

### A PROPOS...

Je dois d'abord m'excuser pour le retard avec lequel sort ce numéro, puisque je vous avais annoncé — bien imprudemment — qu'il paraîtrait début février. Mais, comme l'on dit dans ce cas, ce retard est dû à des « motifs indépendants de notre volonté ». Je ne vous cache pas d'ailleurs que ce retard m'a permis de constater à quel point vous tenez à votre « Actualités Meccano » puisque bon nombre d'entre vous m'ont écrit ou téléphoné pour manifester leur inquiétude ou — mais en très petit nombre — pour protester.

Je suis heureux de souhaiter la bienvenue à de nombreux amis Italiens dans le groupe des lecteurs d'« Actualités Meccano ». Je suis persuadé qu'ils n'auront aucune difficulté à lire, nos deux langues étant vraiment très proches l'une de l'autre. De toute façon, ce sera un excellent exercice de traduction. Il me sera bien sûr très agréable de connaître l'avis de nos lecteurs transalpins sur le présent numéro.

On m'a beaucoup reproché de ne pas encore avoir parlé des nouveautés Dinky Toys de l'année et je vais immédiatement réparer mon omission. Je vous signale également que les 11 premières nouveautés 1960 sont illustrées dans le nouveau catalogue, qui paraît en même temps que le présent Journal.

Vous savez déjà évidemment, pour vous les être procurés, que sont sorties à ce jour : la « Floride » RENAULT; la DE SOTO « Diplomat »; la camionnette MERCEDES BENZ « Unimog »; l'ASTON MARTIN DB3S. Dans quelques jours, vous pourrez acquérir le GBO BERLIET, camion pétrolier Saharien avec chévre, qui figure dans la série des DINKY SUPER-TOYS. Puis sortiront une arroseuse-balayeuse LMV, avec balai utilisable, l'AUSTIN HEALEY 100, l'Estafette RENAULT, en version « Pick-up » (probablement en juin), et le « Nord 2501 Noratlas », en version armée de l'air.

En juillet, viendra le tour de la PANHARD « PL17 »; après les vacances, un autre véhicule militaire : le Half-Track M3, sortira en même temps que la FIAT 1800, en version familiale. Pour terminer l'année : un splendide profileur RICHIER, engin de Travaux Publics, viendra compléter votre collection. Je vous parlerai ultérieurement d'autres DINKY SUPER-TOYS qui seront importés d'Angleterre en quantité hélas, limitée, et qui devraient remporter un gros succès, car ils sont totalement inédits en France.

Voilà mon omission réparée ! Et j'espère que ce programme vous plaira...

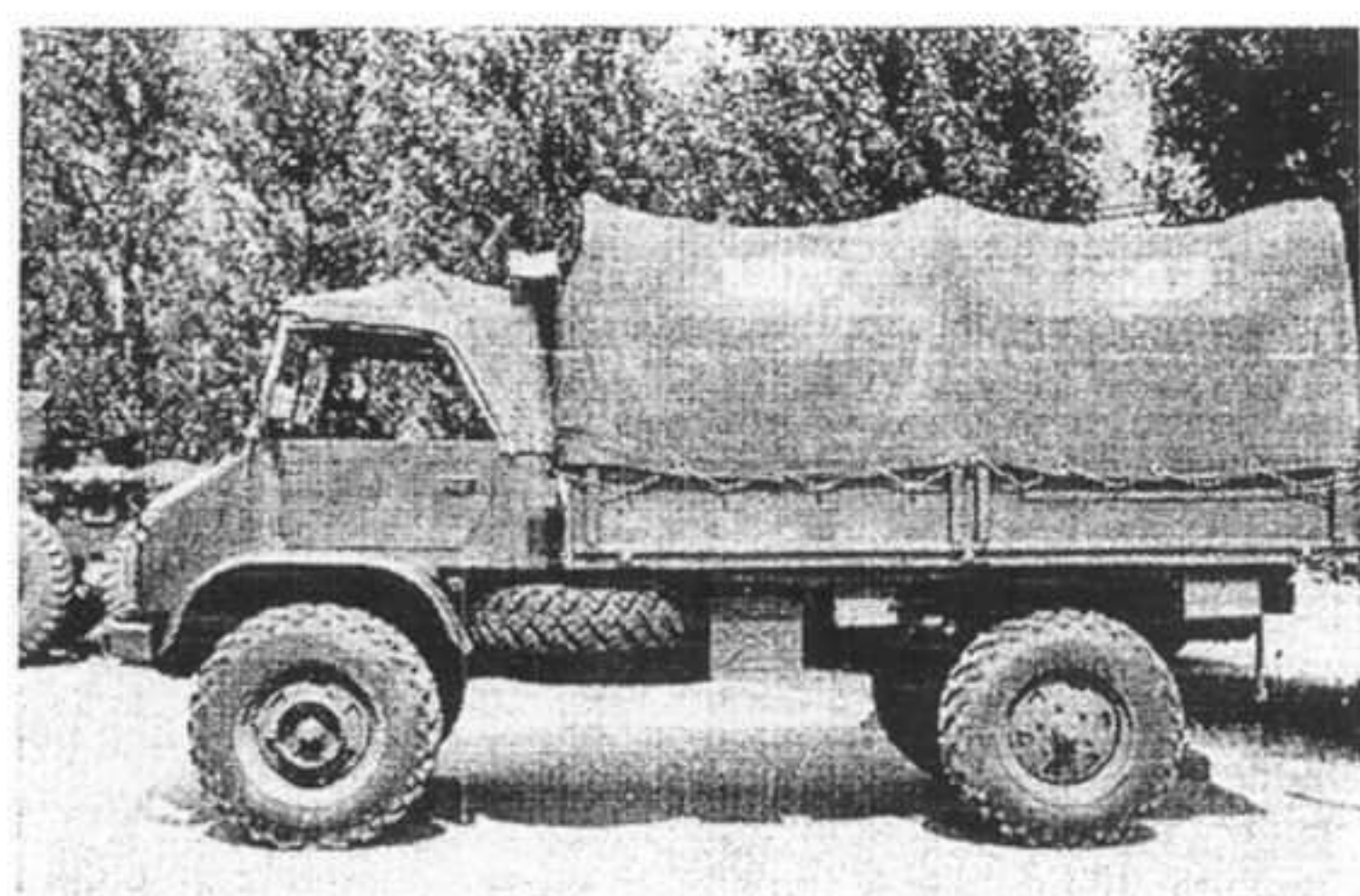
Le Rédacteur en Chef.

