

C
A
M

MAGAZINE

DEC 78

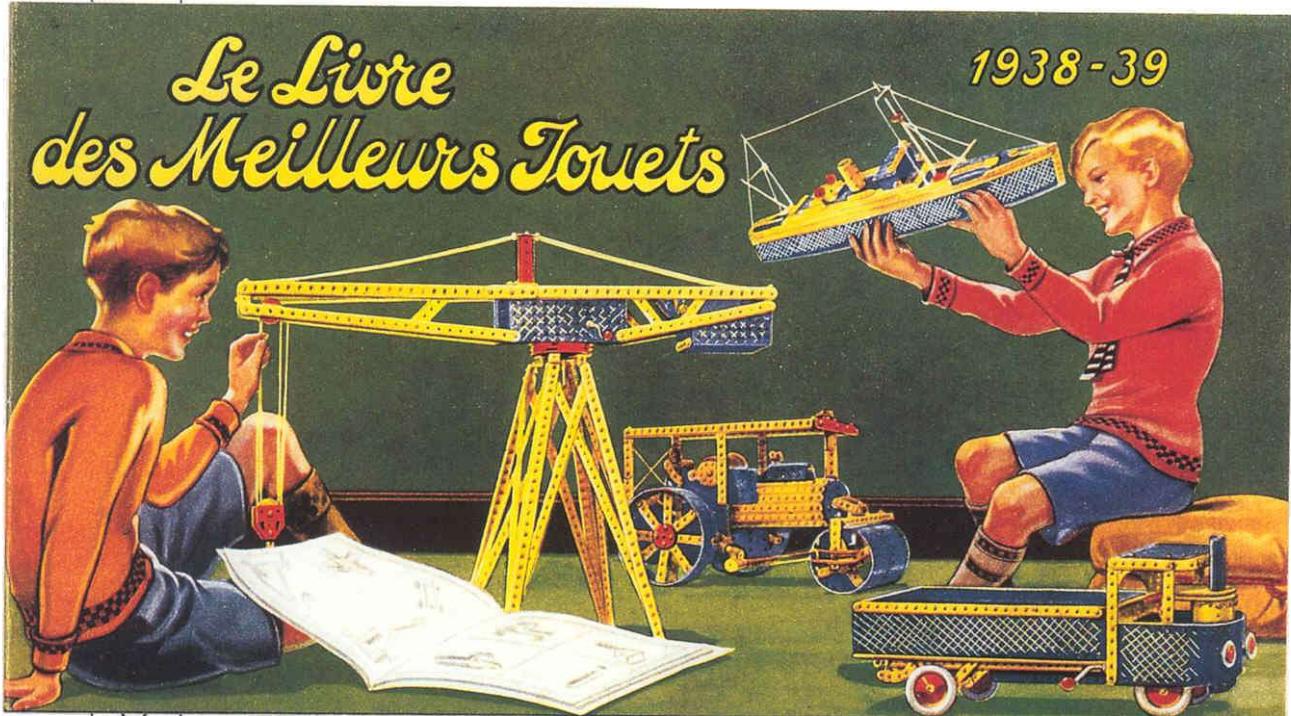
9

DU

CLUB DES

MECCANO

AMIS DU





DEC 78

9

**CLUB DES AMIS DU MECCANO
(AGREE 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

Le mot du Président sur notre Exposition 1978	I37-I38
Compte rendu de l'Assemblée Générale	I39-I40
Constructions Meccano par U.Bachelard, C.Lerouge et G.Hutteau	I41/I44
Petites annonces	I44
Histoire des trains Hornby par R. Goirand	I45/I49
Notre future Exposition publique 1979	I49
Cotisations 1979	I49
Liste des Membres du C.A.M	I50/I53

page blanche

Chers Amis,

C'est une nouvelle fois à l'initiative et au dévouement de nos Amis parisiens P. BELGODERE et C. LEROUUGE que nous devons la mise en place de notre Exposition annuelle les I3 & I4 Mai 78 dans la Capitale.

Installée dans de vastes salles du 5^e arrondissement mises gracieusement à la disposition du C.A.M grâce aux démarches entreprises par Mr BELGODERE, cette exposition fût délibérément privée au regard de celle de Nancy ouverte au grand public.

Aucune publicité ne fût donc faite mais par contre toutes précautions étaient prises pour que des invitations parviennent en temps opportun aux Personnalités de Meccano-France S.A ainsi qu'aux Amis.

Parmi les nombreux visiteurs que nous eurent ainsi le plaisir d'accueillir Monsieur G. CHANU Directeur des Ventes de Meccano-France S.A marquait un intérêt très prononcé pour cette exposition. Après s'être aimablement prêté aux nombreuses questions qui lui furent posées sur les projets de la Sté Meccano, notre visiteur de marque visiblement satisfait de l'existence du C.A.M offrait à tous ses membres présents l'apéritif de l'amitié.

L'exposition ne manquait effectivement pas d'attrait par la diversité des modèles présentés et les vues que nous avons sélectionnées et reproduites dans les pages suivantes confirmeront aisément ce point de vue. Nous demandons cependant l'indulgence de nos Amis constructeurs si leurs œuvres n'y figurent pas mais les résultats obtenus par photocopie tirées de photos nous obligent à écarter certaines prises de vues. Les ensembles par exemple comme un stand au complet deviennent malheureusement indistincts par la petite taille des objets rassemblés.

Voici la liste des exposants et les modèles les plus marquants de leur stand :

Mr BACHELARD (Zurich) : machine à cintrer les bandes (photo n° 7); machine à meuler (photo n° 7).

Mr BROCARD (Versailles) : Excavateur à vapeur (photo n° I4).

Mr GARCIA (Joinville-le-Pont) : Meccanographe (photo n° 4) ; Tracteur de foire (photo n° I6); Machine de Watt (photo n° I5).

Mr GOBEZ (Paris) : Pendule à moteur mécanique et remontage électrique (photo n° 9); Présentoirs de vitrines avec clignoteur à contacts de mercure (photo n° II) ; Mécanisme de débrayage à 2 vitesses.

Mr DANTAN (Sannois) : Portique de manutention commandé par carte perforée (photo n° 8) ; Chariot tricycle à tête chercheuse (circuit de commande électronique).

Mr GOMBERT (Le Cannet) : Comput ecclésiastique (photo n° I2).

Mr LEROUUGE (Paris) : Grue géante pour la pose de blocs de béton , modèle amélioré de la notice S.M n° 4 arborant entre autres les bogies conçus par Mr KAUFFMANN et décrits dans le bulletin n° 8 (photos n° I-2-3); garage à ouverture et fermeture automatique des portes par cellule (œuvre de Lerouge junior !); planétaire ; ascenseur automatique à quatre niveaux.

Mr MARCHE (Paris) : Locomotive ancestrale.

Mr UNG KUONG (Créteil) : Chassis Automobile à quatre roues motrices.

Mr PAGES (Paris) : Locomotive électrique construite en éléments nickelés d'après le manuel d'instructions de I9I6 (photo n° I3). Une pièce

de collection particulièrement convoitée (notamment par moi-même) ornait ce stand : la baratte Meccano de 1914 !

Mr THIBAULT (Créteil) : Horloge à balancier ; Machine à sous ; Locomotive Narrow Shay.

Ajoutons qu'une copieuse documentation Meccano nous était présentée par Mr BELGODERE.

Enfin deux visiteurs n'appartenant pas au C.A.M : Mr FLON (Paris) et Mr ROBERTS (Angleterre) exposaient aimablement et respectivement une Locomotive 030 T entraînée par la machine à vapeur Meccano actuelle et un assortiment appréciable de mini-modèles.

Parmi nos visiteurs, bien connus des milieux Meccano Anglais, citons Mr et Mme J. PARTRIDGE qui, avec Mr, Mme B. ROBERTS et leur Fils sont d'une fidélité remarquable à nos expositions.

Le C.A.M était représenté par MM ANGELERGUES (Argenteuil), BACHE-LARD (Zurich), BAREE (Voriron), BELGODERE (Paris), BESSON (Lyon), BOUSSAC (Draveil), BROCARD (Versailles), BURGEVIN (Paris), CHAPPELON (Neuilly), CORDONIER (Lyon), CUENAT (La Celle-St-Cloud), DALENS (Paris), DANTAN (Sannois), DEBARD (Poissy), DUBOIS (Rouen), FICHET (Maisons-Laffitte), GARCIA (Joinville-le-Pont), GHILAIN (Rouen), GO-BEZ (Paris), HUTTEAU (Antony), HERRERO (Brunoy), JORDAN (Chenevières), KAUFFMANN (Mûrs-Erigné), LAURENT (Laon), MORDINI (Chenove), LEROUUGE (Paris), OUDIT (Nantes), PAGES (Paris), PERRAUT (Brignais), ROSEAU (Sceaux), THIBAULT (Créteil).

Ce Week-end Meccano fût une nouvelle fois le théâtre d'heureuses retrouvailles dans un climat amical et jovial et c'est en adressant mes sincères remerciements à tous ceux qui ont contribué à nous l'offrir que je vous fixe rendez-vous les 2 et 3 Juin 1979 à VOIRON (Isère) pour notre grande Exposition publique Meccano.

Bien amicalement et voeux sincères à l'occasion du Nouvel An.

