

ACTUALITÉS

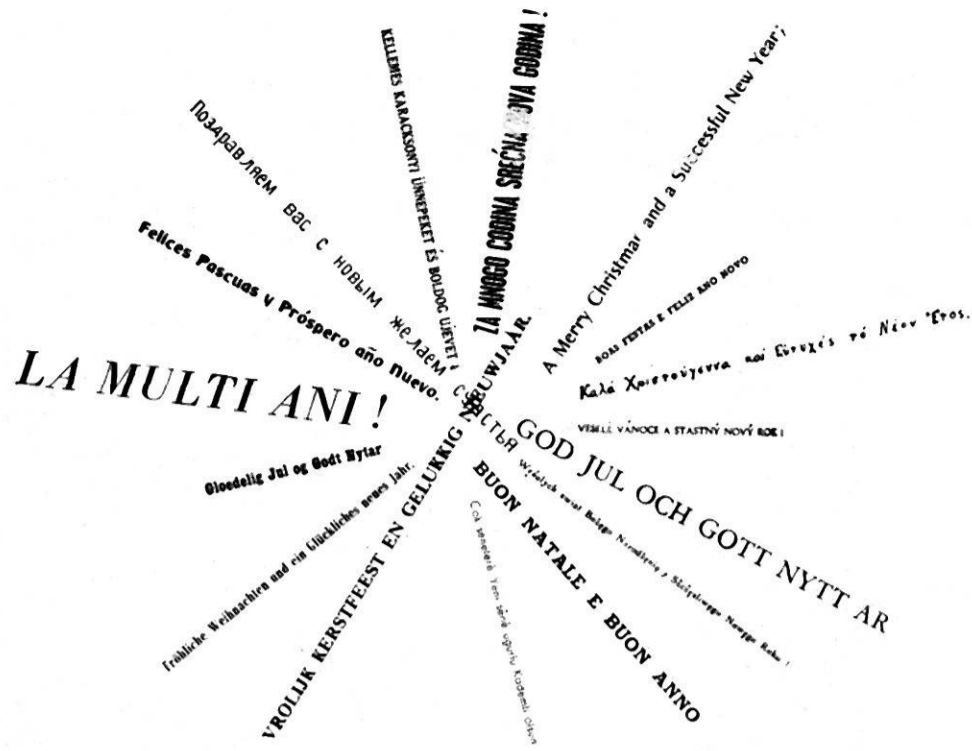
MECCANO

DINKY TOYS

TRAINS HORNBY

PUBLICATION TRIMESTRIELLE

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



JOYEUX NOËL et 'HEUREUX NOUVEL AN!

Comme vous venez de lire ci-dessus en plusieurs langues, je m'y prends un peu à l'avance pour vous adresser mes vœux. Je vous souhaite à tous de passer de bonnes fêtes de Noël et du Nouvel An, de bien vous amuser avec les beaux jouets que vous avez souhaités et que vous aurez, je l'espère, reçus. Commencez bien 1960 qui sera, elle aussi, une année passionnante comme celle que nous venons de vivre.

Je vous remercie tous chaleureusement pour les lettres si gentilles que vous m'avez envoyées à l'occasion de la disparition de "Meccano Magazine". Certaines étaient touchantes, émouvantes même : — "N'envisagez-vous pas de revenir sur votre décision ?"; — "Sincèrement, j'ai eu mal à mon cœur (sic) en apprenant que le numéro d'octobre était le dernier". Vos parents ont été également très chics : — "Nous, les parents, prenions autant de plaisir que l'enfant à la lecture de "Meccano Magazine"; — "Mes 5 fils et moi-même (c'est un Docteur qui nous écrit) sommes désolés de cette suppression"... Soyez sûrs que cela m'a été droit au cœur, et que toute l'équipe de "Meccano Magazine" a été très sensible à vos témoignages. Je ne regrette qu'une chose : c'est de ne pouvoir répondre à chacun comme j'aimerais pouvoir le faire. Ce n'est malheureusement pas possible, hélas !

J'avais raison aussi de compter sur vous : je vous avais demandé dans mon dernier "A Propos" de me faire part de vos avis et suggestions sur "Actualités Meccano". Vous m'avez écrit nombreux, approbateurs dans l'ensemble. J'ai noté tous vos souhaits. Je m'efforcerai d'en tenir compte, et puisque la formule actuelle semble vous plaire, je continue.

