

C
A
M

MAGAZINE

DEC 82

16

DU

CLUB DES

MECCANO

AMIS DU



Reproduction des premières pages des six premiers "Meccano Magazine" de langue française, parus d'Octobre/Novembre 1916 à Mars/Avril 1918, format 34,5 x 27 cm.

100 RUE GENERAL DE GAULLE (B.P.45)

69530 BRIGNAIS (FRANCE)





100, RUE GÉNÉRAL DE GAULLE BP 45 69530 BRIGNAIS (FRANCE)
Maurice PERRAUT, Président Fondateur - Tél. (7) 805.15.94 de 11 H. à 12 H. 15.

DEC 82 16

VICE-PRESIDENT

Mr Paul BELGODERE 56, rue Monge 75005 PARIS Tél: (1) 326.22.08

ADMINISTRATEURS

Mr Jacques OLIVET Parc Euskadi Résidence Ametza 79, avenue de Verdun
64200 BIARRITZ Tél: (59) 24.66.96

Mr Claude LEROUGE 175, avenue J.Jaurès 75019 PARIS Tél: (1) 202.66.63

Mr Claude GOBEZ 29, boulevard de la Villette 75010 PARIS Tél: (1) 201.49.51

SECRETAIRE

Mr André BARBE 51, avenue Gambetta 38500 VOIRON Tél: (76) 05.26.91

SECRETAIRE ADJOINT

Mr Paul CORDONIER 5, avenue de Birmingham 69004 LYON Tél: (7) 829.12.18

TRESORIER

Mr Robert GOIRAND " Les Hespérides " I, chemin de la Pomme
69160 TASSIN-LA-DEMI-LUNE Tél: (7) 834.57.49

----- S O M M A I R E -----

Le mot du Président	335
L'Exposition du C.A.M 1982 par A.BARBE et C.LEROUGE	336 à 374
Informations diverses	375 à 380
Nouveaux membres	381-382-383
Petites annonces	382
Cotisation 1983	383
Quelques bonnes adresses de revendeurs Meccano	383

A l'exception des cotisations qui doivent parvenir directement à notre Trésorier, toute la correspondance relative au magazine et au Club est à adresser à :

CLUB DES AMIS DU MECCANO BOITE POSTALE 45 69530 BRIGNAIS

page blanche

Chers Amis,

La parution de ce magazine accuse un retard peu coutumier dont nous nous excusons mais la raison en est aisément compréhensible. Nous tenons d'ailleurs à vous exprimer nos remerciements pour la patience dont vous avez fait preuve et que nous interprêtons comme un témoignage de sympathie à l'égard de Monsieur C.LEROUGE que le sort n'a pas épargné comme nous l'évoquons page 379.

Rappelons que c'est ^{grâce} à sa générosité que nous bénéficions régulièrement dans le magazine des reportages photographiques afférents à nos Expositions. Nous ne pouvons qu'approuver notre Ami de s'être quelque peu éloigné de la scène Meccano durant une période particulièrement éprouvante et d'avoir différé le tirage et l'envoi des clichés relatifs à notre Exposition 1982.

Nous voici donc en possession de ce numéro et de son talentueux reportage, oeuvre de Messieurs A.BARBE et C.LEROUGE. J'associe dans de chaleureux remerciements nos deux rédacteurs pour le temps qu'ils nous consacrent, Monsieur R.DAUMARD pour la magnifique Exposition 82 dont il avait pris la responsabilité et vous qui, venus si nombreux, avez été les artisans du succès remporté par cette grande Fête annuelle du C.A.M.

Tournons-nous maintenant vers celle de 1983 qui se tiendra les 13 et 14 mai à BRIOUDE (Haute-Loire) à l'initiative de Monsieur J.L FIGUREAU. En prévision de son importance parfaitement concevable par le puissant programme publicitaire mis au point comportant notamment l'intervention de la télévision régionale, une salle de plus de 500 M2 de superficie a été retenue. Je suis par avance convaincu que votre participation massive confirmera cette nécessité à la satisfaction générale.

Concernant la situation du C.A.M on peut sans équivoque la juger excellente. Le désir de chacun de contribuer à propager son existence en est manifestement à l'origine. La bonne nouvelle se répand actuellement bien au delà de nos frontières comme l'attestent ces adhésions d'Amis Meccano de Tunisie et d'Italie tandis que d'autres sollicitations nous parviennent du Canada, d'Espagne, de Nlle Zélande et du Chili. Sur le plan National nous constatons avec satisfaction que des initiatives analogues à celle que nous avons prise Mr BARBE et moi même en 1981 consistant à représenter le C.A.M au sein de manifestations locales font leur apparition. C'est ainsi que Monsieur J. BUTEUX a tenu à installer un stand C.A.M au Salon du Modélisme qui se tenait les 27 et 28 novembre derniers à TROYES. Nous avons à regretter que cette information n'ait pu être diffusée en temps opportun mais un reportage photographique paraîtra dans le prochain magazine. Compliments à notre adhérent local.

Nous pouvons par contre vous annoncer que les démarches entreprises par Monsieur C.GOBEZ permettront au C.A.M d'être présent au 4ème Salon International de la Maquette et du Modélisme qui se tiendra du 2 au 10 avril 1983 au Palais du CNIT à PARIS. Conscients de l'intérêt que revêt une telle présence pour le C.A.M dans une manifestation de cette envergure (plus de 100.000 visiteurs en 1982) nous assurerons Mr GOBEZ et moi même une permanence à notre stand pendant toute la durée de ce Salon. Nous serions particulièrement heureux de vous y saluer très nombreux. Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus près de Mr GOBEZ, 29 boulevard de la Villette 75010 PARIS Tél : 201.49.51. Retenez bien ces dates : 2/10 avril 1983

Entre temps je vous souhaite d'excellentes Fêtes de fin d'année et vous présente mes voeux sincères et cordiaux pour 1983.

M.PERRAUT

Les vendredi 22 et samedi 23 MAI 1982

CAPITALE " N A T I O N A L E " du MECCANO

Lorsqu'après avoir pénétré dans la vieille ville, on découvrait, soudainement, l'immense place Mesirad, bordée sur l'un de ses côtés d'une imposante bâtisse - en l'occurrence la Salle des Fêtes - on pouvait penser que la ville historique de DREUX possédait, déjà, deux atouts indispensables pour bien réussir la IIe exposition du CLUB DES AMIS DU MECCANO. Placées sur la façade principale, les deux banderolles "EXPOSITION" "MECCANO" maintenant devenues familières, ornées de lettres blanches ou noires sur fonds rouge ou jaune, concrétisaient l'évènement qui allait se dérouler, pour la première fois, dans la ville.

Un tel sentiment devait s'amplifier en pénétrant à l'intérieur du bâtiment. Le perron droit franchit, on débouchait, en effet, sur un vaste hall, lui-même donnant accès à un parterre de plus de 300 M2, abondamment éclairé par d'imposantes baies.

Au fond de la salle, face au hall se trouvait la scène de ce lieu également destiné aux spectacles. Pour la circonstance, elle avait été, judicieusement, réservée à Mrs PERRAUT, Président, P. BELGODERE de PARIS, futur vice-président (il allait être désigné à cette fonction au cours de l'Assemblée Générale), J. RANSBOTYN de BRUXELLES; tous trois documentalistes avertis, aux connaissances inépuisables sur tout ce qui touche de près ou de loin à l'invention de Frank HORNBY.

Près de cent mètres de tables, habillées d'un papier uni, avaient été disposés en six rangées parallèles, laissant entre chacune d'elles des passages suffisants pour les visiteurs; passages desservis par un large couloir longitudinal où, de plus, l'on pouvait se reposer dans de confortables fauteuils, particulièrement appréciés par les épouses des constructeurs ou congressistes.

Avec vingt quatre heures d'avance l'aménagement de la salle était virtuellement terminé et minutieusement réalisé. On remarquait au fronton de la scène la reproduction, excessivement agrandie, de l'insigne du Club, telle qu'elle figure, depuis peu, sur la couverture du Magazine. Cette réalisation, très ornementale, était l'oeuvre de Mr Daniel FRANCOIS, un ami de Mr R. DAUMARD, excellent décorateur et très précieux collaborateur de ce dernier sur le plan de l'aménagement proprement dit.

Dès le jeudi arrivèrent en petit nombre quelques constructeurs éloignés, eux-mêmes devancés par Mr J. OLIVET de BIARRITZ qui rallia DREUX le mercredi après-midi et put, ainsi, apporter son aide à l'installation de la salle. Comme prévu, le plus gros de la troupe, composé de constructeurs ou congressistes de la région parisienne, distante de 80 Kms environ, afflua le lendemain de l'Ascension à l'heure de l'ouverture de la salle, celle là précédant de trois heures l'ouverture officielle de l'exposition.

Alors que Mr R. DAUMARD, unique et bouillant organisateur de la manifestation 82 avait dû "se mettre martel en tête" pour attribuer à chaque exposant la longueur désirée, les cent mètres de tables se révélèrent, finalement, spacieux. Cette disponibilité inattendue fut provoquée par des défections de dernière heure, telles celles de Mrs EYNARD, retenu par d'impérieuses obligations professionnelles, G. LOGUT aux prises avec de sérieux et décevants déboires dans la réalisation d'un char d'assaut inédit, P. DUPORTAIL, nouveau constructeur exposant, hélas! détourné passagèrement de la pratique du MECCANO. On comptait, seulement, 28 réalisateurs, auxquels on devait adjoindre Mr B. ROBERTS de GOLDAMING, le grand spécialiste du modèle "miniature".

Au total 96 réalisations se trouvaient rassemblées, allant de la mécanique grandeur nature aux maquettes à diverses échelles, très étudiées et aux reproductions de mouvements divers fort complexes.

A un près, l'exposition de DREUX, contrairement aux pronostics raisonnables émis, n'avait réuni qu'un nombre de constructeurs similaire à celle du BOURGET: les dix nouveaux exposants Mrs BIHN, M. BEAUREPAIRE, B. DUPUIS, J. L. FIGUREAU, E. LASNIER, B. MACAIRE, J. P. MARCHE, P. MUNON, G. NOUGARET, J. RANSBOTYN n'ayant fait que combler l'absence de onze défailants, la plupart à regret, par suite de cas de force majeure. La progression attendue (elle aurait nécessité l'utilisation envisagée et possible du foyer de la Salle des Fêtes) ne s'étant pas produite, demeure, encore, l'objectif à atteindre. C'est pourquoi, l'on était un peu déçu par la présence "sans construction" de Mrs G. GOMBERT du CANNET, U. BACHELARD de ZURICH, tous deux experts en la matière, puis par l'absence de Mrs A. JORDAN et J. J. MORDINI qui avaient largement participé aux succès des expositions précédentes, dont celle du BOURGET orientée vers les réalisations aéronautiques.

En ultimes préparatifs à l'ouverture officielle, Mr R. DAUMARD avait fait placer dans l'entrée prévue pour la vente des billets, un coquet manège animé électroniquement, donnant aux visiteurs un aperçu du spectacle inédit qui leur était proposé d'examiner. D'autre part, un portrait assez conséquent de Frank HORNBY, ceinturé de longrines et poutrelles plates, présidait à l'entrée du parterre toutes les constructions élaborées avec passion à la gloire de sa géniale invention.

Vendredi, en fin de matinée, à l'heure exacte Madame Sylvie LEMAITRE-DAUPHIN, Adjoint chargé des Affaires Culturelles, désigné par Madame Françoise GASPARD, Maire de DREUX, pour assurer l'ouverture officielle, se présentait à l'entrée du hall où elle était reçue par Mrs R. DAUMARD et M. PERRAUT, accompagnés de Mr J. LIEVRE, Conservateur du Musée Marcel DESSAL, représentant Mr BAFFET, Président du SYNDICAT d'INITIATIVE, qui ne put visiter l'exposition que le lendemain.

S'arrêtant à chaque stand, bavardant avec les constructeurs, Madame S. LEMAITRE-DAUPHIN ne cessa de manifester son intérêt mêlé d'étonnement et d'exprimer ses félicitations. On pourra prendre connaissance, dans les pages suivantes, du contenu de sa lettre du 2 JUIN à Mr M. PERRAUT.

La visite terminée, on se retrouva dans le Foyer de la Salle des Fêtes autour de Madame l'Adjoint, pour lever sa coupe de champagne en son honneur et au succès de l'exposition.

En raison de l'importance de DREUX sur le plan de l'Enseignement des 1er et 2e Cycles (la ville compte 5 collèges, 4 lycées et 2 écoles techniques, dont une d'horlogerie) un test avait été tenté auprès des directeurs des établissements, proposant à ceux-là, pour leurs élèves des billets d'entrée gratuits et, pour eux-mêmes une invitation à honorer de leur présence l'ouverture officielle. Les résultats obtenus furent, particulièrement, décevants; seulement 60 élèves ayant utilisé les 370 invitations distribuées et aucun directeur présent à l'inauguration. Devant une telle indifférence (l'Ecole d'Horlogerie ne donna pas même signe de vie), les membres du Club sont en droit d'être perplexes quant à l'avenir du MECCANO, qui risque de s'éteindre par lente asphyxie.

Une autre déception attendait les responsables de l'exposition: l'absence de publicité en sa faveur, tant par voie de presse que par pose d'affiches; deux médias indispensables, qui avaient été, pourtant, fermement promis lors de la désignation de DREUX pour y installer l'exposition 82. Nul ne pouvait pressentir la carence de la Presse qui avait été excessivement généreuse pour commenter la participation des trois constructeurs dreusois en MAI

1981 à l'exposition du BOURGET, puis pour annoncer, dès le 27 AOUT, le choix de DREUX pour l'exposition de l'année suivante.

Nul, non plus, ne pouvait s'attendre à trouver une ville sans affiches et cela par suite d'un manque inconcevable de conscience professionnelle du responsable du SERVICE DE L'INFORMATION municipale, à qui Mr M. PERRAUT, en présence de Mr R. DAUMARD, avait remis, un mois avant la date de l'exposition, un rouleau de 150 affiches. Alors que le dit service avait, dès le mois de SEPTEMBRE, pris l'engagement d'assurer l'affichage sur les panneaux municipaux placés dans les nombreux abris des autobus locaux, le moment venu, il se désintéressa totalement de la question, se moquant sans vergogne des conséquences de son geste.

Cette double carence fit que le nombre des visiteurs pour l'après-midi du vendredi et la matinée du samedi fut inférieur au volume d'entrées escompté. Par contre, la physionomie de la grande Salle des Fêtes se transforma toute l'après-midi du samedi, au point de rappeler, parfois, l'animation de la fameuse exposition anglaise d'HENLEY SUR THAMES. Entre-temps l'information était passée: la grande presse quotidienne représentée par LA REPUBLIQUE DU CENTRE, L'ECHO REPUBLICAIN, L'ACTION REPUBLICAINE avait publié des reportages dignes de cette première à DREUX. Tous les quotidiens du samedi matin présentaient de gros titres en première page avec illustrations, puis de nouvelles photos en pages intérieures accompagnées de reportages s'étalant sur quatre, voire même cinq colonnes. Un public, enfin informé, composé d'enfants, de parents et de grand-parents (qui avaient connu le MECCANO nickelé) se pressait devant les constructions, satisfait d'avoir visité une exposition inédite qu'il avait failli manquer.

A 18 heures, heure fixée pour le tirage de la tombola (tous les billets d'entrée étaient numérotés et gagnants) on faisait la queue au guichet. A 18 h.15 la vente dû être impérativement arrêtée pour permettre le tirage des douze lots. Pour cette opération délicate, effectuée sur la scène, contrôlée par Mr R. GOIRAND, trésorier, on eut recours aux mains innocentes de la fillette de Mr et Mme J.P. BESSAY de VERNOUILLET (environs de DREUX) et d'un jeune garçon, choisi au hasard dans l'assistance.

La chance eut une désignation heureuse en attribuant l'appréciable coffret N° 9 à un typographe d'une trentaine d'années, domicilié à Mesnil sur l'Estrée (EURE), lui-même constructeur adulte isolé. Les autres lots furent gagnés par quelques dreuxois, mais aussi par des visiteurs qu'un déplacement assez long n'avait pas rebuté, puisque domiciliés dans les HAUTS DE SEINE, voire même le CHER.

Dès la fermeture des portes de l'exposition, tous les membres présents furent invités à se réunir sur la scène afin de terminer l'Assemblée Générale, interrompue la veille au restaurant de BREZOLLES, en raison de l'absence de Mr R. GOIRAND, retenu à LYON le vendredi par ses obligations professionnelles. On en prendra aussi connaissance dans les pages suivantes.

Après avoir donné quitus au trésorier de sa gestion et approuvé par des votes à main levée quelques achats conséquents en regard des finances du Club, vint l'heure de la séparation et du retour. Comme toujours, on se quitta à regret, néanmoins heureux des deux journées, trop vite passées, vécues dans une ambiance que seuls peuvent apprécier les passionnés du MECCANO.

On avait bénéficié la veille d'une fort agréable soirée à l'Hôtel-Restaurant " LE RELAIS " de BREZOLLES où une maîtresse cuisinière du bon vieux temps, avait servi à près de 90 convives un succulent menu, accompagné d'excellents vins. Pour la première fois, une personnalité de marque de la Sté MIRO-MECCANO

(qui a succédé à MECCANO-FRANCE): Mr Guy CHANU, Directeur des Ventes, honorait de sa présence le banquet annuel. Placé à droite de Mr M. PERRAUT, il fut sensible au climat "Bon Enfant" des agapes du C.A.M.; quelque peu surpris de la ferveur que ses membres témoignent au MECCANO, sentiment, d'ailleurs, pas toujours partagé par ceux qui président à ses destinées.

Au nom de la Sté MIRO-MECCANO, Mr Guy CHANU offrit le champagne et on leva à nouveau, pour la seconde fois, son verre en souhaitant encore de longues années "au très cher Octogénaire" que nous choyons. Par la suite, il répondit à diverses questions soulevées par quelques convives, afférentes, bien entendu, aux pièces et accessoires MECCANO. Si les interrogations étaient excessivement opportunes pour les constructeurs, elles se révélèrent, par contre, assez inopportunes. Les + donnèrent, il faut bien le mentionner, peu satisfaction aux auditeurs. Le grand développement de l'Industrie du Jouet après la seconde guerre mondiale, l'apparition de l'électronique, ont porté, c'est indéniable, préjudice au MECCANO, qui possède, pourtant, bien des atouts, pour qui veut, avec un peu de patience, l'approcher.

Au moment de l'apéritif, Mr M. PERRAUT se faisant l'interprète de toute l'assistance, avait exprimé ses vifs et sincères remerciements à Mr R. DAUMARD pour l'organisation qu'il avait menée à une si bonne fin et cela, malgré les innombrables difficultés qui s'étaient dressées sur son chemin; la plupart provoquées par des agents municipaux, pas toujours très coopératifs, enclins à pratiquer "la force d'inertie". Il engloba, dans ses sentiments de gratitude Mr Daniel FRANCOIS, à qui l'on devait le grand panneau de l'insigne, les petits chevalets remis à chaque exposant et diverses pancartes. Il adressa, aussi, ses remerciements à Mme J. P. BESSAY, qui avait assuré, durant les deux journées, la vente des billets et à Mademoiselle DAUMARD qui, bien que fatiguée, avait contrôlé les entrées.

Mr M. PERRAUT salua, également, avec une vive satisfaction le retour de têtes connues de la première heure, que des événements malencontreux avaient éloigné de la vie du Club: Mrs DELANNOY d'ENGHIEN LES BAINS (adhérent N° 31) et HAMEL de VILLE D'AVRAY (adhérent N° 13).

Comme d'habitude, le banquet fut suivi du début de l'Assemblée Générale; tout au moins en ce qui concerne la désignation du lieu de l'exposition suivante; sujet toujours laborieux à résoudre. Grâce à une proposition spontanée d'un adhérent récent: Mr J. L. FIGUREAU de BRIOUDE, la question fut, immédiatement, solutionnée. 1983 verra le C.A.M. rallier le centre de la FRANCE, privilégiant, comme en 1979, les membres domiciliés dans le SUD-EST, ainsi que ceux du SUD-OUEST, hélas! plus clairsemés.

Minuit avait sonné lorsque les convives commencèrent à prendre la route pour le retour; certains ayant de nombreux kilomètres à accomplir pour rejoindre leur domicile, se reposer et être présents à la réouverture... le jour même.

Quelques irréductibles, entourant Mrs M. PERRAUT et G. CHANU retardèrent encore "un peu" le moment de la séparation. Seuls les passionnés peuvent comprendre "sans sourire" les interminables discussions qu'entament la plupart des membres, pendant les deux journées du Congrès annuel.

Ils se consolent, ainsi, de leur déception de vivre un certain déclin commercial de ce qui fut le N° 1 des jouets (et de loin) pendant les années 1920/1940, puis 1950/1965.

Malgré tout, ils ne renoncent pas et font face aux difficultés à se procurer certaines pièces rares, souvent très utiles.

Quoi qu'il arrive, de tous les jeux instructifs connus à ce jour, ils savent que le MECCANO aura marqué le XXe siècle

+ r é p o n s e s

pour demeurer, perpétuellement, une réussite sans partage.

Il ne pourra jamais se révéler UN SECOND Frank

HORNBY.

LEUR FIERTE EST DE SERVIR LE PREMIER.

oooooooooooooooooooooooooooo

ET VOICI CEUX ET CELLES QUI ONT PARTICIPE A LA REUSSITE DE DREUX.

