

C.A.M.

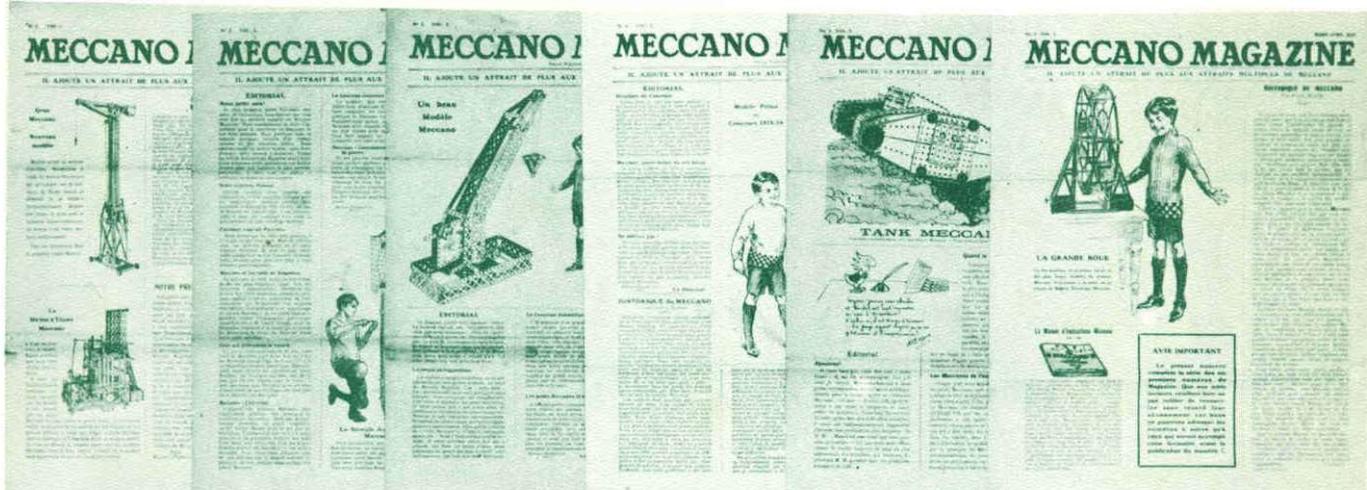
MECCANO

JANV 75

2

FRANCE

BULLETIN DU CLUB DES AMIS DU meccano



JANV 75

2

CLUB DES AMIS DU MECCANO

(Agrée par Meccano-France S.A)

PRESIDENT CONSERVATEUR ARCHIVISTE :
Mr Maurice PERRAUT

SECRETAIRE :
Mr Paul CORDONIER

TRESORIER :
Mr Robert GOIRAND

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

Editorial par M. PERRAUT	I4
Troisième rencontre Meccano par Paul Belgodère	I5-I6
Le Congrès des Amis du Meccano à Paris en 1975	I6
Encyclopédie Meccano.....	I7-I8-I9
Constructions Meccano par U. Bachelard et C. Lerouge	20-23
Les moteurs Meccano par R. Jacquet et M. Perraut.....	21-22
Histoire des Jouets Meccano par R. Goirand	24-25-26-27
	28

page blanche

Chers Amis,

Nous nous réjouissions à l'idée de vous présenter fin octobre un bulletin beaucoup plus précis et vivant que le précédent lorsque nous avons été contraints d'accepter amèrement d'interminables délais imposés par les grèves des P.T.T pour la réception de ses éléments constructifs.

A l'heure où nous décidons d'arrêter la composition de ce numéro nous déplorons que le dévouement de Mrs Bachelard et Lerouge qui s'étaient associés pour préparer un modèle en faveur de la rubrique "constructions Meccano", rédiger son texte de montage et tirer toutes les photos nécessaires aux bulletins se solde par la perte vraisemblable de ces documents à moins qu'ils sommeillent encore quelque part entre Paris et Brignais.

Quoi qu'il en soit remercions Mrs Bachelard, Belgodère, Cleemann, Cordonier, Esmilaire, Gombert, Jacquet, Leenhardt qui ont spontanément répondu à mon appel et qui, par leur collaboration sous une forme ou une autre, ont contribué aux améliorations intérieures du bulletin.

Il est à souligner notamment que l'adhésion au C.A.M de 9 nouveaux membres est un fait à inscrire en bonne partie à leur actif.

La perspective d'une augmentation permanente de l'effectif ne peut que faire aboutir l'un des objectifs du comité en enrichissant de photographies l'ensemble des études constituant notre encyclopédie Meccano.

Le comité pour sa part multipliera ses contacts dans ce sens en invitant les meccanophiles à se soustraire d'un isolement qui ne peut que les conduire à des résultats peu enviables.

Nous n'avons certes pas Chers Amis la prétention de compter au sein du club tous ceux qui s'intéressent aux productions de la célèbre marque. Chacun sait qu'aucune initiative ne peut prétendre recueillir la totalité des suffrages et les prétextes évoqués pour ne pas la soutenir sont assez souvent des plus fantaisistes. Comment voudriez-vous par exemple intéresser à notre initiative ce collectionneur qui m'écrivit posséder tout naturellement !! la totalité des manuels d'instructions édités avant guerre (et sans doute celle de I4-I8) ou cet autre compter banalement dans sa collection l'ensemble des dinky-toys de la même époque (je ne pense pas qu'il en possède d'avant cette première guerre, allez savoir !)

Si comme je le pense, ces modestes déclarations parviennent difficilement à vous convaincre, elles m'ont quant à moi incité à acquérir redingote et gibus pour le cas où ces dignitaires Meccano me feraient l'honneur d'une invitation.....

