

C
A
M

MAGAZINE

NOV 81

14

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.



NOV 81

14

CLUB DES AMIS DU MECCANO

PRESIDENT CONSERVATEUR ARCHIVISTE :

Mr Maurice PERRAUT

SECRETAIRE

Mr André BARBE

SECRETAIRE ADJOINT

Mr Paul CORDONIER

TRESORIER

Mr Robert GOIRAND

S O M M A I R E

Le mot du Président.....	265
Notre Exposition 81 par A. BARBE	266-267-268-269-270-271-272-273-274
275-276-277-278-279-280-281-282-283-284-285-286-287-288-289-290-291-292-	293-294-295-296-297-298-299-300
Fin de la fabrication Anglaise du MECCANO	301
Notre Exposition 82 à DREUX par A. BARBE	301-302
Cotisation 1982	305-314
FRANK HORNBY par A. BARBE	305-306-307-308
Les engrenages Meccano et Similaires par N. MALVARDI (suite et fin)	309-
	310
Nouveaux Membres	311-312-314
Petites annonces	313

page blanche

Chers Amis,

C'est sur une note réjouissante consécutive à l'acceptation par Monsieur André BARBE du poste de premier Secrétaire du C.A.M qui lui a été proposé lors de notre Assemblée Générale 82 que j'ouvre ces lignes.

Nous avons déjà eu l'occasion d'apprécier ses qualités et conservons entre autres le souvenir de la minutie avec laquelle il avait organisé en 1979 notre Exposition Meccano en sa charmante ville de VOIRON.

Constructeur émérite, spécialisé dans le modèle Meccano statique qu'il exécute avec un souci constant de perfection - ce qui lui a valu de se voir décerner cette année à notre Exposition du Bourget par MIRO-MECCANO le second prix pour ses réalisations sur le thème aéronautique - Monsieur André BARBE n'en est pas moins un excellent rédacteur.

Il suffit pour s'en convaincre de se reporter au compte rendu sur notre Exposition d'ALTKIRCH dont il est l'auteur dans le bulletin n° 12 ou mieux encore à l'impressionnant exposé qu'il nous a élaboré dans les pages qui suivent tant sur notre Expo qui se tenait cette année au Bourget que sur l'historique de Frank HORNBY dont les précisions recueillies par ses soins étaient certainement ignorées de plus d'un d'entre nous jusqu'ici !

Que notre dévoué et dynamique Premier Secrétaire trouve ici l'expression de nos chaleureux compliments et l'assurance de nos sincères encouragements dans ses fonctions.

Notre Exposition 82 se tiendra donc - comme vous en avez confirmation dans ce bulletin (à la nouvelle dénomination de MAGAZINE) à DREUX à l'initiative de Messieurs DAUMARD, BOVAS et BESSAY.

J'ajoute que pour appuyer la campagne publicitaire déjà confortable qui lui est prévue, le C.A.M reprendra ses bonnes habitudes en faisant imprimer des affiches du type standard précédemment adopté, conçu par ses soins et réputées " accrochantes ". Un bon nombre de ces affiches ont été retenues par la Municipalité de DREUX qui s'est offerte de leur assurer elle même un emplacement de choix dans cette Ville. Bien entendu le tirage de ces affiches ne se limitera pas à ces besoins locaux et prévoyons d'en tenir à la disposition des membres du C.A.M qui pourraient valablement en apposer. Afin d'arrêter approximativement le chiffre de tirage nous demandons à tous ceux qui désirent ainsi participer à cette campagne publicitaire de bien vouloir se faire connaître pour le 31 janvier 82 dernier délai en nous indiquant le nombre d'affiches désirées.

Ce vaste programme établi en fonction de la situation géographique où se tiendra notre Exposition, jugée particulièrement favorable, devrait nous assurer un afflux de visiteurs jamais atteint. Il convient donc que nous nous mobilisions pour que le C.A.M confirme sa popularité internationale. Je m'adresse une nouvelle fois à vous tous et en particulier aux constructeurs pour que nous oeuvrions en ce sens.

Je sais que vous êtes imprégnés du souci d'assurer la prospérité du C.A.M et suis certain pour cette raison que nous nous retrouverons encore plus nombreux que jamais à DREUX.

Entre temps, à quelques jours du nouvel An, je vous souhaite d'agréables Fêtes de fin d'année et vous présente mes voeux sincères et cordiaux pour 1982.

AU BOURGET, Les 29 et 30 MAI
L' EXPOSITION 8 I

La fort sympathique proposition faite au cours de l'Assemblée Générale d'ALTKIRCH par Monsieur J.OLIVET, valeureux constructeur, membre de la première heure, presque fondateur, puisque inscrit au répertoire des adhérents avec le N° 8, n'ayant pu - étant donné la situation géographique de BIARRITZ - être retenue, le lieu de l'exposition 8I causa quelques soucis à Monsieur M.PERRAUT.

Des possibilités en provenance de MULHOUSE et PARIS s'étant, par la suite, heureusement manifestées, ce fut la capitale qui fut adoptée; d'une part, pour satisfaire le légitime désir des constructeurs et congressistes de PARIS et sa proche banlieue, qui avaient dû accepter, dans le passé, les longs déplacements de NANCY, VOIRON et ALTKIRCH; d'autre part, pour répondre favorablement à la demande de la Sté MIRO-MECCANO, qui désirait célébrer avec un certain faste, avec le concours du CLUB DES AMIS DU MECCANO, le 80e ANNIVERSAIRE de l'invention de Frank HORNBY.

Si Madame A.BAUCHE, Chef du Service des Relations Publiques de MIRO-MECCANO, endossa la responsabilité de trouver une salle propice et d'en assurer son installation; c'est Monsieur et Madame C.GOBÉZ qui prirent en charge la totalité de l'organisation proprement dite de l'exposition parisienne. Tous deux ont bien mérité la reconnaissance du C.A.M. et ont droit à de vifs et très sincères remerciements. Ils eurent à assumer la correspondance, d'abord avec tous les membres, ensuite avec les participants, puis la mise sur pied du banquet, mais, surtout, l'hébergement rendu difficile par la rareté des chambres disponibles au BOURGET et ses environs immédiats; celles-là ayant été retenues très tôt par les installateurs de l'EXPOSITION INTERNATIONALE DE L'AVIATION fixée au week-end de PENTECÔTE.

Toute exposition dans PARIS, présentant une difficulté majeure aux adhérents domiciliés en province, peu disposés à conduire dans la capitale, le choix du MUSÉE DE L'AIR par Madame A.BAUCHE fut, particulièrement, bien accueilli. Grâce à lui, tous les conducteurs purent, en toute tranquillité d'esprit, utiliser le périphérique en atteignant PARIS, pour le quitter, généralement, Porte de la Villette, et de là gagner l'AÉROPORT du BOURGET tout proche. Le retour s'effectua, en sens inverse, tout aussi aisément.

L'immense HALL A du MUSÉE de l'AIR, attribué à l'EXPOSITION 8I était celui consacré à l'aviation de "L'ENTRE DEUX GUERRES", à celle "héroïque" des années 1919-1932. Il se composait au rez de chaussée d'un immense terre-plein, présentant en son centre, quelques mètres plus bas, un vaste sous-sol, sciemment réservé aux expositions.

On remarquait dans le dit hall, posés sur des socles imposants ou, parfois, suspendus à la charpente, quelques avions historiques, tels le POINT D'INTERROGATION de D.COSTES et M.BELLONTE, L'OISEAU CANARI de J.ASSOLANT et LOTI, puis, dans des vitrines des maquettes, excessivement fidèles, du SPIRIT OF St-LCUIS de Ch.LINDBERGH, de L'OISEAU BLANC de C.NUNGESSER et F.COLI. Tout près de celle-ci, la seule relique de la première tentative malheureuse de la traversée de l'ATLANTIQUE NORD: le train d'atterrissage de l'OISEAU BLANC, largué, par les aviateurs intrépides, peu avant de quitter les côtes françaises. Au dessus de la cuvette centrale, accroché aux cintres, le DEWOITINE HISPANO " Argent et rouge "du célèbre acrobate aérien Marcel DORET.

Les tables d'exposition, destinées à recevoir les réalisations MECCANO avaient été disposées, revêtues d'un tissu orange d'un bel effet, au rez de chaussée sur trois côtés de la cuvette, le quatri-

ème côté, garni par des vitrines, ayant été compensé par une longueur isolée de tables occupées par la Sté MIRO-MECCANO. Au sous-sol, par contre, les tables, recouvertes d'un tissu beige, avaient été disposées parallèlement. Tout cela représentait plus de 100 mètres linéaires et l'issait prévair un nombre, encore jamais atteint, de superbes réalisations.

Grâce à une sympathique initiative de Monsieur P. BELGODERE, Frank HORNEY présidait le 80e Anniversaire de son invention; l'un de ses meilleurs portraits, placé dans un cadre construit en poutrelles plates, ayant été suspendu à l'un des piliers situé près de l'entrée du hall.

Malgré l'absence vivement regrettée, motivée par la force majeure, de constructeurs émérites, tels Messieurs G. GOMBERT du GANNET, J. REMOND et G. DIDIER de NANCY, U. BACHELARD de ZURICH, P. EYNARD de St-HILAIRE du ROSIER etc..., à l'heure de l'ouverture, le vendredi à 10 h., la totalité des tables était abondamment garnie de super-modèles, la plupart inédits. Parmi les exposants, beaucoup de visages nouveaux: Messieurs F. BRIAND, J. P. BESSAY, P. BOVAS, J. BUTEUX, M. CHEVREL, R. DAUMARD, P. FICHET, R. JACQUET, G. LACAZE, G. NOUGARET, représentant Monsieur G. QUENTIN, souffrant et M. SAMIRANT. De fidèles habitués, venus d'outre-MANCHE, Messieurs T. KNOWLES et H. ROBERTS présentaient quelques constructions "miniatures", longuement étudiées.

Hélas! une déception allait survenir. Malgré un décor bien planté, des acteurs nombreux, tous à leur place, les spectateurs, plutôt les visiteurs, n'allait pas affluer. Mise à part l'après-midi de l'ASCENSION, nécessaire à l'installation des modèles conséquents, qui avait laissé espérer un succès populaire, ce fut, les deux jours suivants, d'un calme assez plat. Finalement, l'exposition bénéficia, presque uniquement, du public venu visiter le MUSÉE DE L'AIR. Pour drainer vers le HALL A des visiteurs de tous âges, curieux de MECCANO, une certaine campagne publicitaire dans la presse parisienne eut été nécessaire. Seule, la Sté MIRO-MECCANO avait les moyens de l'entreprendre. Elle avait bien, dans ce but, prévu le 26 MAI un "PETIT DEJEU-
NER DE PRESSE" dans les salons de "L'AERO CLUB DE FRANCE", 6, Rue Galilé à PARIS. Cette invitation trop isolée, trop près de l'ouverture, ne produisit pas le résultat escompté. Les réalisations exposées, toutes à la gloire de la fertilité du cerveau de Frank HORNEY, méritaient, tout de même, du public parisien et banlieusard, mieux qu'une relative indifférence.

La dite société avait, pourtant, fait aux constructeurs une proposition des plus sympathiques. Afin de répondre à un voeu émis par la DIRECTION DU MUSÉE DE L'AIR, qui désirait voir exposer le maximum de constructions MECCANO afférentes à l'AERONAUTIQUE; elle avait annoncé - dès le 15 JANVIER - que serait remplacé, gracieusement, toutes les pièces ayant été nécessaires à de telles réalisations. Sa proposition fut suivie d'un résultat tangible, puisque l'on comptait une bonne trentaine de constructions importantes, allant du premier avion d'ADER à la FUSEE ARIANE.

Malgré l'absence du climat, excessivement agréable, entre EXPOSANTS et VISITEURS, l'exposition donna, pourtant, toujours l'impression d'être animée, grâce au nombre important de membres présents du C.A.M. (constructeurs, congressistes ou, seulement, visiteurs). Les constructeurs, habituellement accaparés par les questions posées par un public profane - toujours étonné des possibilités presque sans limites du MECCANO - purent, davantage, s'entretenir entre eux de leur passion commune et, finalement, mieux sympathiser.

Le stand de Monsieur M. PERRAUT, situé au sous-sol, fut avec celui de Monsieur P. BELGODERE, également au sous-sol, les deux pôles d'attraction de l'exposition. Le Président, toujours très entouré

n'eut pas même la liberté d'entreprendre la courte visite personnellement qu'il se fait un devoir de rendre à chaque exposant. Bon nombre de constructeurs se laissant contaminer par le virus "collectionneur", les besoins de renseignements ne cessèrent de l'absorber. Les nouvelles adhésions, par contre, furent assez rares (on le comprend) et se limitèrent à onze.

On ne peut passer sous silence le geste de "Bon Samaritain" de Monsieur G.LACAZE à l'égard de son voisin immédiat Monsieur G.LOGUT, qui eut la malchance de constater en arrivant à l'exposition, que l'un de ses trois gros cartons, pourtant résistants, contenants sa magnifique grue, "encore perfectionnée", dont il avait confié l'acheminement à la S.N.C.F., avait été assez malmené par celle-ci. Pris d'une vive colère, bien compréhensible, (on le serait pour moins), Monsieur G.LOGUT, découragé, refusant toute tentative de redressement, accepta, finalement, l'aide de Monsieur G.LACAZE et "A DEUX" on remit en état et l'ensemble fonctionna à nouveau, comme à ALTKIRCH, où cette réalisation avait connu, auprès du public, un très vif succès (publication, le dimanche suivant, dans la presse régionale, d'une photo occupant un huitième de page).

Le banquet, servi le vendredi soir à 20 h. au restaurant "MIDI-MINUIT", se déroula, comme à l'accoutumée, dans une ambiance bruyante et sympathique (parfait style MECCANO). Les Dames, en excursion dans PARIS, depuis le début de l'après-midi, faillirent "se faire attendre". Elles arrivèrent, néanmoins, à l'heure fixée, un peu fourbues. L'excellent menu choisi par Madame G.GOBÉZ fut apprécié par près de 80 convives, qui comprenaient les invités du C.A.M.: Madame A.BAUCHE, Monsieur B.LECONTE, Chef du Service Produits, Monsieur G.DELALAIN, ancien Chef des Ventes, à la retraite depuis peu, Monsieur ANFER, successeur de Monsieur G.DELALAIN, Mademoiselle BEAUV AIS, assistante de Madame A.BAUCHE, tous de la Société MIRO-MECCANO. Assistaient, aussi, au banquet Monsieur DAMOTTE de la Maison CENTRAL TRAIN, Monsieur THOMAS, sympathisant et Monsieur EVRARD, ami de Monsieur J.RAMBOTYN, le très aimable et unique adhérent (constructeur et collectionneur) que le C.A.M. compte en BELGIQUE.

À l'heure fixée: 22 h., Monsieur M.PERRAUT se leva pour ouvrir l'ASSEMBLEE GENERALE annuelle, dont on trouvera un compte-rendu dans les pages suivantes. Avant d'aborder les sujets concrets concernant la vie du C.A.M., il tint à formuler ses meilleurs voeux de "BONNE FÊTE" aux nombreuses "MAMANS" présentes dans l'assistance. Des applaudissements nourris soulignèrent cette délicate attention, légèrement devancée.

Dans l'après-midi de la seconde journée de l'exposition commença à se propager une agréable nouvelle: la décision des trois récents membres de DREUX: Messieurs R.DAUMARD, J.P.BESSAY, P.BOVAS, de prendre en mains l'organisation de l'EXPOSITION 82. Même la ville de l'EXPOSITION 83 semblait, déjà, se dessiner à l'horizon; Monsieur et Madame M.SAMIRANT paraissant, assez disposés, de l'envisager à MULHOUSE, avec le concours de Monsieur P.MALANDAIN.

L'avenir s'annonçait parfaitement serein. On pouvait, après avoir soigneusement remballé ses constructions, se séparer, à regret, bien sûr, mais confiants dans l'avenir du C.A.M., "bâti sur roche", comme on le dit dans la chanson.

Dernière formalité: la photo "de famille", réunissant la plupart des participants, rassemblés sur l'initiative de Monsieur C.LEROUGE, devant la porte d'entrée de l'exposition.

Pour une fraction des membres, ce n'était pas encore la clôture définitive de la manifestation annuelle 81, Madame A.BAUCHE ayant prévu pour le lendemain DIMANCHE 31 MAI, un apéritif d'honneur présidé par le Général Pierre LISSARRAGUE, Directeur du MUSÉE DE L'AIR et son Adjoint Monsieur MORIZOT, Chef du Service Pédagogique de

L'ECOLE DU MUSEE DE L'AIR.

A 11 heures, Madame A. BAUCHE, entourée de Monsieur M. PERRAUT et des membres parisiens les plus actifs : Messieurs C. GOBEZ, C. LEROUGE, P. BELGODERE accueillit les deux personnalités précitées. Au préalable, les constructeurs présents avaient rassemblé leurs réalisations au rez de chaussée du HALL A, dont les tables se trouvaient, encore, abondamment garnies.

C'est au cours de cet apéritif que furent attribuées deux coupes, que la Société MIRO-MECCANO, avait décidé d'offrir aux constructeurs ayant présenté des modèles afférents à l'aéronautique.

Elles furent remises, dans l'ordre, par le Général P. LISSARRAGUE à Monsieur J. J. MORDINI qui présentait un raffiné MIRAGE III (se reporter à son sujet aux reportages photographique et technique) et à Monsieur A. BARBE, pour trois petits modèles d'avions historiques.

Ils s'agissait là de récompenses assez inattendues, allant à l'encontre de l'esprit directeur qui inspire les expositions annuelles du C. A. M., qui veut que soit banni "toute idée de compétition entre exposants". Elles furent acceptées, par les bénéficiaires, comme un témoignage de la Sté MIRO-MECCANO envers tous les constructeurs, ayant répondu favorablement au désir exprimé par la Direction du MUSEE de l'AIR. Cette attribution exceptionnelle ne sera pas renouvelée et les expositions futures se dérouleront dans leur climat traditionnel.

A 12 heures, c'était la séparation "définitive". L'EXPOSITION 81 avait vécu. Déjà l'EXPOSITION 82 à DREUX était en vue, et vers elle se portaient tous les regards. Elle prenait naissance sous les meilleurs auspices.

oooooooooooooooooooo

ET VOICI CEUX ET CELLES QUI ONT ASSURE LA REUSSITE DU BOURGET.

<u>CONSTRUCTEURS</u> :	Mrs A. BARBE	VOIRON	Adhèrent N°	70
	P. BELGODERE	PARIS		5
	J. C. BERGET	FUVEAU		77
	J. P. BESSAY	VERNOUILLET	I98	
	P. BOVAS	VERNOUILLET	I40	
Me	F. BRIAND	PARIS		4
Mrs	J. BUTEUX	St-JULIEN-LES-VILLAS	I32	
	M. CHEVREL	BRUNOY		62
	J. DANTAN	SANNOIS		61
	R. DAUMARD	DREUX	I42	
	G. DEBARD	POISSY	I02	
	M. DUBOIS	MORILLON/TANINGES	I01	
	P. FICHET	MAISONS-LAFFITTE	I04	
	C. GOBEZ	PARIS		72
	G. HUTTEAU	ANTONY		94
	R. JACQUET	BEZONS		9
	A. JORDAN	CHENNIERES		82
	F. KAUFFMANN	MURS-ERIGNE	I0	
	G. LACAZE	HAGUENAU	I47	
	C. LEROUGE	PARIS		19
	G. LOGUT	RIVES	I12	
	J. J. MORDINI	CHENOVE		95
	J. OLIVET	BIARRITZ		8
	G. QUENTIN	MAISONS-ALFORT	I68	
	M. SAMIRANT	MULHOUSE	"	I44
	G. SOLAL	VILLERS-LES-NANCY		79
	N. SUCHIER	St-JEAN de MOIRANS		I20
	J. THIBAULT	CRETEIL		41

CONSTRUCTEURS: Mrs T.KNOWLES
(suite) B.ROBERTS SALISBURY (SOLENT MECCANO CLUB)
GODALMING (HENLEY MECCANO CLUB)

CONGRESSISTES: Mrs M.PERRAUT
J.ANGELERGUES BRIGNAIS Adhérent N° I
J.S.CHAPPELON ARGENTEUIL " 69
M.DELOBEL NEUILLY " 88
J.M.DIARD OUTREAU " I34
L.FLECK COMPIEGNE " 91
M.HERRERO NANCY " I14
M.LABALETTE BRUNOY " 96
A.LEENHART VERTEFEUILLE " I94
J.MARAIS TOULON " 40
J.P.MARCHE MANTES-LA-JOLIE " I19
G.NOUGARET PARIS " 44
J.OUDIT MAISONS-ALFORT " 208
J.RAMBOTYN NANTES " I8
J.RAMBOTYN BRUXELLES " I25

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

Mrs	L.BATTISTINI	PARIS	Adhérent N°	I39
	C.BROCARD	VERSAILLES		46
	G.BURGEVIN	PARIS		84
	M.CAVADINI	JOUY-EN-JOSAS		97
	D.COURDOUX	PARIS		I10
	J.DELAVAL	BOIS COLOMBES		I53
	J.M.DREMEAUX	CHOLET		I17
Dr	G.GHILAIN	ROUEN		87
Mrs	J.LAURENT	LAON		59
	N.MALVARDI	NICE		I22
	J.PAGES	PARIS		I03
	L.SANNIER	SEVRAN		I79
Dr	A.SCHNEIDER	AULNAY SOUS BOIS		I13
Mrs	A.SCHROEDER	RAON L'ETAPE		I43
	C.SEMBLAT	ANCY-LE-FRANC		I05
	M.VILLAIN	HERIN		36
	J.ZICRY	LE HAVRE		I09

NOS VISITEURS VENUS SPECIALEMENT D'ANGLETERRE:

Monsieur et Madame J.PARTRIDGE d'EWELME,
Monsieur et Madame E et J.SCHOOLAR et leur Fils de BEDMINSTER,
accompagné d'un ami.

PERSONNES ACCOMPAGNATRICES, SYMPATHISANTES:

Mesdames J.ANGELERGUES
A.BARBE
P.BELGODERE
C.BROCARD
J.M.DREMEAUX
P.FICHET
L.FLECK
C.GOBEZ, sa Fille, une Parente
M.HERRERO
G.HUTTEAU
A.JORDAN
C.LEROUGE, ses 3 enfants
G.LOGUT
J.OLIVET
M.SAMIRANT
J.THIBAULT
J.ZICRY
B.ROBERTS, son Fils

Monsieur et Madame SUCHIER, parents de Nicolas

Mrs EVRARD, ami de Mr J.RAMBOTYN

LARATETTE fils ZICRY fils

MEMBRES EXCUSES n'ayant pu rallier LE BOURGET en raison d'obligations professionnelles ou d'un empêchement de force majeure :

Mrs U. BACHELARD	ZURICH	adhérent N°	33
E. BESSON	LYON		99
J. C. BEX	CONDRIEU		I27
J. P. BOQUET et Madame	JUVISY SUR ORGE		I78
P. CORDONNIER	LYON		3
M. DELANNOY et Madame	ENGHIEN-LES-BAINS		31
G. DIDIER et Madame	NANCY		50
P. DUPORTAIL	LA VILLE DU BOIS		I31
A. ENGEL	HETTANGUE-GRANDE		I2
P. EYNARD	St-HILAIRE DU ROSIER		92
R. GOIRAND et Madame	TASSIN-LA-DEM-LUNE		2
G. GOMBERT et Madame	LE CANNET		27
M. MOURIER et Madame	RIVE DE GIER		73
G. QUENTIN	MAISONS-ALFORT		I68
J. REMOND et Madame	NANCY		49
R. VALENTIN	TOULOUSE		I36

Des omissions involontaires ayant pu se glisser dans les énumérations qui précèdent, la rédaction, à l'avance, s'excuse pour tout malencontreux oubli

oooooooooooooooooooo

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE REALISE par Monsieur C. LEROUGE

Pour les reportages photographique et technique, l'ordre adopté a été déterminé par les positions des constructeurs; d'abord ceux installés au rez de chaussée, ensuite, au sous-sol.