<u>CONSTRUCTEURS</u> : Mrs			Adhérent N°	
	A. BARBE	VOIRON	"	70
	M. BEAUREPAIRE	CLAMART	"	186
et	P. BELGODERE	PARIS	"	5
<u>DOCUMENTALISTES</u>	J. P. BESSAY	VERNOUILLET	"	198
	J. BIHN	PARIS	"	
	P. BOVAS	VERNOUILLET	"	140
	J. BUTEUX	St-JULIEN LES VILLAS	"	132
	M. CAVADINI	JOUY EN JOSAS	"	97
	M. CHEVREL	BRUNOY	"	62
	R. DAUMARD	DREUX	"	142
	G. DIDIER	NANCY	"	50
	M. DUBOIS	MORILLON/TANINGES	"	101
	B. DUPUIS	CHAVILLE	"	197
	J. L. FIGUREAU	BRIOUDE	"	175
	C. GOBEZ	PARIS	"	72
	G. HUTTEAU	ANTONY	"	94
	R. JACQUET	BEZONS	"	9
	F. KAUFFMANN	MURS-ERIGNE	"	10
	G. LACAZE	HAGUENAU	"	147
	E. LASNIER	St-JULIEN LES VILLAS	"	215
	C. LEROUGE	PARIS	"	19
	B. MACAIRE	PARIS	"	218
	J. P. MARCHE	PARIS	"	44
	P. MUNON	LE BOULLEY-THIERRY	"	
	G. NOUGARET	MAISONS -ALFORT	"	208
	J. OLIVET	BIARRITZ	"	8
	G. QUENTIN	MAISONS-ALFORT	"	168
	J. RANSBOTYN	BRUXELLES	"	125
	G. SOLAL	VILLERS-LES-NANCY	"	79
	N. SUCHIER	St-JEAN DE MOIRANS	"	120
	B. ROBERTS	GODALMING	Henley Meccano Club	

<u>CONGRESSISTES</u> : Mrs			Adhérent N°	
	M. PERRAUT	BRIGNAIS	"	1
	R. GOIRAND	TASSIN LA 1/2 LUNE	"	2
	U. BACHELARD	ZURICH	"	33
	D. BOURDAUD 'HUI	PERROS-GUIREC	"	244
	L. DALLONI	GRASSE	"	241
	G. DEBARD	POISSY	"	102
	M. DELANNOY	ENGHIEN LES BAINS	"	31
	S. ECONOMOS	LYON	"	228
	M. FOSSE	GRIGNY	"	239
	L. FOUQUE	SEGRE	"	129
	G. GOMBERT	LE CANNET	"	27
	G. HAMEL	VILLE D'AVRAY	"	13
	A. HUC	JARVILLE	"	192
	A. LEENHARDT	TOULON	"	40
	G. LOGUT	RIVES	"	112
	J. MARAIS	MANTES-LA-JOLIE	"	119
	P. MONSALLUT	PANAZOL	"	235
	J. OBERDOERFFER	PONT A MOUSSON	"	137
	J. OUDIT	NANTES	"	18
	C. SEMBLAT	ANCY LE FRANC	"	105
	A. SERGENT	PARIS	"	216
	J. THIBAUT	CRETEIL	"	41
	M. THOMAS	CHOLET	"	212

MEMBRES DU C.A.M. PRESENTS A L'EXPOSITION

Mrs	J.C.BEX	CONDRIEU	Adhérent N°	I27
	R.BRIQUET	GRENOBLE	"	I83
	C.BROCARD	VERSAILLES	"	46
	G.BURGEVIN	PARIS	"	84
	F.DESHAYES	BONDY	"	I96
	J.M.DIARD	COMPIEGNE	"	9I
	J.M.DREMEAUX	CHOLET	"	II7
	P.DUPORTAIL	LA VILLE DU BOIS	"	I3I
	J.M.ESTEVE	PARIS	"	90
	C.GAMBIN	PARIS	"	200
Dr	G.GHILAIN	ROUEN	"	87
Mrs	M.HERRERO	BRUNOY	"	96
	A.PEDRIELLI	MULHOUSE	"	240
	J.ZICRY	LE HAVRE	"	I09

NOS VISITEURS ou EXPOSANTS VENUS SPECIALEMENT D'ANGLETERRE :

Monsieur et Madame J.PARTRIDGE d'EWELME,
Monsieur et Madame B.ROBERTS et leur Fils de GODALMING,
Monsieur SCHOOLAR Fils de BEDMINSTER.

PERSONNES ACCOMPAGNATRICES, SYMPATHISANTES :

Mesdames	M.PERRAUT
	R.GOIRAND
	A.BARBE
	M.BEAUREPAIRE
	P.BELGODERE
	J.P.BESSAY
	J.C.BEX
	P.BOVAS
	R.BRIQUET
	L.DALLONT
	J.M.DREMEAUX
	G.DIDIER
	C.GOBEZ
	G.HAMEL
	A.HUC
	G.HUTTEAU
	F.KAUFFMANN
	C.LEROUGE
	G.LOGUT
	J.OLIVET
	A.PEDRELLI
	J.RANSBOTYN et son Fils
	C.SEMBLAT
	G.SOLAL
	J.THIBAULT et sa Fille
	J.ZICRY
	J.BIHN
Monsieur	DAUMARD Fils et son Epouse
Mlle	DAUMARD
Monsieur	D.FRANCOIS
"	DUQUIS, Père de BRUNO
Monsieur et Madame	SUCHIER, parents de NICOLAS
"	PERRAUT Fils
"	ZICRY Fils

MEMBRES EXCUSES n'ayant pu participer à l'Exposition de DREUX par suite d'empêchements divers :

Mrs J.C.BERGET	FUVEAU	Adhérent N°	77
E.BESSON	LYON	"	99
J.C.BERGOUGNOUX	ANTONY	"	26
F.CAMUT	CAMBRAI	"	II8
P.CORDONIER	LYON	"	3
D.COURDOUX	PARIS	"	II0
P.DALENS	PARIS	"	47
J.DANTAN	MERY SUR OISE	"	61
M.DELOBEL	OUTREAU	"	I34
A.ENGEL	HETTANGUE-GRANDE		I2
A.ESMILAIRE	St-GERGUES LES VOIRONS		28
P.EYNARD	St-HILAIRE DU ROSIER		92
P.FICHET	MAISONS-LAFFITTE		I04
L.FLECK et Mme	NANCY	Adhérent N°	II4
J.P.GUENOUN	PARIS	"	I76
A.JORDAN et Mme	CHENNEVIERES	"	82
J.LAURENT	LAON	"	59
R.LEROY	ANGERS	"	I07
J.J.MORDINI	CHENOVE	"	95
M.MOURIER	RIVE DE CIER	"	73
J.PAGES	PARIS	"	I03
M.PAHIN	SELONCOURT	"	I57
J.REMOND et Mme	NANCY	"	49
M.SAMIRANT et Mme	MULHOUSE	"	I44
J.J.SANTIN	ROISSY	"	I70
R.VALENTIN	TOULOUSE	"	I36
P.VIGNE	JOINVILLE	"	2II
H.WILLARD	PARIS	"	I72

T.KNOWLES

SALISBURY(SOLENT MECCANO CLUB)

En raison du nombre d'adhérents (250 environ), il est possible que de regrettables oublis aient pu se glisser dans les énumérations qui précèdent. A l'avance, la rédaction exprime ses sincères excuses aux personnes éventuellement omises.

oooooooooooooooooooo

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE REALISE par Monsieur Claude LEROUGE.

Pour les reportages photographique et technique, l'ordre adopté a été déterminé par la situation des constructeurs ou exposants dans la Salle des Fêtes; la visite débutant sur la scène pour se terminer à l'entrée du hall. Par une heureuse initiative de Mr R. DAUMARD, les constructeurs avaient été groupés selon le type de leurs réalisations.

PAGE 345 - VUE N°	I	- LA SALLE DES FETES DE DREUX EN BORDURE DE L'IMMENSE PLACE MESIRARD.
" " " N°	2	- Mr M.PERRAUT, Président, pose aux côtés de Mr G.HUTTEAU, devant la GRUE GEANTE réalisée par ce dernier.
" " " N°	3	L'IMPORTANT STAND DE Mr P.BELGODERE.
" " " N°	4	Mr RANSBOTYN A SON STAND en conversation très animée avec Mrs G.HUTTEAU et M.HERRERO.
" 346 " N°	5	TRAMWAYS (Mr J.P.MARCHE).
" " " N°	6	LAND ROVER (Mr M.DUBOIS).

PAGE 346	- VUE N°	7	- HORLOGE DIGITALE, VENTILATEUR ELECTRIQUE OSCILLANT (Mr G. LACAZE).
"	"	"	N° 8 - MOISSONNEUSE BATTEUSE (Mr J. BUTEUX).
"	347	"	N° 9 - CHARGEUR DE CHARBON A GRANDE VITESSE (Mr E. LASNIER).
"	"	"	N° 10 - PELLETEUSE EXCAVATRICE "ATLAS" (Mr J. P. BESSAY).
"	"	"	N° 11 - VOITURE DE COURSE ANGLAISE (Mr P. MUNON).
"	"	"	N° 12 - TRACTO-PELLE "CASE" (Mr P. BOVAS).
"	348	"	N° 13 - LIGNE DE POINCONNAGE EN CONTINU, CHARIOT ELEVATEUR (Mr R. DAUMARD).
"	"	"	N° 14 - LOCOMOTIVE 232 U I, TENDER 36-B-6 (Mr A. BARBE).
"	"	"	N° 15 - LE POINT D'INTERROGATION de Costes et Bellonte (Mr A. BARBE).
"	"	"	N° 16 - GRUE GEANTE POUR SOULEVER LES BLOCS DE CIMENT (Mr G. HUTTEAU).
"	349	"	N° 17 - AVIONS (Mr B. MACAIRE).
"	"	"	N° 18 - GRUE GEANTE POUR SOULEVER LES BLOCS DE CIMENT (Mr F. KAUFFMANN).
"	"	"	N° 19 - GRUE PORTUAIRE (Mr G. DIDIER).
"	"	"	N° 20 - GRUE FLOTTANTE DE 200 TONNES, TRACTEUR ROUTIER A VAPEUR (Mr M. CAVADINI).
"	350	"	N° 21 - CHARIOT ELEVATEUR A FOURCHE, MODELES RETROSPECTIFS ET DIVERS (Mr R. JACQUET).
"	"	"	N° 22 - ESCALATOR, TABLE DE BAR (Mr M. CHEVREL).
"	"	"	N° 23 - REALISATIONS MINIATURES (Mr B. ROBERTS).
"	"	"	N° 24 - EXCAVATEUR GEANT (Mr G. SOLAL).
"	351	"	N° 25 - TRACTEURS ROUTIERS A VAPEUR (Mr C. LEROUGE).
"	"	"	N° 26 - APPAREIL DE PROJECTION CINEMATOGRAPHIQUE (Mr J. BIHN).
"	"	"	N° 27 - SYSTEME DE REMPLACEMENT DES PIECES I67 A (Mr G. NOUGARET).
"	"	"	N° 28 - PLANETAIRES HELIOCENTRIQUE et GEOCENTRIQUE (Mr G. QUENTIN).
"	352	"	N° 29 - TROIS HORLOGES SYNCHRONE (Mr C. GOBEZ).
"	"	"	N° 30 - PINCE DE MANIPULATION DE PRODUITS DANGEREUX (Mr C. GOBEZ).
"	"	"	N° 31 - HORLOGE DENOMMEE " A f i c e l l e " (Mr G. GOBEZ).
"	"	"	N° 32 - PENDULE A POIDS A REMONTAGNE ELECTRIQUE AUTOMATIQUE (Mr J. L. FIGUREAU).
"	353	"	N° 33 - HORLOGE A BILLE ROULANTE, SYSTEME CONGREVE (Mr J. L. FIGUREAU).
"	"	"	N° 34 - LOCOMOTIVE A RESERVOIR 4-6-4 (numérotation anglaise), TYPE " BALTIQUE" (Bruno DUPUIS).
"	"	"	N° 35 - HORLOGE ASTRONOMIQUE ANIMEE, MUSICALE, FACE AVANT (Mr M. BEAUREPAIRE).
"	"	"	N° 36 - LA MEME, FACE ARRIERE.
"	354	"	N° 37 - MOTEUR DE MOTO (Nicolas SUCHIER).
"	"	"	N° 38 - CHASSIS DE CAMION, GRUE SUR PONTON (Mr J. OLIVET)

PAGE 354 - VUE N° 39 - LA SALLE DES FETES A L'HEURE DE L'OUVERTURE OFFICIELLE.

- " " " N° 40 - QUELQUES EPOUSES fidèles à nos CONGRES-EXPOSITIONS. De gauche à droite Mesdames G.SOLAL, A.BARBE, G.LOGUT, A.HUC, P.BELGODERE, G.DIDIER, J.OLIVET.
- " 355 " N° 41 - DANS LE FOYER DE LA SALLE DES FETES. APRES L'OUVERTURE OFFICIELLE: le verre en main. A la gauche de Mr M.PERRAUT, son épouse, puis Madame Sylvie LEMAITRE-DAUPHIN, Adjoint au Maire de DREUX.
- " " " N° 42 - LE BANQUET, à peine un tiers des convives. A la droite de Mr M.PERRAUT, Mr Guy CHANU, Directeur des Ventes de MIRO-MECCANO.
- " " " N° 43 - L'HEURE DES DISCOURS. Mr M.PERRAUT, Président Il est 22 h.30 à la pendule.
- " " " N° 44 - TOUJOURS L'HEURE DES DISCOURS. La réponse de Mr G.CHANU.
- " 356 " N° 45 - UN GROUPE HISTORIQUE: les congressistes du 3e CONGRES-EXPOSITION à POITIERS chez Mr et Mme J.OLIVET, les 1er et 2 JUIN 1974. On reconnaît de gauche à droite quelques membres fondateurs ou de la première heure: Mrs F.KAUFFMANN, M.PERRAUT, P.CORDONIER, C.LEROUGE, U.BACHELARD, J.OLIVET, P.BELGODERE, J.ODUIT.

Par suite d'un oubli, peu excusable, "la photo de famille" de l'Exposition de DREUX a été, au dernier moment, omise; alors qu'un perron propice s'y prêtait aisément. C'est la raison de son absence au début de ce reportage. Si son omission, à la fin de la journée du dimanche s'explique, partiellement, par le tirage de la TOMBOLA et la fin de l'ASSEMBLEE GENERALE, les responsables avouent en avoir été, néanmoins, fort ennuyés. Cela ne se renouvelera pas à BRIOUDE.

Il doit être précisé que les photos N° I et 4I du présent reportage ont été procurées par Mr J.OLIVET, aussi excellent reporter.

oooooooooooooooooooooooooooo

REPORTAGE TECHNIQUE

réalisé avec la collaboration des constructeurs

Mr M.PERRAUT

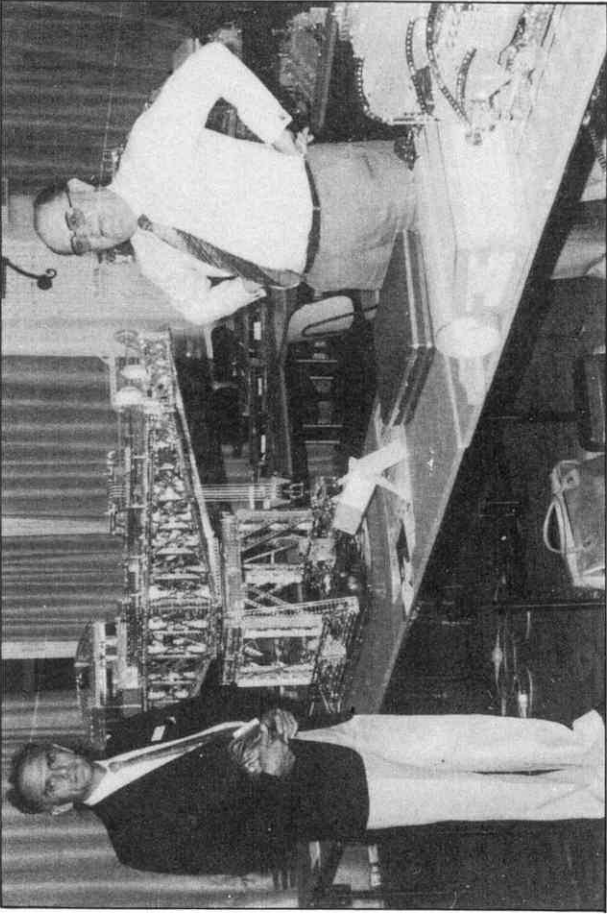
Bien que collectionneur, Mr M.PERRAUT et son stand se devaient d'être mentionnés en tête de ce reportage, quoique réservé aux descriptions techniques; d'autant plus que Mr R.DAUMARD avait eu l'heureuse idée de placer le stand présidentiel au centre de la scène.

Tout au long des deux journées d'ouverture, il ne cessa d'être activement fréquenté. Le MAGAZINE N° 15, disponible depuis quelques jours, y étant distribué. On pouvait, aussi, se procurer les réimpressions ou impressions, telles que la première série des MECCANO MAGAZINE, grand format, de quatre pages, puis les ANNEES 1924 et 1925 entières, le livre HORLOGE COLTOISE de Mr C.LEROUGE.

L'Exposition de DREUX ayant été, comparée aux précédentes, celle qui rassembla le plus de membres exposants, congressistes ou visiteurs - dont un pourcentage conséquent d'adhérents récents -, Mr M.PERRAUT eut le plaisir de converser avec des personnes qu'il connaissait seulement par leur nom et d'enregistrer de nou-



