



N° 132 2015
4^{ème} trimestre



Camion Fiat "à transmission par chaîne"
DE ROGER GUITAUD

Skegness 2015

(suite pages 47 et 48)



Hall d'exposition avec une partie des revendeurs au fond



Les lauréats



Les 3 locos de Bob Seaton, toutes lauréates dans le passé

Alors que l'année dernière la principale question était de savoir si l'exposition de Skegness aurait bien lieu, le problème cette année était plutôt de savoir si l'équipe du CAM serait en mesure d'y assister. En effet, ce qu'on qualifie en France de mouvement social avait semé la pagaille dans le trafic du port de Calais et du tunnel sous la Manche. Après moult coups de téléphone, changements d'itinéraire et autres mesures, une alternative via Dunkerque amena tout le monde en Angleterre, non sans embouteillages conséquents et retards raisonnables.

Force est de constater que, autant du point de vue visiteurs que d'exposants la fréquentation était en recul. Le temps splendide, mais heureusement sans canicule, explique peut-être que les vacanciers préféreraient glaces et châteaux de sable aux châteaux et machines à vapeur Meccano. Le nombre réduit d'exposants est moins facile à expliquer, mais un vieillissement progressif de la communauté des enthousiastes combiné au manque d'initiatives de la part du club organisateur pour attirer les jeunes constructeurs, contrairement à ce qui se fait avec beaucoup de succès au CAM, me semblent les causes les plus probables.

Les 5 Camistes, les frères Garrigues, Jean-Pierre Guibert et Madame (les deux derniers en novices de l'expo), ainsi que votre serviteur, pouvaient quand même admirer des modèles de qualité qui donnaient lieu aux résultats du concours par vote des exposants comme suit :

1^{er} prix et bouclier d'Issigonis à Richard Smith pour son squelette sur tricycle. Tandis que beaucoup de visiteurs de Skegness semblent plutôt bien en chair, ce bonhomme donnait l'impression de pouvoir bénéficier de Hamburgers et " Fish and Chips " si prisés par la population locale, plutôt que de pièces en laiton qui abondaient dans sa colonne vertébrale et ses mains.

2^{ème} prix pour une splendide grue type No 4 tout en pièces nickelées, construite par Terry Bullingham. Le souci du détail et la complexité de cette construction sont d'autant plus extraordinaires que le constructeur est non voyant depuis 33 ans !

3^{ème} prix à Ken Senar pour son modèle "Orlyonok". Cet étrange engin, construit dans les années 1980 par les Russes, était un hydravion capable de voler uniquement à quelques mètres au dessus de l'eau, porté par le coussin d'air. Il pouvait atterrir et décoller d'un plan d'eau. Cet engin militaire, volant à plus de 350 km/h servait au transport de troupes et de matériel.

4^{ème} prix pour la machine à billes de votre serviteur, déjà exposée à Vence.

5^{ème} prix : la machine du Néo Zélandais David Couch, capable de remettre un Rubik's Cube dans son état d'origine à partir d'un état quelconque en moins de 10 minutes.



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 :	Bernard Guittard par intérim
Administrateurs :	Philippe Antoine - Animation stand enfants Claude Dupré Aubin Fanard - Relecture Bernard Garrigues - Relations avec la société Meccano Jean-Marie Jacquél - Responsable section Alsace Franche-Comté Sylvain Muller Frédéric Roger - Relecture Jean Tresson
Responsables de section :	Bernard Garrigues - Responsable section Champagne Frédéric Pamart - Responsable section Picardie Jean-Pierre Greiner - Responsable section Île de France Pierre Jaillat - Responsable section Bourgogne Daniel Bernard - Responsable section Rhône-Alpe nord Bruno Madelaine - Responsable section Auvergne - Limousin Jean-Pierre Charras - Responsable section Dauphiné Jacques Proux - Responsable section PACA - Relecture Serge Lassausaie - Responsable section « 07-38-42-69 »
Revue de Presse :	Albin Treil
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 : Jean-François Vincent

Par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM.

(25 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. Baranger - Ph. Baudeau - J.C. Brisson - J.P. Charras - A. Cisey - W. Dewulf - B. Dreux - J.-M. Estève - C. Gobez - R. Guittard - J.M. Jacquél - G. Kind - F. Lafitte - S. Muller - F. Roger - R. Smith - J.P. Veyet - Ville de Calais - J. Vuye

Mise en page, impression et routage :

IMPRIMERIE DES CAPITOULS - 31130 FLOURENS

Encarts :

- Renouvellement de votre Adhésion pour 2016
- Le CAM recherche un nouveau trésorier
- Mise à jour de l'annuaire

Date limite des envois pour le prochain numéro :
10 novembre 2015

Parution du N° 133 : Janvier 2016

Sommaire prévisionnel :

- Le Soyouz de B. Dreux
- Réplique du tracteur de F. Lafitte
- Le robot de B. Dreux
- Le manège Around the World de J. Barranger



SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du président4

LES PAGES JEUNES

Le tramway va et vient5-6

CONSTRUCTIONS 1^{re} PARTIE

Le camion Fiat de R. Guittard7-9

La loco Duchesse 10-11

Le manège de l'Iroise 12-14

Le reformateur de plaques en U 15

LE COIN DES COLLECTIONNEURS

Hornby Dublo 16-17

Moteur 4 cylindres 18-19

CONSTRUCTIONS 2^{de} PARTIE

Tracteur agricole 20-25

Loco 231 à 3 cylindres 26-27

Le tractopelle grimpeur 28-30

LES EXPOSITIONS

Les remerciements d'Olivier31

Menneval 2015.....32

Grosbliedestroff.....33

Fontaine sur Saône 34-36

PACA juin 201537

Exposition Perth en Australie 38-39

Beille - Transvap 2015.....40

Bourgoin Jallieu 2015 41-43

DIVERS

Présentation de la ville de Calais.....44

Revue de Presse - Infos lecteurs..... 45-46

Skegness 2015 47-48

CONTENTS

EDITORIAL

Word from the President4

YOUTH PAGES

Two-way tram5-6

MODEL BUILDING 1

Fiat truck by R. Guittard7-9

Duchess locomotive 10-11

Iroise Roundabout 12-14

Refolding of U plate 15

COLLECTORS CORNER

Hornby Dublo 16-17

4 cylinder Motor..... 18-19

MODEL BUILDING 2

Farm tractor 20-25

3 cylinder 231 Locomotive 26-27

Excavator climbing tower 28-30

EXHIBITIONS

Thanks from Olivier.....31

Menneval 2015.....32

Grosbliedestroff.....33

Fontaine sur Saône 34-36

PACA June 201537

Exhibition at Perth, Australia 38-39

Beille - Transvap 201540

Bourgoin Jallieu 2015 41-43

MISCELLANEOUS

City of Calais44

Press review - Infos for readers 45-46

Skegness 2015 47-48

Le mot du président

Les vacances sont finies et je ne peux m'empêcher depuis tout jeune comme beaucoup d'entre nous de penser à cette fin d'année qui approche et que nous attendions tous avec impatience. Ces fêtes de fin d'année qui nous apportaient régulièrement la boîte complémentaire tant attendue... Pensons à nos jeunes primo adhérents afin qu'ils trouvent dans le CAM les aides et les encouragements des plus anciens.

Je vous rappelle que notre Exposition Internationale annuelle 2016 aura bien lieu à Calais comme nous l'avons annoncé à Vence.

La particularité de cette exposition est qu'elle se déroulera sur quatre jours du jeudi 5 au dimanche 8 mai. C'est la situation de plaque tournante de cette ville qui justifie cette décision suivant les conseils de l'équipe événementielle de la mairie.

Bien entendu vous n'aurez pas l'obligation de rester le dimanche, mais vous serez tenu de le préciser lors de votre inscription, sachant que le dimanche l'exposition fermera ses portes à 17h00 (au lieu de 18h00) afin de favoriser le retour du plus grand nombre.

Traditionnellement, une page est consacrée à la présentation de cette ville dans ce magazine. Vous savez tous que Calais est la ville où se tient l'usine Meccano. Avec l'aide de la mairie de Calais, notre partenaire, nous pensons pouvoir vous proposer une visite de l'usine le mercredi après-midi 4 mai.

Je vous rappelle également que l'organisation de cette exposition est confiée à notre Ami Raymond Forconi. Raymond connaît bien l'exercice pour avoir déjà organisé l'exposition d'Aniche en 2009.

Le thème du concours est :

La traversée de la Manche.


Ce numéro 132 est le dernier de 2015. Merci de ne pas tarder à renvoyer votre fiche de ré-adhésion à notre trésorier afin de recevoir le 133 début janvier et de nous éviter des relances coûteuses.

Bonne fin d'année et joyeuses fêtes !

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

L'ODEUR DU PAPIER

NOTICE N° 53

Le  présente

Les chariots Chinois





Photo de Gilles VILLAUME CAM 770

Construits en 

Par des membres de CAM notice n° 53 Juillet 2015

Voilà un excellent exemple d'application des notices du CAM numéros 9 et 10 (disponible auprès de notre trésorier) de la théorie à la pratique avec l'ouvrage «Les chariots Chinois». C'est un peu plus de 15 modèles à construire, un sujet inépuisable. Sommaire : Première machine, des modèles de nos Amis, des modèles de Meccano magazines anglais avec traduction en français etc. notice de 58 pages soit 23 pages N/B et 35 pages couleurs A4.... Prix 45€. Votre commande auprès du trésorier, chèque à l'ordre du CAM.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

Un nouveau trésorier pour le CAM

Vous trouverez en encart une annonce appelant à trouver un remplaçant à notre cher Trésorier, **Jean-François Vincent**. En effet, celui-ci estime, et le bureau avec lui, que ce n'est pas un poste «à vie», et qu'il est souhaitable de faire participer effectivement à l'activité de notre club le plus grand nombre de membres possible.

Cette fonction ne requiert pas obligatoirement les compétences d'un comptable au sens strict du terme, mais plutôt un esprit de rigueur, du bon sens organisationnel (ce qui est le cas de la majorité d'entre nous), et une gestion des finances en «bon Père de Famille». Une bonne pratique d'un PC et **des logiciels ACCESS et EXCEL** sont indispensables.

Le Trésorier se tient à la disposition des personnes qui seraient intéressées pour leur donner toutes les informations souhaitables»

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

Du nouveau pour la rédaction du magazine

A partir de maintenant, tous les nouveaux articles devront être envoyés à **Jean François Nauroy**, animateur d'un comité de rédaction en cours de constitution. **Hervé Forestier** et **Jean François** sont en train de formaliser une organisation simple d'élaboration du magazine.

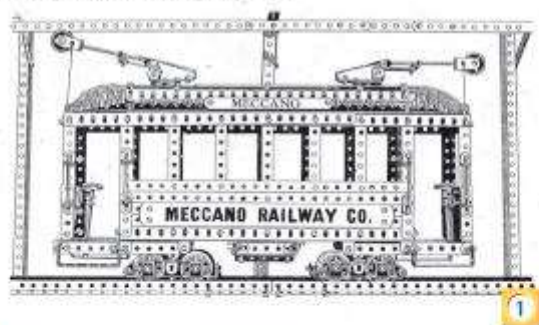
BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

LA CHRONIQUE DE MECANOTEPH

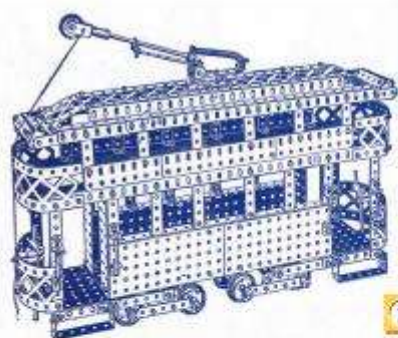
UN TRAMWAY QUI VA ET VIENT

par Jean Claude BRISSON

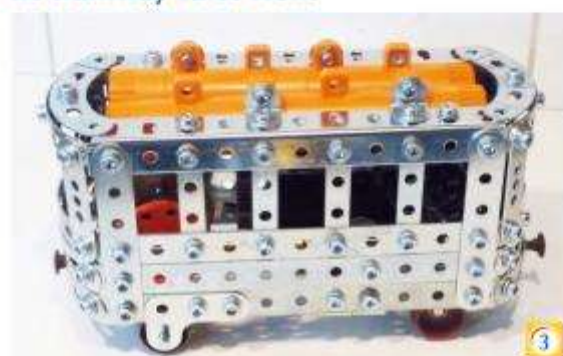
Entre la fin du dix-neuvième siècle et le milieu du vingtième siècle, le tramway électrique, conduit par son *waltman*, a été le moyen de transport en commun privilégié dans de nombreuses villes de France. Le *tram* est peu à peu abandonné vers la fin des années trente et disparaît après la seconde guerre mondiale. Mais à la suite du choc pétrolier de 1973, l'Etat lance un concours pour définir le futur tramway standard devant équiper les villes françaises. Nantes est la première ville à se doter à nouveau d'un tramway. Ces nouveaux tramways n'utilisent plus la voie publique mais sont installés sur des sites qui leur sont propres.



La littérature Meccano, manuels ou magazines, donne de nombreuses réalisations de tram simple ou à impériale. Le plus ancien est probablement ce tramway de Newport publié en bonne place dans le recueil des modèles primés du concours 1914-1915 (Fig. 1). Un beau modèle de tram à impériale est également présenté dans le manuel n°2 de 1918 (Fig. 2).



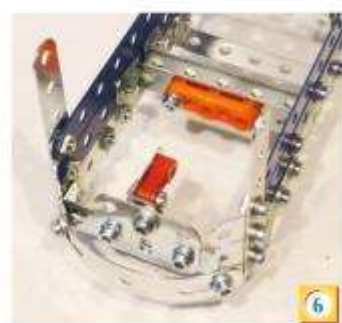
Le tramway va et vient



Le petit tramway présenté ici (Fig. 3) est axé sur un système de commande automatique de ses mouvements. Il parcourt la voie, et lorsque son tapon heurte le butoir à une extrémité, il s'arrête un moment, puis repart vers l'autre extrémité où le processus se répète.

Le châssis et la carrosserie

Le châssis (Fig. 4 et 5) est constitué de 2 bandes de 11 trous assemblées par 2 bandes coudées de 5 trous. Les extrémités sont formées de bandes cintrées à glissières fixées par des équerres à 135°, et des bandes de 6 trous forment les montants de la carrosserie du tram. Deux poutrelles plates de 3 trous sont fixées sur les bandes coudées. D'autres bandes de 11 trous forment le bas de la caisse. Entre ces bandes sont placées des bandes coudées de 5 trous pour la fixation du moteur et pour former les paliers du mécanisme. Une équerre 1x2 trous, fixée sur la poutrelle plate de 3 trous forme un autre palier. Ces paliers sont renforcés par des bandes épaisses de 5 et 3 trous pour limiter le jeu (Fig. 6).



La carrosserie est fermée en haut par des cornières de 11 trous. A l'avant et à l'arrière, des bandes cintrées à glissières ferment la cabine, complétées par des bandes spéciales de 5 trous et une bande cintrée épaulée de 5 trous. Sur les côtés, des bandes étroites de 4 trous délimitent les fenêtres (Fig. 7).

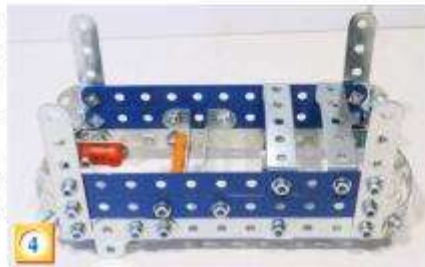
La motorisation (Fig. 8)



Le tram est équipé du nouveau moteur-réducteur Meccano. Celui-ci est fixé entre trois bandes coudées. L'axe du moteur entre dans une autre bande coudée et porte un pignon de 19 dents. Un pignon intermédiaire de 19 dents permet d'attaquer le pignon de l'axe baladeur.

Variante

Le couplage du moteur avec l'axe baladeur peut être réalisé en utilisant 2 roues de 38 dents. Le déplacement de cet axe est ici commandé par une équerre inversée étroite fixée sur une bague d'arrêt entre 2 autres bagues (Fig. 9 bis).



Le renversement de marche (Fig. 9)



L'axe baladeur porte 2 pignons de 12 dents qui engrènent alternativement sur la roue de champ de 50 dents. On s'assurera qu'il existe un petit point mort où aucun des pignons n'engrène. La translation de l'axe est commandée par le nouveau support plastique taraudé (encart Fig. 9), fixé par une bande étroite de 2 trous à une bande étroite de 10,5 cm au pas 1/4". Cette bande, prolongée par une bande étroite à glissière, est déplacée par les tampons situés aux

extrémité du tram. Les tampons sont constitués d'un raccord taraudé sur lequel est fixé une cheville fileté longue et un élément de tampon à ressort (Fig. 10).

Le temps d'arrêt aux extrémités (Fig. 11)

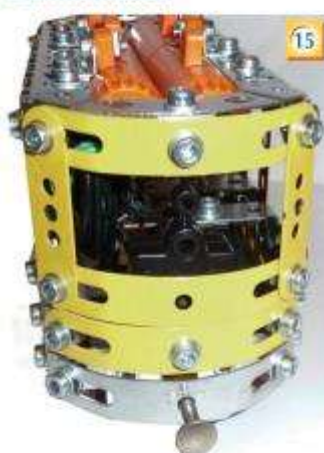


Sur l'axe trois pans qui porte la roue de chant est placé une poulie de 22 mm à trou 3 pans sur laquelle est fixé un bossage formé de la tête d'une vis et de rondelles. Sur le même axe, une roue de 57 dents à trou rond porte un bossage identique (voir les flèches vertes Fig. 11). La poulie entraîne la roue dentée lorsque les bossages sont en contact. Lors de l'inversion de marche, la poulie doit faire un tour complet avant que les bossages soient de nouveau en contact. Pendant ce temps, le tramway reste immobile.

Les trains de roues

Les paliers de l'axe des roues motrices sont formés de goussets 3x2 (Fig. 4, 5 et 12). Sur cet axe, un pignon de 19 dents est entraîné par la roue dentée de 57 dents (Fig. 12). Pour assurer une bonne adhérence des 4 roues sur les rails, le deuxième train de roues est fixé sur un palonnier (Fig. 13).

L'alimentation



Les boîtiers de piles seront fixés sur les cornières supérieures de 11 trous et formeront le toit du tramway (Fig. 14). Pour un accès facile aux boîtiers de piles, 2 bandes étroites taraudées de 11,5 cm sont placées sous ces cornières. Des équerres permettent de fixer les boîtiers. Une nouvelle petite plaque triangulaire à rebord est utilisée pour fixer l'inverseur MVA dans l'une des cabines de conduite (Fig. 15).

La voie (Fig. 16)

Chaque rail est constituée de 2 cornières de 49 trous (98 trous) renforcées par 2 épaisseurs de bandes constituées de 4 bandes de 15 trous et de 2 bandes de 19 trous (soit également 98 trous) en décalant les jointures. Les traverses sont faites de bandes spéciales de 5 trous. A chaque extrémité, des heurtoirs sont équipés de tampons à ressort (Fig. 17). Il pourrait être intéressant d'adapter ce mécanisme sur un tramway plus détaillé, et pourquoi pas, sur un modèle d'Eurostar pour être dans le thème de la future exposition de Calais.



JEAN CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■



CAMION FIAT À TRANSMISSION PAR CHAÎNE

par Roger Guitaud

Historique

Dans les années 2000, lors d'une consultation au service des mines de Montlhéry (le C.N.R.V Centre National de Réception des Véhicules) entre deux sujets techniques (j'étais responsable du testing homologation chez IVECO France) on me posa la question suivante « pourquoi, sur les premiers camions et véhicules automobiles, dans les années 1900/1910, y avait-il une transmission par chaîne entre le boîtier de sortie du différentiel et les roues arrières ? »

Je l'avais remarqué, je ne m'étais jamais posé la question.

Après recherches, les premiers véhicules automobiles étaient des chariots hippomobiles « motorisés » de 1895/1897 à 1920, avec un moteur à l'avant, sous le plancher ou à l'arrière, un embrayage collé au moteur relié par un arbre à cardan ou une courroie à un bloc boîte de vitesses - différentiel, fixé dans le châssis à l'arrière et une transmission aux roues arrières par chaîne (comme les vélocipèdes). C'est donc l'histoire qui a imposé cette chaîne. Tous les camions à moteurs de ce début du XX^{ème} siècle ont adopté ce système.

A cette époque un des premiers à utiliser le pont arrière oscillant a été De Dion Bouton.

En retraite, j'avais donc décidé de construire une maquette suivant un de ces modèles « à chaîne ». Au début je m'étais orienté vers un modèle Saurer modèle B dont je m'étais procuré la feuille des mines puis on m'a offert deux maquettes au 1/43^{ème} du Fiat 18 BL (maquette RIO). Entre 1914 et 1922, Fiat a construit des camions « à chaînes », modèles 17 A, 18 BC, 18 BL et 20B. Je me suis donc inspiré de la maquette reçue mais mon modèle Meccano est plus proche esthétiquement du modèle 15 ter (Fig. 1) (roues à jantes pleines et pneumatiques avec chambre à air), mais avec une transmission par chaîne.

Les caractéristiques du prototype étaient :

- Moteur 4 cylindres bi-bloc, soupapes uni latérales, boîte 4 vitesses avant et 1 marche arrière avec bloc différentiel intégré fixé dans la partie arrière du châssis,
- Freins arrières disposés à la sortie du différentiel (appelé d'ailleurs frein de différentiel),
- Transmission finale par chaînes,
- Châssis monté avec deux longerons et traverses en tôle d'acier plié et profilé en U, suspendu par ressorts à lames,
- Moteur disposé à l'avant, poste de conduite avant avec volant à droite, cabine bâchée.



Fig. 3 Modèle vue avant gauche



Fig. 1 Camion Fiat modèle 15ter



Fig. 2 Modèle vue arrière droit

Modèle Meccano

Le modèle Meccano (Figs. 2 et 3) a été construit à l'échelle 1/9 et pèse environ 5 kg.

Le châssis

Le châssis a été construit avec des cornières 25 et 11 trous, montées en U.

Longueur du châssis 50 cm,

Largeur du châssis 9 cm,

Hauteur du cadre de châssis 3, 2 cm,

Largeur aux gardes boue avant 20 cm.

La caisse

La caisse a été construite avec des cornières, bandes et longrines (Fig. 2). Elle est amovible.

Largeur de la caisse 19 cm,

Longueur de la caisse 24,5 cm,

Hauteur totale, cabine 27 cm, caisse avec bâche 30 cm.

Poste de conduite

Le poste de conduite comporte un volant directionnel, une pédale à gauche actionnant l'embrayage, à droite la pédale de frein qui commande le frein à tambour sortie de la boîte de vitesse.

A droite, à l'intérieur, se trouve le levier de vitesse et à l'extérieur le levier de frein à main qui agit sur le même tambour de sortie de boîte de vitesse (Fig. 4).

Motorisation

Un Moteur 20 volts, régime 3500/3600t/min à vide est masqué par des plaques flexibles 5x5 trous (Figs 5 et 6).

