

LE NOUVEAU CATALOGUE DE FIN D'ANNÉE sera disponible à partir du **1^{er} NOVEMBRE 1959**
Demandez-le à votre fournisseur habituel

ACTUALITÉS

MECCANO

DINKY TOYS

TRAINS HORNBY

N° 1



OCTOBRE 1959

PUBLICATION TRIMESTRIELLE — RÉDACTION - ADMINISTRATION 70, AVENUE HENRI-BARBUSSE, 70 - BOBIGNY (SEINE) — TÉLÉPHONE : VIL. 97-49

AI PROIPOS

Beaucoup d'entre vous, anciens lecteurs de « Meccano Magazine », savent déjà que le présent bulletin est avant tout destiné à établir et à maintenir le contact entre vous et nous. En principe, tous les trois mois, vous recevrez gratuitement, chez vous, par poste, votre exemplaire d'« Actualités Meccano », le prochain vraisemblablement vers le 10 décembre. Sa formule est évidemment susceptible d'évoluer, et c'est vous qui pourrez nous dire ce qu'il vous intéresse d'y voir, outre évidemment des nouvelles de nos trois grands jouets Meccano, trains Hornby et miniatures Dinky Toys. Le courrier du Club Dinky Toys vous est bien entendu ouvert et nous nous ferons un plaisir d'annoncer les réunions des sections locales.

Si vos amis ne connaissent pas « Actualités Meccano », donnez-nous leur adresse ou dites-leur de nous écrire ; il y a un exemplaire de côté pour chacun d'eux.

Alors, je compte sur vous : vous me faites part de vos impressions sur « Actualités Meccano », car j'ai besoin de vos critiques pour les numéros suivants.

LE REDACTEUR EN CHEF.

LORSQUE LA S.N.C.F. FAIT PEAU NEUVE



RIEZ AVEC NOUS !

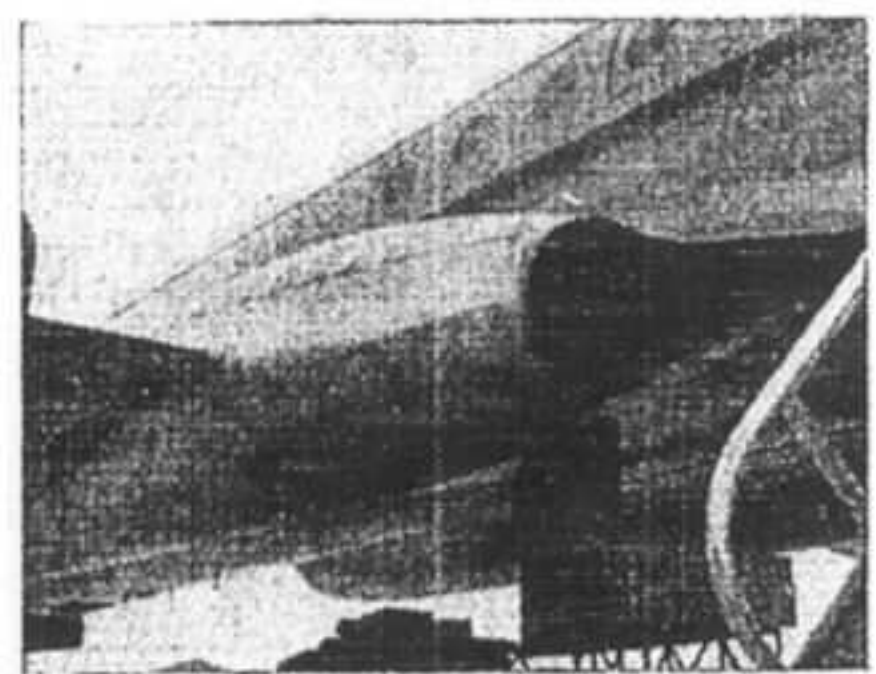
Le jour de Noël, le petit Pierre assiste à la messe pour la première fois. Le prêtre et les servants s'avancent. Tout le monde s'agenouille.

- Maman, pourquoi qu'ils se mettent tous à genoux ?
- Chut ! Tu vois bien qu'ils disent leur prière.
- Comment ! s'étonne Pierre, comme ça, sans mettre leur chemise de nuit.

Paul (5 ans) s'écrie en voyant un monsieur portant monocle.

— Regarde, Maman, le monsieur apprend à porter des lunettes : il sait déjà d'un œil !

Soyez observateurs !



Dites-nous à quel avion appartient ce moteur ! Les 10 premières bonnes réponses seront récompensées.

DINKY TOYS JOURNAL

N° 16

CONDITIONS D'ADMISSION AU CLUB DINKY TOYS

Le club est ouvert à tout possesseur d'un Dinky Toys

Pour vous inscrire il suffit de vous adresser à votre fournisseur habituel ou d'écrire à M. le Secrétaire Général du Club, 70, avenue Henri-Barbusse à Bobigny et d'envoyer le prix de l'insigne soit 100 francs (ou 1 N.F.) en timbres poste.

Vous recevrez, avec cet insigne aux couleurs or et rouge, un Diplôme de membre.

EDITION DU CLUB - RÉDACTION-ADMINISTRATION, 70, AV. H.-BARBUSSE - BOBIGNY (Seine)

Le S.O. "VAOUTOUR"

FICHE AERONAUTIQUE N° 4

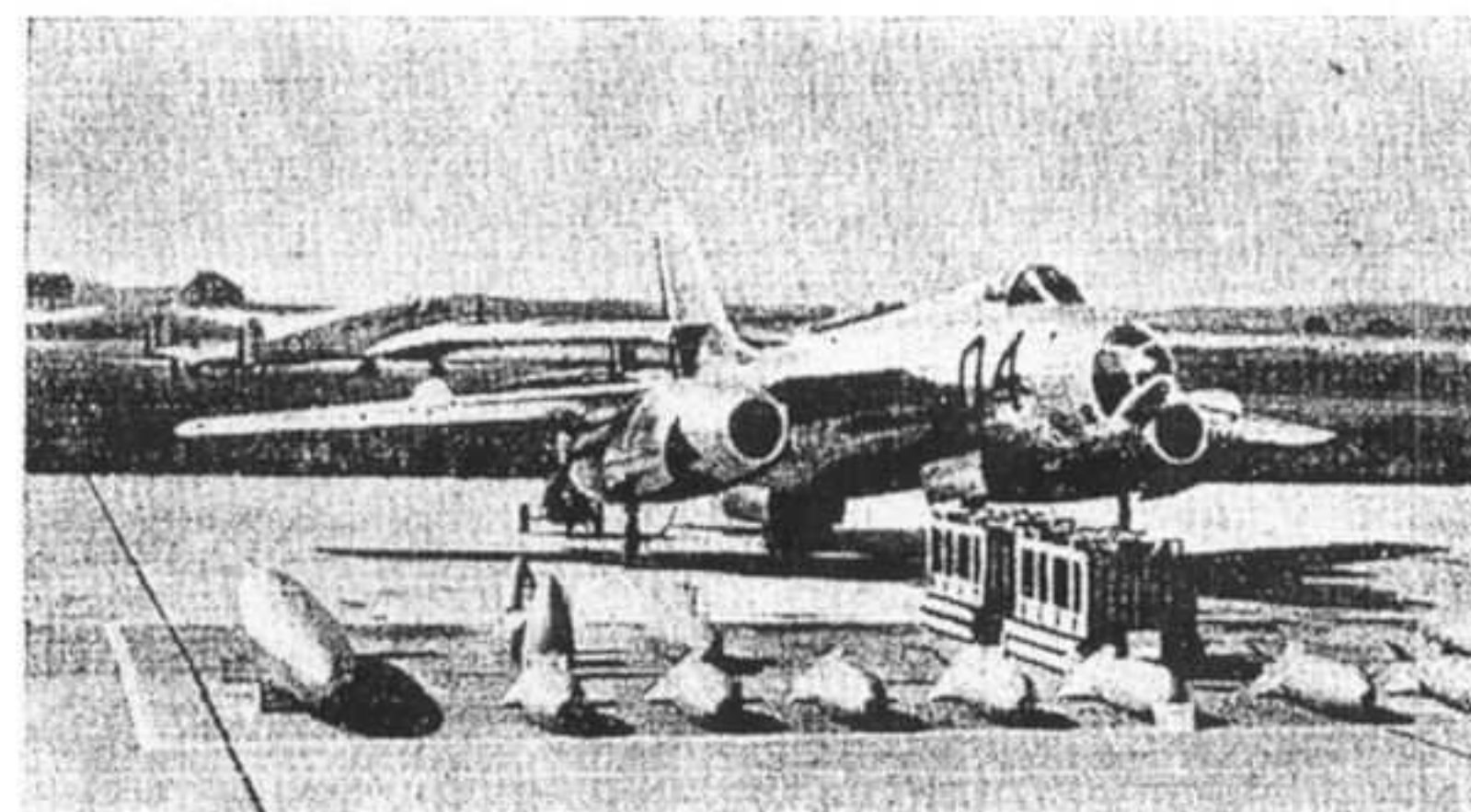
Le S.O. 4050 "Vautour", construit par SUD AVIATION, 37, Bd de Montmorency, Paris (16^e), est un appareil bi-réacteur de combat fabriqué en série pour l'Armée de l'Air Française dans les trois versions :

- Chasseur tous temps (N).
- Bombardier (B).
- Appui tactique (A).

Il est également envisagé une version "Reconnaissance photographiques".

Le Vautour se présente avec une aile médiane en flèche à profil de faible épaisseur relative. Capable de vitesses très élevées près du sol et supersoniques en léger piqué, il se prête, en raison de ses performances et de sa structure appropriée à une très grande variété d'emplois.

Les gouvernes sont actionnées par servo-commandes hydrauliques irréversibles, avec réactions artificielles au pilote.



CARACTERISTIQUES - PERFORMANCES.

- Longueur 15 m. Envergure 15 m.
- Poids total : de 15 à 20,7 tonnes suivant les chargements.
- Moteurs : réacteurs SNECMA Atar 101 E 3 de 3.500 kg de poussée.
- Equipement Radar CSF (chasseur tous temps).
- Armement : 4 canons + roquettes (300).
- Vitesse max. en palier : 1.100 km/h. ou mach 0,9. Supersonique en piqué.
- Vitesse ascensionnelle au poids normal au décollage : 60 m/s.
- Plafond supérieur à 13.000 mètres.
- Longueur de roulement : charge normale = moins de 800 m.



