

C  
A  
M

# MAGAZINE

MAI 85

20

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.





Maurice PERRAUT, Président Fondateur

**MAI 85**

**20**

**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**

---

**PRIX : 35 F**

L'Exposition de LYON .....	517 à 519
A propos de la boîte TRUCKER FLEET .....	520
Grue du port de MAR DEL PLATA par M.A VIGLIOGLIA .....	521 à 525
L'extraordinaire COUPE-LANDAULET " tout Meccano " par Roger BRIOULT .....	526 à 532
Nouveaux membres .....	532
Poitiers Capitale du Jouet de Pointe .....	533 & 534
Ca bouge dans la Région " Rhône-Alpes " par E. BESSON et M. GONNET .....	535 à 537
Les boîtes MECCANO " L " & IO d'avant-guerre par M. PERRAUT .....	539 à 563
Courrier des lecteurs .....	565 & 566

+++++

## NOUVELLES DU SECRETARIAT

Depuis l'Assemblée Générale de LYON, un nouveau secrétariat du C.A.M. s'est organisé. Il fallait une période de "rodage" qui a considérablement retardé la sortie du Magazine n° 19. Cela est, maintenant de l'Histoire Ancienne ... puisque nous avons eu de nombreux échos favorables et témoignages de satisfaction, suite à sa parution...

Et, aujourd'hui, moins de deux mois après, un nouveau numéro est "bouclé" (que vous avez entre les mains). Le rythme est pris et sera tenu ...

Cependant, avant d'en arriver là, il fallait adapter les méthodes de travail à l'importance du club et aux services qu'en attendent ses membres. Nous avons, en effet, totalement revu la fabrication du Magazine pour permettre sa sortie, dans des délais raccourcis. Grâce à la mise à disposition d'un matériel moderne, la frappe des textes a été améliorée. L'impression et la réalisation matérielle ont été confiées à un professionnel, grâce aux démarches entreprises par notre trésorier, Robert GOIRAND, toujours soucieux des finances du C.A.M. Ainsi, tout le travail artisanal, et fastidieux, réalisé jusque là par notre président et son épouse, a pu être supprimé

Un travail important de mise à jour du fichier et sa présentation a été modifiée pour permettre le tirage d'étiquettes-adresses pour accélérer le routage et la mise à la poste.

Enfin, comme l'an dernier, un dossier "Presse" a été réalisé et adressé à M. OLIVET pour la préparation de la publicité de l'exposition de POITIERS. Des communiqués sont en préparation pour être fournis à la Presse dans les jours qui précéderont l'Ascension.

De multiples projets sont encore à l'étude. Ecrivez-nous et dites nous ce que vous attendez du Secrétariat du Club

Le Secrétariat,

Michel GONNET

André LEENHARDT

---

### DOCUMENTATION DISPONIBLE AU C.A.M.

Un certain nombre de documents sont en vente (liste sur demande)

- Anciens numéros du MAGAZINE DU C.A.M.
- Réimpressions de MECCANO MAGAZINES
- Notices "Super-modèles" de 1928 à 1935

### NOTICE SPECIALE n° 1 "HORLOGE COMTOISE" éditée par le C.A.M.

Modèle de très haute technicité réalisé par MM. GOBEZ, GOMBERT et LEROUGE. Cette horloge comtoise avec sonnerie des quarts et remontage automatique, véritable chef d'oeuvre, a nécessité dans cette brochure 24 pages de textes et 29 pages de clichés pour rendre sa construction explicite. L'ensemble tiré en offset, est présenté sous couverture deux couleurs : jaune et bleu rappelant les tons Meccano.

La notice (franco et sous emballage rigide) : 125,00 F



EXPOSITION NATIONALE MECCANO - LYON 1984

Par suite d'une erreur de mise en page et de l'abondance de matière du n° 19, nous n'avons pas pu publier quelques notices de modèles, ainsi qu'un dessin technique. Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous en excuser.

M. MORDINISTREET ROAD AMERICAIN

Photo n° 6 page 486

Ce genre de véhicule typiquement américain destiné à s'exhiber sur les plages de DAYTONA est constitué généralement d'une carrosserie de voiture ancienne (1900-1920) montée sur châssis équipé de pneus de larges dimensions et propulsé par un gros moteur V6 ou V8.

Modèle Meccano : Long de 60 cm, il est équipé d'une direction, suspension arrière et d'une boîte de vitesses automatique avec point mort, marche arrière, 2 vitesses avant (MMQ n° 2 avril 1979). Le moteur 6 vitesses assurant la propulsion est camouflé sous une réplique de moteur V6. Les pneus arrière sont des roues de poussette canne.

M. HUTTEAUHORLOGE COMTOISE

Photo n° 18 page 489

L'horloge comtoise est la copie fidèle du super-modèle C.A.M. n° 1 étudié et décrit par M. LEROUGE. La version "sonnerie des quarts" a été retenue. Cette réalisation démontre la parfaite faisabilité de ce modèle à partir de la seule notice.

M. GARRIGUESATTRACTION FORAINE REALISEE D'APRES NATURE

Photo n° 24 page 490

Le manège est constitué de douze nacelles (cockpits Meccano n° 463 + 488) qui tournent horizontalement et basculent par la force centrifuge. Une fois la vitesse acquise, l'ensemble pivote à la verticale, reste un moment et redescend à la position initiale, puis arrêt. Le cycle est entièrement automatique.

L'ensemble nécessite un moteur Stokys M2 pour la rotation, un moteur M1 pour le relevage de l'axe par tiges filetées, un moteur 6 vitesses pour le programmeur.

Particularités : - Le lancement de la rotation est assuré par un embrayage épicycloïdal incorporé dans le bras porteur.

- Le moteur M1 est commandé par un embrayage électro-magnétique, qui actionne par démultiplication le commutateur rotatif du moteur Stokys. Les impulsions sont données par trois cames et deux micro-rupteurs.

- L'équilibrage de la partie mobile est réalisé par deux ressorts de traction très puissants ( Ø 20 ) non Meccano.

M. CLEEMANNPOLICHINELLE GRIMPANT LE LONG D'UNE CORDE

Photo n° 35 page 493

A partir de la réalisation en Meccano d'un ancien jouet d'enfant en bois - d'après un modèle d'A.KONKOLY paru dans la Revue Canadienne sous l'appellation de "Canadian shérif" - j'ai eu l'idée d'en rendre le fonctionnement automatique; le pantin, qui comporte deux ficelles sur deux tambours coaxiaux de diamètres différents, est normalement actionné à la main en tirant sur la ficelle du bas, ce qui provoque la remontée; ensuite en relâchant, il redescend par son propre poids. Les bras et jambes sont mus par deux petits excentriques disposés symétriquement.

---

ERRATUM : Dans le n° 19 à la page 483 (Reportage photographique) pour la vue n° 17 de la page 489, il fallait lire : M. GOBEZ : Horloge à ficelle.

La motorisation consiste à actionner un tambour de manière intermittante. Pour celà, j'ai utilisé trois pièces n° 167 A (Liverpool après-guerre) couplées avec une couronne complète de 4 x 167 A; l'attaque du pignon 167 C se faisant sans risque de coincement grâce au fait que l'axe portant le tambour d'enroulement de la corde et le pignon 167 C passe dans un trou oblong d'un des deux côtés. Enfin, pour éviter une chute trop brutale lors de l'interruption d'engrènement, un frein à sens unique est utilisé (Standard Mechanisms n° 123 - édition U.S.A. page 17).

#### M. STEPHENS

#### EXCAVATRICE A ROUES A GODETS

Photo n° 38 page 494

Ce modèle représente une machine actuellement utilisée par la société allemande "RHEINBRAUN" à sa mine Hambach près d'AIX-LA-CHAPELLE. Quand la mine sera en pleine production, dans les années 90, huit de ces machines serviront à extraire le lignite destiné à la génération d'électricité en R.F.A. Les machines sont tout électrique et font 100 m de hauteur. Elles sont mobiles et déversent le matériau extrait (sur la photo présentée à l'exposition, il s'agit d'une couche de sable qui couvre le lignite) sur un vaste système de bandes transporteuses pour stockage ailleurs. Quand la mine aura sa plus grande étendue, elle fera 4,5 km de long, 1,5 km de large et 450 m de profondeur.

Le modèle fait 83 cm de hauteur, pèse 13 kg et est actionné par quatre moteurs.

#### M. QUENTIN

Photo n° 33 page 493

#### PLANETAIRE HELIOCENTRIQUE

C'est une extension du modèle 1983 présenté à BRIOUDE. L'appareil a été complété par l'adjonction de la planète MARS et de ses deux satellites. Le SOLEIL est au centre. La planète MARS tourne autour du SOLEIL en 687 jours. Elle est accompagnée de ses satellites PHOBOS et DEIMOS qui font leur révolution respectivement en 0,319 et 1,260 jours. La TERRE tourne sur elle même avec un mouvement accéléré 18000 fois (1 tour en 4,8 s.) et tourne autour du SOLEIL en 365,243 jours.

La LUNE tourne autour de la TERRE en 27,3 jours (révolution sidérale). De plus, elle suit un plan incliné par rapport à l'équateur terrestre. Ce plan tourne en sens inverse de la TERRE et de la LUNE en 18,6 ans. VENUS tourne autour du SOLEIL en 224,6 jours. Elle tourne sur elle même en 243 jours en sens inverse des autres planètes.

MERCURE tourne autour du SOLEIL en 88,2 jours. Elle tourne sur elle même en 59 jours.

Poids : environ 63 kg.

#### PLANETAIRE GEO-CENTRIQUE

C'est une amélioration du modèle 1983 présenté à BRIOUDE. La TERRE tourne sur elle même avec un mouvement accéléré 18000 fois (un tour en 4,8 s.). La LUNE tourne autour de la TERRE en 27,37 jours (révolution sidérale). De plus, elle suit un plan incliné par rapport à l'équateur terrestre. Ce plan tourne en sens inverse de la TERRE et de la LUNE en 18,6 ans et oscille en 173 jours. Le SOLEIL tourne autour de la TERRE en 365,242 jours.

Poids : environ 16 kg.

#### M. DIARD

#### GRUE ROUTIERE DE 400 TONNES

Photos n° 44 page 495  
n° 48 page 496

Vous trouverez sur la page suivante, un dessin technique complétant le reportage publié aux pages 503 et 504.



A PROPOS DE LA BOITE "TRUCKER FLEET"

Cet article fait suite à l'article de M. MALVARDI (n° 19 - page 508)

A ma connaissance, la boîte intitulée "TRUCKER FLEET" a été imaginée par AIRFIX après la fermeture de MECCANO Liverpool. Un article y est consacré dans le MECCANO MAGAZINE du printemps 1981 (vol 66-n°1).

Toutefois, d'après les photos illustrant cet article, il apparaît que ce TRUCKER FLEET original est différent de celui commercialisé par la suite. En effet, celui que je possède et qui m'a été fourni par M.W. Models en septembre 1982 est conforme à celui désigné dans le Meccanoman's Newsmag d'octobre 1982 et l'on peut noter les caractéristiques suivantes dans les pièces plastiques hors standard :

- La calandre de radiateur est de forme différente de l'original et porte l'inscription MECCANO en relief.
- Le toit de cabine est de dessin différent et la fixation se fait par deux trous au lieu d'un dans le modèle d'origine.
- Par contre, les sièges moulés sont identiques avec conduite à droite, ce qui laisse supposer que la fabrication est anglaise, bien que la notice de montage porte - comme le dit M. MALVARDI - la mention :  
1981 - MIRO MECCANO S.A. 118-130 avenue Jean Jaurès 75942 PARIS (et non 75019)
- Les feuillets d'autocollants sont de dessin différents.
- Les bloc moteur, bagues d'espacement, calottes de réservoir, chargements (3 tailles imitant des caisses) sont identiques.
- Dans le modèle original présenté par AIRFIX, il est à noter l'absence du klaxon et des rétroviseurs droit et gauche.
- Par contre, les pneus larges pour poulie de Ø 1 sont identiques et portent maintenant le numéro 142 e sous la désignation "Pneus tout terrain" chez MIRO-MECCANO.

A noter qu'il existe d'autres boîtes spéciales non diffusées en France, à savoir :

- 1° - Créées par MECCANO Liverpool en 1979.
  - MECCANOIDS
  - SPACE 2501

Les livres de modèles de ces deux boîtes sont imprimés en Angleterre.

- 2° - Créée par AIRFIX en 1981.

- HYPER SPACE, objet du même article du MECCANO MAGAZINE du printemps 1981 (vol 66-N°1). Toutefois, la boîte que j'ai reçue de Grande Bretagne en février 1983, bien que tout à fait conforme à celle dont il est fait état dans le Meccanoman's Newsmag de décembre 1982, est comme la boîte TRUCKER FLEET quelque peu différente de la boîte originale ... et le livre de modèles porte aussi la mention : 1981 - MIRO MECCANO S.A. 118-130 avenue Jean Jaurès 75942 PARIS ...

A l'étude des boîtes TRUCKER FLEET et HYPER SPACE, il apparaît que les pièces de plastique souple à découper dans des panneaux moulés et à percer sont sans grand intérêt et de pauvre qualité. Elles n'ont d'ailleurs jamais figuré dans la liste des pièces détachées. Seules quelques pièces spéciales ont été répertoriées par la suite chez MIRO MECCANO, soit :

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| - n° 460 Lance missile | - n° 462 Nez de fusée    |
| - n° 461 Lance fusée   | - n° 463 Cockpit spacial |

(Ces pièces entraient déjà dans la composition de la boîte MECCANO SPACE 2501 sous d'autres références).

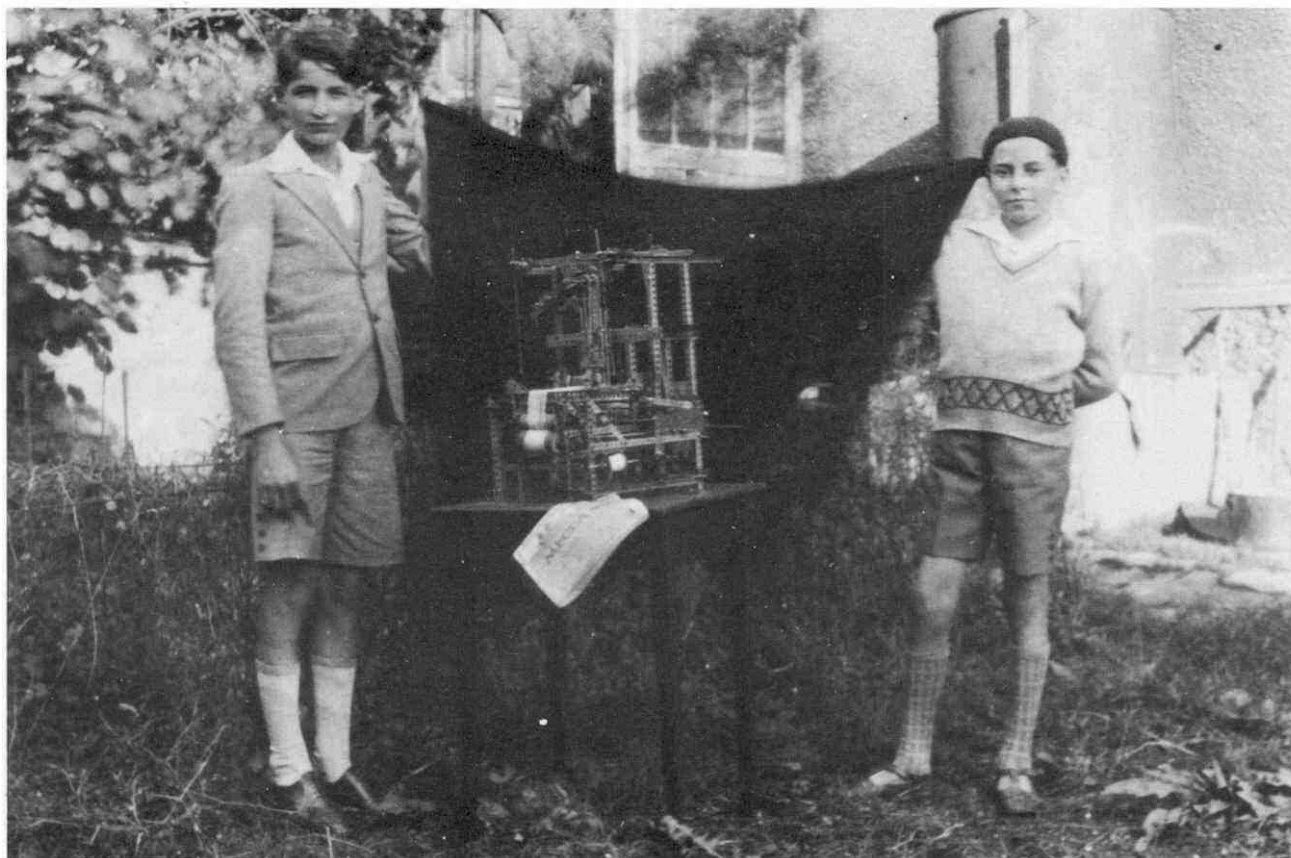
- n° 467 Ensemble canon Eagle

(Seule survivance de la boîte HYPER SPACE ...)

