

C
A
M

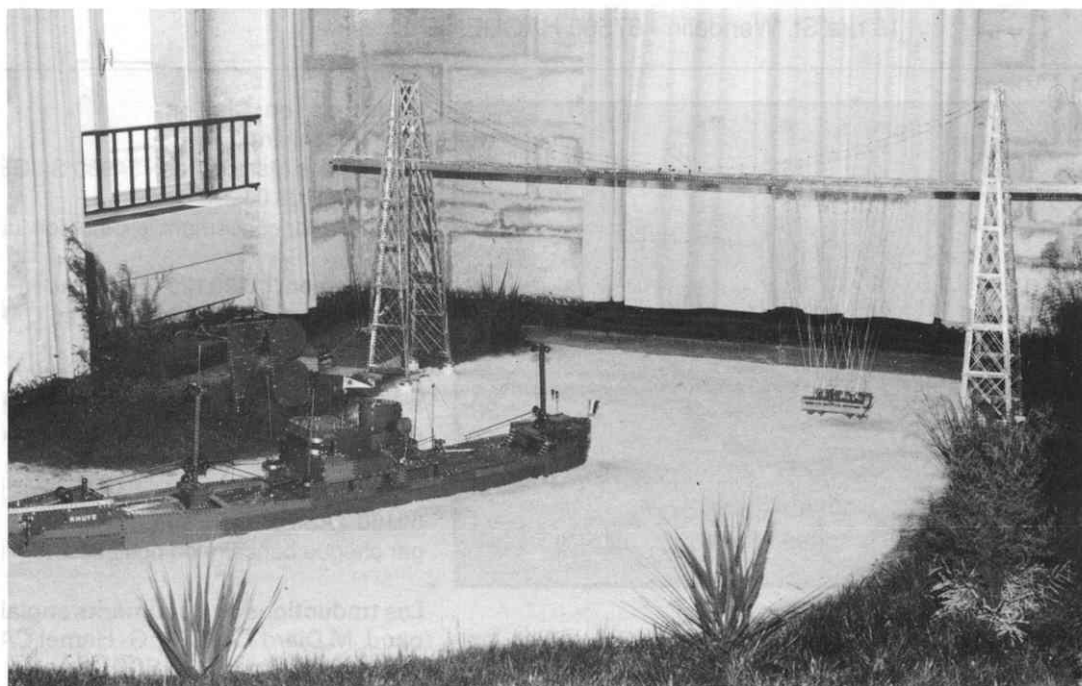
MAGAZINE

DU

CLUB DES

MECCANO

AMIS DU





Maurice PERRAUT, Président-Fondateur -
Association Loi de 1901

Président : M. Maurice Perraut

Vice-Président : M. Louis Fouqué

Secrétaire : M. André Leenhardt

Trésorier : M. Robert Goirand

Administrateurs M. Jean-Stéphane Chappelon

M. Claude Gobez

M. Michel Gonnet

M. Claude Lerouge

M. Henri Mativat

M. Marcel Rebischung

SOMMAIRE

- L'exposition 1990 à Rochefort-sur-Mer	4
- Assemblée Générale	10
- Le Coin du Collectionneur :	
"Constructeur d'Automobiles"	14
- Canadair CL 215	18
- Comput Ecclésiastique	19
- Engrenage de La Hire	19
- Deux Boutons-Poussoirs	20
- Trucs et ficelles	20
- "Savez-vous que ..."	21
- Petites Annonces, Communiqués, le Carnet du Cam, Manifestations	22

Les Publications du CAM :

- Réimpression des Meccano Magazine de 1926,
- Notices de Super Modèles,
- Horloge Comtoise,
- Anciens numéros du présent Magazine,
et dans la limite des stocks disponibles
(aucune réimpression ne peut-être envisagée).
Pour toute cette littérature, s'adresser directement au :
CAM - BP 45 - 69530 BRIGNAIS.
Pour la boutique du CAM, s'adresser au Trésorier (voir page 914
du Magazine n° 28).

Le Magazine du CAM

organe du Club, est servi par abonnement.
Sa parution est trimestrielle.

Rédacteur en Chef :

André Leenhardt

Tout courrier concernant le Club doit lui être adressé.

Abonnement 1990 120 F (minimum)
ne comprenant pas la cotisation au CAM.

Adhésion au CAM 1990 la cotisation annuelle
est fixée à 30 F (minimum). Elle est distincte de l'abonnement
et peut être payée par le même procédé, directement au
Trésorier :
Robert Goirand

par chèque bancaire ou postal au nom du CAM.

Les traductions de documents anglais ont été réalisées
par J. M Diard CAM 91, G. Hamel CAM 13
et J. Barthélémy CAM 500.

Crédit photo :

K. Cameron, G. Quentin, M. Bordille et Françoise
du Club Photo 17.

Mise en page :

La Régordane - 06700 St. LAURENT-du-VAR

Impression :

AZ- Offset - 30140 ANDUZE

Routage :

Routage Service - 34740 VENDARGUES

L'Éditorial



Voici la deuxième nouvelle formule de votre lecture préférée.

La quasi-totalité des lettres reçues après réception du n°30 est d'accord avec la nouvelle présentation. Certains regrettent la couverture couleur, et nous sommes bien d'accord avec eux, mais celle-ci ne peut passer pour l'instant dans le budget du CAM. La question reste donc pendante. D'autres regrettent le faible nombre de pages : ils auront satisfaction avec ce numéro spécial "Expo. 90 Rochefort". Nous aurions désiré une parution plus rapide, mais les photos ont mis plus de temps que prévu à parvenir à la Rédaction, et cela a évidemment influé sur les délais de mise en page et d'impression.

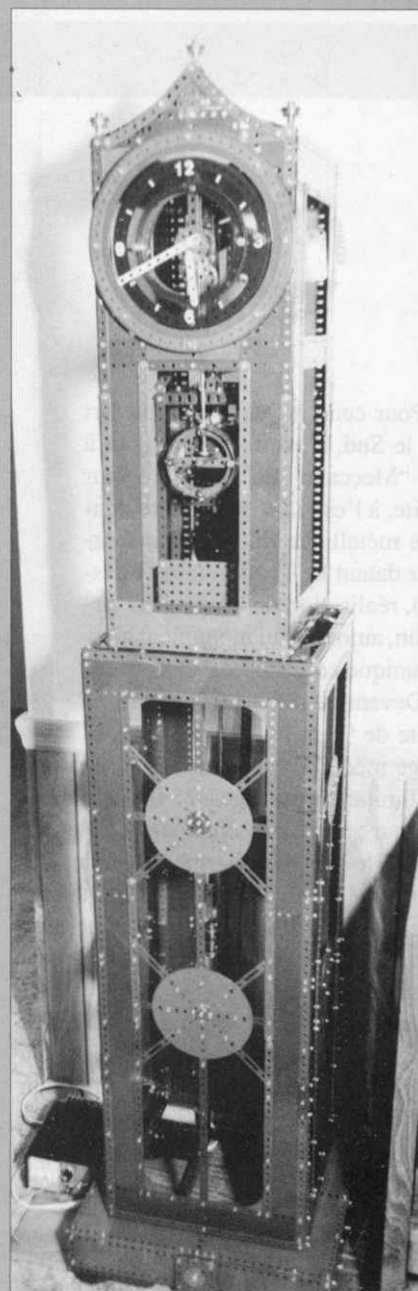
Pour certains qui se sont étonnés que la carte de membre soit vierge de leur nom et de leur numéro, cela provient des impératifs de secrétariat et de l'encartage dans le Magazine, ce travail étant fait par le routeur.

Autre détail, votre étiquette adresse comporte trois nombre : le premier, votre département, le second votre numéro CAM, le troisième, propre au routeur.

Pour terminer, la Rédaction a reçu une excellente lettre du grand meccanoman, le Docteur Keith Cameron qui "congratule" ses amis français pour un "very fine Magazine" et envoie la photo de l'horloge de notre ami Claude Gobeze, qui trône dans sa salle à manger (ci-dessus, à droite). Un autre américain de Hollidaysburg Pennsylvanie demande à adhérer au CAM. Ainsi faisons-nous notre percée aux USA.

A. L.

dans ce n°, encart couleur de la boîte Meccauto n°2





Pour ceux arrivant à Rochefort par le Sud, c'est une vision tout à fait "Meccano" qu'ils ont : à leur droite, à l'est, la spectaculaire dentelle métallique du pont transbordeur datant de 1900 (photo ci-dessus), réalisation de l'ingénieur Arnodin, aujourd'hui monument classé, unique en Europe.

Devant eux, le pont à travée levante de 90 m (photo page 3), ouvrage moderne, mais déjà dépassé car limitant le passage à 25 000 véhicules par jour ; alors, immédiatement à l'ouest, se profile la courbe harmonieuse des travées en béton du pont autoroutier qui laissera sous son tablier un tirant d'air permettant aux cargos de remonter la Charente sans problèmes.

En entrant dans la magnifique salle d'exposition, c'est la reproduction par notre ami J. Réau, du pont transbordeur (photo de couverture) qui nous accueille avec les méandres de la Charente dessi-



nées par le Service des Espaces Verts de la Ville, sur laquelle "flotte" le plus grand cargo ayant jamais remonté ce fleuve : "Le Rhuys" réalisé par J. Blondet.

En face se trouve le bar-buffet tenu par A. et J. Jonckheere, avec le gracieux concours de Gaëlle et Maryse Diard, où l'on pouvait déguster les produits de la région, notamment les huîtres. Le soleil éclatant régnant sur la Saintonge, tout est en place pour l'inauguration du jeudi en fin de matinée, et je laisse la parole à notre Pré-



sident qui, en compagnie de nos dévoués organisateurs Monsieur et Madame Mativat, accueille les personnalités civiles et militaires dont :

M. Cougul, Sous-Préfet de Rochefort, M. Branger, Député-Maire de Surgères, M. Frot, Conseiller Général, Maire de Rochefort, et les représentants de la presse.

« Monsieur le Préfet, Monsieur le Député, Monsieur le Maire de Rochefort, Mesdames Messieurs les Conseillers Municipaux, Mesdames, Messieurs,

Le Club des Amis du Meccano, rompant avec ses habitudes se réjouit de s'être excentré des régions habituelles en fixant son choix, pour la première fois de son histoire, dans cette magnifique cité rochefortaise pour y tenir sa 18^{ème} Exposition Internationale. Vous nous avez fait l'honneur, Monsieur le Maire, de patronner cette exposition, ce dont nous vous remer-

Ci-dessous :

- à gauche :

Les personnalités pendant l'inauguration : M. Flot, Maire de Rochefort et M. Branger, Député de la Charente-Maritime, Maire de Surgères ; à l'extrême gauche, bras croisés, notre organisateur, M. Mativat.

- à droite : Le Président du CAM en plein travail.



cions. Cette attention ne fait que réhausser le prestige de ce Club qui a le privilège d'être — avec un effectif de l'ordre de 500 membres — le plus important de tous les Clubs Meccano existants. Il est d'ailleurs d'une dimension internationale, comptant dans ses rangs un nombre non négligeable de constructeurs émérites de nationalité anglaise, suisse, italienne, espagnole, chilienne, argentine, tunisienne et hollandaise, dont certains n'ont pas hésité à se produire à Rochefort en dépit de leur éloignement. Mais, quelle que soit la satisfaction que j'éprouve au regard de la notoriété de ce Club, je ne suis pas insensible à l'accueil que la municipalité de Rochefort nous a réservé, et j'ai apprécié également la participation financière apportée par plusieurs organismes locaux, sur la sollicitation de nos organisateurs, ce qui a grandement contribué à notre installation dans

ce bel édifice. Je tiens en conséquence à remercier de leur générosité : l'Union des Commerçants de Rochefort, Client Roi, l'agence du Crédit Lyonnais de Rochefort, la Caisse d'Epargne L'Ecluseuil de la rue Jean Gambetta, le Crédit Mutuel de la rue Jean Jaurès, les Etablissements La Licorne, l'Atelier de Publicité et de Reprographie, l'hôtel-bar L'Empereur et l'imprimerie Iro 2000 à Périgny.

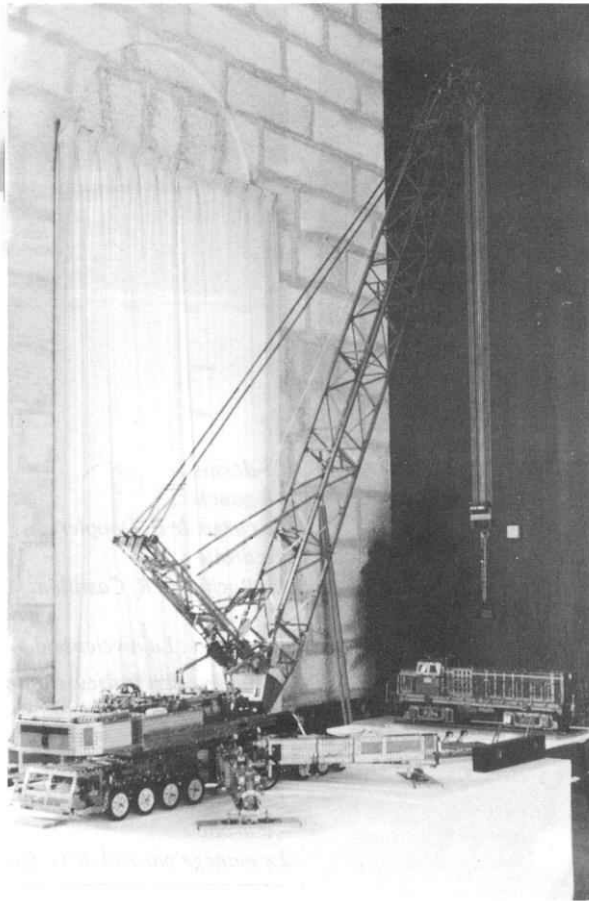
Il me reste, Monsieur le Préfet, Monsieur le Député, Monsieur le Maire, Mes-

dames et Messieurs les Conseillers Municipaux, Mesdames et Messieurs, à formuler le vœu que vous gardiez de cette Exposition un souvenir égal à la satisfaction que mes Amis du Club et moi-même avons eu à vous la présenter.