FICHE TECHNIQUE - DINKY TOYS.

- S.E. 4050 "Vautour" = 60 B - 801.
- Longueur : 92 mm.
- Envergure : 80 mm.
- Echelle : 1/190.
- Décoration : Armée de l'Air Française : ensemble gris argent - cocardes sur les ailes - pavillon sur le gouvernail de direction.
- Série Avion n° 3.

Nous ne verrons bientôt plus de locomotives à vapeur, au risque d'y perdre en pittoresque, nous y gagnerons certainement en rapidité, économie et propreté.

Après les lignes du Sud-Ouest, celles de Paris-Lyon, voici que le Nord à son tour prend position et voit, enfin, circuler sur son réseau des motrices électriques.

Dans le calendrier ferroviaire de 1954, la date du 18 juillet est très importante. C'est en effet, ce jour-là que pour la première fois sur les régions Nord et Est, un train était remorqué par une machine électrique. Ainsi donc commençait entre Valenciennes et Charleville la mise en service des installations ayant fait l'objet de l'électrification de Valenciennes-Thionville.

OBJECTIF N° 1. LE CHOIX DES LOCOMOTIVES.

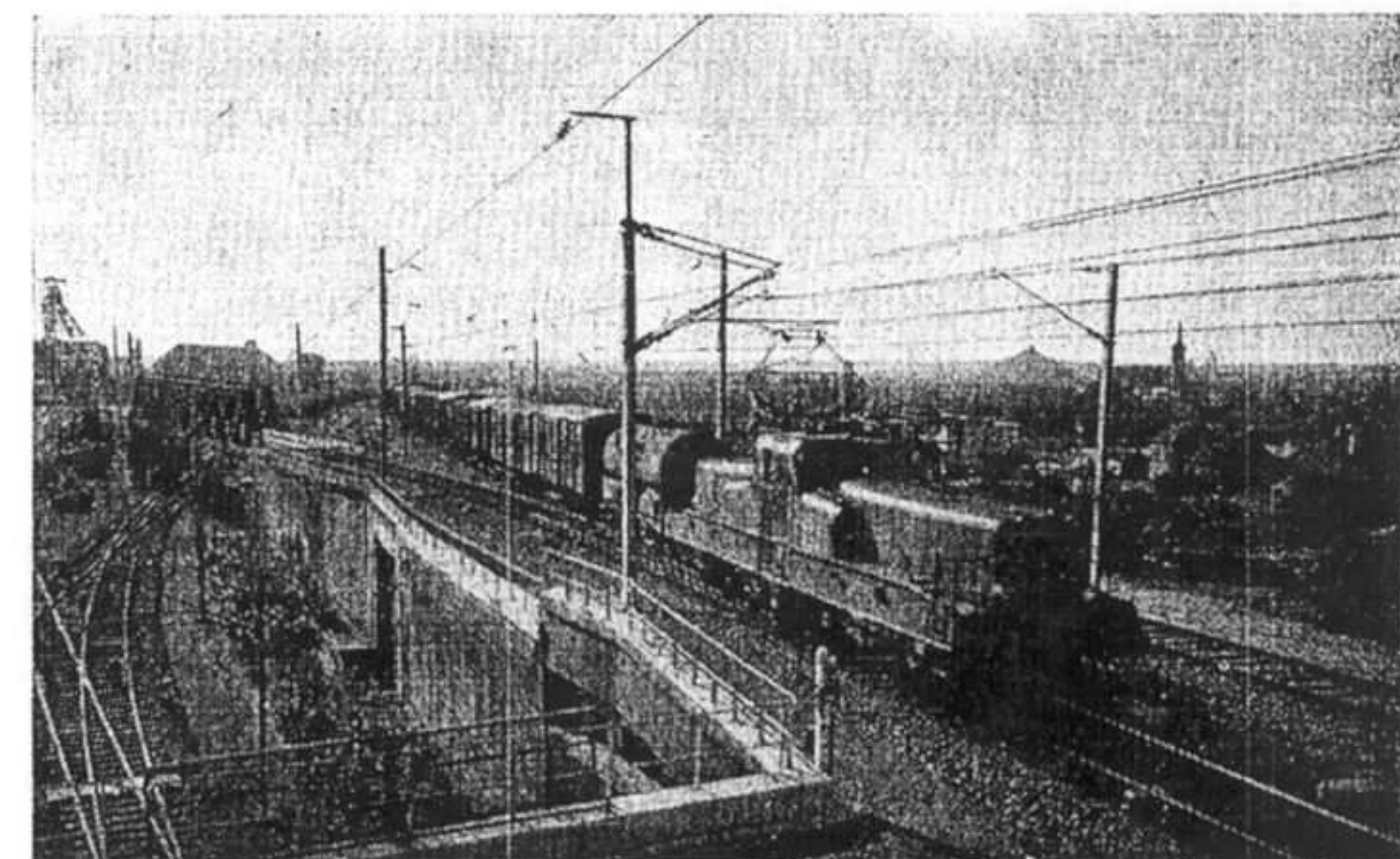
Il fallait trouver pour ce réseau des locomotives appelées à satisfaire pleinement les besoins de l'exploitation, puis réduire au minimum le nombre des types de machines à mettre au point et à répartir sur le plus grand nombre d'exemplaires possible les frais des études, de la mise au point et de l'équipement des constructions.

Pour Valenciennes-Thionville, il a donc été envisagé :

- 1° Des machines destinées à utiliser au maximum la résistance des atelages pour la remorque de trains du régime ordinaire aussi lourds que les installations le permettaient ; ces machines pouvant être limitées à 60 km/h.
- 2° Des machines limitées à 105 km/h. pour remorquer les express, les trains de régime accéléré, les trains omnibus de voyageurs et, éventuellement, certains trains au régime ordinaire de charge moyenne. Enfin, pour Nord-Paris un nouveau type de motrice capable de remorquer des trains de voyageurs à 140 km/h.

EFFORT DANS LE DOMAINE DE LA SIMPLIFICATION.

Un autre effort devait être fait dans le domaine de la simplification des équipements : diminuer le volume de l'appareillage électrique, c'est-à-dire le nombre de contacteurs, commutateurs, inverseurs, relais, interlocks, fusibles. Le bénéfice recherché était, de ce fait, triple puisqu'il touchait à la fois les risques d'accidents, les frais d'entretien et les frais de construction. C'est ainsi que les servo-commandes de nombreux organes électriques des locomotives devaient être remplacées sur certains types par une commande manuelle réalisant mécaniquement la plupart des enclenchements existant auparavant sous forme électrique ; la commande manuelle généralisée étant rendue plus aisément applicable par l'adoption d'une seule cabine de conduite au centre de la machine et ne comportant que peu d'organes dédoublés. Encore la commande mécanique dédoublée reste-t-elle plus simple que la commande à distance à partir des deux cabines d'extrémité habituelles. Toutefois, la cabine centrale entraînait un problème de visibilité résolu maintenant grâce à l'habileté des Ingénieurs d'études autant que par la simplicité des machines.



LES MACHINES DE LA LIGNE NORD-EST.

Pour la première étape d'électrification des lignes NORD-EST, la S.N.C.F. a commandé 105 locomotives électriques à courant monophasé 25.000 volts 50 périodes : 85 CC (65 à groupe convertisseur mono-continu ALSTHOM et 20 à groupe convertisseur mono-triphasé OERLIKON) pour la remorque des trains lourds de charbon et de minerai et 20 BB (15 à moteurs monophasés à collecteur MTE-EUMONT et 5 à redresseurs ignitrons MTE-SW) pour le service mixte voyageurs et marchandises.

LOCOMOTIVES BB A REDRESSEURS IGNITRONS SERIE 1200.

Ces locomotives possèdent 4 moteurs de traction à collecteur, alimentés sous tension redressée variable (de 0 à 750 volts) par l'intermédiaire d'un transformateur monophasé et de 8 redresseurs mono-ondulaires scellés à vapeur de mercure du type "ignitrons". Le démarrage et la variation de vitesse sont obtenus par shuntage des moteurs et par réglage de la tension sur l'enroulement haute tension du transformateur ; à l'aide d'un grand moteur haute-tension qui permet d'obtenir 20 crans de marche.

Ces moteurs remorquent en rampe de 10 mm/m des trains dont le tonnage atteint 1.250 T.

CARACTERISTIQUES - PERFORMANCES.

- Constructeur de la partie électrique : M.T.E.
- Longueur totale : 15 m 20.
- Poids total : 84 tonnes.
- Type des moteurs et mode d'alimentation : moteurs à courant continu alimentés par redresseurs ignitrons.
- Vitesse maximum : 120 km/h.

(Suite page 2)

VOICI COMMENT EST FAIT VOTRE JOURNAL

Aujourd'hui nous pénétrons avec vous dans les coulisses de votre journal.

Côté fabrication.

Vous allez pouvoir, assez brièvement, connaître les petits mystères de l'imprimerie et constater que beaucoup de personnes entrent pour une bonne part dans cette affaire.

ÉDITORIAL

Meccano Magazine n'est plus.

Vive Actualités-Meccano. Vous avez sous les yeux le Numéro 1 de votre nouveau journal. Vous remarquerez que Dinky-Journal reste bien en place et qu'il entend consacrer le maximum aux Dinky Toys. Cette nouvelle formule a ses inconvénients et ses avantages, trimestrielle pour commencer mais gratuite et entièrement adaptée à vos exigences. Car, en fait, c'est vous qui l'écrivez ce journal. C'est grâce à vos lettres de plus en plus nombreuses que nous publions tel ou tel article qui vous intéresse. Aussi continuez dans cette bonne voie et faites-nous connaître encore davantage vos désirs. N'oubliez pas que votre journal est le trait d'union entre les membres du Club.

D.T.C.

Avant de parvenir sous vos yeux, votre journal a, déjà, été lu une bonne centaine de fois.