### RIONS UN PEU !...

Dans une clinique, en Ecosse, une infirmière demande à sa collègue :  
— Dis-moi, est-ce le gars qui a avalé une balle de golf qui est opéré maintenant ?  
— Oui.  
— Alors, celui qui attend dans le couloir, l'air inquiet, c'est un parent ?  
— Non, c'est son partenaire, il attend la balle pour continuer la partie.

### MERCEDES-BENZ "UNIMOG"

FICHE TECHNIQUE : série militaire n° 3.  
DINKY TOYS : Référence 821 - Camionnette MERCEDES BENZ "Unimog".  
Longueur 93 mm - largeur 41 mm - hauteur 44 mm.  
Roue de secours utilisable.  
Bâche amovible en matière plastique.  
Crochet de remorquage.  
Couleur vert armée.  
Date de sortie : 1<sup>er</sup> mars 1960.  
Prix : 3,75 NF.



**CARACTERISTIQUES DU MODELE VERITABLE**  
Longueur hors tout : 4,925 m.  
Largeur hors tout : 2,140 m.  
Moteur : 6 cylindres - 2.195 cm<sup>3</sup>.  
Refroidissement par eau.  
6 vitesses avant - 2 vitesses arrière.  
Vitesse maximum : 95 km/h.  
4 roues motrices.  
Diamètre de braquage : 13 m.  
Poids à vide : 2 tonnes 9.  
Charge utile : 1 tonne 5 ou 12 hommes.

#### Possibilités :

- franchissement de cours d'eau de 80 cm de profondeur;
  - escalade de pentes allant jusqu'à 70 %;
  - franchissement d'obstacles de 40 cm de hauteur;
  - peut subir un angle latéral de 42°.
- Ce véhicule léger de transport tous terrains, aux performances étonnantes, est utilisé dans l'armée allemande et dans les Forces Françaises en Allemagne.