Jean BEAUCHENE

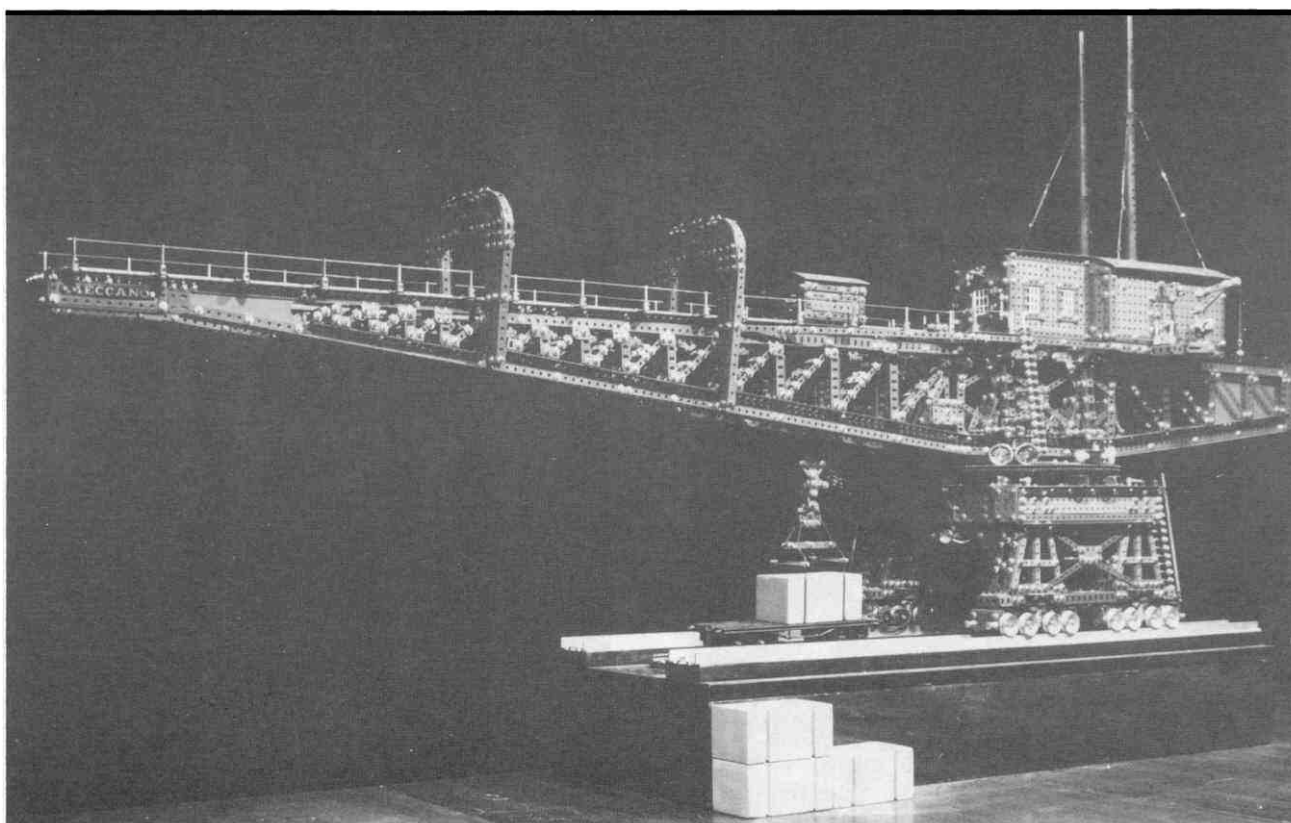
C.A.M. n° 64



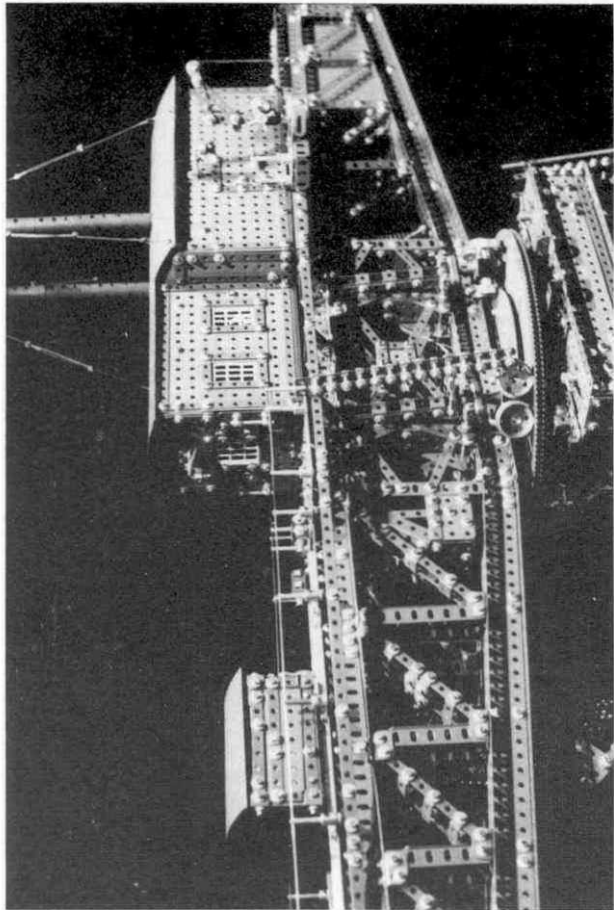


Si vous êtes un habitué des Expositions annuelles du C.A.M., vous les connaissez. Déjà en 1926, pendant les Grandes Vacances scolaires, ils s'étaient amusés à construire un métier à tisser. Ils avaient, alors, moins de vingt ans à eux deux. Commencées en 1922, leurs constructions MECCANO en commun se sont poursuivies jusqu'en 1937, puis leurs vies professionnelles espacent leurs rencontres, sans pour autant entamer leur grande amitié.

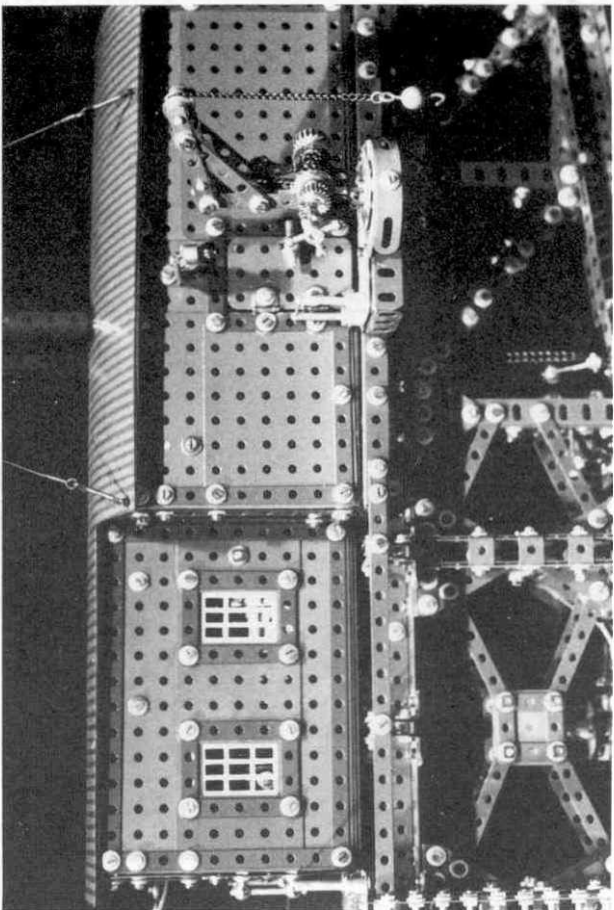
Le MECCANO les réunit encore depuis quelques années, mais maintenant, ils totalisent près de 140 ans. Eh, oui, ce sont, à gauche, M. Georges QUENTIN et, à droite, M. Georges NOUGARET.



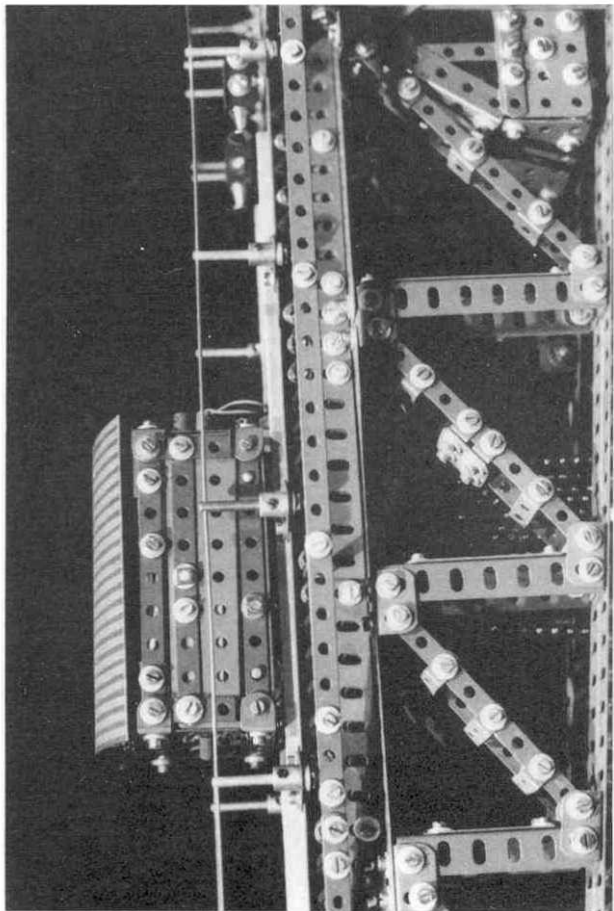




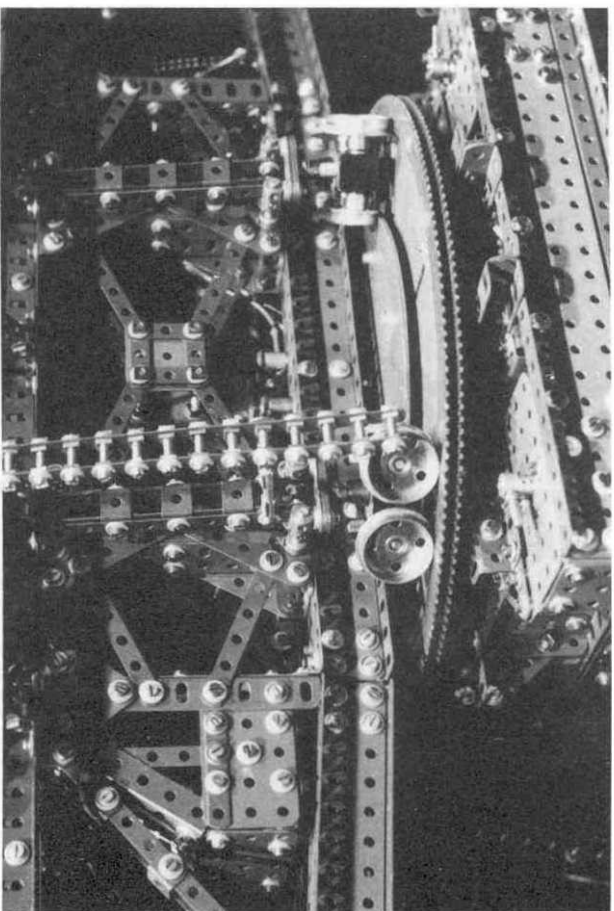
3



5



2



4

## C.A.M. INTERNATIONAL

L'un de nos tous derniers futur adhérent, M. l'ingénieur Miguel Anselmo VIGLIOGLIA de BUENOS-AIRES (Argentine) nous adresse un article sur une magnifique et imposante grue qu'il a réalisée en pièces MECCANO. La qualité et le réalisme de ce modèle et des clichés accompagnant sa description nous ont incité à vous le présenter. Nous croyons en outre que certaines astuces de construction, comme par exemple l'utilisation originale des plateaux 167 A sera bien utile à beaucoup d'entre vous.

Félicitons sans réserve cet ami lointain qui honore notre cher MECCANO !



Aux environs de 1925, ont été finis les travaux concernant la construction des jetées du port de MAR DEL PLATA, station balnéaire située à 400 km au sud de BUENOS AIRES. Les deux grues de levage des blocs ayant réalisé cet ouvrage appartenaient à la SOCIETE GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS qui est encore en activité. L'une des dites grues resta pendant de longues années dans la zone du port de MAR DEL PLATA, étant finalement démantelée dans les années 50.

Dans mon enfance, je m'étais habitué à la présence constante de cette colossale charpente métallique toutes les fois que je me rendais dans cette ville et elle me faisait évoquer les créations Jules-Verniennes. Après avoir passé vingt ans à l'étranger, j'ai visité de nouveau MAR DEL PLATA et la grue n'y était plus. Alors, j'ai eu le désir de la recréer moyennant un modèle de MECCANO. A l'aide de quelques copies de "blue-prints" et de quelques photos anciennes, j'ai entrepris la construction à l'échelle 1/30°. Le modèle a une longueur de 2,20 m et un poids approximatif de 80 kg et plus de trois mille vis et écrous ont été utilisés (voir photo n° 1). Il est mis en mouvement par cinq moteurs, dont deux Märklin 1071, deux Märklin 1072 et un moteur à cassette recorder. Les moteurs 1072 font pivoter et déplacer l'ensemble et les moteurs 1071 logés dans le "crab" (photo n° 2) font déplacer, hisser et descendre la cargaison. La cargaison est hissée par le système Galle qui utilise la chaîne du même nom, résultant idéal dans ce cas la chaîne Stokys. Ce système n'utilise pas de tambour, mais il enroule la chaîne ce qui est essentiel, étant donnée la petite largeur de la flèche. La photo n° 3 montre la cabine de commandement d'où l'on manoeuvrait la grue tout en se communiquant avec des scaphandriers par téléphone pour la correcte mise en place des blocs. On peut aussi apprécier que pour être fidèle au prototype, il a été utilisé le roulement (n° 167) d'une manière non conventionnelle, les deux plateaux étant sur le même côté et il a fallu faire quatre boggies spéciaux pour les roues. La photo n° 5 montre quelques détails de l'usine où, à l'origine, étaient placées les chaudières, les moteurs à vapeur et les générateurs. On peut voir également la "grue de service" destinée au montage et à l'entretien. La photo n° 6 montre l'appareillage avec l'un des blocs, dont le poids réel était de 22 tonnes. Il a été incluí la locomotive et la figure afin de visualiser l'échelle. La photo n° 7 montre quelques détails de la base tournante et des boggies afférents, lesquels sont pivotants et basculants. Sur les photos 8 et 9 il a été enlevé le toit de l'usine et j'ai décidé d'utiliser cette place pour y installer un dispositif électromécanique permettant à la grue de réaliser une suite séquentielle d'opérations simulant la mise en place correcte d'un bloc. Laquelle a été réalisée par une suite de

neuf disques d'un diamètre aussi grand que l'espace le permettait pour régler de la façon la plus précise les temps de l'opération, avec des entailles excentriques faisant actionner les microswitches afférents. Lequel ensemble de disques fait un tour complet en quatre minutes quarante-cinq secondes (étant actionné par le moteur à cassette recorder). Il peut être actionné aussi manuellement.

Ci-dessous, la description succincte de la séquence :

- 1 - Le bloc est hissé du wagon, le crab marche en avant.
- 2 - Une sirène sonne à intervalles pendant 10 secondes et l'ensemble commence à marcher en avant.
- 3 - La flèche tourne et le bloc descend.
- 4 et 5 - Mouvements de correction en hauteur et pivotement pour le positionnement correct du bloc. Ces mouvements sont faits après en sens inverse mais non dans le même ordre antérieur, afin de placer la grue dans la position initiale.

Je suis à la disposition de tous ceux qui voudront obtenir des informations n'ayant pas été données dans cet exposé et pour cela ils sont priés de s'adresser à :

Miguel Aselmo VIGLIOGLIA

Pueyrredón 939 4° "A"

1032 BUENOS AIRES

REPUBLIQUE ARGENTINE

#### ON PARLE DU C.A.M. ...

Dans notre numéro 16 de décembre 1982 (page 380), nous avons relaté l'écho publié, à l'initiative de notre administrateur M. J. OLIVET de BIARRITZ, sur l'exposition MECCANO d'ALTKIRCH par la revue "MINI INGENIEUR VAPORISTE". Cette revue est éditée par les éditions PICADOR 43, rue Voltaire à 92300 LEVALLOIS PERRET, avec le concours de la Société STEAM B.P. 16 de 64210 BIDART qui produit des machines à vapeur vive de toutes échelles et des accessoires concernant la vapeur.

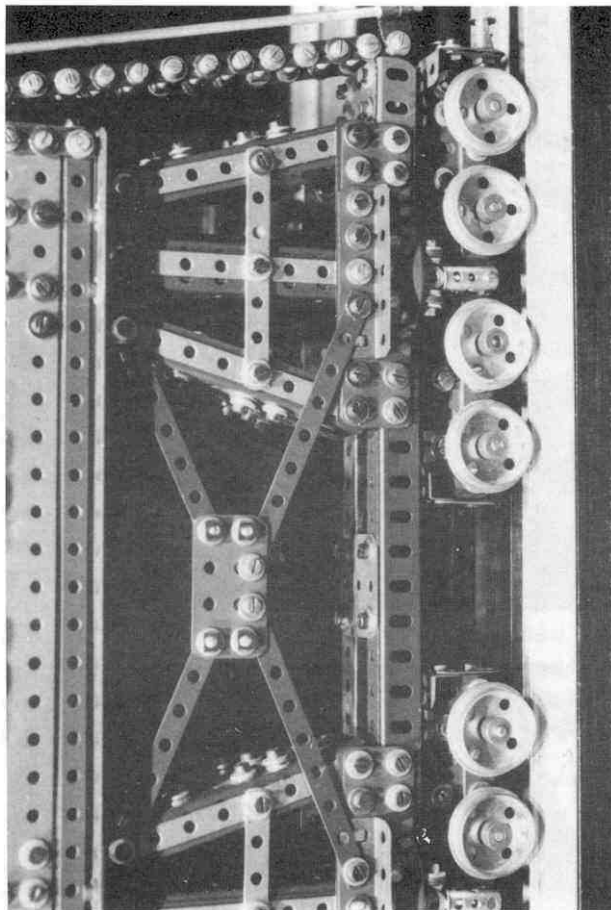
M. J. OLIVET, voisin de cette société nous communique de la part de son directeur M. J.C. PORTERIE une luxueuse brochure intitulée "HERITAGE TECHNIQUE et VAPEUR VIVE" qui est un guide-programme pour la saison 1984-85 des musées et vestiges en tout genre du continent européen touchant à la société industrielle et aux transports.

A la page 46, sous le titre "Adresses utiles à connaître", figure la photo d'un modèle MECCANO de M. OLIVET présenté à l'exposition de LYON (cf Magazine n° 19). Cette photo est accompagnée de l'adresse du C.A.M.