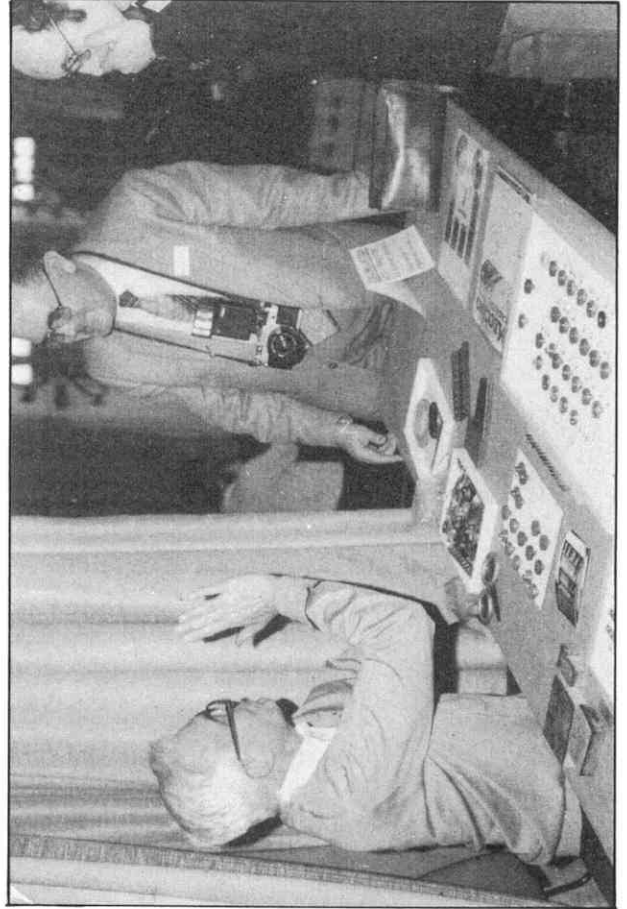
1



2

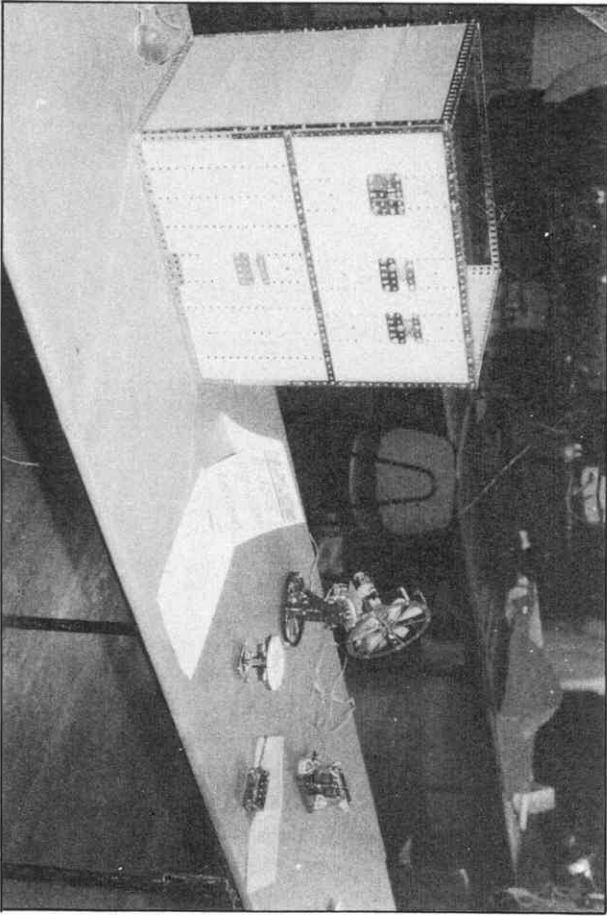


3

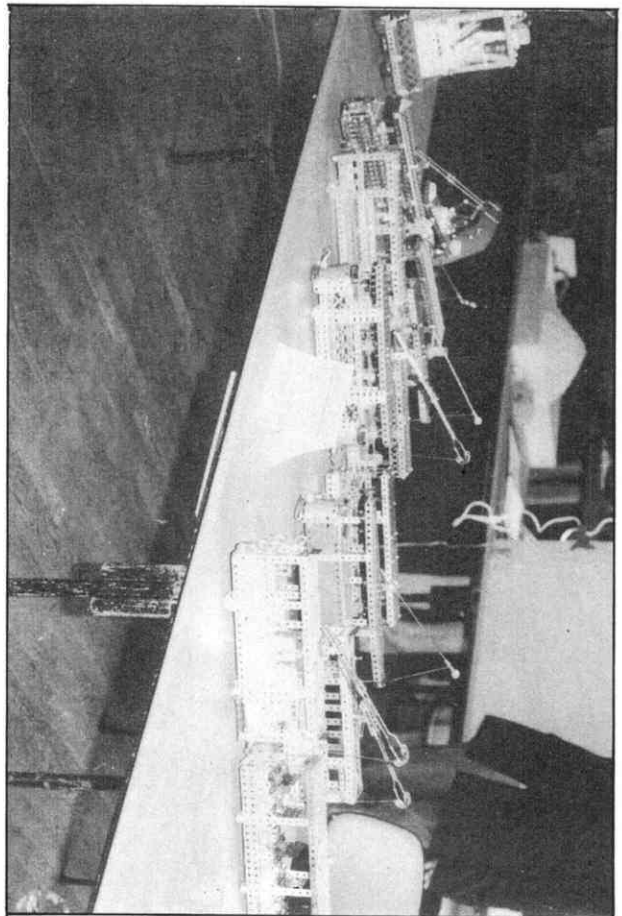


4

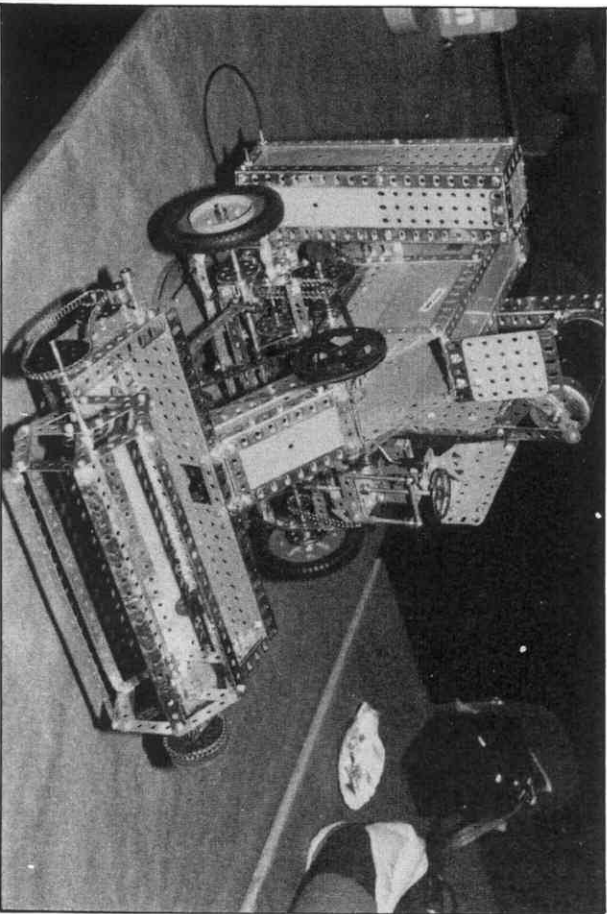
7



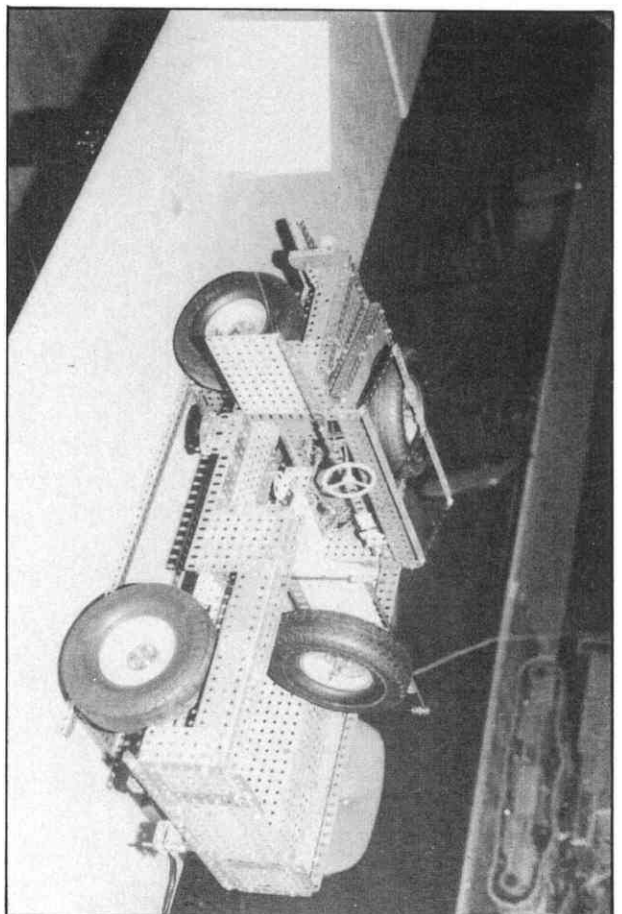
5

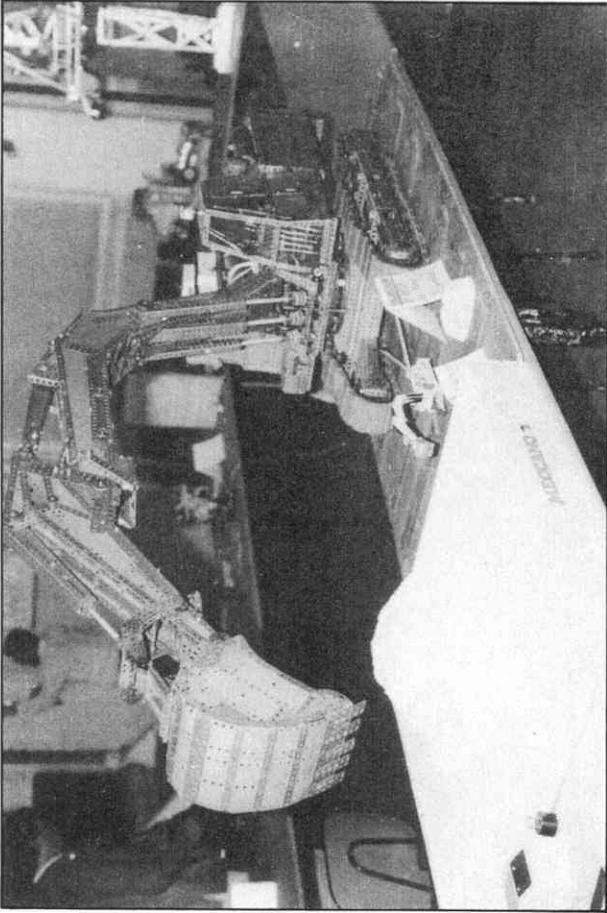


8

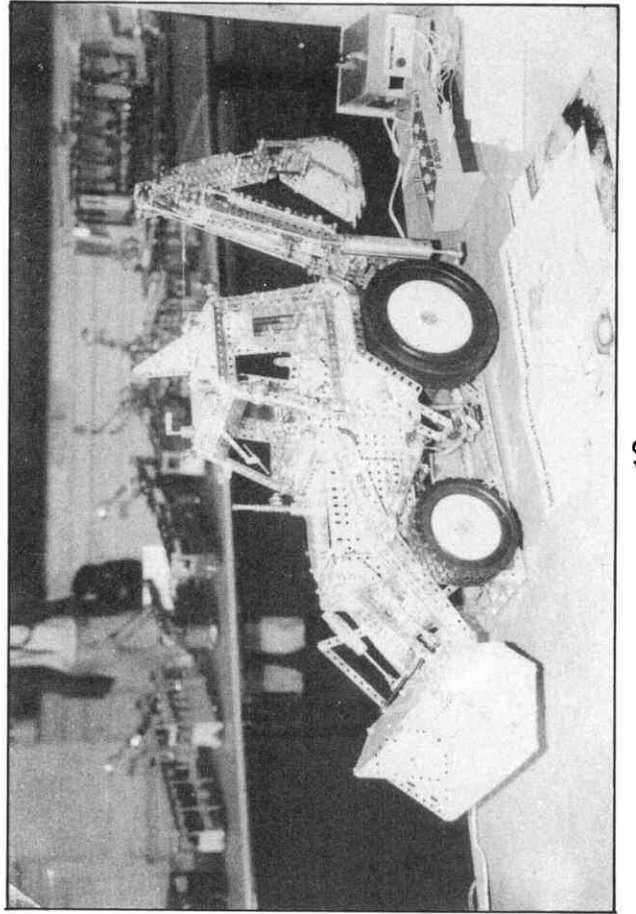


6

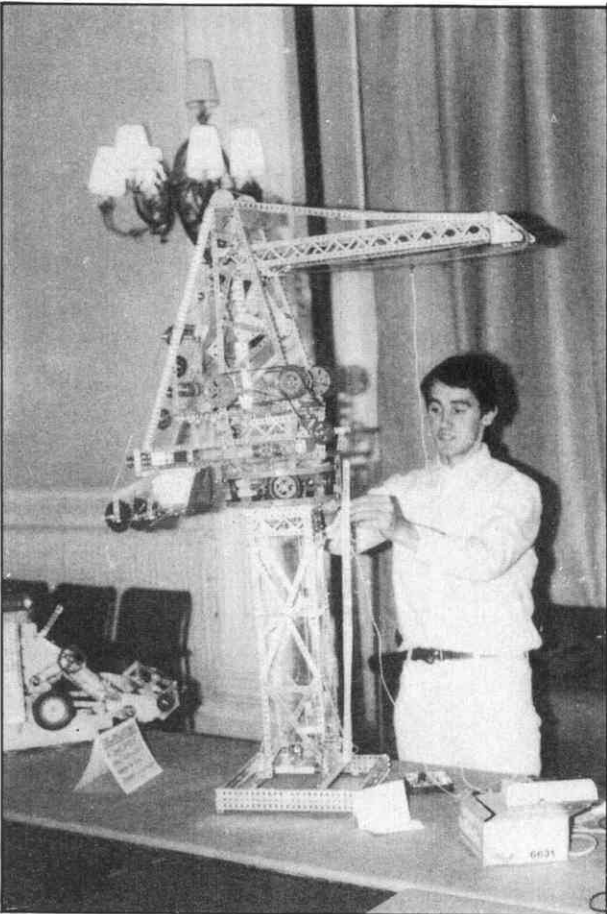




10



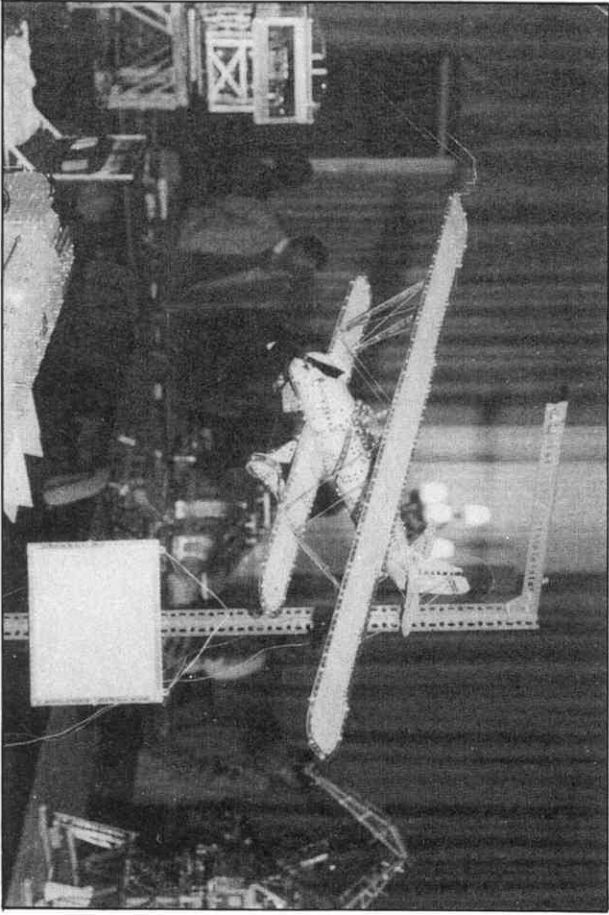
12



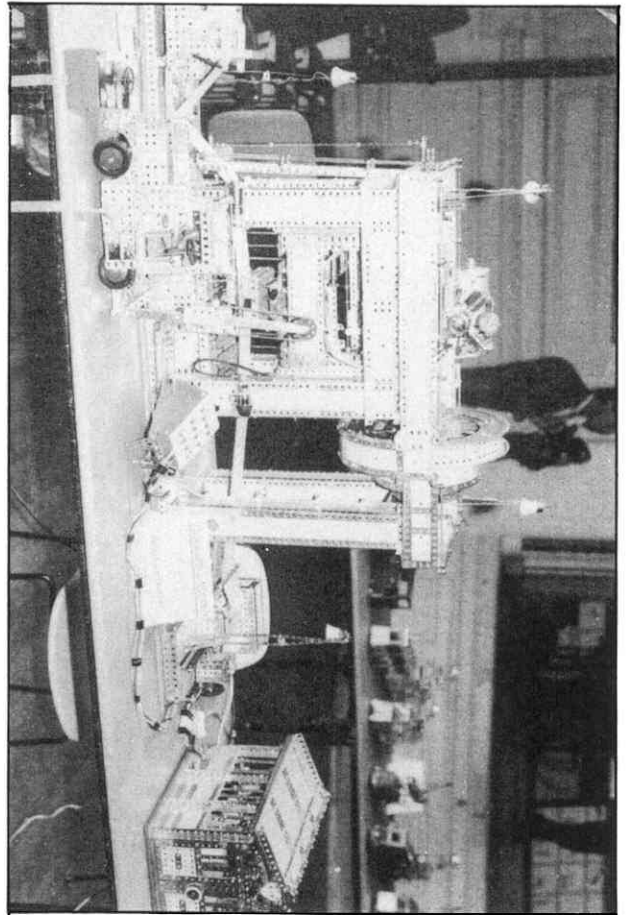
9



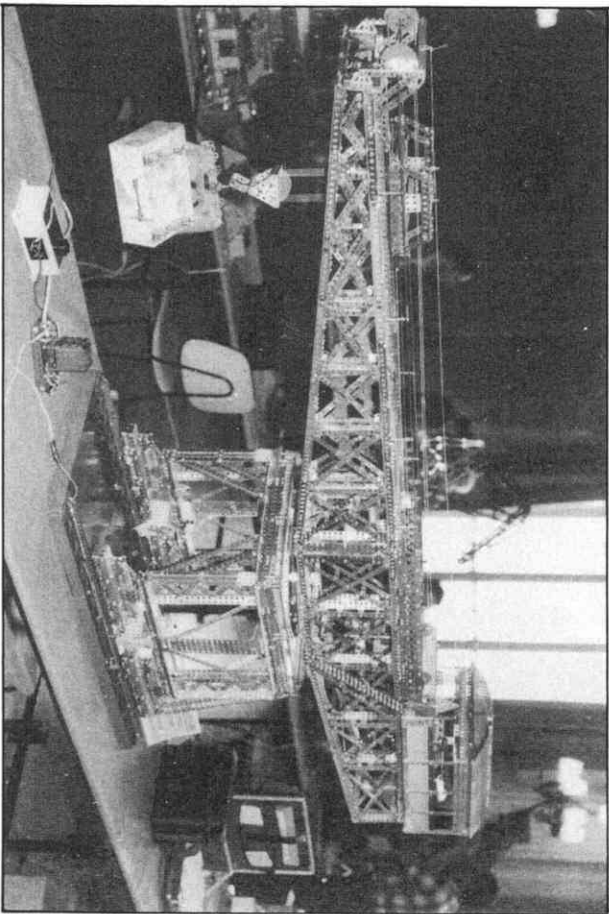
11



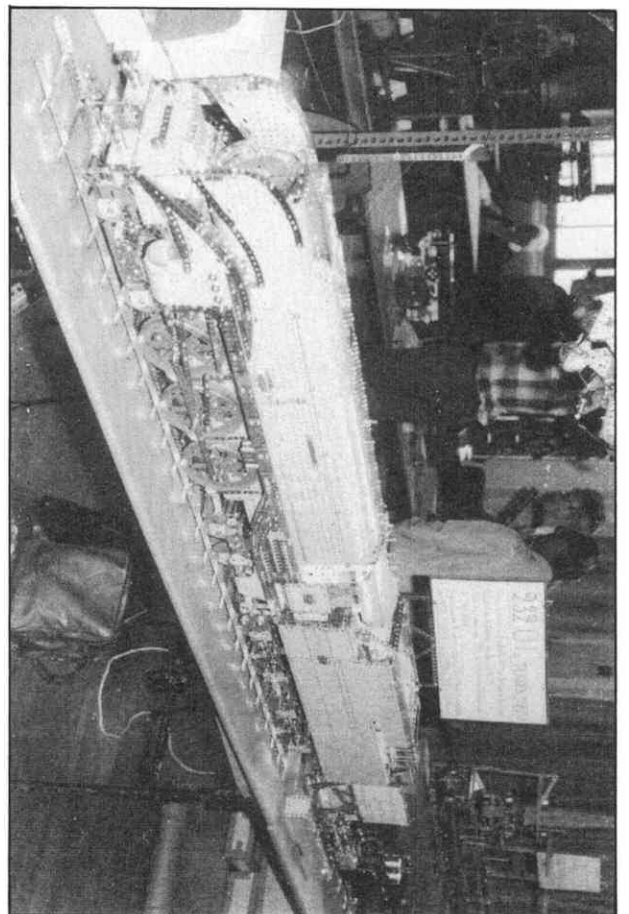
15



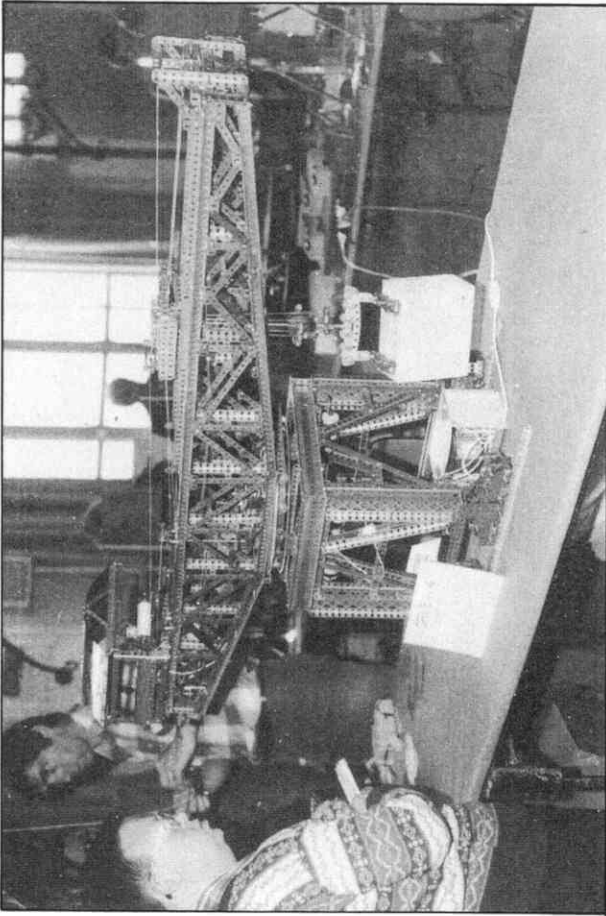
13



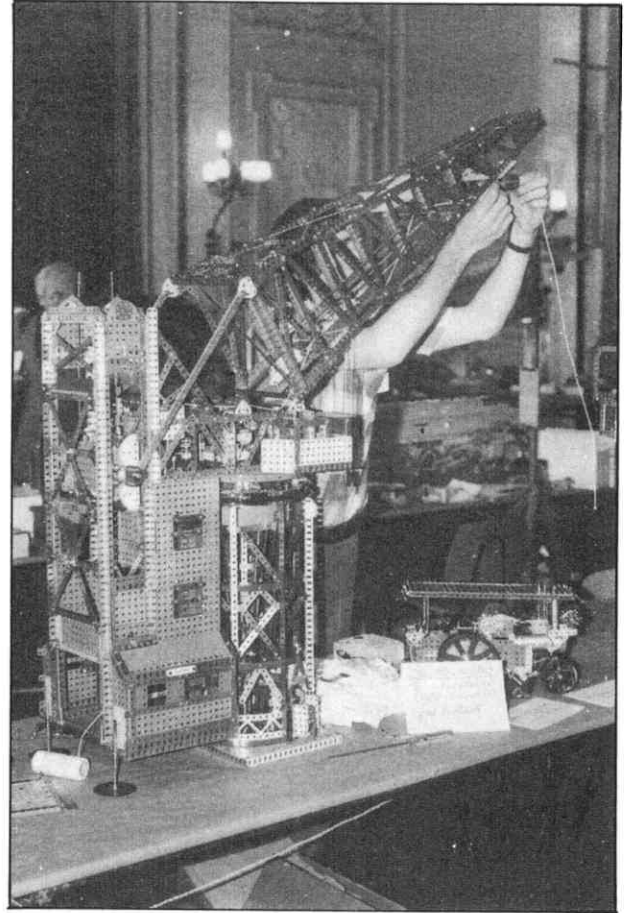
16



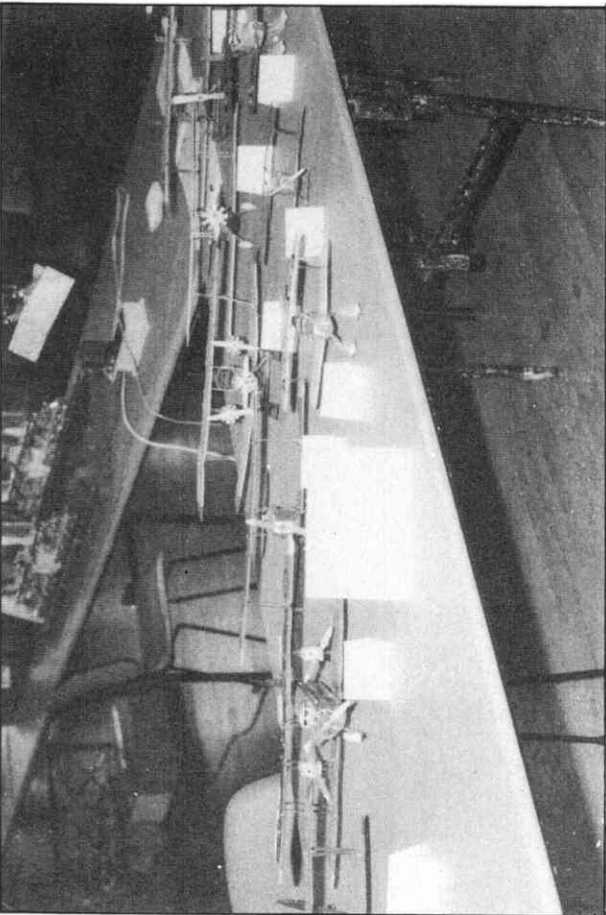
14



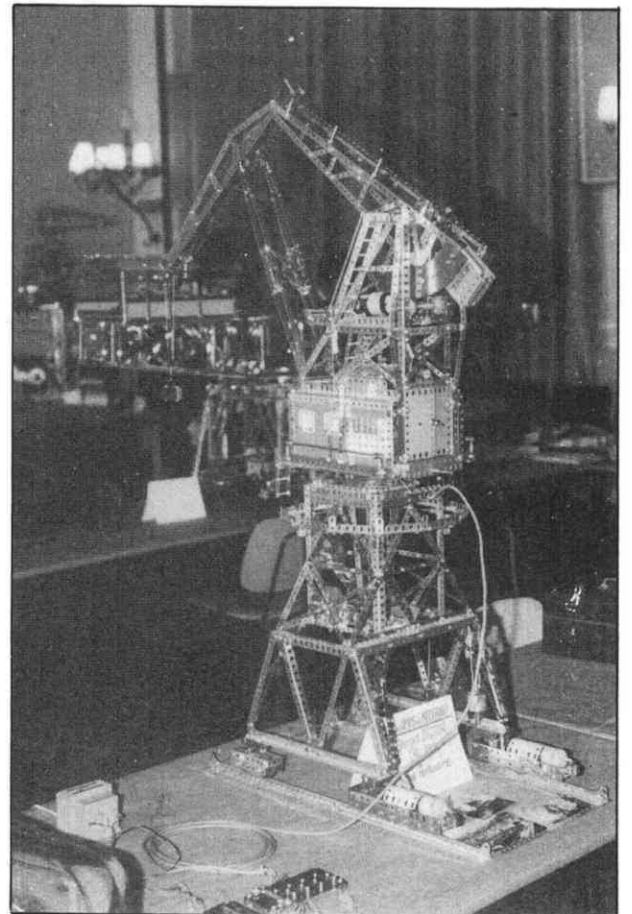
18



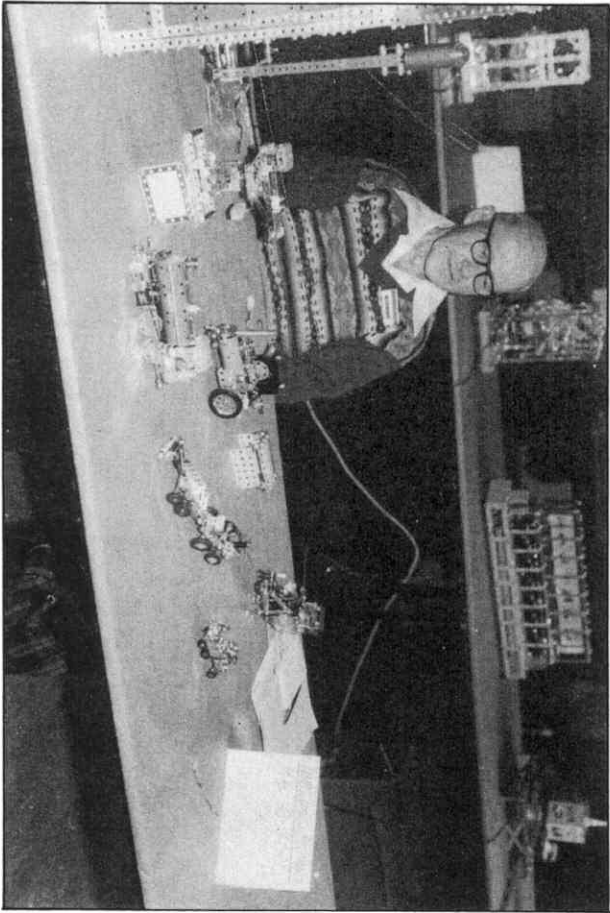
20



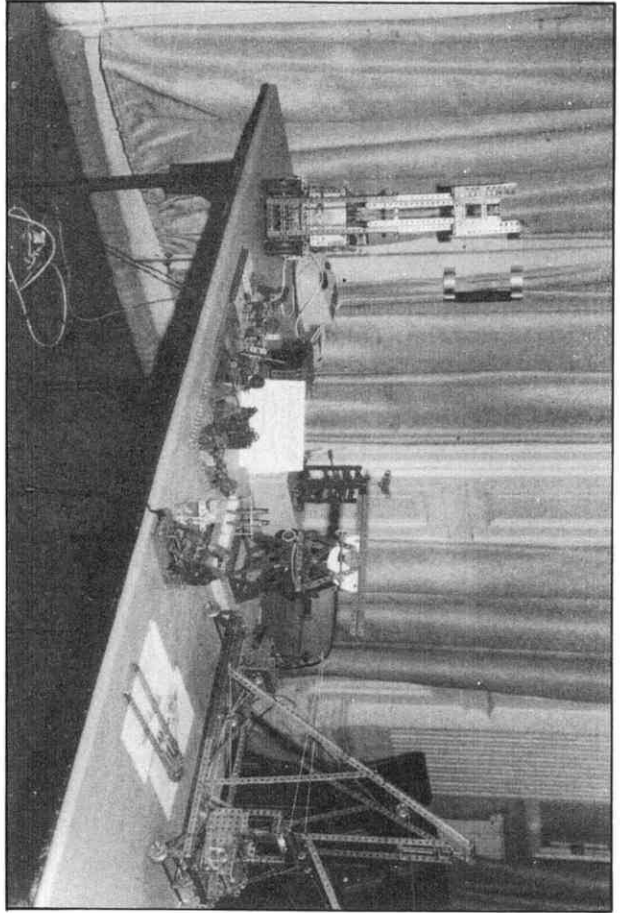
17



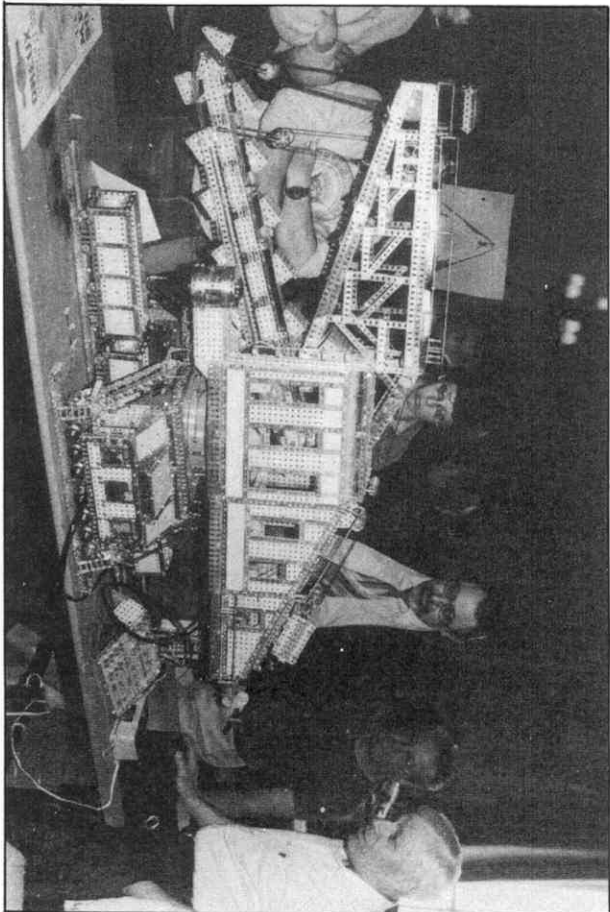
19



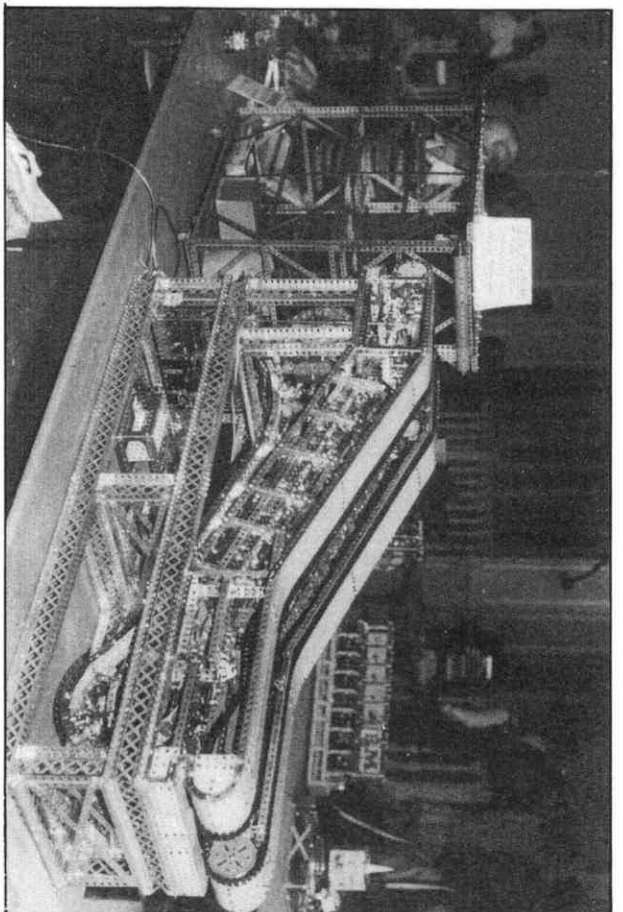
23



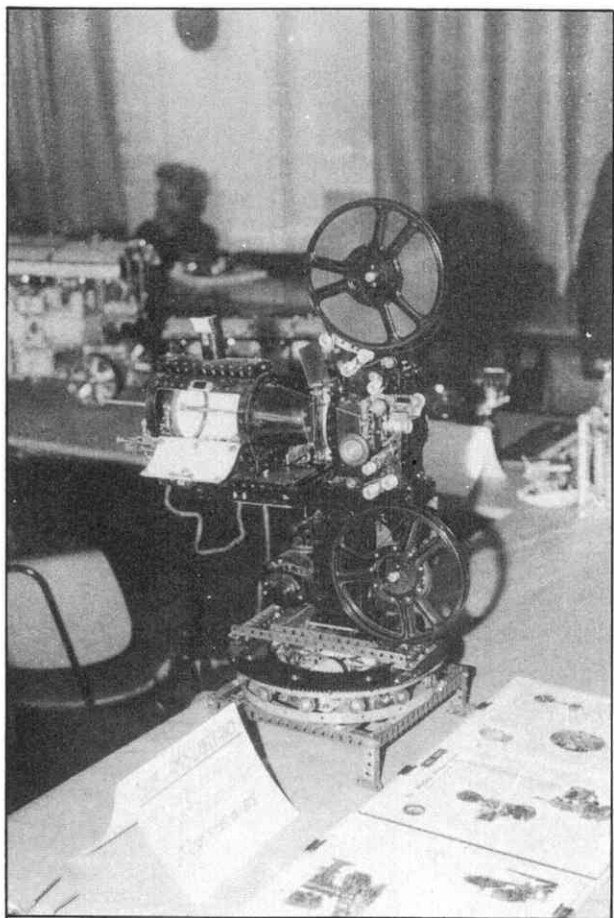
21



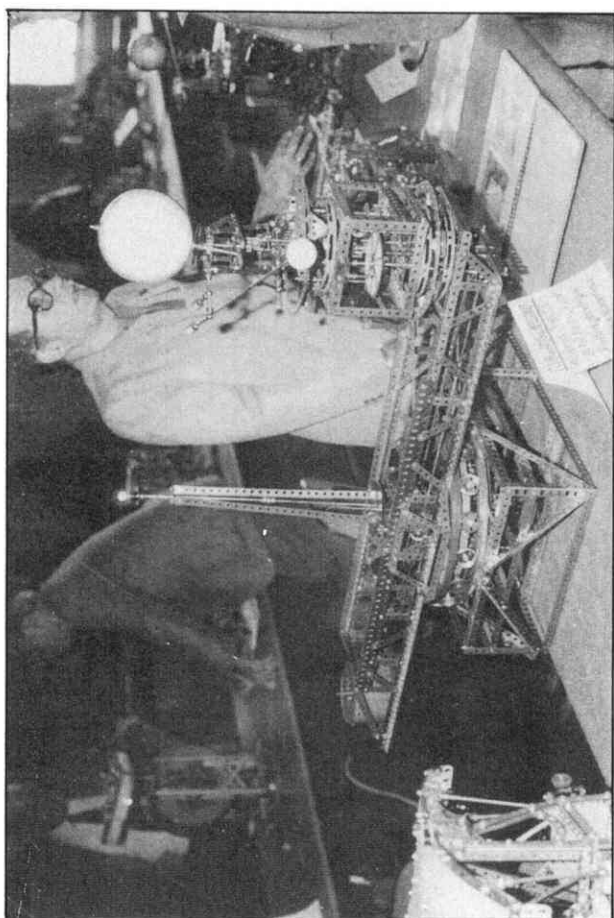
24



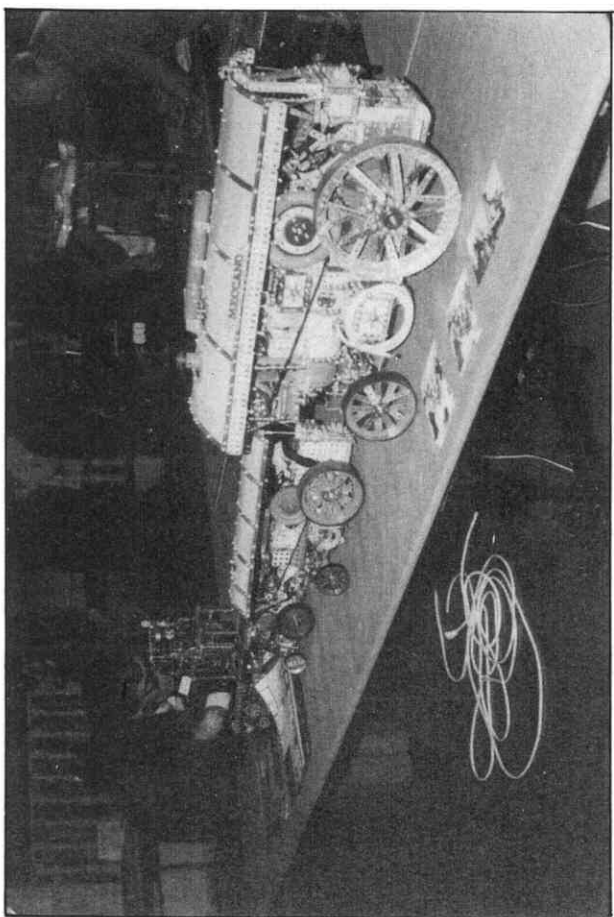
22



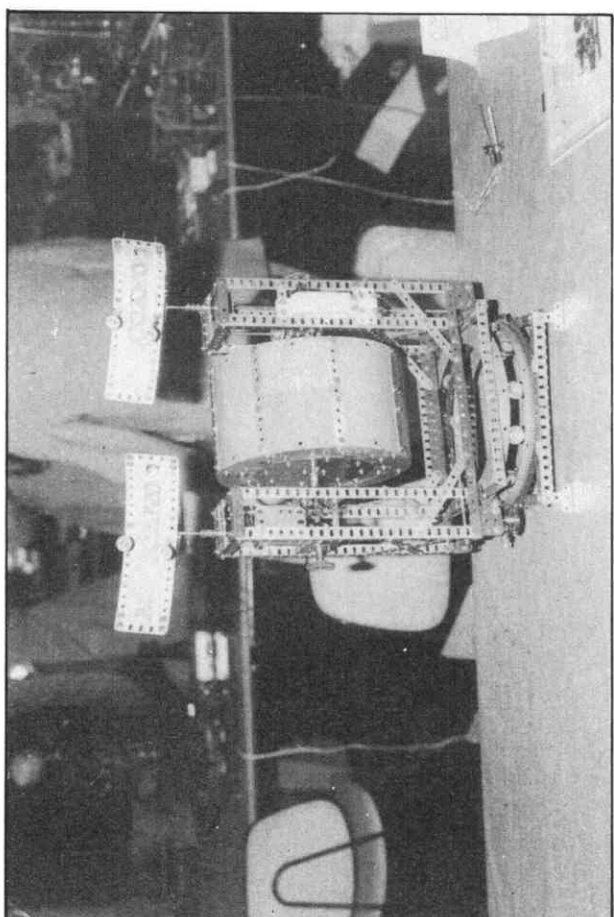
26



28

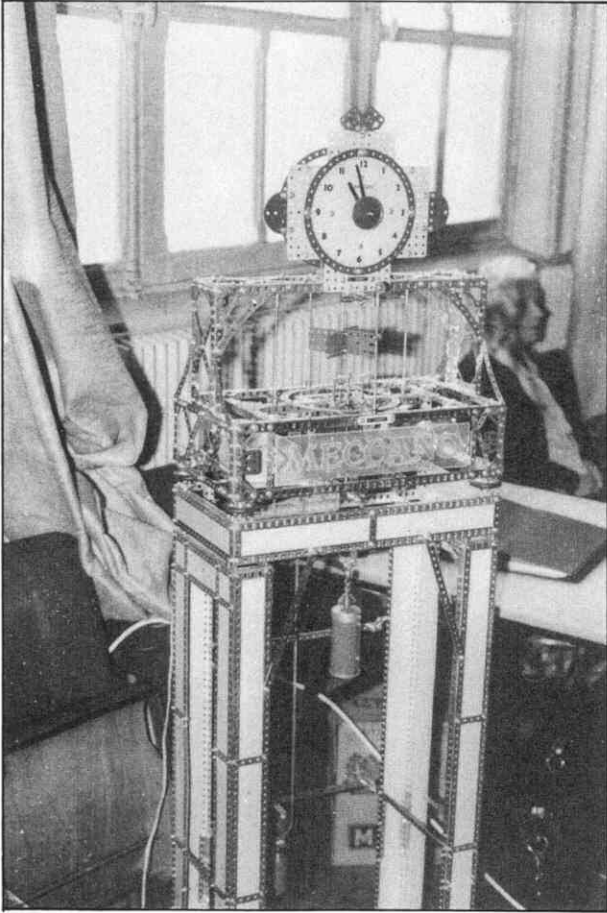


25

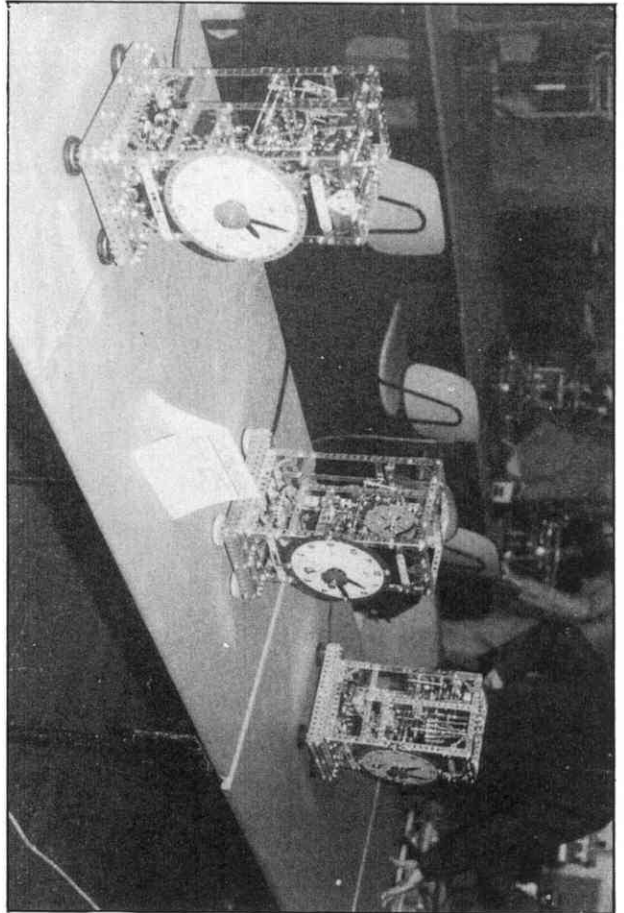


27

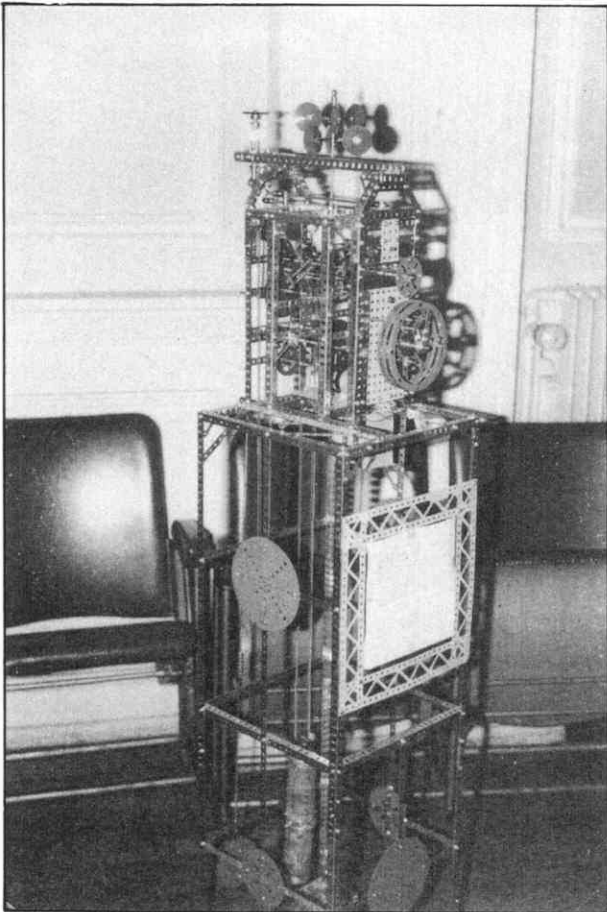
31



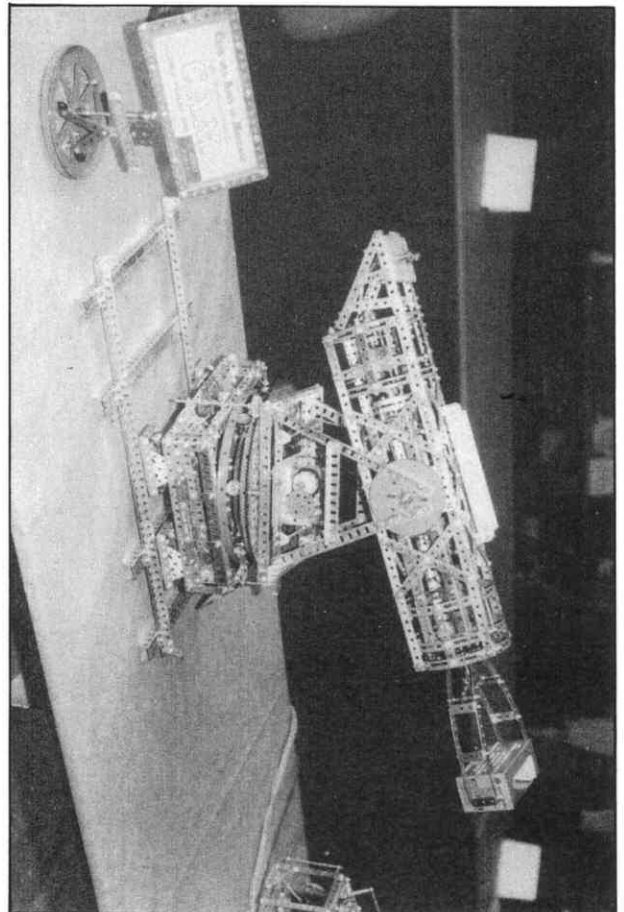
29

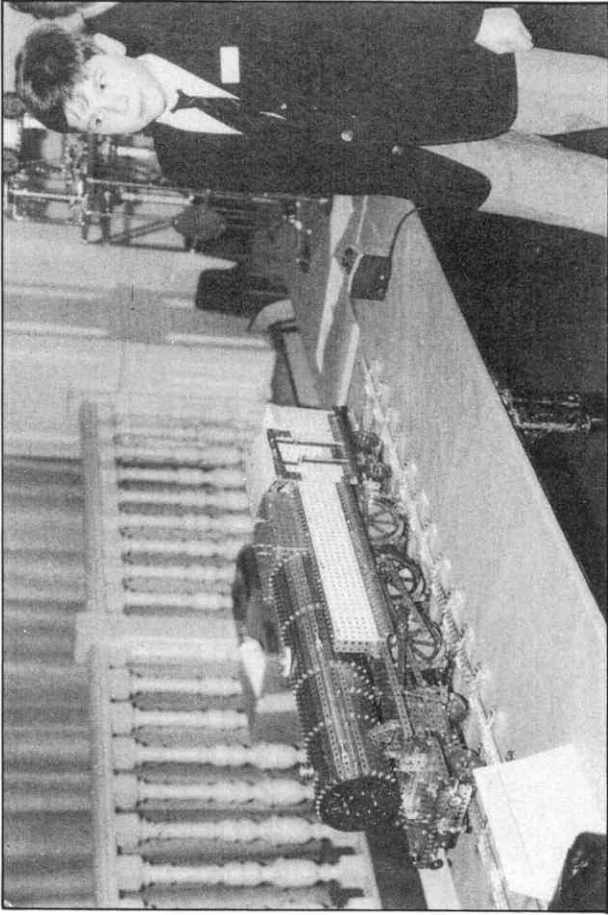


32

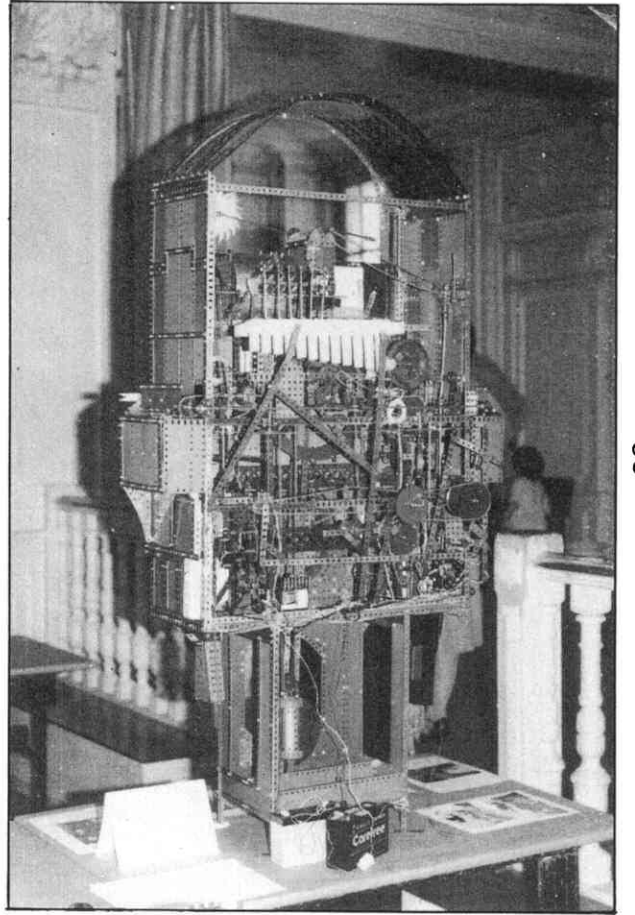


30

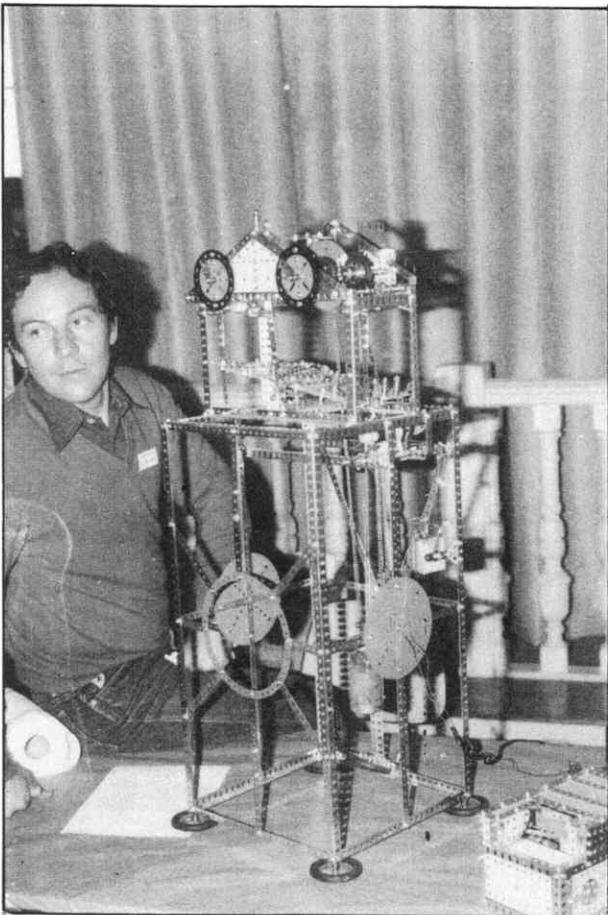




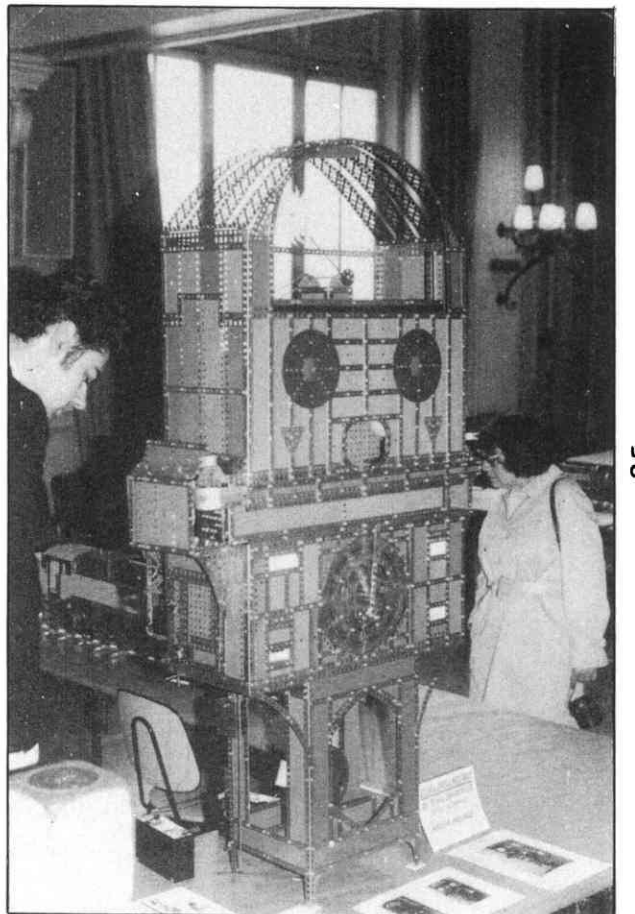
34



36

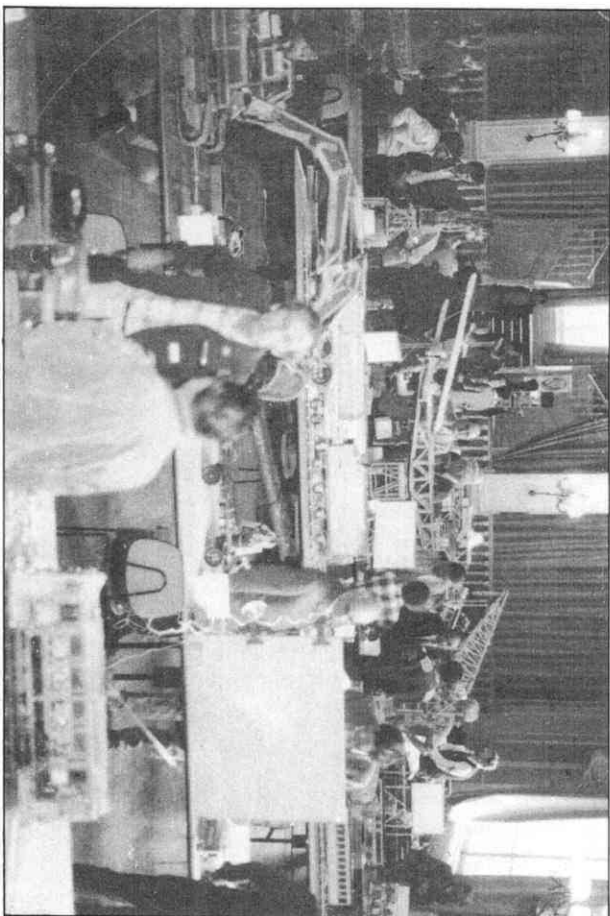


33

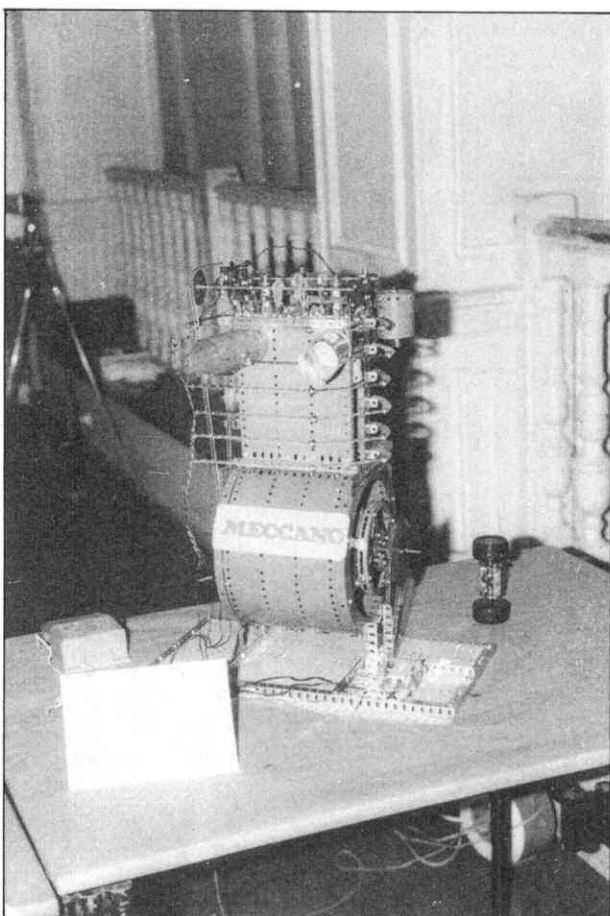


35

39



37



38

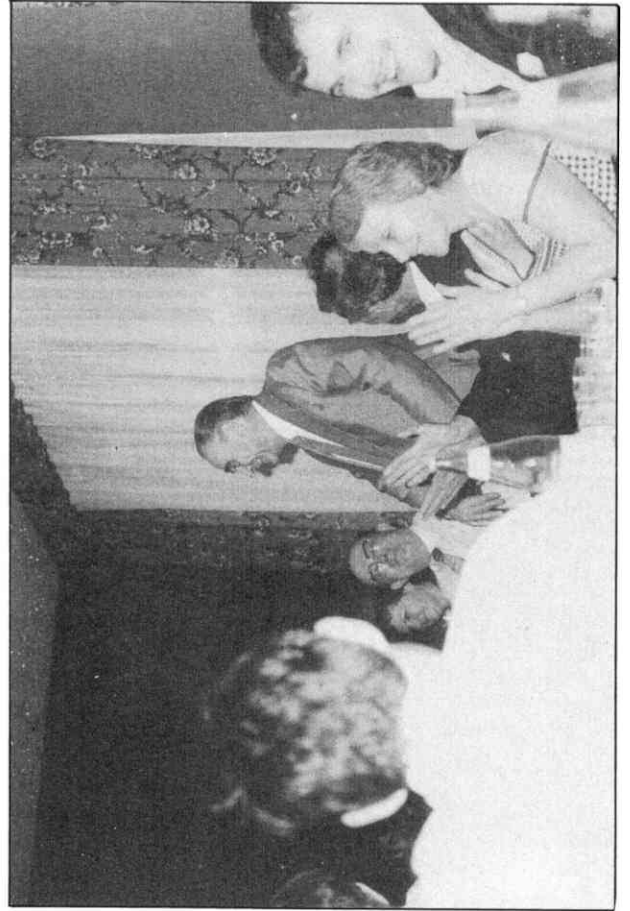


40





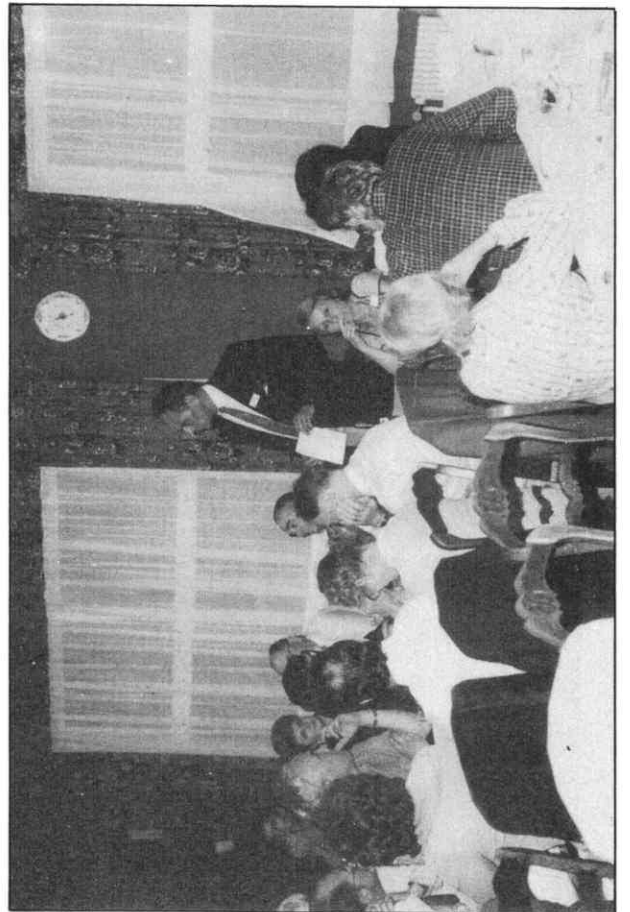
42



44



41



43



velles adhésions.

Toute la journée du samedi, il fut secondé par Mr R. GOIRAND, trésorier, qui recouvra la cotisation 1982 de quelques sociétaires oublieux.

Mr P. BELGODERE EXPOSITION DE "RELIQUES ET REPLIQUES",
ALBUMS DE PHOTOGRAPHIES.

Comme d'habitude, ce stand était très entouré; Mr P. BELGODERE étant le membre du C.A.M. "le plus encyclopédique" son érudition sur toutes les pièces originales MECCANO, leurs rares modifications, et hélas! leurs succédanés étant remarquable.

En ce qui concerne ces derniers, il ne cessa de communiquer aux acquéreurs à la recherche "du renseignement sérieux", les adresses où l'on pouvait, individuellement, se procurer les répliques.

Tout à loisirs, il était possible de parcourir de nombreux albums de photographies, souvenirs de toutes les expositions antérieures du C.A.M. et de celles britanniques d'HENLEY; une partie de ces documents ayant Mr C. LEROUGE pour auteur.

Mr J. RANSBOTYN CHRONOLOGIE DE 2 PIÈCES ESSENTIELLES DU SYSTÈME
MECCANO: a) la BANDE DE 5 TROUS, b) la POULIE de 25 mm.

Sur deux tableaux, Mr J. RANSBOTYN présentait, d'une part des bandes de 5 trous, Réf. 5, d'autre part des poulies de 25 mm, Réf. 22. Toutes deux étaient afférentes à la production anglaise des diverses usines de Frank HORNBY.

Les bandes de 5 trous allaient du fer blanc à bords repliés (I901) à l'acier étamé ou noirci (I906), puis au nickel avec apparition d'un poinçon d'authenticité (I907). Une telle présentation devait durer 20 années, jusqu'à l'apparition du vert sombre, qui fut maintenu, avec des variantes dans le ton, jusqu'en 1965. A cette date fut adopté un poudré aluminium auquel, en 1968, succéda le zingué et, enfin, en 1978 un bleu sombre, tirant sur le violet. Entre-temps, en 1934, durant quelques années, on avait utilisé le poudré or, auquel la production française demeura fidèle de 1934 à 1968, durant 34 années.

Si, pour les bandes de 5 trous, les variantes se limitaient à leur habillage, par contre la poulie de 25 mm avait subi des améliorations techniques. A la mémorable fixation par clavette (I901) succéda le moyeu à vis d'arrêt (I911) avec le poinçon d'authenticité. Puis le laiton primitif fut abandonné pour l'acier nickelé. On vit, alors, remplacer le classique moyeu par un système de bossage en U assez curieux. En 1926 apparut sur le moyeu le deuxième trou fileté et diverses couleurs; d'abord le bleu, auquel succéda le rouge. En 1945, le poinçon MECCANO fut complété par "MADE IN ENGLAND" Ensuite, après avoir employé la couleur noire on revint au laiton pour adopter le plastique.