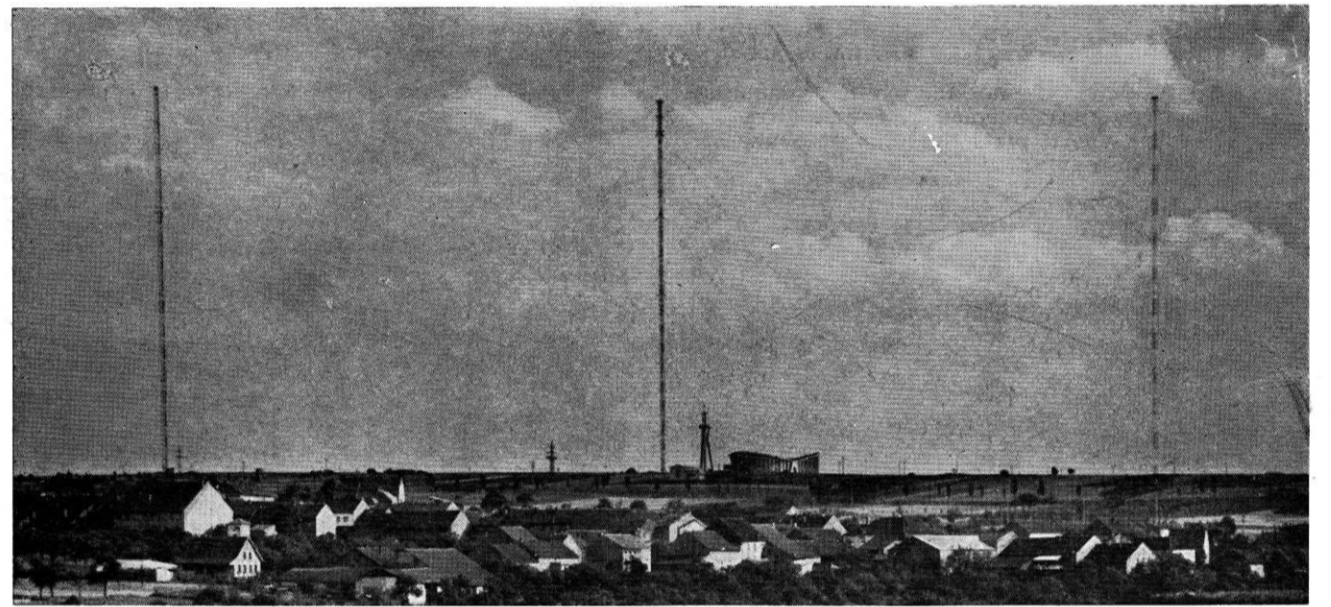
Certains d'entre vous qui m'avaient retourné la carte-réponse n'ont pas reçu le numéro 1 d' "Actualités". Je les prie de m'en excuser. J'avais vu un peu trop juste et le numéro 1 a été épuisé très rapidement. Il vous intéressera sans doute de savoir que le numéro 3 sortira début février, mais, en attendant, je demande à tous ceux qui le faisaient encore, de ne plus nous adresser de courrier à la boîte postale 215 Paris (17) (ou 33.08), mais uniquement à Bobigny.

Encore un mot. Les remboursements d'abonnements continuent à se faire. Soyez patients, c'est un peu plus long que prévu.

BON NOEL A TOUS, BONNE ANNEE.

Le Rédacteur en Chef.

COMMENT JONGLER AVEC UN PYLONE ?..



L'EMETTEUR D'EUROPE N° 1 AU FELSBERG

Vous vous êtes certainement tous amusés à jouer en tenant une canne ou une tringle à rideaux verticale sur le bout de votre doigt, et en déplaçant votre main de façon à maintenir l'objet en équilibre. C'est ce qu'a fait, sur une plus grande échelle, une entreprise Française, la Société Entrepouse, pour EUROPE N° 1.

Avant l'opération, unique au monde, dont nous allons vous parler, la station émettrice d'Europe n° 1 possédait deux pylônes de 280 m de hauteur, c'est-à-dire à peu de choses près, la Tour Eiffel. Mais, si cette dernière repose sur une base large et évasée, chaque pylône d'Europe n° 1 ne mesure que 3 mètres de côté, et repose sur un seul point d'appui en forme de rotule. Vous en avez une idée avec la photo de la page suivante : ce sont donc 90 tonnes qui pèsent sur une pointe qui ne fait pas plus de 50 cm de diamètre.

Ces deux pylônes avaient été orientés de façon à assurer une bonne émission vers le Sud (l'émetteur se trouve à la frontière Sarroise), mais on s'est aperçu que les émissions d'Europe n° 1 pouvaient gêner par moments les messages émis par la Radio Islandaise pour les bateaux de pêche Islandais, en mer.

Pour remédier à cet inconvénient, les études ont révélé que la construction d'un troisième pylône supprimerait ces interférences, et permettrait également de renforcer et d'étendre la zone d'écoute d'Europe n° 1. Le problème consistait essentiellement à construire un troisième pylône sans interrompre les émissions, et surtout à déplacer de 103 m l'un des deux pylônes existant pour modifier l'orientation de l'antenne.

Tout jeune "Meccano" aurait proposé sa solution : c'est-à-dire de démonter, puis de remonter le pylône en question, mais cette opération, relativement longue, risquait de troubler les émissions d'Europe n° 1 pendant plusieurs mois. La solution du "jongleur" en revanche, a été retenue : il s'agissait de déplacer ce pylône de 280 m de haut, sans le démonter, en le faisant glisser sur un chariot monté sur une voie de chemin de fer. Il fallait faire tourner le pylône sur lui-même de 20°, lui faire parcourir 103 m, puis le soulever pour le faire reposer sur son isolateur définitif.

On a d'abord construit des massifs provisoires en béton, disposés en forme de croix, destinés à amarrer les haubans qui se chargeraient de maintenir le pylône vertical. Ensuite, on a construit deux voies de roulement parallèles à petit écartement (0 m 80) espacées de 3 m. Sur cette voie circulait un chariot à 16 roues de 40 cm de diamètre (voir photo). Ce chariot portait des traverses en acier disposées de façon à supporter le pylône. Des vérins hydrauliques, installés également sur le chariot, permettaient de soulever et d'abaisser le pylône.

Enfin, sur les massifs de béton étaient prévus 16 treuils, destinés soit à tendre, soit à relâcher les haubans, ainsi que deux treuils destinés à tirer ou à retenir le chariot porteur du pylône.

Au jour "J", à l'heure "H", les travaux du déplacement proprement dit ont commencé sous la surveillance des Ingénieurs et des Techniciens. Il fallut d'abord remplacer les haubans existants que vous apercevez sur la vue d'ensemble de l'émetteur par des haubans provisoires raccordés aux treuils dont nous venons de parler. Ensuite, le chemin de roulement pour le chariot a été installé, et le chariot lui-même mis en place sous le pylône.

