

L'HISTOIRE DE MECCANO

Par Frank Hornby (suite et fin)

Ces modèles, dont un mesurait 6 m. 30 en longueur, étaient fixés sur des planches en bois recouvertes de verre, devant représenter l'eau. En plus de cela, les différentes profondeurs de la rivière furent exactement marquées dans certains points importants. De petits modèles, reproduisant à l'échelle divers types de navires, furent placés sur le verre sous les ponts. Les modèles de ponts Meccano réussirent à démontrer brillamment le mal-fondé des appréhensions du Ministère de la Guerre, qui ne tarda pas à accorder à la municipalité new-yorkaise l'autorisation demandée.

Et maintenant, quittant le domaine de la technique, tournons nous vers le rôle joué par Meccano dans le royaume de la science pure. Le docteur Ernest Bade, savant américain, fameux pour ses recherches microscopiques, construisit à l'aide de Meccano de nombreux appareils devant être utilisés de concert avec le microscope. Un des plus intéressants de ces appareils est sûrement le microtome, instrument de précision pour découper dans les tissus (animaux ou végétaux), de minces tranches pour les étudier au microscope. La photo reproduite dans le M. M. d'Août, représentait cet appareil qui, fonctionnant automatiquement, arrive à découper des tranches de l'épaisseur vraiment microscopique de 0,05 mm. Dans tout le modèle il n'y a que deux pièces qui n'appartiennent pas au système Meccano : ce sont une lame de rasoir mécanique, et un petit tube servant à retenir en position les spécimens de tissus devant être découpés.

L'école est un autre vaste domaine où l'influence de Meccano se fait sentir chaque jour davantage. Les professeurs aussi bien que leurs élèves apprécient hautement le système de « mécanique en miniature » pour son incontestable valeur éducative et pour les possibilités illimitées qu'il comporte en soi. D'innombrables lettres de tous les coins du globe ne cessent de me prouver que l'influence de Meccano dans les écoles est en constante progression.

J'ai déjà eu l'occasion de parler du rôle que joue Meccano dans l'éducation des petits aveugles. Un des professeurs d'une école pour les aveugles m'écrivit notamment ce qui suit :

« ... Une après-midi par semaine est obligatoirement réservée dans mon école au système Meccano. Les enfants passent cette après-midi hautement instructive à construire les différents modèles devant être utilisés au cours de la prochaine leçon. Nous appelons cet après-midi « l'après-midi Meccano », et je n'exagérerai rien en affirmant que c'est pour mes élèves l'après-midi la plus agréable et la plus intéressante de toute la semaine. Je suis absolument convaincu à présent que Meccano est complètement indispensable pour mener à bien l'éducation pratique des jeunes aveugles.

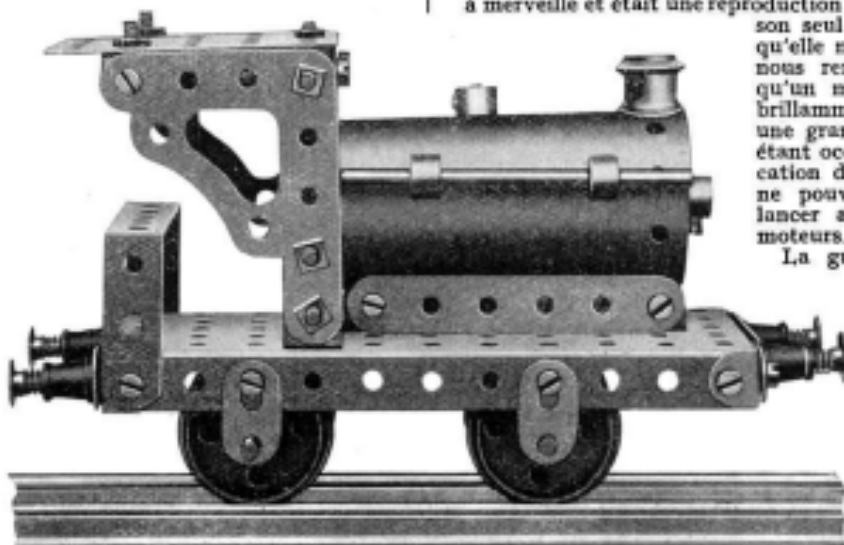
« A la fin de l'année, le jour de la distribution des prix arrivé, à mes questions concernant les prix que désireraient obtenir les élèves les ayant mérités, je ne reçois maintenant qu'une seule et invariable réponse : — Une Boîte Meccano. Monsieur, s'il vous plaît !