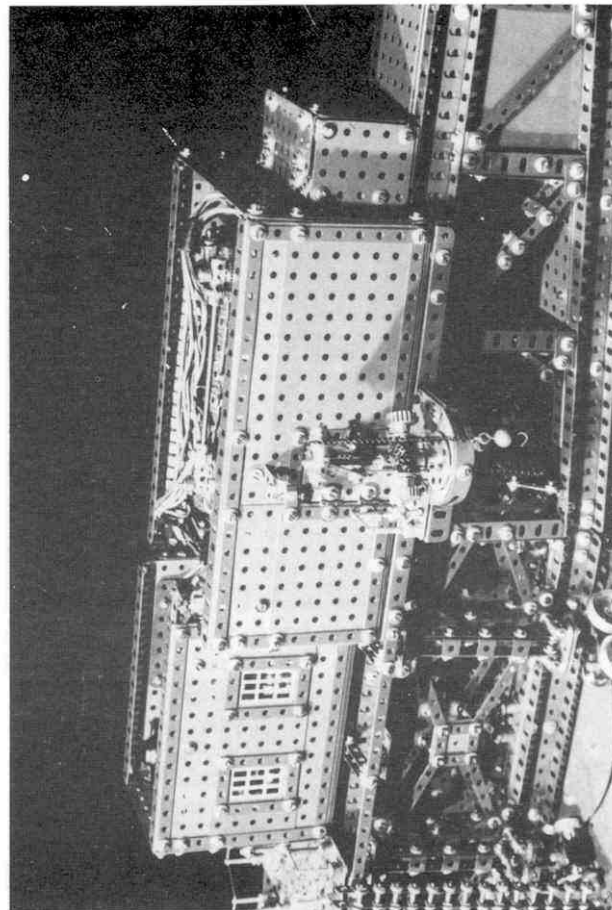
Nous remercions bien vivement M. PORTERIE et les auteurs de cette brochure que l'on peut peut-être se procurer.

S K Diffusion      43, rue Voltaire 92300 LEVALLOIS PERRET

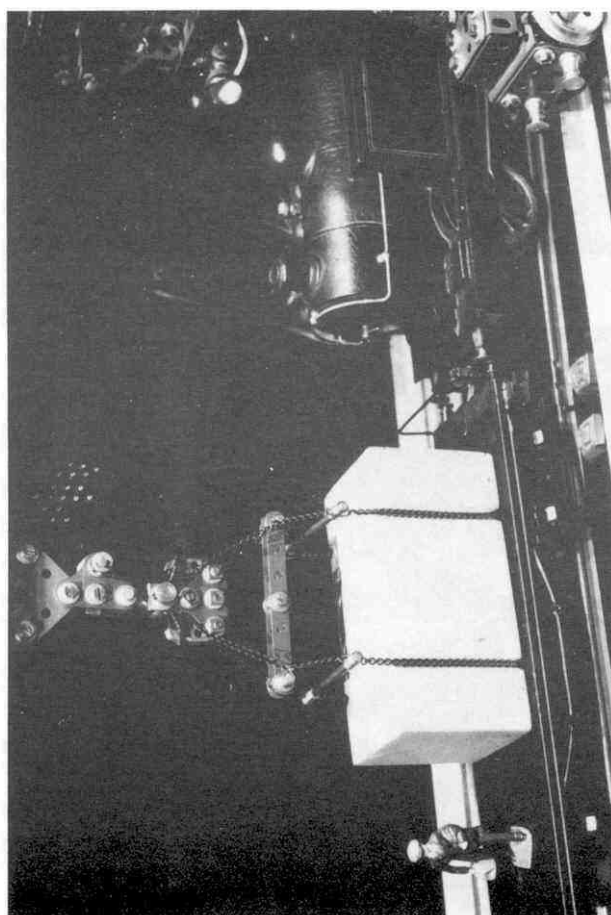
STEAM B.P. 16      64210 BIDART



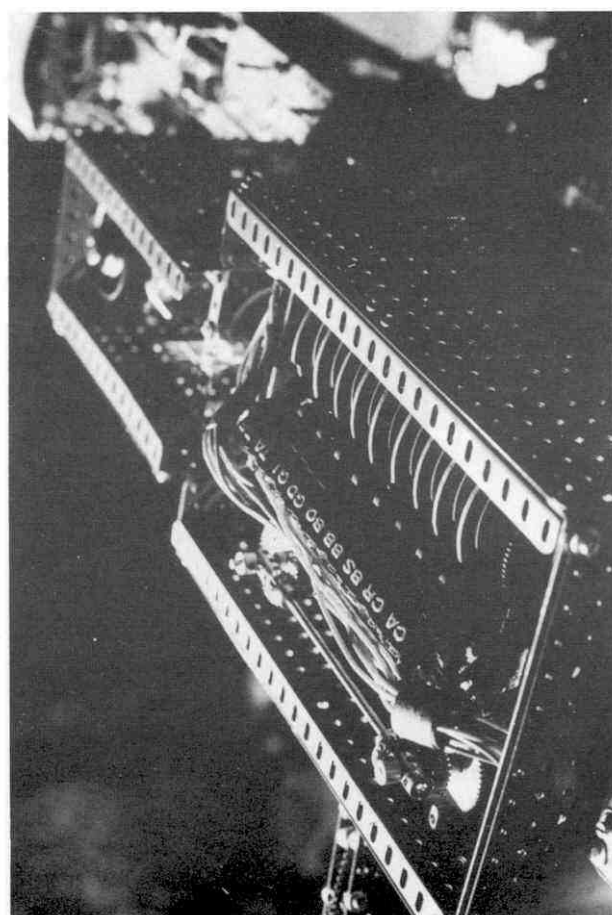
7



9

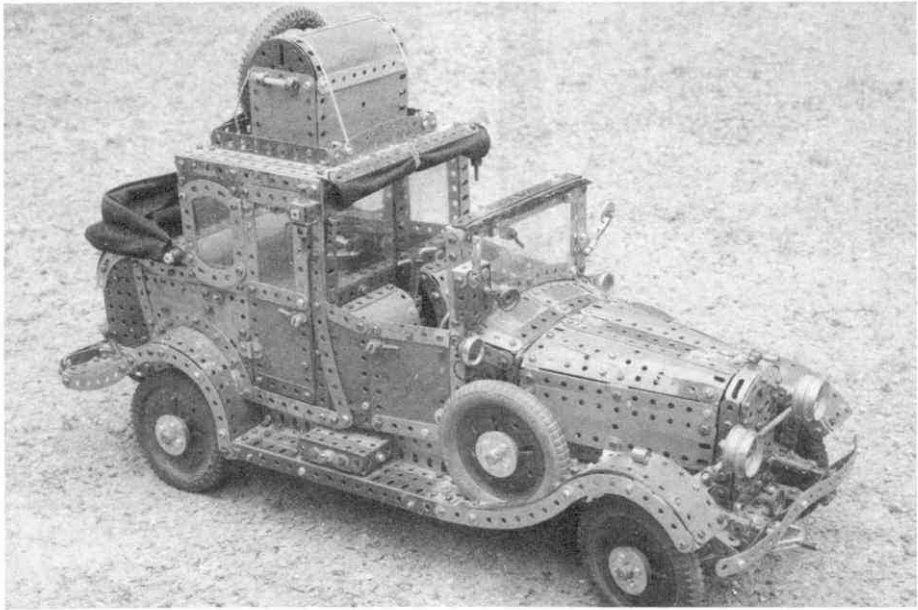


6

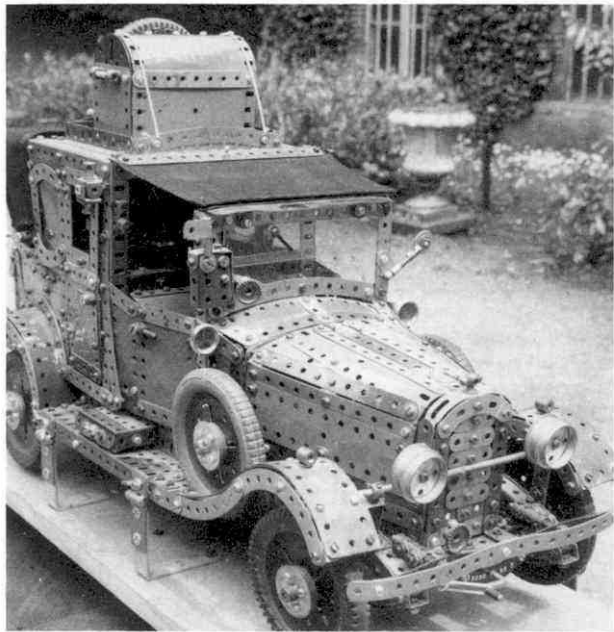


8

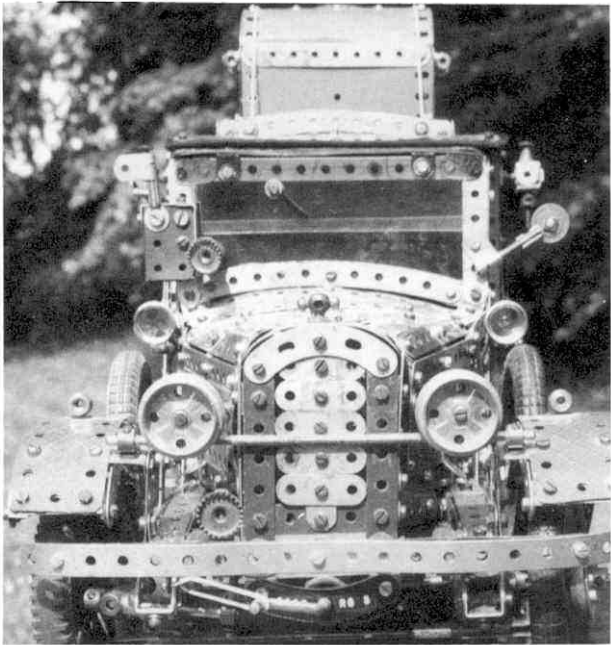




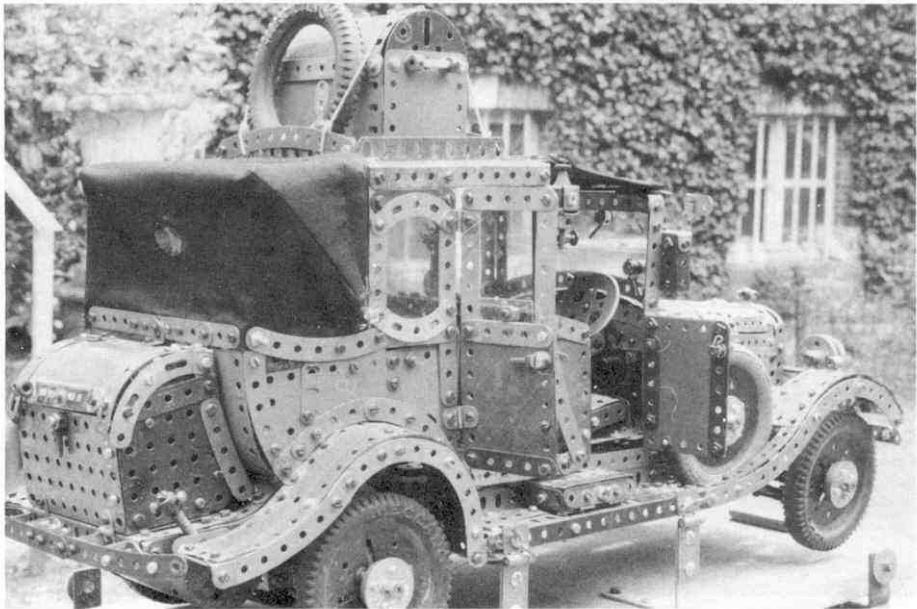
1



2



3



4



## « TOUT MECCANO »

N.B. L'article ci-dessous est extrait des n° 30 et 31 d'août 1984 de l'hebdomadaire "LA VIE DE L'AUTO" et publié avec l'aimable autorisation de ce journal et de l'auteur-constructeur M. Roger BRIOULT. Nous les remercions bien vivement.

===oOo===

Il y a une dizaine d'années, mon ami (et néanmoins patron) Michel Cromback perdit sa mère, déjà fort âgée. En rangeant ses affaires de jeune homme qu'il avait retrouvées chez elle, il tomba, par hasard, sur son jeu de MECCANO. Comme il était d'une gentillesse inouïe et qu'il connaissait ma passion d'enfant pour ce jeu, il m'en fit cadeau. Jamais de ma vie, je n'avais vu autant de pièces à la fois. Il y avait de tout (y compris des pièces que je n'avais aperçues jusqu'alors, que dans les gros manuels). Je retrouvais mon cœur de 15 ans et avec toutes ces pièces, plus les miennes, je décidai de réaliser un rêve de jeunesse, rêve que j'avais toujours considéré comme impossible : "Concevoir une voiture ayant tous les perfectionnements d'une vraie !". Grâce à mon ami Michel, j'ai pu mener à bien cette idée vieille de 40 ans. Je crois que je ne l'ai pas assez remercié. Mais maintenant, quand j'ai sous les yeux ce modèle réduit de voiture, ce n'est plus un paysage de Vacances ou mon oncle pêchant à la ligne que je vois mais le visage plein de bonté de mon ami Michel.

Roger BRIOULT (1)

DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA VOITURE REALISEE ENTIEREMENT EN PIECES DE MECCANO

GENRE : Coupé landaulet-limousine de 1920/21 (taxi)

MOTEUR : électrique "MECCANO" ref 228. 6 vitesses (la première étant engagée en permanence). Ce moteur fonctionne sur 4,5 volts, 9 volts ou 13,5 volts, étant alimenté par 1,2 ou 3 piles 4,5 volts du commerce. Le changement de puissance se fait par un contacteur à 3 plots commandé par la pédale d'accélérateur du modèle. Le support du contacteur n'est pas de fabrication Meccano, mais ses pivots et plots de contact le sont. Les 3 piles sont logées dans la malle arrière ouvrante. Elles sont branchées "en série", la première à gauche, alimente le moteur en début d'accélération, ainsi que l'éclairage avant et arrière (et l'éclairage intérieur qui est indépendant). Les branchements additionnels des 2° et 3° piles augmente la puissance du moteur.

EMBAYAGE : Il est à disque unique constitué par un petit pneu Meccano. Il est protégé par un petit carter amovible. Sa commande est assurée par une pédale intérieure.

suite p. 528

Photos 1 & 2 : Cette maquette réalisée entièrement en pièces de MECCANO (sauf les capotes et l'avertisseur électrique) pèse près de 11 kg en état de marche. Moteur électrique, boîte de vitesses à trois rapports et marche arrière, différentiel, freins à tambours. Direction respectant l'épure de Jeantaud. Eclairage électrique. Tout fonctionne réellement.

Photo n° 3 : Cette vue de face montre les jumelles des ressorts de suspension, le rétroviseur extérieur et le taximètre. Seules, les lanternes d'avant (et le feu rouge arrière) s'éclairent. La manivelle (qui entraîne réellement le moteur) est tenue par une "sangle".

Photo n° 4 : Le modèle roule très aisément sur le sol sur les trois rapports de sa boîte de vitesses (ici en position "décapotée"). La galerie de toit porte une malle de voyage et un pneu de rechange. Une des caractéristiques de cette maquette est d'être très solide.

(1) Ancien rédacteur en chef de la Revue Technique Automobile.

**BOITE DE VITESSES** : Du type à train baladeur, elle donne trois rapports avant et une marche arrière. Sa commande se fait par un levier situé en avant des deux sièges. Les vitesses sont ainsi disposées : marche arrière: levier en arrière et à fond; ensuite "point mort" (en avant) puis, toujours en avant, 1°, 2° et 3° vitesse. La pignonerie de la boîte de vitesses est protégée par un carter facilement amovible.

NOTA : Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses sont assemblés sur un cadre indépendant, amovible facilement, étant boulonné sur le châssis.

**TRANSMISSION - PONT ARRIERE** : La transmission entre la boîte de vitesses et le pont arrière se fait par un arbre portant deux accouplements universels Meccano; cet arbre est situé dans l'axe du châssis. Le pont arrière est du type à poussée par rotule centrale, celle-ci étant placée sur une traverse du châssis. Le différentiel comporte deux satellites et deux planétaires. Un démultiplicateur est situé "en entrée de pont"; il a pour but de démultiplier suffisamment la transmission afin que le modèle (qui pèse près de 11 kg) roule aisément sur les trois vitesses de la boîte. Le différentiel est logé dans un carter non amovible.

**DIRECTION - TRAIN AVANT** : La direction comporte un pignon d'attaque engrenant dans une couronne portant la biellette de commande qui actionne la roue avant droite par l'intermédiaire d'une barre de direction. Les biellettes des roues sont raccordées entre elles par une barre d'accouplement. Celle-ci permet le réglage du pincement des roues. La suspension avant s'effectue par deux ressorts entiers, avec jumelles en arrière.

**SUSPENSION ARRIERE** : Elle se fait par des ressorts "cantilever" (ancrés sur le châssis en avant et articulés sur lui en leur centre, leurs extrémités arrière fixées sur le pont).

**FREINS** : Comme sur les voitures de cette époque, la pédale de frein principal agit sur une poulie placée en sortie de boîte. Les freins sur les roues sont du type à tambours avec garnitures internes rappelées par des ressorts. Ils sont actionnés par un levier situé au centre du plancher avant. Ce levier comporte une crémaillère (Meccano) permettant de le laisser serré en stationnement. Un autre levier plus court, placé immédiatement à sa droite, libre, en le tirant en arrière, le cliquet (Meccano) de verrouillage afin de desserrer les freins.