Vive Rochefort, vive Meccano. »

Après les réponses de Monsieur le Député et du Maire de Rochefort, la visite des stands commence. Un vin d'honneur offert par la ville de Rochefort clôture cette inauguration. A côté de Messieurs Blondet et Réau (pont transbordeur de Rochefort, (voir notice technique N°1), se trouve Monsieur Diard avec ses deux filles et son camion grue géant bien connu.

Dans la grande salle nous trouvons, dans le fond, les vitrines de la Société Meccano, présentée par Francis Lecocq directeur des produits, comprenant un superbe TGVA et l'ensemble des boîtes Meccano.



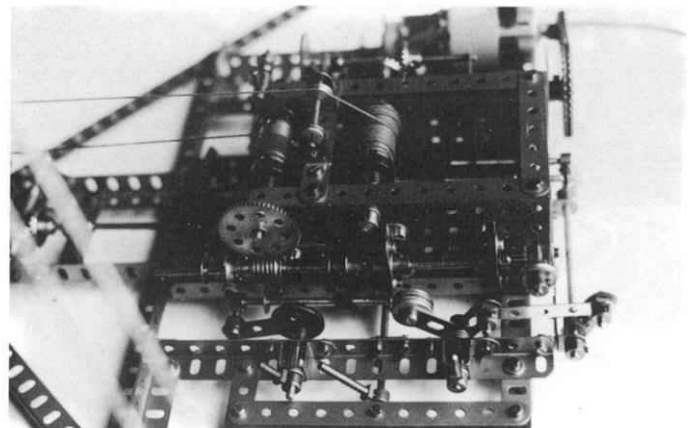
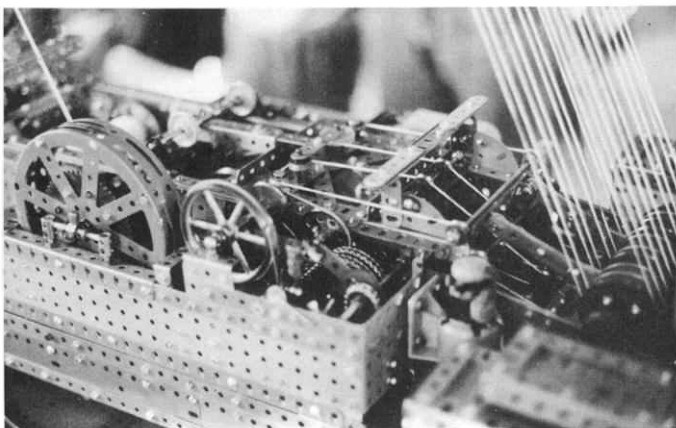
Ci-dessus :

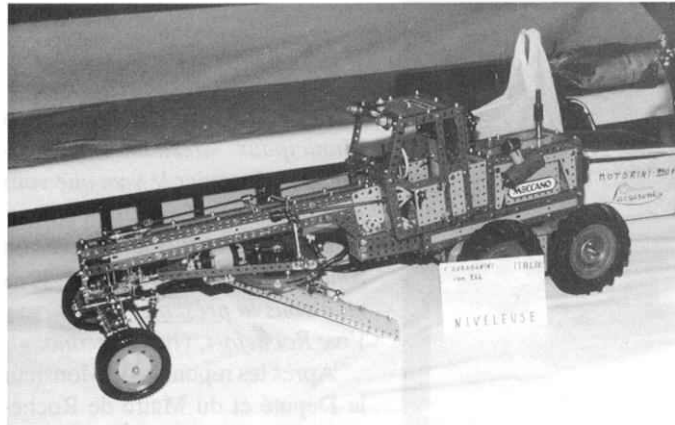
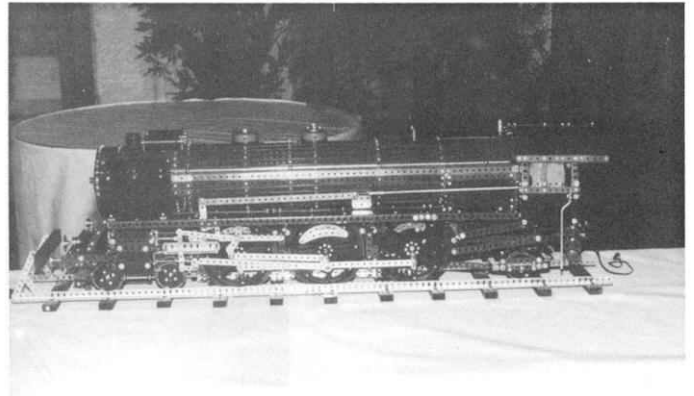
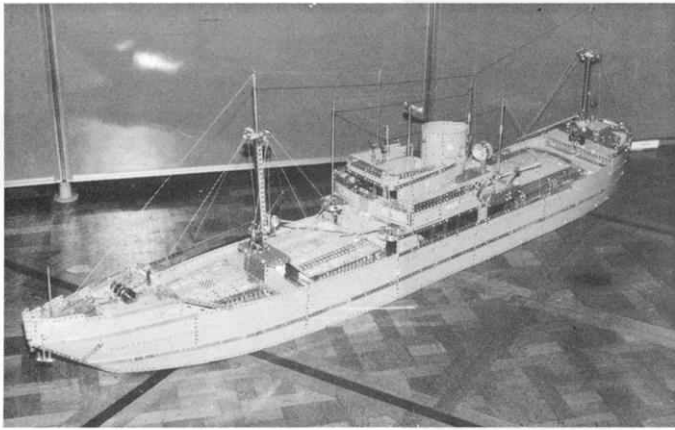
- Vue générale de la grue routière de J. M. Diard ; au fond, la BB 63000 de J. Blondet.

Ci-dessous :

- à gauche : Détails des mécanismes de la grue routière.

- à droite : Détails des mécanismes de la grue derrick de J. Lerochereuil.





Ci-dessus :

- à gauche :

Le cargo de P. Doppler.

- à droite :

La Pacific de R. Castillon.

Ci-contre : La niveleuse de V. Guadagnini.

Au milieu : La fraiseuse automatique de L. Fouqué.

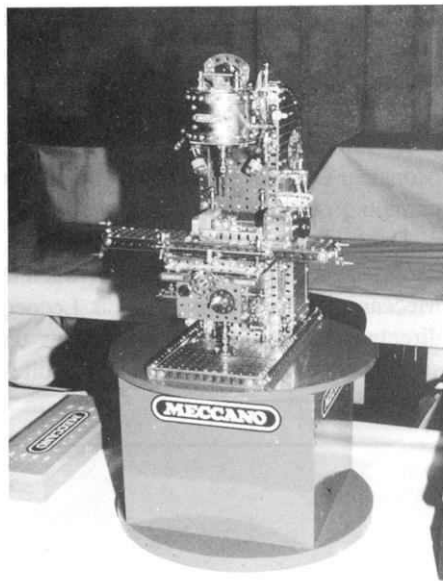
En bas :

- à gauche :

La présentation de J. Olivet.

- à droite :

Le manège parasol de G. Quentin.



Puis, en faisant le tour de cette salle :

- *A. Schaeffer*, et son "Meccano traceur" 10⁸⁰ dessins possibles, un canon de DCA jumelé avec un stand de tir Meccano électronique, un camion Lohr avec l'obusier Karl,

- *E. Lasnier*, un Meccanograph Daker, un métier à tisser et un ourdissoir,

- *J. N. Caillois*, un funiculaire automatique avec pose de 15s aux extrémités,

- *B. Loisier*, un tracteur forestier Latil, un distributeur de boîtes d'allumettes 7. 7, une grue ponton et une 030 des BR,

- *Laugelais*, un triporteur, un kart, un camion six roues,

- *Ph. Bovas*, un tractopelle Case avec commandes hydrauliques par modules de la Société Télémécanique, un tracteur à charrues de caoutchouc,

- *J. Buteux* et ses documents concernant tous les systèmes similaires au Meccano de part le monde,

- *J. Ransbotyn*, lui aussi avec ses liasses de documents,

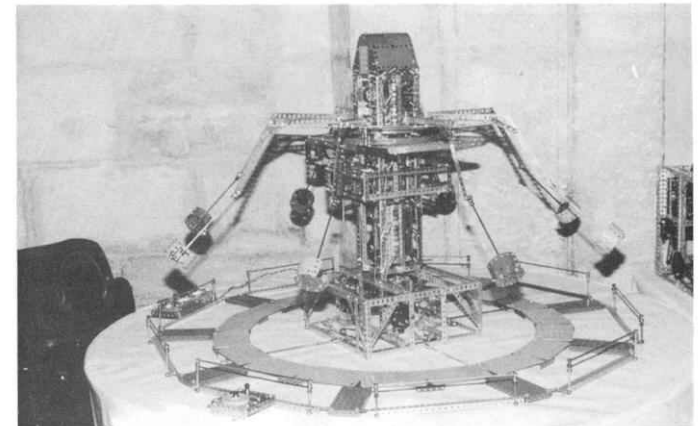
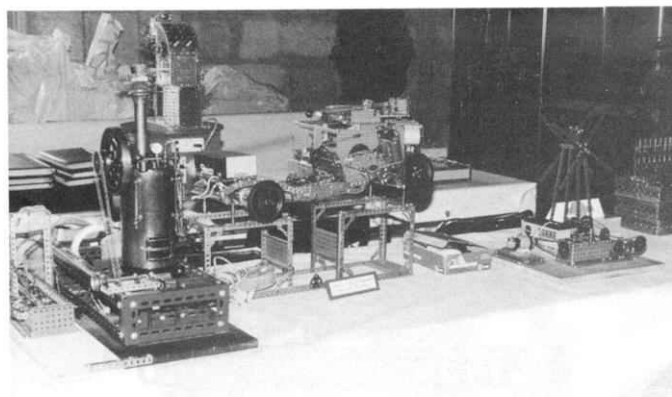
- *B. Garrigues*, un ascenseur de quatre étages à commande électromécanique, un robot de manutention, un pont roulant, un excavateur à vapeur, une machine "à remonter le temps",

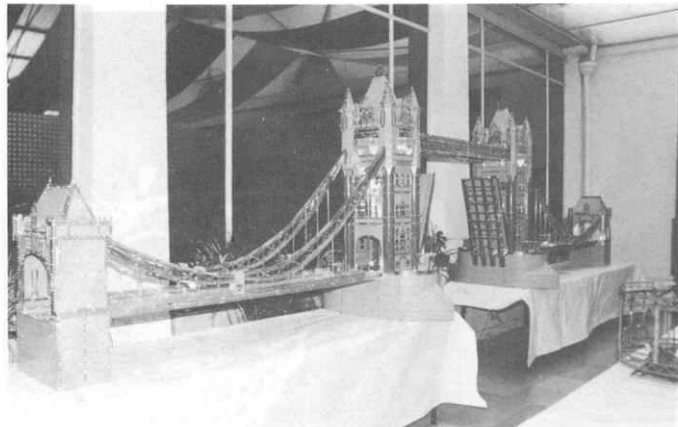
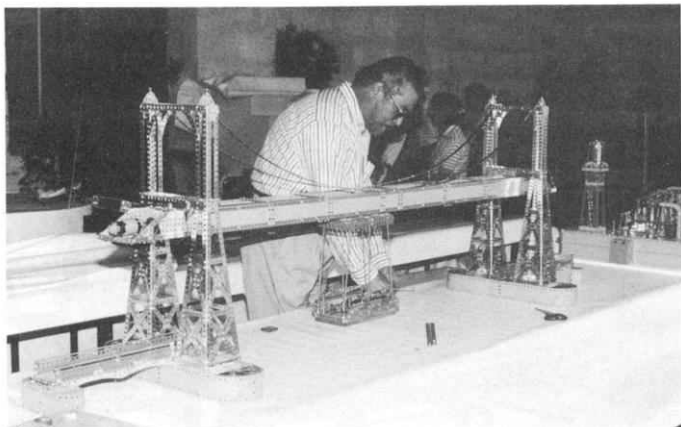
- *F. Dremeaux* (10 ans), un skieur, une moissonneuse et un moulin à vent hollandais,

- *R. Piazzoli* (Italie), l'Alfa-Roméo 75 sur un plateau tournant,

- *J. Lerochereuil*, derrick 6a, grue ponton SM n°,

- *M. Rebischung*, son "Meccador" (voir notice technique N°2),





Ci-dessus :

- à gauche :

Le pont transbordeur de J.J. Barreau.

- à droite :

Le pont de la Tour de Londres de M. Breal.

Ci-contre : Le tractopelle Case de Ph. Bovas.

Au milieu : L'horloge de C. Gobez et les échappements Bing Ben.

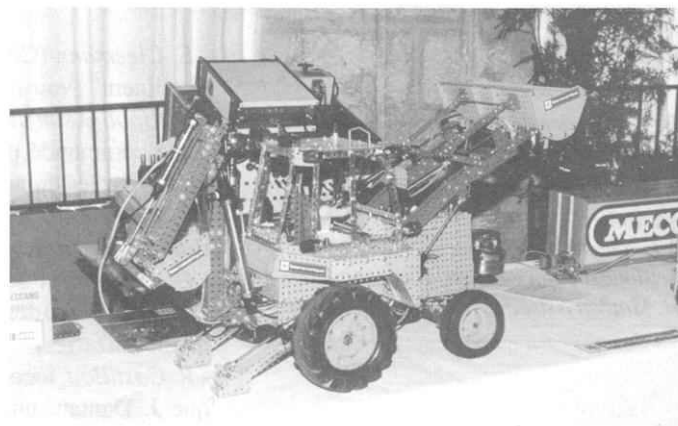
Ci-dessous :

- à gauche :

Le bras manipulateur de M. Ripoll.

- à droite :

Les modèles de B. Maillot.



