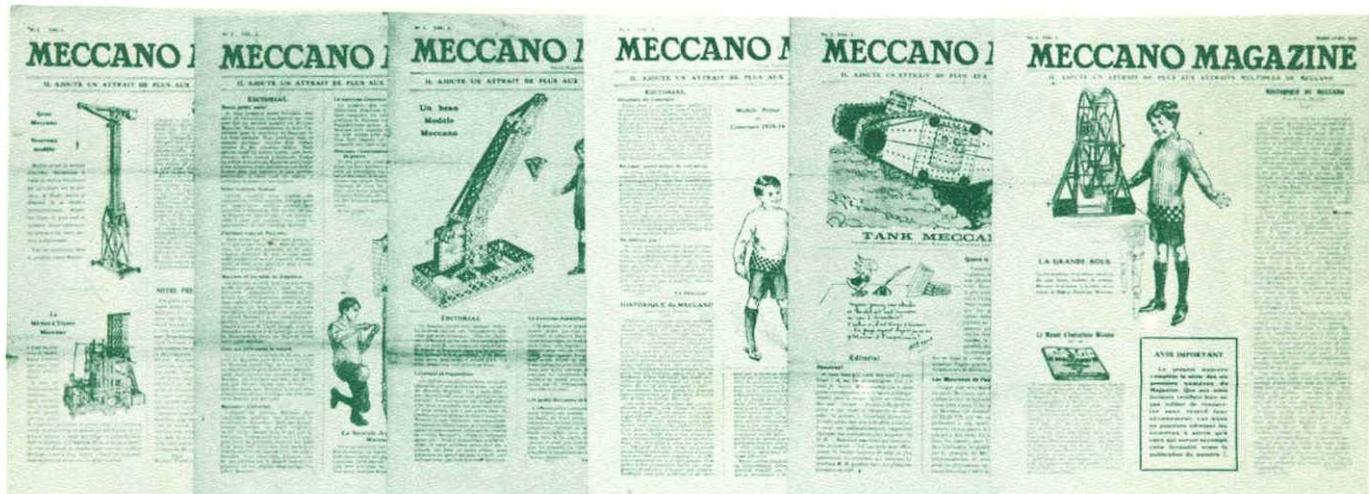


# C.A.M.



# BULLETIN DU CLUB DES AMIS DU meccano





MAI 75

3

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 .....	50
Informations diverses .....	31
Encyclopédie Meccano .....	32-33-34
Constructions Meccano par U. Bachelard et C. Lerouge .....	35-36-37
Liste des notices " Super-Modèles " d'avant-guerre(françaises).....	38
Les Moteurs Meccano par R. Jacquet et M. Perraut .....	39-40
Nouveaux membres du C.A.M .....	41
Histoire des Jouets Meccano par R. Goirand .....	42-43-44-45

---

- - - - -

**page blanche**

Chers Amis,

Notre Congrès dans la Capitale est maintenant imminent aussi serai-je peu bavard dans cet éditorial.

Je me contenterai de vous exprimer mon immense satisfaction de constater que la fondation du Club des Amis du Meccano accueille une telle audience.

De bonne source j'apprends en effet que les prévisions quant aux participations à cette manifestation dépassent toutes les espérances.

Une très large place sera consacrée à ce mémorable week-end dans notre prochain bulletin en souvenir de ceux qui l'auront vécu mais aussi pour tous les Camarades qui, pour des raisons diverses, n'auront pu se joindre à nous.

C'est donc dans la perspective de conversations aussi passionnantes que variées, d'un séjour où s'engendreront amitié et détente que je vous dis:

A BIENTOT !

M. PERRAUT

## AU SERVICE DES ADHERENTS

---

### 1/ IDENTIFICATION DES DOCUMENTS

En raison de son abondante documentation le Club est en mesure d'expertiser la plupart des pièces qui pourraient lui être confiées très difficilement identifiables lorsqu'elles sont partiellement incomplètes et en particulier amputées de leurs couvertures.

Ce service est gratuit. Frais de port seulement à la charge des intéressés.

### 2/ REPRODUCTIONS DE DOCUMENTS

Dans la mesure où ils s'y prêtent, tous les documents dont il est fait mention dans le bulletin peuvent être fournis soit en photocopies soit en photographies.

---

## LE CLUB RECHERCHE

---

Dans cette rubrique sont énumérés les articles recherchés par le Club pour ses futures études. Ils sont conservés le temps nécessaire à leur prise de vue et à leur étude minutieuse en faveur du bulletin.

- 1/ I manuel d'instructions 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/ I moteur 4 volts d'avant-guerre noir ou rouge avec si possible sa boite et sa notice d'instructions.
- 3/ I moteur 20 volts MAGIC électrique d'avant-guerre avec si possible sa boite et sa notice d'instructions.

Les frais de port aller et retour sont à la charge du Club.

---

N.B - Toutes les demandes ou envois relatifs à cette page sont à faire à :

CLUB DES AMIS DU MECCANO

---

## RECTIFICATION IMPORTANTE

Nos adhérents voudront bien noter que par suite du mauvais aspect de la couverture du manuel d'instructions C.A.M 17 que nous possèdons il a été décidé de reproduire celle du manuel C.A.M 24. Rappelons que ces manuels sont strictement identiques - couvertures et intérieurs - à l'exception du prix de vente ( 1,50 pour le n° 17 et 3 frs pour le 24 )

EDITIONS DE 1916

I) Manuel destiné à l'emploi de la boite N° 0

FORMAT :

INTERIEUR :

COUVERTURE :

Existence certaine

— Manuel non recensé par le Club —

N° C.A.M : I6

N.B: Renseignements recherchés

Numéro et références d'usine :

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

FORMAT : 17 X 25 cm. 136 pages numérotées.

