

C
A
M

MAGAZINE

FEV 85

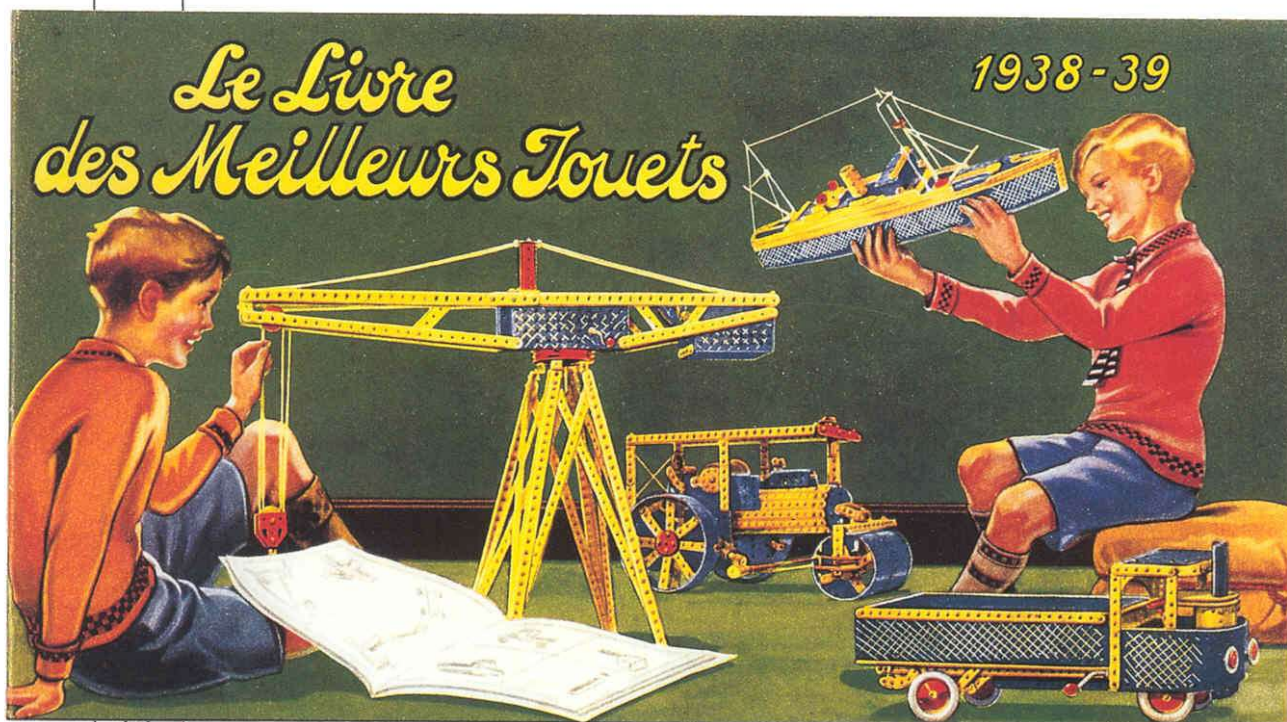
19

DU

CLUB DES

MECCANO

AMIS DU







Maurice PERRAUT, Président Fondateur

FEV 85

19

PRESIDENT

Mr Maurice PERRAUT

VICE-PRESIDENT

Mr Paul BELGODERE

ADMINISTRATEURS

Mr Jacques OLIVET

Mr Claude LEROUGE

Mr Claude GOBEZ

SECRETAIRES

Mr Michel GONNET :

Mr André LEENHARDT

TRESORIER

Mr Robert GOIRAND

S O M M A I R E

Le mot du Président	475-476
Informations complémentaires sur notre Exposition 85	476
L'Exposition du C.A.M 1984 (LYON) par Michel GONNET (reportage photographique de C. LEROUGE et J.M DIARD)	477 à 504
Courrier des Lecteurs	506-507
Compte rendu de l'Exposition Meccano de Barcelone 84 par E.CLEEMANN	507
Cotisation 1985	482
Nouveaux membres et annonces diverses	509 à 514
Assemblée Générale 1985 (Rapport financier)	515
et au verso un appel de Michel GONNET et des remerciements bien mérités.	

+++++

MEMBRES DU C.A.M. !

LE MAGAZINE DU CLUB DES AMIS DU MECCANO DOIT ETRE LE VOTRE !

Beaucoup s'inquiètent du retard apporté à la parution de certains numéros, tous souhaitent, comme ils l'ont exprimé à la dernière assemblée générale, qu'il y ait plus de parutions.

VOUS AVEZ TOUS RAISON

Mais le magazine du C.A.M. ne peut rester l'oeuvre de quelques membres parmi lesquels le président est le plus sollicité. Nous souhaitons qu'à l'avenir le magazine soit le reflet de l'activité du club et de ses membres

ALORS, CHERS AMIS, ENVOYEZ NOUS VOS ARTICLES !

Tout ce qui concerne le MECCANO et l'action du C.A.M. pour le faire connaître nous intéresse. (Articles, fiches techniques, compte-rendus, reportages, etc...). A vos plumes !

IMPORTANT : Pour le prochain numéro qui devra être mis en distribution à l'exposition de POITIERS, vos articles doivent nous parvenir pour le 15 avril 1985.

Les adresser à : Michel GONNET

LE C.A.M. REMERCIE ...

- M. ESTEVE pour l'encadrement de deux photos offertes au C.A.M. représentant un châssis auto.
- M. OUDIT pour le don au C.A.M. de deux haut-parleurs
- M. BESSON pour le don au C.A.M. du film réalisé à l'exposition de LYON 1984.

Chers Amis,

C'est beau ! tels furent les deux seuls mots - mais combien significatifs - prononcés par Me André SOULIER premier Adjoint, qui représentait Monsieur Francisque COLLOMB Sénateur-Maire de LYON lors du vin d'honneur qui suivit l'inauguration officielle de notre Exposition. Monsieur Robert BATAILLY Maire du 8^e arrondissement devait quant à lui assortir ses éloges de termes de bienvenue particulièrement touchants en sa " Maison de verre et de béton " comme il nous la présenta non sans satisfaction. Il s'agit bien en effet d'un remarquable ensemble architectural.

Des considérations aussi éloquentes à notre égard émises par des personnalités de ce rang traduisent bien les sentiments d'émerveillement que suscitent nos Expositions. Mais c'est à vous Chers Amis qu'elles s'adressent, vous qui êtes les artisans de ces impacts par votre imposant concours et votre ingéniosité.

Cette Exposition déplaça un nombre de membres exposants jamais égalé ce qui fût tout à l'honneur du C.A.M dont nous fêtons le 10^e anniversaire de sa fondation. C'est effectivement le 14 décembre 1973 que furent déposés les statuts en Préfecture du Rhône et son existence officielle publiée par le J.O du 4.1.74

Par un heureux concours de circonstances c'est un lyonnais, notre ami Michel GONNET qui accepta lors de notre A.Gle 1983 d'organiser cette Exposition. Le C.A.M se trouvait ainsi fixé sur ses lieux d'origine pour célébrer l'évènement.

Mais je ne puis passer sous silence cette aubaine d'avoir pu bénéficier des fonctions Municipales de notre organisateur et de ses relations étroites avec Monsieur BATAILLY. Je puis avancer que sans lui il eût été impossible de nous manifester dans la grande Cité Rhodanienne par l'inaccessibilité des rares locaux pouvant nous convenir sur le plan de la superficie.

Si le fait d'être parvenu à nous installer dans les vastes salles de la Mairie du 8^e arrondissement située en bordure d'une artère aussi importante et alliant la commodité d'accès à celle du stationnement relève déjà de l'exploit, que penser de la gratuité de ces salles et du matériel mis à notre disposition pour toute la durée de notre séjour accordée par Monsieur BATAILLY ?

Devant tant de générosité et de dévouement je ne puis que me confondre en remerciements. Remerciements à l'égard de Monsieur R. BATAILLY qui nous réserva un accueil aussi chaleureux, de Michel GONNET qui réalisa de véritables prouesses et bien entendu à votre égard également Chers Amis qui avez oeuvré pour que cette Exposition remporte le succès retentissant que nous lui avons connu, à la satisfaction générale mais tout particulièrement à celle que l'on devine de notre organisateur. Bravo !

Voici donc ce Magazine I9 tant attendu qui relate sous la plume de Michel GONNET cette inoubliable manifestation Meccano. Son retard de parution aurait sans doute pu être écourté par l'intervention de Mr LENNHARDT nommé comme Mr GONNET secrétaire du C.A.M à l'A.Gle 84 mais ne devons nous pas laisser à ce dernier l'honneur de nous décrire lui même toutes les phases de " son " Exposition ? Qui, à sa place, pouvait le faire d'ailleurs avec autant de talent ? Vous ne tarderez certainement pas à en être convaincus.

Je m'adresse évidemment là aux quelques impulsifs à qui tout est dû et qui bien entendu n'apportent jamais le moindre élément de nature à faire prospérer le Club d'une manière ou d'une autre. Je leur répondrai ceci : Je suis personnellement de ceux qui souhaiteraient voir paraître notre Magazine à date régulière mais aussi l'un des mieux placés pour savoir qu'étant en activité comme l'est Michel GONNET, les désirs d'aboutir dans les délais fixés peuvent être hélas très perturbés par des impératifs profession-

nels le plus souvent bien moins plaisants que de s'occuper du C.A.M et de son magazine ! Avez-vous songé aux conséquences d'une insatisfaction permanente d'une majorité de membres du club sur ce sujet ? La perception de tels sentiments par ceux qui se dévouent bénévolement pour que notre magazine voit le jour ne tarderait pas à les placer devant une tâche non plus plaisante mais astreignante à réaliser. Il va sans dire que nous serions privés de leurs précieux services et assisterions à la disparition pure et simple de cet organe vital pour le C.A.M qu'est ce beau Magazine.

Il n'en est heureusement rien de ces sombres perspectives je vous l'assure. La note parue sur le bulletin de réservations relatives à notre future Exposition de Poitiers au sujet du retard de parution du présent magazine nous a valu de très nombreux témoignages de sympathie dont nous avons été très sensibles . Nous vous en remercions et pouvons vous affirmer que ces facteurs d'encouragement permettront au C.A.M de poursuivre son ascension. Selon les bons conseils que vous nous avez donnés nous ne tiendrons plus compte des observations désobligeantes des " grincheux "

Avant de clore permettez-moi de vous remercier des voeux de nouvel an que vous avez été si nombreux à me formuler. N'ayant pu le faire individuellement que chacun d'entre vous trouve ici en échange l'expression de mes voeux les plus sincères et cordiaux pour vous mêmes et tous ceux qui vous sont chers pour cette année 1985.

A bientôt à POITIERS !

M.FERRAUT

INFORMATIONS RELATIVES A NOTRE EXPOSITION 85

Monsieur J.OLIVET et son Epouse, organisateurs de cette Exposition se sont récemment rendus à POITIERS et nous rapportent les précisions suivantes :

RESERVATIONS HOTELIERES : toutes ont été honorées. A leur arrivée aux Salons de Blossac, les intéressés se verront remettre par Mme OLIVET un feuillet mentionnant l'hôtel qui leur a été attribué, son adresse, leur n° de chambre etc..

BANQUET : celui-ci se tiendra au Restaurant " LA PETITE FRANCE " 42, route de Saumur à MIGNE AUXANCES (7 kms de Poitiers). Itinéraire : de Poitiers prendre la direction de Paris par la R.N 10. Après être passé sous le pont S.N.C.F et longé ensuite la voie ferrée la direction de Loudun - Saumur se présente sur la gauche.

VISITES ENVISAGEES : Suite aux démarches entreprises par Mme OLIVET près du syndicat d'initiative voici ce qui a été choisi :

VISITE A PIEDS de la ville de Poitiers avec guide: départ devant l'Hôtel de Ville le vendredi 17 mai vers 14h30 : Eglise St Porchaire, Palais de Justice, Eglise Notre-Dame-La-Grande, Baptistère St Jean etc..etc..

conditions : par groupe de 30 personnes: 10 frs; de 20 personnes: 15 frs; de 10 personnes: 30 frs.

VISITE EN CAR avec guide: Abbatale de St Savin (pure merveille de l'Art Romain) en passant par Angles, village pittoresque où existent encore quelques brodeuses qui perpétuent la broderie à fils tirés connue sous le nom de Jours d'Angles, ensuite visite de CHAUVIGNY (Ville Haute) et retour par la forêt de Moulière. Conditions : Car minimum de 30 personnes : 45 frs environ.

N.B - Nous demandons aux intéressés de nous faire connaître leur choix le plus rapidement possible S.V.P (la visite en car est prévue le samedi après-midi)

LYON : 1^o et 2 juin 1984

E X P O S I T I O N N A T I O N A L E

" LE MECCANO, C'EST BEAU ! "

L'idée avait été lancée lors de l'exposition de BRIOUDE. A l'issue de notre assemblée générale, comme aucune candidature ne semblait se présenter pour organiser l'exposition 1984, notre ami Michel GONNET, élu municipal lyonnais, adjoint au Maire, suggérait "Pourquoi pas LYON ?".

Pourquoi pas LYON ? en effet ... Le C.A.M. né dans la région lyonnaise, allait avoir dix ans. Il semblait judicieux de faire coïncider cet anniversaire avec un retour aux sources.

Dans le courant du mois de janvier, Maurice PERRAUT, notre président, priait Michel GONNET de faire les démarches nécessaires. Celui-ci rencontrait, alors, le Maire du 8^o arrondissement, Robert BATAILLY, dont la mairie, bien connue des Lyonnais pour ses nombreuses manifestations et expositions, présentait un cadre idéal. Une vaste salle de 300 m², un palier étendu qui pouvait la prolonger et deux salles supplémentaires pour tenir les manifestations et réunions qui accompagnaient l'exposition (Assemblée générale, Bourse, sans parler du vin d'honneur). De plus, devant la mairie, un immense parking, inutilisé pendant le week-end, permettait aux exposants et visiteurs de stationner sans problème.

C'est avec enthousiasme que M. BATAILLY acceptait d'accueillir les adeptes du MECCANO et de mettre sa mairie à notre disposition gratuitement pendant tout le week-end de l'Ascension. L'accord était scellé : LYON deviendrait, en plus de toutes ses spécialités, la capitale du MECCANO, pendant trois jours.

M. Francisque COLLOMB, Sénateur du Rhône, Maire de LYON, donnait son accord pour la présidence d'honneur et le Maire du 8^o arrondissement, Robert BATAILLY, assurait le patronage de notre manifestation.

L'équipe lyonnaise du C.A.M., Maurice PERRAUT, Robert GOIRAND et Michel GONNET, avec l'aide de Mme MALATIER, meccanophile militante qui consacrait une vitrine de son magasin bien connu (LE PETIT TRAIN BLEU) à l'exposition, pouvait se mettre au travail. Michel GONNET, avec l'appui du Maire BATAILLY, obtenait le concours des Services Techniques de la Ville de LYON qui fournissaient gratuitement les tables et les tréteaux nécessaires (la proximité des élections européennes facilitait les choses puisqu'une partie du matériel fut mis en place, de façon anticipée, à ce titre ...). Pour faire bonne mesure, l'adjoint chargé des fêtes et cérémonies, M. Christian GELPI, nous prêtait soixante barrières. Par ailleurs, les mairies des 7^o et 8^o arrondissements se chargeaient de faire parvenir à tous les directeurs d'écoles une lettre invitant leurs élèves à visiter gratuitement l'exposition, le samedi matin, sous la conduite de leurs maîtres.

Une telle exposition ne pouvant être un succès que si elle est bien "couverte" par la Presse, une subtile mise en condition était préparée par M. GONNET. Un dossier de presse alléchant était constitué, comprenant :

- un texte de présentation du C.A.M. et de l'exposition.
- une rétrospective des expositions précédentes.
- des coupures de presse des expositions précédentes.
- des photographies représentant des modèles particulièrement attractifs construits par des membres du C.A.M. et exposés précédemment.

Alors commençaient les visites aux divers organes de presse, confirmées par des courriers et des invitations pour l'inauguration.

Un petit mensuel "JOURS DE LYON" consacrait un article avec photos, dans la quinzaine qui précédait. Les grands quotidiens lyonnais annonçaient l'exposition et le principal d'entre eux, LE PROGRES publiait dans la semaine une interview de notre président M. PERRAUT, avec photos.

Les radios périphériques et plusieurs radios libres recevaient également le dossier presse. La Délégation à l'Information de la Ville de LYON diffusait nos affiches dans les neuf mairies d'arrondissements et annonçait l'exposition par un flash sur les panneaux électroniques municipaux "LYON INFORMATIONS" pendant la semaine.

Sur LYON, des dizaines d'affiches de l'exposition étaient placées chez les commerçants du 8^e arrondissement et des arrondissements limitrophes, ainsi que dans les magasins de jouets de l'agglomération. Tous les magasins de jouets recevaient une invitation pour l'inauguration.

Mais le plus délicat était d'obtenir le concours de la Télévision. Un dossier était remis une dizaine de jours avant à F.R. 3 Rhône-Alpes. Michel GONNET s'assurait par une visite la veille de l'inauguration qu'une équipe technique y serait bien présente. Il fallait, encore, téléphoner le matin même au Directeur de l'information pour obtenir confirmation du fait que l'exposition serait filmée le vendredi en début d'après-midi. Ainsi fut fait et le vendredi soir, aux actualités régionales, un film adroitement monté de 4 à 5 mn rendait compte de notre manifestation et nous assurait nombre de visiteurs le lendemain.

Dès le jeudi matin, la mairie du 8^e arrondissement était occupée par les premiers arrivants dont M. OLIVET venu de BIARRITZ via POITIERS. On se rendait vite compte qu'il fallait toute la surface prévue, tant notre exposition prend de l'ampleur. Enfin, malgré quelques énervements mis sur le compte d'un voyage parfois fatigant, tout le monde trouvait sa place et pouvait s'installer, avec comme seule déconvenue d'avoir dû patienter... Le Maire du 8^e et son adjointe, Mme Nicole BARGOIN, veillaient à notre bonne mise en place.

Après les derniers préparatifs du vendredi matin, tout était prêt, à 11 heures, pour l'inauguration officielle.

La Ville de LYON était dignement représentée puisque M^o André SOULIER, Premier Adjoint au Maire de LYON, remplaçait M. Francisque COLLOMB, Sénateur-maire, empêché. On notait, en outre la présence de M. René CAILLE, Député Honoraire, de M. René BAYET, Premier Vice-président du Comité Economique et Social de la Région Rhône-Alpes et, bien sûr, de M. Robert BATAILLY, Maire du 8^e et de ses adjoints, Mmes BARGOIN et LACOUTURE, Mlle TROYA. Toutes ces personnalités et les représentants de la Presse parcouraient les travées de l'exposition, admirant l'ingéniosité et les prouesses des membres du C.A.M., tout en évoquant des souvenirs d'enfance.

Après cette visite, quelques brèves allocutions furent prononcées où la non moins remarquée (et propre à marquer la postérité) fut celle de M^o André SOULIER qui s'écria : "C'est becu !" . Le vin d'honneur, offert par la mairie du 8^e arrondissement à tous les participants et exposants, clôtura ce sympathique "coup d'envoi".

La Presse quotidienne lyonnaise (LE PROGRES - LYON MATIN - LE JOURNAL Quotidien Rhône-Alpes) rendait compte largement de l'inauguration, photos à l'appui, et contribuait au succès du samedi (Voir ces articles de presse en fin de bulletin).

Comme on pouvait s'y attendre en raison de l'action menée auprès de la Presse, la journée du samedi vit affluer nombre de visiteurs de tous âges. On avoisinait le chiffre de mille entrées, compte-tenu des visites du dimanche matin, consenties à tarif réduit et même gratuitement à partir d'une certaine heure.

En raison du retour à prévoir le dimanche, de très nombreux exposants avaient dû quitter LYON, pour certains déjà le samedi soir, et, le dimanche matin, les modèles étaient bien clairsemés lorsque midi sonna l'heure du démontage final. Plusieurs visiteurs potentiels se présentèrent le dimanche après-midi, encouragés par un temps pluvieux. Hélas, ils durent rebrousser chemin, sans même avoir une idée du spectacle qu'ils avaient manqué.

Bien sûr, la fin de soirée du vendredi 1^o juin avait été marquée, comme de coutûme, par l'assemblée générale et le banquet. L'assemblée générale se tenait dans une salle de la mairie où tout le monde (ou presque) trouvait une place assise, malgré le nombre des participants. Près d'une centaine de membres du C.A.M. étaient réunis. Un débat s'instaurait sur la meilleure date pour tenir l'exposition annuelle. Certains membres proposaient de choisir de préférence le week-end de Pentecôte, prétendant que l'exposition pourrait avoir lieu sur deux jours complets (samedi et dimanche), le retour se déroulant pendant la journée du lundi (férié). Plusieurs objections étaient soulevées notamment la difficulté d'être présents, le samedi matin, pour tous et le risque de désertion des visiteurs sur un week-end plus favorable aux sorties touristiques (sans parler des membres du C.A.M.). Il semble que les tenants des deux solutions soient restés sur leurs positions. L'assemblée procédait à la désignation de deux nouveaux secrétaires, en remplacement de M. BARBE démissionnaire. Il s'agit de MM. GONNET et LEENHARDT.

Quant au banquet, il se déroulait au restaurant LA CHANCELLERIE, près du stade de Gerland, que tous finissaient par rejoindre, non sans emprunter quelques fausses routes que les plans distribués à chacun n'avaient pu éviter. Une centaine de participants pouvaient déguster un menu qui faisait honneur à la cuisine lyonnaise :

GRATIN DE FRUITS DE MER
GIGOT D'AGNEAU
GRATIN DAUPHINOIS
FROMAGES VARIES
OMELETTE NORVEGIENNE
CAFE

Vins : MACON VIRE - COTES DU RHONE MAISON

En conclusion, on peut dire que l'exposition de LYON a donné satisfaction à tous et je crois que le plus convaincu est notre hôte, le Maire du 8^e arrondissement, Robert BATAILLY qui renouvelle l'offre de nous accueillir pour une nouvelle manifestation, en souhaitant que ce soit le plus rapidement possible.