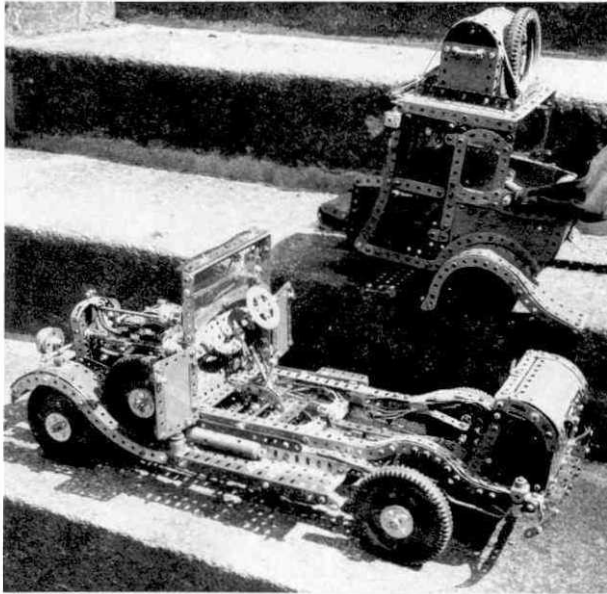
**EQUIPEMENT ELECTRIQUE** : Nous avons vu plus haut comment le moteur était entraîné. L'éclairage est commandé par un commutateur situé sur la planche de bord (lanternes d'avant et feu rouge arrière). L'éclairage intérieur est constitué par une petite lampe Meccano (ref. 201). Elle est commandée par un commutateur placé au dessus du dossier de la banquette arrière. La mise en marche du moteur se fait par une manette située sous le tableau de bord, à gauche du conducteur. L'avertisseur sonore (non Meccano) est commandé par un bouton poussoir à droite du volant. NOTA : un verrouillage permet de bloquer l'accélérateur en position "accéléré à fond".

suite p. 531

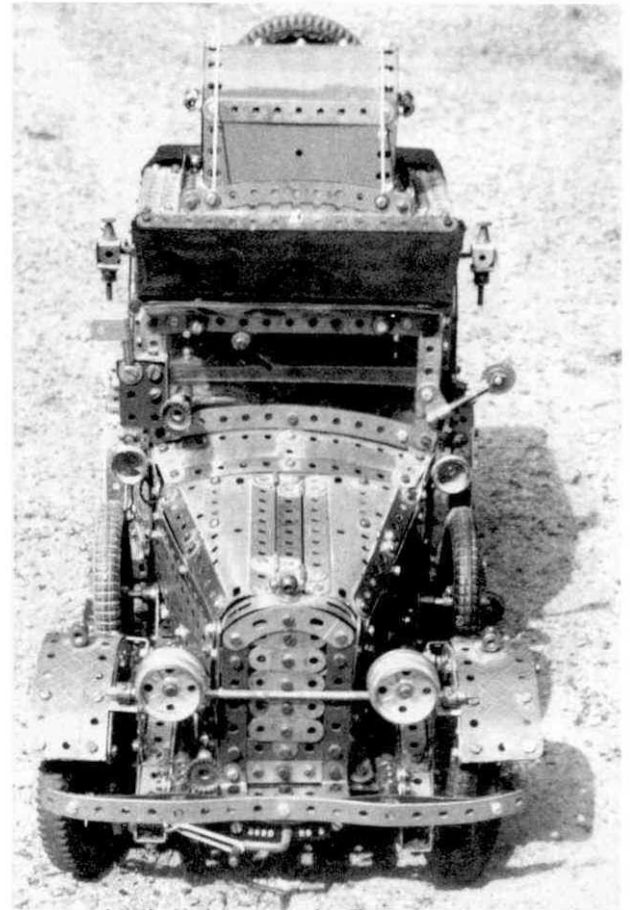
**Photo n° 5** : Il suffit d'enlever trois boulons pour séparer la carrosserie du châssis. Cette disposition a été nécessaire en raison de la très grande compacité de la construction de cette maquette et de questions d'accessibilité pour beaucoup d'assemblages.

**Photo n° 6** : La maquette en châssis nu. On remarque la forme relevée des longerons au dessus du pont arrière et les ressorts de suspension, à 4 lames, du type "cantilever". On aperçoit les piles d'alimentation dans la malle, qui reste solidaire du châssis.

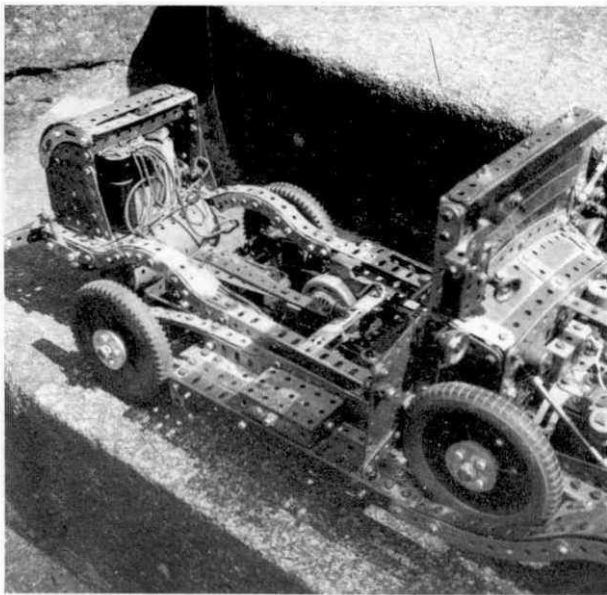
**Photo n° 7** : La malle ouverte montre, sur le dessus, le compartiment à outils, dessous les trois piles alimentant le moteur progressivement pour accélérer (1 pile, 2 piles ou les 3 piles à la fois). Sur l'abattant, on voit le cric (levant réellement la maquette) et sa manivelle. A gauche de la malle : le feu rouge arrière. A droite : le bouchon de remplissage du réservoir.



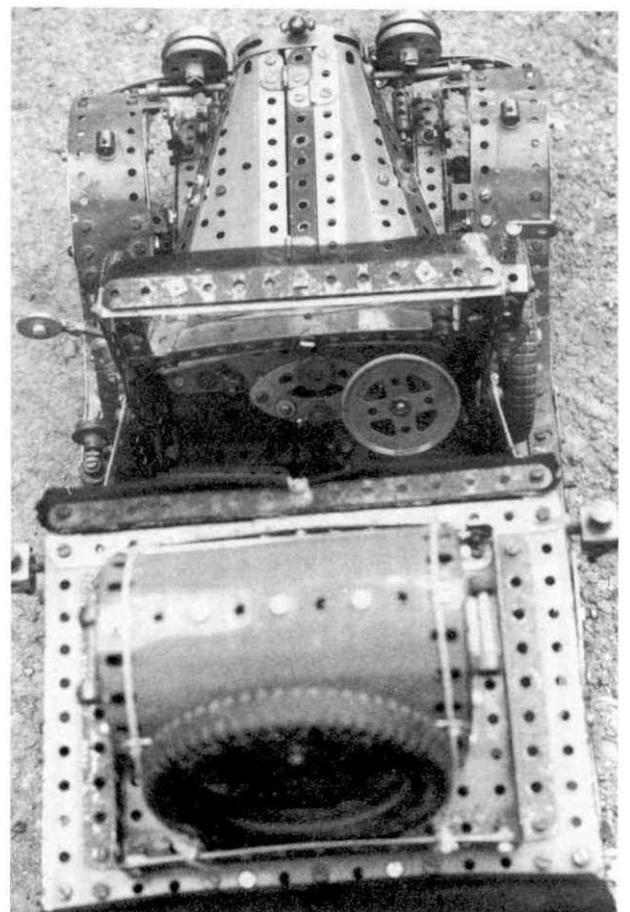
5



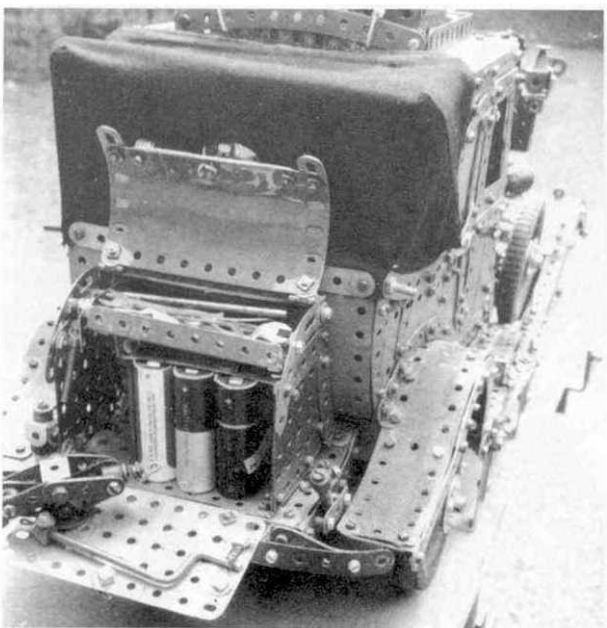
8



6

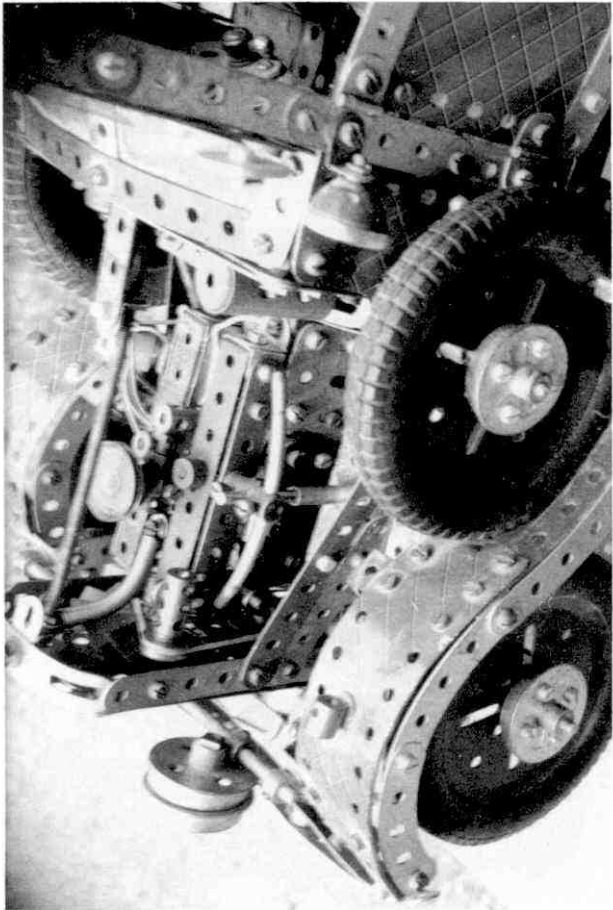


9

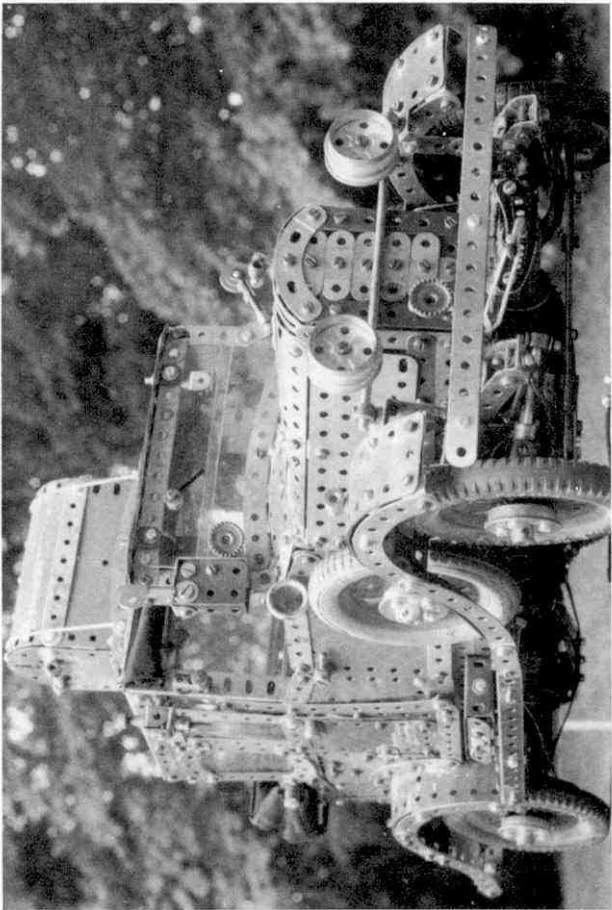


7

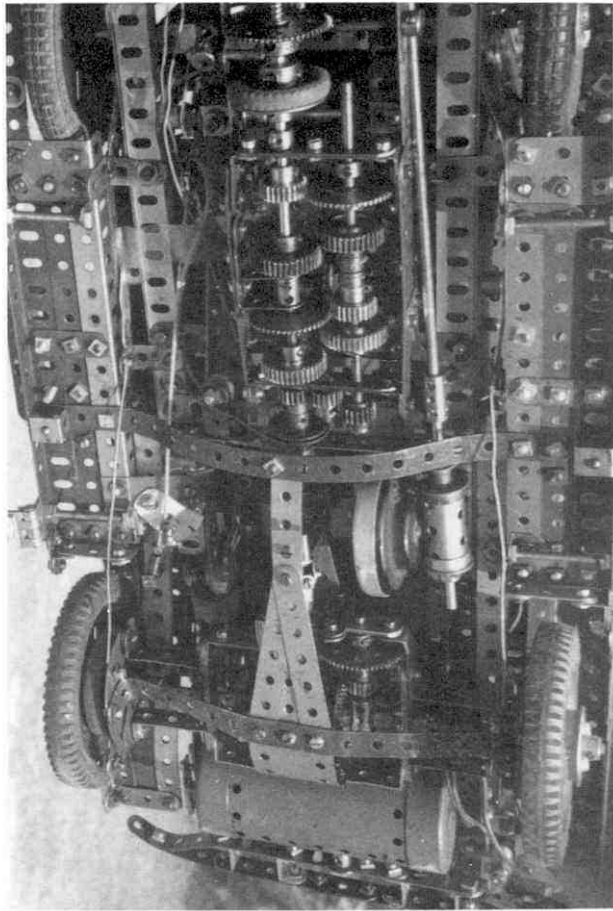




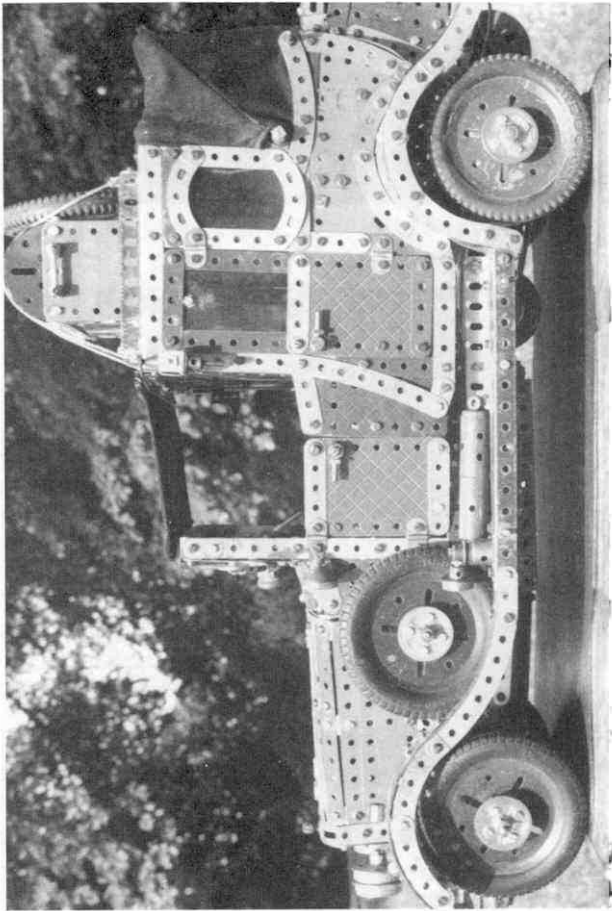
11



13



10



12

**CHASSIS - CARROSSERIE** : Le châssis est réalisé à partir de cornières disposées en "U" prolongées en avant et en arrière par des bandes courbes et des bandes plates cintrées afin de constituer également un profil en "U". Bien entendu, le châssis est supporté par les quatre ressorts. La carrosserie est constituée, à l'avant, par le capot (totalement articulé) et les deux ailes aménagées pour recevoir les deux roues de secours semi-encastées.

Les deux places avant sont découvertes, mais elles peuvent être protégées par une toile qui se déroule. Le pare-brise est en deux parties (la partie supérieure étant articulée sur charnières). Les montants de pare-brise reçoivent, à gauche, le rétroviseur et, à droite, le "taximètre" à drapeau.

La partie fixe du pare-brise reçoit un projecteur orientable. Les deux sièges avant sont séparés. Un porte-cannes, porte-parapluie, est prévu entre les deux dossiers (les cannes sont faites avec des tringles de Meccano ...). Les portes possèdent des poignées à verrouillage. Un coffre à outils, ouvrant, est placé sur le marche-pied, sous la porte avant droite. Une bouteille Magondeaux (acétylène dissous) est placée à gauche, sur le marche-pied.

**L'ARRIERE** comporte la carrosserie proprement dite. Il s'agit d'un landaulet (donc découvrable dans sa partie arrière). Le toit de la partie avant, vitrée, reçoit un "Parlophone". Les deux portes ont des poignées à verrouillage et des glaces mobiles s'escamotant dans l'épaisseur (double) de chaque porte. Les deux glaces de custode sont fixes. La capote est du type à deux arceaux. Ouverte, elle repose sur deux supports; fermée, elle vient se verrouiller sur la partie fixe du toit. La malle arrière, avec abattant et couvercle relevable, contient trois piles et le cric de levage (qui, comme tout le reste, fonctionne parfaitement). Le réservoir d'essence (c'est une chaudière Meccano) est placé sous la malle; son bouchon de remplissage est situé à droite.

**L'EQUIPEMENT INTERIEUR** : Il comprend une banquette avec accoudoirs; deux strapontins pliants sont placés face à la banquette. Entre les deux strapontins se trouve, situé contre la cloison de séparation, un bar avec abattant faisant tablette. Le compartiment arrière comporte un éclairage avec commande indépendante.

**DIVERS** : Le pare-chocs avant est monté sur des pistons avec ressorts à boudin. Le moteur, factice, contient le moteur Meccano. Il comporte un ventilateur et une dynamo tournants. Ce moteur, qui possède tous les équipements d'un "vrai", a un système d'échappement complet avec tuyauterie et "silencieux". Il suffit de retirer trois boulons pour séparer la carrosserie du châssis.

**L'OUTILLAGE DE BORD** comprend :

- 1 cric avec manivelle (un support de cric est prévu de chaque côté du modèle).
- 1 tournevis, 2 clés coudées, 1 clé porte-écrou (très utile car il existe bien des endroits inaccessibles autrement).
- 1 broche conique (provenance : MECCANO Constructeur d'Autos).
- 1 boîte contenant une réserve de vis, d'écrous et de rondelles.

suite p. 532

---

**Photo n° 10** : Les carters déposés (un seul écrou !) montrent (de droite à gauche) : le moteur électrique, l'embrayage avec le disque, le doigt de commande et le ressort, la boîte de vitesses à trois rapports et marche arrière. Entre la boîte et le pont, on aperçoit un avertisseur électrique (provenant d'une bicyclette !), le pot d'échappement.

