

# MECCANO

## MAGAZINE

Publié dans l'intérêt

des Jeunes Meccanos

PRIX  
0.10<sup>c</sup>

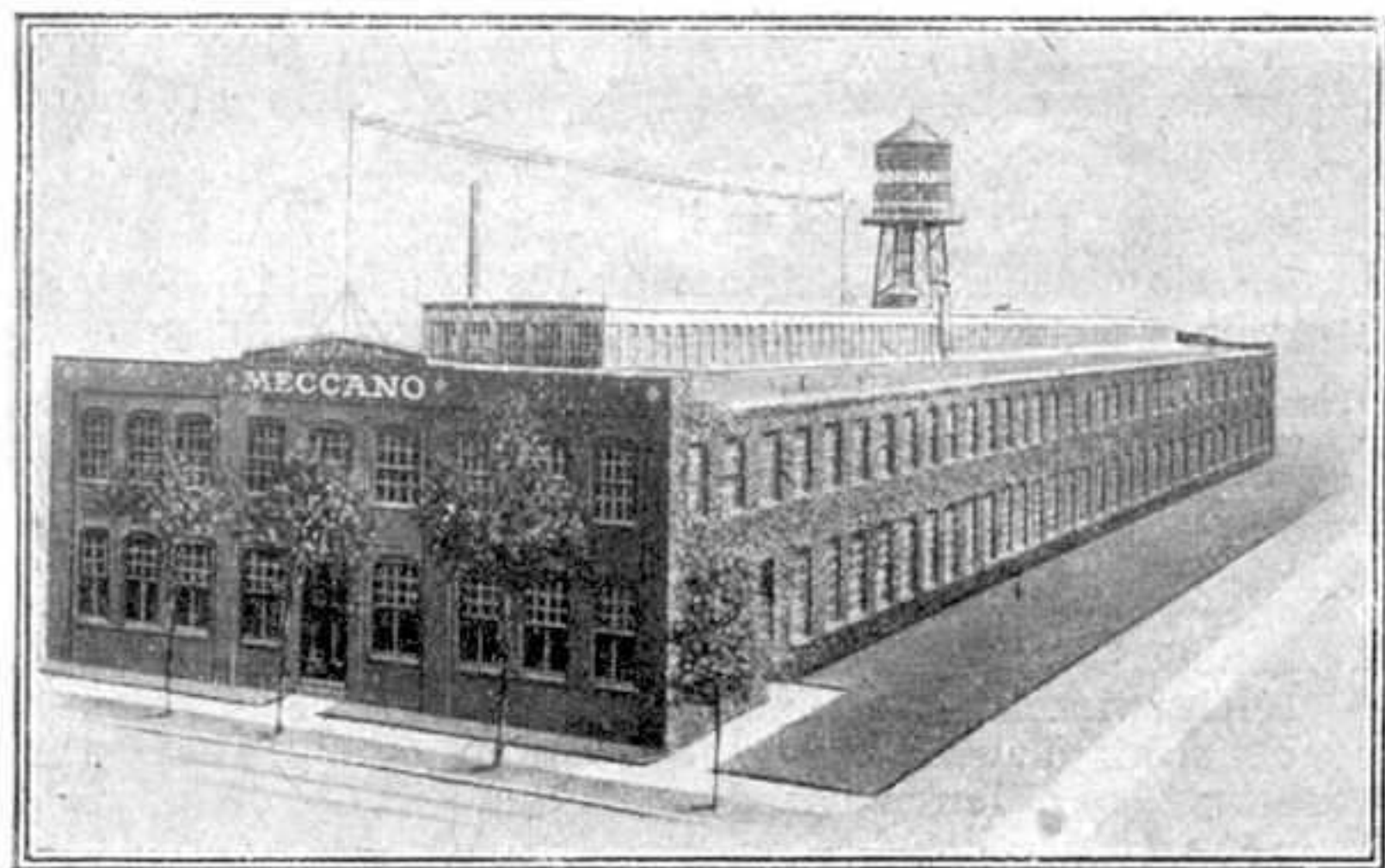
### Aux États-Unis et au Canada

par Frank HORNBY

J'ai la conviction que tous les jeunes Meccanos de France liront avec intérêt le compte rendu de l'excursion que j'ai faite l'été dernier, aux États-Unis et au Canada, pour constater de première main les merveilleux progrès de Meccano dans ces pays. Au cours de ce voyage, m'accompagnait le rédacteur en chef de l'édition anglaise du *Meccano Magazine*, désireux d'étudier *de visu* quelques-uns des chefs-d'œuvre du génie civil dans le Nouveau Monde, afin d'en pouvoir donner les détails aux abonnés de nos Magazines.

Partis de Liverpool, à bord du *Baltic*, le 27 mai, nous arrivions le 6 juin, après une traversée agréable et sans incident, à New-York, où venaient à notre rencontre les membres du bureau de notre Société américaine, Meccano Company Incorporated. La grande cité des bords de l'Hudson était aux prises avec une énorme vague de chaleur qui devait durer pendant tout le temps de notre séjour : il y faisait aussi étouffant à minuit qu'à midi et parfois la température atteignait un degré tel que tout sommeil devenait impossible. Laissons à penser si les vêtements arachnéens, les ventilateurs électriques et les boissons glacées étaient à l'ordre du jour... et de la nuit.

Pendant la première semaine de notre visite, nous avons passé la plus grande partie de notre temps dans les nouveaux Etablissements Meccano, à Elizabeth, grande ville prospère de l'État de New Jersey, à une vingtaine de kilomètres de New York City. Là, sous l'habile direction de M. J.-P. Porteus (qui s'est longuement fait la main dans notre spécialité en Angleterre et sur le continent européen), assisté