INTERIEUR : Impression bleue.

COUVERTURE : blanche , texte imprimé en bleu.

N° C.A.M : I7



Numéros d'usine : I6 (1916) - I ( manuel général ).  
Pas d'autres références .

Ce manuel a constitué , sans la moindre retouche de son

.../...

... intérieur, l'unique édition générale de 1916 à 1920. Durant cette période les couvertures seules ont subi d'infimes modifications consécutives aux augmentations successives du prix de vente du manuel :

1<sup>o</sup>) ANNEE 1916 - ( photo ) Prix de vente imprimé : 1,50 Fr N<sup>o</sup> C.A.M : 17

2<sup>o</sup>) ANNEES 1917/18 - Prix de vente imprimé : 2.00 frs ( réimpression de la couverture ) N<sup>o</sup> C.A.M : 20

- Ce nouveau prix se relève dans le M.Magazine n<sup>o</sup> 2 daté de janv-fév 17 -

Certains de ces manuels ont reçu un petit feuillet " Nouveaux prix " daté du 1er janvier 1917, imprimé en rouge, reproduit ci-dessous :



3<sup>o</sup>) ANNEE 1919 - Prix de vente : 3.00 frs obtenu par collage sur l'ancien prix d'une bandelette imprimée. N<sup>o</sup> C.A.M : 24

- Ce nouveau prix se relève dans le M.Magazine n<sup>o</sup> 8 daté de déc-janv 1918-19 -

En attendant que lui succède l'édition générale de 1920 ( n<sup>o</sup> C.A.M 29 ) un feuillet " nouveau tarif " imprimé en bleu foncé, reproduit page suivante, a été inséré dans le manuel précédent.

Note concernant le manuel nos d'usine I6 - 2 : Ce manuel, dénommé section 2, dont l'impression a été à plusieurs reprises différée par suite " des difficultés résultant de l'état de guerre " ( M.Magazine n<sup>o</sup> 5 nov-déc 1917 ) n'a finalement jamais vu le jour sous ces numéros. Ce manuel, complémentaire du I6-I, a paru en 1918 sous les numéros et références suivantes : nos I8-2 JO/I8/I0 ( C.A.M 21 )

#### ANNEE 1917

Il n'existe pas de manuels d'instructions portant le numéro d'usine I7. Etaient en cours : Numéros C.A.M I6 & 20.

## Nouveau Tarif

LIES PIECES SEPARÉES.

No. 11. Moteur à ressort  
17/2/19

## UNE MERVEILLEUSE MACHINE AU SERVICE DE TOUT CONSTRUCTEUR MECCANO :

LA MACHINE A CINTRER LES PLAQUES

Cette machine utilise des rouleaux de métier à tisser recouverts d'un tube en plastique.

Construction du modèle :

Les côtés du châssis sont constitués par des cornières de 15 trous (1) boulonnées par leurs trous ronds à des plaques de 11,5 X 6 cm (2) à 1 trou de leurs extrémités. Ces deux côtés sont réunis par 2 plaques à rebords de 9 X 6 cm (3) - rebords dirigés vers l'extérieur - l'une à l'extrémité, l'autre au 12<sup>e</sup> trou. La troisième plaque à rebords de 9 X 6 cm sera mise en place en X après l'ajustage des rouleaux.

Le châssis est renforcé par des cornières de 9 trous (4) boulonnées par leurs trous ronds. Les deux cornières supérieures sont fixées à hauteur des plaques de 9 X 6 cm, les deux inférieures à l'inverse pour recevoir à chaque angle 1 raccord taraudé (5) qui, avec une tringle de 13 cm, servira de guide pour le rouleau supérieur.

Sur chacune de ces tringles sont enfilés 3 ressorts de compression. Une plaque de 11,5 X 6 cm et 2 bandes de 11 trous sont assemblées selon la figure 2. Les plaques (3) et les cornières inférieures (4) sont réunies à la base par une poutrelle plate de 3 trous et une cornière de 3 trous (6). La poutrelle plate et la cornière de 3 trous sont fixées à l'extérieur par deux boulons. Elles forment ainsi le palier inférieur pour les tiges filetées des guides du rouleau supérieur. Arrivé à ce stade de la construction il faut vérifier l'équerrage de tout l'ensemble.

Une plaque de 75 X 38 mm est ensuite fixée aux plaques (3). Elle est doublée vers l'extérieur d'une plaque flexible de 6 X 4 cm (7). De chaque côté de ces plaques sont boulonnés par leurs trous ronds des bras de manivelles doubles (8) et du côté mécanisme 2 cavaliers (9).

Guides du rouleau supérieur : Deux ensembles identiques sont construits. Deux cornières de 7 trous (10 et 11) sont espacées à leurs extrémités par une épaisseur de 2 supports plats (12). Du côté externe est fixée une cornière de 5 trous (13). On boulonne sur cette cornière un bras de manivelle taraudé (14) tandis que le côté interne reçoit une cornière de 7 trous (15) espacée de la cornière (10) par une rondelle à chaque extrémité. Au centre de cette cornière est fixé un accouplement taraudé (16). Le rouleau supérieur tourne librement sur la tringle (17) de 13 cm maintenue par les accouplements taraudés (16). Ce rouleau est centré sur la tringle (17) par 2 ressorts de compression (18).