**Photo n° 11** : Le capot ouvert montre le moteur factice (le moteur électrique est logé à l'intérieur). On voit le ventilateur (qui tourne avec le moteur électrique), la dynamo, la durite d'eau et la pipe d'échappement. Fixé sur le tablier, on aperçoit "l'exhausteur".



EN COMPLEMENT DU MODELE.

- 1 cadre de relevage latéral par basculement du modèle (accessibilité du dessous).
- 1 cadre présentoir supportant le cahssis par dessous afin de soulever les quatre roues; ainsi, on peut montrer facilement le fonctionnement du moteur, de l'embrayage, de la boîte de vitesses, du pont arrière et de son différentiel, des freins, ainsi que la flexibilité -réelle- des ressorts de suspension.

DIMENSIONS ET POIDS - Echelle 1/7°

Modèle Meccano : roues 0,10; longueur 0,66 m; largeur 0,25 m; hauteur (avec galerie) 0,30; poids 10, 5 kg.

Voiture réelle : roues 0,70; longueur 4,72 m; largeur 1,75 m; hauteur (avec galerie) 2,10 m (soit 1,96 m sans galerie) poids 735 kg.

OBSERVATIONS : Si l'on constate que les proportions des dimensions comparées sont bonnes (et celà m'a donné beaucoup de souci ...) l'échelle 1/7° ne convient pas pour le poids. En effet, la voiture réelle serait nettement plus lourde (de 400 kg environ). La voiture Meccano devrait peser environ 16,200 kg ... Je pense que vous me pardonneriez...

NOUVEAUX MEMBRES

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
407	MILLET Jean-François,	
408	SUVELIER Michel, retraité	1 - 3 - 4 - 5
409	STASSART Jean-Louis, professeur de chimie	1 - 3 - 4
410	GAUTIER Alain, ingénieur	1 - 3 - 4
411	BRUNET Laurent, écolier	1
412	MARQUIS Denis, directeur de Marketing	2 - 4 - 6
413	PORTENEUVE Jacques, ingénieur opticien	1
414	AIMEDIEU Patrick. chargé de recherche au C.N.R.S.	1 - 2

UN ANNUAIRE "1985" DU C.A.M.

Suite à la mise à jour du fichier, un ANNUAIRE 1985 des membres du C.A.M. sera édité. Il sera adressé à tous les membres cotisant pour 1985, avec le n° 21 du Magazine et remis aux nouveaux membres. Ce fascicule est à usage strictement interne et ne sera pas diffusé à l'extérieur du C.A.M.

Toutefois, les membres du C.A.M. qui souhaiteraient ne pas voir figurer leur adresse sur cet annuaire sont priés de le faire savoir au Secrétariat avant le 1° juin 1985.

## EN PRELUDE A L'EXPOSITION MECCANO 1985 ...

### LA SECONDE BATAILLE DE POITIERS

En dépit de ce titre, ne vous attendez pas à la narration d'exploits guerriers comparables à ceux de Charles Martel mettant un terme, en 732, à l'invasion des Sarrazins.

Toutefois, lutter pour une cause n'est ce pas, d'une certaine manière, livrer bataille ? L'épopée d'un commando de "branchés" du MECCANO s'en allant, entassés avec leurs modèles dans un minibus de location, défendre les couleurs du C.A.M. aux JOURNEES DU JOUET DE POINTE organisées par la Ville de POITIERS, avec le concours de Mme BAUCHE, anciennement chargée des relations publiques chez MIRO-MECCANO, pourrait le laisser penser.

En ce qui me concerne, l'aventure avait commencé le 5 octobre 1984, à LYON, au petit matin, lorsque j'avais vu poindre au coin de ma rue le minibus dont M. PERRAUT, instigateur de l'expédition, tenait le volant. Il était accompagné de Mme PERRAUT et d'un adorable matou appelé David.

Après avoir chargé mes modèles, nous partîmes chercher du renfort. Un détour par RIVES, et Mme et M. LOGUT se joignirent à nous, avec un cheval mécanique, un réveil et une 2 CV Citroën, prêtés par M. EYNARD, de Saint Hilaire du Rozier. A VOIRON, M. MELINAND fit de même avec son métier à tisser, son ourdissoir et un locomobile.

Les troupes étaient au complet. Quant aux modèles, en y ajoutant les miens : une Grande Roue, la locomotive "Locomotion" de STEPHENSON, une pendule à échappement "à ficelle" et le petit robot "Léon" conçu pour présenter les articles MECCANO dans la vitrine de Mme MALATIER, nous arrivions à un volume intéressant. D'autant plus que Mme et M. OLIVET, qui avaient vécu à POITIERS avant de se retirer à BIARRITZ, avaient pris la route en éclaireurs et par leurs propres moyens, apportant du matériel.

Le moral était au beau fixe et M. PERRAUT donna le signal du départ. Assise en première ligne, à côté du pilote, lequel tenait le volant avec la force tranquille d'un moniteur d'auto-école, Mme LOGUT l'aidait à tenir le cap, avec un instinct de l'orientation susceptible de rendre ridicule le plus aiguë des radars. Il suffit, pour en être persuadé, de se souvenir de l'autorité avec laquelle elle conseilla à notre Président de faire demi-tour, alors que repartant dans la direction où le véhicule avait été garé pour une pause repas, nous reprenions la direction de LYON. Rassurez vous nous ne nous étions pas livrés à des libations dignes de l'alcootest, mais l'ambiance de franche gaîté qui était du voyage ne favorisait guère la concentration.

Notre arrivée à POITIERS débuta par une visite de la Ville, tout à fait involontaire, car due à de nombreux sens interdits qui, ajoutés à l'étroitesse des rues, rendaient la recherche du lieu de l'exposition difficile. Enfin, au détour d'une rue, la Maison de la Culture nous apparut. Mme et M. OLIVET étaient arrivés la veille et nous accueillirent. L'installation des modèles commença, les nôtres prenant place à côté du tracteur et de la grue sur ponton, actionnée par une magnifique machine à vapeur vive, apportée par M. OLIVET.

Les deux jours qui suivirent nous permirent de nous rendre compte que POITIERS était devenu le lieu d'une véritable célébration du "JOUET DE POINTE", ce jouet qui est le reflet de l'évolution des techniques et de la société, et dont le MECCANO demeure l'un des plus beaux fleurons. Le succès de cette manifestation qui, en plus de la Maison de la Culture, occupait l'Hôtel de Ville, le Musée et la Maison des Sciences et des Techniques, était considérable.

Au cours d'un repas à la "Taverne de Maître Kanter", offert par les organisateurs, Mme BAUCHE qui fut l'organisatrice de l'exposition MECCANO du BOURGET, nous dit sa satisfaction quant à notre participation et son enthousiasme pour le célèbre jeu de construction. La possibilité d'organiser l'une de nos expositions nationales à POITIERS fut envisagée.

Mais tout a une fin. L'heure, toujours un peu triste, du retour arriva. Les modèles réintégrèrent leurs emballages et, après une coupe de Champagne à l'Hôtel de Ville, nous prîmes le chemin du retour.

LYON... BRIGNAIS... RIVES... VOIRON... BIARRITZ...

Peut-être, allez vous trouver ma narration pas très sérieuse. Elle n'est que le reflet de l'ambiance qui régna parmi nous au cours de ce voyage qui permit au MECCANO d'être présent en un lieu où sa présence était indispensable.

Et je reste persuadé que si, parfois, de longs miaulements s'échappaient de la gorge de David, ils exprimaient la tristesse qu'éprouve un chat d'être incapable de se servir d'un tournevis.

Edmond BESSON

C.A.M. n° 99

DERNIERE MINUTE - INFORMATIONS - DERNIERE MINUTE - INFORMATIONS - DERNIERE MINUTE

#### POITIERS CAPITALE DU JOUET DE POINTE

Les contacts que nous avons avec la Mairie de POITIERS nous permettent d'affirmer que la municipalité entend organiser régulièrement cette manifestation pour que POITIERS devienne la "Cité du Jouet de Pointe", à l'image de ce que fait ANGOULEME avec la B.D. (Bande dessinée).

Après la première de 1984, les JOURNEES DU JOUET DE POINTE se tiendront à nouveau à l'automne 1985, pour devenir ensuite une manifestation bisannuelle. C'est pourquoi, notre exposition 1985 vient tout à fait à propos, car elle se situe à mi-chemin entre les deux premières éditions et permettra de renforcer à POITIERS l'image du "jouet de pointe".

Le C.A.M. doit donc déjà envisager sa participation aux journées 1985.

#### COTISATION 1 9 8 5

Nous vous rappelons que le montant de la cotisation annuelle du C.A.M. pour 1985 est de 100 F. Nous prions nos adhérents qui ne l'auraient pas encore réglée de bien vouloir s'en acquitter avant le 30 juin 1985, en s'adressant DIRECTEMENT au Trésorier :

M. Robert GOIRAND

Pour simplifier le travail de chacun, nous vous remercions de ne pas envoyer de cotisation au Président.

Important : Le Magazine n° 21 ne sera pas servi aux membres qui n'auront pas payé leur cotisation 1985.

## CA BOUGE DANS LA REGION RHONE-ALPES

### PREMIERE RENCONTRE

Evidemment, il ya avait le téléphone, les boîtes aux lettres (Notre Président, M. PERRAUT en savait quelquechose). Mais, la région Rhône-Alpes, en pleine expansion meccanophile, ne pouvait plus s'en contenter. Il était grand temps de matérialiser des idées qui depuis longtemps nous trottaient dans la tête.

M. PERRAUT pensait que le bureau de son auto-école de BRIGNAIS, qui servait de salle de projection pour les diapositives du cours de code, pourrait être utilisé pour celle des films "super 8" que je réalise sur le thème du MECCANO et de ses à-côtés. Nous avions donc un point de départ pour la réalisation de nos projets.

En ce qui concernait la date de la réunion envisagée, il nous apparut très vite, après quelques contacts téléphoniques, qu'en trouver une où personne ne serait retenu par de quelconques obligations appartenait au domaine du rêve. Quant aux invitations, le nombre d'invités étant tributaire des possibilités d'accueil, nous fîmes pour le mieux. Notre intention étant essentiellement de provoquer une rencontre amicale dont personne ne devait se sentir exclu par notre volonté. Ainsi, donc, le dimanche 4 novembre 1984, un certain nombre de membres du C.A.M. prit le chemin du rendez-vous.

Nous avions proposé, quelquesuns venant d'assez loin et aussi, dans le but de permettre aux nouveaux adhérents de faire connaissance, un repas en commun dans une pizzeria voisine. Très vite, la glace fut rompue et l'ambiance se créa.

De retour à l'auto-école, la séance cinématographique commença. Le programme comportait :

- Un reportage sur les jouets anciens (En particulier, Meccano - trains Hornby) et les lieux où l'on peut les rencontrer.
- Un autre consacré à des activités du C.A.M. ayant eu lieu en 1984 et qui débutait par des images d'un rallye automobile BAR-SUR-AUBE et retour, dont Mme MALATIER, pilote émérite, fut la triomphatrice, en dépit de la perfidie du verglas. Ce voyage, effectué en compagnie du jeune Emmenuel VALLET et d'Ophélie, un petit ange à quatre pattes de la race canine, avait pour but notre participation à une exposition organisée par M. BUTEUX. Le film comportait des séquences tournées au Salon de la Maquette et du Modèle Réduit à PARIS-La Défense, où le C.A.M. était présent grâce à l'initiative de M. GOBEZ et se terminait par un reportage sur l'exposition de LYON. L'installation des tables après le nettoyage de la salle est un spectacle à voir absolument par ceux qui n'ont pas eu la joie d'y participer !
- Un troisième film relatait un parcours débutant à l'exposition de BRIOUDE, en 1983, et nous conduisant sur le sol britannique, en des lieux où naquit la "Révolution Industrielle" et cette étrange fascination de l'être humain par la machine qui poussa un certain Franck HORNBY à créer le MECCANO. Et puis, ... LIVERPOOL... Binns Road et ses ruines ... HENLEY et son exposition ...

Le reste de la journée s'organisa entre la consommation de rafraîchissements, la consultation d'albums de photos, des visites à l'étage supérieur, "Musée Meccano" de M. PERRAUT. M.STREIFF nous présenta deux modèles réalisés par lui : un "chariot chinois" et un différentiel Torsen. Ce système révolutionnaire à vis sans fin qui ne permet pas le patinage si l'une des deux roues est privée de point d'appui. A signaler que l'on peut lire ces lignes dans le n° 799 de "SCIENCE ET VIE" qui en fait la description: "Tous ceux qui ont fait un peu de mécanique - ou de MECCANO - savent que ... etc..."

Les participants commençaient à prendre congé lorsque M. Michel GONNET, notre Secrétaire, retenu jusque là par d'autres obligations, fit son apparition, mettant un point d'honneur à venir nous rejoindre. Tel fut le déroulement de cette première rencontre, dans les lieux qui virent naître le C.A.M.

Y participèrent, par ordre alphabétique :

MM. BESSON, BILLY, CHARNOUD, COUEDOU, EUDOT, GONNET, LEORAT, LEDER,  
M. et Mme LOGUT, Mme MALATIER, M. et Mme MELINAND, M. et Mme PERRAUT,  
M. et Mme STREIFF.

D'autres réunions sont prévues. Les bons souvenirs sont les meilleurs artisans du futur. La croissance de notre association lui a donné de nouvelles possibilités. Le succès remporté par toutes les initiatives prises dans notre région prouve que la fortune sourit aux audacieux. Le temps n'est plus où les choristes de l'Opéra chantaient : "Marchons ! Marchons ! ..." ... en restant sur place !

Edmond BESSON



#### MINI-EXPOSITION MECCANO à LYON

A l'occasion de la journée "Portes ouvertes" de l'Ecole J.B. DE LA SALLE, Lycée Technique privé lyonnais, le samedi 2 mars 1985, notre ami Emmanuel VALLET (C.A.M. n° 225), élève de cet établissement, avait obtenu du directeur M. ARQUILLERE, l'autorisation de présenter une mini-exposition MECCANO.

Plusieurs constructeurs de la région avaient répondu à l'appel et une vingtaine de modèles constituaient une exposition tout à fait respectable, présentée dans une salle facilement accessible par les très nombreux visiteurs, futurs élèves et leurs familles.

Les constructeurs suivants étaient présents :

M. BESSON : Pendule à ficelle, locomotive "Locomotion", chariot chinois et robot.

M. DE FILIPPIS : Fraiseuse verticale.

M. LAMBOTTE et son fils Jean-Charles : Camion Tout Terrain 6x4 et camion Tout Terrain 6x6.

M. LOCUSSOL : Horloge à répétition et remontage automatique.

M. LOGUT : Pelleteuse automobile, Bulldozer sur camion avec remorque surbaissée, Petite grue avec moteur 1A.

Modèles prêtés par M. EYNARD : Réveil ancien et 2 CV camionnette.

Mme MALATIER : Camion semi-remorque, Manège, Chassis camion.

M. MELINAND : Métier à tisser, Canetière, Batteuse ancienne avec son locomobile à vapeur.

M. BESSON présentait, en outre, des albums de photos des expositions et visites Meccano qu'il a faites.

A l'heure des visites officielles, nous avons reçu la visite de M. Michel NOIR, Député du Rhône, Adjoint au Maire de LYON, accompagné de ses collaborateurs, notamment M. BONNET, Vice-Président du Conseil Général et Mme FROBERT, Conseiller Général et Maire du 1<sup>er</sup> arrondissement. Ces personnalités ainsi que plusieurs élus municipaux se sont particulièrement intéressés aux modèles et aux explications. Il faut dire que le métier à tisser de M. MELINAND était propre à éveiller l'intérêt sur la "colline qui travaille" c'est à dire celle des canuts.

Des contacts ont été pris pour l'organisation de mini-expositions dans les mairies du 1<sup>er</sup> et du 4<sup>er</sup> arrondissements, situés sur cette colline, ainsi que pour publication d'un article sur le C.A.M. dans le journal municipal de M. NOIR, "J'HABITE".



A noter, pour finir, que M. DE FILIPPIS, ancien élève de l'Ecole de la Salle, s'est souvenu qu'à cette époque on utilisait le MECCANO pour l'enseignement pratique et, effectivement, une visite dans les greniers permettait de mettre au jour un "Tour" entièrement constitué de pièces MECCANO et construit par les élèves, camarades de M. DE FILIPPIS, dans les années 60. Cette pièce "historique" venait rejoindre avec sa poussière d'origine les modèles exposés. Notre exposition trouvait sa légitimité ...

Plusieurs membres du C.A.M. ont rendu visite à l'exposition dans la journée, dont M. Robert GOIRAND, Trésorier, accompagné de sa famille. M. PERRAUT, Président, absent pour le week-end, s'était fait excuser. Vers 17 heures, l'affluence cessait et l'on remballait tous les modèles, en promettant bien de recommencer à la première occasion ... sûrement pas si éloignée...

Michel GONNET

---

PETITES ANNONCES - PETITES ANNONCES - PETITES ANNONCES - PETITES ANNONCES 7

---



---

RAPPEL

CE MAGAZINE DOIT ETRE LE VOTRE

Nous remercions les nombreux amis qui nous ont écrit ou envoyé des articles. Nous n'avons pas encore tout publié, mais nous attendons vos écrits. Nous souhaitons, en particulier, les compte-rendus des manifestations auxquelles participent les membres du C.A.M. (sous forme rédactionnelle).

