop longues.

JEAN CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■

UNE AUTRE UTILISATION DU TAMPON N° 120

Le tampon de chemin de fer N° 120 peut servir à amarrer une péniche... J'étais content de pouvoir utiliser cette pièce pour garder ma péniche à quai....Quelques photos qui se passent de commentaire...

FRANÇOIS BEAUDOIN CAM 1216 ■



CHADEC

par Frédéric Laffite

Voici un petit modèle amusant à construire et accessible à tous. Il a l'avantage de pouvoir être réalisé d'une foultitude de manières différentes et avec d'autres matériaux plus économiques si besoin, tel que des bagues colorées en plastique, des morceaux de bouchons pour les roues...

Le Meccano possède en effet le remarquable avantage d'être compatible avec plein d'autres matériaux ou jeux!

Ce robot se prénomme CHADEC, acronyme des mots "chargeur" et "déchets", et est inspiré d'un célèbre personnage de film d'animation. Les cinéphiles devraient le reconnaître! Il mesure 9 cm de large, 5 cm de profondeur et 9 cm de haut. Trois heures ont été nécessaires pour le faire "naître"!



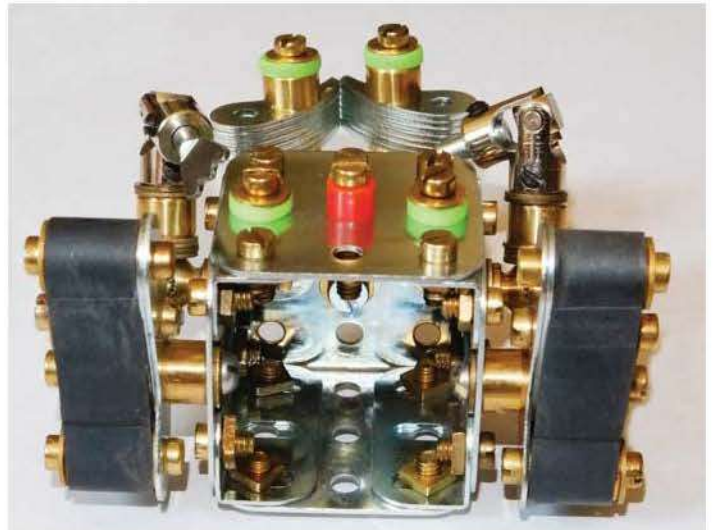
Le corps est constitué de 5 plaques de 3x3 trous fixées entre elles par 4 cornières 3 trous n° 9F ainsi que 2 équerres n° 12. Le cou est formé d'un accouplement pour bande n°63B supportant un petit gousset d'assemblage n° 133A sur lequel sont fixés les yeux. L'accouplement pour bande permet à la fois de faire tourner la tête mais également de la pencher latéralement. Chaque oeil est réalisé avec 2 bagues taraudées en laiton ceinturant 7 cliquets sans moyeu n° 147C. Ces pièces taraudées ne sont pas d'origine meccano mais peuvent très facilement être remplacées par des bagues d'arrêt n° 59.

La mise en place d'un anneau en mousse verte sur la bague extérieure donne en finition une petite touche de couleur sympathique!

5 bagues taraudées en laiton vissées sur 2 bandes de 4 trous n° 133C ayant une extrémité inclinée de 135° forment l'ossature des chenilles. Là encore, des pièces plus classiques telles que des bagues n° 59 ou tout élément cylindrique en plastique feront très bien l'affaire!



Il ne reste plus qu'à ceinturer l'ensemble par un morceau de chambre à air et le tour est joué !



Les bras sont obtenus par l'assemblage successif d'un support de rampe n° 136, de 4 rondelles en laiton, d'une bague d'arrêt n° 59, de 2 rondelles en laiton, d'un accouplement universel et d'une fourchette de centrage n° 65.

Enfin quelques bagues colorées finiront de donner l'étincelle de vie à ce petit robot!

Pour conclure, je peux vous assurer que Chadec recevra avec plaisir tout habit sur mesure que vous voudrez bien lui confectionner, mais il m'a avoué attendre impatiemment que vous lui présentiez sa dulcinée !

FRÉDÉRIC LAFFITE CAM 1903 ■

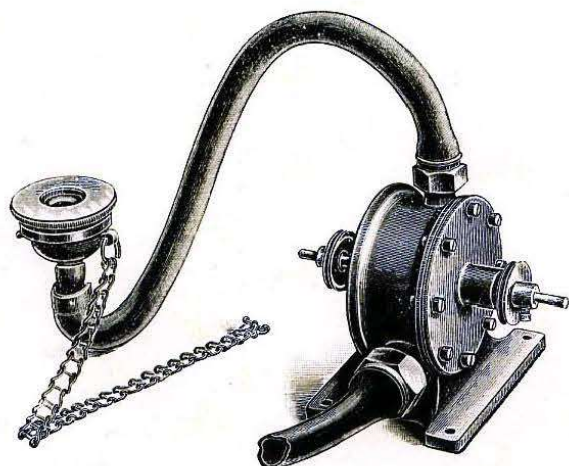


L'ÉTONNANT MOTEUR HYDRAULIQUE MECCANO

Par Maurice Perraut

Au nombre infime d'exemplaires actuellement connus, ce moteur très particulier compte parmi les joyaux de la collection Meccano.

De tous ceux de la marque, qu'ils aient été à ressort ou électriques, il fut celui qui eut le triste privilège d'avoir été le plus défavorisé sur le plan publicitaire. La documentation Meccano française pour sa part n'en fit état que par le seul article reproduit ci-dessous extrait du manuel d'instructions n° 13 édité en 1914.



Le moteur hydraulique MECCANO permet de faire marcher d'une manière continue les modèles en branchant simplement le moteur hydraulique sur un robinet approprié. Il remplace admirablement le moteur électrique Meccano là où le courant n'existe pas. Il est muni de 2 tubes dont l'un porte le raccord qui peut se brancher sur le robinet et dont l'autre évacue l'eau qui a passé dans le moteur. Il est d'une puissance de 1/60 de cheval à une pression de 21 mètres d'eau.

Le moteur hydraulique Meccano complet, avec les tubes et les accessoires . . . 20 Fr.

Cet état de fait n'aurait-il pas été consécutif à la source d'énergie dont il dépendait ? Le circuit d'eau en cause nécessitait indéniablement, tant pour l'alimentation que pour l'évacuation, l'installation de multiples conduits des plus encombrants, prêtant à s'interroger quant à la position à faire prendre à un modèle Meccano à entraîner.

Ne fallait-il pas également considérer l'inquiétude que devait entretenir la crainte de fuites d'eau susceptibles de survenir à la suite de raccords ayant pu être effectués hâtivement par des petits doigts incompetents ? Ce cumul de désagréments n'aurait-il pas abrégé sérieusement la fabrication de ce moteur, justifiant l'éphémère publicité dont il bénéficia et par voie de conséquence sa rareté aujourd'hui ?

Cette étude concerne les deux modèles ayant été réellement commercialisés (types A et B). Il a été fait abstraction de celui représenté par la publicité de 1914 qui se différencie du type A par ses rebords de fixation à 2 trous et l'embout fileté servant à fixer le flexible d'évacuation d'eau (en réalité le flexible s'emboîte en force sur l'embout). Il ne s'agit (sauf preuve du contraire) que d'une simple gravure dénuée d'exactitude.

CARACTÉRISTIQUES

Type A (2 exemplaires connus) : ce modèle, d'un aspect cossu, se compose de trois pièces : 1/ un ensemble en métal moulé et lourd englobant le carter central destiné à la turbine et l'embout recevant le flexible de sortie d'eau – 2/ deux flasques circulaires d'un diamètre de 80 mm faisant office à leur base de rebords de fixations comportant chacun 6 trous.

Détail particulier : sur ce modèle, chaque flasque est fixé sur le pourtour du carter par 8 boulons (sans écrous) vissés dans l'épaisseur du métal moulé.

Hauteur : 100 mm – largeur hors tout : 87 mm – épaisseur (carter et flasques hors rebords de fixation) : 29 mm. Son poids, sans les tubes et accessoires (qui n'ont pas été retrouvés) est précisément de 715 grammes.

Ce modèle fut livré sous une épaisse peinture de couleur noire.



TYPE A

Type B (2 exemplaires connus) : ce modèle a un aspect d'article de bazar entièrement réalisé en tôle d'acier. Il n'est composé que de deux pièces : 1/ un seul flasque circulaire d'un diamètre de 130 mm formant à sa base le rebord de fixation curieusement percé de deux rangées parallèles de 8 trous lui assurant probablement une meilleure stabilité – 2/ un carter à l'usage de la turbine fixé sur le pourtour du flasque à l'aide de 8 boulons munis d'écrous compte tenu de la minceur des tôles qui ne permettait pas de l'être, comme dans le modèle précédent vissé dans l'épaisseur du métal moulé. Un embout de sortie d'eau est disposé sur la face du flasque.

Hauteur : 110 mm – largeur hors tout : 103 mm – épaisseur, hors embout de sortie d'eau, mais rebord de fixation compris (étant sur ce modèle replié sous le carter) : 35 mm. Bien qu'un peu plus volumineux que le type A, ce moteur ne pèse précisément, et pour cause, que 330 grammes (sans les tubes et accessoires qui n'ont pas été non plus retrouvés). Ce modèle fut livré dans la teinte de son métal, soit gris acier.

Précision : les trois flasques que totalisent les deux moteurs décrits (A et B) portent autour de l'arbre moteur un grand poinçon circulaire de 42 mm : MECCANO WATER MOTOR MADE IN ENGLAND

Nos vifs remerciements aux Amis Meccano qui m'ont confié les deux rarissimes moteurs afin de les décrire au bénéfice du CAM.



MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■

MECCANAGRAMMES

On sait ce qu'est une anagramme (oui, on dit "une") : on prend un mot ou une phrase, on ne garde que les lettres, et on les arrange autrement pour leur faire dire autre chose. Au fond, c'est du Meccano ! Par exemple :

Surtout, Léon, sois bien sage avec ton Meccano en métal

devient après avoir bien agité :

Luce, une voisine, montre à Gaston ce tacot en Assemblo

Cela paraît magique, mais bâtir deux phrases dont chacune soit anagramme de l'autre ne demande qu'un peu de patience et d'imagination, des qualités que les "meccanomen" ont en abondance. Par contre, découvrir les anagrammes d'un texte imposé est autrement difficile et bien plus captivant. Cela réserve de savoureuses surprises. Ainsi, saviez-vous que France-Culture cache le futur cancre ? Eh bien que cache-donc ce slogan que vous reconnaîtrez entre mille si vous faisiez du Meccano au début des années 1950 ?

LE PLUS BEAU JOUET DU MONDE

Il y a plus de deux cent mille milliards de manières d'arranger ces vingt-deux lettres. Ce serait bien le diable si on n'en trouvait pas deux ou trois qui veuillent dire quelque chose. Et tenez, en parlant de diable, il y a justement :

le démon, élu PS, joue du tuba.

On a aussi, façon "tontons flingueurs" :

je le pulse au bout du monde.

C'est bien dommage, mais *le bonus du poème, Jude l'a tu*. Et si *elle a bu un pot de jus de mou*, c'est probablement qu'elle avait trop soif... Mais chut !, un ange passe, car *le bout du jupon de Léa muse*... Brassens en aurait fait une chanson !

Il y a encore plein de solutions drôles et farfelues. A vous de jouer maintenant !

JEAN-FRANÇOIS PABION CAM 1515 ■

LES RAMES HORNBY

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

par Jean-Michel Blévoit

QUATRIÈME PARTIE : 1929-1940 "LES RIVALES DE LIVERPOOL"

Souvenons-nous que pour Noël 1929, Liverpool a créé une nouvelle gamme de quatre locomotives dites "Special". Dans les numéros 121 et 122 du CAM, nous avons présenté les magnifiques "N°2 Special Locomotives" et les "N°2 Special Tank Locomotives".

Dans cet article, nous verrons donc les deux modèles manquants, les "N°1 Special" locos et locos-tender, équivalent anglais des Spéciales bien françaises de 1933.

1/ Les "N°1 Special Locomotives".

D'emblée ces locomotives sont disponibles dans les livrées des quatre compagnies chères à Hornby, LMS, LNER, Southern et Great Western. Elles sont également commercialisées en livrée noire à l'exception des locos du Great Western.

Avec leurs grandes roues et leurs garde-boue, leur embiellage double et l'importance de leur chaudière, elles donnent un réel aspect de puissance. Elles sont malheureusement de type "020", ce qui est hélas la coutume pour les locos de la série N°1.

Toutes sont équipées de cheminées courtes type "Yorkshire" et de dômes plats. Deux soupapes de sécurité sont placées devant la cabine. De chaque côté des tuyaux d'admission de vapeur rejoignent le tablier au-dessus des cylindres. Sur le modèle du Great Western, conformément à la tradition, le dôme cuivré équipé de ses valves de sûreté remplace le modèle classique.



Une "N°1 Special" du LMS de 1935.



Une "N°1 Special" de 1938 du Great Western avec sa valve de cuivre.
Notez sur le milieu du tender le monogramme de la compagnie GWR entre les deux mots.

Curieusement, à leurs débuts, ces machines seront proposées en version mécanique uniquement. Il faudra attendre 1934 pour qu'elles reçoivent enfin une motorisation électrique avec le gros moteur de 20 volts avec ou sans renversement de marche automatique.

Comme presque sur tout le matériel roulant, des attelages automatiques sont fixés sur les tenders en 1931.

Ces machines "haut milieu de gamme", positionnées entre les superbes N°2 et les locos N°1, connurent un succès mitigé, d'autant plus que bon nombre d'amateurs leur reprochèrent des rambardes de cabines simplement lithographiées et non pas en métal rapporté, comme c'était le cas pour les N°2.

2/ Les "N°1 Special Tank Locomotives".

Pour les locos-tender, la commercialisation, les livrées disponibles et les caractéristiques techniques sont les mêmes que pour la machine avec tender.

A noter cependant qu'Hornby propose pour ce modèle en 1934, en sus du traditionnel moteur 20 volts, un moteur 6 volts en courant continu monté sur la platine moteur de la loco-tender N°1. Malheureusement, les roues trop petites de cette platine sont utilisées, ce qui altère considérablement l'esthétique de la machine. Ce sera un échec et Liverpool retirera cette option début 1939.

Par contre, les importantes platines-moteur tant mécaniques qu'électriques 20 volts avec leurs grandes roues s'intègrent parfaitement à la caisse imposante de la machine et nous font presque oublier qu'il s'agit, là aussi, d'une "020". Cette machine est donc une réussite incontestable. Comme pour la "N°1 Special Locomotive", la guerre mettra fin à sa production



Une LNER électrique 20 volts de 1936.



Une Great Western mécanique de 1931 avec sa valve de sûreté spécifique.

Pour ces machines, Hornby va utiliser les plus gros moteurs de sa production, leur assurant une force de traction sans pareille.



Platine électrique 20 volts.



Platine mécanique avec arrêt et renversement par la voie.