PAGE 273 - VUE N° I - CONSTRUCTEURS ET CONGRESSISTES rassemblés devant l'entrée du HALL A.

" 274	" N° 2	- HORLOGE A BILLE ROULANTE (Mr C. GOBEZ).
" "	" N° 3	- HELICOPTERE TELECOMMANDE, FUSEES (Mr C. GOBEZ).
" "	" N° 4	- HYDRAVION DE COURSE (Me F. BRIAND).
" "	" N° 5	- CHASSIS AUTOMOBILE N° I (Mr P. FICHET)
" 275	" N° 6	- FRAISEUSE UNIVERSELLE (Mr R. DAUMARD).
" "	" N° 7	- PELLETEUSE EXCAVATRICE (Mr J. P. BESSAY).
" "	" N° 8	- MUSEE DE L'AIR (Service Pédagogique).
" "	" N° 9	- AVION TRIMOTEUR AMSTRONG-WHITWORTH (Mr C. LEROUGE).
" 276	" N° 10	- MANEGE DE FETE FORAINE (Mr C. LEROUGE).
" "	" N° 11	- GRANDE ROUE DOUBLE, MACHINE A VAPEUR, MANEGE MECCANO SPM N° 8 (Mr J. OLIVET).
" "	" N° 12	- VAISSEAU SPATIAL (MIRO-MECCANO).
" "	" N° 13	- VOITURE PEUGEOT "VICTORIA" 1892 (MIRO-MECCANO).
" 277	" N° 14	- CAMION GRUE PINGUELY (Mr. C. BERGET).
" "	" N° 15	- PENDULE ASTRONOMIQUE (Mr G. HUTTEAU).
" "	" N° 16	- MANEGE "LE MUR DE LA MORT" (Mr. A. JORDAN).
" "	" N° 17	- AVIONS DE TRANSPORT ET DE BOMBARDEMENT (Mr A. JORDAN).
" 278	" N° 18	- RAMÉ DE TRAMWAY (Mr A. BARBE).
" "	" N° 19	- L'OISEAU BLANC de C. Nungesser et F. Coli (Mr A. BARBE).

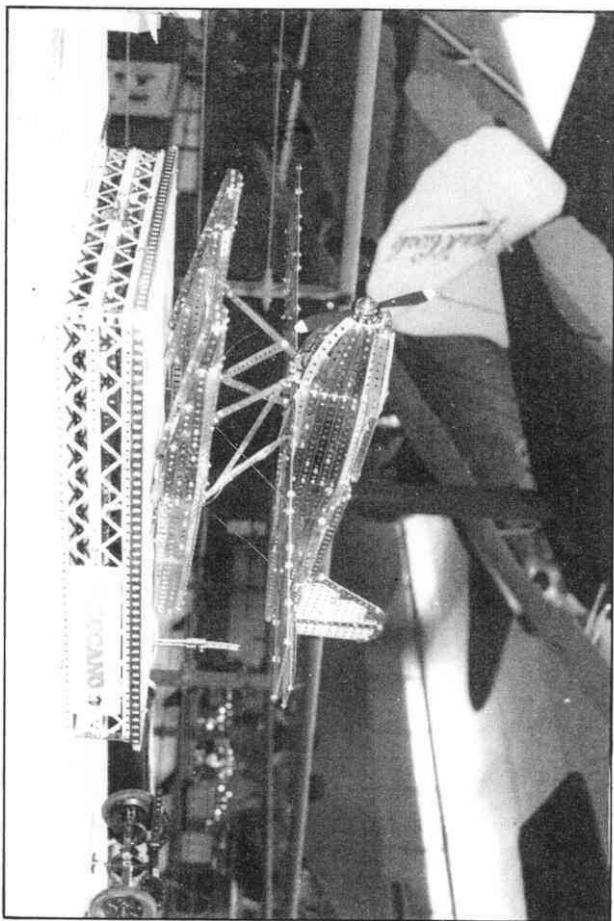
PAGE 278 - VUE N° 20 - STAND de Monsieur M. PERRAUT. On reconnaît de gauche à droite: le Dr GHILAIN, Mme SAMIRANT, Mr SCHROEDER, le Dr SCHNEIDER.

- " " " N° 21 - TRACTEUR FORAIN A VAPEUR (Mr G. LACAZE).
- " 279 " N° 22 - GRUE DE PORT SUR PORTIQUE (Mr G. LOGUT).
- " " " N° 23 - HELICOPTERE "SIKORSKY" S 64 (Mr J. BUTEUX).
- " " " N° 24 - SURFACEUR (Mr M. DUBOIS).
- " " " N° 25 - LOCOMOTIVE-TENDER "CHASSE-NEIGE" (Mr SAMIRANT).
- " 280 " N° 26 - SIMULATION AUTOMATISEE D'UNE CHAINE DE CONVOYAGE (Mr N. SUCHIER).
- " " " N° 27 - MECANISME DE DISTRIBUTION "BAKER" (Mr F. KAUFFMANN).
- " " " N° 28 - PLANETAIRE "MECCANO" (Mr G. QUENTIN).
- " " " N° 29 - EXCAVATEUR GEANT (Mr G. SOLAL).
- " 281 " N° 30 - MIRAGE III E (Mr J. J. MORDINI).
- " " " N° 31 - MANEGE FORAIN (Mr J. J. MORDINI).
- " " " N° 32 - LOCOMOTIVE-TENDER A RESERVOIR (Mr P. BOVAS).
- " " " N° 33 - BOMBARDIER EQUIPE DE MISSILES ET BOMBES (Mr M. CHEVREL).
- " 282 " N° 34 - MOSAIQUES DE SYMETRIE PENTAGONALE (Mr P. BELGODERE).
- " " " N° 35 - PORTIQUE DE MANUTENTION, CHARIOT A "TETE CHERCHEUSE" (Mr J. DANTAN).
- " " " N° 36 - GRUE A FLECHE HORIZONTALE (Mr G. DEBARD).
- " " " N° 37 - HELICOPTERE, LOCOMOTIVE, MANEGE (Mr B. ROBERTS).
- " 283 " N° 38 - MOTEUR A DEUX CYLINDRES (Mr T. KNOWLES).
- " " " N° 39 - ASCENSEUR A QUATRE PALIERS, MECCANOGRAPHIE, (Mr J. THIBAULT).
- " " " N° 40 - CUVETTE DU SOUS-SOL, vue partielle.
- " " " N° 41 - CUVETTE DU SOUS-SOL, vue partielle prise du rez de chaussée. Mr PERRAUT, toujours très entouré.
- " 284 " N° 42 - ASSEMBLEE GENERALE, Mr PERRAUT donnant connaissance du COMPTE RENDU FINANCIER.
- " " " N° 43 - APERITIF D'HONNEUR du DIMANCHE 31 MAI.
Au centre Mr J. J. MORDINI, lauréat, le général P. LISSARRAGUE, de dos Mr MORIZOT et Mr M. PERRAUT, filmant.
- " " " N° 44 - Mr J. J. MORDINI, avec la magnifique coupe offerte par la Sté MIRO-MECCANO, devant son racé MIRAGE III E.
- " " " N° 45 - TRACTO-PELLE "CASE", échelle 1/7e (Mr P. BOVAS).
Réalisation de l'un des trois organisateurs de l'EXPOSITION 82 à DREUX.
Exposée à la FOIRE de la St-DENIS, qui s'est déroulée dans cette ville du 30 SEPTEMBRE au 6 OCTOBRE, elle a participé à la campagne de presse, déjà en cours, en faveur de notre grande manifestation annuelle de l'année prochaine.
Il en sera question dans les pages suivantes.