Revenons sur terre avec le sérieux des adhérents du C.A.M qui découvriront comme je leur avais promis une nouvelle rubrique "les moteurs Meccano". Elles débuteront avec une pièce que j'ai découverte non loin d'ici et qui fait partie de ces inconnues qui n'ont jamais figurées dans un manuel ni eues la faveur de la moindre publicité. Je me réserve le plaisir de faire découvrir aux fidèles du club certaines de ces grandes raretés.

Je ne terminerai pas sans remercier au nom du comité les meccanophiles qui lui ont témoigné leur sympathie pour la présentation du premier bulletin. Je vous assure de son entier dévouement au service du C.A.M et vous présente ses voeux les plus sincères et cordiaux pour 1975.

M. PERRAUT

La rencontre annuelle du " Club des Amis du Meccano " et des meccanophiles invités, s'est tenue à Poitiers les 1er et 2 juin 1974, au domicile de Mr et Mme J. OLIVET. Les rencontres antérieures (29-30 avril 1972, Vernaison et 21-22 avril 1973, Brignais) avaient précédé la déclaration du Club comme Association selon la loi de 1901.

Ont participé (partiellement ou totalement à la rencontre : Ulysse Bachelard (Zurich), Paul Belgodère et Mme (Paris), Paul Cordonier (Lyon), Michel Delannoy (Enghien), Raymond Franceuse (Montmorency), François Kauffmann (Les Ponts-de-Cé près d'Angers), Claude Lerouge et Mme (Paris), Jacques Olivet et Mme (Poitiers), Jacques Oudit et Mme (Nantes), Maurice Perraut , Mme et trois grands enfants (Brignais), Mr Willème dépositaire Meccano (Poitiers) et un journaliste de Centre-Presse.

MM André Esmilaire , Armand Faure et Robert Goirand, spécialement empêchés de prendre part à la rencontre, s'étaient fait excuser et leur absence a été fort regrettée.

Les fructueux échanges de vue sur le Meccano commencèrent activement dès le samedi après-midi 1er juin, prévu pour l'accueil, et se poursuivirent pendant le repas du soir en deux tables (entre lesquelles un congressiste réussit même à partager son temps).

Le dimanche matin 2 juin, une agréable visite de la ville n'empêcha pas tout à fait quelques conversations-pirates sur le Meccano. Pendant le " banquet " collectif, très apprécié (café inclus), le silence extérieur encouragea aux conversations collectives " Meccano ", et les dames présentes méritèrent un toast particulier pour leur patience et leur compréhension.

Aucun ordre du jour ne réglementa l'après-midi de travail du 2 juin. Les sujets d'intérêt général ou administratif (publications, comptabilité,..) furent abordés dans les rares creux laissés par les préoccupations plus particulières, et échanges d'informations, des constructeurs et collectionneurs, portant notamment sur l'archéologie, l'histoire, la géographie, la technologie, la philosophie et le commerce du Meccano. Le soir venu, le buffet campagnard dû à Mme Olivet , les bouteilles de beaujolais amenées en renfort par J. Olivet, et le gâteau surmonté d'une grue en nougatine, ne ralentirent en rien les derniers échanges de renseignements, la communication de " tuyaux " habituellement confidentiels, et les projets de rencontres futures.

J. Olivet, qu'il faut remercier particulièrement de son accueil, avait préparé en Meccano une grue pose-blocs, un manège avec mécanisme de machine à vapeur et une grande locomotive. Son réseau de chemin de fer miniature HO a été largement apprécié par les invités, en concurrence avec le chat familial. Une grande table de ping-pong, portant déjà un coffret n° 10 (à couvercle et plateaux), a vite été couverte par les apports des participants.

U. Bachelard a montré son boggie pour grue pose-blocs, toujours perfectionné, un mécanisme à commandes multiples pour grue de secours (avec différentiel à axes parallèles, vite reproduit par J. Olivet), un dispositif Meccano pour coupe et meulage de tringles, et son coffret d'outillage avec un nombre impressionnant de clefs spécialement tordues...

P. Cordonier et M. Perraut ont montré la maquette d'une prochaine publication et sollicité des suggestions, notamment sur le problème délicat des photos ou des dessins de modèles.

Le présentoir Meccano discrètement transporté par J. Oudit a été secrètement envoyé. Des pièces fabriquées par A. Faure (volant, pelle d'excavateur, rapporteur pour théodolite, plaques perforées, crampon de levage, crochets scientifiques, anneaux de 75 mm, plaques circulaires à symétrie d'ordre 5 ou 7, outillage pour accouplements et colliers,...) ont fait envie. Des grappins fabriqués concurremment à partir de ces plaques circulaires ont été présentées par P. Belgodère et R. Franceuse.

P. Belgodère avait apporté, dans un coffret n°9, une plaque-label Meccano (présente dans de nombreuses photographies), et une documentation actuelle sur

... les pièces anglaises, les répliques et les systèmes concurrentiels européens, ainsi que plusieurs différentiels et minimodèles. C. Lerouge et U. Bachelard ont fait circuler de nombreuses photographies.

Que les présentateurs d'objets non cités veuillent bien pardonner les omissions !

Tous les congressistes étaient porteurs d'un solide appétit, et plusieurs ont avoué s'être volontairement rationnés le lendemain.

Paul Belgodère.

NOTE IMPORTANTE

EN 1975 A PARIS

LE CLUB DES AMIS DU MECCANO TIENDRA SA GRANDE REUNION ANNUELLE

LES 17 & 18 MAI

DANS LES LOCAUX DE MECCANO-FRANCE S.A

-:-:-:-

C'est l'excellente nouvelle que viennent de nous transmettre pour communication nos amis P. Belgodère et C. Lerouge qui se sont associés pour organiser cette année notre réunion dans la Capitale.