Ces moteurs sont effectivement remarquables et Meccano Magazine, en janvier 1930, annonce fièrement à ses lecteurs qu'une loco N1 Spéciale a fait avec succès un test d'endurance de trois jours, parcourant 39.111 yards (soit environ 35,7 km) nécessitant 800 remontages et 4.800 renversements de marche ! L'équipe chargée du test devait être plus fatiguée que la machine qui, au démontage, n'avait subi aucune altération mécanique.

3/ les locos et locos-tender N°1.

Si en 1933, avec la sortie des locos et locos-tender "Spéciales", Bobigny avait carrément supprimé la production des antiques N°1, Liverpool continuera la commercialisation de ces machines en les faisant évoluer sans cesse. Une infinité de modèles de la série N°1 verra donc le jour entre 1929 et la guerre. Les derniers de ces modèles seront repris après-guerre jusqu'à la fin de l'écartement "0", les ultimes machines seront aux couleurs des British Railways.

En voici quelques exemples :



Une LMS électrique 20 volts de 1938.



Une LNER mécanique après-guerre de 1950.



LNER électrique 6 volts de 1932.



Southern mécanique de 1935.

Avec ces évolutions, nous sommes donc bien loin des antiques machines des années 20 et ces locos, bien que moins soignées et peu puissantes, auront tendance pour quelques shillings de moins à "cannibaliser" la gamme des "N°1 Special" !

4/ Les voitures à voyageurs à essieux

a/ Les N°1 Coaches & Guard's Vans 1931-1941

Nous avons vu dans le numéro précédent que Bobigny avait créé en **1931** une toute nouvelle voiture à essieux moderne inspirée du réseau de l'Etat, la voiture "1S".

Liverpool, qui a en projet la création des nouvelles voitures à boggies N°2 ("Passenger et Corridor Coaches") ne suivra pas le même chemin ; et se contentera de modifier l'existant à savoir la très british "N°1 Coach", toujours accompagnée du fourgon à bagages à double porte avec son compartiment du garde flanqué de ses vigies latérales.

Dans un premier temps en **1929**, la version de **1924** est simplement modifiée par la disparition des lanterneaux au profit d'un toit plat à peine bombé sur lequel sont disposés trois aérateurs emboutis.

En **1931**, les porte-essieux toujours ajourés sont légèrement pliés pour surbaissier la caisse afin de mettre en place à la bonne hauteur les attelages automatiques.

En **1933**, Hornby tente un essai coloré comme il les affectionne... Les voitures reçoivent un toit crème et des bases vertes pour les LNER, GW et SR., le LMS héritant d'une base rouge !

Fin **1934**, le style change radicalement : Les portières ouvrantes sont abandonnées et les voitures sont plus larges et entièrement lithographiées, maintenant avec quatre compartiments et huit aérateurs sur les toits qui deviennent bombés et gris plus ou moins soutenu selon les époques. Seul changement notable dans les couleurs, le marron imitant les panneaux de teck verni du LNER devient ocre jaune. Les porte-essieux sont pleins et munis d'une boîte à graisse. Une caisse à accumulateurs est fixée entre les essieux. A l'échelle 1/2 et sans boggies, ces voitures serviront de banc d'essai aux "Passenger Coaches" qui sortiront en **1935**.

Cette dernière version de **1934** sera reprise en 1948 et les livrées des anciennes compagnies laisseront place en **1954** aux couleurs bordeaux et crème des British Railways.



Ci-dessus évolution des "N°1 Coaches & Guard's Vans" de 1931 à 1941. Photo Chris Graebe H.R.C.A.

Ces voitures bon marché et colorées connaîtront tout au long de leur longue carrière un succès bien mérité. Comme leurs grandes sœurs les "Passenger Coaches" à boggies, elles représentent parfaitement le matériel roulant des petites lignes du Royaume Uni des années **1920** à la guerre. On ne peut s'empêcher de penser à elles en regardant les vieux films en noir et blanc tirés des romans d'Agatha Christie, ou autres aventures cinématographiques mettant en scène des trains de cette époque.

Voici deux exemples de rames réalisées avec ces voitures et leur inséparable fourgon à bagages. Notez à l'extrémité des fourgons les vigies latérales du compartiment du garde ainsi que les toits et leurs trois aérateurs emboutis.



Ci-dessus, une rame des Southern Railways avec des voitures de 1931.



Ci-dessus, une rame très colorée du LMS avec ses étonnantes voitures de 1933 à base rouge et toits crème. A l'arrière-plan, une Station N°1, dite "Wayside Station" que l'on pourrait traduire par "gare de passage le long des voies". Ce modèle est en fait la version simplifiée de la gare N°2 (cf. : CAM 123), réalisée sans cheminées ni barrières de quai.

De nombreux coffrets furent réalisés avec ces différentes voitures tout au long de leur longue carrière.

Fin des années 30, les rames comprenaient, outre la locomotive, électrique ou mécanique, une ou deux voitures et le fourgon. Ci-dessous, extraite du Hornby Book of Trains de 1939, une illustration d'une de ces rames avec une N°1 Spéciale et les dernières voitures lithographiées à quatre compartiments.



Gauge O (L.M.S.)

HORNBY E120 SPECIAL ELECTRIC and No. 1 SPECIAL CLOCKWORK PASSENGER TRAIN SETS



"The Comet" (L.M.S.)
(Illustrated above)

20-VOLT ELECTRIC—AUTOMATIC REVERSING
E120 Special (20-volt). Locomotive (automatic reversing) with electric headlamp, No. 1 Special Tender, two No. 1 Passenger Coaches and a Guard's Van for L.M.S. and G.W.R., or two No. 1 Pullman Coaches and one No. 1 Pullman Composite Coach for L.N.E.R. and S.R., twelve EA2 Curved Rails, two EB1 Straight Rails and a TCP20 Terminal Connecting Plate. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 45/-

CLOCKWORK
No. 1 Special (Clockwork). Locomotive (reversing) No. 1 Special Tender, two No. 1 Passenger Coaches and a Guard's Van for L.M.S. and G.W.R., or two No. 1 Pullman Coaches and one No. 1 Pullman Composite Coach for L.N.E.R. and S.R., twelve A2 Curved Rails, one B1 Straight Rail and one BB1 Straight Brake and Reverse Rail by means of which the Train can be either braked or reversed from the track. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 32/6

Pour séduire les clients des différentes régions du Royaume, Hornby baptisera ces sympathiques rames avec des noms de trains régionaux populaires des quatre compagnies :

"The Comet" pour le LMS, "Queen of Scots" pour le LNER, "Torbay Express" pour le Great Western et "Bournemouth Belle" pour les Southern Railways.

Sur ce dessin réalisé d'après photo, on distingue bien les huit aérateurs de toits, la décoration soignée des extrémités avec marchepieds d'accès au toit et leurs rambardes en "trompe l'œil" et notamment les deux fenêtres placées aux extrémités du fourgon du garde. Notez également, comme sur toutes ces voitures, la plieuse latérale du châssis représentant le marchepied continu typique, permettant au garde de passer d'un compartiment à l'autre. Tous ces détails seront repris sur les "N°2 Passenger Coaches" à boggies.

b/ les "N°1 Pullman Coaches"

Il fallait oser le faire! Et pourtant Hornby l'a fait ! En **1928**, alors que sortaient au catalogue les superbes "N°2 Special Pullman & Composites" à boggies (CAM N°125), Liverpool va créer pour étoffer sa gamme de voitures N°1 un étonnant Pullman accompagné d'une voiture mixte. Il en fallait pour toutes les bourses et cette voiture très bon marché était proposée à 3 shilling alors que pour acquérir l'imposant numéro 2 il fallait déboursier 11 shilling 6 pence.

Malheureusement cette voiture souffre d'un complet manque de proportions et, comme aspect, se rapproche plus de la Série M que de la Série N°1. Hornby tente de sauver les apparences en équipant ces modèles de portes ouvrantes qui seront supprimées en **1935** par mesure d'économie et au vu de leur très relatif succès.



Une lithographie soignée avec des bas de caisses marron imitant les panneaux de teck verni sauve un tant soit peu le modèle. Trois voitures sont proposées, baptisées "Cynthia", "Niobe" et "Corsair". Le composite "Ansonia" deviendra "Aurora" en **1931**, année où ces voitures seront équipées d'attelages automatiques.



En **1933-34**, Hornby succombe là-aussi à la tentation des bases et toits de couleurs. Il y aura du vert, du rouge et du bleu... Pour écouler ces "curiosités" Liverpool n'hésitera pas à produire quelques coffrets composés de deux voitures et un mixte comme ci-dessus, tractés par une "N°1 Special". Dieu merci, ces voitures ne furent pas rééditées après-guerre !

Ainsi se termine notre série sur les voitures à voyageurs Hornby de deux côtés du Channel.

En prélude aux futurs articles qui traiteront des wagons de marchandises, je vous livre cette photo d'un petit dépôt avec des locomotives en livrée noire, en principe produites par Hornby pour les rames à marchandises.

Vous trouvez de gauche à droite une loco N° 1 Spéciale du LMS, une loco-tender N°1 du LNER et une loco-tender N° 2 Spéciale également du LNER, toutes trois de la période des années **1930**, accompagnées de deux wagons à charbon des mêmes années, badgés Meccano et Hornby Railway Company. La remise est une N°1A, la plus petite de chez Hornby et sans superstructures ni cheminées (à comparer avec la grande remise N° 2E, CAM N° 124). Le réservoir à eau est le petit modèle N°1.



UNE ARTITE INSPIRÉE PAR LE MECCANO

HÉLÈNE LHOTE

Par Hervé Forestier

Déambulant parmi les touristes visitant Paris au mois d'août, j'ai été attiré par une vitrine située 22, Boulevard St Germain : il s'agissait de la devanture d'un chirurgien-dentiste (le Dr Jean-Pierre Compan) qui présentait trois créations artistiques dont l'une était constituée uniquement de pièces en Meccano (la Meccamolaire – photo 1). Ayant noté les coordonnées de l'artiste et en ayant parlé à Bernard Guittard, nous avons pris rendez-vous début octobre avec la créatrice de ces sculptures : Hélène Lhote. Celle-ci nous a reçu très chaleureusement dans son atelier parisien situé en plein cœur du quartier latin, entre le collège des Bernardins (récemment rénové, que l'on peut visiter) et la Rue Saint Victor qui a vu résider plusieurs personnages célèbres : Diderot, Verlaine, Zola. Il s'agit d'un vrai atelier d'artiste comme on peut se l'imaginer (photo 2) : désordre savamment organisé, œuvres en cours ou terminées, matériaux et outils les plus divers ...dont des boîtes et pièces de Meccano !

Nous avons brièvement présenté le CAM à Hélène Lhote et lui avons indiqué qu'elle serait la bienvenue à l'une de nos expositions, ce qu'elle n'a pas exclu. Nous avons également évoqué l'artiste italien Enrico Baj, disparu en 2003, qui est, à notre connaissance, le principal artiste ayant utilisé de manière importante le "système Meccano" (sur ce sujet, on pourra consulter l'article de Jacques Proux publié dans le Bulletin CAM N° 110 - pages 24 et 25). Mais le but était surtout qu'elle nous présente les différentes facettes de son travail et comment elle en était arrivée à utiliser des pièces de Meccano.



Photo 1 : La Meccamolaire



Photo 2 : Hélène dans son atelier

Elle nous a expliqué que son parcours était à la fois classique (Ecole des Beaux-Arts de Paris) mais tenait également compte de ses expériences de jeunesse vécues dans différents pays étrangers (Algérie, Maroc, Iran, ...). Après avoir débuté par la peinture, elle s'est rapidement orientée vers des œuvres en trois dimensions, notamment des séries de "Bannières" de différents formats faites de collages de papiers sur toile, leur donnant un aspect parcheminé. Ayant ressenti le besoin d'animer ces bannières, elle a eu l'idée de concevoir, au début des années 90, des systèmes mobiles permettant de les faire défiler (photo 3).

Le Meccano se prêtait bien à ce genre de montages et c'est donc à l'aide de pièces et de moteurs achetés notamment dans la boutique de notre

ami Jean-Max, rue Jacques Callot, qu'elle a conçu ses premiers mécanismes. Aujourd'hui, elle nous dit être toujours séduite par la qualité et l'esthétisme de certaines productions Meccano : conception, couleurs, matériaux, qualité de finition.

En effet, comme beaucoup d'artistes actuels, elle utilise des matériaux très divers (les plus courants comme les plus nobles) et aime sortir de son atelier pour se confronter à des techniques artisanales, voire industrielles, très variées. Ainsi, suite à différentes commandes, elle a travaillé dans des ateliers et usines, notamment de vitrail, serrurerie et de luminaires. Dans ses œuvres-sculptures, on trouve souvent, comme fil conducteur, un travail sur la lumière : l'assemblage de matériaux tels que le verre, le métal émaillé ou la résine colorée laisse place à des espaces importants pour les jeux de lumière, naturelle ou artificielle. De même, les éléments individuels sont souvent perforés, soit de manière quasi aléatoire soit de manière régulière, et là on peut retrouver un lien avec notre Meccano.



Photo 3 : Bannières animées

La photo 4 montre deux exemples du type de travail d'Hélène Lhote sur le thème des structures perforées . Comme l'écrivait Miguel Tercero en 2009 : *"elle élabore des pièges visuels où des trames superposées créent des irisations, des moirures –réminiscences des moucharabiehs de son enfance"*. Par ailleurs, les techniques d'assemblage les plus variées sont utilisées : collages, soudures, aimants, fils, mousquetons et, bien sûr, boulons et écrous !

Hélène Lhote ne fait pas partie d'une école artistique proprement dite mais, outre Enrico Baj déjà cité, elle nous dit aimer notamment certains artistes italiens comme Lucio Fontana (une récente exposition de cet artiste a eu lieu au musée d'Art moderne de la Ville de Paris) et Guiseppe Penone (membre du courant "Arte povera") qui a présenté en 2013 certaines de ses œuvres dans le parc du château de Versailles.



Photo 4 : Deux œuvres d'Hélène Lhote
à gauche : Corail, acier émaillé craquelé (2001) ; à droite : "Inséparable 2001" acier émaillé recto verso

Le travail d'Hélène Lhote est soutenu par de nombreux clients : privés, industriels ou institutionnels. Il serait trop long de citer toutes ses créations et les lieux où l'on peut les voir. Le mieux est donc, pour les internautes, de consulter son blog à l'adresse suivante : <http://www.lnhote.com/> où l'on trouvera de nombreuses photos et une liste de ses expositions. A signaler, par exemple, à l'automne 2014, une exposition à l'Institut Français d'Edimbourg en compagnie d'autres artistes français.

Que l'on soit ou non fan du Meccano, les œuvres d'Hélène Lhote méritent d'être connues et diffusées car elles sont le fruit d'une démarche sincère et originale de la part d'une véritable artiste d'aujourd'hui.

