

MECCANO

DINKY TOYS

HORNBY-ACHO

TRAINS HORNBY

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

A PROPOS...

Et encore une année scolaire terminée! Les examens passés, avec succès, j'espère. Les vacances en vue, ou déjà commencées. Pour le moment, on ne peut pas dire que le temps fasse inamoviblement penser aux vacances... Mais cela va sûrement s'arranger. Au grand air, tout s'arrange.

A propos du grand R, avez-vous vu la nouvelle R8 Renault? Jolie, n'est-ce pas? Et avez-vous vu la R8 Renault Dinky Toys? Tout aussi jolie, n'est-il pas vrai? Comment? Vous n'êtes pas au courant? Meccano a réédité le tour de force de l'an dernier (avec la 4L Renault) et vient de sortir, en même temps que la vraie, une miniature Dinky Toys de la dernière née de la Régie Renault. Alors, ne perdez pas une seconde et procurez-vous vite, avant tous vos amis, ce sensationnel Dinky Toys.

Comme chaque année, votre département "A Votre Service" sera en vacances au mois d'août. Si vous le pouvez, évitez de nous poser des questions par lettre pendant cette période. En revanche, et selon une tradition que vous respectez fidèlement, nous serons ravis de recevoir une carte postale!

Merci d'avance et bonnes vacances!

Le Rédacteur en Chef.

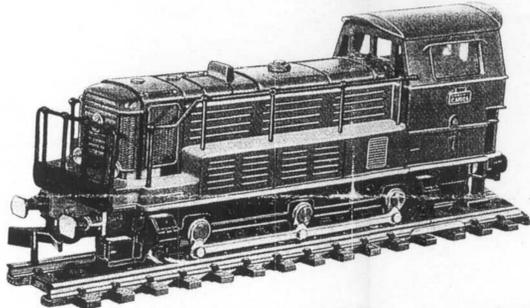


Vous serez content de placer côte à côte les deux 2CV, comme vous avez placé certainement sur vos rayons, les deux 11 CV toujours très recherchés des collectionneurs.

Il nous reste à souhaiter à la 2CV modèle 61 le succès que vous avez réservé au modèle 55.

La dernière née des locos

HORNBY-ACHO



Le « dépôt » des locomotives Hornby-achO va s'enrichir, en septembre, d'une nouvelle unité, la locomotive diesel de manœuvre C 61006.

L'avez-vous eue en main? L'avez-vous vu fonctionner?...

La reproduction des détails et des décorations vous étonnera. (Regardez le dessin des nombreuses grilles et la forme des sablières et vous penserez comme nous). Quant aux embellages, leur finesse et leur mouvement satisfieront les amateurs les plus difficiles.

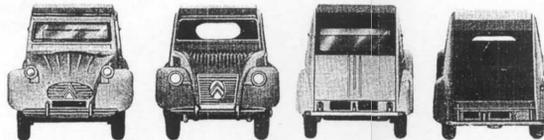
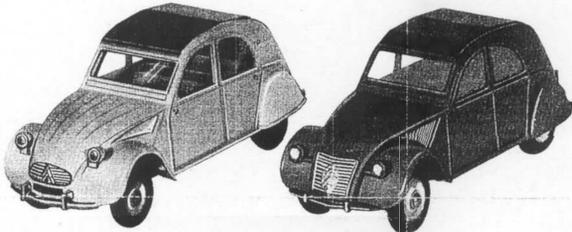
Signalons que dès le début de 1963, nous sortirons le fameux truck qui donnera encore plus d'allure à cette loco dont l'emploi à la S.N.C.F. ne se limite plus aux manœuvres des gares de triage; en effet la série des C 61000 se rencontre de plus en plus sur les lignes de banlieue pour la traction des trains ouvriers.

Il vous sera facile de comparer l'original et la réplique Hornby-achO puisque dès maintenant le dessus de boîtes de loco reproduit en couleurs la vraie machine.

La C 61006 Hornby-achO, une loco que vous aimerez avoir sur votre réseau!...

L'ancien et le nouveau oh! oh! oh! (air connu)

De profil, de face, de l'arrière, comparez l'ancien et le nouveau modèles de la 2CV Citroën. Six ans séparent la sortie de ces deux voitures qui, si elles se ressemblent beaucoup, n'en ont pas moins de nombreux points différents, ne serait-ce que dans les perfectionnements que comporte le modèle 61.



MECCANO 62 et MECCANO-ELEC

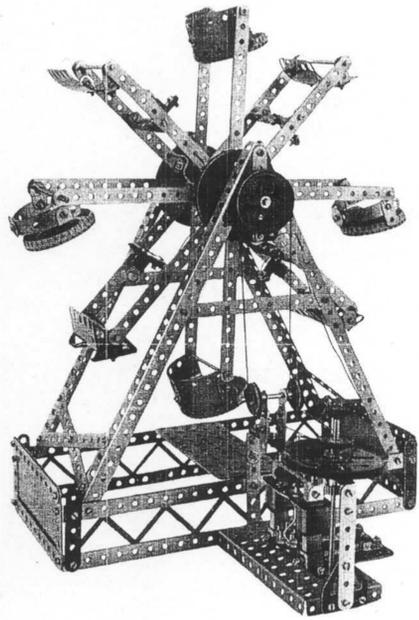
Le Meccano 62 s'est rajeuni.