Voilà une initiative pleine de promesses et remercions les personnalités de la Société Meccano qui l'ont si chaleureusement prise en considération en nous annonçant d'une part qu'elles seraient parmi nous ces jours là et de l'autre qu'elles mettraient pour la circonstance une salle spécialement aménagée à notre disposition.

Des modèles Meccano y seront exposés et nous demandons à ce sujet une large participation des meccanophiles constructeurs du C.A.M

En raison de l'importance et de la situation exceptionnelle de cette manifestation, le Club des Amis du Meccano invite tous les adeptes de la célèbre marque d'y assister qu'ils soient adhérents du club ou non, constructeurs ou collectionneurs.

Une circulaire donnant toutes précisions quant au programme ainsi que conditions de séjour dans la Capitale à l'égard des meccanophiles venant de province sera envoyée prochainement à tous les membres du C.A.M ainsi qu'à tous les isolés dont les Nom et adresse nous seraient communiqués.

Le comité.

COTISATION 1975

Le montant de la cotisation annuelle au Club des Amis du Meccano est inchangé (50 Fr). Nous prions les adhérents de bien vouloir s'acquitter par chèque libellé au nom de :

Club des Amis du Meccano

ENCYCLOPEDIE MECCANO

Les résultats obtenus avec les moyens dont nous disposions pour décrire les documents, et en l'occurrence les manuels d'instructions n° 9 à 13 (bulletin n°I) nous ont paru insuffisants à l'égard des importants éléments à mettre en évidence à l'usage des collectionneurs.

Pour parfaire ces descriptions il n'apparaissait rien de plus efficace que de les compléter avec des illustrations photographiques liant la précision à la commodité d'identification.

Cette décision, qui n'a pu être prise pour l'instant que pour deux rubriques (documents et moteurs), résulte des heureuses conséquences de l'extension du club.

Elle sera appliquée, dans la mesure du possible , chaque fois qu'il sera nécessaire. A titre d'exemple, les manuels n° 9 à 13 pourront être concernés par cette nouvelle décision. Dans ce cas de nouvelles feuilles seront aménagées et fournies ultérieurement.

POUR SES PROCHAINES ETUDES LE CLUB RECHERCHE :

1°) - 1 manuel de 1916 pour l'emploi de la boite zéro (n° 160) ; L'illustration de la couverture est sans doute au type F (voir planche 2 du bulletin n°I).

2°) - 1 moteur 4 volts noir ou rouge (avant-guerre).

3°) - 1 moteur MAGIC électrique (avant-guerre).

N.B - ces deux moteurs avec, le cas échéant, leur notice et boite d'origine.

- Ces différents articles étant destinés à être photographiés et décrits en faveur des adhérents, ils seront restitués dans les plus brefs délais.

Les envois , dont les frais sont entièrement à la charge du Club , sont à faire S.V.P à :

Club des Amis du Meccano B.P 45 69530 Brignais.

EDITIONS DE 1914

I) Manuel destiné à l'emploi de la boîte n° 0

FORMAT : 17 X 25 cm. 19 pages numérotées.

INTERIEUR : impression noire.

COUVERTURE : papier bleuté , texte imprimé en bleu clair.

N° C.A.M : I4



Numéro et références d'usine : Néant

2) Manuel destiné à l'emploi des boîtes Nos 0 à 6

FORMAT : 17 x 25 cm. 134 pages numérotées.

INTERIEUR : impression bleue.

COUVERTURE : blanche , texte imprimé en bleu foncé.

N° C.A.M : I5



Numéro d'usine : I4 sans autres références

ANNEE 1915

Il n'existe pas de manuels d'instructions portant le numéro d'usine I5. Les deux précédents (C.A.M I4 & I5) ont reçu une feuille "nouveau tarif" reproduite ci-dessous en attendant les éditions de 1916.

Liste des Prix.

NOUVEAU TARIF

TRES BOÎTRES VÉGÉTAXO.

Tout vient à point Le proverbe bien connu fait une nouvelle fois ses preuves ! C'est in extremis que nous parvient le paquet dont il est fait mention dans l'éditorial renfermant photos et descriptions de montage des deux mécanismes que nous sommes heureux de présenter dans ce bulletin.

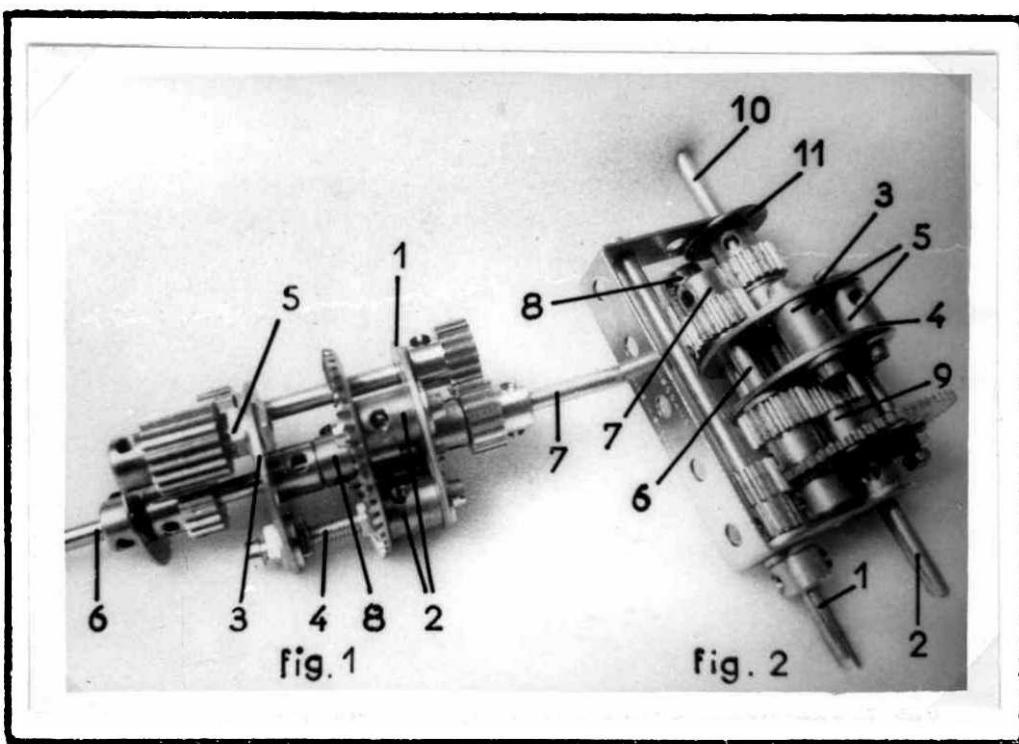
Il s'agit de deux différentiels dont l'astucieuse conception n'a rien à envier aux innombrables mécanismes du genre qui ont été construits et qui semblaient ne plus compter de rivaux.