M. PERRAUT

COMPUT ECCLESIASTIQUE MECCANO PAR G. GOMBERT
(photo n° I2)

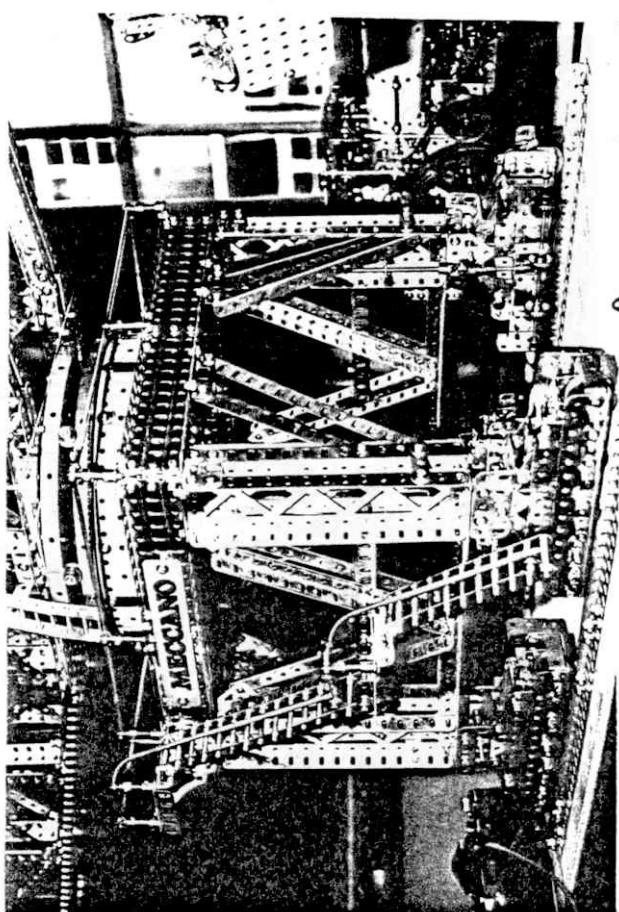
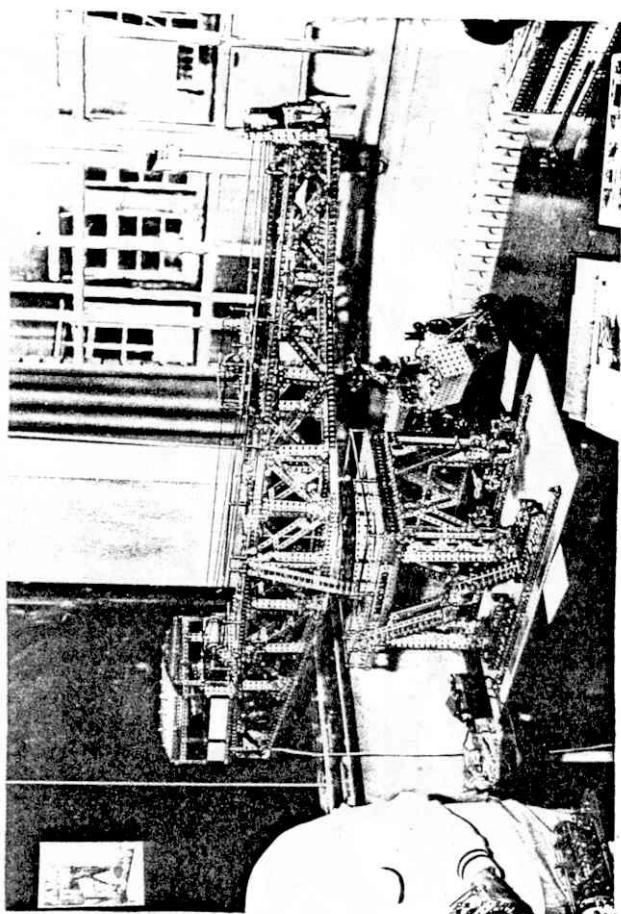
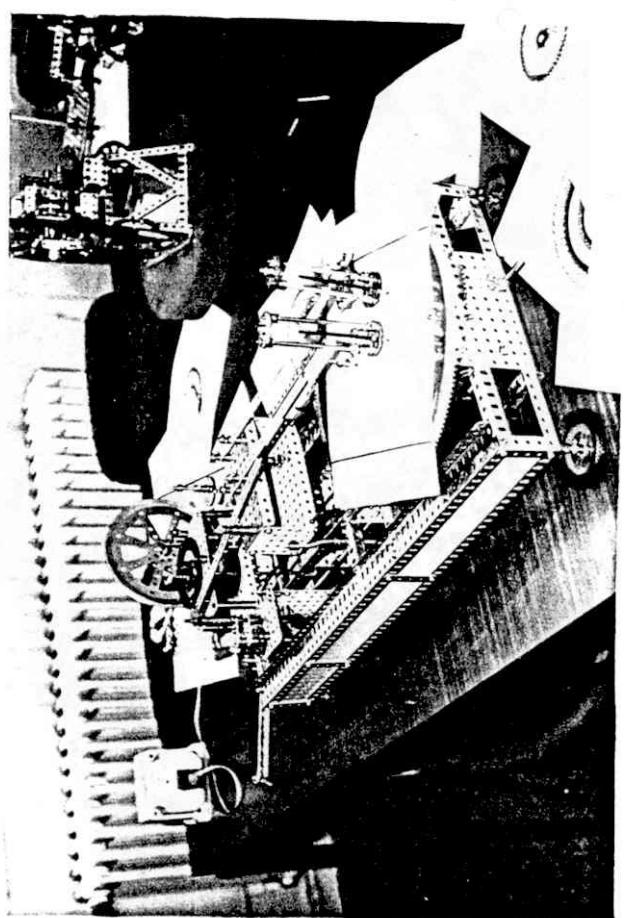
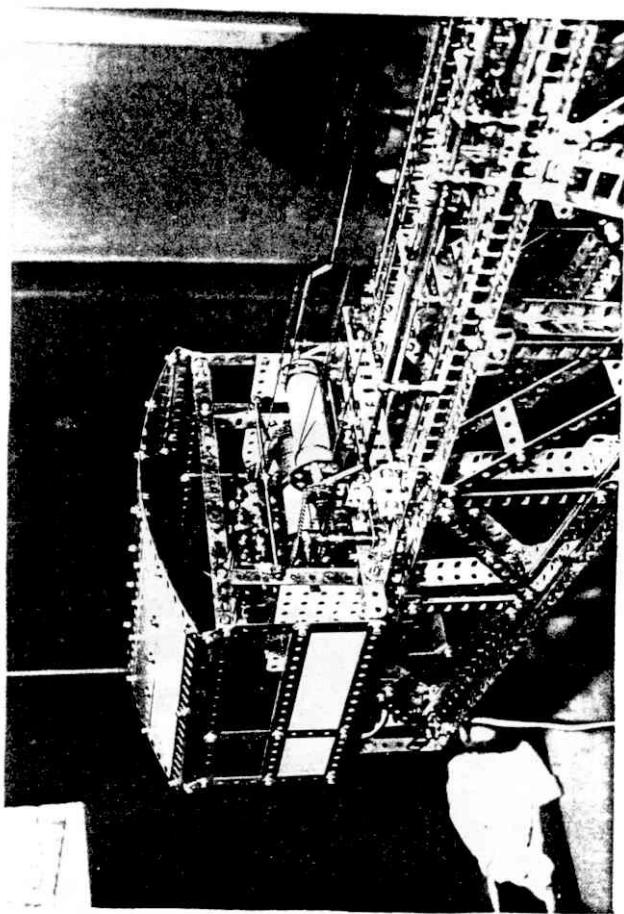
Ce chef-d'œuvre réalisé uniquement en pièces Meccano, sans aucune transformation, tient compte de toutes les règles du comput pour la détermination automatique de la date de Pâques. C'est à dire :

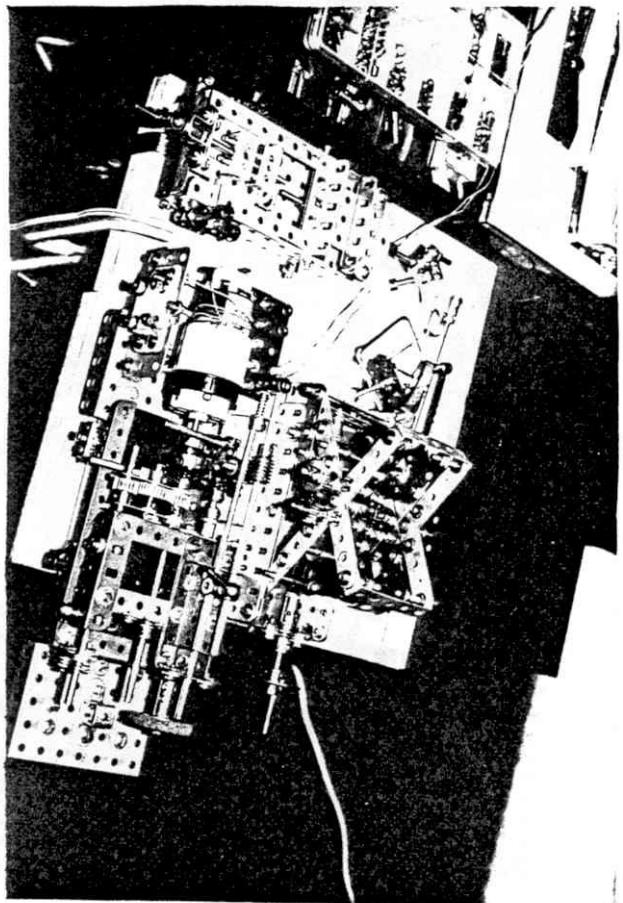
Correction lunaire : période de 19 ans

Equation solaire : période de 400 ans

Equation lunaire : période de 2500 ans

- 1/ L'épacte augmente normalement de 11 unités d'une année à l'autre.
- 2/ Lorsque le nombre d'or est 1, il faut ajouter une unité de plus (correction lunaire).
- 3/ Aux années séculaires non bissextiles il faut retrancher une unité (équation solaire).
- 4/ Dans l'espace de 2500 ans il faut ajouter 8 unités de plus, à répartir comme suit : 7 intervalles de 300 ans et 1 de 400 ans (équation lunaire). Années de correction : 1800.2100.2400.2700.3000.3300.3600.4000.4300. etc..
- 5/ Lorsque le nombre d'or est de 12 à 19 et que l'épacte 25 se présente, ce dernier doit être reculé au niveau de l'épacte 26.