Il faut, aussi, signaler une réglette présentant une quinzaine de variantes de la fourchette de centrage, Réf. 65, et pièces rarissimes, neuf découpes " CARTON IMPRIME " sur les onze contenues de 1931 à 1935 dans la BOITE MECCANO "TRIPLE ZERO".

Mr J. P. MARCHE TRAMWAY EN TOUS GENRES.

Sur une longueur de 6 mètres, ce constructeur - qui, bien qu'inscrit avec le N° 44 n'avait encore jamais exposé - présentait une importante collection (plus de vingt) de trams; de ces engins bruyants qui ont sillonné pendant plus de trois générations la plupart des villes d'EUROPE, grandes et moyennes.

Il en avait construit de toutes les nuances. Le modèle le plus étudié, traité à l'échelle 1/20e, en pièces galvanisées

et jaunes, représentait un tramway aux lignes actuelles, tel que ceux qui de nos jours, circulent à St-ETIENNE ou à ZURICH. Il était, de plus, présenté sur une remorque surbaissée, équipée de 12 roues MECCAKIT, TRAVAUX PUBLICS.

Mr M. DUBOIS LAND ROVER.

Ce constructeur, grand spécialiste en véhicules tout terrains, avait réalisé, pour cette exposition, une JEEP, fort bien réussie par l'emploi flatteur des pièces dorées et bleues, mais aussi des magnifiques pneus DUNLOP - partie de cendriers publicitaires de la grande marque de pneumatiques - qu'il est seul à posséder. A signaler la présence de deux roues de secours, l'une sur le capot, l'autre au dos des sièges.

Pour permettre la démonstration de tous les mouvements ou manoeuvres spécifiques à une JEEP, la maquette avait été légèrement surélevée.

A l'avant quatre phares puissants et, bien entendu, le caractéristique treuil.

Mr G. LACAZE HORLOGE DIGITALE,
VENTILATEUR ELECTRIQUE OSCILLANT,
MOTEUR A AIMANTS PERMANENTS,
BOUSSOLE,
PENDULE.

L'horloge digitale avait été construite conformément à une notice "SUPER-MODELES" anglaise, publiée dans la revue MECCANOMAN'S CLUB. Actionnée par un moteur synchrone, constitué de quatre bobines cylindriques fixes et d'une armature à huit pôles, alimenté par du courant alternatif 16 volts; elle indiquait à l'aide de 4 quadrants (celui des minutes était double):

l'heure, les minutes, les secondes.

Le ventilateur électrique oscillant était une adaptation du modèle N° 23 du LIVRE DES NOUVEAUX MODELES, édition 1929. Il comportait deux améliorations: l'utilisation d'un second moteur, l'emploi de six pales d'hélices au lieu de quatre.

Le moteur à aimants permanents, ainsi que la boussole, étaient des réalisations du MANUEL "MECCANO-ELEC" et la pendule murale avait été construite avec la boîte anglaise spéciale "CLOCK-KIT N° I".

Mr J. BUTEUX MOISSONNEUSE BATTEUSE

Il s'agissait du super-modèle bien connu, l'une des quinze réalisations du coffret bois N° 10. Cette construction, déjà très étudiée, avait été modifiée et agrandie afin d'améliorer son rapprochement avec les machines actuelles. Le moteur MECCANO dut être remplacé par un moteur Marklyn, Réf. IO73, flasques rouges, à deux vitesses.

Mr E. LASNIER CHARGEUR DE CHARBON A GRANDE VITESSE.

Cette réalisation s'inspirait de la notice N° 2 des SUPER-MODELES MECCANO de la période de l'introduction dans le système du prestigieux COFFRET BOIS N° 7. Suivant de peu la notice N° I du CHASSIS AUTOMOBILE MECCANO, mais précédant de quelques années LA GRUE GEANTE POUR SOULEVER LES BLOCS DE CIMENT, ce chargeur fut, un temps assez court, le modèle que rêvaient de construire les adolescents.

Mr E. LASNIER avait porté la hauteur à 160 cm et adjoint un second moteur dans le but de faciliter le fonctionnement des divers mouvements concernant la rotation de la flèche, la benne preneuse, le wagonnet, l'évacuation de ce dernier.

Mr J.P.BESSAY PELLETEUSE EXCAVATRICE.

Le MAGAZINE N° 14 de NOVEMBRE 1981 a déjà publié, page 286, une description de cette réalisation remarquable que Mr J.P.BESSAY présentait, pour la première fois, à ses compatriotes, quelque peu ébahis de découvrir, dans leur chirurgien dentiste un second praticien, totalement différent de celui qu'ils connaissaient et dont ils appréciaient les talents.