Nous voici, donc, dans la salle de rédaction, laquelle contrairement à une tradition, fausse mais tenace, n'est ni plus ni moins, ordonnée. Elle est la rédaction tout simplement. C'est là d'abord, que l'on dépeuple les articles appelés à figurer dans l'un des numéros à sortir. Lorsque le choix est fait, par le "Maître" le Rédacteur en Chef, seul maître à bord, il faut encore revoir le texte, le ragner ou l'allonger, suivant la place assignée dans les colonnes et croyez-moi, lorsque vous avez tout dit sur tel ou tel reportage, s'il vous manque 10 lignes, il faut pomper votre matière grise pour les trouver... et vite !

Tout cela ne se fait, évidemment, pas dans le calme et des éclairs jaillissent sous bien des crânes. Le metteur en page a donc à son tour la tâche de placer les pages de façon à leur donner l'importance qui leur revient tout en gardant au numéro un aspect des plus agréables. Il calibre les textes, c'est-à-dire, détermine le nombre de signes (lettres, signes de ponctuation) qu'ils comportent et en calcule l'encombrement suivant la grosseur du corps des caractères employés. Il fixe les dimensions des illustrations, la place qu'elles occupent dans la page, en fonction de leur importance et de leur "couleur". Les masses, claires ou foncées suivant la cas, que forment photos ou dessins, doivent se combiner harmonieusement et non se nuire mutuellement.

La composition qui fait suite d'après les indications et la maquette du metteur en page, repose sur le même principe, inauguré par l'inventeur de l'imprimerie, GUTTENBERG lui-même. Les lettres d'une même famille sont placées dans de petits tiroirs appelés casses, à l'intérieur desquels elles sont classées.

Le spécialiste de la composition, "le typo", y choisit les lettres dont il a besoin, qu'il aligne sur son composeur, pour former une ligne. La longueur de la ligne (facultative) mesurée au typomètre, s'imprime en douces (12 points) et se nomme la justification.

En général ce genre de composition manuelle est réservé aux titres et sous-titres car en ce qui concerne le texte courant, deux machines sont utilisées. L'une, la "Lino" ou linotype compose des lignes-blocs, formées d'un seul morceau de plomb, l'autre la "mono" ou monotype, donne des lettres juxtaposées. Ces deux machines extrêmement pratiques sont dotées d'un clavier semblable à celui d'une machine à écrire. C'est en appuyant sur les touches que l'ouvrier fait tomber sa ligne, ou sa lettre suivant l'appareil utilisé.

Lorsque le texte est ainsi constitué, on tire une épreuve sur laquelle les corrections sont effectuées, puis les pages sont montées en fonction de la maquette avec titres, légendes et illustrations. Une nouvelle épreuve est tirée pour être à nouveau corrigée par la rédaction. Enfin, après la signature précédée de "Bon à tirer", l'imprimeur proprement dit va commencer.

Pendant tout ce travail, les illustrations sont l'objet d'une préparation minutieuse. Tous les documents en-



trant dans le numéro en cours sont envoyés au service photographique où grâce à des procédés photographiques, on obtiendra la reproduction du cliché tramé, soit un zinc soit un cuivre suivant le système d'impression envisagé.

Il existe plusieurs procédés dont les principaux sont la typographie, l'offset et l'héliogravure.

LA TYPOGRAPHIE dérive directement de la gravure sur bois. C'est là le plus ancien de tous les procédés d'impression. Le principe repose sur des reliefs correspondant au sujet à imprimer qui reçoivent l'encre puis la déposent sur le papier. Clichés et textes sont disposés selon les pages qu'ils composent dans un châssis où ils sont serrés. Celui-ci ou "forme" est agité suivant un mouvement de va-et-vient qui cours auquel le plomb est successivement entré et mis en contact avec la feuille à imprimer, pressée par un cylindre.

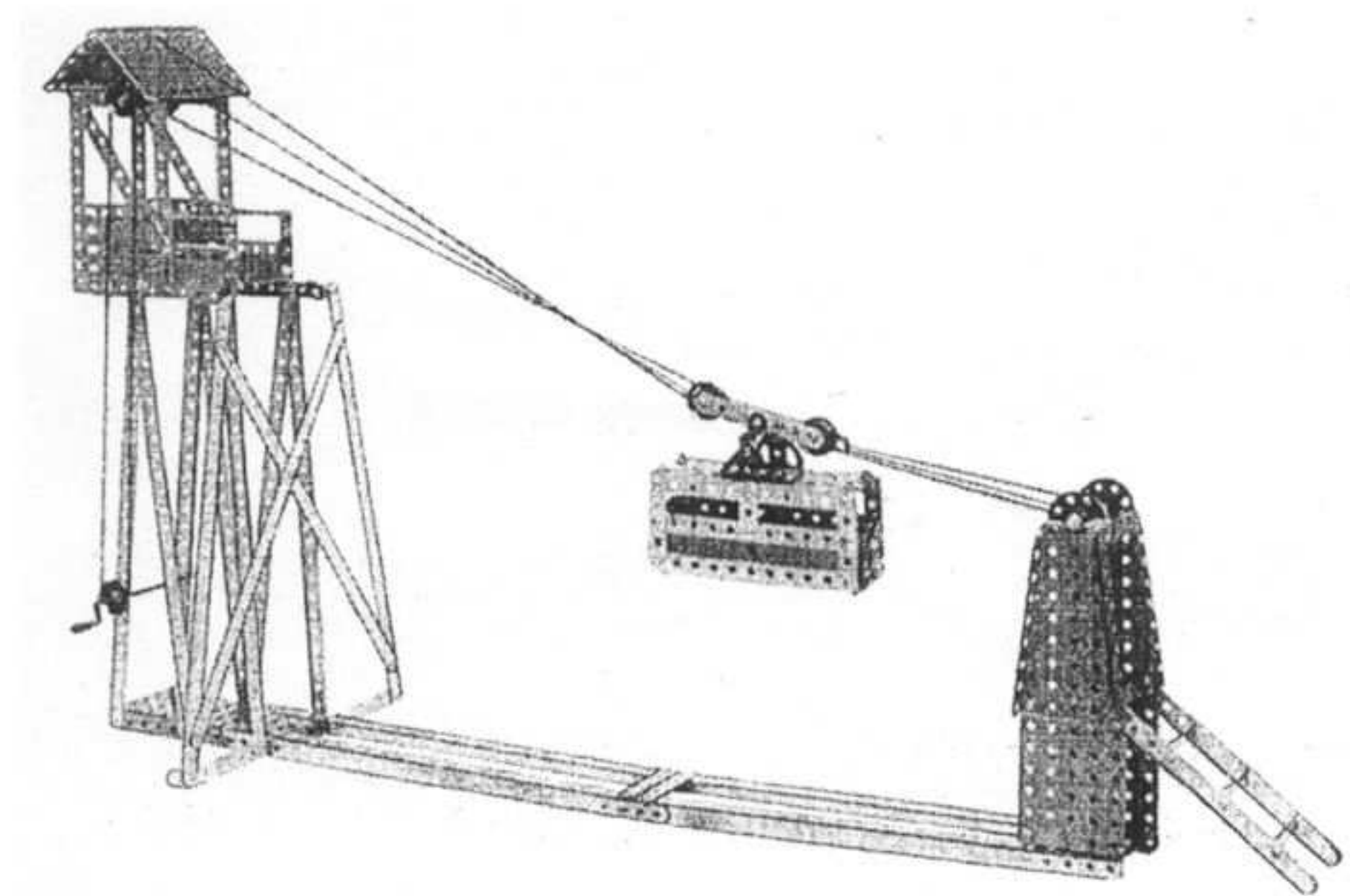
L'OFFSET est dérivé de la lithographie réalisée primitivement sur des plaques de calcaire à grain très fin puis sur zinc. La plaque gravée et montée sur cylindre ne dépose pas directement sur la surface à imprimer, l'encre retenue par le cuivre. Cette encre est d'abord déposée sur un cylindre recouvert de caoutchouc qui décolle ainsi sur les papiers les figures à reproduire.

L'HELIOGRAVURE : Dans cette méthode, l'encre remplit les "creux" de la surface imprimante. Une râcle enlève l'encre déposée à la surface, ne laissant subsister que celle restée dans les creux qui la déposent sur la feuille à imprimer.

Mais votre journal est là, bien frais. Les nouvelles qui s'y trouvent ont été choisies pour vous être agréables et si de votre côté, vous avez des idées de reportages ou autres à faire, téléphonez vite au Rédacteur en Chef, il... sera ravi !