- J. Martin, train avec locomotive 231 T, un wagon basculant, un citerne à bogies, drague, une grue ponton, une voiture d'Alain Prost, un dinosaure, un Meccanograph,

- J. Estève (J.E.O), le pont transbordeur, présentoir de maillot de coureur cycliste, un marcheur mécanique, et... beaucoup de pièces Meccano,

- R. Lanore et ses modèles des années 1915 à 80 sur présentoir à étages :

un de 1915, un de 1925, un de 1930, un de 1940, un de 1960, deux de 1980, - J. Thibault, une machine à sous et un moteur synchrone,

- J. P. Brunet, une grande roue double et manège (voir notice technique N°3),

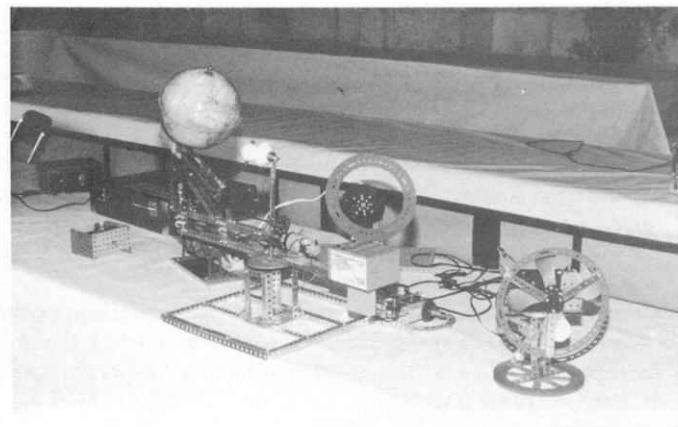
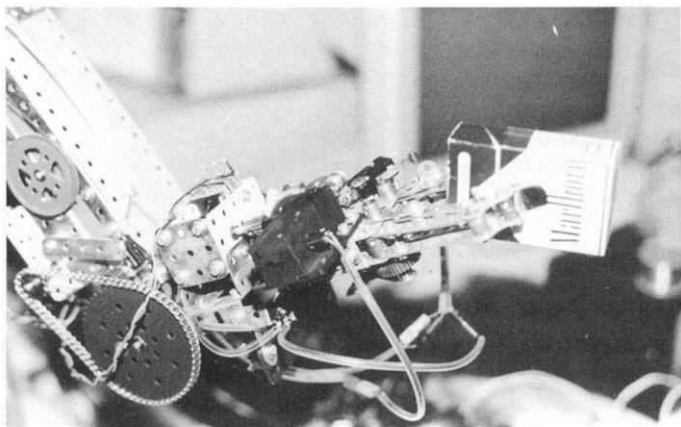
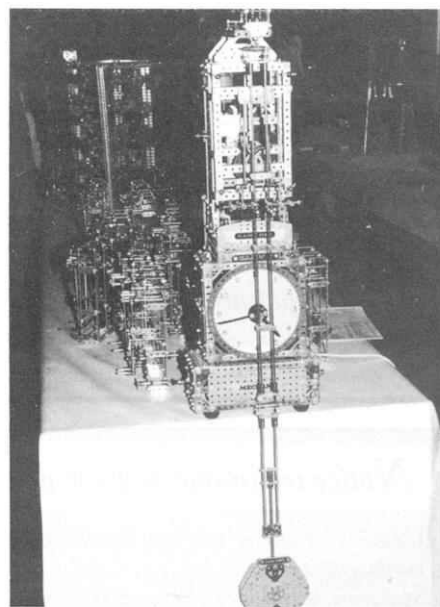
- J. P. Marché (dit "Ludophile") "Bay bridge", le pont suspendu enjambant la

baie de San-Francisco (USA) (7 m de long environ), une locomotive électrique BB des houillères du bassin de Blanzay sur un pont métallique, plusieurs locomotives plus petites, une plateforme élévatrice en rouge et vert : boîte n°3 de 1932, des voitures anciennes, quelques tramways, un moulin à vent, type hollandais, en blanc,

- P. Doppler, un char à foin, schlitte, un semi-remorque avec tracteur, un camion échelle, une canonnière, un cargo à trois soutes,

- Cl. Gobez, échappements de "Bing-Ben", horloge,

- L. Fleck et ses mécanismes invraisemblables, le vélo de Bernard Hinault, boîtes de vitesse, un caddie de supermarché, sphères,





Ci-dessus :

- à gauche :

M. Frot Maire de Rochefort et Conseiller Général de la Charente-Maritime contemple les réalisations de L. Fleck.

- à droite :

A la gauche de M. Frot, J. Blondet co-organisateur en compagnie de H. Mativat à droite.

- E. Cleemann (CAM 6) et son "véhicule intelligent" (voir notice technique N°4),
- R. Ripoll et son fils (Espagne), bras robotique commandé par ordinateur, très apprécié par les enfants et les adolescents,
- J. J. Barreau, le pont tournant, le pont transbordeur et le pont levant,
- G. Quentin et son manège parasol, le comput, calendrier perpétuel, des mécanismes bizarres,
- R. Castillon, locomotive Pacific, technique J. Dantan, une machine à vapeur à deux cylindres horizontaux,
- B. Maillot, planétaire, "piège à c...", ventilateur oscillant et ses pièces,
- V. Guadagnini (Italie), un dragon "Grisou", une niveleuse, un jeu à billes sauteuses, un hargneur de billes,
- L. Fouqué, une fraiseuse automatique, un Meccanograph automatique,
- J. Olivet, châssis voiture de sport, distribution de moteur, machine à vapeur vive,
- J. Lafarge, Meccavion's, "le fort colonial" (boîtes 6 et 8),

- B. Chapel, un chariot Salev (boîte 9), un chasse-neige (boîte 10), la Tour Eiffel.

Dans la pièce annexe :

- A. Castet, un grand robot, un tracteur à vapeur,
- Ph. d'Avenac, un Meccanograph 1927 et un Super Meccanograph 1990, un grimpeur automatique,
- S. Arnoult, des machines à vapeur un et deux cylindres SM N°,
- S. Hondemarck, une jeep "Cherokee" radio-commandée, un manège SM N°7 d'avant-guerre,
- M. Breal, le pont de la Tour de Londres (6 m de long, 1,78 m de haut),
- J. Barthélémy et A. Leenhardt, une grue du port de Sète,

Et nos amis anglais :

- M. Knowles, une boîte de vitesse semi-automatique à six rapports A. V. (facteur constant $\sqrt{2}$ entre toutes les vitesses),
- Famille Schoolar, un semi-remorque.

**Suite du reportage photo
dans le prochain numéro**

Notice technique N°1 - le pont transbordeur de Rochefort à l'échelle 1/57 :

L'édifice métallique original, maintenant historique, illustre l'essor de la construction métallique vers 1900 et presque contemporain du premier Meccano.

Sa finesse aurait nécessité, compte tenu de la dimension transversale des cornières Meccano, une échelle bien plus grande, ce qui aurait donné un modèle démesuré.

L'échelle résulte d'un compromis : le tablier, qui mesure 175 m est représenté en longueur par cinq cornières et poutrelles plates de 62 cm, ce qui donne 3,10 m, d'où 1/57 !

Les entretoises sont ainsi représentées par un lacet gris à tricoter, pincé à plat par des boulons et rondelles, car même des bandes étroites auraient donné un aspect trop massif. A titre indicatif, j'ai utilisé plus de 70 m de ce lacet.

Le roulement du cadre porteur de la nacelle est assuré, sur la partie plate de cornières du tablier par 22 poulies de 12 mm.

Le mouvement de ce cadre est assuré d'une façon classique par un fil de lin s'enroulant sur un treuil et dont les deux extrémités lui sont fixées. Le treuil est entraîné par un pignon de 19 dents engrénant sur une vis sans fin fixée sur l'axe d'un moteur Meccano six vitesses, réglé sur le rapport 1/60.

Le mouvement de va-et-vient était assuré par un système de relais Jouef commandé à travers des interrupteurs ILS par les aimants fixés à chaque extrémité de la nacelle.

Ce système a fonctionné d'une façon parfaite sans surveillance pendant les trois jours de l'exposition.

Un transfo Jouef alimente le moteur en continu sous 0-12 V et les relais en alternatif 16 V.

Je me propose de donner une description plus détaillée de ce dispositif dans un petit article futur.

M. Réau, Royan (CAM 307)



Notice technique N°2

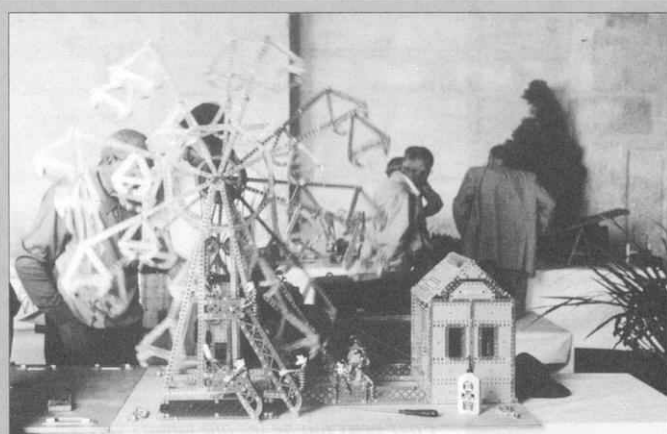
Le "Meccador" :

un mignon chien de garde devant sa niche !

Poids : 40 kg (niche : 1,7 kg) ;

- deux moteurs réducteurs, six moteurs à six vitesses actionnant les différents mouvements,
- yeux (riboulant en balles de tennis), queue frétilante, oreilles, tête, gueule s'ouvrant et montrant une splendide langue.

M. Rebischung (CAM 263)



Notice technique N°3 : la fête foraine

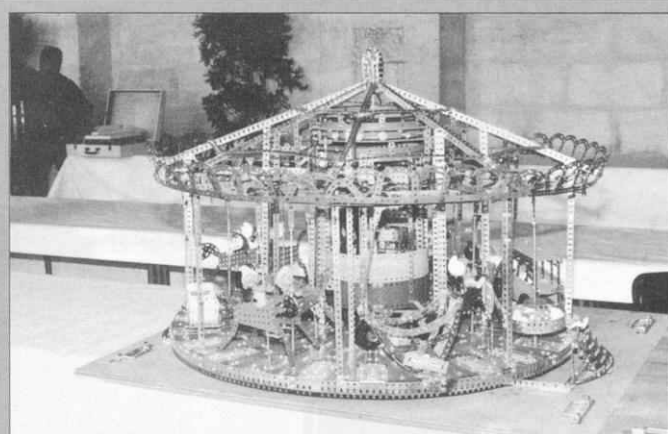
- grande roue double (les Dalton) : modèle déjà présenté à Saint-Jean-de-Moirans en 1989, mais il fonctionnait mal.

La base, les piliers et le mécanisme ont été modifiés ; l'ensemble est animé par un moteur artisanal, original, très puissant, de 24 V, à vitesse réglable. La transmission se fait par courroies, sauf la boîte de vitesse à engrenages de 38 dents, à perfectionner ultérieurement.

- manège tournant type chevaux de bois (les Schtroumpfs) : le plateau tournant est fait de 72 paques secteur disposées en trois rangées concentriques. Ce plateau supporte le mécanisme de va-et-vient vertical des chevaux et des bateaux constitué d'excentriques commandés par des engrenages articulés à un plateau fixe de 192 dents.

Le mécanisme animé par un moteur identique, à mouvement démultiplié par courroies jusqu'en haut de la tour centrale, est repris à ce niveau par deux pignons de 16 dents, synchronisés, engrénant avec la denture intérieure d'une couronne de 4 secteurs n°167a, solidaire de l'ensemble tournant. Mais, le transport ayant endommagé ce modèle fragile, le mécanisme de rotation devra être repensé.

P. Brunet (CAM 363)



Notice technique N°4 : "véhicule intelligent"



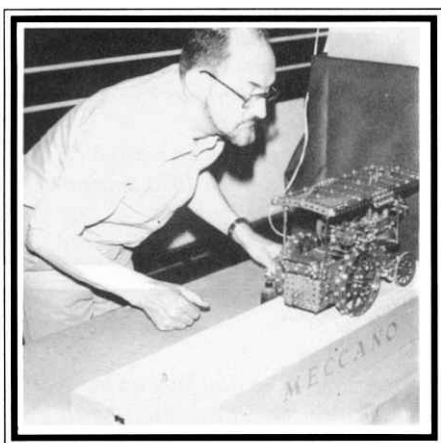
Pour montrer qu'on peut faire aisément et simplement un modèle robotisé, ce petit véhicule à deux roues indépendantes avec son bras doté d'un électro-aimant, a été muni de fonctions naturelles d'évolution commandables grâce à des touches mnémoniques du clavier. La possibilité de mémoriser et refaire un parcours évolutif est également opérationnelle. Rédigé en Pascal (mais Basic ferait aussi bien l'affaire), le programme ne fait qu'une page et demi. L'interface Creatix, quoique fiable et simple à mettre en œuvre, a le défaut d'être chère et encombrante : il manque cruellement un interface ad-hoc. N. B : les enfants et les adolescents comprenaient parfaitement les explications et étaient très attirés par ce modèle.

E. Cleemann (CAM 6)

A s s e m b l é e G é n é r a l e



*Pour ceux qui ne les ont jamais vus :
Le Président, le Vice-Président et
à sa droite le Secrétaire et le Trésorier.*



*Un « As du Meccano »
Georges Gombert †*

Une réunion du bureau du CAM a eu lieu le jeudi en début d'après-midi, dans une salle privée. Seuls absents, retenus par leurs occupations, R. Goirand et Cl. Lerouge. Toutes les questions abordées furent explicitées lors de l'Assemblée Générale de ce même jour. Cette Assemblée Générale eut lieu le soir même, après fermeture de l'exposition au public, dans la salle Pierre Loti. Elle a connu une très grande affluence, plus de 100 personnes, très attentives aux discours du Président sur la vie du CAM, sur le Magazine et au rapport financier du trésorier :

« Chers amis,

Selon le rite annuel, nous allons tenir notre Assemblée Générale prévue par les Statuts.

Seront successivement évoqués : la popularité du CAM, son effectif, la sortie de notre Magazine dans sa nouvelle présentation et les questions administratives habituelles (compte de gestion, modification du Bureau : démissions et nominations).