VISITE GUIDEE DE LYON

En collaboration avec l'Office de Tourisme de la Ville de LYON, une visite guidée de la ville était proposée aux épouses et à ceux qui pouvaient s'absenter de l'exposition le samedi 2 juin dans l'après-midi. C'est une quarantaine de personnes qui découvrirent LYON ANCIEN ET MODERNE, en car avec pour finir la visite de la MAISON DES CANUTS.

BOURSE D'ECHANGES

Aucune polémique ne vint, cette année, tourner autour de la Bourse d'échanges qui respectait les conditions d'organisation qui avaient été définies.

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

EXPOSANTS

MM. BARBE André	VOIRON	Adhérent n° 70
BELGODERE Paul	PARIS	5
BESSON Edmond	LYON	99
BIHN Jean	PARIS	258
BLONDET Jacques	ORLEANS	303
BOURDAUD'HUI Daniel	VERNEUIL/AVRE	244
BOVAS Philippe	DREUX	140
BUTEUX Jeannot	St JULIEN LES VILLAS	132
CASTILLON Robert	PARIS	111
CLEEMANN Edouard	NICE	6
DEMORY Bernard	PARIS	279
DIARD Jean-Marie	THOUROTTE	91
DIDIER Georges	NANCY	50

DUBOIS Michel	TANNINGES	Adhérent n° 101
EPIQUE Bernard	VILLEBON/YVETTE	252
EYNARD Paul	St HILAIRE DU ROSIER	92
FIGUREAU Jean-Louis	BRIOUDE	175
de FILIPPIS Martial	FRANCHEVILLE	98
FLECK Louis	NANCY	114
FOUQUE Louis	SEGRE	129
GARRIGUES Bernard	BILLY SUR AISNE	254
GOBEZ Claude	PARIS	72
HAUS Georges	ROTHAU	227
HUTTEAU Gérard	ANTHONY	94
LAFARGE Jean	Ste FOY LES LYON	229
LAMBOTTE Jean Paul	VILLEURBANNE	
LAMBOTTE Jean Charles	d°	
LASNIER Etienne	St JULIEN LES VILLAS	215
LEROUGE Claude	PARIS	19
LOGUT Georges	RIVES/FURE	112
LOISIER Lucien	LA ROCHE EN BRENIL	159
MELINAND Georges	VOIRON	224
MINAUDO Paul	LES MEES	268
MORDINI Jean-Joseph	LUXEUIL LES BAINS	95
NOUGARET Georges	MAISONS-ALFORT	208
OLIVET Jacques	BIARRITZ	8
QUENTIN Georges	MAISONS-ALFORT	168
RANSBOTYN Jean	BRUXELLES	125
RAMPIN Lucien	LYON	67
REAU Jean	TONNAY BOUTONNE	307
REBISCHUNG Marcel	HAGUENAU	263
REDNALL Tony	KAPELLEN Belgique	317
RENAULD Cyril	NANCY	331
SEMBLAT Claude	ANCY LE LIBRE	105
SERGEANT André	PARIS	216
SOLAL Guy	VILLERS LES NANCY	79
STEPHENS Michael	NANTERRE	255
THIBAUT Jacques	CRETEIL	41
VALLET Emmanuel	LYON	225

CONGRESSISTES

MM. ABRAHAM Jacques	SANNOIS	234
AUMONIER Marc	ZURICH	33
BACHELARD Ulysse	NEUILLY	88
CHAPPELON Jean-Stéphane	LYON	3
CORDONNIER Paul	GRASSE	241
DALLONI Lucien	PROVINS	283
DEPRET Elie	CHARLEVILLE-MEZIERES	267
DUBOIS Jean-Louis	LYON	228
ECONOMOS Serge	THIONVILLE	12
ENGEL André	APT	28
ESMILAIRE André	GRIGNY	239
FOSSE Michel	TASSIN LA DEMI LUNE	2
GOIRAND Robert	LYON	150
GONNET Michel	LE CANNET	27
GOMBERT Georges	CLICHY LA GARENNE	250
JACQUET Jean-Louis	MURS ERIGNE	10
KAUFFMANN François	RUEIL MALMAISON	166
KUNSCH Robert		

Congressistes (suite)

M. LEENHARDT André	TOULON	Adhérent n°	40
Mme MALATIER	LYON		262
MM. MARAIS Jean	MANTES LA JOLIE		119
MATHIVET Serge	CLAMART		53
OUDIT Jacques	Ste MARIE SU MER		18
PAHIN Marcel	SELONCOURT		157
PERRAUT Maurice	BRIGNAIS		1
RENARD Pierre	ANTONY		297
RENARD René			
SAMIRANT Michel	MULHOUSE		144
SCHONBACHLER Marcel	LE MANS		321
VALENTIN Robert	TOULOUSE		136
VERGOS Jean-Guy	DECIZE		314

Visiteur venu spécialement d'Angleterre

Mr Jack PARTRIDGE et son épouse

PERSONNES ACCOMPAGNATRICES

Mmes ABRAHAM - BARBE - CASTILLON - DALLONI - DIARD - ECONOMOS -
EPIQUE - GARRIGUES - JACQUET - KUNSCH - LOGUT - MATHIVET -
MINAUDO - OLIVET - OUDIT - PAHIN - REBISCHUNG - QUENTIN -
REDNALL - RENARD P. - SAMIRANT - SCHONBACHLER - STEPHENS -
THIBAUT - VALENTIN - VERGOS - PERRAUT.

M. ABRAHAM Fils

Il faut faire une mention spéciale pour Mme GOIRAND qui, en compagnie de sa maman et de sa fille a tenu la caisse d'entrée avec ténacité ...

En raison du nombre des participants, tout au long de ces trois journées, que ceux qui auraient été oubliés veuillent bien ne pas nous en tenir rigueur.

COTISATION 1 9 8 5

Depuis le 1^o janvier 1985, la cotisation annuelle du C.A.M. se monte à 100 F. Nous prions les adhérents de bien vouloir s'en acquitter le plus rapidement possible en s'adressant DIRECTEMENT au Trésorier :

M. Robert GOIRAND

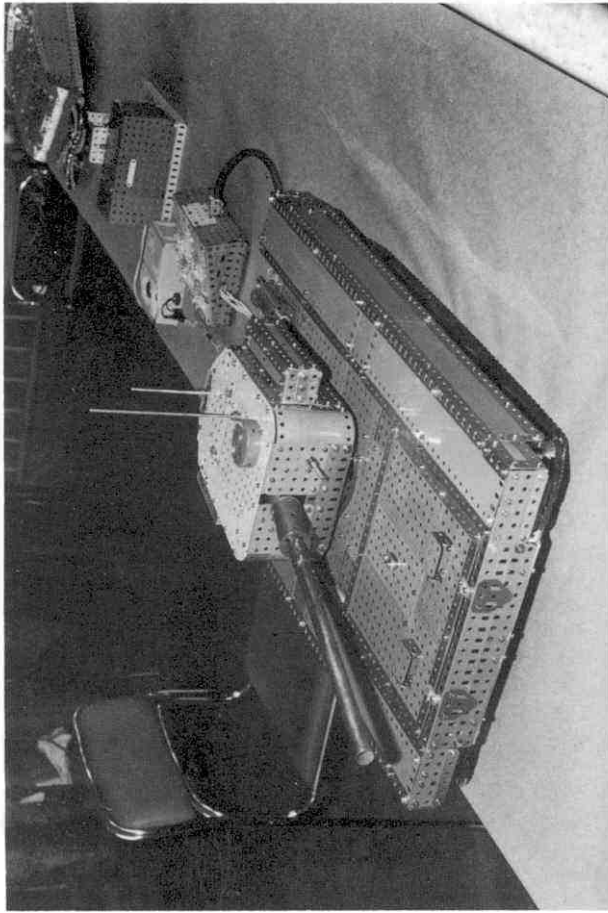
REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE REALISE PAR M. Claude LEROUGE

Quelques photos sont l'oeuvre de M. DIARD. Que tous deux soient remerciés pour leur collaboration.

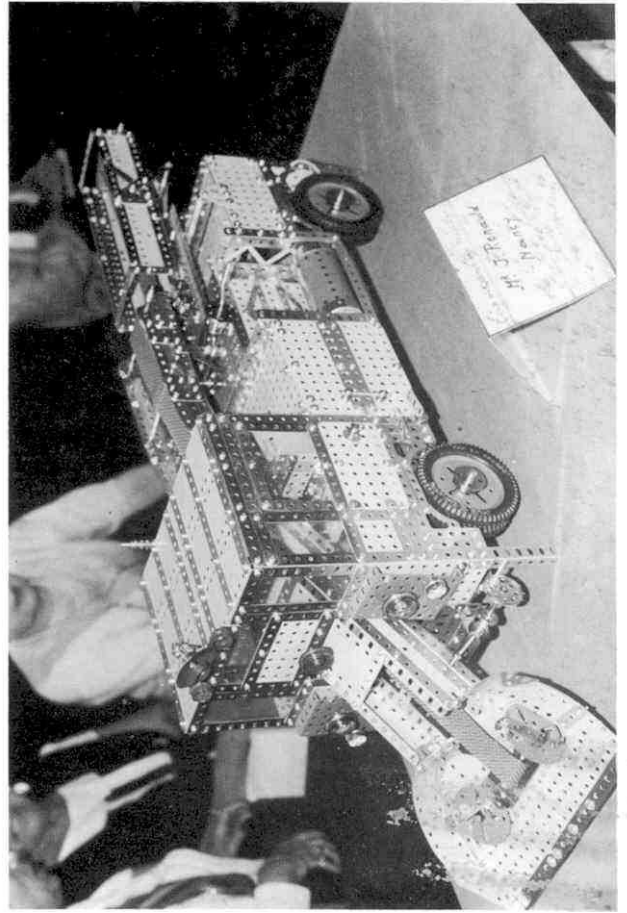
Pour ce reportage, nous avons choisi de regrouper les modèles exposés par thèmes. Nous avons recherché la variété des modèles et avons essayé, dans la mesure du possible, de présenter les réalisations du plus grand nombre de constructeurs, sans oublier la qualité des clichés et surtout leur netteté. Nous espérons satisfaire, sinon tous, du moins beaucoup d'entre vous.

- PAGE 485 - VUE n° 1 - M. FOUQUE : Char d'assaut AMX 30.
 Tout le monde aura reconnu aisément le modèle qui ornaît l'affiche de l'exposition.
- " " " n° 2 - M. LOGUT : Char d'assaut CENTURION.
- " " " n° 3 - M. DEMORY : Véhicule d'exploration lunaire.
- " " " n° 4 - M. J. RENAULD : Chasse-neige 1940.
- PAGE 486 - " n° 5 - M. LOGUT : Deux cabriolets. On peut apercevoir une caravane du même constructeur.
- " " " n° 6 - M. MORDINI : Street-road américain.
- " " " n° 7 - M. DUBOIS : Chassis camion porte-grue téléscopique. Les pneumatiques proviennent de cendriers publicitaires DUNLOP.
- " " " n° 8 - M. EYNARD : Jeep 1942.
- PAGE 487 - " n° 9 - M. MELINAND : Locomobile à vapeur.
- " " " n° 10 - M. BLONDET : Locomotive Pacific 231 et son tender. On aperçoit un bus double étage anglais du même constructeur.
- " " " n° 11 - M. BARBE : Locomotive 232 U 1 et tender Nord.
- " " " n° 12 - M. LOISIER : Locomotive avec son tender. A côté, une grue de chemin de fer. Au 2° plan, motrice électrique.
- PAGE 488 - " n° 13 - M. MORDINI : Hovercraft SR N4 de la ligne DOUVRES-BOULOGNE.
- " " " n° 14 - M. MORDINI : Avion Spitfire. Dans l'angle, diligence Daily Express, du même.
- " " " n° 15 - M. BOVAS : Mad Max avec son strike.
- " " " n° 16 - M. LAMBOTTE et son fils Jean-Charles (notre plus jeune exposant : 12 ans). On voit le camion tout terrain de M. LAMBOTTE.
- PAGE 489 - " n° 17 - M. GOBEZ : Pendule à moteur synchrone 750 tours/mn, à sonnerie heures et demies.
- " " " n° 18 - M. HUTTEAU : Horloge comtoise super modèle n°1 MECCANO.
- " " " n° 19 - E. VALLET : Pendule à balancier.
- " " " n° 20 - M. LEROUGE : Manège MECCANO.
- PAGE 490 - " n° 21 - M. HAUS : Manège avions fusées.
- " " " n° 22 - M. SERGENT : Rock N'Roll, manège suspendu connu sous le nom de "chenille".
- " " " n° 23 - M. REBISCHUNG : Manège enchanté.
- " " " n° 24 - M. GARRIGUES : Attraction foraine, manège basculant.

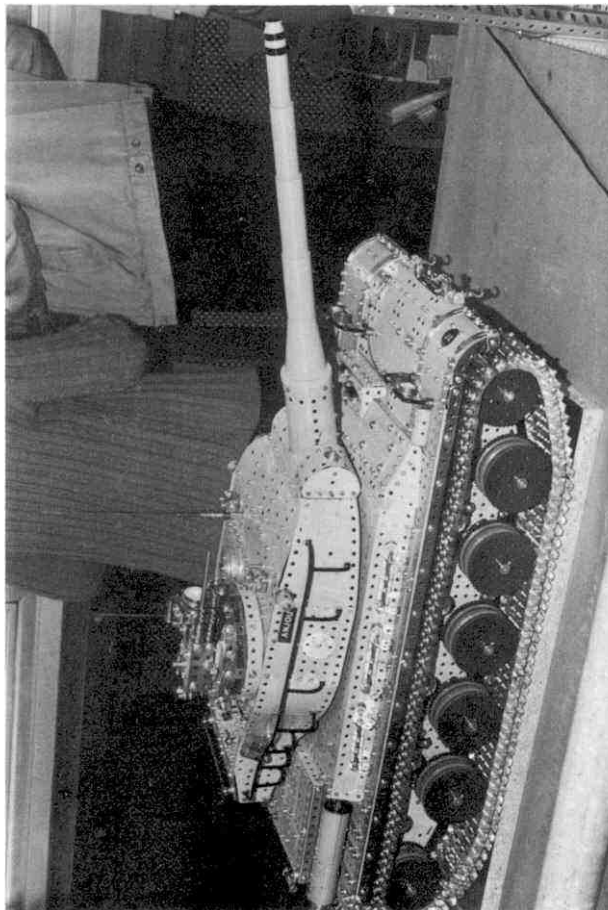
- PAGE 491 - VUE n° 25 - M. BESSON : Robot.
- " " " n° 26 - M. LEROUGE : Bras robot. A côté, on aperçoit une machine de WIMSHURST (voir photo n° 51).
- " " " n° 27 - M. MELINAND : Métier à tisser.
- " " " n° 28 - M. EPIQUE : Modèles pour enfants.
- PAGE 492 - " n° 29 - M. CASTILLON : Grue n° 4.
- " " " n° 30 - M. DUBOIS : Grue de chantier naval et semi-remorque porte engin.
- " " " n° 31 - M. DIDIER : Grue de port.
- " " " n° 32 - M. VAN WYNGOARDEN (Hollande) : Grue de port. Modèle exposé à HENLEY en septembre 1981 (voir magazine n° 15).
- PAGE 493 - " n° 33 - M. QUENTIN : Planétaire géocentrique et planétaire héliocentrique.
- " " " n° 34 - M. REAU : Pont transbordeur du Martrou, près de ROCHEFORT (Charente maritime).
- " " " n° 35 - M. CLEEMANN : Polichinelle grimpeur. D'après le concepteur de ce système, le Hongrois KONKOLY.
- " " " n° 36 - M. FIGUREAU : Machine à bulles de savon, avec soufflerie en pièces MECCANO.
- PAGE 494 - " n° 37 - M. REDNALL : Pelle mécanique.
- " " " n° 38 - M. STEPHENS : Excavatrice à roues à godets.
- " " " n° 39 - M. LASNIER : Pont roulant avec trois manoeuvres différentes.
- " " " n° 40 - M. SOLAL : Excavatrice géante (poids du modèle = 60 kg). On aperçoit, au fond, un avion 1914 et un moteur 2 cylindres 4 temps du même constructeur.
- PAGE 495 - " n° 41 - M. de FILIPPIS : Fraiseuse verticale (amélioration du modèle décrit dans le manuel n° 9) entièrement fonctionnelle (bois, matière pastique).
- " " " n° 42 - M. FLECK : 15 différentiels de 1928 à nos jours, en pièces de MECCANO des différentes époques.
- " " " n° 43 - M. LAFARGE : On remarque plusieurs modèles :
- Grue à flèche n° 105 (manuel 1918)
- Scie verticale n° 114 (manuel 1914)
- Passage à niveau n° 54 (manuel 1918)
- " " " n° 44 - M. DIARD : Grue routière de 400 tonnes (non terminée). On voit ici le détail du mécanisme. Pour une vue d'ensemble, se reporter à la photo 48.
- PAGE 496 - " n° 45 - M. NOUGARET : Mécanisme.
- " " " n° 46 - Une vue de la Bourse d'échanges. On peut noter, sur les tables, la présence de la production MECCANO. Sur la gauche, MM. GONNET et GOIRAND.
- " " " n° 47 - M. OLIVET : Levage d'une locomotive avec portique, châssis et corps de chaudière.
- " " " n° 48 - M. DIARD : Grue routière de 400 t (vue d'ensemble).
- PAGE 497 - " n° 49 - Chassis de camion trois essieux (auteur ?)
- " " " n° 50 - M. OLIVET : Levage d'une locomotive avec vue sur le châssis.
- " " " n° 51 - M. LEROUGE : Machine de WIMSHURST (Générateur d'électricité statique).
- " " " n° 52 - M. DEMORY avec son char lunaire. Au deuxième plan, camion traction arrière avec boîte 2 vitesses et embrayage à disque (J.C. LAMBOTTE - 12 ans).
- PAGE 498 - VUE n° 53 : Photo de groupes des exposants et congressistes : Jamais le C.A.M. n'avait réuni autant de ses membres sur une photographie.