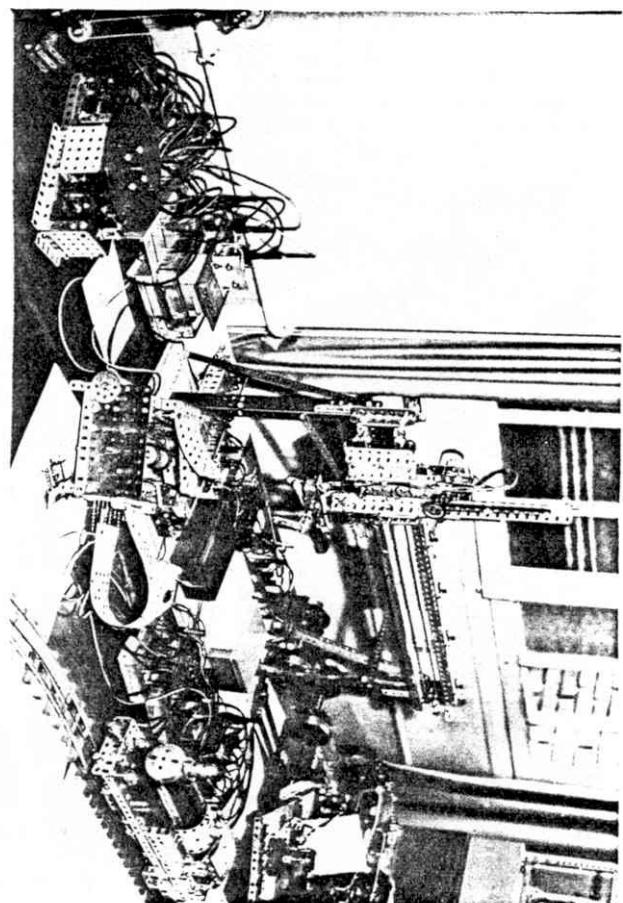




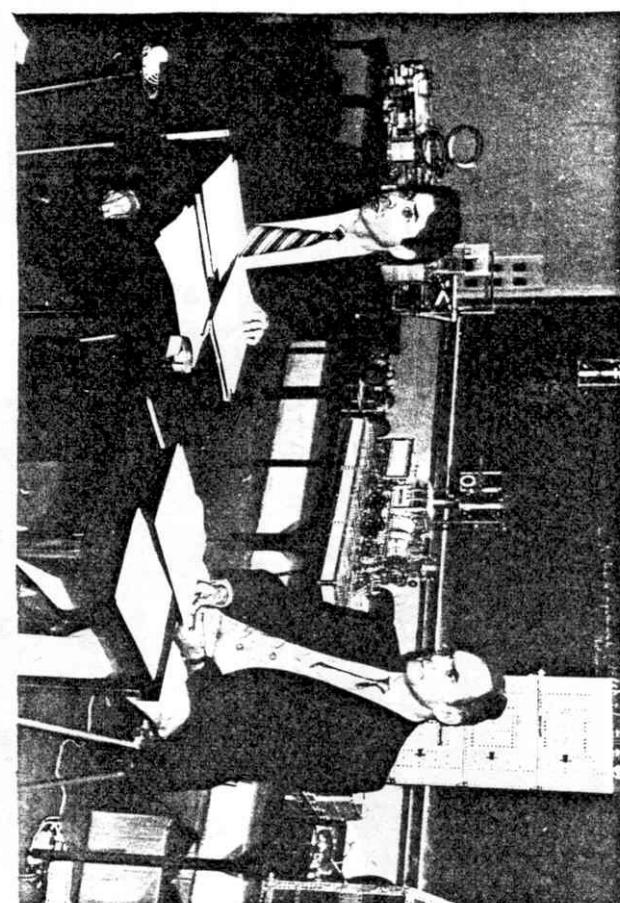
1



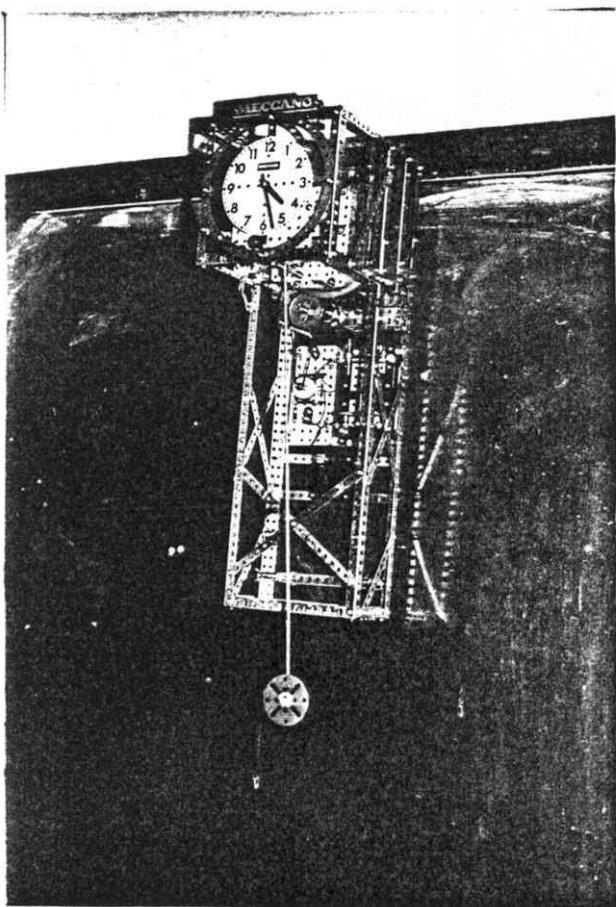
5



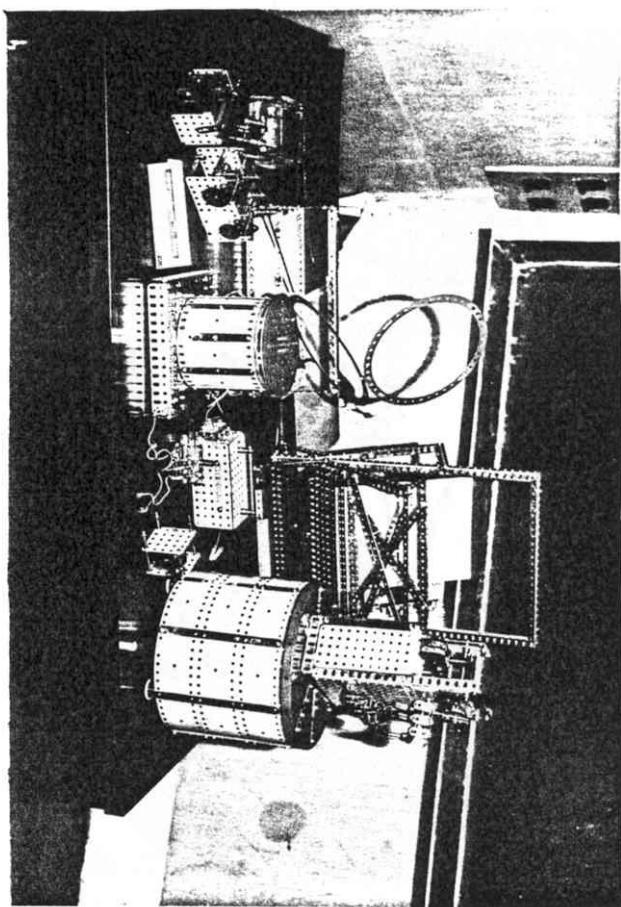
8



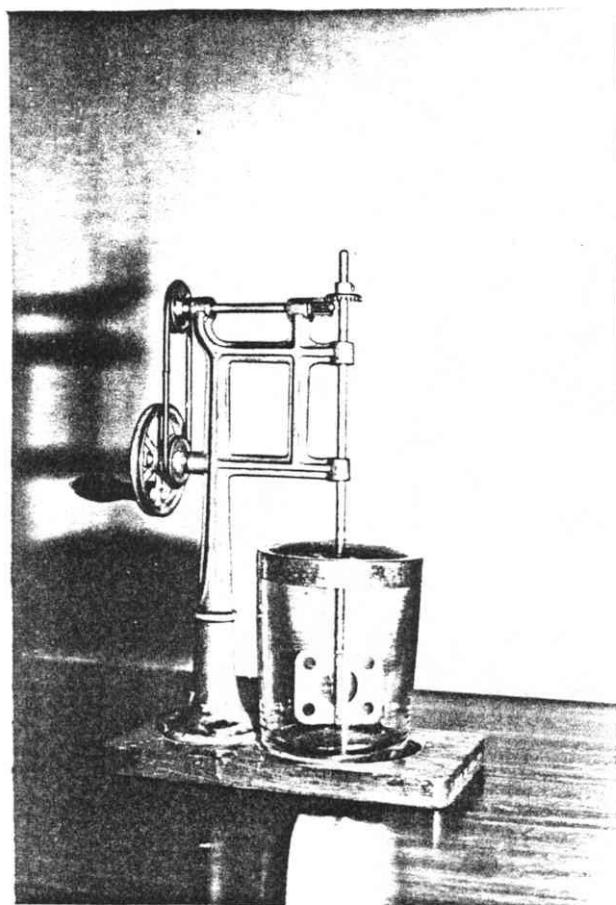
9



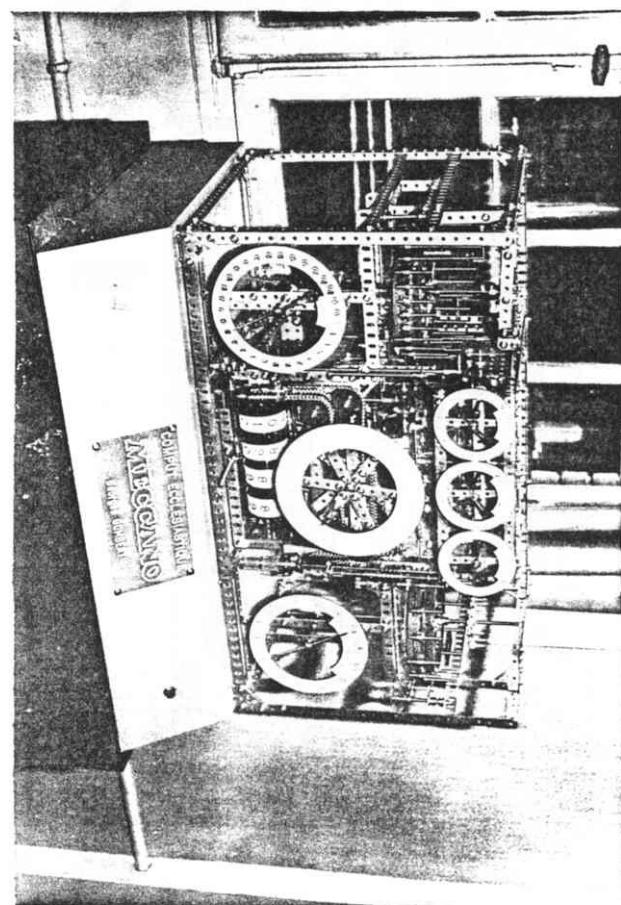
9



11

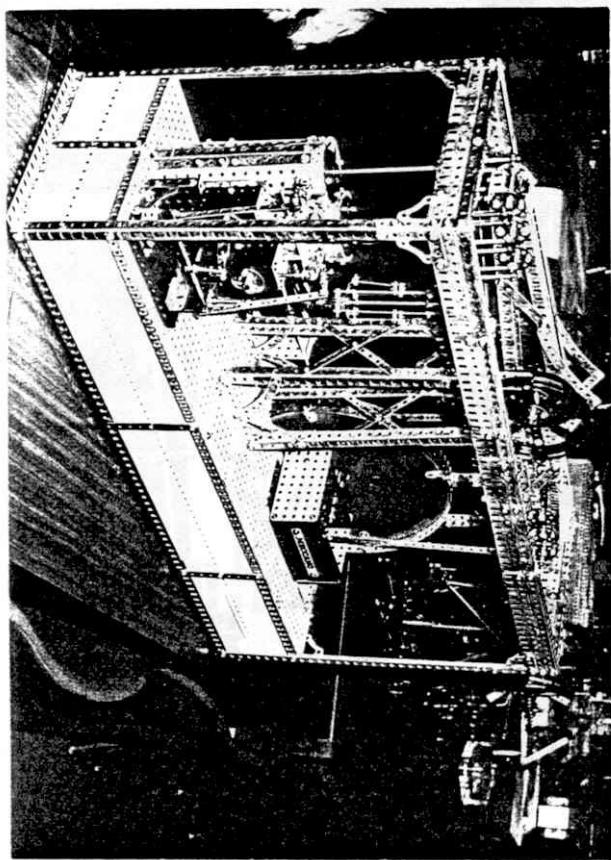


10

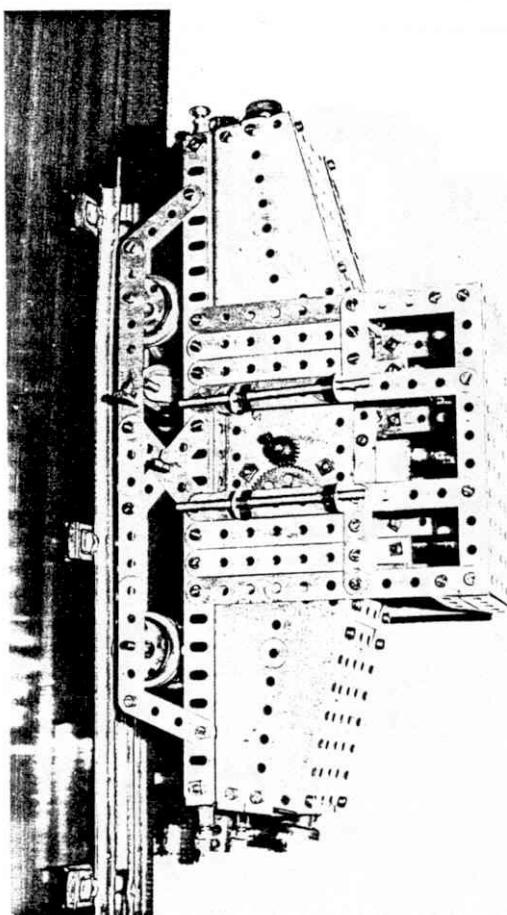


12

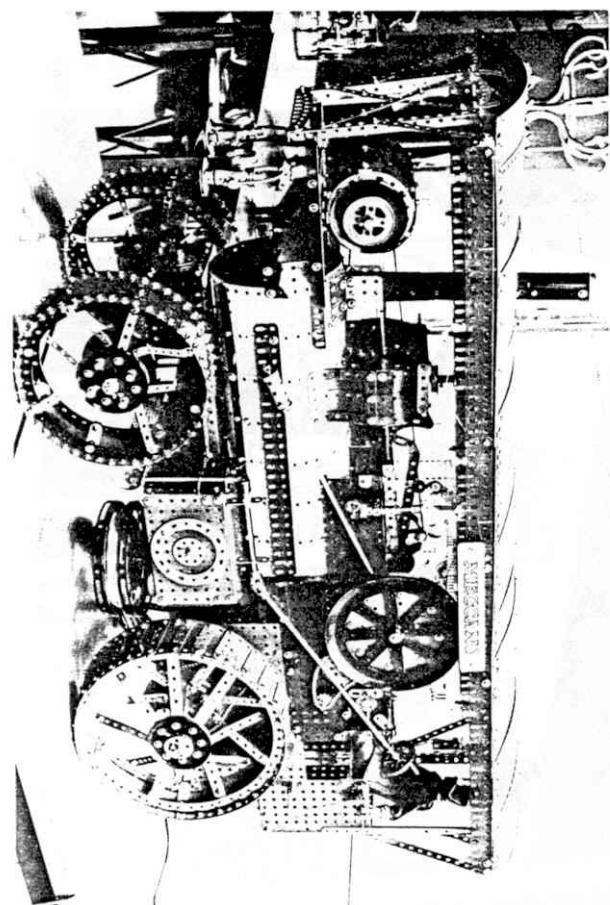
I38 d



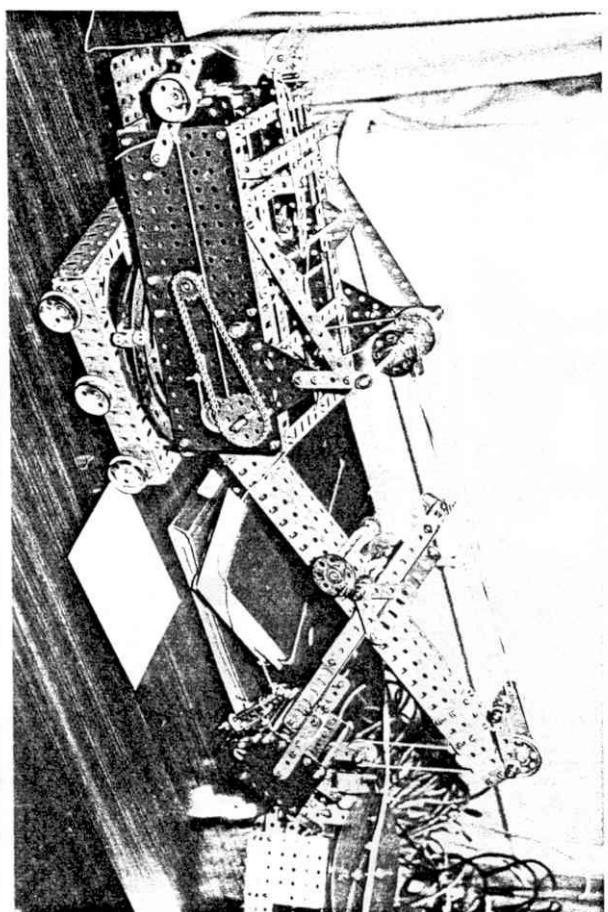
15



13



16



14

EXPOSITION MECCANO 1978

Vues n° I-2-3	Grue géante pour la pose de blocs de béton (Mr LEROUGE)
" 4	Meccanographè (Mr GARCIA)
" 5-6	Assemblée Générale
" 7	Machine à cintrer les bandes Meccano et Machine à meuler (Mr BACHELARD)
" 8	Portique de manutention (Mr DANTAN)
" 9	Pendule à remontage électrique (Mr GOBEZ)
" 10	Baratte Meccano de 1914 (Mr PAGES)
" 11	Présentoirs de vitrines dont un avec clignoteur à contacts de mercure (Mr GOBEZ)
" 12	Comput Ecclésiastique (Mr GOMBERT)
" 13	Locomotive en pièces nickelées (modèle du manuel de 1916) (Mr PAGES)
" 14	Excavateur à vapeur (Mr BROCARD)
" 15	Machine de Watt (Mr GARCIA)
" 16	Tracteur de foire (Mr GARCIA)

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

page blanche

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Le C.A.M a tenu son Assemblée Générale sur les lieux de l'exposition le 14 mai 1978 en présence des membres suivants :

MM BARBE (Voiron)	GARCIA (Joinville-le-Pont)
BACHELARD (Zurich)	GOBEZ (Paris)
BELGODERE (Paris)	GOMBERT (Le Cannet)
BESSON (Lyon)	HERRERO (Brunoy)
BROCARD (Versailles)	HUTTEAU (Antony)
BURGEVIN (Paris)	KAUFFMANN (Les-Ponts-de-Cé)
CORDONIER (Lyon)	LAURENT (Laon)
DALENS (Paris)	LEROUGE (Paris)
DANTAN (Sannois)	OUDIT (Nantes)
DEBARD (Poissy)	PAGES (Paris)