Je voudrais au préalable vous remercier de votre présence nombreuse à cette Assemblée, remercier également les 63 membres empêchés qui nous ont aimable-

ment fait parvenir leur pouvoir, mais en priorité, rendons hommage à nos trois amis disparus au cours des douze mois écoulés : André Schneider de Paris, Georges Gombert du Cannet et Antoine Llor qui demeurait à Mexico. Nous nous levons pour observer une minute de silence à leur mémoire.

Après cette triste évocation, je passe à la vie du CAM pour en déduire qu'elle est pour le moins florissante, aux adhésions qui s'enregistrent à un rythme régulier et ceci grâce à la propagande que vous faites en sa faveur et dont je vous remercie.

Il découle que l'effectif du CAM se monte à ce jour à 500 membres.

Concernant les manifestations, réunions, toutes de nature à favoriser l'expansion du CAM, voici la liste de celles dont j'ai eu connaissance :

- du 27 janvier au 4 février, une exposition permanente et spécifiquement Meccano s'est tenue par les soins de Jean-Louis Figureau à Brioude. Elle lui a valu les honneurs du petit écran le jeudi 27 mai dans l'émission de FR3 National, Carré Vert. Je souligne la délicate attention de nos amis Louis Fleck et Claude Ronzeaud, ainsi que la Société Meccano qui lui ont

Présentation du Compte de Gestion par le Trésorier

porté main forte en lui confiant des modèles pour la circonstance,

- les 24 et 25 février derniers, notre ami André Leenhardt a assuré la présence du CAM au sein d'une exposition du Mini Auto-Club de Montpellier qui se tenait à Saint-Gély-du-Fesc (Hérault), avec le concours de Robert Valentin de Toulouse. André Leenhardt a lui aussi eût les honneurs du petit écran à cette occasion,

- le 10 mars, Roger Charnoud a organisé en son domicile lyonnais une réunion des membres constructeurs régionaux du CAM. Je n'ai malheureusement pas eu la liste des participants pour vous la communiquer,

- le 11 mars, à l'invitation de Radio Modélisme d'Izeaux qui organisait à Voreppe (Isère) son premier Salon de Modèle Réduit, le CAM s'y trouvait représenté par nos amis Roger Charnoud, Georges Logut, Henri Prackel et Marcel Grassot (les épouses étaient de la partie). Les ont rejoints en visiteurs : André Barbe, Paul Eynard et moi-même.

- les 31 mars et premier avril, une exposition Meccano et Assimilés s'est tenue à l'instigation de Michel Bréal à Laon (Aisne), avec la participation de Bernard Garrigues, Jeannot Buteux, Jacques Marthon et Louis Fouqué.

- le premier avril, à l'initiative de notre secrétaire André Leenhardt, une réunion dite "réunion CAM du Grand-Sud" a eut lieu à Saint-Gély-du-Fesc (Hérault) où se sont réunies 17 personnes.

Voici comme vous le constatez beaucoup de dévouement à l'égard du CAM. Ceci est le passé, mais puisque l'occasion m'en ait donnée, je prends plaisir à vous faire part, de l'exposition Meccano avec bourse de jouets, concours de modèles, qui se tiendra le dimanche 7 octobre à Rambouillet, à l'initiative de notre ami Jean-Max Estève. Cette manifestation à laquelle je vous invite à participer, sera rappelée dans notre prochain Magazine. Je tiens en effet à remercier Jean-Max Estève pour avoir, à deux reprises, consacré deux pages de sa revue "Info-Jouets" à l'annonce de notre exposition.

Je ne ferais pas ici de commentaires sur le Magazine, tout étant dit dans l'Editorial. »

Produits :

➤ intérêt compte-Epargne sur année 1987	3 513,43
➤ cotisations	
- 275x120 =	33 000,00
- 131x150 =	19 650,00
- 3x180 =	540,00
- 6x200 =	1 200,00
- 1x300 =	300,00
- 4 divers	586,30
Total : 426 cotisations pour	56 776,30
➤ adhésions (N°644 à 695)	
- 50x120	
- 1x100	
- 1x150	
Total	6 250,00
➤ vente de produits CAM	
- notices Horloge Comtoise	3 567,00
- Bulletins anciens	6 201,00
- Articles publicitaires, etc	3 750,00
- Pièces répliques Meccano (offertes par Mme. Malatier)	1 405,00
Total	11 706,00
➤ Exposition de St. Jean-de-Moirans (organisée par Mme Logut)	
- 1152 entrées à 15 F	
- 397 entrées à 5 F + reliquat caisse	
Total	19 268,20
Total (F)	97 513,93

Dépenses :

➤ édition + affranchissement bulletin N°27 (750 ex.)	21 529,22
➤ arriéré clichés + tirages photos Expo de Charnècles 1987	341,50
➤ édité + affranchissement bulletin N°28 + édition 5 000 couvertures	24 650,86
➤ expédition magazines + rappels de cotisations	707,60
➤ affranchissement Annuaire des Membres	1 480,00
➤ papeterie + frais postaux M. Perraut	5 425,41
➤ papeterie + frais postaux M. Gonnet (dont env. bul. 27-28)	2 202,60
➤ papeterie + frais postaux M. Goirand	94,00
➤ secrétariat du 01. 01. 89 au 03. 05. 89	998,56
➤ frais relatifs Expo. St. Jean-de-Moirans (affranchiss ^m + pub. + billets + affiches)	8 455,18
➤ frais d'encaissement sur chèques étrangers	241,60
➤ avance sur machine à écrire M. Perraut	3 700,00
➤ avance sur frais Expo. Rochefort 1990	2 000,00
➤ édition + affranchissement bulletin N°29 (700 ex.)	23 545,03
Total (F)	95 371,56

Bénéfice pour l'année 1989 : 2 142,37 F

Reliquat en caisse au 31. 12. 88 : 66 481 F

Reste en caisse au 31. 12. 89 : 68 623,37 F

Conclusion : cette année, nous n'accusons aucun déficit apparent par rapport à l'année dernière (déficit 14 410,76 pour 1988), mais je dois souligner que cet équilibre est dû exclusivement aux bénéfices de l'Exposition de St. Jean-de-Moirans.

Rappel du bilan de cette exposition : frais engagés : 8 455,18 f ; recette : 19 268,20 F, soit un bénéfice net de 10 813,02 F, sans compter les 1999 F d'objets publicitaires appartenant à l'Association qui ont été vendus à cette occasion. En clair, sans l'Exposition de St. Jean-de-Moirans, nous aurions accusé un déficit sur nos réserves de 10 669,65 F. Bravo et merci à Mme. Logut.

Compte de gestion provisoire du 01. 01. 90 au 20. 05. 90

Produits :

- intérêts compte Epargne pour 1989	3 200,21
- cotisations ; adhésions ; divers	32 735,00
Total (F)	35 935,21

Dépenses :

- secrétariat du 04. 05. 89 au 14. 05. 90	3 751,75
- affranchissements + papeterie	1 364,04
- frais relatifs à l'Exposition de Rochefort 90	801,97
- frais d'encaissement sur chèques étrangers	25,00
- édition + routage bulletin N°30 (1 000 ex.)	16 097,95
Total (F)	22 040,71

Recette provisoire au 20. 05. 90 : 13 894,50 F

Reliquat en caisse : 68 623,37 F

Reste en caisse au 20. 05. 90 : 82 517,87 F

Le discours du Président, compte-rendu du moral et le Compte de Gestion sont approuvés à l'unanimité par les membres présents.

Le Président reprend la parole et félicite Monsieur et Madame Mativat pour la parfaite organisation de cette exposition, il demande qu'on les applaudisse très vigoureusement ainsi que Monsieur et Madame Logut qui n'ont pu se déplacer jusqu'à Rochefort.

Ensuite sont entérinées les modifications dans la composition du Bureau du fait de la démission de Monsieur Chappelon (pour raison de santé) de son poste de Vice-Président, qui est remplacé par Monsieur Fouqué.

Monsieur Olivet démissionne également en raison de son âge, il est remplacé par Monsieur Mativat.

Pour compléter le Bureau, Monsieur Rebusch est proposé. Toutes ces modifications sont approuvées à l'unanimité et dans un tonnerre d'applaudissements.

Les lieux des prochaines expositions sont proposés et entérinés :

- 1991, Béziers, par Monsieur et Madame Carlin (CAM 295),
- 1992, Exincourt/Montbéliard par Monsieur Pahin (CAM 157) (au milieu des usines Peugeot),
- 1993, Brioude par le Docteur Figureau (CAM 175).

Un apéritif est ensuite servi avec les produits du terroir : Pineau des Charentes et galettes Saintongeaises.

La première journée, bien remplie, était ainsi agréablement close.

Monsieur Lecocq, le grand spécialiste du produit Meccano à l'usine de Calais, qui nous fait toujours le grand plaisir d'assister à nos expositions, nous annonça l'arrivée de son grand patron Monsieur Duvauchelle, lequel fût handicapé dans son voyage à Rochefort par une grève des aiguilleurs du ciel.

Celui-ci ne put que faire une visite rapide de l'exposition et converser brièvement avec les uns et les autres. Cela l'empêcha de participer à nos agapes fraternelles.

Notre banquet remarquablement organisé au Cercle Inter Armées a donc eu lieu le vendredi soir (120 convives).

Après un très bon punch, l'ambiance était mûre pour un excellent repas, parfaitement servi. Bien entendu, un banquet ne saurait être sans un discours. Monsieur Mativat se laissa emporter par sa fougue et son franc-parler. Quelques réflexions de sa part, à l'occasion de l'introduction du

discours du Président et de celui de Madame le Maire-Adjoint de Rochefort :

Le Discours de M. Mativat

« La "bonne peinture" :

Nous avons remarqué un bon nombre de membres participants heureux d'être venus à Rochefort et nous avons été particulièrement satisfaits de n'avoir à enregistrer aucune critique concernant l'accueil et l'hébergement, le stationnement, le standing des locaux de l'Exposition et de l'Assemblée Générale, l'organisation des visites et excursions, etc. C'est que notre Exposition avait lieu cette année dans une ville où il fait encore bon vivre : ni trop petite, où le manque de moyens oblige à se contenter de locaux mal adaptés à notre manifestation et à des déplacements importants pour l'hébergement ; ni trop grande où les difficultés de circulation et de stationnement créent un malaise permanent, et où le prix de l'hébergement atteint des sommets.

Moralité : ne pas s'attacher au seul critère de gratuité de la salle, mais penser un peu plus à l'image de marque du Club et au confort d'accueil des exposants. Des villes moyennes en France (20000 à 50000 habitants), il y en a, qui sont habitées par certains de nos amis et où leurs relations, encore à l'échelle humaine, doivent leur permettre comme à nous, de glâner quelques participations financières largement suffisantes pour "éponger" les dépenses d'organisation et la location des salles le cas échéant.

Exposition européenne :

Notre exposition qui a accueilli encore cette année avec beaucoup de plaisir des exposants des pays voisins, n'est donc pas que nationale. Mais, malgré tout, nous avons hésité et renoncé à déclarer aux médias, et à écrire sur nos affiches "Exposition Internationale". Alors comment concilier modestie et réalité ? Nous suggérons pour l'avenir d'adopter l'expression "Exposition européenne de super-modèles Meccano". Expression qui, de surcroît, s'accommoderait assez correctement à l'air du temps.

Les problèmes d'organisation :

Nous avons été frappés par l'extrême confiance faite par les dirigeants du CAM aux membres désignés pour l'organisation, confiance qui s'est traduite par l'ab-

sence de tout contact pendant de longs mois. Si certains tempéraments s'en sont d'ail-leurs trouvés bien, il s'est avéré qu'il n'a pas été possible de réinventer tout seuls les besoins de A jusqu'à Z de l'organisation et que les déficiences inévitables dans ce cas ont occasionné, pour leur rat-trapage "in extrémis" des dépenses supplémentaires bien regrettables. Nous proposons de dresser un "check-list" qui serait publier dans un prochain numéro du magazine.

La venue à Rochefort du nouveau PDG de la Société Meccano :

Monsieur Dominique Duvauchelle s'est décidé au dernier moment à répondre à l'invitation du Président. Il nous a fait l'honneur d'une brève visite entre deux avions et il a tenu à entrer en contact direct avec chacun de nos exposants.

Ayant eu la charge et le plaisir de l'accueillir pendant le plus clair du temps, nous avons retenu de lui le personnage très ouvert et sympathique, ce qui n'exclut pas sa détermination — déjà bien ancrée semble-t-il — de renforcer le renom et les intérêts de Meccano dans le monde.

Nous n'avons pas manqué de lui faire toucher du doigt que le CAM, seul Club du genre en France, était sans aucun doute pour sa Société un agent publicitaire éminemment réel, bien qu'involontaire, car il est pratiquement impossible d'intéresser les médias à nos manifestations sans faire en même temps l'éloge du système de construction Meccano.

(Réflexion toute personnelle : Monsieur Duvauchelle est devenu tout à fait conscient du sérieux et de la maturité de notre Club ; rien ne devrait empêcher le CAM de s'exprimer comme il l'entend, notamment dans les pages de notre magazine, notre organe d'information exclusif, à ne pas confondre avec Meccano-Magazine d'autrefois qui était lui la propriété et l'organe publicitaire de la Société Meccano.)

Monsieur Duvauchelle a souligné qu'en 1991 serait le 90^{ème} anniversaire de Frank Hornby, et il a émis le souhait qu'à cette occasion une exposition ait lieu réunissant tous les clubs Meccano existant en Europe, et ailleurs. Il s'est déclaré prêt à aider le CAM s'il se chargeait d'une telle entreprise, tant sur le plan "logistique" grâce aux services de sa Société, que sur celui de ses relations personnelles si cette manifestation avait lieu à Calais.

L'occasion pourrait-être mise à profit pour lancer la création d'une Fédération

Européenne, voire mondiale, des clubs des Amis du Meccano. Evidemment, une douzaine de mois, c'est peu pour atteindre un tel but dans les conditions requises, mais l'idée mérite d'être approfondie, pour peu que des engagements plus concrets se lient préalablement entre la société Meccano et notre Club.