L'histoire des Trains Hornby est tout aussi fascinante et inté-

ressante que celle de Meccano. L'idée de construire une locomotive fut le premier pas vers la fabrication des merveilleux et incomparables Trains Hornby d'aujourd'hui. Il me faudra remonter à l'époque de la Grande Guerre pour commencer mon histoire dès ses origines, car ce fut alors que notre première locomotive vit le jour ! Parmi les nouvelles pièces qui vinrent à l'époque s'ajouter au système Meccano il y en avait une : le numéro 108 (Architrave), qui attira tout particulièrement mon attention, vu sa ressemblance frappante avec une paroi de cabine de mécanicien d'une locomotive. Il était évident que cette pièce pouvait être fort utile pour la construction d'un modèle Meccano de loco ; jusqu'alors nous nous étions efforcés en vain de monter un tel modèle avec les pièces existantes, et la ressemblance en question fut pour nous une véritable révélation.

Nous nous mîmes immédiatement au travail et construisîmes le modèle depuis si longtemps rêvé, en utilisant, en plus des anciennes pièces Meccano et de l'architrave, une nouvelle pièce spéciale, destinée à représenter la chaudière. Le modèle, réussi à merveille et était une reproduction fidèle d'une vraie locomotive, son seul défaut résidant dans le fait qu'elle ne pouvait fonctionner ! Nous nous rendions parfaitement compte qu'un moteur à ressort remédierait brillamment à cet inconvénient, mais une grande partie de notre outillage étant occupée à l'époque par la fabrication de munitions de guerre, nous ne pouvions songer, hélas, à nous lancer alors dans la fabrication de moteurs.

La guerre terminée, la question d'une loco mécanique surgit à nouveau, et je me mis cette fois-ci sérieusement à étudier les possibilités d'introduire ce nouvel article dans le système Meccano. Ce fut en 1920 qu'après de nombreuses expériences, couronnées de succès, je pris la décision de commencer la fabrication de moteurs à ressort pour locos. Ce fut la même année également que le premier Train mécanique Hornby fit son apparition triomphale sur



La petite locomotive Meccano — précurseur des superbes Trains Hornby de nos jours.

les marchés du monde.

Les locos, les tenders et les wagons n'étaient que de simples modèles Meccano, tous construits avec des pièces Meccano standard, et pouvaient, par conséquent, être démontés et remontés comme les autres. La loco construite, il suffisait d'y monter le mécanisme à ressort pour la faire fonctionner et pour permettre, par conséquent, à tout le train de démarrer et de rouler sur de magnifiques rails livrés avec lui.

Nous nous aperçûmes bientôt, toutefois, que la construction de locos et du matériel roulant à l'aide du système Meccano ne rendait pas un Train Hornby suffisamment réaliste et beau. Après mûre réflexion, nous prîmes donc la décision importante d'abandonner l'ancien système et de faire fabriquer dorénavant tous les éléments d'un Train Hornby dans nos usines comme articles spéciaux et non démontables. C'est en 1925 que le premier Train Hornby nouveau système sortit de nos usines, inaugurant ainsi une nouvelle ère merveilleuse et brillante dans l'histoire des trains en miniature.

Introduits sur le marché, nos trains mécaniques connurent dès le début un succès bien mérité et retentissant. Encouragé par cette belle victoire, je décidai de ne pas m'arrêter là et de mettre en vente, à côté du train mécanique, un Train Hornby... électrique !

