

JUILLET 1928.

MECCANO MAGAZINE

PRIX

0,75

CENT.

Vol. V

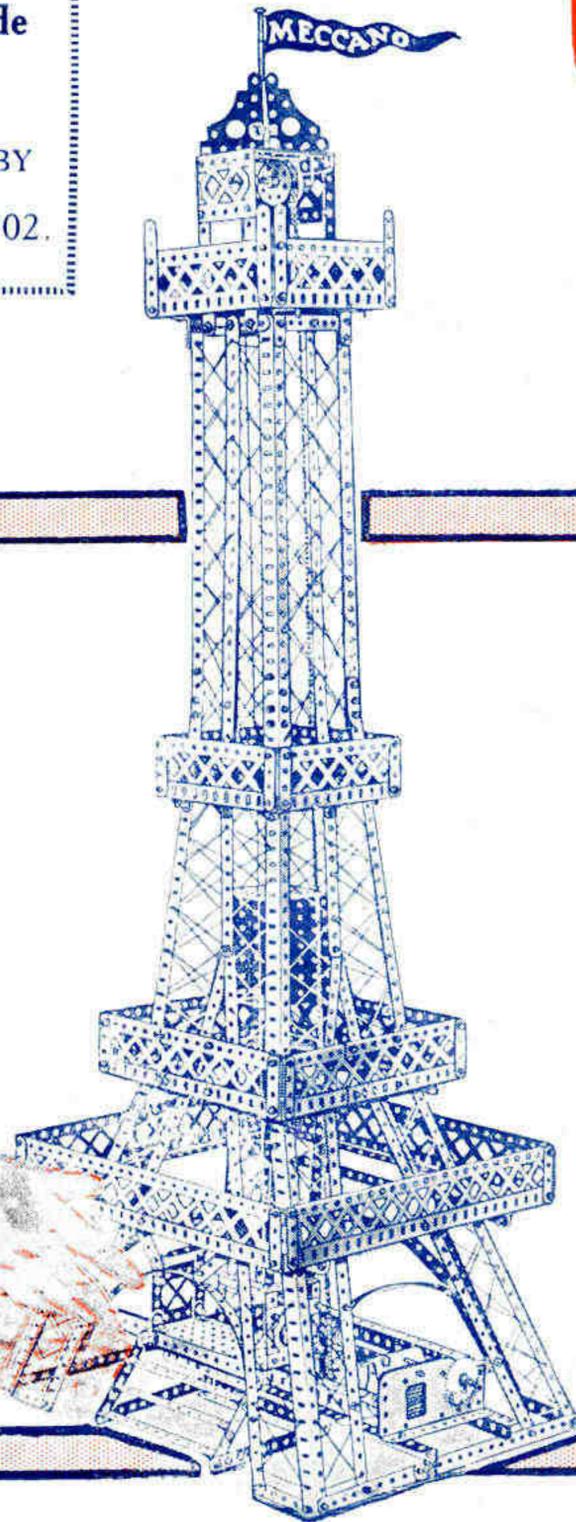
N° 7

Mon
Tour du Monde

par

Frank HORNBY

Voyez page 102.



PIÈCES DÉTACHÉES MECCANO

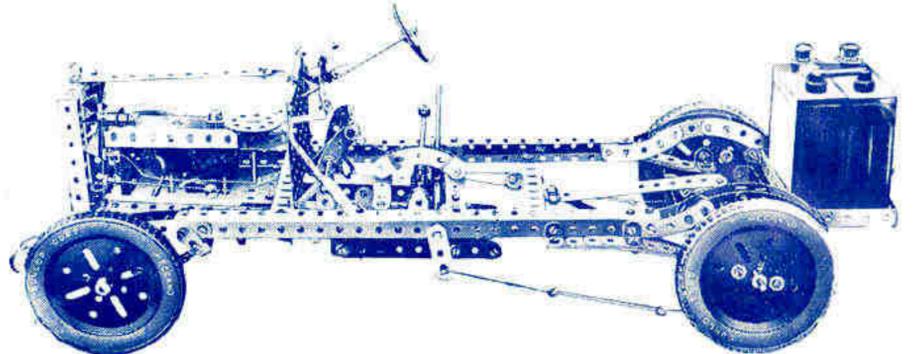
**Vous pouvez
construire toutes les Machines
du Monde !**

En pièces Meccano qui vous permettent d'établir les mécanismes les plus simples comme les plus compliqués. Ainsi le beau modèle du *Nouveau Châssis Automobile* que vous voyez sur cette page, est construit entièrement en pièces Meccano et vous n'aurez aucune difficulté à le reproduire si vous lisez les instructions contenues dans notre feuille d'instruction spéciale.
Prix: Fr. 1.50 — Franco: 1.75

*Construisez
ce beau modèle
et des centaines
d'autres encore*

Prix des Pièces détachées représentées sur cette page

N ^{os}	Frans	N ^{os}	Frans
3	9 cm. 1 2 d. 2.10	50	pièce 0.60
9b	9 cm. 1 2 d. 4.20	59	pièce 1.00
11	pièce 0.50	62	pièce 1.50
12	12x12 mm. dz. 1.50	63	pièce 3.00
12a	25x25 1 2 d. 2.10	63a	pièce 3.50
17	5 cm. pièce 0.25	63b	pièce 3.50
19	pièce 1.20	63c	pièce 3.00
19c	15 cm. 12.00	64	pièce 1.00
20a	5 cm. a. vis d'arrêt 2.50	77	25 mm. 0.50
21	38 mm. 2.00	80a	9 cm. 1.25
22	25 mm. 1.50	90	6 cm. gr. ray. 0.50
22a	25 mm. sans 1.00	90a	6 cm. p. ray. 0.50
23	12 mm. 0.75	94	pièce 3.00
24	pièce 2.00	95b	75 mm. 3.00
26	12 mm. 2.00	96	25 mm. 1.75
27	50 dents 3.00	99	32 cm. 1 2 dz. 12.00
27a	57 dents 3.00	103d	9 cm. 3.60
28	38 mm. 4.00	108	pièce 1.00
30	pièce 4.50	109	6 cm. 2.00
43	pièce 1.00	116	pièce 1.50
44	pièce 0.50	120	pièce 1.00
45	pièce 0.50	120a	paire 3.50
45	60x25 cm. 1 2 dz. 3.00	123	pièce 7.50
		125	12 mm. 1 2 dz. 1.80
		126	pièce 1.00
		126a	pièce 0.50
		127	pièce 1.00
		128	pièce 1.50
		129	pièce 2.50
		132	7 cm. 12.00
		133	pièce 0.50
		136	pièce 1.50
		137	pièce 2.00
		139	pièce 1.00
		140	pièce 5.00
		143	pièce 5.50
		144	pièce 3.00
		146	diam. 15 cm. 6.00
		147	pièce 1.50
		148	pièce 4.00



MECCANO

Rédaction
78-80, rue Rébeval
Paris (XIX^e)

MAGAZINE

Vol. V. N° 7.
Juillet 1928.

Notes Éditoriales

A PRÈS avoir bien travaillé pendant ces trois trimestres, nos jeunes amis ont gagné le droit de bien se reposer pendant les vacances. Sans négliger entièrement leurs études, nos lecteurs pourront mettre à exécution les nombreux projets élaborés pendant leur année scolaire et consacrer leurs heures se loisir à faire du sport, de la photo, des excursions et, certainement à construire de nouveaux modèles Meccano. Voilà de quoi occuper les loisirs de mes jeunes amis. Aussi, je suis certain de recevoir de nombreuses lettres de nos lecteurs où ils me raconteront toutes les choses intéressantes qu'ils ont faites pendant les vacances; j'espère que ces lettres seront accompagnées de belles photos qui pourraient servir à nos concours. Je serai heureux de faire paraître dans le « M. M. » les récits les plus intéressants ainsi que les plus belles photos afin d'encourager mes jeunes amis dans cette voie; les vacances sont également le moment le plus favorable pour bien observer, visiter des usines, des machines, des ponts. Par exemple, ceux de nos jeunes lecteurs qui iront passer leurs vacances près de Grenoble pourraient visiter les usines où l'on utilise la houille blanche pour la production de l'électricité.

Je fais paraître dans le « M.M. » de ce mois, comme je l'avais annoncé dans le numéro précédent, le récit du voyage que M. Franck Hornby a fait autour du monde. En inspectant les usines Meccano situées dans le monde entier. M. Hornby a eu l'heureuse inspiration de faire de superbes excursions qu'il a retracées pour les jeunes

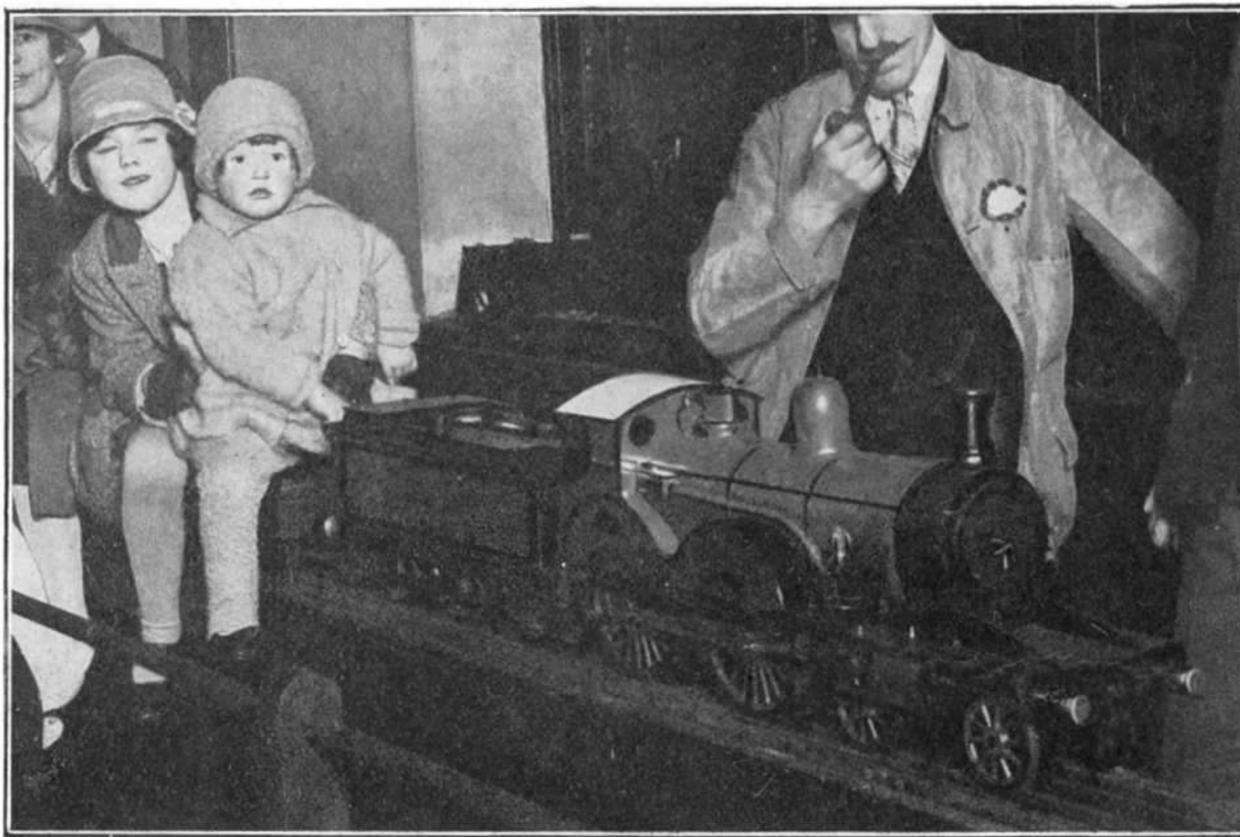
Meccanos ses amis. Ce récit intéressant, passionnant, écrit avec verve et gaieté sera, j'en suis certain, du goût de tous nos lecteurs. Je fais paraître également, dans la rubrique des contes, une nouvelle: *L'effrayante cargaison*. Cette histoire, qui pourra vous paraître fantastique, est cependant tirée d'un fait qui a réellement eu lieu. Le *Svoboda* a vraiment existé et le sort terrible auquel fut voué l'équipage n'a pas été inventé par l'auteur.

tivement notre page de concours. Vous y trouverez certainement de quoi vous intéresser et vous pourrez, tout en exerçant votre imagination, gagner un des beaux prix que nous offrons aux lauréats.

Nous ferons paraître, le mois prochain, la suite de nos articles sur l'électricité, ainsi qu'une étude très détaillée sur la vision à distance. Cette merveilleuse invention, mise au point tout récemment, est d'une importance encore plus

grande, peut-être, que celle du télégraphe et du téléphone; dans tous les cas, elle les complète d'une façon qui tient du miracle... vous le verrez en lisant notre article. De plus, toujours sur le désir de nombreux lecteurs, je reprends mes biographies de savants célèbres. La vie de ces hommes, qui ont été comme les flambeaux de l'Humanité, est toujours une belle leçon de courage, d'énergie et de persévérance.

Eh bien, elle doit continuer à prospérer plus que jamais pendant les vacances! S'il est passionnant de se rassembler entre camarades pendant l'hiver



ENCORE UN TRAIN EN MINIATURE!
C'est un modèle du célèbre train « l'Ecosais Volant » aussi exactement reproduit que celui du « Train Bleu » de la collection des Trains Hornby.

Enfin, à l'occasion des jeux Olympiques, nous avons cru intéressant de faire paraître dans la rubrique des timbres, les émissions se rapportant à ces jeux. J'espère que cet article remportera auprès de nos lecteurs, le même succès que celui que nous avons fait paraître sur Vasco de Gama.

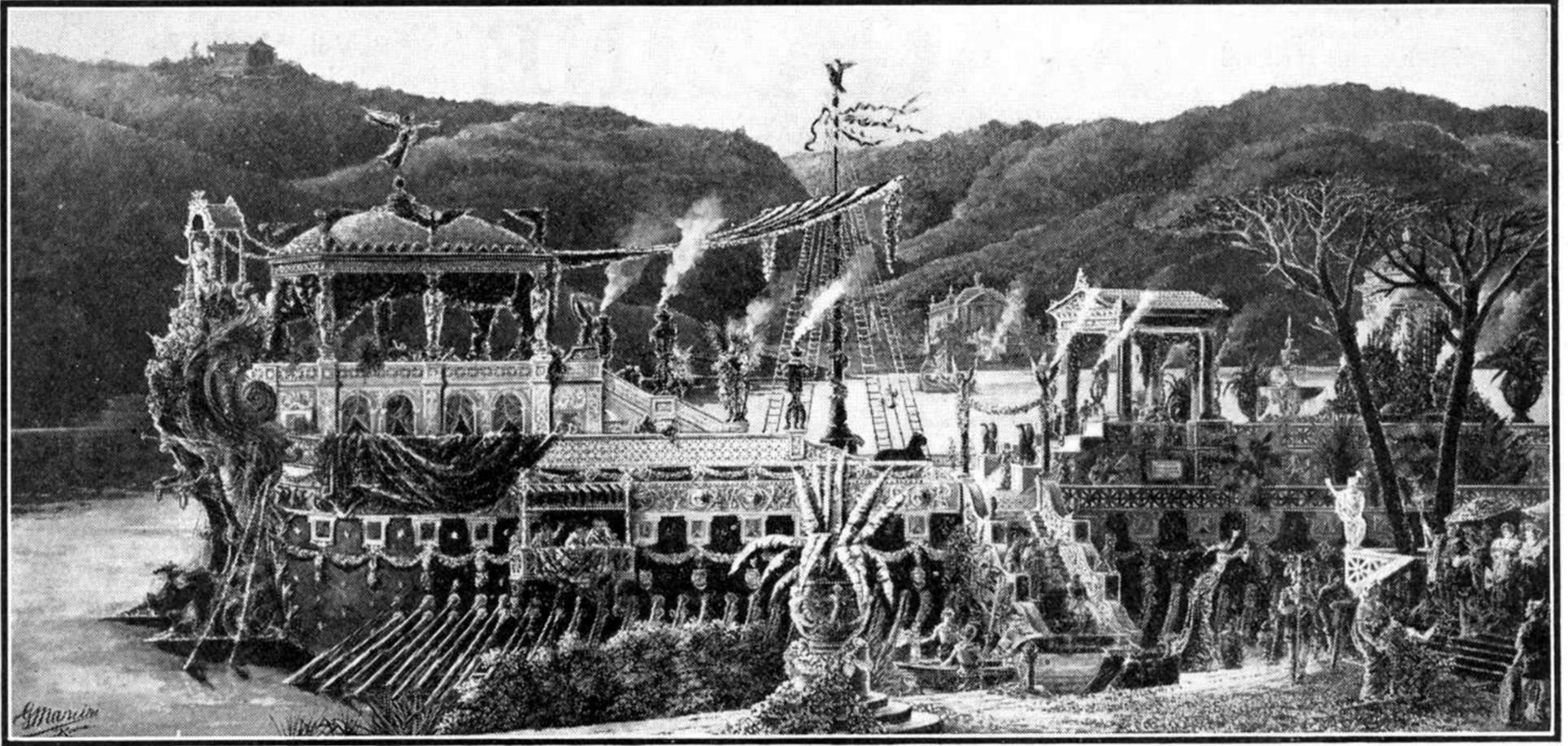
J'attire également leur attention sur la rubrique de l'Aviation dans laquelle je parle des derniers progrès de l'aéronautique et des derniers raids merveilleux des héros de l'air. Maintenant, un bon conseil: lisez atten-

pour construire de beaux modèles, organiser des expositions, faire des conférences, il n'est pas moins amusant de faire des promenades, du sport, de la natation, de l'alpinisme en bande de joyeux meccanos! Suivez la rubrique de la Gilde, vous y trouverez toujours des nouvelles des Clubs et de la vie de notre grande association.