On comprendra, pourquoi, le journaliste local de LA REPUBLIQUE DU CENTRE a consacré une trentaine de lignes de son reportage à cette construction de 50 kilos, réplique exacte d'une pelleteuse miniature "DINKY TOYS" ATLAS DIGGER, d'une vingtaine de centimètres, placée - au titre de témoin - devant les chenilles du mastodonte.

Mr P.MUNON VOITURE DE COURSE ANGLAISE,
CAMION A VAPEUR ANGLAIS.

La voiture de course était la reproduction exacte de la WANWALL de formule I que pilotait au GRAND PRIX DE MONACO de 1957 Tony BROOKS. Sa ligne esthétique avait très belle allure. Son châssis particulier, à système tubulaire, était constitué de tringles et d'accouplements divers. Outre l'embrayage et la boîte à vitesses classique (3 marches AV et une AR), on distinguait un pont arrière différent du type habituel. Il s'agissait d'un modèle DE DION présentant des freins à disques aux deux sorties du différentiel, un mode de freinage à l'avant-garde de la technique pour l'époque. Les roues avant étaient indépendantes.

Les diverses plaques flexibles bleues avaient permis de donner à la carrosserie des contours très aérodynamiques. L'animation était obtenue d'un moteur électrique MECCANO 220 volts.

Le camion anglais exposé, encore en cours de réalisation, présentait de rutilantes pièces rouges et vertes, des pièces usagées repeintes avec art. Il était appelé à figurer à l'Exposition 83 à BRIOUDE, équipé de la machine à vapeur verticale MECCANO de la période 1928/1935; une pièce devenue très rare.

Mr P.BOVAS TRACTO PELLE " CASE " ECHELLE I/7e.

Cet engin de travaux publics était la première réalisation "à l'échelle" de ce constructeur dreusois, considéré presque débutant en 1981. Pour son coup d'essai, il avait obtenu un coup de maître.

Cette belle réussite, très détaillée, excessivement soignée, exigeait, pour son fonctionnement, six moteurs :

- deux assuraient la montée et la descente du bras avant,
- un la rotation du godet avant,
- un la translation au sol par une boîte à 2 vitesses et une marche arrière,
- un la montée et la descente des deux bras arrière de la pelle,
- un la rotation du godet arrière.

La manoeuvre des deux vérins était commandée manuellement. Les roues avant étaient directrices.

L'engin en ordre de marche atteignait le poids respectif de 25 kilos.

Seules les quatre roues et leurs pneumatiques n'appartenaient pas au système MECCANO.

Mr R.DAUMARDLIGNE DE POINCONNAGE EN CONTINU,
CHARIOT ELEVATEUR,
MANEGE.

Mr R.DAUMARD avait réalisé et mis au point une machine fort complexe, demandant de sérieuses connaissances en mécanique. Si, dans la réalité, de telles machines perforaient des bandes métalliques en rouleaux, telles que tôle, laiton, aluminium, la maquette en démonstration utilisait un rouleau de papier.

Toutes ses commandes, certaines employant l'électronique (I7 au total) se trouvaient groupées sur un pupitre, alimenté en courant par un transformateur, permettant d'obtenir trois voltages différents. Cette source d'énergie avait été logée dans un petit bâtiment placé au côté de la poinçonneuse.

Ses divers poinçons pouvaient se régler à volonté. Il était possible de les faire fonctionner au coup par coup ou en continu.

D'un poids de 50 kilos, ses dimensions étaient:

- longueur	130 cm
- hauteur	70 "
- profondeur	50 "

Sept mois furent nécessaires à sa construction et à son savant réglage.

Elle était animée par quatre moteurs MECCANO dont 3 à 6 vitesses, plus un moteur d'une puissance supérieure (I/25e de CV).

Un chariot élévateur à fourches nécessaire à l'approvisionnement en rouleaux de la poinçonneuse, puis à leur évacuation, fonctionnait avec trois moteurs commandés à distance: le premier permettait la translation au sol (marches AV et AR.), le second l'inclinaison de la fourche, le troisième la montée ou la descente de la charge. Le courant électrique était fourni par des accus rechargeables.

Sa réalisation, ainsi que sa mise au point avaient demandé un mois. D'une hauteur de 38 cm et d'une longueur de 50 cm, il pesait 6 kilos.