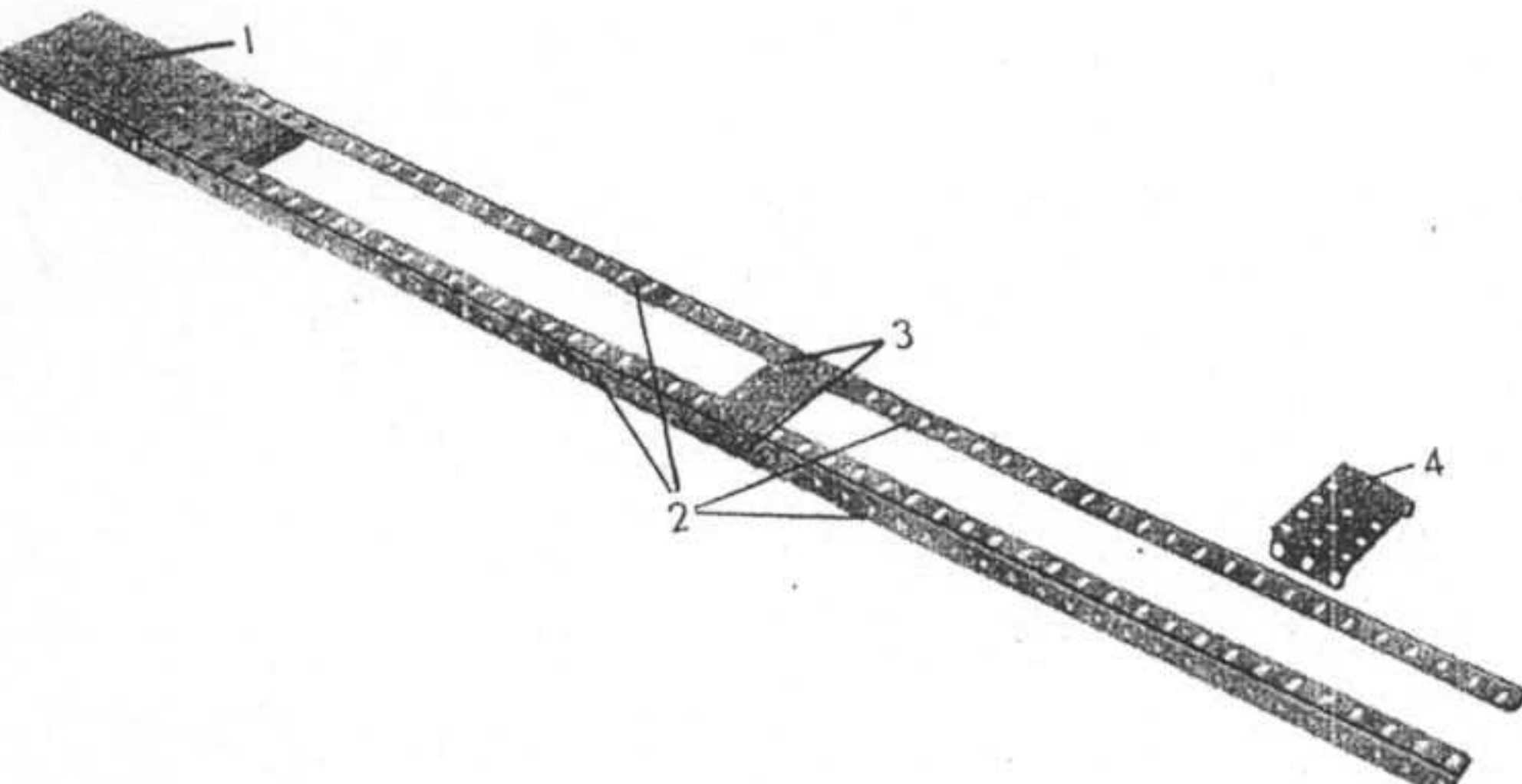
NOUVEAUX MODÈLES

LE TÉLÉPHÉRIQUE DE MINE



Nous commencerons notre rubrique habituelle par la description d'un modèle plus courant : le téléphérique de mine. Il ne semble pas qu'il y ait grande difficulté à le construire et nous croyons fermement que vous en tirerez une grande satisfaction.

DESCRIPTION.



Le socle du modèle est constitué par une plaque de 14x6 (1) prolongée par des cornières de 25 trous (2) réunies entre elles par des bandes de 5 trous (3). (Rien ne s'oppose à ce que vous ajoutiez des cornières à cet endroit pour augmenter l'importance de votre modèle.) L'extrémité de ces cornières supporte trois plaques à rebords, une à la base (4) 9x6 et deux sur les côtés (5) 14x6. Ces dernières sont surmontées de plaques secteur à rebords (6) qui soutiennent l'axe de départ de la cabine soit 2 disques de 35 mm (7) et une poulie sans moyeu de 12 mm (8). Une bande coudée 60x12 (9) relie les plaques secteur. L'escalier est réalisé en prenant des bandes de 6 et 7 trous vissées sur un trou (10). Les marches sont obtenues avec trois bandes coudées 60x12 (11) et une bande de 5 trous (12).

LA TOUR.

Celle-ci est constituée par un assemblage de bandes de 25 trous (13) renforcé à l'avant par un tablier réalisé lui aussi avec des bandes de 25 trous (14) dont deux sont croisées au centre. Des bandes coudées 90x12 (15) maintiennent cet échafaudage à la base et des équerres renversées de 12 mm (16) le supportent au sommet. Ces équerres sont d'ailleurs prolongées par des équerres 13x10 (17).

La plateforme d'arrivée est construite avec des bandes de 11 trous (18) des plaques flexibles 6x6 (19), 6x4 (20). Le plancher est une plaque flexible 14x6 (21) reposant sur des bandes coudées 60x12 (22). Le toit est formé de plaques triangulaires 6x6 (23) et d'une plaque à charnière 11,5x6 (24). Les rampes sont des triangles de

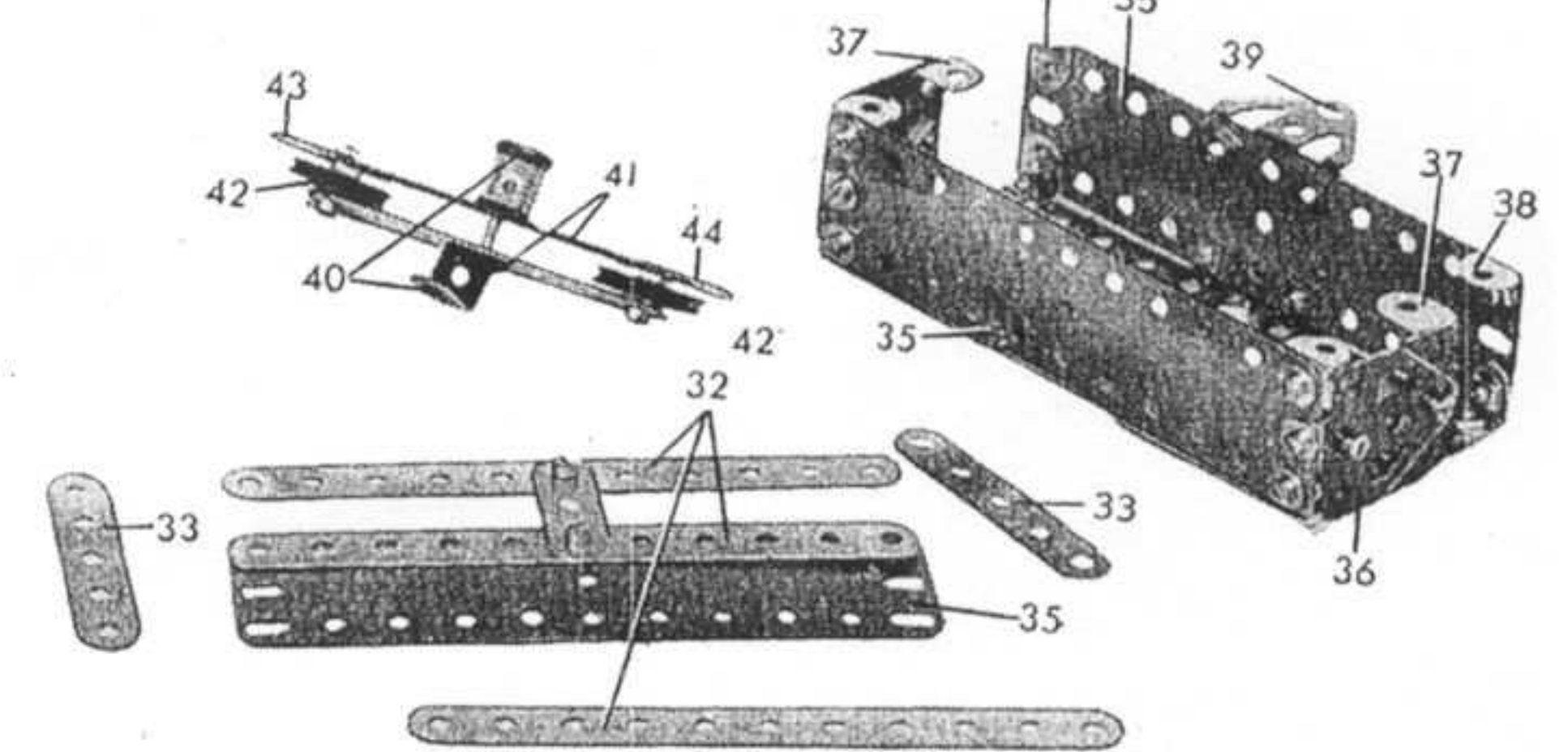
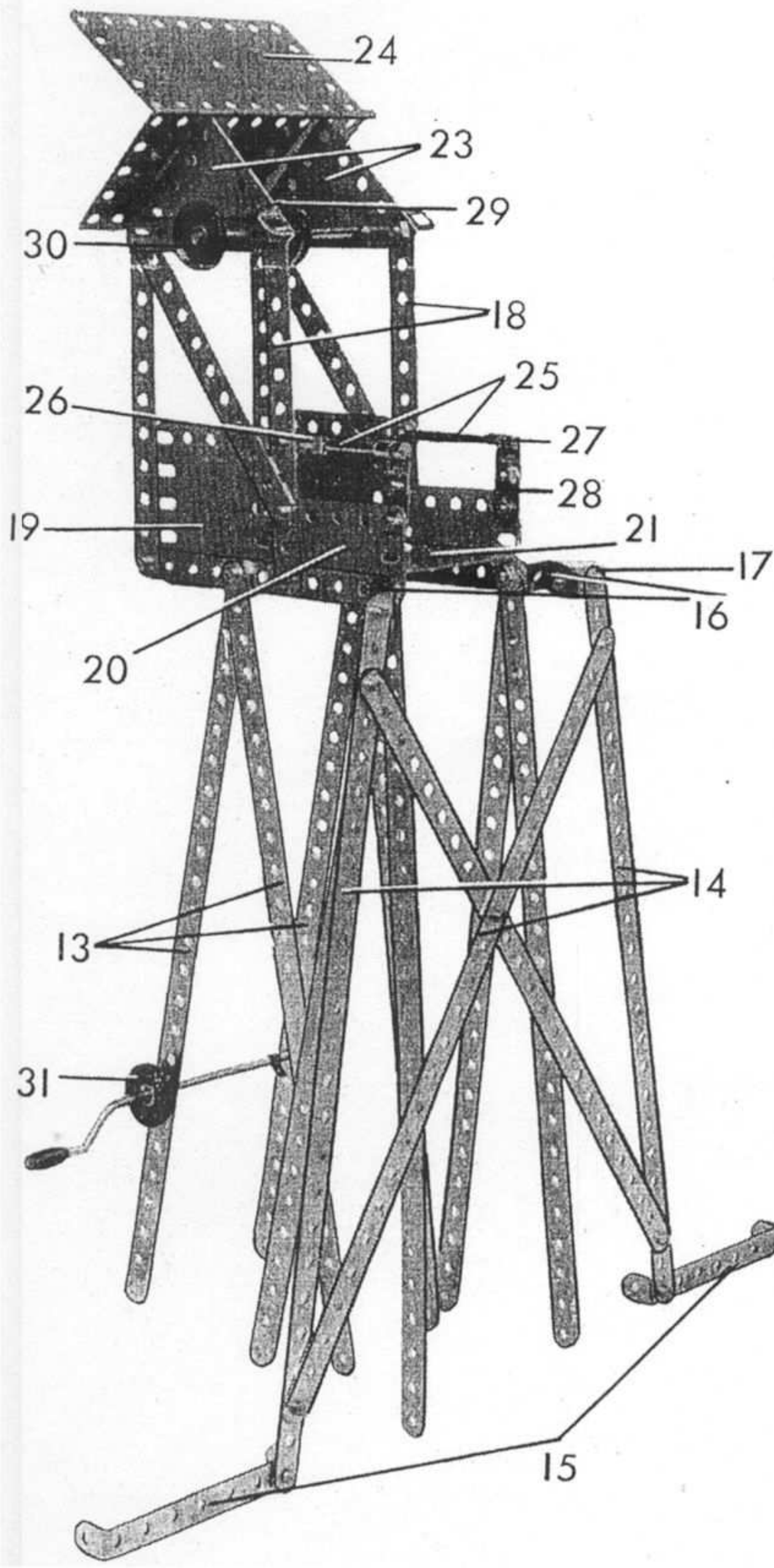
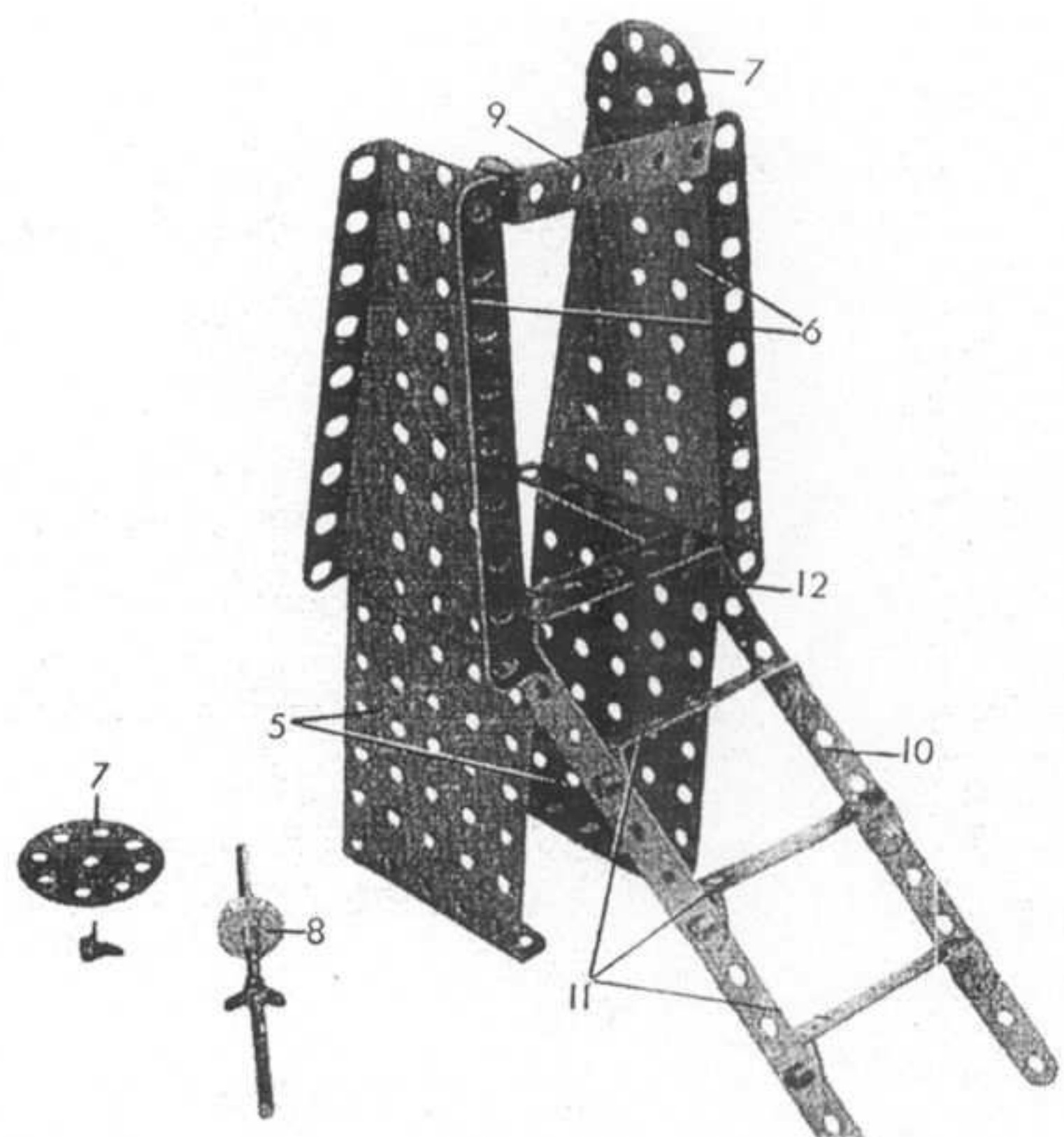
5 cm (25) passées dans des raccords triangle et bande (26) et raccords triangle et bande à angle droit (27). Ces derniers raccords sont prolongés par des supports plats (28).