Ce fut également en 1925, année décidément fructueuse et heureuse pour les Trains Hornby, que le premier Train Hornby Electrique démarra, s'élançant à la conquête de la popularité et de la gloire que ces Trains connaissent aujourd'hui.

Les premiers Trains Electriques étaient actionnés à l'aide de moteurs à haute tension; bientôt toutefois je remplaçai ces derniers par des moteurs à basse tension de quatre et de six volts. Ces moteurs avaient l'énorme avantage de pouvoir être utilisés de deux façons différentes, selon les circonstances: avec un secteur à courant alternatif passant par un transformateur, ou bien prenant le courant nécessaire d'un accumulateur. Les possesseurs d'un Train Hornby pouvaient ainsi faire fonctionner leur jouet, même s'ils n'avaient pas d'éclairage électrique chez eux.

Les locos électriques présentent l'avantage de supprimer les arrêts nécessaires pour le remontage. Les locomotives électriques poursuivent leur marche aussi longtemps que le courant demeure établi et peuvent, par conséquent, effectuer de fort longs parcours. Un Train électrique Hornby peut couvrir sans s'arrêter une distance de plus de 1.200 Km.

Le démarrage d'un tel train, son arrêt et le renversement de sa marche, se commandent d'un point central, le train restant toujours sur la voie.

Afin de rendre un chemin de fer Hornby plus réaliste et intéressant, je le complétais par toute une série de petits accessoires tels que: plates-formes de chemin de fer en miniature, sémaphores, tunnels, passages à niveau, diables, sacs, valises de voyageurs, etc., etc. Pour donner encore plus de vie à ce magnifique jouet, j'ajoutai plus tard à ces accessoires des petites figurines en plomb reproduisant d'une façon fort artistique des chefs de gare, des conducteurs de trains, des porteurs et des voyageurs.

Mon histoire serait incomplète sans quelques mots sur la "Gilde Meccano". Cette vaste organisation de fervents de Meccano joue un rôle énorme dans l'histoire de l'évolution du système Meccano, et ce rôle ne fera qu'augmenter dans l'avenir.

La "Gilde Meccano", la plus grande association de jeunes gens au monde, fut créée en 1919: elle a pour but de grouper en une vaste organisation centrale tous les nombreux Clubs Meccano dispersés dans tous les coins du globe et de créer ainsi entre tous les membres de ces clubs une vraie fraternité de jeunes Meccanos, basée sur la communauté d'intérêts et sur le même idéal élevé. Plus de 100.000 jeunes fervents de Meccano font partie de la Gilde, et leur nombre ne fait que s'accroître sans cesse! La "Gilde Meccano", dont les membres appartiennent à toutes les nationalités et croyances possibles, peut être appelée, et cela sans aucune exagération, "Société des Nations... pour jeunes gens".

La Gilde a pour buts:

- De rendre la vie de chaque jeune homme plus belle et plus heureuse;
- De favoriser la morale, la franchise, la volonté de réussir, l'esprit d'initiative chez les jeunes gens;
- D'encourager les jeunes gens dans la poursuite de leurs études et de leur vocation et, notamment, d'aider au développement de leurs connaissances des principes de la mécanique et du génie civil.

M'intéressant tout particulièrement au développement de cette belle association, j'ai tenu moi-même à en être le président. En France, le quartier général de la Gilde est au siège social de Meccano, 78-80, rue Rébeval, à Paris. L'admission à la qualité de membre de la Gilde est accordée à tout jeune homme qui, étant possesseur d'une Boîte Meccano, présente une demande par formule régulière, s'engage d'honneur à se conformer aux buts de la Gilde et promet d'en porter l'insigne aussi souvent que possible. L'insigne de la Gilde, en forme de triangle, est joliment