Qui prendra l'initiative de relancer ce projet ? »

Le Discours de M. Perrault

« Mesdames, Messieurs, chers amis,

Comme je l'évoquais hier, notre Club en se produisant à Rochefort a rompu, non sans satisfaction d'ailleurs, avec son habitude de se fixer trop fréquemment dans les mêmes régions.

J'ai tenu moi-même à rompre avec cette manie qui consistait à interrompre pour cette circonstance ce moment solennel et souhaite sans attendre et en votre nom la bienvenue à Madame Dubournais, Maire-Adjoint, représentant Monsieur le Maire empêché au dernier moment.

Je voudrais ensuite vous faire part de mon émerveillement quant à la richesse de cette exposition et tiens à vous exprimer ma reconnaissance pour avoir répondu si nombreux à l'invitation de nos organisateurs. Il est vrai qu'il était difficile de douter de leurs capacités et de leur détermination. La perfection apportée à la présentation du dossier que vous avez reçu — à laquelle Madame Mativat n'est d'ailleurs pas étrangère — a déjà été, j'en suis moi-même persuadé, un élément en lui-même convaincant.

Quant à toutes les contraintes auxquelles ont été confrontés nos organisateurs, on s'aperçoit au résultat obtenu, qu'elles n'ont pas eu de prise sur eux.

Bravo Madame et Henri Mativat, bravo Jean Réau, bravo Jacques Blondet et merci pour le dévouement dont vous avez fait preuve et qui abouti au succès indubitable qui se profile en faveur de cette exposition.

A vous tous, organisateurs, exposants, congressistes, dévoués collaborateurs qui œuvrez pour que le CAM se maintienne à la place prépondérante qu'il occupe dans le monde Meccano, je vous dit simplement en reprenant le titre d'une célèbre et ancienne émission chère à Pierre Bellemare : "Vous êtes formidables !"

A tout à l'heure pour la suite et entre-temps : "Bon appétit !" . »

Madame Dubournais, Maire-Adjoint, lui répondit avec simplicité.

Puis notre artiste et ami Ph. d'Avenac pris la parole et de son extraordinaire mémoire nous récita un poème de P. J. Vaillant sur la France profonde.

Pour clôturer cette belle soirée, le Président Perraut procéda à une distribution impromptue de diplômes aux exposants et congressistes.

Nous avons regretté l'absence de monsieur Lecocq, qui s'est excusé de ne pouvoir répondre à l'invitation du CAM, étant retenu par ailleurs.

A. L et H. M.

Excursions

La visite de Rochefort du Centre International de la Mer et de la maison de Pierre Loti, ainsi que les excursions en car, avec 58 passagers pour Fouras, l'île d'Aix et La Rochelle, ont semblé laisser à chacun le meilleur souvenir.

Résumé en Chiffres

- 135 m linéaires de tables d'exposition,
- 25 m linéaires de bourse d'échange le samedi,
- 1375 entrées payantes,
- environ 2000 visiteurs au total, y compris les invités à l'inauguration et à l'exposition,
- tombola pour les enfants de 6 à 12 ans organisée en collaboration avec la société Meccano et l'Education Nationale,
- don d'un membre du CAM de trois boîtes anciennes vides 9 et 9A pour être vendues à la bourse du samedi, le produit étant versé au budget d'organisation de l'exposition (cette vente a rapporté 1500 F).

Remerciements

Aux amis rochefortais qui spontanément et bénévolement ont participé à :

- la visite de rochefort :

Delphine Gras,

- la tenue de la caisse le jeudi :

Annie Jaubert,

- la visite de l'île d'Aix :

Thérèse Morisson,

- la visite de La Rochelle :

Ginette Nombalais,

- la prise des photos :

Monsieur Bouille et Françoise du club Photo 17,

- et nos fidèles caissiers :

Madame Goirand, Sandrine et son fiancé,

A **FR3 Poitou-Charentes** qui a fait passer des vues de l'exposition aux informations régionales télévisées du jeudi soir 24 mai,

Aux **radios locales** (Rochefort, Ile d'Oléron, Saintes, Fouras) qui ont sollicité des interviews avant et pendant l'exposition,

Aux **quotidiens régionaux "Sud-Ouest" et "La France"**, ainsi qu'à l'**hebdomadaire "Le Littoral"** et "**Sud-Ouest-Dimanche**" qui ont couvert notre manifestation.

N. B

☛ **Marcel Pahin CAM 157 -**

édite une cassette-vidéo sur l'exposition ; durée : 3h environ ; 230 F franco.

Les personnes intéressées sont priées de préciser si elles souhaitent avoir ou non les discours du banquet.

☛ Les photos couleurs de l'exposition peuvent être commandées directement à :

Monsieur Mativat

Envoyer une enveloppe timbrée pour avoir la liste des photos.

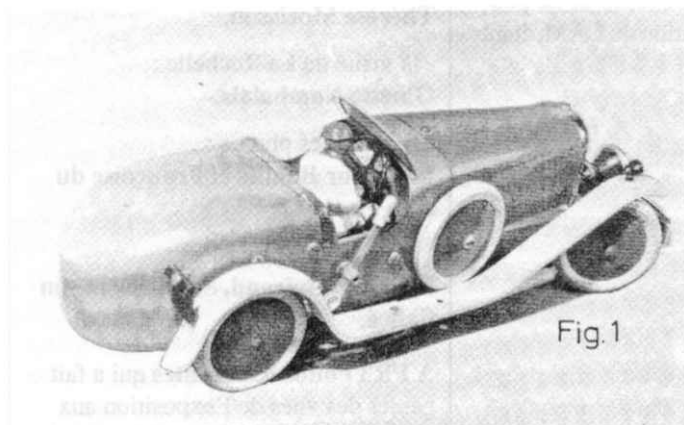


Figure 1

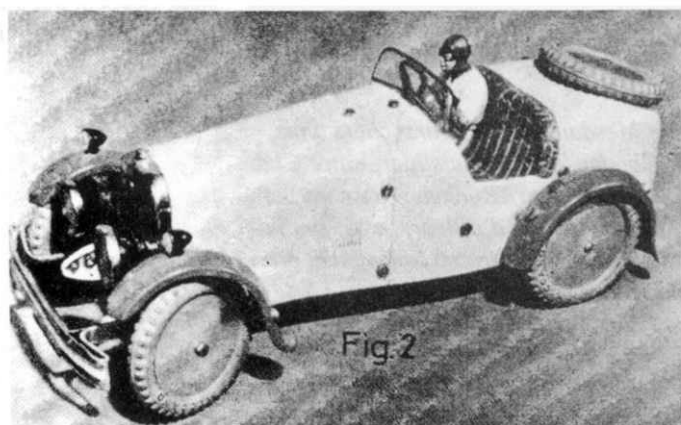


Figure 2

Frank Hornby avait pris soin de son système Meccano et des trains Hornby pendant les périodes de crise, tout au long des années 20, avec une telle compétence qu'il était toujours le meilleur avec le système de construction de grande série le plus beau du monde à la fin de cette décennie. Il avait gagné un procès aux USA, qui avait duré plusieurs années, pour protéger ses brevets et il était toujours le patron d'une entreprise florissante à une époque de marasme économique mondial. Meccano n'a jamais été bon marché et Hornby s'appuyait à la fois sur la qualité de son produit et sur une publicité mondiale très intense pour augmenter ses ventes.

L'explosion des communications universelles entraînée par la prolifération des postes émetteurs de radio exerçait une forte pression publicitaire sur les marchés établis de Frank Hornby. Sensible à cette situation, la Société Meccano employa le début des années 30 pour étendre sa gamme de produits, introduisant sur le marché des boîtes de "Constructeur d'Avions" et de "Constructeurs d'Automobiles", ainsi que des nouvelles pièces standard Meccano. Ces nouvelles boîtes mentionnées ci-dessus firent leur apparition en 1932, mais tandis que le contenu des boîtes de "Constructeur d'Avions" était plus ou moins une extension des pièces standard Meccano, les boîtes de

"Constructeurs d'Automobiles" étaient composées d'un ensemble de pièces spécialisées qui n'étaient pas destinées à être utilisées avec le système Meccano. La qualité était excellente, les modèles construits étant très résistants, ainsi qu'en témoignent **les deux exemples des figures 1 et 2** après plus de quarante ans !

Un acier très robuste était utilisé pour les pièces composant chassis et carrosserie et les machines outils qui servaient à la fabrication étaient de première classe. Rien sur le marché, à cette époque et même depuis, n'a été capable de rentrer en compétition avec ces premières boîtes de "Constructeur d'Automobiles", aussi bien pour le prix que pour la qualité, la finition et les performances. Il a été reconnu que ces véhicules pouvaient parcourir une cinquantaine de mètres sur un seul remontage du moteur et la voiture de l'auteur montrée en **figure 1** est encore capable de cette performance sur un sol uni.

Une seule boîte était disponible en 1932 lorsque cette nouveauté fut annoncée et illustrée sur la dernière page de couverture du Meccano-Magazine de septembre de cette année. A 25 shillings, c'était un cadeau d'un prix élevé à cette époque — certainement inabordable pour le budget de ma propre famille — mais aujourd'hui on serait vraiment heureux de trouver quelque chose de comparable en qualité et en

ingéniosité pour dix fois ce prix (*en valeur constante*). Les caractéristiques particulières annoncées comprenaient : un puissant moteur à ressort, un mécanisme de direction Ackermann, des freins à tambour à l'arrière, de solides roues pleines en métal montées avec des pneus en caoutchouc et les phares, grille de radiateur et pare-chocs chromés. Chaque boîte était livrée avec deux radiateurs, deux ensembles de garde-boue, deux arrières de carrosserie tous différents, et une partie centrale pour raccourcir ou allonger l'empattement. Ainsi, quatre carrosseries de base étaient disponibles, chacune d'entre-elles avec deux assortiments de garde-boue, ce qui permettait de construire huit modèles différents et, avec le choix de deux radiateurs, on arrivait à seize modèles. La figure 1 montre la version avec empattement long, montée avec garde-boue et marche-pied d'un seul tenant de la boîte d'origine "constructeur d'automobiles".

La figure 2 montre une version plus récente, aimablement prêtée par Roger Lloyd, Trésorier de la Society of Advanced Meccano Constructors (*Société des Constructeurs Meccano Expérimentés*). Son modèle a des garde-boue séparés, à l'avant et à l'arrière, ceux de devant nécessitant un deuxième support de soutien (inclus dans toutes les boîtes) pour s'attacher aux pièces de chassis.

Les boîtes Meccano

“C onstructeur d' A utomobile”

Des deux modèles présentés ici, celui de l'auteur a une carrosserie rouge et des garde-boue crème, tandis que celui de Roger Lloyd a une carrosserie couleur crème clair avec des garde-boue rouges. Toutefois, il y a deux anomalies dans les modèles illustrés. Lorsque la boîte du “Constructeur d'Automobile Meccano” fut mise en vente en 1932, il n'y avait pas de conducteur inclus, bien qu'il y en ait un ici dans chacun de ces deux modèles. En fait, le siège, moulé en forme de capitonnage, du modèle de l'auteur ne présente aucune perforation pour fixer le conducteur, alors que la deuxième voiture, un produit plus récent, en possède deux. Le conducteur est tenu en place par le procédé, “peu digne”, d'avoir l'arrière-train fendu et où se trouve loger un écrou Meccano standard (mais tous les autres écrous et boulons du “Constructeur d'Automobiles Meccano ne sont pas compatibles avec le standard Meccano). En fait, très simplement, des écrous et des boulons à tête plate chromés n°6 BA sont utilisés pour construire ces voitures.

Les vieux observateurs peuvent aussi avoir repéré quelque chose de particulier concernant les roues sur la plus petite voiture, ce sont les pneus standard Meccano. En effet, les roues des boîtes “Constructeur d'Automobiles Meccano” à l'origine, ainsi d'ailleurs que certaines roues de locomotive Hornby, écartement 0, du début des années 30, étaient faites d'un alliage de manganèse et de zinc qui s'effritait parfois en cristaux et, bien que la voiture de Roger Lloyd possède encore ses roues d'origine, elles n'étaient pas assez solides pour être utilisées. Dans le modèle illustré ici, elles ont été remplacées par de solides roues en aluminium sur lesquelles les pneus standard Meccano 38 mm s'adaptent parfaitement. Bizarrement, les roues d'origine du modèle de 1932 de la fig. 1 sont toujours en excellente condition.

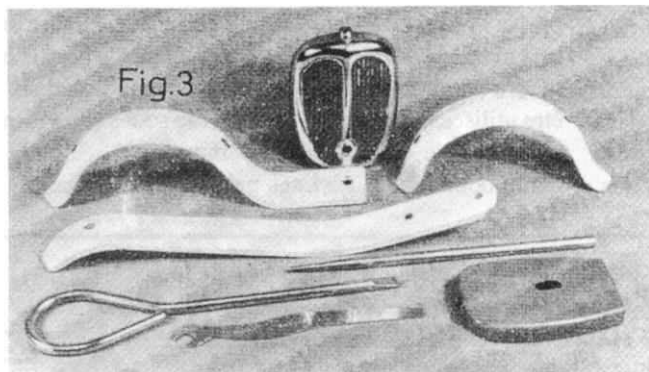


Figure 3

La figure 3 montre quelques unes des pièces de cette boîte et nos lecteurs voudront bien remarquer la clef qui est assez différente de l'outil normal des boîtes Meccano, et qui était destinée aux écrous hexagonaux 6 BA utilisés dans cet ensemble spécial. Il faut remarquer aussi le tournevis dont la lame est de la même largeur que la tige pour permettre son passage par les fentes des roues pour serrer les vis sans têtes internes qui bloquent ces roues sur l'axe arrière. De son côté, celui-ci est entraîné par une roue de champ et un pignon spécial à partir du moteur à ressort monté horizontalement.