MONTAGE N°1 (fig. I)

Sur une roue barillet à 6 trous (1) boulonner 3 raccords taraudés (2) (2 seulement sont visibles sur la photo). La bosse de la roue (1) étant du côté opposé aux raccords (2). Un pignon d'angle de 48 dents est fixé aux 3 raccords taraudés, sa bosse étant du même côté qu'eux. Une autre roue barillet à 6 trous (3) est fixée à l'un des 3 raccords par une vis de 28 mm (4). Cette vis étant trop longue la roue barillet est serrée entre 2 écrous.

Sur les trous diamétralalement opposés à la vis de 28 mm est passée une tringle portant à ses extrémités 2 pignons de 19 dents. Sur la roue barillet (3) est fixée sur un trou situé à coté de la tringle une cheville filetée courte (5) qui porte un pignon de 19 dents de 13 mm de largeur. Ce pignon est libre sur la cheville filetée.

Deux axes 6 et 7 représentent les sorties du différentiel. L'axe 6 qui tourne librement dans la moitié de la bosse de la roue d'angle est retenu par un collier (8) et porte une roue de 19 dents, un disque de 19 mm et un collier. Le disque de 19 mm servant à retenir le pignon de 19 dents et 13 mm de large. L'axe (7) tourne librement également dans la moitié de la roue d'angle et dans la roue barillet (1) . L'entrainement du différentiel se fait bien sûr par la roue d'angle de 48 dents.



MONTAGE N° 2 (fig. 2)

Un autre différentiel utilisant le même principe que le précédent est représenté sur la figure 2. Cette fois l'entrainement se fait par un axe parallèle aux axes de sortie et non plus perpendiculairement comme dans l'exemple ci-dessus.

LES MOTEURS MECCANO

Dans cette rubrique seront traités les moteurs de toutes origines. L'étude de leurs caractéristiques confiée à l'un de nos collaborateurs techniques ainsi que la photographie que nous joindrons constituéront un ensemble documentaire de premier ordre réalisé et offert par le Club des Amis du Meccano.

Nous " ouvrons la marche " avec un moteur électrique haute tension que nous n'hésiterons pas à qualifier de rarissime puisque jusqu'à preuve du contraire celui que vous nous présentons est le seul connu à ce jour.

Les titres de " mystérieux " et " d'expérimental ? " que lui confèrent les spécialistes et auteurs du livre " The development of the Meccano system " (oct 72 à la page 86) ne minimisent pas cette thèse.

Nous avons donc entre temps informé nos amis d'outre-manche de l'existence de l'exemplaire en question qui a eu le privilège d'être commercialisé.

La photo ci-contre montre le moteur , la planchette avec douille et interrupteur , le cordon d'alimentation ainsi que la boîte d'origine conçue pour contenir le tout et sur le couvercle de laquelle se distingue le papillon publicitaire du comptoir d'optique et jeux scientifiques de St-Etienne qui en a été l'importateur.

La boîte ne contenait pas de notice lors de sa découverte et l'unique élément qui puisse nous fixer quant à l'année de sa mise en vente (1922) est la fiche de garantie qui subsistait par miracle.

Il est en effet curieux de constater qu'aucun document de l'époque ne fait mention de ce moteur en regard de la copieuse publicité dont bénéficiaient tous les autres produits Meccano. Ce fait n'est certainement pas étranger à sa rareté actuelle.

La trace d'un moteur de conception très rapprochante est visible dans les manuels des mécanismes standards sous le n° M.S 69 (quelqu'en soit l'édition entre 1926 et 1932). Un examen plus approfondi de ce cliché révèle que si ce moteur est identique par le levier inverseur latéral externe il diffère de celui que nous décrivons par son collecteur cylindrique et ses porte-charbons situés entre les flasques. Il n'en mérite pas moins le titre de second " mystérieux " et nous complimentons par avance l'heureux Meccanoïste qui en fera la découverte.

Ce même moteur est également visible page 373 du M.M anglais de septembre 62 sur une reproduction d'un mécanisme de la grue à flèche horizontale avant son remplacement par celui de 1928 qui fit de ce modèle ainsi modifié le sujet de la notice spéciale d'instructions S.M n° 29.

-:-:-:-:-:-:-:-

M.Perraut



N° C.A.M : I

CARACTERISTIQUES :

ANNEE : 1922

PRESENTATION : Peinture noire mâte. Flasques de 5 X 10 trous avec rebord sur toute la longueur.