# MECCANO

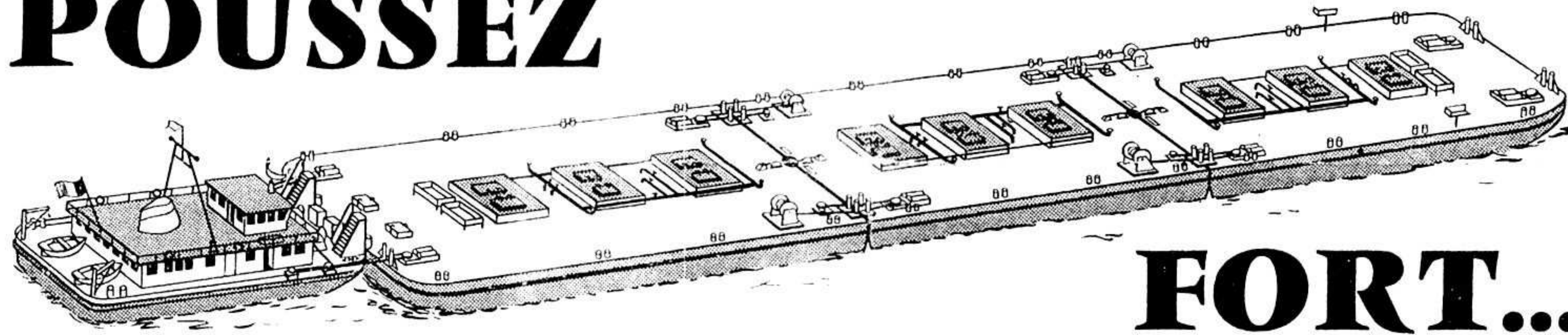
DINKY TOYS

TRAINS HORNBY

PUBLICATION TRIMESTRIELLE

RÉDACTION - ADMINISTRATION 70, AVENUE HENRI-BARBUSSE - BOBIGNY (SEINE) - TÉL : VII. 97-49

## POUSSEZ



## FORT...

Je pense que vous avez tous été assez intrigués par l'annonce curieuse parue dans le n° 2 et qui vous informait d'un article sur les pousseurs.

Qu'est-ce qu'un POUSSEUR ?

Il est facile de répondre que c'est un peu le contraire d'un remorqueur. Vous connaissez bien ces bateaux courts, trapus, puissants qui tirent derrière eux 3 ou 4 péniches, mais peu d'entre vous certainement ont déjà eu l'occasion d'assister au travail des pousseurs que l'on commence à voir sur la Seine, notamment entre la banlieue de Paris et Rouen.

Pourquoi un pousseur plutôt qu'un remorqueur ?

Vous avez déjà certainement trouvé la réponse en regardant passer un train de péniches halé par un remorqueur. Bien souvent, vous avez vu l'axe des péniches décalé par rapport à celui du remorqueur et malgré cela un violent remous apparaissait à la proue de la première péniche. C'est que, étant donné la très faible distance entre le remorqueur et cette dernière, les remous provoqués par l'hélice du remorqueur viennent s'écraser contre l'avant du premier bateau, et agissent en quelque sorte comme un frein. Si j'ajoute que ces remous possèdent une vitesse égale au double de la vitesse d'avancement du train de péniches, vous comprendrez quelle énergie est dispersée inutilement. A cela, viennent encore s'ajouter les remous plus faibles certes, mais non négligeables, provoqués par chacun des bateaux du train de péniches.