DIDIER (Nancy)	THIBAULT (Créteil)

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de Mr PERRAUT qui fait éloge des organisateurs et remercie tous les membres du C.A.M venus en exposants ou visiteurs soutenir leur initiative. Il présente les excuses de Mr GOIRAND qui, empêché, n'a pu nous rejoindre et remplir ses fonctions de trésorier au sein du bureau. En son absence Mr CORDONIER, secrétaire, donne lecture détaillée du rapport financier dont voici le condensé :

Total des sommes perçues au 31.I2.77 :	6.133,15 frs.
Reliquat 1976 :	<u>2.218,79</u> frs.
Total :	8.351,94 frs.
Dépenses 1977 :	<u>2.682,02</u> frs.
En caisse au 31.I2.77	5.669,92 frs.
	=====

Mr PERRAUT expose ensuite les problèmes à solutionner dans le cadre de la restructuration prévue du C.A.M : irrégularités dans le versement des cotisations par certains membres ; insuffisance des modèles Meccano présentés dans le bulletin ; reproduction onéreuse de certains documents.

Sous l'impulsion de Mr LEROUGE toutes ces questions sont aussitôt examinées et les dispositions suivantes prises :

1) COTISATIONS : Un rappel doit être adressé sans retard à tous les défaillants et la liste de l'effectif mise à jour. (Le nécessaire comme il sera constaté dans ce bulletin a été fait). Notons que cette liste et conformément à la suggestion de Mr KAUFFMANN, approuvée à l'unanimité, fait mention de la profession des membres. Concernant les cotisations futures celles-ci devront parvenir au plus tard au C.A.M le 1er Avril de l'année en cours. La tâche du trésorier sera ainsi facilitée et l'effectif dès lors connu à la faveur de la trésorerie du C.A.M . L'envoi du bulletin sera en effet suspendu aux négligeants considérés alors comme démissionnaires.