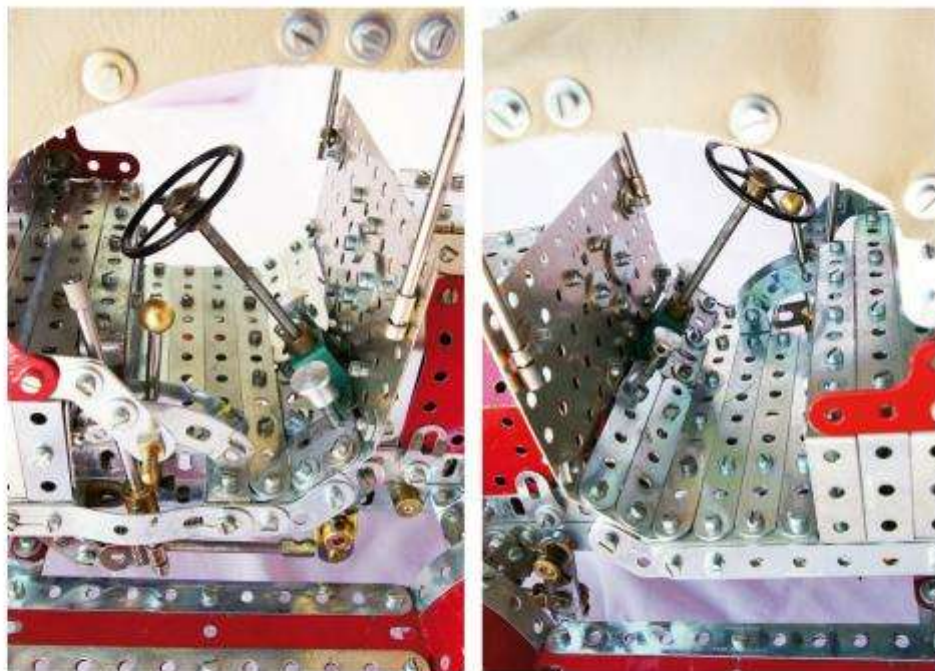


Fig. 4 Poste de conduite

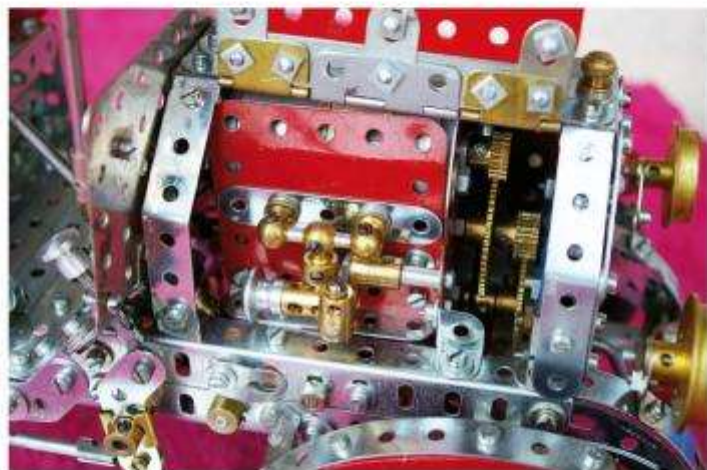


Fig. 5 Moteur coté droit avec carburateur

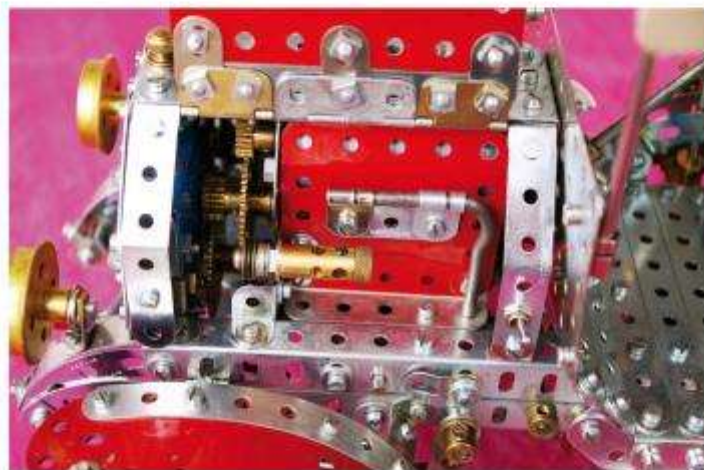


Fig. 6 Moteur coté gauche avec courroie de dynamo

Embrayage

L'embrayage est de type friction et se situe avant le cardan d'accouplement (à gauche sur la figure 7).

Boîte de vitesse

La figure 7 montre la boîte de vitesse, le tambour de frein et le différentiel.

La boîte de vitesse comporte 2 vitesses avant (19x25/19x25- 0,57/1) et une vitesse arrière (1/1).

Différentiel

La démultiplication du boîtier différentiel est de 19x50 dents.

J'ai utilisé des roues de champ de 25 dents pour les planétaires et des pignons 25 dents pour les satellites du différentiel.

Frein en sortie de boîte de vitesse

La réglementation de l'époque 1911 (pas de code de la route) obligeait d'avoir un frein sur la sortie de la boîte de vitesse avec commande au pied et un autre sur les roues arrière commandé par un levier.

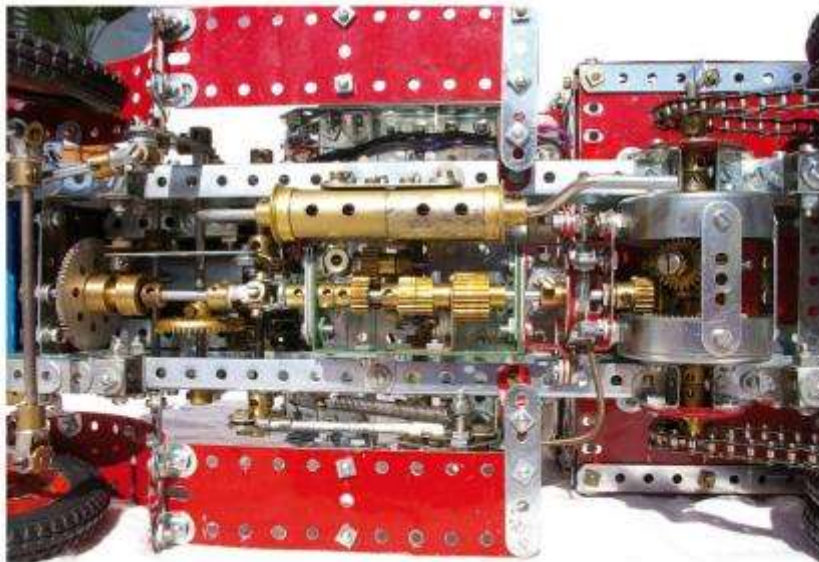


Fig. 7 Embrayage, boîte de vitesse, frein et différentiel

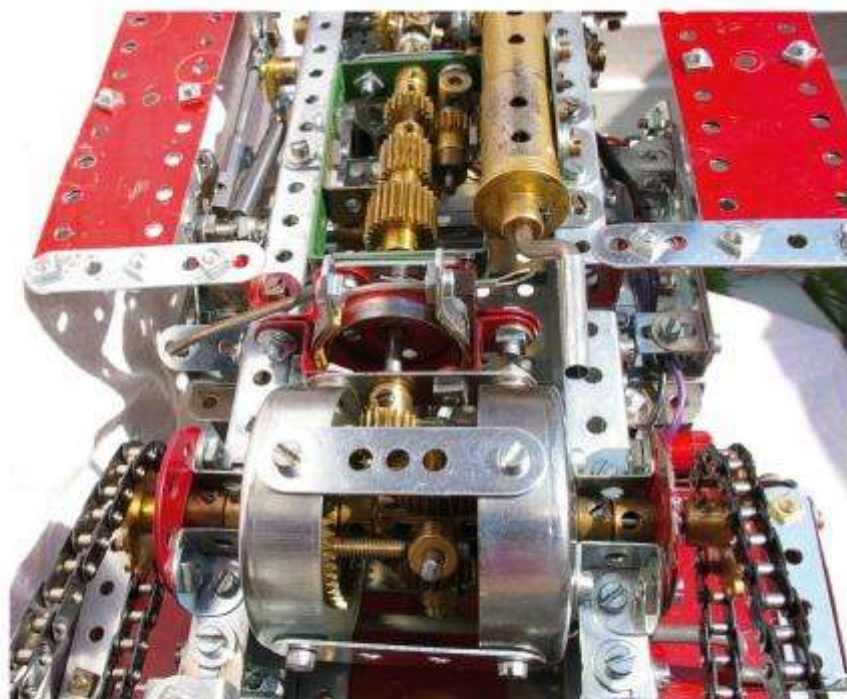


Fig.8 Gros plan sur boîte de vitesse, différentiel et tambour de frein

La figure 8 montre un gros plan du frein sur transmission, en sortie de boîte de vitesse. Le tambour est une roue à boudin n° 20. La pédale de frein actionne un système de biellettes et un petit câble en acier de 0,5 mm de diamètre qui serre les mâchoires de frein. Le levier de frein à main agit sur la biellette en tirant le câble qui passe dans une gaine constituée par une corde métallique N 58 (Fig. 9).

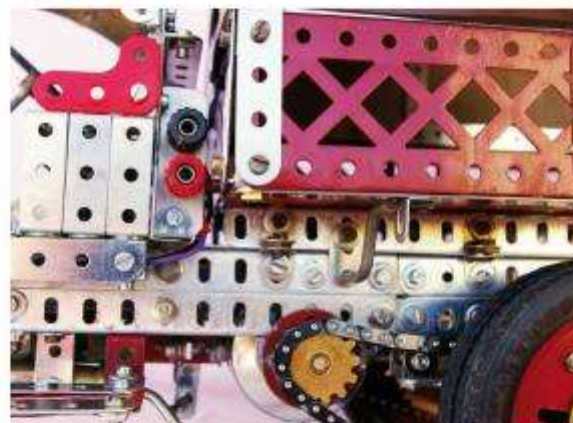


Fig. 9 Levier de frein

Transmission par chaîne

La transmission par chaîne se fait soit avec un rapport 18x38 (Meccano) comme le montre la figure 10 ou avec un rapport 13x26 avec pignon et chaîne Stokys (ref stokys n°68-69&79b).

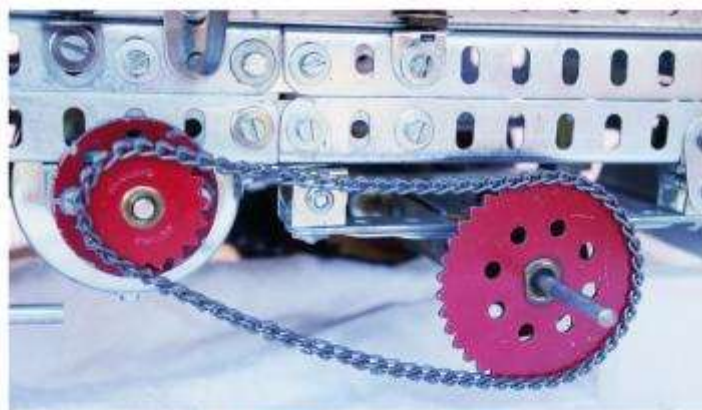


Fig. 10 Transmission par chaîne

Essieu avant et direction

L'essieu avant est constitué par un ensemble rigide de quatre bandes de 11 trous. Il porte à chacune de ses extrémités une articulation sur laquelle peuvent pivoter les fusées de roues.

Chaque fusée de roue est reliée à la barre d'accouplement par l'intermédiaire d'un raccord de triangle.

Le volant de direction est relié à un boîtier de pignons à renvoi d'angle qui agit par une bielle et biellette, au pivot de direction coté gauche.

Roues

Les roues peuvent être des poulies à moyeu 19b équipées de pneus 142b ancien, Hutchinson ou Dunlop (Fig. 2 et 3). C'est un modèle proche du camion Fiat 15 ter. On peut aussi utiliser des roues de charrettes 19a et coller dessus des pneus après avoir supprimé leur talon. On modélise alors le camion Fiat 18B (Fig. 12).



Fig. 11 Train avant



Fig. 12 Modèle avec des roues à rayons

LOCOMOTIVE DUCHESS LMS

par Jean-Marie JACQUEL



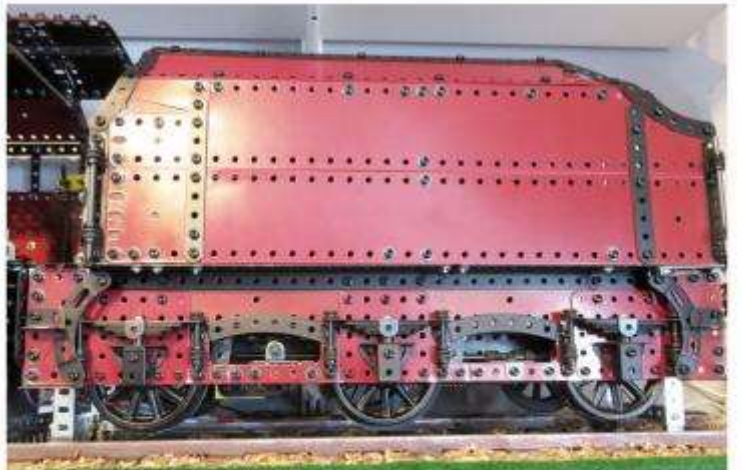
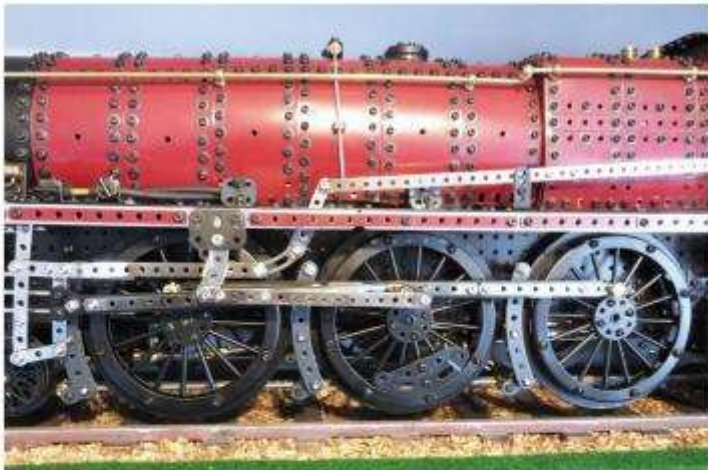
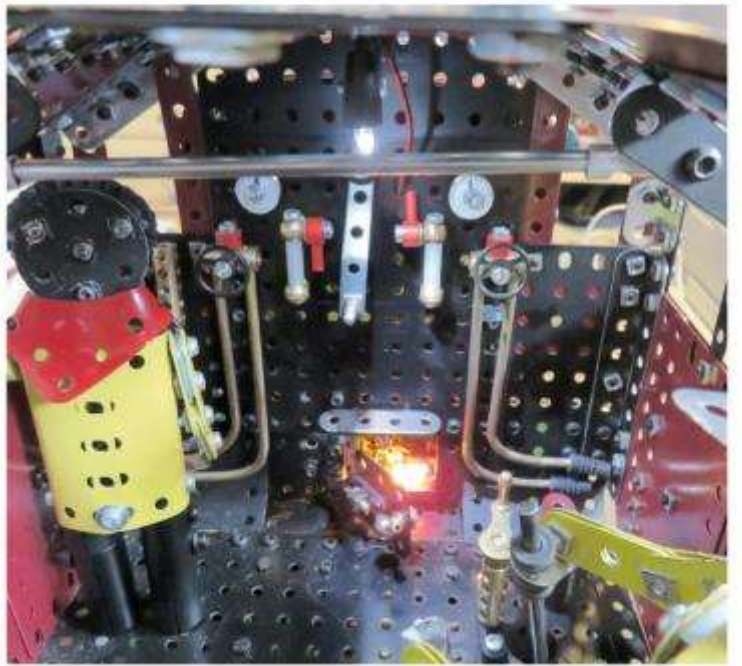
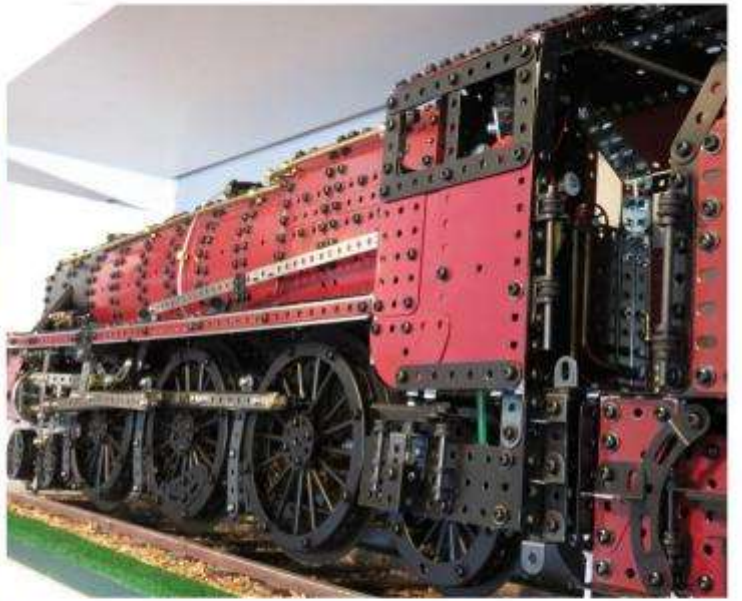
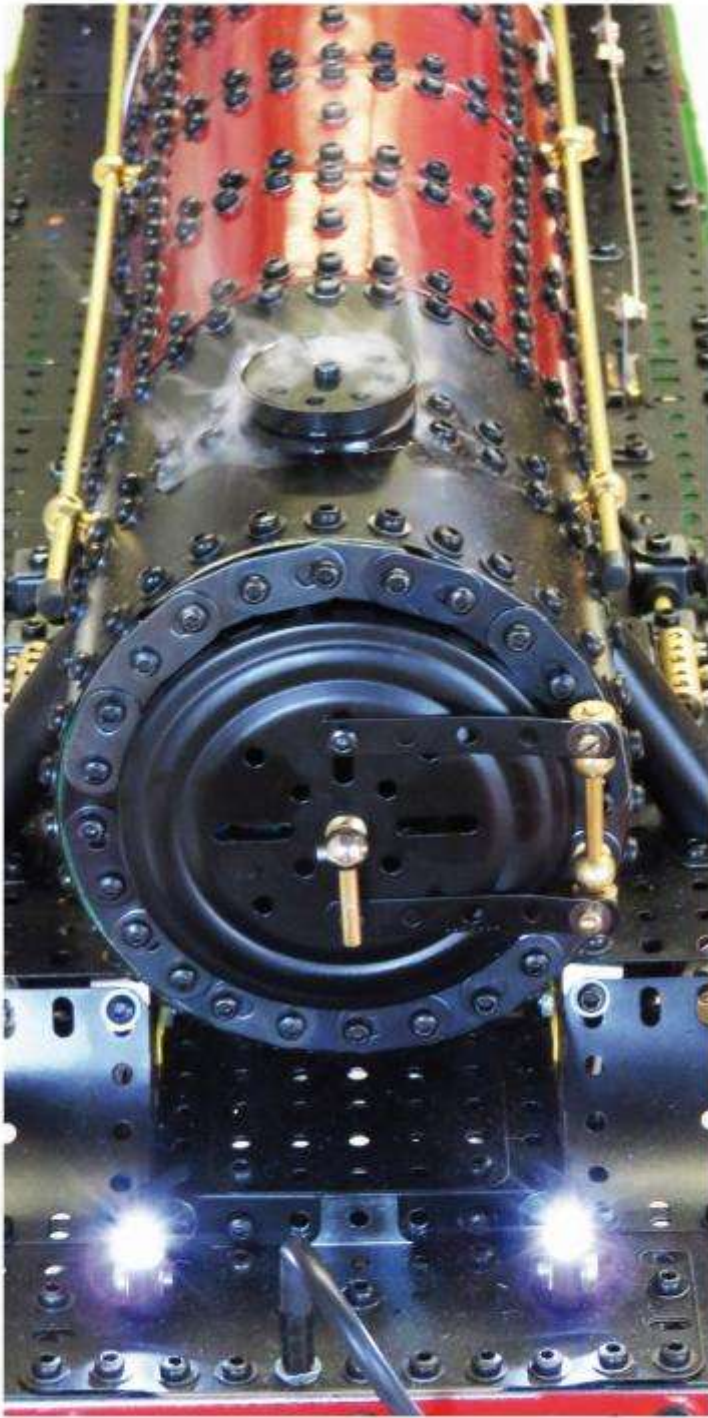
Cette locomotive anglaise à l'échelle approximative de 1/14^{ème} est construite en pièces bordeaux et noires, sa livrée habituelle. Elle mesure environ 1,40 mètre avec le tender. Fixée à quelques millimètres au dessus de la voie, elle reproduit les principales fonctions d'une locomotive à vapeur, avec bruitages et fumée.

Nota: les pièces bordeaux sont celles du coffret du centenaire et du camion télécommandé référence 8701. Les pièces noires peu nombreuses en couleur d'origine ont été peintes à l'aide d'une bombe de peinture noir satin RAL 9005. On remarquera également l'emploi de pièces de liaison Metallus en métal noirci (supports plats, équerres...)

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■

NDLR. Rappel : ce modèle a reçu le deuxième prix du concours libre de notre exposition de Vence.



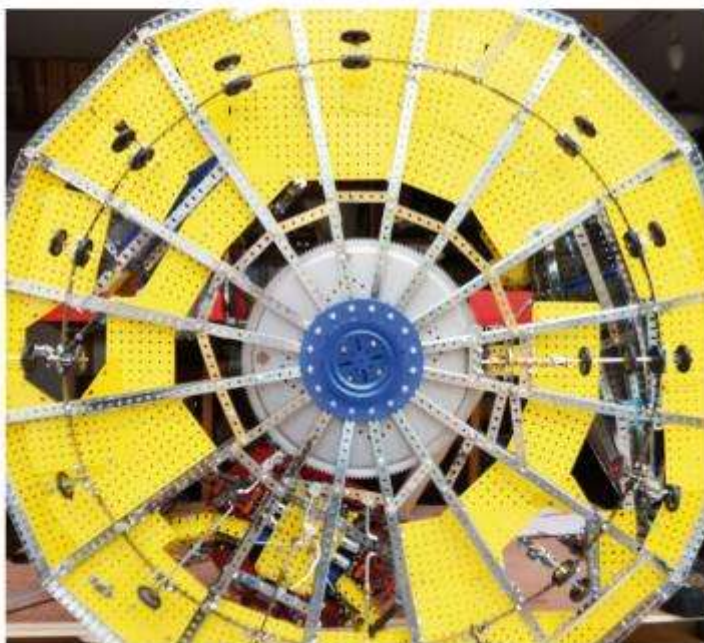


LE MANÈGE DE L'IROISE

par Philippe Baudeau



Le manège



Vue de dessous de l'anneau avec son roulement à roues

Description succincte

Il s'agit d'un manège relativement classique composé d'un anneau circulaire en partie basse qui est entraîné manuellement par un volant déporté. Sur cet anneau se trouvent des animaux marins et un fût portant un chapiteau qui se déploie comme un parapluie et qui tourne en sens inverse de l'anneau et plus rapidement que ce dernier. Les balesines de la toile du chapiteau supportent également des oiseaux. L'ensemble est surmonté d'un phare.