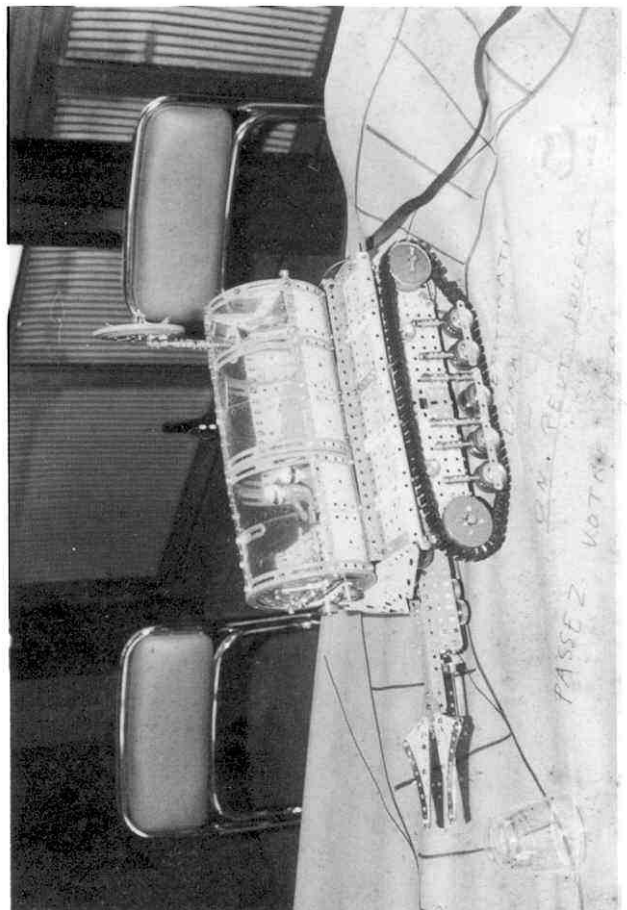
2



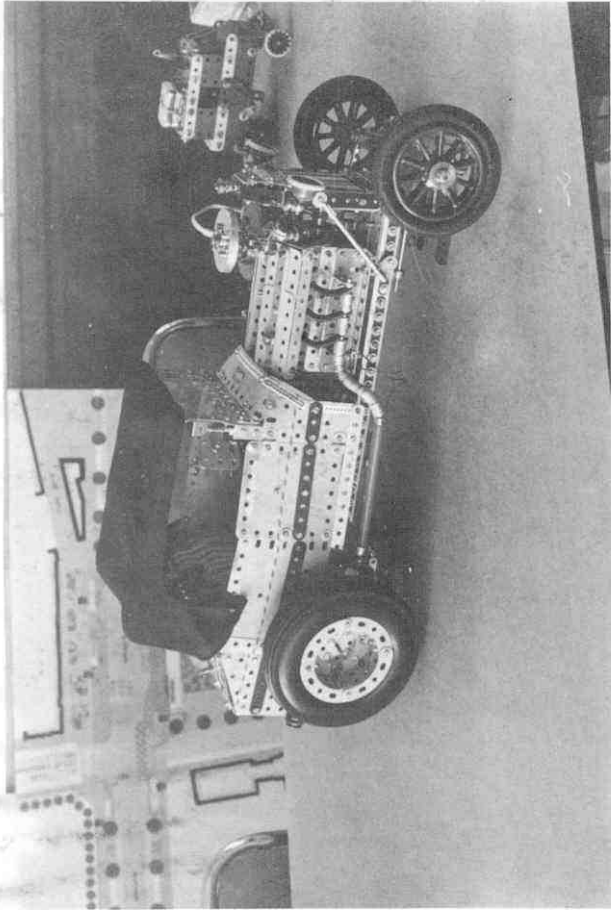
4



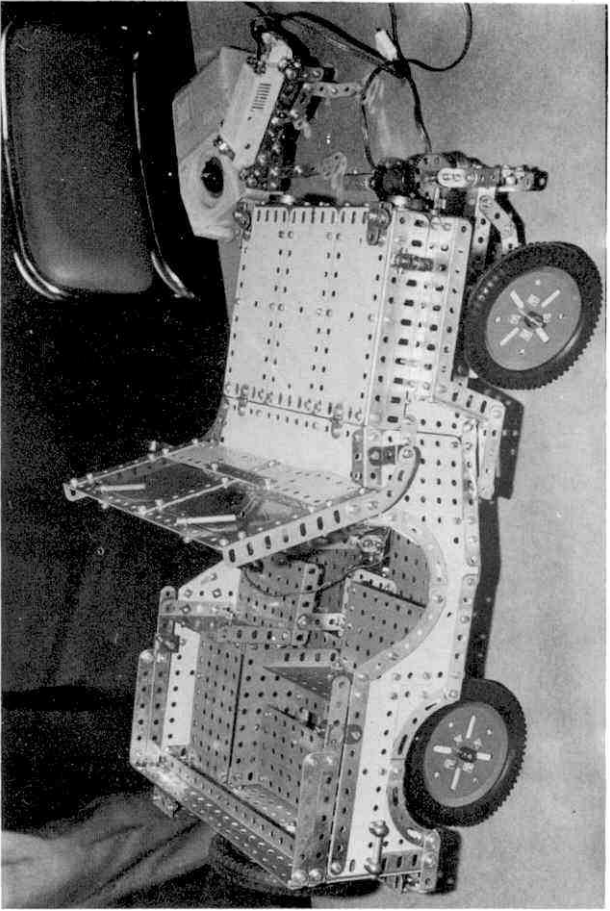
1



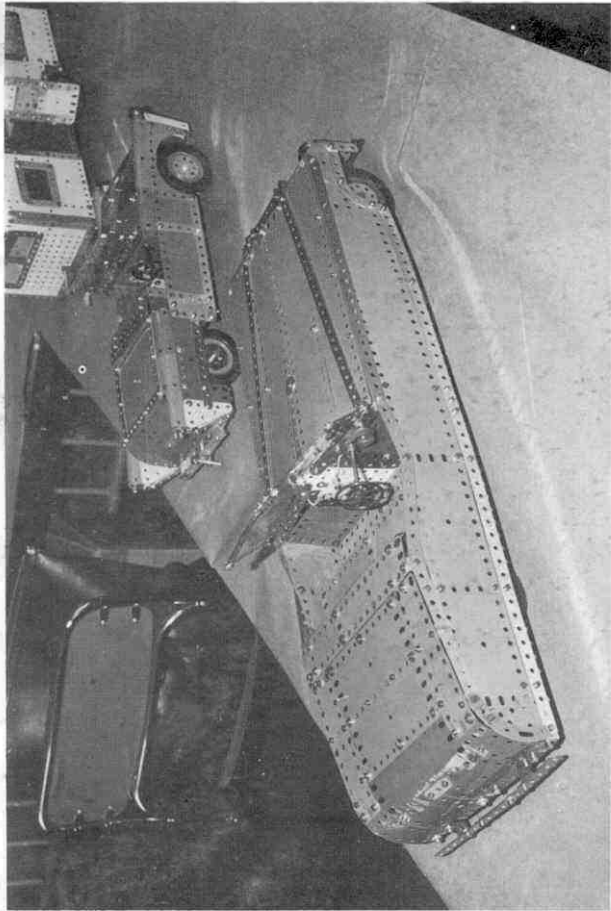
3



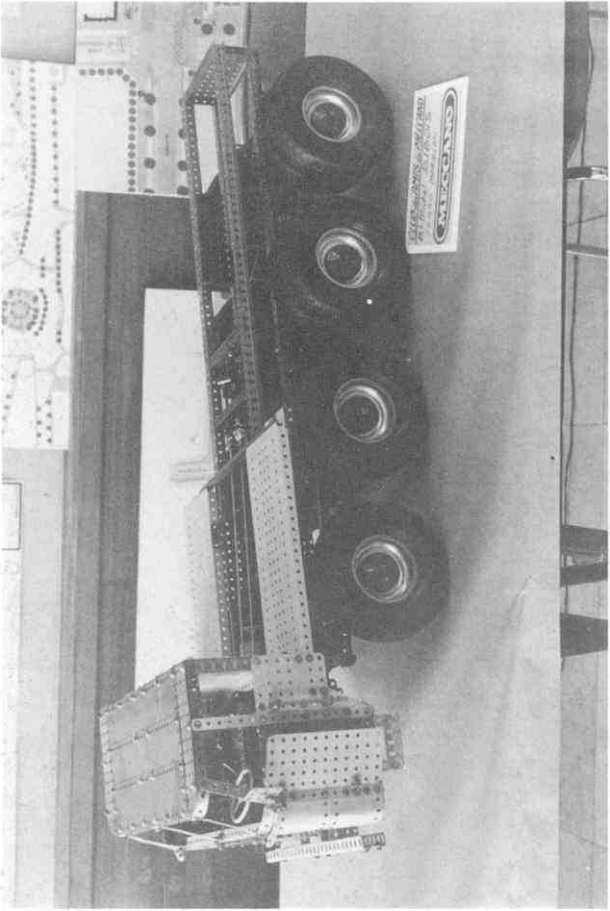
6



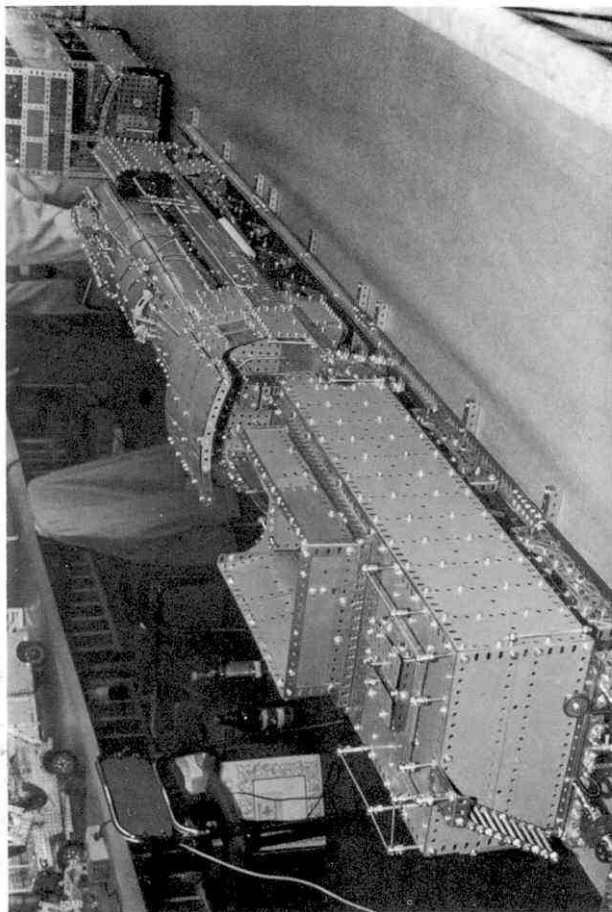
8



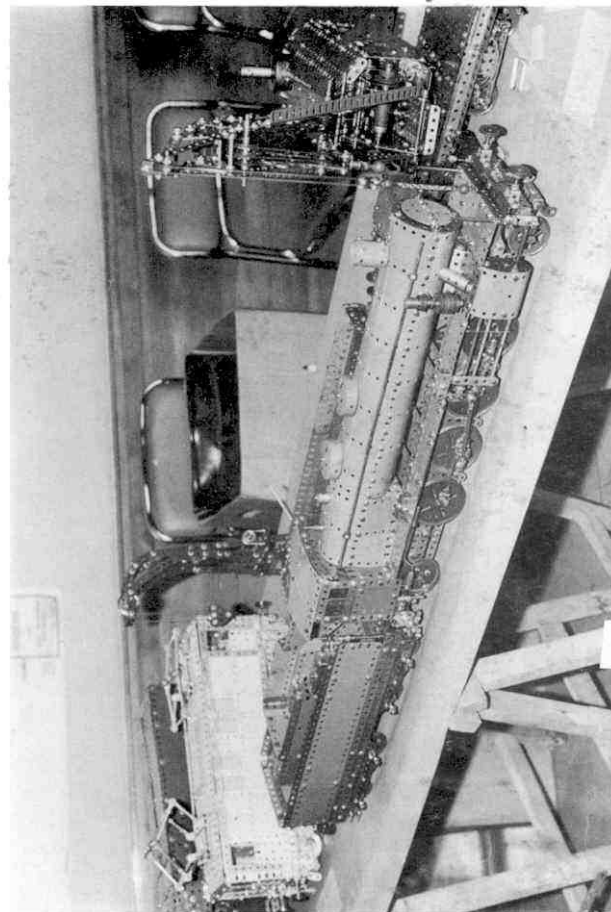
5



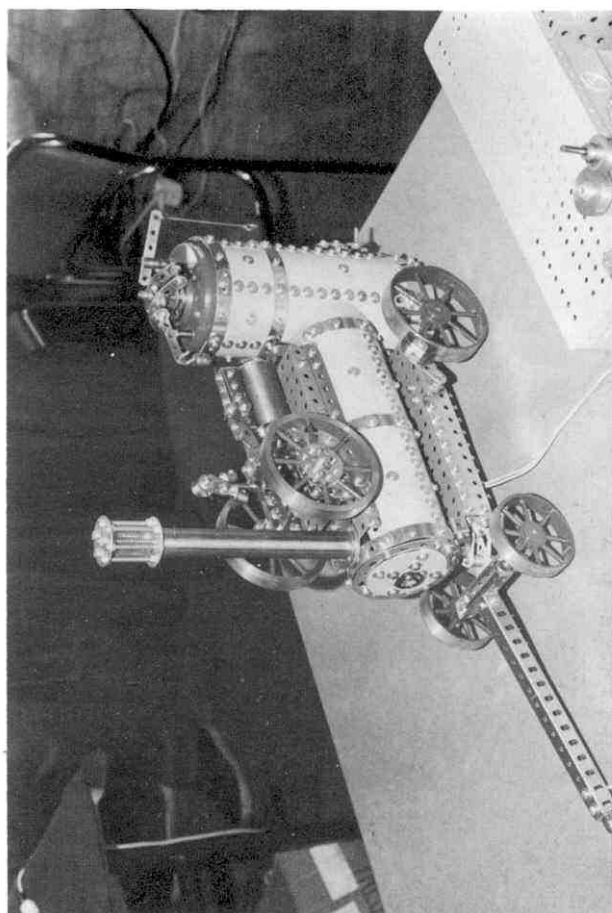
7



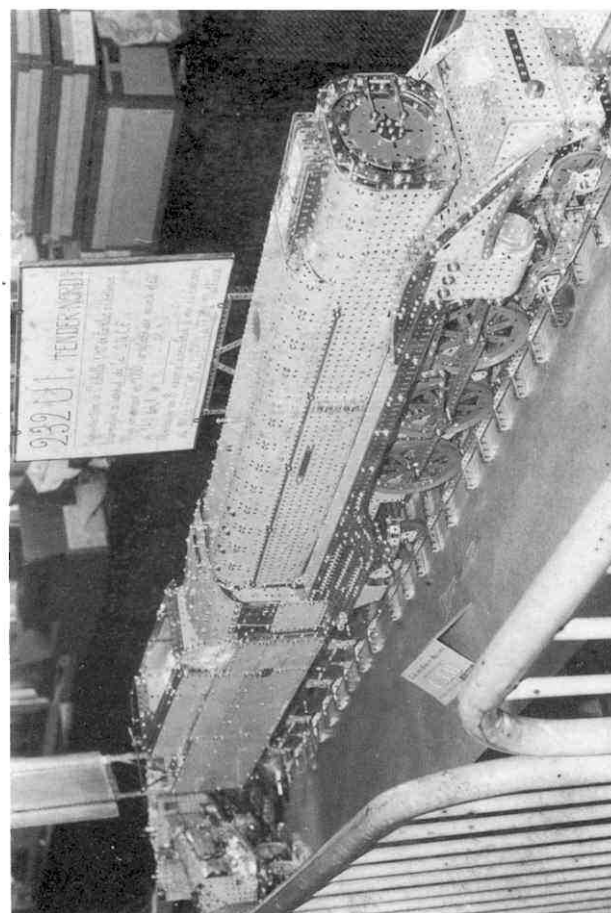
10



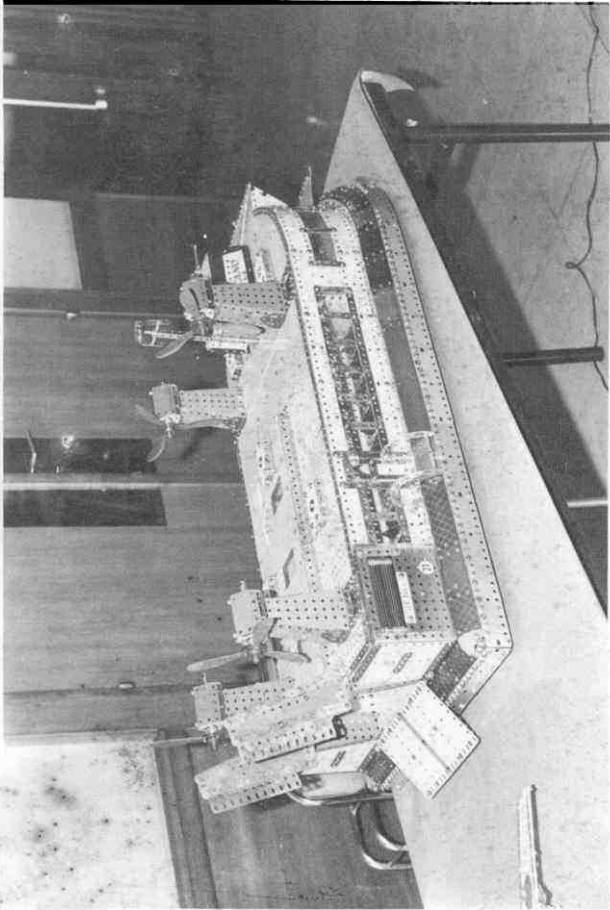
12



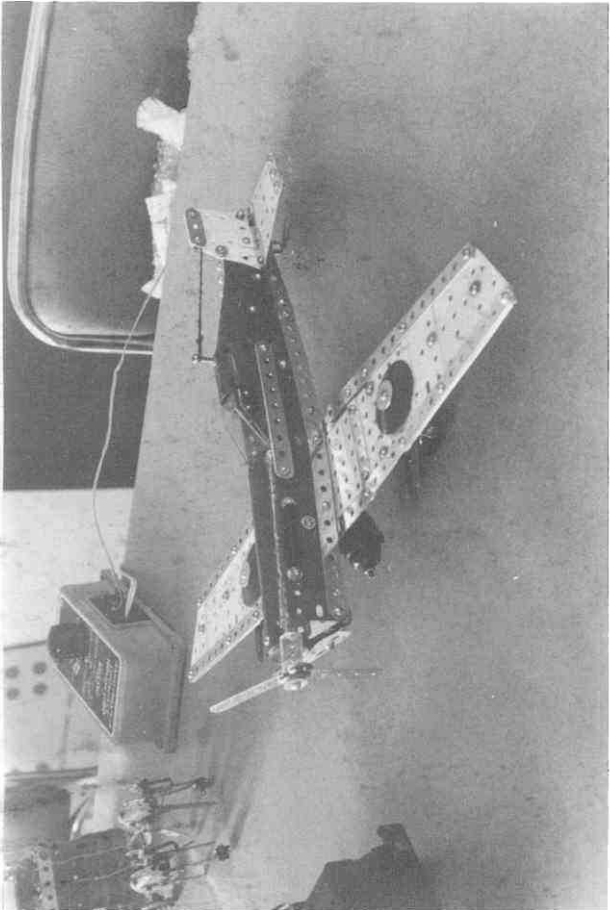
9



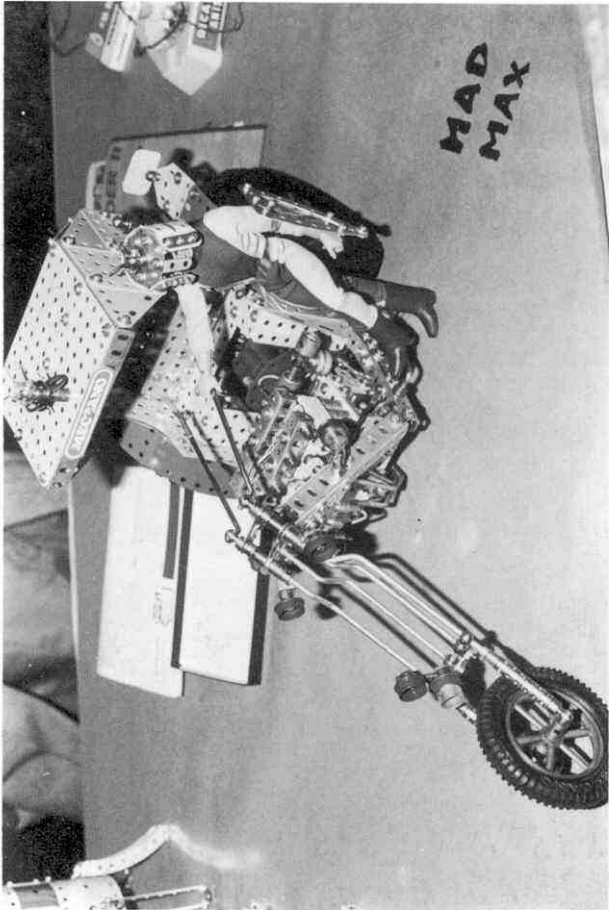
11



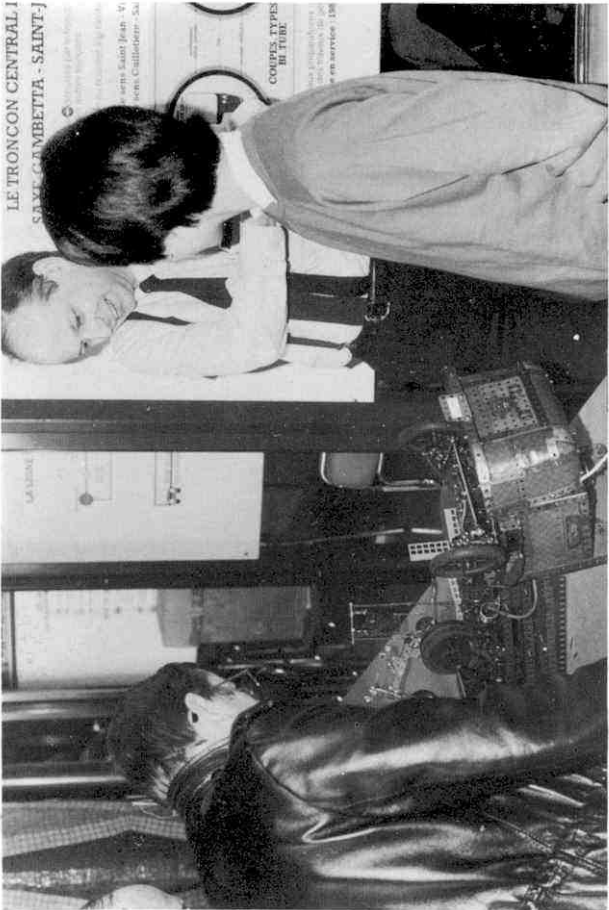
13



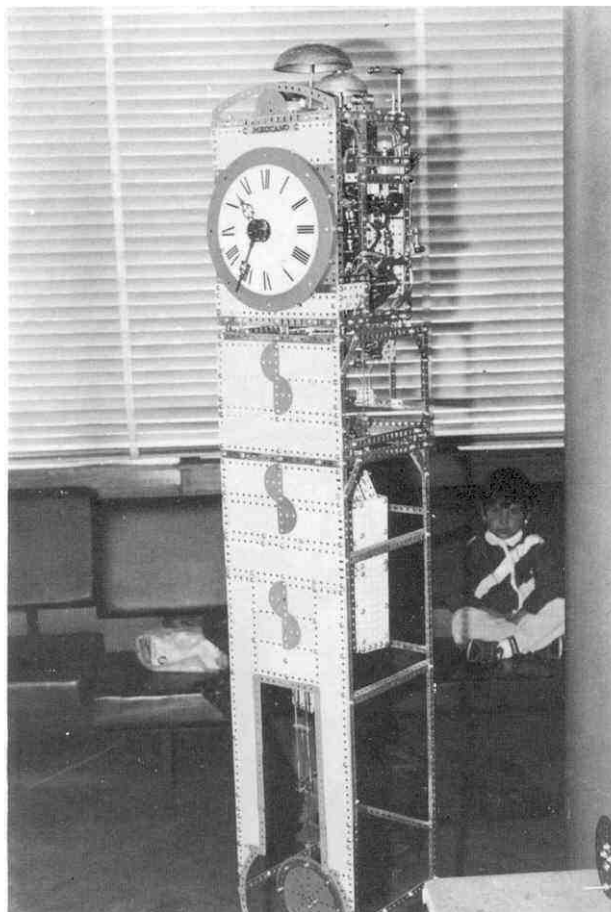
14



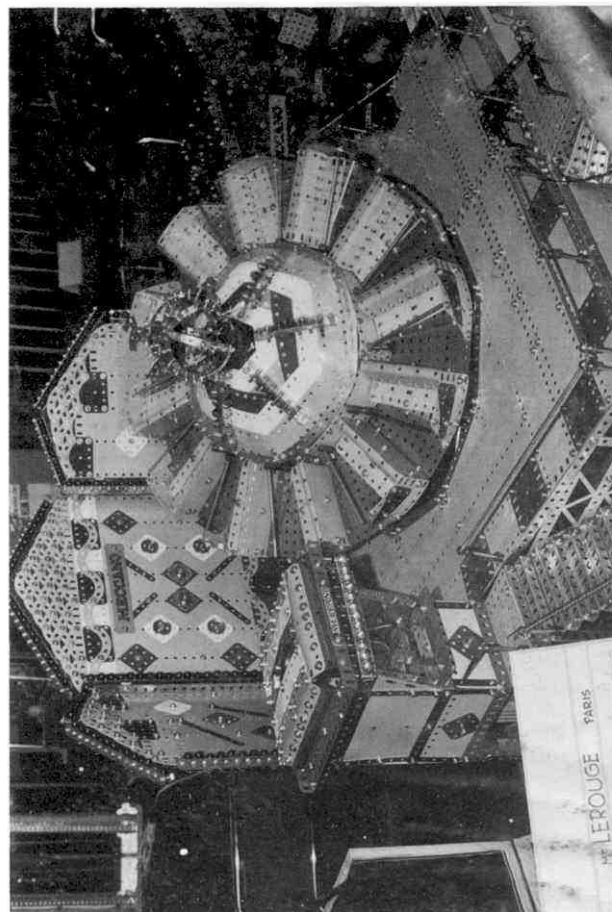
15



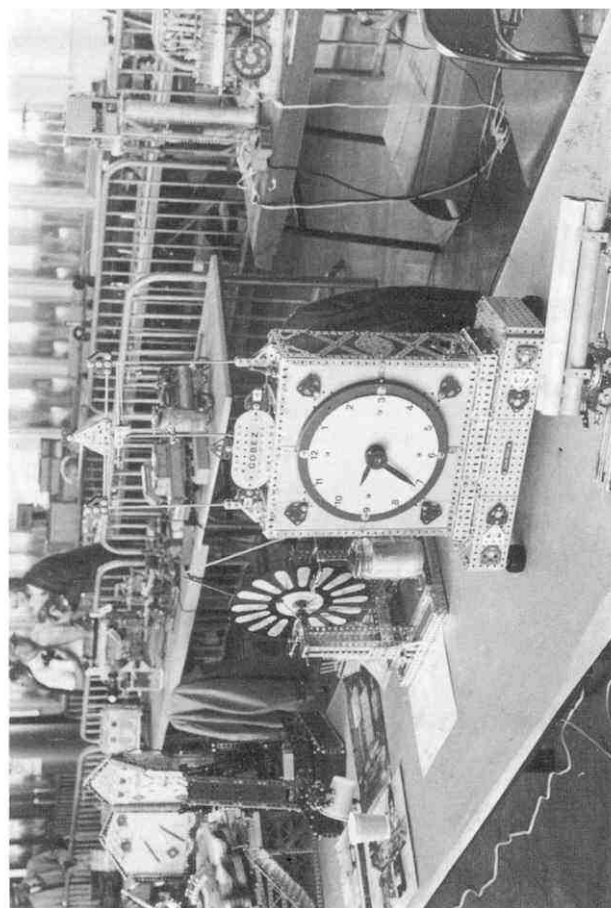
16



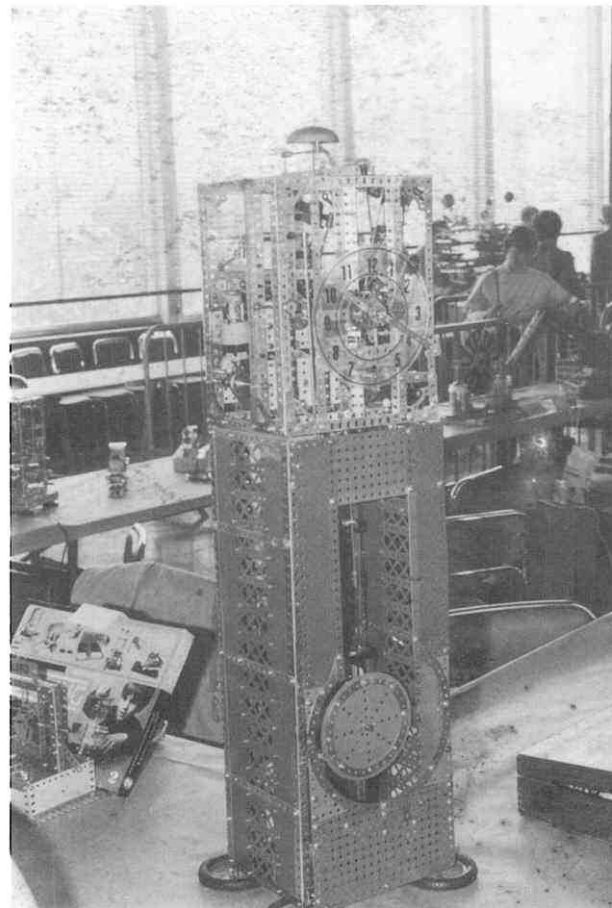
18



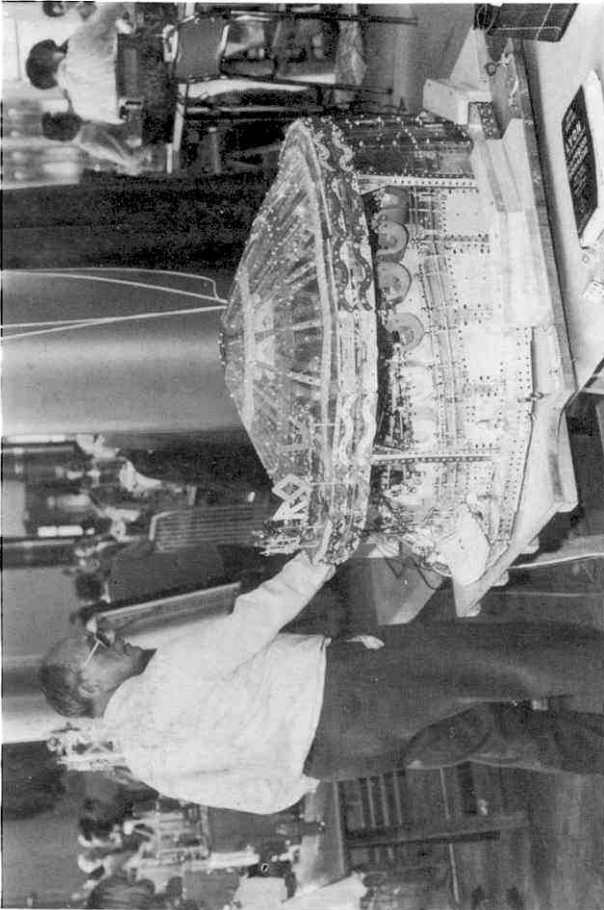
20



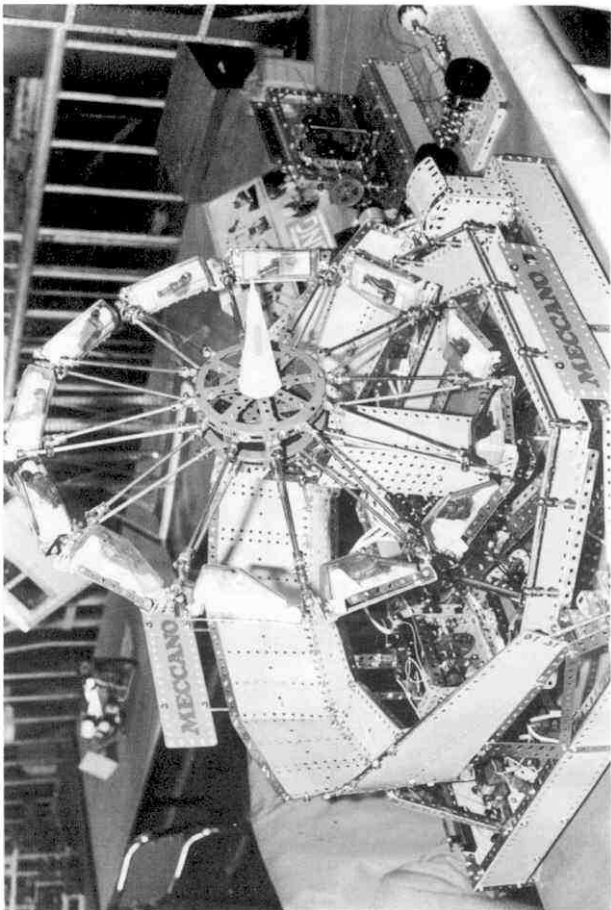
17



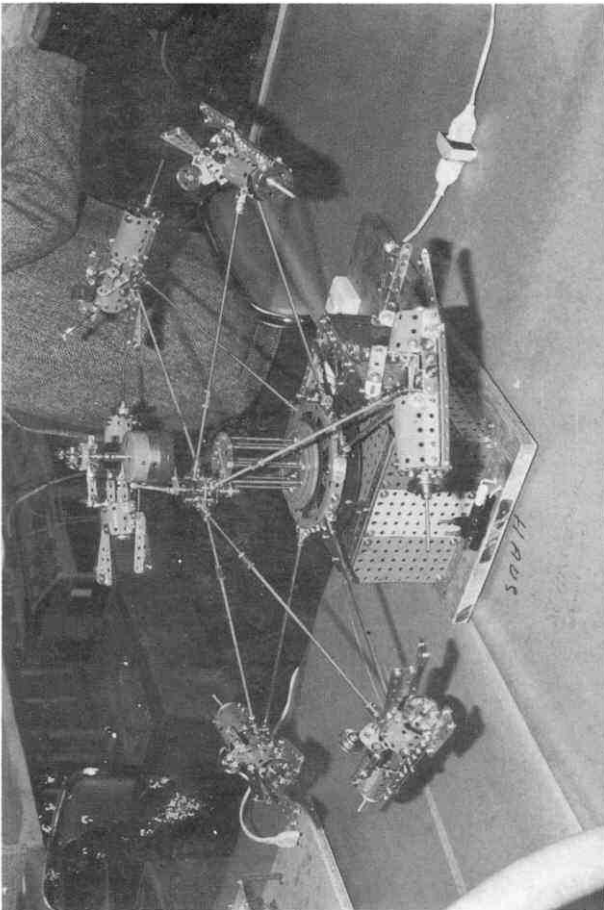
19



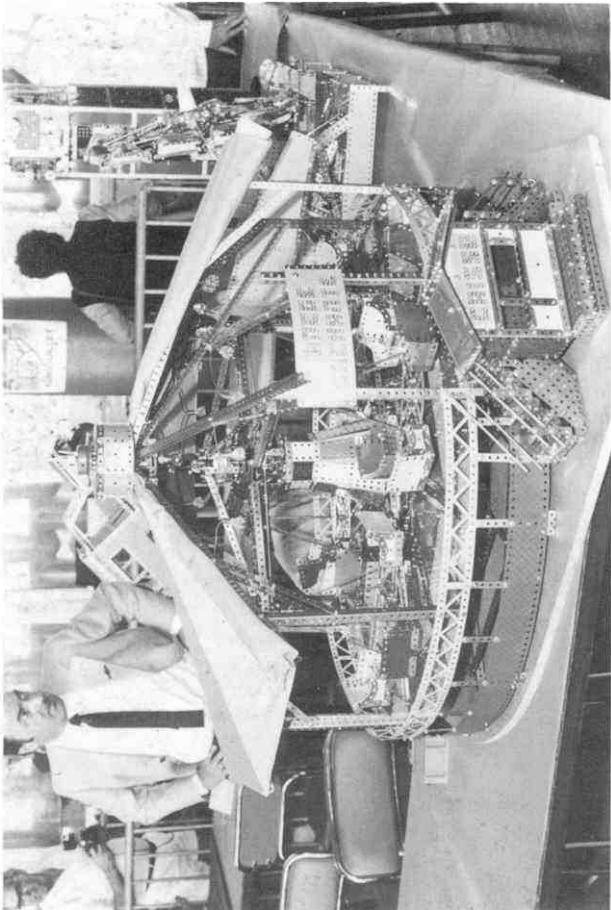
22



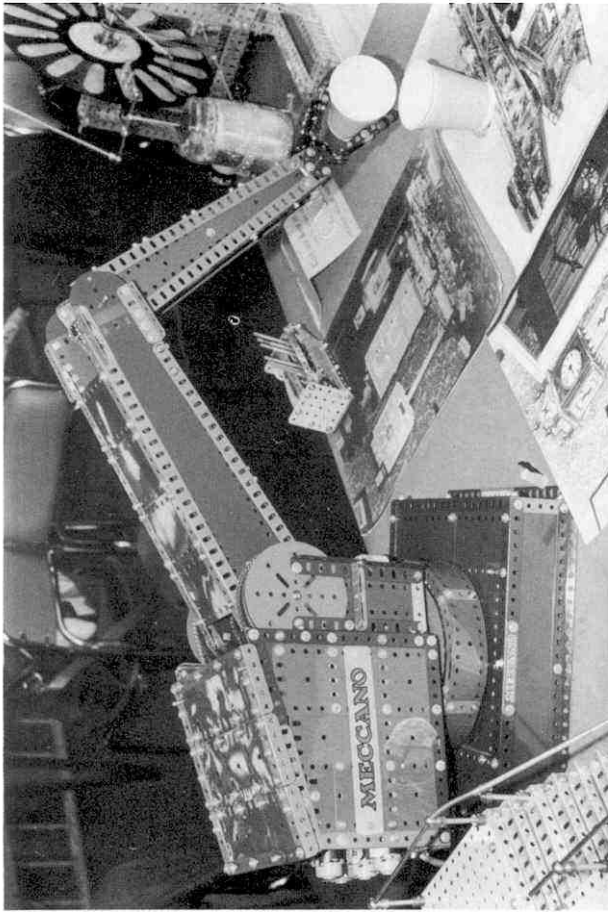
24



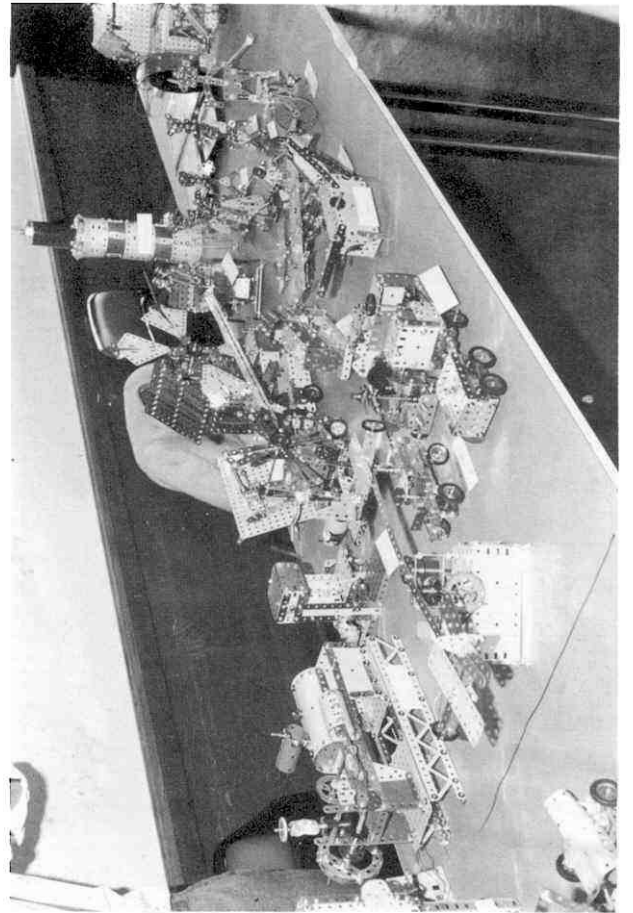
21



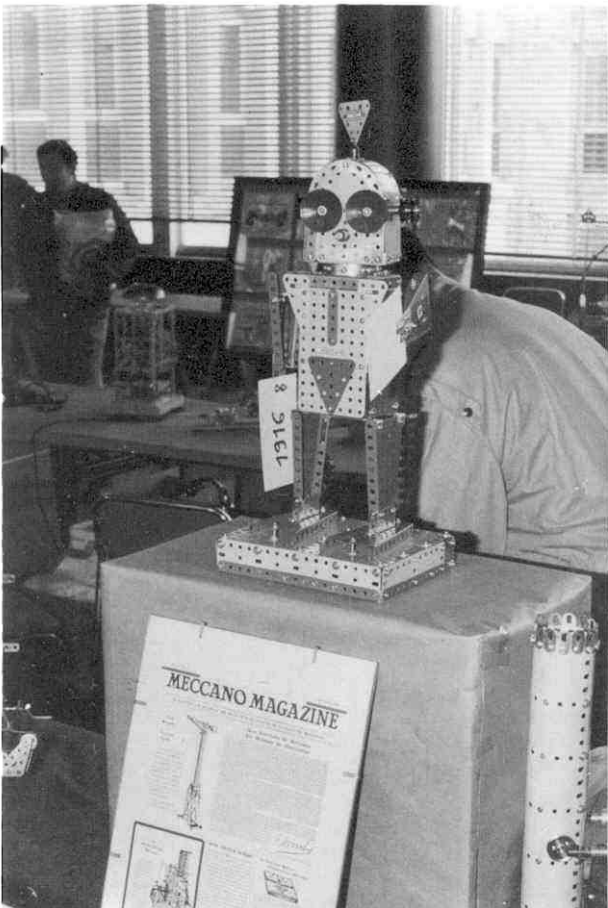
23



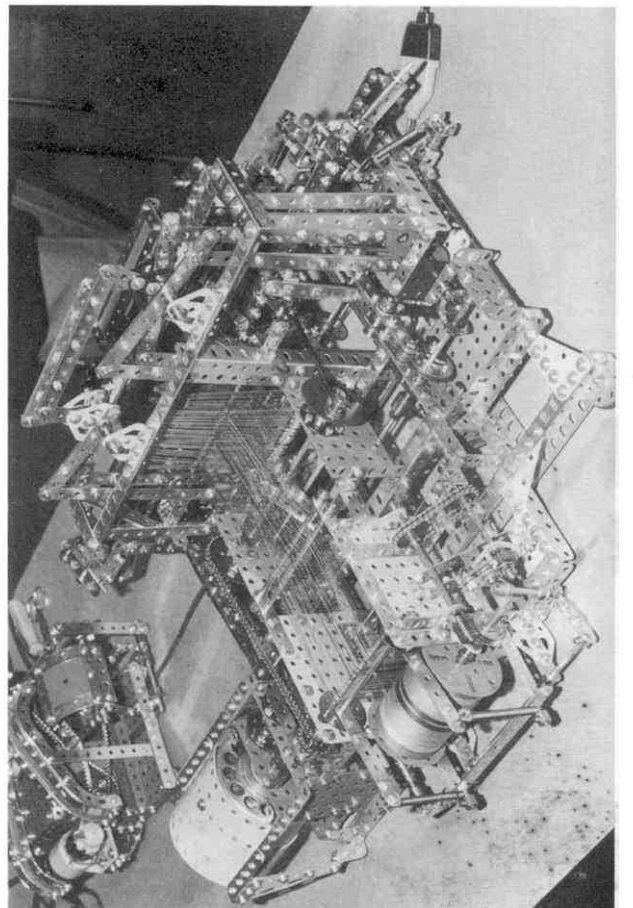
26



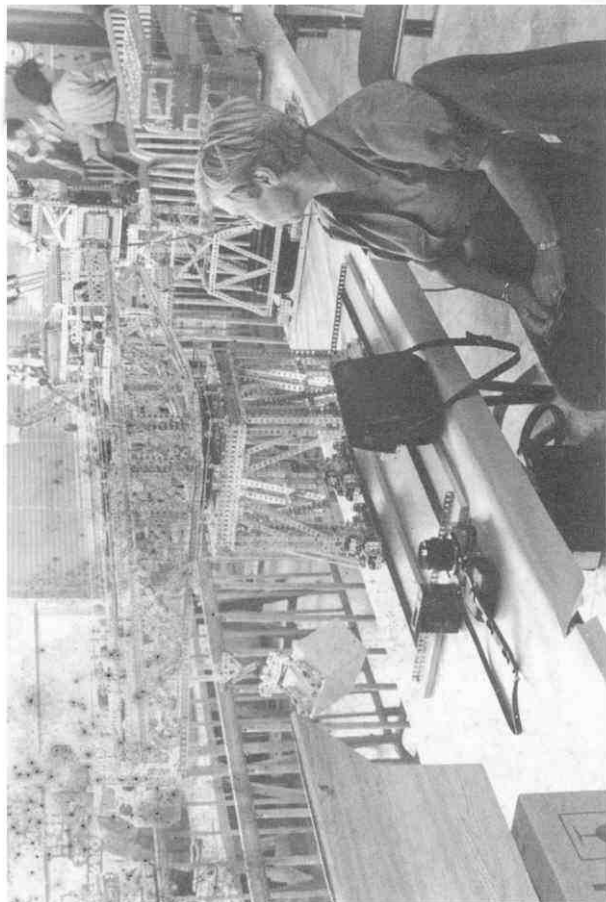
28



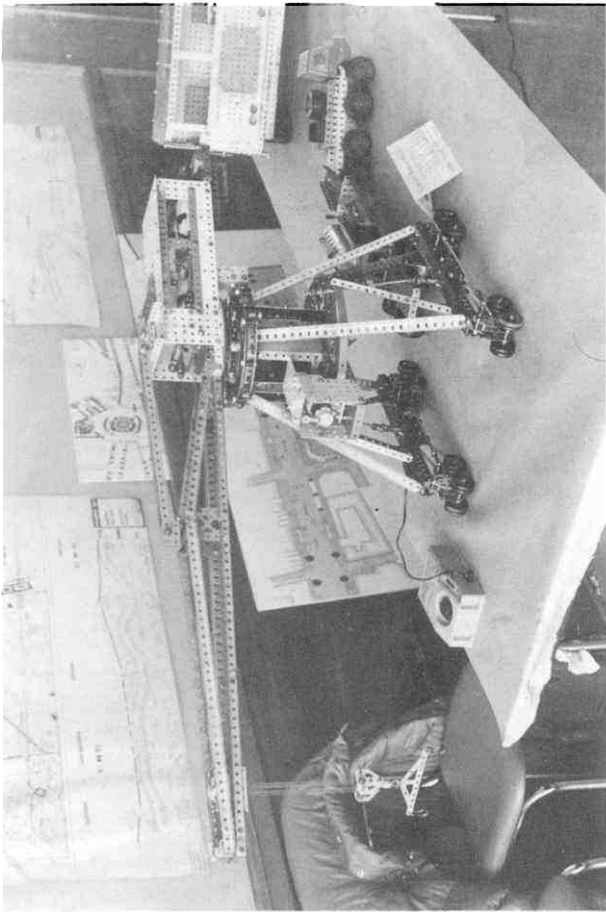
25



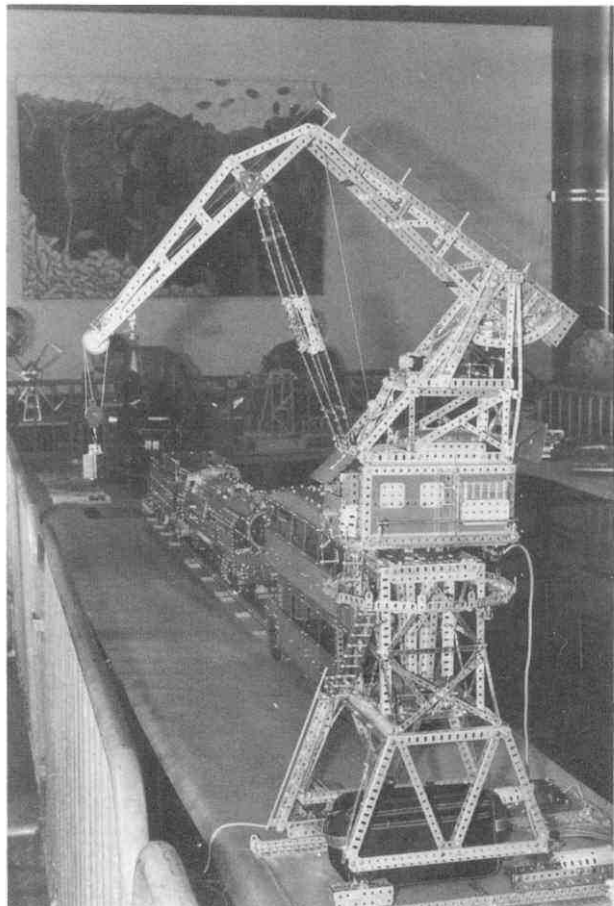
27



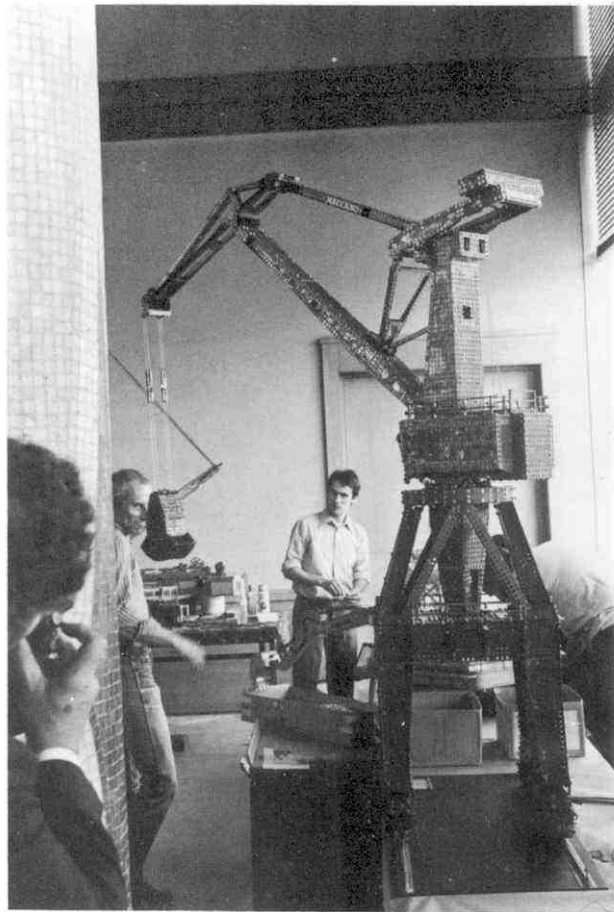
29



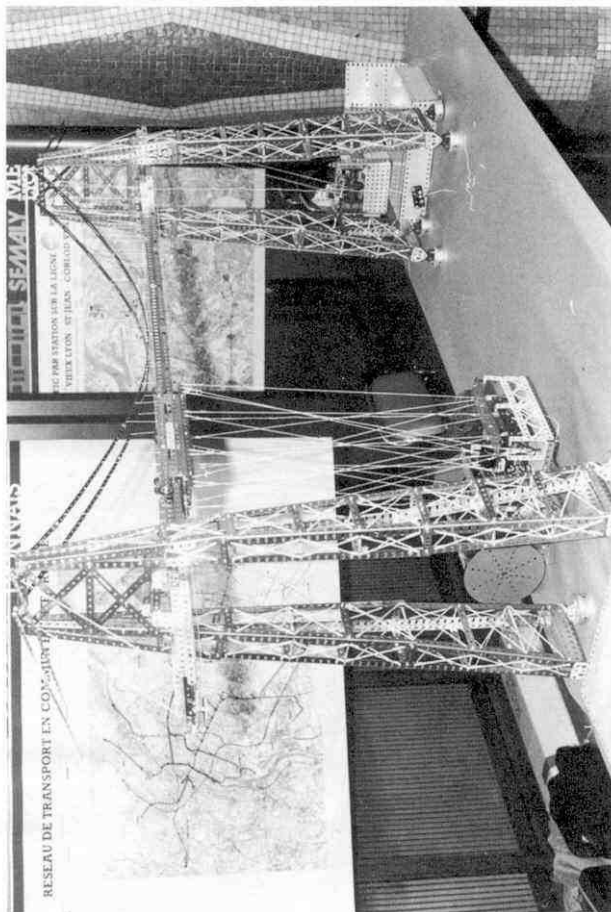
30



31



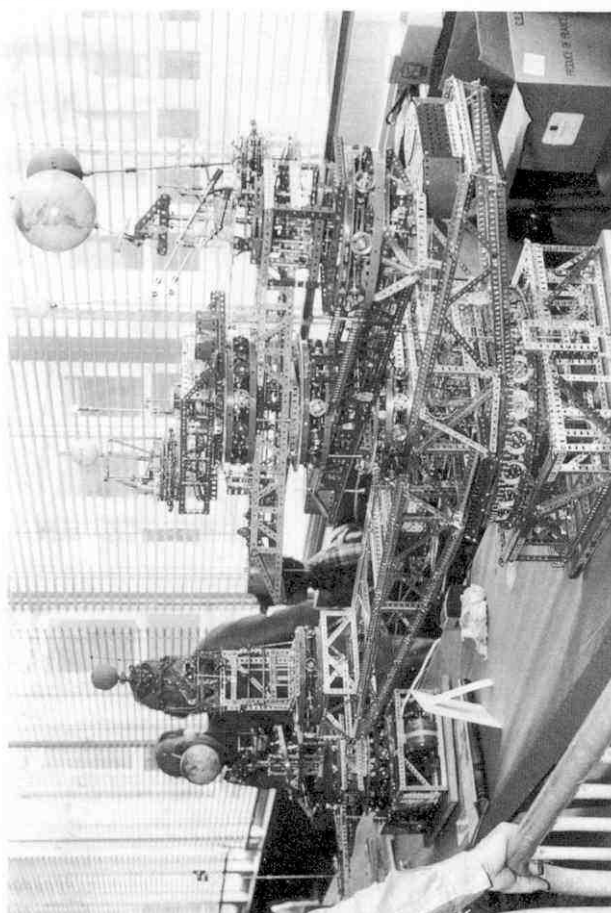
32



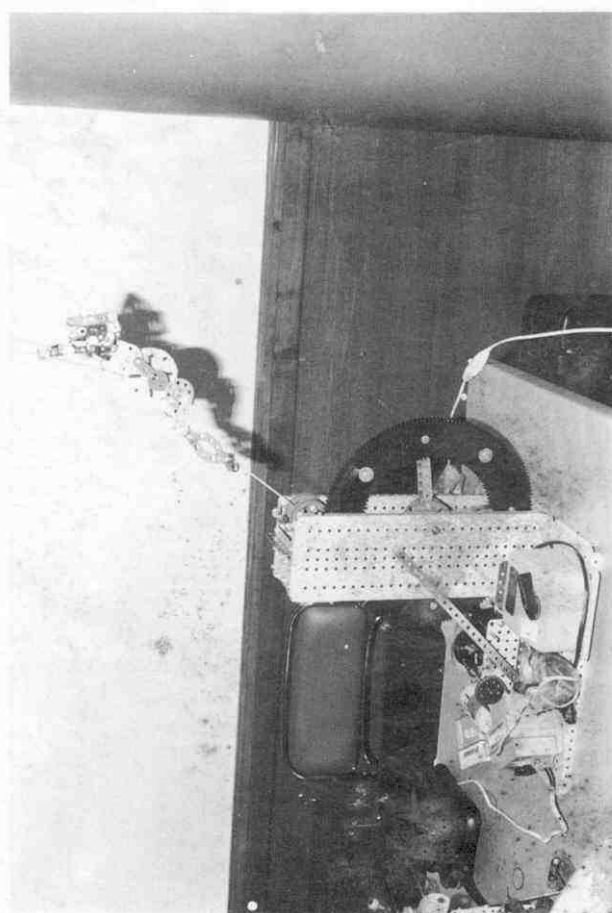
34



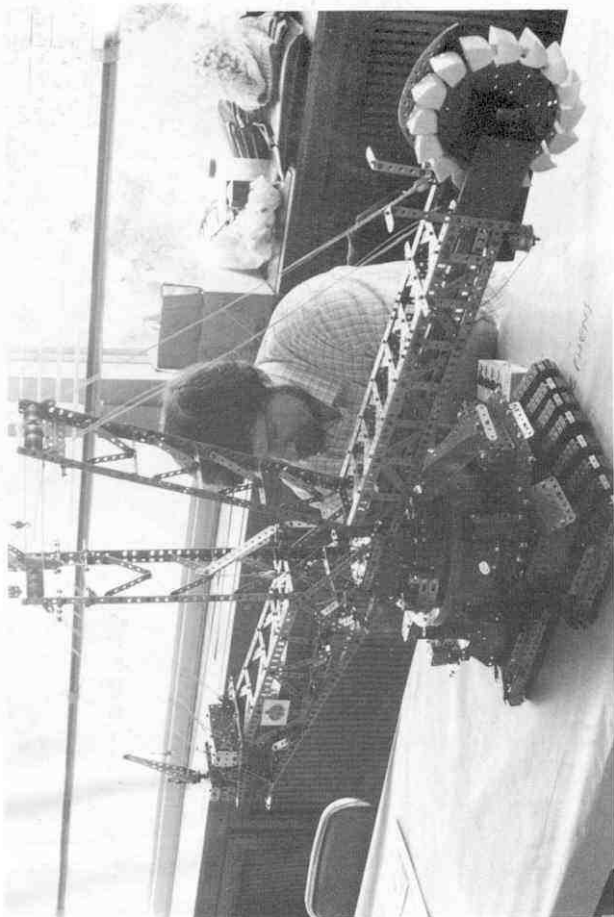
36



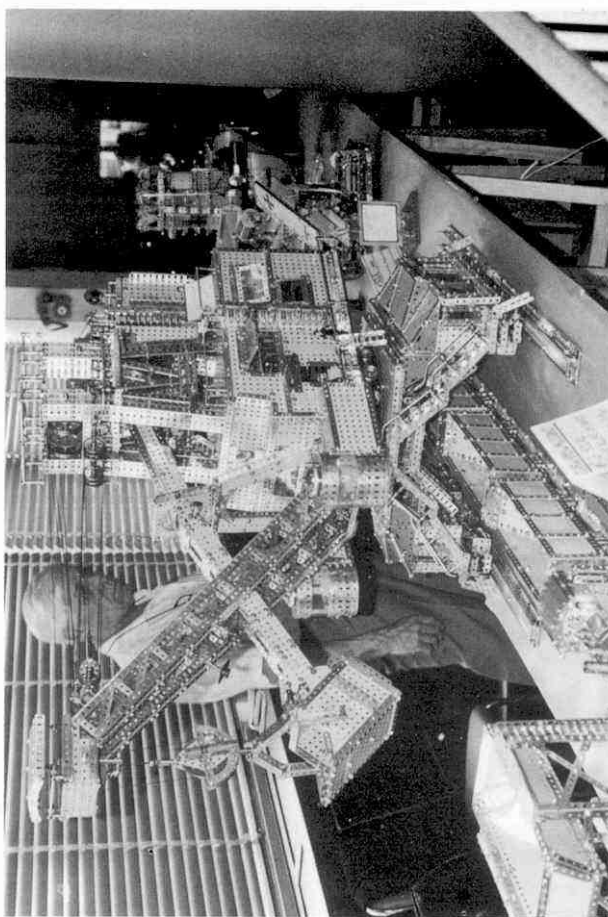
33



35



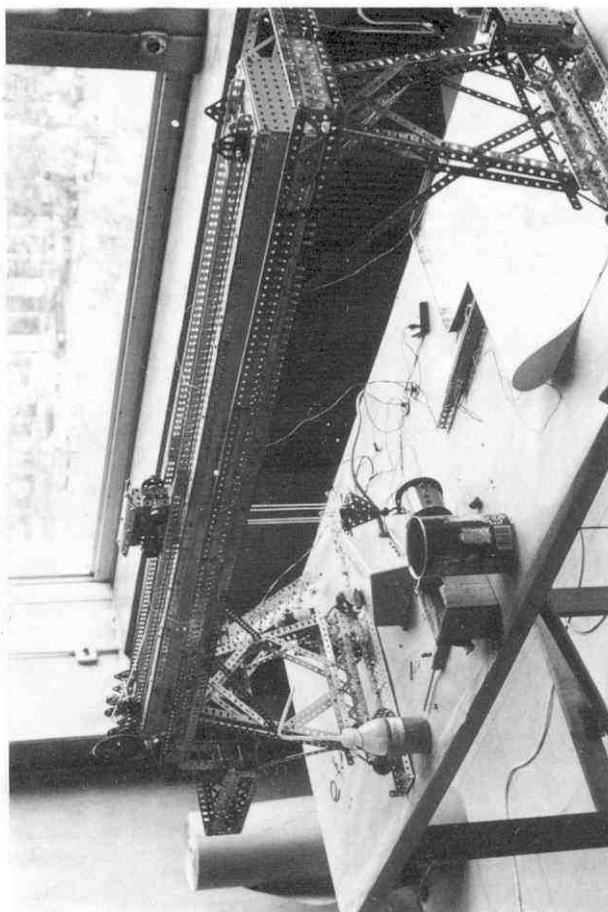
38



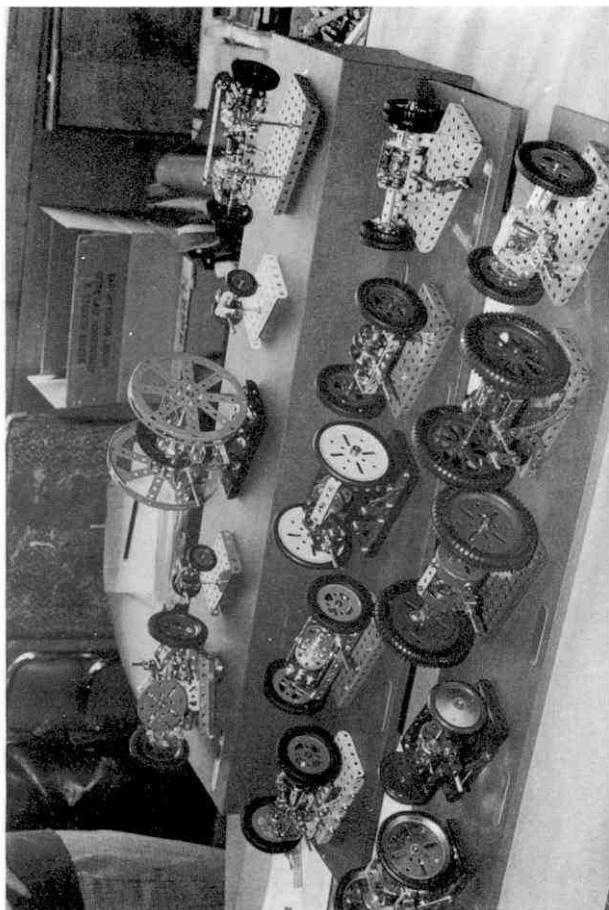
40



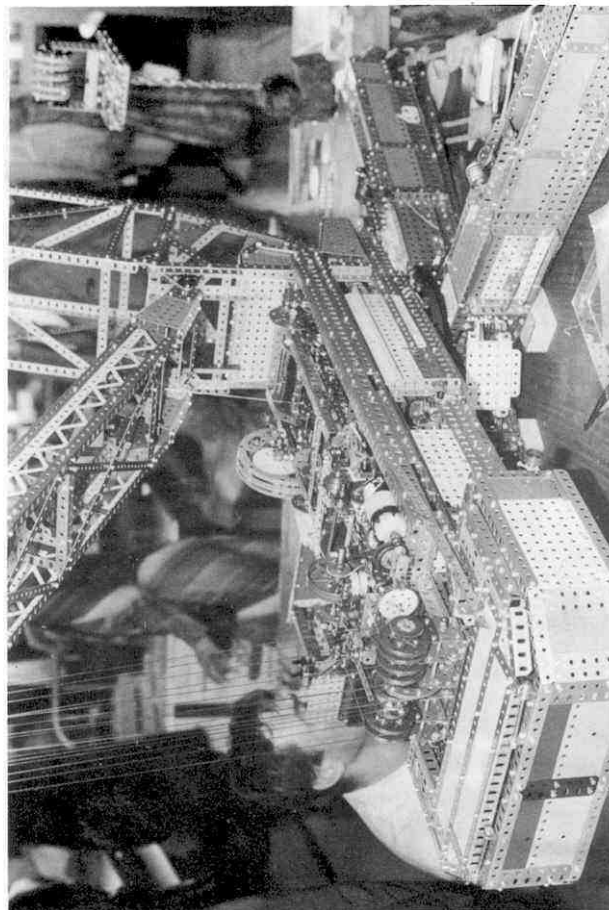
37



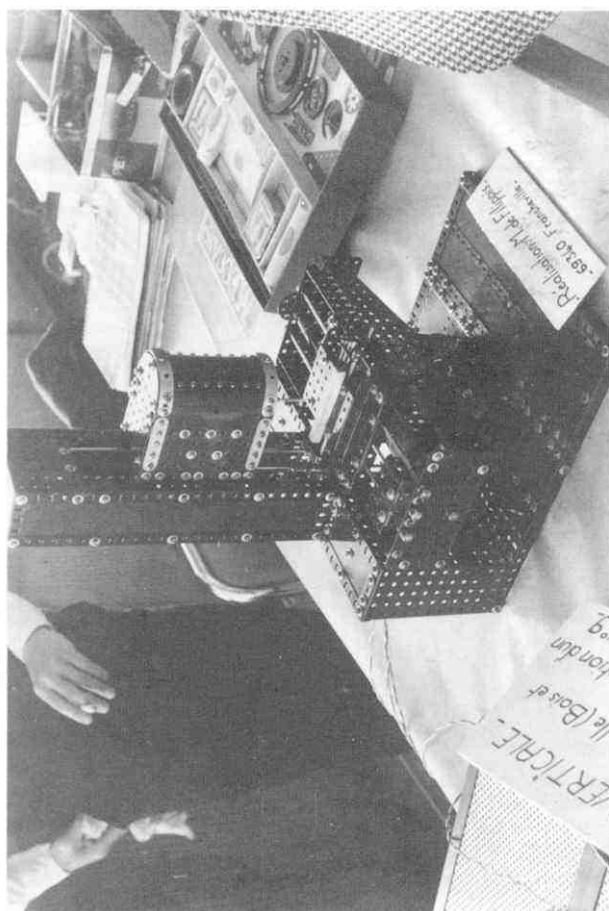
39



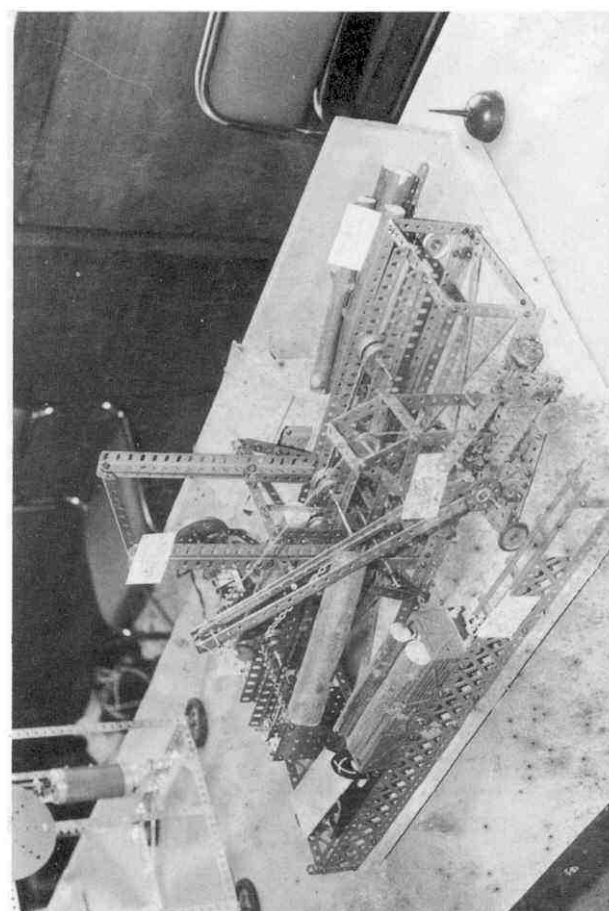
42



44



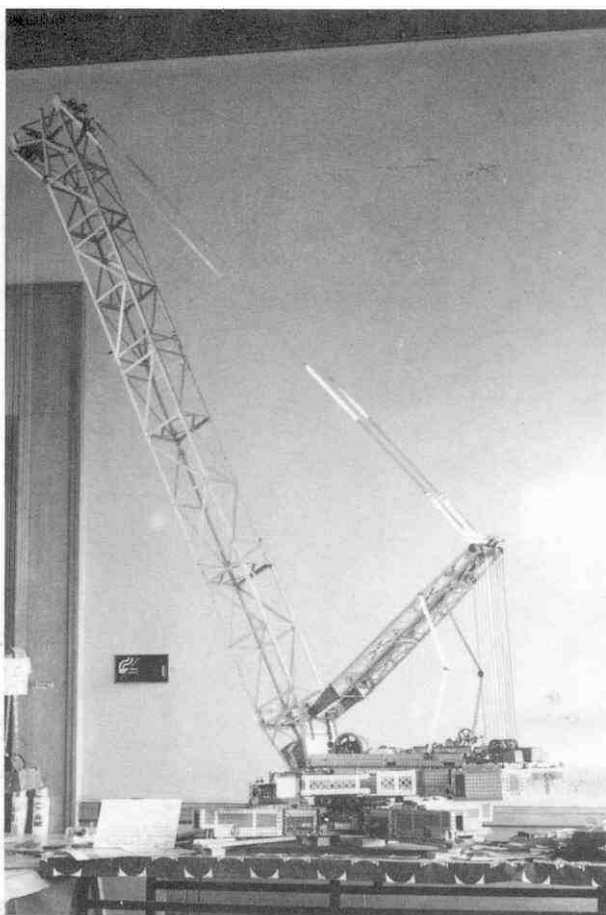
41



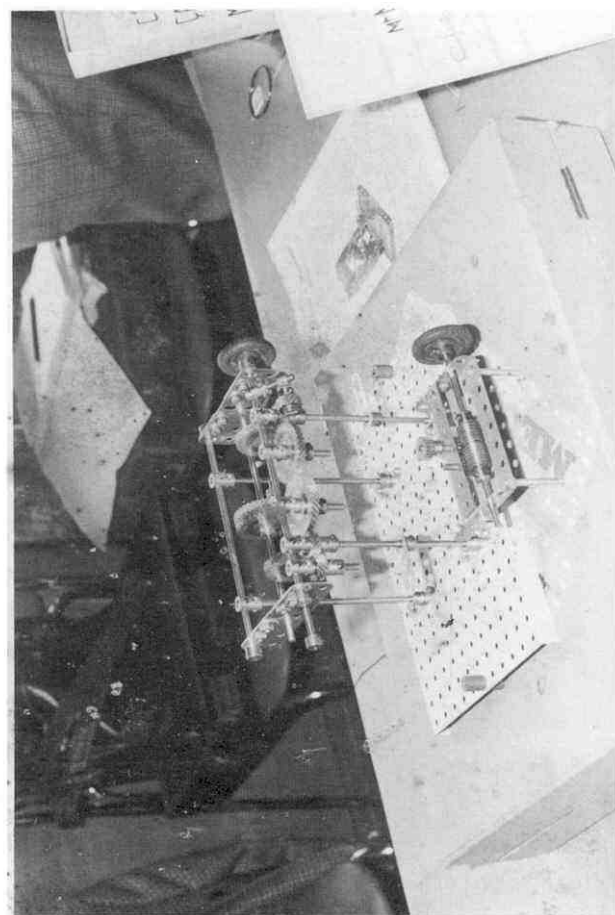
43



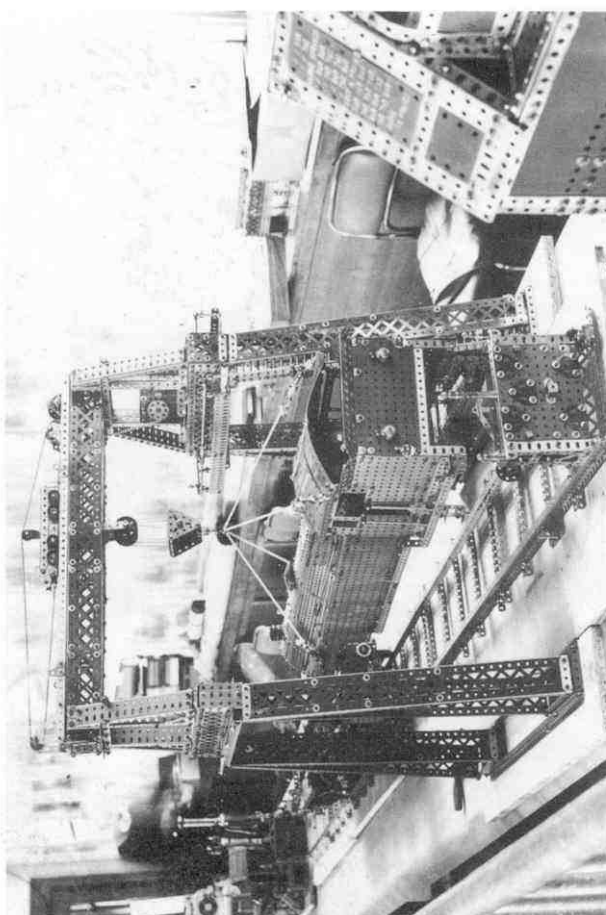
46



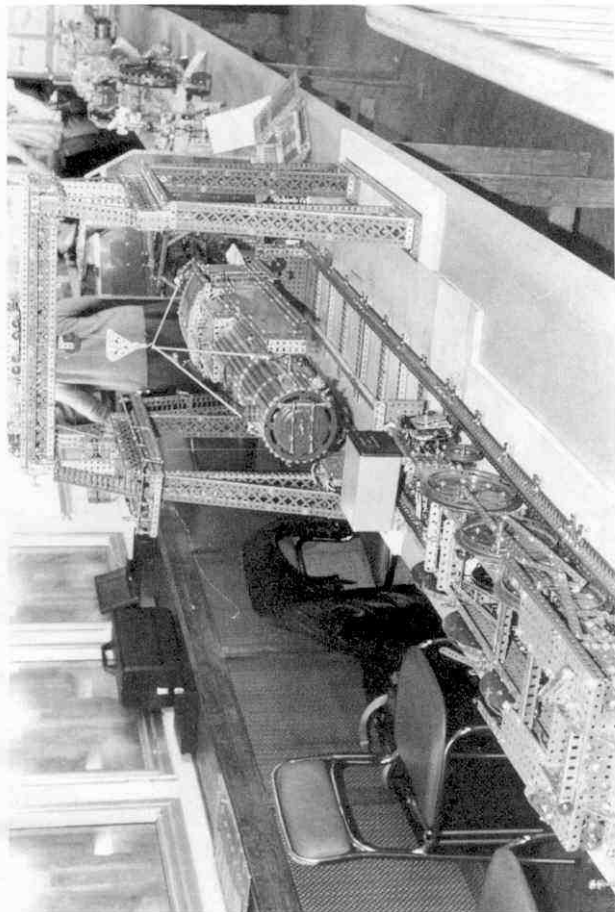
48



45



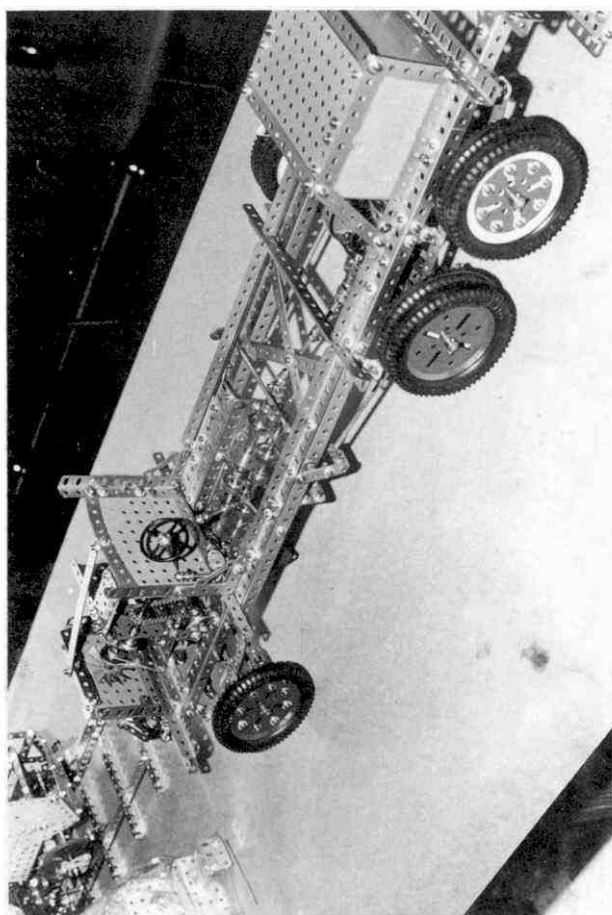
47



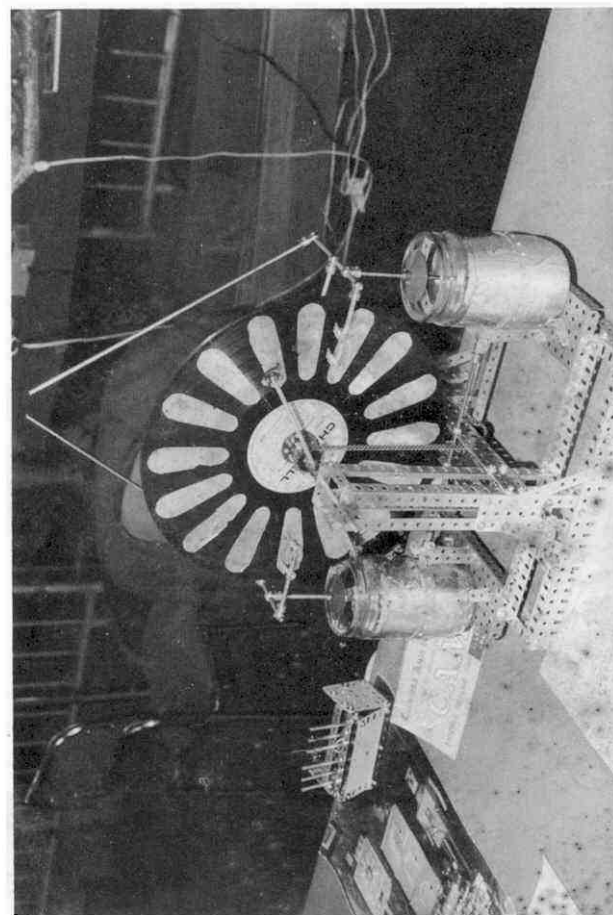
50



52



49



51



REPORTAGE TECHNIQUE

Réalisé avec la collaboration des constructeurs.

M. FOUQUE

CHAR D'ASSAUT A.M.X. 30

Prototype : Char de combat principal AMX 30 - Equipage = 4 hommes

Armement = un canon de 105, un canon de 20, une mitrailleuse de 7,62 mm, 4 tubes lance-pots fumigènes.

Dimensions = longueur hors tout 9,48 m, coque seulement 6,59 m, largeur 3,1 m, hauteur hors tout 2,85 m - poids 36 tonnes. Vitesse 65 km/h - Autonomie 650 km.

Origine du modèle : Encyclopédie visuelle Elsevier et "L'armée blindée française" (Connaissance de l'Histoire) de chez Hachette.

Caractéristiques du modèle MECCANO

Echelle 1/10° - Poids approximatif = 50 kg.

Toutes les pièces entrant dans la construction sont des pièces MECCANO d'origine, sauf le canon principal qui est en bois tourné peint en jaune et les rembarbes latérales faites en laiton soudé et peintes en noir. Chacune des chenilles du char comprend 114 éléments identiques - chaque élément est fait avec :

- 1 bande de 7 trous (3)
- 1 bande de 5 trous (5)
- 2 bandes de 2 trous (sans numéro)
- 1 support double (11)
- 7 écrous (37a)
- 3 boulons de 5 mm (37b)
- 2 rondelles de 10 mm (38)