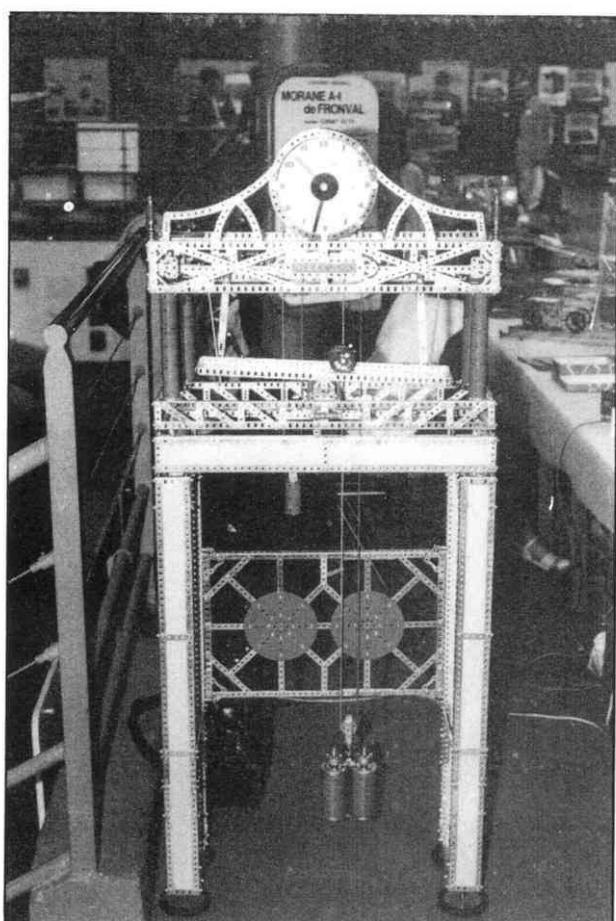
oooooooooooooooooooo



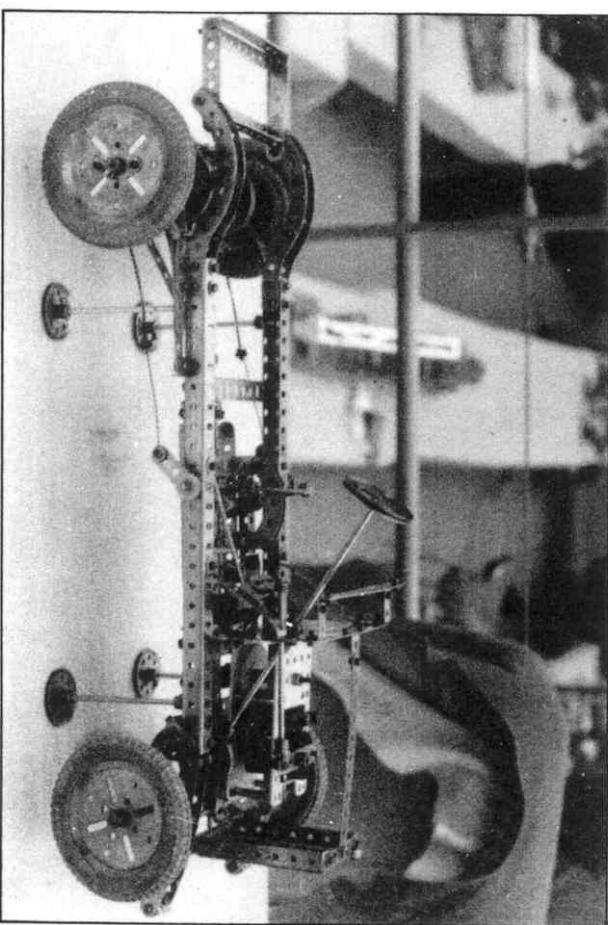
4



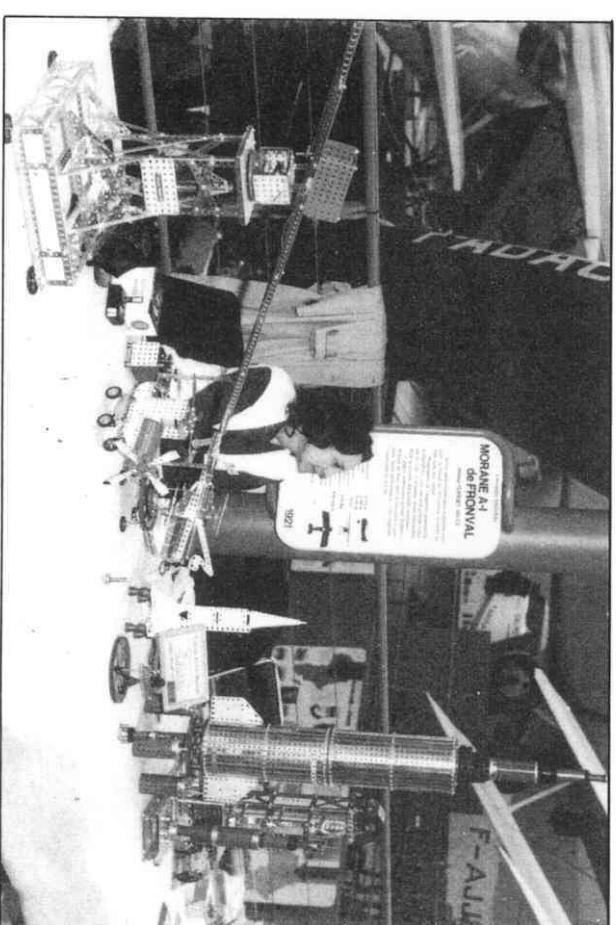
2

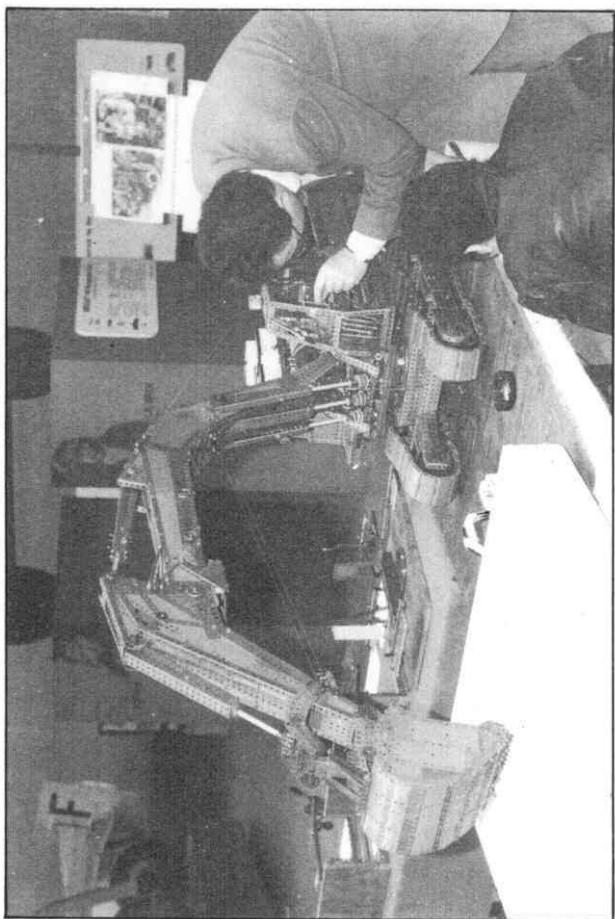


5

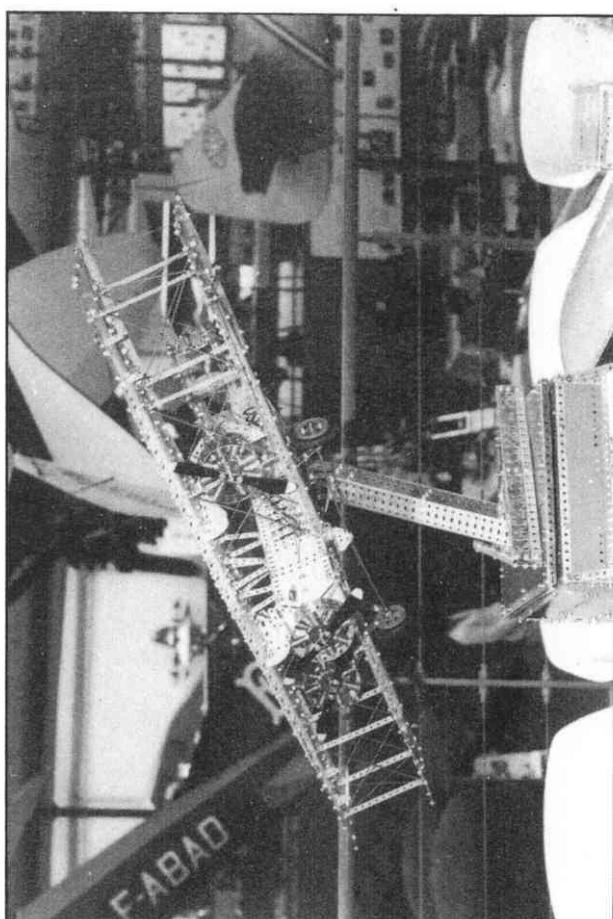


3

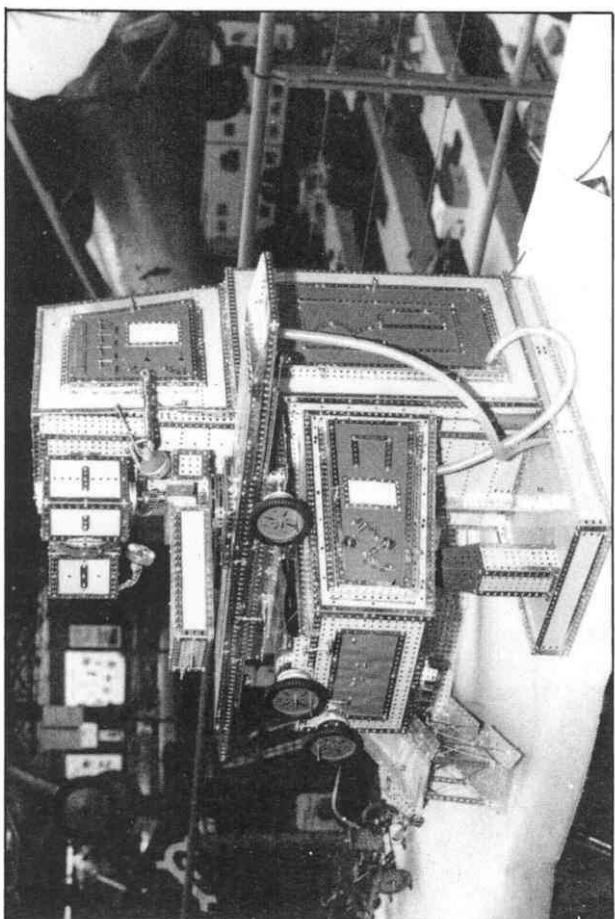




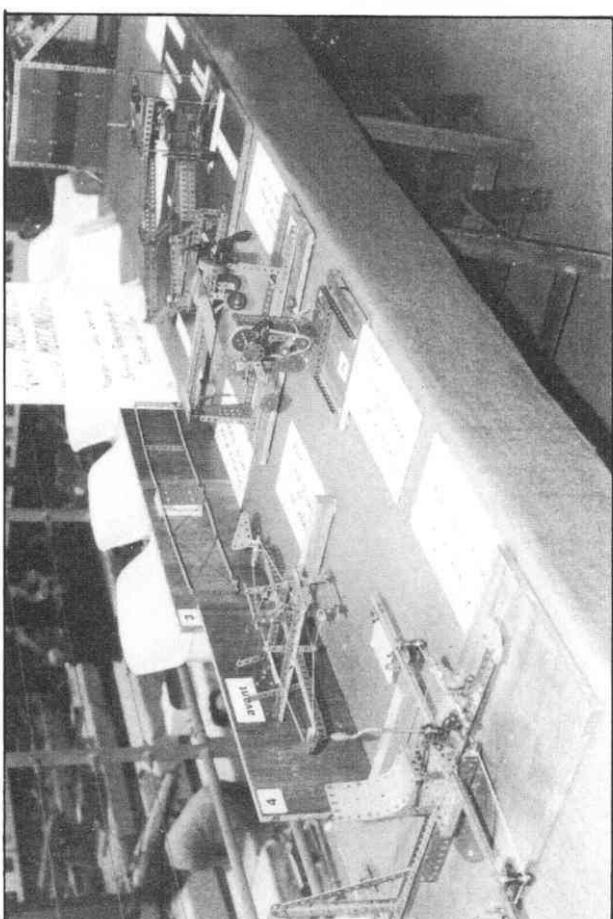
7



9

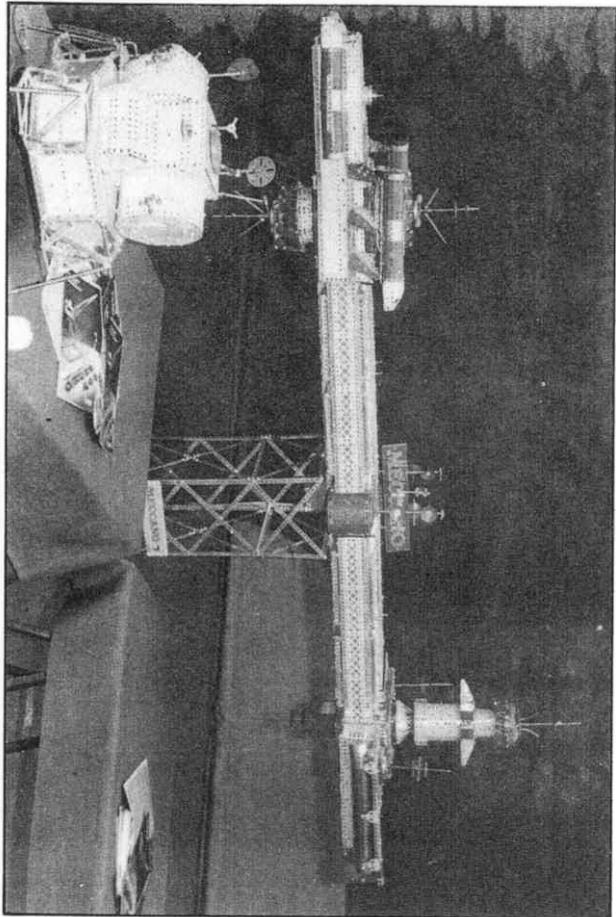


6

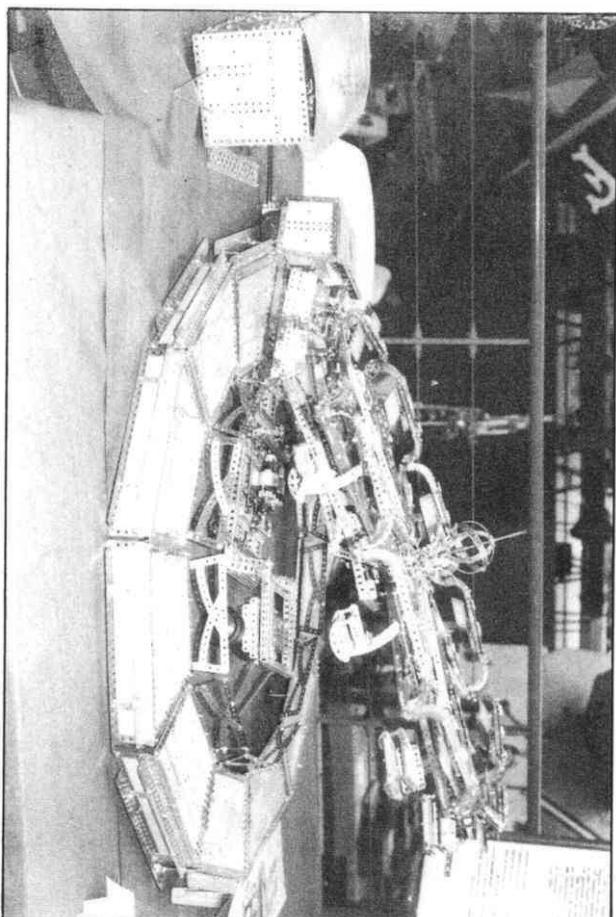


8

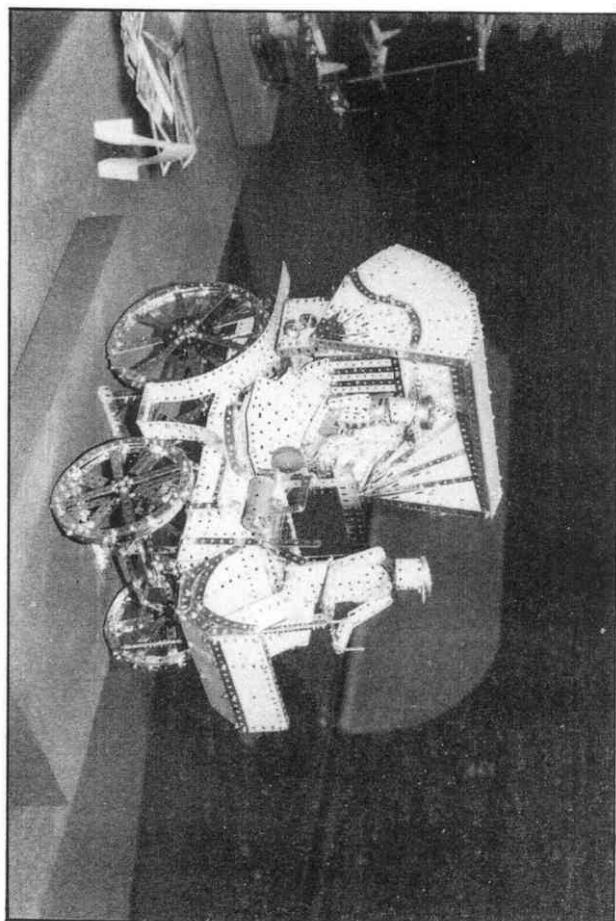
12



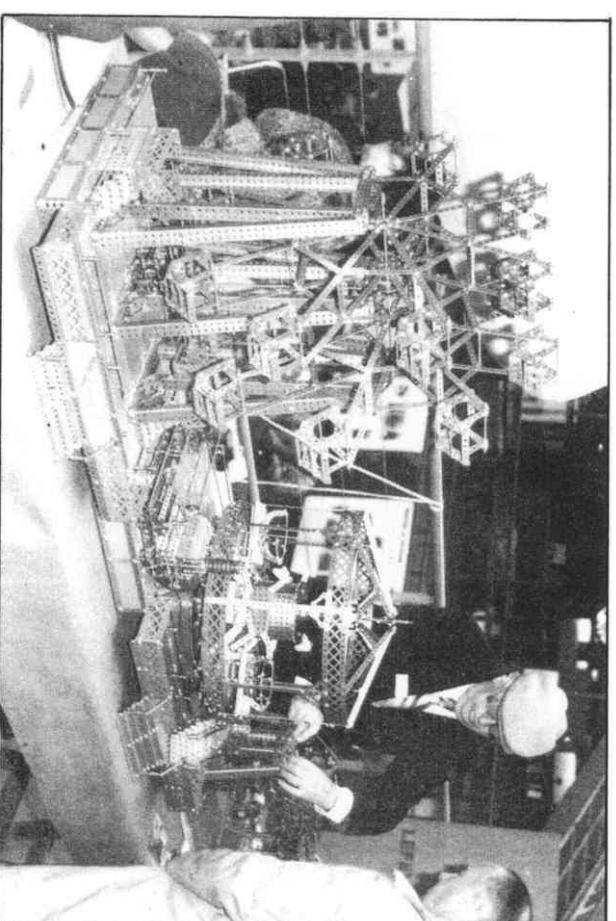
10

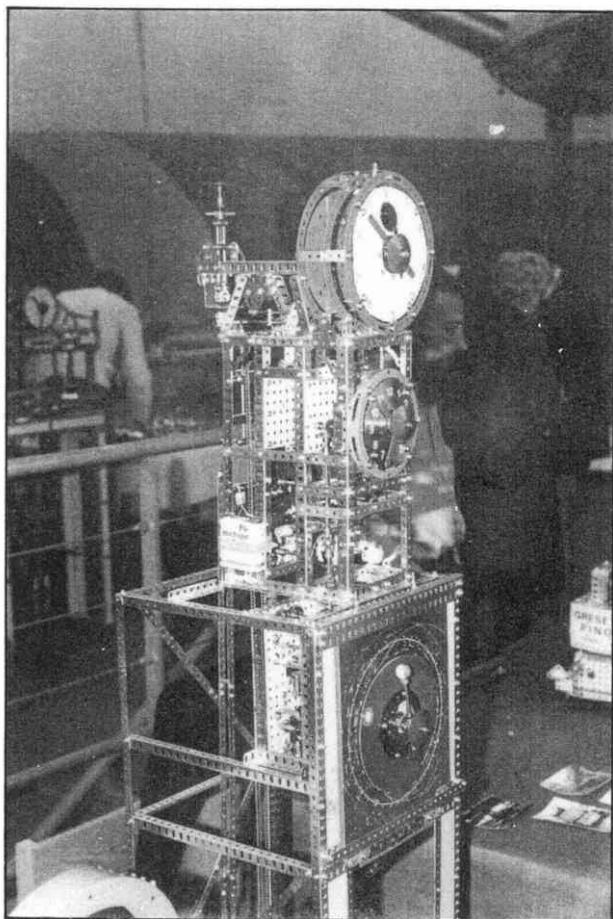


13

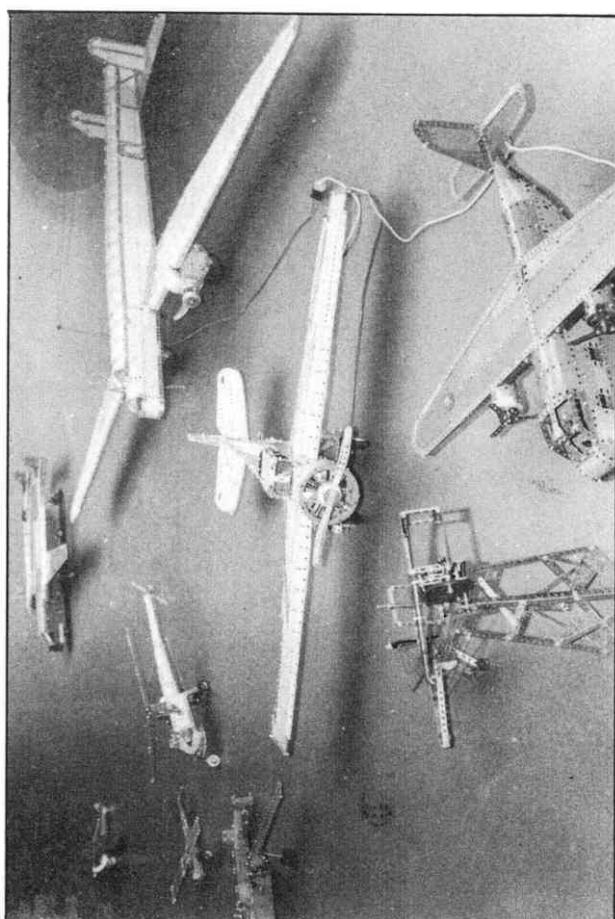


11

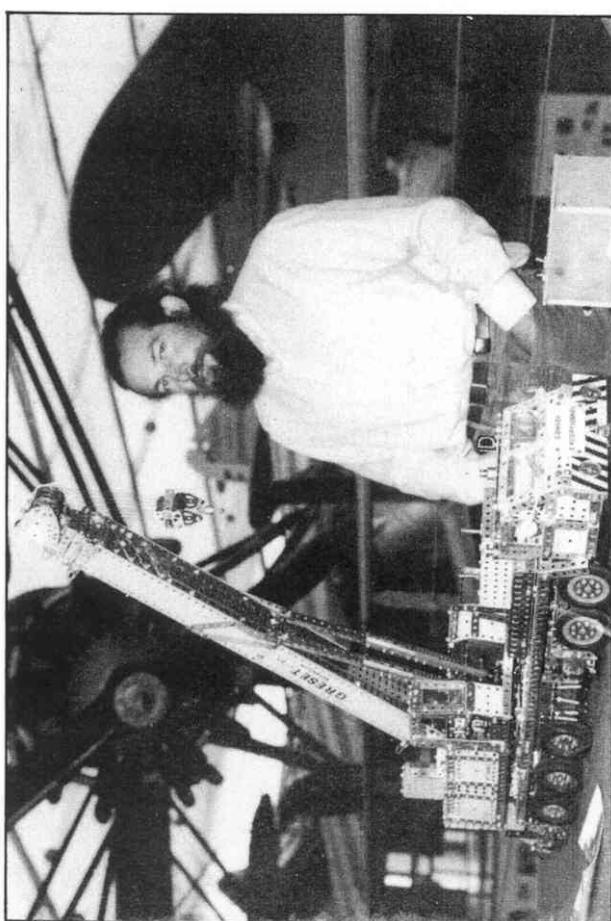




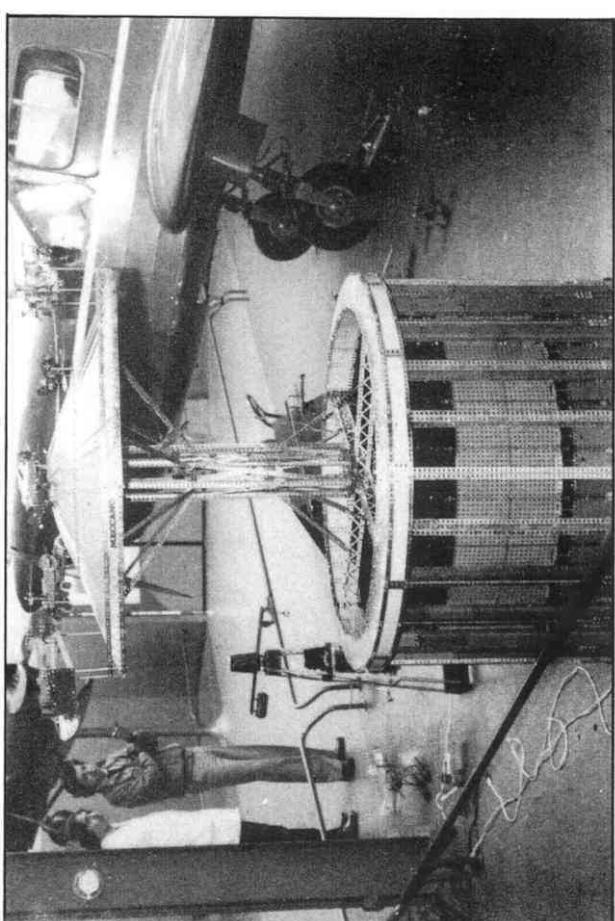
15



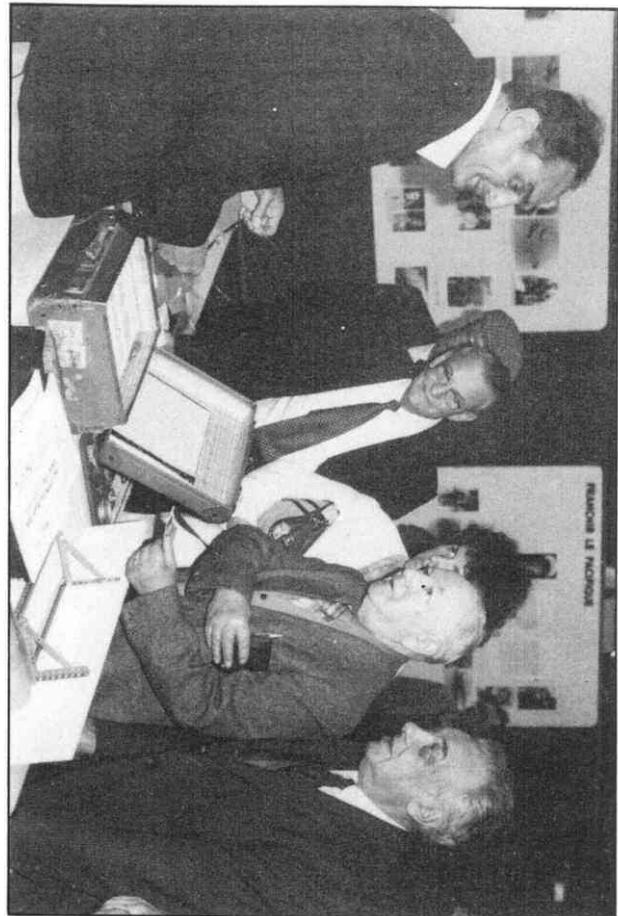
17



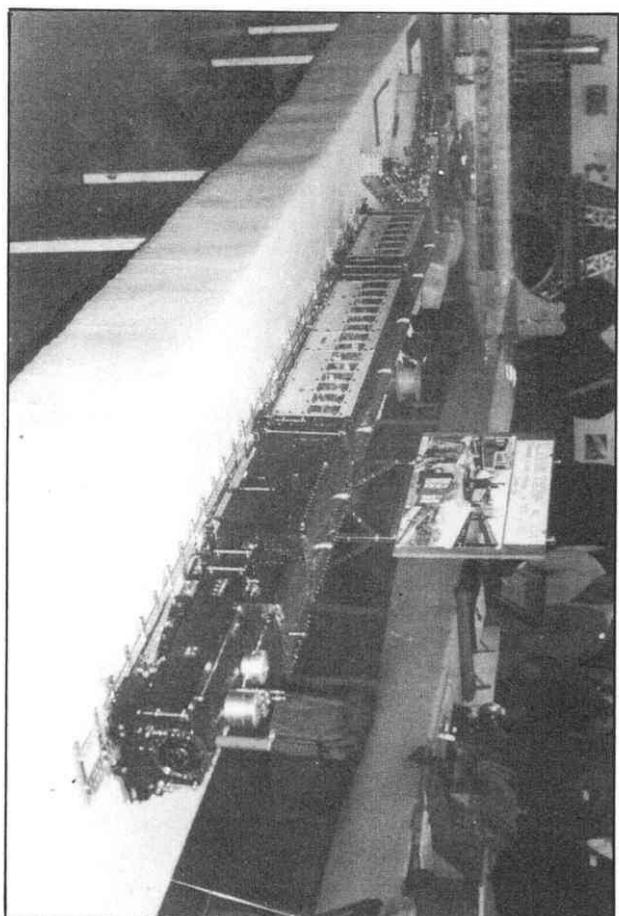
14



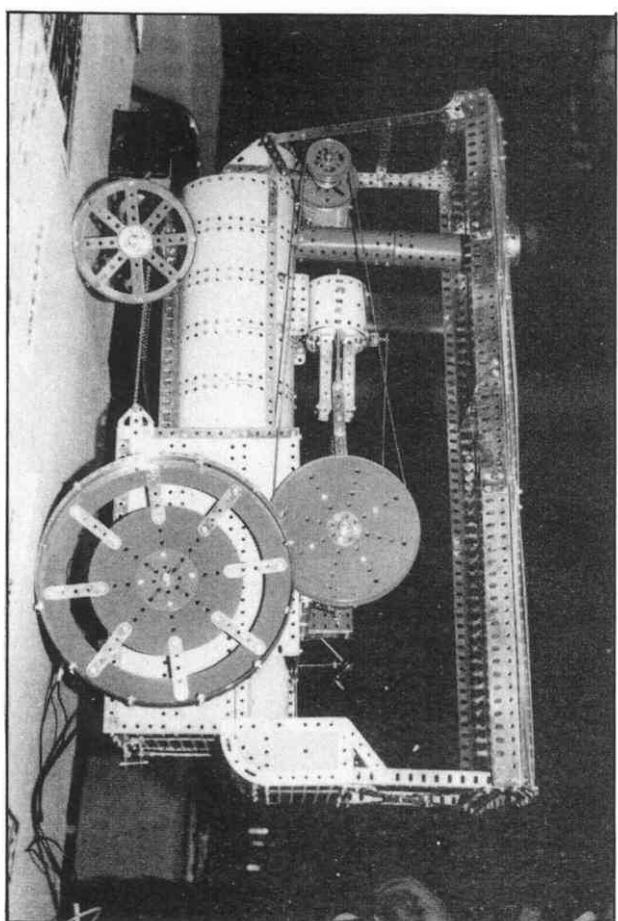
16



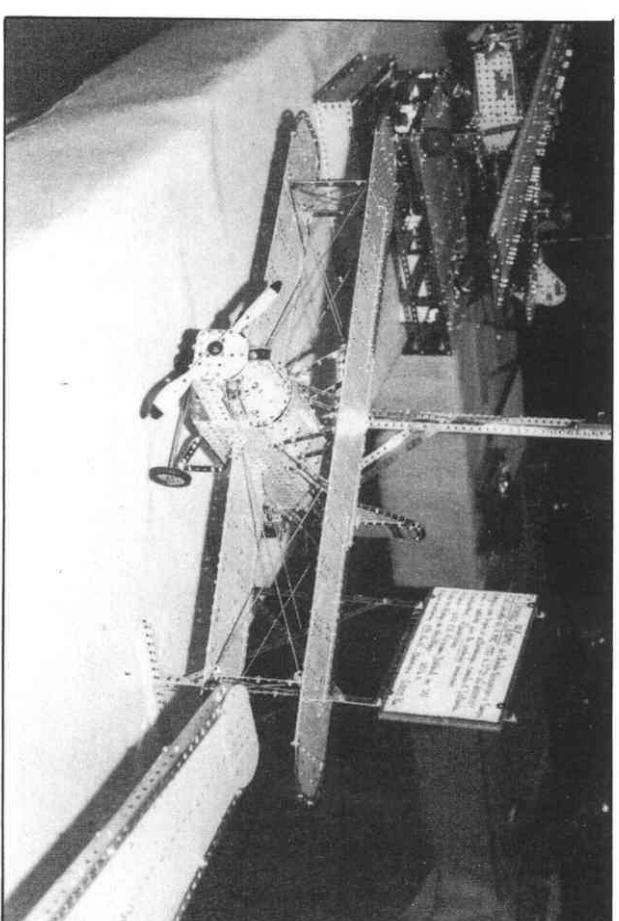
20



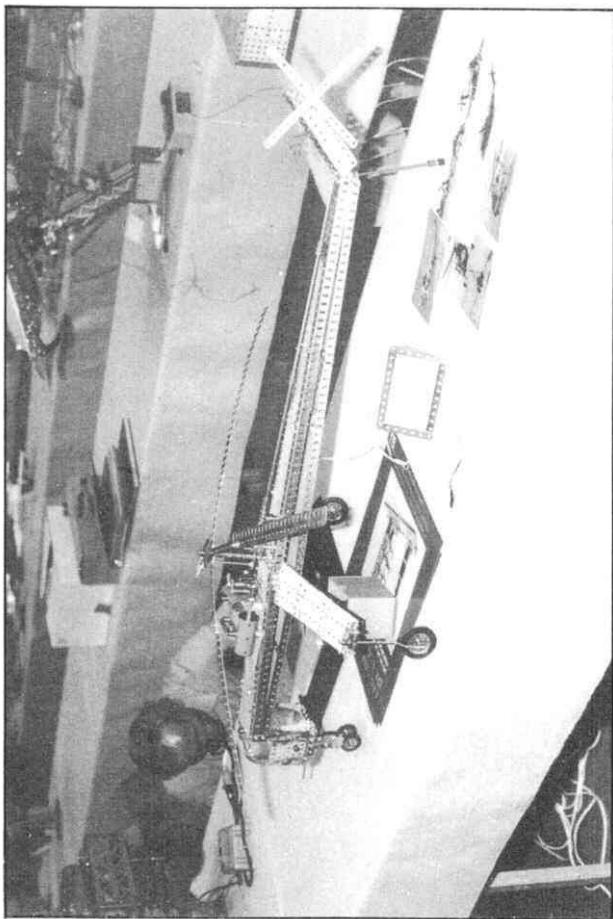
18



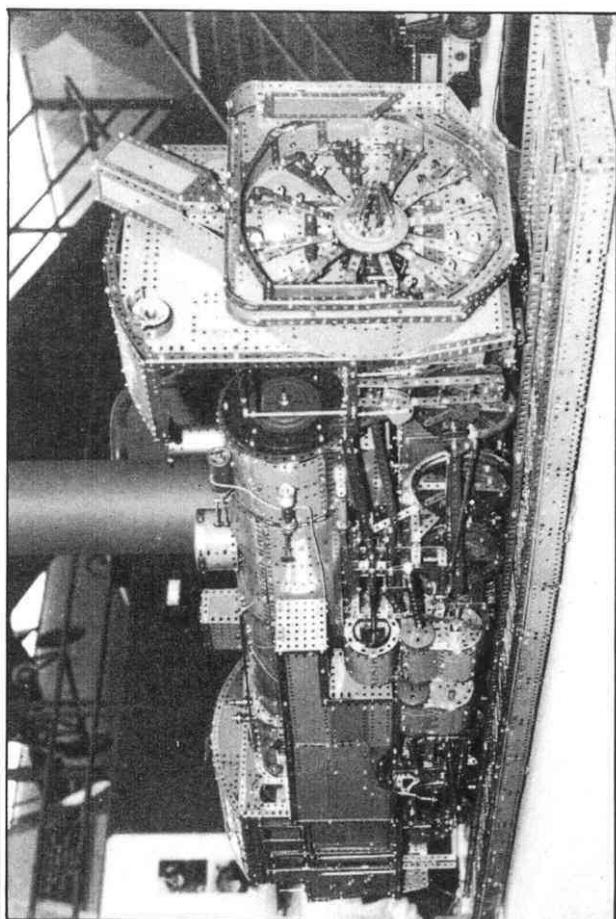
21



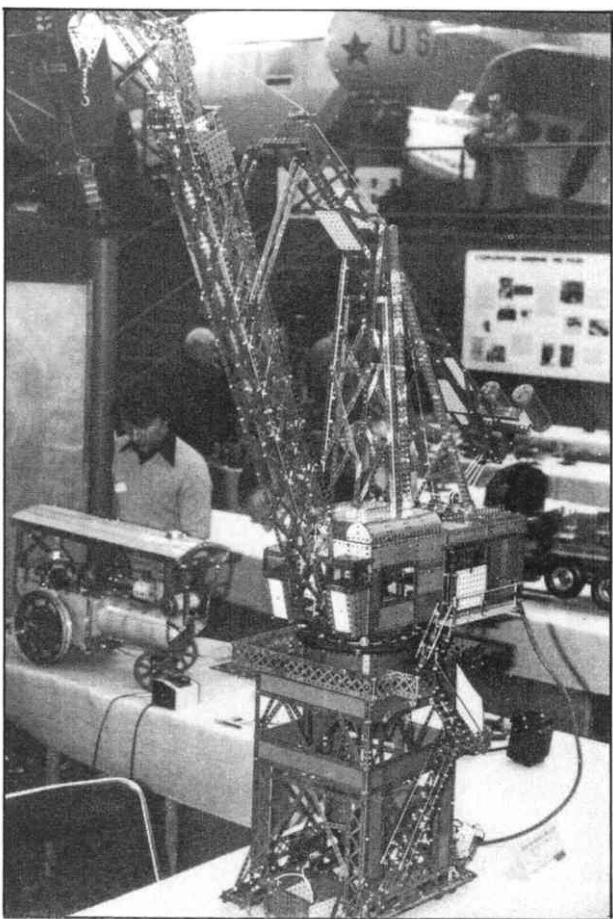
19



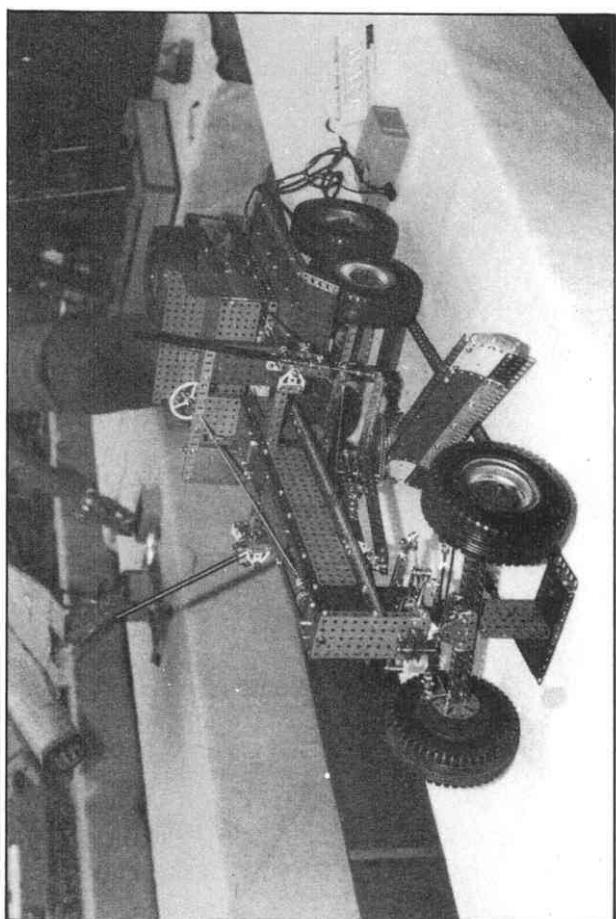
23



25

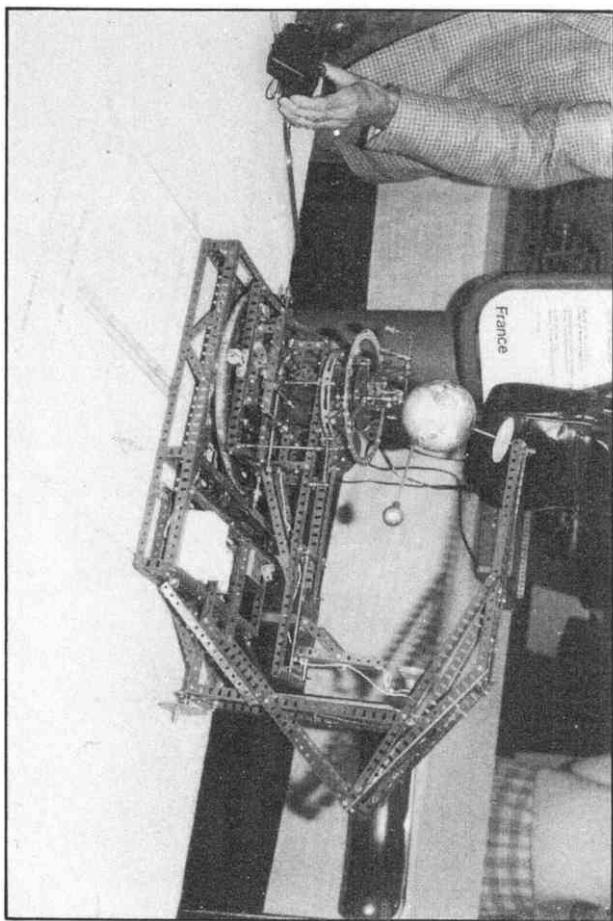


22

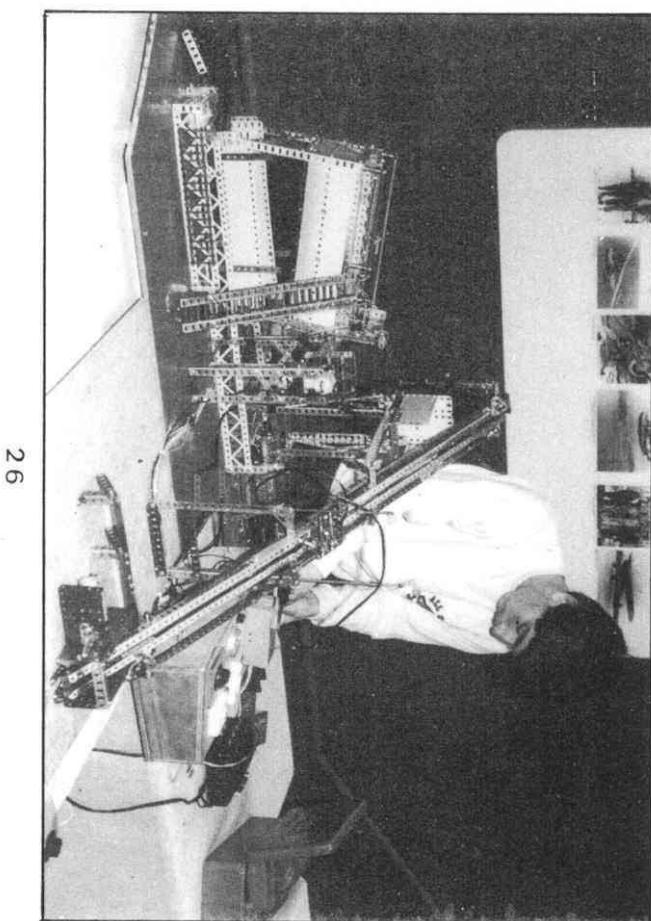


24

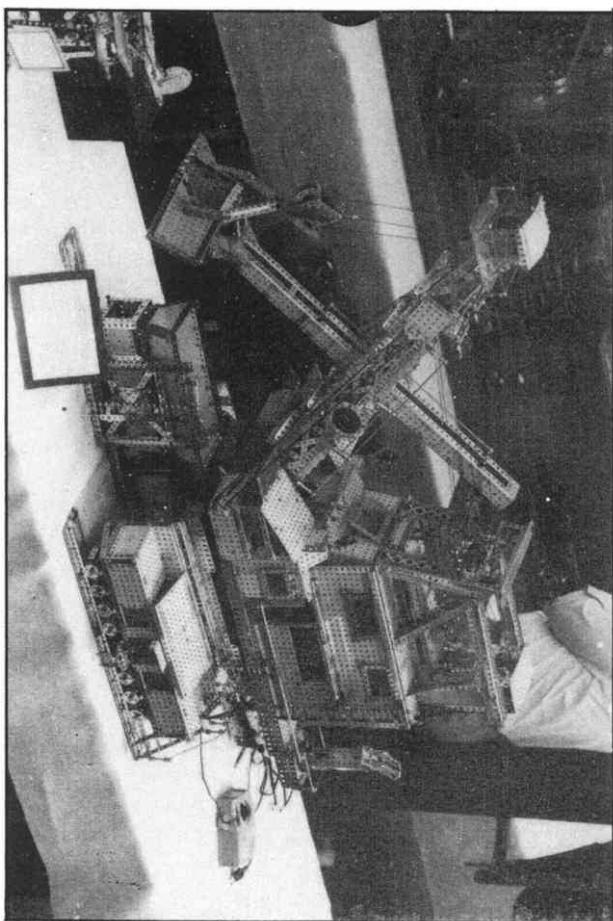
280



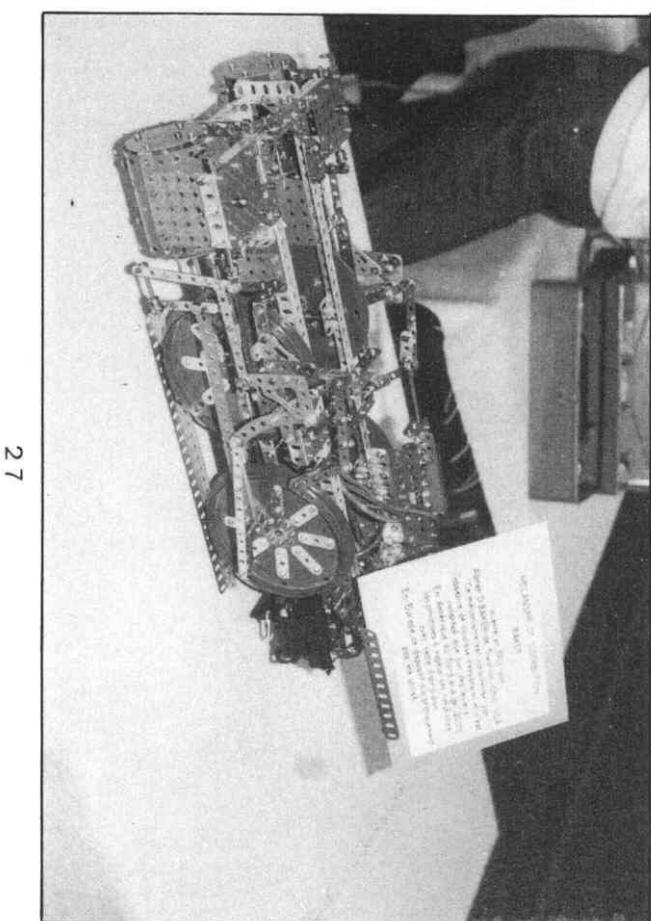
28



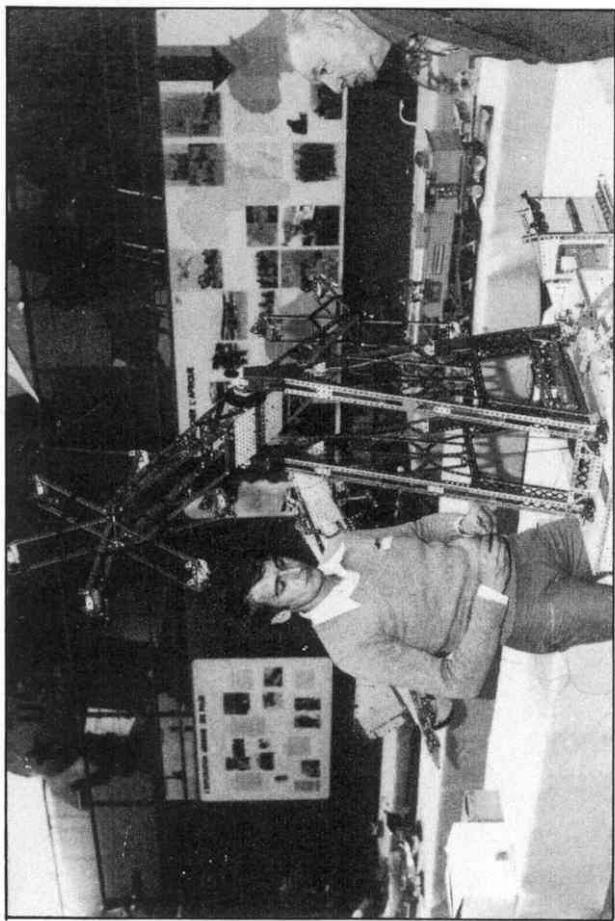
26



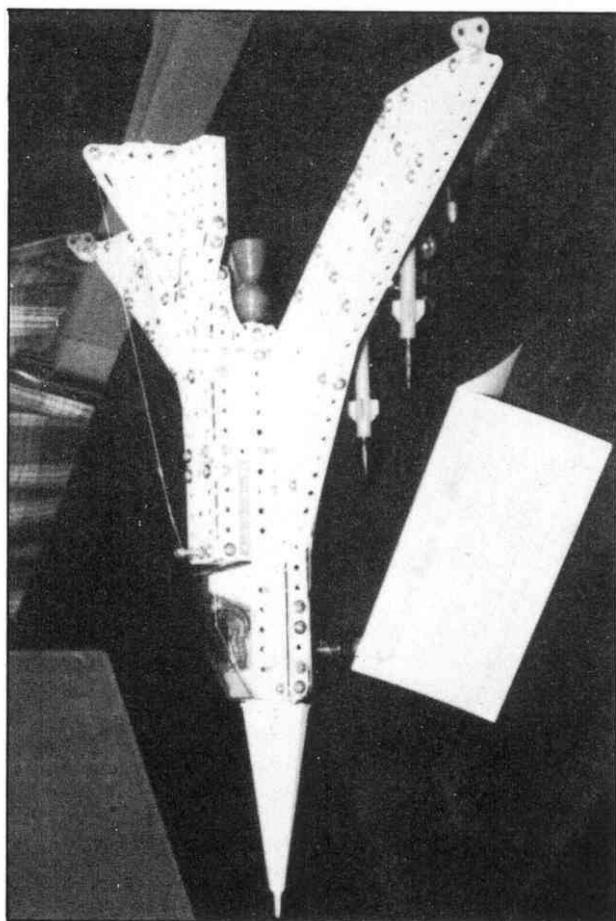
29



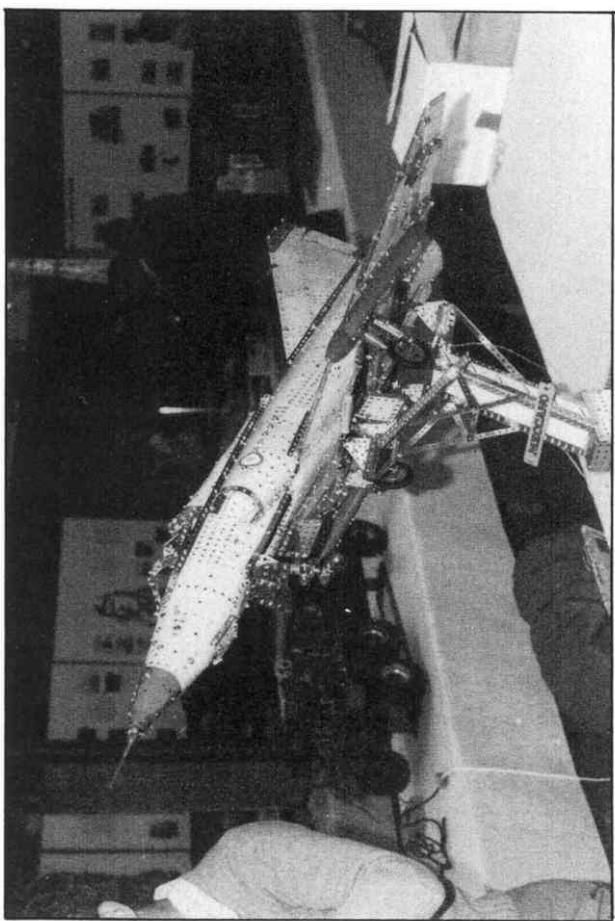
27



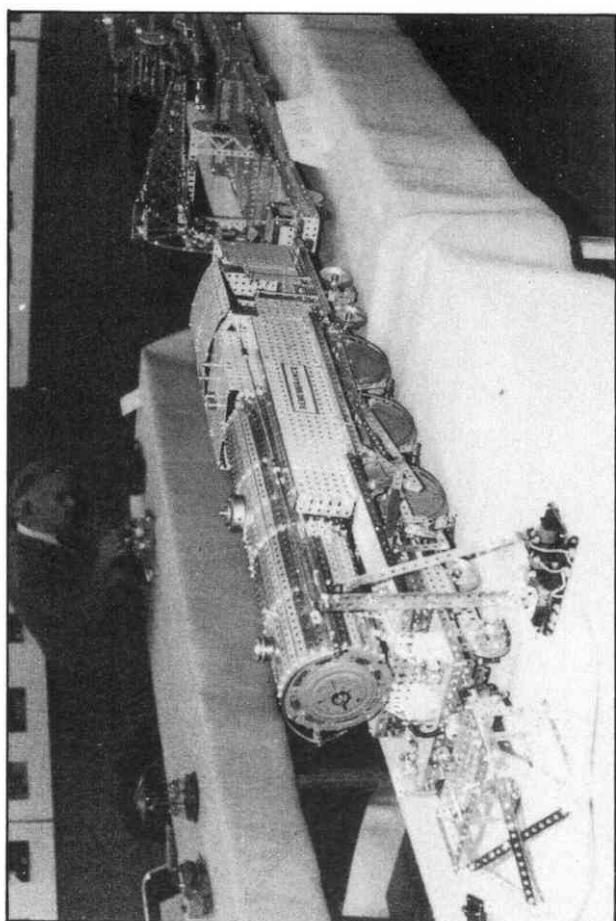
31



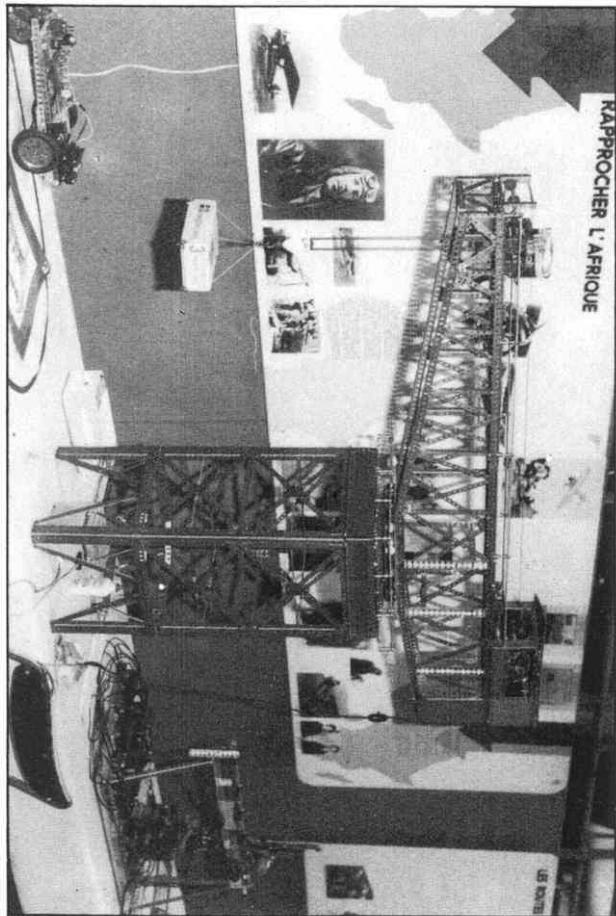
33



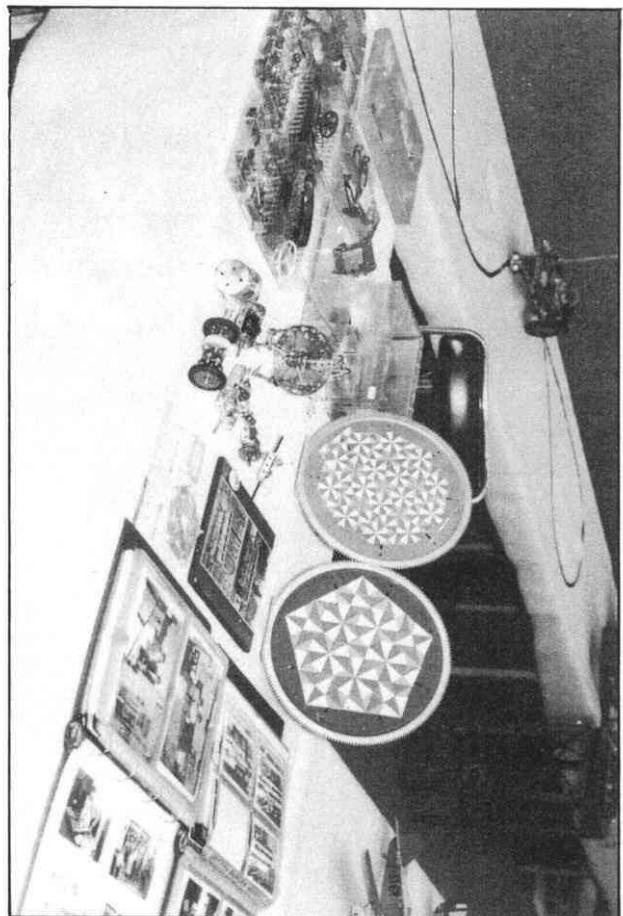
30



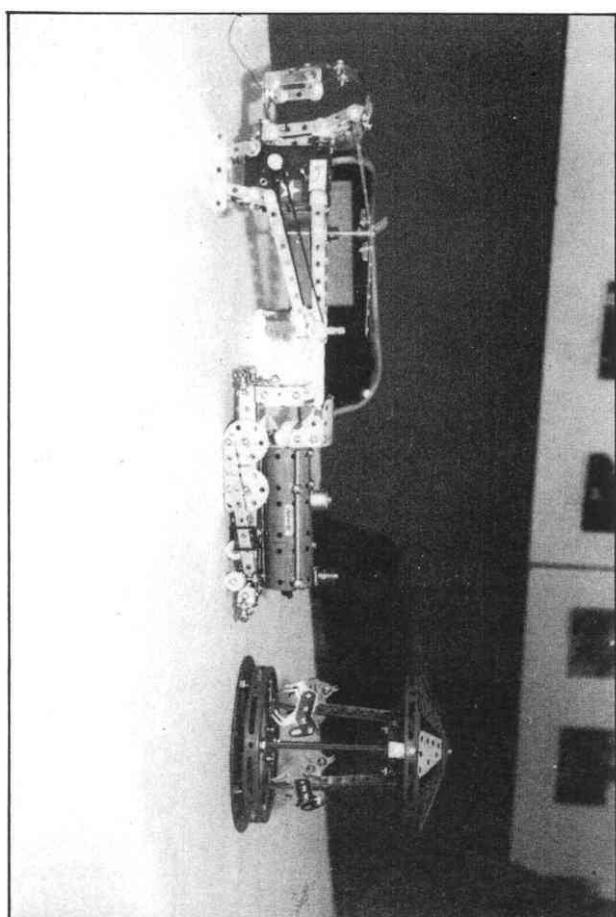
32



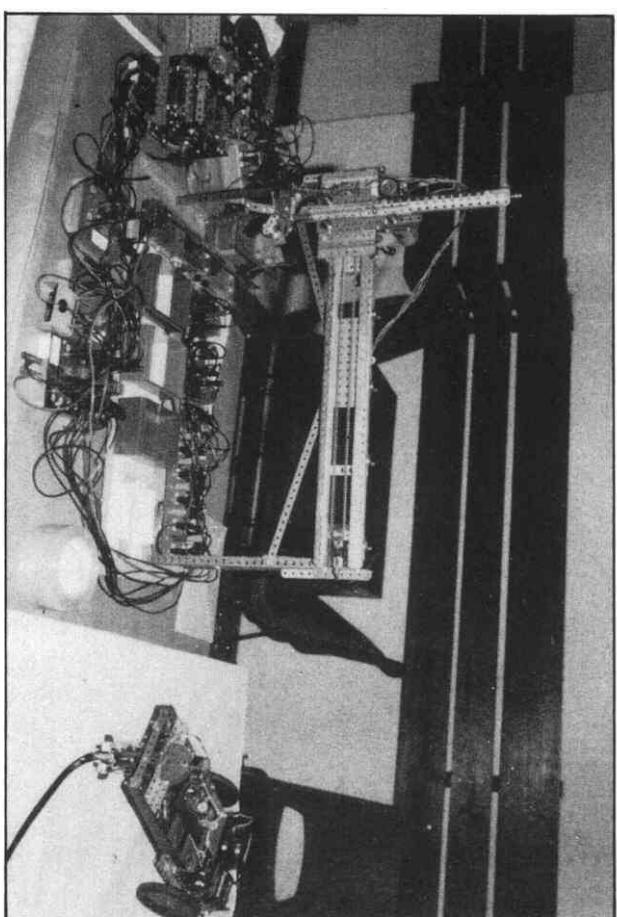
36



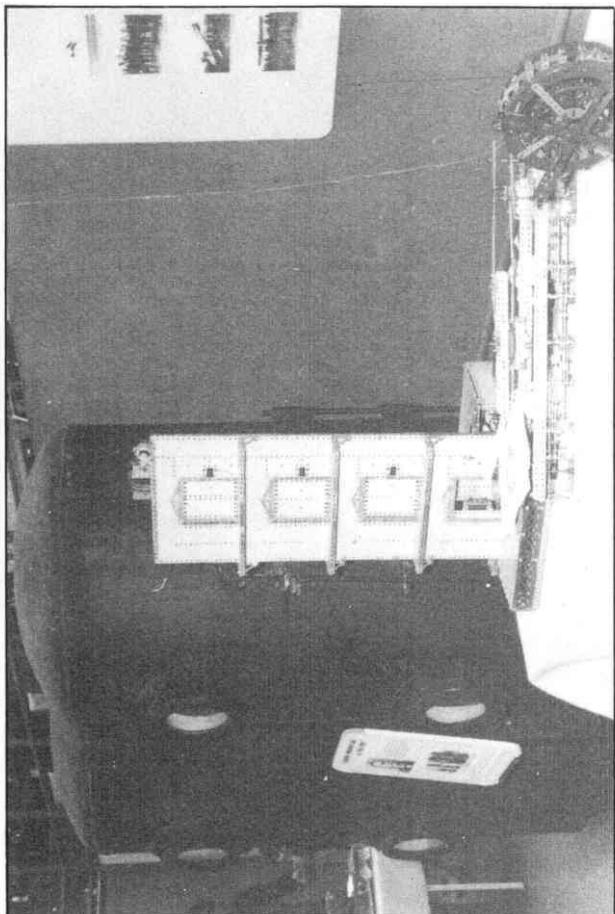
34



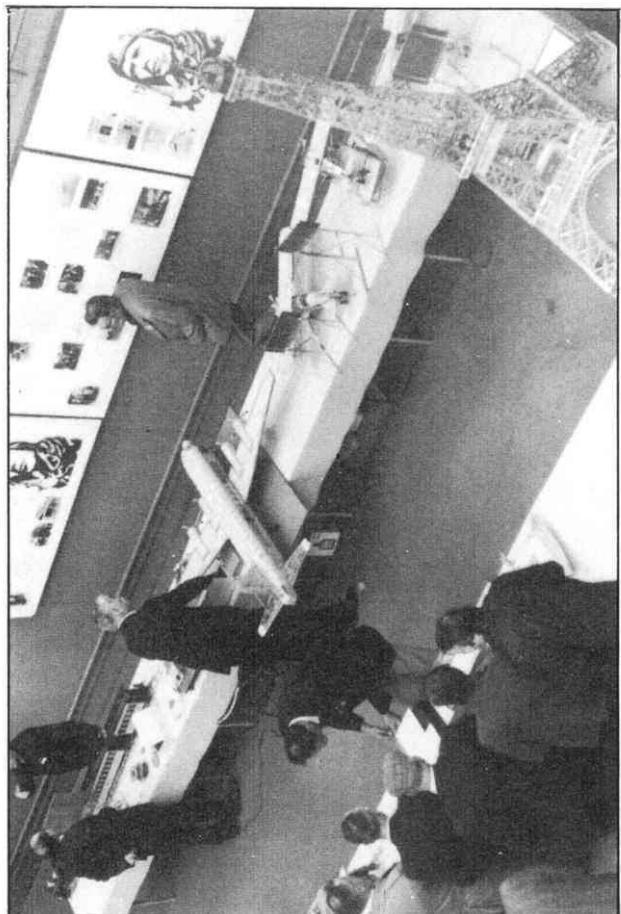
37



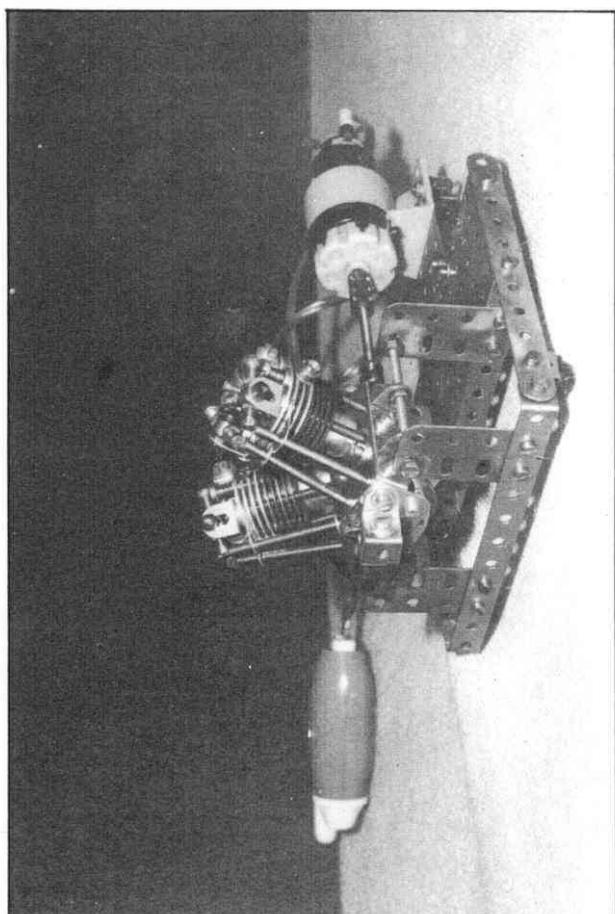
35



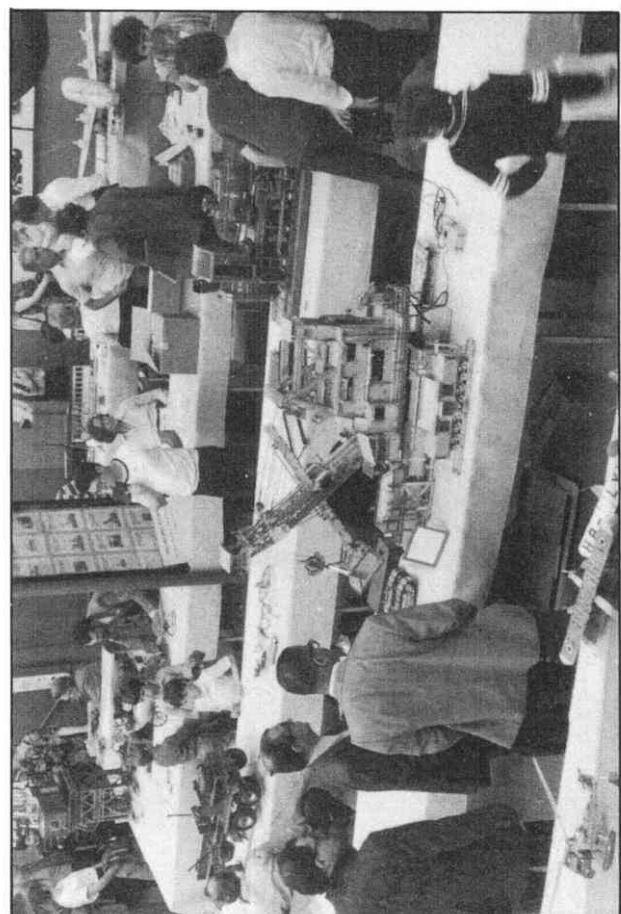
39



41

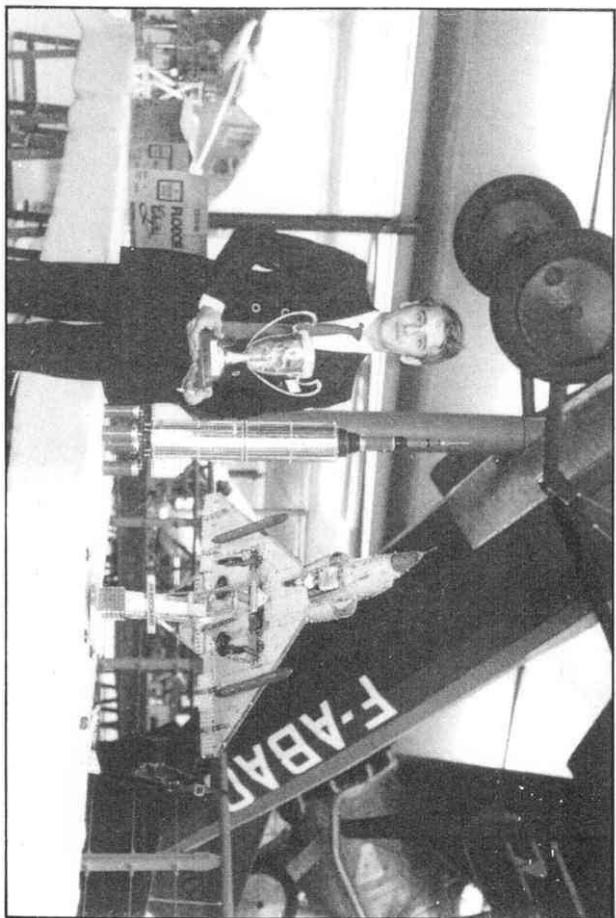


38



40

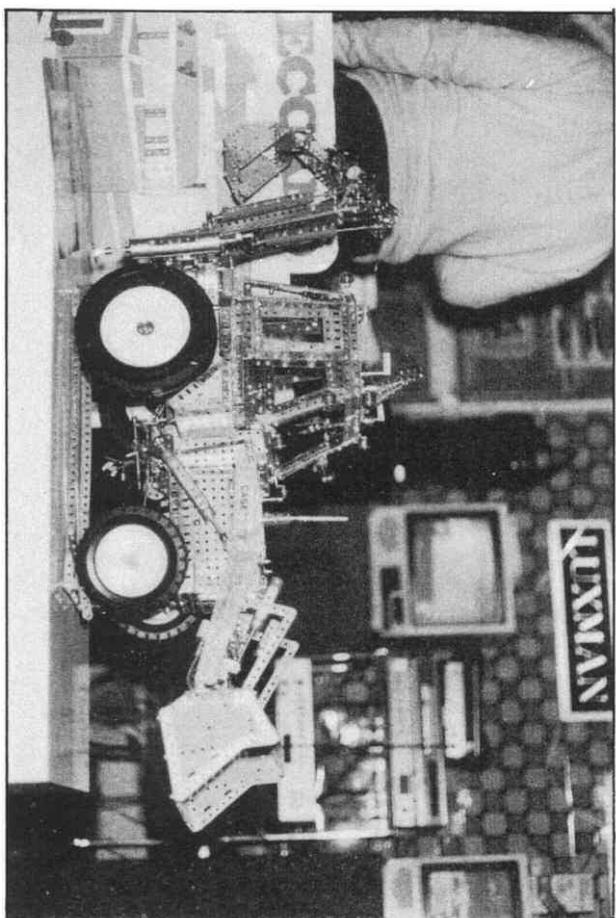
44



42



45



43



REPORTAGE TECHNIQUE

réalisé avec la collaboration des constructeurs

Mr C. GOBEZ

HORLOGE A BILLE ROULANTE,
HELICOPTERE TELECOMMANDE,
CINQ FUSEES,
AVION A REACTION,

L'horloge est la reproduction exacte de l'original construit par un officier anglais, nommé CONGREVE (1772-1828), né dans l'agglomération de Londres. La particularité d'une telle horloge réside dans le remplacement du balancier par une bille.

Le Système MECCANO ne comportant pas de bille d'un diamètre adéquat, celle-là avait été remplacée par une sorte de DIABOLO réalisé en pièces MECCANO. Son va et vient, sur un plan incliné, basculant en son centre, réglait le fonctionnement de l'horloge. Il en était l'unité de temps. CONGREVE avait déposé son innovation en 1808.

L'hélicoptère, télécommandé, suspendu à l'extrémité d'un bras muni d'un contrepoids, se soulevait dès que l'hélice à quatre pâles tournait. C'est elle qui entraînait, aussi, la rotation de l'ensemble.

Les cinq fusées étaient des constructions libres à échelles diverses, d'une hauteur de 6 à 160 cm. L'une, avec ascenseur, illustrait L'AFFICHE DE L'EXPOSITION 81.

L'avion à réaction utilisait les pièces blanches de la boîte anglaise " SPACE 250I ", commercialisée par LIVERPOOL en 1979.

Me F. BRIAND HYDRAVION DE COURSE.

Il s'agissait d'un modèle que permettait de construire la plus conséquente boîte N° 7 de la présentation nickelée des années 1926/1927.

Si l'on tient compte que celle-là ne contenait encore aucune plaque flexible, on doit reconnaître que la reproduction de l'hydravion produit en Angleterre par la firme CURTISS vers 1923/1925, était, particulièrement, réussie; toute à l'honneur du MECCANO de l'époque, alors plus mécanique qu'esthétique.

Le moteur classique à flasques, qui actionnait l'hélice, un peu conséquent pour être logé dans la carlingue, avait été avantageusement remplacé par un petit moteur 6 vitesses.

Un socle, constitué de cornières et longrines, enserrant une plaque de contreplaqué peinte "bleu des mers du Sud" mettait en relief la ligne déjà inspirée d'aérodynamique.

Mr P. FICHET CHASSIS AUTOMOBILE N° I,
BIPLAN TRIMOTEUR.