Enfin, voulez-vous que les Clubs soient prospères et que la Gilde fonctionne sans accroc? Eh bien, ne dites pas comme le
(Suite page 101.)

Le Mystère du Lac de Némi

Les Trésors de l'Empereur Caligula.



Aspect de la plus grande des deux Galères de Caligula, englouties par les Eaux il y a plus de 2.000 ans.

JAMAIS encore peut-être les travaux et les actions des générations passées n'ont autant passionné l'attention du grand public que de nos jours et partout, dans tous les pays, des tentatives sont faites actuellement pour mettre en lumière la vie et l'histoire des grandes nations du passé. L'Égypte a vu se dérouler sur son territoire beaucoup de travaux de ce genre. Dans ce pays, des constructions et des tombeaux creusés il y a des milliers et des milliers d'années, ont été ensevelis sous une couche de sable du grand désert Africain et, maintenant, des fouilles minutieuses amènent la découverte de tous ces trésors. Beaucoup de nos lecteurs se souviennent de l'énorme intérêt soulevé par la découverte du magnifique tombeau de Toutankhamon. Cet intérêt était pleinement justifié, car la découverte de ce tombeau augmentait les connaissances de l'histoire de l'Égypte, de sa religion, de ses coutumes, grâce à l'examen des trésors découverts. Des fouilles semblables, pratiquées en Crète, en Grèce et en Asie Mineure ont révélé l'existence de races civilisées qui n'étaient connues que très superficiellement par des descriptions de la littérature antique.

En des temps moins reculés, les villes de Herculanium et de Pompéi furent englouties par la lave lors de la grande éruption du Vésuve, en l'an 79 avant J.-C. Ces importantes villes Romaines furent, en plein travail, scellées hermétiquement l'une dans de la roche fondue, l'autre sous des cendres, et de grands travaux, entrepris depuis près de 200 ans pour révéler l'opulence de leurs trésors artistiques, ont reçu un nouvel essor.

Enfin, tout dernièrement, pendant les travaux de drainage dans la province de Tarente, en Italie Méridionale, on a retrouvé, près de Canossa, à l'endroit même de la célèbre bataille de Cannes, qui mit aux prises, en 216 av. J.-C. les cohortes romaines et les troupes d'Annibal, trois tombeaux dans lesquels avaient été inhumés des personnages très importants. En effet, dans deux de ces tombeaux se trouvaient des armes et des ornements en argent massif, et dans le troisième — appartenant à une grande dame romaine — une couronne en or, ornée de feuillages également en or, de pierres précieuses, et d'autres bijoux d'un travail délicat.

A Rome même, le gouvernement italien et la Municipalité, ont entrepris une série de grands travaux pour dégager le Forum d'Auguste, celui du Trajan, le Circus Maximus, le Capitole et la fameuse Roche Tarpeienne.

Mais le plus remarquable travail destiné à mettre à jour une pièce d'antiquité tout à fait remarquable est peut être celui qui est exécuté actuellement dans le lac de Némi, près de Rome, afin de pouvoir renflouer deux galères qui reposent au fond du lac depuis près de 2000 ans. Elles avaient appartenu à l'Empereur Caligula, un des pires monstres humains que la terre ait jamais portés. C'est ce monarque qui, dans un accès de mauvaise humeur, avait souhaité que tous les citoyens de Rome n'eussent qu'une seule

tête afin qu'il lui soit plus facile de la couper.

Mais il n'était pas nécessaire de mettre en colère Caligula pour



Tête de Lion
en Bronze,
retrouvée dans
le Lac.

donner libre jeu à ses féroces instincts. Un de ses amusements favoris consistait à mettre ses sujets à mort par les moyens les plus cruels. Personne ne pouvait se considérer en sûreté pendant son règne. Un soir qu'il dînait avec deux consuls il eut subitement un énorme accès d'hilarité et, quand on lui demanda la raison de cette allégresse, il répondit qu'il riait à l'idée de la facilité qu'il aurait à faire couper la gorge de ses deux invités. Il n'est alors nullement surprenant d'apprendre que sa mort fut suivie de grandes réjouissances à Rome.

Parmi les nombreuses excentricités de Caligula on peut citer la construction de deux vaisseaux qui furent décorés avec tant de prodigalité et tant de richesse qu'ils purent être considérés comme l'une des merveilles de leur temps.

Ils flottaient sur la surface paisible du Lac de Némi, car Caligula avait bien trop peur du mal de mer pour oser s'aventurer sur la Méditerranée; on aurait pu penser que sur les eaux calmes du Lac les vaisseaux seraient absolument en sûreté, mais sans doute l'énorme poids de bronze, d'or, d'argent et de marbre employé fit que les bateaux ne tardèrent pas à couler.

Une des photographies de cet article représente la restauration de la plus grande de ces deux galères, reconstituée grâce aux indications fournies par les scaphandriers, et en partie par des descriptions qui nous sont parvenues. Cette galère était construite comme une véritable propriété de campagne. Sur le pont étaient disposés des maisonnettes d'été, des temples, des bains et des galeries, construits en marbre et ornés avec prodigalité. Des arbres et de la vigne étaient plantés sur la terrasse, tandis que des arbustes et des fleurs étaient répandus partout avec abondance. Le grand hall pour banquets avait vu se dérouler les plus formidables orgies de Caligula, et c'est probablement là qu'il se livra aux extravagances les plus incroyables: comme de boire des perles dans du vinaigre ou bien de faire servir à ses invités du pain moulu dans de l'or.

Plusieurs tentatives avaient été faites pour récupérer ces galères, mais sans succès, à part le dragage de quelques pièces de métal et des motifs décoratifs de toutes sortes. Plusieurs de ces motifs furent retirés du fond du Lac pendant le siècle précédent, et tout particulièrement entre 1885 et 1889 par lord Saville, alors ambassadeur d'Angleterre en Italie. Nous reproduisons la photographie de deux objets qui furent mis à jour de cette manière. Ils représentent une tête de lion en bronze avec un anneau de fer forgé dans la gueule, et la tête d'un loup portant un anneau semblable.

Presque tous les objets découverts proviennent de la plus grande galère, qui, alors, a été considérablement endommagée par le grappin des chercheurs. Des scaphandriers avaient fait savoir que la petite galère est en bon état de conservation, et qu'en plus, toutes les décorations et le mobilier sont

encore intacts. Un plan de sauvetage fut tout récemment mis sur pied pour pouvoir renflouer cette petite galère.

La première difficulté consistait en ce que le bois pourri de ce vaisseau empêchait d'utiliser les méthodes habituellement employées pour le renflouement des navires. Or, il fallait éviter à tout prix de détériorer le vaisseau qui présentait par lui-même une véritable relique du magnifique passé de Rome.

Après avoir étudié attentivement la question on dut adopter une méthode qui renversait l'ordre habituel des choses: puisqu'on ne pouvait amener le vaisseau à la surface de l'eau, il fut décidé de faire descendre l'eau au niveau du vaisseau.

Ce plan comprenait la vidange complète de l'eau du lac. Ce problème était très difficile, vu les dimensions du lac, mais les experts, après de nombreuses études des lieux, trouvèrent que ces travaux pouvaient être exécutés.

Le lac possède déjà des vannes qui permettent d'abaisser le niveau de l'eau, mais on s'attend à de meilleurs résultats encore par la méthode consis-

tant à faire écouler les eaux dans le lac voisin, Abano, situé à un niveau plus bas. Ce travail sera un véritable tour de force au point de vue ingénieur, car il sera nécessaire de déplacer plus de 28.000.000 de mètres cubes d'eau.

Après que l'eau du lac Némi sera amenée au lac Abano, par un tunnel, la plus petite des deux galères sera entourée d'un caisson pour permettre d'effectuer son nettoyage et les réparations, puis on amènera le navire dans un dock spécialement aménagé. Le tunnel sera alors bouché et le lac se remplira de nouveau automatiquement.

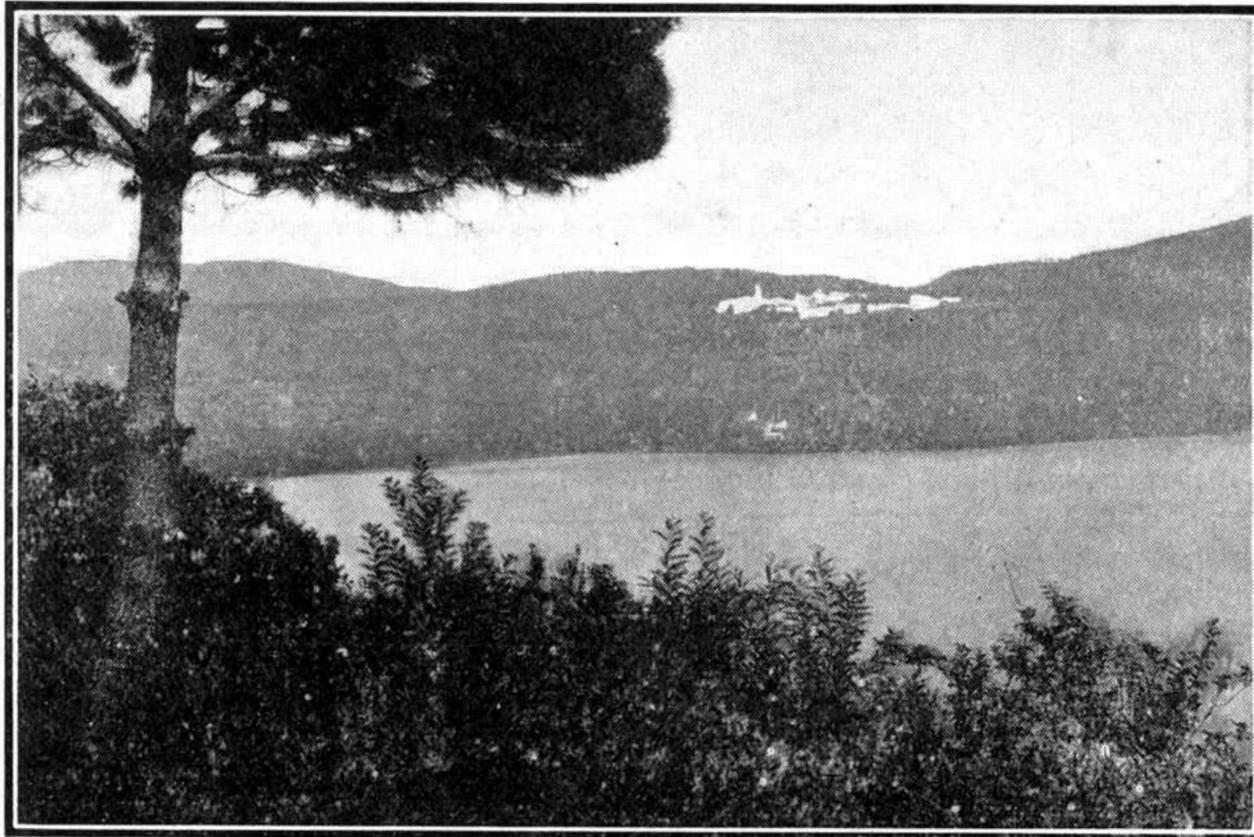
Le contrat pour les travaux fut signé par le Premier Ministre, M. Mussolini, en janvier dernier, et on a bon espoir que ces travaux prendront fin avant la fin de l'année. Si le plan peut être exécuté, la galère et les trésors impériaux constitueront un magnifique musée de la vie et des mœurs des anciens Romains.

Et pourtant, aussi riche que soit le contenu de la galère de Caligula, il est loin d'égaliser les trésors du passé qui sommeillent encore sous terre ou au fond des eaux. Un coup de pic suffit parfois à mettre à jour des reliques sans prix, des vestiges d'un art et d'une civilisation disparus, et que révèlent à nos yeux quelques objets délicatement

ciselés. Le poète l'a dit:

L'art robuste
Seul est la vérité.

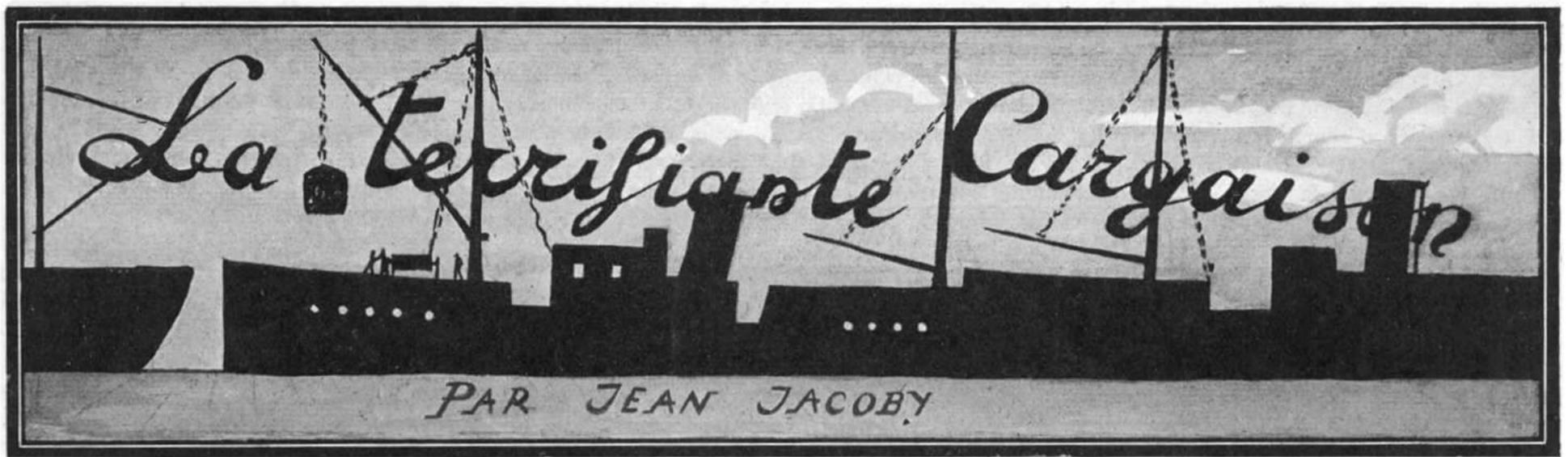
Le buste
Survit à la Cité,
Et la médaille austère
Que trouve le laboureur
en terre
Révèle un empereur.



Le Lac de Némi, vu de la Villa Cesarius à Genzano.



Autre Ornement
en bronze
des galères.



La Mission

HARRY, me dit sir George, nous avons appris qu'il se passe quelque chose à Stettin...

Sir George était possesseur d'une figure rouge et apoplectique. Il parlait par petites phrases haletantes qu'il ne faisait qu'ébaucher, laissant le reste à l'imagination de son interlocuteur. Du reste, je ne me permettrai pas de critiquer sir George, qui est mon chef direct du bureau K de l'Intelligence Service.

« A Stettin, sir? » — « Oui, c'est un port allemand qui, comme vous le savez, fait surtout le commerce avec un grand Etat du Nord... » — « La Moscovie, sir? » — « Oui, la Moscovie; or, vous n'ignorez pas que le Gouvernement de cet Etat... » — « Je le sais, sir. » — « Eh bien, nous avons appris qu'un vapeur, battant pavillon de commerce moscovite, est en train de charger, en grand secret, une cargaison. »

« Une cargaison de quoi, sir? » — « Ah! voilà, c'est ce qu'il faudrait savoir. Armes? poudre? toujours est-il que le vapeur doit lever l'ancre incessamment... » — « Et à quelle destination, sir? »

Sir George se leva. Sa figure passa du rouge au ponceau. Ses petits yeux lancèrent deux éclairs bleus et froids.

« A destination de l'Angleterre », dit-il dans un rauque soupir.

Nous nous tûmes quelques instants, les regards croisés.

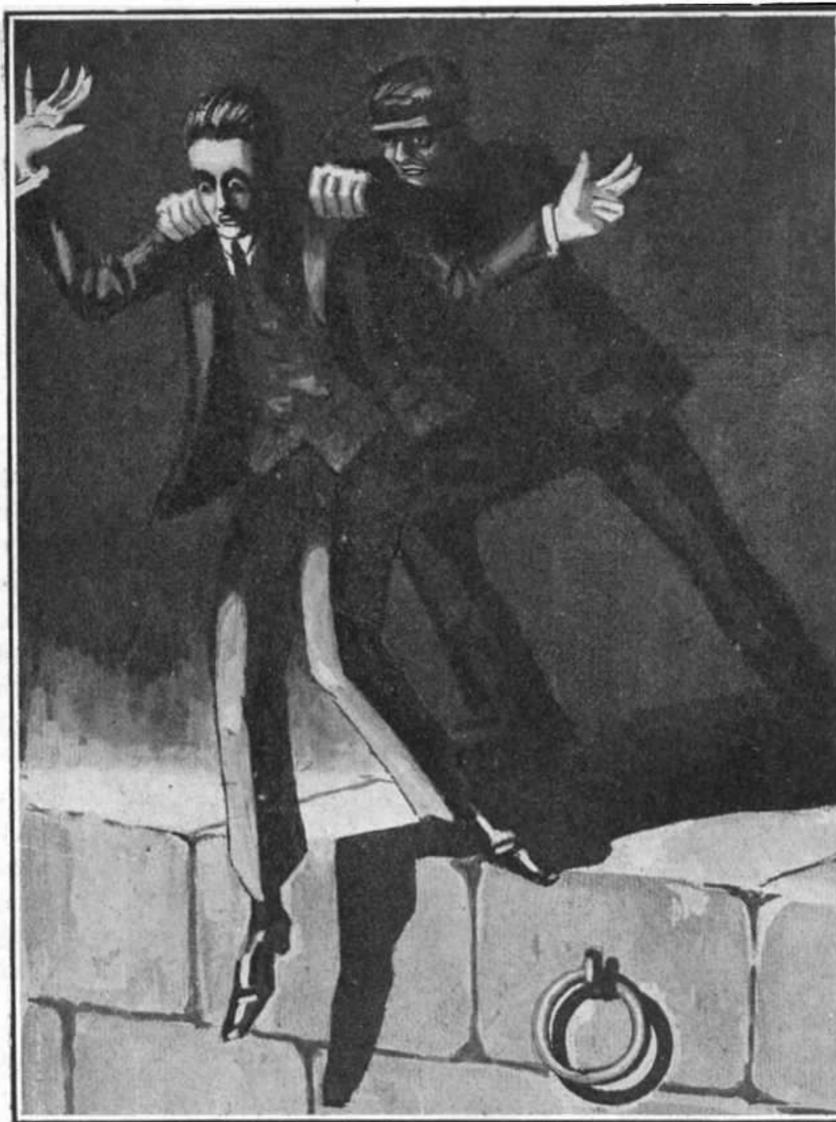
« Vous partirez ce soir, Harry. Comme unique instruction: ne vous adressez à aucun de nos agents. Voici des papiers au nom de Herr Max Muller, ingénieur chimiste... vous parlez allemand comme père et mère. Débrouillez-vous. Vous me télégraphiez dès que vous aurez appris quelque chose; vous chiffrerez votre dépêche; s'il est question d'armes, parlez simplement de marchand'ses. Allez! »

J'avais déjà la main sur la poignée de la porte lorsque j'entendis la voix essoufflée de sir George.