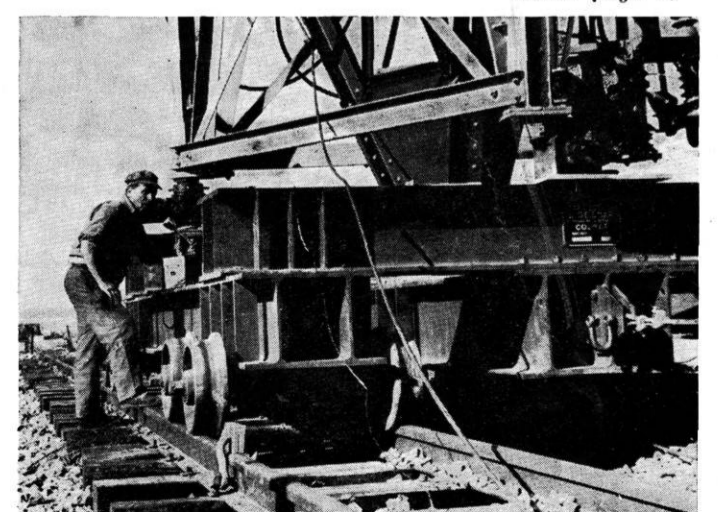
Le chariot reçut une charpente provisoire visible sur notre photographie, et les vérins hydrauliques furent levés de façon à prendre contact avec la base du pylône. A ce moment, il s'agissait de démolir le massif d'appui existant et de descendre très lentement le pylône sur la charpente provisoire de soutien.

C'est alors que le voyage du pylône, en équilibre, a commencé, par bonds de 50 cm, à l'extrémité desquels il fallait régler les haubans de façon à maintenir le pylône toujours vertical.

Ces bonds de 50 cm prenaient en moyenne 10 minutes, et c'est environ 30 mètres par jour que parcourait le chariot porteur de son pylône.

A noter que les techniciens avaient prévu un déplacement de 9 m par jour, mais la précision de leurs calculs et de leur travail a été telle que cette distance a pu être triplée sans inconvénient et sans danger.

(Suite page 2)



UN CHARIOT PORTEUR DU PYLONE

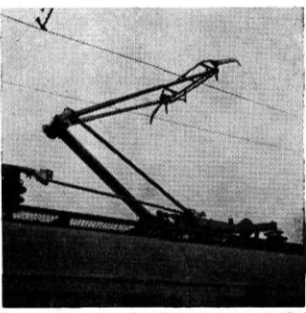
RIENS UN PEU...

"UNE 2 CV COMPETITION"

Un jour, un conducteur de « Jaguar » accepte de remorquer une « 2 CV » tombée en panne, et s'efforce de respecter, contrairement à son habitude, une vitesse raisonnable. Mais survient une « Mercedes » qui le double d'un air narquois. Alors, la « Jaguar » oublie la « 2 CV » et engage la lutte avec la « Mercedes ».

Un pompiste, qui assiste à la compétition, ne peut s'empêcher d'en faire le reportage par téléphone à l'un de ses amis : « Figure-toi que je viens de voir une « Mercedes » à 180 à l'heure, se faire doubler par une « Jaguar », et tout de suite derrière elles, une « 2 CV » qui voulait les doubler et qui klaxonnait, klaxonnait... »

Soyez Observateurs!...



A quels types de locomotives S.N.C.F. appartient ce pantographe ?

Précisez les lettres et les chiffres (par exemple : CC 9200), et non les lignes sur lesquelles ces motrices sont utilisées (par exemple : Paris-Lyon).

20 réponses correctes seront tirées au sort, et recevront une surprise.

FELICITATIONS !

Je ne m'attendais certes pas à autant de réponses, et surtout à tant de bonnes réponses à la question posée dans le numéro 1 d' "Actualités Meccano". Je constate que vous êtes tous très forts en aviation, puisque plusieurs centaines d'entre vous ont trouvé qu'il s'agissait bien du : TU 104 B.

J'avais prévu de récompenser les 10 premières, mais malheureusement, des retards dans la poste ont faussé le jeu, et pour donner sa chance à chacun, j'ai préféré effectuer un tirage au sort parmi les réponses correctes. Voici les noms des bénéficiaires du tirage qui ont déjà reçu la surprise annoncée :

François Chapus, Mulhouse; J.-J. Rinuy, Ermont; Michel de Bremaecker, Paris; Jacky Boisson, Ney (Jura); Michel Dreffier, Joinville (Seine); Jean-Louis Chesnais, Villiedieu (Manche); Philippe Bourguind, Contrereville; Jean Pastre, Saint-Flour; Alain Durand, Ambazac; Jean Dupin, Millau; Claude Fabi, Arpajon; Pierre Gouin, Le Mans; Paul Bonnetain, Villefranche (Rhône); Gérard Tablittin, Issy-les-Moulineaux; Pierre Laplace, Nancy; Marc Morel, Le-Blanc-Mesnil; Michel Collomb, Thonon-les-Bains; Jean Marotel, Lyon; Gérard Moscovitz, Paris; Jean Boivin, Cachan.

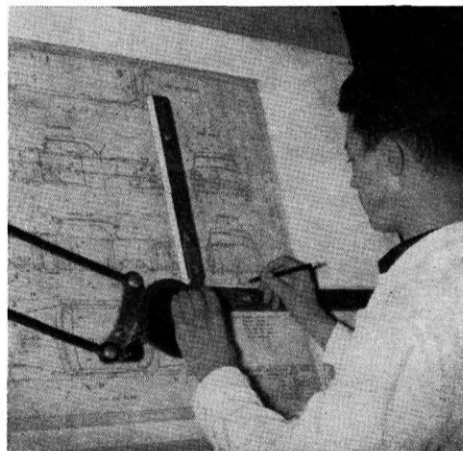
CONDITIONS D'ADMISSION AU CLUB DINKY TOYS

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.

DINKY TOYS

JOURNAL n° 17

VOYAGE AU PAYS DES DINKY TOYS



Depuis longtemps, vous nous demandez très nombreux de vous expliquer comment sont fabriqués les Dinky Toys. Vous allez avoir satisfaction, mais je crois que la place disponible dans ce numéro ne suffira pas, car c'est plus compliqué que vous ne le pensez.