Genèse

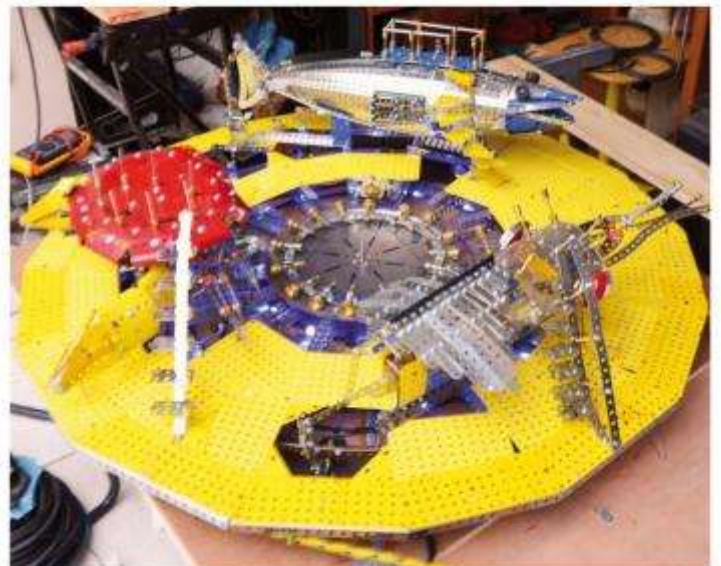
Toujours inspiré par les réalisations de la compagnie de la Machine de Nantes, j'ai conçu un manège pour les enfants comme pour les parents dans la mesure où chacun pourra le faire tourner à sa guise de manière manuelle.

C'est une plongée poétique dans la mer d'Iroise où l'on côtoie un crabe géant, une bonite (un thon), un calmar à rétropropulsion et quatre fous de Bassan qui survolent leurs futures proies... ! Tous ces animaux se meuvent plus ou moins rapidement et, puisque c'est un manège imaginaire, chacun peut rêver d'aller prendre place sur leur dos...

Comment ça marche ?

Le roulement à roues de diamètre 80 cm qui m'avait servi pour faire tourner mon modèle « On A Marché Dans l'Espace » en 2014, m'a également servi cette année pour faire tourner l'anneau circulaire de diamètre 105 cm support du crabe, du calmar et de la bonite. Je me suis servi des essieux des roues auxquels j'ai ajouté des vilebrequins et appliqué le principe de la pince à sucre pour animer les nageoires, les pattes et les tentacules. L'un des essieux fait tourner également, par un jeu de pignons appropriés, la couronne dentée supérieure du roulement à rouleaux n°167 AG de 30 cm de diamètre support du fût central à l'inverse de l'anneau circulaire.

L'anneau est entraîné par une corde courroie reliée à un volant déporté constitué de deux couronnes à rebords. Les spectateurs font tourner le volant.

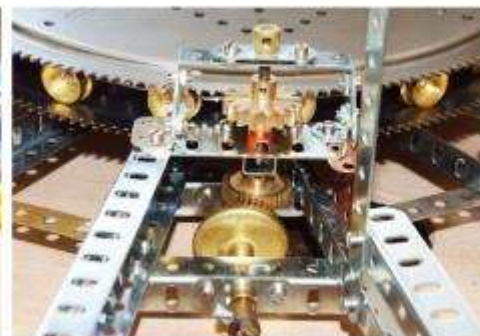


Vue de dessus de l'anneau avec le roulement à galets support du fût central

L'ensemble de ce manège est posé sur une planche de bois de 25 mm d'épaisseur au centre de laquelle un axe à pointes la traverse comme ce dernier traverse également les deux roulements cités précédemment assurant ainsi le maintien de l'ensemble lorsque la corde qui enroule l'anneau circulaire est tendue par le volant manuel qui permet à chacun de faire tourner le manège.



Volant d'entraînement manuel de l'anneau



Entraînement du fut central par l'anneau

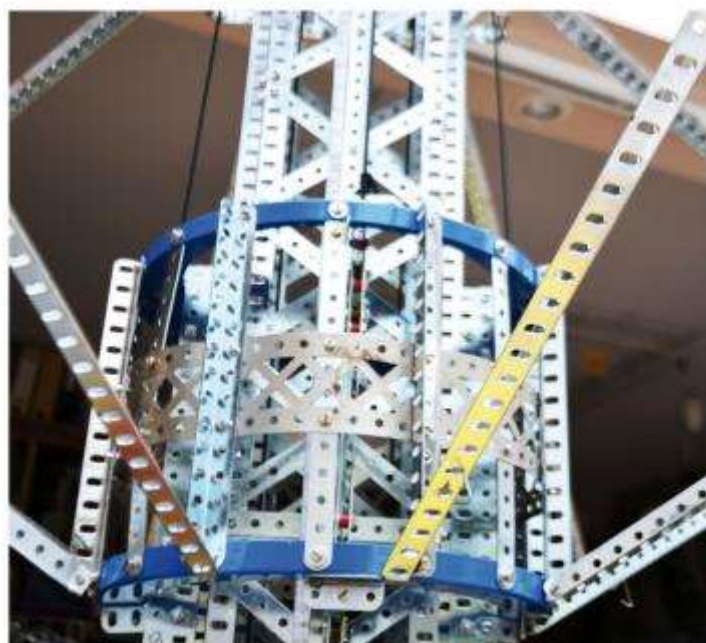
Le fût central est constitué d'une colonne à base carrée de 12 cm de côté (bandes de 9 trous) et de 130 cm de hauteur composée de 4 cornières et parfaitement contreventée. Elle est solidement fixée à sa partie basse à la couronne dentée précédemment décrite. Ce roulement n° 167 AG s'appuyant sur un autre roulement n° 168 qui supporte le poids de l'ensemble avec ses accessoires.

Autour de cette colonne coulisse une bague circulaire constituée à ses deux extrémités de couronnes à rebords de diamètre 250 mm n°167B reliées par 8 barres et 8 cornières de 15 trous et ceinturée en son milieu par des longrines censées reprendre d'éventuels efforts de torsion.

Afin de faciliter le glissement, 4 paires de poutrelles de 19 trous supportant 4 galets (réf n°23) permet ainsi à l'ensemble de rouler avec le jeu nécessaire sur 4 cornières verticales disposées à 90° le long du fût. Cette bague sert de support aux 8 bracons reliés aux baleines du chapiteau.

Afin de faciliter le mouvement, 4 filins sont directement accrochés à celle-ci et reliés à un contrepoids (principe de l'ascenseur). Ce dernier coulisse sur une barre cylindrique verticale située au centre du carré du fût. En partie haute de cette colonne se trouve un moteur avec l'ensemble de sa motorisation composée principalement de 2 vis sans fin (pas à droite et pas à gauche) qui actionnent 4 fois 2 pignons d'angle pour mouvoir les 4 filins. Ce moteur est actionné par l'opérateur depuis un pupitre de commande.

Le chapiteau est composé de 8 baleines (cornières de 49 trous) portant la toile de tente du manège, elles sont fixées à la structure supportant le moteur en haut du fût et aux 8 bracons. Le diamètre maxi du chapiteau est de 150 cm. Pendant que le



Bague coulissante support des bracons



Dispositif de montée et descente



Motorisation 4 voies bague coulissante

manège tourne, les mouettes dont les ailes battent, à la façon d'un mobile, sont suspendues aux bracons et baleines. Elles peuvent présenter des allures de vols différentes grâce à la bague centrale qui coulisse sur le fût modifiant ainsi les plans de vol.

La structure extérieure qui coiffe le moteur et l'ensemble du dispositif assurant la montée et la descente de la bague est un tronc de pyramide à 4 cotés dont la face horizontale supérieure supporte la colonne du phare qui culmine à 160 cm.



Dormeur gémat (tourteau)

Ce manège est d'autre part éclairé par des LEDs de couleur bleu qui donnent ainsi à l'ensemble une atmosphère de bord de mer.

Cette partie électrique est composée de deux alimentations distinctes. Les LEDs du fût et celles des baleines sont alimentées par une batterie de 12 volts – 5 A/h.

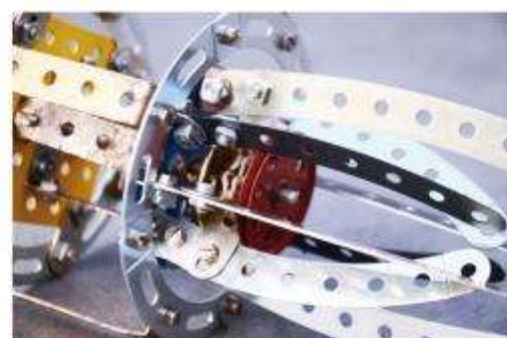
Le dessous de l'anneau circulaire est éclairé également par des LEDs (de Noël) alimentées par un transfo branché sur le secteur. Le moteur quant à lui est connecté à une alimentation stabilisée 0/30 V/DC – Base-tech BT 305.



Fou de Bassan



Bonite de l'île de Groix

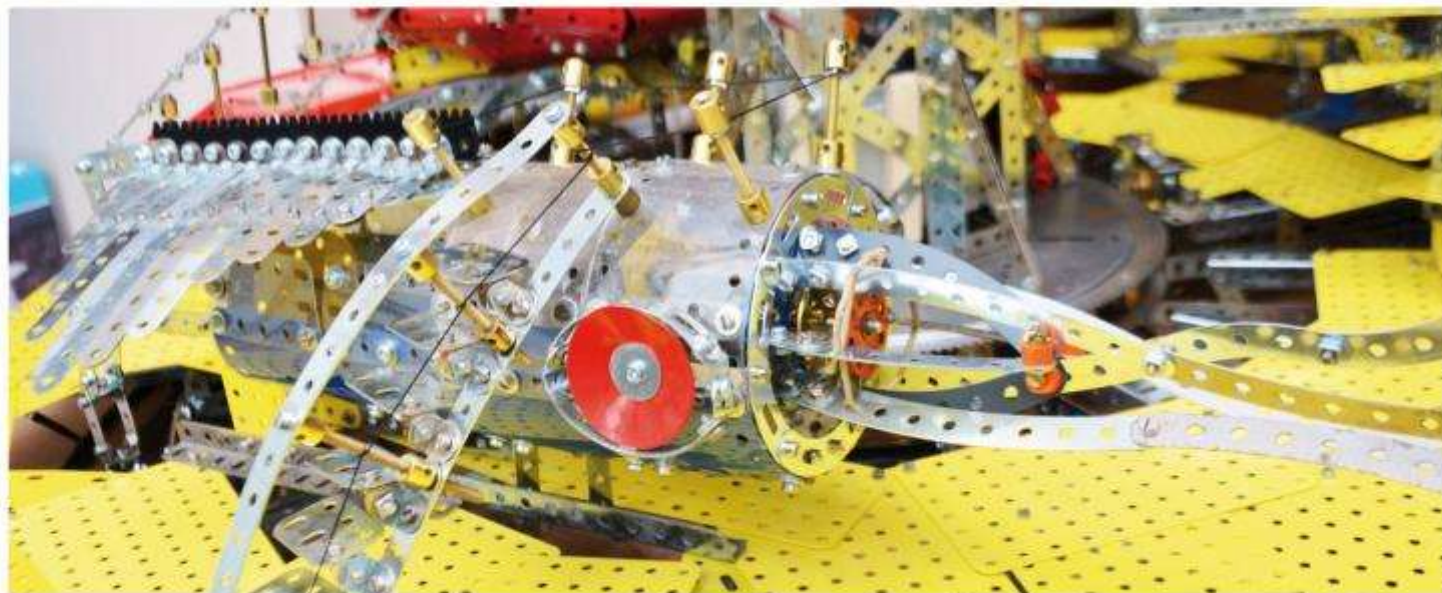


Tentacles du calmar, principe de la pince à sucre

Pour alimenter en électricité le moteur situé au sommet du fût, j'ai été amené à réaliser des contacts tournants circulaires, l'un fixée sous l'anneau précédemment décrit et l'autre fixé au plateau supérieur dans l'espace exigu du roulement n°167 AG. Des patins fixés respectivement sur la planche de bois et sur le plateau inférieur du roulement permettent ainsi de faire passer le courant, le retour se faisant par la structure acier.

Enfin, un dispositif MP3 posé sur la base du fût chargé par des musiques adaptées donne à l'ensemble un air de fête foraine.

PHILIPPE BAUDEAU CAM 1880 ■



Calmar

RE-FORMEUR DE PLAQUES CINTRÉES EN U

par Jean-Pierre CHARRAS

Le problème

Lorsque l'on se fournit en Meccano dans les brocantes, il est fréquent de trouver dans les vrac et fonds de boîtes des plaques cintrées en U qu'un précédent propriétaire a (péniblement pour ces plaques) essayé d'aplanir. Le résultat est en général désastreux pour la plaque qui est devenue inutilisable, bien que souvent en bon état de peinture (car elle a justement été inutilisée...).

En voici un exemple type, où l'on voit bien la déformation caractéristique de ces plaques remises « à plat ».

Après en avoir ferrailé un bon nombre, je me suis avisé que l'on pouvait faire facilement un petit outil pour reformer ces plaques.

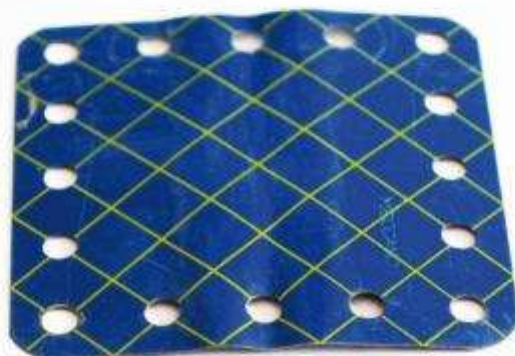
L'outil

Il s'agit tout simplement d'un rond percé de 3 trous de 4mm, sur lequel la plaque sera serrée grâce à 3 bandes de 5 trous qui vont permettre de maintenir cette plaque sur le rond et 2 ou 3 vis.

Cette plaque va pouvoir être enroulée autour du rond.

En fait, le rayon de courbure obtenu dépend tout autant du rayon du rond que de la souplesse de la plaque, aussi il est préférable de réaliser 2 outils de diamètres différents.

J'ai utilisé avec succès un rond d'aluminium de 10 mm et un autre de 12 mm. Celui de 10 mm sera utilisé sur des plaques ayant une plus forte élasticité.



Ces dimensions sont courantes et ces ronds d'aluminium se trouvent dans tous les magasins de bricolage. L'aluminium est facile à percer, mais il faut disposer d'une perceuse à colonne pour arriver à percer ces 3 trous avec suffisamment de précision. Une bande de 5 trous pourra servir de guide lors du perçage.

MISE EN PLACE DE L'OUTIL



Plaque montée sur l'outil à reformer. On a utilisé 3 bandes de 5 trous empilées pour « plaquer » la plaque avec assez de rigidité sur le rond. Pour les plaques ayant un trou central, on pourra utiliser une troisième vis.

Vue de dessous. Les vis qui dépassent peuvent servir de « poignée » pour maintenir l'outil lorsqu'on va enrouler la plaque sur le rond.

REFORMAGE

Appuyer un côté de la plaque sur une petite planchette de bois. Enrouler ce côté sur le rond d'aluminium.

Les vis dépassant à l'intérieur aident à rouler le rond sur la plaque que l'on doit bien maintenir appuyée sur la planchette de bois.

Même travail pour l'autre côté en veillant à la symétrie du pliage.



Et voilà le travail : La plaque est parfaitement reformée en 30 secondes de travail.



JEAN-PIERRE CHARRAS CAM 0680 ■

TRAINS HORNBY/TRI-ANG

WAGONS MILITAIRE ET WAGONS GADGETS

par Pierre Jaillet

MECCANO / Hornby-Acho dès 1964 devait commercialiser sur son catalogue en accord avec Tri-ang la rame « la fusée » de Stephenson d'époque du Liverpool-Manchester, de la rame Transcontinental américain avec son dôme-car et sa locomotive diesel à capots EMD, très rare à trouver de nos jours et une rame Pullman bleue diesel Anglaise. Tout ceci devait aussi faire apparaître du matériel roulant « gadget » : réf 128 par un wagon plat américain lance - hélicoptère de 1964 à 1972, réf 248, un wagon box-car US avec une girafe baissant la tête devant un obstacle de 1965 à 1969, réf 216 wagon plat US lance-missile de 1965 à 1972, réf 249 un wagon « box-car » explosant à la réception d'une fusée. Il faisait partie intégrante du fameux train militaire composé d'une locomotive diesel, un appui de DCA, d'un wagon projecteur de 1965 à 1972, réf 342 wagon transport d'automobiles à bogies chargé de 8 autos de 1966 à 1972.

- Si curieusement l'on déniché facilement de nos jours le wagon explosif, soit de couleur verte ou rouge, le restant du convoi c'est une autre histoire.

- La rame Pullman se trouve commodément même en boîte, cette rame des British Railways ne manque pas d'allure, hélas la vraie ne donna souvent que des problèmes techniques aux B.R., depuis les rames rapides à turbine aptes à 200 kms/heure à 9 éléments restent un grand succès sur le réseau ferré Britannique.



TRAINS MILITAIRES





Train Pullman bleu diesel
Anglaise, dans la première
version



Autre version de la rame
Pullman

WAGONS GADGETS



Wagon girafe et son gabarit réf 248



Wagon de transport d'automobiles réf 342

TEXTE : PIERRE JAILLET CAM 725 ■
PHOTOS : ALAIN CISEY CAM 1841 ■

Prochain article : Suite et fin , Trains Hornby-Dublo.

UN SUPER MODÈLE

par Michel Lhomme

Les petites bourses aux jouets de province réservent parfois de bonnes surprises. En effet, il est plutôt rare d'y trouver un beau modèle monté à vendre, mais une fois.....

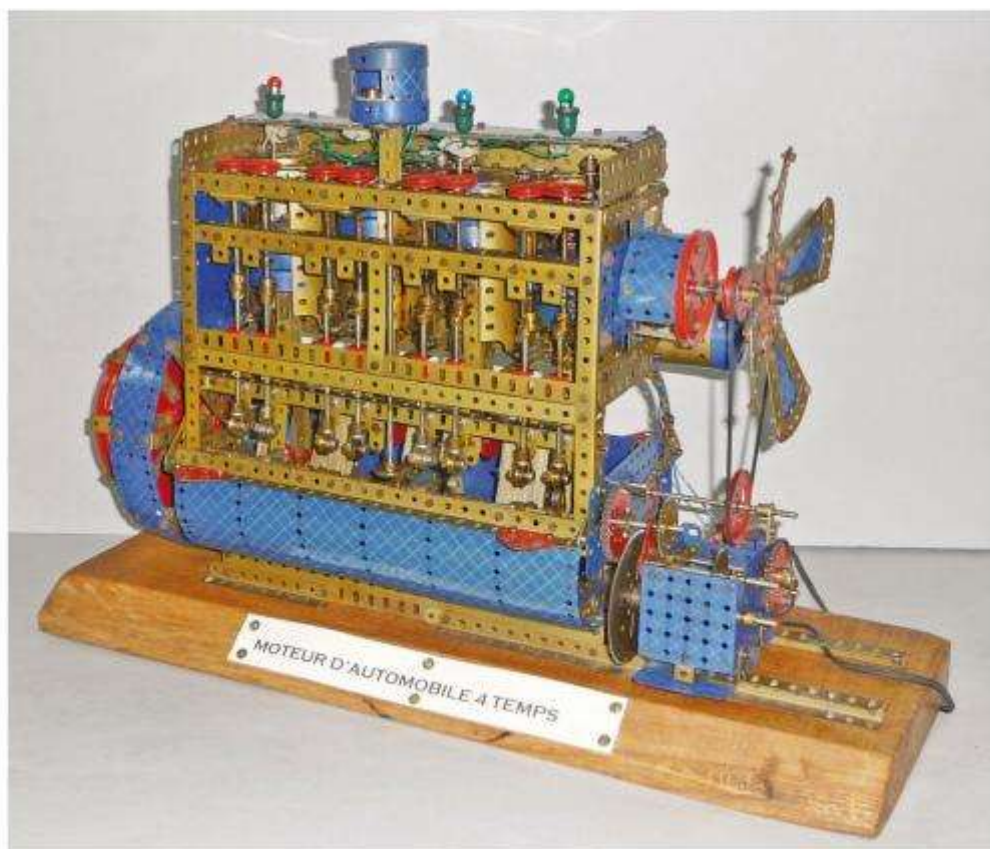
Le modèle

Bien que présenté dans une édition de 1958 de la revue « LA DOCUMENTATION DU MODELISTE », le modèle était construit avec des pièces de la période « croisillonnée », donc antérieur à la fin de 1954.

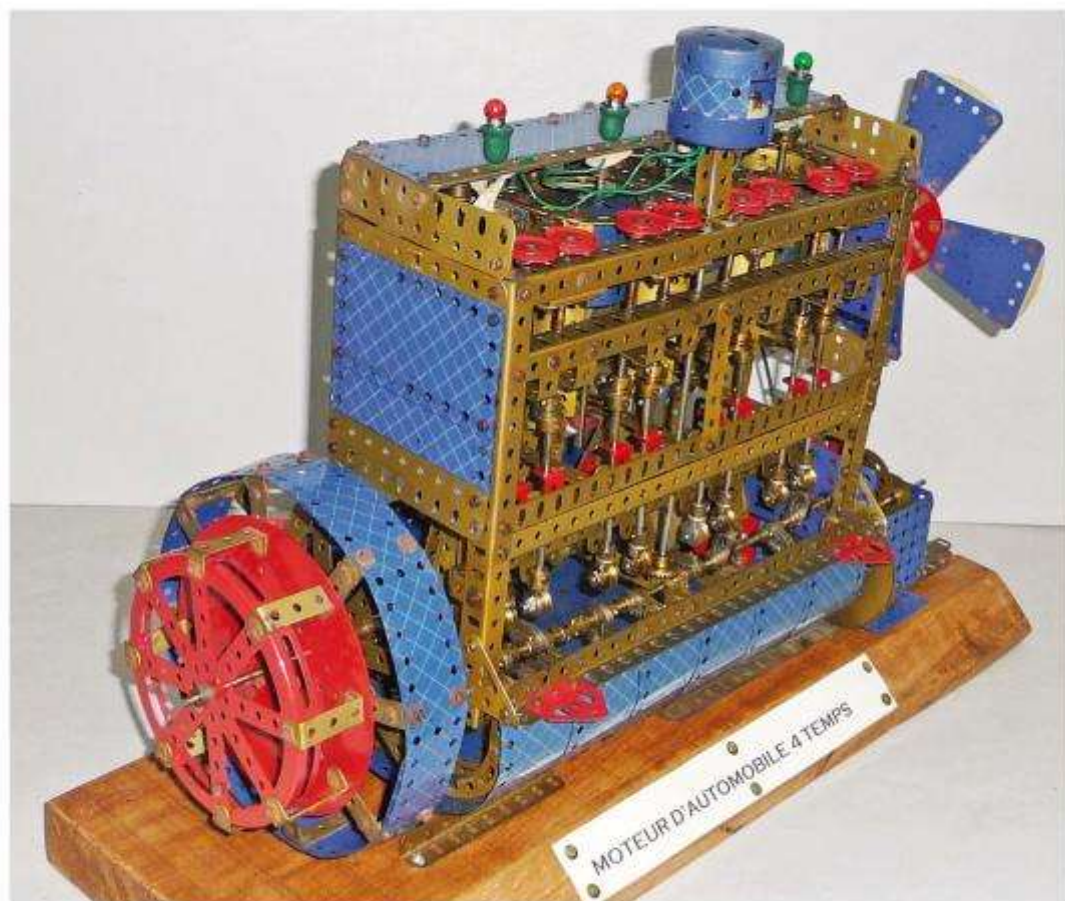
Lors d'une bourse à Fontaine sur Saône, un exposant a reconnu ce modèle en indiquant qu'il était présenté dans le premier des Meccano Magazine petit format daté d'Octobre 1953 où il est décrit sur trois pages.