« Attendez, damned boy! Voici un chèque. Il vous suffira. » J'y jetai un coup d'œil. En effet, il devait me suffire et au delà. L'Intelligence Service fait bien les choses.

A moins d'être un cancre, tout chacun

doit savoir que Stettin est un port allemand situé sur la Baltique et, de par sa situation, le plus proche de la Moscovie. Tout chacun, à moins d'être bouché, sait également que la Moscovie est un formidable foyer de propagande contre « l'infâme régime bourgeois », et spécialement contre l'Angleterre qui le représente. Nous pouvions donc nous attendre à tout de la part des agents mosco-



Je me sentis violemment poussé par les épaules...

vites. Que préparaient-ils à Stettin? Un envoi d'armes pour nos anarchistes, nos révolutionnaires? un joli lot de dynamite ou de quelques autres explosifs pour faire sauter le Parlement ou nos croiseurs mouillés en rade?

Donat Bruhn

Ceux qui ont vu un port ont vu tous les ports. Stettin, comme ses congénères, n'est qu'une suite de docks, de dépôts, de bâtiments de douane, de navires à l'ancre, de fumée, de grouillement de matelots et de

débardeurs, de jurons dans toutes les langues, de hurlements de sirènes. Essayez de trouver un vapeur moscovite dans ce chaos, et l'ayant trouvé, de préciser sa cargaison. Une aiguille dans une botte de foin vous dis-je! Et, tout d'abord, aucune trace de navire moscovite! Des hollandais, allemands anglais, français, japonais, portugais, italiens — faisant claquer leurs couleurs au vent — tant que vous voudrez. Mais, quant au pavillon blanc et jaune avec l'étoile sanglante de Moscovie, évaporé, disparu.

Je suivais assez tristement les quais fleurant le goudron, comme tout quai qui se respecte, lorsque, ô stupeur, j'entendis mon propre nom hélé par une voix joyeuse, qui s'écriait dans le plus pur tudesque Hanovrien:

« Ei! mein alter Harry! »

Je n'eus pas besoin de me retourner pour reconnaître instantanément le propriétaire de cette voix; elle ne pouvait appartenir qu'à cet ivrogne de Donat Bruhn; et, en effet, ce fut sa trogne hilare, coupée par la balafre des *kommersch* qui s'interposa entre le soleil et moi. Cette balafre... n'est-ce pas moi, Dieu me pardonne, qui la lui avais faite d'un coup d'espadon, alors que nous étions étudiants à Bonne? Un bras se glissait déjà sous le mien et je me sentais entraîné vers... le plus prochain « Bier-halle » par l'éternel assoiffé.

Installé chacun devant une monumentale chope de bière écumeuse, nous dévidions nos souvenirs, entremêlés d'exclamations de joie du bon Donat.

« Non, mais, figure-toi, je me ballade sur le quai et je vois, qui? mon vieux Harry! j'ai la berlue que

je me dis... » et ainsi de suite, inlassablement.

Pendant ces joyeuses divagations, je me creusais la cervelle pour trouver une issue à la position inextricable dans laquelle le sort m'avait malheureusement poussé. Cet imbécile de Donat, il est évident, ne me lâchera plus d'une semelle, comme un bon terre-neuve qui suit son maître. Donc, adieu mon incognito! et sous mon vrai nom d'anglais, comment pourrai-je percer le mystère du navire moscovite? Tout à coup, j'eus un

éclair de génie. Cela m'arrive parfois. Puisqu'il m'est impossible de semer Donat, eh bien, je vais tâcher de l'utiliser pour le succès de ma mission!

« Donat, lui dis-je, les yeux dans les yeux, tu es un homme d'honneur... » Il se rengorgea et essaya de déclamer en français: « Tout autre que Harry l'éprouverait... », puis il partit d'un éclat de rire.

« Eh bien, écoute-moi, Donat... écoute-moi bien, c'est tout une histoire... j'ai une fiancée. » Donat écarquilla les yeux: « Une fiancée? » — « Oui, et ses parents habitent en Moscovie... ils ont tout perdu et sont morts... » L'honnête figure de Donat prit une expression attristée. « Ma fiancée est donc restée toute seule dans la tourmente, ses lettres se sont faites rares et puis... plus rien! »

Donat me tapa affectueusement sur l'épaule.

« Pauvre, pauvre vieil Harry! » — « Oui, bien malheureux, Donat! Et pourtant j'ai un espoir et c'est toi qui peux m'aider à retrouver ma fiancée. » — « Moi? moi? moi? » Donat arrondissait sa bouche d'étonnement. « Oui, toi, parfaitement! voici ce que j'ai appris. Ma fiancée est sur un navire moscovite qui doit être à Stettin actuellement. » — « Non? » s'exclama Donat. — « C'est comme je te le dis! Elle doit servir d'otage à échanger contre quelques coquins moscovites que le gouvernement de sa gracieuse Majesté a fait coffrer dans une des prisons de Londres. Que le gouvernement consente à ce troc, et je revois ma fiancée, qu'il n'y consente pas... et c'est la mort au fond de l'eau avec une pierre au cou! » Ma petite histoire était trop dans les mœurs des nouveaux maîtres moscovites pour qu'elle puisse paraître invraisemblable à Donat. Il asséna un formidable coup de poing sur la table et cria d'une voix de stentor, qui fit tressauter plusieurs paisibles buveurs de bière: « Nous délivrerons ta fiancée, c'est moi qui te le dis! »

Le « Svoboda »

« Hop, Harry, debout, continua-t-il; savoir si un vapeur moscovite est arrivé dernièrement, n'est qu'un jeu pour moi. J'irai simplement le demander à mon ami Hans Grossbaum! »

« Et, qui est-ce Hans Grossbaum? » — « Hans est le pilote-chef du port de Stettin! Aucun navire ne peut y entrer sans son autorisation expresse! Ainsi, mon vieux, compte sur moi! Dans une heure tu auras ton renseignement. »

Je lui donnai l'adresse de mon hôtel et nous nous séparâmes lui, tout bouillant d'énergie, moi, très satisfait de mon stratagème. Une heure plus tard, la porte de ma chambre s'ouvrit et Donat apparut avec une exactitude de roi. « Victoire! cria-t-il en étouffant sa voix. Un vapeur moscovite est arrivé le 15, donc il y a près d'une semaine; c'est le *Svoboda*. Il est mouillé dans l'avant-port et paraît être en train de charger sa cargaison... » — « Quelle cargaison? » demandai-je négligemment. « Ah! je ne sais pas! J'avoue avoir négligé de m'en informer... si ç'a t'intéresse... » — « Tout ce qui concerne ma fiancée m'intéresse! interrompis-je. » — « Bon, bon! répliqua Donat, ne te fâche pas, je te saurai cela. »

« Tout d'abord, il faut aller voir le navire, déclarai-je. » Donat n'y fit pas d'objection et bientôt un taxi nous amena sur les quais de l'avant-port. Un vapeur d'une paire de milliers de tonnes y était amarré. Et, chose étrange, toute la partie des quais en deçà et en delà du navire semblait être étroitement surveillée par un imposant cordon de police, mêlée aux bonnets à poils et aux casquettes plates moscovites. Sur le quai, nulle trace de cargaison quelconque. Que gardait donc si soigneusement cette petite armée? A moins que cet espèce de récipient en métal que j'aperçois et qui peut contenir soit du pétrole, soit de la poudre, soit un explosif quelconque... C'est ici que doit être le nœud de la question.

Nous nous mîmes à flâner, les mains derrière le dos, le cigare à la bouche, comme de paisibles promeneurs: les « schupos » et les bandes moscovites ne semblaient pas trop faire attention à nous. J'avisai un bon allemand à la figure jeune et rose qui semblait celle d'un gros poupon qu'on aurait affublé, par plaisanterie, du casque en cuir bouilli.

« Eh bien, mon bon, lui dis-je, vous en mobilisez de la police pour surveiller cette coquille de noix. » Le schupo montra une denture de cheval dans un large sourire. « Cette coquille de noix transporte... commença-t-il, sa confiance aussitôt coupée par la voix du sergent. « Weiss, en place! » Et le poupon terrorisé me quitta d'un bond.

Nous n'avions plus rien à faire sur les quais; il fallait établir un plan de campagne pour se procurer les renseignements nécessaires, coûte que coûte.

Nous retournâmes à mon hôtel, et là, après une demi-heure de silence, passée

dans un bon fauteuil à fumer deux gros cigares, Donat fit entendre son oracle qui sortit d'un épais nuage de fumée.

« Je crois, mon cher Harry, que nous devons revenir sur les quais ce soir... plutôt cette nuit. Dans la journée, il n'y a rien à faire, on est trop surveillé. Il est évident que si votre fiancée... » — « Ma fiancée? » sursautai-je. « Mais oui, ne s'agit-il pas d'elle? » — « Ah! oui, vous avez raison! » J'avais complètement oublié cette jeune fille hypothétique. « Ainsi, poursuivit Donat, si votre fiancée peut sortir, ne fut-ce que pour prendre l'air, ce n'est évidemment que le soir, lorsqu'elle ne pourrait pas être remarquée. Nous irons nous promener dans les environs du navire et c'est bien le diable si nous ne parvenons pas à surprendre le secret de ces brigands. » — « Oui... je crois que vous avez raison. Et puis, qui sait? Le *Svoboda* pourra lever l'ancre d'un moment à l'autre, nous n'avons donc pas de temps à perdre. »

Il était près de minuit lorsque nous nous mîmes en route; les rues de Stettin ressemblaient à des allées de cimetière et les maisons à des monuments funéraires, éclairés par la pleine lune. Nos pas résonnaient comme des coups de marteau sur une enclume. Cette solitude et cette lumière crue n'étaient, certes, par favorables à notre expédition et il ne nous serait pas facile, dans ces conditions, d'approcher du *Svoboda* sans attirer l'attention, pour peu que le quai soit gardé. Mais le sort semblait nous favoriser. Nous atteignîmes le port sans avoir rencontré autre chose que quelques « schupos » bâillant au coin des rues et un ivrogne attardé.

Le *Svoboda* dessinait en camaïeu sa silhouette sombre sur le ciel nocturne. Le quai était complètement désert. Le récipient métallique qui m'avait intrigué ce matin avait disparu. Nous dépassâmes lentement le navire sans apercevoir aucun signe de vie, aucune lumière, sans avoir entendu le moindre bruit. Tout à coup, Donat me saisit le bras: « Chut! fit-il, il me semble qu'il y a quelqu'un en bas », et il désignait du doigt l'eau sombre qui clapotait le long des pierres du quai. Je m'approchai avec précaution et me penchai au-dessus de l'eau. Aussitôt je me sentis violemment poussé par les épaules et, comme perdant l'équilibre, je tombai en avant dans le gouffre, j'entendis une voix ironique, celle de Donat, qui me criait: « Va rejoindre ta fiancée, imbécile! »

(La fin au prochain numéro.)

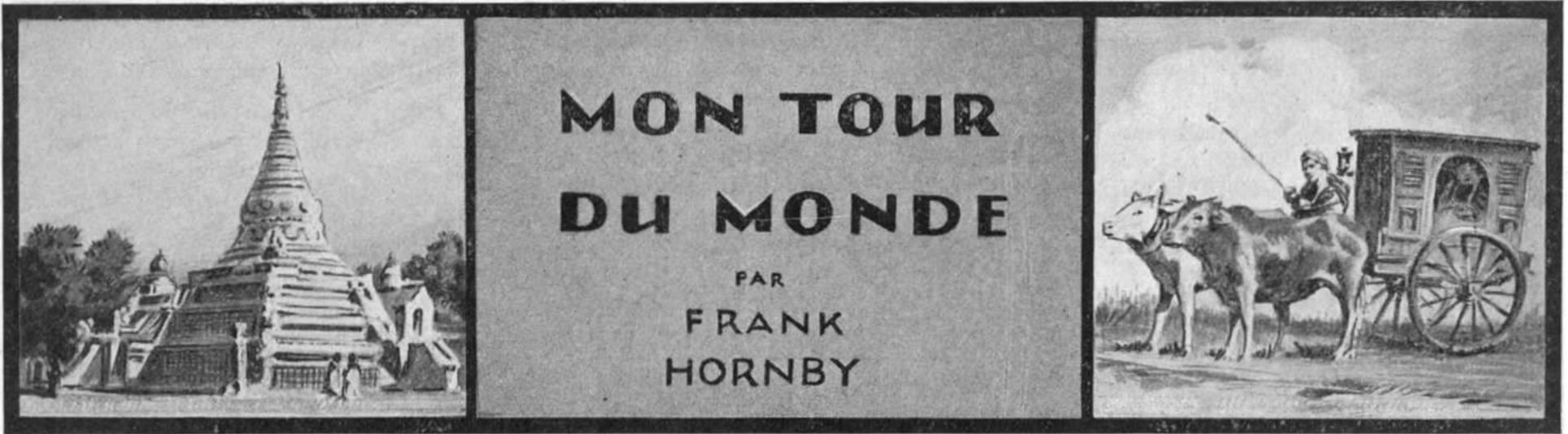
Notes Editoriales (Suite)

font les gens en général devant une brillante réussite: « Il a eu beaucoup de chance. » Pour réussir, mes jeunes amis, la chance a besoin d'être aidée par un solide bon sens, par la persévérance, du courage et de la volonté.

Ne commencez jamais un travail en pensant: « Jamais je ne pourrai en venir à

bout », car en doutant à l'avance de vos capacités, et par conséquent de vous-même, vous échouerez fatalement. Mais si, au contraire, vous vous mettez au travail avec entrain en vous disant: « Ce travail est faisable et je vais le mener à bien », vous créez autour de vous une atmosphère de confiance dans laquelle votre esprit travaillera plus librement et le succès, à coup sûr, sera votre récompense.

COLLECTIONNEUR
disperse sa collection et offre
:-:-: exceptionnellement :-:-:
50 timbres triés pour... 5 fr.
100 timbres triés pour... 10 fr.
R. MARQUENHEN
à Saint-Germer-de-Fly (Oise)



Je crois qu'il n'existe pas de jeune homme qui n'ait rêvé de pouvoir faire un jour un voyage autour du monde. Je me souviens que dans ma jeunesse, j'aimais donner libre cours à mon imagination: je me voyais parcourant les pampas, entouré de Peaux-Rouges, découvrant les contrées les plus inexplorées, visitant les temples fantastiques et mystérieux de l'Inde où je me représentais tous les objets en or massif monté d'émeraudes et de rubis, accomplissant enfin tous les exploits qui hantent l'imagination des jeunes gens. Depuis ce jour, lointain, hélas! j'ai eu l'occasion de voir beaucoup de pays, et j'avoue avoir éprouvé parfois de fortes désillusions, tandis que d'autres fois la réalité dépassait mes prévisions les plus optimistes.

L'année dernière je fus assez heureux pour pouvoir mettre à exécution un projet de voyage autour du monde, et j'ai pensé que les jeunes Meccanos auraient peut être aimé en lire le récit. Une longue séparation avec les parents et les amis est le côté pénible de tout voyage. Je me rappelle qu'en embarquant à Liverpool, je pensais que si les transatlantiques n'avaient eu que des jeunes Meccanos comme passagers, quel agréable voyage j'aurais pu faire. Je résolus alors de noter toutes les choses intéressantes que j'aurais l'occasion de voir pendant mon voyage afin de pouvoir les communiquer aux jeunes Meccanos à mon retour.

J'ai fait plusieurs fois la traversée de l'Atlantique, mais je ressens toujours le même frémissement quand je mets le pied sur un de ces grands transatlantiques; tout ce bruit et cette animation, les rires, les larmes des voyageurs faisant leurs ultimes adieux, cette odeur de peinture fraîche, la pulsation régulière des moteurs, sont de petits détails qui laissent dans la mémoire une impression qui ne s'efface jamais entièrement. C'est un vrai soulagement ensuite que de s'abandonner pour huit jours aux soins attentifs des stewards qui contribuent, dans une large mesure, à rendre la vie agréable et confortable au bord de ces navires. Je crois qu'il n'est pas utile de m'étendre sur la partie de mon voyage qui succéda immédiatement au départ, mais je puis dire seulement que je pris part à toutes les fêtes et à toutes les réjouissances pendant la traversée. Sur un transatlantique on a l'occasion de faire la connaissance de gens charmants, d'organiser alors des petites fêtes ou de flâner le long du pont en se penchant pour pouvoir suivre le moutonnement capricieux des vagues. De temps en temps, on voit une bande de dauphins ou de marsouins pourchassant des

poissons, plusieurs fois même nous eûmes la chance d'apercevoir au loin une baleine.