Le chassis automobile présenté était celui publié en première page du MECCANO MAGAZINE N° 18 de JANVIER/FEVRIER 1922. Le prototype avait été exposé, pour la première fois, à la FOIRE DES INDUSTRIES BRITANNIQUES en 1921. La presse, de ce temps là, l'avait considéré comme : " un véritable triomphe de construction de modèle MECCANO ".

Mis à part le moteur électrique, l'accumulateur 4 volts (ce dernier étant, toujours, une pièce introuvable, recherchée jusqu'à ce jour, sans succès, par Mr M. PERRAUT) et quelques autres pièces, dont les pneus; le dit chassis avait été construit avec des éléments usinés voici une soixantaine d'années.

Le biplan trimoteur, réalisé en pièces jaunes et galvanisées, selon la notice des super-modèles N° 34, postérieure de quelques années à celle du chassis automobile N° I, avait largement bénéficié

de l'utilisation des plaques flexibles; la très heureuse innovation de l'année 1935. En l'occurrence, elle évitait de cintrer, avec un résultat imparfait, des plaques rigides sans rebord, I4 x 6 et I4 x 9 cm.

Le moteur électrique unique avait été, avantageusement remplacé, par trois moteurs 6 vitesses, évitant la transmission, parfois heurtée, liée à l'emploi d'accouplements universels.

Le palomier et le "manche à balai", placés dans le poste de pilotage, commandaient par des câbles les gouvernails de direction et d'altitude, ainsi que les ailerons.

Mr R. DAUMARD FRAISEUSE UNIVERSELLE,

Il s'agissait d'une fraiseuse universelle, extrapolée, conforme à celle construite par la firme DUFOUR, sous la référence P 225, reproduite en MECCANO presque à sa grandeur réelle, puisque les dimensions de la réalisation étaient assez proches de celles de l'original (coefficient multiplicateur 1,5 environ).

En voici les principales caractéristiques :

- tête démontable, pivotant à 360° sur les 2 plans : parallèle et vertical par rapport à celui du bâti,

- broche porte fraiseuse actionnée par une boîte à 9 vitesses, lagée avec son moteur dans la partie supérieure du bâti et commandée par deux leviers latéraux,

- interrupteur réalisé entièrement en MECCANO, placé sur la face droite pour commander :

- a - l'éclairage du plan de travail,
- b - le moteur de la pompe d'arrosage,
- c - le moteur de la broche,
- d - le moteur de la boîte d'avances automatiques,

ces quatre interrupteurs étant couverts par un cinquième, général, situé à la base du bâti,

- console à l'avant, réglable en hauteur, supportant le chariot, lui-même recevant la table; tous ces éléments pouvant être commandés à la main par manivelles, ou, mécaniquement par l'intermédiaire de leviers d'embrayage.

Cette construction, probablement inédite en MECCANO, mesurait :

hauteur	I m,10
profondeur	0 m,80
longueur de table	I m,15

Elle pesait près de 50 kg et avait demandé pour sa réalisation 200 heures, réparties sur deux mois.

Mr J. P. BESSAY PELLETEUSE EXCAVATRICE.

Ce sensationnel engin de travaux publics avait été réalisé conformément au modèle miniature "DINKY TOYS" ATLAS DIGGER 984. Les pièces OR et BLEUES complétées, ça et là, de quelques rouges, donnaient un aspect, particulièrement, flatteur. Sa masse imposante (elle accusait 2 mètres de longueur) était mise en mouvement par 5 leviers verticaux (constitués de manivelles avec poignée), placés à l'avant de la cabine du conducteur.

Ils commandaient :

- la marche avant et arrière des chenilles,
- la rotation du bras et de la cabine,
- les mouvements des deux bras et de la pelle.

En raison du poids total de l'engin (45 Kg), de celui des deux bras et de la pelle, il avait dû être utilisé du câble

de frein de moto pour les deux câbles de soutien de la potence coulée et du fil à pêche d'acier gainé nylon pour les câbles de manœuvre de la potence, du bras et de la pelle.

Quelques accessoires n'avaient pu appartenir au système MECCANO, tels les chenilles constituées de rectangles de bois peints bleu et or et les deux moteurs électriques de 1/5e de cheval chacun.

Cette pelle rappelait en de nombreux points celle qui avait été exposée à VOIRON en 1979, par un constructeur anglais: Mr REDNALL du SOLENT MECCANO CLUB de SALISBURY, mais d'une échelle plus faible. Comme celle-là, la pelle du super-modèle que Mr J.P. BESSAY avait mis huit mois à construire, démontrait visuellement la régularité sans faille de son fonctionnement.

MUSEE DE L'AIR SERVICE PEDAGOGIQUE.