Le rouleau inférieur (19), seulement aperçu sur la figure 4, est monté entre deux trous des plaques (3). Il est fixé par le trou central de 2 accouplements boulonnés aux plaques (3 et 20). Ce rouleau inférieur tourne librement - centré par deux ressorts de compression - sur la tringle qui est bloquée seulement dans 1 des deux accouplements. Cette tringle doit être légèrement raccourcie afin de passer aisément entre les plaques (3). La base de chacune des tiges filetées de 15 cm (22) se termine par un collier taraudé avec cheville (23) retenu par une rondelle et un écrou. Au dessous de la poutrelle plate de 3 trous ce collier taraudé avec cheville est maintenu par une bague d'arrêt.

Mécanisme d'entrainement : Sur les tringles de 16,5 cm (24) seront montés, à l'intérieur du modèle, un rouleau de métier à tisser maintenu en position par 2 bagues d'arrêt et du côté mécanisme (à l'extérieur) une roue de 50 dents (25). Les deux rouleaux doivent bien entendu tourner librement dans les paliers formés par les deux bras de manivelles doubles (8).

Avant le montage de la troisième plaque à rebords (3) en X, les guides portant le rouleau supérieur seront mis en position. La tige filetée

.../...

traversera le bras de manivelle taraudé (14). En haut se trouve un accouplement taraudé (26) maintenu en place par une rondelle et 1 écrou, une tringle de 5 cm (27) le traversant de part en part.

Ce montage terminé abaisser le rouleau supérieur jusqu'à la base et faire un ajustage final des bras de manivelle taraudés (14) ainsi que des paliers inférieurs. Une fois ce contrôle fait, fixer la troisième plaque à rebords de 9 X 6 cm en X, rebords vers l'intérieur. Au trou central supérieur 1 tringle de 6 cm (28) traverse un bras de manivelle double à l'intérieur servant de palier. Avant celui-ci est fixée une roue de 95 dents (29) et à l'intérieur une roue de 25 dents et un collier. Le cavalier sert de palier interne.

La roue de 25 dents engrène avec les 2 roues de 50 dents. En dessous une tringle de 6 cm (30) reçoit, fixées à l'extérieur, 1 roue de chaîne de 18 dents (31) et une roue de 19 dents entraînant la roue de 95 dents; A l'intérieur un bras de manivelle double servant de palier et 1 collier, le 2<sup>e</sup> cavalier servant de palier interne.

Sur le côté gauche est aménagé un palier double constitué par une bande coudée de 60 X 38 m/m (31) renforcée par une cornière de 5 trous (32). Sur ce palier est passée une tringle avec, à l'extérieur, une poulie à moyeu de 75 m/m (33), une roue de chaîne de 18 dents (34), un bras de manivelle double (35) et deux colliers à l'intérieur de la bande coudée.

Sur la roue (33) est vissée une grande cheville filetée, une seconde cheville filetée (36) est fixée sur la plaque à rebords (3) maintenant en place la chaîne (37).

Nota : Pour obtenir le cintrage parfait d'une plaque, il est recommandé de l'introduire dans la machine en la superposant à une autre.

---

Liste des pièces nécessaires à la construction de la machine à cintrer les plaques :

2 du n° 2	-	4 du n° 8b	-	5 du n° 9a	-	6 du n° 9b	-	2 du n° 9f	-										
3	"	9d	-	8	"	10	-	2	"	I4	"	6	"	I5	-	I	"	I5a	-
2	"	I6a	-	4	"	I7	-	I	"	I9b	-	I	"	25	-	I	"	26	-
2	"	27	-	I	"	27c	-	2	"	45	-	I	"	47	-	3	"	53	-
3	"	53a	-	I0	"	59	-	2	"	62a	-	7	"	62b	-	2	"	63	-
4	"	63c	-	2	"	73	-	2	"	79a	-	I	"	94	-	2	"	96	-
2	"	I03h	-	4	"	I06	-	2	"	II5a	-	I6	"	I20b	-	2	"	I73a	-
4	"	I79	-	2	"	I88	-	I	morceau de tube plastique										