Meccano à la fin de 1953.

Dans ce numéro, la description du modèle débute par un avertissement : « ... La construction de ce modèle nécessite un stock important de pièces, supérieur au contenu d'une boîte N° 8 »



Vue avant

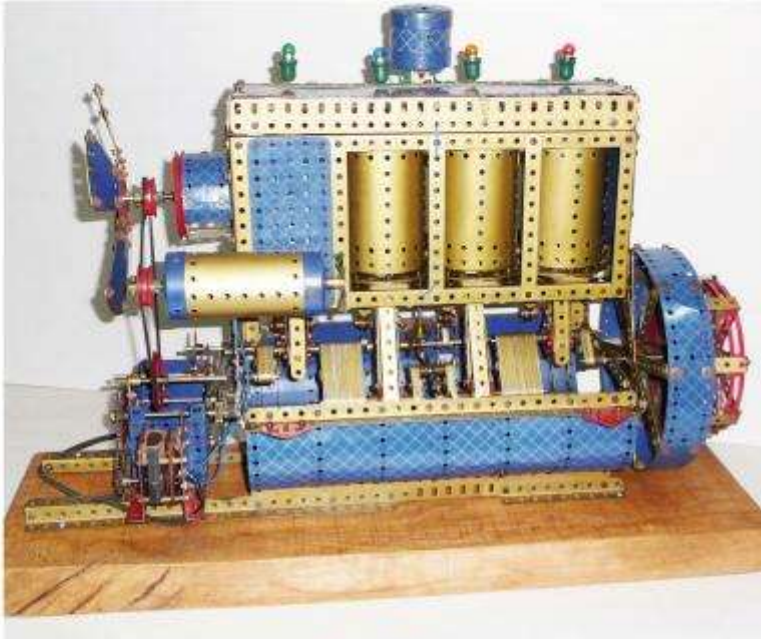


Vue de coté, volant d'inertie

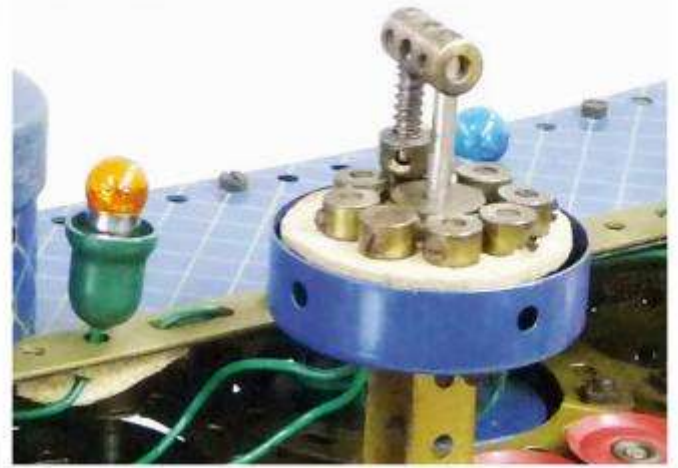
Cela signifie à contrario que les boîtes N° 9 et N° 10 n'étaient pas commercialisées à cette époque autrement qu'en pièces détachées. C'est donc une information intéressante pour les collectionneurs.

Quelques modifications

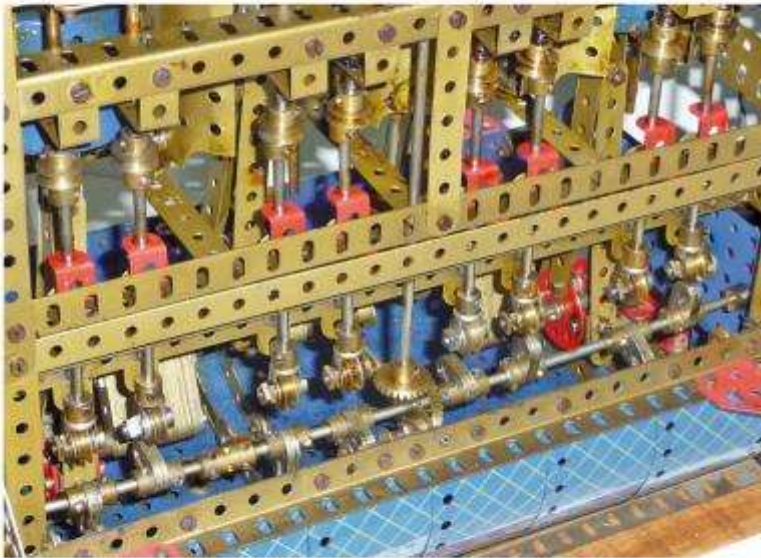
Pour pouvoir être présenté en fonctionnement, le modèle d'origine a été motorisé avec un moteur 20Volts vertical de l'époque. Les ampoules qui figurent l'allumage des bougies sont présentées à l'extérieur pour une meilleure visibilité. Sur la tête d'allumeur, un espace permet de voir le fonctionnement du doigt d'allumage.



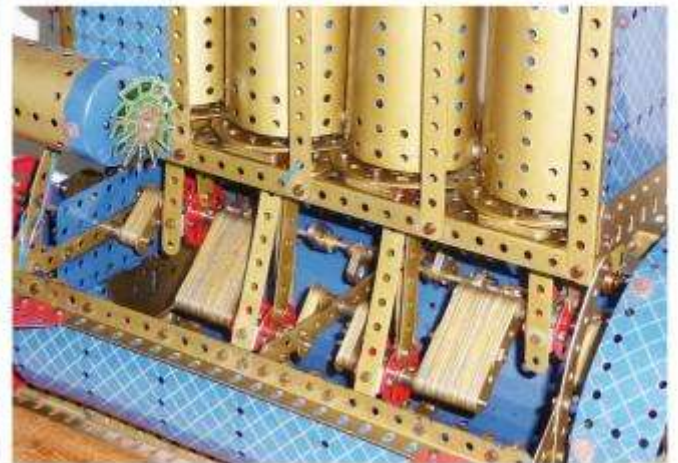
Vue arrière



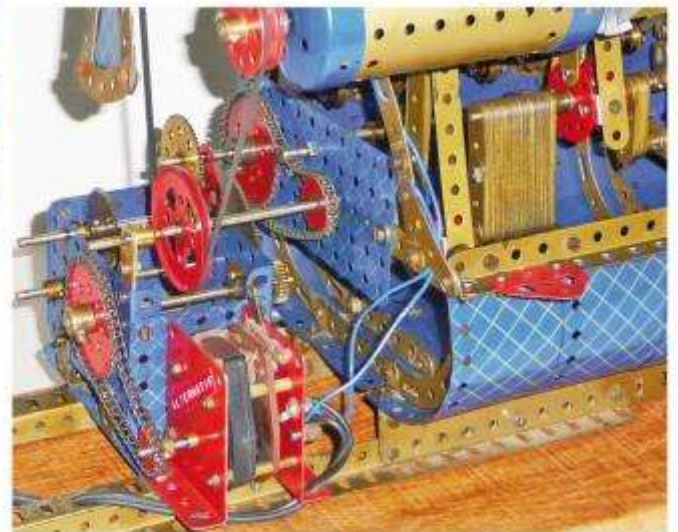
Tête d'allumeur - gros plan



Arbre à cames et queues de soupapes



Villebrequin



Mécanisme d'entraînement



Soupapes et têtes d'allumage

En conclusion

Avoir été repris dans une revue de modélisme cinq ans après sa publication dans un numéro de Meccano Magazine montre bien que ce modèle était assez emblématique des possibilités du système Meccano.

En retrouver un exemplaire construit (et parfaitement restauré par son propriétaire) reste exceptionnel !

Peut être bientôt une vidéo du modèle en fonctionnement sur le site du club ?

Modèle appartenant à Hugues GODFROY CAM 0425

TEXTE ET PHOTOS DE MICHEL LHOMME CAM 0959 ■

TRACTEUR AGRICOLE

par Frédéric Lafitte

Publications précédentes: revues n° 124-126-129

En rupture avec mes précédents projets de grande taille, l'objectif visé cette fois-ci consistait à exploiter davantage les capacités techniques du meccano en intégrant dans un espace relativement réduit les divers mécanismes et motorisations nécessaires à l'animation d'un modèle.

L'idée de construire un tracteur s'est naturellement imposée après avoir dégotté des pneumatiques en caoutchouc compatibles avec le meccano.



Son échelle de 1/14^{ème} a été définie après consultation de fiches techniques de tracteurs puissants et en comparant les dimensions indiquées avec le diamètre de 105 mm des pneumatiques en ma possession.

L'engin agricole ainsi conçu, de dimensions hors-tout L = 310 x l = 270 x h = 235mm pour une masse de 4,3kg, présente une esthétique moderne avec quelques notes rétro!

A/ Principales étapes de la construction

1/ Réalisation du carter arrière

Les dimensions du carter arrière situé sous la cabine du conducteur ont découlé de l'échelle précitée. En termes de meccano, cela correspond à une bande de 6 trous pour sa largeur, de 9 trous pour sa longueur et de 7 trous pour sa hauteur.

Le volume contraint ainsi défini a été le point de départ de toute la réflexion menée afin d'y intégrer les éléments suivants:

- le moteur assurant la motricité du tracteur,
- les engrenages et cardans liaisonnant le moteur précité à la boîte de vitesse présente dans la partie avant du châssis (cf § 2/),
- le mécanisme d'inversion de marche,
- le différentiel ainsi que les engrenages transmettant la motricité jusqu'aux roues arrières,
- le moteur actionnant la prise de force.

La configuration ainsi que l'implantation de chaque élément ont donc été étudiées de manière à en réduire au minimum l'emprise. Par exemple, la hauteur prédéfinie du carter a été respectée en positionnant horizontalement les 2 moteurs, en accouplant un pignon d'angle 30 avec une roue 27d sans moyeu et en faisant passer au travers de l'accouplement pour tringles de 5 trous supportant les axes des roues arrières l'axe commandant la prise de force située à l'arrière du tracteur.



De même, la longueur réduite du carter m'a amené à utiliser des accouplements universels de 23 mm de long, en lieu et place de ceux d'origine meccano mesurant 38 mm.

2/ Réalisation du carter avant

L'élanement du carter situé sous le capot présent à l'avant du tracteur a été affiné par rapport à celui du carter situé à l'arrière en limitant sa largeur à une bande de 5 trous et en portant sa longueur à une bande de 11 trous. Ce rétrécissement a été obtenu au moyen de cornières évasées à 135°.



tenseur de chaîne

Dans cette emprise ont été intégrés les éléments suivants:

- la commande de direction,
- la boîte de vitesses.

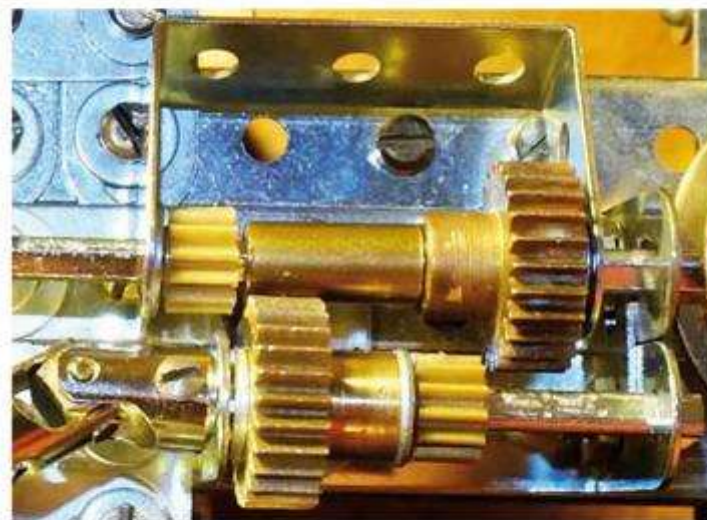
La commande de direction est composée d'une chaîne mise en tension grâce au moyeu d'une roue barillet 24 et actionnée par un système de bandes et de pignons en prise directe avec le volant. Ce mécanisme permet d'obtenir une rotation très précise des roues avant. Le volant, constitué d'une roue barillet en laiton de 25 mm de diamètre, est relié à un accouplement universel de 23 mm de long inséré dans un support double étroit à 135° dont l'angle a été légèrement modifié. Ce principe de montage permet au volant de pivoter autour de l'axe vertical afin de faciliter l'accès au siège. La boîte de vitesses possède 2 marches avant et est réduite à sa plus simple expression.

Elle s'intègre dans un emplacement de 2 x 3 trous et est constituée en entrée d'un arbre tripan sur lequel sont fixés un



pignon n° 25 et un autre de 12 dents. L'axe tripan de sortie, situé du même côté que celui d'entrée, reçoit deux pignons qui en couissant s'enclenchent ou non sur ceux de l'arbre moteur.

Avec l'inverseur de marche, on obtient donc 2 marches avant et 2 marches arrière, l'ensemble étant commandé par 2 leviers situés en cabine.



3/ Réalisation de la cabine, du capot et des garde-boues

La cabine conducteur

Ce tracteur étant destiné à œuvrer dans le sud de la France, j'ai décidé de le doter d'une cabine amovible!

Son look rétro a été obtenu en cintrant le toit et en le faisant déborder des parois, celles-ci étant constituées de montants formés d'entretoises en laiton de 8 et 10 mm de diamètre filetées aux 2 extrémités. On accède à l'habitacle grâce à une échelle formée du même type d'entretoises reliées entre elles par 2 bandes étroites de 7 trous.



Le siège pivote sur lui-même et est monté sur amortisseur: il comprend une assise constituée également d'entretoises reliées entre elles par 2 bandes étroites de 3 trous ainsi qu'un

dossieret réalisé avec une pièce artisanale en laiton de forme arrondie. L'ensemble est supporté par un axe équipé d'un ressort et coulissant dans une bague d'arrêt 59 collée sur une équerre étroite fixée au châssis.



Une tôle larmée miniature a été utilisée pour le sol et une plaque en laiton identique au dossieret du siège a été utilisée pour former un tapis de sol.



Le capot

La forme particulière du capot situé à l'avant du tracteur, dont la géométrie correspond à une surface gauche, m'a poussé à le réaliser en modelant au moyen d'un simple rouleau à pâtisserie une plaque métallique de 6/10mm! Deux tiges filetées formant tirants, insérées dans le carter sous les bandes étroites du mécanisme de direction, maintiennent la tôle cintrée.

Pour la décoration, des bandes étroites ont été vissées sur la tôle et une fourchette de centrage fixée à l'avant en guise d'écusson.

Pour parfaire l'ensemble, une grille a été installée sur la calandre et les phares ont été réalisés avec des roues à boudin.

Les garde-boues

Les garde-boues avant, contrairement à ceux présents sur les roues arrières et fixés directement au carter, sont solidaires des roues et pivotent avec elles. Ils sont constitués de bandes de 3 trous fixées respectivement sur des bandes de 7 et 11 trous préalablement cintrées.

B/ Éléments non meccano

Certaines pièces non meccano ont été utilisées pour les éléments mécaniques comme pour la décoration :

- les pneumatiques, à l'origine de toute cette aventure!
- les 2 moteurs dont celui en photo ci-après assurant la motricité,
- des tôles larmées miniatures pour le sol de la cabine,
- la grille d'aération sur la face avant du carter.



fixation du moteur sur la cornière

l'en profite pour remercier chaleureusement Jean-Max Estève, CAM 0090, pour l'aide précieuse dont il m'a gratifié lors de la mise au point de ce projet ainsi que des précédents. Ses compétences dans l'identification des pièces meccano ou autres m'ont été particulièrement utiles.

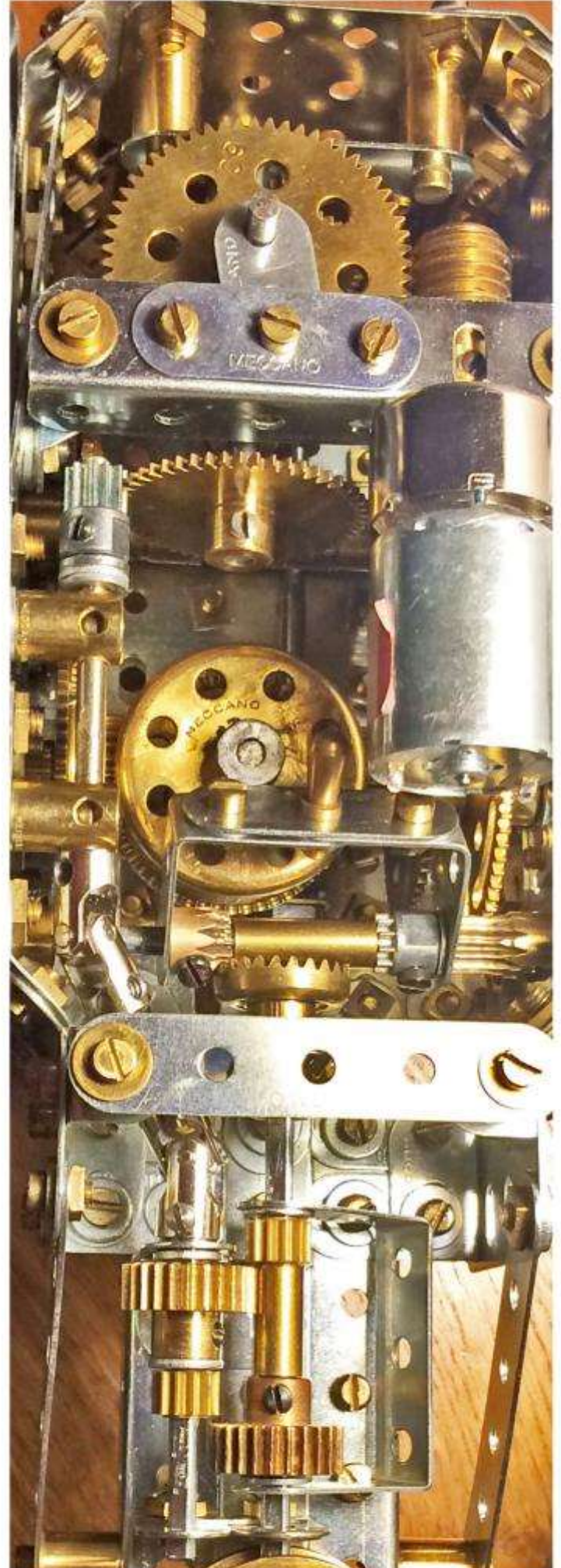
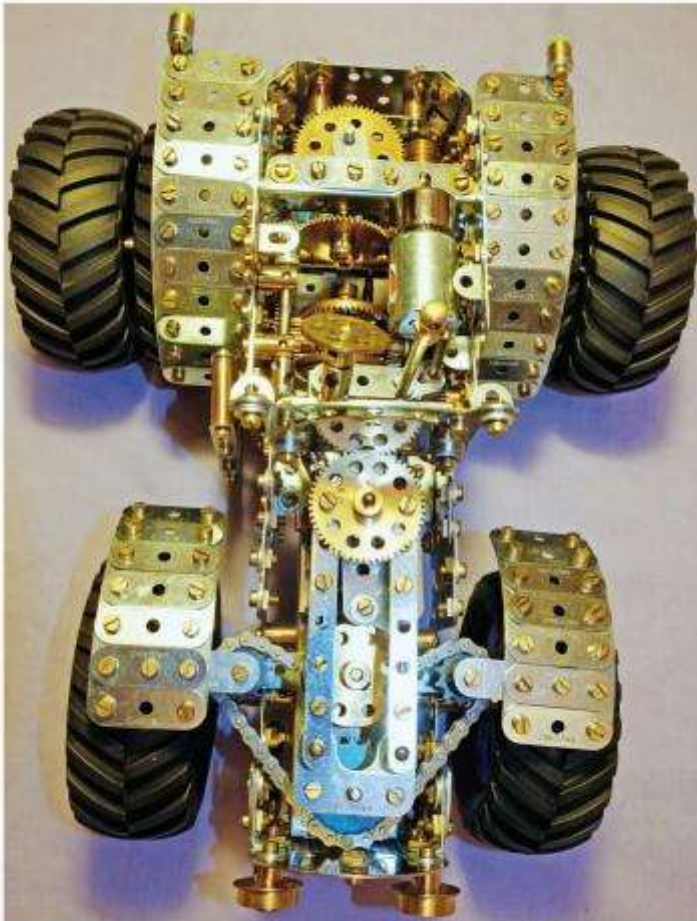
- des entretoises en laiton de diamètre 8 ou 10 mm filetées à chaque extrémité,

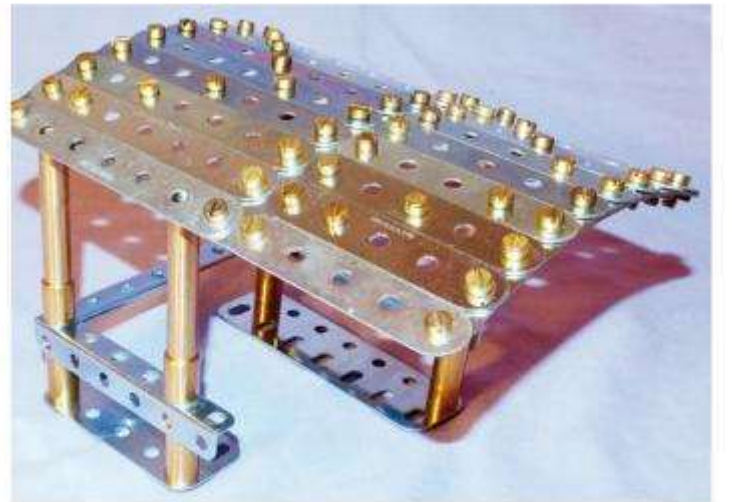
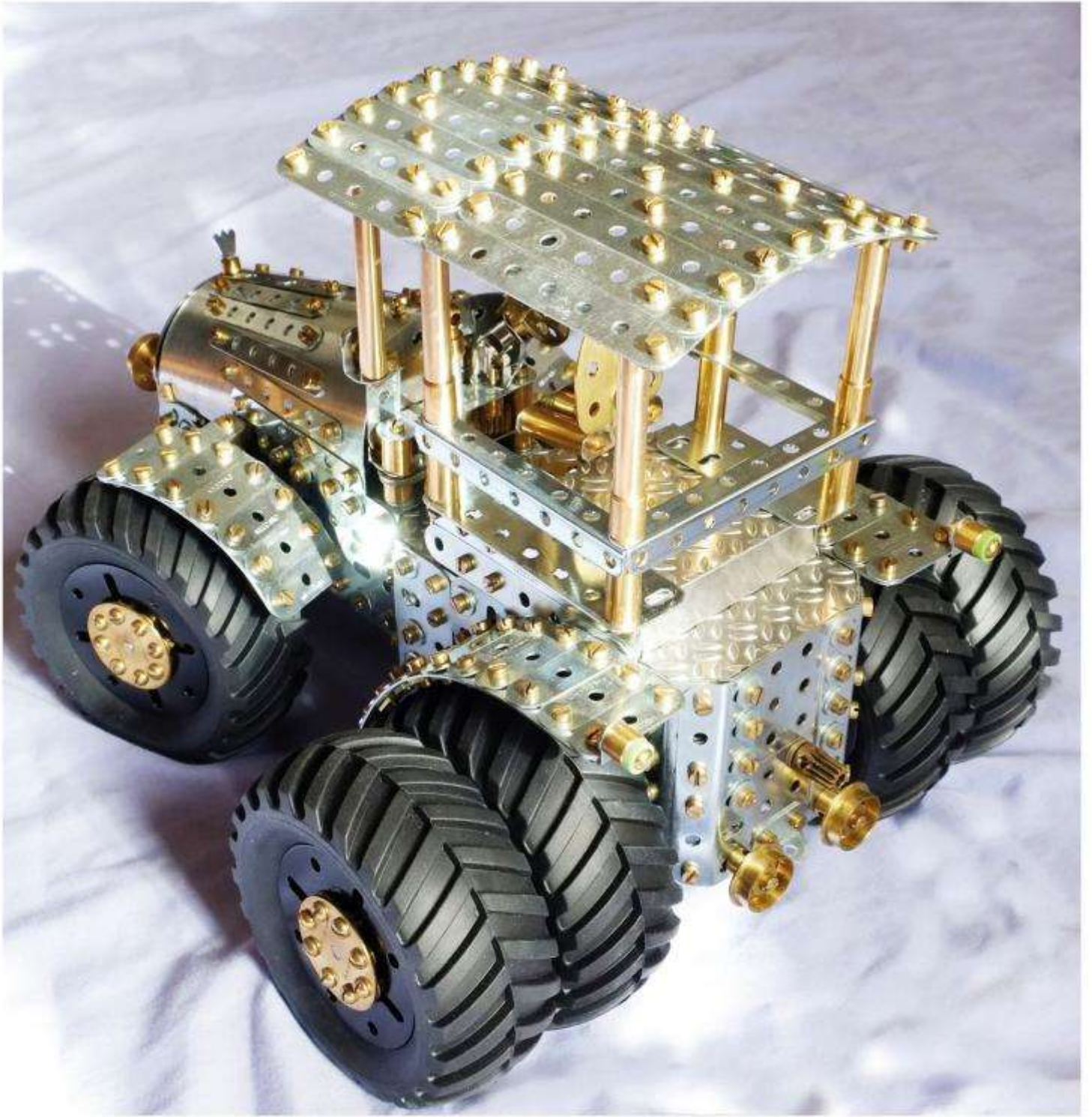
- la chaîne assurant la direction,
- des plaques artisanales en laiton pour le siège et le tapis de sol,
- des accouplements universels de 23 mm de longueur.