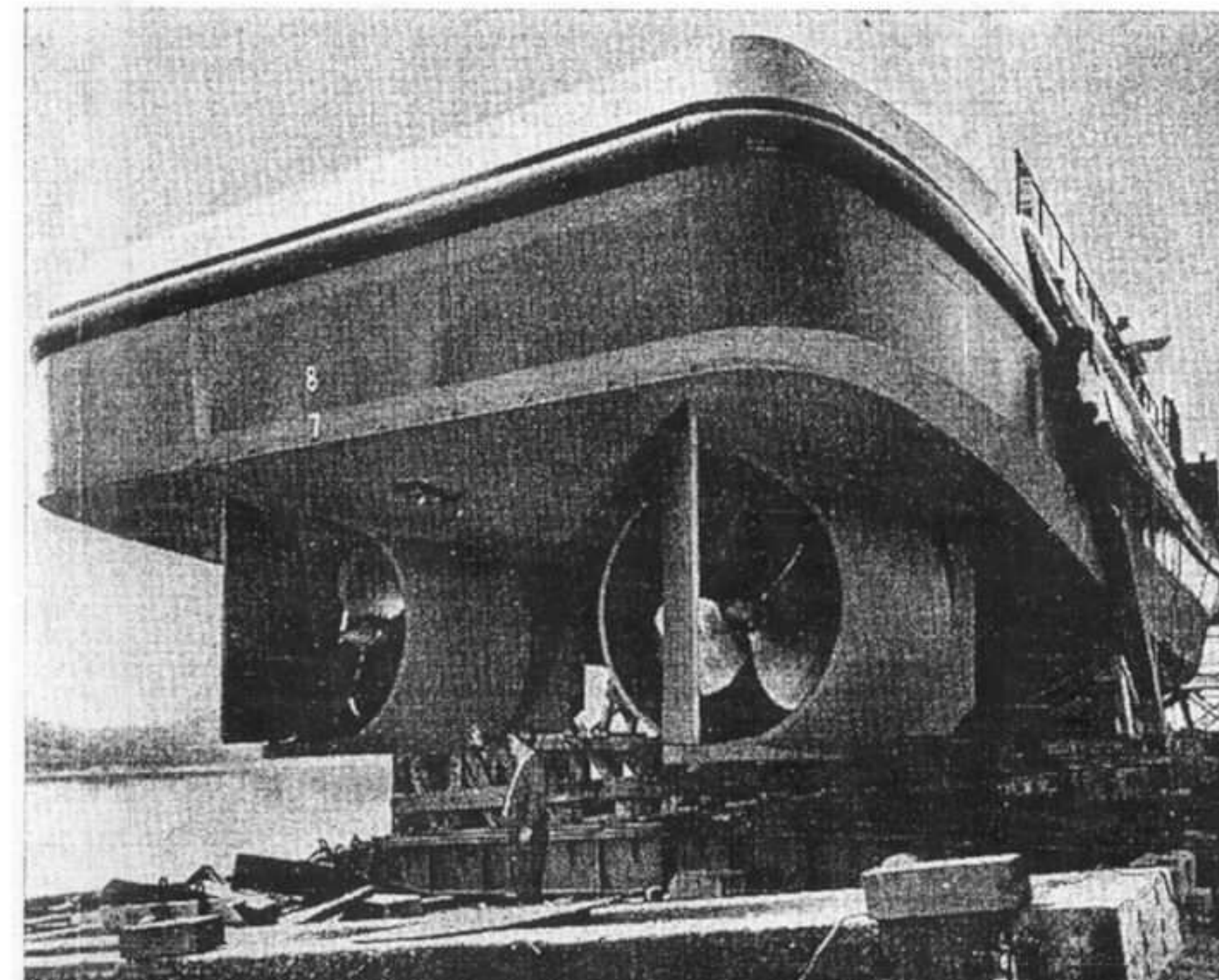


Documents "PETROLE-PROGRES"

La solution réside donc dans un bateau unique de longue dimension, une sorte d'automoteur géant. Malheureusement, si sur le plan utilisation de l'énergie, cette solution semble satisfaisante, elle l'est beaucoup moins sous l'angle de la maniabilité pour les manœuvres d'éclouage et d'accostage notamment.

C'est là qu'est le gros avantage des convois poussés, qui sont composés de 2, 3 ou même 5 péniches amarrées l'une contre l'autre selon un axe et poussées par un pousseur.

Un coup d'œil sur le dessin ci-dessus vous montrera que seuls le premier et le dernier éléments du convoi ont besoin d'avoir un profil aérodynamique ou plus exactement hydro-dynamique. Vous comprendrez aussi que lorsque le convoi démarre, les remous et sillages sont limités au maximum et réduisent énormément la



perte d'énergie. Le passage d'un convoi ne présente pas de difficultés spéciales, car ce convoi se conduit exactement comme un seul et unique bateau.

Esso Standard SAF a conçu l'an dernier un convoi expérimental composé de 3 péniches et d'un pousseur. Sa longueur totale était de 133 mètres et sa largeur de 11 m 40. Cette largeur était uniquement conditionnée par la largeur des écluses entre Paris et Rouen, dont 5 n'ont en effet que 12 mètres de largeur. Il restait donc 30 cm de chaque côté.

Le pousseur a 23 mètres de long sur 5,50 de large, et il est propulsé par 2 moteurs Diesel à 8 cylindres, de 400 CV chacun. Chaque moteur entraîne une hélice logée dans une tuyère.

La direction est assurée par 6 gouvernails, 2 pour la marche avant, 4 pour la marche arrière, tous synchronisés pour permettre une utilisation aussi étendue que possible.

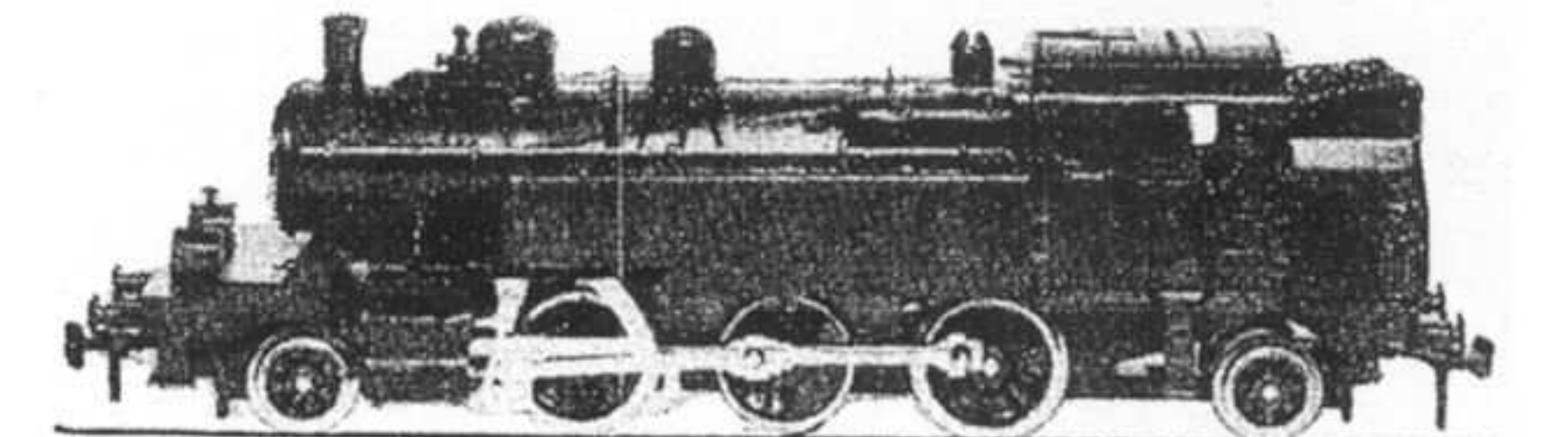
Il est équipé de 2 projecteurs pour la nuit et d'un radar, que vous apercevez d'ailleurs sur l'une des photos, car la Basse Seine est très fréquemment couverte de brouillard, en automne et en hiver.