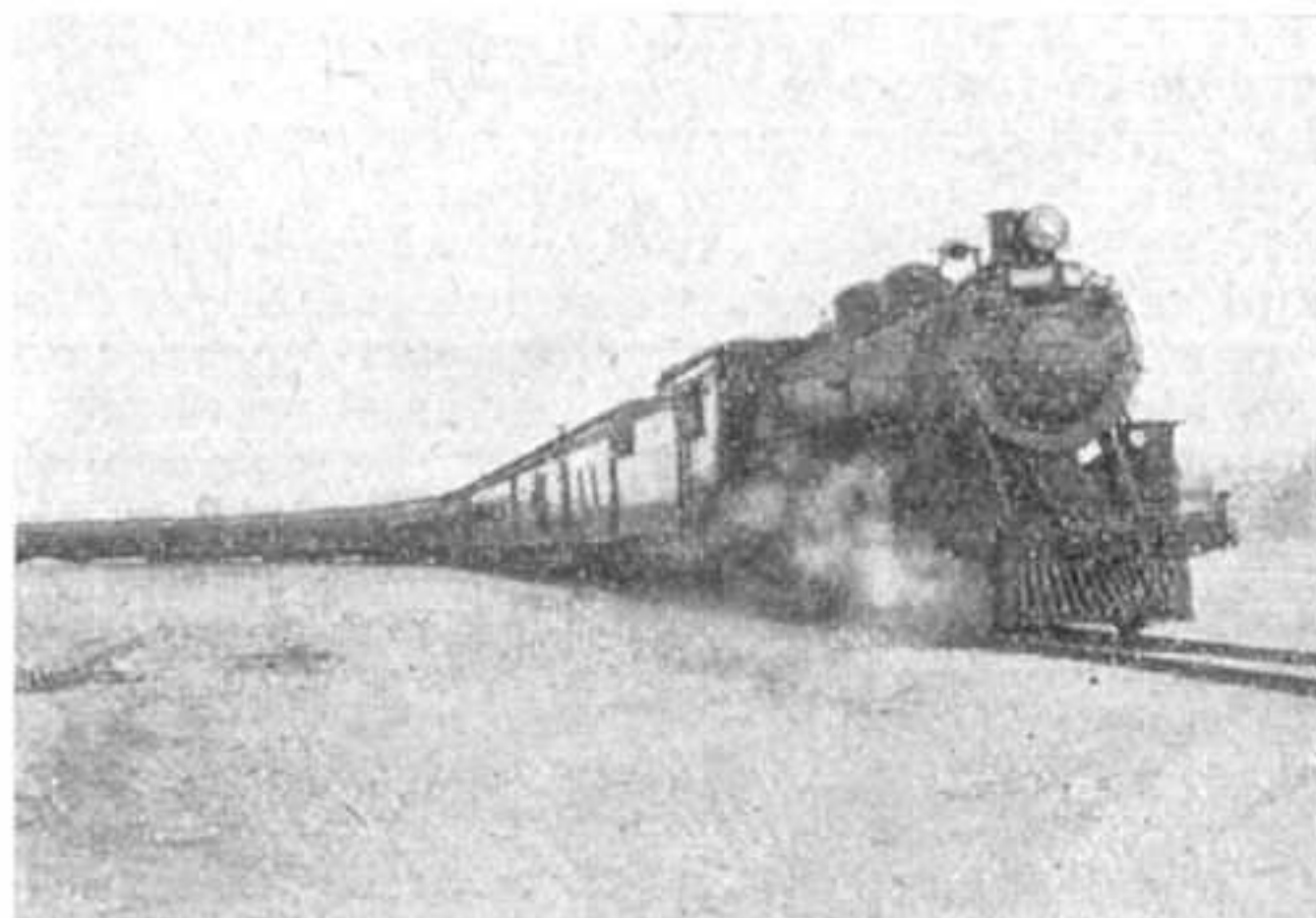


Les Nouveaux Etablissements Meccano à Elizabeth, État de New-Jersey

du chef de vente, M. H.-H. Dobson, d'excellentes dispositions ont été prises pour répondre au rapide développement de nos affaires en Amérique, et c'est avec une joie légitime que nous avons pris connaissance des progrès réalisés à cet égard.

### MECCANO au CANADA

Le 14 juin, nous nous rendions à notre quartier général canadien récemment installé. Voyage de nuit par Albany et Buffalo jusqu'à Toronto (où nous arrivions le matin; après un premier déjeuner servi dans le train même par un personnel du plus beau noir, en uniformes d'une blancheur immaculée, ce qui n'était pas sans ajouter sinon de la saveur du moins du pittoresque aux œufs brouillés au jambon, au café escorté de melon et de tarte aux pommes : ces braves nègres ont un si large et cordial sourire qu'ils radient, si l'on peut dire, du confort dans l'opulent décor du wagon-restaurant.



UN FAMEUX EXPRESS DU RESEAU CANADIAN NATIONAL GRAND TRUNK.

Ce train le "Continental Limited" est entièrement en acier et traverse la totalité du Continent Canadien. La photographie le montre démarant de Vancouver pour Montréal.

À Toronto, nous attendait notre Directeur pour le Canada, M. Wilfred Jones, qui bientôt nous mettait au courant des triomphes remportés déjà par Meccano et des magnifiques perspectives qui s'ouvrent à notre activité. Dans l'immense Dominion, le grand problème pour le commerce est la question des formidables distances entre les villes importantes. De Saint-Jean-de-Terre-Neuve à Montréal, il y a 1.770 kilomètres, plus de deux fois plus loin que de Paris à Marseille, et vous n'avez, lecteur, qu'à jeter un coup d'œil sur la carte du Canada pour voir que ce bout de ruban ne mesure qu'une faible partie de ce vaste pays. De Montréal à Winnipeg, il y a encore 2.384 kilomètres et de Winnipeg à Vancouver 2.912 kilomètres. Au Canada, les voyages sont donc très onéreux et fort longs, et par conséquent le transport des marchandises coûte également fort cher. Mais les jeunes Canadiens tiennent à leur Meccano tout autant que leurs camarades de France et nous saurons faire le nécessaire pour qu'ils n'en soient pas privés.