2) CONSTRUCTIONS MECCANO : Cinq constructeurs offrent leurs bons offices pour palier aux imperfections du bulletin dans ce domaine. Trois modèles sont choisis et le premier d'ores et déjà proposé dans ce bulletin. Deux de ces modèles résultent d'un travail d'équipe (construction, dessin et description) tandis que le troisième sera entièrement présenté par son constructeur.

.../...

REPRODUCTION DES DOCUMENTS A L'INTERIEUR DU BULLETIN : Compte tenu de l'onéreux procédé Offset et en dépit de la perfection des clichés qu'il assure, celui-ci ne peut être retenu qu'à titre tout à fait exceptionnel. Nous devrons nous contenter de la photocopie notamment dans le cas d'une multiplication de clichés à reproduire comme l'exige par exemple l'ampleur de nos expositions.

Les résultats obtenus surtout à base de photographies manquent certes d'éclat et de netteté mais cette mesure est liée à la trésorerie du C.A.M. (une communication récente de nature à satisfaire les amateurs de beaux clichés est portée ci-dessous à leur connaissance).

Avant la clôture, l'Assemblée Générale est saisie du projet d'ouverture d'un compte à la Caisse d'Epargne en remplacement de celui que possède actuellement le C.A.M à la Sté Lyonnaise de dépôts et de crédit industriel. Ce projet est adopté à l'unanimité des membres présents et le nécessaire devra être fait dans les meilleurs délais.

La séance est levée à 12 heures après approbation des rapports moral et financier et reconduction dans leur fonction pour l'année 1979 des membres du bureau :

Mr Maurice PERRAUT Président.
Mr Paul COREONIER Secrétaire.
Mr Robert GOIRAND Trésorier.

UNE OFFRE DE Mr C. LEROUGE A L'ATTENTION DES AMATEURS DE PHOTOGRAPHIES

Afin de permettre aux adhérents du C.A.M qui désirent se constituer une collection de beaux documents sur nos expositions Mr LEROUGE se propose de leur exécuter toutes les photos voulues qui sont à la base des reproductions figurant dans ce bulletin.

Ces tirages seront GRACIEUX de sa part et cette généreuse offre mérite d'être soulignée. Les fournitures (papier, révélateur etc..) seront bien naturellement à la charge du C.A.M et les photos fournies aux intéressés sur la base de 2,50 l'unité. Le produit sera versé à la caisse du C.A.M conformément au désir exprimé par Mr LEROUGE.

Afin de lui faciliter quelque peu le travail il sera procédé comme suit : les désidératas formulés à l'aide de la référence qui se trouve sous chaque vue sont à faire connaître au C.A.M pour la date limite fixée ci-dessous. Une liste récapitulative sera établie et transmise à notre dévoué collaborateur qui pourra ainsi se libérer des tirages en une seule fois.

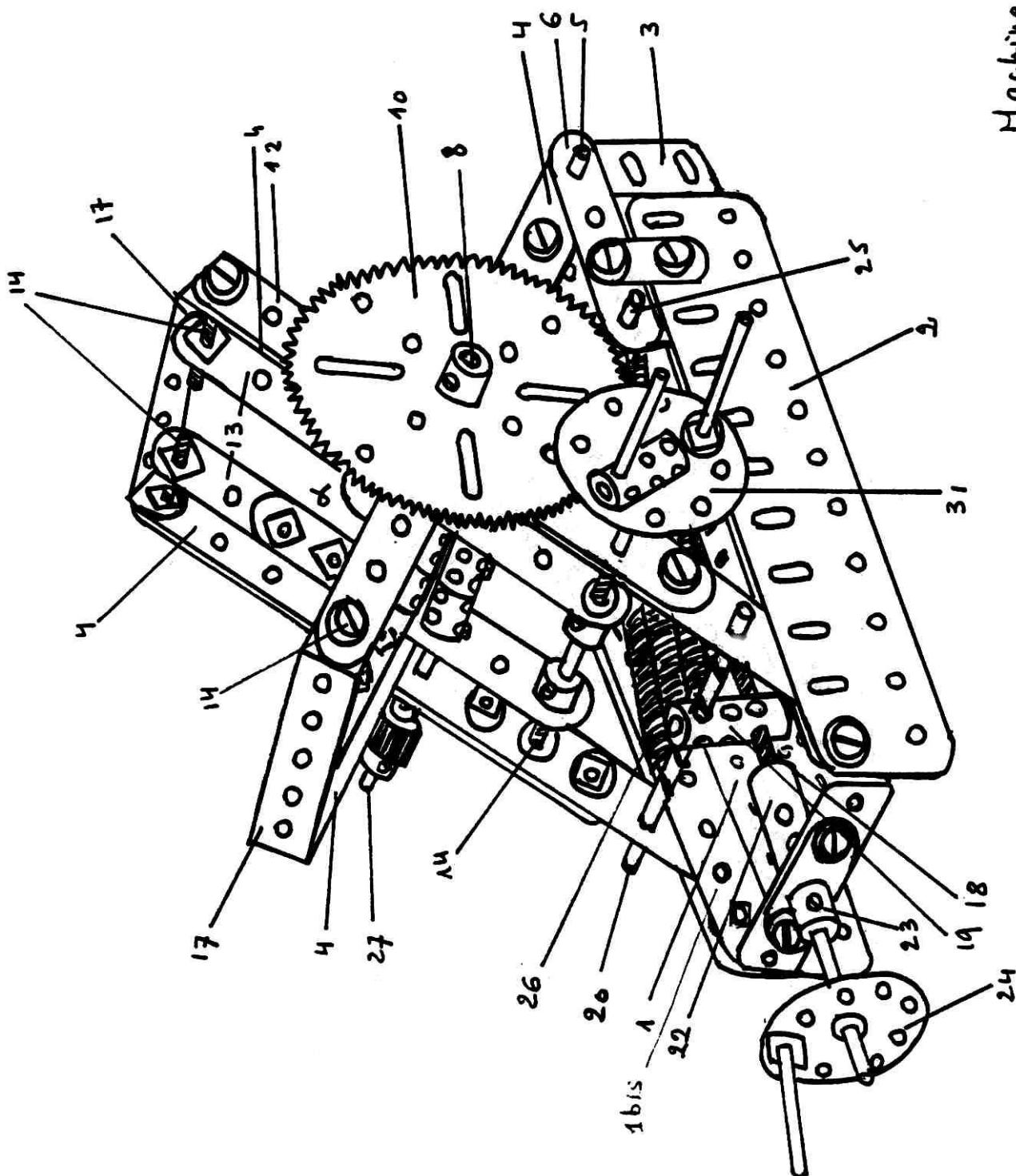
Il peut donc être commandé toutes les vues sur notre exposition 1978 présentées dans ce bulletin ainsi que sur notre exposition 1977 (bulletin n° 8).

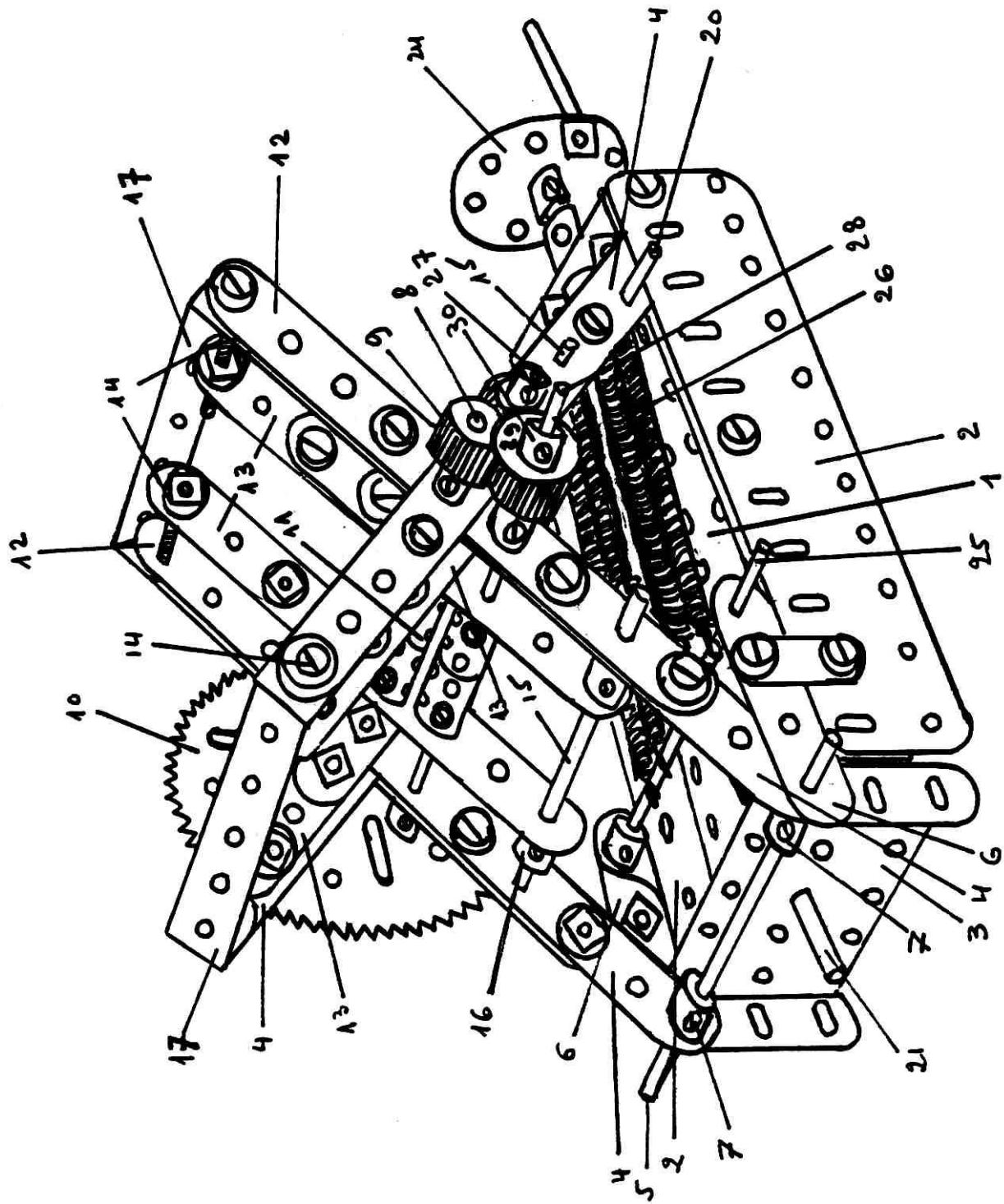
DATE LimITE DE RECEPTION DES COMMANDES : 15 FEV 79

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

1
fig

Machine à culer





Mécanisme à unités
fig 2.