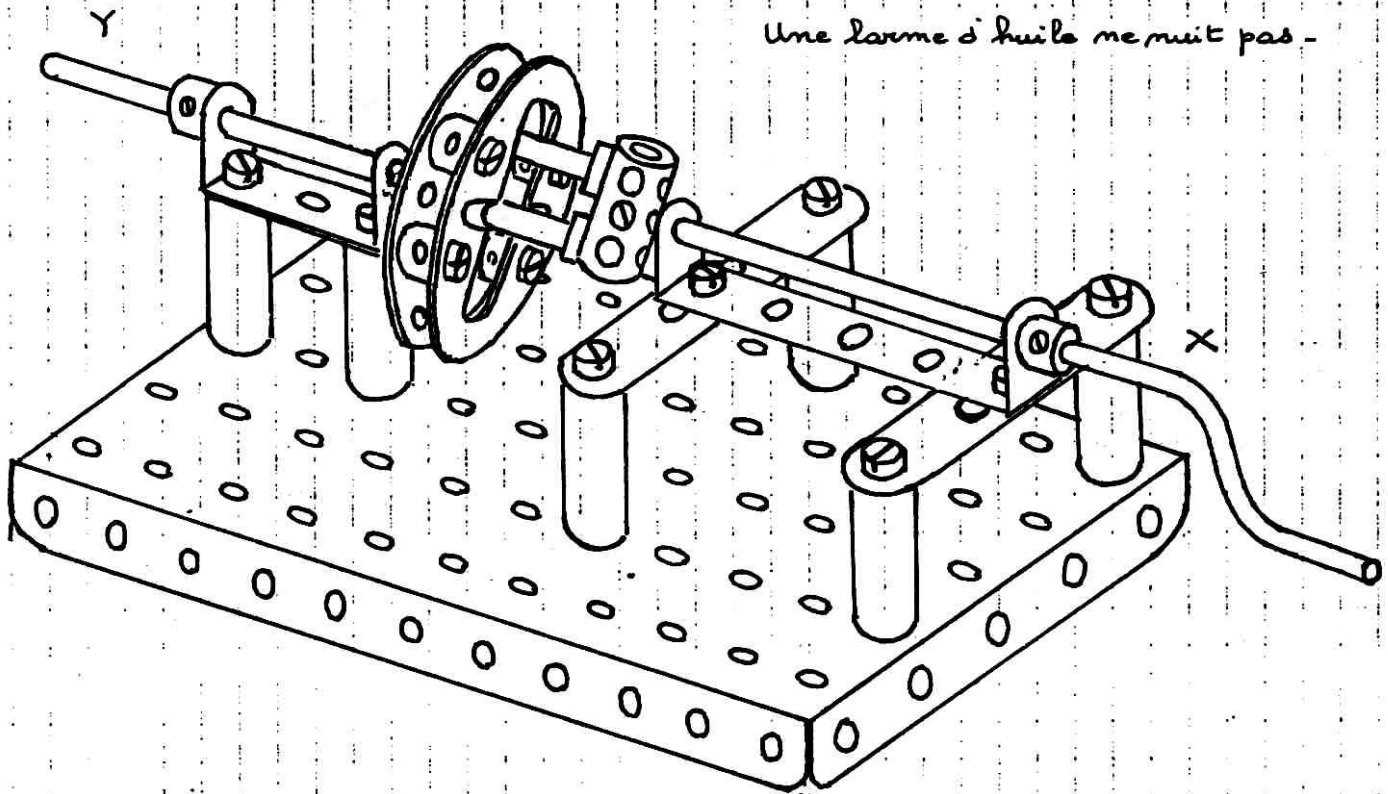
Adresser tout courrier au secrétariat.

# Démultiplication $\frac{1}{2}$

## (Application du Théorème de LAHIRE)

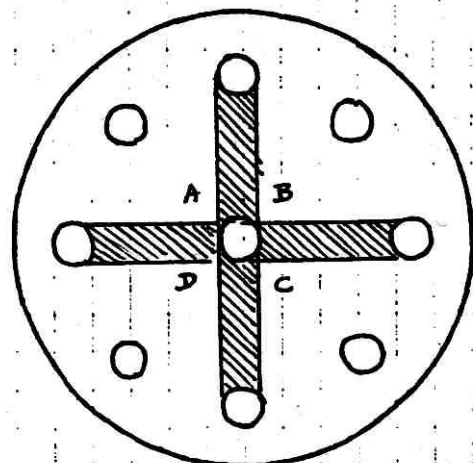
Quand on tourne la manivelle X d'un tour, l'axe opposé Y tourne d'un  $\frac{1}{2}$  tour dans le même sens, entraîné par les chevilles filetées qui coulisseront à l'intérieur de la croix faite dans le disque de 8 T. Le fonctionnement de ce réducteur n'est possible avec les pièces utilisées uniquement que lorsque les 2 axes sont décalés l'un de l'autre d'un  $\frac{1}{4}$  de pouce, c'est à dire la moitié de l'écartement entre 2 trous successifs. Ce qui explique l'utilisation des 2 bandes spéciales 5T-5cm N° 6.

Une larve d'huile ne nuit pas.



### PIECES NECESSAIRES

Bande spéciale 5T-5cm	N° 6	2
Bande 3T	N° 6a	1
Axe de 60 mm	N° 16a	1
Petite manivelle	N° 195	1
Roue barillet 8 T	N° 24	1
Disque 8 T (Modifié)	N° 24a	1
Ecrou	N° 37a	6
Boulon de 5 mm	N° 37b	14
Rondelle de 10.	N° 38	4
Bande cousue 3T	N° 48	1
Bande cousue 5T	N° 48a	1
Plaque à rebords 11T x 5T	N° 52	1
Bague d'arrêt	N° 59	6
Accouplement	N° 63	1
Boulon de 12 mm	N° 111a	4
Petite cheville	N° 115	2
Noyau	N° 528	6



DISQUE 8 T MODIFIÉ

Parties en gris à éliminer avec une lime queue de rat de 4 mm - Les angles droits A, B, C et D devront être légèrement arrondis -

Nous poursuivons ici l'étude des boites " haut de gamme " qui ont succédé avant-guerre à la célèbre n° 7 traitée dans notre magazine n° 13.

Comme nous l'avions précisé, c'est en 1934 (octobre) que cette boite fût remplacée par une " L ", sommet d'une nouvelle série dont chaque boite eût la particularité d'être désignée par une lettre d'où son nom de série " alphabétique ". Cette innovation ne devait cependant pas rompre bien longtemps avec la tradition numérique car le 1er mars 1938 une autre série de boites était lancée entraînant la suppression de la précédente et bien évidemment de la " L " qui laissait sa place à une n° IO.

Elles étaient donc toutes deux les plus importantes de leur série respective dont voici la composition :

Série Alphabétique : en 1934 et 1935 : IO boites de départ : A - B - C - D - E - F - G - H - L et 9 boites complémentaires : Aa - Ba - Ca - Da - Ea - Fa - Ga - Ha - Ka auxquelles s'ajoutaient à partir de 1936 une boite O et une Oa.

Série Numérique : de 1938 à 1942 : II boites de départ : 0 - 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - IO et IO boites complémentaires : 0a - 1a - 2a - 3a - 4a - 5a - 6a - 7a - 8a - 9a. Il est à souligner que cette série ne fût disponible en France qu'à partir du 1er Mai 1938 (circulaire destinée aux dépositaires de février 38)

C'est avec la mise en vente de la série Alphabétique que les pièces Meccano apparurent sous les couleurs Or et Bleu avec quadrillage jaune qui ne furent pas, semble t-il, particulièrement bien accueillies à en juger par le nombre relativement faible de boites de cette époque retrouvées à ce jour. Il est vrai que ces tons ne s'alliaient guère aux séduisants vert et rouge qui avaient été largement répandus durant les six années qui précédèrent.

Simultanément le système Meccano se transformait par l'adjonction de nouvelles pièces (une liste apparaît dans le M.Magazine de novembre 1934) mais aussi par la suppression de bien d'autres ce qui devait singulièrement modifier le contenu des boites et en particulier celui des " L " et des IO. Pour une comparaison aisée les tableaux qui suivent font apparaître sur un même plan le contenu des boites " L " et IO en rappelant ce qu'était le dernier connu des n° 7. On constatera la disparition progressive de la quasi totalité des pièces spécifiques et d'une documentation fournie, bien connues des collectionneurs, que ces dernières contenaient.

#### LA BOITE " L "

Nous avons le plaisir de présenter, pages suivantes, l'une de

ces boîtes " L " qui est de 1936 et qui a été à l'époque importée d'Angleterre.

A notre connaissance aucune illustration d'une telle boîte n'apparaît dans la documentation Meccano. Il ne faut effectivement pas s'en tenir à l'unique cliché visible dans les petits catalogues de fin d'années des saisons 1934/35 - 1936/37 - 1937/38 ainsi que dans la brochure intitulée " Le Livre Meccano 1934-35 " pour avoir une vue précise d'une authentique boîte " L ". Ce cliché n'est que le produit d'une impression inversée de celui qui faisait publicité des boîtes 7 dans ces mêmes petits catalogues des saisons 1930/31 et 1931/32. Le casier destiné au moteur électrique apparaissant du côté droit du coffret (ce qui n'a jamais existé) apporte un témoignage indubitable de cette inversion. A l'examen minutieux des deux clichés on constatera que la disposition des pièces qui se trouvent tant à l'intérieur qu'au devant de la boîte est strictement identique ce qui atteste bien que ces clichés sont issus de la même prise de vue. Seuls la désignation de la boîte et le mot Meccano du manuel d'instructions que l'on voit à l'intérieur du couvercle ont été nécessairement retouchés pour être au goût du jour et lisibles dans le bon sens.

Il convient donc d'admettre que ce truquage a été une mesure d'urgence prise pour les besoins publicitaires en attendant les clichés adéquats qui n'aurent finalement jamais vu le jour.

A l'exception du couvercle qui a été entièrement redessiné, l'aspect du coffret " L " rappelle celui du n° 7. Ses dimensions légèrement supérieures, son socle renforcé et surtout ce couvercle haut et débordant le rendent plus imposant que son prédécesseur. La conception intérieure, dans ses grandes lignes, a été conservée mais elle regroupe pour le choix des casiers les tiroirs de la boîte n° 7 de 1925, le coffre de celle de 1929 et le plateau amovible de cette dernière ramené à 8 casiers.

Ce qui caractérise ce coffret est indéniablement son nouveau couvercle à rebord conçu pour contenir les deux couronnes (n° I67b) qui remplacèrent les segments en U (n° II9) que contenaient les boîtes n° 7 et trouvaient facilement place dans l'un des casiers intérieurs. On notera enfin une amélioration notable du système de retenue de ce couvercle, visible sur le cliché, qui a détroné la traditionnelle chafnette vouée à l'arrachement.

Le plateau amovible a été quant à lui pourvu de deux anses qui ont pallié à l'incommodité d'extraction que présentait, par le poids des pièces qu'il contenait, le plateau d'une boîte n° 7.

Comme nous l'avons précisé, la boîte présentée est d'origine Anglaise mais comme ce fût le cas des boîtes n° 7 de même provenance, les " L " ne se différenciaient des boîtes françaises que par leur finition extérieure et



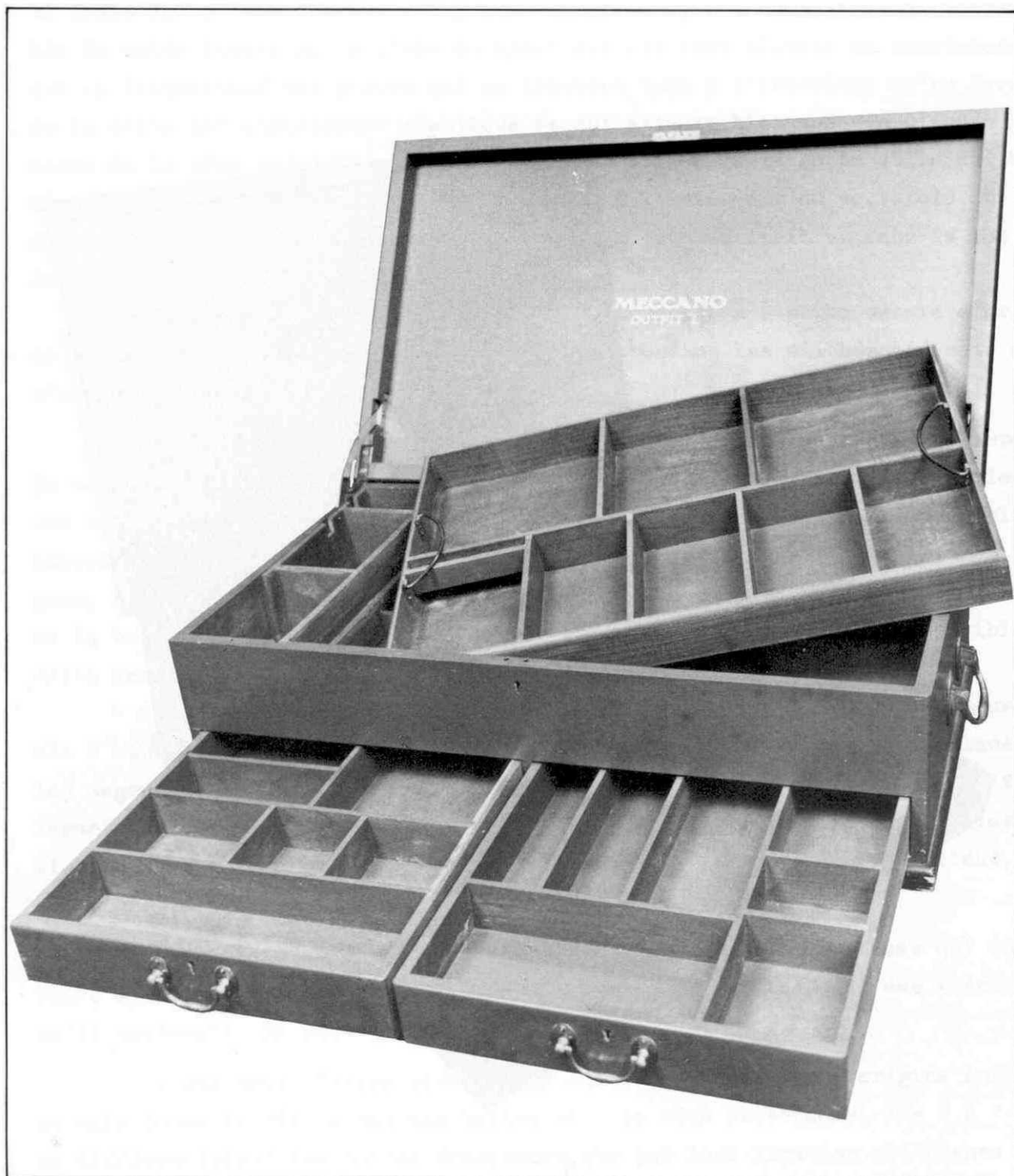
## LA BOITE MECCANO « L » DE 1936

### Garnie de ses pièces



## **LA BOITE MECCANO « L » de 1936**

### **Vue intérieure montrant les compartiments**



intérieure en émail de couleur verte et par la présence de poignées (rabattables) pour leur transport ainsi que pour l'ouverture des tiroirs. Le modèle français était livré en finition extérieure vernie tons clairs et des coquilles remplaçaient les poignées. Elles étaient par ailleurs comme les boîtes n° 7 équipées de trois serrures fermant à clé : une à chacun des tiroirs et une pour la condamnation du couvercle.

#### CARACTERISTIQUES COMPAREES

	<u>BOITE 7 (1929)</u>	<u>BOITE " L "</u>
Dimensions du coffre (hors socle et couvercle débordant)		
Hauteur :	14,5 cm	15,7 cm
Longueur :	66 cm	66,9 cm
Largeur :	38,5 cm	40 cm
Dimensions de la boîte hors tout		
Hauteur :	18 cm	22 cm
Longueur :	68,5 cm	68,5 cm
Largeur :	41 cm	41,5 cm
Largeur des tiroirs :	31 cm	31,5 cm
Poids de la boîte vide :	9,5 kgs	11 kgs
Poids de la boîte pleine :	31 kgs	36 kgs

#### QUELQUES PRIX DE LA BOITE " L "

Pour une mise en vente primitivement fixée au 1er octobre 1934 le prix public communiqué aux dépositaires dès le mois de mai était de 2.550 frs mais à sa mise en vente effective le 15 octobre 34 le prix était ramené à 2.200 frs (tarif de sept 34 pour la saison 1934-35) et maintenu sur preuves jusqu'en mars 1936. Il fût de 2.400 frs en mai 1936; de 2.650 frs d'août 1936 à février 37; de 3.300 frs de mars à novembre 1937.

#### LA BOITE N° 10 D'AVANT-GUERRE

Nous n'avons malheureusement pas obtenus à ce jour d'éléments probants à communiquer sur cette boîte qu'il ne faut pas confondre avec celle des années 1955 à 1962.

En voici par contre quelques prix: Mise en vente le 1er mars 1938 à 2.750 frs ce prix fût maintenu au moins jusqu'en juin 38. Il était de 2.900 frs en mai et juin 1939; de 3.190 frs en mars 1940 et de 3.335 frs en sept 1940. Le coffret vide était offert à 600 frs en mars 1938.