Le manège, typiquement forain, comportait huit nacelles montantes et descendantes, mais se singularisait à intervalles réguliers par le son d'un klaxon bruyant. Mr MONTAIN, un autre ami de Mr R.DAUMARD, rompu en électronique, l'avait doté d'un système permettant la mise en marche, l'arrêt après quatre tours, le déclenchement du klaxon, puis l'automatisme de ces trois opérations.

Huit ampoules suspendues au plafond du manège s'éclairaient par intermittence par groupe de quatre. Les petites poupées qui occupaient les nacelles avaient été confectionnées par Mr Daniel FRANCOIS.

La construction de ce manège avait demandé un mois et demi. Animé par deux moteurs, son diamètre était de 60 cm et sa hauteur 50 cm.

Mr A. BARBE

LOCOMOTIVE 232 U I ET SON TENDER 36-B-6, ECHELLE I/12e,
BOITE A SEL ET WAGON TOMBEREAU A BOGIES, ECHELLE I/18e,
RAME DE TRAMWAY A VOIE METRIQUE, ECHELLE I/14e,
POINT D'INTERROGATION DE COSTES ET BELONTE, ECHELLE I/16e,
LOCOMOTIVE, TYPE 231 ET TENDER ECHELLE I/70e.

La locomotive 232 U I et son tender 36-B-6 reproduisaient la plus esthétique, mais aussi la dernière locomotive à vapeur, que la S.N.C.F. avait fait construire en huit exemplaires après la deuxième guerre mondiale. L'un d'eux est conservé au MUSEE FRANCAIS DU CHEMIN DE FER A MULHOUSE. On peut y voir fonctionner son embiellage

à glissière unique, mis en mouvement à horaire fixe, accompagné d'un bruitage assourdissant, reproduisant le tintamarre caractéristique d'une machine lancée à 140 Km heure.

Pour le moment, cette locomotive peut être considérée comme le clou du MUSEE, bien que certains passionnés en modélisme ferroviaire, critiquent sa ligne supérieure trop régulière, lui préférant celle plus familière des 2-3-I ou 2-4-I.

Afin de respecter, dans la mesure des possibilités offertes par le système MECCANO, au plus près l'échelle I/I2e, il avait été utilisé pour reproduire les grandes roues motrices des poulies I9 c de 15 cm de d. et pour les bogies avant et arrière des poulies I9 b de 75 mm de d.; pièces, en la circonstance, peu orthodoxes.

La boîte à sel et son wagon tombereau représentaient une double rétrospective. Il s'agissait, d'une part de la première locomotive électrique mise en service le 28 MAI 1900 sur l'ancien réseau PO (PARIS-ORLEANS) et d'autre part, de l'utilisation exclusive de la présentation MECCANO commercialisée en 1934: bandes et cornières dorées, plaques bleues revêtues d'un quadrillage jaune, poulies rouges.

Les trois réalisations suivantes avaient déjà participé aux expositions antérieures du BOURGET et d'ALTKIRCH.

Mr G. HUTTEAU GRUE GEANTE POUR SOULEVER LES BLOCS DE CIMENT,
REDUCTEUR DE PECQUEUR.

Cette grue "géante" avait la silhouette d'ensemble du prestigieux, et toujours "sans ride" SUPER-MODELE de la notice N° 4, qualifié en 1928 (il faut le rappeler), au moment de sa première édition: "LE PLUS GRAND MODELE MECCANO". Comme celui-ci, elle utilisait le grand roulement à rouleaux N° 167, une pièce qui fit sensation lors de sa sortie, voici plus d'un demi siècle.

La construction de Mr G. HUTTEAU différait, néanmoins de son prototype, par le multiplicateur I,46 appliqué aux dimensions originales qui étaient devenues :

Tour (carré de base)	40 cm
Hauteur, rail compris	40 "
Longueur de la flèche	230 "
Hauteur " "	19 "
Largeur " "	24 "
Hauteur totale de la grue (au faite du toit de la cabine)	92 "

Elle accusait un poids de 47 kilos, auquel devait être ajouté deux lests de 1 k.500, placés dans la cabine. A elle seule la flèche pesait 22 kilos et avait exigé un sérieux renforcement du plancher de la tour et de ses quatre piliers.

Un moteur électrique Stokys! 20 volts, placé dans la cabine commandait :

- la rotation de la flèche,
- la levée et la descente de la charge,
- la translation du chariot.

Pour un déplacement parfait de ce dernier, il avait été prévu des tendeurs de corde à cliquet.

Les quatre bogies articulés par l'intermédiaire de 24 poutrelles triangulées, Réf. II3 et de 32 embases triangulées, Réf. I26 a comportaient 20 roues motrices commandées par deux petits moteurs MECCANO 12 volts à courant continu, très démultipliés par des réducteurs hélicoïdaux.

A signaler l'arrivée du courant par la masse et par deux rails conducteurs, avec patins isolés pour courant alternatif et courant continu; la transmission au moteur de la cabine se faisant par un fil conducteur logé dans une tringle à rainure et un frotteur.

Le réducteur de PECQUEUR était du type épicycloïdal. Réalisé à partir de quatre roues dentées MECCANO: 2 de 56 dents, 1 de 57 dents et 1 de 55 dents (de fabrication ARGENTINE), il permettait d'obtenir une réduction très importante, de l'ordre de 3135/1.

Mr B. MACAIRE ENSEMBLE DE DOUZE AVIONS CONSTRUITS AVEC LES BOITES MECCANO "CONSTRUCTEUR D'AVIONS" DES ANNEES 1931 à 1939.

La plupart de ces avions avaient été réalisés avec des boîtes de fabrications anglaise ou française, à l'exception d'un seul monté avec une boîte commercialisée en SUISSE en 1935. Il portait le numéro onze et la cocarde de cette nation.

Les autres représentaient tous les types d'appareils en service dans les Iles Britanniques et en France, durant les huit années de vente de cette présentation originale qui cessa en 1939. Plus d'actualité au moment de la reprise d'activité des usines MECCANO, après la cessation des hostilités, la fabrication fut abandonnée. De ce fait, les avions construits, encore plus les boîtes complètes, sont devenus des pièces rares pour les collectionneurs.

On remarquait parmi les modèles exposés des monoplans à ailes surbaissées ou hautes, des biplans, des bimoteurs, des trimoteurs, voire même un hydravion, le plus souvent en tôle unie, parfois ondulée, revêtus de peinture aluminium ou crème. Certains appareils disposaient, même, d'ailerons mobiles.

Mr G. DIDIER GRUE PORTUAIRE.

Bien que NANCY se trouve à quelques 800 Kms du port de TOULON, Mr G. DIDIER avait décidé de représenter l'une des innombrables grues, réputées très opérationnelles, en service actuellement dans ce port.

La maquette obtenue, en raison d'une réalisation très pointilleuse, suivait fidèlement les lignes de l'engin choisi pour modèle.

Cinq moteurs assurait son fonctionnement :

- deux pour la translation au sol sur rails,
- un pour la rotation de la grue proprement dite,
- un pour l'inclinaison de la flèche,
- un pour la levée et la descente de la charge.

Tous ces mouvements étaient commandés à distance par un petit pupitre, avec inverseur également en MECCANO.

Mr F. KAUFFMANN GRUE N° 4 POUR SOULEVER LES BLOCS DE CIMENT.

Mr F. KAUFFMANN présentait, lui aussi, la même grue que celle de Mr G. HUTTEAU, mais aux dimensions exactes du SUPER-MODELE de l'ANNEE 1928; en ayant pris soin de remplacer le moteur unique logé, sur la notice N° 4, dans la cabine, par sept moteurs MECCANO, comme précisé ci-après :

- un moteur 20 volts boulonné sur le grand plateau denté supérieur, le plus près possible du pignon d'entraînement qui engrenait avec le grand plateau inférieur,
- un moteur 20 volts placé dans la cabine permettait la montée et la descente de la charge, en l'occurrence des "blocs de béton", selon la destination particulière du prototype,
- un moteur 20 volts, également placé dans la cabine

assurait le déplacement du chariot sur la flèche par l'intermédiaire d'un chaîne Galle,

- quatre moteurs 6 vitesses, bloqués à la réduction maximum, commandaient chacun l'un des quatre bogies nécessaires à la translation sur rails de l'ensemble.

Si ce constructeur, en outre excellent technicien et dessinateur (se reporter aux études illustrées par ses soins, publiées dans les bulletins N° 8, II et I3) avait adopté sept moteurs, - cela en conformité avec les techniques actuelles en usage dans la construction mécanique - c'est en raison de déboires éprouvés, voici une quinzaine d'années, dans la réalisation rigoureusement conforme à la notice du super-modèle.

Ce n'est pas faire injure à la fabuleuse invention de Frank HORNBY que de signaler que les conséquents mécanismes présentés se révélaient, parfois, d'un fonctionnement délicat, et ce malgré un graissage copieux. Il y avait quelques désagréments de la théorie à la pratique.

Les quatre bogies étaient, bien entendu, brevetés F. KAUFFMANN, conformément à la nouvelle version décrite par leur auteur dans le bulletin N° 8 du C.A.M. (8 pages).

Un emploi presque exclusif de pièces dorées donnait à cette grue, dont toutes les commandes avaient été groupées à l'arrière de la cabine, un cachet flatteur, qui faisait regretter l'abandon fin 1969 du poudré or, malgré son utilisation fragile.

Mr M. CAVADINI GRUE FLOTTANTE DE 200 TONNES,
TRACTEUR ROUTIER A VAPEUR.

Cette grue était la reproduction d'une photographie parue dans la Revue "MARINE ENGINEERING" de JANVIER 1979, représentant un formidable engin construit par la Sté ZIDELL.

Les nombreuses descriptions nécessaires à une réalisation en MECCANO ayant été puisées dans un reportage illustré de deux pages, afférent aux "Grues Flottantes", publié dans le MECCANO MAGAZINE de FEVRIER 1937 (Grue flottante GUSTO de 200 tonnes et MAMMOUTH de 150 tonnes).

Le tour de base du super-modèle MECCANO comportait quatre niveaux étagés sur 37 trous. Elle supportait et contenait le système de rotation de la flèche de la superstructure. Ce dernier était constitué de couronnes à rebord I67 b, de roues à boudin I9 mm, et d'un astucieux pivot en forme de cône inversé, prenant appui au pied de la tour. Il avait l'avantage de permettre une rotation aisée en regard du poids. Celle-là était obtenue par une large bande sans fin, faite d'éléments de chenille montés à l'envers, entraînés par une roue MECCAKIT. Il s'agissait d'une utilisation inédite de ces pièces.

La superstructure verticale pivotait tout autour de la tour. Elle logeait le contrepoids mobile de la flèche, équilibré pour permettre une inclinaison possible de 20 à 60°.

La flèche d'une longueur de 82 trous comprenait 4 palans: deux principaux, un secondaire et un sur un chariot.

Réalisée uniquement en pièces dorées et bleues et quelques rouges, l'ensemble était, particulièrement, séduisant.

La tracteur routier à vapeur avait déjà été exposé à ALTKIRCH en 1980.

Mr R. JACQUET CHARIOT ELEVATEUR A FOURCHE,
QUATRE MODELES RETROSPECTIFS,
TROIS MODELES "MECANISMES STANDARD",
DEUX MOUVEMENTS MECANIQUE DE CONCEPTION PERSONNELLE.

Le chariot élévateur à fourche, 1er PRIX DU CONCOURS INTERNATIONAL DE MODELES DE L'ANNEE 1951, comme déjà précisé dans le MAGAZINE N° 14, avait participé à l'Exposition du BOURGET.

Les quatre modèles suivants rappelaient les possibilités MECCANO des années 1913/1925 des pièces nickelées. On remarquait:

- Un excavateur (improprement dénommé Grue basculante), modèle N° 109 du Manuel de 1913,
- Un triporteur, modèle N° 531) tous deux du
Un théodolite " N° 605) manuel de 1923,
- Un vérin, modèle N° 621 du manuel de 1925.

Cette rétrospective était complétée par trois mécanisme STANDARD publiés par les manuels des années 1931 et 1934 et deux mécanismes conçus personnellement par Mr R. JACQUET, dénommés :

Joint d'OLDHAM,
Joint de CARDAN.

Mr M. CHEVREL

ESCALATOR,
TABLE DE BAR.

Cet "Escalator" absolument identique à la gravure que publie "LE PETIT LAROUSSE ILLUSTRÉ", donc d'un réalisme absolu, avait une inclinaison de 22° et pour dimensions :

Longueur	125 cm
Largeur	35 " 5
Hauteur	63 "

A l'exception d'une quantité très importante de longrines (elles étaient bleues et découpées en X) utilisée pour construire une base indéformable; toutes les autres pièces correspondaient à la présentation actuelle.

La mise en marche se faisait par coupure d'un faisceau lumineux avec des pièces de la Boîte "ELECTRONIC". L'arrêt se produisait automatiquement dès qu'une absence d'une durée déterminée d'utilisation se manifestait.

La table de bar, d'une hauteur de 71 cm avait pour plateau horizontal un rectangle amovible de 69 x 42 cm. Son double avantage consistait dans le déplacement aisé de l'escalator, mais, aussi, après suppression du plateau, dans la facilité d'accès aux parties inférieures de l'escalier mécanique inédit; en l'occurrence à son mécanisme.

Mr B. ROBERTS

SIX REALISATIONS MINIATURES.

Ce constructeur anglais, bien connu des membres du C.A.M., -un fidèle de nos expositions- présentait les miniatures que lui impose le long trajet qu'il doit accepter en utilisant les transports en commun.

En plus des deux modèles déjà vu au BOURGET:

- l'hélicoptère animé par un moteur MAGIC,
- la locomotive 4-4-0 (désignation britannique),

on notait quatre nouvelles réalisations, aussi flatteuses que les précédentes:

- une grue pour poser les blocs de ciment,
- un camion (minuscule) à plateforme, équipé de 6 pneus de 12 mm,
- un tracteur automobile tirant une remorque, utilisant les mêmes pneus,
- un tracteur routier à vapeur avec moteur MAGIC incorporé et sa caravane.

Il est, peut-être, utile de signaler que l'on peut

encore se procurer des pneus de 38 mm, Réf. I42 d et de 12 mm ,Réf. 452, chez M. W. MODELS à HENLEY-ON-THAMES.

Mr G. SOLAL

EXCAVATEUR GEANT,
TRIPLAN FOKKER.

Il s'agissait de la reproduction d'un excavateur géant construit à MAGDEBOURG vers 1935, destiné à l'extraction de la houille de mines à ciel ouvert, telles qu'il en existe dans la RUHR, L'AUSTRALIE, L'AMERIQUE du NORD, capables de produire annuellement 150 millions de tonnes.

Lorsque l'on apprendra que Mr G. SOLAL ne disposait que d'une photographie publiée dans un MECCANO MAGAZINE de la même année, pour mener à bien sa réalisation, on ne peut qu'admirer cet autre mastodonte, parfait dans toutes ses proportions.

Il avait pour dimensions :

- longueur hors tout 152 cm,
- hauteur " " 86 "
- largeur " " 62 " à la base.

Dix moteurs étaient nécessaires pour son fonctionnement :

- Un pour lever et baisser le bras porte godets,
- Deux pour avancer et reculer le dit bras,
- Deux pour la rotation de la chaîne supportant les immenses godets,
- Quatre pour la translation au sol du portique se déplaçant sur des double rail (2 moteurs de chaque côté),
- Un pour la rotation de la superstructure sur le portique.

Cet autre super-modèle, également inédit avait demandé 1700 heures, réparties sur une huitaine de mois. Il pesait 58 kilos.

L'avion FOKKER avait déjà été présenté au BOURGET.

Mr C. LEROUGE

SERIE DE SEPT TRACTEURS ROUTIERS A VAPEUR.
HORLOGE KIT N° 2, TRANSFORMEE.

Ce genre de tracteurs, d'une époque révolue, fut très utilisé de part le monde jusqu'à l'apparition du moteur à essence. C'était l'engin de déplacement indispensable à tout forain. Il assurait, non seulement, l'acheminement des roulettes, mais, de plus, produisait l'énergie électrique nécessaire à l'animation et à l'éclairage des manèges.

Nombreux sont encore de nos jours en GRANDE BRETAGNE les expositions ou rassemblements de tracteurs routiers les plus divers, voire hétéroclites. De telles manifestations, inconnues en FRANCE, recueillent au delà du channel un vif succès; elles sont toujours très suivies par un public fidèle et passionné.

C'est pourquoi, Mr C. LEROUGE avait choisi de reproduire des engins construits OUTRE-MANCHE. Du minuscule, dont le diamètre des deux grandes roues était de 12 mm, au plus important qui comportait deux grandes roues de 250 mm, le rapport allait de 1 à 20.

Dans la mesure des possibilités du système MECCANO, chaque réalisation présentait le maximum de détails. La plus grande, même les deux suivantes, étaient de petits chefs d'oeuvres, d'autant plus qu'elles bénéficiaient d'un mariage heureux de toutes les couleurs passées et actuelles des pièces MECCANO.

Le mécanisme de sonnerie de l'HORLOGE KIT N°2 avait été remplacé par celui de l'HORLOGE COMTOISE, décrit dans le LIVRE

de même nom édité par le C.A.M. et toujours disponible (se reporter à la page 379). Ce mécanisme, plus simple à construire et plus fiable, a l'avantage de sonner l'heure, la répétition de l'heure et la demie; possibilités que ne permettait pas le KIT N° 2 dans sa version originale.

Mr J. BIHN APPAREIL DE PROJECTION CINEMATOGRAPHIQUE.

C'est grâce à une initiative méritante de Mr G. NOUGARET de MAISONS-ALFORT que l'appareil de projection cinématographique, format 9 mm 5, construit en 1936, par Mr J. BIHN de PARIS, put être présenté à DREUX, en parfait état de fonctionnement, après 46 années d'un long sommeil.

Comme les plus anciens membres du C.A.M., Mr G. NOUGARET ne connaissait Mr J. BIHN que de nom. Il n'avait souvenir que du long article publié dans le MECCANO MAGAZINE de MAI 1937, relatif à cette réalisation.

C'est la relecture des lignes de l'époque qui suggéra l'idée de retrouvailles, heureusement facilitée par le fait que le constructeur possédait un nom de famille peu répandu (seulement quatre abonnés se dénommaient BIHN dans les volumineux annuaires téléphoniques de PARIS).

Rendez-vous fut pris pour un premier contact où l'on décida de présenter "la précieuse relique" et de construire, pour la mettre en valeur, un support rotatif.

Les nombreux entretiens avec les congressistes et les visiteurs, les nombreuses photographies prises, prouvèrent à Mrs NOUGARET et BIHN que leur décision commune avait été bénéfique à la réussite de la onzième exposition.

Mr G. NOUGARET SYSTEME DE REMPLACEMENT DE LA PIECE I67 A (SECTEUR A GRANDES DENTS).

Cette réalisation dotée, au premier abord, d'une superstructure quelque peu étrange, avait, pourtant un but très précis et fort louable: pallier à la difficulté à se procurer des pièces I67 a; indispensables pour réaliser la rotation à vitesse lente de constructions lourdes, types grues ou excavateurs géants.

A cette fin, il était ajusté serré, tout autour d'une couronne à rebord I67 b, une chaîne Galle 94. Le prototype présenté comptait 180 maillons, mais, un tel nombre peut légèrement varier à la fabrication de la chaîne.

Deux arbres, diamétralement opposés, porteurs de pignons I5 dents, commandant des roues dentées de 60 dents, étaient montés sur la superstructure. Le rôle de ces deux dernières était d'engrener par 2 dents sur la chaîne Galle afin de provoquer la rotation de l'ensemble.

A l'extrémité des deux axes supportant les pignons I5 dents étaient fixés des panneaux publicitaires pivotants mais demeurant toujours parallèles entre eux, puisque tournant à la même vitesse de rotation que la superstructure.

Contrairement à ce que la pancarte placée devant le modèle déclarait :

" NON ! CA NE SERT A RIEN ... OU PRESQUE "

les réponses que faisait Mr G. NOUGARET aux interrogations des constructeurs, congressistes et visiteurs, justifiaient l'utilité de son mécanisme.

Mr G. QUENTIN PLANETAIRE HELIOCENTRIQUE,
PLANETAIRE GEOCENTRIQUE.

Le premier planétaire présentait les particularités

suivantes :

- Le Soleil était fixe au centre de l'appareil,
- La Terre tournait autour du Soleil,
- La Lune tournait autour de la Terre,
- La durée de révolution de la Terre était de 365,12 jours (pour 365,242 en réalité). C'est un mécanisme différentiel conique qui permettait d'obtenir le rapport 1/365,12,
- La durée de révolution de la Lune était de 27,29 jours (pour 27,382 en réalité),
- Celle du plan de l'orbite était de 18,6 ans (comme dans la réalité). C'est un second mécanisme à différentiel conique qui donnait le rapport 1/18,6.

Le second planétaire était une modification de celui présenté l'année précédente au BOURGET. Il en différait par la suppression du col de cygne qui soutenait la Terre.

Mr G. QUENTIN, grand spécialiste dans la réalisation des planétaires annonce pour BRIOUDE 83 une troisième construction, très différente des deux premières.

Mr C. GOBEZ

HORLOGE DENOMMEE " A FICELLE",
TROIS HORLOGES SYNCHRONES,
PINCE DE MANIPULATION DE PRODUITS DANGEREUX,
PETIT TRAIN) Modèles pour
PANNEAUX) publicité animée.

Disciple de Mr G. GOMBERT, dans la construction des horloges, Mr C. GOBEZ est devenu promptement un maître en une matière assez ardue, au point d'être en mesure de former, à son tour, de nouveaux disciples.

En étudiant le mécanisme N° 66 du MANUEL des MECANISMES "STANDARD", édition 1936, dénommé: "DISPOSITIF A MOUVEMENT INTERMITTENT CENTRIFUGE", il vint à l'idée de ce constructeur de l'appliquer au fonctionnement d'une horloge, absolument inédite.

Dans son application horlogère, l'axe vertical du dispositif a deux fonctions:

- celle de transmettre la force motrice du poids aux aiguilles, après une démultiplication adéquate,
- celle de régulariser le fonctionnement de l'horloge.

Le poids moteur muni d'une transmission à chaîne sans fin est remonté électriquement et le réglage avance ou retard s'obtient en modifiant la longueur de la ficelle, par une fixation mobile de celle-ci.

Les trois horloges étaient équipées de moteurs synchrones réalisés en pièces MECCANO électriques, hélas! de fabrication éphémère, disparues depuis une douzaine d'années. Ces moteurs faisaient fonctionner les aiguilles, puis sonner les heures et les demies. Pour compter les coups, deux horloges utilisaient une crémaillère, pièce remplacée dans la troisième horloge par une roue de compte constituée par un disque de 10 cm, Réf. I46 a.

La pince de manipulation disposait de cinq fonctions commandées par un commutateur à trois positions, dont une de repos.

Cinq moteurs assuraient les mouvements suivants :

- levée de la pince,
- rotation sur elle-même,
- rotation de droite à gauche,
- serrage de la pince,
- translation sur rails de l'ensemble.

Les deux derniers modèles représentaient des systèmes

astucieux de publicité en faveur des nouvelles boîtes MECCANO permettant la construction d'un seul modèle. Des gravures illustrées défilèrent lentement, puis, sur l'une des deux réalisations, apparaissaient l'une après l'autre les sept lettres du mot "MECCANO" dessinées selon le graphisme célèbre.