Tout a été prévu au cas où les péniches ne contiendraient pas toutes le même produit pétrolier et notamment des produits de densités différentes. Il est possible d'assurer l'entonnement uniforme du convoi dans l'eau en mettant une quantité d'eau déterminée dans les compartiments à balast, aménagés aux extrémités des bateaux.

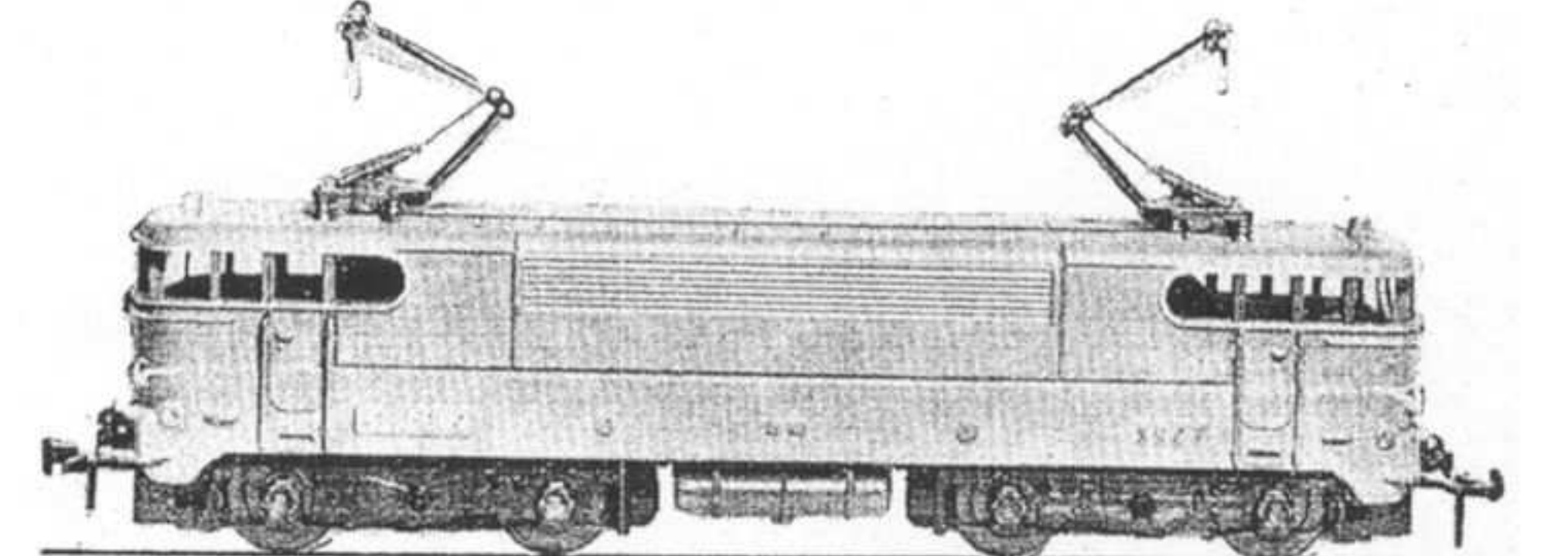
#### A PROPOS DE MARINE

Puisque dans ce numéro, nous avons déjà parlé de bateaux, il nous faut indiquer à ceux qui sont passionnés par tout ce qui touche les marines de guerre mondiales, un livre qui vient de paraître et qui leur donnera des renseignements très détaillés sur tous les navires et appareils des forces navales du monde. Ce livre s'appelle *Les Flottes de Combat 1960*, son auteur Henri LEMASSON. Ce livre est en vente notamment aux Editions Maritimes et Coloniales, 17, rue Jacob à Paris (6<sup>e</sup>), au prix de 52 NF, franco de port.

## LE TRAIN HO QUE VOUS ATTENDIEZ LE HORNBY-ACHO



Hornby sort cette année un train "HO" absolument étonnant, qui est vraiment de classe internationale. Nous avons eu le privilège d'être le premier à l'essayer et c'est une expérience passionnante. La qualité du moteur qui équipe les deux premières locomotives Hornby-Acho se juge d'un coup d'œil, sur le réseau. Regardez par exemple la "131 Vapeur" démarrer lentement, très lentement, remorquant sans peine ses 10 ou ses 20 wagons; c'est un régal de voir le piston et les bielles se déplacer puissamment sans à-coup et répondre instantanément aux moindres accélérations ou ralentissements qui lui sont commandés par le bouton du transformateur.