- 1 bande coudée 5Tx 1T (48a)
- 2 boulons de 9,5 mm (111c)

Ce sont les supports doubles qui maintiennent la chenille en position en s'engageant dans la gorge des poulies de 75 mm (14 de chaque côté) et dans un système similaire fait avec des petites poulies à la partie supérieure. Chaque chenille est entraînée par un barbotin situé à l'arrière et entraîné lui même par 4 moteurs 6 vitesses (Ratio 60/1) fonctionnant en parallèle. Ces derniers sont équipés de pignons de 25 dents sur leur arbre moteur et transmettent leur puissance à une roue dentée de 133 dents solidaire de l'axe du barbotin.

Trois autres moteurs plats équipent le char pour la rotation de la grande tourelle, la rotation de la petite tourelle et le relevage du canon principal. Tous ces moteurs fonctionnent à l'aide de boutons poussoirs ou d'inverseurs et sont alimentés par des piles de grande capacité portées par le châssis.

Pour faciliter son transport, le modèle est démontable en 4 parties en quelques dizaines de secondes.

M. BARBE

LOCOMOTIVE 220-C, dite COUPE-VENT et son tender (ech 1/14°)
LOCOMOTIVE 231 G "PACIFIC" et son tender 30 A (ech. 1/14°)
LOCOMOTIVE 232 U 1 et son tender NORD 36-B-6 (ech. 1/12°)

La locomotive 220 C, dite "COUPE VENT" avait été réalisée en pièces actuelles, la plupart jaunes, grâce à l'apport des regrettées boîtes MECCAKIT "TRAVAUX PUBLICS". Les quatre grandes roues motrices de 2 mètres de diamètre étaient représentées par la pièce n° 118 (flasque circulaire à rebord de 13 cm 5 de diamètre); celle-ci ayant

déterminé, à quelque chose près, l'échelle possible de 1/14°.

Son prototype construit en 1900 par les ATELIERS d'ARLES avait une ligne novatrice pour l'époque. Cette locomotive d'avant garde annonçait les monstres du XX^e siècle : les extraordinaires masses faites d'acier, d'eau et de feu, qui allaient fasciner leurs contemporains.

Au fil des années, la technicité ferroviaire ne devait cesser de se perfectionner, axée vers la puissance, la vitesse, mais aussi l'esthétique. Elle mit en service vers :

1920, la première "PACIFIC" 231,

1950, l'aérodynamique 232 U 1.

Seule, la "COUPE VENT" et son tender à trois essieux avaient été réalisés pour l'Exposition 84, avec l'aide des fiches documentaires éditées par LOCO-REVUE.

Les deux autres locomotives et leur tender avaient été construites pour des expositions antérieures : la 232 U 1 pour DREUX 82 (se reporter au Magazine n° 16 de décembre 1982); la 231 G pour NANCY 77 (exposée à nouveau à ALTKIRCH 80, on peut se reporter au magazine n° 12 de décembre 1980).

L'unique attrait de la 231 G était sa reconstruction dans la présentation "ROUGE et VERT" de la période faste 1928/1934, en utilisant des pièces repeintes. Ce témoignage d'un passé déjà lointain, puisque remontant à quelques 55 années, permettait à la plupart des adhérents du C.A.M. de se faire une idée de ce que fut le célèbre MECCANO "ROUGE et VERT" : le jeu ROI, convoité, le plus souvent en rêve, par tout jeune des années 1930.

A signaler que l'embellissage des trois locomotives était actionné par le petit moteur plat 9/12 volts, référence 032230, très puissant et robuste, hélas ! plus commercialisé.

M. LAMBOTTE

CAMION TOUT TERRAIN 6 x 6

Caractéristiques : - embrayage à disques
 - 12 vitesses avant