Mr J.L.FIGUREAU PENDULE A POIDS A REMONTAGE ELECTRIQUE AUTOMATIQUE, PENDULE A BILLE ROULANTE, SYSTEME CONGREVE.

Il s'agissait de réalisations horlogères construites par un nouvel adhérent, figurant au répertoire du C.A.M. sous le numéro I75, seulement depuis début 1981. Elles reproduisaient les mécanismes personnels de deux inventeurs: Mrs DESTOUCHES et CONGREVE, traduits, pour la première fois, en pièces MECCANO, par Mr C.GOBEZ, précédemment cité.

C'est à l'Exposition d'HENLEY de 1981 que Mrs C.GOBEZ et J.L.FIGUREAU firent connaissance; exposition qui présentait, réalisée par un constructeur anglais: Mr J.PARTRIDGE d'EWELME, le prototype créé par Mr C.GOBEZ, système DESTOUCHES.

A son retour à BRIOUDE, à l'aide des nombreux plans relevés sur place et des notes prises, Mr J.L.FIGUREAU, passant à l'exécution, construisit le troisième exemplaire connu, se trouvant dans l'obligation de simplifier les cadrans. Les pièces Réf.I87 a, flasques de roue, employées pour confectionner le frein à air, ne furent certainement pas créées à l'origine pour un tel usage !

La pendule terminée fut exposée, durant un mois dans l'une des vitrines du magasin "HEXAGONE" au PUY en VELAY. Au bout d'une telle durée, elle continuait de donner l'heure exacte à quelques secondes près.

Quant à la seconde, qui aux dires de son constructeur comprend quelques erreurs de conceptions horlogères, auxquelles - après examens des spécialistes présents à DREUX - il sera remédié d'ici l'Exposition 83, on se doit de signaler l'étonnante reproduction en pièces scitement MECCANO, du basculement du plateau, déclenché par le va et vient d'une bille de 9 mm 5 (pièce I68 d) en suivant un circuit des plus sinueux.

Mr B.DUPUIS LOCOMOTIVE A RESERVOIR, TYPE " BALTIQUE ".

Cette 4-6-4, selon la désignation anglaise, était une locomotive à réservoir, célèbre dans l'histoire de la traction à vapeur britannique. D'un poids de 98 tonnes, elle était capable de tracter des trains de 400 tonnes entre LONDRES et BRIGTON à la vitesse, formidable pour l'époque (1925/1930) de 130 kms à l'heure.

On comprend, pourquoi, MECCANO LIVERPOOL l'avait choisie pour l'un de ses super-modèles (N° I5), de la période située entre les deux guerres mondiales.

La construction présentée avait un mérite tout particulier, ayant été réalisée par un jeune scolaire de 12 ans (BRUNO étant né en AVRIL 1970), bien conseillé, il est vrai, par son Père, utilisateur précédant du copieux MECCANO cédé à son heureux Fils.

Cette cessation familiale expliquait la présence des pièces aux belles couleurs dorées, bleues et rouges, complétées par quelques plaques jaunes actuelles.

L'obligation de monter un moteur électrique Suisse Stokys, avait nécessité quelques modifications intérieures.

Il faut souhaiter à ce plus jeune exposant, qui participait à sa première exposition, de s'affirmer, d'année en année, parmi les constructeurs, et de devenir un élément enthousiaste de l'indispensable relève.

Mr M. BEAUREPAIRE HORLOGE ASTRONOMIQUE ANIMÉE ET MUSICALE.

L'utilisation massive de plaques bleues soulignée de cornières et bandes dorées flattait l'allure générale de cette horloge, différente des précédentes par la diversité des renseignements qu'elle apportait.

D'une hauteur de 155 cm, elle avait pour largeur 80 cm, pour profondeur 32 cm et pesait 40 kilos.

Elle indiquait en plus des heures :

- le calendrier,
- les phases de la Lune, premier et dernier quartier, pleine et nouvelle Lune,
- les déclinaisons du Soleil placé au sommet de l'horloge.

L'animation et la sonorisation consistaient, chaque heure, en un défilé de marins sur la façade de l'horloge, de droite à gauche, au son de l'air bien connu "MALBROUGH S'EN VA EN GUERRE". Il était utilisé à cette fin un xylophone. Pour la satisfaction des visiteurs, Mr M. BEAUREPAIRE avait prévu sa commande manuelle.

Tout cela avait demandé des trésors de patience, telle la mise au point de la roue à rochet pour laquelle, après deux années d'échec, la grande couronne à rebord, Réf. I67 b s'était montrée la solution la plus fiable, ne s'arrêtant, pratiquement, jamais. Cette roue, entraînée par un poids de 500 gr. est l'organe moteur. Le poids est remonté électriquement toutes les trente minutes.

La succession des jours de la semaine se fait entièrement mécaniquement. Chaque jour, entre 0 et 2 heures, deux dents d'une roue à chaîne de 14 dents, Réf. 96 a, sont entraînées par un bras de manivelle, qui effectue un tour en vingt quatre heures. Pour les mois, il existe un système similaire. Une programmation, prévue pour un cycle de quatre années, permet de tenir compte des années bissextiles.

Mr N. SUCHIER MOTEUR DE MOTO A DEUX CYLINDRES.

Ce jeune constructeur, encore lycéen, avait choisi de construire le SUPER-MODELE N° II de la boîte actuelle N° IO. Le moteur électrique universel II5/I20 volts de la notice avait été avantageusement remplacé par un petit moteur monovitesse 9/I2 volts d'une puissance et d'une longévité surprenantes.

On remarquait le vilebrequin équilibré, les deux arbres à cames, les bielles, les pistons, les soupapes, les bougies, la magnéto, le carburateur, l'échappement.

En marche, la plupart de ces organes s'animaient et donnaient une idée, fort intéressante, du fonctionnement d'un moteur à quatre temps.

Mr J. OLIVET CHASSIS DE CAMION MONTE SUR PLATEFORME,
CHASSIS DE VOITURE MONTE SUR PLATEFORME,
GRUE SUR PONTON.

Ce pionnier du C.A.M., organisateur en 1974 du 3e CONGRES-EXPOSITION (se reporter à la page 356), est un réputé spécialiste des constructions en pièces antérieures à celles actuelles.

Pour présenter à DREUX, il avait réalisé deux chassis automobiles, le premier était un camion équipé à l'arrière de quatre roues jumelées, le second une voiture de tourisme.

Le chassis du camion reposait sur une large plateforme munie de deux palans commandés, chacun, par un moteur. Leur intervention permettait de placer le chassis en position verticale

afin de faciliter la démonstration du fonctionnement de tous les organes:

- Embrayage, boîte à vitesses (3 AV, 1 AR), différentiel, freins.

Le châssis de voiture était placé sur une plateforme plus réduite, mais ne bénéficiait pour son relèvement vertical, que d'une commande manuelle. Animé par un moteur 6 vitesses, il lui était possible de faire une démonstration de son fonctionnement en position horizontale; ses roues arrière reposant sur des poulies folles, faisant offices de rouleaux, tel un home-trainer.

La Grue à Ponton, rappelait le SUPER-MODELE N° 28 seulement par sa ligne générale, car elle avait été abondamment embellie par l'ajout de nombreux détails. Il n'avait été reproduit en conformité que la flèche, la colonne verticale garnie de longrines et le mécanisme.

Le roulement à rouleaux constitué de 16 segments en U, Réf. II9 et de 8 roues à boudin 28 mm, Réf. 20, avait été avantageusement remplacé par le Roulement à Galets N° 167.

oooooooooooooooooooooooooooo

COMPTRE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Comme annoncé, elle s'est tenue le VENDREDI 22 MAI à l'issue du banquet à BREZOLLES, partiellement, en raison de l'absence - pour cas de force majeure - de Mr R. GOIRAND, trésorier, retenu à LYON, présent à DREUX seulement le lendemain samedi.

Elle se déroula en présence des 47 membres ci-dessous énumérés. C'était la première fois qu'un nombre si important d'adhérents était rassemblé; l'Assemblée Générale de l'année précédente au BOURGET - pourtant situé en pleine banlieue parisienne - n'ayant réuni que 36 sociétaires. Cette nette progression est un encouragement à oeuvrer au développement du C.A.M., qui devrait dépasser, fin 1982, les 200 membres actifs cotisants.

Etaient présents:

Mrs U. BACHELARD, A. BARBE, M. BEAUREPAIRE, P. BELGODERE, J. P. BESSAY, D. BOURDAUD 'HUI, J. BUTEUX, M. CAVADINI, L. DALLONI, R. DAUMARD, G. DEBARD, M. DELANNOY, M. DUBOIS, B. DUPUIS, G. DIDIER, S. ECONOMOS, J. L. FIGUREAU, M. FOSSE, L. FOUQUE, C. GOBEZ, G. GOMBERT, G. HAMEL, A. HUC, G. HUTTEAU, R. JACQUET, F. KAUFFMANN, G. LACAZE, E. LASNIER, A. LEENHARDT, C. LEROUGE, G. LOGUT, J. MARAIS, J. P. MARCHE, P. MONSALLUT, G. NOUGARET, J. OBERDOERFFER, J. OLIVET, J. OUDIT, M. PERRAUT, G. QUENTIN, J. RANSBOTYN, C. SEMBLAT, A. SERGENT, G. SOLAL, N. SUCHIER, J. THIBAUT, M. THOMAS.

Assistèrent, également, aux débats:

Mrs Guy CHANU, Directeur des Ventes de la Sté MIRO-MECCANO,
B. ROBERTS, J. PARTRIDGE, SCHOOLAR Fils, sympathisants anglais,
M. DUPUIS, Père de BRUNO.

Mr M. PERRAUT ayant pris la parole, au moment de l'apéritif, pour exprimer, au nom du C.A.M., ses remerciements à Mrs R. DAUMARD et D. FRANCOIS, précieux collaborateur du précédent, puis saluer les retrouvailles de quelques membres perdus de vue, on passa de suite à la question, toujours épineuse, du lieu de l'exposition suivante.

Comme déjà annoncé, page 339, cette question fut promptement résolue, grâce à la proposition de Mr J. L. FIGUREAU, adhérent assez récent, mais passionné constructeur, spécialisé, lui aussi, dans les réalisations horlogères.

Cet important point noir résolu, quelques construc-

teurs, profitant de la présence de Mr G.CHANU, posèrent à celui-ci quelques questions d'intérêt général.

Tour à tour Mrs F.KAUFFMANN et G.SOLAL attirèrent l'attention de cet important responsable de la Sté MIRO-MECCANO sur la question essentielle de la qualité des pièces, principalement la tenue du zingage et l'excès d'épaisseur des peintures, puis la disponibilité des moteurs électriques; le dépositaire des pièces détachées nancéen, ayant informé Mr G.SOLAL de l'imminent arrêt de la fabrication du dernier moteur plat, monovitesse, aux qualités très appréciées par tous les constructeurs.

En réponse à ses interrogations pertinentes, Mr G.CHANU invoqua l'utilisation de la sous traitance et ... la marge substantielle dont bénéficie le commerce de détail!!! Pour le moteur, il dut confirmer l'exactitude de l'information.

C'est sur ces déclarations que pris fin la première partie de l'Assemblée Générale, qui se poursuivit le lendemain à 18 h. 30 dans la salle de l'exposition.

Dès la tombola tirée, tous les constructeurs et congressistes se rassemblèrent sur la scène, autour de Mrs M.PERRAUT et R.GOIRAND, pour écouter la lecture du rapport financier de l'ANNEE 1981 qui se présentait comme suit :

RELIQUAT 1980 ou en caisse au 1er JANVIER 1981 II.404,28 Fr
(se reporter au MAGAZINE N° 14, page 299)

RECETTES DE L'ANNEE 1981

Cotisations encaissées	7.700,00
Intérêts année 1980 du Cte à la Caisse d'Epargne .	611,59
Ventes de bulletins anciens et d'insignes	3.108,00
<u>TOTAL DES RECETTES</u>	<u>22.823,87</u>

DEPENSES DE L'ANNEE 1981

Tirage en photocopies, envoi du BULLETIN N° 13	4.787,80 Fr
Tirage pages offset COFFRET N° 7 .	480,00
Impression des nouvelles couvertures en jaune et bleu MECCANO	3.470,00
Achat de 4.000 enveloppes et 2.000 sachets	1.028,18
Tirage en photocopies et en offset, du MAGAZINE N° 14, retraitage du BUL- LETIN N° 13	5.191,00
Exposition du BOURGET: invitations au banquet de Collaborateurs de la Sté MIRO-MECCANO	588,00
Fournitures et remboursement divers	410,15
<u>TOTAL DES DEPENSES</u>	<u>15.955,13</u>

RESTE EN CAISSE AU 31 DECEMBRE 1981 6.868,74

En raison de la relative faiblesse de l'encaisse qui s'annonçait pour la fin de l'année 1981, le Bureau avait pris la sage décision de relever la cotisation annuelle de Fr: 50.00 à Fr: 75.00 à partir du 1er JANVIER 1982. Cela fut annoncé dans le MAGAZINE N° 14 de NOVEMBRE 1981, page 305.

La rentrée des cotisations 1982 et la régularisation de quelques membres négligents, remontèrent l'encaisse à FIN MAI de cette année à plus de 17.000 Fr, toutes dépenses afférentes à l'acheminement des MAGAZINES N° I4 et I5 déduites.

Malgré cette encaisse satisfaisante, permettant de faire face à deux dépenses toujours reportées, mais indispensables, Mr R.GOIRAND demanda deux votes pour :

- l'achat du système amplificateur décidé à l'Assemblée Générale du BOURGET,
- l'achat d'une armoire métallique, pour permettre à Mr M.PERRAUT un classement méthodique de toutes les archives ou documents du C.A.M.

A main levée, ces achats furent approuvés à l'unanimité.

Au moment de clore l'Assemblée Générale, Mr J.OLIVET de BIARRITZ fit remarquer que le bureau n'était pas composé conformément aux dispositions de la Loi de 1901 qui régit notre Association. Il lui manquait légalement 4 membres: un vice-président et 3 administrateurs.

Sur propositions des membres présents, on procéda à un second vote à main levée, qui désigna, à l'unanimité Messieurs :

P.BELGODERE	de PARIS	Vice-président,	
J.OLIVET	de BIARRITZ	} Administrateurs	}
C.LEROUGE	de PARIS		
C.GOBETZ	de PARIS		

Par un troisième vote, les rapports moral et financier furent approuvés et le bureau de 1981 reconduit en 1982.

On pourra prendre connaissance de sa nouvelle composition en première page du présent MAGAZINE.

oooooooooooooooooooooooooooo

LA MUNICIPALITE DE DREUX ET L'EXPOSITION

Copie de la carte de visite reçue de Madame le MAIRE de DREUX :

Françoise GASPARD
Maire de Dreux
Députée de l'Eure-et-Loir

vous remercie vivement de votre aimable invitation. Absente de Dreux pendant ce week-end de l'Ascension, elle regrette de ne pouvoir participer à votre manifestation et vous prie de bien vouloir l'en excuser.

.....
Copie de la lettre reçue de Madame Sylvie LEMAITRE-DAUPHIN, chargée de l'ouverture officielle de l'Exposition.

MAIRIE DE DREUX

DREUX, le 2 JUIN 1982

Monsieur Maurice PERRAUT
Président du CLUB des AMIS du MECCANO
Aux bons soins de Monsieur Roger DAUMARD
Les Murgers, Bâtiment BRETAGNE B, 3 G
28100 DREUX

Monsieur le Président,

Le week-end de l'Ascension nous a permis d'accueillir dans notre cité l'Exposition MECCANO.

Je tiens à vous réexprimer tout le plaisir que nous avons eu à voir ainsi rassemblés les témoignages de tant d'heures de travail, de patience, d'ingéniosité.

Je compte sur vous pour transmettre nos plus vives félicitations et tous nos remerciements aux membres de votre Club présents à Dreux pendant ces quelques jours.

En vous remerciant par avance,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de toute ma considération.

Pour le Maire

Mme S. LEMAITRE-DAUPHIN
Adjointe au Maire
Chargée des Affaires Culturelles.

oooooooooooooooooooooooooooo

L'EXPOSITION VUE PAR LA PRESSE REGIONALE

DREUX, VITRINE DES " CINGLES " du " M E C C A N O "

Ces "fanas", ces "cinglés" du MECCANO (comme ils se définissent volontiers) sont, en fait, des hommes de l'art. De l'art du MECCANO. Enfants, ils ont touché et vissé leurs premières pièces. Adultes, et parfois âgés, ils en ont fait leur hobby, leur passion.

.....
Quel spectacle, en fait, que cette exposition du IIe anniversaire du Club! Plus ingénieuses et plus compliquées les unes que les autres, bourrées de mécanismes, d'engrenages, de poulies, de courroies (et de bien d'autres subtilités encore!), toutes ces réalisations rivalisent d'ingéniosités.

.....
Elles fonctionnent. Elles s'animent. Elles roulent. Elles se déplacent. Elles cliquettent. Elles grincent des engrenages. Elles vivent, quoi!

L'ECHO REPUBLICAIN, samedi 22 et dimanche 23 MAI 1982

DREUX, CAPITALE " N A T I O N A L E " du " M E C C A N O "

Un truc de gosse ? Allez donc visiter l'exposition.

Comment ne pas être ébahi, en effet, par ces constructions complexes qui ont demandé tant d'ingéniosité, de recherche, de patience de ceux qui ont passé des milliers d'heures à leur réalisation ? Toutes sont plus étonnantes les unes que les autres.

.....
Face à ces assemblages de plaques, d'écrous, de bandes perforées, de roues dentées, que chacun a manipulé au moins une fois dans sa tendre enfance, on reste confondu, intrigué, quand ces drôles de machines s'ébranlent. Confondu on le reste quand on se penche sur les mécanismes compliqués qui leur donnent la vie ...

LA REPUBLIQUE DU CENTRE, samedi 22 et dimanche 23 MAI 1982

oooooooooooooooooooooooooooo

LES VISITES TOURISTIQUES

Par l'intermédiaire de Mr R. DAUMARD, elles avaient été prévues à l'intention des Epouses accompagnatrices, afin de rendre leur séjour dans une région de FRANCE au passé chargé d'HISTOIRE, le plus agréable possible.

Ce fut, tout d'abord, dès le vendredi 15 heures,

sous la conduite éclairée de Mr J. LELIEVRE, Conservateur du MUSEE Marcel-DESSAL, la visite de celui-ci où sont rassemblés: peintures contemporaines, précieux chapiteaux romans, vitreaux du XIII siècle et de très nombreux souvenirs ou témoins du long passé dreusois.

Du musée, on se dirigea vers le vieux Beffroi, élégante architecture bâtie au début du XVIIe siècle, ancien hôtel de ville, réputé pour ses voûtes hardies, ses monumentales cheminées et son impressionnante charpente supportant un clocheton, abritant les cloches de la ville, que l'on ne sonne plus pour ne pas ébranler le vieil édifice. On ne peut passer sous silence l'exploit réalisé par les Dames qui, toutes ensemble, gravirent allégrement les 184 marches.

Puis, par une assez longue marche à pied, on se mit à escalader la colline qui domine la ville, afin de visiter son lieu le plus remarquable: LA CHAPELLE St-LOUIS, aussi dénommée CHAPELLE ROYALE; dont on ne distinguait, au premier abord, que les vieux remparts, ceinturant le site de l'ancien château.

Outre ses verrières, qui furent les meilleures productions de la Manufacture de Sèvres au XIXe siècle, on était sensibilisé par un spectacle rarissime: celui constitué par toutes les tombes de la FAMILLE d'ORLEANS, groupées tout autour de la sépulture de LOUIS-PHILIPPE.

Toujours sous la conduite de Mr J. LELIEVRE, la trentaine de personnes rejoint vers 18 heures la Salle des Fêtes, enchantée des excellents moments passés en compagnie d'un guide, fort érudit sur la longue histoire de la ville qu'il chérit.

Il avait été arrêté pour l'après-midi du lendemain la visite guidée de la magnifique cathédrale de CHARTRES, construite aux XIIe et XIIIe siècles.

Alors que Mr G. DIDIER, constructeur nancéen, avait accepté de sacrifier sa présence à l'exposition le deuxième après-midi, pour prendre la responsabilité de cette seconde excursion, un temps exécrable nuisit à son heureux déroulement; la moitié de la visite se déroulant à l'extérieur de la cathédrale et les splendides vitraux ou verrières demandant un minimum de lumière extérieure pour être mis en valeur. Ce fut donc, une visite triste.

Hélas! même pour les loisirs, les jours se suivent mais ne se ressemblent pas !!!

.....

On pourra prendre connaissance ci-après de la lettre que Mr J. LELIEVRE a adressée à Mr M. PERRAUT.

J. LELIEVRE
Conservateur du Musée Marcel-Dessal
7, Place du Musée
28100 DREUX

DREUX, le 28 JUIN 1982

Monsieur Maurice PERRAUT
Président du Club des
Amis du MECCANO

Monsieur le Président,

J'ai eu le plaisir de recevoir avant hier, en excellent état, le colis dont une lettre de votre collaborateur, en date du 23 juin, m'annonçait l'envoi au nom des Amis du MECCANO.

Très touché par votre aimable geste, c'est maintenant mon tour de vous adresser mes bien vifs remerciements. Je tiens par ailleurs à vous dire quel excellent souvenir m'a laissé la rencontre avec les sympathiques membres de votre club au cours de votre congrès du 21 mai dernier.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'ex-

pression de mes sentiments les meilleurs et bien dévoués.

Le Conservateur,

J. LELIEVRE.

oooooooooooooooooooooooooooo

B R I O U D E

recevra la 12e EXPOSITION du CLUB des AMIS du MECCANO

les 13 et 14 MAI 1983

Dès la page 339, les lecteurs auront appris le choix de BRIOUDE pour le déroulement de notre manifestation de l'année prochaine.

Bien qu'il s'agisse d'une petite ville de province, très agréablement située au coeur de l'Auvergne, on peut dès maintenant, prévoir une réussite totale. BRIOUDE est, en effet, une ville d'Art et de Tourisme dynamique qui, d'année en année, veille tout particulièrement à son développement et à sa renommée qu'elle veut exemplaire. Spécialisée dans l'organisation des Congrès et Festivals (c'était, très récemment, dans ses murs, celui du FILM FERROVIAIRE), on peut être certain de l'accueil que recevra notre exposition annuelle, perpétuellement inédite, là où elle se produit.

Mr J.L.FIGUREAU, constructeur enthousiaste, chirurgien dentiste en sa ville, en relations constantes avec ses édiles, est, d'autre part, expérimenté dans la mise sur pied de telles manifestations.

Il nous annonce, en plein accord avec la municipalité:

- une vaste salle de 560 M2, installée par les services municipaux,
- des tables d'exposition protégées par des barrières métalliques,
- une inauguration officielle, suivie d'un vin d'honneur offert,
- un appui efficace de la MAIRIE pour la publicité indispensable.

Au début de l'année prochaine, Mr J.L.FIGUREAU adressera à chaque adhérent une invitation personnelle et le bureau du C.A.M. souhaite que nombreuses soient les réponses favorables qui lui parviendront.