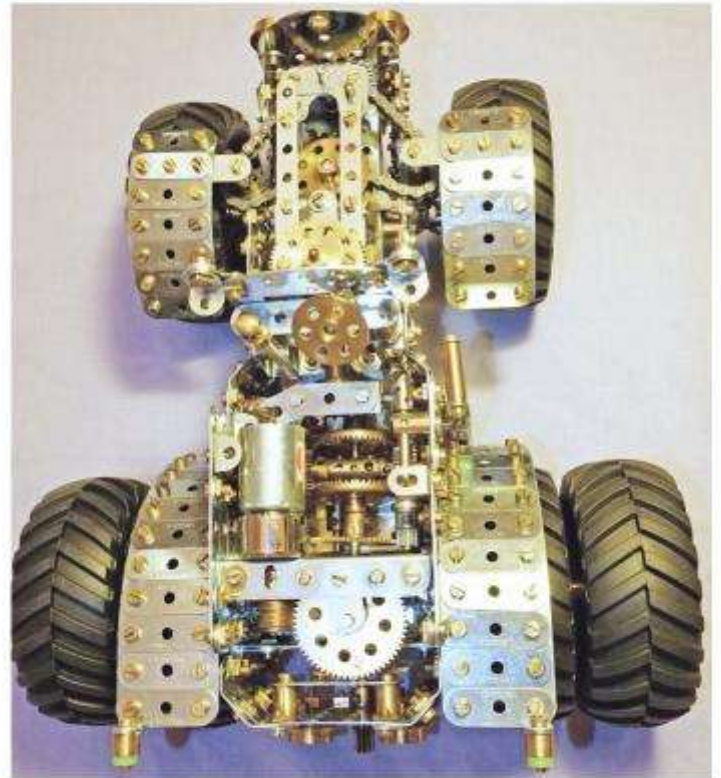
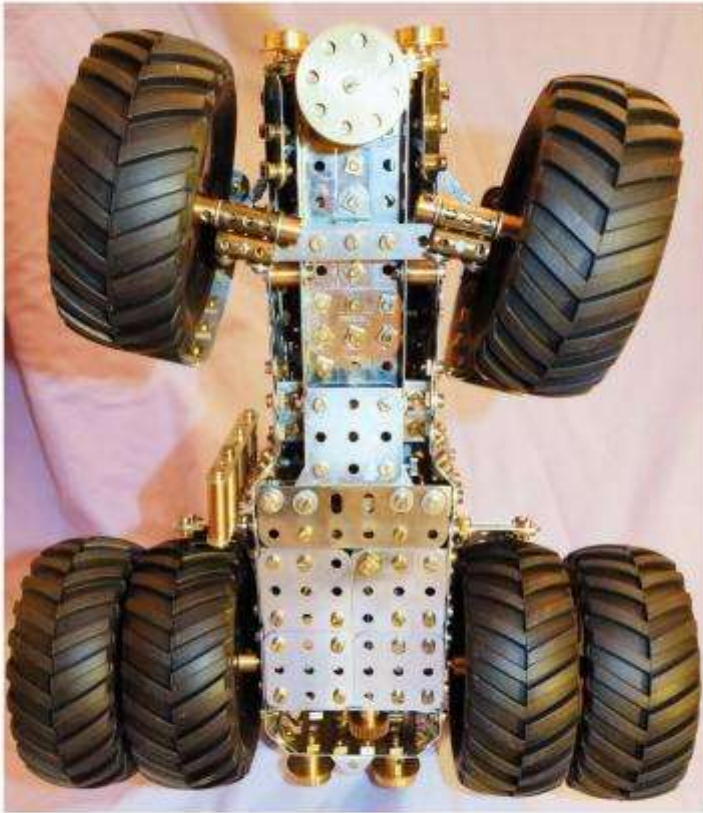


C/ Points forts, défauts et améliorations à apporter

Le principal point fort de ce modèle réside dans le nombre de mécanismes – constitués notamment de 24 pignons ou roues de 11 à 75 dents – incorporés dans le carter arrière et imbriqués les uns dans les autres et dont plusieurs se frôlent à moins d'1 mm lors de leurs déplacements. Ce point fort est cependant à l'origine du principal défaut, à savoir une chaîne cinématique trop difficile à mettre en mouvement malgré le couple assez important du moteur! Sa puissance permet tout juste de mettre en rotation les roues lorsque le tracteur est posé sur un socle...







Les principales améliorations à apporter à ce tracteur, en plus d'y insérer un moteur plus puissant, consisteraient par exemple à réduire davantage l'encombrement des engrenages – ceux présents de part et d'autre du différentiel notamment - grâce à l'utilisation systématique de pignons sans moyeux encastres sur des pignons standards dotés de moyeux, ou bien à intégrer un embrayage ainsi qu'un système de freinage ou encore à rendre motrices les roues avant, le tout dans le volume disponible...

Un bon challenge consisterait également à réaliser ce modèle en utilisant uniquement des pièces d'origine Meccano. Avis aux amateurs!!

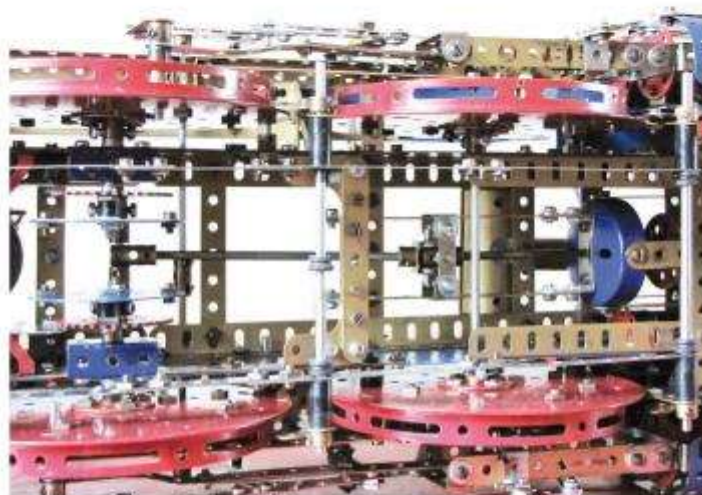
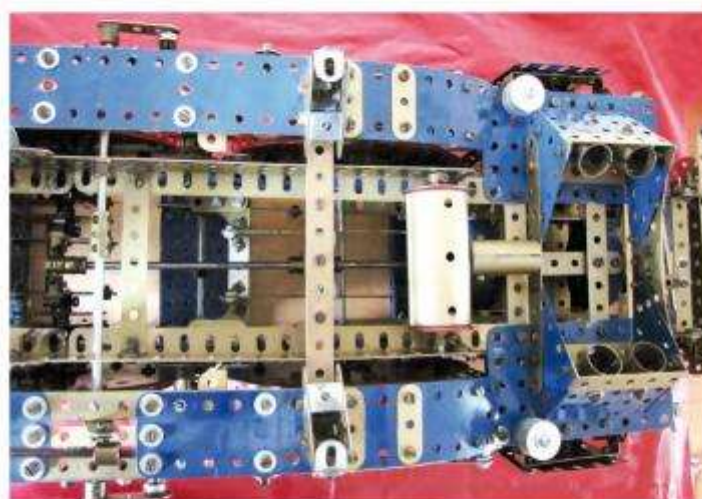
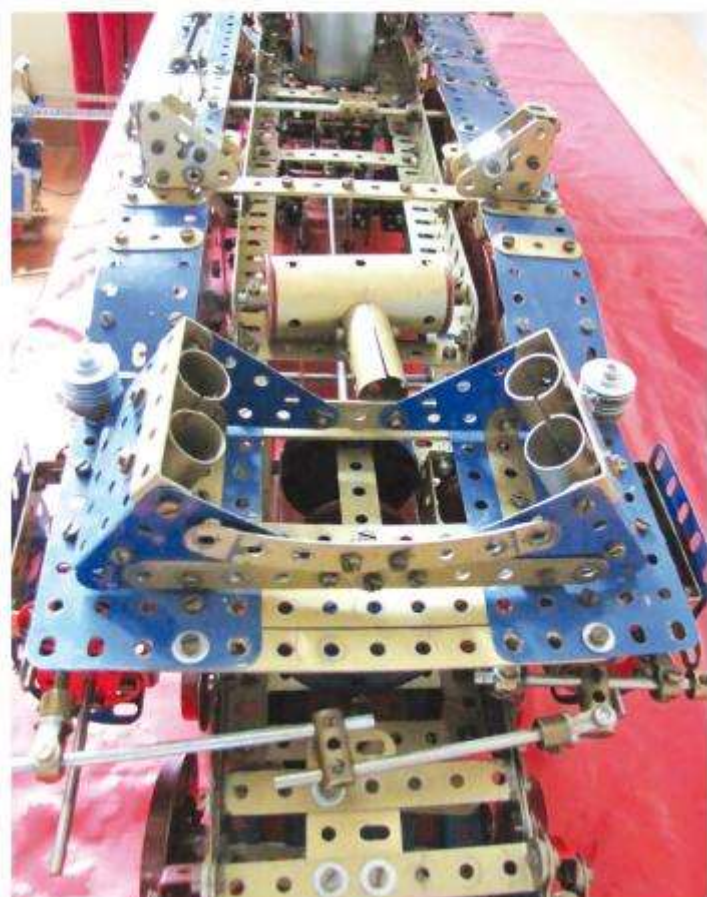
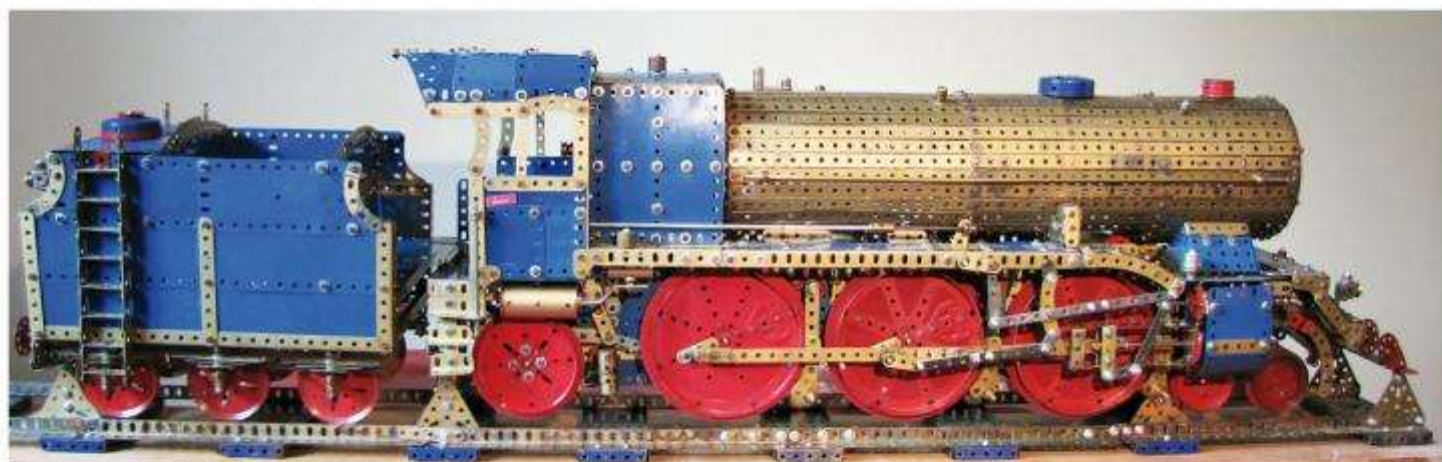
FREDERIC LAHTE CAM 1903 ■

NDLR

Il y a effectivement un amateur en la personne de Jean-Claude Brisson qui a reconstruit ce modèle en Meccano pur. Cette réplique sera décrite dans le N° 133.

UNE LOCOMOTIVE À VAPEUR 231 À TROIS CYLINDRES

par Bernard Dreux



Construction :

Pour la première ébauche (proportions) la notice N° 15 « locomotive à réservoir » a servi de support en particulier pour le système Walschaert.

L'adjonction de 2 cylindres intérieurs était envisagée, mais après la lecture de diverses documentations, la distribution se faisant souvent par cames rotatives, la construction semblait moins intéressante. Mais il y a aussi un probable problème de place.

Le cylindre intérieur entraîne toujours le deuxième essieu, ce cylindre est donc incliné de 7° pour que la crosse et l'embielage passent au dessus du premier essieu.

Dans le système à 3 cylindres, le tiroir du système central est commandé à partir des tiroirs des cylindres extérieurs par un jeu de manivelles et de tringleries situées sur la plateforme avant c'est-à-dire sous la boîte à fumée.

Dans la construction, le cylindre est représenté par deux joues de chaudière réunies par des bandes de 7 trous, le piston par une poulie de 38 mm, le tiroir par deux disques, les soupapes par 2 poulies de 25 mm.

La synchronisation du tiroir intérieur nécessiterait un réglage très fin du support du raccord de tringle 63 visible sur la photo.

Les trois manivelles travaillent à 120° soit $1/3$ de tours. Dans ce modèle seul l'essieu arrière est entraîné par le moteur, les 2 autres étant entraînés par les bielles d'accouplement.

Quelques bonnes adresses !

Dans You tube des animations vidéo illustrant parfaitement le fonctionnement

GWR 4 Cylinder Walschaerts Valve Gear Animation

Attempt to do a 3D model of a Gresley valve gear

4-10-2 Valve Gear Test 2.avi

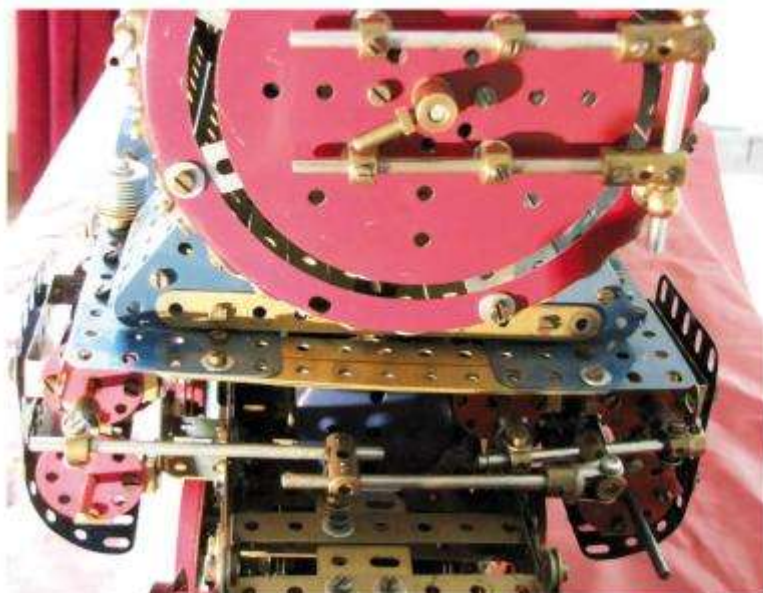
Autres !

http://www.voisin.ch/dlok/mediaframe_4_f.html

http://thierry.stora.free.fr/techdat2_f.htm

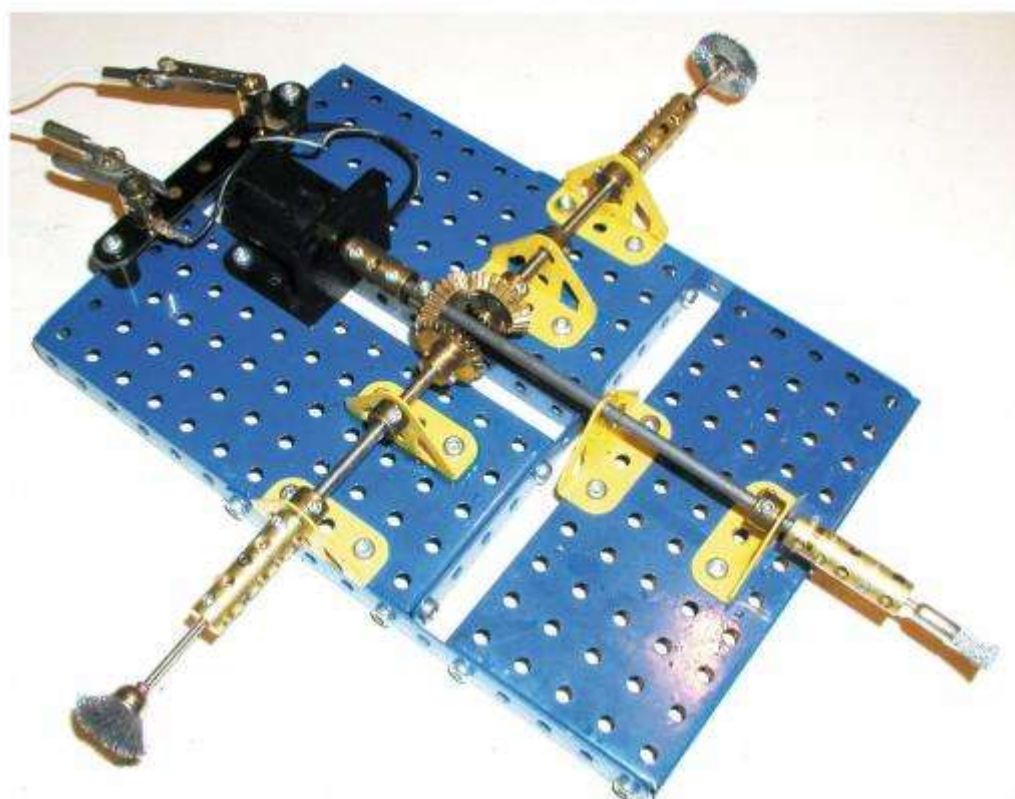
<http://www.lner.info/article/tech/valvegear/gresley.htm>

BERNARD DREUX CAM 1815 ■



MACHINE À LUSTERER

par Jean Max Esteve



Lors d'achat dans une brocante bien des pièces laitonées sont oxydées, voir rouillées. Etant confronté à ce problème je me suis mis en tête de construire une lustreuse. Premièrement, il fallait trouver des brosses métalliques de très petite taille, certes il y a la société C.....d qui en vend, mais les frais de port s'avéraient plus élevés que le prix des ustensiles. Conseil : Vous en trouverez dans les magasins de bricolage.

La construction étant à la portée du débutant, un simple regard sur la photographie doit vous permettre d'obtenir ce petit modèle. Toutefois attention, il est impératif d'utiliser des raccords N° 63 G afin de pouvoir à la fois centrer les outils et visser sur la tringle.

Pour centrer les outils, il vous faudra six vis N° 69 A et une bonne dose de patience, car les arbres des outils mesurent 2.5 mm de diamètre, l'idéal est de se fabriquer un fourreau.