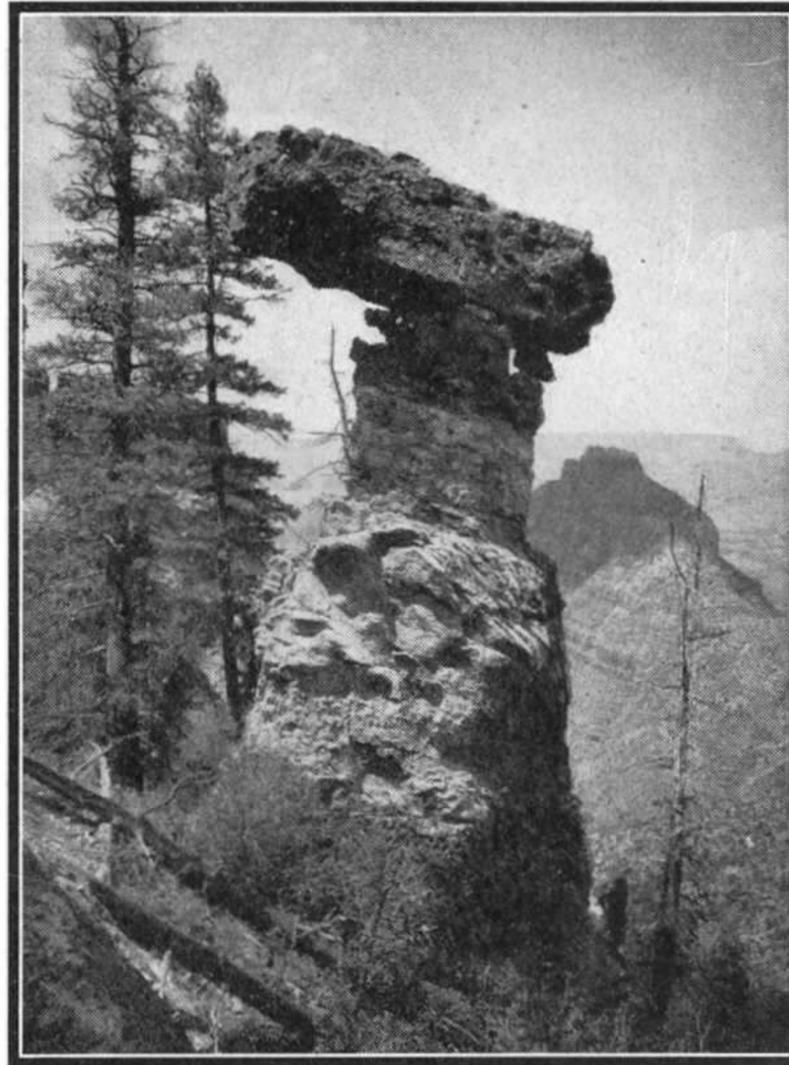
Et ainsi les journées passèrent avec rapidité, et nous fûmes bientôt en vue de New-York. Il faisait nuit et le bateau dut s'arrêter afin de permettre au pilote d'accoster notre navire. Violamment éclairé par les phares, afin d'éviter tout accident, le pilote put grimper rapidement au bord du navire par une échelle de corde et amener ensuite le transatlantique à l'emplacement qui lui était réservé. Après les formalités d'usage, les voyageurs se dispersèrent

dans toutes les directions. Je suis resté à New-York pendant une quinzaine et j'apportai toute mon attention à notre usine Meccano, située à Elisabeth, New-Jersey, à 15 km. de New-York, afin de me rendre compte que tous les efforts étaient faits pour pouvoir satisfaire les jeunes américains à l'occasion des fêtes de Noël. Ma tâche une fois achevée, je décidai de quitter New-York pour visiter une des merveilles que je désirais voir depuis longtemps: le grand canon de l'Arizona.

Je voyageai de New-York jusqu'à Chicago dans un des plus célèbres trains américains, le « Twentieth Century Limited », qui fait le trajet des 1.276 km. entre les deux cités en 20 h. Les Américains aiment à baptiser leurs trains qui doivent parcourir de longues distances de « Limiteds » de toutes sortes. Le « Twentieth Century Limited » porte bien son nom, car il fut lancé au début du xx^e siècle. Le mouvement de voyageurs entre Chicago et New-York est si intense que cinq trains effectuent journellement ce trajet, chaque train se composant d'une douzaine de wagons d'un poids total de 900 tonnes. Ce qui m'a tout particulièrement frappé, ce fut l'énorme dimension des locomotives; l'absence des quais proprement dits, me produisit également une drôle d'impression; aux Etats-Unis, la voie et la plate-forme sont sur le même niveau et je considère cet usage comme extrêmement dangereux.

Du point de vue anglais, les locos me parurent assez laides, car l'Américain se préoccupe surtout du rendement et néglige la beauté des lignes. On ne peut cependant nier que les locomotives américaines sont d'une solidité, d'une puissance et d'un rendement tout à fait dignes de leur réputation.

Pendant les premiers 70 km. à partir de New-York, le train est entraîné par une loco électrique, et au bout de cette petite étape, remorqué successivement par trois « Pacifique » de 200 tonnes, une desquelles accomplit un trajet de plus de 649 km.



LE MARTEAU DE THOR.

Une des curiosités du Grand Cañon. Il est maintenu en équilibre par un long « manche ». On peut se rendre compte de ses dimensions en les comparant à la figure humaine au pied du Rocher.

Arrivé à Chicago, je fus obligé d'emprunter le chemin de fer de Santa-Fé, afin de pouvoir atteindre le grand Canon. La construction de cette voie ferrée fut effectuée dans des conditions presque dramatique, qui, je crois, intéresseront mes lecteurs. Tout au début, cette voie reliait la ville d'Atchinson à Topeka, dans l'Etat de Kansas, situées à une distance de 80 km. l'une de l'autre. La licence pour la construction de cette voie fut obtenue en 1859. Depuis, cette voie ferrée n'a fait que s'agrandir et, de nos jours, coupe le continent de l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique. Le Gouvernement fédéral avait accordé à la Compagnie 3.000.000 acres de terrain à la condition que les travaux fussent achevés avant la fin de 1872. Jusqu'en 1868 les travaux furent menés avec une lenteur dérisoire, à la fin de 1868, il n'y avait que 50 km. de voie de construite, et en avril 1872, 1.225 km., et il ne restait que 8 mois pour achever à temps 576 km. de voie restante. La Compagnie eut la chance de trouver en la personne de M. Robinson, un homme de génie. Prenant la direction des opérations, le 1^{er} mai, Robinson, avec une grande énergie, se mit à l'œuvre et le 28 décembre la frontière du Colorado était dépassée. Les 3.000.000 acres étaient sauvés trois jours avant l'expiration du dernier délai! Ce réseau fut ensuite

étendu vers l'est, dans le grand désert, sur un espace de plusieurs centaines de kilomètres, mais deux grands dangers menaçaient la construction de la voie ferrée: les « blizzards », vents glacials qui soufflent en hiver, et les Peaux-Rouges. Néanmoins, on réussit à vaincre les uns et les autres et les attaques des Indiens furent sévèrement réprimées et le chemin de fer put atteindre le Pacifique.

Trois jours après avoir quitté Chicago, j'atteignis le Grand Canon. J'avais lu de nombreuses descriptions du Grand Canon de l'Arizona et je me demandais avec an-

goisse si j'allais être désappointé à la vue de ce paysage dont la réputation pouvait être surfaite. Mais comme j'approchai je fus littéralement saisi d'étonnement. Je n'aurais jamais pu m'imaginer qu'une crevasse aussi prodigieuse put exister sur la surface du Globe. Cette entaille, faite par les mains des Titans, ressemble à une affreuse blessure qui ne pourrait se cicatrizer. Il est difficile de se rendre compte de l'énorme dimension de ce canon de 320 km. de long sur 19 km. de large, avec des rochers à pic atteignant une profondeur de plus de 1.500 mètres. Tout au fond, paraissant bien petite, confinée entre ces murs de granit distants de près de 75 m., bouillonne la rivière du Colorado qui, après s'être frayé un passage dans les rocs, parcourt une distance de près de 3.200 km. Souvenons-nous que cette rivière fut explorée pour la première fois en 1540 et que 36 années plus tard, un prêtre espagnol découvrit un passage connu actuellement sous le nom de « Vado de los Padres ». Enfin, le canon fut exploré à fond en 1869, par le major Powel, au prix de mille périls et dangers.

Il me fut difficile de m'arracher à la vue du spectacle véritablement grandiose que présentait cette vue splendide. Je visitai également les Indiens Hopi, à 80 milles du grand Canon, et je fus

émerveillé par leur hardiesse à cheval. Ces Indiens s'occupent surtout de l'élevage et de la culture. Les Indiennes se livrent aux travaux de tissage, avec des instruments tout à fait primitifs, qu'elles exécutent avec une remarquable dextérité.

Les Indiens Hopi ont conservé leurs anciennes coutumes religieuses, ainsi qu'une cérémonie très curieuse nommée la Danse du Serpent. Cette danse est exécutée depuis des siècles dans un des villages, quand les Indiens sont arrivés à capturer les serpents nécessaires, particulièrement les serpents à sonnette, dont la morsure est mortelle. Au coucher du soleil, la danse commence, et le prêtre, après de nombreuses incantations accompagnées de chants et de danses, introduit un de ces terribles reptiles dans sa bouche!!! J'ai été étonné d'apprendre que ces prêtres ne souffrent pas du tout de la morsure des serpents, étant habitués sans doute à les manipuler avec délicatesse.

Une fois la cérémonie terminée, les serpents sont remis en liberté.

Les Hopi n'habitent plus les wigwams dont nous avons dans notre jeunesse lu tant de descriptions, mais dans d'étranges maisons à trois étages dans lesquelles on pénètre par des échelles. Le premier étage est utilisé comme chambre de débarras, le second et le

troisième comme chambres de réunions et chambres à coucher; le toit établi en forme de terrasse, permet aux habitants de venir se réchauffer au soleil. C'est pour se mettre à l'abri des attaques d'autres tribus que les Indiens construisirent leurs maisons d'après un plan aussi inusité.

C'est aussi dans ce même but que les Hopi établissent leurs habitations aux sommets d'éminences connues sous le nom de « mesas ».

J'ai visité également d'autres peuplades, dont les Navajo, qui sont toujours en quête de nouveaux pâturages pour leurs troupeaux.

Je visitai ensuite

le territoire des Indiens Navajo, et je fus tout étonné d'apprendre que cette tribu, loin de se dépeupler prenait chaque année une extension plus grande.

A mon avis, les Navajo ressemblent beaucoup plus aux Indiens de mes rêves d'enfant que les Hopi. Contrairement aux Hopi, les Navajo sont des tribus vagabondes, qui, pour la plupart, se font bergers et se déplacent constamment pour trouver des pâturages pour leur bétail.

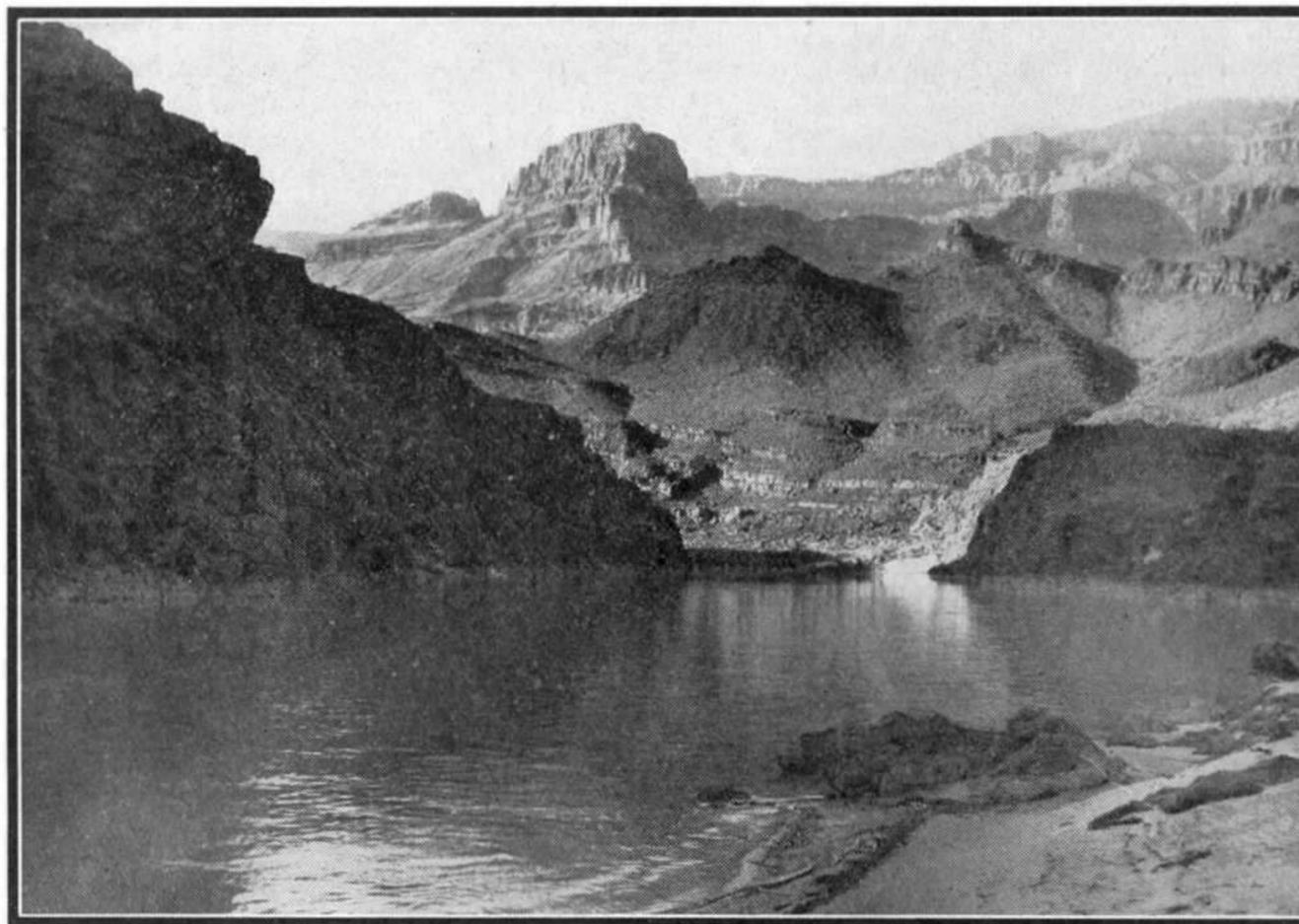
Les Navajo habitent des espèces de tentes dont le toit est recouvert avec de l'herbe et de la terre.

Le pâturage une fois épuisé, le Navajo replie sa tente, la charge sur son poney et le voilà parti à la recherche de nouveaux pâturages.

Malheureusement, je n'ai pas eu la chance de voir les Indiens Apaches au sujet desquels j'avais lu des récits terrifiants et qui ont donné leur nom aux malfaiteurs de Paris.

Enfin, après avoir gagné San-Francisco, je pris un vapeur à destination du Japon.

(A suivre.)



LE FLEUVE COLORADO VU DU GRAND CANON.

Ce fleuve des Etats-Unis prend sa source dans les Rocheuses, traverse l'aride plateau du Colorado, puis les déserts d'Arizona et se jette dans le golfe de Californie. Son cours est en partie encaissé dans de profonds couloirs (canons) dont le plus pittoresque est celui du Grand Canon.

Notes la formation des Rochers en Terrasses.



L'organisation du « train dispatching » sur le New-York Central Railway

Nous avons fait paraître à plusieurs reprises des articles sur la signalisation des chemins de fer; cette question a toujours vivement intéressé nos lecteurs, et nous croyons leur faire plaisir en leur donnant quelques renseignements sur un nouveau mode de direction et de signalisation.

Une section de 64 km. de ligne à trafic intense, dont 59 km. à voie unique s'étendant entre Toledo (Ohio) et Berwick, sur la ligne « Ohio Central » du New-York Central Railway, a été placée en juillet 1927 sous le contrôle direct d'un dispatcher, qui dirige les mouvements des trains uniquement par ses indications données au moyen des signaux.

Ce nouveau système par signaux remplace le système des livrets de marche et des ordres aux trains qui était en usage, concurremment avec le block-system manuel.

A l'aide d'un appareil central installé à Fostoria (Ohio), le dispatcher manœuvre les aiguilles des voies accessoires et des liaisons de voies parallèles, les signaux de bloc de la ligne, et il reçoit des renseignements complets sur l'emplacement de tous les trains. Les ordres par écrit aux trains et les droits de priorité sont supprimés: le dispatcher détermine les points de croisement et de dépassement suivant ce qu'exigent les circonstances.

La cabine du poste du dispatcher, à Fostoria, contient: un enregistreur automatique traçant un graphique du mouvement des trains; un diagramme des voies, montrant l'emplacement des trains et la position des aiguilles commandées électriquement; des indicateurs lumineux pour ce qui se passe sur la ligne et le sens de la circulation des trains; les leviers de commande, qui action-

nent les aiguilles et les signaux; un interrupteur à clé servant à intercepter le signal acoustique et à empêcher qu'un signal soit remis automatiquement au passage si le dispatcher veut retenir un train.