---

U. Bachelard et C. Lerouge

PHOTOGRAPHIES DE LA MACHINE A CINTRER LES PLAQUES

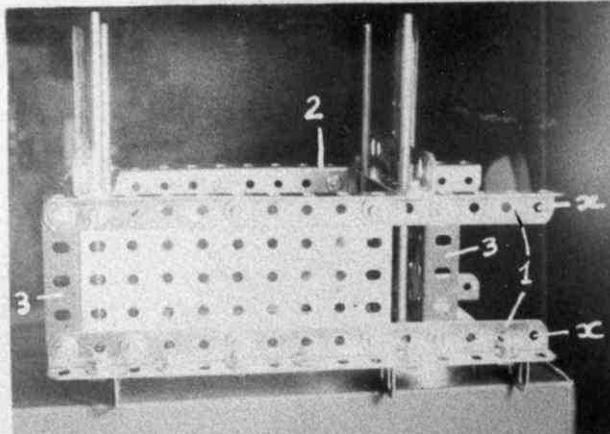


fig. 1

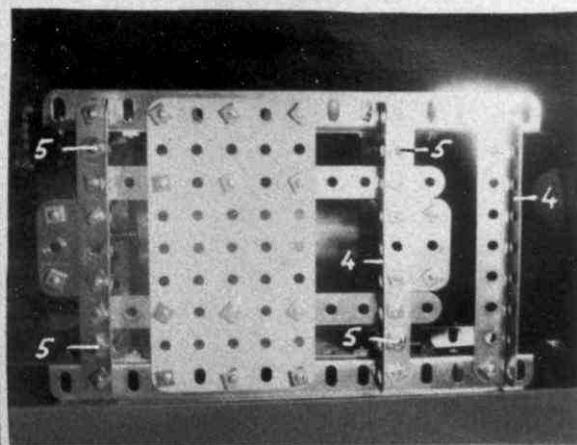


fig. 2

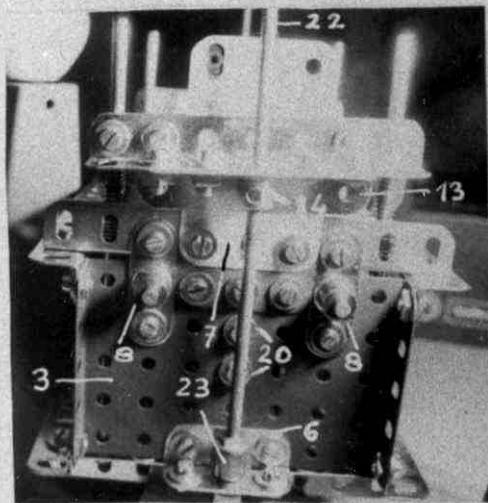


fig. 3

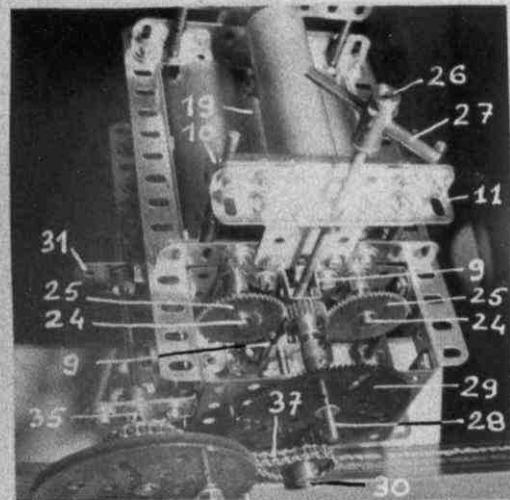


fig. 4

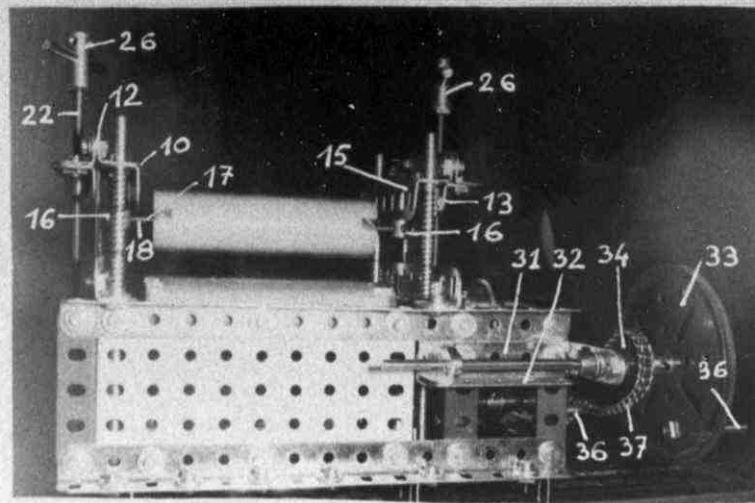


fig. 5

A la demande de nombreux adhérents nous publions ci-dessous la liste de ces notices qui ont été éditées en français.