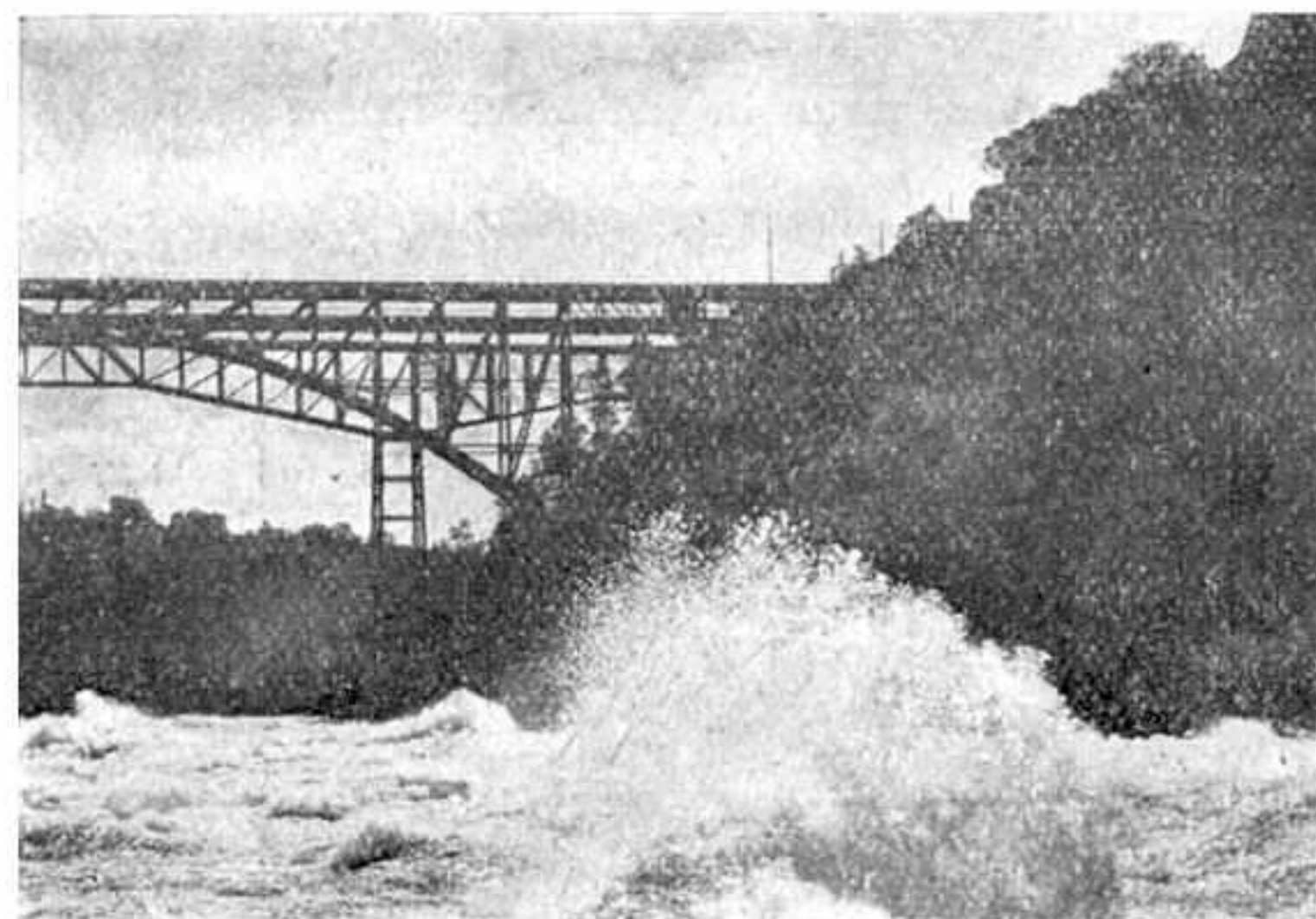
### Importance que TORONTO est appelé à prendre