UN MODELE MECCANO INEDITLA MACHINE A CINTRER LES BANDES MECCANO D'ULYSSE BACHELARD

par G. HUTTEAU

I - Base

La base de la machine à cintrer est composée d'une plaque à rebords de 11X5 trous (1) à laquelle sont fixées extérieurement 2 poutrelles de II trous (2) et 2 bandes de II trous (I bis) écartées des rebords par des rondelles. À une extrémité est fixée une plaque à rebords de 5X3 trous.

2 - Ciseaux

Les ciseaux sont essentiellement constitués de 4 bandes de II tr. (4). Deux de ces bandes tournent autour de l'axe (5); les extrémités des deux autres glissent entre les rebords de la plaque de base (1) et des poutrelles (2).

L'axe 5 traverse une bande de 4 trous (6), une des bandes de II tr. des ciseaux (4), le rebord de la plaque (3), une rondelle, une bague d'arrêt (7), puis les mêmes éléments symétriquement disposés.

Les ciseaux sont articulés autour de l'axe (8) qui porte un pignon de 19 dents (9), une roue dentée de 95 dents (10) et un jeu de rouleaux de cintrage (II).

Les ciseaux sont doublés de bandes de 9 trous (I2) écartés des bandes de II trous (4) par des rondelles. L'ensemble des bandes (4) et (I2) est enchevêtré afin de renforcer la rigidité des ciseaux.

Enfin 4 jeux de bandes de 8 trous (I3) (formés de bandes de 6 et 4 trous se chevauchant sur 2 trous) sont fixés aux bandes (4 & I2) par des boulons de 28 mm (I4) et par des axes (I5) munis de bagues d'arrêt (I6).

L'écartement des bandes (I3) d'une part et (4 & I2) d'autre part est d'environ 17 mm ce qui laisse un espace de 30 mm entre bandes de 8 trous correspondant à la longueur des rouleaux de cintrages (terminés par deux rondelles).

Les bandes de II trous sont réunies entre elles à leur extrémité supérieure par des bandes coudées de 5X1 tr. (I7).

L'ouverture des ciseaux est modifiée par le déplacement longitudinal de l'extrémité d'une des paires de bandes de II trous entre la plaque de base et les poutrelles de II trous comme déjà indiqué. La commande est obtenue par un axe fileté (I8) qui entraîne un accouplement pour triangle (I9) lié à l'axe (20).

L'axe fileté (I8) se termine d'un côté par un collier taraudé à cheville (21) (pièce I73a) et de l'autre par un accouplement taraudé (22) (pièce 62a) et un axe qui traverse un bras de manivelle double (23) qui porte une roue barillet d'entrainement (24).

Les bandes de 4 trous (6) sont fixées à la base par un support plat et un petit gousset d'assemblage (pièce I33a). L'extrémité des bandes de 4 trous (6) supporte un axe (25). Entre les axes (25 & 20) on placera 4 ressorts de traction (26) (pièces 43). L'axe (I4) porte 2 ressorts de compression (pièces I20b) disposés entre les bandes de II et de 8 tr.

3 - Rouleaux de cintrage

Ils sont composés de 3 jeux d'accouplements courts (pièces 63d). Cependant un jeu de deux accouplements courts peut être remplacé par une bague d'arrêt et un accouplement pour triangle.

.../...

Les axes des rouleaux ont comme repères (8, 27 et 28) ; ils sont liés entre eux par des pignons de 19 dents. Il est indispensable d'utiliser des axes cannelés (pièces 230) du fait du couple important à transmettre aux rouleaux. Il faut évidemment fixer les pignons, roues et accouplements sur les tringles à cannelure par des boulons spéciaux (pièces 231) qui assurent la transmission des couples de rotation et des vis sans tête qui bloquent les éléments mobiles en translation.

Pour éviter que toutes ces vis ne se heurtent pendant la rotation des pignons de 19 dents on peut fixer ces derniers uniquement par les boulons pour tringle à cannelure et placer un disque (29) et une bague d'arrêt (30).

L'axe moteur (8) est entraîné par la roue de 95 dents (10) et un pignon de 19 dents monté sur l'axe (14) qui porte une roue barillet d'entrainement (31).

4 - Utilisation

Au départ l'angle des ciseaux doit être rendu minimal. On introduit la bande à cintrer entre les rouleaux (les vis spéciales pour tringles cannelées sont évidemment visées dans les trous extrêmes des accouplements laissant entre elles un espace de l'ordre de 15 mm).

En même temps que l'on imprime à la bande à cintrer un mouvement de va et vient en actionnant la roue (31), on ouvre progressivement l'angle des ciseaux par la rotation de l'axe (22).

Nota - l'indication (pièce) renvoie à la liste ordonnée du catalogue des pièces Meccano.

- les chiffres entre parenthèse sans autre indication renvoient aux repères topologiques des figures I et 2

PETITES ANNONCES DU C.A.M

Mr LEGOUY Maurice achète moteur électrique 220 volts des années 60 en parfait état de marche. Vends moteur EI5R neuf mais légèrement accidenté, état de marche néanmoins parfait : 100 frs.

Mr FICHET Pierre recherche Meccano-Magazines français avant 1927 (sauf décembre 26) et janvier-février-mars-avril-juin 1928 - décembre 1931 - septembre-oct-novembre-décembre 1932 - décembre 1933 - février-mars-avril-juillet-août-septembre 1934. Année 1935 (sauf juin-septembre et février) - janvier-févr-mars-sept-décembre 1936 - avril-juillet-août-sept 1937. Propose en échange Meccano-Magazines français 1927-1928 et super-modèles avant-guerre. Recherche pièces Meccano n° I77 et I78 (chaises à palier).

Mr HERRERO Michel recherche Meccano-Magazines français d'avant-guerre et d'après-guerre - Meccano-Magazines espagnols - Catalogues Meccano.

TRAINS MECANIQUES MECCANO

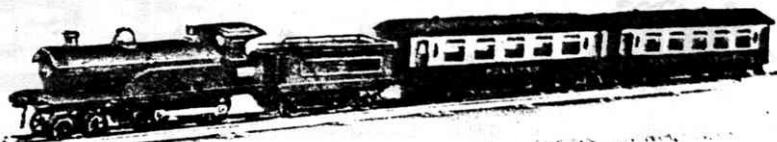
Ces trains sont absolument garantis.

Le trait caractéristique le plus remarquable des trains Meccano, c'est qu'ils peuvent être démontés puis reconstruits exactement comme les modèles Meccano.

RAME A VOYAGEURS N° 2

La rame à voyageurs N° 2 est une merveille de fabrication. La locomotive et le tender ont 42 cm de long. Elle est faite de pièces standardisées, émaillées en couleur et d'un beau fini. La locomotive est munie d'un renversement de marche, de freins et d'un régulateur. Le jeu complet dans une jolie boîte en carton.

Prix (taxe comprise) Frs 246



RAME A MARCHANDISES N° 2

Cette rame se compose d'une locomotive, d'un tender, et d'un jeu de rails (comme la rame à voyageurs n° 2) et de deux trucks. Fini superbe. Écartement 0, en couleurs représentant celles des réseaux Nord, P. L. M. et État. Le jeu complet, dans une jolie boîte en carton.

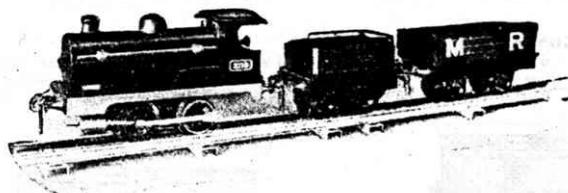
Prix (taxe comprise) Frs 160.25



RAME A VOYAGEURS N° 1

Cette rame se compose d'une locomotive, d'un tender, de deux voitures et d'un jeu de rails. Ecartement 0, en couleurs représentant celles des principaux réseaux français. Le jeu complet dans une jolie boîte en carton.

Prix (taxe comprise) Frs 121.60



RAME A MARCHANDISES N° 1

La locomotive et le tender de la rame à Marchandises n° 1 sont les mêmes que ceux de la rame à Voyageurs n° 1. Un truck remplace les voitures à voyageurs. Chaque locomotive est munie d'un renversement de marche, de freins et d'un régulateur. Ecartement 0. Le jeu complet dans une jolie boîte en carton.

Prix (taxe comprise) Frs 98.30

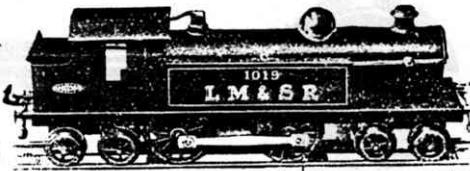
GARANTIE

Les trains Meccano et Zulu ont été essayés et leur bon fonctionnement est garanti. Nous fournissons avec chaque locomotive une formule de garantie et nous nous chargeons de remplacer ou de réparer, à notre choix, toute locomotive ne fonctionnant pas d'une manière satisfaisante, à moins que le mauvais fonctionnement ne provienne de la part du client. Cette garantie s'entend pour un délai de 60 jours après la date de l'achat.

LOCOMOTIVE RÉSERVOIR MECCANO

La locomotive réservoir Meccano est un modèle robuste qui possède toutes les caractéristiques du train Meccano. Elle a 29 cm de long et est munie à chaque extrémité d'un bogie spécial. Émaillée et d'un beau fini. Munie d'un renversement de marche, de freins et d'un régulateur. Ecartement

Prix (taxe comprise) Frs 105.70



TRAINS MÉCANIQUES ZULU

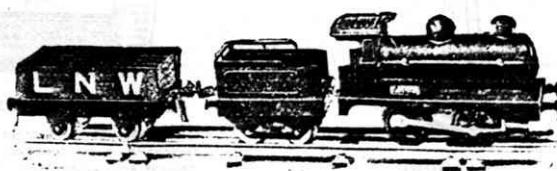
Les principales caractéristiques des trains mécaniques Zulu sont la perfection et la résistance du mécanisme, ainsi que la robustesse de construction de toutes les pièces.