NOMBRE  
de  
PAGES

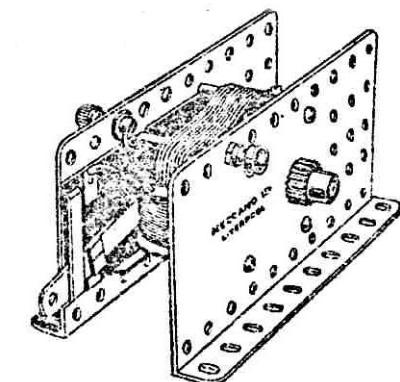
NUMERO	REFERENCES	ANNEE	SUJETS	
	I 328/2,5	1928	Chassis Automobile Meccano ( avec accumulateur )	8
(1) I	9/I230/2.	1930	Chassis Automobile Meccano ( sans accumulateur )	8
Ia	I35/2/A 4760	1935	Chassis Automobile Meccano	8
2	628/4	1928	Chargeur à Charbon à grande vitesse	8
3	428/5	1928	Motocyclette et Side-car	4
4	728/4	1928	Grue géante pour soulever les blocs de ciment	12
5	828	1928	Drague	4
6	129/4	1929	Le Derrick à pieds rigides " Meccano "	4
7	928/4	1928	Balance à plate-forme Meccano	4
8	528/I0	1928	Manège Meccano	4
9	728/4	1928	Table bagatelle Meccano	4
10	1028/4	1928	Scie Meccano à scier les troncs d'arbres	4
II	II28/4	1928	Machine à vapeur Meccano horizontale à 1 cylindre	4
I2	828/4	1928	Machine à scier la pierre	4
I3	828/4	1928	Le Meccanographe	8
I4	129/4	1929	L'horloge Meccano	8
I4a	6/I231/4	1931	L'horloge Meccano	4
I5	429/4	1929	Locomotive à réservoir	8
I6	928/4	1928	Le métier à tisser Meccano	8
I6a	I/I32/I.5	1932	Le nouveau métier à tisser Meccano	8
I7	129/4	1929	Raboteuse Meccano	4
I8	129/4	1929	Grue pivotante Meccano	4
I9	229/4	1929	Excavateur à vapeur Meccano	4
(2) I9	I/935/5.	1935	Excavateur à vapeur Meccano	4
I9a	7/930/4	1930	Pelle à vapeur ou excavateur mécanique	8
20	7/730/4	1930	Grue mobile électrique	4
21	228/4	1928	Pont transbordeur Meccano	4
22	229/4	1929	Tracteur à vapeur Meccano	4
23	I92/4	1929	Scie à billots verticale	4
24	3/829/4	1929	Pont roulant Meccano	4
25	129/4	1929	Grue hydraulique Meccano	4
26	429/4	1929	Harmonographe elliptique jumelé	4
27	7/929/4	1929	Drague excavatrice géante	8
28	3/829/4	1929	Grue à ponton Meccano	4
29	429/4	1929	Grue à flèche horizontale	4
30	7/I030/4	1930	Grue de dépannage de chemin de fer	8
31	7/I230/2	1930	Entrepôt avec monte-chARGE électrique	8
33/33a	7/330/4	1930	Grandes roues simple et double	7
34	629/4	1929	Biplan à trois moteurs	8
35	6/I32/4	1932	Grue à benne piocheuse automatique	7
36	7/531/4	1931	Grue derrick électrique	4
37	I/I32/I.5	1932	Obusier de 150 m/m avec caisson et tracteur	4

- 1) cette notice ne diffère de celle de 1928 que par la gravure qui ne comporte plus d'accumulateur.  
 2) cette notice ne diffère de celle de 1929 que par le texte du cartouche " Caractéristiques spéciales".

## Le Moteur Electrique Meccano

Le Moteur électrique Meccano peut servir partout où convient un moteur de 4 volts, mais il s'adapte particulièrement au fonctionnement des modèles Meccano. Les trous pratiqués dans les plaques latérales et sur les rebords, sont les perforations classiques équidistantes

Meccano, à l'aide desquelles on peut raccorder le moteur aux plaques perforées Meccano, bandes ou cornières, en se servant simplement des écrous et boulons Meccano ordinaires. Pourvu d'une combinaison appropriée d'engrenages, le moteur enlève 14 kilos ou même davantage. Pour la gouverne du public, la gravure représente un dispositif d'engrenages qui, en diminuant la vitesse, augmente la capacité de levage. Les roues dentées employées en ce cas sont les pignons Meccano de 12 mm. et les roues dentées de 56 dents. Le plus récent Manuel d'Instructions Meccano contient de nombreux exemples de l'emploi de ce moteur.



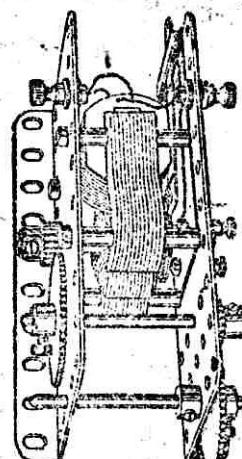
Moteur montrant le levier de renversement.

Le Moteur Electrique Meccano peut être actionné par n'importe quel accumulateur de bonne construction ayant une force de 4 volts et une capacité d'environ 10 ampère-heures. Chacune des bornes—l'une positive, et l'autre négative—de l'accumulateur, peut, indistinctement, être raccordée à l'une ou l'autre des bornes du moteur.

Pour établir ces connexions, il convient de se servir de fil isolé, grandeur 1/18, qui se trouve en vente dans tout magasin de fournitures d'électricité. On le fixe à la borne, soit de l'accumulateur, soit du moteur, en donnant simplement quelques tours de dévissage à la capsule; puis, passant le fil autour de la partie découverte de la vis, on serre ensuite la capsule fortement.

Le moteur est muni d'un levier ou manette de renversement, comme indiqué par la gravure. Quand ce levier se trouve dans la position centrale, le moteur est au point d'arrêt. Quand on veut mettre le moteur en marche, il est bon de placer préalablement le levier dans la position centrale, avant d'établir de la façon indiquée plus haut, les connexions avec l'accumulateur. Pour renverser la marche, pousser le levier à fond du côté opposé.