LES BÂTIMENTS HORNBY-ACHO ET APPARENTÉS

Par Pierre Jaillet



Photo 1

Avec les références 690/6900 la gare démontable en plastique (photo 1), de style très "avant-garde", "sixties", non seulement ne manquait pas de charme, mais avait la carrure de faire partie d'une grande gare, mesurant 380 x 125 x 70 mm. Elle fut produite de 1960 à 1973. Elle était éclairable. Partie intégrante de notre gare : avec les références 691/6910, le quai couvert voyageurs (photo 2). Il était éclairable lui aussi, mesurant 217 x 54 x 65 mm, il fut produit de 1960 à 1973.

Enfin, le "final" pour reproduire une belle gare de voyageurs, l'assortiment de quais avec plans inclinés et passages de voies, références 695/6950 (photo 3), encombrement jusqu'à 455 mm, produit de 1961 à 1970 (relativement rare).



Photo 2



Photo 3

Et le "fin du fin", le poste d'aiguillage très futuriste / panoramique, référence 692/6920 (photo 4), éclairable lui aussi. Ce bâtiment sympa permettait de bien délimiter l'amplitude d'une gare SNCF moderne prête à accueillir les passages des trains les plus lourds et les plus rapides.

Sans omettre, par un faisceau marchandises, la gare marchandises, référence 6902 (photo 5), équipée d'une grue de chargement, démontable, non éclairable, mesurant 360 x 110 x 65 mm, produite de 1967 à 1973, très rare à trouver aujourd'hui. On pouvait compléter notre réseau HORNBY-ACHO / Meccano par des boîtes d'éléments de pente n° 1 référence 675 et n° 2 référence 6800 (photo 6), produits de 1964 à 1972, et le plus "imposant" : le grand pont suspendu, style "Victoria", ne pouvant recevoir qu'une seule voie (non électrifiée par caténaire), ne mesurant pas moins de 1385 mm de long (photo 7). Origine Triang, hyper rare à trouver complet avec boîte et notice, référence R264, produit pour le marché français de 1964 à 1969.

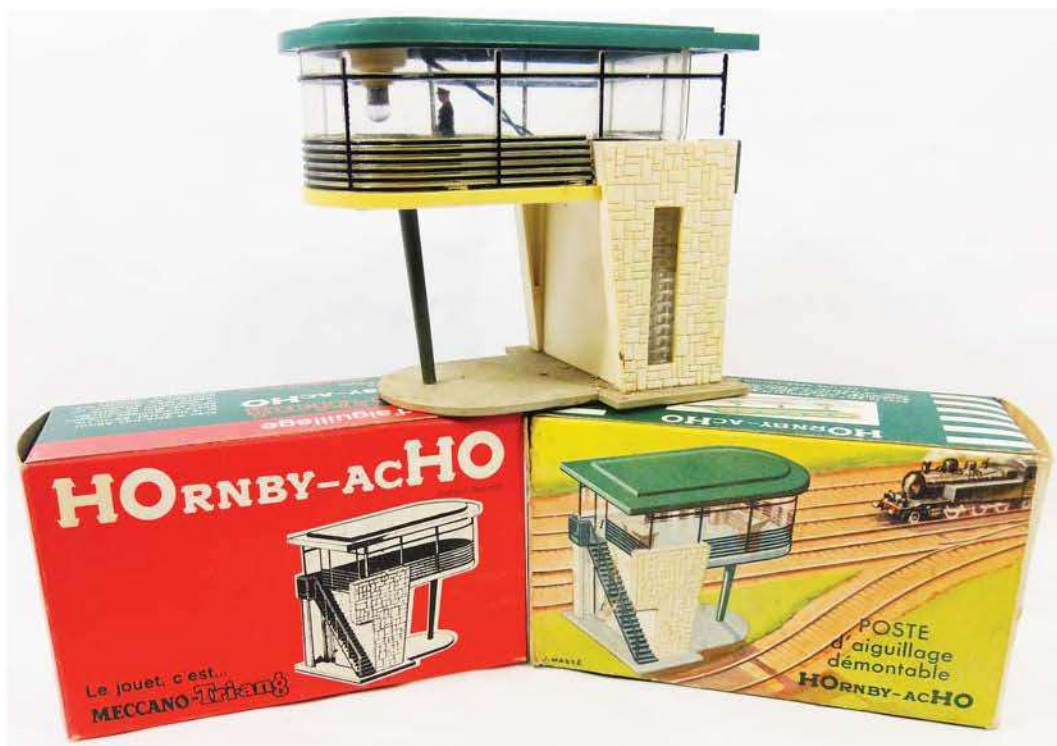


Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7

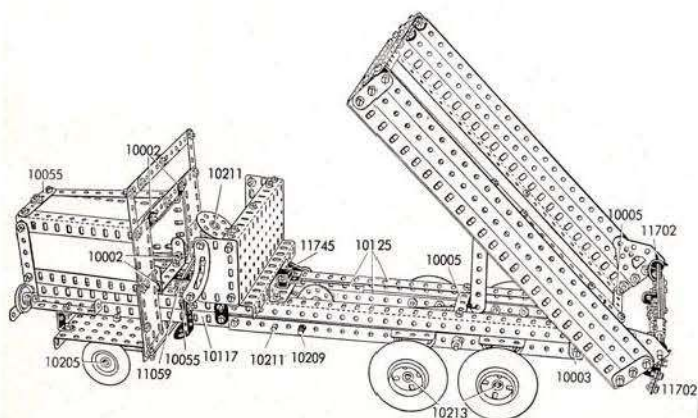
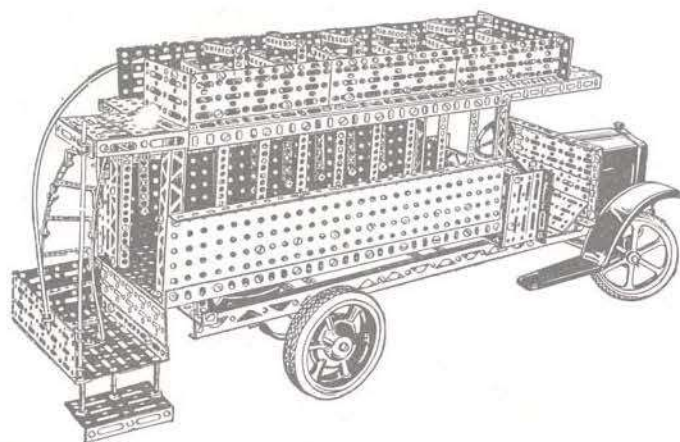
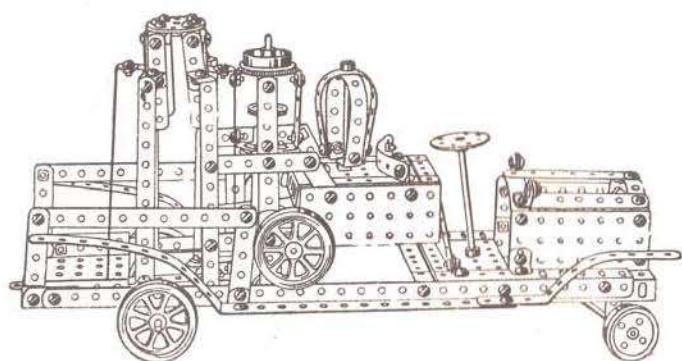
De nos jours (mises à part les boîtes d'éléments de pente), tous ces accessoires, bâtiments Meccano - HORNBY-ACHO et Triang, ne risquent pas de dépareiller un réseau HO sophistiqué. J'invite néanmoins les très heureux possesseurs du grand pont suspendu Victoria à le conserver précieusement dans sa boîte, c'est certainement le plus rare des

accessoires HORNBY-ACHO / Meccano
Prochain article : petits matériels d'entretien et publicités.

PHOTOS : ALAIN CISEY CAM 1841 ■
RÉDACTION : PIERRE JAILLET CAM 0725 ■

CES "MECCANO" QUI N'EN ETAIENT PAS

Par Jean Max Estève



1911 : MULTIMAKE : Jeu de construction à combinaison multiple permet de développer le goût de la mécanique aux enfants. Boîtes de 1 à 6.

1912 : ARTS ET METIERS : Jeu de constructions mécaniques tout en métal, pièces avec trous et vis.

INGENIEUR CONSTRUCTEUR. Bois et Métal.

STABIL : Tout en métal.

1913 : METALLIC, STRUCTATOR : Tout en métal, sans vis. Les modèles ressemblent beaucoup à ceux de Meccano. Boîtes I à VIII.

1922 : MECANIC : Fabrication française J. de P. Modèles très semblables à ceux de Meccano. Boîtes A, B, C, D, E et complémentaires BB, CC, etc.

1923 : PRIMUS : Pièces bois et métal assemblées par vis et écrous. Boîtes 0 à 5 et complémentaires.

1931 à 1939 : TRIX : Sans doute le plus connu. Boîtes 1A, 1B, 1C. Accompagné de la série ELECTRO, deux moteurs électriques.

CONSTRUCTOR : Pièces métalliques à trous et vis, boîtes 1 à 4 et complémentaires.

1938-1946 : STANDARD L.R. : Pièces métalliques, fixation par vis et écrous, tenons et pinces. 7 boîtes 000, 00, 0, 1, 2, 3 et complémentaires.

MATADOR ET LILO : Pièces en bois. Fabriqué par le Jouet d'Auvergne. Quatre boîtes principales et deux complémentaires.

1969-1972 : FISCHER-TECHNIK, EDUCATOR, MIK : Ces trois jeux de constructions mécanique, plus ou moins compliqués sont généralement constitués de pièces en plastique.

LE VRAI MECCANO



DOCUMENTATION À POSSÉDER

"Vous trouverez dans une brocante un lot de vrac de pièces qui semblent être Meccano, mais dont vous n'avez pas la certitude. Avec ces ouvrages, immédiatement vous pourrez vérifier leur origine et même les dater."

1931 : Un message de Meccano-ville.

1932-1933 : Meccano et trains Hornby. Jouet Meccano, jouets de qualité. Jouets Meccano

1936-1937 : Châssis automobile Rolls.

1938-1939 : Le livre des meilleurs jouets

1939-1940 : La mécanique en miniature

2013 : Catalogue général.

A titre de curiosité il faut citer parmi les innombrables publicités de Meccano, celles parue dans le "Dimanche illustré" des mois de décembre 1931 à 1935 ; Celles de "Lecture pour Tous", par exemple le numéro de décembre 1921 ; le 2^{ème} de couverture de la revue "Le Jouet Français", de septembre 1949. L'"Illustration" du 16 décembre 1933 consacre quelques lignes à Meccano, cette très sérieuse revue ayant présenté une étude sur le jouet.

Mécanique n.f. (du Grec Mèkhanè, machine) : Science du mouvement et de l'équilibre des forces. Etude des machines, de leur construction et leur bon fonctionnement. – Larousse élémentaire –. Source : Le Collectionneur Français – Mars 1987

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

GRUE FLOTTANTE

CAPABLE D'ALLER EN HAUTE MER (DEEP SEA)

par Willy Dewulf

Les grues flottantes normales ne peuvent pas se déplacer, ou se faire remorquer en haute mer. Leur équilibre exige que leur axe vertical ne s'incline pas de plus d'environ une dizaine de degré. Etant en général très hautes, elles se comportent comme un pendule dont la période risque de se rapprocher de celui de la houle, donc d'entrer en résonance et chavirer.

Le bureau Veritas peut classer une grue "Deep Sea" et permettre son déplacement en haute mer, si ses caractéristiques répondent aux exigences prévues.

La grue "Protis" du port de Marseille est classée dans cette catégorie. Figure 1.

Notez la très grande hauteur de la grue. Avec sa flèche (Nous dirons JIB comme les marins), elle peut lever une charge à 60 m de hauteur. Avec ce jib, elle peut soulever avec les treuils principaux, 500 tonnes à 10 m du ponton. Sans lui, la capacité monte à 600 tonnes. Son déplacement en charge est de 2630 tonnes. C'est en fait un bateau avec un équipage de 15 hommes et un capitaine. Son équipement naval est celui d'un bateau normal. Pour aller "en haute mer" il va falloir d'abord se débarrasser du jib et le poser sur le quai. Puis la grue sera repliée.

Notez sur la figure 2, la mention "Deep Sea" du bureau Veritas.

Notez également la dénomination "Bigue pour colis lourds", typiquement marine.