 - 4 vitesses arrière
 - 6 roues motrices permanentes
 - Treuil
 - Moteur électrique ou thermique

Historique : Lorsque je construis ce camion, j'ai 14-15 ans, je dispose d'une boîte n° 9 achetée au "Nain Jaune" à LYON, en 1953-54 et d'une boîte complémentaire n° 9A achetée à M. MALATIER au "Petit Train Bleu" à LYON. J'utilise également des pièces supplémentaires achetées au détail au "Petit Train Bleu". Le camion a été exposé à LYON tel qu'il était resté depuis 22 ans, sans autre préparation, en parfait état de fonctionnement.

Originalité technique :

Les qualités du tracteur en tout-terrain résultent de la combinaison de choix mécaniques pertinents, savoir :

- * l'organisation des suspensions
- * la transmission indirecte qui autorise des couples importants sur les roues.
- * la division de la puissance entre la transmission avant (2 roues) et la transmission arrière (4 roues jumelées).
- * la capacité dans certains cas difficiles de reprendre la main en neutralisant le diviseur de puissance.

(A noter que le tracteur roule naturellement avec ses six roues motrices même sur route normale. Il n'y a pas à "craboter" pour passer en tout terrain).

Dossier technique

- Dimension : 85 x 29 cm hauteur : 32 cm
- Cabine : sans toit : on accède directement au poste de conduite et avec les deux mains.
- Commandes : on dispose
 - * du volant de direction : démultipli ation $\frac{19}{57} \times \frac{19}{57} = \frac{1}{9}$
 - * du levier de débrayage
 - * du levier de boîte : 1°-2°-3°- point mort - 4°
 - * du levier de relais : marche arrière, petite, moyenne, grande.
 - * du levier de frein avec verrouillage éventuel
 - * du levier de blocage du diviseur de puissance
 - * de l'interrupteur de commande de phares
 (A noter que le levier de débrayage permet de contrôler directement le treuil, "au toucher", depuis la cabine, lorsqu'il est enclenché).

- moteur : électrique universel "MECCANO" 110 volts 1/100 C.V.
 (A noter que le tracteur a été utilisé de nombreuses fois avec un moteur thermique à piston de marque "MICRON", 2,5 cm³, 2 temps, auto-allumage et accessoires, de réalisation personnelle: réservoir (ether, pétrole, parafine) et collecteur d'échappement, pot de détente, tubulure et silencieux. C'est ce moteur qui explique la forme du capot actuel réservant la place de l'hélice de mise en route, le capot spécifique au moteur électrique ayant été démonté entre temps!).

- Embrayage : multidisques
- Rapports de boîte : $\frac{15}{60}$, $\frac{25}{50}$, $\frac{38}{38}$, $\frac{57}{19}$
- Transmission par arbre à 2 fausses cardans entre boîte et relais.
- Rapports de relais : arrière $\frac{19}{19} \times \frac{19}{19}$ avant $\frac{38}{38}$, $\frac{50}{25}$, $\frac{57}{19}$
- Diviseur de puissance : il s'agit d'un différentiel longitudinal qui divise la puissance, à couples égaux sur les transmissions avant et sur la transmission arrière, par les chemins : angles de rotation "différentiels" de 2 arbres à 2 cardans

$$* \text{ rapport de transmission avant : } \frac{16}{48} \times \frac{19}{57} = 0,135$$

$$* \text{ rapport de transmission arrière : } \frac{26}{26} \times \frac{25}{95} \times \frac{18}{36} = 0,132$$

Le rapport des puissances transmises à l'avant et à l'arrière est, dans les conditions de ligne droite et de non glissement :