Les pièces ne sont plus cousues sur un carton. Plus d'énerverment pour les détacher, plus de casse-tête pour les ranger méthodiquement!

En effet, le Meccano 62 est présenté sur un socle à alvéoles en plastique où chaque pièce retrouvera sa place après utilisation. Il comporte en outre de nouvelles pièces qui pour la plupart sont en plastique et dont la souplesse leur fera épouser les formes arrondies des modèles. Les plaques transparentes serviront pour les pare-brises et les vitres.

Tous les manuels d'instructions ont été repensés dans leur contenu et leur conception. Tous les modèles ont été mis à jour et sont entièrement décrits par dessins éclatés identiques à ceux qu'utilisent les techniciens. Aucune ligne de texte! que des illustrations et des plans très clairs et adaptés à l'enseignement actuel.

C'est donc un véritable renouveau du Meccano qui a été effectué!

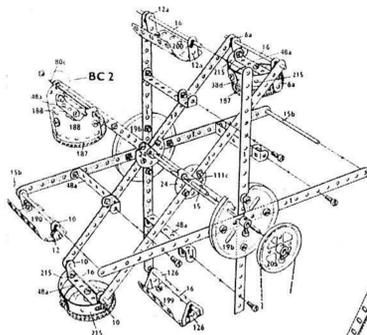


Cette grande roue dont vous voyez ci-contre les dessins permettant sa réalisation est équipée d'un moteur entièrement construit avec des pièces électriques. De plus elle est éclairée, et les constructeurs savent combien il est difficile d'illuminer un modèle mobile ou animé. C'est maintenant possible avec les pièces électriques d'une boîte « A ».

Ces pièces électriques ajoutées aux pièces classiques d'une boîte 3 par exemple (ou, si vous n'avez pas de boîte Meccano, aux pièces contenues dans la boîte Meccano-Elec n° 1) vous permettront de réaliser des expériences d'électromécanique qui ne demandent aucune connaissance en électricité mais qui par contre expliquent bien des « mystères » et rendent compréhensible l'énoncé des lois. Et le côté amusement n'est pas négligé pour autant.

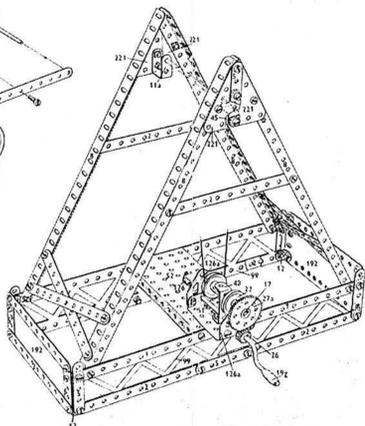
Les sources d'énergie utilisées se cantonnant de 4,5 V (pile de poche) à 15 volts alternatif, tout danger de manipulation est écarté.

Comme Meccano est la mécanique en miniature, Meccano-Elec est l'électro-mécanique en miniature.



Grande roue

10	1	20	30
11	2	21	31
12	3	22	32
13	4	23	33
14	5	24	34
15	6	25	35
16	7	26	36
17	8	27	37
18	9	28	38
19	10	29	39
20	11	30	40
21	12	31	41
22	13	32	42
23	14	33	43
24	15	34	44
25	16	35	45
26	17	36	46
27	18	37	47
28	19	38	48
29	20	39	49
30	21	40	50

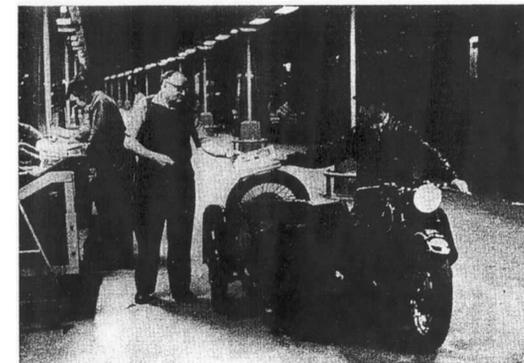
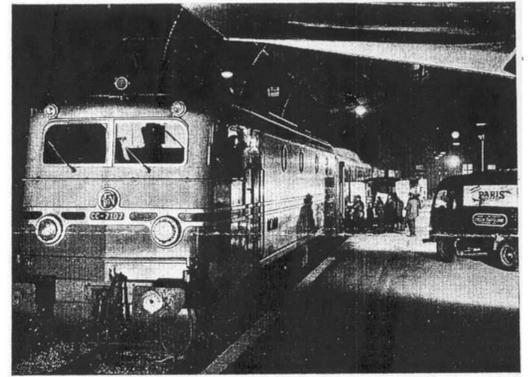


Le train-presse

Les derniers trains de voyageurs viennent de quitter la gare d'Austerlitz. Ceux en provenance de la province ont déversé leur marée humaine. Il n'est pas minuit et le trafic est arrêté jusqu'au lendemain. Pourtant du côté "Arrivée" un train complet aux voitures rouges est le centre d'une activité intense: de nombreux paquets ficelés sont déchargés des camionnettes, rouges elles aussi, sont triés et enfilés dans les voitures. Le train-presse s'appête à emporter loin des imprimeries, les quotidiens de Paris. Et les Limougeots, les Bordelais pourront lire dès les premières heures les nouvelles de la capitale.