Les résultats de l'électrification des Chemins de fer Suisses

La plus grande partie des locomotives électriques, au nombre de 275, qui assuraient le trafic des chemins de fer fédéraux suisses à la fin de 1926, employaient du courant monophasé. Il y avait, en outre, 25 automotrices pour les trains à unités multiples. Le reste du trafic était assuré par 732 loco-

me, ils font circuler leurs trains de marchandises, munis de freins à main, à la limite supérieure de vitesse, soit 45 km. à l'heure, ce qui correspond à une accélération du même ordre.

Le Repérage des hautes Températures industrielles

Il est indispensable, dans certaines industries, de pouvoir préciser exactement la température de fabrication.

Les appareils utilisés pour ce repérage sont les pyromètres: à résistances électriques, à couples thermoélectriques, à absorption, électro-optiques, purement optiques, calorimétriques, ou à montres réfractaires et métalliques.

Le principe des pyromètres à résistance est la relation existant entre cette résistance et la température.

Les pyromètres à couples thermoélectriques dérivent des piles thermoélectriques. Par le chauffage d'une épaisseur ou d'une soudure a u t o g è n e réunissant deux métaux, on produit une force électromotrice qui peut être révélée par un millivoltmètre.

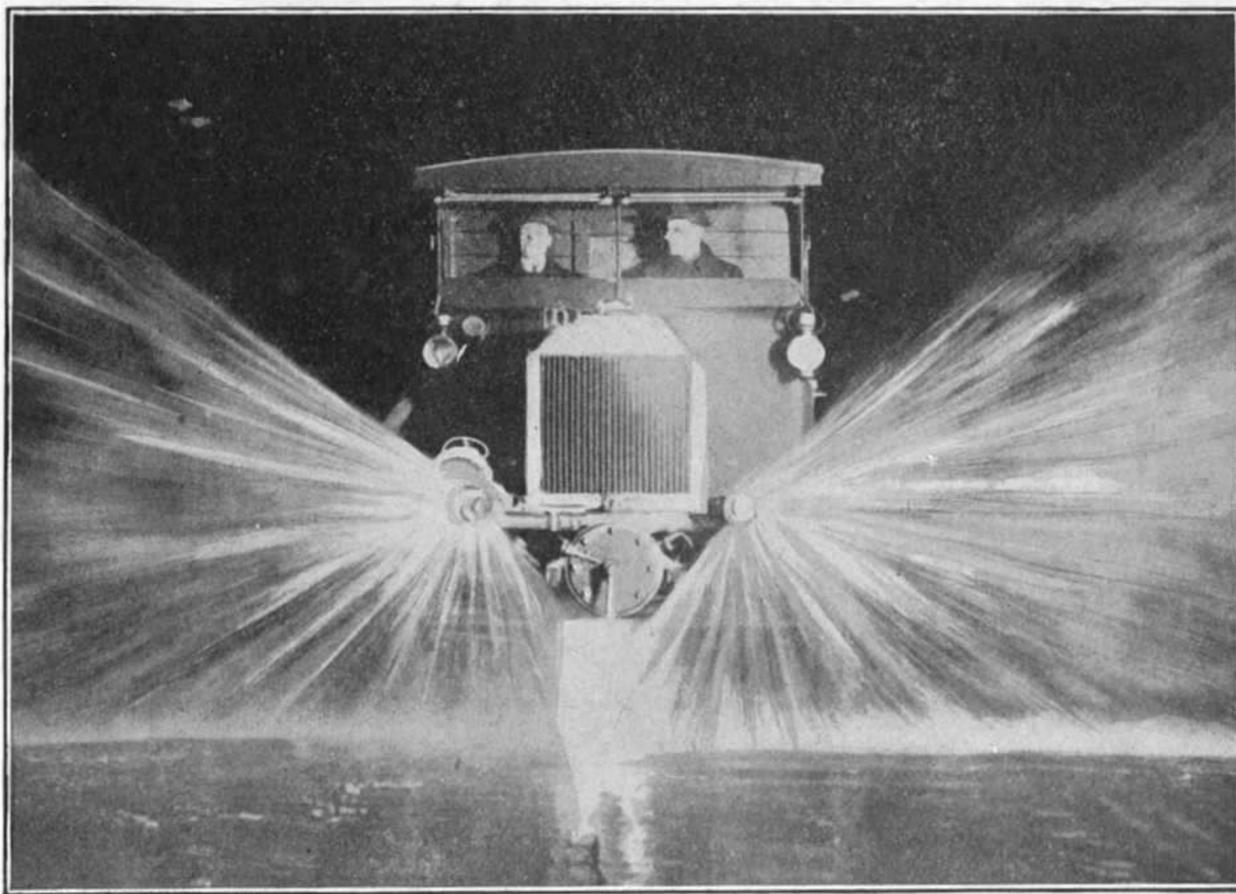
Avec les pyromètres à absorption, on peut se placer jusqu'à 5 mètres

de la source chaude, sans que les indications de l'instrument soient modifiées, à la condition que la partie sensible de l'appareil reçoive toujours les radiations du four sous le même angle.

Il existe également des pyromètres purement optiques.

Une Maison de 52 Etages!

New-York aura bientôt un immeuble colossal appelé le « Lincoln Building », qui surpassera comme hauteur toutes les habitations qui ont jamais été construites dans le monde entier. Cette maison aura 52 étages, dont le dernier s'élèvera à 200 mètres au-dessus du sol, et sa construction coûtera



Voici un curieux Aspect du Nettoyage nocturne des Rues de Londres.

motives à vapeur. Sur la ligne du Gothard, pour des rampes allant jusqu'à 27 mill. par mètre, la charge normale des trains de marchandises remorqués par des locomotives à vapeur est de 325 tonnes, la charge des locomotives électriques est de 490 tonnes. Comme, d'autre part, la vitesse est augmentée de 24 % avec les locomotives électriques, on est arrivé à transporter par jour 21.800 tonnes, contre 11.200 tonnes avec les locomotives à vapeur.

Il en est de même sur toutes les lignes de montagnes à fortes pentes. Aussi les Chemins de fer fédéraux ont-ils jugé économique d'augmenter de 20 à 24 % la vitesse de leurs trains de voyageurs rapides. De mé-

près de 6.000.000 livres, soit environ 750.000.000 de francs!

Un nouveau Triomphe de l'Art des Ingénieurs

Une des plus magnifiques constructions du génie civil vient d'être achevée en Angleterre; c'est un tunnel, destiné à relier les lacs Laggan et Treig, et dont le percement a été commencé il y a 18 mois pour le compte de la British Aluminium Company. Ce qui est véritablement incroyable, c'est que le percement étant commencé simultanément des deux côtés, les ouvriers des deux équipes se sont rencontrés à 19 km. de chaque extrémité du tunnel, à 30 cm. seulement du centre exact.

Avion de Luxe

Un riche propriétaire du Texas qui avait mis l'année dernière son avion personnel à la disposition d'un équipage, lors des recherches de l'*Oiseau blanc* de Nungesser et Coli, sur les côtes américaines, vient de se faire établir un nouvel appareil d'un luxe raffiné... Les parois de la cabine sont recouvertes de boiserie en acajou; le sol, d'un tapis moelleux.

Le propriétaire ayant la passion du bridge, la cabine comporte quatre fauteuils et une table à jeu peut y être déployée; il y a une glacière pour rafraîchir les boissons et un lavabo pourvu des derniers perfectionnements.

Un champ de Diamants

Pendant la discussion du budget au Parlement de Capstadt, un des députés eut la curiosité de demander ce que signifiait la somme de 2.500 livres inscrite pour l'« organisation de nouvelles mines ». La réponse du ministre produisit une sensation de stupeur.

En effet, l'homme d'Etat déclara qu'il s'agit en l'occurrence d'un champ de diamants d'une richesse extraordinaire et que l'Etat a l'intention d'exploiter lui-même. Dans un voyage d'études qu'il venait de faire, le ministre ramassa lui-même, en une heure de temps, pour 600 livres environ de pierres précieuses; on n'avait, pour ainsi dire, qu'à se baisser pour récolter une petite fortune. L'histoire de ce champ tient du roman. Il y a une quarantaine d'années, un vieillard du Cap découvrit le premier cette mine naturelle; il n'en parla à personne, mais récolta une grande quantité de pierres qu'il gardait jalousement dans sa hutte.

Quelque temps après, le vieillard fut assassiné par un rôdeur qui s'empara du sac contenant les diamants. Mais en traversant une rivière le meurtrier se noya et les flots rejetèrent le sac sur la rive, où il fut retrouvé. Toutefois, ce ne fut qu'après de longues années que le fils d'un missionnaire, le docteur Merensky, découvrit à nouveau le

Il s'agissait de parcourir la distance entre Londres et Edinbourg; l'aéroplane, un grand appareil de la Cie anglaise des Transports, emportait 21 passagers; le train, le célèbre « Ecossais volant », le plus rapide d'Angleterre, quittait, à 10 heures, la gare de King's Cross au même moment où l'avion décollait de l'aérodrome de Croydon. Et malgré deux atterrissages en cours de route et un parcours plus long, ce fut l'appareil volant qui remporta la victoire.

Alors que l'Ecossais volant, tout essouffé, arrivait à Edinbourg à 18 heures, en avance de quelques minutes sur l'horaire, il trouvait, sur le quai, les passagers de l'avion, arrivés une demi-heure avant lui.

Un Oasis des Mille et une Nuits

Une expédition américaine a fait paraître dernièrement dans les journaux la relation de son voyage au centre du Sahara. On y lit, entre autres, une extraordinaire aventure qui serait arrivée aux membres de l'expédition.

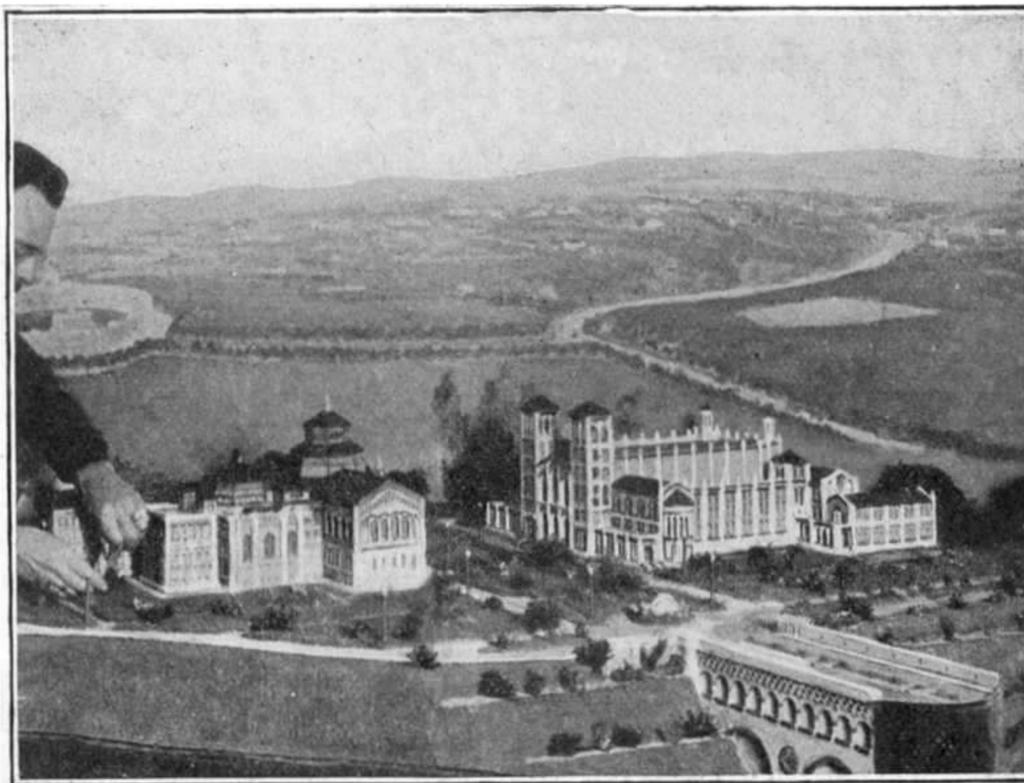
Après s'être perdue dans les sables, l'expédition découvrit, par hasard, un magnifique oasis ombreux. Dès qu'elle y entra, il lui sembla vivre

un rêve merveilleux. Les habitants de l'oasis se trouvèrent être des égyptiens... de l'antiquité. Complètement coupés du reste du monde depuis plusieurs milliers d'années, ils avaient conservé intacts l'existence et les traditions de l'Egypte ancienne, jusqu'au culte d'Osiris et d'Isis. Les savants supposent que cet oasis fut une colonie égyptienne, fondée sous le règne du pharaon Toutmès III.

Les nouveaux Raids d'Aviation

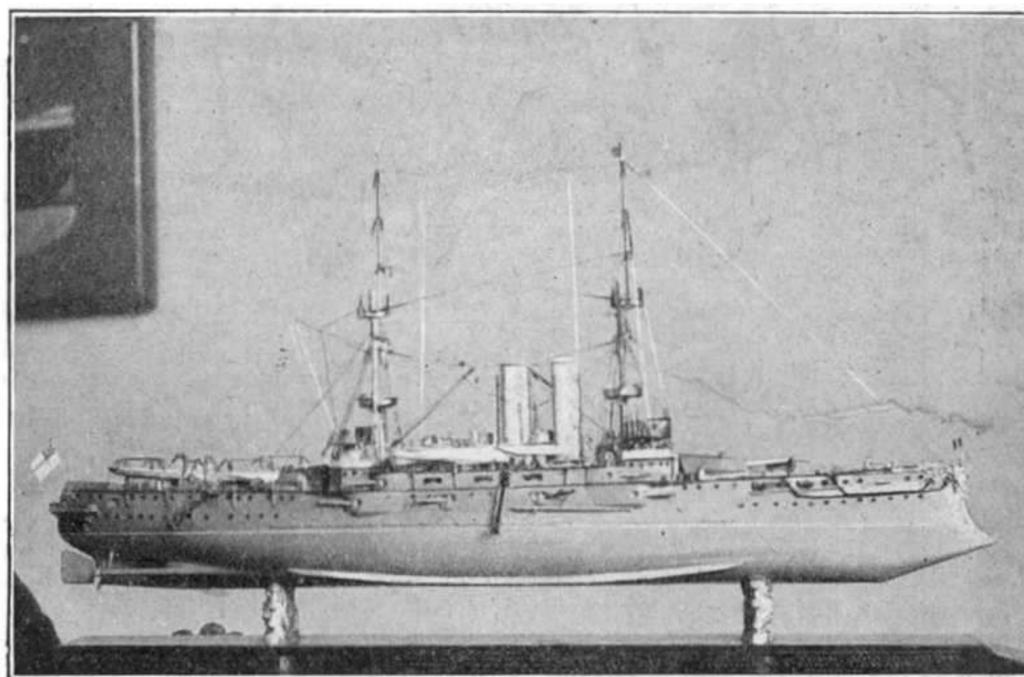
L'espace nous manque dans notre rubrique *Nouveautés dans l'Aviation*, pour parler de la tragique randonnée de l'*Italia*, à bord duquel se trouvent le général Nobile et ses hardis compagnons, ainsi que de la traversée de l'Atlantique par W. Stultz, Gordon et miss Earhart.

Nous leur consacrerons un article dans notre prochain numéro.



LA CALIFORNIE EN MINIATURE.
Voici un très intéressant Modèle de l'Université que l'on veut bâtir à Los Angeles, en Californie

champ merveilleux, situé dans un endroit sauvage, sur les rives de l'Orange. En quelques semaines seulement, sans aucun outillage, l'heureux explorateur réussit à récol-



Ce Modèle représente le Cuirassé anglais « Albion », exposé récemment dans un Musée de Londres et lancé en 1928.

ter pour 350.000 livres ou 43 millions de francs environ, de pierres précieuses! Maintenant, mes jeunes amis, si le cœur vous en dit?...

Train ou Avion?

Une course originale vient d'être organisée en Angleterre entre un train et un avion.

NOUVELLE EDITION MECCANO.

Le Livre des nouveaux Modèles.

Vous trouverez dans ce Manuel la description des modèles Meccano les plus récents et les plus intéressants. Ce livre est indispensable à tout jeune meccano qui voudrait se perfectionner dans la construction des modèles.

PRIX : Frs 3,50 — Franco : Frs 4,25

Nouveautés dans l'Aviation



LE mois de juin aura été fertile en exploits aéronautiques. Durant ce mois, les aviateurs ont tout simplement pulvérisé le record de durée détenu par un équipage américain.

60 h. 7' 30" sans atterrir

Deux aviateurs belges, l'adjudant Crooy et le sergent Groenen ont atterri le 4 juin, à 18 h. 47, 50" après avoir tenu l'air 60 h. 7, 30". Cette magnifique performance exige de réelles qualités d'endurance des pilotes aussi bien que des moteurs. Les belges étaient ravitaillés au vol plusieurs fois par jour par un autre avion, au moyen d'un tube souple d'une vingtaine de mètres que laissait pendre l'avion ravitailleur. Le record précédent, établi par un équipage américain qui avait tenu l'air pendant 37 heures sans être ravitaillé est donc largement dépassé.

L'Aviation et la Grande-Bretagne le Rippon-II

Enfin, je trouve utile de faire remarquer à nos lecteurs les craintes exprimées par un anglais au sujet de l'invasion de la Grande-Bretagne par la voie des airs.