Sous l'égide d'un panneau libellé :

"APRES LE MECCANO LOISIRS, VOICI LE MECCANO UTILE"

le service précité présentait six petites réalisations MECCANO afférentes au début de l'aviation, entre autres :

LE PILOTAGE D'UN AVION CLASSIQUE,

soit la démonstration du fonctionnement des gouvernails de direction, d'altitude, mais aussi des ailerons.

S'il était indiqué que tous les modèles exposés étaient utilisés par le dit service, on se doit de porter à la connaissance de tous les membres du C.A.M. que Monsieur MORIZOT, son directeur, s'était mis à la disposition de Mr C. GOBEZ pour lui faciliter, au mieux, l'organisation de l'EXPOSITION 81.

Mr C. LEROUGE AVION TRIMOTEUR ARMSTRONG-WHITWORTH,

AVION DE COMBAT FOKKER,

MANÈGE DE FÊTE FORAINE,

MACHINE A CINTRER LES BANDES ET POUTRELLES,

MACHINE A CINTRER LES PLAQUES.

Tout comme Mr P. FICHET, Mr C. LEROUGE avait décidé de construire en pièces jaunes standards, cette fois-ci complétées par certains éléments du MECCAKIT "TRAVAUX PUBLICS", le biplan trimoteur de la notice N° 34 des super-modèles d'avant guerre. Il était, selon ses recherches personnelles, la reproduction d'un appareil anglais des firmes ARMSTRONG-WHITWORTH.

Lui aussi avait abondamment utilisé les plaques flexibles pour la réalisation des ailes. En plus, des poutrelles plates ceinturaient chacun des trois moteurs et augmentaient le réalisme.

L'avion, boulonné à une console inclinée, elle-même fixée à un plateau placé sur un socle, permettait une rotation très lente d'un bel effet. Ce mouvement utilisait une couronne à grandes dents et un pignon 167 C.

Le manège de fête foraine se composait de 12 nacelles. Il exécutait les quatre mouvements ci-dessous, selon une programmation dont chaque cycle durait dix minutes :

- démarrage en trois temps,
- levage du bras,
- descente du bras,
- arrêt en trois temps.

Le programmeur, construit en pièces MECCANO-ELEC se trouvait placé dans "une roulotte typiquement foraine", également réalisée en MECCANO.

Cent ampoules multicolores donnaient au manège en mouve-

ment son indispensable air de fête.

Les deux machines à cintrer les plaques et les bandes avaient été construites selon les instructions de leur inventeur bien connu: Mr U.BACHELARD de ZURICH. Toutes deux sont décrites dans les BULLETINS du C.A.M. N° 3 et 9.

L'avion de combat allemand FOKKER, mis en service en 1912, utilisait les pièces "vert olive" MECCAKIT ARMEE", tout à fait propices, puisqu'exactement de la nuance du modèle original.

Mr J.OLIVET GRANDE ROUE DOUBLE, Super-modèle N° 33 A,
MACHINE A VAPEUR HORIZONTALE, A UN CYLINDE,
MANÈGE MECCANO, Super-modèle N° 8,
PRÉSENTOIR DE DEUX BOGIES DE LA GRUE, Super-modèle N° 4,
MECCANOGRAPHE, Super-modèle N° 13.

Les quatre modèles, ainsi que le présentoir, avaient été réalisés, strictement avec des pièces antérieures à 1970, soit OR, BLEU UNI, ROUGES. Si le poudré OR des bandes et cornières rendait l'usage de ces pièces délicat, il s'harmonisait, par contre, fort bien avec le BLEU et le ROUGE. On comprend que Mr J.OLIVET (que certains constructeurs envient) apprécie cette présentation disparue et devenue rarissime, mais, qu'il a su, lorsqu'il en était encore temps, accumuler.

Le Grande Roue Double, la Machine à vapeur, le Manège, tous les trois très améliorées sur le plan des détails et accessoires, constituaient un TOUT; la machine à vapeur étant placée entre le premier et le troisième modèle, eux-mêmes surélevés sur deux importants socles identiques, munis de larges escaliers d'accès. Le rôle de la machine à vapeur, complétée par une chaudière horizontale, dotée d'une boîte de vitesses et de deux moteurs, était de produire la force motrice aux deux manèges.

Le présentoir avait pour but de mettre en évidence le fonctionnement des nouveaux bogies du super-modèle N° 4 : GRUE présentée en 1924 comme "le plus grand modèle MECCANO". L'ingénieur Mr U.BACHELARD, perfectionniste MECCANO, ayant nettement modifié leur mécanisme et par là, amélioré la souplesse de la transmission.

Mr C. BERGET CAMION-GRUE "PINGUELY" 60 T.

Il s'agissait d'une reproduction très détaillée d'un engin de travaux publics. Elle comprenait deux parties; le camion porteur d'une part; la grue, d'autre part.