Toronto est un grand centre commercial d'avenir, et nous eûmes la bonne fortune d'y être pilotés par M. Slater, des célèbres Grands Magasins T. Eaton, qui a eu tôt fait de nous faire voir et de nous expliquer les caractéristiques de la ville. M. Slater est un des esprits les plus avisés en même temps qu'un des charmeurs les plus séduisants qui ait jamais quitté l'Ecosse pour le plus grand bien du Canada, et il a bien voulu mettre son auto et se mettre lui-même à notre disposition dès l'après-midi du jour de notre arrivée. Nous avons, avec grand intérêt, appris de sa bouche que d'ici relativement peu les grands longs courriers pourront remonter le Saint-Laurent en haut de Montréal jusqu'au lac Ontario et débarquer leurs cargaisons dans les docks mêmes de Toronto. A cette fin, on va rendre tout simplement navigable, au moyen d'un canal maritime, cette partie du fleuve traversée par les fameux rapides de Lachine. C'est là un projet gigantesque, dont la réalisation augmentera singulièrement l'importance de Toronto. M. Slater nous a fait visiter les Grands Magasins T. Eaton, et avons aussi, grâce à l'obligeance de M. J.-A. Jackson, pu parcourir les Grands Magasins Robert Simpson, ce qui n'a pas été sans nous intéresser puissamment.

Ces deux maisons sont des merveilles d'organisation et soutiennent avantageusement la comparaison avec les plus grands magasins de n'importe quelle autre partie du monde.

En quittant Toronto, nous avons emporté l'impression que la valeur de Meccano se fait apprécier dans toute l'étendue du Canada, et que son avenir dans ces régions est particulièrement radieux.

Ayant décidé de visiter les chutes du Niagara en retournant à New-York, nous primes, à To-



Vue partielle du fameux pont suspendu s'élançant au-dessus des chutes

ronto, au lieu du train, le bateau qui par la traversée de l'extrémité du lac Ontario, nous débarqua à Lewiston, petite agglomération située sur la rive américaine à environ huit kilomètres au-dessous des chutes.

De là, un tramway va à la ville qui porte le nom de Niagara Falls, et en descendant du bateau, nous n'avons eu qu'à monter dans la voiture qui attendait son arrivée.

Il faisait une belle journée, toute ensoleillée, temps idéal pour jouir du coup d'œil des chutes. La ligne de tramway suit le fleuve tout le long du parcours et nous avons eu, par conséquent, l'occasion de voir de près l'impétueuse ruée des eaux.

Le fleuve Niagara va se jeter dans le lac Ontario entre Lewiston et Queenston, sur la rive canadienne et à cet endroit n'est qu'un large cours d'eau blanc qui ne donne guère de signes extérieurs de sa formidable puissance.

A mesure que nous remontions le long du fleuve en nous éloignant de Lewiston, il se rétrécissait avec augmentation énorme de la vitesse et de la violence du courant.

Après avoir dépassé le « Trou du Diable », où, en 1763, des soldats anglais tombés dans une embuscade furent massacrés par les Peaux-Rouges, nous parvenions bientôt au fameux Whirlpool (Tourbillon) et aux Whirlpool Rapids, qui me parurent ne le céder en majestueuse grandeur qu'aux chutes elles-mêmes.



Les chutes du côté Canadien

En regardant le formidable fleuve se ruier en bondissant sur les rochers, je me demandais comment il se faisait qu'il n'arrachait point ces rocs eux-mêmes et ne les précipitait pas au fond des abîmes du lac, tant le prodigieux courant me paraissait irrésistible.

En descendant du tram, nous allâmes à pied au pont qui, enjambant le fleuve, relie ce bord à la rive canadienne. De là, en regardant en amont, nous aperçûmes, pour la première fois,



Les Rapides du Tourbillon

les chutes, et remontant pendant environ un kilomètre et demi le long du bord canadien, nous pûmes en contempler, de partout, la merveilleuse splendeur.