Pour parer à cette menace, les Anglais ont voulu organiser une flotte aérienne efficace et sûre. L'Angleterre a compris que sa meilleure défense serait l'avion de bombardement; mais ces avions exigent des pilotes habiles, capables de voler par tous les temps. Les Anglais adoptèrent alors des avions de bombardement puissants, comme le Blackburn-Rippon II qui fut présenté aux attachés de l'air et à la presse le 15 mai. Le Rippon-II est un grand biplan équipé d'un moteur Napier de 500 C.V.

Comme torpilleur il porte une torpille d'une tonne, en plus d'une mitrailleuse tirant à travers l'hélice, et d'une mitrailleuse mobile à la disposition de l'observateur.

également équipé d'un système de lance-bombes. Il peut voler pendant 14 heures, à une vitesse de 240 km. à l'heure.

Ce qui a particulièrement frappé pendant l'exhibition de l'avion, ce fut son décollage presque immédiat et sa montée rapide. Ses ailes sont repliables. Il est enfin de construction entièrement métallique.

Les expériences qui ont eu lieu à Brough, près de York, ont été suivies avec une grande attention, car les résultats pourraient révolutionner l'aéronautique moderne. Le pouvoir de destruction de cet engin est formidable.

Une de nos photographies représente l'avion les ailes repliées et l'autre l'appareil au moment du lancement de la torpille.

Le Pacifique est vaincu!

Un équipage de quatre personnes, commandé par l'Australien Kingsford Smith, vient de réaliser, coup sur coup, la traversée Oakland-Honolulu, c'est-à-dire près de 3.800 km., et par un autre coup d'ailes, de relier Honolulu aux îles Fidji, distantes de 5.500 kilomètres.

Enfin, la dernière étape des îles Fidji à Brisbane en Australie, fut effectuée avec succès, et les aviateurs à leur arrivée — le 8 juin à 10 h. 15 — furent accueillis par une foule enthousiaste.

Ce raid merveilleux du Pacifique, de San-Francisco à Brisbane, un vol de plus de 12.000 km. au-dessus de la mer, est un exploit qui dépasse tous ceux qui ont été accomplis jusqu'à ce jour. L'avion, du même type que l'*America* à bord duquel Byrd et ses



Le Rippon II lançant une torpillé.

Comme avion de bombardement, il peut emporter une tonne de projectiles, et il est

que l'*America* à bord duquel Byrd et ses
(Suite page 107.)



Le nouvel Aéroplane géant Blackburn Napier Ripon II.

compagnons franchirent l'Atlantique, fut pourvu d'une installation radiotéléphonique et c'est ainsi qu'à 4.000 km. de tout centre habité les aviateurs purent rester en contact presque constant avec le monde civilisé.

Le début du voyage fut extrêmement dramatique, car après avoir pris un excellent départ le 31 mai, à 8 h. 51, et avoir été signalé heure par heure par les stations de T. S. F. échelonnées sur la côte, ces stations reçurent, vers 10 h. 15, le radio sui-

vant : « Je crois que nous sommes perdus. Avertissez les bateaux de nous indiquer notre position. » Fort heureusement, malgré les prévisions les plus optimistes, l'avion se posa, à bout d'essence, à 12 h. 19, sur le terrain de Wheeler Field, à Honolulu.



NOTRE SAC POSTAL

G. Berger, Wattwiller (H.-R.). — Je m'empresse de profiter de la permission que vous me donnez de faire paraître dans le M. M., votre poésie sur Lindbergh. Ce genre s'appelait « une complainte », dans le temps, et je donne ici quelques extraits de votre œuvre :

Vie et gloire de Lindbergh

1.
Lindbergh a traversé l'Océan
Avec son monoplan
Il est parti d'Amérique
Pour traverser l'Atlantique
Il avait trop de chance
D'arriver sans malheur en France.

2.
Né à Saint-Louis de Suède
Charley était fils d'un athlète
Il était ami de la solitude
Ennemi de la vie rude
Que menait son père
Qui travaillait à la ferme et terre
etc...

Très jolie votre poésie, cher G. Berger, mais trouvez-vous que Lindbergh a eu trop de chance ? En a-t-on jamais trop ?

G. Banduffe, Marengo (Alger). — « J'ai été reçu à l'examen des bourses et ma maman va m'acheter le Kodak promis, et comme je passe

mes vacances à Chenoma-Plage je vous enverrai des photos de cette belle station ». Bravo ! cher ami, j'en étais sûr que vous recevriez votre Kodak. Merci pour la photo de votre modèle d'automobile Meccano.

J. Lecœur, Ivry-a-Bataille (Eure). — Vous avez dû recevoir ma lettre au sujet des différentes questions que vous me posez. Je ne peux pas m'empêcher pourtant de citer les idées très justes que vous exprimez sur Meccano : « Le Meccano m'est très cher chaque fois que je reviens chez moi pour un congé. Il me repose bien des matières que j'apprends au collège : le grec, le latin, les mathématiques, l'anglais, l'histoire. J'aime bien travailler car sûrement le travail chasse l'ennui quand on est loin de chez soi ». Voici des sentiments dignes d'un véritable jeune méccano, intelligent et courageux ! Lisez notre rubrique des Concours de ce mois : vous verrez que j'ai profité de votre suggestion. Merci encore une fois.

J. Chavois, Paris. — J'espère que vous êtes entré en relation avec M. Loiseau pour adhérer au club de Paris. Vous m'écrivez que vous êtes apprenti bijoutier-joaillier et que vous adorez votre métier. C'est un métier qui doit être bien intéressant, quelles jolies choses vous pouvez créer en vous aidant de votre bon goût et de votre imagination ! Seulement, tout en travaillant pour devenir un Lalique ne délaissez pourtant pas Meccano, qui pourra vous rendre encore de très grands services, même dans votre spécialité.

M. M. à Lambersart. — Je vous réponds aux initiales que vous m'indiquez, ainsi le mystère de votre incognito ne sera pas percé. Je suis charmé de savoir que « vous avez été conquis dès l'abord par l'intérêt scientifique du Meccano Magazine » et que c'est justement cet intérêt qui vous a donné le désir de m'écrire. J'espère que notre correspondance ne s'en tiendra pas à cette première lettre ! Le concours pour la Boîte N° 3 a paru dans notre N° de Mars et s'est clôturé au 1^{er} Juin, mais vous pouvez par-

faitement participer au concours de la Boîte N° 4, annoncé dans notre N° de Juin.

L. Monier à Robion. — « Surtout ne me cachez point si ma lettre vous a fait plaisir ou non ». Mais certainement, cher petit ami, votre lettre m'a procuré beaucoup de plaisir et m'a été très utile. Du reste, malgré votre jeune âge, vous êtes un vieil abonné : pensez donc, vous suivez attentivement le M. M. depuis trois ans et vous y trouvez comme vous dites, « tout ce qui vous est nécessaire au point de vue instruction ». Vous pouvez parfaitement participer à tous nos concours sans nuire aucunement à vos études ; il faut savoir toujours unir l'utile à l'agréable comme disait l'anthropophage en faisant cuire son ennemi intime.

A. Ober, à Dannemarie. — « Voici aussi un petit madrigal que j'ai fait ». Comment, vous aussi ! Décidément, les jeunes méccanos deviennent tous des poètes ! Jamais encore je n'ai reçu tant de vers, c'est à croire que le M. M. deviendra bientôt un recueil de poésies. Voyons votre madrigal :

En hiver le temps est pluvieux,
Mais je ne m'en fais pas au coin du feu
Car pendant que je mange ma tartine
Je lis le Meccano Magazine.

Hum ! hum ! Votre madrigal n'est pas très estival ! Il est vrai qu'avec le temps qu'il fait on pourrait se croire en hiver ! Vous avez très bien fait de m'écrire, cher A. Ober, et comme vous dites « d'avoir saisi cette occasion par les cheveux ». Saisissez-la le plus souvent possible, sans crainte de la rendre chauve !

H. Martin, à S-Etienne. — Notre nouvelle chaudière (pièces n°s 162, 162-A) peut servir pour tous les modèles de machines à vapeur, de locos etc., et généralement pour tous modèles représentant un moteur à vapeur. Je ferai certainement paraître dans le M. M. des modèles d'avion, comme je l'ai promis ; quant à l'avion-fusée pour atteindre la Lune... c'est un projet très intéressant, mais un peu lunatique !

La Page de nos Lecteurs

Le Sud-Express

LE Sud-Express est un train international faisant le service Paris-Madrid. Il comporte des voitures-salon « Pullman » sur le parcours français et des wagons-lits sur le parcours espagnol.

Les voitures Pullman ont été entièrement construites en France par la Société « Lorraine - Diétrich », de Lunéville. Elles portent très heureusement la marque de notre goût français.

D'un type assez analogue à celles de la « Flèche d'Or », peintes en marron et blanc, elles ont un aspect cependant plus léger.

Bien entendu, les voyageurs peuvent se faire servir toutes les consommations qu'ils désirent sans avoir à quitter leur place. En France, le tiers du parcours de ce train est électrifié. C'est du reste

sur un parcours électrique de la section Bordeaux-Bayonne qu'il atteint la plus haute vitesse commerciale européenne, couvrant 198 km. en 2 h. 06, soit à une vitesse moyenne de 94,5 km.-h. et cela avec un arrêt en cours de route (Flèche d'Or, sans arrêt, 94 km.-h.)

On le voit, du reste, en gare d'Austerlitz, à Paris, prêt à partir avec la puissante locomotive Brow-Boveri, de 3.600 chevaux, qui va l'enlever jusqu'aux « Aubrais-Orléans ». Derrière la machine, on remarque la voiture chaudière qui sert au chauffage des trains de luxe en hiver, le chauffage par radiateurs électriques que la Compagnie d'Orléans a mis dans son matériel n'ayant pas été installé dans les voitures de la Compagnie des Wagons-Lits.

On le voit aussi sur le réseau du Midi, avec une des dix locomotives à grande vitesse à moteurs verticaux que nous décrirons prochainement, prêt à s'élancer vers Bordeaux et Paris. Tel est le plus beau train de France.

PIERRE ANCEL.

Les Sous-Marins

On comprend sous cette appellation tout navire pouvant naviguer entre deux eaux. Mais elle est impropre, car le véritable sous-marin est un navire en forme de cigare, dont le plus grand diamètre est en son centre.

Ce type est complètement abandonné actuellement, car il tient infiniment moins bien la mer que le submersible. Ce nom fut

donné par l'ingénieur Laubeuf, aux environs de 1900, au navire de son invention: *Le Narval*, ou torpilleur submersible. Ce bâtiment avait la coque d'un torpilleur et, par suite, tenait la mer en surface aussi bien qu'un navire de même déplacement, et il plongeait très bien, ce qui fit à l'époque révolution dans le monde maritime. Depuis la

jours deux puissances en chevaux: la première pour les moteurs Diesel, la deuxième pour les moteurs électriques. Le même ordre est observé pour l'indication des vitesses en surface et en plongée.

Le sous-marin, pour s'enfoncer, introduit de l'eau dans des caisses spéciales ou water-ballasts; quand sa flottabilité est nulle, il obéit aux barres de plongée et descend peu à peu au-dessous de la surface de la mer.

Quand il est dans l'eau, le sous-marin est une véritable balance de précision: quelques litres de plus dans ses caisses et il s'enfonce, quelques litres de moins et il remonte. Il se dirige, quand il est à faible profondeur, grâce au périscope, long tube effleurant l'eau et qui, par un jeu de glaces compliqué, renvoie à l'intérieur les images du dehors. Maintenant que

nous connaissons sommairement les submersibles, étudions les plus nouveaux d'entre eux.

Il faut distinguer trois sortes de submersibles, à savoir:

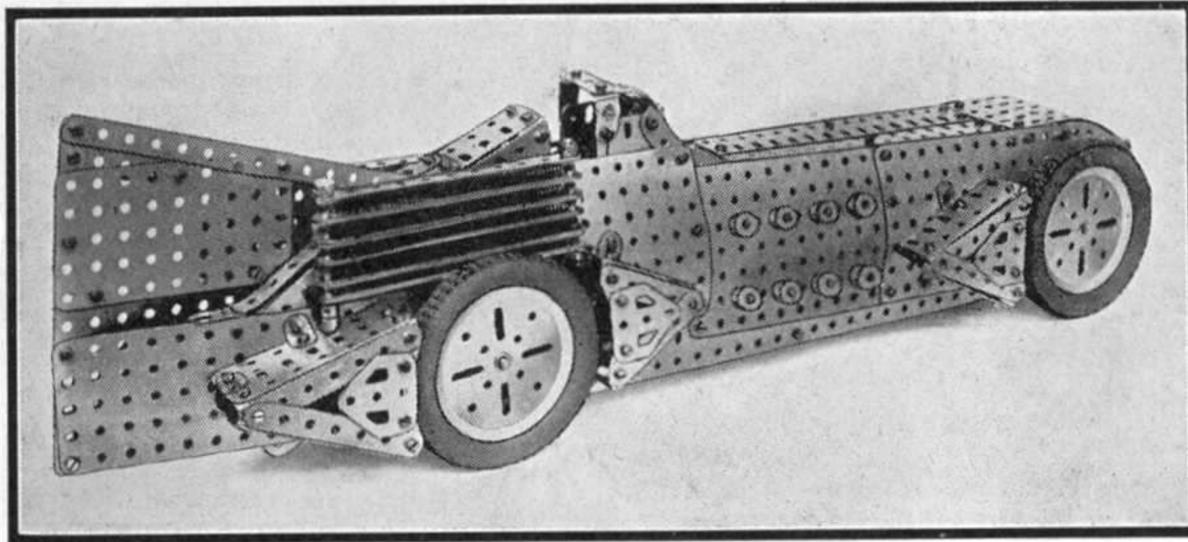
1°) Le sous-marin d'escadre, de grande taille, à long rayon d'action et fortement armé, véritable croiseur submersible destiné à accompagner les cuirassés dans leurs déplacements. Ce type est peu maniable et fort coûteux. Seuls, l'Angleterre, les Etats-Unis et l'Allemagne en ont construit jusqu'à ce jour.

2°) Le sous-marin de première classe, de 1.000 à 1.500 tonnes, opérant seul, mais de bien plus faible rayon d'action que le sous-marin d'escadre. Toutes les grandes marines possèdent ce type de sous-marin qui répond le mieux aux exigences de la guerre sous-marine moderne.

3°) Le sous-marin côtier, de 600 à 700 tonnes, de très faible rayon d'action, mais bien armé, est destiné, comme son nom l'indique, à patrouiller aux environs des ports et à défendre le littoral contre une incursion ennemie.

Le sous-marin d'escadre ne paraît pas être arrivé à un très grand perfectionnement et son utilisation est fort délicate. La Grande-Bretagne vient de mettre en service un monstrueux X-1, d'un déplacement de 2.525 tonnes en surface et de 3.600 en plongée. Son armement formidable comprend 4 canons de 127 mill. en deux tourelles doubles, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

(Suite au prochain numéro.)



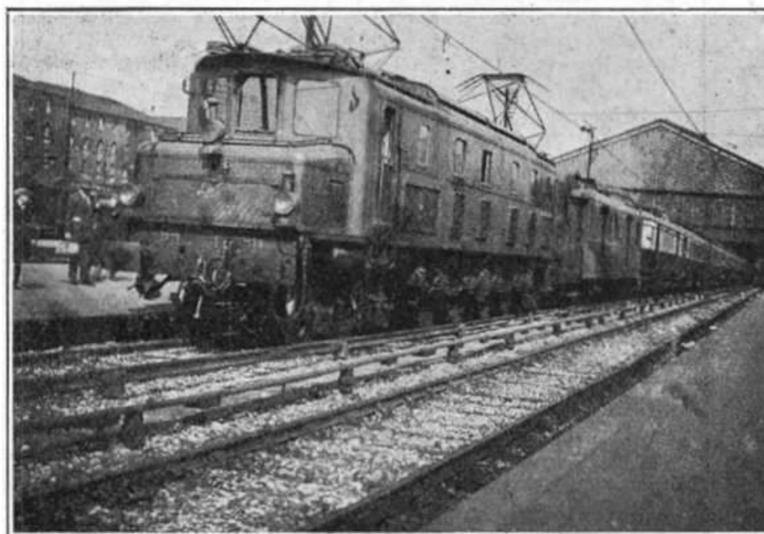
UN MODELE INTERESSANT.

Voici un curieux Modèle, construit par un jeune Meccano, de la célèbre Auto de Course de Campbell.

construction du *Naval* on ne met plus en chantier que des bâtiments similaires.

Tout sous-marin possède deux moteurs, l'un pour progresser en surface et l'autre pour la plongée. Pour progresser en surface le sous-marin peut choisir entre deux moyens: moteurs à vapeur ou moteurs Diesel à combustion interne.

Ce dernier moyen l'emporte généralement



Le Train électrique de la Ligne Paris-Madrid.

à cause de sa légèreté et de sa viabilité. Mais, pour progresser en plongée, le sous-marin doit posséder un moteur ne dégageant ni fumée, ni chaleur, ni gaz nocifs pour l'équipage, car le navire est hermétiquement clos. Seul, le moteur électrique répond à ces conditions. Dans l'indication des caractéristiques d'un submersible, il y a tou-

Nos Concours

RESULTATS DE NOS DERNIERS CONCOURS

Concours de Photographie

Ce premier concours de la saison nous a valu de charmantes épreuves, dont la plupart mériteraient d'être primées. Mais... nous ne disposons que de deux prix, et, après mûres réflexions, nous les avons attribués à ceux des concurrents dont les photos réunissaient la double qualité d'être artistiques et nettes. Voici les noms des deux gagnants :

1^{er} Prix (50 fr. d'articles) : *H. Roeltgen*.
2^e prix (30 fr. d'articles) : *Bouchet*.