Figure 1

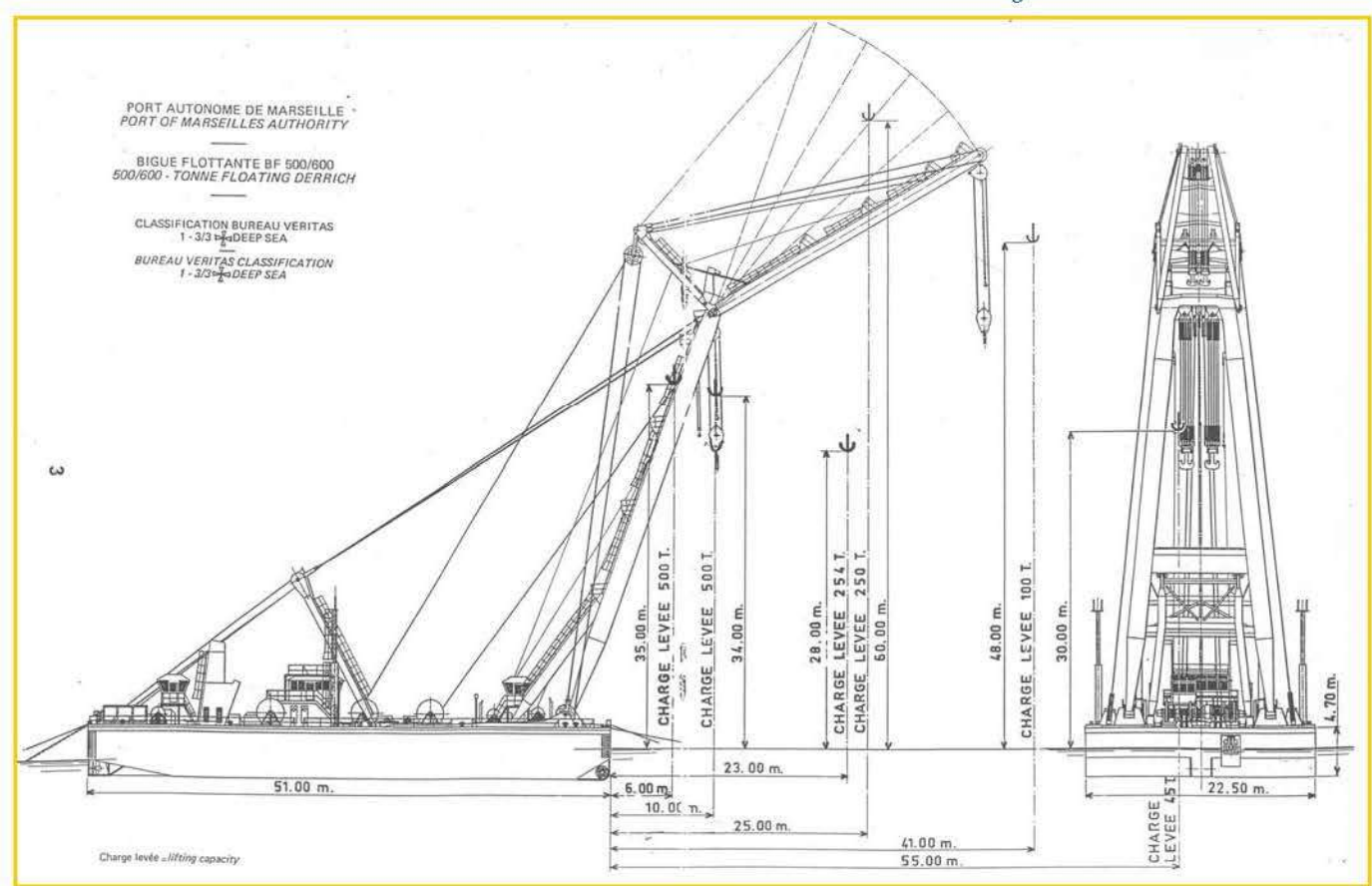


Figure 2

BIGUE POUR COLIS LOURDS

PROTIS

Levage maxl 500/600 tonnes

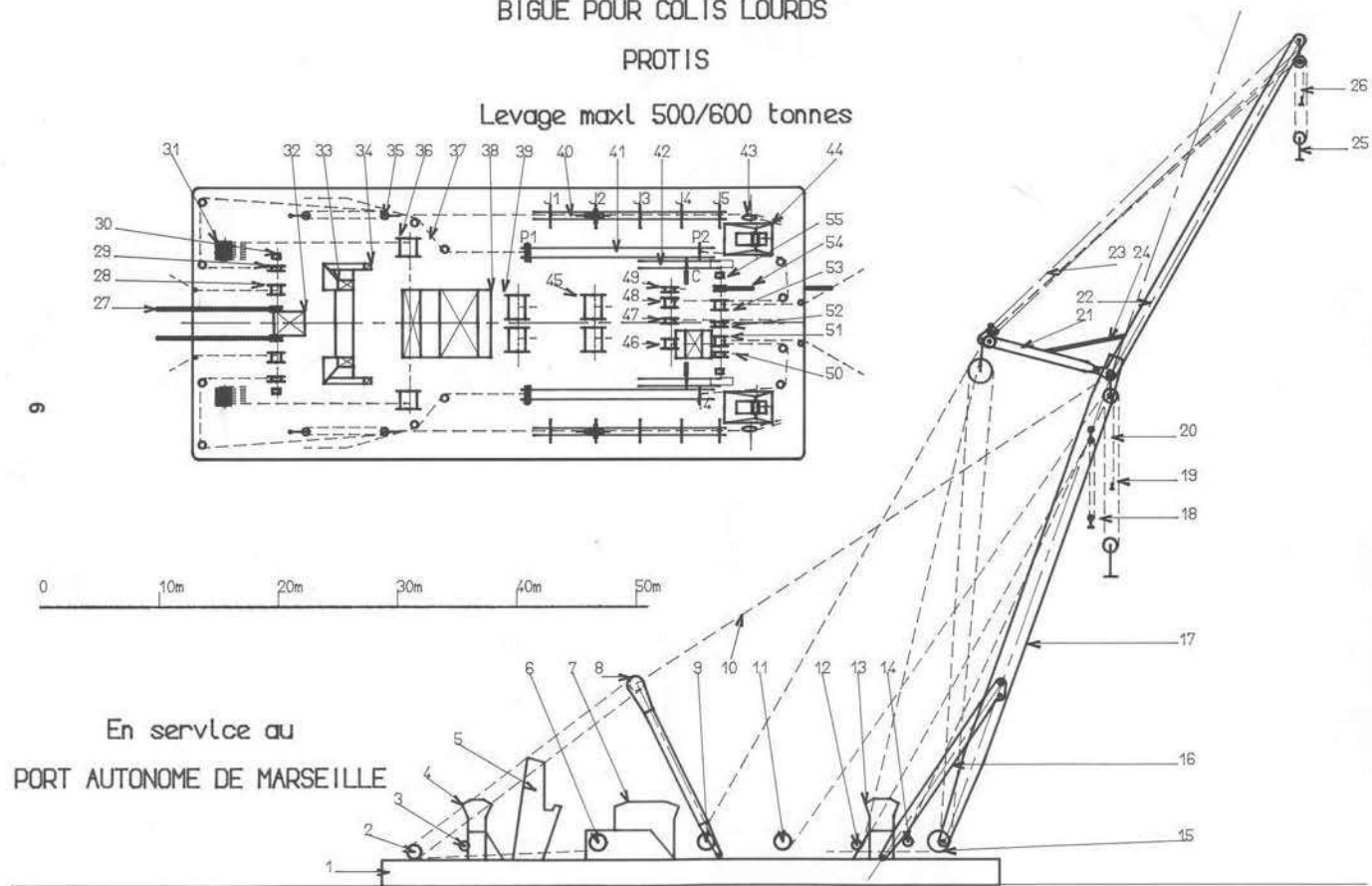


Figure 3

Nous allons maintenant détailler les opérations nécessaires pour la mise en position "haute mer". Voir la figure 4.

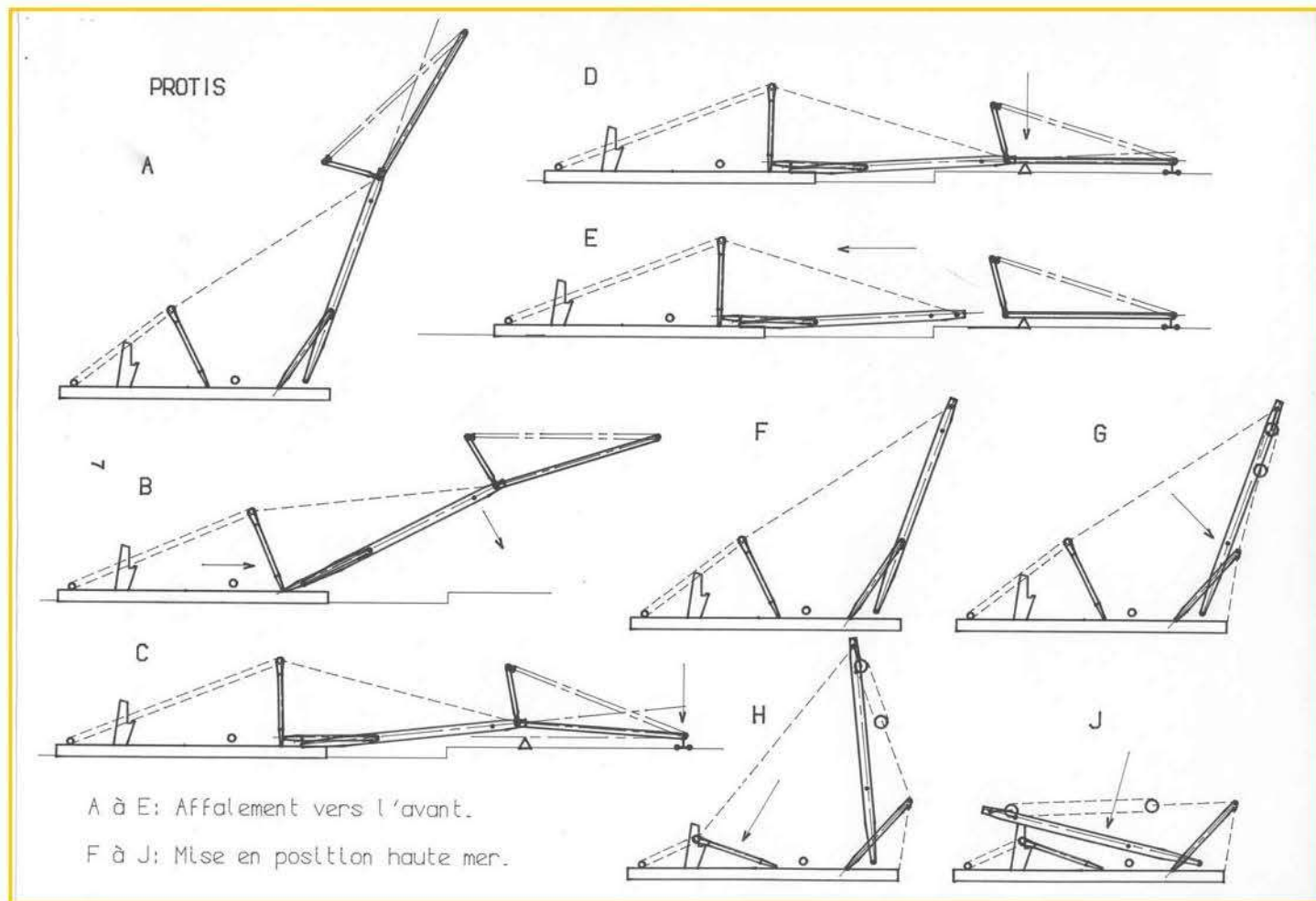


Figure 4

1° partie : Dépôt du Jib sur le quai.

A Position de départ.

B Inclinaison de la flèche et du jib.

C L'extrémité du jib repose sur un chariot à quai.

D La flèche dépose l'arrière du jib sur un support.

E La grue se retire.

2° partie : La grue se replie.

F La contrefiche est détachée de la flèche et se fixe dans sa position de travail.

G La contrefiche est câblée sur le ponton et les palans principaux y sont reliés. Le portique d'affalement est reculé et fixé à sa base.

H Le portique d'affalement est fixé sur l'appui 5 et la flèche tirée en arrière. Les palans le retiennent dans sa descente.

J La flèche est fixée sur 5 et les câbles sont tendus.

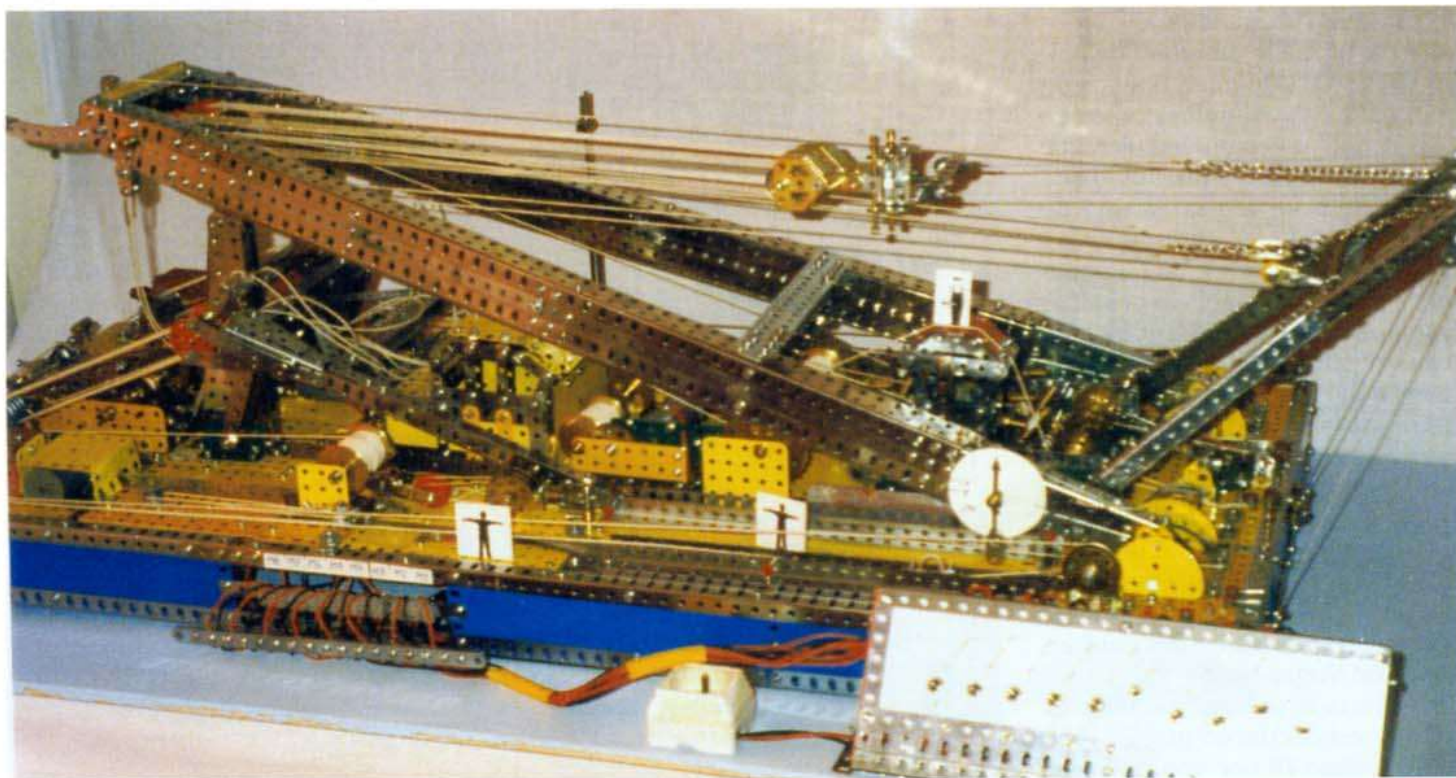


Figure 5. Grue repliée en position "haute mer. Notez la contre-fiche à droite.



Figure 6. Grue en position de travail, jib déployé.

Voilà une bonne idée de modèle.
Amusez-vous bien.

CINTREUSE ET GRAND-HUIT

par Jacques Baranger

MOTIVATION

Il y a quelques temps j'ai eu envie de construire un grand-huit. Pour ce faire j'ai utilisé le descriptif de Philip Drew [D1]. Je m'en doutais un peu, mais en voyant les photos de ce descriptif on comprend bien que l'auteur conseille l'utilisation d'une cintreuse pour la réalisation de courbes régulières pour les rails ! N'ayant jamais utilisé un tel appareil, c'est avec un modèle prêté par Daniel Bernard et utilisant les rouleaux n°106 que j'ai fait mes premiers essais. Résultat correct pour les plaques et les bandes minces, mais échec pour les bandes épaisses type 25 trous.

Une recherche bibliographique m'a alors paru s'imposer. J'ai utilisé le classement par thèmes des articles des revues CAM (Il y a peut-être des références plus anciennes dans les Meccano Magazines).

Une cintreuse utilisant les rouleaux n° 106 est décrite en mai 75 [BL]. En décembre 78 une version utilise des tringles à cannelures et des accouplements n° 63 comme rouleaux [H]. Enfin une version simplifiée est décrite en octobre 90 [GF].