Au milieu des années 30, le prix de cette boîte fut réduit à 20 shillings et au même moment, une version simplifiée connue sous le nom “Boîte de Constructeur d'Automobiles n°1” fut également mise sur le marché. Ceci est indiqué dans l'illustration page 17, qui est une photographie d'une page du Meccano-Magazine de cette époque. Des pièces supplémentaires pour la boîte la plus importante, commercialisée sous le nom de “boîte n°2”, comprenaient un ensemble complet d'éclairage avec interrupteur sur le tableau de bord, de petites ampoules avec câbles miniatures, des phares, des attaches pour la pile (la pile d'époque recommandée était du type 3 Volt, de dimensions 38x 65x 19 mm ; catalogue ACORN Mo-

dels 1937) et des disques de couleur pour les lanternes. La roue de secours, incluse dans les boîtes dès le début, pouvait être attachée soit sur le côté de la carrosserie, soit montée sur le dessus de la section arrière. Toujours au milieu des années 30, une forme en métal moulé représentant un cache décoratif pour roue de secours fut ajoutée à l'ensemble des accessoires. Une autre bizarrerie des boîtes “Constructeur d'Auto-

mobiles”, outre qu'elles étaient incompatibles avec le système standard Meccano, était leur incompatibilité entre-elles, les pièces de la boîte n°1 ne pouvant être utilisées avec celles de la boîte n°2 et vice-versa. Les combinaisons de couleurs furent augmentées pour inclure le bleu, le vert et l'orange, si bien que l'on pouvait construire une grande variété de modèles.

Les passionnés de Meccano posent souvent la question : « Pourquoi la firme Meccano ne relance-t-elle pas la fabrication de ces magnifiques boîtes aujourd'hui ? ». Et la réponse comme toujours, est un simple problème économique. Les coûts de relance d'une telle production, selon les normes actuelles, associés à un marché étroit, mettraient les prix à un niveau totalement irréaliste et catastrophique sur le plan commercial. Bien entendu, de nouveaux produits sont toujours envisagés et même fabriqués par la firme Meccano, comme par exemple les récentes boîtes “Multikit” qui se sont avérées très populaires. Néanmoins, il va s'en dire que quelqu'un possédant encore une boîte d'origine “Constructeur d'Automobiles Meccano” serait bien avisé de la traiter avec fierté, respect et le plus grand soin.

B. N. Love Meccano Magazine Anglais
Janvier 1974, VOL. 59, N°1
(Documents J. M. Diard CAM 91 et
G. Hamel CAM 13)

L'article de B.N. Love traduit par notre ami G. Hamel se révèle bien documenté et plein d'enseignements pour les passionnés d'un sujet fort prisé, même pour les amateurs qui ne s'occupent pas de Meccano. Cependant, le collectionneur que je suis souhaite y apporter quelques compléments, dont le très grand spécialiste anglais qu'est B.N. Love a certainement oublié de parler.

Le récit étant débarrassé de cette emphase presque religieuse qu'ont les Britanniques pour parler de Meccano, et de F. Hornby le père, concepteur et créateur de tout, on trouve un texte technique dans lequel j'ai eu personnellement la surprise d'apprendre quelque chose que j'ignorais, tant il est vrai que suivant une phrase publicitaire assez récente "avec Meccano, chaque jouet est une découverte".

En l'occurrence, il s'agit de l'ensemble d'éclairage spécial pour Auto n°2 dont parle Monsieur Love. Je connaissais déjà cet accessoire dont les constituants proviennent de la boîte d'éclairage prévue pour le véritable Meccano dès 1935. Mais la découverte pour moi se situe au niveau des "attaches pour la pile" et surtout de l'interrupteur placé sur le tableau de bord. Voilà bien enfin l'explication de ce mystérieux trou percé dans certains tableaux de bord, et dont l'existence m'était jusque-là restée complètement énigmatique !

Quant à la fourniture des verres de couleur verts et rouges en effet contenus dans la boîte d'éclairage Meccano de 1935, disons que cela me semble moins évident, en tout cas moins réaliste que les verres blancs dépolis et striés, très suffisants pour une automobile. D'autre part, Monsieur Love ne nous a pas expliqué qu'il existe deux versions de lithographies aux dessins différents pour les tableaux de bord. La première, qui est aussi la plus courante, présente quatre instruments de bord groupés au centre dans un espace blanc et ovale. La seconde, plus rare, illustre des compteurs placés en ligne entre "deux boîtes à gants" trapézoïdales.

Il y a aussi deux types de pilotes dont la main droite est soit sur la cuisse, soit à la base du volant. ces pilotes sont d'ailleurs fixés à leur siège non par un simple écrou, mais par une barrette spéciale Réf. a1087. Enfin, la palette de coloris indiquée n'est pas complète, car pour l'Angleterre au rouge/crème, bleu/crème, vert/jaune, orange/vert et crème/rouge, il faut ajouter le célèbre et rarissime noir/rouge.

En outre, je suis étonné de lire que les pièces Meccauto n°2 ne sont pas compatibles avec le système Meccano : les phares le sont obligatoirement, les roues peuvent être utilisées, et nombre d'anciens se souviendront de cette astucieuse moto aux garde-boue Meccauto fixés par une lisse

continent, et en France en particulier, soit purement ignoré. Or les autos Meccano n°1 et 2 ont bel et bien été produites en France. La photo que j'ai fait inclure dans ce magazine, le prouvera amplement. On y découvre quelques voitures n°2 en versions courte ou longue, avec arrière arrondi ou fuselé, celle placée en travers des autres ayant été totalement restaurée par un génie aux doigts d'or, mon regretté ami Georges Gombert. Outre ces véhicules, figure un superbe coffret, une petite boîte pour la boulonnerie, une autre boîte contenant six pilotes, et une rarissime publicité de vitrine originale datant de 1936.

Les voitures commercialisées en France, sont identiques aux anglaises, mais les coloris sont limités au rouge/bleu, bleu/crème, crème/rouge, vert/jaune. Bien entendu, le papillon d'identification comporte la mention "fab. en France-Meccano Paris". Pour le marché français, il n'y a jamais eu de cache roue de secours décoratif en métal moulé, ni d'ensemble pour éclairage électrique.

Au risque de provoquer Outre-Manche quelques clameurs indignées, j'aurai maintenant l'outrecui-

dance de formuler quelques critiques au sujet des autos Meccano n°2.

Bien entendu, il n'est pas question pour moi de vous proposer quelque nouveau couplet satanique, chacun connaissant ma ferveur vis à vis de la marque Meccano, mais j'ai lu que « rien sur le marché à l'époque ou même depuis, n'a été capable d'entrer en compétition avec ces boîtes "Constructeurs d'Automobiles" pour la qualité, la finition, les performances... » Hélas, je ne suis pas d'accord. Une marque concurrente allemande située à Göppingen, que bien sûr je ne citerai pas, mais dont le nom commence par un M et finit par un N avec un tréma entre les deux... (je ne peux en dire plus, vous devineriez...) proposa vers la même époque une série d'automobiles à construire, comprenant une voiture de course, beaucoup plus évoluée et intéressante sur le plan du jeu.

Le coffret n°2 coûtait 185 F en 1938 soit



pour métier (Réf. 101) tordue, tandis que le réservoir était tout simplement un moteur d'avion !

Dans un autre domaine, je ne trouve aucune bizarrerie à constater que les pièces Meccauto n°2 et n°1 (voir notre étude sur ce sujet dans le bulletin du CAM n°23 d'avril 1987) soit incompatibles entre elles. Cela fait parti tout simplement d'une politique commerciale et judicieuse, utilisée depuis longtemps par Meccano et consistant à présenter à la clientèle une gamme de produit couvrant un large éventail de prix. Ainsi a-t-on vu par exemple des boîtes constructeurs d'avion n°00-0 et 1-2, les trains Hornby série Express M et 1-2-3, les Dinky Toys avec roues métal Réf. 22a-22b et roues à pneus Réf. 22c-22d, ou plus récemment Juniors ou Normaux, etc.

Une solide tradition britannique veut que depuis toujours, ce qui existe sur le

environ quelques 1000 F d'aujourd'hui ou l'équivalent d'une boîte Meccano n°5 de l'époque, ou encore d'un train électrique complet type OE comprenant une loco, deux wagons avec rails et transfo. Bien entendu, après avoir soulevé le couvercle, l'émerveillement devait être de règle en contemplant ces pièces couvertes d'une belle laque épaisse ou étincelantes de nickel.

Les parfums mélangés de la peinture fraîche ou du caoutchouc des pneus devaient vous ravir à souhait... Les premières émotions passées et l'achat douloureux déjà oublié, il fallait songer au montage : une entreprise bien délicate réservée à des gens minutieux qui devaient suivre à la lettre les instructions de la notice.

Mais examinons la voiture terminée. La partie avant est à coup sûr fort réussie : magnifique calandre, phares réalistes, lanternes de position, pare-choc d'une solidité très heureuse, etc. Hélas, les choses semblent se gâter quand on va vers l'arrière. On trouve alors un "saute-vent" plus qu'un pare brise d'un dessin bien étroit, fragile au point de casser net dès les premiers mauvais coups. Vient ensuite la direction "Ackermann" certes, mais désespérante par la lenteur de son action. J'ai du renoncer à compter le nombre de tours de volant à faire pour braquer d'une butée à l'autre tant il y en a ! Parlons du frein unique dont le tambour est étrangement fixé à la carrosserie. Le levier, très beau il est vrai, commande un fer plat épaulé qui tente vainement de frotter sur l'essieu moteur. Bref, une honte pour un constructeur du CAM !

Quelques mots également sur l'installation — pardon, de l'encastrement — du pilote derrière son volant. L'opération demande des doigts de fée et une habileté

exceptionnelle. Mais lorsque le malheureux est enfin coincé et fixé sur son siège, une autre déception apparaît : on ne peut plus actionner le volant à cause de l'exiguïté des lieux ! L'arrière proprement dit est constitué par un choix entre deux éléments pointu ou arrondi somme toute assez semblables, que je trouve un peu bachelés, bien que portant le label Meccano. mis à part le fait que l'on puisse allonger ou raccourcir l'automobile à l'aide de

réaliser tous les panachages possibles : quelle rente !

On peut rêver en songeant à l'amélioration considérable qu'auraient pu apporter à ce modèle l'adjonction de quelques pièces comme par exemple un arrière de torpédo, avec pare-choc, une capote, des portes ou peut-être des éléments simples pour construire une camionnette, le tout dans des boîtes complémentaires selon le système Meccano. D'ailleurs, cette idée

n'est pas un scoop puisque déjà esquissée avec la boîte Meccauto n°1 que je préfère pour cette raison.

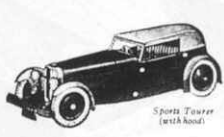
Non, on a préféré proposer uniquement une "bête de course" certes sans numéros de compétition amovibles, mais prête à bondir en ignorant qu'il est bien difficile d'effectuer un parcours de 50 m dans un appartement sans rencontrer d'obstacles...

"La dernière partie de mes réserves concerne le jeu qu'une telle auto devrait permettre après sa construction. Tout enfant prend un plaisir non négligeable à "conduire" ses voitures, c'est à dire à les faire avancer, reculer, se garer comme dans la réalité. Or, dans le cas qui nous intéresse, il y a bien peu de direction et encore moins de frein ; quant à la marche arrière, elle n'existe pas. Je terminerai en ayant une pensée pour le petit pilote aussi courageux qu'inconscient. Vous l'imaginez incrusté dans son bolide, sans contrôle sur le volant, sans éclairage électrique (en France), sans freins, mais prêt à foncer vers de terribles et dramatiques embardées contre le premier meuble venu ? Mais au fait, et à y regarder de plus près, je le trouve bien stressé et palichon ce pilote...

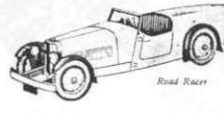
R. G.

N.B. : se reporter aux pages 666 et 667 du magazine 23 pour ce qui concerne la boîte Meccauto n°1, avec une photo en couleur.

MECCANO



Sports Tourer (with hood)



Road Racer



Sports Tourer

MOTOR CAR CONSTRUCTOR OUTFITS

Meccauto 538189

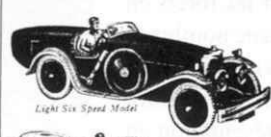
One of the most fascinating of all boys' hobbies, either indoor or outdoor, is model car operation with cars built from Meccano Motor Car Constructor Outfits. Perfect miniature reproductions of many different types of car can be built with these splendid Outfits, including sports four-seaters, speed cars, sports coupés and others.

Now is the time to get a Meccano Motor Car Outfit. You will never grow tired of building and running the superb models that you will be able to build.



Choice Range of Colours

If extra parts in any of the standard colours are required they can be purchased from any Meccano dealer. In addition to the four standard colour combinations, the following parts are available in the colours indicated: Body Sections: orange, yellow. Wheels: orange, yellow. Wings: orange, green.



Light Six Speed Model



Grand Prix Special



Light Sports Two-Seater

No. 1 Meccano Motor Car Constructor Outfit

The motor car models that can be built with this Outfit are the finest you ever saw. Look at the examples illustrated above and think of the fun you could have building these and other types equally realistic.

No. 1 Outfit is available in four different colour combinations and is supplied complete with powerful Clockwork Motor. Price 13/6

No. 2 Meccano Motor Car Constructor Outfit

Larger models of a superior type can be built with No. 2 Outfit. Their handsome and realistic appearance may be judged from the above illustrations.

No. 2 Outfit is available in four different colour combinations, and a powerful Clockwork Motor that gives a run of 150 feet on one winding is included. Price 25/-



No. 1 Meccano Motor Car Outfit



No. 2 Meccano Motor Car Outfit

MECCANO LTD.