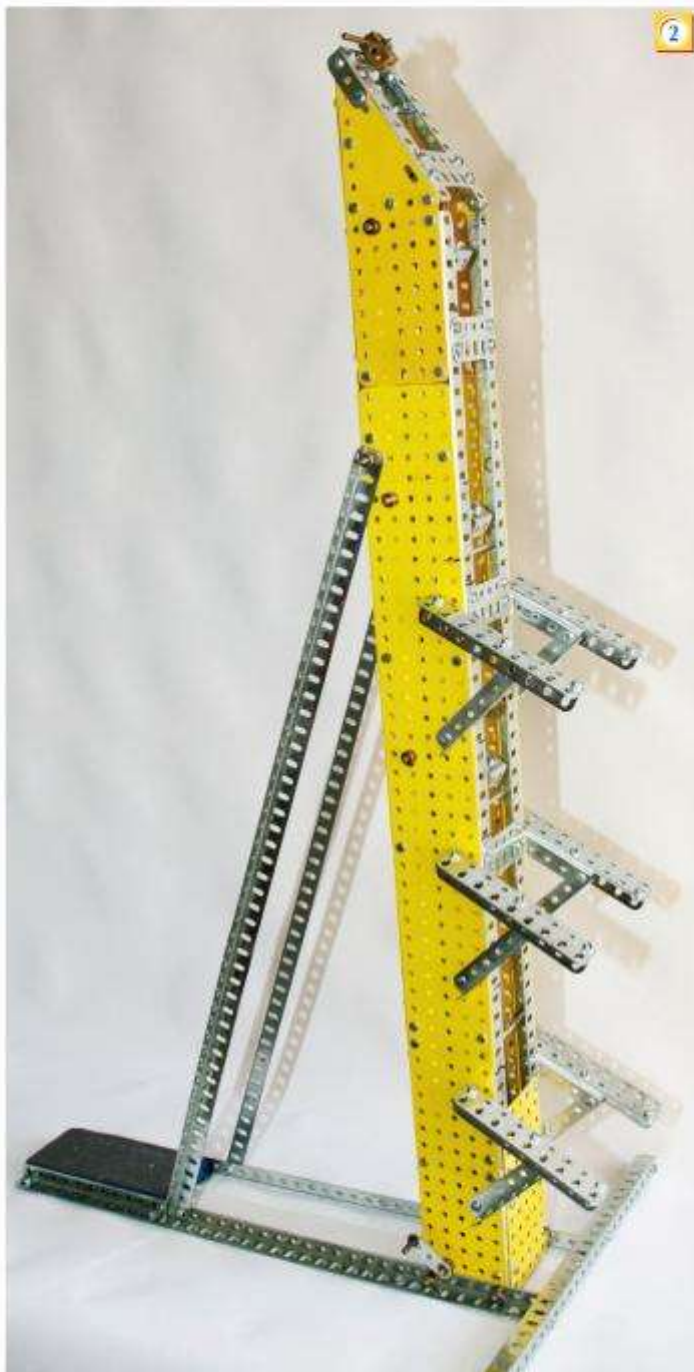
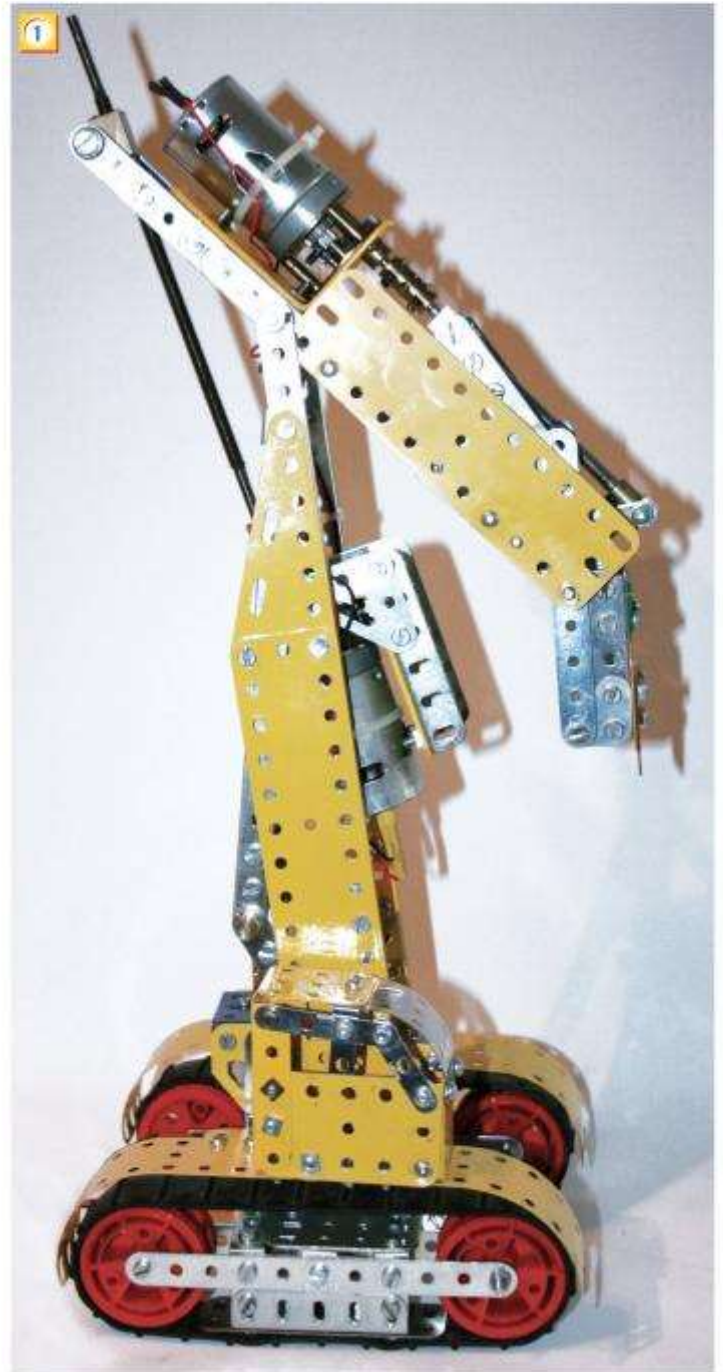
JEAN MAX ESTEVE CAM 0090 ■

TRACTOPELLE GRIMPEUR

par Villy Dewulf

Un tractopelle comporte en général un châssis chenillé, avec moteur, centrale hydraulique, mouvement de rotation autour d'un axe vertical et cabine de commande. Sur ce châssis est articulée une flèche. Au bout de cette flèche, une contre flèche porte à son extrémité une pelle articulée (Fig. 1).

Cet engin sert à déplacer de la terre, souvent pour la charger dans des camions. Notre modèle ne sert **A RIEN**. Pour cela il n'a pas de pelle. Celle-ci est remplacée par une plaque (Fig. 3). L'engin ainsi modifié est la vedette d'un spot publicitaire de la télévision autrichienne vantant les qualités d'un tractopelle de marque LIEBHERR. Durant ce spot, le tractopelle grimpe au sommet d'une tour de cinq étages (Fig. 2) en utilisant son mécanisme hydraulique normal.

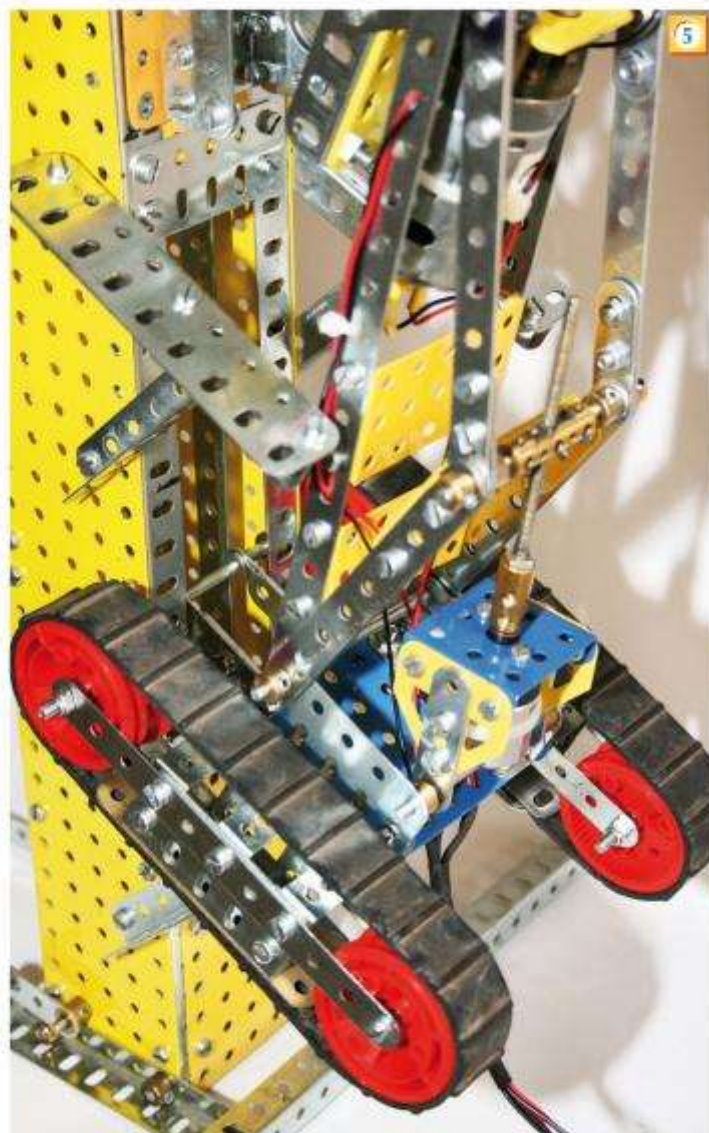
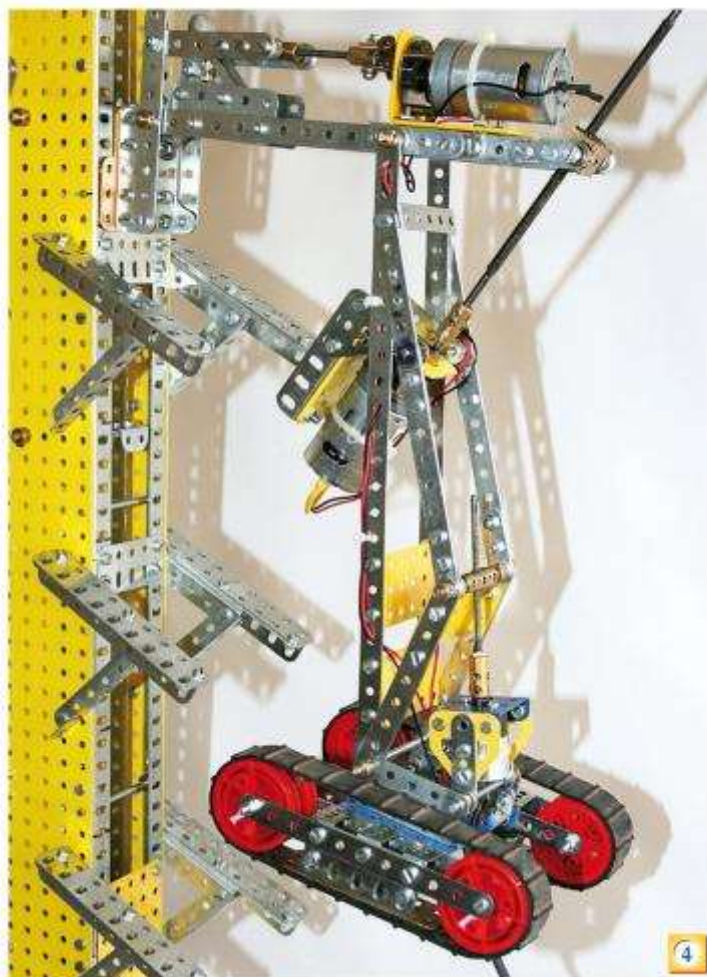


Vous pouvez visionner ce spot à l'adresse suivante : http://www.youtube.com/watch_popup?v=RobaJGMMIE (attention, au tiret _ entre watch et popup).

Le problème mécanique posé est le suivant. Un tractopelle est un engin lourd, portant « à bout de bras » une pelle plus légère que lui. Notre grimpeur comporte une plaque fixe (Fig. 3) et tout l'engin lourd se suspend à cette plaque (Fig. 4). Vous soulevez facilement un poids de 5 kg à bout de bras. Mais essayez l'inverse, c'est-à-dire VOUS soulever à bout de bras, par rapport à un poids fixé sur un mur !

Les efforts étant très importants, des vérins mécaniques, avec une vis de 6 mm, sont nécessaires. Ils sont actionnés par deux moteurs Hercule (Fig. 4). Le plus faible, avec tige filetée Meccano, est actionné par un moteur de petite dimension (Fig. 5, bleu et jaune). Les courses des vérins sont importantes à cause des bras de levier indispensables. Les débattements obligent alors à une configuration altérant la silhouette normale d'un tractopelle.

La montée se fait en une série d'étapes durant lesquelles le châssis et la plaque-pelle sont alternativement solidement bloqués sur la tour. Le châssis repose sur des poutrelles inclinées (Fig. 6), le double crochet étant accroché sur une tringle (Fig. 6 au dessus de la poutrelle 5 trous). Le double crochet est visible sur la figure 5, entre les chenilles, à hauteur de l'axe avant.



La plaque (Fig. 3) engage sa partie basse (Fig. 3, plaque 3 x 3 jaune citron, légèrement biseautée), derrière la poutrelle 5 trous (Fig. 3). Une manivelle à commande manuelle, portant une cornière deux trous s'abaisse et vient se placer derrière la plaque verte, empêchant un basculement vers l'arrière. Notez, sur la figure 3, la tringle d'articulation de la plaque composite et la vis de commande de ce mouvement.

L'ascension comprend les phases suivantes. Le tractopelle étant posé sur le sol, la plaque est engagée, puis verrouillée au deuxième étage (Fig. 7). En utilisant la plaque comme point d'appui, le châssis vient reposer sur les poutrelles inclinées du premier étage, le crochet double se verrouille sur la tringle.

En appui, le tractopelle envoie sa plaque vers le troisième étage. Une fois bloquée, elle permet le mouvement du châssis vers le deuxième étage (Fig. 4).

Cette opération se répète jusqu'à ce que le châssis repose sur le troisième étage. Il lance alors la plaque sur l'extrémité oblique de la tour où elle se verrouille.

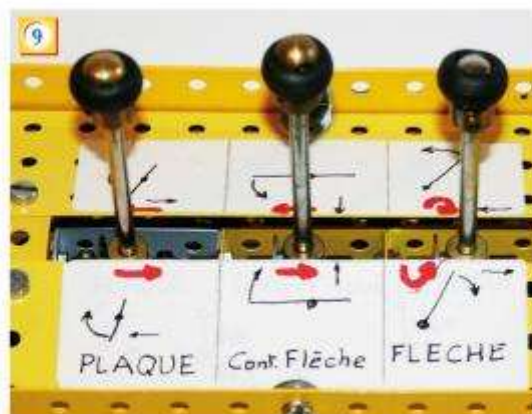
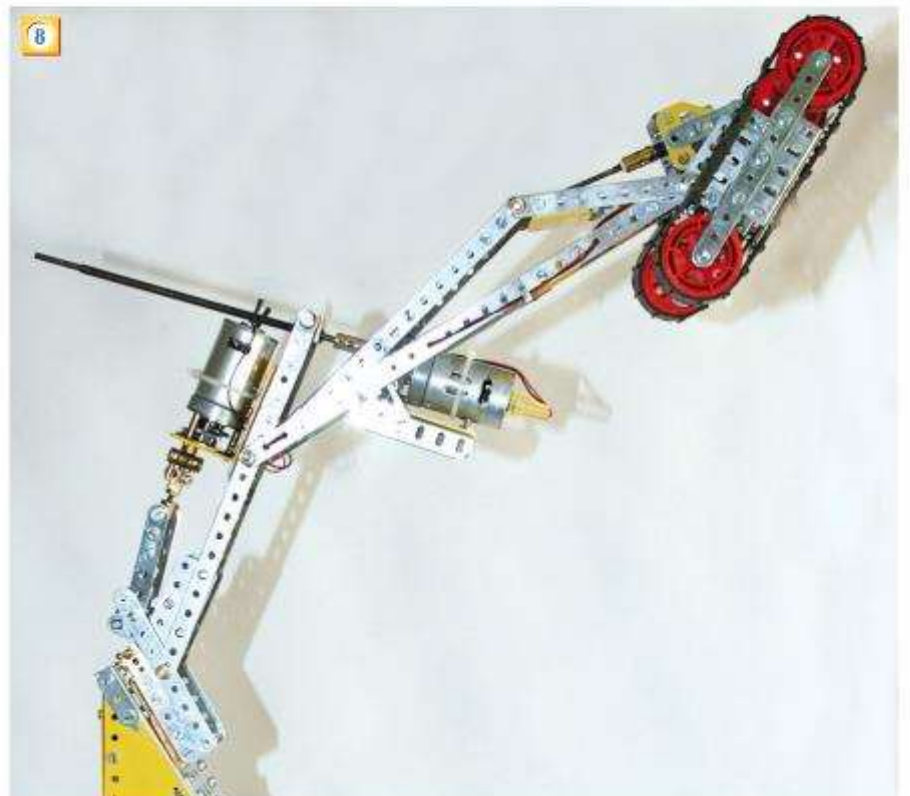
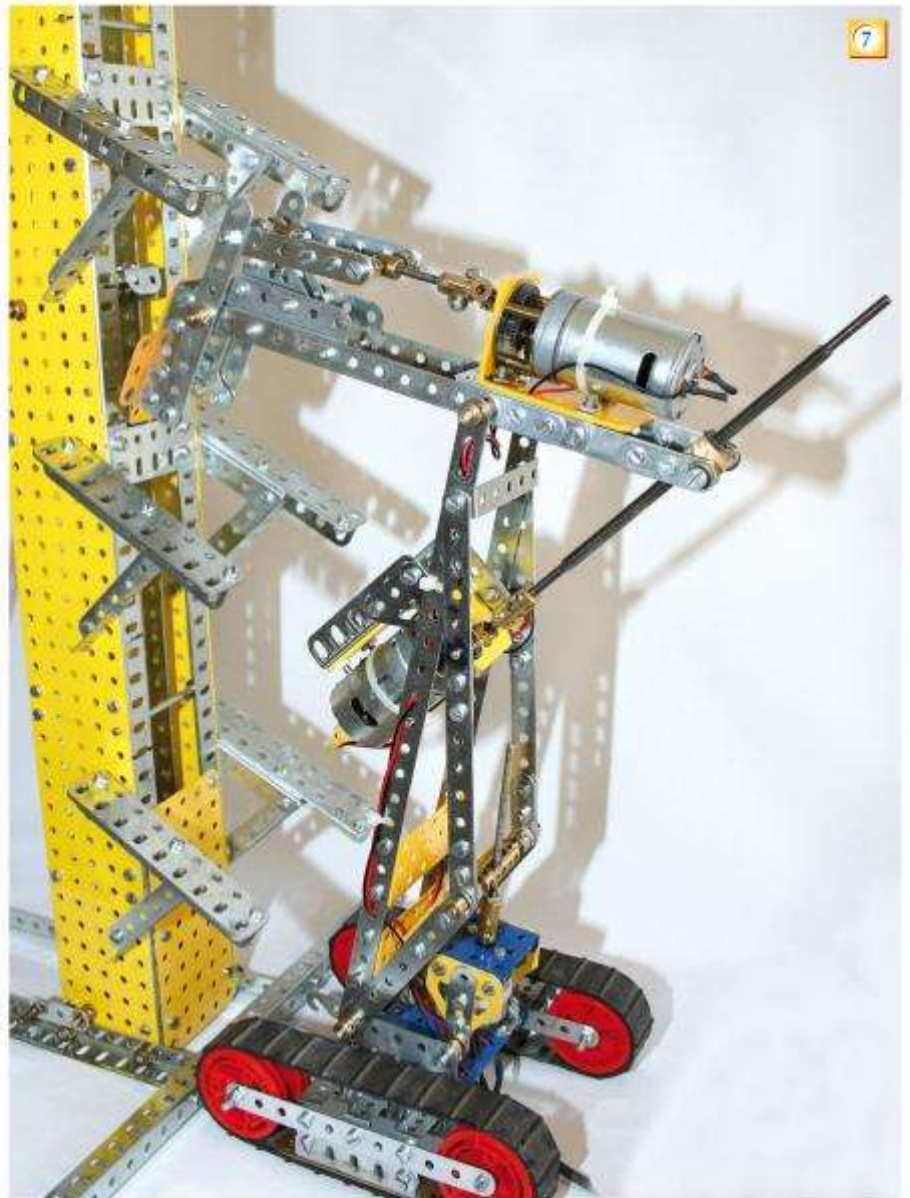
L'ensemble se déploie alors complètement (Fig. 8). Sur la vidéo, le conducteur fait alors tourner le châssis et un feu d'artifice complète le spectacle.

L'opérateur Meccano utilise trois joysticks (Fig. 9). Tous les mouvements d'accrochage, décrochage, lancement, verrouillage sont commandés par ces trois commandes. Il faut ajouter le verrouillage manuel de la plaque. L'ensemble de la manœuvre est assez délicate et demande un certain entraînement.

Essayez d'améliorer ce modèle (esthétique et efficacité). C'est possible et c'est un bon challenge pour Meccanoman.

Bon amusement.

Willy DEWULF CAM 0590 ■



LES REMERCIEMENTS D'OLIVIER DEPARDIEU

Erratum de la rédaction

Par un malheureux concours de circonstances ce texte de notre ami Olivier Depardieu n'a pas pris place comme il le devait dans le N° 131. Nous lui présentons, avec nos excuses, nos plus vifs regrets pour ce contretemps.

Chers amis Meccanomen,

Un petit mot sur l'exposition de Vence !!!

Tout d'abord je tiens à remercier toute les personnes qui m'ont aidé à préparer cette exposition : mon secrétaire, mes bénévoles, les personnes qui ont cru en moi et toutes celles, même si elles n'ont pas pu venir, qui m'ont soutenu depuis le début, durant près d'un an et demi, par mails ou par téléphone. Je remercie aussi ma fille pour avoir été patiente ces 3 derniers mois.

Enfin, je remercie tous les exposants qui ont été d'une gentillesse à couper le souffle.

Rapport de l'exposition.

Il y a eu 104 membres inscrits pour cette exposition, dont 91 exposants, avec environ 10 % d'exposants anglais ou de pays frontaliers (Belgique, Luxembourg, Suisse et Italie), que je remercie également pour leur participation malgré leur éloignement. Nous avons eu 2863 visiteurs sur les 3 jours avec près de 1500 visiteurs le samedi (l'effet Jean Pierre Pernaut sur TF1 y est pour beaucoup je pense). Nous avons également obtenu beaucoup de nouveaux adhérents au club, 32 pour être exact (grâce en partie à Dominique Brun, le speaker de l'exposition qui a fait un travail remarquable). Il y a eu une fréquentation record au stand pour enfants, et ceci est une grande réussite car, sans les enfants, il n'y aura pas de relève pour le club.

L'exposition s'est déroulée sous de très bons auspices, dans une ambiance parfaite, avec le beau temps qui nous a permis de mettre en valeur tous les modèles à travers les grandes baies vitrées de la salle.

La visite du musée océanographique de Monaco était magnifique mais malheureusement courte en raison du Grand prix de Monaco qui se déroulait en même temps.

Le repas au casino Terrazur semble avoir satisfait la totalité d'entre vous, car à ce jour aucune personne ne m'a fait quelque remarque que ce soit.

Cette exposition, que j'ai faite avec le coeur pour faire plaisir avant tout, était un rêve depuis l'année 2000, l'année où je me suis inscrit au club. Je ne pouvais pas rêver mieux pour ma première exposition et j'en ressors grandi !! Maintenant je laisse la place à Monsieur Forconi pour la prochaine exposition à Calais en lui souhaitant bonne chance !

Merci pour tous les petits mots de remerciements que je reçois par mails, par téléphone et sur Facebook depuis le 17 mai. J'ai passé des moments que je n'oublierai jamais et j'espère qu'il en est de même pour vous tous.