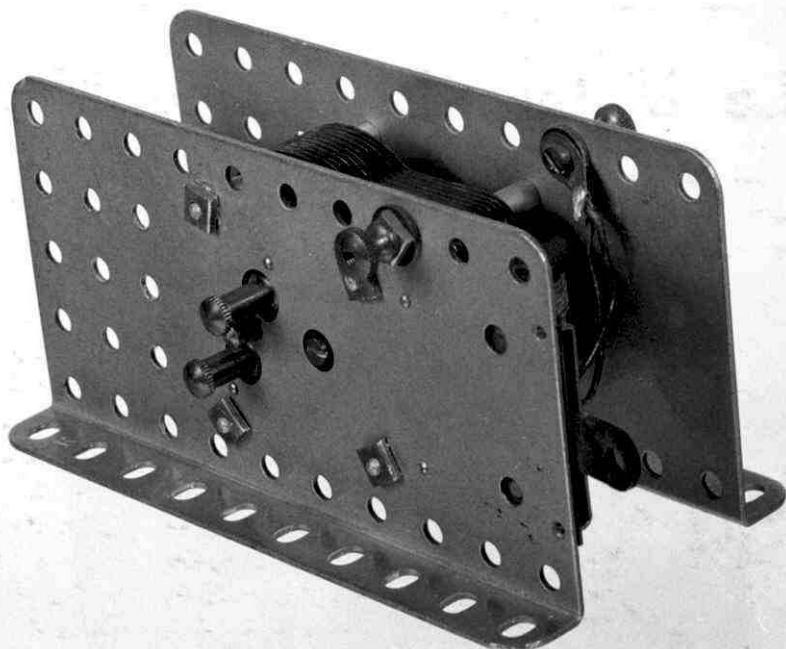
En déconnectant le moteur d'un accumulateur, il faut toujours dégager d'abord le fil de la borne de l'accumulateur pour éviter tout risque de court-circuit, susceptible d'épuiser l'accumulateur. Il est bon d'appliquer de temps en temps un peu de vaseline sur la face du commutateur, et de lubrifier régulièrement les coussinets du moteur avec une bonne huile à machine.



Moteur montrant l'engrenage.

MECCANO LIMITED,

LIVERPOOL.



Collection M. PERRAUT Musée Meccano

N° C.A.M : 2

CARACTERISTIQUES :

ANNEE : 1921

PRESENTATION : nickelée . 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.

(I53234  
Pat. Nos (I54130

FONCTIONNEMENT :

Sous tension de 4 volts : Consommation 1,3 amp à vide et 2,00 amp en charge.

PARTICULARITES :

Inverseur simple - double enroulement inducteur - départ direct ( pas de pignon ).

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

R. Jacquet Ingénieur A & M

CODE RELATIF AUX SPECIALITES DES MEMBRES ( rappel )

---

- 1 - Constructeurs.
  - 2 - Collectionneurs de toutes productions Meccano ( pièces, littérature, trains Hornby, dinky-toys etc..)
  - 3 - Collectionneurs de pièces anciennes.
  - 4 - " de littérature.
  - 5 - " de dinky-toys.
  - 6 - " de trains Hornby.
- 

NOUVEAUX MEMBRES

---

- 35 - Mr BAILLY Michel 2, Place Martin-Nadaud 75020 PARIS ( 3 - 4 - 6 )
  - 36 - Mr VILLAIN Maurice 5, Rue Jean-Jaurès 59195 HERIN ( I - 3 - 4 - 6 )
  - 37 - Mr BIET Jean-Pierre 27, Rue J. Formey de St Louvent 14000 CAEN ( I - 3 - 4 )
  - 38 - Mr WEISSERT Guillaume 71, Avenue de Paris 94160 SAINT-MANDE ( I )
  - 39 - Mr ABRY François 34, Porte de Bourgogne 08000 CHARLEVILLE-MEZIERES ( 3 - 4 - 5 - 6 )
  - 40 - Mr LEENHARDT André " Les Bruyères " Impasse Foucou 83100 TOULON ( 2 )
  - 41 - Mr THIBAULT Jacques 24, Rue Porte Diner 94000 CRETEIL ( I - 2 )
  - 42 - Mr DERCHE Jean 8, Avenue Maurice Derché 06400 CANNES ( 4 - 6 )
  - 43 - Mr BOUSSAC Jacques 33, Rue Emile Zola 91210 DRAVEIL ( 4 - 5 - 6 )
  - 44 - Mr MARCHE Jean-Pierre 123, Boulevard Masséna 75013 PARIS ( I - 3 - 4 )
  - 45 - Mr LEGOUY Maurice 41, Rue de Beaulieu 72000 LE MANS ( I - 3 - 4 - 5 )
  - 46 - Mr BROCARD Charles 3, Rue de la Bonne Aventure 78000 VERSAILLES ( I - 3 - 4 - 6 )
  - 47 - Mr DALENS Pierre 25, Rue Paul Barruel 75015 PARIS ( I - 3 - 4 )
- 

COTISATIONS 1975

---

Nous prions les membres du C.A.M qui n'auraient pas encore réglé leur cotisation 1975 ( 50 Fr ) de bien vouloir se mettre à jour pour le 10 juin 1975 dernier délai. Après cette date les défaillants seront considérés comme étant démissionnaires et ne pourront plus bénéficier des avantages du club, notamment l'envoi du bulletin.

---

DEMISSION OFFICIELLE

Monsieur Pierre COURROBLE ( membre n° 20 ) nous a écrit pour nous faire part de sa démission tout en se félicitant d'avoir pu contribuer dans les premières heures au lancement du club. C'est une décision que nous regrettons au moment où le Club accueille une popularité non négligeable mais la teneur de sa correspondance est un exemple à suivre par ceux qui adopteraient, pour une semblable décision, la méthode du mutisme le plus complet.

A PROPOS -

Dans notre précédent article sur l'histoire des Jouets Meccano d'après-guerre, nous avions commencé l'étude d'un document de Mars 1948 destiné aux commerçants revendeurs et intitulé " Préparez-vous une bonne saison Meccano ".

Nous avions passé en revue les matériels roulants et moteurs Hornby proposés à cette époque ; aujourd'hui nous parlerons des accessoires.

Cependant, je crois utile de rappeler que ce document Meccano de Mars 1948 n'est en réalité qu'un simple bulletin fort succinct. En outre, il est difficile de discerner dans cet optimisme d'après-guerre, les matériels qui n'ont toujours été que des projets de ceux qui ont véritablement été fabriqués et commercialisés.