Les amateurs photographes trouveront plus loin les conditions de notre nouveau concours de photographie.

Concours du Coin du Feu

Parmi les envois qui nous sont parvenus ces derniers temps pour le concours du Coin du feu, nous avons noté, comme les plus amusants, l'historiette et la devinette sui-

vantes, dont les auteurs se voient attribuer ainsi le prix de 20 fr. chacun :

A. Lafont (Le Cannet), pour son historiette parue dans le n° de juin.

Vidal (Mézignan-l'Évêque), pour sa devinette parue dans le n° de mai.

NOS NOUVEAUX CONCOURS

Concours de Photographie

Nous avons promis à nos lecteurs de faire cette année deux séries de concours de photos. Nous tenons notre promesse en annonçant maintenant un nouveau concours, auquel tous les jeunes meccanos en vacances et possesseurs d'un appareil de photographie, tiendront à prendre part. Aucune limite n'est indiquée pour le choix des sujets, laissez-vous diriger par votre goût. Les deux prix de concours seront :

1^{er} prix : 50 fr. d'articles à choisir sur nos catalogues.

2^e prix : 30 fr. d'articles.

Clôture du concours au 1^{er} septembre.

Concours du Coin du Feu

Nous avons décidé d'attribuer à ce concours permanent des prix plus importants, soit 30 fr. d'articles à choisir sur nos catalogues pour chaque historiette et chaque devinette primées. Voici de quoi exciter la verve des jeunes meccanos. Les résultats de ce concours paraîtront dans notre numéro du 1^{er} octobre.

Notre grand Concours de Modèles

(Boîte n° 4)

Nous rappelons que le concours de la boîte n° 4 a été annoncé dans notre numéro de juin; les nouveaux lecteurs du M.M. désireux de participer à ce concours n'ont qu'à se reporter à notre dernier numéro pour y trouver toutes les conditions. Nous rectifions une erreur qui s'est glissée dans le paragraphe concernant la date de clôture. Cette date est fixée au 1^{er} Septembre et les résultats paraîtront le 1^{er} Décembre.



L'ÉTÉ, comme je l'ai déjà dit, ne doit pas interrompre les occupations des Clubs Meccanos. Que de jolies choses à faire pendant les beaux jours! C'est le moment pour les Clubs d'organiser des excursions, des visites d'usines et de fabriques, des sports en plein air. Je conseille fortement à tous les présidents et secrétaires d'élaborer sans tarder un programme intéressant pour les vacances, s'ils ne l'ont pas fait déjà. Je suis heureux de constater que les Clubs continuent toujours à manifester beaucoup d'activité et que parmi les jeunes meccanos il y en a beaucoup qui témoignent d'une très grande énergie. Du reste, on peut en juger d'après les rapports que je publie ci-dessous.

Club de Rouen

Voici justement un Club qui a eu la chance d'avoir des personnes énergiques à sa tête! Malgré quelques déceptions inévita-

bles, ce Club, grâce à son distingué président, M. du Cormier, et au secrétaire, H. Lacroix, a réussi à organiser une belle exposition de modèles pour une grande fête qui a eu lieu à Rouen. Cette exposition était doublée d'un concours, doté de 10 beaux prix, qui eut un très vif succès, et dont les résultats parurent dans le plus important quotidien de la région. J'adresse aux membres du Club de Rouen la demande pressante de soutenir les efforts du bureau du Club, ne fut-ce qu'en assistant régulièrement aux réunions.

Club Meccano de Mulhouse

Ce Club, qui comprend maintenant 25 membres, a constitué son bureau comme suit: président, J. Pierrot; secrétaire, E. Lichtensteger; trésorier, E. Faas. L'assemblée générale a voté des félicitations à son président, J. Pierrot, pour l'activité dont il a fait preuve et auquel le Club est redevable de son existence.

Les jeunes Meccanos de la région sont invités à adhérer au Club; tous les renseignements à ce sujet seront donnés par M. J. Pierrot, 8, place de la Réunion, à Mulhouse.

Club de l'Institut de Glay

Cette intéressante association de jeunes gens a justement accompli la mesure que je viens de conseiller plus haut: la transformation, pendant les vacances, de leur Club d'hiver en Club sportif d'été. Sous la dénomination de « Tennis-Club », il a été organisé une équipe de joueurs, sous la direction de R. Voeltzel, avec le titre de président administratif, avec un directeur spor-

tif pour l'aider. Je publie dans le *Coin du Feu*, une très amusante poésie de R. Voeltzel.

Club de Paris (XIX^e arr.)

Le concours de modèles, organisé par ce Club a donné les résultats suivants: 1^{er} prix: *M. Hoviguian* (distributeur automatique); 2^e prix: *A. Pouillot* (monte-charge de locomotives); 3^e prix: *J. Weyer* (bateau à roues). *M. Hoviguian* devient ainsi titulaire de la médaille de Mérite offerte par la Gilde Meccano.

Le Club continue ses réunions, agrémentées de séances de cinéma, le secrétaire, A. Pouillot, ayant mis gracieusement à la disposition du Club son Pathé-Baby; des films géographiques, dramatiques et comiques sont prévus pour une série de séances.

Club de Bruxelles

Le président-fondateur du Club de Bruxelles, M. de Becker, vient de m'adresser enfin son rapport sur l'activité du Club pendant le premier semestre de l'année. Retenons de cet intéressant rapport qu'en avril il fut organisé une exposition de modèles pendant laquelle on admira notamment une grue roulante électrique et un hydravion, type coupe Schneider, marchant avec un moteur de 110-250 volts. Une autre exposition est également projetée pour fêter l'anniversaire de la fondation du Club, auquel j'ai eu le plaisir d'adresser dernièrement son diplôme d'affiliation.

Je note tout particulièrement le précieux concours que notre agent général en Belgique, M. Frémieux, a bien voulu apporter au succès du Club de Bruxelles.

Notre Page de Timbres

Les Timbres de Sports

Il est intéressant de remarquer que quoique les sports tiennent une si grande place dans la vie des nations, des scènes sportives ont été rarement reproduites sur les timbres. Ce n'est que dans trois occasions que les sports servirent de sujet pour les effigies de timbres. Notons que deux de ces émissions, celle de Grèce en 1906, et celle de France en 1924, étaient spécialement consacrées aux sports. Mais sur aucun de ces timbres ne sont représentés les sports modernes. Sur les timbres grecs sont représentés les premiers athlètes grecs et les dieux se livrant à des jeux, tandis que sur l'émission française on voit des allégories de la Jeunesse ainsi que des vues célèbres de Paris; le meilleur timbre de cette collection, celui de 0 fr. 30, nous montre le héros grec Atlas



brisant un grand tronc avec ses mains.

La troisième émission est celle de 1925, Hongroise. Dans cette série on pouvait trouver huit différents timbres, chacun d'eux représentant un sport bien distinct. Sur le timbre de 200 kr. nous voyons une scène de ski; sur le timbre de 300 kr. une scène de patinage, sur le timbre de 400 kr. une étude de plongeon, de nage et de canotage, sur le timbre de 500 kr. un épisode d'escrime, sur le timbre de 1.000 kr. des scouts à l'ouvrage, sur le timbre de 2.000 kr. un footballeur à l'œuvre et sur le timbre de 2.500 kr. une course de haies. Quoique cette émission ne concerne pas les jeux Olympiques, le timbre de 100 kr. illustré ici a quelque rapport avec ce sujet. Le dessin représente une équipe d'athlètes allant défendre leur chance à un concours. Le défilé des nations prenant part aux jeux Olympiques est une des scènes les plus belles de ces jeux. Chacun de ces timbres fut vendu le double de sa valeur nominale, la somme en trop devant être consacrée à des sociétés sportives Hongroises. Un détail intéressant de ces timbres est le texte explicatif au dos de ses vignettes.

Une quatrième émission vient de paraître en Hollande pour commémorer les 9^e jeux Olympiques qui ont actuellement lieu à Amsterdam. Nos lecteurs seront particulièrement intéressés de voir la reproduction de ces timbres sur ces pages. Parmi ceux-ci, le 5 c. et le 7 1/2 c. et celui de 15 c. ont un aspect tout à fait nouveau et très décoratif. Nous devons cependant avouer que nous avons été un peu désappointés par les autres timbres hollandais se rapportant au même sujet. Les timbres de 10 c. et de 30 c. sont loin, au point de vue dessin, de cette perfection que nous étions habitués à voir en Hollande. Le coureur de Marathon, sur le timbre de 10 c., quoique libre dans son action, n'est pas du tout le type du coureur d'une distance aussi longue, il ne donne nullement l'impression de force ni de puissance. Le timbre de 30 c. a une erreur de composition plus grave encore. La figure représente un boxeur du type antique alors qu'il s'agit des Olympiades

modernes; de plus, quoiqu'il soit impossible d'apercevoir son adversaire, il donne nettement l'impression d'avoir déjà reçu le coup de grâce.

Comme les timbres de l'émission Hongroise, ces timbres seront vendus au-dessus de leur prix nominal. L'argent supplémentaire servira à défrayer les dépenses du Comité d'organisation des jeux Olympiques Hollandais. Le timbre de 1 1/2 c., vert foncé, sera vendu 2 1/2 c.; le 2 c., violet, sera vendu 3 c.; le 3 c., gris clair, 4 c.; le 5 c., bleu clair, 6 c.; le 7 1/2 c., jaune orange, 10 c.; le 10 c., rouge, 12 c.; le 15 c., bleu foncé, 17 c.; le 30 c., brun, 33 c.

Le fait que trois émissions sur quatre des timbres se rapportant aux sports, doivent leur parution aux jeux Olympiques, attire tout particulièrement notre attention sur ces manifestations internationales. Notons que

les timbres de l'émission française sont intitulés timbres de la septième Olympiade. Le mot « olympiade » est d'origine grecque; chez les grecs c'était la période de quatre années qui s'écoulait entre deux célébrations successives des jeux olympiques.

Les jeux Olympiques ont une origine mythologique. En Grèce, les dieux du mont Olympe: Atlas, Hercule, Apollon, avaient pris part à ces jeux, et sur les timbres grecs, ces dieux sont représentés, soit sous forme de statues, soit se livrant aux jeux. Ainsi, sur le timbre de 1 lepta, nous pouvons voir Apollon jetant le disque; sur le timbre de 5 leptas, Atlas exécutant un tour de force et, enfin, sur le timbre de 25 leptas, une lutte épique entre Hercule et Antée. Sur les autres timbres sont retracés les exploits des athlètes durant les premiers jeux Olympiques. Sur le timbre de 1 drachme, reproduit ici, nous voyons un groupe de coureurs de Marathon: à cette époque la foule se passionnait pour ce genre d'épreuves; cette course, toute d'endurance, s'étendait sur un parcours de 41 km.; les coureurs parcouraient 40 km. sur route et achevaient la course au stade même.

Tout au début, les jeux avaient lieu dans le gymnase grec d'Olympe, centre religieux et de culture physique. Les premiers jeux datent de l'année 776 avant Jésus-Christ et furent marqués par la victoire de l'athlète Coroebus. Entre les années 776 et 728 la seule grande course de vitesse était la course de 60 km.

Cependant, il est presque certain que le roi Iphitos d'Elis avait déjà réorganisé les jeux Olympiques au IX^e siècle avant Jésus-Christ.

Puis, au fur et à mesure, on créa de nouvelles épreuves, et enfin, vers le IV^e siècle, un grand programme se trouva élaboré. De nos temps, en plus des anciens concours, nous avons un programme complété par des tournois de tennis, de football, de courses de canots à vapeur, de polo aquatique, de courses de

(Suite page 111.)



ARTICLES MECCANO ET TRAINS HORNBY

Dans les Maisons désignées ci-dessous, vous trouverez un Choix complet de Boîtes, Pièces détachées Meccano, Trains Hornby et leurs Accessoires. (Les Maisons sont classées par ordre alphabétique de villes.)

- GRENOBLE-PHOTO-HALL**
Photo-Sport
12, rue de Bonne, Grenoble (Isère).
- MAISON LAVIGNE**
13, rue St-Martial, Succ. 88, av. Garibaldi
Tél.: 11-63 Limoges (Hte-Vienne)
- Raphael FAUCON Fils, Electricien**
56, rue de la République
Marseille (B.-du-R.).
- Papeterie J. BAISSADE**
18, Cours Lieutaud
Marseille (B.-du-R.).
- MAGASIN GENERAL**
23, rue Saint-Ferréol
Marseille (B.-du-R.).
- Gds. Mgs. Aux Galeries de Mulhouse**
Gds. Mgs. de l'Est Mag-Est à Metz
et leurs Succursales
- A la Fée des Poupées, Jeux-Jouets**
Mulhouse, 16, rue Mercière
Tél.: 19-44
- SPORTS ET JEUX**
Maison G. PEROT, Fabricant spécialiste
29, rue de l'Hôtel-des-Postes, Nice (A.-M.).
- MAISON LIORET**
Grand choix de jeux électr. et mécan.
270, Bd Raspail, Paris
- MECCANO**
5, Bd des Capucines
Paris (Opéra)
- PHOTO-PHONO Château-d'Eau**
MECCANO et Pièces détachées
Tous jouets scientifiques
6, rue du Château-d'Eau, Paris (10^e)
- VIALARD**
Tous access. de trains au détail. Réparations
24, passage du Havre, Paris (9^e)
- « ELECTRA »**
33 bis, quai Vauban
Perpignan (P.-O.).

- PICHARD EDGARD**
152, rue du Barbâtre
Reims (Marne)
- Maison DOUDET**
13, rue de la Grosse-Horloge
Tél.: 9-66 Rouen
- M. GAVREL**
34, rue Saint-Nicolas, 34
Tél.: 183 Rouen
- E. MALLET, Opticien**
4, passage St-Pierre-
Versailles (S.-et-O.).

Notre Page de Timbres (Suite)

chevaux, de patinage et de bien d'autres sports encore.

Comme dans les temps antiques, l'athlète vainqueur, de nos jours, a pour récompense une couronne de lauriers ou une brindille d'olivier cueillie aux bosquets du mont



O'yrpe. Mais du temps de Coroebus, la gloire du vainqueur rejaillissait sur la cité tout entière et l'athlète vainqueur se voyait octroyer de nombreux privilèges; considéré



comme un dieu incarné, il était habillé d'une robe pourpre et fêté régulièrement; mais, obligé de défendre son titre contre tout challenger, son règne finissait le jour où il trouvait son maître.

La célébration de ces jeux, abandonnée depuis le IV^e siècle, fut négligée jusqu'à l'année 1896, où ils furent remis brillam-

ment à l'honneur à Athènes, où l'ancien stade avait été spécialement restauré pour cette occasion. Ces jeux, alors, furent suivis régulièrement par d'autres tout les quatre ans dans les diverses capitales du monde et, de nos jours, nous les voyons, une fois de plus, à Amsterdam.

Il est naturel qu'une compétition d'origine aussi historique intéresse toutes les nations du globe. Ainsi, cet été, seront réunis à Amsterdam les meilleurs athlètes de tous les pays du monde, décidés à défendre avec acharnement les couleurs et l'honneur du pays qu'ils auront à représenter. Chacun de ces athlètes est un pur amateur pratiquant les sports pour l'amour seul du sport.



Rappelons, à cette occasion, que lors des jeux Olympiques tenus à Londres en 1908, le vainqueur reçut des mains d'Edouard VII une branche de chêne coupée dans le parc royal de Windsor.

Abonnez-vous à

LA JEUNESSE NOUVELLE

REVUE BI-MENSUELLE ILLUSTRÉE
paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois
32 pages de texte et dessins en noir
et en couleurs
AVIATION · SPORTS · MARINE · COLONIES

Le numéro : DEUX francs

ABONNEMENTS

	Six mois	Un an
FRANCE & COLONIES.	22 fr.	40 fr.
ÉTRANGER 1/2 tarif postal	30 fr.	56 fr.
— plein tarif post.	35 fr.	64 fr.
Abonnement spécial de vacances 3 mois.	9 fr.	

Adressez vos abonnements à
LA JEUNESSE NOUVELLE,
service O
26, Rue Cambon, 26
PARIS





Esprit d'Enfant

— Qu'as-tu, demande la mère à Bébé. Es-tu malade ?

— Oui, répond Bébé d'un petit air intéressant.

— Mais où as-tu mal ?

Bébé après avoir hésité un instant :

— J'ai... mal à mon aise.

Empressement

Le garçon. — Monsieur désire-t-il manger la salade avec le poulet ?

Le client. — Non..., je préfère la manger avec... une fourchette.

Grave Erreur

On calomnie les tortues en disant qu'elles vont lentement, elles marchent, au contraire, toujours ventre à terre

G. RUOLS, Entrain-s.-Nohain.

Une bonne Education

Monsieur Fraise. — Monsieur Pomme a la fâcheuse habitude de corriger son fils par les moyens les plus violents, et de lui casser quelquefois sa canne sur le dos.

Monsieur Poire. — Que voulez-vous ? C'est une éducation à bâtons rompus.

Honnêteté

Le Maître. — Justin, vous avez touché à mes cigares, il en manque trois.

Justin. — Oh, ce n'est pas moi, Monsieur, j'ai été malade après le premier.

Propreté

Elle. — Tu sais, mon ami, la cuisinière me dégoûte, elle a les mains si sales.

Lui. — Flanque-lui un bon savon.

L. PARMANTIER, Epinal.

Inadvertance

Toto qui est très gourmand a été vivement intéressé au dessert par une histoire que racontait un des invités. Soudain, il se met à fondre en larmes. Qu'as-tu ? lui dit sa mère avec inquiétude.

Alors le petit pleurant de plus belle !!! J'ai mangé ma tarte sans m'en apercevoir.