Quant à la BB 16.000, elle n'a pas encore fini d'étonner ses créateurs qui ont l'intention de lui faire tirer des charges fantastiques. Des expériences spectaculaires sont en cours et nous vous tiendrons, bien entendu, au courant.

Voici, présentées pour la première fois, les deux premières locomotives Hornby-Acho. Nous vous en reparlerons en détail une autre fois. Sachez seulement qu'elles sont équipées d'un moteur surpuissant et pourvus d'une carrosserie en matière plastique reproduisant jusqu'aux moindres rivets.

Ces articles ne seront pas lancés dans le commerce avant la fin des vacances et votre fournisseur ne dispose pour le moment d'aucun dépliant ou catalogue.



### Soyez observateurs

### ET VOICI LES RÉSULTATS DE NOTRE PRÉCÉDENT CONCOURS

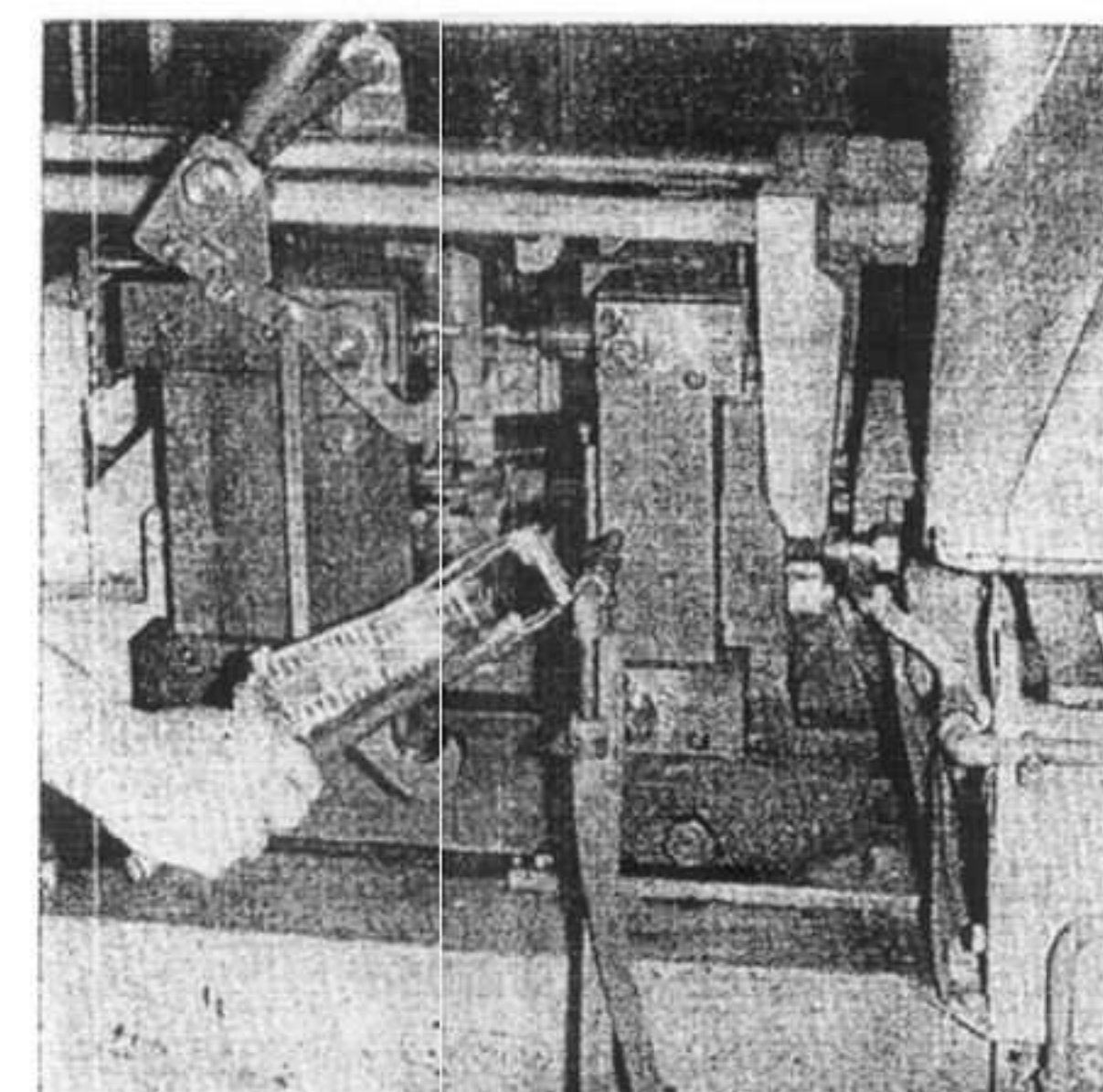
Rien ne sera plus facile pour vous, fervents collectionneurs et donc amateurs d'automobiles, que de découvrir la voiture illustrée ici ! Nous vous demandons de citer dans l'ordre : la MARQUE de la voiture (exemple : DUPONT); sa référence (ex. : XYZ...) et sa nationalité.