$$\frac{\text{avant : } 1/0,135}{\text{arrière : } 1/0,132} = \frac{0,132}{0,135} = 0,978$$

Ce rapport est satisfaisant lorsque le camion est utilisé en tracteur, c'est à dire lorsque les essieux arrières ne sont pas chargés et pourraient ainsi patiner trop facilement.

Par contre, utilisé en fardier, il serait souhaitable de faire tomber ce rapport à 0,5 voir 0,4, pour ne pas se trouver dans la situation inverse de roues avant patinant trop facilement (Diminuer le rapport de transmission arrière).

- Blocage de la division de puissance : le différentiel longitudinal est muni d'un dispositif de neutralisation dynamique original qui permet, en cas de besoin, d'utiliser toute l'adhérence disponible des roues qui ne patinent pas.
 - Pont avant :
 - Différentiel transversal, 2 arbres à 2 cardans simples coulissantes. démultiplication dans les moyeux, attaque par pignon glissant.
 - parallélisme selon l'ébauche de Jeantaud - angle de braquage : 30°
 - Suspension à roues indépendantes par ressort en demi-lames à flexion - torsion combinée et structure flexible sans articulation.
 - Pont arrière :
 - unique différentiel transversal organisé en mono-pont-balancier pour les deux essieux.
 - Ressorts à lames articulés sur le pont-balancier.
 - Transmission par chaîne aux quatre roues jumelées.
 - Le débattement autorisé pour chacune des roues est de plus de 5 cm.
- (A noter que la puissance n'est pas divisée entre les deux roues arrière d'un même côté : regrettable !)
- Le frein à cable agit sur la transmission, en sortie de relais
 - Le treuil très puissant a ses leviers de commande à l'arrière : enclenchement et frein.
 - Vitesse en 4° grande (12°) : de l'ordre de 4 km/h.

M. BOVAS

STRIKE (échelle 1/7°)

Le strike est une sorte de chopper en vogue aux Etats-Unis d'Amérique. Celui présenté à l'exposition de LYON était formé par l'accouplement d'un cadre avant de moto modifié et l'arrière d'une calèche. Le tout est propulsé par un moteur 900 cc double arbre à cames, turbocompressé.

Ajoutez, pour finir, une grande fourche, une jante à bâtons à l'avant (une poulie référence 132) un frein à disque à l'avant et à l'arrière, un différentiel de voiture et vous aurez un véhicule digne de MAD MAX, le chevalier des temps modernes.

Le modèle était entièrement réalisé en MECCANO.

SUITE P. 503

IMPORTANT : Ce reportage technique ne comprend que les notices que les constructeurs se sont donnés la peine de nous faire parvenir.

M. DIARD GRUE ROUTIERE DE 400 TONNESDescription du modèle exposé1- Modèle réel

Grue GOTTWALD MK 600 ,principales caractéristiques,et correspondance théorique entre parenthèses à l'echelle 1/12 ($1/12^3=1/1728$ pour les poids)

Force 400t(231Kg)	à 6,5 m(0,54m)	de portée-flèche simple 17m(1,4m)
- 137t(79Kg)	à 20 m(1,6 m)	- - - 35m(2,9m)
- 51t(29,5Kg)	à 40 m(3,3 m)	- - - 47m(3,9m)
- 9t(5,2Kg)	à 32 m(2,6 m)	- - - double 160m(13,3m)
- 4,5t(2,6Kg)	à 76 m(6,3 m)	- - - 160m(13,3m)

Châssis du véhicule roulant:15 x 3,5m (1,25 x 0,29m).Châssis tournant 13 x 2,5 m démontable en 2 parties pour le transport. Contrepoids 125 tonnes(72 Kg). Empattement maxi des vérins: 14,5 m x 14,5m (1,2 m x 1,2 m). Poids total avec flèche de 160 m : 345 tonnes (199kg)
Moteur Diesel-électrique avec groupe Ward-Léonard .