Une tringle supporte une poulie 22 centrale (29) et une seconde sur le côté (30) pour être reliée par une courroie à la poulie de la manivelle de commandement (31) placée sur un montant de la tour.

LA CABINE.

Prenez des bandes de 11 trous (32) et assemblez-les avec des bandes de 5 trous (33) de trois trous (34) sur des plaques flexibles de 14x4 (35) pour les côtés, le toit et le plancher. L'avant et l'arrière de cette cabine est constitué de 2 embases triangulaires plates (36) montées sur une bande coudée 38x12 (37) et une équerre 13x10 (38).

Sur le toit, le système de roulement est réalisé avec 2 embases triangulaires coudées (39) surmontées d'équerres renversées de 12 mm (40) lesquelles sont fixées sur des bandes de 7 trous (41) supportant à chaque extrémité une poulie sans moyeu de 25 mm (42). Le système de va et vient est obtenu avec de la corde Meccano. Une corde partant du support plat (43) vient s'enrouler autour de la poulie (29) pour redescendre s'enrouler autour de la poulie (8). C'est sur cette corde là que roule le chariot.

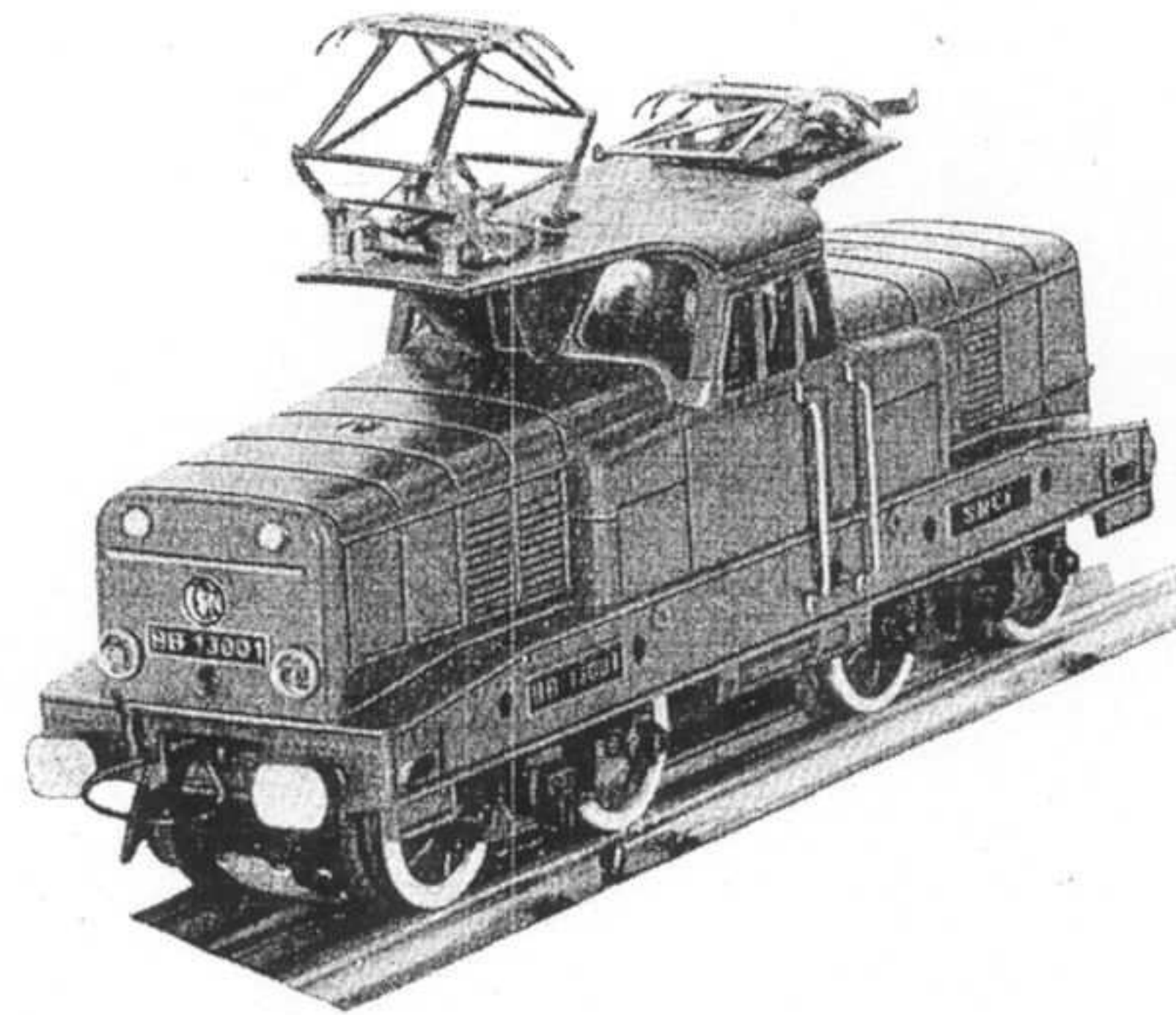


Voici donc un jouet amusant qui, comme nous l'avons déjà dit plus haut, pourra être incliné ou allongé à volonté pour donner une course plus grande ou plus haute à votre téléphérique.