Bien que par sa situation géographique, BRIOUDE avantage les membres domiciliés dans le Sud-Est, d'ailleurs assez peu nombreux, on attend une présence massive de ceux plus éloignés, qui ne sera que plus méritoire.

Celle-ci est d'autant plus escomptée que les relations routières sont excellentes en provenance de PARIS, NANCY, NANTES, LYON, NICE, en utilisant les autoroutes et les nationales. De même, celles par chemin de fer: BRIOUDE se trouvant, par exemple, sur la ligne directe PARIS-NIMES.

De plus, cette ville dispose d'un équipement hôtelier conséquent et excellent, pratiquant des conditions intéressantes qui ne pourront qu'être appréciées par les participants.

.....

A l'intention des futurs exposants et congressistes, la Rédaction croit utile de publier les deux lettres suivantes :

Louis EYRAUD
Député
au Parlement européen
Conseiller Général
de la Haute-Loire
Maire de BRIOUDE
43-FRANCE

BRIOUDE, le 22 MARS 1982

Monsieur le Président
du
CLUB des AMIS du MECCANO

Monsieur le Président,

Mon ami, M. FIGUREAU m'a indiqué que votre organisation serait susceptible d'organiser son congrès national pendant le week-end de l'Ascension en 1983.

Naturellement la Municipalité de BRIOUDE serait heureuse de vous accueillir et ne manquerait pas de mettre tous ses moyens à votre disposition pour vous aider.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Louis EYRAUD.

.....

M A I R I E
de
B R I O U D E

BRIOUDE, le 24 JUIN 1982

Le Maire-Adjoint chargé de la
Commission Tourisme et Culture
à
Club des Amis du MECCANO
100, rue Général de Gaulle
B.P. 45
69530 BRIGNAIS

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 18 Juin 1982, j'ai le plaisir de vous faire savoir que la Salle Polyvalente vous sera réservée du jeudi 12 Mai 1983 (jeudi de l'Ascension) au Dimanche 15 Mai pour permettre le déroulement de votre Congrès-Exposition les vendredi 13 et samedi 14 Mai 1983.

Je reste à la disposition de vos représentants locaux pour l'organisation matérielle de la salle pour permettre le meilleur déroulement de votre manifestation. Il leur suffira de me contacter pour un rendez-vous.

Je vous précise qu'il vous sera nécessaire de prendre une assurance pour couvrir tout risque concernant cette exposition. Vous devrez m'en faire parvenir les références (photocopie de quit-tance par exemple) le plus rapidement possible.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire-Adjoint,
J. CABOTTE

.....

Bien que pour nos expositions précédentes, aucune assurance n'ait été exigée, donc souscrite; conformément à la demande de la MAIRIE de BRIOUDE, le nécessaire a été fait. La prime versée s'élève à Fr: 500.00

RETROSPECTIVE

Grâce à une propagande ayant eu recours à une certaine Presse spécialisée, proche du MECCANO, le nombre des adhérents au C.A.M. a presque doublé depuis JUILLET 1980. Le moteur principal de cette progression nécessaire, et très probablement loin d'être achevée, furent les six pages, abondamment illustrées, publiées dans le numéro de FEVRIER 1981 de la revue SCIENCE & VIE. Elles étaient signées Michel de PRACONTAL, mais leur principal instigateur se nommait Claude LEROUGE, un membre "des premiers pas", puisque inscrit avec le numéro 19.

C'est, de préférence, à l'intention des membres ayant adhéré ces deux dernières années qu'a été établie cette rétrospective de nos expositions annuelles.

<u>ANNEES</u>	<u>DATES</u>	<u>LIEUX</u>	<u>ORGANISATEURS</u>
1972	29 et 30 AVRIL	VERNAISON	Mr M. PERRAUT,
1973	21 et 22 AVRIL	BRIGNAIS	Mr M. PERRAUT,
1974	1er et 2 JUIN	POITIERS	Mr OLIVET, alors domicilié à Poitiers.
1975	17 et 18 MAI	PARIS	La Société MECCANO-FRANCE,
1976	5 et 6 JUIN	BRIGNAIS	Mr M. PERRAUT,
1977	21 et 22 MAI	NANCY	Mr J. REMOND,
1978	13 et 14 MAI	PARIS	Mrs P. BELGODERE et C. LEROUGE,
1979	2 et 3 JUIN	VOIRON	Mr A. BARBE,
1980	2 et 3 MAI	ALTKIRCH	Mr A. JORDAN,
1981	29 et 30 MAI	LE BOURGET	Mr C. GOBEZ et pour la salle d'exposition, ainsi que diverses fournitures la Société MIRO-MECCANO,

oooooooooooooooooooo

LITTERATURE "MECCANO" DE PART LE MONDE

Depuis le 1er JANVIER 1977 jusqu'au 1er OCTOBRE 1979 la plupart des membres du C.A.M. recevaient le MECCANO MAGAZINE anglais, totalement transformé, devenu une revue 100 % MECCANO, magnifiquement illustré. La fermeture de l'usine de LIVERPOOL devait entraîner la cessation de sa parution.

Depuis, pour pallier à cette déplorable fin, quelques fervents admirateurs de Frank HORNBY se sont mis à éditer dans divers pays des revues de remplacement.

A titre informatif, voici les titres des quatre principales revues ainsi que les noms et adresses des personnes à qui l'on peut s'adresser pour, éventuellement, s'abonner.

THE MECCANOMAN'S NEWMAG: Ecrire à Geoff Coles, 'Little Court' Bleasby
paraît tous les 2 mois Nottingham, NG 14 7 GH ENGLAND

THE SOUTHERN CALIFORNIA MECCANO CLUB NEWSLETTER:
paraît tous les 3 mois Ecrire à Clyde T. Suttle Jr. D.B.A., C.M.A.
6062 Cerulean Avenue, Garden Grove
California, 92645, U.S.A.

THE NEW ZEALAND FEDERATED MECCANO MODELLERS' MAGAZINE :
publie 11 N° par an Ecrire à Don Blakeborough, 11 Tarikaka
Street, Ngaio, Wellington 4, New Zealand.

THE CANADIAN MECCANOMAN'S NEWSLETTER: Ecrire à Norm LaCroix, 8
paraît tous les 3 mois White Street, Petawawa Ontario, K8H-1Z6
CANADA.

Bien entendu, toutes ces revues ne sont publiées qu'en langue anglaise. Elles contiennent, tout au moins la troisième et la quatrième - dont la rédaction du C.A.M. a reçu des spécimens - des illustrations reproduites seulement par photocopies, d'une qualité qui atteint presque celle de l'offset.

C'est la quatrième qui se rapproche le plus des derniers numéros du défunt MECCANO MAGAZINE édité par LIVERPOOL. Les modèles représentés sont très nombreux.

oooooooooooooooooooo

PRESENCE DU CLUB DES AMIS DU MECCANO

 EN PROVINCE et à PARIS

Sur l'initiative de Mr J. BUTEUX, adhérent N° 132, domicilié dans la banlieue de TROYES, le CLUB des AMIS du MECCANO était présent au SALON DU MODELISME qui a eu lieu dans cette ville de près de 100.000 habitants, le Samedi 27 et le Dimanche 28 NOVEMBRE.

Se déroulant tous les ans, son succès auprès du public ne fait que s'amplifier, à tel point que cette année on totalisa près de 5.000 entrées.

C'est sa réussite qui incita Mr J. BUTEUX à associer le MECCANO à cette fête du modélisme. Dans ce but, il contacta le plus possible de membres du C.A.M.

S'il éprouva, au dernier moment, quelques déceptions à la suite de défections imprévues, de constructeurs qui lui avaient promis leur concours, son stand fut, néanmoins, bien fréquenté, d'autant plus qu'il était voisin d'un talentueux maquettiste présentant le paquebot FRANCE à l'échelle de 1/100e.

Chez lui, on pouvait examiner sur un vaste panneau, construit par ses soins, presque toutes les pièces du système MECCANO, puis, réalisés par Mr C. SEMBLAT divers mécanismes et par plusieurs constructeurs de nombreux modèles, tels que :

TRACTEUR, CAMION DE POMPIERS, CAMION CITERNE, AUTOBUS, AUTO DE COURSE, CABRIOLET, BENNE, LOCOMOTIVE A VAPEUR 2-3-2 etc

Ce fut une bonne propagande pour le C.A.M. et notre Cher MECCANO.

Mr J. BUTEUX reçut au titre de membres exposants ou visiteurs : Mr C. SEMBLAT, déjà cité et Mrs E. FRANCOIS, E. LASNIER, J. LAURENT, GARRIGUES, sauf omissions involontaires.

Une autre participation est en cours: Mr C. GOBEZ ayant décidé de solliciter une semaine de congé à son Employeur pour représenter le C.A.M. à la

4e Exposition internationale de la
 M A Q U E T T E
 et du

M O D E L E R E D U I T

qui se tiendra du SAMEDI 2 au DIMANCHE 10 AVRIL 1983 inclus au
 PALAIS DU CNIT - PARIS LA DEFENSE;

la semaine précitée comprenant la Fête de PAQUES, fixée en 1983 au Dimanche 3 AVRIL.

Dès maintenant, Mr C. GOBEZ prépare "son exposition", qui devrait - compte tenu du nombre des visiteurs (ils furent 101.288 en 1982) - être bénéfique pour le développement du C.A.M. qui lui souhaite une totale réussite.

Des photographies de ces deux manifestations

seront publiées dans les prochains MAGAZINES (peut-être dans le numéro I7, certainement dans le numéro suivant).

oooooooooooooooooooooooooooo

LE C A R N E T

NAISSANCES: La rédaction a été très heureuse d'apprendre les naissances de

Jérémy et Marion PERRAUT
nés le 14 JUILLET 1982

et de
Jonathan PERRAUT
né le 20 OCTOBRE 1982

2e, 3e et 4e petits-enfants de Monsieur et Madame M. PERRAUT.

Tous les membres du CLUB DES AMIS DU MECCANO expriment à leur PRESIDENT et à son EPOUSE leurs très vives félicitations.

DECES : Elle a appris, par contre, avec peine le décès de Monsieur Jean LEROUGE le 21 OCTOBRE 1982, Père de Monsieur Claude LEROUGE de PARIS.

Tous les amis du CLUB du MECCANO expriment à ce remarquable Constructeur, nommé récemment Administrateur, leurs bien sincères condoléances et leurs sentiments de sympathie attristée.

oooooooooooooooooooooooooooo

OMISSION

Il a été omis de signaler dans les premières pages du présent MAGAZINE la BOITE N° 4 AVEC MOTEUR offerte par

Mr MARCHAND, revendeur départemental de
pièces détachées à CHARTRES,

fournisseur attitré des constructeurs dreusois.

Ce don, fait à l'occasion de l'Exposition de DREUX a été remis, au nom du C.A.M. au

CENTRE DES ENFANTS HANDICAPES DE DREUX

Nos remerciements.

RECTIFICATION

Dans le MAGAZINE N° 15, Page 318 "PHOTO N° 15", il fallait lire: "REPRODUCTION DU MODELE DE NOTRE AMI Claude G O B E Z". Les fidèles de nos Expositions auront certainement rectifié d'eux-mêmes cette regrettable confusion, pour laquelle la rédaction formule de vives excuses.

LIVRE "HORLOGE COMTOISE" de Mr. C. LEROUGE

Il est toujours disponible au prix de souscription de Fr: 100,--. Pour l'obtenir, il suffit d'adresser par chèque bancaire ou postal la somme de Fr: 120,-- (emballage sous pochette carton et port compris) à

André BAREE, 51, Avenue Gambetta 38500 VOIRON.

Pour un envoi recommandé, ajouter Fr: 5,--.

Expédition sous huitaine.

LIBERALITES

La Société MIRO-MECCANO ayant eu besoin de reconstituer ses archives, disséminées au cours de plusieurs déménagements, désirant, de plus, apporter la preuve de l'antériorité de certaines pièces, dut avoir recours, au début de cette année, au

CABINET SIMONNOT de PARIS
Ingénieurs Conseils en Propriété Industrielle.

Tout en lui donnant mission d'accomplir cette délicate tâche, elle lui indiqua deux sources de précieux renseignements en la personne de Messieurs:

M. FERRAUT, Président,

C. GOBEZ, Organisateur de l'Exposition 1981
et grand spécialiste en constructions
horlogères. Administrateur.

Grâce à ces deux compétences qui s'étaient mises, spontanément et bénévolement, à la disposition du Cabinet plus que centenaire (créé en 1850), il fut possible à ce dernier de satisfaire à toutes les demandes de sa cliente.

En reconnaissance de l'important et long travail de recherches imposé à Mrs M. FERRAUT et C. GOBEZ, ils reçurent un chèque de Fr: 1000,00. que, d'un commun accord, ils firent suivre à Mr R. GOIRAND, trésorier.

Le CLUB des AMIS du MECCANO apprécie vivement leur délicate attention et, par la voie du MAGAZINE leur exprime de très sincères remerciements.

oooooooooooooooooooo

UN AMI, PRESQUE INCONNU !!!

A la suite de L'Exposition d'ALTKIRCH des 2 et 3 MAI 1981, la revue "MINI INGENIEUR vaporiste", N°23 de JUILLET de la même année, avait consacré les deux dernières pages de sa couverture aux réalisations afférentes à la vapeur, présentées en ALSACE.

On remarquait, reproduit:

en noir et blanc: LA MACHINE DE WATT de Mr A. GARCIA,

LA LOCOMOTIVE DU FAR WEST de Mr C. LEROUGE,

en couleurs: LA LOCOMOTIVE "PACIFIC" 231 D de Mr G. HUTTEAU,

LES TRACTEURS ROUTIERS de Mrs GOMBERT et CAVADINI.

L'instigateur de ce reportage illustré accompagné de commentaires, était Mr J. OLIVET de BIARRITZ, devenu voisin d'une entreprise dont l'activité est axée sur tout ce qui touche à la vapeur vive, traitée au plan du modélisme.

Son Directeur, émerveillé par ce que des adultes pouvaient obtenir avec des pièces MECCANO, dont il n'avait conservé que des souvenirs de jeunesse, décida la publication des photographies qui lui étaient soumises.

Puisque Frank HORNBY utilisa, dès 1914, la vapeur vive pour faire fonctionner ses modèles (la machine à vapeur portant l'inscription MECCANO LIVERPOOL LIMITED étant une pièce rare, très recherchée des collectionneurs), il est intéressant de porter à la connaissance des constructeurs actuels les magnifiques productions de la Société STEAM BP 16 64210 BIDART.

En plus de véritables machines à vapeur vive à échelles diverses, très puissantes, cette société offre de nombreux accessoires touchant la vapeur.

Elle édite, aussi, par l'intermédiaire des Editions PICADOR 43, Rue Voltaire 92300 LEVALLOIS-PERRET la revue biannuelle précitée et de nombreux ouvrages traitant le même sujet.

Signalons que l'un des constructeurs du C.A.M. également ardent vaporiste: Mr J. DANTAN, Résidence "Les Toits" 95540 MERY sur OISE fut professeur du Directeur des Ets STEAM: Mr J.C. PORTERIE.

NOUVEAUX MEMBRES

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
250	Mr JACQUET Jean Louis, ouvrier d'Etat 53, avenue Jean-Jaurès 93310 LE PRE SAINT GERVAIS	I - 3
251	Mr GIRAUD Jean-Pierre, commerçant 48, rue Nationale 78200 MANTES-LA-JOLIE	I
252	Mr EPIQUE Bernard, employé de bureau 7, Résidence de Villeban 91120 PALAISEAU	1 - 2 - 5 - 6
253	Mr MUNON Pierre, agriculteur LE BOULLAY THIERRY 28210 NOGENT LE ROI	I
254	Mr GARRIGUES Bernard, directeur technique 134, route de Reims BILLY SUR AISNE 02200 SOISSONS	I
255	Mr STEPHENS Michael, secrétaire scientifique international 28, rue du Bois 92000 NANTERRE	I - 3 - 4
256	Mr COSSET J.P, médecin "Le Pas du Bois " 325, rue de Charenton 75012 PARIS	I - 4
257	Mr LUZIER Paul, photographeur 1, ruelle des Prêtres 91100 CORBEIL	I
258	Mr BIHN Jean, retraité 8, rue Marie Benoist 75012 PARIS	I
259	Mr GASNIER Pierre, retraité 1, rue Clément Héron ST HILAIRE LA GRAVELLE 41160 MOREE	I
260	Mr VILLETTE Pierre, technicien des services vétérinaires " Le Marly " COURTILLERS 72300 SABLE SUR SARTHE	I
261	Mr ARNOULT Serge, ingénieur de fabrication à la SNIAS 8, Résidence les Baillets route de Doullens 80300 ALBERT	I
262	Mme MALATIER, gérante de société 7, rue de la Charité 69002 LYON	Sympathisante
263	Mr REBISCHUNG Marcel, chef de district 18, rue St Wendelin 67500 HAGUENAU	I
264	Mr BEN GHACHEM Abdelaziz, chirurgien dentiste 33, rue Aljazira TUNIS (Tunisie)	I - 2
265	Mr BOUILLE Michel JAIGNES 77440 LIZY SUR OURCQ	I - 2
266	Mr BEGUIN Bernard, cadre d'assurances 15, rue des Apennins 75017 PARIS	I
267	Mr DUBOIS Jean-Louis, secrétaire-opérateur 28, avenue Forest 08000 CHARLEVILLE-MEZIERES	I - 2
268	Mr MINAUDO Paul, masseur-kinésithérapeute 1, rue Beauséjour 04190 LES MEES	I - 2
269	Mr NOPPE Pierre, technico-commercial 9, allée des Myosotis 93110 ROSNY SOUS BOIS	I - 2
270	Mr MATIVAT Henri, ingénieur des travaux publics de l'Etat 44, rue du 4 Septembre 17300 ROCHEFORT SUR MER	I - 3 - 4
271	Mr FILONI Albert, V.R.P 12, rue Henri Desgranges SAINT-JEAN 31240 L'UNION	I - 3 - 4
272	Mr AUBERY Claude, assureur 4, rue Fabre d'Eglantine 75012 PARIS	I - 3 - 4

REINTEGRATIONS ET CHANGEMENT D'ADRESSE

- 31 Mr DELANNOY Michel, I26, avenue Charles De Gaulle 95160 MONTMORENCY
(ex : ENGHIEU LES BAINS)
- 98 Mr DE FILIPPIS Martial 8, route du Pont de chêne 69340 FRANCHEVILLE
(ex : LYON)

N.B - La liste complète des adhérents du C.A.M paraîtra dans notre magazine n° 17

PETITES ANNONCES

Recherche Ailes avants voiture Meccano petit modèle ainsi que roues. Robert SCHNEIBEL 5, rue du Loisir I3001 MARSEILLE (membre C.A.M 238)

Echangerais informations sur tous systèmes de construction métallique (actuels et disparus). Jeannot BUTEUX 67, boulevard de Dijon IO800 SAINT - JULIEN LES VILLAS (membre C.A.M I32)

Recherche anciennes boîtes Meccano complètes ou incomplètes, moteur EI5R, couronne à double denture n° I80, secteurs à grandes dents n° I67a et pignon d'attaque I67c, secteurs crémaillères n° I29. Michel CARRAT 23, rue Joliot Curie MONTGIVRAY 36400 LA CHATRE (membre C.A.M 245)

Recherche Meccano Magazine (en français) n° 9 et I2 de I93I. Je propose pour chacun de ces M.M deux n° à choisir parmi les suivants : I928 (4) - I930 (5.7.I2) - I93I (4, sans couverture) - I933 (2.3.I0 + I sans couverture) - I934 (2.4.5.6.7.9.I0.I2) - I935 (3) - I936 (2.6.7.8) - I937 (I). Cherche également (un pour un) : I937 (2) - I927 (I.2.3.4.5). Intéressé par littérature, pièces anciennes, boîtes, moteurs, manuels, Elektron, Kemex. Réponse assurée. Ne pas visiter, écrire seulement à : Pascal COULOME 45, rue du Pas-Saint-Maurice 92I50 SURESNES (membre C.A.M I89)

Recherche moteur électrique E2 ou E2A ainsi que 4 phares d'auto (boîte Meccauto). Vends ou échange contre pièces Meccano : Meccano Magazines de I928 à I937, certains en bon état, certains sans couverture, liste sur demande. Meccano Magazines de I953 à I957 (petit format) en très bon état. Philippe BOVAS I9, rue Dabert-Peltier " Comteville " 28I00 DREUX (membre C.A.M I40)

Recherche, achat ou échange, phares et conducteur pour Auto Meccano n°2 et Meccano Magazines I927 janvier, février, mars - I928 juin - I935 janvier - I936 janvier. Dispose pour échange M. Magazines I927 et I928, supers-modèles et divers. Pierre FICHET I8, rue des Cordonniers 78600 MAISONS LAFFITTE (membre C.A.M IO4)

Recherche coffret n° IO vide (modèle des années 55 à 62 avec couvercle sur charnières) ou indications pour exécution d'une réplique (plans, ébéniste) Dominique DUVAL II4, Résidence Elysée 2 78I70 LA CELLE SAINT CLOUD (membre C.A.M 2I4)

COTISATION I983

La cotisation annuelle au C.A.M est inchangée (75 frs). Nous prions les adhérents de bien vouloir s'en acquitter pour le 15 FEVRIER 83 S.V.P en l'adressant DIRECTEMENT AU TRESORIER :

Mr Robert GOIRAND " Les Hespérides " I, Chemin de la Pomme 69160 TASSIN-LA-DEMI-LUNE

DERNIERE MINUTECHANGEMENT D'ADRESSE

I47 Mr LACAZE Gilles 2I, Cité de l'Avenir PORCARO 56380 GUER
(ex HAGUENAU)

QUELQUES BONNES ADRESSES

CENTRAL TRAIN (Mr Damotte) 8I, rue Réaumur 75002 PARIS. Tous les produits Meccano y compris pièces détachées. Liste sur demande. Expédition dans toute la France. Tél: 236.70.37 et 233.3I.03

LA MAISON DES TRAINS 24, Passage du Havre 75009 PARIS. Tous les produits Meccano y compris pièces détachées. Expédition dans toute la France.

LE PETIT TRAIN BLEU 7, rue de la Charité 69002 LYON. Tous les produits Meccano y compris pièces détachées. Tél: (7)837.6I.8I

LA SAMARITAINE PONT NEUF 19, rue de la Monnaie 7500I PARIS. Tous les produits Meccano y compris pièces détachées. Tél: (I) 508.33.33

M.W MODELS 4 GREYS ROAD OXON RG9 IRY HENLEY-ON-THAMES (Angleterre)
Tous les produits Meccano y compris les répliques. Liste sur demande. Expéditions dans le monde entier.

R.S MODELS Box 30I78, Postal STN. "B" CALGARY, ALBERTA CANADA T2M 4PI
Tél: (403) 282 7787 Pièces MECCANO et répliques, MARKLIN, STOKYS, TRIX. Catalogue sur demande.

Mr R.E BOWLEY & SONS 39I6 78 th. Street DES MOINES, IA 50322 (U.S.A)
Pièces Meccano et répliques.

page blanche