Camion porteur:

Celui-ci était muni à l'avant d'une cabine surbaissée, de double essieu, tous deux directeurs; puis, à l'arrière, de trois essieux moteurs avec différentiels. La transmission se faisait par cardans. La suspension était compensée et quatre vérins, à la demande, sortaient, descendaient et se relevaient mécaniquement.

Dans la cabine surbaissée, se trouvaient les commandes:

- de direction,
- d'enclanchement de l'arbre moteur de la traction,
- d'embrayage,
- des vitesses avant et arrière,
- d'enclanchement de l'arbre moteur de la grue.

Grue:

Sa flèche télescopique était composée de quatre éléments qui se déployaient par un système de câbles intérieurs. Son inclinaison était déterminée par deux vérins "hydrauliques".

De l'intérieur de la cabine, on commandait :

- la rotation,
- l'inclinaison de la flèche,

- son déploiement,
- la montée et la descente du palan,
- le frein de charge.

Tant pour le camion que pour la grue, chaque manœuvre pouvait être commandée simultanément.

Poids de l'ensemble: 30 K°.

Mr G. HUTTEAU

PENDULE ASTRONOMIQUE,
MECANISME ASTRONOMIQUE,
TRAINS EPICYCLOIDIAUX.

La pendule astronomique fonctionnait avec un poids remorqué automatiquement en fin de course. Son balancier avait une période de deux secondes. Le cadran supérieur indiquait l'âge de la Lune, sa phase d'éclairage; le central donnait l'heure de passage au méridien de PARIS et celui inférieur, un "mimiplanétarium" situait la position du soleil et de la lune sur l'écliptique.

Le mécanisme astronomique reproduisait les mouvements apparents du soleil et de la lune sur l'écliptique, ainsi que les phases de la lune. Par rapport à la réalité, le mouvement est accéléré de 80.000 fois.

Les trains épicycloïdaux concernaient plusieurs petits montages offrant des réductions de rapport : II, I3, 25 et 75.

Mr HUTTEAU signale que les trains épicycloïdaux sont largement utilisés dans les mouvements astronomiques pour obtenir des rapports de réduction très précis, c'est à dire, meilleurs que I/1000e et, si possible, I/10000e.

Mr A. JORDAN

MANÈGE FORAIN dit " MUR DE LA MORT "
CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES PUBLIÉES DANS LES MANUELS
d'INSTRUCTIONS de 1916 à 1970.

L'exposition de Mr A. JORDAN était, certainement, la plus conséquente; de fort loin, de tous les constructeurs. Il avait réalisé, non seulement un manège encore jamais vu en MECCANO: "UN MUR DE LA MORT", mais "reconstruit" tous les modèles d'avions ou afférents à l'aviation, figurant sur les manuels de son enfance, adolescence, puis de ceux postérieurs à sa jeunesse, pour atteindre le nombre de 52.

C'est dire qu'il occupait, en plus d'une longueur de tables appréciable, une surface au sol non moindre.

A l'intérieur de son manège, dont la partie essentielle était constituée d'un cylindre de 80 cm de diamètre intérieur (pour 100 cm extérieur) et d'une hauteur identique, tournoyait en position horizontale un motocycliste intrépide confectionné en pièces MECCANO.

Parmi toutes les réalisations aéronautiques, on remarquait dans un parterre d'avions, hydravions, hélicoptères, manéges :

- les monoplans sommaires N° 4I et N° II7 du gros manuel, impression bleue, de l'année 1916 (le N° II7 avec son empennage découpé dans une feuille de carton), puis les belles machines réalisées en pièces jaunes et galvanisées du manuel N° 10 de la période 1935/1939 sous les références :

N° 10 - AVION DE TRANSPORT,
 N° II - AVION DE TRANSPORT ET DE BOMBARDEMENT.

Enfin, toujours dans les mêmes nuances l'AVION CARGO N° 8 de la période de la présentation or et bleu uni, antérieure à 1970.

Bon nombre d'hélices tournaient à plein régime et augmentaient, encore, le réalisme de cette rétrospective consacrée à 70 années de l'histoire de l'aéronautique, en même temps celle du MECCANO, puisque né avec le siècle.

Mr A.BARBE

L'OISEAU BLANC, }
LE SPIRIT OF ST-LOUIS, } échelle I/I6e,
LE POINT D'INTERROGATION, }
QUADRIMOTEUR DC 6, Echelle I/20e,
RAME DE TRAMWAY, VOIE MÉTRIQUE, Echelle I/I4e,
LOCOMOTIVE, type Pacific 2-3-1 et son TENDER, échelle I/70e,
GRUE 85 tonnes, S.N.C.F., "COCKERILL", Echelle I/70e,
TOUR EIFFEL, Echelle I/I25e.

Les trois avions "historiques", respectivement construits de 1927 à 1930 par les firmes LEVASSEUR, RYAN et BREGUET pour la traversée de l'ATLANTIQUE NORD dans les deux sens, avaient, à l'époque, passionné l'opinion mondiale, presque autant que la liaison TERRE-LUNE.

Leur reproduction en MECCANO à la même échelle, permettait de les comparer entre eux et de constater leur conception très différente.

Il avait été utilisé le maximum de pièces jaunes, celles standards et toutes les "MECCAKIT TRAVAUX PUBLICS" possibles. Un moteur plat, réf. 229, destiné à animer l'hélice, avait été aisément logé dans chaque carlingue. Le SPIRIT OF ST-LOUIS, placé sur un socle, pivotait sur lui-même, toujours avec un moteur plat, innovation très heureuse de ces dernières années.

La rame de tramway à voie métrique VOIRON-ST-BERON, dite V-S-B, était une autre rétrospective, un tel tortillard ayant été en activité de 1897 à 1937. Pour sa réalisation, il avait été fait appel à presque toutes les pièces "MECCAKIT ARMEE", complétées par des pièces travaux publics et standards.

Le DC 6, remontant à l'exposition de 1929, représentait le dernier gros porteur à hélices construit par la firme américaine DOUGLAS. Les deux réalisations "miniatures" avaient déjà figuré à ALTKIRCH.

Quant à la TOUR EIFFEL, présente à l'exposition de VOIRON, démontable en trois parties, sa plateforme du premier étage ne sera, très bientôt, plus conforme à la réalité en raison des importants travaux ou aménagements en cours. Elle comportait, déjà, une anomalie: son ascenseur unique rez de chaussée/2e étage, n'ayant pu être réalisé de même et remplacé par deux ascenseurs distincts en raison de l'inclinaison différente de la superstructure. Les quatre ascenseurs (deux pour la liaison 2e/3e étages) utilisaient des chaînes Galle et trois moteurs 6 vitesses.

Mr G.LACAZE TRACTEUR FORAIN A VAPEUR,

Il s'agissait du super-modèle anglais de la notice N°15 de la BOITE N° 10. Un tel engin était utilisé, au début du siècle, pour tracter les trains routiers composés de plusieurs remorques, nécessaires au déplacement des cirques. Muni à l'avant d'une dynamo, il pouvait, de plus, fournir du courant électrique.

En voici les dimensions: longueur : 78 cm,
largeur : 32 "
hauteur : 51 "

Sa ligne parfaite était due, d'abord, à l'emploi de plaques flexibles, aux deux couronnes I67 B pour les roues arrière, aux flasques circulaires II8 pour les roues avant, mais aussi à la grande poulie I9 C, très rarement utilisée dans les constructions MECCANO. Deux moteurs animaient, l'un les roues arrière, l'autre l'embiellage d'un réglage assez délicat.

Ce super-modèle, qui avait demandé de nombreuses heures pour sa construction, doit permettre une propagande efficace en ALSACE, son exposition ayant été prévue à HAGUENAU, mais, surtout, à STRASBOURG durant les fêtes de NOËL prochain.

Mr G.LOGUT GRUE DE PORT SUR PORTIQUE A FLECHE EXTENSIBLE ET BASCULANTE.

Cette construction, aux dimensions insolites, avait déjà été exposée à ALTKIRCH. Depuis, il lui avait été apporté certaines améliorations.

Dans le but d'augmenter encore la portée, la flèche proprement dite, ainsi que son armature rentrante, avaient été allongées. D'autre part, le contrepoids unique avait été remplacé par plusieurs chaudières complètes, aisément remplissables à la demande, par leurs joues supérieures amovibles.

Les trois moteurs de I2 v.5 avaient été avantageusement remplacés par six moteurs à 6 vitesses ou plats. De ce fait, tous les mouvements étaient exécutés, avec plus de souplesse, par l'intermédiaire d'un câble multifil unique qui reliait les moteurs à un pupitre de commandes extérieur à la cabine.

En raison du poids à déplacer, il avait été prévu deux moteurs pour la translation au sol; un pour chaque bogie double.

Mr J.BUTEUX HELICOPTERE "SIKORSKY" S 64, Echelle I/20e.

Cet hélicoptère, dénommé: "GRUE VOLANTE", le plus gros en service à l'EST, se compose d'un fuselage ressemblant à une poutre effilée, qui lui permet de recevoir et de transporter une cabine amovible de 10 m. de longueur. Sa vitesse maximum est de 200 Km/h. pour un poids total de 20 tonnes.

Dimensions de la maquette MECCANO:

longueur	100 cm
diamètre du grand rotor	110 "
largeur (train de roulement) ...	35 "
hauteur	35 "

Un seul moteur entraînait les deux rotors.

Mr M.DUBOIS SURFACEUR.

Cet engin de travaux publics reproduisait tous les mouvements de l'original. Il était équipé, à l'avant, de roues directrices mais aussi inclinables. A cette fin, les deux essieux montés sur des bras articulés, pouvaient compenser l'effort tangentiel de la pelle pendant son travail. A l'arrière, quatre roues motrices, bénéficiant d'une suspension à balancier, disposaient d'un différentiel blocable.

Pour reproduire les quatre mouvements de la pelle, cinq moteurs avaient été placés à l'arrière du châssis. L'un assurait la propulsion par l'intermédiaire d'une boîte à 3 vitesses avant et d'une marche arrière.

Les quatre autres concernaient les six mouvements de la pelle:

- 2 pour sa montée ou sa descente,
- 1 pour sa rotation gauche ou droite,
- 1 pour sa translation latérale gauche ou droite.

Tous ces mouvements pouvaient être effectués indépendamment ou simultanément.

Mr M.SAMIRANT LOCOMOTIVE-TENDER "CHASSE-NEIGE", Echelle I/7e.

Ce magnifique engin ferroviaire "d'importance" réalisé en pièces OR, BLEU UNI et ROUGES, captait les regards par ses couleurs vives et sa technicité. Placé sur un socle, construit en pièces MECCANO de mêmes couleurs, il accusait les dimensions suivantes

longueur	170 cm
largeur	36 "
hauteur	52 "

pour un poids de 54 K°.

Il reproduisait, avec une abondance de détails, une locomotive-tender "chasse-neige", utilisée par "LES CHEMINS DE FER DU VIVARAIS", disposée d'essieux, système MALLET : 0-3-0, 0-3-0 .

Alors que les trois essieux arrière faisaient corps avec le chassis, ceux avant étaient montés sur un truc articulé, lui-même supportant la fraise du chasse-neige, de ce fait "orientable".

Les six cylindres (4 pour la traction et 2 pour la rotation des pâles) comportaient la coulisse, bien connue, WALSCHAERT.

La reproduction de la partie "chasse-neige" comprenait deux leviers permettant :

- l'orientation des pâles déterminée par le sens de rotation choisi,
- le basculement à gauche ou à droite de la goulotte d'éjection de la neige.

Un équipement électrique perfectionné commandait les divers mouvements, mais assurait, aussi, la sonorisation (comme cela existe au MUSÉE DES CHEMINS DE FER DE MULHOUSE pour la 2-3-2 U.I.) qui reproduisait le bruit caractéristique d'une locomotive en marche, son sifflet strident, voire même le brassage de la neige.

Mr N. SUCHIER SIMULATION AUTOMATISEE D'UNE CHAINE DE CONVOYAGE.

L'objet de cette réalisation concernait le convoyage automatique de produits en caisses ou en containers (en l'occurrence, pour la démonstration, il avait été choisi des billes).

Son fonctionnement comprenait :

- le convoyage des récipients vides par une remontée mécanique, constituée d'un chariot, muni d'un électro-aimant, nécessaire à la retenue des dits récipients.
- leur descente par une goulotte,
- leur poussée par un vérin sur une balance placée sous un réservoir,
- l'ouverture du réservoir et sa fermeture dès qu'un poids déterminé était atteint,
- l'acheminement des récipients par un tapis roulant vers la sortie.

Pour cette automatisation "sans défaillance" il avait été utilisé: 4 relais électromagnétiques, 6 micro-contacts, 1 moteur universel 20 v., 2 moteurs MK2 (production du MECCANO anglais), 1 moteur 6 vitesses.

On doit signaler l'âge du réalisateur: un lycéen de 17 ans.

Mr F. KAUFFMANN MECANISME DE DISTRIBUTION "BAKER" POUR LOCOMOTIVE A VAPEUR.

Mr KAUFFMANN, talentueux spécialiste des distributions de locomotives à vapeur, présentait un système inconnu en EUROPE, inventé en 1903 par un américain : Mr Abner E. BAKER de SWANTON, OHIO.

Dans un article de 6 pages (229 à 234), fortement documenté et illustré par les soins du constructeur, publié dans le BULLETIN N°13, Mr KAUFFMANN fournit toutes les explications nécessaires à la reproduction de son modèle.

Si un tel système fut utilisé, dès 1911, aux U.S.A. et monté sur plus de 20.000 locomotives, il demeura strictement américain, barré en EUROPE par le système WALSHAERTS.

Un harmonieux mélange de pièces anciennes et nouvel-

les ,à partir des plaques bleues quadrillées jaune, flattait cette réalisation.

Mr G.QUENTIN PLANETAIRE "MECCANO".

Le principe de ce planétaire est basé sur l'illusion que nous avons sur terre, qui nous fait supposer que celle-ci est le centre du monde, le soleil tournant autour d'elle.

Son échelle théorique est 1/127.000.000 e.

Le diamètre de la terre est de 10 cm (pour 12.700 Km). Par un système de mécanisme réducteur et d'un différentiel, la durée de révolution obtenue est 365,12 jours. Celle de la lune est de 28 jours terrestres. Son diamètre étant de 28 mm (pour 3473 Km).

La durée du jour sidéral est bien 24 h.

L'intérêt de ce planétaire est de pouvoir observer:

- les heures aux différents fuseaux horaires (OH en France),
- les jours et nuits aux différentes latitudes,
- les jours de la semaine,
- les mois de l'année,
- les saisons (valables pour l'hémisphère Nord),
- les quartiers de la lune,
- les éclipses solaires partielles ou totales (4 à 5 par an),
- les éclipses lunaires partielles ou totales (2 à 3 par an),

Mr G.QUENTIN, souffrant, avait chargé son ami: Mr NOUGARET, également membre du C.A.M. de présenter sa construction.

Mr R.JACQUET CHARIOT ELEVATEUR A FOURCHE.

Cette réalisation, très poussée, avait obtenu le 1er PRIX au CONCOURS INTERNATIONAL DE MODELES DE L'ANNEE 1951 et sa photographie avait été publiée, page 273, dans le MECCANO MAGAZINE anglais de JUIN 1952.

A l'occasion de l'Exposition du BOURGET, Mr R.JACQUET l'avait reconstruite en mariant les couleurs actuelles et anciennes.

Un seul moteur E 20 R assurait le fonctionnement de tous les mouvements, inversés en modifiant le sens de rotation du moteur, soit :

- le déplacement au sol par l'intermédiaire d'une boîte à 2 vitesses,
- la montée et la descente de la fourche,
- le basculement avant et arrière de la flèche.

Les roues avant étaient motrices, celles arrière directrices. Le mécanisme de direction étant celui du système JEANTAUD.

Mr G.SOLAL EXCAVATEUR GEANT,
TRIPLAN FOKKER.

La première réalisation, assez sensationnelle, sur le plan purement mécanique, était la reproduction du plus grand excavateur du monde dont deux illustrations avaient été publiées dans le MECCANO MAGAZINE de FEVRIER 1934. Un tel engin étant utilisé aux U.S.A. pour l'extraction de la houille à ciel ouvert.

Caractéristiques de l'original :

- hauteur de l'ensemble pivotant, comprenant la cabine, la machinerie et une importante superstructure 33 m.
- surface de base de celles-ci 18 x 9 m.
- hauteur totale (bras en position maximum) 50 m

- hauteur de déchargement de la pelle au dessus du sol 26 m.
- capacité de la pelle 40 T.
- déplacement au sol: 8 chenilles ou 80 roues motrices sur rails,
- poids total 1600 T.

La réalisation MECCANO avait exigé une année, soit environ 2000 heures, pour les deux versions d'un poids de 60 K°.

Onze moteurs étaient nécessaires pour assurer son fonctionnement, dont 8 à 6 vitesses:

1 pour la rotation de la plateforme,
2 pour l'inclinaison de la flèche,
1 pour la montée et la descente de la pelle,
4 pour le déplacement sur 4 rails (32 roues à boudin),
les 3 autres à une vitesse avaient pour mission:
la montée et la descente du bras du support de pelle
(2 moteurs),
la montée et la descente du crochet de la grue placée
à l'arrière (1 moteur).

Un électro-aimant permettait la fermeture et l'ouverture de la porte de pelle.

L'avion reproduisait un appareil de chasse allemand, célèbre par sa forme "triplan", alors inédite, construit par la firme FOKKER en 1917. Sa conception révolutionnaire lui valut des succès immédiats. Néanmoins, l'as Manfred Von Richthofen dit "Baron Rouge", totalisant 80 victoires, aux commandes du triplan, fut abattu par le capitaine canadien Roy Brown.

Mr J.J. MORDINI MIRAGE III E, Echelle 1/10e,
MANÈGE FORAIN,

Le mirage réalisé était celui du type III E, soit un avion léger de l'ordre de 10 tonnes, très maniable, équipé de canons, roquettes, missiles, destiné à l'interception d'avions ennemis.

Un tel mirage ne doit pas être confondu avec celui IV A, exactement d'aspect similaire, mais beaucoup plus conséquent, plus lourd et affecté aux bombardements.

Voici les caractéristiques de la maquette MECCANO, qui était la réalisation aéronautique la plus dans le vent, marquant l'ère de l'aviation supersonique:

longueur 150 cm
largeur 80 "
hauteur 42 "

Ses ailes "delta" avaient chacune 64 x 34 cm et sa dérive 45 x 21 cm.

Son fuselage sur une longueur de 93 cm, allant de sa truyère aux entrées d'air, utilisait comme armature des longrines circulaires de 14 cm, puis sur 40 cm s'affinait jusqu'à la pointe qui se terminait par la perche de ravitaillement en vol.

Le train principal rentrait en utilisant des cardans commandés par un moteur plat 12 v.

Le train avant, solidaire du précédent, faisait de même sous l'action d'une tringlerie.

Le poids des roues et des jambes les supportant était compensé par des ressorts de traction afin de soulager le travail du moteur.

La fermeture et l'ouverture des trappes étaient actionnées par un moteur 6 v.

Les deux réservoirs de 500 litres, non largables,

avaient été réalisés avec des cylindres, réf. 216. Seules leurs extrémités n'étaient pas des pièces MECCANO (Mr J.J. MORDINI ayant eu recours à l'aluminium).

L'utilisation d'une console boulonnée à un socle, permettait de présenter la maquette, d'un poids de 11 K^o, sous un angle de 45°, qui mettait en valeur le constant souci du constructeur d'obtenir un réalisme total. Celui-ci avait exigé quatre mois intensif de labeur, mais aussi de plaisir.

Le manège forain était une reproduction d'un type de manège spécifiquement anglais. Les deux roues, supportant chacune six nacelles, placées aux extrémités du bras, tournaient à l'opposé du sens de rotation de ce dernier. Il avait été réalisé en mariant toutes les présentations: celle actuelle et celles lui étant antérieures.

Mr P. BOVAS

LOCOMOTIVE-TENDER A RESERVOIR, type BALTIQUE 2-3-2,
Échelle 1/12e,
GRUE FERROVIAIRE A VAPEUR ET SON WAGON PORTE FLECHE,
PELLETEUSE A CHENILLES SUR WAGON,
CAMION A BENNE BASCULANTE SUR WAGON.

Ce jeune constructeur, récent adhérent au C.A.M. s'était trouvé dans l'obligation, pour être présent à l'exposition du BOURGET, de réaliser des super-modèles ou modèles puisés dans les notices ou manuels à sa disposition; constructions qu'il avait améliorées selon les possibilités offertes.

Il s'agissait, tout d'abord, de la fameuse locomotive-tender, reproduction fidèle de celle couramment utilisée par LES CHEMINS DE FER DU SUD ANGLAIS, pour tracter les express à 130 Km/h.

Puis de la grue de dépannage à vapeur de chemin de fer et de son wagon porte-flèche, publié sous le N° 16 dans le manuel du coffret N° 10 de la période 1935/1940.

Ensuite de la pelle mécanique de la boîte N° 9 actuelle; le système sommaire de déplacement au sol ayant été remplacé par des chenilles MECCAKIT, commandées par deux moteurs.

Enfin d'un camion à benne basculante du manuel de la Boîte N° 6 de 1963.

Ces deux derniers engins de travaux publics avaient été placés sur deux longs wagons plats à bogies.

L'ensemble exposé, constituait une rame ferroviaire de plus de 5 mètres de longueur, rutilante en raison de l'emploi exclusif de pièces de la présentation actuelle.

P. BELGODERE

DIVERS DIFFERENTIELS DE SUPER-MODELES DE CHASSIS-AUTO,
GRAPPIN A NOMBRE IMPAIR DE GRIFFES,
MOSAIQUES DE SYMETRIE PENTAGONALE,
COLLECTION DE REPLICUES ET RELIQUES,
GROUPE D'AVIONS DU REGRETTE R. FRANCEUSE,

Parmi les différentiels du type classique, on en remarquait un, peu connu, à axes parallèles.

Le grappin avait été spécialement réalisé par Mr A. FAURE du CREUSOT, qui avait présenté à l'Exposition 1979, une exceptionnelle GRUE N° 4 pour soulever les blocs de ciment, construite exclusivement en pièces émaillées jaunes, peintes par ses soins.

Les mosaïques à symétrie pentagonale, étaient présentées sur deux plateaux de 192 dents (l'un, fabriqué par la Sté MECCANO avant 1939, l'autre une réplique artisanale anglaise) et confectionnées avec des plaquettes de caoutchouc magnétique.

Les importantes collections de reliques, mais aussi de répliques drainaient vers Mr P.BELGODERE un flux de passionnés, très heureux d'être informés sur les possibilités d'achat auprès de petits fabricants suppléant avec bonheur, à la suppression de pièces d'une utilisation, parfois, restreinte, néanmoins convoitées.

On pouvait, également, consulter des albums de photos différentes aux expositions précédentes du C.A.M. et à celles anglaises d'HENLEY.

Enfin, en souvenir du regretté R.FRANCEUSE, membre de la première heure du CLUB, disparu le 7 AVRIL 1976, dans sa 51e année; Mr P.BELGODERÉ exposait une conséquente série d'avions, hydravions, hélicoptères à flotteurs, construits par le précité, principalement avec des pièces MECCANO CONSTRUCTEUR D'AVIONS, antérieures à 1940 et quelques pièces MECCANO standard postérieures.