Il faut d'abord que vous sachiez que les "Dinky Toys" sont formés d'une ou plusieurs pièces fondues sous pression dans des moules en acier, assemblées, et équipées d'axes et de roues, souvent d'une suspension, presque toujours de vitres en matière plastique transparente.

Le premier travail, une fois le modèle à reproduire choisi, c'est de préparer le moule qui servira à fabriquer les miniatures. Le constructeur du modèle réel (voiture, camion, engin, avion, etc.) a donné son autorisation de reproduction, et en même temps a communiqué les plans de la carrosserie du véhicule. Notre Bureau d'Etudes est très exigeant sur la qualité et la précision de ces documents, car c'est d'eux que va dépendre la fidélité de la miniature par rapport à son original. Toutes les dimensions et surtout toutes les courbes sont indispensables pour pouvoir dessiner le moule. Si vous réalisez que les voitures modernes très aérodynamiques ne comportent que peu de lignes droites, vous aurez une idée de la complexité du travail. Donc un dessinateur va travailler pendant plusieurs semaines uniquement pour dessiner, à une échelle donnée, le plan du moule qui sera ensuite communiqué au mouliste. Ce dernier préparera le moule uniquement d'après ce plan qui, en réalité, comporte plusieurs feuilles. N'oubliez pas qu'il s'agit d'un volume, c'est-à-dire de trois dimensions, car votre voiture a bien une longueur, une largeur et une hauteur.

En même temps, on a préparé une maquette en bois, en plâtre ou en métal, à l'échelle 1, c'est-à-dire qu'elle a exactement les dimensions de la future miniature. On peut ainsi avoir une idée sérieuse de la façon dont se présentera le "Dinky Toys". Cette maquette ne servira pas, comme vous pourriez le croire, à la fabrication du moule : c'est simplement, en quelque sorte, un prototype.

Voici donc le mouliste en possession des plans. Ce mouliste est un spécialiste hautement qualifié qui va passer plus de mille heures à travailler sur son moule qui n'est au départ qu'un bloc d'acier de qualité spéciale. Ce bloc, il va falloir le scier en plusieurs morceaux, car le moule le plus simple est formé de deux parties qui viennent s'ajuster très étroitement l'une contre l'autre, puis creuser à l'aide de différents outils les deux morceaux, de façon qu'en injectant du métal en fusion dans ces creux, on arrive à faire une carrosserie de voiture. Réfléchissez bien au fait que le mouliste peut, sans trop de difficultés, enlever du métal pour faire un creux, mais que s'il en enlève trop, il n'a plus qu'à recommencer avec un autre bloc d'acier.

Le moule terminé est essayé une première fois, mais il ne comporte pas encore tous les détails minuscules qui, eux, sont faits par un graveur. Ce dernier travaille l'acier avec des outils très fins mais très résistants et livre enfin, le moule prêt à être utilisé.

Ce moule va être monté sur une fondeuse et je vous expliquerai la prochaine fois ce qui se passe à la fonderie, à l'atelier de peinture, puis à la chaîne de montage.

A. R.

LINCOLN « PREMIÈRE »



FICHE TECHNIQUE : série tourisme n° 5.

LINCOLN « PREMIERE »

Référence 532.

Longueur hors tout : 117 mm.

Couleurs bleu ciel toit gris irisé.

Pare-brise, lunette et glaces en plastique transparent.

Date de sortie : novembre 1959.

Prix au 1^{er} décembre 1959 : 375 Francs.

CARACTERISTIQUES DU MODELE VERITABLE

Moteur : 8 cylindres en V, 7.045 CC., 355 CV à 4.400 t/m, transmission automatique (Twin-Range Turbo Drive, convertisseur hydr. de couple et boîte planétaire à 3 rapports), 40 CV fiscaux, alésage 109, course 93.

Longueur hors tout : 5,77.

Largeur hors tout : 2,03.

Hauteur hors tout : 1,44.

Vitesse : 185 km/h. maximum.

Modèle de luxe de la Société Ford, de la classe Cadillac ou Chrysler Impérial.

Consommation : 20 à 26 litres aux 100 km.

Poids : 2.200 kg.

Rayon de braquage : 6,85.



Demandez ce porte-clé au Secrétariat du Club DINKY TOYS 70 av. Henri-Barbusse BOBIGNY (Seine) en joignant à votre lettre, 300 FRANCS (3 N.F.) en timbres poste, par exemple, car nous ne faisons pas d'envoi contre remboursement.

Précisez la teinte que vous préférez (peau de porc, vert, rouge, bleu).