DIMENSIONS : 2 1/2 " X 5 " (63,5 X 127 m/m).

POINCON :

Manufactured by Meccano Ltd
LIVERPOOL, ENGLAND
(153234
Pat. Nos (154130
(4564/15
Fabriqué en
Angleterre

FONCTIONNEMENT :

- 1) Sur réseau 115 volts alternatif semble fonctionner normalement sous 80 volts (avec 60 watts en série). Consommation : 0,22 amp à vide et 0,30 amp en charge. Puissance apparente : 24 V.A .
- 2) Sur courant continu de 60 volts environ , consommation : 0,30 amp à vide et 0,36 amp en charge. Puissance : 22 Watts.

PARTICULARITES :

Inverseur double latéral et porte-charbons externes - collecteur plat - induc-
teur simple enroulement.

-:-:-:-:-:-

... Le cadre est formé d'une bande coudée de 60 X 38 mm. L'axe d'entrée (1) porte un pignon de 15 dents, une rondelle et un collier. Le mouvement est transmis à une roue de 60 dents tournant librement sur l'axe de sortie (2). Cette roue est fixée à l'ensemble constitué par 2 roues bariillet à 6 trous (3 & 4) entretoisées par 3 raccords taraudés (5) (l'un d'eux est coché sur la photo) à l'aide d'une vis de 28 mm fixée sur la roue de 60 dents comme l'exemple précédent. Dans le trou diamétralement opposé à la vis de 28 mm est passée une tringle (6) sur laquelle sont fixés d'un côté de la roue de 60 dents un collier, une rondelle de l'autre coté une roue de 19 dents et enfin après la 2ème roue bariillet un autre pignon de 19 dents (7). Dans le trou situé à proximité de l'axe (6), sur la roue bariillet (4) est fixé une cheville filetée longue. A son extrémité est passé un pignon de 19 dents et 13 mm de large (8) qui tourne librement sur cette cheville.

Le premier pignon de 19 dents situé sur l'axe (6) entraîne un pignon de 19 dents fixé sur l'axe de sortie (2). Le deuxième axe de sortie (10) tournant librement dans la bosse de la roue (3) porte un pignon de 19 dents auquel le mouvement est transmis par l'intermédiaire du pignon (8). Un disque de 19 mm (II) maintient en place ce pignon (8).

U. Bachelard et C. Lerouge

LISTE DES MEMBRES DU C.A.M

En attendant que soit mise à jour la liste des adhérents pour figurer dans le bulletin n° 3, nous prions d'apporter les corrections suivantes à celle du premier bulletin :

N° 4 mentionner : Maitre BRIAND notaire à la place de Mr BRIAND
N° 7 " : Docteur FORGET à la place de Mr FORGET
N° 14 " : Docteur GRINNAERT à la place de Mr GRINNAERT
N° 24 " : Colonel BOURSIER à la place de Mr BOURSIER
N° 34 " : Docteur CASPARD à la place de Mr CASPARD

Changement d'adresse :

Monsieur Jacques OLIVET

NAISSANCE

Nous avons appris la naissance de Katy , fille de DELANNOY Michel, notre sympathique adhérent d'Enghien-les-Bains. Toutes nos félicitations et meilleurs voeux.

ANNONCE

Plusieurs offres de Dinky-toys nous ont été faites . Les personnes intéressées pourront en obtenir le détail en le demandant au club.

A PROPOS ,

Avant d'entamer la suite de notre historique sur les productions Meccano d'après-guerre, je pense qu'il est nécessaire pour répondre aux critiques amicales de certains de nos adhérents intéressés par le sujet, de préciser les quelques points suivants :

I/ S'agissant de cette époque particulière, il était parfois malaisé de distinguer chez les commerçants un article prévu en reprise de fabrication et présenté par Meccano comme une nouveauté d'alors, par rapport à un article similaire provenant d'un stock ancien.

A titre d'anecdote, il m'est arrivé un jour d'acheter un wagon " grue n°I " (dont il sera question plus loin) de couleur jaune sur chassis bleu, en croyant obtenir une nouveauté qui justement était prévue à ce moment là. Or, lorsque peu après cette grue est effectivement sortie sur le marché, elle a toujours été peinte en rouge avec chassis bleu, puis noire. Heureux temps où l'on pouvait trouver facilement au coin de la rue - et à l'état neuf - les témoins d'une époque révolue !

2/ Les programmes de nouveautés Meccano ont toujours été optimistes - du moins sur le papier des feuilles publicitaires - mais la réalité a été quelquefois différente ou même non conforme à ces belles espérances. Il suffit pour rétablir la vérité, de se reporter aux catalogues généraux des années suivantes.

3/ Certains articles ont eu une vie très éphémère et risquent de ne pas avoir été distribués dans toute la France. Je pense en particulier au grand lampadaire électrique Hornby présenté sur le dépliant Meccano de septembre 1950 et dont, à mon avis, pas plus d'une douzaine d'exemplaires ont été livrés dans un seul magasin et pour toute la ville de Lyon. Fort heureusement, l'un d'eux se trouve à l'abri dans ma collection, mais encore était-ce le modèle exposé en vitrine, dont l'emballage d'origine avait bien entendu été jeté à la première occasion.

4/ D'autres articles enfin, présentés en pré-séries dans des teintes rapidement modifiées par la suite n'auront pas été assez nombreux pour être répandus aux quatre coins de l'hexagone. A titre d'exemple Lyon n'a jamais vu cette Simca 8 de sport (24 S) dinky-toys de couleur violette dont certains ont cependant parlé.