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	"L"
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS		DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	
			I933	I934
			RAPPEL	
I	I	Bande de 25 trous, 32 cm.	38	38
IA	IA	Bande de I9 trous, 24 cm.	I6	I6
IB	IB	Bande de I5 trous, I9 cm.	I3	I3
2	2	Bande de II trous, I4 cm.	40	40
2A	2A	Bande de 9 trous, II,5 cm.	I2	I2
3	3	Bande de 7 trous, 9 cm.	24	24
4	4	Bande de 6 trous, 7,5 cm.	24	24
5	5	Bande de 5 trous, 6 cm.	I20	I20
6	6	Bande de 4 trous, 5 cm.	30	30
6A	6A	Bande de 3 trous, 38 mm.	I4	I4
7	7	Cornière de 49 trous, 62 cm.	I2	I2
7A	7A	Cornière de 37 trous, 47 cm.	6	6
8	8	Cornière de 25 trous, 32 cm.	26	26
8A	8A	Cornière de I9 trous, 24 cm.	I7	I7
8B	8B	Cornière de I5 trous, I9 cm.	8	8
9	9	Cornière de II trous, I4 cm.	24	24
9A	9A	Cornière de 9 trous, II,5 cm.	I5	I5
9B	9B	Cornière de 7 trous, 9 cm.	7	7
9C	9C	Cornière de 6 trous, 7,5 cm.	3	3
9D	9D	Cornière de 5 trous, 6 cm.	7	7
9E	9E	Cornière de 4 trous, 5 cm.	2	2
9F	9F	Cornière de 3 trous, 38 mm.	4	4
IO	IO	Support plat	30	30
II	II	Support double	I2	I2
I2	I2	Equerre I3 X IO mm.	76	76
I2A	I2A	Equerre 25 X 25 mm.	I2	I2
I2B	I2B	Equerre 26 X I2 mm.	I6	I6
I2C	I2C	Equerre I3 X IO mm. à I35°	-	4
I3	I3	Tringle de 29 cm.	8	8
I3A	I3A	Tringle de 20 cm.	7	7
I4	I4	Tringle de I6,5 cm.	I3	I3
I5	I5	Tringle de I3 cm.	6	6



[illegible]

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	1933	1934
			RAPPEL	
I5A	I5A	Tringle de 11,5 cm.	6	6
I5B	I5B	Tringle de 10 cm.	-	2
I6	I6	Tringle de 9 cm.	I2	I2
I6A	I6A	Tringle de 6 cm.	I3	I3
I6B	I6B	Tringle de 7,5 cm.	5	5
I7	I7	Tringle de 5 cm.	I2	I2
I8A	I8A	Tringle de 38 mm.	9	9
I8B	I8B	Tringle de 25 mm.	7	7
I9S	-	Manivelle (arbre de 9 cm.)	I	I
I9G	I9S	Manivelle (arbre de 9 cm.) avec poignée	-	-
I9	-	Manivelle (arbre de 12,5 cm.)	° 3	° 3
I9H	I9H	Manivelle (arbre de 12,5 cm.) avec poignée	-	-
I9A	-	Roue à moyeu, $\phi$ 75 mm. 75 mm.	4	4
I9B	I9B	Poulie à moyeu, $\phi$ 75 mm. 75 mm.	4	4
20	20	Roue à boudin, $\phi$ 28 mm.	I2	I2
20A	20A	Poulie à moyeu, $\phi$ 50 mm.	4	4
20B	20B	Roue à boudin, $\phi$ 19 mm.	I0	I0
21	21	Poulie à moyeu, $\phi$ 38 mm.	4	4
22	22	Poulie à moyeu, $\phi$ 25 mm.	I0	I0
22A	22A	Poulie sans moyeu, $\phi$ 25 mm.	I5	I5
23	23B	Poulie sans moyeu, $\phi$ 12 mm.	° 6	° 6
23A	23A	Poulie à moyeu, $\phi$ 12 mm.	4	4
24	24	Roue Barillet,	8	8
25	25	Pignon 25 dents, $\phi$ 19 mm, larg 6 mm.	5	5
25A	25A	Pignon 25 dents, $\phi$ 19 mm, larg 13 mm.	I	I
26	26	Pignon 19 dents, $\phi$ 13 mm, larg 6 mm.	9	9
26A	26A	Pignon 19 dents, $\phi$ 13 mm, larg 13 mm.	2	2
26B	26B	Pignon 19 dents, $\phi$ 13 mm, larg 19 mm.	-	-
27	27	Roue de 50 dents.	5	5
27A	27A	Roue de 57 dents.	7	7
27B	27B	Roue de 133 dents.	2	2
27C	27C	Roue de 95 dents.	-	-

## 547

[illegible]

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	1933	1934
			RAPPEL	
28	28	Roue de champ 50 dents, $\emptyset$ 38 mm.	2	2
29	29	Roue de champ 25 dents, $\emptyset$ 19 mm.	2	2
30	30	Pignon d'angle 26 dents, $\emptyset$ 22 mm.	4	4
30A	30A	Pignon d'angle 16 dents, $\emptyset$ 13 mm.	2	2
30C	30C	Pignon d'angle 48 dents, $\emptyset$ 39 mm.	2	2
31	31	Roue de 38 dents, $\emptyset$ 25 mm.	4	4
32	32	Vis sans fin	2	2
34	34	Clef	2	2
34B	34B	Clef porte-écrou	-	-
35	35	Clavette	36	36
36	-	Tournevis long 12,5 cm.	I	I
36B	-	Tournevis spécial, démontable	I	I
37	-	Ecrou et boulon 5 mm.	594	624
37A	-	Ecrou seul	6	6
37B	-	Boulon seul 5 mm.	-	-
38	38	Rondelle métallique	200	200
40	40	Corde Meccano	6	6
41	41	Pale d'hélice	4	4
43	43	Ressort de traction	9	9
44	44	Chape	3	3
45	45	Cavalier	6	6
46	46	Bande coudée 5 trous, 60 X 25 mm.	4	4
47	47	Bande coudée 5 trous, 60 X 38 mm.	2	2
47A	47A	Bande coudée 6 trous, 75 X 38 mm.	2	2
48	48	Bande coudée 3 trous, 38 X 12 mm.	8	8
48A	48A	Bande coudée 5 trous, 60 X 12 mm.	18	18
48B	48B	Bande coudée 7 trous, 90 X 12 mm.	12	12
48C	48C	Bande coudée 9 trous, 115 X 12 mm.	4	4
48D	48D	Bande coudée 11 trous, 140 X 12 mm.	5	5
50A	50	Bague d'arrêt à glissière	° 2	° 2
51	51	Plaque à rebords, 60 X 38 mm.	-	I
52	52	Plaque à rebords, 140 X 60 mm.	7	7



(1934-1938)

N° 10 (1938 - 1942)

	I935	I936	I937	I937	I938	I939	I940	I94I	I942
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	4	4	4	4	4	4	4	4	44
	2	2	2	I	I	I	I	I	I
	2	2	2	I	I	I	I	I	I
	4	4	4	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	36	36	36	36	36	36	36	36	36
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	624	650	650	-	-	-	-	-	-
	6	6	6	650	650	650	650	650	650
	-	-	-	600	600	600	600	600	600
	200	200	200	75	75	75	75	75	75
	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	9	9	9	4	4	4	4	4	4
	3	3	3	2	2	2	2	2	2
	6	6	6	4	4	4	4	4	4
	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	8	8	8	4	4	4	4	4	4
	I8	I8	I8	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	I2	I2	I2	8	8	8	8	8	8
	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	5	5	5	4	4	4	4	4	4
	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2
	I	I	I	2	2	2	2	2	2
	7	7	7	4	4	4	4	4	4

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS		ANNEES :	1933	1934
DESIGNATION DES PIECES			RAPPEL	
52A	52A	Plaque sans rebords, 140 X 90 mm.	II	II
53	53	Plaque à rebords, 90 X 60 mm.	7	7
53A	53A	Plaque sans rebords, 115 X 60 mm.	6	6
54	-	Plaque secteur à rebords, 8 trous 99X65X40 mm.	4	-
54A	54	Plaque secteur à rebords, 9 trous 112X65X35 mm.	-	4
55A	55A	Bande glissière long 5 cm.	2	2
-	-	Manuel d'instructions pour boites 00 à 4	I	-
-	-	Manuel d'instructions pour boites 5 à 7	I	-
-	-	Manuel d'instructions pour boites A à E	-	I
-	-	Manuel d'instructions pour boites O à E	-	-
-	-	Manuel d'instructions pour boites F à L	-	I
-	-	Manuel complet relié (I)	?	?
-	-	Jeu des 9 manuels d'instructions pour boites 0 à 10 (0-I-2-3-4-5-6-7/8-9/10) (2)	-	-
-	-	Manuel Mécanismes Standard	I	I
57B	57C	Crochet lesté (grand)	° I	° I
57C	-	Crochet lesté (petit)	I4	I4
58	58	Corde élastique métallique	I mètre	I mètre
58A	58A	Vis d'union pour corde élastique	I2	I2
59	59	Bague d'arrêt	63	63
62	62	Bras de manivelle	I4	I4
62A	62A	Bras de manivelle taraudé	2	2
62B	62B	Bras de manivelle double	6	6
63	63	Accouplement pour tringles	I3	I3
63B	63B	Accouplement de bandes sur tringles	2	2
64	64	Raccord taraudé	4	4
65	65	Fourchette de centrage	6	6
69C	69C	Vis sans tête, 2 mm.	-	-
70	70	Plaque sans rebords, 140 X 60 mm.	7	7
72	72	Plaque sans rebords, 60 X 60 mm.	4	4
76	76	Plaque triangulaire, 60 mm de côté.	8	8
77	77	Plaque triangulaire, 25 mm de côté.	10	10

# MECCANO "L" & 10 (SUITE) 551

(1934-1938)			N°10 (1938 - 1942)						
	I935	I936	I937	I937	I938	I939	I940	I94I	I942
	II	II	II	6	6	6	6	6	6
	7	7	7	6	6	6	6	6	6
	6	6	6	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4	4	4	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	-	I	I	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	?	?	?	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	° I	° I	° I	° I	° I	° I	° I	° I	° I
	I4	I4	I4	2	2	2	2	2	2
	I mètre	I mètre	I mètre	-	-	-	-	-	-
	I2	I2	I2	-	-	-	-	-	-
	63	63	63	24	24	24	24	24	24
	I4	I4	I4	4	4	4	4	4	4
	2	2	2	I	I	I	I	I	I
	6	6	6	4	4	4	4	4	4
	I3	I3	I3	8	8	8	8	8	8
	2	2	2	-	-	-	-	-	-
	4	4	4	2	2	2	2	2	2
	6	6	6	I	I	I	I	I	I
	-	-	-	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	7	7	7	4	4	4	4	4	4
	4	4	4	2	2	2	2	2	2
	8	8	8	4	4	4	4	4	4
	IO	IO	IO	4	4	4	4	4	4

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	"L"
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	1933	1934
			RAPPEL	
78	78	Tige filetée long. 290 mm.	2	2
80	-	Tige filetée long. 125 mm.	2	2
80A	80A	Tige filetée long. 90 mm.	2	2
80B	-	Tige filetée long. 115 mm.	2	2
80C	80C	Tige filetée long. 75 mm.	-	-
81	81	Tige filetée long. 50 mm.	2	2
82	82	Tige filetée long. 25 mm.	8	8
89	89	Bande incurvée long. 140 mm, rayon 250 mm.	6	6
89A	89A	Bande incurvée épaulée long. 75mm, rayon 45 mm.	-	-
89B	89B	Bande incurvée épaulée long. 100 mm.	-	-
90	90	Bande incurvée long. 60 mm, rayon 60 mm.	16	16
90A	90A	Bande incurvée épaulée long. 60mm, rayon 30 mm.	10	10
94	94	Chaine Galle	6 mètres	6 mètres
95	95	Roue de chaine 36 dents, $\phi$ 50 mm.	3	3
95A	95A	Roue de chaine 28 dents, $\phi$ 38 mm.	4	4
95B	95B	Roue de chaine 56 dents, $\phi$ 75 mm.	2	2
96	96	Roue de chaine 18 dents, $\phi$ 25 mm.	10	10
96A	96A	Roue de chaine 14 dents, $\phi$ 19 mm.	5	5
97	-	Longrine long. 90 mm.	5	-
98	-	Longrine long. 60 mm.	8	-
99	99	Longrine long. 320 mm.	18	-
99A	-	Longrine long. 240 mm.	2	-
99B	99B	Longrine long. 190 mm.	1	-
100	100	Longrine long. 140 mm.	16	-
101	-	Lisses pour métier à tisser	60	60
102	102	Bande à un coude	4	4
103	103	Poutrelle plate long. 140 mm.	7	7
103A	103A	Poutrelle plate long. 240 mm.	4	4
103B	103B	Poutrelle plate long. 320 mm.	12	12
103C	103C	Poutrelle plate long. 115 mm.	4	4
103D	103D	Poutrelle plate long. 90 mm.	5	5
103E	103E	Poutrelle plate long. 75 mm.	6	6



# MECCANO "L" & 10 (SUITE)

553

(1934-1938)			N°10 (1938 - 1942)						
I935	I936	I937	I937	I938	I939	I940	I941	I942	
2	2	2	I	I	I	I	I	I	I
2	2	2	-	-	-	-	-	-	-
2	2	2	I	I	I	I	I	I	I
2	2	2	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8	8	8	2	2	2	2	2	2	2
6	6	6	I2	I2	I2	I2	I2	I2	I2
-	-	-	6	6	6	6	6	6	6
-	-	-	8	8	8	8	8	8	8
I6	I6	I6	I2	I2	I2	I2	I2	I2	I2
IO	IO	IO	8	8	8	8	8	8	8
6 mètres	6 mètres	6 mètres	2 mètres	2 mètres	2 mètres	2 mètres	2 mètres	2 mètres	2 mètres
3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
4	4	4	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
IO	IO	IO	8	8	8	8	8	8	8
5	5	5	2	2	2	2	2	2	2
5	5	5	-	-	-	-	-	-	-
8	8	8	-	-	-	-	-	-	-
I8	I8	I8	-	-	-	-	-	-	-
2	2	2	-	-	-	-	-	-	-
I	I	I	-	-	-	-	-	-	-
I6	I6	I6	2	2	2	2	2	2	2
60	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
7	7	7	4	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
I2	I2	I2	4	4	4	4	4	4	4
4	4	4	2	2	2	2	2	2	2
5	5	5	2	2	2	2	2	2	2
6	6	6	2	2	2	2	2	2	2

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	1933	1934
			RAPPEL	
I03F	I03F	Poutrelle plate long. 60 mm.	7	7
I03G	I03G	Poutrelle plate long. 50 mm.	2	2
I03H	I03H	Poutrelle plate long. 38 mm.	6	6
I03K	I03K	Poutrelle plate long. 190 mm.	2	2
I04	-	Navette	I	I
I05	-	Crochet pour métier à tisser	I	I
I06	-	Rouleau de bois pour métier à tisser	2	2
I06A	-	Rouleau sablé pour métier à tisser	I	I
I07	-	Plateau pour meccanographe	I	I
I08	I08	Equerre d'assemblage	6	6
I09	I09	Plateau central Ø 60 mm.	II	II
II0	-	Crémaillère long. 90 mm.	4	4
III	III	Boulon long. 19 mm.	18	18
IIIA	IIIA	Boulon long. 12 mm.	24	24
IIIC	IIIC	Boulon long. 9,5 mm.	12	12
II4	II4	Charnière	2	2
II5	-	Cheville filetée (courte)	9	9
II6	II6	Chape d'articulation (grande)	2	2
II6A	II6A	Chape d'articulation (petite)	4	4
II7	-	Billes d'acier Ø 9,5 mm.	-	-
II8	II8	Flasque circulaire à rebord, Ø 135 mm.	4	4
II9	-	Segments en U, Ø 294 mm.	16	16
I20A	-	Tampon à ressort	6	6
I20B	I20B	Ressort de compression	4	4
I2I	-	Accouplement de train	2	2
I24	I24	Equerre renversée de 25 mm.	4	4
I25	I25	Equerre renversée de 12 mm.	9	9
I26	I26	Embase triangulée coudée	4	4
I26A	I26A	Embase triangulée plate	8	8
I28	I28	Levier d'angle avec moyeu	2	2
I29	-	Secteur crémaillère 75 mm.	4	4
I30	I30	Excentrique à 3 courses	2	2

[illegible]

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	1933	1934
			RAPPEL	
I31	-	Godet pour drague	5	5
I32	-	Volant de 7 cm.	I	I
I33	I33	Gousset d'assemblage (grand)	8	8
I33A	I33A	Gousset d'assemblage (petit)	-	-
I34	I34	Vilebrequin, course de 25 mm.	-	-
I35	-	Rapporteur pour Théodolite	I	I
I36	I36	Support de rampe	8	8
I36A	I36A	Support de rampe avec collier	-	-
I37	I37	Boudin de roue	10	10
I40	I40	Accouplement universel	2	2
I41	-	Câble métallique pour poids d'horloge	I	I
I42	-	Anneau de caoutchouc pour poulie de 75mm(n°I9B	3	3
I42I	I42A	Pneu d'automobile pour poulie de 50 mm (n°20A)	4	4
I42B	I42B	Pneu d'automobile pour poulie de 75 mm (n°I9B)	4	4
I43	I43	Longrine circulaire Ø 135 mm.	I	I
I44	I44	Embrayage	I	I
I45	I45	Bande circulaire Ø extérieur I90 mm.	2	2
I46	I46	Plaque circulaire Ø 150 mm.	2	2
I46A	I46A	Plaque circulaire Ø 100 mm.	-	-
I47A	I47A	Cliquet à moyeu sans boulon-pivot	4	4
I47B	-	Boulon-pivot à deux écrous	8	8
I47C	I47C	Cliquet sans moyeu	-	-
I48	I48	Roue à rochet	2	2
I54A	I54A	Equerre d'angle I2 mm. (droite)	-	-
I54B	I54B	Equerre d'angle I2 mm. (gauche)	-	-
I55	I55	Anneau de caoutchouc pour poulie 25 mm.(n°22)	2	2
I55A	- (I)	Anneau de caoutchouc (blanc) " " "	-	-
I57	I57	Turbine Ø 50 mm.	I	I
I59	-	Scie circulaire	I	-
I60	I60	Support en U, 38X25XI4 mm.	I	I
I61	I61	Equerre cornière, 50X28XI4 mm.	2	2
I62	-	Chaudière complète avec joues	I	I

(1934-1938)			N° 10 (1938 - 1942)						
	1935	1936	1937	1937	1938	1939	1940	1941	1942
	5	5	5	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	8	8	8	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	8	8	8	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
10	10	10	10	4	4	4	4	4	4
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	3	3	3	-	-	-	-	-	-
	4	4	4	6	6	6	6	6	6
	4	4	4	6	6	6	6	6	6
	I	I	I	2	2	2	2	2	2
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	4	4	4	I	I	I	I	I	I
	8	8	8	6	6	6	6	6	6
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	2	2	2	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	8	8	8	8	8	8
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	I	I	I	2	2	2	2	2	2