NOTA. — Nous croyons que, d'ores et déjà, vous pourrez remplacer les bandes de 11 trous (18) par des bandes plus longues afin de permettre l'arrivée de la cabine directement sur la plateforme.

Trains HORNBY

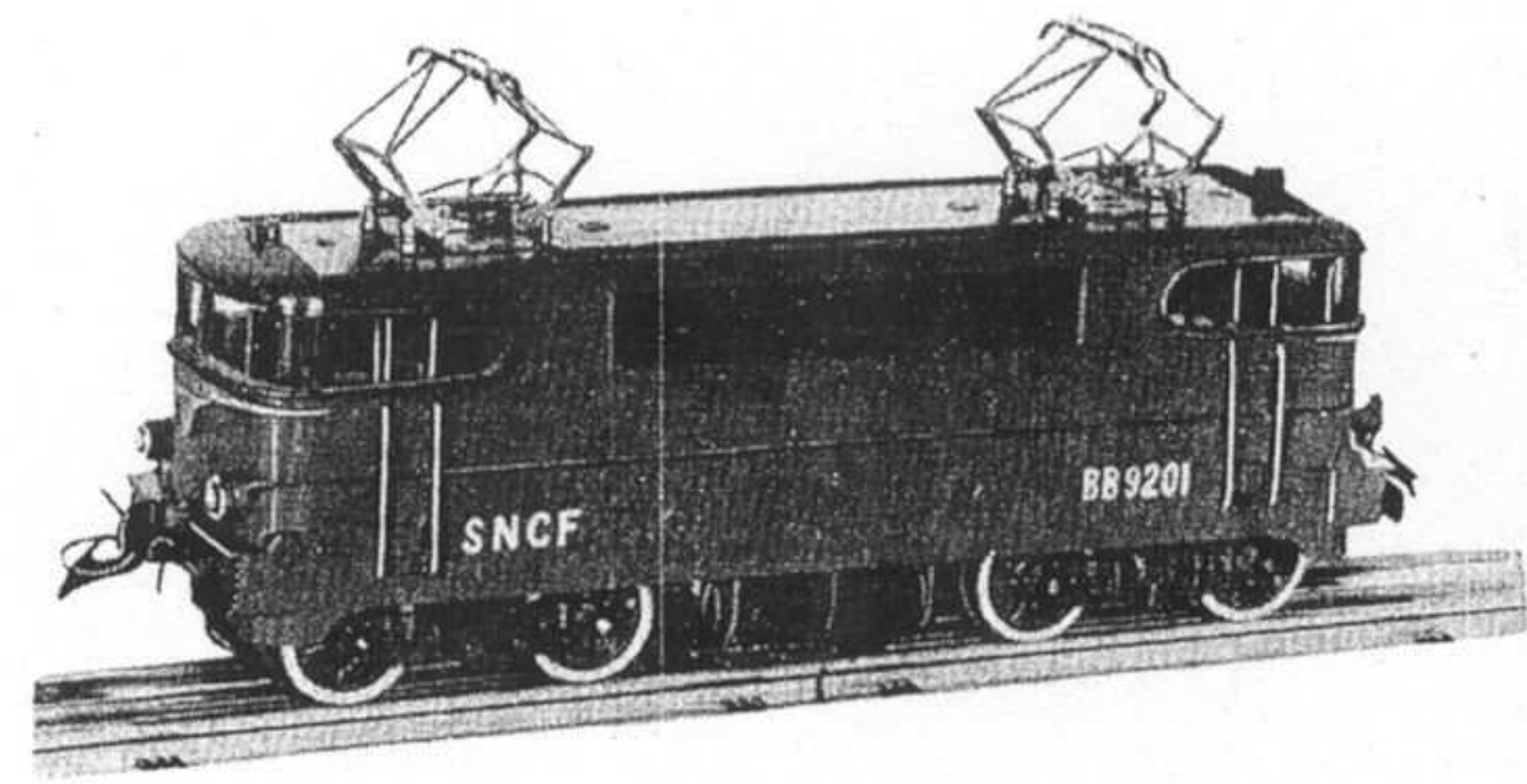
LA VALENCIENNES-THONVILLE - TZB



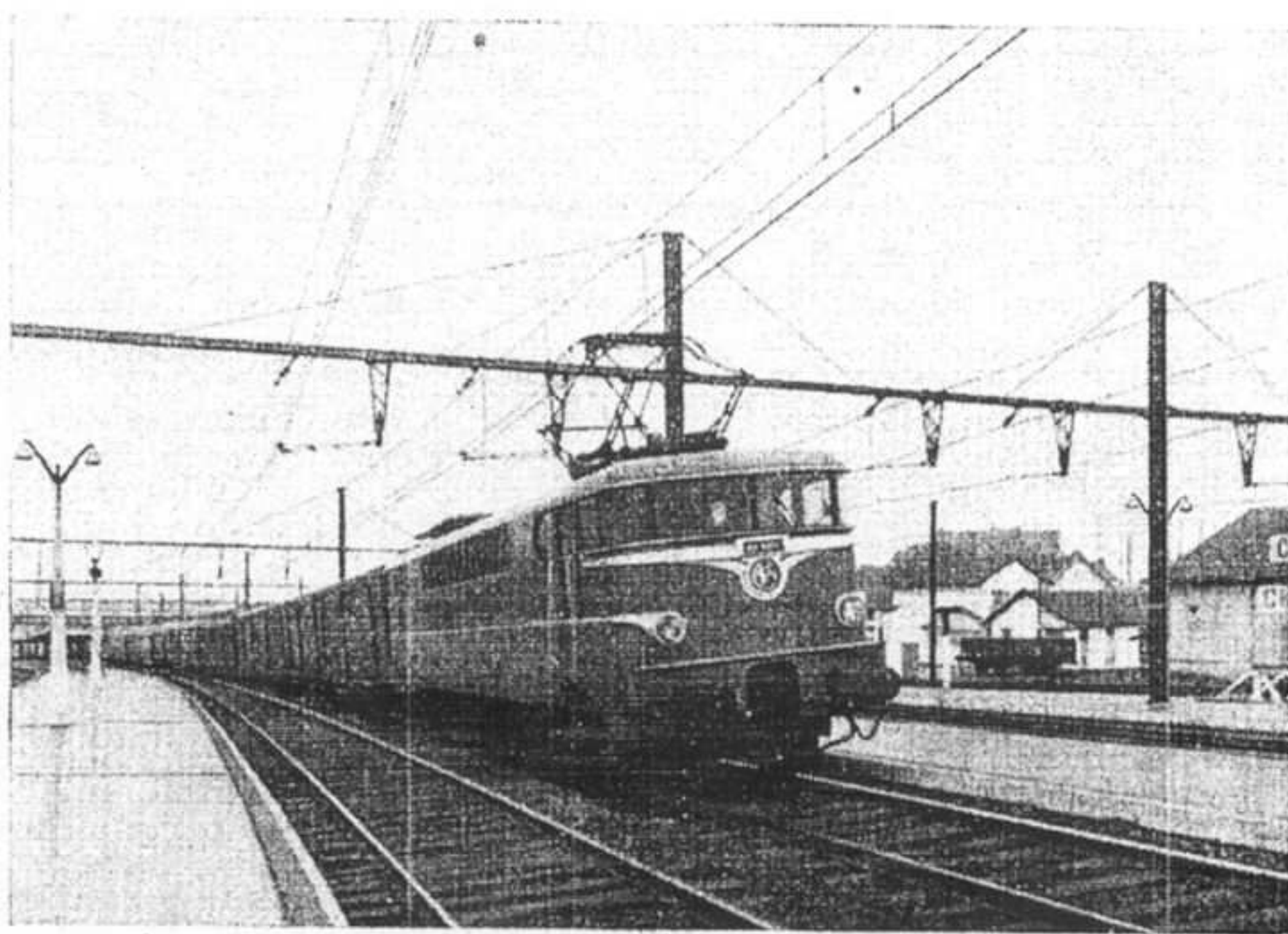
Reproduite rigoureusement dans ses moindres détails, la TZB circule avec bonheur sur les lignes Hornby. Cette machine a été la première réalisée en alliage fondu pour la carcasse. Elle possède deux bogies dont un moteur à roues à bandages. Deux lampes spéciales sont placées à l'avant. La cabine centrale dispose de glaces.

LA BB 9201 - TYPE "MISTRAL" TNB

Comme la TZB, la TNB est construite en alliage fondu avec deux bogies dont un moteur à bandages. La TNB 9201 se présente avec le maximum de détails. Les deux postes de commande placés à chaque bout de la machine sont équipés de glaces. La TNB est représentée en vert S.N.C.F.



La S.N.C.F. (Suite de la 1^{re} page)



LOCOMOTIVES BB A MOTEURS MONOPHASES A COLLECTEUR SERIE 13000.

Ces machines possèdent 4 moteurs de traction monophasés à collecteur alimentés sous tension variable (de 0 à 300 volts) par l'intermédiaire d'un transformateur.

Le démarrage et la variation de vitesse sont obtenus par réglage de la tension sur l'enroulement haute tension du transformateur à l'aide d'un gradateur haute tension qui permet d'obtenir 20 crans de marche. Ces moteurs remorquent en rampe de 10 mm/m des trains dont le tonnage atteint 350 T.

CHARACTERISTIQUES - PERFORMANCES.
Constructeur de la partie électrique : M.T.E.
Longueur totale : 15 m 20.
Poids total : 84 tonnes.
Type des moteurs et mode d'alimentation : moteurs à courant monophasé à collecteur.
Vitesse maximum en km/h. :
Type 13000 : 105 km/h.
Type 13016 : 120 km/h.

LOCOMOTIVES CC A GROUPE CONVERTISSEUR MONO-CONTINU SERIE 14100.

Cette série sera continuée jusqu'à 14.202 pour les électrifications complémentaires. Ces machines ont été étudiées par la Société ALSTHOM et sont constituées par 50 unités par celle-ci et par la Compagnie Electro-Mécanique, la Compagnie de Fives-Lille et la Société Le Matériel Electrique S.W. pour 15 autres.

L'équipement électrique de ces machines a été étudié en vue de permettre aux locomotives de développer un effort de traction très élevé au démarrage (40 T) et d'utiliser au maximum les possibilités d'adhérence. Les 6 moteurs de traction à collecteur fonctionnent en courant continu, sont alimentés sous tension variable par un groupe convertisseur monophasé continu composé de deux génératrices à courant continu, entraînées par un moteur synchrone.