20 réponses correctes seront tirées au sort et recevront une surprise. Cette fois encore, votre participation nombreuse nous prouve que vous aimez beaucoup ces devinettes, et aussi que vous êtes aussi « calés » en matière de chemin de fer qu'en aviation. Nous devons reconnaître toutefois que nombre de bonnes réponses ont dû être éliminées parce qu'incomplètes. Nous avions, en effet, bien spécifié : « A quelles locos appartient ce pantographe ? » La réponse était la suivante : Série BB 9.400, 16.000 et 16.500. Voici les heureux destinataires de notre surprise à qui nous adressons tous nos compliments :

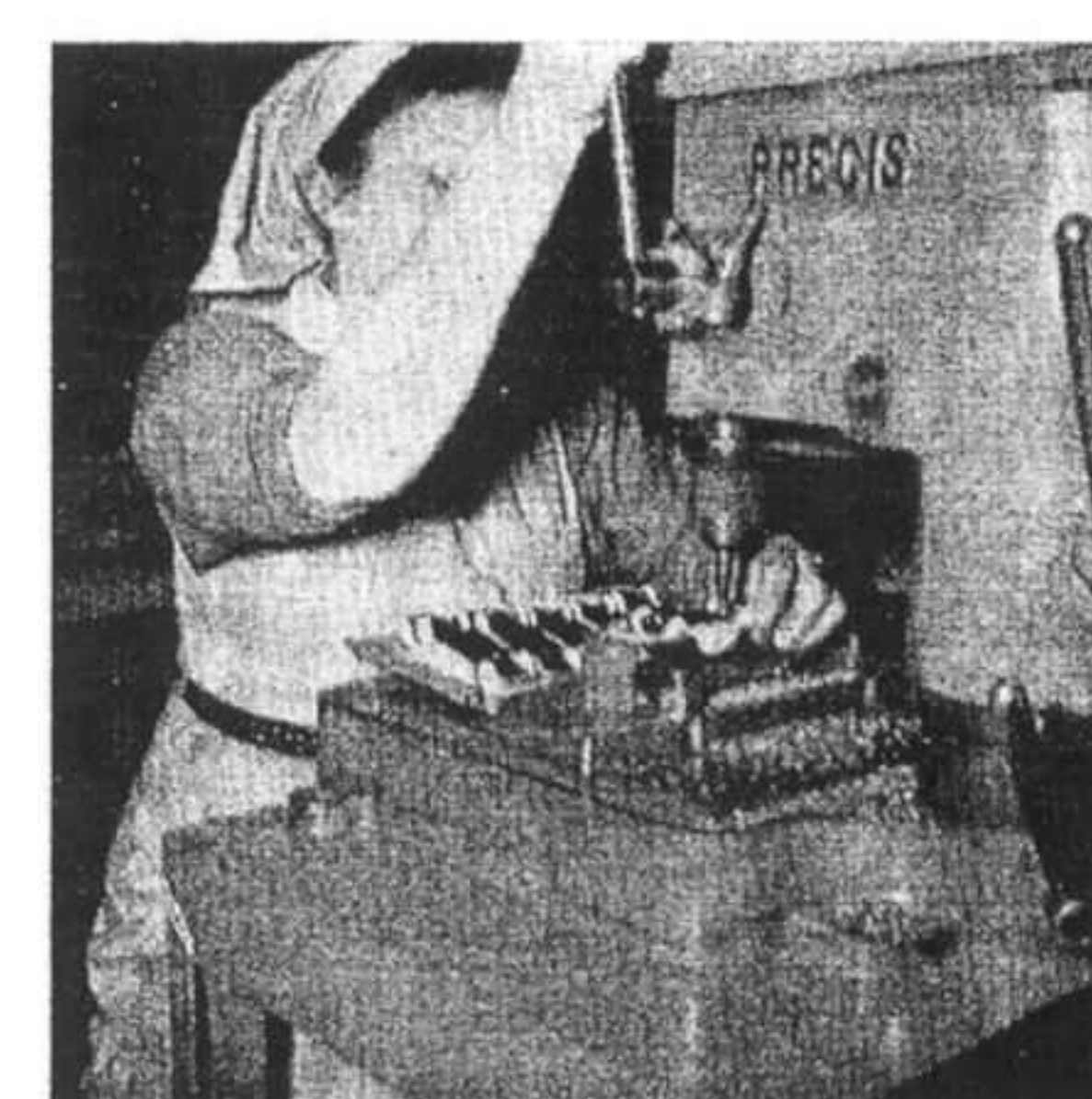
Gérard LUQUET à Rueil-Malmaison; J.S. SPINDLER à Besançon; G. CALAFATO à Château-Bernard (Charente); C. LEMAÎTRE à Epinay-sur-Seine; Daniel SOSOTTE à St-Ouen; Bernard LEPINE à Lyon; Guy LOISEAU à Bois-le-Roi; Jean CHABASSIER à Thiais; François MENNERAT à Paris (5<sup>e</sup>); Jean VIDAL à Sarcelles; Bernard ETLICHER à Bar-le-Duc; Jacques SEROSE à Corbeil-Essonnes; Alain GIRAUD à St-Doulchard (Cher); Georges SOTY à Blanc-Mesnil; B. GRENIER à Tours; Christian BARBE à Saintes; Gérard DEBERIN à Paris (9<sup>e</sup>); Thierry PORCHER à Paris (5<sup>e</sup>); Gérard BAUGE à Paris (20<sup>e</sup>); Patrik GILQUIN à Paris (17<sup>e</sup>).