Avec votre boîte n° 4 construisez UN CARGO MECCANO

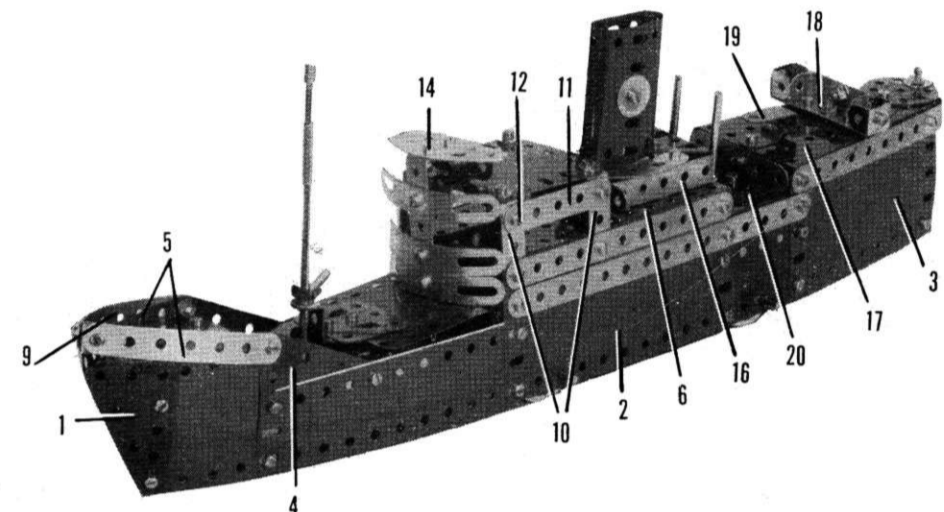
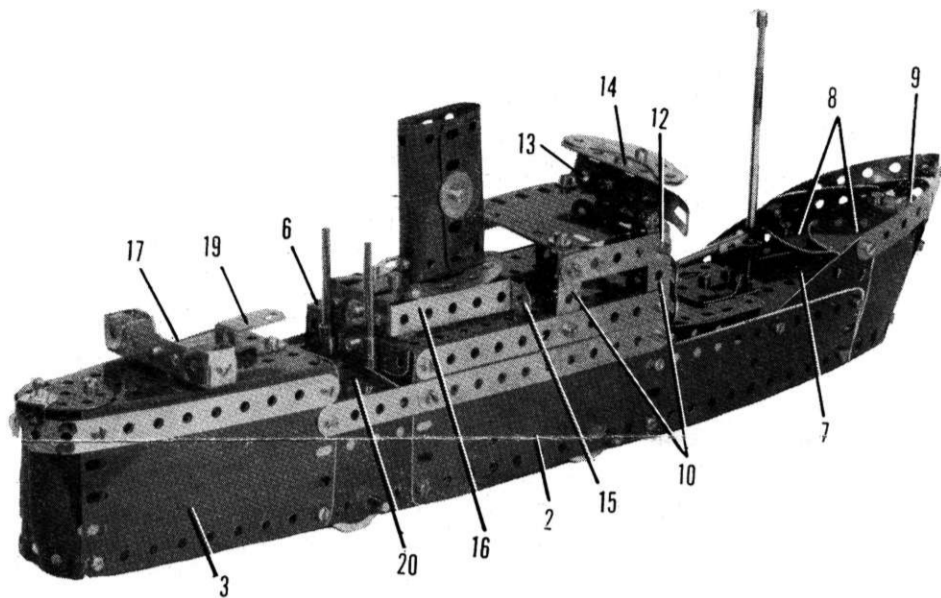
Il est recommandé de ne pas le poser sur l'eau, car sa flottabilité n'est pas garantie... mais en revanche, il «roule», comme cela arrive fréquemment aux cargos en pleine mer. Je vous souhaite de passer de bons moments à le construire et à jouer avec.

Chaque côté de la coque, en partant de l'avant, est fait d'une plaque triangulaire flexible de 6x4 cm (1), d'une plaque flexible de 6x6, et d'une plaque flexible de 14x6 cm (2), d'une plaque flexible de 6x4 cm, et d'une plaque de 11,5x6 cm (3). Ces plaques sont reliées les unes aux autres par des boulons, et renforcées à l'intérieur par 2 bandes de 25 trous. Une plaque flexible triangulaire de 6x4 cm (4) et une bande de 7 trous (5) sont fixées sur chacun des côtés de la coque.

Les côtés sont réunis à l'avant par des équerres et à l'arrière par une plaque cintrée de 43 mm de rayon. Une plaque à rebords de 14x6 cm (6) est fixée entre les bords supérieurs des plaques (2) et deux bandes de 11 trous sont boulonnées à l'extérieur de chacune de ces plaques. La bande de 11 trous inférieure de chaque côté est boulonnée vers l'arrière sur une autre bande de 11 trous qui est également fixée sur la plaque (3). Les bords supérieurs des plaques (3) sont renforcés par des bandes de 11 trous incurvées.

À l'arrière, le pont est constitué par une plaque-secteur à rebords (7) et une plaque flexible de 6x6 cm, fixée entre les côtés du bateau. Deux plaques semi-circulaires (8) sont fixées sur les plaques (4) par des équerres, et elles sont réunies par deux supports plats fixés sur un boulon de 9,5 mm (9). Le mât est constitué par une tringle de 9 cm et une de 4 cm réunies par un raccord de tringles, et il est fixé dans une roue barillet.

La passerelle se construit en boulonnant 2 bandes de 5 trous verticales (10) sur chacun des côtés. Ces bandes soutiennent une bande de 5 trous (11) et une bande coudée de 60x12 mm est maintenue entre la paire avant de bandes (10) par des boulons (12). Une plaque flexible de 6x6 cm est reliée aux bandes (11) par des équerres.



3 bandes cintrées à glissières sont boulonnées sur des bandes coudées de 60x12 mm, dont le rebord inférieur est fixé sur le pont avant. Le rebord supérieur supporte une bande incurvée épaulée de 6 cm, et une embase triangulée coudée (13). Une bande de 5 trous (14) est boulonnée sur l'embase qui est fixée sur l'un des rebords d'une équerre renversée de 12 mm, fixée sur la bande coudée tenue par les boulons (12).

La cheminée est faite de 2 plaques cintrées en U fixées sur une bande de 5 trous (15) qui est elle-même boulonnée sur deux bandes coudées de 60x12 mm (16) fixées sur une embase triangulée coudée.

Deux bandes incurvées épaulées de 6 cm sont réunies à l'embase par les supports plats. L'embase est fixée sur un support plat boulonné sur la plaque (6), et le boulon tient également deux raccords de tringle et bande à angle droit, qui portent des tringles de 5 cm.

Une bande coudée de 60x38 mm (18) et une chape (19) sont fixées sur une plaque secteur à rebords (17). Des équerres renversées boulonnées sur la plaque (17) supportent une plaque à rebords de 6x4 cm.