Il n'est pas exclu d'autre part que certains articles aient été fabriqués en très petites séries, à titre de test par exemple, puis qu'ils aient disparu rapidement avant de pouvoir figurer dans la littérature Meccano.

C'est ainsi que je conserve dans ma collection, et en attente d'identification, un poste d'aiguillage et un quai à voyageurs qui pourraient très bien avoir été fabriqués pour Meccano à cette époque ... mais aucun indice ne me permet d'en être certain !

Je renouvelle donc mon appel auprès de tous ceux qui auraient des souvenirs précis ou mieux des éléments concrets à proposer. L'histoire complète des Jouets Meccano de ces temps anciens ne pourra s'écrire qu'à ce prix !

Robert GOIRAND  
Trésorier du C.A.M

TRAINS HORNBY -  
CANOTS DE COURSE HORNBY - ( suite )

A la suite des trains complets et surtout de la "nouvelle" locomotive à vapeur dont il a longuement été question dans le bulletin C.A.M n° 2, voici les accessoires prévus pour 1948 :

- GARES -

- I/ Gare démontable n° I2 ( nouveauté )  
2/ Gare démontable n° I3 ( nouveauté )

C'est à partir de cette époque que Meccano va proposer chaque année, et jusqu'à la fin des trains Hornby, 2 types de gares : une grande et une petite, de fabrication identique. Comme nous le verrons par la suite, la grande gare ne sera jamais plus élaborée que sa petite soeur, elle s'en distinguera simplement par ses dimensions plus importantes, et parfois même suivant les années - enjambera les voies, car n'oubliions pas que les gares seront modifiées ou complètement changées tous les 2 ans environ.

Ce système permettra à Meccano d'offrir pour toutes les bourses, des bâtiments ferroviaires à l'architecture toujours "moderne". L'annonce de sortie des gares n° I2 et I3 est précédée de la phrase suivante : " Nous continuerons la série de ces gares démontables dont l'apparition sur le marché a constitué un événement ! "

Je ne pense pas, quant à moi, que les collectionneurs d'aujourd'hui considèrent ces articles très rustiques comme des perles de collections !

- La gare n° I2 est la plus grande et ses dimensions ( montée ) sont les suivantes :

hauteur : 22 cms , longueur : 56 cms , largeur : 26 cms

Elle est proposée au prix approximatif de 925 frs ( de l'époque ) ce qui est relativement cher comparativement au prix d'une loco électrique OE-FO ( 901 frs ) ou d'un train " M4 " complet ( 914 frs ) - tarif revendeurs bien entendu.

Le socle est une plaque d'isorel encadrée par 4 baguettes en bois peint blanc mat ( hauteur totale 15 m/m ). Le sol intérieur de la gare est matérialisé par une 2ème plaque d'isorel clouée sur le socle et recouverte par un papier à damier noir et blanc symbolisant sans doute un carrelage.

Le bâtiment proprement dit, peint en blanc, est constitué par un corps central haut, couvert par une toiture rouge à 2 pentes et flanqué latéralement par 2 ailes basses avec toiture plate bleue. Cette trilogie de couleurs patriotiques n'est pas du meilleur goût, de même que la symétrie parfaite du bâtiment qu'une tour-horloge accolée contre l'aile gauche ne parvient pas à rompre.

Le bâtiment central comporte sur chaque façade une gigantesque verrière plein-cintre en papier collé surmontant les accès ou les sorties, divisés par 4 petits poteaux marrons. Les ailes sont simplement percées de 4 ouvertures.

Toute la décoration de la gare ( horloge, affiches estivales pour " ANNECY " - " LA BAULE " - " CHARTRES " ou " CONCARNEAU " - , panneaux indicateurs, tableau de retard des trains et même éventaire du marchand de journeaux ) consiste en du papier colorié et collé.

Dernier mot enfin, cette gare est affectée à la ville de ROUEN qui sans doute en a été très fière !

- La gare n° I3, modèle plus petit donc plus "populaire" est une inconnue

... pour moi. S'il m'est arrivé de l'apercevoir il y a bien longtemps à la Foire de Lyon, je dois reconnaître qu'il ne m'en reste aucun souvenir. D'après le document Meccano ses dimensions étaient de 22 cms pour la hauteur, 45 cms pour la longueur et 21 cms pour la largeur et son prix avoisinait 660 frs.

Le bâtiment était constitué par un corps haut à toiture légèrement arrondi (!!!) du type tour avec encore une fois une verrière plein cintre en papier collé surmontant 2 ouvertures latérales d'accès et sorties, et d'un corps bas à toiture plate avec 4 ouvertures arrondies et bien sûr les décos-papier traditionnelles. Si l'on en juge par cette architecture, les arrondis et les pleins-cintres étaient le dernier chic de ce temps là.

N'ayant jamais pu retrouver ne serait-ce qu'un élément de cette gare marquée " ANTIBES " je serais très heureux d'entrer en contact avec un éventuel propriétaire, afin d'avoir de plus amples renseignements à son sujet.

Le dernier accessoire présenté comme nouveauté en Mars 1948 est le Tunnel démontable qui sera fabriqué sur les mêmes bases pendant de nombreuses années. Ce petit accessoire qui n'a guère du tunnel que le nom, mesure tout monté 16 cms de hauteur, 28 cms de longueur et 28 cms de largeur. Il est composé de 5 pièces en isorel découpé et se construit comme les gares par un système de mortaises. Prix de l'époque : 500 frs.