RAME A VOYAGEURS ZULU

Cette rame se compose d'une locomotive, d'un tender, de deux voitures, et d'un jeu de rails. Ecartement 0, en noir seulement. Emballée dans une solide boîte en carton.

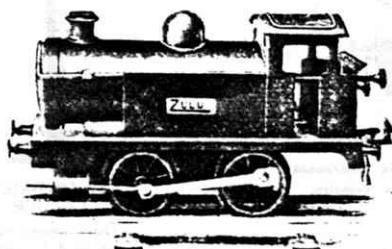
Prix (taxe comprise) Frs 99.45



RAME A MARCHANDISES ZULU

Elle se compose d'une locomotive, d'un tender, d'un wagon et d'un jeu de rails. Ecartement 0, en noir seulement. Emballée dans une solide boîte en carton.

Prix (taxe comprise) Frs 79.50



LOCOMOTIVE RÉSERVOIR ZULU

Locomotive solide et durable, susceptible du service le plus dur, richement émaillée et d'un beau fini : munie d'un renversement de marche, de freins et d'un régulateur. Ecartement 0, en noir seulement.

Prix (taxe comprise) Frs 54.

Les trains Meccano et Zulu énumérés ci-dessus sont de notre nouvelle fabrication. La série comprend maintenant plus de trente trucks et wagons. Écrivez-nous pour nous demander notre tarif illustré.

Accessoires de Trains Meccano

Ces accessoires sont d'une fabrication de premier ordre. Leurs belles couleurs et leur imitation réelle ne manqueront pas de tenter les jeunes gens qui les verront.



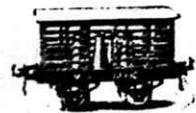
TUNNEL
Prix Frs 35 .



GARE. - Excellent modèle, d'un dessin et d'un fini magnifiques. Dimensions: Longueur 84 c/m, largeur 15 c/m, hauteur 18 c/m. Prix Frs 58 .



PONT A DEUX SÉMAPHORES
Prix..... Frs 25 .



WAGON A LAIT
Muni d'une portière glissante. Pots à lait à l'intérieur. Prix Frs 15.75



FOURGON No 2
Fini en couleur. Muni de doubles portes. Ne convenant qu'aux rails avec courbe de 60 c/m de diamètre. Prix Frs 25 .



PASSAGE A NIVEAU
D'un beau dessin en couleur. Dimensions 29c/m × 18c/m. Ecartement 0, rails en position. Prix Frs 25 .



WAGON CHASSE-NEIGE
Fini en gris, avec propulseur actionné par l'arbre avant. Prix Frs 22.50



WAGON A BESTIAUX No 1
Muni d'une portière glissante, dessin très bien imité. Prix Frs 14.50



WAGON A BESTIAUX No 2
Merveilleux modèle, muni de doubles portes. Prix Frs 25 .



WAGON PORTEUR DE CITERNE
Fini en couleur, ne convenant qu'aux rails avec courbe de 60 c/m de diamètre. Prix Frs 20 .



RÉSERVOIR A GAZ
Fini en rouge; lettres dorées. Prix Frs 11.50



PLAQUE TOURNANTE
Prix Frs 18.50



WAGON A BOIS No 2
Muni de supports pour le transport du bois. Ne convenant qu'aux rails avec courbe de 60 c/m de diamètre. Prix Frs 18.25



WAGON TRÉMIE
Prix Frs 14.50



HEURTOIR FLEXIBLE
Prix Frs 5 .



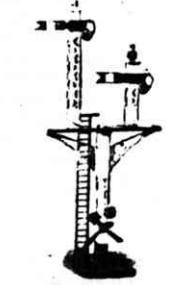
SÉMAPHORE
Prix Frs 10 .



CABINE SÉMAFORIQUE
Dimensions : Hauteur 16 c/m, largeur 9 c/m, longueur. Finie en couleur avec inscription "Arras". Le toit et l'arrière s'ouvrent pour permettre de fixer les signaux à l'intérieur si on le désire. Prix Frs 25 .



WAGON GRUE
Modèle fonctionnant. Fini en couleur.
Prix Frs 15.75



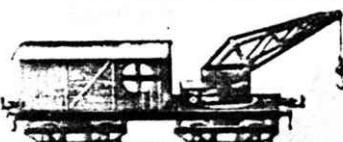
SÉMAPHORES
DE JONCTION
Les signaux sont actionnés à l'aide de leviers placés à la base. Modèle très bien imité d'une hauteur de 35 c/m. Prix Frs 22.50



POTEAU
TÉLEGRAPHIQUE
Prix Frs 10 .



WAGON A BOIS No 1
Finement émaillé en couleur et étuve. Prix Frs 8.25



WAGON DE SECOURS AVEC GRUE
Excellent fini, belles couleurs. Ne convenant qu'aux rails avec courbe de 60 c/m de diamètre. Prix Frs 27 .



LAMPADAIRE
DOUBLE
Des lampes électriques de 4 V peuvent être mises dans les globes. Prix Frs 17 .

MECCANO (FRANCE) LTD., 78/80, Rue Rébeval, PARIS

HISTOIRE DES TRAINS HORNBY (suite)

C'est un extraordinaire document sur l'origine des Trains Hornby que nous avons le plaisir - et la possibilité - de vous présenter aujourd'hui dans son intégralité. Il est donc intéressant de consacrer quelques instants à l'analyse de cette antiquité qui bien que non datée officiellement devrait avoir été diffusée vers 1922 environ.

Pour ma part, et en ce qui concerne les trains Hornby proposés en France, je ne connais aucun autre " catalogue " antérieur à cette modeste feuille publicitaire recto-verso...

Les amateurs fanatiques de la marque constateront tout de suite qu'avec ce document nous nous trouvons en pleine préhistoire puisqu'il s'agit encore que de trains " MECCANO ". Nulle part en effet le nom de " Hornby " n'est utilisé pour qualifier ce nouveau matériel spécifiquement ferroviaire.

Le même phénomène se reproduira une décennie plus tard lorsque ces célèbres miniatures seront baptisées " Hornby " avant de porter aux quatre coins du monde, deux mots universellement connus : Dinky Toys.

Cela indique simplement que les trains Hornby sont nés du système Meccano, comme les Dinky Toys sont la suite logique de la série Hornby.

Quant aux collectionneurs plus jeunes, ils pourront retrouver ici ou là les silhouettes familières de quelques articles presque contemporains, qui sans changement notoire auront survécu pendant 42 ans.

Certes, durant ces temps passés on était moins obsédés par la nouveauté obligatoire ou l'innovation à tout prix, mais force est de reconnaître l'excellente conception d'un matériel qui parvint à séduire plus de 3 générations d'utilisateurs !

Au lendemain de la grande guerre, Frank Hornby eut enfin la possibilité de concevoir et réaliser ses fameux Trains dont l'idée lui était apparue au cours de l'année 1914 lorsqu'il compara l'architrave (pièce Meccano N° 108) aux flancs d'une cabine de locomotive....

Ainsi naquit la mystérieuse loco-ancêtre, entièrement construite avec des pièces Meccano, mais qui ne fut sans doute jamais qu'un prototype d'étude.

C'est donc en 1920 qu'il lança sur le marché Anglais son premier train entièrement démontable bien que constitué par des pièces spécifiquement ferroviaires. Ce train appartenait à la série N° I.

Il est probable que dès lors, et grâce à une collaboration assez mal connue avec BING, grand fabricant de jouets d'origine Allemande, déjà très spécialisé dans les trains à l'époque, la gamme Hornby s'étoffait très rapidement et se modifia à plusieurs reprises.

Frank Hornby qui était d'autre part un " manager " de génie, s'empressa de diffuser en France cette nouvelle production dont l'essentiel est rassemblé sur notre document.

Ceci expliquant cela, on comprend mieux maintenant pourquoi tout ce matériel est typiquement Anglais (forme des locomotives ou des wagons couverts, absence des guérites de serre-freins, allure des bâtiments de même du tunnel, nature des sémaphores etc...). En outre, les

.../...

clichés ayant servi à imprimer le prospectus étant Anglais, on a pas pris le temps de franciser le nom des différents réseaux de chemin de fer de l'époque (MR - LNW - LM et SR) ni celui de la gare (WINDSOR). Enfin la traduction très hâtive du texte concernant la cabine sémaphorique est ici une aberration dépourvue de sens car les parties mobiles de cet accessoire n'ont jamais été destinées à " permettre la fixation de signaux à l'intérieur " (!).

L'examen attentif des illustrations permet de repérer le premier train proposé en 1920 (rame à marchandises n° I) car le cliché n'a pas été modifié.

A cette époque, ces tampons existaient entre locomotive et tender qui s'accouplaient; comme d'ailleurs le wagon, grâce à l'ancien crochet Meccano en laiton avec anneaux-fil (rond et allongé). Il faut remarquer également, l'énorme main courante de la loco qui n'est autre qu'une tringle Meccano passée dans d'ordinaires " supports de rampe ".

La rame à voyageurs n° I est un peu plus luxueuse pour sacrifier à la tradition du moment, qui entendait proposer à une clientèle aisée, la représentation des seuls trains de luxe, ou grands Express internationaux. Cette fois, la main courante s'arrondi à l'avant autour de la porte de la boîte à fumée, le tender est mieux décoré, et les voitures comportent des glaces.

Mais les 2 locomotives conservent leurs petites roues, leur plaque de cabine " I710 " en cuivre agrafé, et leur crochet Meccano en laiton à l'avant. La rame à voyageurs n° 2 est plus récente : les tampons ont disparu entre loco et tender qui maintenant s'accouplent à l'aide d'un crochet spécial en tôle. Enfin la machine comporte à l'avant un nouvel accouplement en tôle découpée et nickelée dérivé directement du système Bing.

Ce crochet n'est plus vissé mais rivé. Il se remarque très bien cette fois sur la locomotive à réservoir encore plus récente et dont la Compagnie d'identification (LM et SR) est fabuleusement rare aujourd'hui sur le matériel Hornby !