Et pour tout ça je veux juste vous dire : **Merci a tous.**

OLIVIER DEPARDIEU CAM 1306 ■

FIGURINES CITY

par Michel Quentin

A la lecture de la dernière revue, Jean-Max nous explique comment fixer sur son manège les figurines City Meccano.

J'avais un problème similaire avec les mêmes personnages à fixer debout ou assis dans un funiculaire en construction. Or ces petits personnages ont dans le dos un trou de 10 mm x 5 mm, alors pourquoi ne pas y insérer un aimant ? (avec un peu de colle cyanoacrylate) d'autant que l'essentiel des pièces Meccano sont en acier ?

Il restait à trouver ce type d'aimant... et hop un petit tour sur Internet et j'ai trouvé chez superaimants.fr un lot de 50 aimants pour 34,34€ port inclus avec, en prime deux petits aimants pour manipulation (blanc et mauve).

Sitôt trouvé sitôt commandé et livré et... pas besoin de colle ça rentre à force entre le pouce et l'index.

La preuve en photos jointes où le poids ne fait que 500 gr mais les aimants sont donnés pour une attraction de 2,6Kg !

Je crois que ce seront les mains qui lâcheront les premières.

Aimant disque Ø 10 x 5 mm, (Ni-Cu-EPOXY) N45 Force d'adhérence 2,6 kg, 0.68€ l'unité ou 0.64€ les 20 ou 0,55€ par 50.

MICHEL QUENTIN CAM 1984 ■

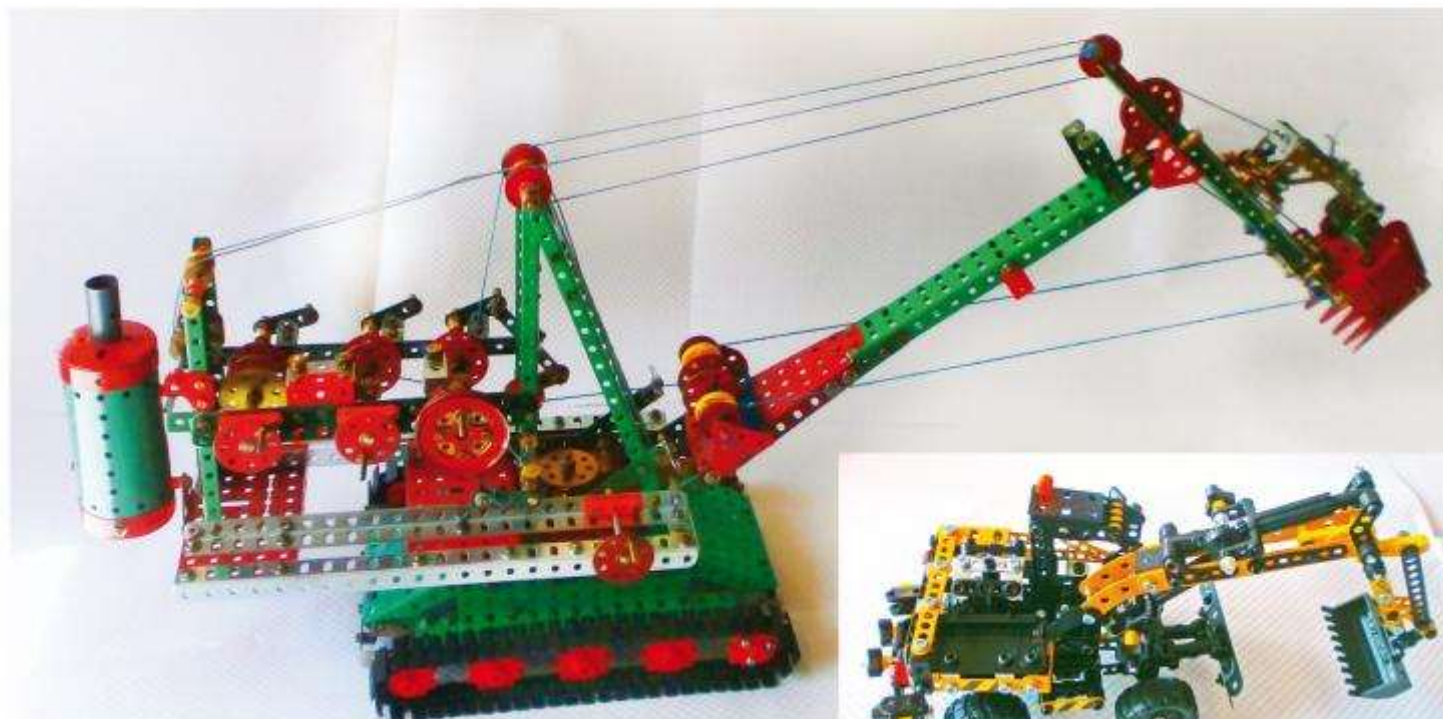


L'aimant est très discret dans le dos

SECTION CLUB MECCANO NORMANDIE

REUNION DU 27 JUIN 2015 à MENNEVAL

par Jean Max Estève



En ce samedi 27 juin nous avons eu le plaisir d'accueillir autant de franciliens que de normands, et cerise sur le gâteau, un belge, mais pas n'importe lequel, le sieur Aubin Fanard. 912 km aller et retour le samedi.

Les pelleteuses sont de Jacques Tarratre, les quads d'Alain Couvidat, le dirigeable de Christian Allain et le manège de Claude Dupré, appelé Tape-cul, ou Manège voltigeur. Ce manège est l'ancêtre des manèges actuels, il existait déjà au Moyen-Âge, sous la forme de quatre bras tournants autour d'un poteau central mu par les spectateurs. Ce magnifique modèle sera décrit prochainement dans une notice du CAM.

Excusés : J-P. Duponchel et R. Pougeux.

Présents : J. Tellier, Cl. Dupré, Ch. Allain et madame, G. Apers et madame, J. Tarratre, J-P. Greiner, A. Couvidat, A. Fanard, F. Deshayes et J-M. Esteve.

Lors de nos discussions et pendant le déjeuner, nous avons remarqué à une table voisine une jeune fille qui semblait très intéressée par les diverses constructions exposées sur les tables. Mélanie, se prénomme t'elle, cette jeune personne se prépare par ses études à embrasser une carrière d'ingénieur. Immédiatement nous avons pensé à Maeva. Dès mon retour je lui ai fait parvenir un dossier lui permettant d'adhérer au CAM.

GROSBLIEDERSTROFF - 57520

MECCANO - VOITURES ANCIENNES - MODELISME

par Sylvain Muller

Petite exposition sur la journée du 28 juin, à la salle JEU et LOISIRS de Grosbliederstroff. J'y ai été invité par l'intermédiaire de mon fils qui exposait ses propres modèles sur le thème STARSWARS et en même temps il exposait sa propre collection de voitures miniatures, FERRARI exclusivement.

L'exposition était très éclectique, il y avait une série de bateaux de divers types, des circuits de trains ainsi que des circuits de tracteurs et machines agricoles sur des paysages campagnards. Ainsi que deux stands de vente de modèles réduits en plastique (type HELLER).

J'étais le seul représentant parmi les exposants qui proposait des modèles réalisés avec un système constructif, à savoir le MECCANO.

Sur six mètres linéaires, j'ai mis deux gros modèles fonctionnels, et ensuite une série de modèles plus petits, avec également des modèles MECCANO des années 2000.

Les visiteurs posaient toujours les mêmes questions. MECCANO existe t'il toujours ? Où est-ce que je peux trouver toutes ces pièces ? Et bien sûr, beaucoup de visiteurs évoquent leurs souvenirs de leur jouet favori d'antan, chacun se remémorant ses quelques boîtes MECCANO reçues à Noël.

Le flot de visiteurs était constant sur la journée, sans pouvoir donner un chiffre précis, je pense qu'il y a eu quelques centaines de visiteurs. Enfin, je suis content du contact avec tout ce public. La pompe à pétrole a bien contribué à mon succès. J'avais posé la photo de l'original devant mon modèle, qui n'est pas encore terminé d'ailleurs, mais cela passait bien aux yeux des visiteurs.

Conclusion : rendez-vous est pris pour l'an prochain.

SYLVAIN MULLER CAM 1801 ■



MECCANO À LA BOUILLE - 76115

par Claude DUPRE



Week-end des 13 et 14 juin. Anick Quibeuf et Claude Dupré, ont présenté leurs constructions réalisées en Meccano à ce petit salon de la maquette situé en bord de Seine.

Quinze mètres en linéaire, mais peu de visiteurs, le temps ensoleillé y était il responsable ?

CLAUDE DUPRE CAM 1886 ■



FONTAINES SUR SAONE 2015

par Jean-Pierre VEYET



La quinzième exposition de modèles Meccano et bourse de pièces et boîtes anciennes a eu lieu le 8 Février 2015, organisée par l'association **Fontaine Art et Tradition**, et honorée par un public toujours très intéressé, voire passionné.

La nouvelle équipe présidée par Mr Debofe était satisfaite de cette journée car l'exposition, malgré le froid qui régnait à l'extérieur, aura accueilli environ 300 visiteurs sans compter les enfants, contre 190 en 2013.

Fort de ce succès, le président et son équipe songent sérieusement à refaire cette exposition tous les ans.

Parmi les nouveaux exposants nous avons eu le plaisir d'accueillir **Jean Marie Jacquel et madame** qui sont venus de Belfort avec une flopée de nouveaux modèles, notamment un camion porte voitures Leyland modèle 9-7 accompagné d'une remorque équipée du même dispositif le tout agrémenté de magnifiques petites voitures. (photos 2 et 3)

C'était un Modèle Meccano inspiré d'un camion Dinky Toys de 1958, référence 983, qui était disponible seul ou associé à une remorque.

Cet ensemble était de couleur rouge et grise.

L'ensemble de Jean-Marie est équipé de 3 moteurs, le premier permet le déplacement du modèle, les deux autres sont utilisés pour les ponts supérieurs du camion et la remorque.

Les voitures s'inspirant également de miniatures Dinky Toy, étaient au nombre de huit, et réalisées en différentes couleurs :

Trois Austin Mini, deux Austin « Seven » et trois Triumph TR2.

Ce camion un brin désuet (aujourd'hui vintage) nous ramène aux années 50/60. « Nostalgie quand tu nous tiens ! »

A quelques jours de sa fête je tenais à féliciter notre ami **Gaston** qui s'est marié il y a quelques mois. Que vous souhaiter de plus, si ce n'est d'être toujours heureux ensemble et que le ciel de votre bonheur soit toujours bleu, je dirai même bleu et or.

Gaston présentait ses locomobiles à vapeur assemblées par vis et écrous, sans ciment ! (eh oui la retraite a du bon).



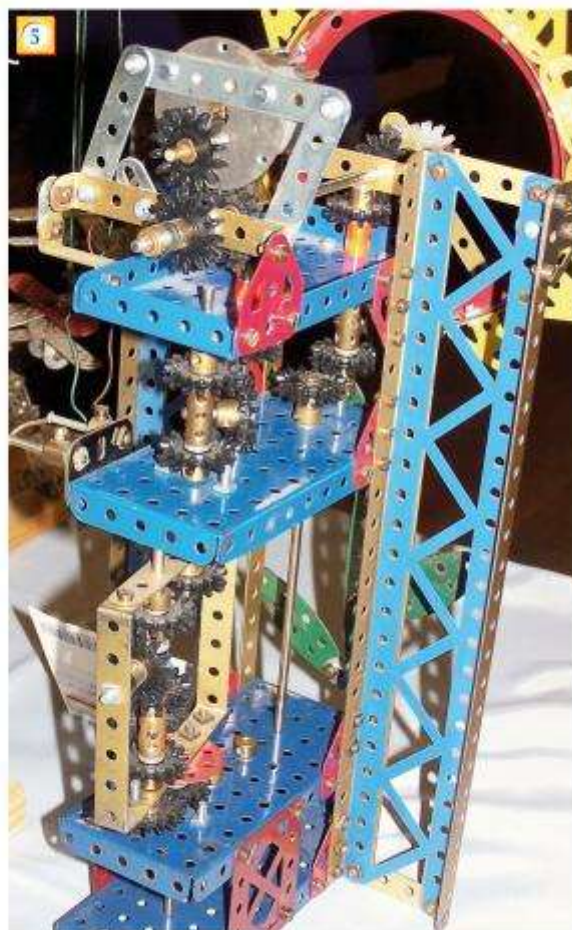
Gaston présentait également une grande quantité de boîtes anciennes et pièces diverses.

Louis-Philippe Darronat, toujours prolifique, nous a présenté plusieurs modèles dont sa magnifique et gigantesque grue de type Ringer, modèle présenté à La Ferté Macé en 2013. (photo 4).

Jean-François Pabion, passionné par les horloges et les pignons plastiques, présentait cette année deux modèles dont un fonctionnant uniquement avec des engrenages plastiques réf 27f « roue de 14 dents » (photo 5). Jean-François présentait également des manèges et un chariot Chinois.

Alain Larchier : Phonographe fonctionnel, machine à vapeur et diorama animé.

Jean Louis Canavy : Manège, machine à vapeur à deux cylindres, pompe à eau à vent utilisée pour remonter l'eau dans les polders (photo 6)



Jacques Baranger : Circuit grand-huit d'après un modèle de Ph. Drew de 1990. La mécanique est simple, la réalisation des rails (avec une cintreuse de bandes) un peu plus compliquée, mais les réglages beaucoup plus délicats ! Jacques présentait également un manège dont la mécanique n'était pas extrêmement compliquée, mais dont le réglage des quatre ficelles qui soulèvent la nacelle demande une bonne finesse pour que l'ensemble coulisse correctement.

Jean-Pierre et Anny Charras : Pédalo réalisé avec deux ballons de dirigeable Meccano, benne pelleuse automobile de la boîte 10, et pont roulant géant (2,30 m de long) illustrant la couverture du catalogue publicitaire Meccano de 1954 (Photos 7).

Jacques Proux, Serge Lassausaie avec Madame et Michel Lhomme : pièces, boîtes de collection et petits modèles.

Jean-Noël Caillois reste fidèle aux modèles en bleu et or fonctionnant avec du meccano Elec. Des montages de qualité avec des pièces et un fonctionnement irréprochables (photo 9).





Pour la première fois, la famille **Locussol** était représentée par trois générations de Meccanomen, **Jean** qui en tant que passionné d'horloges en présentait une de bonne facture ainsi que sa locomotive de type Mallet. **Benjamin** avec son excavateur à vapeur animé par la chaudière verticale de 1928 et **Florian** qui m'a assisté une bonne partie de la journée avec un superbe bulldozer issu des dernières créations Meccano.

Maurice Perraut et Madame : documents Meccano et diverses pièces.

Bernard Loisier présentait sa dernière réalisation « le tacot » de Saulieu à Semur en Auxois (photo 10).

C'est une locomotive de type 050T des chemins de fer départementaux de la côte d'Or (C.D.C.O). Deux exemplaires de forte puissance ont été mis en service en 1925 pour assurer les transports de pierre sur la ligne de Beaune-Saumur, ainsi que de bois depuis Aignay-le-Duc, de betterave et de pulpe sur Dijon-Mirebeau.

Revendues en 1939, elles ont été alors utilisées en Tunisie, en Algérie puis en Corse jusqu'en 1950. Constructeur Orenstein & Koppel, entreprise d'ingénierie allemande créée le 1^{er} avril 1876. À l'origine, il s'agit d'une entreprise de génie minier

qui produisait du matériel ferroviaire à voie étroite. Au début du XX^e siècle, elle produisit également des excavateurs à godet. Ces locomotives type 150 avaient la particularité d'avoir le premier essieu entraîné par pignons depuis le deuxième essieu et le reste par bielles. L'intérêt étant d'avoir une bonne motricité avec 5 essieux moteurs et de pouvoir prendre les virages comme une locomotive à 4 essieux.

Votre serviteur présentait la dragline Ransomes & Rapier, le métier à tisser super modèle réf 16A et l'excavateur à vapeur type Panama (photo 1).

Parmi les visiteurs inscrits au CAM, on pouvait noter **Michel Darmet** CAM 0358, **Alain Cisey** CAM 1841, **Michel Gonnet** CAM 0150, **Robert Goirand** CAM 0002 et **Raymond Rave-neau** CAM 1461.

Je terminerai par un grand merci à **Bernadette Luquet de Saint Germain** vice présidente de l'association et dont le mari était membre du CAM pour sa participation toujours très active au sein de cette association, ainsi qu'à tous les membres de son équipe, qui ont œuvré pour la réussite de l'exposition, et pour l'excellent accueil des participants.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



REUNION PACA

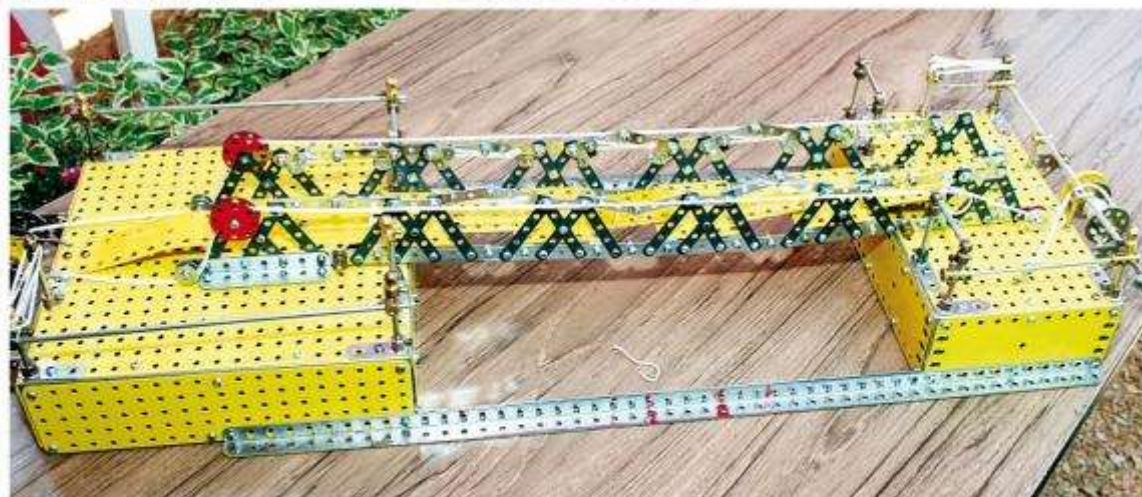
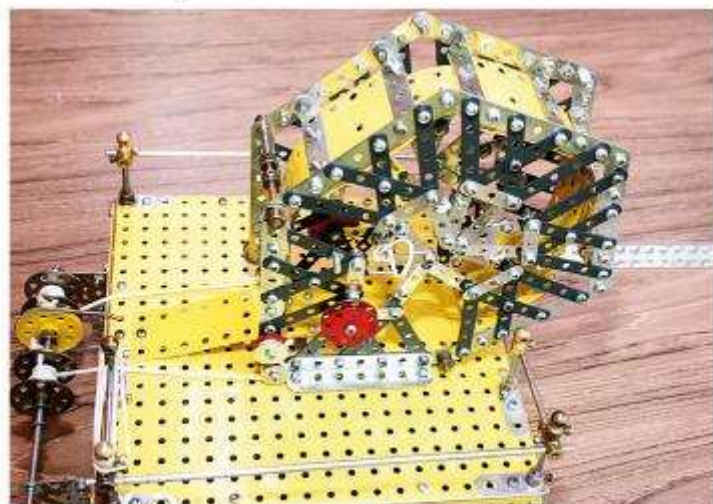
DU 6 JUIN 2015

par Willy DEWULF

Suivant le programme prévu, la section PACA du CAM s'est réunie à Brignoles. Le thème des modèles à présenter était Les Ponts.



Willy Dewulf a présenté une version très simplifiée du pont enroulé de l'ingénieur Heatherwick.



Jouant sur les mots, Yves Boissel a présenté un magnifique pont arrière de camion.



Denis Deroule nous a étonné avec son distributeur de bonbons par caterpillar, qui reste un grand succès public.



Les autres participants, nous étions 18, ont échangé des pièces et des idées. Malgré la canicule, ce fut un moment agréable de rencontre et d'échange.

Willy DEWULF CAM 0590 ■

EXPOSITION À PERTH EN AUSTRALIE

par Ross Smith



Fig. 1 Circuit de Tricky Track

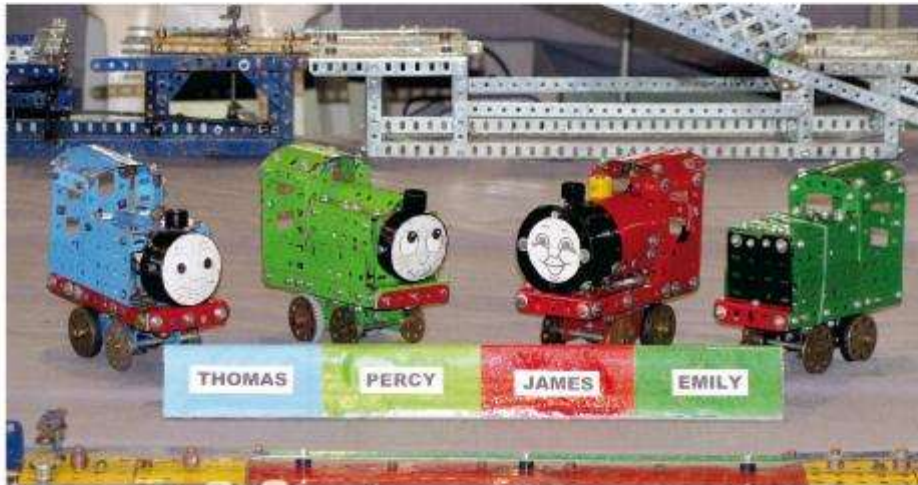


Fig. 2 Locomotives



Fig. 3 Nouveaux mécanismes introduits par Clem

Le Maylands Meccano Club a participé à une expo à Perth organisée par l'Australian Model Railway Association sur un long week-end de trois jours de Juin 2015. Nous n'avons pas disposé de barrières afin que les enfants puissent voir de près et mettre leurs doigts au mauvais endroit !!!

Nous étions 7 exposants Meccano.

La composante la plus importante de notre présentation est un Tricky Track, un réseau de chemin de fer sur lequel une locomotive négocie une série d'obstacles et de pièges destinés à le faire stopper mais qui les surmonte tous ! La principale caractéristique du Tricky Track est que tous les mécanismes que rencontre la locomotive sont animés uniquement par les roues de cette locomotive. Le modèle de base a été conçu par Keith Cameron, un américain (Meccano Magazine, avril 1979).

La construction est évidemment modulaire pour la facilité de transport. Le notre a été construit il y a bien plus de 10 ans, et il a été constamment amélioré au cours des années. C'est une oeuvre collective. On y trouve évidemment les mécanismes classiques : ponts roulants, ponts basculants ou circuits de retournement (Fig. 1). On peut avoir un seul circuit ou plusieurs séparés suivant l'espace disponible en exposition. Trois nouveaux systèmes ont été développés en 2015 par Clem Bond (Fig. 3) :

- un système de déplacement latéral qui translate la locomotive sur des rails adjacents,
- une rampe spirale entre les mécanismes,
- un mécanisme de lâchage vertical, du haut vers le bas du réseau.