Je pourrais citer des chiffres, récapituler la hauteur de la cataracte, le volume d'eau qui s'en écoule par minute, mais les chiffres sont impuissants à donner une idée de pareil spectacle. Les mots le peuvent-ils rendre? Laissez-moi dire simplement que j'ai contemplé un lac immense déversant son contenu dans un précipice d'une vertigineuse hauteur en une courbe gracieuse et dans sa plongée inexorablement continue se développant en un magnifique rideau blanc.

A mesure qu'il s'abat sur les roches, il en remonte un nuage d'embrun qui s'élève beaucoup plus haut que les chutes elles-mêmes.

Et pendant que j'étais comme en contemplation, le soleil donnant sur les buées y mit un merveilleux arc-en-ciel qui me parut embrasser tout l'ensemble des chutes et m'offrit une vision d'incomparable beauté.

L'une des caractéristiques des chutes, qui ne manquera pas d'intéresser tout spécialement les jeunes Meccanos, est ce fait qu'aujourd'hui l'immense énergie dont elles sont douées est utilisée pour engendrer de l'électricité, distributrice de force motrice et de lumière. A l'heure qu'il est, il y a huit grandes centrales sur les bords des chutes et du fleuve. Elles produisent au total, 1.295.000 chevaux-vapeur et on est en train d'installer des usines plus énormes encore. Sous peu, la totalité de la force motrice et de la lumière desservant la province d'Ontario sera engendrée par les chutes du Niagara.

#### RETOUR A LIVERPOOL

Le 25 juin, nous prenions la mer pour Liverpool, à bord de l'Adriatic, et nous avions la bonne fortune d'avoir pour voisin de table le capitaine Sir Arthur et Lady Conan Doyle. Est-il besoin de rappeler que Sir Arthur est l'auteur des célèbres aventures de Sherlock Holmes.

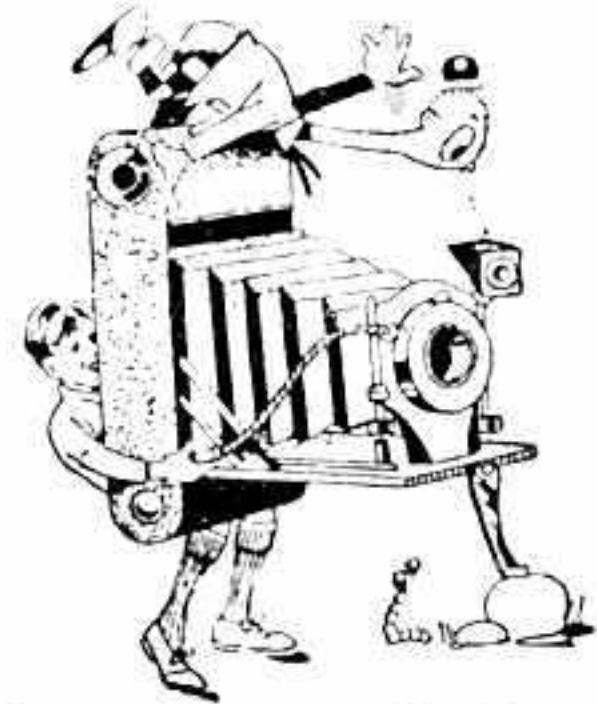
Je déclarerai seulement que sa conversation est, si possible, plus entraînant encore que ses écrits. En ce moment, il s'intéresse fortement à la télégraphie et téléphonie sans fil, et s'était muni d'un poste récepteur avec lequel — à l'aide d'une antenne de fortune établie spécialement pour lui par le préposé aux radios du navire — il put se livrer à des expériences au cours de la traversée.