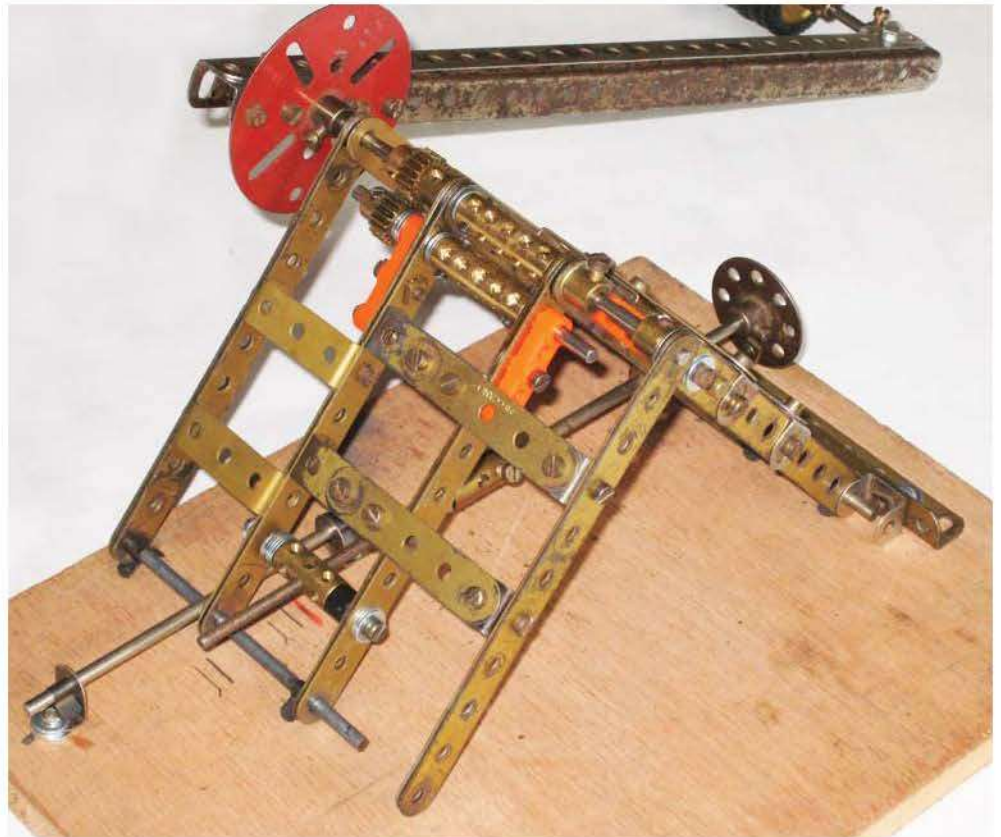
J'ai donc fait des essais avec ce montage, ce qui m'a permis de cintrer quelques bandes de 25 trous. Mais la tringle à cannelure soumise à un cisaillement trop important s'est rapidement cassée.

NDLR : Des tringles triangulées actuelles peuvent remplacer avantageusement les tringles à cannelure afin de pouvoir passer un couple plus important. Reste que pour limiter la flexion des tringles il faut veiller à ce que les bandes à cintrer soient disposées au raz des paliers.

MODIFICATIONS

Pour remédier à ce défaut j'ai effectué quelques modifications :

- 1) renforcement du châssis qui comporte quatre pieds par côté.
- 2) utilisation des accouplements 5 trous n° 63G qui laissent un passage suffisant pour une bande entre les vis sans tête de blocage sur les axes.
- 3) l'axe supérieur passe dans trois bras de manivelle n°62. Un morceau de la tringle à cannelures cassée (voir plus haut) est mobile en rotation coté pignons tandis que de l'autre coté l'accouplement 63G tourne sur une tringle fixe.
- 4) les deux axes des rouleaux du bas tournent dans des paliers constitués de bandes de 3 trous épaisses n°A420.
- 5) une tringle horizontale guide le pied mobile. On peut faire sur la planche support des repères de position le long de cette tringle.
- 6) une manivelle avec un bras constitué de deux cornières de 25 trous et une poignée permet de faire avancer la bande sans efforts !



Vue d'ensemble de la cintreuse



Détail des rouleaux

UTILISATION

Il est bon de cintrer très progressivement ; deux tours de la roue barillet entre chaque passage au début, puis un tour et demi quand la courbure devient plus importante donnent de bons résultats.

Reste la question de réaliser une courbure donnée. Une dimension facile à mesurer quand la bande est dans la cintreuse est la corde $c = AB$. En utilisant les notations de la figure on peut exprimer la corde en fonction de l'angle au centre a en radians et de la longueur l de l'arc de cercle AB ($l = Ra$ où R est le rayon) : $c = 2R \sin a/2 = 2 l/a \sin a/2$

Les longueurs de l'arc et de la corde à considérer sont celles comprises entre les vis de fixation. Pour une bande de 25 trous elle est donc de 24 demi-pouces soit 30,48cm. On obtient ainsi, par exemple pour $a = \pi/3$ (60 degrés ; 1/6ième de cercle) une corde $c = 29,1$ cm et pour $a = \pi/2$ (90 degrés ; 1/4 de cercle) une corde $c = 27,4$ cm.

Un autre exemple correspond au cercle obtenu avec 12 bandes incurvées de 14cm n°89 qui fait 120 trous de circonférence (à plat) et 39 trous de diamètre [F]. On obtient un cercle vertical de 120 trous de circonférence en aboutant cinq bandes de 25 trous. Chaque bande correspond donc à un angle de $2\pi/5$ soit 72 degrés ce qui donne une corde de 28,5cm.

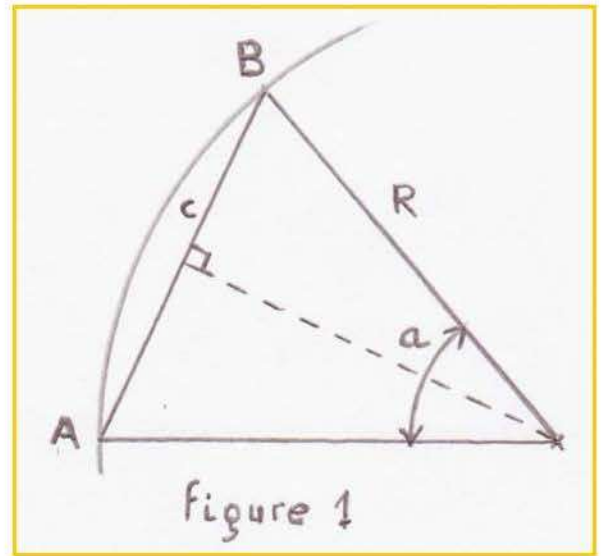


figure 1

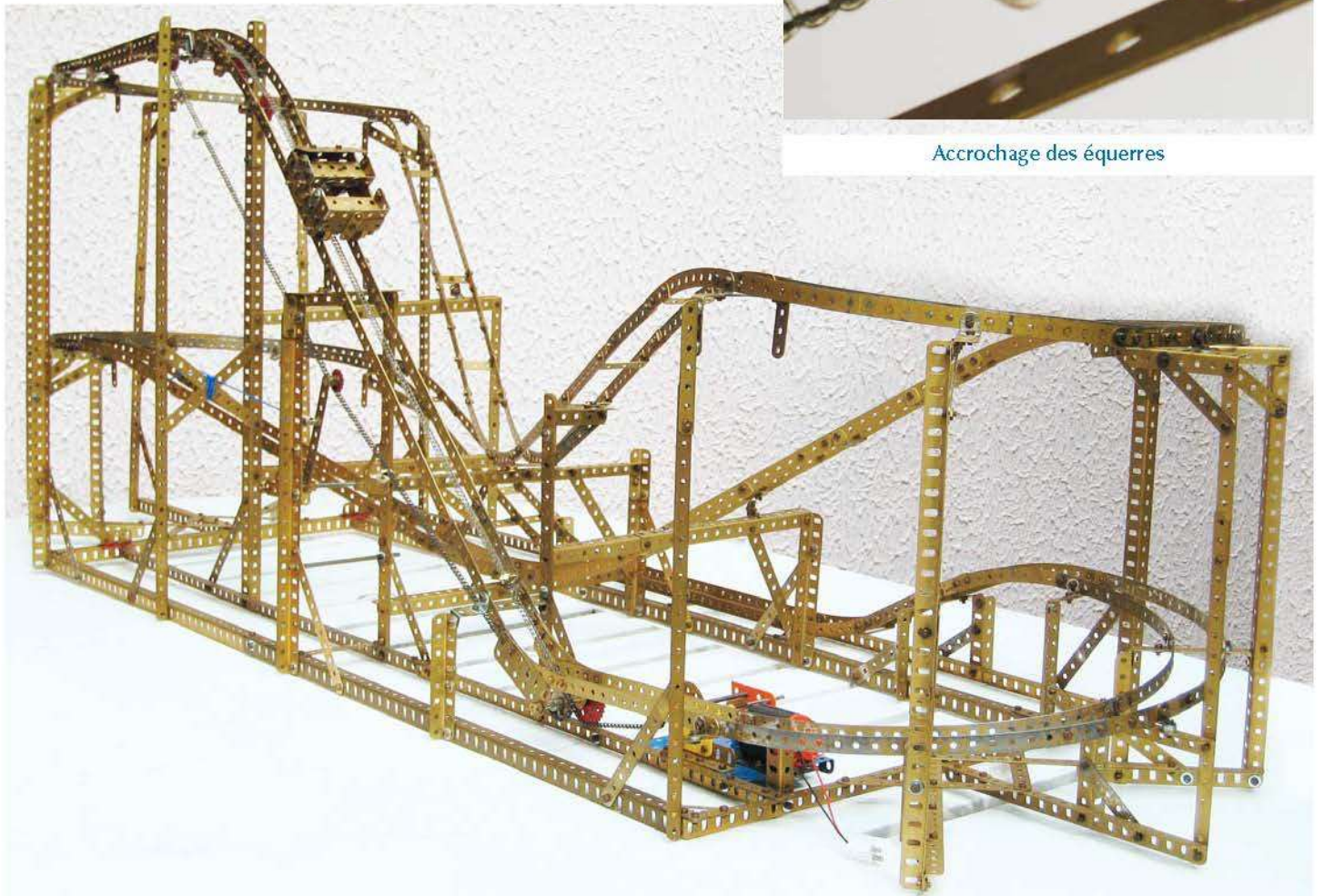
Angle de courbure

ET LE GRAND-HUIT ?

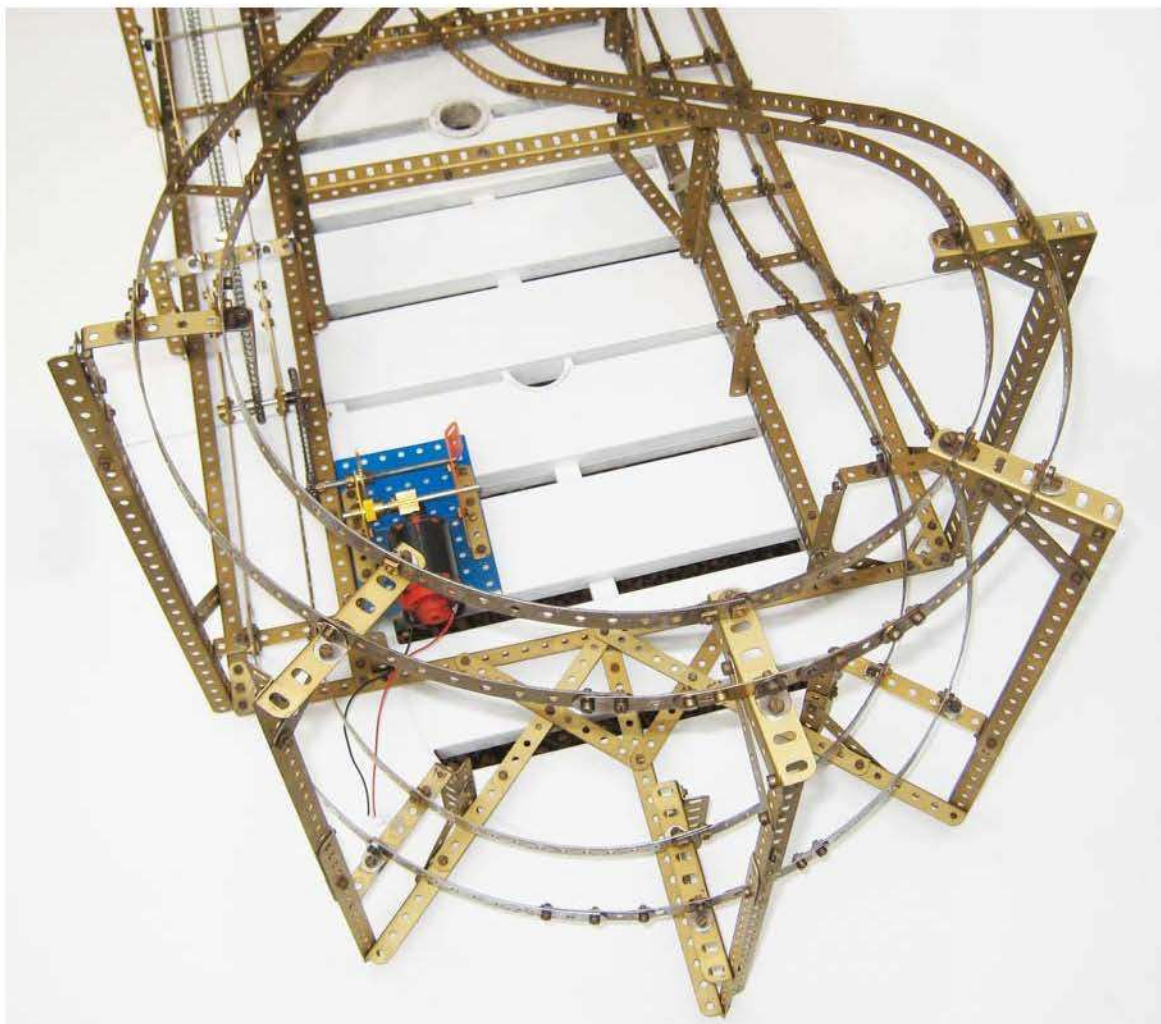
En fait j'ai monté le modèle 66a de Modelplans sans la spirale supérieure ; ce qui correspond à une version antérieure [D2], mais sur le châssis le plus récent. Les quatre virages sont basés sur des bandes de 25 trous passées à la cintreuse ; par exemple certains rails internes correspondent à 23 trous pour 90 degrés. Le modèle n'est pas mécaniquement compliqué mais les courbures et les réglages de pentes demandent de la persévérance...J'ai rencontré une dernière difficulté dans la réalisation de l'ascenseur à chaîne qui remonte le wagonnet, ne comprenant pas le système d'accrochage des équerres sur la chaîne. C'est Willy Dewulf qui m'a expliqué qu'on utilisait des attaches parisiennes.