F. VIDAL, Mézigan-l'Evêque.

Toto va souhaiter la fête à sa grand'mère.

— Grand'mère, je vous souhaite de vivre tranquillement jusqu'à la fin de vos jours!

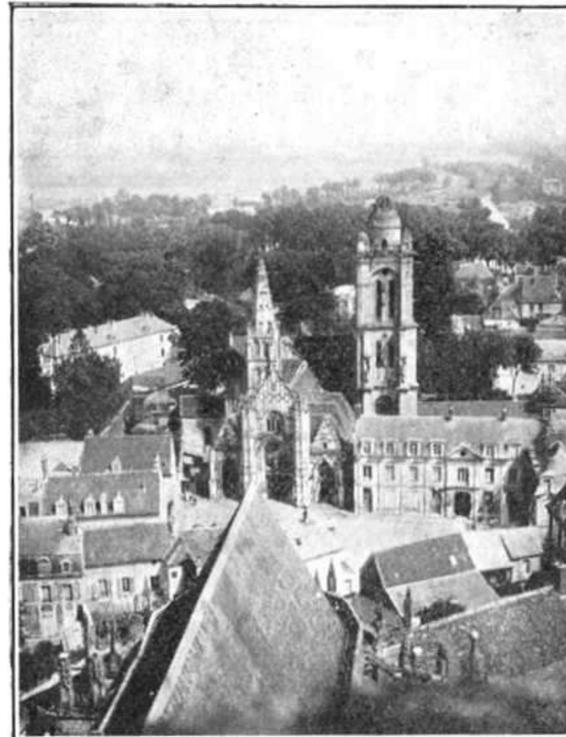
— Oh! mon pauvre Toto, je n'irai jamais jusque là!

M. Guilloux, Vincennes.

Au Régiment

Le Lieutenant. — Vous êtes prévenu, soldat Pilou, que c'est la toute dernière observation que je vous fais.

Pilou. — Ce n'est pas trop tôt, mon lieutenant, vos observations commençaient à me porter sur les nerfs.



Cette jolie photo nous a été envoyée par H. Ræltgen, gagnant du 1^{er} prix de notre Concours de photographie.

Devinette N° 81

Le Paysan et le Diable

Un pauvre paysan errait le long d'une rivière tout en se tenant le raisonnement suivant : Ah, si je pouvais doubler les quelques sous que j'ai en poche et au bout de quelque temps redoubler la somme ainsi obtenue. Ah si le diable pouvait me venir en aide ! A peine avait-il achevé ces mots, qu'il se trouva nez à nez avec Belzébuth. Que ton désir soit exaucé lui dit ce dernier. Il te suffit de traverser ce pont pour avoir en ta possession le double de la somme et chaque fois que tu le traverseras, tu doubleras chaque fois ton capital. Seulement, avant de traverser le pont tu me donneras toutes les fois 24 sous pour ce bon conseil. Le paysan se précipita sur l'autre rive et, en effet, la somme qu'il avait en sa possession se trouva doublée. Mais, après avoir répété plusieurs fois ce manège, il s'aperçut avec terreur qu'il lui restait exactement 24 sous en poche qu'il dut donner au diable. Et voilà mon paysan sans le sou. Nous laissons à la sagacité de nos lecteurs, le soin de trouver la somme que possédait le paysan au début.

Réponse amicale à quelques vers parus dans le « M.M. » de mai 1928

A M. C. Breard,
Saint-Michel.

Il est, dans une pièce aimable satirique De Molière (1), ces mots vraiment délicieux Que nous dit Magdelon : « Et moi j'aimerais
[mieux] Avoir fait ce « Oh ! oh ! » qu'un beau poème
[épique !]

Et moi, je suis poussé involontairement A prononcer aussi ces mots en vous lisant. Cependant, voyez-vous, vous, qui êtes poète Votre bel acrostiche est plus beau par la tête Qu'il ne l'est par les pieds, et par le sens aussi... Je vous prie, excusez ce que là je vous dis : Mais la prochaine fois que vous ferez paraître Vos chefs-d'œuvre puissants, pensez qu'en gé-

[néral] Les vers ont quelque rythme et qu'ils aiment à [être] D'une même longueur. Voyons puisque « jour- [nal] » Est dans le premier vers, « val » est la seule [rime]

Que l'on puisse trouver ? et sans indiscretion, Pouvez-vous préciser quel est ce val sublime ? Pouvez-vous dire aussi, dans un semblable ton Qu'est-ce donc que cela : « les sciences sans [images] » ?

Prenez donc un « M.M. » et dans toutes les [pages] Vous verrez des dessins ou bien quelques pho- [tos] Qui, vous en conviendrez, ne sont jamais de [trop !]

Enfin, ne parlons pas des leçons de cuisine Que vous avez trouvées dans notre Magazine... Oh ! je ne prétends pas vous faire une leçon Compétente et gratis de versification, Mais enfin, vous savez pour être un Lamartine — Et même moins ! il faut bien repolir ses [vers],

Et ne point abuser de nos innocents airs En les publiant dans « Meccano-Magazine » Et sans rancune, ami que je n'ai jamais vu !... Sous la même ambition pour « Meccano », [Salut !]

René VOELTZEL,
Secrétaire du Club Meccano de Glay,
Etudiant,
Institut de Glay (Doubs).

Réponse aux Devinettes du mois dernier

Devinette N° 79

C'est de prendre un billet de seconde classe, de cette façon, on fait le trajet de Paris à Lille en une seconde.

Devinette N° 80

11 + 1 + 1 + 1.

(1) Les Précieuses ridicules.

Pour les Élèves de l'Enseignement secondaire

Cours de Vacances Chateaubriant

par Correspondance

20^e ANNÉE

Secrétariat : 5, Rue Demours, PARIS (17^e)

(Ch. postaux : 30732 Paris)

Le Cours de Vacances est un groupement de professeurs de l'enseignement secondaire pour la correction des devoirs par correspondance, pendant les vacances. Il est destiné aux élèves (garçons et jeunes filles) de la classe de septième aux classes du baccalauréat comprises, qui désirent améliorer leur savoir ou augmenter leurs connaissances.

Les élèves envoient chaque semaine leurs devoirs d'après les textes préparés. Ces devoirs leur sont retournés soigneusement annotés avec corrigés à l'appui.

Français — Versions latines — Thèmes latins — Grec — Etudes littéraires
Mathématiques — Sciences physiques — Sciences naturelles.
Anglais — Allemand — Italien — Espagnol — Histoire et Géographie.

Prix d'abonnement pour trois matières à désigner ci-dessus : sixième et cinquième : **125 fr.** ; quatrième et troisième : **150 fr.** ; seconde : **160 fr.** ; classes de baccalauréat : **175 francs.** — Abonnement pour une matière : *prix divers.*

Cours préparatoire par correspondance de latin (élèves sortant de septième) ; de grec (sortant de cinquième) ; de sciences physiques (sortant de troisième) ; de philosophie (sortant de première).

La Notice contenant tous renseignements et un bulletin d'abonnement, est envoyée sur demande.

COLLECTIONNEZ à BON MARCHÉ

50 timbres de Grèce
diff. pour 10 fr.
50 timbres d'Asie
diff. pour 8 fr.
200 timbres d'Europe
diff. pour 6 fr.
CARNEVALI
13, Cité Voltaire, PARIS (XI^e)



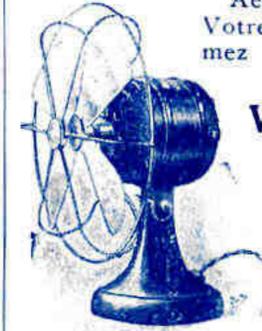
Utilisez le courant de votre lumière (alternatif seulement) pour faire fonctionner le moteur Meccano à l'aide d'un « FERRIX » qui ne s'usera jamais. Aucun danger, consommation de courant insignifiante.

Modèle « E. J. spécial » pour courant 110 v. 58 fr. (plus 5 % pour courant 220 v.).
Les « Ferrix » servent également à remplacer les piles 80 volts et les accus de 4 volts en T. S. F. (Env. Ferrix-Revue contre enveloppe timbrée.)

E. LEFEBURE, Ingénieur
64, rue Saint-André-des-Arts PARIS (5^e)

ATTENTION!

Aérez votre appartement. Votre santé en dépend. Réclamez chez votre fournisseur le



Ventilateur Vendunor

(Moteur universel)
Mod. N° 1. Ailettes 155 ^{mm}/_{in}
Mod. N° 2. Ailettes 255 ^{mm}/_{in}
à deux vitesses

PASSEMAN & C^{ie}
27, r. de Meaux, Paris
Vente exclusive en gros
Téléph.: Combat 05.68

Aimez-vous la Pêche ? Les Sports ? Les Jeux sur la Plage ?

VOUS TROUVEREZ DANS

GUIDES SPORTIFS LAROUSSE

des aux écrivains les plus qualifiés, de bons conseils, des méthodes d'entraînement et de nombreuses gravures qui seront la meilleure démonstration.

La Pêche moderne. Véritable encyclopédie du pêcheur. Un vol. de 590 pages B : 25 Frs ; R. : 35 Frs
Les Sports Athlétiques. Football, courses à pied, sauts lancements, 45 gravures 7 Frs
Le Lawn Tennis, le Golf, le Croquet. Un Volume (15,5 X 20) 50 gravures 7 Frs
Les Sports Nautiques. Aviron, Natation, Water-Polo, 41 gravures 7 Frs
Jeux et Concours de plein Air, à la campagne, à la mer etc. 60 gravures 7 Frs

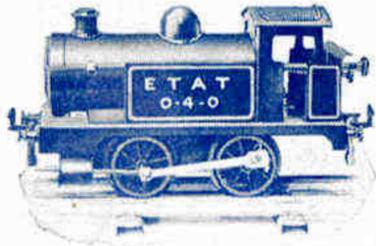
En vente chez tous les Libraires et **LIBRAIRIE LAROUSSE, 13-17, Rue Montparnasse, PARIS (6^e).**

(Ajouter 10 % pour envoi franco.)

TRAINS HORNBY

SOLIDES :: RÉSISTANTS :: ÉLÉGANTS

Si vous n'avez pas de train Hornby achetez en un. Si vous êtes déjà possesseur d'un train, faites l'acquisition des nombreux accessoires de trains Hornby qui vous permettront d'établir une voie avec signaux, croisements, aiguilles, plaques tournantes, ponts, tunnels et tout ce que vous pouvez voir sur un véritable chemin de fer.



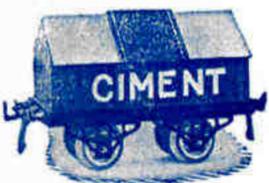
Locomotive Réservoir. N° 1
Prix : Fr. 65.



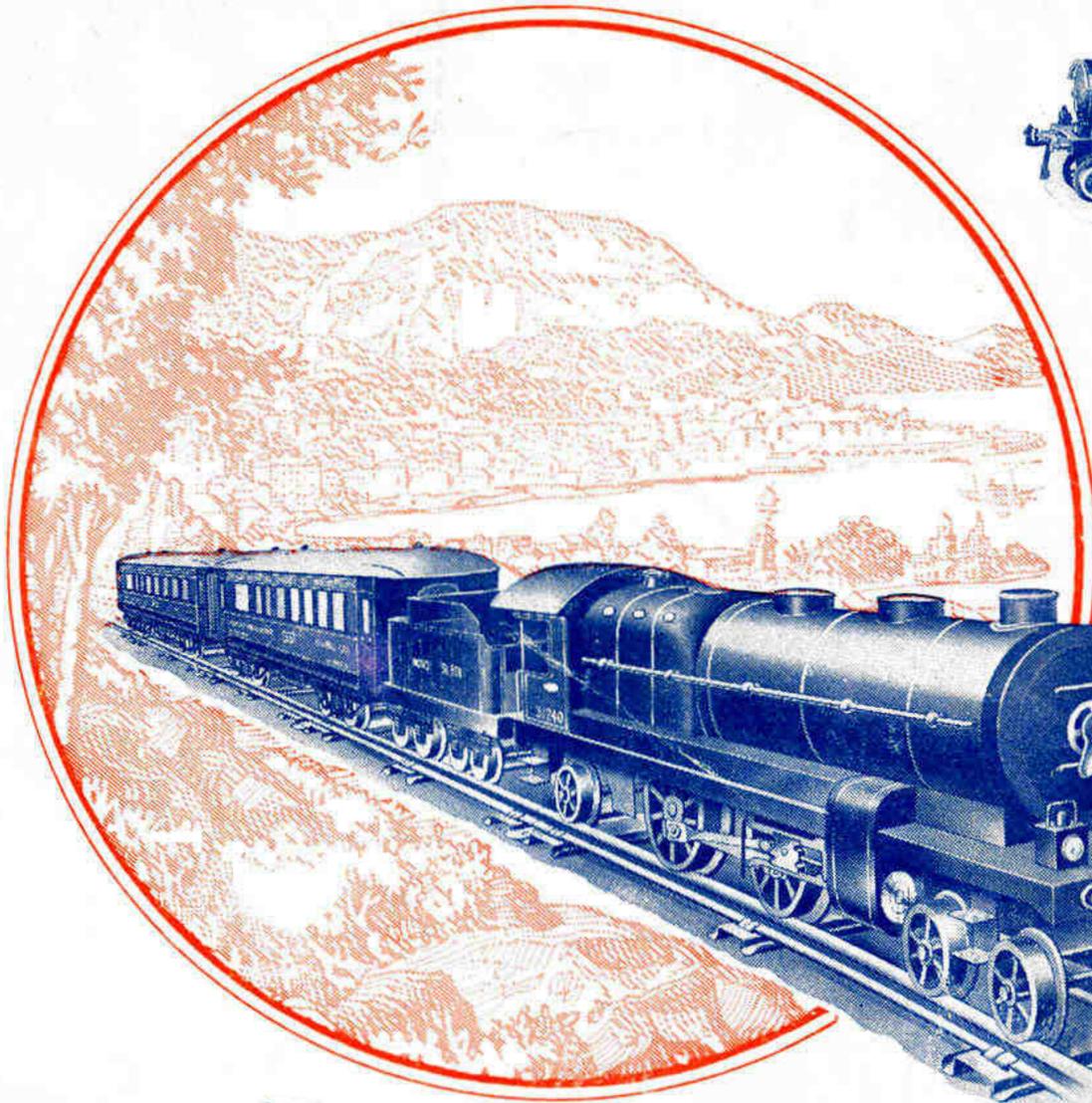
Tunnel
Prix : Frs 40.00



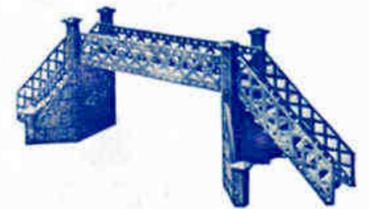
* Wagon à Grue
Prix Frs. 20.00



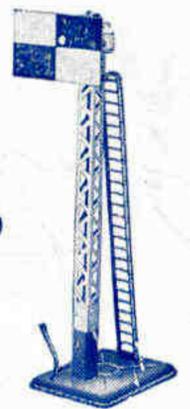
* Wagon à Ciment
Prix Frs. 16.00



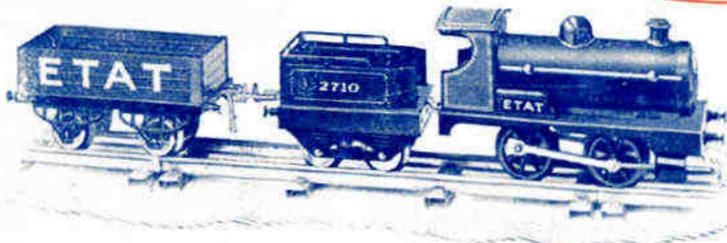
Locomotive réservoir N° 2
Prix : Fr. 135



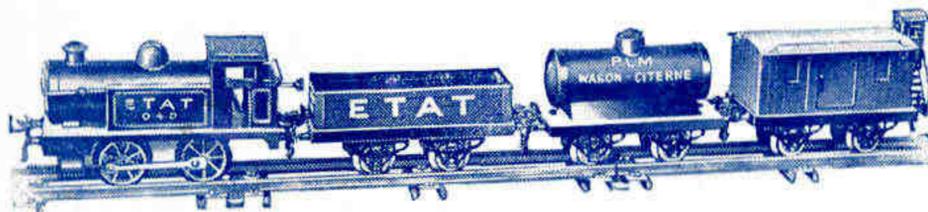
Pont en Treillis
Prix 40.00 Frs.



Signal
Prix Frs 13.50



Rame à Marchandises N° 0 — Cette rame est analogue à la rame à voyageurs N° 0 à l'exception du truck qui remplace les deux voitures.
Le Jeu complet Prix Frs 105.00



Rame à Marchandises Réservoir N° 1. — Ce nouveau modèle comprend une locomotive Réservoir Hornby N° 1, un wagon Hornby, un réservoir à pétrole, un wagon-frein et un Jeu de rails. Ecartement 0.
Le Jeu complet Prix Frs 135.00



« Train Bleu » Hornby. — Ce train splendide est un modèle exact du célèbre train de luxe en circulation entre Calais et la Côte d'Azur. La loco est finie en marron avec filets jaunes et les voitures sont bleu et or avec toits blancs. Prix Frs 330.00
Cette rame est livrée avec une loco à mouvement d'horlogerie.

PRIX DES TRAINS

Trains ordinaires :

M 1	45 francs
M 2	55 »

Trains Hornby :

0 Marchandises	105 »
0 Voyageurs	115 »
1 Marchandises	125 »
1 Voyageurs	150 »
1 Réservoir	135 »
Train bleu mécanique	330 »
Train électrique Métropolitain	600 »