Je crois donc en conclusion qu'il ne faut pas être trop péremptoire en matière d'histoire du jouet Meccano, ni se baser exclusivement sur ce que l'on a vu chez tel détaillant ou pas vu dans telle région! C'est une histoire compliquée et difficile à cerner qui réclame la collaboration si possible de chacun pour la bonne information de tous ceux que le sujet passionne.

Robert GOIRAND
Trésorier du C.A.M

TRAINS HORNBY -
CANOTS DE COURSE HORNBY - (suite)

A la circulaire d'octobre 1946 succède bientôt celle de mars 1947, également destinée aux commerçants détaillants, et qui annonce que " Meccano ne peut pas encore honorer totalement les commandes de ses clients, mais va s'efforcer de répartir équitablement les marchandises suivantes "

Il s'agit en l'occurrence :

I/ Des trains mécaniques " Express " I - 2 - 3 et MO - MI - M3 - M4 décrits dans notre précédent bulletin mais dont la composition était la suivante :

EXPRESS 1 : Loco + tender n° 3615 + 1 voiture + 6 rails courbes.

EXPRESS 2 : Loco + tender n° 3615 + 2 voitures + 6 rails courbes.

EXPRESS 3 : Loco + tender n° 3615 + 2 voitures + 1 halte + 6 rails courbes et 2 rails droits.

MO : Loco + tender n° 2528 + 1 voiture + 6 rails courbes.

MI : Loco + tender n° 2528 + 2 voitures + 6 rails courbes + 2 rails droits.

M3 : Loco + tender n° 2528 + 2 wagons tombereaux + 6 rails courbes + 2 rails droits.

M4 : Loco + tender n° 2528 + 2 voitures + 1 gare + 1 halte + cabine séraphique + 2 signaux (1 sémafor et 1 damier) + 6 rails courbes et 2 rails droits.

2/ De 6 modèles de trains électriques (série 0 à 4) dont les prix s'échelonneront de 1.400 à 3.800 frs. (anciens bien entendu) et que Meccano projette de fabriquer.

On peut donc en déduire que ces trains électriques d'après-guerre, (dont il était déjà question en 1946 pour 4 d'entre eux) ne sont pratiquement pas encore sortis d'usine. En réalité ils n'apparaîtront sur le marché que sur la fin de l'année 1948.

A cette époque, " la société de consommation " très à la mode aujourd'hui, n'était pas encore née, et je connais un client très assidu, qui s'est vu refuser la possibilité d'acheter dans un magasin.

" Non Monsieur lui a t-on dit, vous devez avoir un assez beau train comme cela, et je dois partager ma marchandise entre tous mes clients " Cette personne était mon Père, et moi-même la vraie victime qui n'a pas encore réussi à oublier l'absurdité de tels raisonnements ! ...

Parmi les marchandises à répartir équitablement il faut encore compter les Canots de Course Hornby n° 0 et 1 dont j'ai déjà parlé par ailleurs.

- L'année 1947 est morte , vive 1948 qui s'annonce sous les meilleurs auspices. En effet, dès le mois de Mars, un bulletin Meccano destiné aux revendeurs claironne :

" Préparez-vous une bonne saison Meccano ! "

et aussitôt après on annonce la couleur :

I/ Trains mécaniques Hornby

EXPRESS 1

EXPRESS 2

EXPRESS 3

MO - MI - M3 - M4

Ce sont les mêmes que précédemment !

2/ Trains électriques Hornby :

OIE : Loco OE-PO + 1 wagon bois + 1 wagon tombereau.

O2E : Loco OE-PO + 1 voiture voyageurs + 1 fourgon I S.

O3E : Loco OE - vapeur + tender + 1 wagon bois + 1 wagon tombereau.

04E : Loco 0E - vapeur + tender + I voiture voyageurs + I fourgon I S.

2 VE : Loco 2E-PO + 3 voitures voyageurs.

4-IE : Loco vapeur aérodynamique type " Etoile du Nord " + 2 voitures à bogies à fenêtres ovales.

Par rapport à ce qu'il avait été annoncé dans la circulaire de mai 1946, 2 points sont à noter :

A/ Les quatres premiers trains sont maintenant équipés d'un transfo n° 0 en remplacement du transfo " M ". Ce transfo un peu plus important que son prédecesseur (11,5 X 8,5 cm contre 9,5 X 8,5 cm) est plus puissant (110/120 volts ou 220 volts - 50 périodes donnant 20 watts sous 20 volts).

Je rappelle qu'avec le type " M " on ne disposait que de 15 watts sous 20 volts. On peut sur commande obtenir les fréquences spéciales de 130 volts - 50 périodes ou 110 volts - 25 périodes pour l'alimentation. Mais l'avantage principal de ce nouveau transfo - qui lui aussi est extirpé des modèles fabriqués avant la guerre - est de posséder une petite manette en matière isolante fibreuse qui commande 3 allures de trains différents par l'intermédiaire de plots en laiton.

La marche des convois s'en trouve grandement facilitée, par rapport au système de fiches problématique, du transfo M.

Enfin un fusible situé sous la manette entre 2 boutons moletés (donc très accessible) protège l'appareil contre les éventuels court-circuits, et une prise placée à droite du fusible permet aux accessoires électriques de rester allumés lorsque le train est à l'arrêt.

B/ Deux nouveaux trains, les 0-3E et 04E, sont disponibles. En réalité leur composition est identique à celle des trains OIE et O2E, mais la loco 0E-PO a été remplacée par un modèle de type vapeur avec tender qui survivra jusqu'à l'extinction des trains Hornby à l'écartement " 0 " en 1964.