# CONTENU DES BOITES

			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	I933	I934
			RAPPEL	
I62A	I62A	Joue de chaudière	I	I
I62B	I62B	Corps de chaudière	-	-
I63	I63	Manchon	3	3
I64	I64	Support de cheminée	2	2
I65	I65	Accouplement à cardan	2	2
I66	I66	Chape d'articulation, 2 mm.	6	6
I67B	I67B	Couronne à rebord pour roulement à galets	-	-
I68	I68A,B,C	Roulement à billes complet, Ø 100 mm.	° I	° I
I70	I30A	Excentrique course 12 mm.	° I	° I
I71	I71	Accouplement jumelé à douille	I	I
I72	-	Dispositif de suspension de balancier	I	I
I75	I75	Joint flexible	-	-
I76	I76	Ressort d'attache pour corde Meccano	-	I
I79	I79	Collier avec tige filetée	-	-
I81	-	Bobine	2	2
I82	-	Coussinet isolateur	8	8
I85	I85	Volant d'automobile Ø 45 mm.	-	-
I86	I86	Courroie de transmission légère 65 mm.	-	I
I86A	I86A	" " " " 150 mm.	-	-
I86B	I86B	" " " " 250 mm.	-	-
I86C	I86C	" " " épaisse 250 mm.	-	-
I86D	I86D	" " " " 380 mm.	-	-
I86E	I86E	" " " " 500 mm.	-	-
I87	I87	Roue d'automobile	-	4
I88	I88	Plaque flexible 63 X 38 mm.	-	-
I89	I89	Plaque flexible 140 X 38 mm.	-	-
I90	I90	Plaque flexible 63 X 63 mm.	-	4
I90A	I90A	Plaque flexible 89 X 63 mm.	-	-
I91	I91	Plaque flexible 114 X 63 mm.	-	2
I92	I92	Plaque flexible 140 X 63 mm.	-	-
I93	-	Plaque rigide 63 X 63 mm.	-	4
I94	-	Plaque rigide 89 X 63 mm.	-	4

# MECCANO "L" & 10 (SUITE) 559

**(1934-1938)**

**N°10 (1938 - 1942)**

	I935	I936	I937	I937	I938	I939	I940	I94I	I942
	I	I	I	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	3	3	3	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	4	4	4	4	4	4
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	6	6	6	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	° I	° I	° I	° I	° I	° I	° I	° I	° I
	° I	° I	° I	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2	° 2
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	2	2	2	-	-	-	-	-	-
	8	8	8	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	3	3	3	3	3	3
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	2	2	2	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	2	2	2	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	4	4	4	I2	I6	I6	I6	I6	I6
	-	-	-	-	4	4	4	4	4
	2	2	2	I6	I6	I6	I6	I6	I6
	-	2	2	24	30	30	30	30	30
	4	4	4	4	-	-	-	-	-
	4	4	4	4	-	-	-	-	-

# CONTENU DES BOITES

			N° 7	« L »
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	I933	I934
			RAPPEL	
I95	-	Plaque rigide I40 X 63 mm.	-	I6
I96	I96	Plaque bande 24I X 63 mm.	-	2
I97	I97	Plaque bande 3I7 X 63 mm.	-	I8
I98	I98	Plaque à charnière II4 X 65 mm.	-	I
I99	I99	Plaque cintrée en U	-	-
200	200	Plaque cintrée, rayon 43 mm.	-	-
2I2	2I2	Raccord tringle et bande	-	-
2I3	2I3	Raccord de tringles	-	-
2I4	2I4	Plaque semi-circulaire ø 64 mm.	-	-
2I5	2I5	Bande cintrée 75 mm. à glissière	-	-
2I6	2I6	Cylindre 64 X 30 mm.	-	-
2I7A		Disque ø 32 mm.	-	-
2I7B	38D	Disque ø I9 mm.	-	-
2I9	I87A	Flasque de roue	-	-
A I083	-	Tige effilée	-	-
P 52	-	Bague d'arrêt petite dimension (pièce d'avion)	-	-
<u>PIECES ELECTRIQUES</u> (voir également I8I & I82)				
I570	-	Rondelle isolatrice	8	8
I575	-	Vis 6 B.A	9	9
I583	-	Ecrou 6 B.A	I5	I5
I563	-	Borne	3	3
<u>MOTEURS</u>				
		Moteur à ressort à renversement de marche	I	I
		Moteur électrique IIO volts.	I	I
<u>NOTICES SUPER-MODELES</u>				
I	-	Chassis automobile Meccano	I	I
IA	-	Chassis automobile Meccano	-	-
2	-	Chargeur à charbon à grande vitesse	I	I
3	-	Motocyclette et side-car	I	-
5	-	Drague	I	I

# MECCANO "L" & 10 (SUITE) 561

(1934-1938)			N°10 (1938 - 1942)						
	I935	I936	I937	I937	I938	I939	I940	I94I	I942
	I6	I6	I6	6	-	-	-	-	-
	2	2	2	4	4	4	4	4	4
	I8	I8	I8	20	20	20	20	20	20
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	-	2	2	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	-	2	2	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	-	-	-	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	I2	I2	I2	I2	I2	I2
	-	-	-	2	2	2	2	2	2
	-	-	-	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	4	4	4	4	4	4
	-	-	-	6	6	6	6	6	6
	-	-	-	I	I	I	I	I	I
	-	-	-	-	I	I	I	I	I
	8	8	8	-	-	-	-	-	-
	9	9	9	-	-	-	-	-	-
	I5	I5	I5	-	-	-	-	-	-
	3	3	3	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	I	I	I	-	-	-	-	-	-

# CONTENU DES BOITES

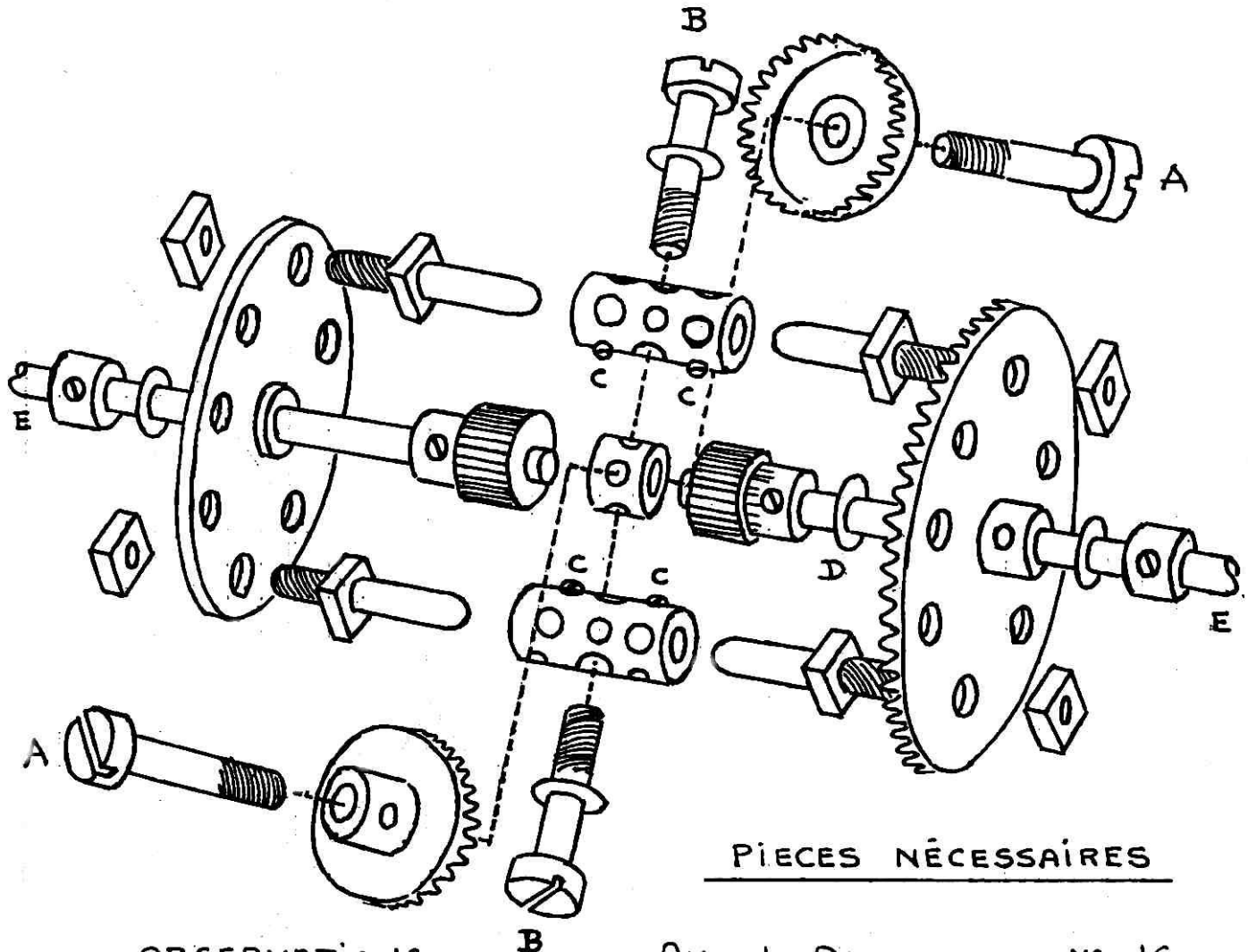
			N° 7	" L "
NUMERO DES PIECES AUX CATALOGUES D'EPOQUE ACTUELS	DESIGNATION DES PIECES	ANNEES :	I933	I934
			RAPPEL	
	<u>NOTICES SUPER-MODELES (suite)</u>			
6	- Derrick à pieds rigides		I	I
7	- Balance à plate forme Meccano		I	I
9	- Table bagatelle Meccano		I	I
10	- Scie Meccano à scier les troncs d'arbres		I	I
11	- Machine à vapeur horizontale à un cylindre		I	I
12	- Machine à scier la pierre		I	I
13	- Meccanographe		I	I
14A	- Nouvelle Horloge Meccano		I	I
16A	- Nouveau Métier à tisser Meccano		I	I
17	- Raboteuse Meccano		I	I
18	- Grue pivotante Meccano		I	I
19	- Excavateur à vapeur Meccano		I	I
20	- Grue mobile électrique		I	I
21	- Pont transbordeur Meccano		I	I
22	- Tracteur à vapeur Meccano		I	I
23	- Scie à billots verticale		I	I
24	- Pont roulant Meccano		I	I
25	- Grue Hydraulique Meccano		I	I
26	- Harmonographe elliptique jumelé		I	I
28	- Grue à Ponton Meccano		I	I
29	- Grue à flèche horizontale		I	I
30	- Grue de dépannage de chemin de fer		I	I
31	- Entrepôt avec monte-charge électrique		I	I
35	- Grue à benne piocheuse automatique		I	I
36	- Grue derrick électrique		I	I
37	- Obusier de 150 mm avec caisson et tracteur		I	I
	<u>OMISSION</u>			
169	- Pelle d'excavateur		-	-
=====				





# DIFFERENTIEL

De faible encombrement, ce différentiel est entraîné par un pignon d'angle de 16 dents positionné contre la face intérieure du pignon d'angle de 48 dents, ce qui permet entre autre l'utilisation des petites chevilles filetées.



## PIECES NÉCESSAIRES

### OBSERVATIONS

- 1°- Les 2 boulons-pivots A se bloquent l'un contre l'autre au milieu de la bague d'arrêt 4 trous.
- 2°- Une rondelle est mise sous la tête des boulons-pivots B afin que ceux-ci n'écrasent pas les filets des boulons-pivots A.
- 3°- Pour que cette rondelle puisse être posée, il faut que les vis sans tête C, fixant les petites chevilles filetées dans les accouplements, soient tournées vers l'intérieur du différentiel.
- 4°- A noter qu'une seule rondelle D est mise sur un des axes E uniquement pour compenser l'épaisseur du sertissage du moyeu de la roue barillet située sur l'autre axe E.

Axe de 90 mm	N° 16	- 2
Roue barillet 8 trous	N° 24	- 1
Pignon 15 dents	N° 26 c	- 2
Roue de chant 25 dents	N° 29	- 2
Pignon angle 48 dents	N° 30 c	- 1
Rondelle de 10 mm	N° 38	- 5
Bague d'arrêt	N° 59	- 2
Accouplement	N° 63	- 2
Petite cheville filetée	N° 115	- 4
Bague d'arrêt 4 trous	N° 140 y	- 1
Boulon-pivot	N° 147 b	- 4

Modèle communiqué par

M. Louis FOUQUE C.A.M. n° 129

M. Nicolas MALVARDI (C.A.M. n° 122) qui nous a adressé de nombreux articles pour la Magazine, nous écrit :

" J'ai accueilli avec un très grand plaisir l'encadré paru dans le dernier numéro de notre magazine, concernant le développement des rubriques de cette revue. ... En étant objectif, nous voyons que :

- Quelques centaines de passionnés consacrent une partie de leurs loisirs à imaginer et construire des modèles MECCANO qui font une apparition fugitive, lors d'une exposition annuelle, pour disparaître bientôt des mémoires.
- Un grand nombre de ces constructeurs passent du super modèle au modèle géant, qui exige un nombre important de pièces et... de l'espace. Mais c'est admirable.
- La firme MECCANO qui n'est pas une entreprise désirant satisfaire ces "mordus", passe de mains en mains prenant chaque fois une orientation nouvelle... et abandonnant chaque fois un certain nombre de pièces dans ces opérations, rentabilité et marketing obligent.
- Un nombre réduit de fabricants indépendants essaient de promouvoir le MECCANO pour les amateurs passionnés:

- . Hugues et Crovette en Argentine
- . MW en Angleterre
- . AMI et BRAL en Italie, ce dernier n'acceptant malheureusement que les commandes supérieures à 1000 F.

Parallèlement, sans s'attarder sur le modèle chinois ou autre, deux firmes concurrentes STOKYS (Suisse) et MÄRKLIN (R.F.A.) poursuivent leur chemin, avec toutefois une mention pour le classique TEMSI (Hollande) offrant du matériel de qualité à des prix avantageux

- On peut reprocher le peu de rigueur qui a présidé à la conception de certaines pièces ...

Alors, à l'exemple des "promoteurs" cités, et dont certains produits sont très intéressants, ne peut-on envisager, avec l'appui matériel de nos membres, d'étudier et de rétablir - à des prix étudiés en fonction d'une production acceptable - quelques pièces disparues ou en voie de disparition. Est-il impossible d'obtenir quelques heures de mise à disposition d'un tour, d'une fraiseuse ?

Je pense, par exemple, aux plaques circulaires pour roulement à galets qui pourraient être de deux types :

a - Une plaque plane de Ø 12 nominal avec denture (192 dents) et avec bande étroite de roulement rapportée (soudure par points, rivetage léger,...) pour le portage des roues à boudin.

b - la contreplaque identique, mais sans denture.

Une opération de ce genre a bien été réalisée en son temps pour les godets de drague et la pelle d'excavateur. Evidemment ce genre d'opération ne devrait avoir aucun caractère commercial recherchant des bénéfices.

Sur un autre point, je pense aussi à ces super-modèles raffinés, conçus par des constructeurs passionnés qui ne sont vus que le temps d'une exposition et dont on n'emporte qu'une photo globale à la rigueur. Combien d'amateurs moins doués aimeraient pouvoir les reproduire ? Je sais que la création d'une notice est un travail ardu, car la description doit s'accompagner de photos explicites, alors que la conception a donné lieu à une multitude de transformations. Peut-être pourrait-on se limiter dans un premier temps aux mécanismes spécifiques (boîtes à engrenages, transmissions,...) Pourquoi voit-on se construire si souvent la fameuse grue n° 4, si ce n'est parce qu'il existe une notice de montage détaillée.

Mais cette bourse à idées, ces échanges de conceptions, et donc ces réalisations n'aboutiront que si la communication se fait à une cadence plus rapprochée que le semestre envisagé. A mon avis, pour qu'il y ait une émulation, il faut envisager, tout au moins essayer une diffusion bimensuelle d'un Magazine peut-être moins luxueux que l'actuel (type Meccanoman's Newsmag par exemple) qui serait la source d'échanges directs entre participants, en vue d'une mise au point avant diffusion.

Si notre Magazine doit se limiter, pour sa plus grande part au compte-rendu de l'exposition annuelle, sa parution est condamnée à court terme. C'est ma conviction profonde. Si certains de nos collègues ont des idées constructives mais éprouvent des difficultés matérielles telles que dactylographie, croquis, photos, je pense que d'autres peuvent les aider...

Pour "amorcer" la pompe sur ces échanges, je pose les questions suivantes :

- que penser des cornières obtuses (135°) et des équerres diverses formées à partir de bandes étroites ?
- Doit-on généraliser les multiples formats des plaques sans rebord ?
- Extension des bandes, cornières, poutrelles et longrines aux dimensions 8,13,17,21,31,37 et 49 trous ?
- Doit-on emprunter aux concurrents ? équerres, goussets, flasques à rebord, anneaux dentés élastiques chez MÄRKLIN, engrenages chez STOKYS.
- Qu'ajouter à la gamme des engrenages ?
- L'électricité appliquée au MECCANO avec pour objectif principal les contacteurs, les fins de course, la transmission de courant dans les mouvements de translation et de rotation ?

Et dans tout cela, quel est le point de vue du collectionneur, gardien de la pièce estampillée "MECCANO" ? ...

Mais me direz-vous, et le coût d'impression des magazines ? On peut envisager :

- les annonces payantes
- la vente d'exemplaires en pays francophone (Belgique, Suisse, Canada) hors membres du C.A.M., et même peut-être en Angleterre par M.W.
- la vente de notices de montage de super-modèles, pour autant qu'elles aient une présentation et un prix modestes.

N.D.L.R. : La discussion est ouverte, nous attendons vos réactions.

Nous rappelons que tout courrier concernant cette rubrique doit être envoyé à l'adresse suivante : M. Michel GONNET

#### AVIS AUX AMATEURS ...

##### UNE EXPOSITION MECCANO A LYON ...

Les Mairies des 1° et 4° arrondissements de LYON souhaitent organiser une exposition MECCANO pendant la dernière semaine d'octobre 1985 (en principe, du 23 au 26 octobre).

Tous les modèles animés sont les bienvenus. Toutefois, étant donné que ces arrondissements sont ceux de la Croix-Rousse, quartier des Canuts, les métiers à tisser seraient très appréciés.

##### ET A TOURS ...

L'Union Tourangelle du Modèle Réduit organise les 9° journées du Modèle Réduit, les 26 et 27 octobre à TOURS. Nous pouvons y avoir un stand moyennant finances. Cette proposition pourrait être retenue, si un certain nombre de constructeurs de la région acceptent de représenter le C.A.M. et s'engagent à organiser une exposition de qualité.

Nous aimerions connaître les participants éventuels à ces deux manifestations, avant le 15 juin 1985, pour nous permettre de donner la suite qui convient aux propositions faites. MERCI d'AVANCE.