émaillé et établi pour se porter à la boutonnière. Tout jeune homme porteur de l'insigne de la Gilde est immédiatement reconnu par les autres membres de la grande association, dont les adhérents se sont engagés à mener une vie de loyauté et de droiture. Outre l'insigne, le Président de la Gilde remet un diplôme de membre à chaque nouvel adhérent. L'organe officiel de la Gilde Meccano est le "Meccano Magazine", qui constitue un élément essentiel de la vitalité des Clubs. Le "Meccano Magazine" est publié en français, en anglais et en espagnol. Il contient de magnifiques articles richement illustrés sur les chemins de fer, l'électricité, l'aviation, les navires, les ponts, les grues, les dernières inventions, la vie des grands inventeurs, et généralement tout ce qui peut passionner les jeunes gens. Il donne également la description de nouveaux modèles et de nouvelles pièces Meccano, et annonce les grands concours périodiques organisés par Meccano et dotés de nombreux prix. Des pages spéciales sont consacrées aux suggestions des lecteurs. Le Magazine jouit d'une popularité immense parmi la jeunesse d'aujourd'hui et, étant incontestablement la plus belle revue du monde pour jeunes gens, il est le complément indispensable du système Meccano.

Le Meccano Magazine fournit également aux jeunes Meccano l'occasion d'essayer leur plume et de porter leur ouvrage à la connaissance de tous les lecteurs de notre revue. Nous publions très volontiers dans le M.M. des articles écrits par les jeunes gens, quel que soit le sujet traité, pourvu qu'il présente un intérêt général. D'autre part, notre rubrique intitulée "Suggestions de nos lecteurs" met tous les mois une ou deux pages à la disposition des jeunes gens pour la description de mécanismes de tous genres exécutés en pièces Meccano, et les concours de modèles, qui sont annoncés régulièrement dans le Magazine, leur permettent de voir leur ingéniosité récompensée par de beaux prix. D'une façon générale, nous avons toujours tenu à créer une collaboration aussi complète que possible entre notre rédaction et nos lecteurs pour la composition du Meccano Magazine.

Mais revenons au développement des systèmes Meccano et Trains Hornby proprement dits.

Les jeunes Meccanos savent que nos systèmes de mécanique et de chemins de fer en miniature ne restent pas à un état stationnaire: ils suivent une évolution incessante qui en augmente de plus en plus le réalisme.

Toujours à la recherche de nouveaux perfectionnements, nos services techniques poursuivent sans interruption leurs travaux en étudiant et réalisant de nouvelles pièces, de nouvelles boîtes, de nouvelles locomotives, de nouveaux accessoires de chemins de fer...

C'est ainsi qu'ont été créées les

Boîtes Meccano Constructeur d'Avions, les nouveaux accessoires de chemins de fer Hornby dont le Meccano Magazine a annoncé l'apparition, enfin les Boîtes Meccano et les pièces détachées de la série X qui viennent d'être réalisées. Parmi les dernières nouveautés, on ne saurait oublier également le Canot de Course Hornby dont l'apparition a été accueillie avec un enthousiasme tout particulier. D'ailleurs, l'état actuel des travaux de nos services d'étude me permet dès maintenant de promettre aux jeunes fervents de Meccano encore d'autres surprises agréables pour la saison qui approche.

En terminant mon "Histoire de Meccano" je ne peux m'empêcher de me rappeler à nouveau les débuts si pénibles et difficiles de Meccano, qui ne laissaient jamais espérer le triomphe final et mondial d'une idée venue à l'esprit d'un papa désireux tout simplement de procurer un bel amusement à ses propres enfants. Ce bel amusement, je réussis en effet à le procurer, mais... ce furent des millions de jeunes gens du monde entier qui en ont bénéficié! Meccano est devenu le rêve de tout jeune homme ne l'ayant pas encore, et le jouet favori sans concurrents de tous ses heureux possesseurs.



Fabrication des Trains Hornby. En haut: émaillage d'une loco au "pistolet". Au milieu: assemblage de locos. A droite: vérification et essais de locos.