Chaque nuit, la presse du matin voyage en train spécial frété exprès pour elle. Le train se compose de huit à dix voitures dont la première est aménagée pour les machines de mise sous bande. Les autres voitures dont l'intérieur ressemble à une voiture postale vont recevoir dans les petits caisiers, le nombre d'exemplaires de tel journal destinés à tel dépôt de telle ville. Le travail est déjà

dégressé sur le quai de la gare attendant le départ. Sur des tables montées sur tréteaux, les employés des Nouvelles Messageries de la Presse Parisienne (les NMPP) répartissent, classent, empaquent et chargent des tonnes de papier imprimé. C'est donc jusqu'à l'heure du coup de sifflet un véritable carrousel de camionnettes qui apportent le journal arraché encore frais des rotatives. Mais le temps presse et les virtuoses du side-car apportent à toute allure l'information de dernière heure qui ne doit pas rater son train. Et le convoi s'ébranle, et va rouler à 140 à l'heure, tiré par des locos championnes du monde de vitesse. Quelquefois certaines voitures roulent vides car



un train roulant à 140 km/h doit avoir son poids minimum pour empêcher le "flottement".

Le travail va continuer durant le trajet de Paris à Tours. A 140 à l'heure, dans les trépidations, souvent en équilibre, on ensache, on compte, on étiquette. Il s'agit de faire vite, on n'attendra pas au prochain arrêt. Il faut qu'à peine le train arrêté, les sacs soient sur les quais; et on repart. A Orléans, les voitures de queue seront dirigées sur Vierzon et Limoges. A Tours, la voiture de tête qui contient les machines, sera reconduite sur Paris; une partie des autres iront sur Bordeaux et le reste sur le

LEGENDES DES PHOTOS

De haut en bas: Le train-presse reçoit sa cargaison. — Les dernières nouvelles arrivent en side-car. — Le travail dans le train lancé à 140. — Le chargement de revues dans les trains-messageries. (Photos: Edouard BOUBAT - Collection N.M.P.P.)

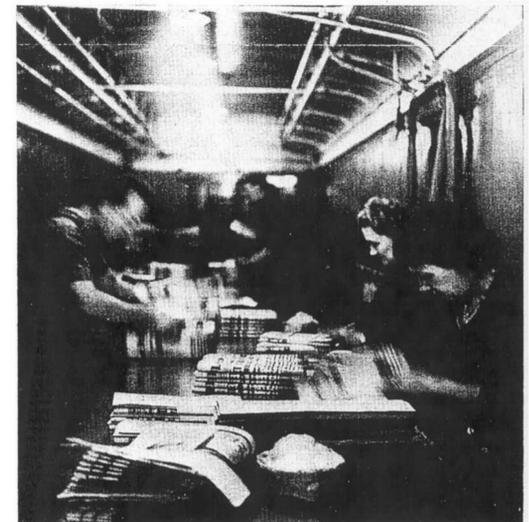
Mans. Tous ces trains spéciaux seront intercalés dans les horaires S.N.C.F. L'abonné de Limoges ou de Bordeaux sait-il que le journal que lui apportera le facteur dès potron minet a été mis sous bande dans un train roulant à 140 à l'heure?

Dans la direction de Lyon, un train-presse identique achemine les journaux vers le Dijonnais et le Lyonnais.

Le train-presse livre à domicile mais il doit rattraper aussi les trains qui ne suivent pas son itinéraire, et qui l'attendent à la gare de bifurcation ou d'intersection. Il devra livrer, aux trains ouvriers, les sacs de journaux qui arrosent les régions traversées.

Et c'est pourquoi chaque matin, chaque Français où qu'il habite peut déplier son journal en même temps que beaucoup d'autres malgré des centaines de kilomètres de distance.

Quant à la presse périodique, 65 wagons lui sont réservés et transportent chaque semaine un énorme tonnage par trains spéciaux. Deux



gares spéciales à la Villette et à la gare de Lyon préparent le travail de répartition aux dépositaires et aux abonnés. Tout ce travail effectué dans des temps records, et souvent contre la montre, épargnera au fidèle lecteur le désagrément de ne pas trouver sa "ration de savoir et de rêve" au kiosque habituel, au jour de parution.

Et après la vente, les journaux invendus sont dirigés sur un dépôt spécial à Bobigny, à côté de l'usine Meccano. Ils y seront comptés et envoyés aux fabriques de pâte à papier.

Des 2 canots de course HORNBY L'ALCYON est disponible

La MOUETTE le sera fin Juillet

Racés, Rapides, Robustes et Insubmersibles, ils sont les Rois sur tous les plans d'eau