## VOYAGE AU PAYS DES DINKY TOYS

(suite et fin)



— Gros plan d'un moule monté sur une fondeuse : une semi-remorque porte-voitures vient de sortir.



— Sertissage du châssis sur la carrosserie.

Nous en sommes restés la dernière fois au moule terminé, prêt à être posé sur une fondeuse. C'est une machine dans le creuset de laquelle on fait fondre les lingots de Zamac en les chauffant à plus de 400 degrés. Cet alliage à base de zinc une fois en fusion, on l'envoie sous pression dans le moule où il se refroidit instantanément. La pièce ainsi obtenue représente la carrosserie de votre Dinky Toys.

Cette pièce va être maintenant polie de façon à ne présenter aucune bavure, aucune aspérité. Pour cela, on place plusieurs centaines de pièces dans un grand tonneau d'acier, on y ajoute de l'eau, des galats et de la poudre abrasive et... on fait tourner le tout. La carrosserie en sort prête à être peinte, mais les Dinky Toys ont, vous l'avez remarqué, une peinture qui tient admirablement. C'est parce que, au sortir des tonneaux de

polissage, tous les Dinky Toys subissent un traitement spécial, une sorte de phosphatation qui donne une meilleure adhérence à la peinture.

Cette fois les carrosseries se dirigent vers les cabines de peinture où, montées sur des cadres métalliques spéciaux, elles recevront une ou plusieurs couches de peinture appliquées au pistolet, certaines teintes claires exigeant en effet une couche d'apprêt. Après un premier séchage dans des fours ou dans des étuves fonctionnant soit à la vapeur, soit aux rayons infra-rouges, les carrosseries sont reprises dans d'autres cabines de peinture, plus petites celles-là, où l'on applique une seconde couche de peinture, par exemple pour les toits des voitures de tourisme. C'est également dans ces cabines que l'on donne les petits détails comme les calandres, les pare-chocs, les phares, les feux rouges... bref, tous les petits

« riens » qui transforment littéralement une miniature et en font une reproduction fidèle du vrai véhicule, digne du plus exigeant collectionneur.

Nous allons assister maintenant à la rencontre de la carrosserie (dont vous avez vu la fabrication) et de son châssis. Parallèlement aux différentes opérations que nous venons d'évoquer, des roues étaient tournées, polies, peintes, équipées de pneus, des essieux étaient fabriqués, nickelés, coupés à la longueur voulue et munis de roues. (Laissons de côté la suspension pour ne pas compliquer les choses.)

De chaque côté d'un long tapis roulant (ou chaîne de montage), des dizaines d'ouvriers sont au travail. Le tapis leur apporte régulièrement d'une part, les carrosseries terminées, d'autre part les châssis munis d'essieux et de roues. Avec des gestes rapides et précis, elles posent un châssis sur une carrosserie renversée; deux passages sous la machine à sertir, la voiture est achevée et reposée sur la chaîne. Un peu plus loin, une autre ouvrière s'en saisira, vérifiera d'un geste le pivotement des roues et contrôlera sur une piste d'essai la qualité du roulement de la voiture.

Déclarée définitivement « bonne », cette voiture entrera aussitôt dans un petit étui jaune et rouge qui vous est familier, puis dans une boîte plus grande où prennent place six étuis identiques et, en bout de chaîne, les boîtes seront acheminées vers le magasin de stockage, prêtes à partir aux quatre coins de la France... ou du monde entier.

Ceci n'est évidemment qu'une petite histoire, trop brève, de la fabrication de nos Dinky Toys. Ce que nous ne vous avons pas dit, ce sont les soins minutieux et attentifs, les inspections, les contrôles et les vérifications qui se sont échelonnés tout au long du circuit de production, la sévérité impitoyable avec laquelle les moindres défauts sont décelés et les pièces incriminées rejetées. Tout cela pour que, lorsque vous ferez « le geste du connaisseur », vous soyez certains que votre DINKY TOYS vous donnera toute satisfaction.

A. R.