BINNS ROAD
LIVERPOOL 13

quelques pièces judicieusement prévues, ou opter entre deux types d'ailes et de poutres, ou même encore choisir entre deux positions pour la roue de secours, la différence entre les variantes de construction me semble bien mince, et vues de loin, les voitures sont presque pareilles (*voir le cliché illustrant cet article*). Il est peu raisonnable d'inclure dans les variantes les teintes de carrosserie, car il aurait fallu en Angleterre pas moins de six boîtes de construction pour obtenir toutes les combinaisons. En outre, une bonne douzaine d'autres auraient encore été nécessaires pour

Canadair CL 215

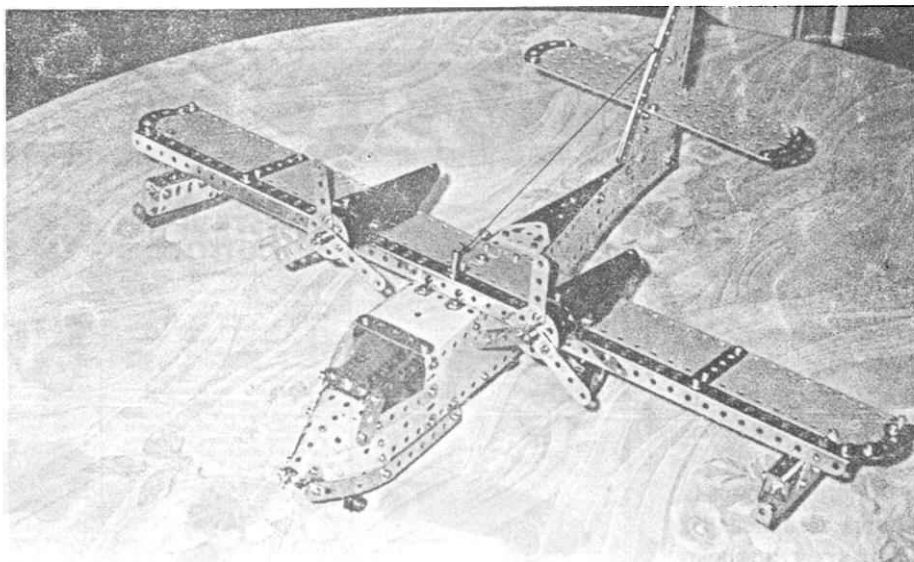
L'été arrive, il sera chaud. Prenez vos précautions !

Chaque année pendant la saison de sécheresse, nous voyons un ballet incessant dans notre ciel méridional.

De gros oiseaux jaunes s'abreuvent dans les lacs, les étangs ou la mer et vont cracher des tonnes d'eau sur les forêts en flammes. Bien qu'ayant déjà de nombreuses années de service (20 ans), le Canadair est toujours l'arme la plus efficace contre l'incendie de forêts. Sa représentation en Meccano est facilitée grâce à ses formes relativement carrées.

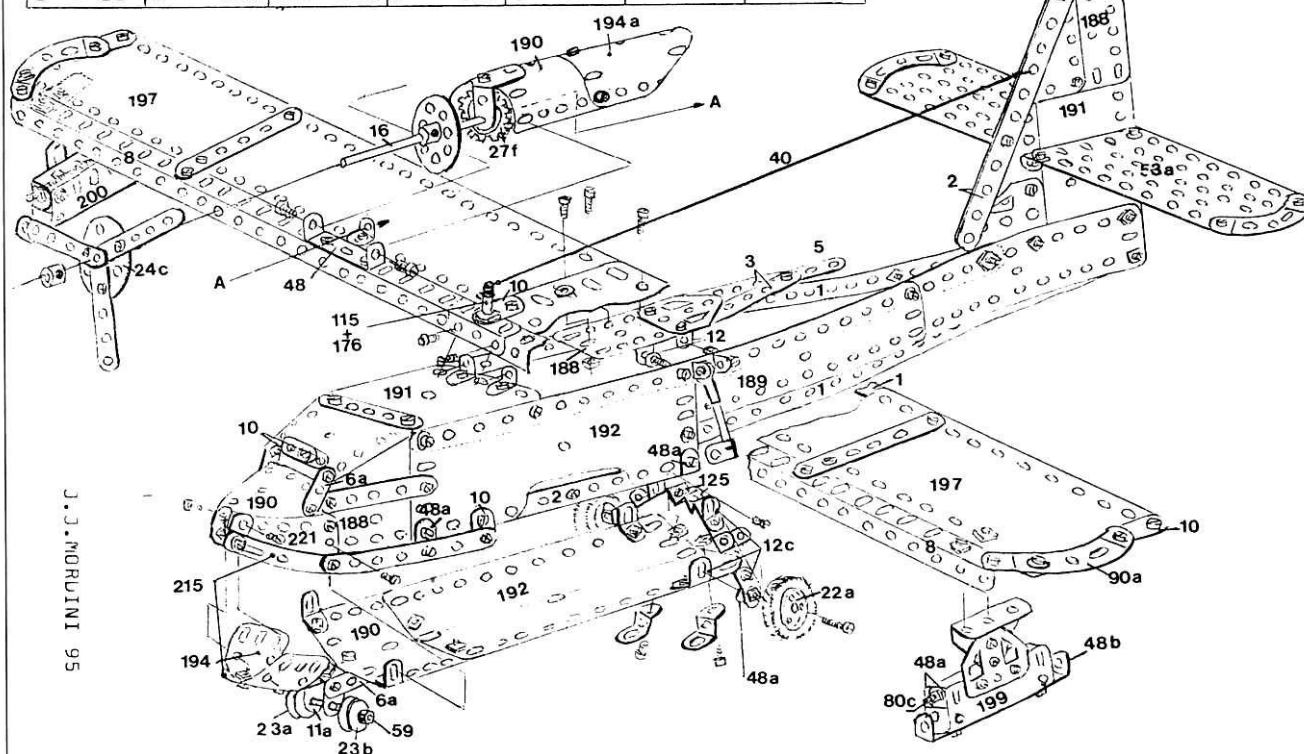
Sa couleur d'origine, jaune orangé, donne au modèle une esthétique agréable.

Le contenu d'une boîte n°7 est suffisant pour sa réalisation.



J. J. Mordini CAM 95

6 - I	4 - II	2 - 22a	30 - 38	4 - 90a	I - 176	2 - 194a
4 - 2	I - IIa	I - 23a	I - 40	2 - 111	4 - 188	2 - 197
4 - 3	I2 - 12	I - 23b	2 - 48	6 - 111c	4 - 189	I - 199
2 - 4	2 - 12a	2 - 24	8 - 48a	I - 115	4 - 190	I - 200
10 - 5	8 - 12c	2 - 24c	2 - 48b	4 - 125	2 - 191	2 - 212
4 - 6a	2 - 16	2 - 27f	2 - 53a	2 - 126	3 - 192	2 - 212a
2 - 8	2 - 17	155 - 37b	3 - 59	4 - 126a	I - 193a	3 - 215
8 - 10	I - 18a	170 - 37c	2 - 80c	2 - 142c	I - 194	4 - 221

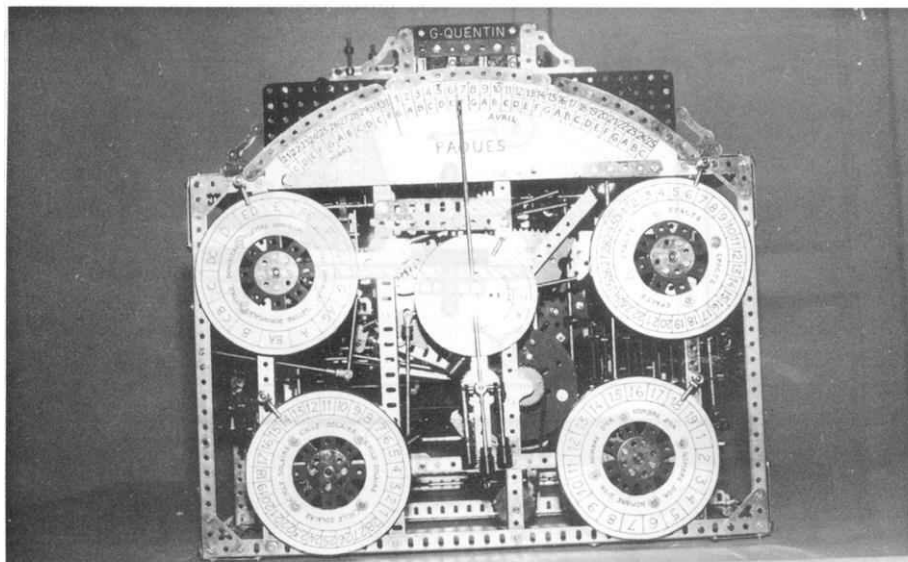


J. J. MORDINI 95

CANADAIR
(BOITE 7)

Comput *E*cclésiastique

Cet appareil indique chaque année la date de Pâques.



Pâques est au premier dimanche qui suit la première pleine Lune de printemps.

L'aiguille indicatrice de la date de Pâques remonte le calendrier du 19 au 25 avril. Pendant ce temps, les cadrans suivants avancent de une unité :

- le compteur d'années (au sommet),
- l'indiction romaine (au centre),
- le cycle solaire (en bas à gauche),
- le nombre d'or (en bas à droite).

Ensuite : l'Epacte (en haut à droite) avance de 10, 11, 12 ou 13 unités suivant les années. La lettre dominicale (en haut à gauche) avance de deux ou trois rangs (trois si l'année est bissextile).

L'aiguille descend et indique la pleine Lune pascalle. L'aiguille remonte et s'arrête à la date de Pâques (la lettre sous la date de Pâques doit être la même que la lettre dominicale. S'il y a deux lettres, ne tenir compte que de la seconde).

G. Quentin CAM 168

*E*ngrenage de *L*a *H*ire

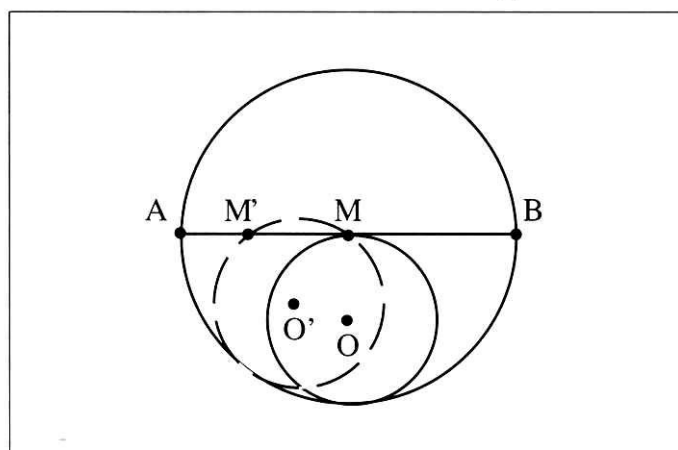
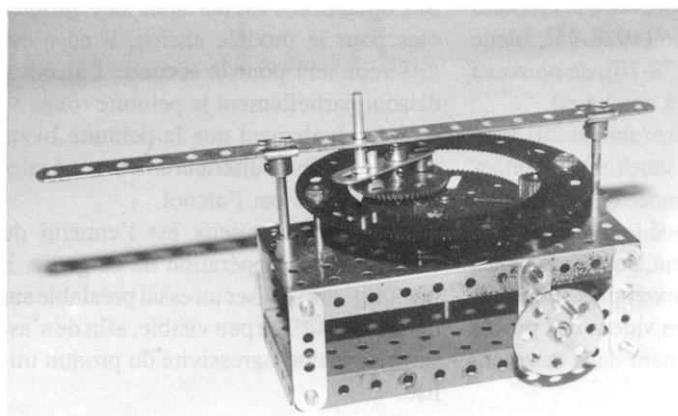
La Hire : astronome et mathématicien français (1640 - 1718)

Un petit cercle roule dans un grand cercle de diamètre double de celui du petit cercle. Un point du petit cercle décrit un diamètre du grand cercle.

Le point M se déplace de B en A puis de A en B.

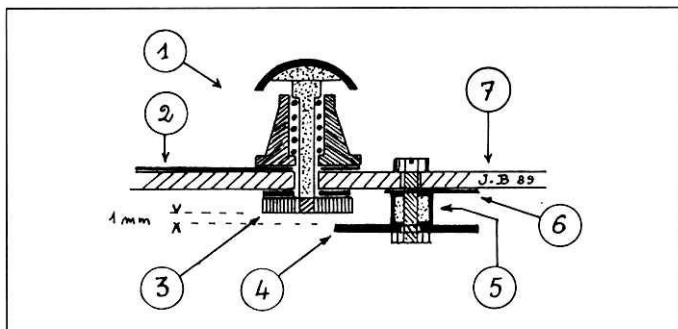
Lorsque O vient en O', M vient en M'.

G. Quentin CAM 168

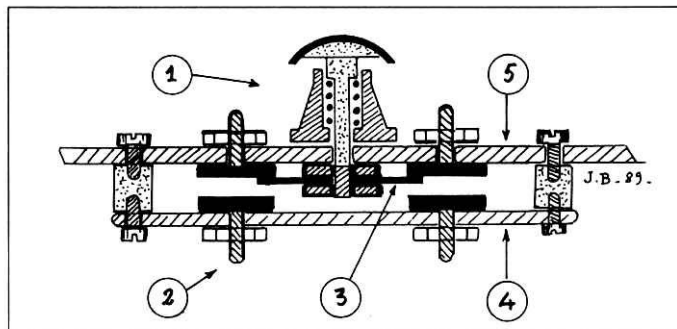


2 Boutons - Poussoirs

- 1 - Tampon à ressort
2 et 6 - Bande étroite (connexion)
3 - Ecrou de borne
4 - Rondelle large
5 - Bague d'arrêt / 7 - Plaque isolante



- 1 - Tampon à ressort
2 - Plot de contact
3 - Rondelle 19 mm
4 - Bande isolante
5 - Plaque isolante



J. Berrié CAM 115

T rucs

et

F icelles

Présentation

de pièces anciennes

❑ Pour une présentation lors de réunions de collectionneurs ou simplement pour garnir nos vitrines, il peut-être intéressant de regrouper plusieurs modèles de la même pièce, issus de différentes époques de fabrication.

❑ Par exemple, j'ai commencé par la roue n°187 : rouge/or (1934-41) ; or/vert lithographiée (1941-46) ; blanc/ crème (1946-52) ; blanc/rouge, tôle ajourée (1952-60), gris-rouge plastique (1960-69) ; noir/rouge plastique (1969 à nos jours).

Certaines sont peut-être erronées, que les puristes m'excusent, mais c'est pour expliquer le principe. J'ai regroupé ces pièces sur du carton canson jaune orange (imitation des cartons des boîtes Meccano de 1938 à 1961) avec titres et années réalisées en Letraset ou autre, encadrés d'un filet rouge.