Ces locomotives remorquent en rampe de 10 mm/m des trains dont le tonnage maximum atteint chaque jour 1.800 T.

CHARACTERISTIQUES - PERFORMANCES.
Constructeur de la partie électrique : ALSTHOM.
Longueur totale : 18 m 89.
Poids total : 120 T.
Type des moteurs et mode d'alimentation : moteurs à courant continu alimentés par groupe mono-continu.
Vitesse maximum : 60 km/h.

LOCOMOTIVES CC A GROUPE CONVERTISSEUR MONO-TRIPHASE SERIE 14000.

Ces machines ont été étudiées pour la partie électrique par la Société OERLION qui les construit en groupement avec la Société de BATHIGNOLLES-CHATELON. Leur partie mécanique est identique à celle des CC à groupe mono-continu; le poids total est de 124 tonnes pour une puissance continue de 3.590 CV à 39 km/h. Les moteurs de traction, du type triphasé à cage, extrêmement robustes, sont alimentés sous fréquence variable et tension proportionnelle à la fréquence par double groupe convertisseur rotatif. Les vitesses économiques sont en nombre infini, ce qui distingue ce matériel des précédents qui n'en possèdent qu'un nombre limité. Le groupe convertisseur de phase comprend un moteur synchrone et une génératrice à courant continu. Le groupe convertisseur est entraîné par un moteur qui alimente la génératrice précédente. Le courant monophasé à 50 périodes est finalement transformé en triphasé de fréquence variable entre 0 et 135 périodes.

CHARACTERISTIQUES - PERFORMANCES.
Constructeur de la partie électrique : OERLION.
Longueur totale : 18 m 89.
Poids total : 120 T.
Type des moteurs et mode d'alimentation : moteurs à courant triphasé alimentés par groupe mono-triphase.
Vitesse maximum : 60 km/h.

DES MOTRICES DE CLASSE POUR TRAINS RAPIDES LES BB 9201 - 9400 - 16000 PANORAMIQUES.

Sur le réseau du Soleil comme sur celui du Nord circulent maintenant de puissantes machines élégantes et soignées, ce sont les fameuses BB panoramiques 9201 et 16000.

LA BB 9201. Cette superbe machine d'un poids total adhérent de 78 tonnes sans lest et 82 tonnes avec lest a une vitesse maximum en service de 160 km/h. La puissance continue sous 1.500 V aux arbres des moteurs est de 5.230 CV et la puissance unihoraire de 5.570 CV.

La locomotive type BB 9200 - 9201 est destinée à circuler sur les lignes alimentées en courant continu 1.500 V. Elle est capable de remorquer, en service commercial, un train de 700 T (voyageurs), soit environ 16 voitures à 160 km/h, en rampe de 3 ‰, ou à 130 km/h, en rampe de 8 ‰, un train de 1.000 tonnes (voyageurs), soit environ 22 voitures à 160 km/h, en palier ou à 110 km/h, en rampe de 8 ‰.

Elle peut également assurer des trains de marchandises de :
1.000 T en rampe de 10 ‰
1.650 T en rampe de 5 ‰
Enfin, elle est spécialement destinée à la remorque de trains rapides lourds.

C'est la locomotive BB 9004 prototype de cette série, nous vous le rappelons, qui a battu le record mondial de vitesse sur rail avec 331 km/h, en même temps que la locomotive ALSTHOM CC 7107.

La BB 9201 est à adhérence totale et comporte une caisse reposant sur l'intermédiaire d'une suspension pendulaire et d'une traverse de charge sans pivot, sur deux bogies à deux essieux moteurs. La liaison longitudinale entre bogies et caisse s'effectue au moyen de barres de traction fixées en-dessous du bogie dans le but de réduire le cabrage.

Chacun des deux bogies comporte deux moteurs fixés côte à côte au centre du châssis. Les moteurs de traction sont entièrement suspendus, et entraînent les essieux par l'intermédiaire d'un train d'engrenages et d'un système à cardans dont les articulations sont à silentbloks.

Les moteurs de traction peuvent être couplés en série-parallèle et en parallèle sont alimentés par l'intermédiaire d'un bloc d'appareillage réalisant l'élimination du rhéostat de démarrage, le changement en couplage, le réglage du taux, l'excitation et l'inversion du sens de marche au moyen de deux arbres à cames commandés par deux servo-moteurs électriques à basse tension.

LA BB 9400. C'est là une locomotive "légère" (60 T) à courant continu destinée à assurer, comme le font les BB 16500 sur les lignes à courant monophasé, aussi bien la remorque des trains de voyageurs ou de messageries que celle des trains de marchandises.

La puissance unihoraire sous 1.500 volts est de 3.130 CV et la puissance continue sous 1.500 volts également, de 2.900 CV. La vitesse maximum atteinte est de 130 km/h. Malgré leur faible poids ces locomotives peuvent réaliser les performances suivantes :
remorque d'un train de voyageurs de 800 tonnes en palier à la vitesse de 130 km/h;
remorque d'un train de marchandises de 1.100 T en rampe de 8,8 ‰ à la vitesse de 50 km/h.

Utilisant du courant alternatif à 25.000 volts et 50 périodes, les locomotives de ce type ont été conçues pour remorquer en trafic voyageurs les trains lourds et rapides sur Paris-Lille et Paris-Strasbourg à une vitesse atteignant 140 km/h.

Dérivée de la BB 12000, qui circule depuis 1954 sur les lignes du Nord-Est, la BB 16000 s'en différencie notamment par sa carrosserie aux lignes plus modernes, son pantographe allégé, ses deux cabines de conduite (au lieu d'une seule cabine centrale) et surtout ses performances supérieures dans le domaine de la vitesse : elle peut par exemple remorquer un train de 700 tonnes (soit environ 16 voitures) à 160 km/h, en palier.

Comme la BB 12000, la BB 16000 est équipée de redresseurs du type "ignitrons" qui transforment le courant industriel en courant faiblement ondulé alimentant les quatre moteurs. Malgré son poids relativement réduit (83 tonnes), la BB 16000 a une puissance de 4.900 CV. C'est une locomotive à adhérence totale c'est-à-dire que ses quatre essieux sont moteurs.

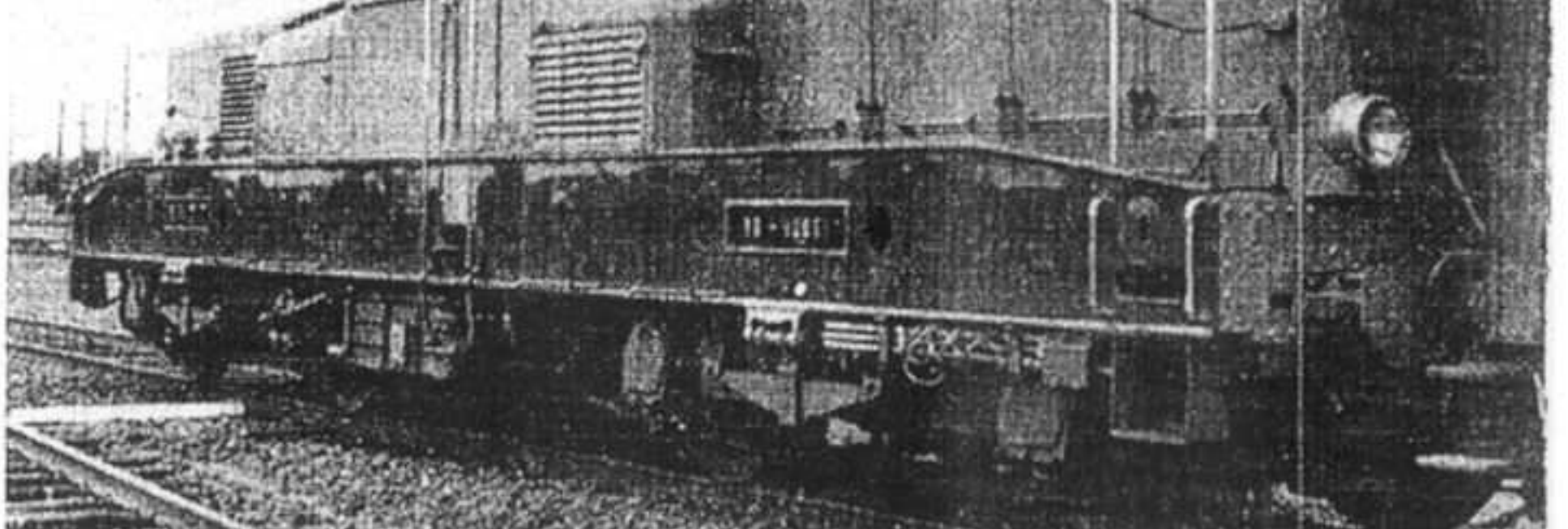
Devant circuler à grande vitesse, les BB 16000 ont été dotées de la partie mécanique et notamment des bogies des locomotives rapides à courant continu, les BB 9200. Ainsi les BB 16000 ont bénéficié à la fois des progrès accomplis dans la construction des locomotives à courant monophasé et des locomotives à courant continu.

Une quinzaine de locomotives de ce type sont déjà en service sur la S.N.C.F. notamment entre Paris et Lille, et dans la région de Strasbourg. Une trentaine d'autres sont en cours de construction.