2- Modèle exposé

La reproduction est inspirée de cette grue MK 600. Construction commencée en Janvier 84, parties principales terminées hâtivement pour l'exposition (doublement de la flèche et châssis porteur à 8 essieux restent à faire) . Premier montage complet et premiers essais effectués à cette exposition : 7 heures de mise au point.

caractéristiques :

- Flèche de 3,1 m (section de 19 x 19 cm)
- Châssis tournant : 24 x 64 cm, démontable en deux parties avec alors repliagetotal possible de la cabine de commande.
- Poids sans vérins, ni flèche, ni contre poids : 26 Kg
- Poids total 45 Kg env. dont 15 Kg de contre-poids.
- Ecrous utilisés : 4600 (Boulons de 5 mm : 3700).

Mécanisme :

- 1 moteur de puissance (12 V SEV- MARCHAL de ventilateur moteur R5), alimenté par un chargeur d'accus à tension variable : 1,5 à 25 volts "10 amp" ,commandant:
 - par crabotage simple: la rotation et le treuil du mouflage du 2ème crochet ultérieur.
 - par embrayage épicycle: le treuil du mouflage 1er crochet.
 - par double embrayage épicycle (inversion de marche, point mort, rapport de vitesses: 2/1 entre les 2 sens de marche), suivi de 2 crabotages simples pour:
 - le treuil de levage flèche principale.
 - le treuil de levage de la 2ème flèche (grue à tour ultérieure).
- 5 servo-moteurs pour commande des crabotages et des embrayages depuis la cabine.
- Inversion de marche par inversion de polarité + inversion mécanique pour les 2 treuils des flèches (changement de vitesse par ces deux inversions simultanées).
- 4 vérins avec un moteur chacun pour leurs réglages en hauteur (4 moteurs ERECTOR au pas 1/2" à 3 rapports).

Performances à l'exposition: 15 Kg à 1,5 m de l'axe du pivot. Bon fonctionnement des mécanismes de puissance après quelques pépins dus à l'inexpérience du conducteur. Défaillance de 2 servo-moteurs inaccessibles. Renforcement à faire pour un objectif de 40 Kg à 1,5 m de portée et 20 Kg à 2,5 m.

3- Particularités

- Pivot sans axe, à contre-butée à billes et serrage par 8 tiges filetées. Description séparée ci jointe.
- Châssis constitué de cornières renforcées de bandes et poutrelles plates. 90 paliers par bras de manivelle ou autre .
- Alimentation électrique par le châssis porteur: 1 conducteur à la masse, 1 conducteur passant par l'axe du pivot (6 tours de 360° possibles).
- 80 % des bandes et cornières et autre peintes ou repeintes en doré avec bombes Krylon "Or pour moteur n° 1705" en 5 couches fines: teinte correcte à côté de pièces dorées d'origine. Les bombes Cardina Or n°12 "pour extérieur donnent une très bonne teinte, mais plus sensible aux rayures.

4- Achèvement du modèle

Il est prévu:

- Renforcement des vérins.
- Transformation en grue à tour (tour de 2,5m + flèche de 3 m).
- Mise en place de sécurités minimum (1 rupture du câble du levage de la flèche à l'exposition... sans accident).
- Carrossage.
- Allongement du châssis tournant, par le milieu, pour "aérer" les servo-mécanismes.
- Appel à d'autres constructeurs pour des modèles à lever (un déraillement de locomotive serait apprécié) et pour participation d'une ou deux grues pour réaliser en vrai le montage de la flèche et l'accouplement des deux parties du châssis mobile (force nécessaire 2 crochets de force 7 Kg avec mouvement très lent).



5° SALON DU MODELE REDUIT à PARIS - LA DEFENSE

AVRIL 1984

Du 31 mars au 8 avril 1984, M. Claude GOBEZ, notre dynamique adhérent parisien (C.A.M. n° 72) a assuré une fois encore la présence du C.A.M. au Salon du modélisme et du modèle réduit qui s'est tenu au Palais de La Défense. Nombreux sont les membres du C.A.M. qui lui ont rendu visite :

MM. LEROUGE - DANTAN - MARCHE - GUILBERT - SEGUY - WEGEL -
 MARTON - BURGEVIN - COURDOUX - CARLIN - EPIQUE - DEMORY - ZICRY -
 ZICRY Fils - Mme ZICRY - MM. WILM - BANTI - BESSON - STOLL - PRATS -
 AUBREY - MATHIVET - WILLARD - PECCAVE - BIHN - GARRIGUES - MONOD -
 STEPHENS - BOUILLE - NOUGARET - QUENTIN - REAU - SEMBLAT - DEVY -
 DEPRET - FLECK - OLIVET - Mmes OLIVET - PERRAUT - PAHIN - MM. PERRAUT -
 LEMISTRE - ABRAHAM - GAMBIN - SILHOMNET - BELGODERE - DELANDY -
 LAFLEUR - PRASLON - HERRERO - JACQUET - FOSSE.

Malheureusement, nous apprenons qu'il ne sera pas possible de renouveler cette présence en 1985.

REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATIONDU 7 AVRIL 1984PALAIS DU C.N.I.T. PARIS LA DEFENSE

Séance ouverte à 15 heures.

Etaient présents :

MM. PERRAUT, BELGODERE, OLIVET, LEROUGE, GOBEZ.

Excusés : MM. GOIRAND, BARBE (démissionnaire du bureau).

COMPTE RENDU

- Lecture de deux lettres de M. BARBE datées des 26 et 28 mars 1984, confirmant en particulier sa démission du poste de secrétaire du C.A.M., à rendre officielle lors de l'Assemblée Générale de 1984. Les membres du bureau en ont pris acte.

- Magazine : Le bureau a émis le vœu que soit rétablie la parution de deux magazine par an. L'un au moment de l'exposition, l'autre avec compte rendu de l'exposition annuelle avant la fin de l'année. Selon la nécessité une circulaire d'information numérotée s'intercalant entre ces magazines paraîtra.

- Le conseil d'administration après enquête et mûre réflexion décide, en ce qui concerne les Bourses d'échanges qui peuvent avoir lieu au sein des expositions :

1° - de se limiter aux jouets MECCANO.

2° - d'être membre du C.A.M. et de se soumettre aux décisions du conseil d'administration.

3° - la durée de la Bourse ne devra pas excéder une journée.

- Expositions locales faisant référence au C.A.M. - Toute initiative de ce genre devra recevoir l'approbation du conseil d'administration.

- Le conseil d'administration propose de porter à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale de 1984 le relèvement à 100 F de la cotisation annuelle à partir du 1° janvier 1985.

- Election d'un secrétaire et d'un secrétaire adjoint - Le compte rendu de nos expositions constituant le plus minutieux des travaux qui incomberont aux élus, le conseil d'administration ne retiendra que les candidatures qui émaneront de membres fréquentant régulièrement nos expositions pour être parfaitement au courant de leur déroulement et dont la fiche de renseignements qu'ils auront à nous produire correspondra aux conditions exigées.

Séance levée à 17 heures.

Copie adressée le 14 mai à MM. BARBE, BELGODERE, GOBEZ, GOIRAND, LEROUGE, OLIVET.

RAPPEL : Nous vous rappelons que nous attendons vos articles, votre courrier et vos suggestions pour le prochain numéro, à faire parvenir au secrétariat pour le 15 avril 1985.

Que ceux qui pensent pouvoir organiser l'exposition 1986, préparent un petit projet pour le présenter lors de l'assemblée générale.

" LA TRIBUNE DU C.A.M. " ou COURRIER DES LECTEURS ...

Notre magazine doit jouer davantage un rôle de trait d'union entre nous, c'est pourquoi, nous souhaitons, dans chaque numéro, donner la parole à ceux qui nous écriront.

Nous avons reçu, suite à l'exposition de LYON, une longue lettre de M. Michael STEPHENS (C.A.M. 255) de NANTERRE dont nous publions quelques passages :

Cher M. PERRAUT,

Je vous écris afin de vous dire combien j'ai apprécié l'exposition de LYON -dont la préparation a sans doute demandé beaucoup de travail - et de contribuer quelques suggestions pour l'avenir.... Pour les expositions futures, serait-il possible d'avoir un "bureau d'accueil" clairement indiqué pour les exposants ? Il serait très utile d'avoir une personne (un des administrateurs du club, peut-être) prêt à donner des renseignements sur l'organisation de la salle, et les autres aspects pratiques. (La chemise contenant les détails sur les hôtels, cafétérias, historique de la ville, etc... a été très utile - voire indispensable).

Serait-il possible d'obtenir des badges d'identification en plastique à l'avenir ? Bien que tout le monde se connaît un peu, des badges seraient d'une grande utilité pour améliorer nos connaissances mutuelles. Pour un minimum de coût, peut-être pourrait on acheter des montures en plastique dans lesquelles on pourrait insérer sa carte C.A.M.. On pourrait les garder d'une année sur l'autre, aussi, pour encore diminuer le coût.

On a discuté à LYON l'idée de demander à chaque exposant d'apporter un descriptif de son modèle, destiné à l'usage de celui qui fait le compte-rendu de l'exposition. Il serait aussi utile que tout le monde apporte un double de cette note qui serait monté à côté du modèle pendant l'exposition. Ainsi, il y aurait toujours quelques informations disponibles aux visiteurs... Pourrait on aussi faire faire des cartes d'identification des modèles (semblables à celles faites pour BRIOUDE) en carton ...

L'idée d'associer l'Assemblée Générale ordinaire annuelle lors de l'exposition me paraît logique et économe. Pour pouvoir se préparer à voter intelligemment sur les questions à décider, il serait utile qu'on connaisse l'ordre du jour proposé avant l'assemblée. Je crois qu'il suffirait amplement d'afficher simplement l'ordre du jour la veille ou le matin...

Chaque année, la question d'identifier un lieu pour la prochaine exposition paraît poser des problèmes. serait il possible d'inviter les membres (dans le numéro du magazine avant l'exposition) de faire des enquêtes préalables pour qu'on sache lors de l'Assemblée quelles sont les possibilités déjà un peu débroussaillées ? (N.D.L.R. C'est fait ! Que chacun réfléchisse et nous attendons vos propositions à POITIERS ...)

Lors de l'assemblée générale, on a discuté beaucoup de la question de savoir si on devait sortir 2 ou 3 numéros cette année. Malheureusement on n'en a pas discuté le contenu. Je voudrais faire quelques suggestions concernant les sujets qui pourraient intéresser les membres :

- une bourse à idées pour les constructeurs

- une série d'articles par les membres experts en génie sur les mécanismes types

- des modèles intéressants anciens ou nouveaux

- des articles sur l'histoire du MECCANO

.../...

LA TRIBUNE DU C.A.M. (suite)

... Serait-il possible de connaître le contenu de tous les numéros et d'en commander certains qui m'intéressent ? Serait-il utile d'éditer un index des articles figurant dans le magazine jusqu'à maintenant ?

... Peut être pourrait on ... inviter des membres appropriés à rédiger un article ... pour partager l'effort et profiter au mieux des compétences de chacun...

N.D.L.R. Merci, cher ami, de vos propositions. Beaucoup méritent d'être retenues ou étudiées. Qu'en pensent les membres du C.A.M. ? Nous attendons leurs réactions. En tout cas, nous partageons tout à fait l'opinion de M. STEPHENS sur la possibilité de chacun de contribuer à la rédaction du magazine. Revoir à ce sujet, l'appel lancé au début de ce numéro.

IMPORTANT : Tout courrier concernant cette rubrique est à adresser à M. Michel GONNET

5° EXPOSITION NATIONALE ESPAGNOLE MECCANO

BARCELONA 1 9 8 4

Notre ami, M. Edouard CLEEMANN (C.A.M. n° 6) nous a fait parvenir le compte-rendu suivant :

Après GRENADE et MURCIE, nos amis espagnols ont tenu leur exposition à BARCELONE, dans les locaux de la Caisse d'Epargne de Barcelone, face à l'Hôtel de Ville et pour une durée de trois semaines, du 21 octobre au 11 novembre 1984. Le pointage réalisé par les hotesses montre que les visiteurs ont été au nombre de 24700 ! Que sera-ce à MADRID, l'année prochaine ?

Il y a eu 38 exposants dont M. FIGUREAU et moi-même, avec trois modèles en moyenne. J'ai quant à moi particulièrement apprécié un projecteur de cinéma en 35 mm, une moto avec side-car qui ferait la joie d'un garçonnet, un ascenseur automatique inspiré du Model-Plan n° 58, mais entièrement repensé en plus simple (un seul moteur pour les portes), deux machines à dessiner superbes, et un avion JUNKERS JU-52-3M de près de trois mètres d'envergure. cet avion a permis à la LUFTHANSA qui fêtait l'anniversaire de liaisons directes avec BARCELONE de nous offrir le banquet en contrepartie d'une affiche et de quelques dépliants de la compagnie d'aviation placés près du modèle !

Une absence remarquée, mais espérons que ce ne soit qu'une éclipse : la société P.B.P. SA qui a succédé à METALING pour le MECCANO en Espagne.

Le reportage de la Télévision locale a donné lieu à trois émissions, deux locales à BARCELONE et une au niveau national; de plus il est projeté de faire en février 1985 un film d'une demi heure avec certains des modèles de l'exposition. Enfin, quatre journaux ou périodiques ont fait des articles.

Une impression personnelle pour finir : Lorsque je suis revenu vers midi le dernier jour, je vois sur la place San Jaume une longue file d'attente ??? C'était pour l'exposition qui allait fermer définitivement à 14 heures et, en haut, impossible ou presque de circuler.

E. CLEEMANN

A la lecture de cet article sur le contenu des boites monomodèles je suis amené à apporter les remarques suivantes:

1°. Le volant à 3 branches en plastique noir, repéré 300 f équipait déjà les boites Multikit et était affecté du repère 321.

2°. La roue de 1" en plastique dur noir, repéré 301 z qui apparut en 1980 dans les boites "Action Pack" de AIRFIX MECCANO Angleterre était repérée 187 f (Cf. la nomenclature chiffrée de MW. Everything Meccano)

3°. MW ainsi que la revue "Meccanoman's Newsmag" de août 1982, éditée par le North Midland Meccano Guild font état, dans le contenu des boites AIRFIX 2 000 et 3 000 d'une roue 187 g . MW précise que cette roue remplace la 187 c qui, je le rappelle comportait 3 éléments assemblés : le bandage en plastique dur (187 d), le moyeu en alliage léger (187 e) et la roue barillet de 1" (518).

La roue 187 g moins onéreuse, est d'une conception analogue à celle des équipements Multikit (repères 322 R et 425) ainsi que celle, améliorée, du Meccano Plastique (P 73). C'est donc cette roue 187 g qui équipe les boites monomodèles de la série 300. J'ignore si l'enjoliveur en plastique jaune a un repère distinct.

4°. Le dernier Meccano Magazine (Spring 1981) fait état du moteur à ressort sous la dénomination "Sprint Motor". Dans notre dernier magazine M. GOBEZ signale que ce moteur porte actuellement le N° 330.

5°. La roue dentée plastique de 57 dents, sans moyeu, peut-elle être séparée de l'ensemble des pièces spécifiques du moteur à ressort?

Pour terminer je livre à la sagacité des lecteurs le problème ci-après:

Le Meccanoman's Newsmag d'octobre 1982 montre une photocopie du modèle et du contenu d'une boîte intitulée "Trucker Fleet". Parmi les pièces classiques apparaissent les pièces spéciales suivantes: calandre de radiateur, toit de cabine, sièges, bloc moteur, klaxon, colliers, rétroviseurs, le tout en plastique noir.

Je ne pense pas que cette boîte ait été diffusée en France; et pourtant la photocopie porte lisiblement la mention:

1983- MIRO MECCANO S.A. 118 - 130 Avenue Jean Jaurès 75019 PARIS

Alors ?

La revue précise que cette boîte coûte 12,50 £

N. MALVARDI

NOUVEAUX MEMBRES

N°	Nom, Prénom, profession et adresse	Code
337	Mr ABRAHAM Jacques, électricien	I
338	Mr AVICE Jean-Noël, cardiologue	I - 2
339	Mr GONTIER Camille, enseignant	I - 4
340	Mr NAUD Jacky, enseignant	I
34I	Mr ARNOULD Michel, électricien	I
342	Mr MONTI Joseph, électricien	I - 2
343	Mr KOMMER Guy, directeur de Société	I - 4
344	Mr RENARD René, retraité	I - 4 - 5
345	Mr VALENCE André, retraité	I - 3
346	Mr TURBIDE Albert, expert comptable Maire de Vouneuil	2
347	Mr ROBERT Gérard, ingénieur	2 - 4 - 5
348	Mr THOUVENIN Jacques, ingénieur	2
349	Mr MEISTRETTY Alain, téléxiste	I - 3 - 4
350	Mr DEROCHE Luc, directeur développement	I - 2
35I	Mr KOSINE Nicolas, électricien	I - 3 - 4
352	Mr SAVIGNE Michel, architecte	I
353	Mr LAMEILLE Denis, conducteur à la S.N.C.F	I
354	Mr FELL Maurice, électronicien	I
355	Mr MIGNOTTE François, retraité	2 - 6
356	Mr KAISER Roland, analyste-programmateur	I
357	Mr JERMANN Jean, préretraité	I

NOUVEAUX MEMBRES (suite)

N°	Nom, Prénom, profession et adresse	Code
358	Mr DARMET Michel, ingénieur	2
359	Mr GAUDIN Pierre, employé C.F.F	I - 2
360	Mr AUJAS Robert, chauffeur	I
361	Mr DELMONICO Franz, maître maçon	I
362	Mr GRIMM-ISLER Albert, ingénieur HTL	I
363	Mr BRUNET Pierre, médecin	I - 2 - 4
364	Mr GIVONETTI Daniel, architecte	I
365	Mr LAMBOTTE Jean-Paul, technicien	I - 5
366	Mr EUDOT Paul, retraité finances	I
367	Mr ELEMA H.M. ingénieur agricole	I - 3 - 4
368	Mr PASQUIER Jean-Yves, étudiant I.N.S.A	I
369	Mr VASLIN Paul, médecin	4
370	Mr RIMBOD-PETHIOD Robert, artisan maçon	I
371	Mr CRASSON Claude, informaticien	2
372	Mr AVONDO Jean-Claude, commerçant	I - 2
373	Mr EVRAT Stéphan, professeur	I
374	Mr SCHMIDT Jean, directeur régional S.N.C.F	I - 3
375	Mr FREIDIER Michel, sous/officier de carrière	I - 5
376	Mr FLUHR Roland, électro-mécanicien	sympathisant
377	Mr GIREL Bernard, magistrat	I - 3 - 4
378	Mr MAGOT Michel, technicien	I
379	Mr POIRET Charles, retraité	I - 2

NOUVEAUX MEMBRES (suite)

N°	Nom, Prénom, profession et adresse	Code
380	Mr COUEDOU Maurice, retraité	I
381	Mr BAUSSART Jacques, professeur micromécanique	I - 2 - 6
382	Mr VIEL Jean-Pierre, marin d'Etat	I - 3 - 4
383	Mr DEBEVRE Emile, professeur retraité	4
384	Mr DUCOULOMBIER Henri, rédacteur en Assurances	I - 3 - 4
385	Mr THIREAU Daniel, architecte	I - 3 - 4
386	Mr POTACHE Daniel, électricien	3 - 4
387	Mr PREVOT Marc, ingénieur	3 - 4 - 6
388	Mr TABET Claude, ingénieur	I - 3 - 4
389	Mr CHARNOUD Roger, carrossier	I - 2
390	Mr ANTOINE Michel, préretraité USINOR	I - 3 - 4
391	Mr SULSER Jean-Claude, instituteur	2

CHANGEMENT D'ADRESSE

CHANGEMENT D'ADRESSE (suite)COMPLEMENT D'INFORMATIONCHANGEMENT DE CODECHANGEMENT DE SITUATIONLE CARNETMARIAGE

Nous avons appris la nouvelle du mariage le 6 juillet 1984 de notre Ami Gilles LACAZE (membre I47) avec Mademoiselle Pascale GAUTIER. Nos chaleureux compliments et voeux de bonheur.

DECES

Nous avons aussi malheureusement à déplorer le décès de :

Monsieur Roger DAUMARD (ex membre I42) qui avait été l'organisateur de no-Exposition en 1982 à DREUX.

Monsieur Daniel GUERY (ex membre 299)

Madame Simone LEROUGE, Mère de notre Administrateur Claude LEROUGE.

Monsieur Paul DAMOTTE, le négociant en jouets (Central Train à Paris) avec lequel le C.A.M entretenait et entretient toujours avec Son Epouse et son Fils d'excellentes relations.

Tous les membres du Club des Amis du Meccano expriment aux Familles touchées par ces deuils leurs plus sincères condoléances et les assurent de leur profonde sympathie.

=====

PETITES ANNONCESDERNIERE MINUTECHANGEMENT D'ADRESSENOUVEAUX MEMBRES

392	Mr LANORE Roger, ingénieur	I - 3 - 4
393	Mr BOUCHARD Marius, magasinier	I - 3 - 4
394	Mr CAILMAIL Philippe, élève de C.E.S	I
395	Mr JUVIN Bernard, médecin	I - 3 - 4
396	Mr LOCUSSOL Jean. professeur de physique	I
397	Mr SOBOUL Bernard, enseignant	I - 2
398	Mr BRENOT Jean, V.R.P	4

NOUVEAUX MEMBRES (suite)

N°	Nom, Prénom, profession et adresse	Code
399	PAGEOT Claude, employé de bureau	I - 3 - 4
400	PECHOIN Daniel, conseil en information et documentation	I - 3 - 4
401	BETHOUART Fernand, directeur commercial	I - 3 - 4
402	DEVERNAY Jean-Michel, électricien	I - 3 - 4
403	MAUREL Lionel, professeur	I
404	MAILLOT Bernard, quincaillier	I - 3 - 4
405	LAFONT Pierre, conducteur S.N.C.F	I
406	POIRIER Paul, retraité Ets du " Casino "	I

+++++

=====

AVIS

Ce magazine est servi au titre de la cotisation I984

=====

LE C.A.M RECHERCHE

Afin de parfaire l'étude des boites " L " et IO d'avant-guerre qui paraîtra dans notre magazine n° 20 prévu en mai prochain nous faisons appel aux possesseurs de ces boites originales afin qu'ils nous en fassent parvenir une ou deux photos différentes exécutées en noir et blanc. Frais de prises de vues et d'envoi à la charge du C.A.M. Nous vous remercions par avance de votre collaboration. Discretion assurée.