PIECES NECESSAIRES :

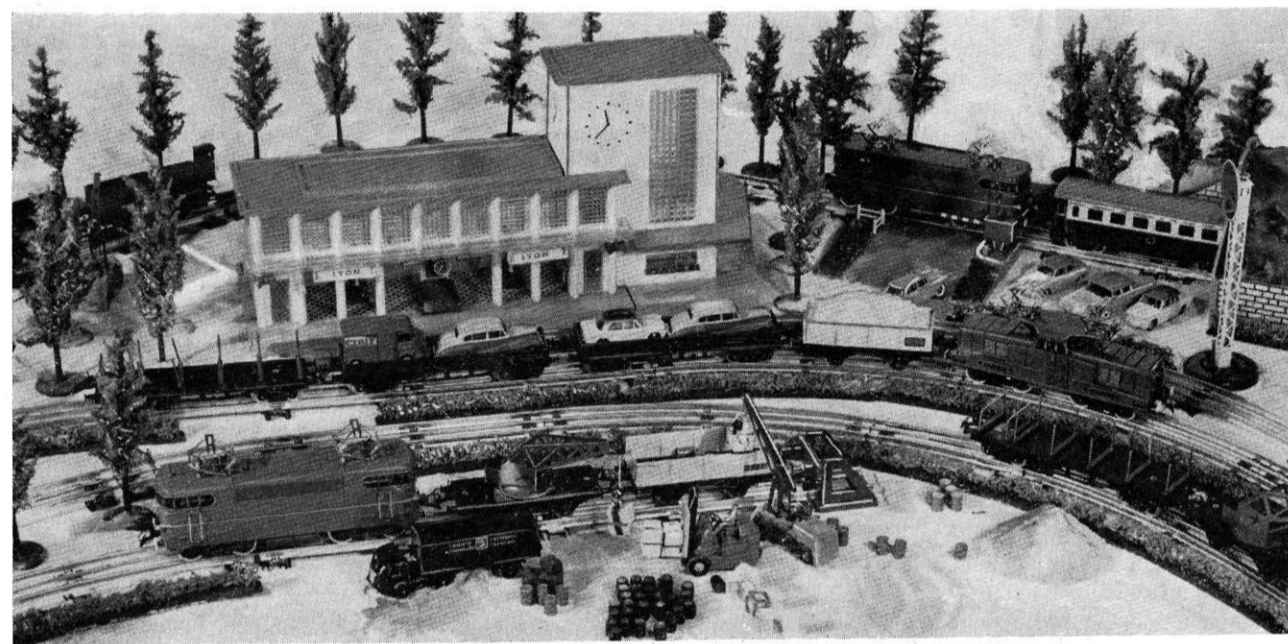
- N° 1x4; 2x8; 3x2; 5x9; 10x5; 11x2; 12x8; 16x3; 17x2; 18x2; 22x4; 24x1; 24x1; 35x4; 37x87; 37x79; 38x14; 38d x2; 44x1; 48x1; 48x0; 51x1; 52x1; 54x2; 90x4; 111x6; 125x2; 126x2; 126a x2; 155x4; 176x1; 188x2; 189x2; 190x4; 191x2; 192x2; 199x2; 200x1; 212x1; 212a x2; 213x1; 214x2; 215x3; 221x4.

DANS LE PROCHAIN NUMÉRO

« **Parlez Fort** »



un article sur les pousseurs...



UN BEAU RESEAU A VOTRE PORTÉE

Un amateur HORNBY a rassemblé sur cette photo un choix des accessoires qui donnent de la vie à un réseau. Vous reconnaîtrez les nouveautés Hornby de l'année : gare démontable et passage à niveau en matière plastique, ainsi que la fameuse locomotive TMB à carrosserie moulée. Voyez comme notre ami a su heureusement marier les Dinky Toys aux accessoires Hornby. Faites comme lui et vous aurez un réseau qui fera l'envie de tous vos amis.

Comment jongler avec un pylône ?

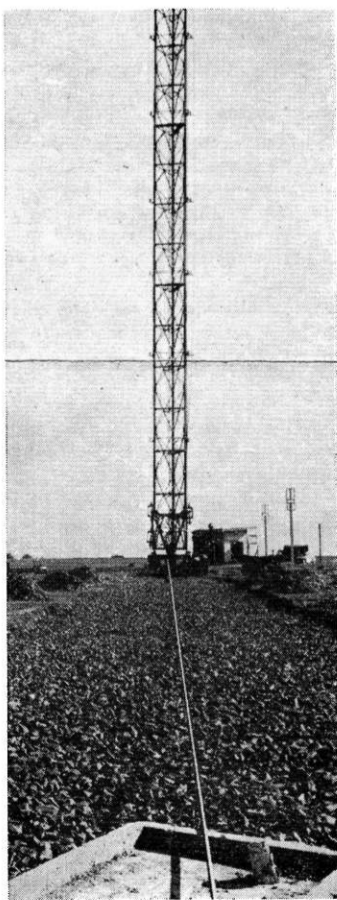
(Suite)

Au bout de 4 jours, le pylône avait pivoté des 20° nécessaires pour sa nouvelle orientation géographique, et était rendu au bout du voyage.

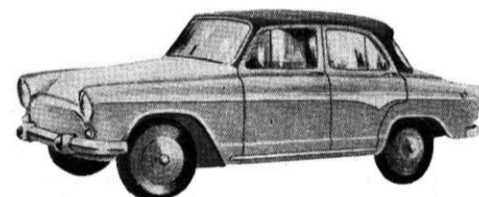
Ensuite, on a installé l'isolateur qui devait recevoir la base du pylône et les vérins servant de nouveau, mais cette fois pour descendre le pylône sur son isolateur. Il suffisait alors de démonter la charpente de soutien, le chariot et les voies de roulement et d'ancrer les haubans dans leur nouveau massif.

Grâce à cette opération, les émissions d'Europe n° 1 ne furent pratiquement pas perturbées pendant le déplacement du pylône et surtout, les pêcheurs Islandais reçoivent maintenant beaucoup mieux les messages qui leur sont transmis. De plus, Europe n° 1 a étendu sa zone d'écoute de façon très sensible.