Accrochage des équerres



Grand-Huit monté



Grand-Huit monté

RÉFÉRENCES

BL : Ulysse Bachelard et Claude Lerouge, La machine à cintrer les plaques, revue CAM 3, mai 1975, p.35-36

D1 : Philip Drew, Improved Roller Coaster, Modelplans 66a, MW Models, september 1991

D2 : Philip Drew, Figure-of-Eight Roller Coaster, Modelplans 66, MW Models, june 1990

F : Louis Fouqué, Savez-vous que 76 ; revue CAM 25, mai 1988, p.746

GF : A.Grinnaert et Louis Fouqué, Machine Simplifiée pour cintrer ou redresser, revue CAM 33, octobre 1990, p.13

H : Gérard Hutteau, La machine à cintrer les bandes Meccano d'Ulysse Bachelard, revue CAM 9, décembre 1978, p.141-144

JACQUES BARANGER CAM 1757 ■

À CONSOMMER AVEC MODÉRATION

Combien de fois pour avoir voulu huiler un essieu qui grince, un rotor bruyant n'avons nous pas fait tomber à coté du palier à graisser une ou deux gouttes d'huile. L'huile c'est l'âme de la mécanique, mais c'est aussi l'ennemi des contacts électriques et la cause des locos qui patinent. Voici un moyen simple d'ajouter juste la quantité désirée à l'endroit voulu. Récupérez auprès d'un médecin, d'une infirmière des seringues hypodermiques que vous adapterez soit directement sur votre burette ou bien que vous remplirez d'huile. Il en existe différentes grosseurs.

Ainsi vous déposerez facilement juste la quantité d'huile nécessaire à l'endroit désiré.

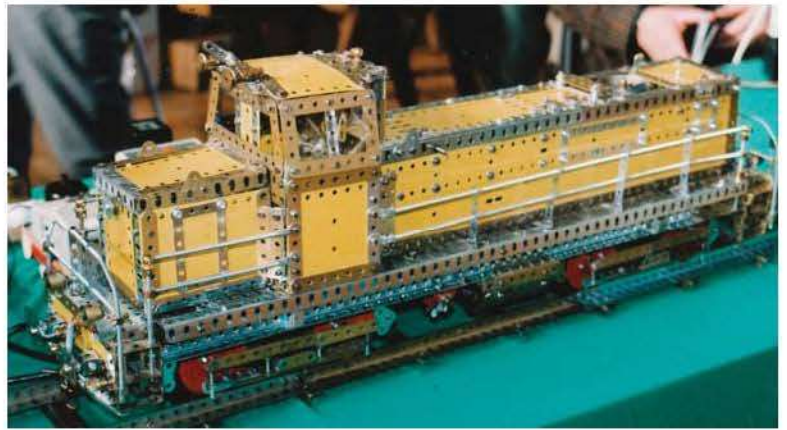
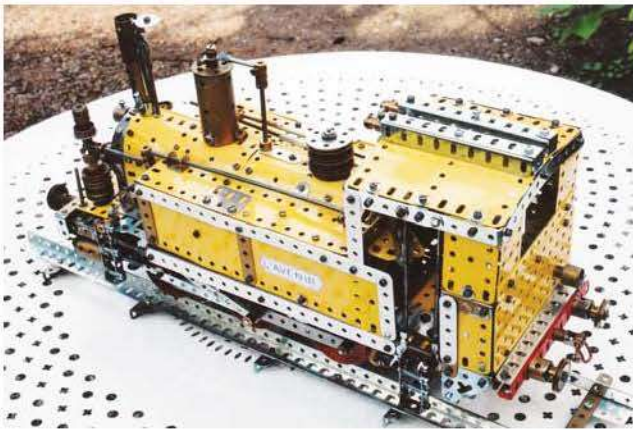
Simple n'est il pas ?

FRANCIS DESHAYES CAM 0196 ■

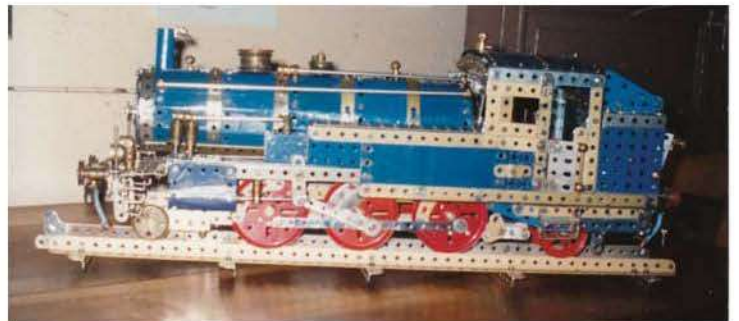
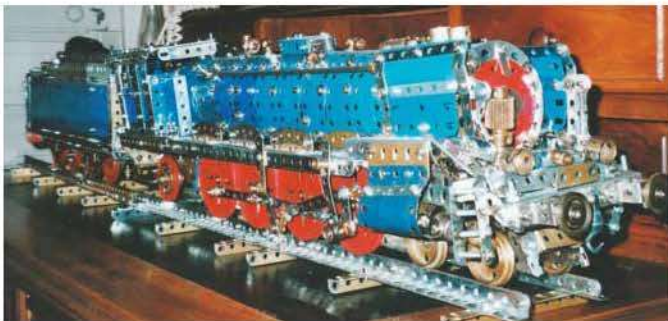


LES CONSTRUCTIONS DE MARCEL PAYEBIEN

par Jean Max Estève



Il y a quelques semaines nous avons reçu un courrier d'un maconnais relatant les constructions de Monsieur Marcel Payebien. Le Journal de Saône et Loire du 3 octobre 2013 relatait les merveilleuses constructions de ce meccanoman maconnais. La Calypso en Meccano. Longue de 91 trous elle a fière allure avec son accastillage au complet. Né en 1922, cet ancien cheminot a débuté ses constructions dès l'âge de 9 ans, comme beaucoup d'entre nous il est tombé dedans dès son plus jeune âge.



Dans sa maison de l'impasse Lafay, Marcel Payebien se passionne toujours autant pour ce mythique jeu de constructions. Ancien chef de gare à Oullins, il est âgé maintenant de plus de quatre-vingt-onze ans. "Le temps maintenant m'appartient", nous a-t-il dit, "tous les jours, suivant mon humeur, je m'adonne à construire de nouveaux modèles, pas de catalogue, j'invente, la recherche étant ma passion."

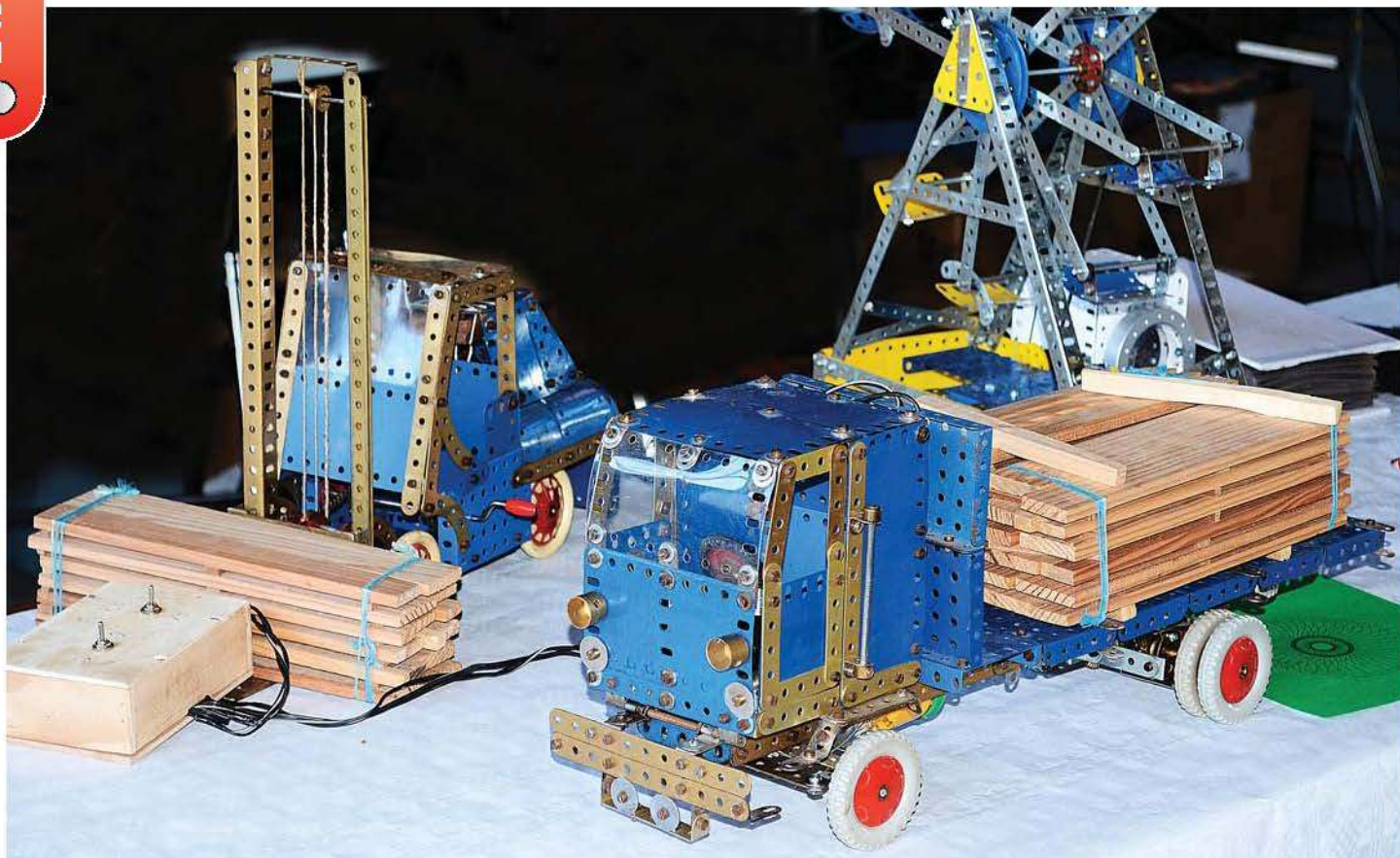


La Calypso ayant fait la Une du Cahier Local du journal maconnais, il était logique de montrer en principal des locomotives, toutes créées par ce génial constructeur.

Merci Marcel de m'avoir accordé quelques minutes de votre temps.

UN MOIS DE SEPTEMBRE 2014 BIEN CHARGÉ
POUR LA SECTION BOURGOGNE !
 EXPO/BOURSE DE SAULIEU LES 6 ET 7 SEPTEMBRE 2014

Étaient présents, Lucien et Jocelyne HUOT, Jean-Marie DECOLLOGNE, et Bernard LOISIER, pour présenter des modèles variés.



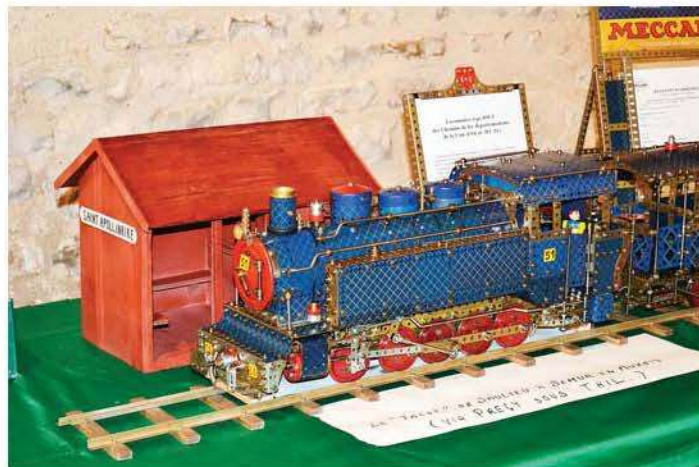
La scierie de Jean-Marie DECOLLOGNE avec son chariot élévateur : modèle N° 18 de la boîte 6 des années 1950 complétant le chargement du camion MECCANO qui attend pour partir.



Une réalisation récente de Bernard LOISIER, le "Hangar de l'Aéro-club" de SEMUR en AUXOIS, avec des avions, l'ensemble en MECCANO, voir la réalisation. Comme dans la réalité, les portes sont fâchées avec le m^ocanisme : elles couissent trop sur le rail extérieur. "Simples à réaliser pour des amateurs de constructions MECCANO compliquées à mettre au point !...".

L'EXPO DE JULLY (89) LES 20 ET 21 SEPTEMBRE 2014

Dans le cadre des journées du Patrimoine, et à l'initiative de Claude GARINO CAM 1900, sur le thème "150 ans de la ligne reliant Nuits sous Ravières à Chatillon sur Seine". Bernard LOISIER, présentait en construction MECCANO, du matériel typique des chemins de fer d'autrefois. Locomotives à vapeur, voitures voyageurs et signaux mécaniques anciens.



EXPO MULTI-MODÉLISME DE SEMUR EN AUXOIS LES 20 ET 21 SEPTEMBRE 2014



Passage du permis "Grutier amateur MECCANO" pour cet enfant.



Exposants Julien HUOT et Madame, Jean-René MERCUZOT, et Jean-Noël CAILLOIS, et visiteur membre du CAM Alain CISEY.



Jean-René constate un problème de longueur de chaîne Galle



Modèle réalisé par Julien HUOT, qui a permis de délivrer 79 permis amateur de Grutier MECCANO, aux jeunes et moins jeunes !



Jean-Noël explique les mouvements de sa locomotive à un visiteur intéressé, et passionné de MECCANO.

LA COMMUNE DE CHAMBLANC, (21 SEURRE)



Pierre Jaillet en présence de M. le Maire de Chamblanc à sa droite, et du conseiller aux loisirs.

A l'occasion de sa fête le Dimanche 21 septembre, la commune de Chamblanc organisa une multi-expo où notre délégué Bourgogne, Pierre JAILLET présenta sa grande Tour Eiffel de 4,10 m de hauteur.

Pour Semur en Auxois et Chamblanc

TEXTES ET PHOTOS D'ALAIN CISEY CAM 1841 ■

SECTION CLUB MECCANO NORMANDIE

REUNION DU SAMEDI 27 SEPTEMBRE 2014

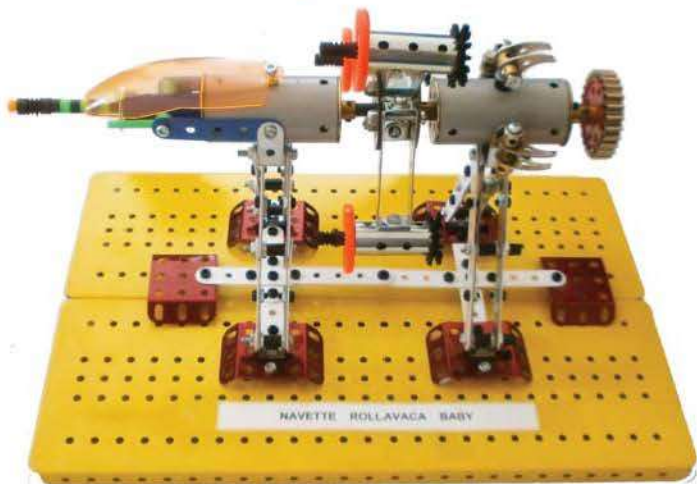
par Jean Max Estève

Étaient présents Messieurs J. Tellier, C. Dupré, JP. Guibert, JM. Estève, JP. Jeunehomme, AD. Quibeuf, C. Allain, J. Tarratre, A. Fanard, J. Blondel, JJ. Cavallaro, A. Couvidat, J. Le Lous, G. Apers et Madame.