Nous voici arrivés à la rubrique des Trains " ZULU " qui étaient présentés là comme une nouveauté. D'abord pourquoi " ZULU " (c'est à dire ZOULOU en français) ? Probablement parce que les locomotives de cette série étaient toujours noires, ce qui pour une fois semble être d'un goût douteux. En outre, ces locomotives - du type n° I - n'étaient pas entièrement démontables comme les précédentes. Les modèles avec tender étaient dépourvus de renversement de marche et de crochet à l'avant. Les voitures de la rame à voyageurs n'avaient pas de micas aux fenêtres, et en bref la présentation générale était plus sommaire. On a cherché à proposer avec les " ZULU " des produits populaires à un prix plus abordable, mais techniquement moins évolués que les précédents. Cependant je ne pense pas que Frank Hornby ait poussé le racisme jusqu'à comparer ces trains rudimentaires avec les pauvres Zoulous, " sauvages " de l'époque.

La page des accessoires illustre des articles que nous aurons l'occasion de voir et revoir durant des années dans les catalogues Hornby successifs qui vont suivre. Il faut noter simplement que le matériel roulant était équipé de gros crochets et roues nickelées. C'est encore là et par rapport à la concurrence, une allusion au système Meccano.

D'ailleurs tous les chassis portent le sigle " M.L.Ld " (Mecca-

no-Liverpool-Limited) fortement embouti. En outre, la référence des wagons (n° I Cattle Truck - Milk Traffic etc..) était curieusement inscrite en lettres blanches très apparentes sur les côtés des châssis ou sur les portes (Snow-Plough). Les teintes les plus courantes étaient le gris, le noir, le blanc, ainsi que le vert sombre ou le rouge profond.

Les plus grands wagons de la gamme (série n°2) équipés de bogies folles, pouvaient prendre des courbes de 60 cms de diamètre. Ce rayon de courbure étant assez fréquent, on ne manque jamais d'insister sur le régulateur dont le mouvement des locomotives mécaniques était pourvu.

Je ne pense pas cependant que ce petit dispositif astucieux ait été bien efficace pour réduire valablement les excès de vitesse en courbes, et les accidents catastrophiques devaient être nombreux !

Plus tard, l'adoption du grand rayon (120 cms de diamètre), de l'accouplement automatique dirigé par les bogies, ainsi que l'avènement de la traction électrique, et de l'inverseur de marche à distance autoriseront pour une vitesse accrue, une sécurité et une fiabilité bien meilleures. En un mot l'utilisation des Trains Hornby était devenue scientifique lorsqu'ils furent condamnés à demeurer immobiles et silencieux dans nos vitrines-musées. On n'arrête pas le progrès !

Robert GOIRAND

NOTRE EXPOSITION SE TIENDRA EN 1979 AU COEUR DU DAUPHINE

C'est l'excellente nouvelle que nous faisait parvenir notre sympathique adhérent local Mr André BARBE qui prend l'initiative de l'organiser dans sa belle ville de VOIRON.(Isère).

Des circulaires ont d'ailleurs déjà été adressées par ses soins à tous les membres du C.A.M à qui je demande de soutenir cette décision par une participation massive. Nous pouvons aisément prédir un succès total à cette exposition publique compte tenu de la proximité de nombreuses Villes telles que Chambéry, Grenoble, Aix-les-Bains etc..

Mais il faut contribuer à son succès et je fais appel à cet effet à nos Amis Constructeurs pour qu'ils s'emploient à garnir cette grande salle qui doit nous accueillir. Outre les modèles de prestige il est souhaitable que de petits modèles simples et animés soient nombreux à l'attention de nos jeunes Amis qui promettent de venir en force et participer par surplus au concours qui leur est promis.

Par ailleurs, à la publicité annoncée par Mr BARBE s'ajouteront des affichettes que nous ferons imprimer et que nous enverrons aux marchands de Jouets afin que de leurs vitrines la diffusion de cette grande première Meccano dans cette région soit assurée.

Merci par avance de votre participation.

M.PERRAUT

COTISATIONS 1979

Conformément à la décision prise en Assemblée Générale les membres du C.A.M sont priés de s'acquitter de leur cotisation au plus tard le 1er AVRIL.

LISTE DES MEMBRES DU C.A.M

(à jour au 15 Août 1978)

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
I	Mr PERRAUT Maurice, moniteur d'auto-école	3 - 4
2	Mr GOIRAND Robert, technicien	I - 2
3	Mr CORDONIER Paul, employé de banque	I I
4	Mme BRIAND François, notaire	I - 2
5	Mr BELGODERE Paul, secrétaire-bibliothécaire	3 - 4
8	Mr OLIVET Jacques, retraité	I
9	Mr JACQUET Robert, ingénieur A & M	I - 3 - 4
10	Mr KAUFFMANN François, colonel air (c.r)	I - 3 - 4
12	Mr ENGEL André, cadre sidérurgie	I - 3 - 4
13	Mr HAMEL Gérard, cinéaste	I - 3 - 4
14	Mr GRINNAERT André, médecin-conseil	I - 3 - 4
15	Mr ARNOULD Paul, comptable	I - 3 - 4
18	Mr OUDIT Jacques, technicien télé	I - 3 - 4
19	Mr LEROUUGE Claude, directeur technique	I
21	Mr CUENAT Jean, professeur de mathématiques spéciales	II- 3 - 4 - 6
25	Mr RIFAUX Yves, journaliste	I - 3 - 4
26	Mr BERGOUGNOUX Jean-Charles, commandant de bord Air-France.	I - 4
27	Mr GOMBERT Georges, mécanicien de précision	I
29	Mr GIDE Jean-Pierre, employé de banque	I - 3 - 4
30	Mr FAURE Armand, sous-chef d'atelier (c.l)	I
31	Mr DELANNOY Michel, musicien	3 - 4
32	Mr GERPHAGNON Marcel, Agent commercial (Sté Hispano-Suiza).	2

LISTE DES MEMBRES DU C.A.M (suite)

151

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
33	Mr BACHELARD Ulysse, instructeur magasinier	I
34	Mr J.F GASPARD, médecin	I - 3 - 4
35	Mr BAILLY Michel, ingénieur principal S.N.C.F	3 - 4 - 6
36	Mr VILLAIN Maurice, métreur	I - 3 - 4 - 6
37	Mr BIET Jean-Pierre, ingénieur chimiste	I - 3 - 4
39	Mr ABRY François, professeur	3 - 4 - 5 - 6
40	Mr LEENHARDT André, agent technico-commercial	2
41	Mr THIBAULT Jacques, représentant	I - 2
42	Mr DERCHE Jean, journaliste	4 - 6
43	Mr BOUSSAC Jacques, responsable technico-administratif	4 - 5 - 6
44	Mr MARCHE Jean-Pierre, employé Europcar	I - 3 - 4
45	Mr LEGOUY Maurice, retraité	I - 3 - 4 - 5
46	Mr BROCARD Charles, professeur agrégé mathématiques	I - 3 - 4 - 6
47	Mr DALENS Pierre, inspecteur Cal des P.T.T	I - 3 - 4
48	Mr MENAGE Gilbert, fonctionnaire	3 - 4
49	Mr REMOND Jean, retraité	I
50	Mr DIDIER Georges, ingénieur E.D.F	I
52	Mr ROSEAU Maurice, professeur	I
53	Mr MATHIVET Serge, ingénieur E.S.E	I - 4
54	Mr DERUDDRE René, ingénieur E.C.P	I
59	Mr LAURENT Jean, bijoutier	I - 3 - 4 - 6
61	Mr DANTAN Jack, professeur technique LT	I
62	Mr CHEVREL Michel, assistant en électronique	I - 3 - 4

LISTE DES MEMBRES DU C.A.M (suite)

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
64	Mr BEAUCHENE Jean, comptable	I - 3 - 4
65	Mr MASSON Jean, contrôleur de fabrications aéronautiques	I - 3 - 4
67	Mr RAMPIN Lucien, retraité P.M.U	I - 4
69	Mr ANGELERGUES Jacques, directeur technique	I
70	Mr BARBE André, fabricant de liqueurs	I
71	Mr MATHIEU Jacques, enseignant	I - 4
72	Mr GOBEZ Claude, employé E.D.F	I - 4
73	Mr MOURIER Marius, magasinier	I
74	Mr CAMPESTRE Georges, médecin retraité	I
75	Mr GARCIA Alex, artiste peintre	I
77	Mr BERGET Jean-Claude, technicien supérieur en hydrobiologie	I
79	Mr SOLAL Guy, retraité	I
82	Mr JORDAN Aimé, directeur	I
84	Mr BURGEVIN Guy, conducteur typographe	I
85	Mme GASTAUD Mireille, médecin	I
86	Mme GARCIA Madeleine, caissière	I
87	Mr GHILAIN Georges, médecin	I
88	Mr CHAPPELON Jean-Stéphane, ingénieur E.C.P	I - 3
89	Mr MATHERY Paul, ingénieur en électronique	I - 4
90	Mr ESTEVE Jean-Max, encadreur	I - 3 - 4
91	Mr DIARD Jean-Marie, ingénieur mécanicien (Alsthom)	I - 3 - 4
92	Mr EYNARD Paul, fabricant de cartons perforés pour musique mécanique.	I
93	Mr PERRIN Denis, garagiste	I
94	Mr HUTTEAU Gérard, ingénieur	I

LISTE DES MEMBRES DU C.A.M (suite)

153

<u>N°</u>	<u>Nom, Prénom, profession et adresse</u>	<u>Code</u>
95	Mr MORDINI Jean-Joseph, armurier en aéronautique	I - 3 - 4
96	Mr HERRERO Michel, dessinateur industriel	I - 3 - 4
97	Mr CAVADINI Marcel, rédacteur technique	I - 3 - 4
98	Mr de FILIPPIS Martial, ingénieur commercial	I - 2
99	Mr BESSON Edmond, choriste à l'Opéra	I - 4
100	Mr PENNE Louis, retraité	I
101	Mr DUBOIS Michel, ATC	I - 3 - 4
102	Mr DEBARD Georges, professeur au lycée Vauban	I - 3 - 5 - 6
103	Mr PAGES Jean, ingénieur	3 - 4 - 6
104	Mr FICHET Pierre, artiste-peintre	I - 2
105	Mr SEMBLAT Claude, chef d'entretien mécanique	I - 3 - 4
106	Mr JAMILLOUX Bernard, employé S.N.C.F	I - 3 - 4 - 6
107	Mr LEROY Roger, maître-assistant Université de Tours	I
108	Mr VAQUE-MARTI Patrick, employé E.D.F	I

CODE RELATIF AUX SPECIALITES DES MEMBRES

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

DERNIERE MINUTEREADHESION

63	Mr MOINEL Claude, électricien	I - 3 - 4
----	-------------------------------	-----------

page blanche