Cette machine n'est pas une nouvelle - loin de là ! - car elle existait déjà avec ses soeurs sur les catalogues Meccano depuis 1935. Cependant, à vouloir trop se démocratiser sans doute, elle a beaucoup perdu de sa superbe finition d'autre fois !

Le moteur d'abord est strictement le même que celui de la loco 0E-PO de type électrique. La tige, terminée par un bouton moleté, pour le renversement de marche à main, se trouve ici dissimulé dans la cabine de conduite. Les roues (ce qui constitue le pire à mon avis) sont bien celles à 12 rayons et de 25 m/m de diamètre que la loco 0E-PO avait elle-même empruntées à la loco " M " ! Il a donc fallu une astuce de carrosserie, pour pouvoir monter ce petit ensemble dans une carcasse trop grande pour lui.

L'emballage est des plus simples ! Il est constitué par une tige de piston, rivée sur une seule bielle nickelée et rattachée à l'essieu arrière. Seulement comme les roues " M / 0E-PO " n'ont pas été prévues à l'origine avec maneton, (et pour cause) on a tourné la difficulté en créant une pièce en tôle nickelée, évoquant un peu une rondelle avec 2 oreilles, et qui pincée sur 4 rayons de la roue, permet une fixation sommaire de la bielle.

Grâce à ce système, bien peu de ces locos sont parvenues jusqu'à nous avec leurs bielles !

A l'avant de la machine les supports de lanternes rapportés ont disparu, tandis qu'à l'arrière du tender, où ils étaient découpés dans la tôle, on les a provisoirement maintenus. Enfin l'absence presque complète de décoration, donne à cet engin (type à 2 dômes, cheminée basse, pare-fumées et cabine coupe-vent) un air des plus austères.

La teinte générale est brun-chocolat avec 3 cercles dorés sur la chaudière. Les extrémités des tampons, les bords latéraux du chassis du tender, ainsi que la face avant des boudins de roues, et les lestes de la machine sont hâtivement peints en rouge vermillon. Enfin chaque pare-fumée est gratifié d'un coup de pochoir " SNCF 20 v " en blanc, tout à fait identique à celui

... que l'on trouve sur les flancs de la loco OE-PO.
Le célèbre rectangle doré bordé de rouge " Série Hornby " que nous aimons tant rencontrer sur les articles de cette marque, a cédé la place sur l'avant de la machine comme à l'arrière du tender, à une gravure de la tôle; le plus souvent noyée dans la peinture, et que l'on ne peut guère déchiffrer qu'avec une loupe d'horloger !

A suivre ...

DINKY TOYS (suite)

La circulaire de mars 1947 par laquelle Meccano promettait de ré-partir équitablement ses diverses productions nous parle des Dinky Toys suivants:

- n° 24 B : Conduite intérieure
- n° 24 E : Conduite aérodynamique
- n° 24 F : Coupé
- n° 24 G : Grand sport
- n° 24 H : Roadster
- n° 24 K : Peugeot 402
- n° 24 L : Peugeot 402 taxi

- n° 25 A : Benne entrepreneur
- n° 25 B : Camion bâché
- n° 25 C : Plateforme
- n° 25 D : Citerne " Essoluble "
- n° 25 E : Benne basculante
- n° 25 F : Plateforme à ridelles
- n° 25 G : Remorque à 4 roues
- n° 29 D : Autobus Parisien
- n° 35 A : Simca 5 (à sortir)

Coffret n° 64 (5 avions assortis)

- n° 61 A : Dewoitine D 338
- n° 64 A : Amiot 370
- n° 64 B : Bloch 220
- n° 64 C : Potez 63
- n° 64 D : Potez 662

Comme on peut le remarquer, il s'agit de la liste déjà proposée en 1946, mais dont on a soustrait :

- le coffret 24 (6 voitures assorties)
- le coffret 25 (6 camions assortis)
- le n° 24 D : " Berline " dont la fabrication cesse définitivement.

Il faudra attendre le bulletin de mars 1948, et surtout le " tarif " saison d'hiver 1948, pour avoir d'autres nouvelles sur les dinky toys dont la production démarre vraiment.

Ce tarif nous indique la sortie du " Pot à lait " en alliage incassable (hauteur 25 m/m) qui est la reprise de fabrication d'un élément de l' " Accessoire de gare n° 2 " Hornby (1934/1939). En outre, on prévoit pour le mois d'avril 1948 la réapparition des :

- n° 14 : Tri-porteur (couleurs jaune , vert ou rouge avec conducteurs assortis, couvercle mobile et roues métal)
- n° 49 : Coffret de luxe comprenant les 5 pompes à essence suivantes :
 - 49 A : type colonne (haut : 6 cm) couleurs jaune , bleue ou verte
 - 49 B : type portatif sur 2 roues , en général rouge ou verte
 - 49 C : type " Ville de Paris " à double débit (rouge , bleue ou crème)

La composition du coffret était la suivante :

Mais à cette époque les pompes furent livrées sans leur tuyau d'alimentation (toujours pas de caoutchouc et pas encore de matière plastique !) ce qui réduisait considérablement leur intérêt dans les jeux.

La référence 24 M : Jeep, nouveauté de 1946 sortie en tenue militaire, sera désormais livrée en "version civile" c'est à dire peinte en vert, bleu ou rouge.

Enfin on parle des 3 véritables nouveautés à sortir en juin : les camions " Ford " à cabine avancée prévus en :

- Plateau brasseur
- Bâché
- Maraicher

La sortie de ces camions coïncida avec de nouveaux principes de fabrication des dinky toys, sur lesquels nous aurons amplement l'occasion de revenir, car les nouveaux procédés constituent la charnière à partir de laquelle les collectionneurs d'aujourd'hui classent leurs miniatures en " anciens " ou " modernes " .