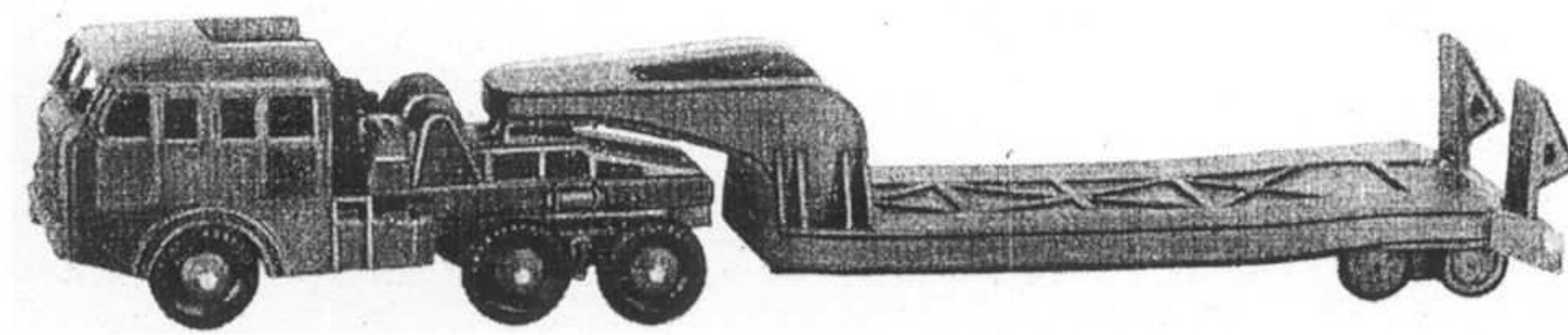
La réputation de notre compagnie nationale n'est plus à faire. Le confort, la sécurité et la rapidité des trains français sont appréciés de tous, surtout lorsque la comparaison est établie avec la concurrence étrangère.

Il reste donc, bien évident, que la valeur d'un tel matériel va contribuer à confirmer cette opinion.

M. R.



De la Réalité à la Miniature...



LE CAMION BERLIT ET SEMI-REMORQUE PORTE-CHAR.

Le succès des miniatures militaires n'est plus à nier et la venue du Berlitz et semi-remorque porte-char tombe à point pour vous satisfaire.

Le tracteur lui-même est la reproduction du camion militaire 818 en ce qui concerne la cabine à ceci près qu'elle est munie de glaces. Tout l'ensemble du châssis tracteur est garni de treuil, vérins et accessoires divers. Six roues montées de pneus noirs à nervures équipent ce véhicule. Deux roues de secours sont placées juste derrière la cabine. La longueur du tracteur seul est de 125 mm. La semi-remorque est du type dit "col de cygne". Elle est munie à l'arrière de deux essieux de roues avec pour l'essieu extrême quatre roues. Une roue de secours est placée entre les deux branches du "col de cygne".

Des rampes s'abaissent à l'arrière pour permettre le chargement d'un char AMX. Cette remorque se dételle sans difficulté. Pour la détacher, il suffit d'en soulever légèrement l'avant et faire avancer le tracteur. La dimension de cette pièce, rampes abaissées, est de 235 mm, ce qui donne, lorsque le tracteur est accroché, une longueur totale, compte tenu du "col de cygne", de 315 mm. Précisons, toutefois, que c'est là un Dinky Super-toys reproduit aux couleurs de l'Armée Française et livré dans un coffret rayé bleu et blanc.

Nous ne saurions trop vous engager à vous le procurer.

LE PORTE-CLÉ du CLUB DINKY TOYS est arrivé !



Demandez-le vite au Secrétariat du Club

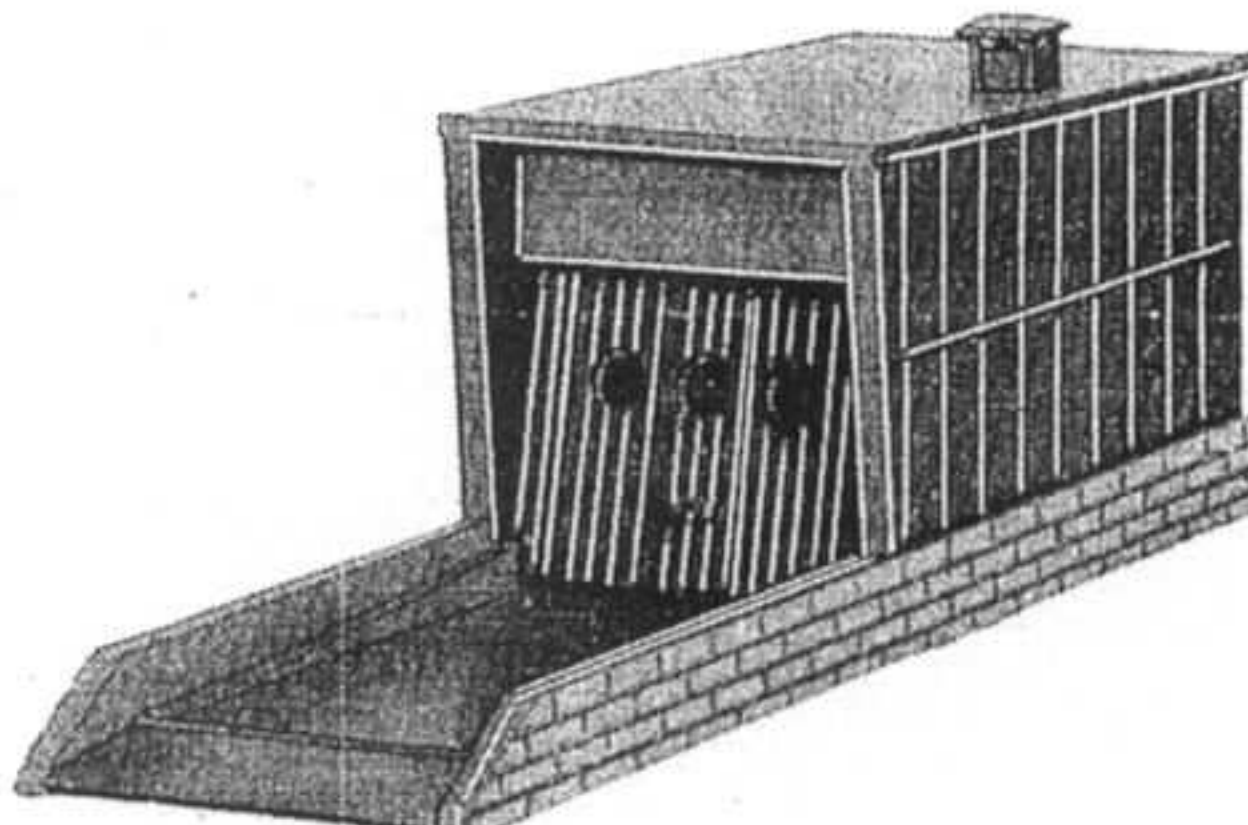
70, Av. H-Barbusse - BOBIGNY

PRIX : 300 FRANCS (3 N.F.)

LE BOX EN MATIERE PLASTIQUE.

Il fallait bien, tôt ou tard, en arriver là. Avoir son propre garage; c'est maintenant chose faite avec l'arrivée du box Dinky Toys.

Réalisé entièrement en matière plastique, il se présente agréablement dans une construction moderne. Il a été minutieusement étudié pour vous donner le maximum de satisfaction. La grande particularité réside dans son système d'ouverture de la porte avec entrée et sortie de la voiture automatiquement. Vous appuyez simplement sur la cheminée, la porte bascule et la voiture, placée dans l'allée, face au garage, entre immédiatement. Le box mesure 272 mm de longueur. Il est livré dans un étui pour Dinky Toys et nous sommes persuadés que vous tirez des quantités de joies avec cet intéressant modèle.



LA VIE DU CLUB D. T.

La Section de LYON, sous l'énergie impulsion de M. Roger GOULON et de sa dynamique équipe, organise sa 3^e réunion annuelle, le dimanche 11 octobre à 14 h. 30, Salle Molière, 16, quai de Bondy à LYON. Comme chaque année, cette manifestation se déroulera dans la joie avec la participation de Tante Paulette de la Radio Télévision Française. Des jeux pour tous, auront lieu sur scène, dotés de nombreux lots pour les lauréats.

Mais attention, vous qui devez assister à cette réunion, n'oubliez pas de porter votre insigne ! Sinon vous risquez tout simplement de ne pouvoir entrer ou... de ressuscrire une adhésion ! Bien entendu, tout le monde est cordialement invité, les membres et les non membres... de toute façon ces derniers le deviendront automatiquement en entrant...

Alors n'hésitez plus ! Vous passerez là une agréable après-midi.

La Section du Mans, de son côté, ne reste pas inactive. Elle organise, le 8 octobre prochain une importante visite des Usines SICO. Que ceux qui sont intéressés se précipitent chez M^{me} FEUVRAIE, Magasin "Au Damiernier", 9, rue de la Perle, qui se fera un plaisir de les inscrire.

Serge MOHEL - Condrüeu. « Je voudrais en Dinky Toys le camion Sonnia, le Berlitz PLH et un Bulldozer Continental. »

Merci pour votre lettre, reçue pendant notre fermeture pour les vacances. Puisque nous venons d'importer d'Angleterre le Bulldozer Bliaw-Knox, il n'est pas question d'en reproduire un autre pour le moment. Nous notons vos autres suggestions.

Claude MAZOYER - Grenoble. « Ne pourriez-vous prévoir d'autres voitures de course, et aussi la P.L. 17 Panhard ? »

Notre série de voitures de course est un peu délaissée au profit des voitures de tourisme, et nous le regrettons pour ceux qui en sont plus spécialement amateurs. Nous avons également reçu un abondant courrier nous réclamant la « P.L. 17 », et nous la sélectionnons pour nos éventuels projets.

Franz DYRDA - Buironfosse. « Je voudrais les caractéristiques du Miroiter. Je voudrais que les Dinky Toys soient équipés d'essuie-glaces. »

Nous consacrerons dès que possible une fiche technique au Miroiter SIMCA Gargo. En revanche, nous vous laissons peu d'espoir pour les essuie-glaces, qui, au 1/43 seraient bien petits... Nous essayons, croyez-le, de perfectionner le plus possible nos miniatures, et vous aurez, dans ce domaine, d'heureuses surprises.

A votre service !

Xavier MAITENET - MONTHEY (Suisse). « Je trouve votre série « Aviation » très bien, mais j'aimerais cependant en plus des couleurs d'Air-France, d'autres décorations. »

Votre demande s'ajoute à celles déjà reçues. Puisque « Garavelle » est utilisée sur de nombreuses lignes aériennes, autres qu'Air-France, — à qui, il était normal de laisser la priorité —, et par exemple la Suisse, nous allons étudier une telle possibilité.

Gérard GHY - Dreux. « J'ai mis mon insigne sur mon beret, et ça se voit très bien. J'essaie de vous amener de nouveaux membres. » Bravo et que tous nos Membres vous imitent !

IMPRIMERIE POINSOT
5, rue Bonnet - CLICHY (Seine)