Quelques habitués se sont excusés de ne pas pouvoir venir. De nombreux nouveaux modèles ont été amenés.



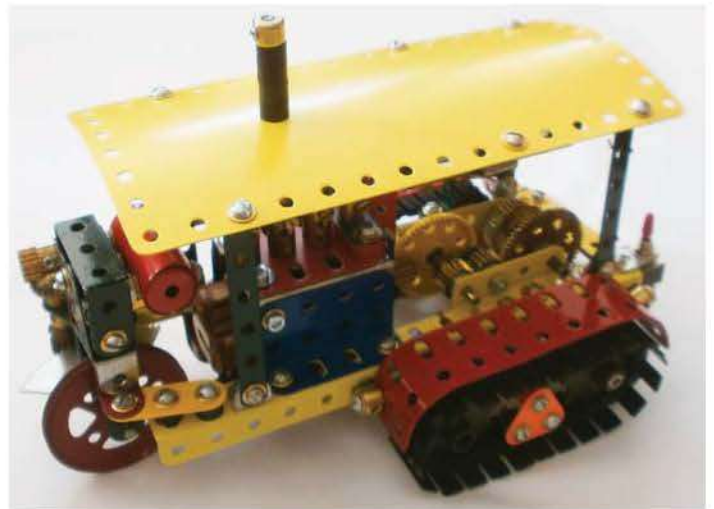
Avion Meccano de Claude Dupré devant l'aérogare de Jean Max Estève



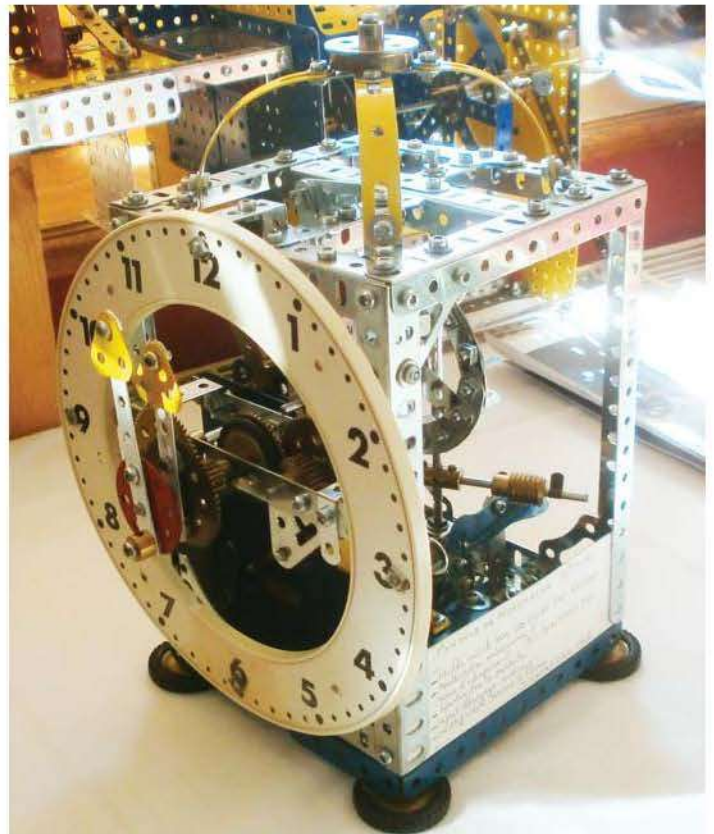
Navette spatiale de Jean-Jacques Cavallaro



Jean Le Lous



Anick Quibeuf



Jacques Tarratre



Cabriolet par Alain Couvidat

Christian Allain nous a amené un moulin à aubes qui a fait la joie de ses enfants lors de la mise à l'eau sur le Loiret.

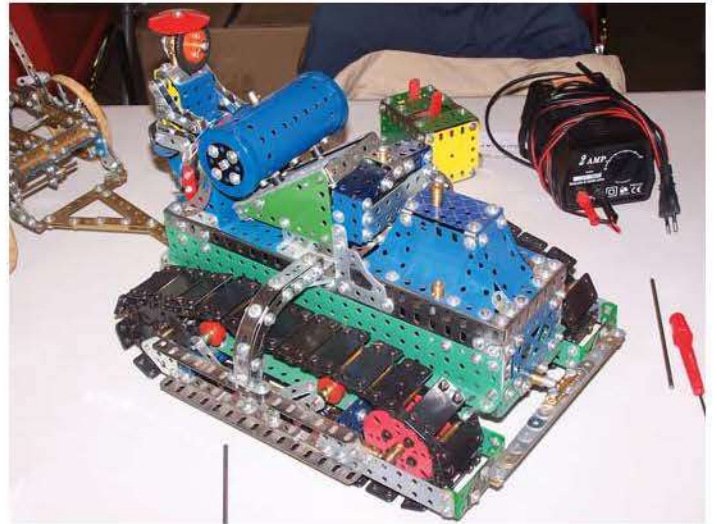
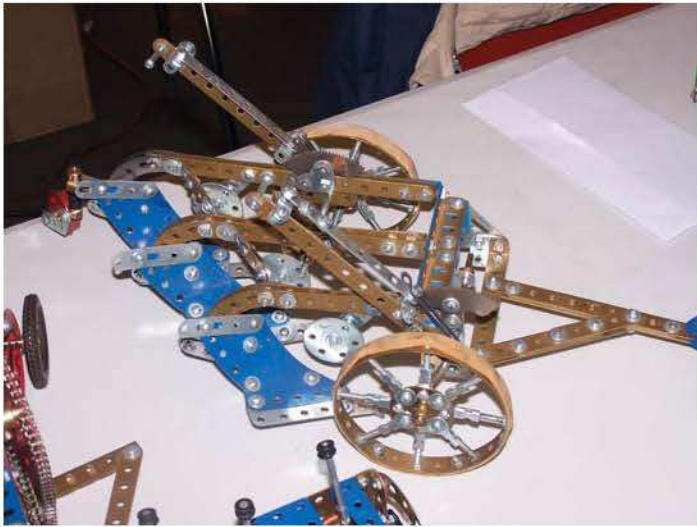
JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

VOREPPE 2014

par Jean-Pierre Veyet

Le 23 Octobre s'est déroulé le 20^{ème} Salon Collection Passions de Voreppe organisé par la ligue contre le cancer, comité de l'Isère, Délégation de Voreppe.

Le Club des Amis du Meccano a été représenté par Louis Philippe et moi-même. Coté modèles, Louis Philippe est toujours très créatif, il nous a présenté de nouveaux modèles dont ce tracteur Renault à chenilles tirant une charrue 3 socs en planche, le Renault H1 fut un des premier tracteur que Renault réalisa en 1920 à partir de l'expérience acquise lors de la Première Guerre mondiale avec le char FT.

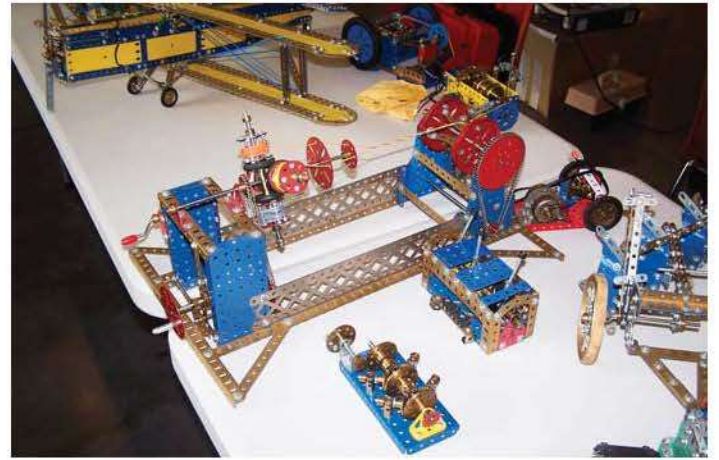
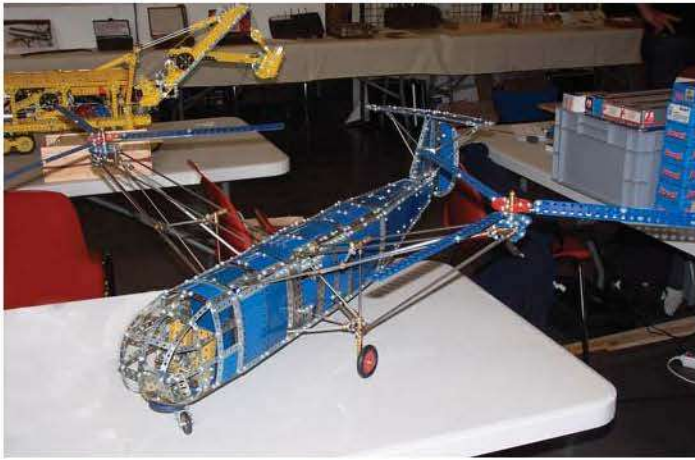


Un bus à impérial anglais, un avion Belge type bi plans de marque STAMP, avion très utilisé pour faire des acrobaties aérienne, un Hélicoptère Allemand à deux rotors de marque Foch Achgelis FA223 Drache, mis en service en 1942. Le Focke-Achgelis FA 223 Drache était un hélicoptère développé par la société Focke-Achgelis pendant la Seconde Guerre mondiale. Il est une évolution du Focke-Wulf Fw 61 Hornisse.



Une machine à torsader les fils ainsi que divers réducteurs et différentiels. Pour ma part, je présentais l'excavateur Bucyrus type Panama qui a été présenté pour la première fois aux Mureaux, le métier à tisser super modèle n° 16a et la drague chargeuse. Mis à part les traditionnels collectionneurs de poupées, sabres, pièces etc. nous avons pu apprécier une collection de magnifiques voitures américaines ainsi que d'autre modèle Français cette fois ci qui aurait fait plaisir à notre président, puisqu'il s'agissait de 2CV Citroën. Visite de M Jean-Pierre CHARAS et de M Thierry GIGUET

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



LA VIS INFERNALE



Vis sans fente



Vis d'arrêt sans pas de vis et vis sans tête sans fente

Des trouvailles de JEAN-FRANÇOIS VINCENT CAM 0707 ■

RÉUNION PACA DU 13 SEPTEMBRE 2014

Photos de Willy Delwuf, Texte de Jacques Proux

Nous étions 17 à participer à cette réunion de rentrée qui avait pour thème "le moyen âge". Nous avons tout d'abord accueilli Olivier Depardieu (photo n° 1, ici avec Patrick Boizard) venu nous parler de l'expo 2015 à Vence. La préparation suit son cours dans de bonnes conditions et cela augure un bon "cru", n'en doutons pas. Nous avons ensuite discuté de notre participation à un grand salon du jouet qui se tiendra à Saint Mandrier, près de Toulon dans le Var et où nous serons sans doute "invité d'honneur". Enfin nous avons établi notre calendrier 2015 avec le même nombre de 10 réunions que cette année dont 4 à thème (Les véhicules de la guerre de 14-18, Les ponts, L'eau dans tous ses états, Modèles originaux de la boîte n° 8 de 1962).

Le thème de cette réunion avait inspiré plusieurs d'entre nous. Tout d'abord Maéva Asais, venue de l'Aude avec ses parents, qui nous a présenté ce grand dragon (photo n° 2) qui est un modèle Meccano aux mouvements assez complexes exclusivement vendu au Japon, ainsi qu'un combattant en armure animé (photo n° 3) et une arbalète fonctionnelle (avec des billes, je le précise !) (photo n° 4.).



Photo 1



Photo 2

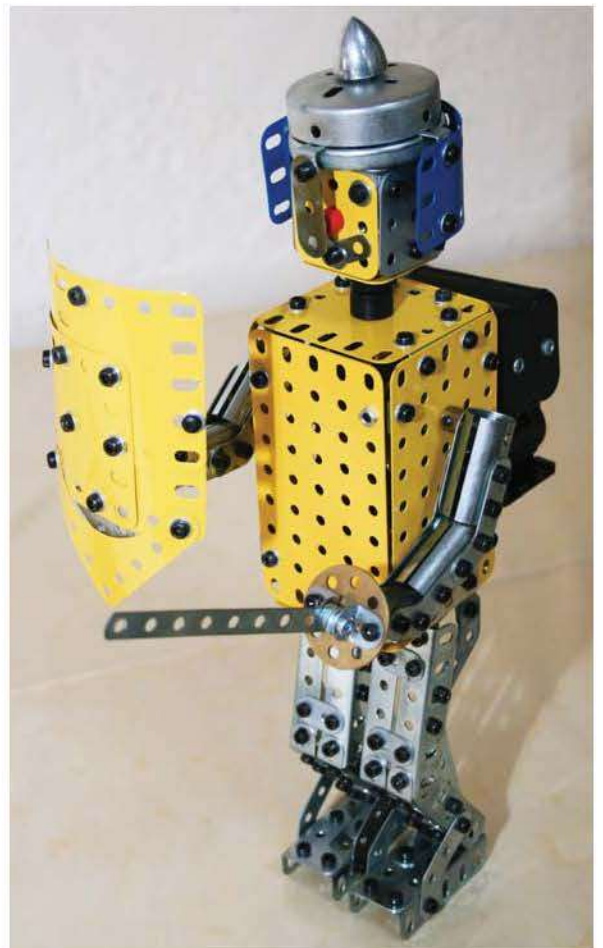


Photo 3

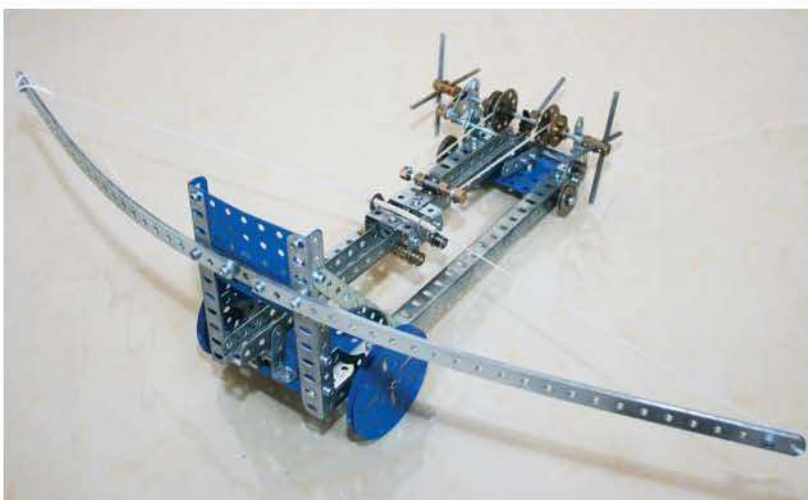


Photo 4



Photo 5



Photo 5b



Photo 6



Photo 7

Jean-Joseph Mordini avait construit un grand baliste (photo n° 5 et 5b), machine destinée à envoyer des blocs de pierre lors de sièges. Moins belliqueux mais tout aussi moyenâgeux : la grue de port de Willy Dewulf (photo n° 6) et la grue romaine de Patrick Boizard (photo n° 7), toutes deux mues par l'énergie humaine. Nous nous séparons à 14h30, prochaines réunions à Vence le 18 octobre puis à Brignoles le 15 novembre.