Mr M.CHEVREL BOMBARDIER EQUIPE DE MISSILES ET BOMBES,
TRAIN PARADOXAL DE FERGUSON,
TRANSFORMATION LIMITABLE D'UN MOUVEMENT ROTATIF EN

Le bombardier était une réalisation mixte composée de pièces d'origine très différente, entre autres: pièces "SPACE 2501", MECCANO COMBAT MULTIKIT de fabrication anglaise, puis de pièces standards françaises, mais aussi de la boîte MECCANO-ELEC, hélas! plus commercialisée.

Le train paradoxal de FERGUSON se compose d'une roue dentée de 57 d. entraînant un pignon de 19 d., largeur 19 mm, lui-même engrenant trois autres roues dentées de 56, 57 et 60 d; chacune ayant un mouvement différent, l'une tourne dans un sens, l'autre reste fixe et la troisième tourne en sens opposé. Elles engrènent par suite des tolérances de fabrication.

La transformation, limitable dans sa course, d'un mouvement rotatif en mouvement rectiligne, est obtenue par l'utilisation de deux secteurs dentés N° I29, boulonnés à deux leviers d'angle avec moyeu N° I28, puis de bandes, de tringles et de bagues d'arrêt. L'ensemble est assez complexe.

Mr J.DANTAN PORTIQUE DE MANUTENTION,
CHARIOT A "TETE CHERCHEUSE".

Le portique de manutention basé sur l'électronique et l'informatique/ commandait un cycle d'opérations, programmé sur carte perforée, pour le traitement de surface de pièces métalliques.

Le chariot à "tête chercheuse" était équipé d'un système de phototransistors et d'un circuit électronique. Ceux-ci lui permettaient de suivre un itinéraire représenté par un ruban adhésif de couleur sombre, collé sur un fond clair. Les "phototransistors" en "lisant" le contraste ordonnaient au chariot de se conformer au circuit tracé.

Mr G.DEBARD GRUE A FLECHE HORIZONTALE.

Cette réalisation inspirée de la notice des super-modèles d'avant-guerre N° 29 avait été complètement reprise, afin de suivre le plus possible l'illustration placée à gauche de la première page de la dite notice. L'esthétique, à l'époque, probablement par l'obligation de se conformer au contenu de la boîte N° 7, ayant été trop négligée.

Mr G.DEBARD avait presque tout amélioré: la hauteur de la tour avait été portée à 83 cm, celle de la flèche à 146 cm afin de donner à la ligne générale son aspect réel, dit "TETE DE MARTEAU".

La salle des machines, à peine ébauchée sur le super-modèle, avait été bien représentée. Equipée à l'arrière d'un seul moteur, par un train de réductions, elle permettait les trois mouvements classiques. Le palan, à deux vitesses (rapport I/9) pouvait lever en bout de flèche une charge de 2 K^o. Le roulement à rouleaux, qui utilisait sur la notice seize segments en U N° II9, avait été, avantageusement remplacé par celui à plateaux dentés de I92 dents.

Mr B.ROBERTS HELICOPTERE,
LOCOMOTIVE 2-2-0,
MANEGE.

Ces trois réalisations "miniatures", présentées par Mr B.ROBERTS du HENLEY MECCANO CLUB, étaient d'étonnantes petits modèles aux détails très poussés.

Grâce à son moteur Magic, les rotors de l'hélicoptère se mettaient en mouvement; celui arrière étant constitué de la pièce N° 2I3 B (raccord de tringles triple à moyeu), solution très ingénieuse.

L'emballage de la locomotive à vapeur avait été soigneusement étudié et fonctionnait en utilisant la dernière version anglaise de la bague d'arrêt N° 50, usinée en matière plastique pour la glissière, le moyeu ayant été maintenu en laiton.

Les quatre chevaux du manège, qui avait pour base et pour armature supérieure deux flasques circulaires à rebord N° II8, montaient et descendaient par l'intermédiaire d'engrenages.

Mr T. KNOWLES MOTEUR A DEUX CYLINDRES,
CANON ANTI-AERIEN.

Le moteur à deux vitesses était aussi une réalisation "miniature". Son constructeur anglais étant un sociétaire très actif du SOLENT MECCANO CLUB de SALISBURY et, tout comme Mr B.ROBERTS, un participant, très fidèle, aux expositions du C.A.M.

Chaque cylindre, représenté par cinq disques de 31 mm et 4 de 35 mm voyait ses soupapes s'ouvrir et se fermer par l'action d'une came placée à l'intérieur du moteur; came obtenue par des bagues d'arrêt et des vis du même nom. L'arbre du moteur à explosion était relié à un moteur 6 vitesses qui recevait du courant par un générateur à manivelle, un accessoire MECCANO de I963, encore disparu.

Mr T. KNOWLES exposait, de plus, un modèle excessivement rare: un canon anti-aérien construit avec une boîte spécifiquement anglaise, commercialisée seulement de I939 à I941. Les pièces utilisées "Vert olive clair", donnaient l'impression d'avoir été le signe précurseur des boîtes ARMY ou ARMEE des présentations anglaise et française qui allaient être mises sur le marché sous les dénominations MULTIKIT et MECCAKIT, 20 années plus tard.

Mr J. THIBAULT ASCENSEUR A QUATRE PALIERS,
MECCANOGRAPH,
GRUE N° 4 POUR SOULEVER LES BLOCS DE CIMENT (avec le
détail d'un double bogie),
CHARIOT CHINOIS.

L'ascenseur à quatre paliers utilisait, pour son fonctionnement, les pièces électriques et électroniques de l'année I963. Elles permettaient à la cabine de s'arrêter à tous les étages, aux portes de s'ouvrir, aux lampes de s'allumer, puis aux portes de se refermer. On ne pouvait que manifester son admiration devant cette petite merveille d'automatisation.

Les deuxième et troisième super-modèles avaient déjà été très reproduits, la plupart, nettement améliorés comme l'avait fait

Mr J.THIBAULT.Ils appartenaient à l'époque faste des années 1920/1939,pour laquelle "les anciens" du C.A.M.,conservent une certaine nostalgie.

En ces années bénéfiques où le nombre de pièces MECCA-NO ne cessait de croître en diversité et en technicité, il était aisé de se les procurer chez les nombreux revendeurs de pièces détachées. Toute ville de moyenne importance en possérait un. Il n'en est plus question aujourd'hui, au grand désenchantement des nouveaux adhérents qui ont soif de construire.

oooooooooooooooooooo

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Comme il en a été question dans les pages précédentes, l'Assemblée Générale 1981 du C.A.M. a été tenue le 29 MAI au BOURGET, au Restaurant MIDI-MINUIT, faisant suite au banquet habituel, en présence des membres suivants :

Mrs J.ANGELERGUES, A.BARBE, P.BELGODERE, J.C.BERGET, J.BUTEUX, J.S. CHAPPELON, J.DANTAN, G.DEBARD, M.DELOBEL, J.M.DIARD, M.DUBOIS, P.FICHET, L.FLECK, G.GOBÉZ, M.HERRERO, G.HUTTEAU, R.JACQUET, A.JORDAN, F.KAUFFMANN, M.LABALETTE, G.LACAZE, A.LEENHART, C.LEROUGE, G.LOGUT, J.MARAIS, J.P.MARCHE, J.J.MORDINI, G.NOUGARET, J.OLIVET, J.OUDIT, M.PERRAUT, J.RAMBOTYN, M.SAMIRANT, G.SOLAL, N.SUCHIER, J.THIBAULT.

Après avoir adressé ses premières paroles aux épouses et dames présentes dans l'assistance, Monsieur M.PERRAUT exprima, au nom de tous, ses vives félicitations et ses sincères remerciements à Monsieur et Madame C.GOBÉZ pour la réussite totale de l'organisation matérielle de l'EXPOSITION 81. Il assura, ensuite, plus particulièrement Madame A.BAUCHE, ainsi que ses divers Collaborateurs, des sentiments de reconnaissance du C.A.M., lui demandant de bien vouloir les transmettre à la Direction de la Sté MIRO-MECCANO.

Il se déclara excessivement satisfait du nombre élevé des constructeurs (encore jamais atteint) et de celui des congressistes. Il salua la présence des constructeurs et visiteurs anglais, devenus par leur fidélité à nos expositions, des visages familiers et amis.

Monsieur PERRAUT aborda, ensuite, le problème ardu de l'organisation de la prochaine exposition et lança un appel en sa faveur, qui, hélas! demeura sans écho (une proposition heureuse allait le résoudre dès le lendemain).

Malgré l'absence de toute destination précise, un vote fut demandé pour en fixer la date. A nouveau, la préférence - à une majorité écrasante - fut donnée au week-end de l'ASCENSION; le seul fixe de l'année, permettant de disposer de quatre journées.

Les convives, éloignés de la table présidentielle, éprouvant certaines difficultés à saisir les paroles du Président, suggérèrent - pour les Assemblées Générales futures - l'utilisation d'un micro. Cette idée fit l'unanimité et l'achat d'un système amplificateur fut décidé et laissé aux bons soins de Monsieur M.PERRAUT

Certains constructeurs, profitant de la présence de représentants importants de la Sté MIRO-MECCANO: Madame A.BAUCHE et Monsieur B.LECONTE, exprimèrent, à tous les deux, principalement par la voix de Monsieur J.S.CHAPPELON, leurs difficultés à se procurer des pièces détachées, se plaignant des longs délais que la Sté MIRO-MECCANO apportait dans les livraisons à ses revendeurs, lorsqu'il en existait encore un par département. Rien de bien encourageant n'ayant été répondu, le problème, excessivement décevant, paru demeurer entier, laissant planer une incertitude sur l'avenir de la pra-

tique de notre cher hobby.

Monsieur R.GOIRAND, trésorier, retenu par ses obligations professionnelles, n'ayant pu se déplacer, c'est Monsieur M.PERRAUT qui donna lecture du bilan financier de l'année 1980, qui se présente ainsi :

RELQUAT 1979 6.727,64 Fr.

RECETTES DE L'ANNEE 1980

Entrées à l'Exposition d'ALTKIRCH
versées en totalité par Mr A.JORDAN 2.459,19
Cotisations, vente de bulletins anciens et
de photos (retirages offerts par Mr C.LEROUUGE) II.046,10

TOTAL DES RECETTES 20.232,93

DEPENSES DE L'ANNEE 1980

Tirages en photocopies et envoi
des BULLETINS N° II et I2 3.530,83 Fr.

Tirage en offset du reportage
photographique de l'exposition
d'ALTKIRCH pour le BULLETIN N°I2 I.589,90

Retirage en photocopies des
bulletins anciens: I/2/3/6/8 ... I.042,50

Fournitures diverses de papeterie
et matériel typographique I.471,42

Frais postaux et divers I.194,--

TOTAL DES DEPENSES 8.828,65

RESTE EN CAISSE AU 31 DECEMBRE 1980 II.404,28 Fr.

auxquels sont à ajouter une somme de Fr: 6II,59, représentant les intérêts produits au compte dépôt ouvert à la CAISSE D'EPARGNE le 15 FEVRIER 1980. Ils figureront au crédit de l'EXERCICE 1981.

Monsieur P.CORDONIER, secrétaire fondateur, ayant demandé depuis quelques mois, à Monsieur M.PERRAUT, pour raison de santé, d'envoyer son remplacement, il fut proposé le nom de Monsieur André BARBE qui accepta.

Les deux rapports: moral et financier ayant été mis au voix et approuvés, la séance fut levée à 23 h.45; le bureau pour l'année 1981 étant ainsi composé jusqu'à l'Assemblée Générale de 1982 :

PRESIDENT	:	Monsieur Maurice PERRAUT
TRESORIER	:	Monsieur Robert GOIRAND
SECRETAIRE	:	Monsieur André BARBE
SECRETAIRE-ADJOINT	:	Monsieur Paul CORDONIER.

oooooooooooooooooooo

LA SORTIE PROLÉNADE DANS PARIS DU 29 MAI

Par un temps très propice, sous la conduite de Madame P.BELGODERE, qui adore à tel point PARIS qu'elle ne pourrait aller vivre ailleurs, et de Madame C.GOBÉZ, organisatrice de la sortie; un petit groupe d'épouses de membres du C.A.M., auxquelles s'étaient joints quelques messieurs, quitta le MUSÉE DE L'AIR vers 14 h.30 pour parcourir la capitale, en utilisant l'autobus, le métro, les fameuses vedettes du PONT NEUF, mais aussi la nécessaire marche à pied.

On gagna le dit PONT NEUF où l'on embarqua. Afin de pouvoir admirer, tout à loisir, le cœur de PARIS et les berges de la SEINE, on s'empressa de gagner la passerelle supérieure d'où Madame P. BELGODERE put, aisément, commenter la croisière.

Tour à tour défilèrent : LE PALAIS DE JUSTICE, NOTRE-DAME, L'ILE ST-LOUIS, L'HOTEL DE VILLE, LE LOUVRE, LES JARDINS DES TUILLERIES, LA PLACE DE LA CONCORDE, LE PONT ALEXANDRE III, LE GRAND PALAIS, LE PONT DE L'ALMA et son célèbre zouave, LA TOUR EIFFEL, LES INVALIDES, L'ASSEMBLEE NATIONALE, LA GARE D'ORLEANS ou QUAI D'ORSAY, L'INSTITUT.

Du débarcadère, on se dirigea vers la nouvelle curiosité de la capitale qu'est le CENTRE BEAUBOURG dont, par manque de temps, on ne put connaître que l'extérieur.

Puis l'on prit la direction des CHAMPS-ELYSEES pour apercevoir à son extrémité l'ARC de TRIOMPHE, l'heure avancée ne permettant pas d'atteindre la PLACE DE L'ETOILE, devenue Charles DE GAULLE.

Il était temps de regagner LE BOURGET. On reprit métro et autobus pour trouver quelque peu harassés, mais satisfaits, la Restaurant MIDI-MINUIT et apprécier un siège reposant et sa bonne table; l'esprit rempli des connaissances inépuisables de Madame P. BELGODERE qui sut animer, de bout en bout, un fort agréable après-midi.

oooooooooooooooooooo

INFORMATION COMMERCIALE

Nous croyons être agréables aux membres du C.A.M. en leur communiquant ci-dessous le texte de la circulaire que la Société MIRO-MECCANO a adressée vers le 20 MAI dernier à tous les constructeurs et congressistes, ayant annoncé leur présence à l'Exposition du BOURGET.

: **LE MECCANO** :
: Enfin, le marché mondial s'ouvre à la France :

Depuis deux ans, une situation paradoxale existait sur le marché mondial du Meccano,

A - Miro-Meccano fabriquait le produit pour la France en suffisance dans son usine de Calais.

La société française (filiale de la Général Mills) avait largement les capacités de fabriquer plus, mais n'avait pas le droit de déborder le marché français.

B - La société anglaise Airfix avait la licence de fabrication pour le monde entier, sauf la France, mais sa situation financière, comme industrielle, l'empêchait de satisfaire ses clients.

C - Les clients d'Airfix en manque d'approvisionnement, passaient des commandes en France, que Miro-Meccano n'avait pas le droit d'honorer.

A partir du 1er JUIN, cette situation insolite prend fin. En effet, la Général-Mills vient de racheter les actifs d'Airfix et va confier toute la recherche, le développement et la fabrication de la ligne MECCANO à sa filiale française Miro-Meccano ... Ainsi que la ligne des maquettes Airfix.

Voici de nouveaux débouchés pour l'usine Miro-Meccano de Calais : 150 millions de F. de C.A. tournés vers l'exportation.

LA FIN DE LA FABRICATION ANGLAISE DU MECCANO

C'est bien fini, l'empire de LIVERPOOL dont le dernier propriétaire fut la Société AIRFIX n'est plus et ne sera plus.

Désormais, il faut oublier les immenses usines de "BINNS ROAD" dont le naufrage aura, finalement, excédé les 4.000.000 de livres, soit plus de 4 milliards de nos centimes. Une partie de cette somme représentant les indemnités versées au Personnel pour toute fermeture d'entreprise, celle de LIVERPOOL ayant été, de plus, décidée sans préavis.

Après cette onéreuse liquidation, AIRFIX fit, au cours de l'été 1980, une tentative de reprise de la fabrication du MECCANO dans une autre usine du groupe (à ABERDARE dans le sud du PAYS DE GALLES). Hélas! au cours de cette même année, d'autres de ses filiales chancelaient, à tel point que la société se trouva dans l'obligation impérative de les céder, toutes, à la firme anglaise MCKECHNIE Brothers, sauf la production des jouets.

Malgré la création de nouvelles boîtes dénommées: 1000, 2000, 3000, 5000, ces trois dernières contenant un moteur électrique, les ventes des fêtes de NOËL dernier ne furent pas celles espérées. En conséquence, FIN JANVIER de cette année était prise la décision d'arrêter, définitivement, la branche jouets.

En AVRIL, la grande société américaine: GENERAL MILLS achetait ce qu'il restait du Groupe AIRFIX.

GENERAL MILLS étant, déjà, propriétaire de la Société française MIRO-MECCANO, toute la production MECCANO, tant anglaise que française, se trouvait concentrée entre les mains d'un seul (d'où la décision publiée officiellement par l'information commerciale précédente) et développée à CALAIS.

C'est la Société THE PALITOY COMPANY à COALVILLE, Comté de LEICESTER, une filiale de la GENERAL MILLS U.K. Limited, qui a été désignée pour distribuer en ANGLETERRE la fabrication française du MECCANO.

Informations communiquées par
Monsieur T. KNOWLES, membre du
SOLENT MECCANO CLUB de SALISBURY

oooooooooooooooooooo

C'est la Ville de DREUX
qui recevra
L'EXPOSITION
82

Comme annoncé, page 268, du présent bulletin, rebaptisé MAGAZINE, l'EXPOSITION 82 se déroulera en EURE-et-LOIR.

Dès maintenant, on peut être assuré de son succès; DREUX étant une ville de plus de 30.000 habitants, située à proximité de CHARTRES (35 Km), EVREUX (42 Km), MANTES-LA-JOLIE (48 Km). Son relatif faible éloignement de PARIS (83 Km), assurera une importante participation des nombreux constructeurs et membres que le C.A.M. compte dans la Capitale et dans toute la région parisienne.

L'organisation est déjà en très bonne voie et avancée. C'est Monsieur R. DAUMARD, retraité, qui l'a prise en main, aidé, dans cette tâche, par Messieurs P. BOVAS et J.P. BESSAY, les deux autres actifs constructeurs, domiciliés à VERNONUILLET, localité toute proche de DREUX.

Une municipalité très accueillante qui considère, dès la première démarche, le CLUB DES AMIS DU MECCANO comme "son invité",

à mis à notre disposition la grande SALLE DES FETES et SON FOYER, représentant, ensemble, une surface de 500 M2.

Il est question d'une inauguration officielle et, probablement, du concours de la Télévision Régionale. Ce qui est certain, c'est l'existence à DREUX de Correspondants de PRESSE, excessivement favorables au MECCANO; tel celui du quotidien "L'ECHO Républicain" qui, dans le numéro du 27 AOUT dernier, a déjà annoncé notre manifestation avec le titre :

A L'ASCENSION 1982,
DREUX: Rendez-vous des "FOUS" du MECCANO.

Ce n'est qu'un début d'une campagne de presse qui sera très soutenue et efficace.

On espère qu'elle permettra d'accueillir 1500 Visiteurs. C'est, du moins, l'objectif fixé.

Afin que soit occupé la totalité de la surface qui nous est proposée, les constructeurs sont invités à réaliser, chacun, plusieurs super-modèles.

Au début du mois de JANVIER prochain, Monsieur R.DAUMARD lancera ses invitations aux 200 membres que compte actuellement le C.A.M. Chaque participant aura à lui retourner, avant la fin du même mois, sa fiche de renseignements individuels.

Dès maintenant, le Bureau du C.A.M. apporte à l'organisation un soutien efficace. Dans ce but, Monsieur M.PERRAUT, au retour d'un voyage à PARIS, s'est rendu à DREUX où il a eu un long et fructueux entretien avec Messieurs R.DAUMARD et P.BOVAS.

Ce dernier prépare le public à notre exposition qui sera "UNE PREMIERE" à DREUX. Dans ce but, il vient de participer à la FOIRE DE LA St-DENIS qui s'est déroulée à DREUX du 30 SEPTEMBRE au 6 OCTOBRE. Il y présentait une réalisation inédite: un TRACTO PELLE, échelle 1/7e, reproduction très poussée de celui construit par la firme "CASE" (se reporter à la photo N° 45 de la page 284). FIN AVRIL, ce super-modèle figurera dans une autre foire: celle de CHARTRES. Dans cette même ville, durant tout le mois de DECEMBRE, lui-même et Monsieur R.DAUMARD présenteront divers modèles MECCANO dans les vitrines de la Maison MARCHAND, revendeuse départementale de pièces détachées.

Tout est mis en oeuvre pour la réussite absolue de la IIe exposition du CLUB DES AMIS DU MECCANO; la première ayant eu lieu à VERNAISON, tout près de BRIGNAIS, les 29 et 30 AVRIL 1972.

LIVRE "HORLOGE COMTOISE" de Monsieur C.LEROUUGE

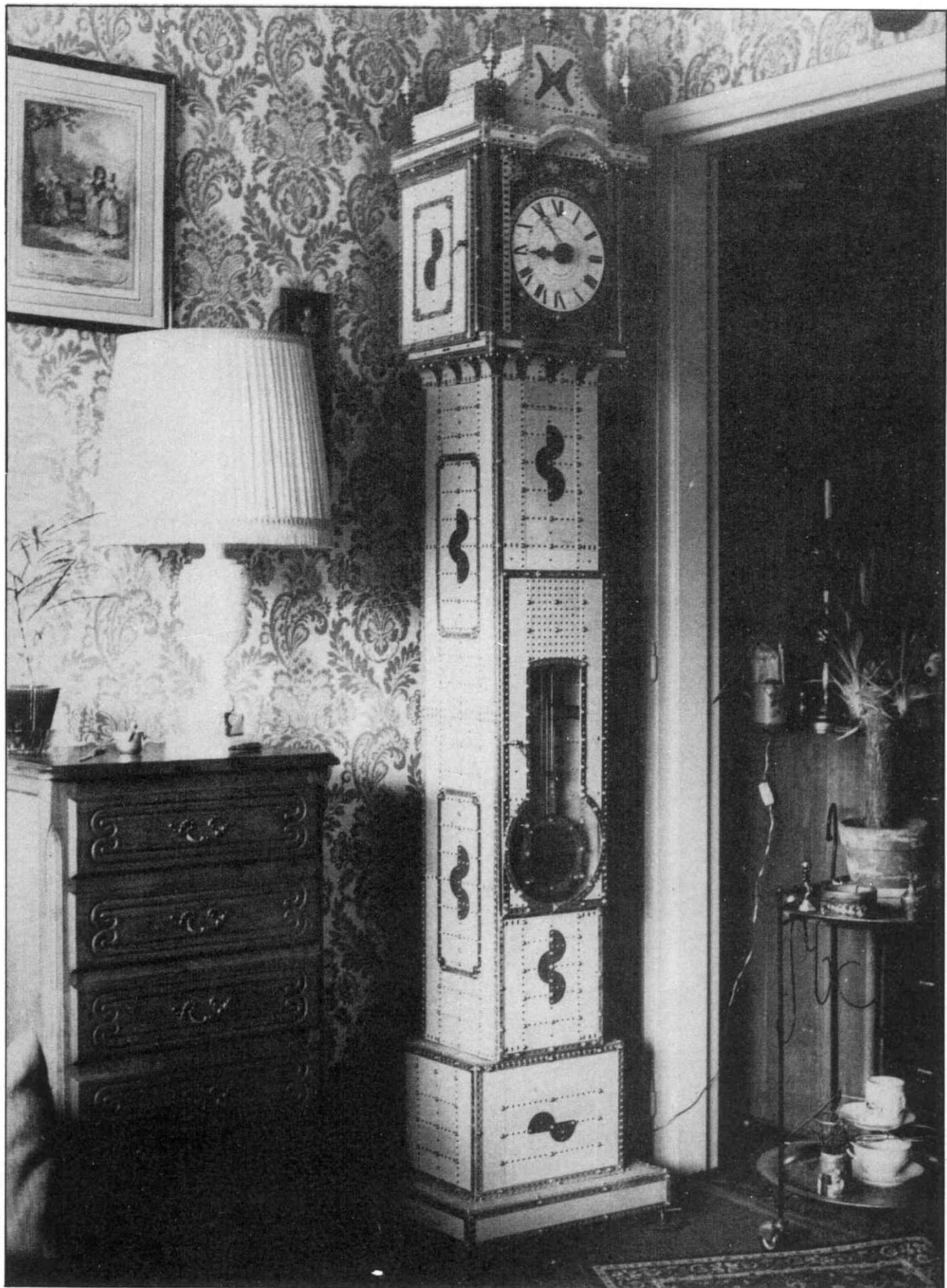
Les réponses reçues à la suite de l'information publiée, page 235, dans le bulletin de MAI et le sondage effectué au cours de l'exposition du BOURGET, ont permis de remettre à l'impression le livre original, dû aux bons soins de Monsieur C.LEROUUGE.