Ceci peut-être poursuivi avec des pièces plus ou moins rares, mais dont le nombre de variantes depuis l'époque nickelée est important.

❑ Exemples :

- roue n°21 : à moyeu découpé et embouti (1914), aspect laitonné (1920-35), bleue (1935-37?), rouge (1938-70), de nouveau aspect laitonné (1970 à nos jours),
- chaudière n°162 : grise (années 20), bleu très foncé (années?), vert/rouge (années 30), or/bleu foncé (années 50), or/bleu (années 60), bleu/zingué (actuel).

J'en oublie certainement, comme les ailes du moulin, mais ces exemples montrent que l'on peut mettre en valeur des pièces issues d'un stock dormant dans des caisses !

A. Querquelin (CAM 632)

Notre Meccano

n'aime pas l'alcool

Ayant acquis récemment deux moteurs à ressort, l'un type 1 (à inversion de marche), nickelé de 1923, l'autre rouge de la période 1931/35, j'ai voulu entreprendre le nettoyage des flasques avec un tampon d'ouate imbibé d'alcool à 90°.

Si l'opération s'est déroulée sans problèmes pour le modèle ancien, il en a été différemment pour le second : l'alcool a dissout partiellement la peinture rouge !

A noter également que la peinture bleue qui a été utilisée ultérieurement est également attaquée par l'alcool.

Conclusion : le mieux est l'ennemi du bien ; pour une opération de ce genre, il faut toujours réaliser un essai préalable sur une petite surface peu visible, afin de s'assurer de la non-agressivité du produit utilisé.

Marcel Hémon CAM 435

165 -

Pour commander le déplacement d'un élément mobile dans un modèle Meccano, on utilise parfois une tige filetée qui se visse dans le trou taraudé de certaines pièces telles que le bras de manivelle taraudé Réf. 62 a, le bras de manivelle double taraudé Réf. 64 a, ou tout simplement dans le trou transversal taraudé du moyeu d'une roue barillet Réf. 24 ou 24 b.

A chaque tour, la tige filetée se déplace de 5/32 de pouce (soit à peu près 4 mm).

Quand dans le modèle on ne dispose que de la place nécessaire pour installer ces pièces, on peut utiliser le dispositif de remplacement suivant : rendre prisonnier un écrou en le pinçant entre deux bandes, une rondelle sera disposée sur chacun des deux boulons de fixation encadrant l'écrou.

Ce dernier sera solidement maintenu en place.

Ce montage est très libre, compte-tenu de la faible épaisseur de l'écrou.

Si vous souhaitez que la tige filetée ne tourne pas toute seule sous l'action des vibrations, utilisez deux montages similaires disposés côte à côte.

166 -

Si on perce un trou dans le petit côté d'un porte-piles Réf. 607, sous la lame de contact Réf. 609, on pourra monter une bande de trois trous articulée sur un boulon de 9,5 mm, Réf. 111 c, qui recevra un des conducteurs électriques sortant du moteur.

La bande de trois trous est utilisée comme interrupteur, elle assure le passage du courant quand on lui fait toucher la lame de contact du porte-piles. Si le boulon de 9,5 mm est suffisamment serré, la bande de trois trous restera en position et assurera un contact permanent. Avec ce même système, on peut établir un inverseur de polarité.

Deux porte-piles sont installés côte à côte, les piles mises en série, le point milieu étant relié à l'une des deux sorties du moteur.

L'autre sortie étant connectée à la bande interrupteur.

Les deux lames de contact (+ et -) des extrémités du groupe de piles seront disposées de part et d'autre de l'interrupteur.

Selon que ce dernier touche l'une ou l'autre des deux lames de contact, le moteur tournera dans un sens ou dans l'autre.

Dans cet exemple, la tension disponible est de trois Volt.

Pour obtenir le double avec ce système, il faut disposer quatre porte-piles.

Si on veut commander mécaniquement le fonctionnement de l'inverseur, inutile d'isoler le mécanisme, la masse des modèles pouvant sans problème particulier être relié à l'un ou l'autre des deux pôles de la pile.

Attention néanmoins au bon isolement des conducteurs si on veut éviter le court-circuit.

167 -

Le porte-piles Meccano (Réf. 607 + 2x609) est destiné à recevoir deux piles de 1,5 V.

La tension disponible à ses bornes extrêmes est donc de 3 V.

On peut avoir besoin de la tension simple de 1,5 V pour ralentir un moteur (Réf. 600 + 601 + 2x602) quand ce dernier n'est pas trop chargé.

Pour y arriver sans problèmes, il suffit de faire une petite plaquette carrée, en laiton mince, pourvue d'une languette de raccordement percée d'un trou.

On pince cette plaquette entre les deux piles et on peut obtenir :

1/ Si les piles sont dans le même sens : 1,5 V et 3 V,
2/ Si les piles sont dans un sens contraire : 1,5 V (avec les deux piles connectées en parallèle).
De cette façon avec 1, 2, 3 ou 4 porte-piles, on peut disposer de la gamme : 1,5-3-4,4-6-7,5-9-10,5-12 V donnant une alimentation ajustable.

168 -

Les extrémités des bandes Meccano se présentent sous deux aspects : carrément rondes pour les bandes minces de 3 à 11 trous et seulement légèrement arrondies pour les bandes épaisses de 15 à 25 trous. C'est une question d'usinage.

Dans le premier cas, la machine découpe les bandes dans la largeur du ruban métallique d'approvisionnement et

dans le second, elle les découpe dans la longueur. Ce qui veut dire que les bandes de trois à onze trous sont entièrement découpées dans un ruban de largeur correspondante, ce qui permet d'obtenir de parfaits demi-cercles, tandis que les bandes de 15 à 25 trous sont découpées dans un ruban d'un demi-pouce de largeur.

Dans le second cas, il est pratiquement impossible d'exécuter des extrémités semblables aussi régulières, aussi a-t-on décidé de découper les extrémités des bandes épaisses en simple arc de cercle pour lequel tout léger décalage latéral du ruban n'est pas gênant.

169 -

Sous la référence 63 e, la maison M^W (Henley) commercialise des accouplements pour tiges filetées.

Cette pièce dont la section hexagonale est la même que celle de l'écrou à six pans Meccano a une longueur d'un demi-pouce. Donc, outre sa fonction qui est de permettre de mettre bout à bout deux tiges filetées, elle peut servir d'entretoise juste à la largeur des bandes normales du système.

Louis Fouqué

P etites A nnonces

Achats

Achats

Achats

Ventes

Ventes

Ventes

C o m m u n i q u é s

Important

Important

Important

☛ Paul Reynes -

a été victime d'un vol courant mars 90 à Niort : il lui a été dérobé

- une boîte en bois, vernis clair, fabrication de menuisier 600x400x160 d'épaisseur, avec plateau intérieur amovible, remplie d'environ 40 kg de pièces Meccano (équivalent boîte 10 des années 30 et 10 A de 1955),
- un moteur 12 V continu rouge de 56/57 et quatre grandes roues avec pneu ø 100, rouge-grenat, etc.

Monsieur Reynes serait reconnaissant à toute personne ayant été éventuellement contactée pour l'achat de cette boîte de se mettre en rapport avec lui.

Demande

☛ Marius Bouchard
CAM 393 -

recherche des informations détaillées sur deux super-modèles qu'il voudrait monter, illustrés dans le numéro de "Science & Vie" de décembre 1949, (pages 338 et 340) : super grue-ponton et super pont-roulant.

Le C arnet du CAM

Bienvenue à :

☐ **Quentin**
le 07/12/89 chez Monsieur et Madame Pasquier CAM 368,

☐ **Alban**
petit-fils de Monsieur et Madame Michel Bourge CAM 691,

☐ Monsieur et Madame André Leenhardt CAM 40 annoncent la naissance de leurs 3ème et 4ème petits-enfants

Bruno
chez Rémi et Christine,
Johanna
chez Daniel et Evelyne.

Attention !

**Date limite de
réception des Petites
Annonces et
Communiqués divers
pour le prochain
numéro :**

15 SEPTEMBRE

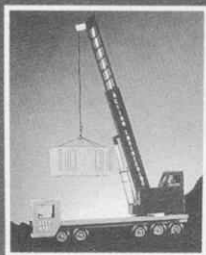
☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Service de presse

☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

La Rédaction a reçu les revues suivantes :

- "The International Meccanoman", édition du 15 mai 1990,
- "CAMM" Bulletin n°2, mars 1990 (Italie),
- "Meccano News" n°2, 1990 (Pays-Bas).

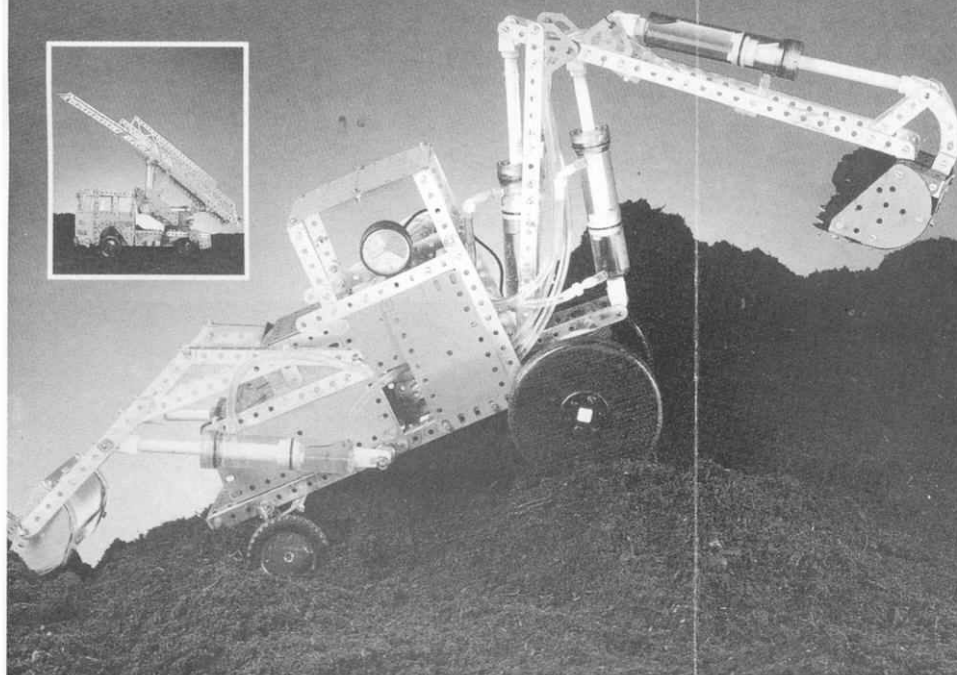


THE KIT

Contents:

A motor pump unit, Gauge, Cylinders, Spool Control Valves, Pressure Relief Valve, Non-Return Valve, Reservoir, Flanges, Mounting Discs, Tubing, Fittings and Simple-to-follow instructions.

Operating pressure: 25PSI or 2kg/cm².



URNS TOYS INTO WORKING MODELS

THE PRODUCT

The kit has been designed by specialists in industrial hydraulics to meet the demand for an inexpensive miniaturised kit enabling the enthusiasts to bring life to their models. Now you can build diggers that really dig, earthmovers that do just that... in fact with the Hydro Action miniature hydraulics kit the possibilities are endless, due to the unique design of the mounting discs and clevis fittings for Balsa, Plastic and Meccano.

THE PRINCIPLE

The kit operates on identical hydraulics principles to those of industrial components. The main difference being the replacement of oil with clean tap water, which is introduced at the assembly stage.

THE FACTS

Powered by a 12 volt battery, and capable of lifting over a hefty 20 kilogrammes, Hydro Action conforms to both the British Standard BS 5665 and European Communities safety classification, and bears the CE marking. The kit comprises of over one hundred components, which come part assembled so that they are easy to use. And because we've used only the highest quality transparent polycarbonate you can see the flow of water through your moving hydraulic model... which makes it ideal for the serious modeller and the budding engineer.

HYDRO ACTION

the model kit

Manifestations

Manifestations

Diverses

En dehors de celles dont notre Président a parlé dans son rapport moral, ces derniers mois ont eu lieu deux expositions dans le Doubs, auxquelles Marcel Pahin CAM 157 a participé.

- les 3 et 4 mars à Exincourt, avec le concours de Meccano-Calais, un atelier Meccano auquel 38 enfants ont participé et sont repartis chacun avec un petit modèle, plus un tirage au sort de six boîtes 1 à 4, le tout fourni gracieusement par la maison Meccano,
- les 12 et 13 mai à Seloncourt, "Salon de la passion"; toutes les activités de modélisme étaient représentées.

Bien entendu, le CAM était là et la presse régionale n'a pas manqué de relater sa présence.

Manifestations à Venir

- Toujours dans le Doubs, à **Vaufray**, les **21 et 22 juillet** "**Salon du Modélisme et de la Créativité**". La présence du CAM sera assurée par Monsieur Pahin.
- A **Montbéliard**, courant octobre, un **Salon de modélisme de haut niveau** aura lieu, auquel participeront

trois à cinq constructeurs du CAM,

- Enfin, à **Rambouillet**, le **7 octobre** au fameux musée Rambolitrain, aura lieu une **Foire aux Jouets de collection, une exposition Meccano, de la vapeur vive et un grand concours de modèles Meccano** organisé par Jean Estève et Alain Baldit avec le concours de la société Meccano. Un train spécial à vapeur tracté par la 230G-353 quittera Paris-Est à 8h30 pour Rambouillet; le retour aura lieu de Rambouillet à 17h, arrivée Paris-Est à 19h.

Libre P ropos

✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉

Nous avons reçu la publicité ci-dessus, qui peut intéresser les constructeurs du CAM: elle émane de la société

"Action Engineering" -
PO Box 360 -
Sheffield S10 -
IAN (England) -
Tél : (0742) 76. 86. 98. -
Facs : (0742) 76. 86. 99.

A l'heure actuelle, ce matériel n'a été vu que par un seul membre du CAM, en pièces détachées. Nous ne pouvons que vous en signaler la nouveauté, avec toutes les réserves d'usage sur l'intérêt et la fiabilité de ce matériel.