Les faces avant peintes en vert présentent un appareillage de pierres de voûte, en peinture blanc mat pochée. Un signal tricolore en papier est collé de chaque côté. Ces faces se distinguent de celles des tunnels qui seront fabriqués ultérieurement par une découpe vaguement ondulée ou festonnées qui voudrait évoquer de la végétation ! La couverture du tunnel est composée de trois plaques en isorel recouvertes d'un plâtre à décor et barbouillé dans des tons mats de vert, blanc et grenat avec, pour ce millésime une nette prédominance de blanc. Deux de ces plaques sont placées à 45° environ par rapport au sol, quant à la troisième elle est horizontale.

Cet article n'est pas très esthétique sur un réseau mais on peut cependant l'employer avec bonheur et facilité en l'incorporant dans un talus pour le passage d'une voie supérieure. En outre, il faut reconnaître que ses dimensions, une fois démonté ( 20 cms X 18 cms X 5,5 cms ) le rendent peu encombrant ce qui est fort pratique.

Les Gares n° I2 et I3 ainsi que le tunnel démontable sont les 3 seuls accessoires prévus pour agrémenter les Trains Hornby de 1948, cependant Meccano formule quelques autres projets : " Nous espérons aussi mettre à votre disposition cette année d'autres accessoires démontables en même matériau : passerelle - pont routier - viaduc -; Ces articles seront exposés dans nos stands des Foires de Lyon et de Paris ..."

Et enfin on espère encore pouvoir proposer des " Personnages de gare " ( 5 coffrets de 6 sujets assortis ) en plomb décoré, qui seront des reprises pures et simples de fabrications d'avant-guerre.....

#### CANOTS de COURSE HORNBY -

Nous relevons 3 lignes au bas d'une page à leur sujet : " Devant l'importance des demandes pour nos articles principaux Meccano et Trains Hornby et en raison des difficultés persistantes dans notre approvisionnement en matières premières nous avons dû décider de ne fabriquer cette année aucun canot de course. Mais vous pourrez de nouveau en recevoir l'an prochain pour la saison d'Eté 1949.. " En réalité ces phrases constituent l'oraison funèbre des Canots de Course Hornby en métal laqué. Plus jamais en effet Meccano ne reparlera de ces jouets splendides dont le fini irréprochable les plaçait loin en tête de leurs concurrents du moment ... On a peine à s'imaginer aujourd'hui que trois ans après la fin de la guerre les difficultés d'approvisionnement en matières premières étaient encore assez importantes pour réduire à ce point le programme des fabrications Meccano !

( A suivre )

DINKY-TOYS -

Nous avons vu dans le bulletin n° 2 du C.A.M quel était le programme de nouveautés Dinky-Toys prévues pour 1948. Je parlais à ce moment là de nouveaux procédés de fabrication qui allaient révolutionner l'aspect et la présentation des futurs Dinky-Toys, au point qu'aujourd'hui les amateurs avertis de ces miniatures considèrent volontiers l'année 1948 comme une époque charnière dans l'histoire des Dinky-Toys français.

Il faut savoir en effet qu'antérieurement, c'est à dire de 1934 à 1947, les Dinky-Toys étaient soit moulés d'une seule pièce avec essieux et roues fixés à même la carrosserie ( type Simca 5 ou Peugeot 402 par exemple ) soit moulés en 2 pièces ( carrosserie d'une part + chassis d'autre part ) réunies ensuite et clavetées par les essieux ( autos de la série 24 ou camions de la série 25 ). Dans certains autres cas un plancher en tôle légère pouvait être placé et retenu lui aussi par les essieux ( autobus parisien n° 29d ou triporteur n° I4 ).

En outre les essieux de cette époque étaient dits " fins " et pincés en bout et les roues à voile plein avec pneumatiques " Dunlop " d'avant-guerre avaient, durant les années sombres, été remplacées par des roues asymétriques tout en métal brut.

L'apparition sur le marché Français des 3 premiers camions " Ford " à cabine avancée, annonçait l'importation chez nous de techniques nouvelles mises au point à Liverpool quelques années auparavant. La première - et la plus importante - de ces nouveautés, consiste en un rivetage des planchers par une machine tournante spéciale qui écrase un petit ergot venu de fonderie.

Les planchers, peints en noir, sont emboutis et portent la mention " Dinky-Toys " Fab. en France par Meccano ". C'est la raison pour laquelle Meccano parlera à leur sujet de " plaque d'identification d'origine ".

Ce système de rivetage inviolable posera par la suite bien des problèmes aux futurs collectionneurs désireux de repeindre soigneusement et entièrement les épaves trouvées ici ou là !

Ensuite nous constatons l'apparition de nouvelles roues tout en métal, mais symétriques et peintes en noir, avec une protubérance dite " flaque " ou " chapeau " sur chaque face qui annonce déjà les futures roues à pneumatiques noirs " M " des Dinky-Toys d'après-guerre.

Enfin les axes ou essieux ont grossi en section ; ils sont maintenant nickelés et surtout le rivetage d'extrémité n'est plus pincé mais tourné en forme de " tête d'épingle " ou " tête de clou ", ce qui est beaucoup plus esthétique.

Nous noterons pour la petite histoire que les camions Ford sont les premiers poids lourds Français à présenter un chassis détaillé avec lames de ressorts arrières, réservoir d'essence et surtout roue de secours !

( A suivre )