Dès la sortie d'imprimerie, soit le 31 JUILLET, les souscripteurs ont été avisés et rapidement livrés à leur plus grande satisfaction.

Par la photo ci-contre, on pourra, aisément, juger le chef d'oeuvre réalisé (et à réaliser), abondamment décrit dans :

16 pages de texte tapé à la machine à écrire,
26 photos, format 18 x 24,
II " " 9 x 13.

le tout représentant 44 pages, reliées par une baguette plastique ARGENT, retenant une couverture deux couleurs: jaune et bleue. L'ensemble présentant, ainsi, les couleurs actuelles du MECCANO.



L'HORLOGE COMTOISE TERMINEE

Réalisation de Monsieur Claude LEROUGE



Frank HORNBY

15 MAI 1863 - 21 SEPTEMBRE 1936

Pour obtenir ce livre, il suffit d'adresser par chèque bancaire ou postal la somme de Fr: 120,-- (emballage et port compris) à l'adresse suivante :

André BARBE

Expédition recommandée immédiate sous pochette carton.

oooooooooooooooooooo

N A I S S A N C E S

La rédaction a été particulièrement heureuse d'apprendre les arrivées en ce monde

d'Antony PERRAUT

premier petit-fils de Monsieur et Madame M.PERRAUT,

et de Tiffany BOVAS

deuxième fille de Monsieur et Madame P.BOVAS.

Tous les membres du CLUB DES AMIS DU MECCANO expriment à leur Président et à son Epouse, ainsi qu'à Monsieur et Madame P.BOVAS - ces derniers organisateurs de l'EXPOSITION 82 - leurs bien vives félicitations.

oooooooooooooooooooo

COTISATION ANNUELLE

Fixée à Fr: 50,-- depuis 1974 et demeurée inchangée durant 8 années, le Bureau se trouve dans l'obligation de la porter à Fr: 75,-- à partir du 1er JANVIER 1982.

Cette majoration a été décidée, principalement en raison des frais d'impression et d'illustrations en offset du bulletin semestriel, dont la couverture épuisée vient d'être renouvelée, et des frais postaux en constante augmentation.

Le Bureau, à l'avance, remercie tous les membres du C.A.M. de leur bienveillante compréhension et de leur acceptation.

oooooooooooooooooooo

F r a n k H O R N B Y

Inventeur de notre fascinante passion

L'ingénieur "sans diplôme", qui allait révolutionner le monde du jouet, naquit le 15 MAI 1863 au N° 77 Cooperas Hill à LIVERPOOL. Son père John HORNBYS était négociant en alimentation. Sa mère Martha HORNBYS mit au monde sept enfants, dont une fille qui devint missionnaire en CHINE.

Cette mère de famille nombreuse s'occupa avec vigilance de l'éducation et de la formation de ses enfants. A ses rares moments de loisirs, elle révélait des talents certains de musicienne. Frank, gratifié d'une jolie voix de ténor, hérita de ce penchant. Elle lui permit de participer à de nombreux concerts de charité et de satisfaire son cœur généreux.

Il fréquenta l'école, puis le lycée et dès l'âge de seize ans entra dans la vie professionnelle, comme employé de bureau dans une compagnie d'importation de viande de LIVERPOOL. Déjà la lecture des livres d'aventures et de mécanique le passionnait.

En 1887, âgé de vingt quatre ans, il épousa Clara Walker GODEFREY qui lui donna deux fils, le premier ROLAND en 1889, le second DOUGLAS en 1891, puis une fille PATRICIA qui devait décéder durant la première guerre mondiale. FRANK et CLARA demeurèrent toujours très

affectés par la perte de cette fille et reportèrent leur affection sur leurs nièces.

Grâce aux qualités professionnelles que Frank HORNBY affichait dans sa tâche quotidienne, ses modestes ressources s'estomperent. L'esprit libéré sur le plan pécunier, il pouvait passer de longues heures dans le petit atelier qu'il avait aménagé dans le jardin qui entourait sa demeure.

Là, la tête remplie par la lecture d'un livre très réputé en ANGLETERRE et intitulé "SELF HELP" (Aidez-vous vous-même) de Samuel SMILES - livre consacré à la vie de quelques inventeurs célèbres du 18e siècle, tels James WATT, Benjamin FRANKLIN - il construisait des jouets mécaniques pour amuser ses deux garçons, particulièrement encouragé, dans cette initiative, par son propre employeur: David Hugh ELLIOT.

Les mésaventures survenues, un jour de NOËL, à un sous-marin, demeurèrent longtemps présentes à la mémoire des parents et amis de Frank HORNBY, témoins d'une mise à l'eau qui, hélas! tourna fort mal; le prototype n'étant jamais revenu en surface, comme son constructeur l'avait, solennellement, affirmé.

Son élévation sociale à la fonction de Chef de Bureau ne ralentit nullement ses activités dans son domaine privilégié: "la recherche" et c'est en décidant la construction d'une grue qui surgit "soudainement" dans son cerveau, la fantastique idée qui allait être la base de sa fabuleuse invention: "la perforation des trous équidistants et sa corollaire les pièces interchangeables". La première pierre de tout le système MECCANO venait d'être posée et définitivement scellée.

Après avoir lui-même fabriqué ses premières pièces qui consistaient, surtout en des bandes de longueurs diverses mais de largeur fixe, toutes perforées de "ses trous équidistants", il déposa - sur les conseils de son employeur - une demande de brevet. Il obtint ce dernier le 9 JANVIER 1901, âgé de 37 ans.

Son but fut, alors, de l'exploiter commercialement. Après de vaines tentatives pour convaincre des industriels qualifiés, il dut se résoudre à faire usiner à façon les premiers éléments de son système qu'il avait dénommé "MECHANICS MADE EASY" (La Mécanique sans peine ou La Mécanique rendue facile). Il confia cette tâche à un artisan ferronnier du nom de BIRRSLEY. Composé de quinze pièces différentes, le rôle de Frank HORNBY se limitait à les rassembler en boîtes et à approvisionner les magasins de jouets de LIVERPOOL, puis de LONDRES.

Les commandes se renouvelant et devenantes pressantes, David ELLIOT proposa à son Chef de Bureau de lui rendre sa liberté et de l'aider à fonder sa propre affaire. Des locaux, situés au N° 18 James STREET, mitoyens de l'entreprise David ELLIOT, étant libres, facilitèrent la naissance de l'Association " ELLIOT & HORNBY ".

Les ventes étant en continues progressions et les nombreux façonniers, devenus indispensables pour faire face aux demandes, prenant du retard dans l'approvisionnement en pièces détaillées de l'association commerciale, il fut décidé d'entreprendre leur fabrication.

Pour l'achat des machines-outils, les deux associés décidèrent de fonder une société privée au capital de 5.000 livres: société déclarée et enregistrée le 4 JUIN 1908 sous le nom de "MECCANO Limited". Elle comprenait sept fondateurs qui constituaient le Comité Directeur. Ils s'appelaient: Frank HORNBY, A. HOOTON, E. WARREN, G. JONES, N. HILL, L. HILL, O. OWEN.

La mise en route de la première usine productrice suivie de peu la décision de substituer à la désignation "MECHANICS MADE EASY" le mot "M E C C A N O", court, net, aisement à retenir et prévenant les inévitables imitations qui n'allait pas manquer de surgir. Déjà, au début du siècle, des gens sans scrupule avaient hâte d'imiter les réussites.

Le premier dépôt du mot MECCANO date du 14 SEPTEMBRE 1907. Il fut la seconde idée de génie de l'inventeur. Dès ce moment là, Frank HORNEY se révéla un publiciste accompli. C'est lui, en effet, qui eut l'idée du graphisme du mot MECCANO en capitales dessinées avec originalité, et de l'air penché du O final; graphisme qui a fait preuve d'une étonnante longévité, puisqu'il a déjà traversé - immuable dans son tracé - plus des trois quarts de notre siècle.

C'est à peu près à la même époque que fut créé "Le petit Meccano", jouvenceau à la figure radieuse, revêtu du célèbre chandail à damiers. Son attachante silhouette fit, aussi, le tour du monde.

Au bout de quelques années, les locaux du 18 James STREET s'avérèrent bien trop exigus et l'utilisation d'une nouvelle usine devint indispensable. Celle-là fut installée au N° 274, WEST KIRBY Road, toujours à LIVERPOOL, dans une ancienne fabrique d'automobiles. Pour son financement, une augmentation de capital de 3.000 livres fut décidée. C'est à cette époque qu'apparut sur tous les moyens la vis d'arrêt.

Le succès dépassant les frontières des ILES BRITANNIQUES, atteignant ses immenses colonies, une partie de l'EUROPE, puis du monde (ETATS-UNIS, CANADA), une usine immense devenait indispensable pour assurer, sans aléas, la production de qualité dont Frank HORNEY était excessivement soucieux. Déjà "LA QUALITE MECCANO" était proverbiale et citée en exemple.

Il fut décidé de construire une usine définitive. Il existait, toujours à LIVERPOOL, dans un lieu appelé OLD SWAN, de vastes espaces de terre non cultivée. Là fut édifié une usine, toute de plain pied, occupant 1.200 employés ou ouvriers. Les célèbres locaux de "BINNS ROAD" avaient vu le jour et ouvraient le 28 JUIN 1914, quelque mois avant le début de la première guerre mondiale.

La Société MECCANO disposait de la plus vaste fabrique de jouets de tout L'EMPIRE BRITANNIQUE, munie d'un outillage ultra moderne qui, dès 1915, allait cesser la fabrication du célèbre jeu pour produire du matériel de guerre.

Quelques années auparavant, Frank HORNEY avait créé des sociétés filiales de vente dans les principales capitales d'EUROPE à PARIS, 5, Rue Ambroise-Thomas, à BERLIN, qui se voulait capitale mondiale du jouet mécanique. Les plagiats, aussi, se multipliaient. Le plus conséquent étant celui commercialisé aux ETATS-UNIS dès 1912, qui ne prit fin que le 31 MARS 1921, après un procès retentissant qui dura 9 années. En 1916, la presse new-yorkaise publiait un reportage sur la propagation galopante du MECCANO. Elle le titrait : "LE JEU QUI A RAPPORTÉ UN MILLION DE DOLLARS A SON INVENTEUR".

Les hostilités ayant, enfin, pris fin et la paix revenue, le système MECCANO ne cessa de se développer par la création de pièces nouvelles et inédites. Au nombre de 75 en 1918, elles allaient atteindre 165 en 1924, puis 230 en 1930, pour dépasser les 300 en 1934.

Dès 1921, Frank HORNEY s'intéressa à la fabrication des trains miniatures et l'on vit apparaître sur le marché, dans l'écartement 0, le plus répandu parce que le plus réduit de l'époque, les prestigieux TRAINS HORNEY qui allaient rouler à vive allure et suivre l'engouement du MECCANO pour gagner les quatre coins du monde.

Une telle extension s'appuyait sur la publication d'une revue destinée aux jeunes: le MECCANO MAGAZINE, dont le premier numéro

vit le jour en OCTOBRE 1916. A peu près "trimestrielle" durant quelques années, elle devint "mensuelle" à partir du mois de SEPTEMBRE 1923. Cette revue, éditée en langue anglaise et en langue française, lue par la plupart des meccanophiles, incita à la création de "CLUBS MECCANO" dans la plupart des petites villes du monde industrialisé. La "GILDE MECCANO", Association destinée à rassembler tous les jeunes MECCANO de l'univers, complétait les deux pôles d'attraction précités, invitait ses membres à porter l'insigne de LA GILDE et à pratiquer la solidarité, la droiture.

De société à capitaux privés, l'usine de LIVERPOOL devint société publique au capital de 300.000 livres, dont seulement 100.000 restaient en propriété privée. Ses directeurs se nommaient: Frank HORNEY, G.JONES, Roland et Douglas HORNBYS, ses Fils, E.BEARSLEY, W.HEWIT. Un bureau avait été créé dans la capitale londonnienne, aux N° 5/6, MARSHALL STREET.

En 1931, ses amis suggérèrent à Fr. HORNEY de se présenter aux élections. Candidat Unionniste à EVERTON, près de LIVERPOOL, il obtint la victoire avec 4.400 voix d'avance et entra au Parlement.

Au cours des années suivantes, il lança sur le marché mondial plusieurs dérivés du système MECCANO qui avaient pour noms :

Le MECCANO, CONSTRUCTEUR D'AVIONS (DECEMBRE 1931)

Le MECCANO, CONSTRUCTEUR D'AUTOS (OCTOBRE 1932)

Le MECCANO, ELEKTRON pour expériences électriques (OCTOBRE 1933)

Le MECCANO, KEMEX pour expériences chimiques (OCTOBRE 1934)

Avec la création, fin 1934, des plaques flexibles et des plaques bandes (non rigides) qui apportaient au MECCANO "L'Esthétique" qui lui faisait parfois défaut, Frank HORNEY avait atteint l'apogée de son invention.

Mais, sa santé commençait à s'altérer; le diabète affectait ses yeux. Sa vue ne cessant de baisser, Frank HORNEY abandonna la direction générale à son principal Collaborateur G.JONES. Il dut être hospitalisé au David Lewis Northen, hôpital où il devait s'éteindre, quelques jours après son admission, le 21 SEPTEMBRE 1936. Il était âgé de 73 ans.

Une foule considérable constituée des notables de LIVERPOOL et d'innombrables amis assista à ses funérailles. Toute la presse du monde industrialisé annonça son décès avec une sympathie attristée, regrettant la disparition de cet homme aux qualités remarquables, faites de générosité et de ténacité à toute épreuve, qui avait su conquérir l'univers, en le peuplant d'une immense foule d'amis de tous âges et cela, tout simplement, avec un jeu destiné aux enfants.

La Rédaction tient à exprimer ses vifs et sincères remerciements à Messieurs :

Tony KNOWLES, membre du SOLENT MECCANO CLUB de SALISBURY,

Edmond BESSON de LYON, membre du C.A.M. N° 99

Tous deux, par la fourniture de documents anglais, assez peu diffusés, ont permis, à l'occasion du 80e ANNIVERSAIRE de l'INVENTION du MECCANO, d'honorer la mémoire de son créateur et lui témoigner notre reconnaissance pour les plaisirs qu'il nous procure.

oooooooooooooooooooo

LES ENGRÈNAGES M E C C A N O & SIMILAIRES

(suite et fin)

ROUES DE CHAMP

Ce type d'engrenage ne se rencontre pratiquement pas dans la mécanique industrielle. Il faut penser que F.HORNEY a adopté cette conception pour obtenir, avec un pignon classique, une transmission orthogonale de deux arbres concourants, procédé plus économique qu'avec les pignons et roues coniques.

On trouve :

Réf. D M S	N°	Date Introd. Retrait		Description
I241	28	I912	I914	roue de champ I I/2" 50 dents, pas de trou sur la face.
I242	""	I914	?	roue de champ I I/2" 50 dents, 2 trous sur la face.
I243	"	?	I921	roue de champ I I/2" 50 dents, 8 trous sur la face.
I244	"	I921		roue de champ I I/2" 50 dents, 8 trous sur la face, rebord peu profond.
I246	29	I912		roue de champ 3/4" 25 dents, moyeu en saillie intérieurement.
I247	"			roue de champ 3/4" 25 dents, petit rebord.
I248	"	I927		roue de champ 3/4" 25 dents, taille profonde.

Avec les pignons droits on peut obtenir les rapports suivants : 3/10, 3/5, I/2, I/I.

Deux roues de champ de 25 dents constituent un excellent embrayage.

STOKYS présente dans ce type deux roues couronne respectivement de 45 et 64 dents. Avec les pignons droits Meccano ces roues donnent les rapports : I/3, 2/3, 4/9.

ENGRÈNAGES CONIQUES

Comme dans le système ci-dessus ils permettent un renvoi de mouvement à 90° avec axes concourants.

On trouve :

Réf. D M S	N°	Date Introd. Retrait		Description
I249/50	30	I920	I947	pignon conique 7/8" 26 dents, dents aiguës.
I251	"	I947		pignon conique 7/8" 26 dents avec méplat.
I253/54/55	30c	I927		roue " I I/2" 48 dents.
I256/57/58	30a	I927		pignon " I/2" 16 dents.
I259	30b	I927	I927	pignon " 3/4" 24 dents.

Les pignons 30 s'utilisent par paire et les 30a,30c ne peuvent s'utiliser qu'entre eux pour un rapport I/3.

Le pignon 30b n'a été vendu qu'à quelques exemplaires avant d'être abandonné ; compatible avec les 30a et 30c il permettait les rapports I/2 et 2/3.

STOKYS présente un couple 26 et 64 dents (rapport I3/32) et MARKLIN le couple 30 et 60 dents.

ENGRENAGES HELICOÏDAUX

Le couple d'engrenages hélicoïdaux s'apparente au système vis sans fin-roue tangente. Il permet la transmission entre deux axes perpendiculaires non concourants.

Réf. D M S	N°	Date Introd. Retrait		Description
I268/I269	2IIa	I935/46		pignon hélicoïdal I/2" . 14 dents
I270/I271	2IIb	I935/46		roue " I I/2" . 35 dents
I272	2IIb	I968		roue " I I/2" . 35 dents avec 6 trous sur la face.

La roue hélicoïdale Meccano France n'a pas de trou sur la face, celle de Meccano Argentine est percée de 8 trous.

Avec un écartement d'axe de I" le rapport de ce couple est de 2/5.

A noter que l'on peut utiliser ensemble deux pignons de 14 dents sur un entraxe de I/2".

STOKYS possède un couple de I3 et 37 dents.

ENGRENAGES EN PLASTIQUE

En 1970 une pièce hybride engrenage-poulie conçues vraisemblablement par MARKLIN est adoptée par Meccano sous le n° 27f. Portant 14 dents, le montage en couple peut accepter une obliquité des axes.

En outre elle peut servir de poulie, voire d'embrayage à dents.

En 1979, avec la boîte " MECCANOID " , Liverpool diffuse des engrenages classiques en plastique jaune dont :

- pignon de 19 dents.
- roues dentées de 57 et 95 dents.
- roue de champ de 50 dents.

et, plus récemment, la roue dentée de 60 dents.

N. MALVARDI

Ingénieur des A et M

=====

NOUVEAUX MEMBRES

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
I96	Mr DESHAYES Francis, chef de publicité	I - 5 - 6
I97	Mr DUPUIS Bruno, écolier	I
I98	Mr BESSAY Jean-Paul, chirurgien-dentiste	I
I99	Mr BOUCHER Paul, ingénieur	I
200	Mr GAMBIN Christophe, étudiant	I
201	Mr CHARBIT Pierre. étudiant	I
202	Mr HERBILLON François, informaticien E.D.F	I
203	Mr BAVAY Jean, médecin	Sympathisant
204	Mr RUSTERHOLTZ Georges, représentant	I - 3 - 4
205	Mr CLOTET Bernard. comptable	I
206	Mr MALMARTEL André, agent de Maitrise RATP	2
207	Mr CAILLOIS Jean-Noël. standardiste	I
208	Mr NOUGARET Georges, ingénieur électro-mécanicien	I - 3 - 4
209	Mr WEGEL Pierre, agent technique	I - 3 - 4
210	Mr PINCHARD Louis. assistant Mathématiques USTL	I - 4
2II	Mr VIGNE Pierre, ingénieur technico-commercial	I
2I2	Mr THOMAS Michel, instituteur honoraire retraité	I - 2
2I3	Mr OLLIVIER Dominique, ingénieur	I
2I4	Mr DUVAL Dominique, ingénieur	I - 3 - 4 - 5
2I5	Mr LASNIER Etienne, aide cuisinier	I
2I6	Mr SERGENT André, chef dessinateur S.N.C.F	I - 6
2I7	Mr LEMISTRE René, conseil en impressions, éditions techniques	I - 3 - 4

NOUVEAUX MEMBRES (suite)

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
218	Mr MACAIRE Bernard,	3 - 4
219	Mr HOSLI Fritz, agent général	I - 3 - 4
220	Mr GUERREAU Paul,	2

CHANGEMENT D'ADRESSE

CHANGEMENT D'ADRESSE ET DE SITUATION

CHANGEMENT DE SITUATION ET COMPLEMENT DE CODE

COMPLEMENT DE CODE

DECES

C'est avec une profonde émotion que nous avons appris la disparition de trois de nos Amis, MM ARNOULD Paul (membre n°15) ; CAMPESTRE Georges (membre n° 74) et TISSERAND Pierre (membre n°167).

Le Club des Amis du Meccano présente aux Familles touchées par ces deuils ses sincères condoléances et leur assure toute sa sympathie.

ANNONCES

L E C . A . M R E C H E R C H E

=====

Afin de donner satisfaction aux nombreuses demandes qui nous ont été faites à la suite de l'illustration des boites Meccano n° 7 et la publication de leur contenu dans le bulletin n° 13 nous entreprendrons de traiter la boite " L " qui a succédé ainsi que la boite 10 d'avant-guerre.

L'illustration de ces boites étant souhaitable nous remercions par avance le possesseur qui voudrait bien nous faire parvenir quelques clichés en noir et blanc afin de satisfaire aux exigences de l'impression Offset. Discrétion assurée.

M. PERRAUT

=====

NOUVEAUX MEMBRES (suite)

- dernière minute -

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
221	Mr SOLSE Michel, médecin	I - 3 - 4
222	Mr LEDER Jean, médecin	I
223	Mr SAUMONT Rémi, maître de recherche Institut National de la Santé	I - 2
224	Mr MELINAND Georges, gareur (tissage)	I - 2
225	Mr VALLET Emmanuel, collégien	I
226	Mr FRANCOIS Edouard, professeur de Lettres	I - 3 - 4 - 5
227	Mr HAUS Georges, retraité photographe	I

COTISATION 1982

Afin d'assurer la bonne marche du service trésorerie et par voie de conséquences celui chargé de l'envoi du bulletin, nous prions les adhérents du C.A.M de bien vouloir s'acquitter du montant de la cotisation annuelle (75 frs) au plus tard le 15 février 82 S.V.P . Merci.