Pierre BELLEMARE pourrait dire aux techniciens de l'opération : "Vous êtes formidables".

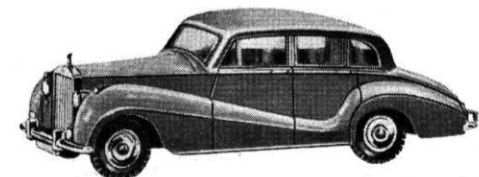


De la RÉALITÉ à la MINIATURE



L'ARONDE P 60 SIMCA.

En même temps que la Lincoln, c'est-à-dire courant novembre, est également sortie l'Aronde P60 Simca (référence 544). Elle arrive bien à point pour remplacer notre Aronde (référence 24U), qui était sortie en 1953 et qui vient d'être retirée de la fabrication. (Avis à ceux qui ne la possèdent pas encore !). Cette P60 vous est déjà très familière puisqu'elle sillonne vos rues depuis quelques mois. Le Dinky Toys qui la reproduit fidèlement mesure hors tout 98 millimètres. Il est, bien entendu, équipé de glaces transparentes en plastique. Il sort actuellement en gris «princesse» avec pavillon bleu perle et en rouge tison pavillon ivoirine. Les fleches qui courent tout le long de la carrosserie sont argentées, de même que la calandre et les pare-choques. Les batoirs de pare-choques sont retouchés en noir. Les pneus sont blancs. Son prix au 1^{er} décembre 59 : 325 francs.



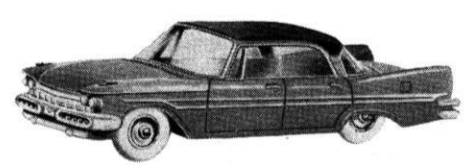
LA REINE S'EST FAIT ATTENDRE.

La reine s'est fait attendre mais elle vient d'arriver... et elle en valait la peine. Il s'agit, vous le devinez, de la Rolls Royce « Silver Wraith » (référence 150) dont la sortie était prévue en octobre. Spécialement importé d'Angleterre pour vous, ce Dinky Toys est le plus luxueux qui ait jamais été fabriqué. Long de 116 mm, peint en deux tons de gris, il est équipé de glaces et également de phares, radiateur et pare-choques chromés; mieux encore, il possède une suspension indépendante sur les 4 roues, comme d'ailleurs toutes nos futures voitures de tourisme. Des roues spéciales munies de pneus spécialement dessinés complètent cette harmonieuse et puissante miniature, fidèle jusque dans la reproduction du bouchon de radiateur. Son prix au 1^{er} décembre 1959 : 575 francs. Un bon conseil, achetez-la vite car nos importations sont très limitées.



ET VOICI LA SUSPENSION DINKY TOYS.

Il vous faudra maintenant attendre la fin du mois de janvier pour vous procurer les deux premières nouveautés de 1960. La plus connue aura certainement un très gros succès, car c'est une des plus belles réussites de la Régie Renault. Sa reproduction en Dinky Toys ne le sera pas moins : c'est le coupé Floride (référence 543). Longue de 97 millimètres, cette miniature est équipée de glaces et d'une suspension très souple qui lui donne un je ne sais quoi de confortable et de luxueux. Personnellement, j'aime beaucoup sa teinte, le Havane Bahama, un peu mordu, qui n'avait pratiquement jamais été vu en France jusqu'ici. Une précision en passant : cette voiture porte aux U.S.A. le nom de « Caravelle », tout simplement parce que le nom de « Floride » risquait d'indisposer les Américains qui n'habitent pas dans l'Etat de ce nom.



UNE DEVINETTE.

Et à propos de la Floride, cet Etat des Etats-Unis qui se trouve entre le Golfe du Mexique et l'Atlantique, connaissez-vous le nom d'un explorateur espagnol du XVI^e siècle qui l'a conquis sur les Indiens ? C'est Hernando de Soto. Cela vous dit quelque chose ? Oui, bien sûr, c'est le nom d'une marque de voitures américaines, du groupe Chrysler, et c'est justement une De Soto qui sortira en janvier en même temps que la Floride Renault. Curieuse coïncidence, n'est-ce pas ? Ce Dinky Toys (référence 545), conduite intérieure, 4 portes, à la ligne arrière un peu particulière, sera aussi équipée de glaces et d'une suspension sur les quatre roues. Comme la Floride, cette miniature recevra de nouvelles roues qui seront montées sur toutes nos voitures de tourisme; longue de 111 millimètres, de couleur capucine avec toit noir brillant, la De Soto « Dinky Toys » chaussée de pneus blancs vient compléter une gamme de voitures américaines déjà importante.

LA VIE DU CLUB

Deux Sections se sont particulièrement distinguées, ces derniers temps. D'abord, la section « BB LORRAIN » de Lyon a tenu son Assemblée annuelle le 11 octobre. Organisation impeccable de M. GOULON (sur notre photo, au début de la séance), assistance nombreuse très sympathique, jeux et distractions très appréciés de tous, y compris des parents... bref, tout ce qu'il faut pour passer une excellente après-midi. Des personnalités avaient honoré de leur présence cette Assemblée : Mlle MAGNIN, Adjointe, représentant le Maire, M. BASSET, Adjoint, M. PILAT, Consul du Japon à Lyon, M^{re} FIERE, Mme EDMÉ, M. et Mme THOMASSET, M. et Mme CHABERT. Nous les remercions d'être venus et nous mettons particulièrement à l'honneur les Membres du Comité qui se sont dévoués pour préparer cette réunion : Jacqueline GOULON, Alain, Georges et Gérard GOIRAND. Bravo, Lyon !