=====

ASSEMBLEE GENERALE 1984 (suite)RAPPORT FINANCIER

Au cours de l'assemblée générale annuelle, tenue à la Mairie du 8^e arrondissement à LYON, le vendredi 1^{er} juin 1984, M. Robert GOIRAND, trésorier, a présenté le rapport financier suivant :

BILAN D'ACTIVITE C.A.M. POUR L'ANNEE 1983

RELIQUAT en caisse au 1^{er} janvier 1983..... F. 25 349, 38
 Intérêt compte d'épargne pour 1982 F. 1 277, 17
TOTAL caisse au 1^{er} janvier 1983 F. 26 626, 55

RECETTES DE L'ANNEE 1983 F. 35 654, 30

les encaissements sont constitués par :

- Cotisations (271 environ y compris rappels)
- Vente de bulletins anciens et insignes
- Entrées Expositions de BRIOUDE + recettes Bourse (8524,00 F)
- quelques ventes de notice Horloge comtoise M. LEROUGE
- quelques cotisations de soutien majorées volontairement.

TOTAL CAISSE au 31 décembre 1983 F. 62 280, 85

DEPENSES DE L'ANNEE 1983 F. 29 589, 17

ces dépenses sont constituées par :

- Frais tirage expédition bulletin n° 16 7 019, 40
- Remboursement M. BUTEUX frais expo TROYES 1982 440, 00
- Publicité expo BRIOUDE (affiches, etc...) 2 752, 00
- Frais expo BRIOUDE 1983 (location salle, camionnette pour T.G.V., assurances) 7 628, 43
- Frais C.N.I.T. pour 1983 865, 76
- Achat lots de boîtes MECCANO pour tombola 1 187, 23
- Edition et envoi bulletin n° 17 6 452, 00
- Retirage bulletin anciens du C.A.M. 2 171, 60
- Frais divers papéterie, timbres téléphone 1 072, 75

RESTE EN CAISSE AU 31 décembre 1983 F. 32 691, 68

Cette encaisse n'est qu'apparemment favorable, car il faut noter que nous n'avons servi en 1983, qu'un seul bulletin (n° 17)

NOTE SUR L'EXPOSITION DE BRIOUDE 1983

Nous avons enregistré 834 entrées à 8 F et 408 entrées à 4 F, loué, pour la Bourse d'échanges, 12 tables à 15 F et 2 tables à 20 F. soit 8524,00 F

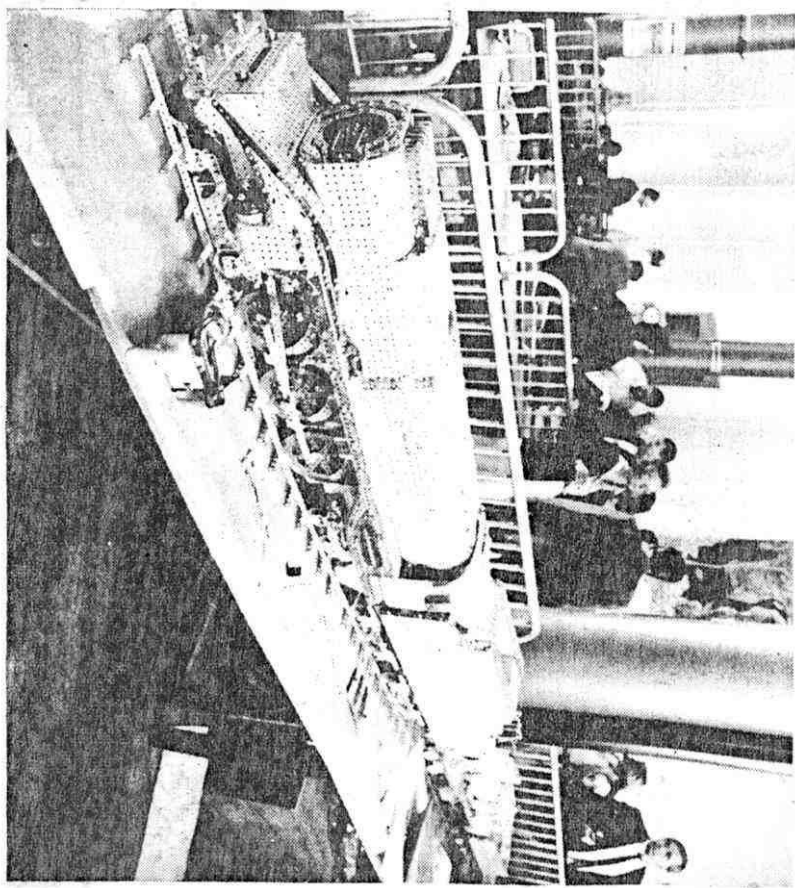
Le Comité des Fêtes de BRIOUDE nous a adressé 50% de ses bénéfices sur la buvette soit 458, 38 F. Encaissement total : 8982, 38 F.

Les dépenses totales ont été de 7628, 43 F donc le bénéfice de : 1353, 84 F.

page blanche

SAMEDI 2 JUIN 1984

Les fous du Meccano à la mairie du 8^e



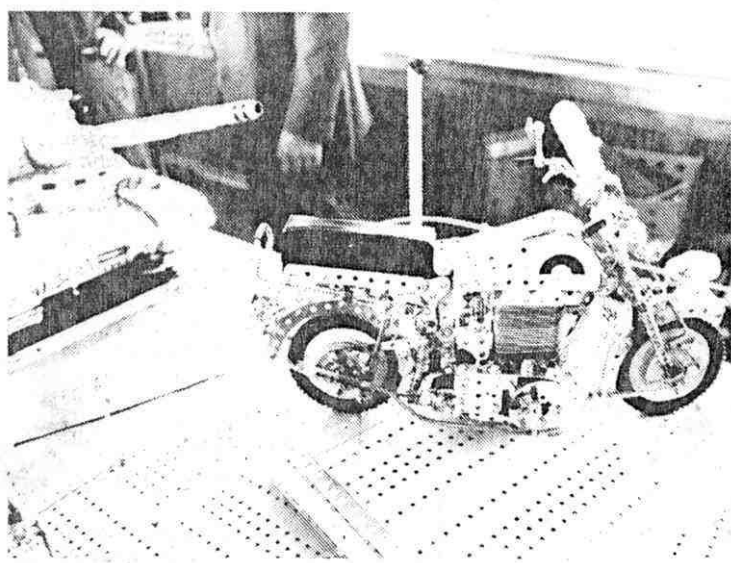
LES enfants des années 50 y passent avec passion le plus clair de leurs loisirs éducatifs. Aujourd'hui, le Meccano cède la place à l'ordinateur... Les mordus ne sont plus légion, mais

toujours aussi accrochés et ils exposent jusqu'à dimanche à la mairie du 8^e...

(Page 9)

Nostalgie

Les fous du Meccano exposent à la mairie du 8^e



JOUET favori des enfants des générations des années 50 et 60, mais détrôné depuis par les jeux électroniques, le Meccano est quelque peu passé de mode. Ses fidèles se comptent pourtant encore par milliers et ont souvent les tempes grises... Mordus, ils le sont assurément puisqu'ils consacrent l'essentiel de leurs loisirs à construire d'extraordinaires locomotives,

des grues, des motos, des tanks ou de superbes manèges reproductions conformes de ceux que l'on peut voir dans les plus belles vagues. Le tout bien sûr est en état de marche et ces pièces de musées sont exposées jusqu'à dimanche midi à la mairie du 8^e arrondissement où le club des amis du Meccano, fondé il y a dix ans par un Lyonnais, M. Maurice Perraut, réalise sa grande présentation annuelle.

Cette exposition, qui mérite assurément de recevoir votre visite a été inaugurée vendredi par Me André Soulier, premier adjoint, et par Robert Batailly, le maire du 8^e qui avait à ses côtés M. René Caille, ancien député de la circonscription. 80 amateurs sont présents à Lyon. L'un d'entre eux, Anglais comme Franck Hornby, l'inventeur du Meccano, a conçu une pelle Poclain plus vraie que

nature : le bruit de son moteur est d'ailleurs identique à celui d'un diesel. Autre construction surprenante : celle montrant le système planétaire. Si vous gardez la nostalgie du Meccano sachez qu'une bourse d'échanges se tiendra également dans le cadre de cette exposition. Le prix de l'entrée est fixé à 10 francs pour les adultes et à 5 francs pour les enfants.

ETATS-UNIS

A voir aujourd'hui et demain Cent modèles de méccanos

Adé Soulier a sûrement établi un record hier : le plus bref prononcé par un homme. Le premier adjoint de la mairie venait d'inaugurer en compagnie de Robert Batailly, maire du 8^e, de René Caille et des membres du conseil d'arrondissement l'exposition organisée par le club des « Amis du mécano » (1). « Je vais dire trois mots » il en a dit deux : « C'est beau. »

Qui plus est, ce jugement a une autre portée : celui de la vérité. Ils sont près de quatre-vingts collectionneurs à montrer une centaine de modèles construits par eux. Ils sont venus de tous les coins de France, même de Belgique, de Suisse et d'Angleterre. Parfois, ils se sont inspirés d'une composition déjà existante, mais la plupart des pièces constituent des œuvres originales, et en tout cas, tous, y ont apporté un supplément, une complexité qui les transforment en prototypes. Des locomotives d'autrefois aux trains d'aujourd'hui comme le T.G.V., des machines à vapeur, des ponts transbordeurs, une

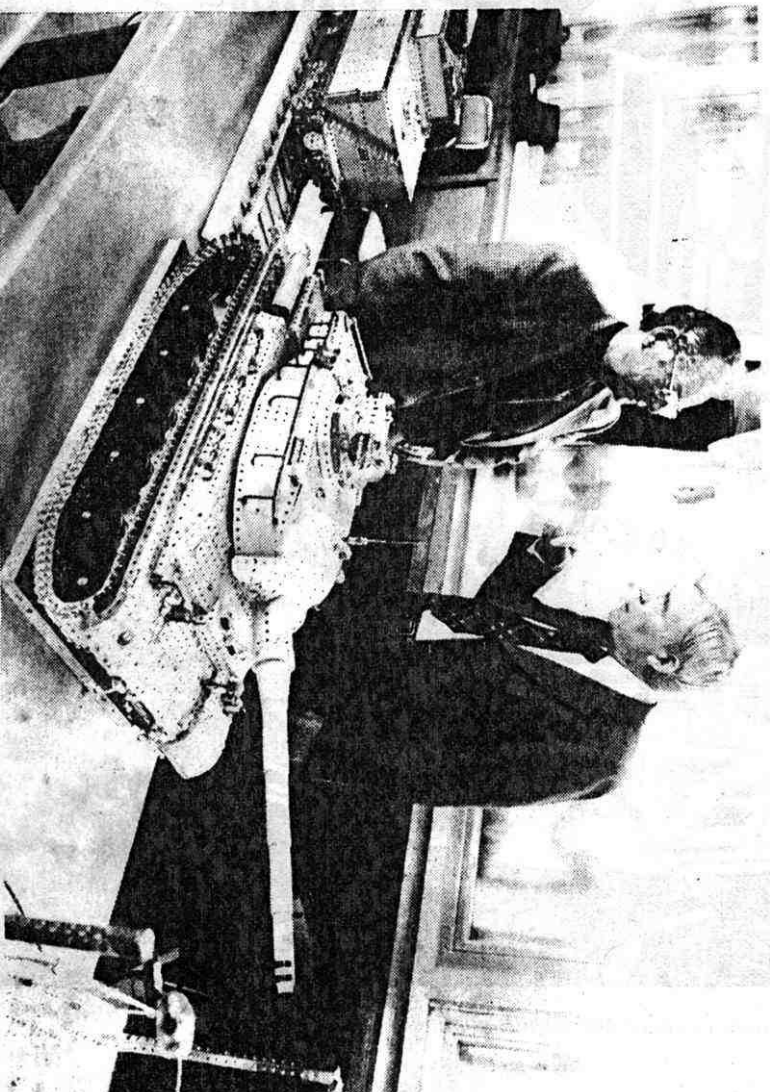
machine à tisser, une machine à sous, des grues grandes comme un homme, des manèges, des pendules, une scierie, un planétaire, des automobiles, des chars etc., tout cela fonctionne, roule autour de roues dentées mises en mouvement par des télécommandes.

A ce niveau ce n'est plus seulement un rêve d'enfant raconté par des grands, c'est aussi un spectacle pour adultes. Et chacun devrait y retrouver une source de sa jeunesse, tant ces boîtes aux lamelles percées, ces écrous, ces boulons, ont enchanté des noëls sages. Elle enchantent encore.

L'idée est partie du siècle dernier, quand Franck Horny, un britannique mécanicien, inventa ce jouet pour ses propres fils. Le premier brevet parut en 1901. Depuis on sait la carrière accomplie.

Il y a dix ans, un Rhodanien, à Brignais, Maurice Perraut, presque l'homonyme du faiseur de légendes, voulut comme lui dire une histoire : celle du mécano. André Engel, un autre pionnier l'aïda. Ils battirent le rappel. Ainsi naquit le club rassemblant maintenant plus de trois cents adhérents.

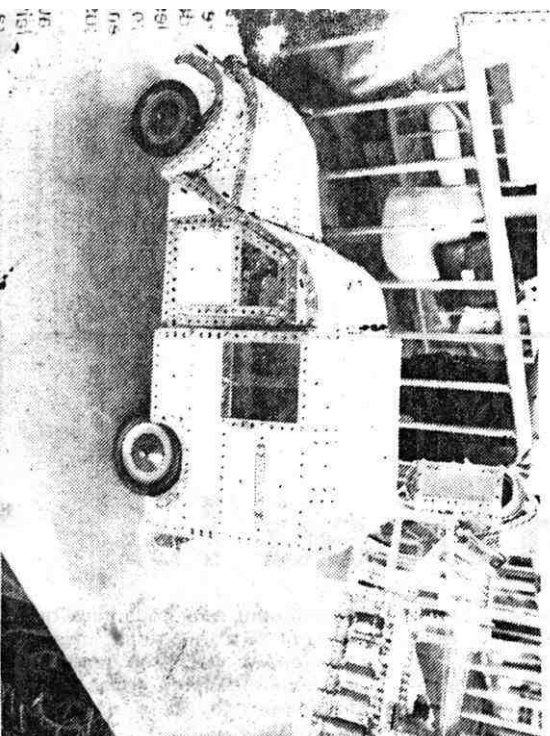
Le plus jeune a 15 ans, le vétéran 77. Ils partagent en commun leur passion. Tel l'interrompt, pen-



dant 45 années, toute une vie professionnelle, avant de renouer avec ce hobby, la retraite venue. Ils ont découvert le temps de la patience, les heures douces à créer, à recréer, à peaufiner ces mécaniques qui tourment, s'allu-

ment, saisissent, chargent, transportent... L'exposition, à la mairie du 8^e, avenue Jean-Mermoz, est à voir aujourd'hui samedi entre 9 et 19 heures. Et demain de 9 heures à midi.

Elle est gratuite. Elle mérite détour et une visite.
Luc TRASSOU DAINE
Photos G. OCTOBON
(1) Club des « amis du mécano ». B.P. 45, Brignais 69350.



LOISIRS

Aujourd'hui à la mairie du 8^e

« Le Meccano... c'est beau ! »

Difficile de prononcer discours plus court que ces quelques mots : « Le Meccano... c'est beau ! ».

Mais cette petite phrase du premier adjoint, représentant Francisque Collomb sénateur-maire de Lyon, résumait en un heureux raccourci la très plaisante visite de l'exposition Meccano 1984 qui se tient dans les vastes salles de la mairie du 8^e arrondissement. Robert Batailly, le maire de l'arrondissement, fut toutefois beaucoup plus généreux dans l'utilisation du vocabulaire pour remercier les très nombreux amateurs et exposants qui, durant ces deux jours, présentent « les heures de patience qu'ils ont apportées pour nous réjouir et amuser les enfants ».

Et il en faut assurément pour réaliser ces « beaux » Meccanos qui sont le plus souvent, prodigieusement étonnants ! Qui n'a jamais assemblé ces petites barrettes métalliques, plaques et pièces percées de trous réguliers trouvera les termes excessifs, mais la grande majorité des visiteurs et connaisseurs mesurera à sa juste valeur, la qualité des objets, des « œuvres » exposés.

Ces amateurs réunis au sein du club des Amis du Meccano, créé il y a tout juste dix ans à Lyon par l'actuel président Maurice Perraut, sont venus des quatre coins de France, mais également d'Angleterre, de Belgique, de Suisse.

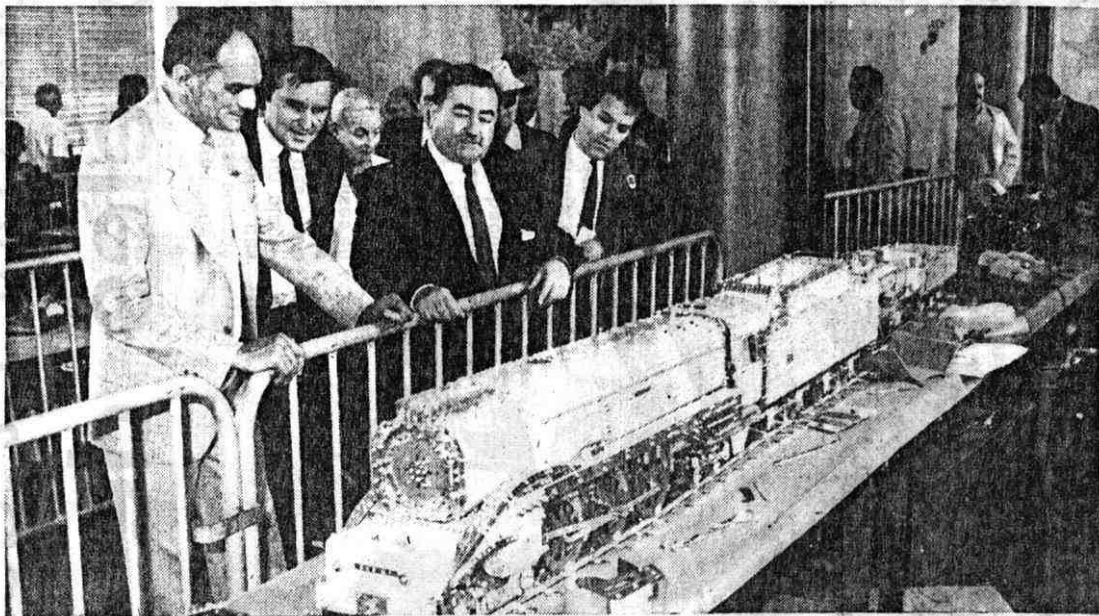
Ces constructeurs et créateurs présentent les plus belles de leurs petites merveilles qu'ils ont mises au point. C'est ainsi que les visiteurs découvriront plu-

sieurs manèges fonctionnant comme les vrais, un métier à tisser, des horloges d'une étonnante précision, tout comme un planétaire reproduisant le mouvement de la terre, de la lune, de Mars et de ses satellites, de Mercure... Les reproductions de locomotives, de trains dont un T.G.V. à la dimension impres-

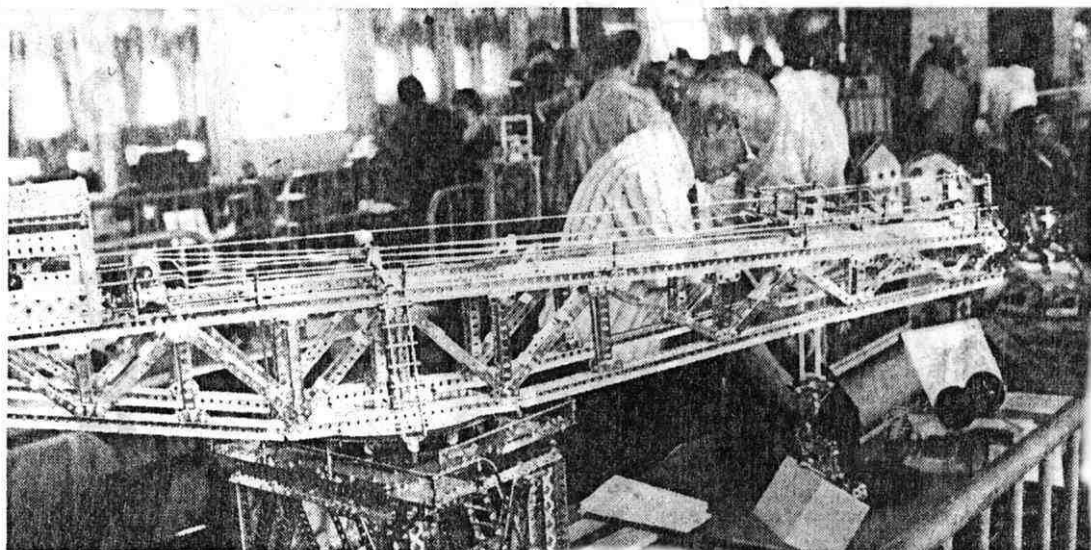
sionnante, sont des réalisations également spectaculaires. Mais c'est certainement dans la reproduction de grues, de pelle-teuses, de tracto-pelles que la technologie « Meccano » paraît avoir atteint pour l'instant son apogée. Ces « jouets » font tout comme les vrais... jusqu'à reproduire le bruit du moteur Diesel !

Evidemment pour tous ceux qui ne sont encore qu'au niveau « boulon/écrou », il ne sera pas demandé de comprendre mais simplement de regarder... ce qui est possible aujourd'hui samedi de 9 à 19 heures et demain dimanche de 9 à 12 heures.

G. P.



M. Robert Batailly, le maire du huitième arrondissement, inaugurant l'exposition, a tenu à remercier les très nombreux exposants.



Un travail de patience pour la joie et l'amusement des enfants.

page blanche