Les deux mécanismes de déplacement latéral et de lâchage possèdent des contre-poids qui les ramène à leur position initiale après passage de la locomotive.

Quatre locomotives se sont relayées sur les rails (Fig. 2). Elles portent les noms de personnages d'une série de livres pour enfants bien connus dans les pays anglo-saxons (Thomas the Tank engine series)

Le tricky track a beaucoup plu aux visiteurs, dont beaucoup sont venus à plusieurs reprises.

On peut voir sur youtube deux vidéos qui en montrent plus que beaucoup d'explications.

<https://www.youtube.com/watch?v=ETCZQsDiYDg> et <https://www.youtube.com/watch?v=NYWPCP1J-v0>

Les figures 4 à 8 montrent quelques modèles apportés par les membres du Club. Bruce Laan a présenté un très beau chariot à vapeur Goldsworthy Gurney qui a voyagé entre Londres et Bath en 1829 (Fig. 4).

Michael Hanrahan a apporté un autobus à deux niveaux en rouge / vert et une locomotive à vapeur de type «Fire Fly 2-2-2 » construite en Meccano bleu / or des années 1930 (Fig. 6).



Fig. 5 Dave Howe et son Meccanograph

Dave Howe a été pleinement occupé avec son Meccanograph et a passé beaucoup de temps à surveiller des enfants qui ont réalisé des dessins (Fig.5).

Neville Hollands avait apporté une horloge de Nuremberg et un passe-boule horizontal conçu par Rob Mitchell / Graham Jost (vidéo sur - https://www.youtube.com/watch?v=q_zG624qg_0) (Fig. 7).

Enfin, j'avais apporté une voiture Morgan à trois roues et un mange-pièces d'après Servetti (Meccano Magazine, Juin 1968). Cette machine diabolique a fourni au Club un approvisionnement régulier de pièces de 10 cents avec un fonctionnement parfait (voir la vidéo - <https://www.youtube.com/watch?v=Ai9wglOkVtc>) alors qu'aux Mureaux et à SkegEx en 2014 il n'avait pas fonctionné. Elle ne supporte vraisemblablement pas l'avion !!

Ross SMITH (ISM 18) ■



Fig 4 Chariot à vapeur par Bruce Laan



Fig. 6 Modèles de Michael Hanrahan



Fig. 7 Modèles de Neville Hollands



Fig. 8 Voiture 3 roues Morgan et mange-pièces par Ross Smith

40ÈME ANNIVERSAIRE TRANSVAP BEILLE (72)

par Frédéric ROGER



Locomotive « Chéronne » (1923) restaurée par l'association TRANSVAP

Les 6 et 7 Juin derniers, les amateurs du rail de tout poil se retrouvaient à Beillé (72) à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la TRANSVAP, chemin de fer touristique de la Sarthe. Cette dynamique association restaure et entretient des matériels historiques de réseaux locaux et assure, avec l'aide du département, l'animation touristique du site.

Jean Boibergue (CAM 171) et moi-même étions donc invités à participer à cette belle manifestation, laquelle a attiré plusieurs milliers de personnes au cours de ces deux jours, sous un soleil enfin de la partie.

Jean Boibergue présentait son fameux réseau en « 0 » où des trains composés de matériels Hornby entre autres et de superbes pièces de collection se croisaient dans un charmant décor pour le plaisir des yeux.



Circuit en O de Jean BoibergueVAP



Stand de Frédéric Roger

Pour ma part je faisais évoluer simultanément 3 trains réalisés en Meccano sur de la voie électrique Hornby, et présentais plusieurs modèles ayant trait à la vapeur. Le stand a obtenu un franc succès auprès des visiteurs étonnés et ravis, réveillant des foules de souvenirs, le Meccano étant toujours présent dans l'esprit de bien des personnes et conserve l'intérêt du public : « Ah ! du Meccano », « tu vois tout ce qu'on peut faire avec du Meccano » « ça, c'est du vrai Meccano » etc.

La surprise et les yeux brillants disaient bien l'attachement pour ce jeu centenaire.

Le club, signalé par ma pancarte, a suscité nombre de questions et des personnes intéressées furent invitées à aller consulter le site. En outre, des contacts furent pris en vue d'expositions futures. Affaires à suivre...



Superbes modèles en évolution sur le circuit de Jean Boisbergue

FRÉDÉRIC ROGER CAM 1619 ■

EXPOSITION MECCANO/LEGO/PLAYMOBIL

BOURGOIN-JALLIEU, LE 25 JANVIER 2015

par Jean-Pierre CHARRAS

Organisée par le club OMNIBUS, club de modélisme ferroviaire, chaque année une exposition liée aux jouets se tient dans le plein centre de Bourgoin-Jallieu, près de Lyon, le dimanche 25 janvier. Une année sur deux, elle est relative au modélisme ferroviaire, l'autre année elle s'ouvre aux autres jouets. Cette année, le thème a été Meccano, Lego et Playmobil, dans une salle sur deux étages. Les trois thèmes ont obtenu un très grand succès, et je puis dire que le Meccano a fait fort bonne figure. Pas moins de dix membres du CAM (certains accompagnés de membres de leur famille, venus en renfort) ont contribué à la réussite de cette exposition, qui a accueilli plus de 700 visiteurs, sans compter les enfants, ce dimanche-là. La vente d'anciennes boîtes et pièces Meccano avait été autorisée, ce qui a accru l'intérêt de cette manifestation. Quelques images des différents stands :



Jacques PROUX et son stand de pièces et boîtes de collection.



André Chapel et sa famille:

Il était accompagné de membres de sa famille, qui lui ont prêté main forte lors de l'exposition, pour accueillir les visiteurs. André présentait des boîtes de collection, ainsi qu'une superbe grue de dépannage de chemin de fer, que l'on voit ici en train d'être dépannée...

Igor (beau fils de M Chapel) présentait pour sa part le « Deux barré » modèle 7-13 de la période Jaune bleu et zinc



Gaston (que l'on ne présente plus) et ses boîtes de collection :



Serge Lassausaie et Madame, nos nouveaux revendeurs de pièces et boîtes récentes Meccano, avec un stand bien fourni :

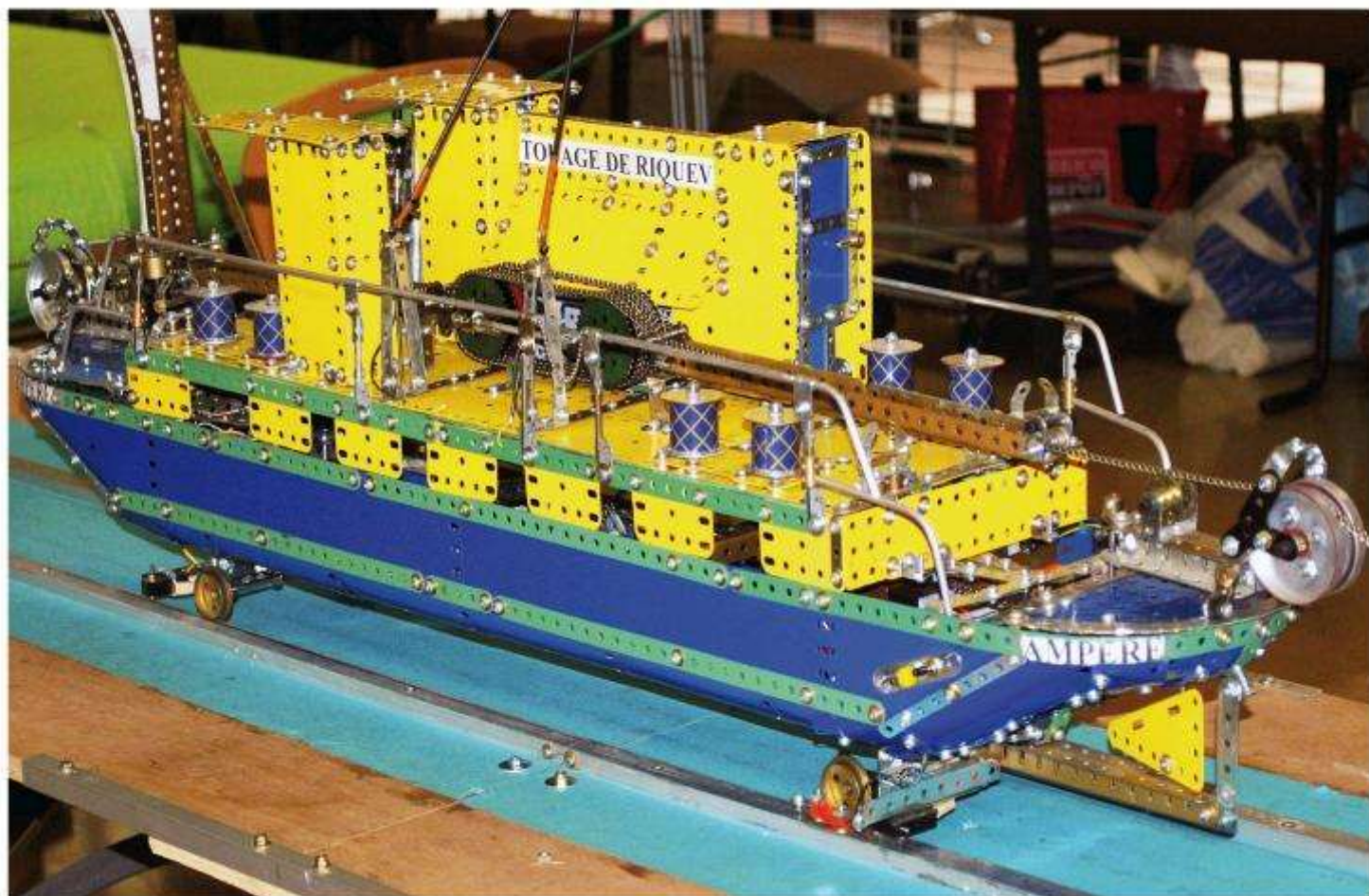


Bruno Odeyer : Divers modèles dont un robot et une vitrine d'exposition Meccano.

Jean-Pierre Veyet, qui présentait, comme à l'accoutumée, de nombreux modèles fonctionnels (et fonctionnant) et qui était accompagné de son fils Clément (qui a malheureusement souvent préféré le stand Léo au stand Meccano) :

Jacques Baranger, qui présentait une superbe et impressionnante grue et qui n'était pas avare de séances de démonstration :





Marc Jutin présentait un curieux modèle reproduisant un engin à tracter les bateaux :
Ce modèle était accompagné d'une documentation expliquant par le détail son principe et son but.

Jean-Pierre Charras (votre serviteur) et **Madame** :
Divers modèles : un pédalo tout en meccano et qui flotte (mais ne sombre pas), un manège et une scie à chantourner, à l'échelle 1, fonctionnelle, reproduite d'après un modèle artisanal de 1900



Alain Larchier, qui présentait des modèles très originaux et fonctionnels :



Pour finir, je dois remercier toute l'équipe du club OMNIBUS, qui a mis un point d'honneur à nous accueillir avec chaleur (ce qui n'était pas superflu ce jour là où il faisait plutôt froid) et tout particulièrement **Patrick Marion**, avec qui j'ai eu régulièrement des échanges pour ce qui concerne la partie Meccano.

Notons aussi que le club OMNIBUS a participé à l'exposition Meccano de Fontaines sur Saône, près de Lyon, qui a eu lieu 2 semaines plus tard, en exposant un très beau circuit de trains.

TEXTE : JEAN-PIERRE CHARRAS CAM 0680 ■

Responsable de la section Dauphiné.

PHOTOS : JP CHARRAS ET JP VEYET ■

2016 : NOTRE EXPOSITION INTERNATIONALE À CALAIS

Ville de Calais

Première ville du département du Pas-de-Calais avec ses 76 000 habitants, carrefour européen avec 25 millions de passagers chaque année, Calais est le centre de communications routières, ferroviaires et portuaires. Capitale mondiale de la dentelle, ville culturelle, sportive, fleurie, universitaire, elle offre de nombreuses possibilités de loisirs et de détente. Chaque année, d'importantes manifestations sont organisées et animent la ville. La gastronomie n'est bien sûr pas oubliée. Les nombreux restaurants de Calais proposent une gastronomie riche et variée à base de produits du terroir.

Meccano Lab

Plus qu'un musée, pourquoi pas un laboratoire expérimental ouvert au public ? L'idée a fait son chemin...

Le résultat ? L'entreprise calaisienne Meccano et la Ville de Calais se sont associées pour fonder le Meccano Lab'. Il s'agit d'un lieu de découvertes et d'expérimentations rythmées d'ateliers libres ou encadrés. Les visiteurs peuvent s'arrêter trente minutes, une heure ou plus pour tester de nouveaux concepts.

Ce labo ludique permet aussi de favoriser la recherche autour des produits Meccano en lien direct avec les utilisateurs, de tester ses nouveautés et de recueillir des idées pour mieux appréhender le futur de ses produits et les attentes du public. Le Meccano lab' valorise ainsi le patrimoine industriel de la Ville. A vos outils, prêts... Entrez !

Infos pratiques

Lieu : 52, boulevard Jacquard à Calais. Présence d'un adulte obligatoire pour encadrer les enfants.

Entrée gratuite.

Horaires : Ouverture au public pendant les vacances scolaires : du mardi au dimanche, de 14h à 18h.

Ouverture au public hors vacances scolaires : mercredi (14h-17h), samedi (10h-12h et 14h-18h), dimanche (14h-18h).

Ouverture aux centres de loisirs : mercredi de 10h à 12h (réservation au 03 21 82 68 69 ou sur le site internet de la Ville de Calais)

Boutique : Retrouvez toute la gamme du fabricant du jouet, le plus grand choix de la région.



REVUE DE PRESSE LE MONDE DU MECCANO

par Albin Treil

Constructor Quarterly - n° 108 - Juin 2015

- Modèle d'excavateur à câbles P&H 4100 XPC, par Ernest Morf (9 pages avec photos en couleurs),
- Faire des choses inutiles en Meccano, par Joseph N. Attard (2 pages avec photos en couleurs),
- Reconstruction de la pendule de Bert Love parue dans CQ n° 4 (juin 1989), par John Stark (3 pages avec photos en couleurs),
- Modèle de grue portuaire à vapeur de 1891, par Mike Holland (2,5 pages avec photos en couleurs),
- Modèle de chariot élévateur construit avec une boîte Evolution Hélicoptère, par Steve Butterworth (3 pages avec photos en couleurs),
- Modèle de locomotive américaine Shay, par José Luis (Pepe) Ferretti et Andrés Carboné (7,5 pages avec photos en couleurs),
- Modèle n° 7.25 (pompe éolienne) : reconstruction et améliorations par John Wilding (4 pages, avec photos en couleurs),
- Modèle n° 2.14 (camion de livraison) : reconstruction et améliorations par Bernard Périer (2 pages avec photos en couleurs).

Sheffield Meccano Guild Journal (Sheffield Meccano Guild) - n° 123

- Compte rendu de la réunion du 11 avril 2015 à Laughon-en-le-Morthen (19 pages, avec photos en couleurs et noir et blanc), par Russ Carr, Ken McDonald, Rob Mitchell et John Ozyer-Key,
- Les origines du pneu Meccano 142b : 3^{ème} partie, période 1926-1927, par John Learman (7 pages, avec photos en noir et blanc),
- Modèle de grande roue, par Rob Mitchell, 1^{ère} partie (5 pages, avec photos en couleurs et noir et blanc),
- Modèle d'autobus ancien à impériale, par Rob Mitchell (3 pages, avec photos en noir et blanc),
- Modèles de Kenneth Siddons, années d'après guerre (2 pages, avec photos en noir et blanc),
- Trois châssis de grue mobile à 3 roues, par Mike Duncalf, (4 pages, avec photos en couleurs et noir et blanc),
- Compte rendu de l'exposition à Bury, par Bob Seaton (2 pages, avec photos noir et blanc),
- Modèle de tracteur à vapeur « the steeplechaser », par Ken Ashton (6 pages, avec photos en noir et blanc),
- Revue des livres de super modèles d'Andreas Konkoly, par Pat Briggs.

HTMC Newsletter (Holy Trinity Meccano Club) – Été 2015

- Cette revue est publiée maintenant en format A5 (demi A4).
- Compte-rendu détaillé de la 133^{ème} réunion du Club, à Hildenborough, par James Dowswell (12 pages avec photos en couleurs),

- Compte rendu de l'exposition « Magic of Meccano » au Kew Bridge Steam Museum, par Jim MacCulloch (7 pages, avec photos en couleurs).

Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild) – n° 132 – juillet 2015

- Modèle de machine à vapeur à chaudière sous-jacente, par Bob Watson (3,5 pages, avec photos en noir et blanc),
- Trésors Meccano peu connus, par Jim Gamble (3,5 pages, avec photos en noir et blanc),
- Compte rendu de l'exposition à Oxton, par Richard Smith (6,5 pages, avec photos en noir et blanc),
- cahier de 8 pages de photos en couleurs sur Skegness (avec notamment les 10 premiers prix) et l'exposition d'Oxton.

AMS Bulletin (Amateure für Metallmodellbau in der Schweiz) - n° 73

Il faut rappeler que AMS (les amateurs de constructions de modèles métalliques en Suisse), couvre non seulement le Meccano, mais également d'autres systèmes, en particulier Märklin et Stokys. Les articles de la revue sont en allemand.

- Exposition à Lucerne pour célébrer les 30 ans de l'AMS : 24 pages, avec 44 photos en couleurs de modèles exposés,
- Modèle de camion et remorque pour le transport de voitures, par Heinz Surber (4 pages avec photos en couleurs),
- Modèle (Märklin) de pont ferroviaire, par Norwin Rietsch (4 pages, avec photos en couleurs). L'article présente une méthode pour cintrer des cornières en créant une fente dans l'axe des trous allongés,
- Modèle de camionnette à trois roues, par Edi Nadig (3 pages, avec photos en couleurs).

Meccano Québec - n° 32 – Juillet 2015

- Imprimante 3D en Meccano, par André Théberge (2 pages, avec photos en couleurs),
- Boîte pour la construction d'avions de la Société Metalcraft Corporation de Saint Louis (Missouri), par Erick Gilbert,
- Les locomotives à vapeur à entraînement par engrenages, et modèle de locomotive Heisler, par Larry Yates (4 pages avec photos en couleurs),
- Construction avec améliorations du modèle 5.22 des années 1950, par Michel Hotton (2 pages avec photos en noir et blanc et couleurs),
- Machine à tailler les engrenages, par André Théberge (2 pages, avec photos en couleurs).

ALBIN TREIL CAM 0873 ■

INFOS LECTEURS

L'ODEUR DU PAPIER NOTICE N° 55

Grâce à la participation des Amis du CAM, la notice «Dessins du lundi 2015» a été réalisée. Des astuces, des truc et des machins, bref de quoi apporter des idées pour la construction de modèle. Sommaire : Engrenage, poulie, réducteur de vitesse 1/19^{ème}, un 140 pas comme les autres, fil à plomb etc.

Un ouvrage de 32 pages couleurs et 10 pages N/B. Prix 40 €.

Votre commande auprès du trésorier, chèque à l'ordre du CAM.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■



PETITES ANNONCES

NOËL AU CHATEAU DE BEAUGENCY « JOUETS EN FOLIE ! »

Les week-ends des 5/6 décembre et 12/13 décembre et pendant les vacances scolaires, du samedi 19 au mercredi 23 décembre et du samedi 26 au mercredi 30 décembre, de 14h à 18h.



Pour la 2^e édition de Noël au château de Beaugency, les jouets envahissent le château ! Anciens ou nouveaux, découvrez ou redécouvrez Meccano, Barbies, ou voitures à pédale... Les enfants pourront également fabriquer leur propre marionnette, et participer au concours pour remporter un jouet inédit.

Bien sûr, le Père Noël est quelque part dans le château... A vous de le trouver. Il sera très heureux de vous rencontrer!

**Visite du château « la Folie des jouets » - Ambiance de Noël - Jeu concours
Les contes de Noël - La Taverne du Beau Dunois - L'atelier
Château de Beaugency 2 place Dunois 45190 Beaugency**

Skegness 2015

(suite)

Géré par le programme Arduino, cet extraordinaire engin doté d'une reconnaissance des couleurs (!), constitué principalement de servo-moteurs puissants qui tournaient les 2 faces latérales et une face horizontale du cube à une vitesse étonnante sans faire le moindre bruit, était fascinant à observer. A mon humble avis, c'est ce genre de modèle qui pourra sortir le Meccano de son image un peu conservatrice et attirer les jeunes.

Meccano semble suivre un raisonnement similaire, car la société montrait son dernier né, un robot programmable, téléguidé et obéissant à la voix de son propriétaire et capable d'un grand nombre de mouvements. Impressionnant de par sa taille, (il existe en 2 grandeurs), je le trouve un peu moins réussi du point de vue esthétique dû, entre autre, à l'utilisation quasi exclusive de pièces plastiques. L'approche est néanmoins intéressante et pourrait nous valoir des modèles inédits de par leur concept dans le futur.



Squelette sur Tricycle de Richard Smith (1^{er} Prix)
La colonne vertébrale comporte une grande collection d'accouplements jumelés à douille

Parmi les modèles non primés, citons les trains de Jean-Pierre Guibert qui, faute de place, n'avait pu emmener qu'une partie de ce que les visiteurs des expos du CAM peuvent admirer, un nombre de machines à vapeur dont les anglais sont très friands et qui se prêtent particulièrement bien à la construction en Meccano, plusieurs grues et un engin incroyable, le train de Rottingdean, circulant aux alentours de Brighton le long de la plage. Haut sur pattes, conçu pour pouvoir circuler aussi bien à marée montante qu'à marée basse, les "jambes" étaient hautes de plus de 7 m et les roues étaient submergées de plus de 4 m à marée haute. Les passagers accédaient à l'engin par des échelles ! Le succès commercial de l'engin fût marginal.

Côté revendeurs, la situation reste inchangée depuis l'introduction d'offres sur internet : pièces rouges et vertes et contemporaines en abondance à des prix compétitifs, toujours pas de numéro 10, et une seule, mais superbe, boîte de voiture No 2.

Le repas du vendredi soir fut un copié/collé de l'année dernière avec en prime cette fois-ci, compris dans le prix, du vin en quantité plutôt homéopathique. Puisque c'est un breuvage à consommer avec modération, personne ne s'en plaignait, les moins modérés s'offrant tout simplement une bouteille supplémentaire à leurs frais.



Train de Rottingdean par Gregg Worwood

Passons sous silence les inévitables discours (sont ils vraiment inévitables (?)) avec des orateurs parlant longuement pour ne pas dire grand-chose tout en mettant la salle dans un état soporifique.

Le dimanche soir les Camistes dînèrent chez l'italien, le meilleur restaurant du patelin, et comme le veut la tradition, le montant cash du 4^{ème} Prix (20 £) servait à payer le vin pour tout le monde, enfin pour presque tout le monde !



Le grand Robot Meccano

Guy KIND CAM 0837 ■

Skegness 2015



Grue type No 4 par Terry Bullingham, 2^{ème} prix



Orlyonok de Ken Senar, 3^{ème} prix