MEMBRES de la Section BEBE LORRAIN de LYON : Voyage à Sochaux et visite des Usines Peugeot le 18 février 1960 (congés du 2^e trimestre). Autorail spécial réservé aux membres du Club et à leurs parents. Nombre de places limité à 60. Inscrivez-vous immédiatement au Secrétariat de la Section.

MEMBRES DU CLUB de la Section du MANS : Visite de la Manufacture des Tabacs du Mans. En raison du nombre limité des places, deux visites sont prévues les jeudis 14 janvier, et 4 février (à 14 heures). Veuillez vous inscrire à l'avance à la permanence de la Section « Au Damier », Le Mans.

La Section de Chatellerault avait organisé du 1^{er} au 8 novembre une brillante exposition dans la Salle des Fêtes de l'Hôtel de Ville. Un splendide diorama de 8 mètres sur 8, décoré de constructions, œuvres du Commandant Avril, portait une très belle collection de Dinky Toys, un important réseau Hornby et quelques beaux modèles Meccano. Dans toute la ville des affichettes et des tracts annonçant cette exposition, dont le titre promoteur « Vers l'An 2000 » a attiré de nombreux visiteurs admiratifs. Compliments à la Section de Chatellerault et à ses dynamiques animatrices, Mlles TREMINE.

À la lecture de ce qui précède, vous souhaitez certainement tous faire partie de Sections aussi dynamiques que celles de Lyon, de Chatellerault et du Mans, mais cela ne tient qu'à vous et nous sommes persuadés que vous déploierez des trésors d'imagination pour réaliser dans votre ville, sinon des assemblées aussi importantes, du moins des réunions très sympathiques.

C'est ainsi que plusieurs groupes viennent de se former, et ils nous tiennent régulièrement au courant de leurs activités ou projets. Il s'agit de la Section « NICE-LES-ALGONS », avec, à sa tête, MM. ISSAURAT et MAISON ; de

À votre service

AVIS à tous nos correspondants étourdis... et ils sont nombreux !

Ainsi que nous l'avons maintes fois répété dans « Meccano Magazine » à l'intention de nos anciens abonnés, rappelez bien votre adresse complète sur la lettre que vous nous écrivez, ou, si vous faites partie du Club Dinky Toys, votre numéro de Membre. Lorsque vous changez de domicile, indiquez votre ancienne adresse, vous faciliteriez notre travail et nous vous en remercions à l'avance.

Ces quelques lignes s'adressent plus spécialement, si nous pouvons être lus par eux, aux correspondants suivants :

Tout d'abord, nous avons reçu une demande d'adhésion au Club, de Saint-Florent-sur-Cher, sans plus d'indication...

Jean-Claude BOUSSARDON, lui, a bien indiqué la ville où il réside, mais non le Département, et comme, d'après le Bottin, il y en a environ une dizaine qui comprennent une ville « Fontaine »...

Nous ne pouvons de même répondre à J. COLLIN, au CHATELET. Nous savons, d'après l'enveloppe, grâce aux timbres, qu'il réside en Belgique, mais notre réponse nous a néanmoins été retournée avec la mention « Inconnu »...

Enfin, écrivez votre nom en majuscules : chaque jour, nous jouons « aux devinettes » avec des signatures illisibles, et nous vous donnons des noms tout à fait fantaisistes, bien malgré nous, quand toutefois nous parvenons à les déchiffrer !

Nous n'avons pu le faire pour un lecteur de BREST, qui se reconnaît néanmoins, puisqu'il nous dit avoir 14 ans, et aimer particulièrement les routiers, dont il rêve de partager la vie : « Nous ne savons encore si nous pourrions leur consacrer un article dans un prochain « Actualités Meccano », mais nous n'avons malheureusement pas de littérature à vous envoyer directement, autre que celle concernant nos jouets ».

Bernard CHAZOT, qui oublie également d'indiquer son adresse nous demande si tous les numéros d' « Actualités Meccano » sont gratuits : « Bien sûr, nous envoyons à titre gracieux, automatiquement à nos anciens abonnés de « Meccano Magazine » et à tous les Membres de notre Club. Merci des suggestions « Dinky Toys » que vous nous soumettez ».

Saint-Cyr-l'Ecole, avec MM. FOUCHER et PITROU ; de Li-bourne, avec MM. DERNONCOURT et LAFON.

Des responsables se sont déjà proposés pour les villes suivantes : Bourgoin, Longwy, Menton, Orléans, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Flour, Toulon, etc... Nous comptons transmettre aux intéressés de longues listes de membres désireux de former avec eux une Section... et nous attendons pour cela vos lettres.

Changement d'adresse : Si vous êtes fait inscrire au Club DINKY TOYS, et si vous n'avez pas reçu « Actualités Meccano » directement à votre domicile, signalez-le nous. Nous n'avons peut-être pas été informés en temps voulu de votre changement d'adresse, et nous pourrions, grâce à votre lettre (accompagnée de la bande-adresse du numéro 1, ou signalant la ville où vous résidez précédemment), faire le nécessaire. Nous nous adressons ici spécialement à MM. Taitz, Châtenay ; Ghislain Potdevin, Boulogne-sur-Mer ; Vautherin, Levallois ; Collard, Bar-le-Duc ; Delassus, Amiens.

À TOUS COLLECTIONNEURS

Courant Décembre
"Dauphine RENAULT"
et "MERCEDES 190 SL"
seront équipées de glaces
Courant Janvier,
même chose pour "403 PEUGEOT"

Le 1.200 kg CITROEN « Gervais » maintenant remplacé par « Phares et Projecteurs Cibie ».

Ne sont plus fabriquées : Buick Roadmaster, Talbot-Lago, 203 Peugeot, Simca 8 Sport, Aronde Simca, Taxi Aronde, Taxi Vedette, Autobus Parisien. Vérifiez que vous les avez bien dans vos collections. Sinon « forcez » chez votre fournisseur habituel.