NDLR Pour tous ces modèles il est possible de demander d'autres photos aux auteurs.

PHOTOS DE WILLY DELWUF CAM 0590 ■, TEXTE DE JACQUES PROUX CAM 1289 ■

RÉUNION DU FKMB

HOCHSTEN (ALLEMAGNE) OCTOBRE 2014

par Willy Dewulf

Le FreundesKreis MetallBaukasten (FKMB), cercle des amis des boîtes de construction métallique a organisé sa rencontre annuelle dans le village de Hochsten, avec vue sur le lac de Constance. L'organisateur, Norbert Klimmek (A gauche figure 1) nous avait réservé le hall sportif de l'hôtel où nous étions tous logés. 60 personnes, dont 40 exposants, ont présenté une série remarquable de modèles de marques diverses dont une partie en Meccano. Dans ces réunions, nous nous retrouvons entre constructeurs. Le public est admis, mais non sollicité. Les échanges techniques sont alors faciles et la haute qualité technique des modèles très appréciée. Il y avait des constructeurs allemands, suisses, belges, danois, anglais et français. Les collectionneurs ont pu voir des boîtes remarquables, dont évidemment des n° 10 anglaises et françaises. Les dernières nouveautés y avaient aussi leur place.



Figure 1. Norbert Klimmek et Willy Dewulf



Figure 2. Panneau Meccano (2x3 m)



Figure 3. Ken Ratcliff



Figure 4. Modèles évolution de Eiermann



Figure 5. Véhicule lance pont de Willy Dewulf



Figure 6. Modèles période nickel, de Thomas Rothenhausler

ROMORANTIN 2014

par Michel Lhomme

Pour cette quatorzième édition le 5 Octobre dernier, les habitués étaient encore au rendez-vous.

Pour la partie exposition, Daniel PETIT présentait un modèle en cours de construction, ce qui a permis aux amateurs d'apprécier la complexité de la partie mécanique. Gilbert BASSON présentait des répliques de grosses boîtes de la période 1962-69 d'une qualité assez remarquable. Souvent, les couvercles de ces grandes boîtes sont abîmés et, jusqu'à ce jour, il n'était pas possible d'en trouver de bonnes répliques, contrairement à ceux des boîtes rouges dont la restauration est aisée.

Côté collection, de belles boîtes anciennes étaient proposées : Une N° 10 vers 1953, dans un coffret bois style des coffrets N° 10 d'avant guerre, un coffret N° 10 zingué à 4 tiroirs, un coffret N° 6A de 1931, un coffret N° 6 Vert et rouge pour l'exportation, un coffret N° 6 de 1920, une auto N°1 en boîte, une boîte N° 0 de 1914, une table de scie vers 1915 et bien d'autres boîtes ou coffrets de toutes époques, ainsi que des moteurs et des pièces détachées.

Pendant l'exposition, une journaliste de "La Nouvelle République" a réalisé une interview du président (à voir sur le site internet du club dans la revue de presse) qui expliquait les efforts du C.A.M. en direction des jeunes.

En résumé, c'est donc une manifestation qui ne semble pas subir les effets de la crise, avec une fréquentation très stable d'une année sur l'autre.

Rendez-vous est donc pris pour le premier Dimanche d'Octobre 2015....

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■



14^{ÈME} SALON INTERNATIONAL DU TRAIN MINIATURE D'ORLÉANS

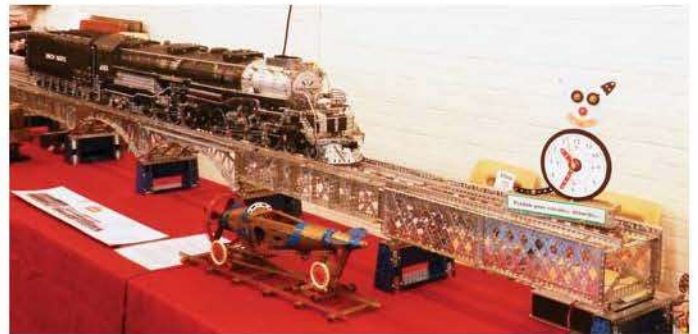
Les 8 et 9 novembre 2014

Comme tous les deux ans le CAM était présent à cette manifestation grâce à notre ami Jean-Claude Chollet qui assure chaque fois la liaison avec les organisateurs. Avec plus de 10 000 visiteurs en deux jours nous avons été comblés par l'intérêt que porte toujours le public à notre hobby, à tel point que nous avons réalisé cinq adhésions dont 4 enfants dans le cadre de la boîte 25 modèles. D'autres sont en gestations... Enfin nous avons vendu des magazines, notices et autre calendrier.

Gilbert Basson présentait son imposante Big-Boy tandis que Jean-Claude Chollet faisait fonctionner sa très belle et vivante Pacific 231. Pour ma part, je présentais la maquette fonctionnelle et très démonstrative de la transmission Buchli construite par notre regretté ami Alain Le grand, un modèle malgré tout réservé aux spécialistes mais tout à fait dans le thème de l'exposition.

Rendez-vous est pris pour dans deux ans...sur trois jours car le 11 novembre sera un vendredi !

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■



29^{ÈME} BOURSE DE MODÈLES RÉDUITS À THANN

Dimanche 26 octobre il y avait foule, au Relais Culturel Pierre-Schiélé à Thann (Ht Rhin), à la 29^{ème} bourse de modèles réduits organisée par le Handball club de Thann-Steinbach.

64 exposants venus de toute la France et des pays voisins ont offert à la vente modèles réduits et jouets récents ou anciens. Le Club Meccano a été sollicité pour animer cette importante manifestation. Yves Ruet est venu d'Epinal avec de nombreux modèles de belle facture, en livrée bleue et or : camion Coles, Bugatti, moulin, jeu de balles.... Laurent Castet est venu en voisin avec son imposant manège et un camion Caterpillar, quant à moi j'ai "fait voler" mon avion Caudron Simoun, déployé la grande échelle de mon camion de pompiers. Mais les 2 vedettes de cette manifestation furent incontestablement nos deux Meccano juniors Léo Vieljus, 9 ans, accompagné de son papa ; parmi toutes ses réalisations, citons les 3 modèles Tintin ainsi qu'une éolienne issue de la boîte 25 modèles offerte par le Club pour son adhésion. Le second, mon petit-fils Maxime avait réuni toutes ses constructions : camions, voitures et autre machine à vapeur...Notre stand boutique du Club a attiré de nombreux curieux, notre regret est de ne pas avoir réussi à concrétiser ventes et adhésions.

Plusieurs articles de presse ont relayé l'événement et un tiers de page dans les Dernières Nouvelles d'Alsace fut consacré à la présentation du CAM.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■



REVUE DE PRESSE :

LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

International Meccanoman – N° 72 – Août 2014

Sélection pour le prix de l'ISM par Howard Somerville, le lauréat est John Sharp pour un chariot élévateur, Techniques de construction par Philip Webb : blocs de poulie à émerillon, sièges ajustables, flèche extensible, pneus Tonka, sphères, joint flexible pour arbre moteur, Comptes rendus d'expos : Les Mureaux par Ross Smith et sa famille, Skegness par Greg Webb, Christchurch par Bob Prescott, Sidney par Keith Burston,

Une grue à vapeur Stothert & Pitt de 20 t décrite par Bruce Ward,

Le Maylands Meccano Club, un des plus vieux club Meccano dans le monde par Ross Smith,

Rencontre avec Nigel Lynn, éditeur professionnel devenu conducteur de trains, éditeur de IM depuis 2011,

Information sur les projets de la société Meccano pour les deux ans à venir par Lawrence Rabie, instructions pour utiliser le site de la communauté Meccano (<https://community.meccano.com>),

Une approche poétique du Meccano par Adrian Williams,

Réaliser un modèle paru dans le Meccano Magazine de sa date de naissance, une idée de Rob Beijersbergen reprise par le South East London Meccano Club et présentée par Chris Warrell.

Constructor Quarterly - N° 105 – Septembre 2013

Mini chargeuse Volvo série C, à l'échelle 1/5, par Guy Kind,

Grue mobile Liebherr LTC 1045-3.1 par Les Megget,

Un pont basculant par Chris Curnick,

Un vol de papillons par Mary Jost,

Camionnette à direction télécommandée par Bernard Périer,

Moteur électrique E20A par Tom McCallum,

Compte rendu d'expos : Meccanuity 2014 par Chris Shute, Skegness par Michael Denny,

Photographie des modèles Meccano par Bernard Périer,

Excavateur géant Krupp 258 par Graham Shepherd,

Moteur à vapeur à triple expansion par Larry Yates,

Tracteur M4 HST par Alan Wenbourne,

Voiture à 3 roues par Bernard Périer.

Canadian MeccaNotes – Septembre 2014 - Numéro 75

Diligence américaine (partie 2) par Charlie Pack,

Comptes rendus d'expos : Skegness 2014 par Colin Hoare, Vancouver, Milton par Jim Bobyn,

Grande roue motorisée par Hessel Pape.

The Meccano Club of South Africa, Vol.1, N° 9

Comptes rendus d'expos : 10^{ème} réunion du Club, Skegness,

Commande de soupapes variables par Dave Heathcote et Anthony Els,

Excavateur géant Krupp par Graham Shepherd (<http://bagger288meccano.blogspot.com/>)

Trucs et astuces par Anthony Els : corrosion, mécanisme de détente, passe fils, ...

Meccano Nieuws - N° 32.3 – Automne 2014

Comptes rendus d'expos: Skegness par Jan Schurink, Boekelo, Heemskerk et Strijen par Charles Spierdijk,

Rencontre avec Berco Landmann (qui vient de disparaître), un constructeur (d'horloges notamment) de grand talent par Hans Kuijl,

Imprimantes 3D par Kees Trommel,

Voiture Rolls Royce Silver Ghost, Partie 12, par Charles Spierdijk,

Pages Jeunes : triporteur par Charles Spierdijk.

Telford & Ironbridge Meccano Society Newsletter – Automne 2014

Compte rendu d'expo : Blists Hill par John Evans, Meccano aux Pays Bas.

Scheffield Meccano Guild Journal N121 - Octobre 2014

Présentation des clubs Néo-Zélandais et de leurs actions par Les Megget,

Les origines du pneu 142b, partie 1 de 1900 à 1924, par John Learman,

Modèles utilisés pour le challenge 2014, une course de véhicules animés par la rotation de quatre poulies de 7 cm, entraînées à la main,

Tracteur triporteur Scammel Scarab par Bill Charleson,

Tracteur à vapeur à chenilles, partie 2, par Ken Ashton,

Exploration du site internet de Remi Lanne (<http://meccl.free.fr>) par Rob Mitchell,

Des photos de modèles d'un jeune constructeur en 1930 Kenneth Siddons retrouvées, partie 1,

Charrue réversible à trois corps par John Ozyer Key,

80^{ème} anniversaire de l'introduction du "bleu et or" par Mick Burgess et Rob Mitchell,

Comptes rendus d'expos : Shildon organisé par la North Eastern Meccano Society, quelques compléments des Mureaux par Rob Mitchell et Skegness bien sûr.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

INFOS LECTEURS

MODIFICATION DE L'ACTIVITÉ DE JACQUES PROUX

Pour des raisons personnelles je souhaite réduire le périmètre de mes activités. Je continuerai à restaurer des boîtes, vendre des pièces anciennes et des manuels mais je vais arrêter la vente des pièces actuelles soit toute la gamme du zingué. C'est dans ce but que je suis en train de vendre mon stock de ce type de pièces.

JACQUES PROUX CAM 1289 ■

Remarque importante : L'annuaire 2014 que vous avez reçu avec le N° 128 n'a pu prendre en compte ce changement intervenu trop tard par rapport à sa mise sous presse.

PETITES ANNONCES

ACTIVITÉS DES SECTIONS

Dates des réunions de la Section CAM Normandie en 2015

Les samedis 28 mars - 27 juin - 26 septembre

Dates de l'exposition à La Ferté-Macé de la Section CAM Normandie en 2015

Les samedi 5 et dimanche 6 septembre

Date de l'exposition à Lizio des CAM Charrier, Martin et Estève en 2015

Le dimanche 9 août

SECTION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR (PACA) PROGRAMME DES REUNIONS 2015

DATE	GROUPE	LIEU	THEME
10 JANVIER	NICE	VENCE	
14 FEVRIER	MARSEILLE	BRIGNOLES	
14 MARS	PACA	BRIGNOLES	VEHICULES DE LA GUERRE 14-18
4 AVRIL	NICE	VENCE	
11 AVRIL	MARSEILLE	BRIGNOLES	
14 au 16 MAI	EXPOSITION NATIONALE DU CAM	VENCE	LES MANEGES FORAINS
6 JUIN	PACA	BRIGNOLES	LES PONTS
12 SEPTEMBRE	PACA	BRIGNOLES	L'EAU DANS TOUS SES ETATS
17 OCTOBRE	NICE	VENCE	
14 NOVEMBRE	MARSEILLE	BRIGNOLES	
5 DECEMBRE	PACA	BRIGNOLES	MODELE ORIGINAL DE LA BOITE 8

REUNIONS PACA

DES 15 MARS ET 7 JUIN 2014 (SUITE DE LA PAGE 2)

Le second thème ayant provoqué la construction de dizaines de modèles de motos, side-cars et tricycles de toutes époques, pas facile de se limiter à quelques photos.

Voici donc les modèles de : Th. Cazon (photo 6), W. Dewulf (photo 7), P. Boizard (photo 8), C. Simon (photo 9), J-J Mordini (photo 10) et D. Derouille (photo 11).



Photo 6



Photo 7



Photo 8



Photo 9



Photo 10



Photo 11

REUNIONS PACA

DES 15 MARS ET 7 JUIN 2014 (SUITE ET FIN)

Enfin, F. Bouchard (photo 12) et G. Chiambretto (photo 13) nous ont apporté des modèles hors thème mais dignes d'intérêt. Le 27 avril, nous avons été invités au Plan de la tour (Var) dans le cadre du 2^{ème} Festival Auto Moto Rétro. Au milieu des dizaines de voitures anciennes qui avaient envahi les rues du village (photo 14) notre stand a connu une belle affluence. Toutes sortes de modèles (photo 15), de boîtes (photo 16) et d'animations (photos 17) ont ravi le public. En avril 2015 une autre ville du Var, Saint Mandrier sur Mer devrait nous accueillir pour son Salon de Véhicules Anciens et Modèles Réduits et là en tant qu'Invité d'Honneur ! A nous d'y montrer le dynamisme et la créativité de notre Club.

TEXTE DE JACQUES PROUX CAM 1289 ■ - PHOTO DE WILLY DEVULF CAM 0590 ■



Photo 12



Photo 13



Photo 14



Photo 15



Photo 16



Photo 17