A suivre ...

LE MOT DU TRESORIER

Je pense qu'il est temps de vous présenter aujourd'hui, et avant notre prochaine Assemblée Générale, l'exercice financier des activités du Club des Amis du Meccano. Ce petit bilan, le premier en quelque sorte, puisque par cas de force majeure, j'en n'ai pas eu le plaisir de pouvoir participer à notre précédent Congrès de Poitiers, couvrira une période allant de la fondation de notre Club, jusqu'au 31.12.1974.

A cette date nous avions donc enregistré les cotisations de 39 adhérents soit une recette égale à :

$$50 \text{ frs} \times 39 = 1.950 \text{ frs}$$

Dans le même temps, et pour permettre la parution de notre organe de liaison, le " bulletin du C.A.M " , j'ai dû régler les frais suivants répartis en quelques points principaux:

1) Journal Officiel (frais postaux et d'insertion)	27,30 Fr
2) Edition de la couverture du bulletin comprenant les prises de vues, les clichés, les tirages, l'impression de 4.000 premières pages en 2 tons, la fourniture de 4.000 dernières pages en blanc, de caractères " Letraset " et de 100 profils plastiques pour reliure... .	1.067,70 Fr
3) Confection de la Planche 2 (manuels) comprenant : les reproductions et agrandissements 18 X 24	50,00 Fr
4) Frais d'expéditions divers comprenant l'envoi des bulletins, des circulaires ou convocations	204,95 Fr
5) Papeterie et fournitures diverses comprenant enveloppes, caractères " Letraset ", rephotographies et clichés pour bulletin n° 2	239,30 Fr
Soit une dépense totale de :	1.589,25 Fr

.../...

L' excédent restant en caisse au 31.12.74 s'élevait à :

$$1.950 \text{ Fr} - 1.589,25 \text{ Fr} = \underline{\underline{360,75 \text{ Fr}}}$$

Vous avez sans doute remarqué qu'il n'y a dans ce bilan, aucun frais concernant les photocopies qui constituent les textes du bulletin, car je dois vous apprendre que ces reproductions nous ont été offertes par une personne sympathisante. C'est une grande chance pour nous, sans laquelle les cotisations des 39 adhérents inscrits au C.A.M, n'auraient à mon avis pas permis la parution d'un seul bulletin.

Fort heureusement je suis beaucoup plus optimiste pour l'Année 1975. En effet et outre le fait que nous allons renouveler à coup sûr nos 39 cotisations, nous comptons depuis le début de l'année 6 nouvelles adhésions ce qui est encourageant.

D'autre part nous serons débarrassés pour un bon moment des frais d'édition des couvertures, qui sont très lourds pour nous, bien que j'aie pu bénéficier à leur sujet d'une remise extrêmement importante.

En conclusion, je vous demande encore un peu de patience, quant au rythme de sortie des bulletins dont le contenu -- photographique surtout -- reste essentiellement fonction du nombre et de l'assiduité (financière et autre) de tous les adhérents.

Robert GOIRAND
Trésorier du C.A.M

I M P O R T A N T

Ce bulletin qui paraît, pour les motifs évoqués en première page, avec un retard considérable sur la date prévue est servi au titre des cotisations de l'année 1974.

CONGRES DES AMIS DU MECCANO
Paris 17-18 Mai 1975

INVITATION

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer au prochain Congrès des Amis du Meccano qui se tiendra à Paris les 17 et 18 mai 1975 , 31 rue du Maroc 19^e dans les locaux de Meccano-France mis très aimablement à notre disposition par cette Société.

Le programme envisagé est le suivant :

Samedi 17 Matin : Préparation de la salle , installation des modèles.
14h - 19h : Accueil des Congressistes, ouverture du Congrès.
20h : Banquet des Congressistes.

Dimanche 18 : 10h - 11h 30 : Assemblée Générale du Club des Amis du Meccano.
14h 30 - 19h : Suite du Congrès et accueil de tous les Amis du Meccano.

.....

INSCRIPTION AU CONGRES

Vous voudrez bien nous retourner ce bulletin de participation dûment rempli pour le 15 Avril dernier délai.

NOM et PRENOM
Adresse Tél.....
Nombre de personnes comptant participer au Congrès
- Exposerez-vous un modèle ? OUI - NON
- Amènerez-vous du matériel ancien ou de la documentation ? OUI - NON
- Participerez-vous au banquet du samedi 17 mai à 20 heures ? OUI - NON combien de personnes(le repas vaut 50 frs , apéritif, vins, café compris). Il n'y a pas d'arrhes à verser. Le règlement sera fait sur place.

Nous pouvons nous occuper de votre hébergement à l'hôtel aux conditions suivantes:

Chambre normale 1 personne : 32 frs.
" 2 " : 36 frs.
" 3 " : 50 frs.

Chambre avec douche et W.C 1 personne : 47 frs.
" 2 " : 53 frs.
" 3 " : 60 frs.

Adresse de l'hôtel : FIX-HOTEL-EST 72, Bd de Magenta 75010 Paris . Tél : 607.79.12

Voulez-vous que nous vous retenions :

	<u>Nuit du 16 au 17</u>	<u>Nuit du 17 au 18</u>	<u>Nuit du 18 au 19</u>
... chambres 1 personne à Fr
... " 2 " à Fr
... " 3 " à Fr

Soyez aimable de faire parvenir à : Mr Claude LEROUGE , le montant des arrhes représentant l'équivalent d'une nuit d'hôtel afin que nous puissions faire les réservations.

Ci-joint par la somme de frs

Date Signature

page blanche