Le 2 juillet, nous arrivions à Liverpool et regagnions les quartiers généraux de Meccano, tout heureux de nous atteler à nouveau au grand œuvre qui consiste à intéresser, amuser et rendre toujours plus heureux encore nos chers Meccanos, dont les cohortes innombrables vont se propageant sur toute la surface du globe.

### CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE

#### A vos objectifs !

Il n'y a pas d'art plus intéressant que la photographie, et puisque voici revenir le printemps, les chambres noires vont reprendre de l'activité.



Dans le but d'encourager, à cet égard, nos jeunes Meccanos, nous annonçons aujourd'hui un concours de photographie.

Le premier prix consistera en un Train Howby à mouvement d'horlogerie et le second prix en un Train ordinaire à mouvement d'horlogerie également.

Le concours comprendra les catégories suivantes :

1° Architecture (photographies d'églises, de châteaux, d'abbayes, etc.);

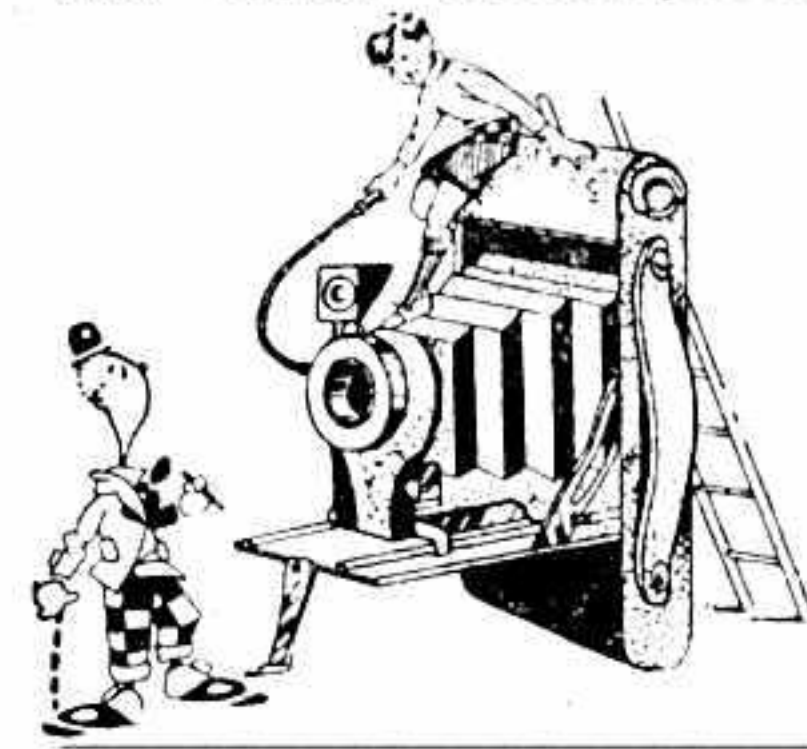
2° Etudes d'histoire naturelle (photographies d'oiseaux, de quadrupèdes, de plantes, etc., etc.);

3° Divers (paysages, marines, groupes, machines, moteurs, etc.).

Il n'est édicté aucune restriction. On peut se servir de n'importe quel type d'appareil, et les photos peuvent avoir n'importe quelles dimensions et n'importe quel fini. On peut envoyer n'importe quel nombre d'épreuves. Le jugement portera sur le mérite artistique, l'habileté technique, le degré de finissage, et une petite photographie aura autant de chance d'être classée qu'une grande.

La clôture des inscriptions aura lieu le 31 mai 1923 et les photos primées seront publiées dans le Meccano Magazine.

Tout concurrent devra écrire lisiblement son nom, son adresse et son âge au dos de son envoi. L'inscription devra comporter la



déclaration du concurrent que son envoi est bien son œuvre exclusive (c'est-à-dire que c'est lui seul qui a pris, viré, et tiré la photo), car ce sera là un des éléments d'appréciation qui entreront en ligne de compte pour le classement.

### Notes Éditoriales

Que le monde nous paraîtrait aujourd'hui étrange sans le génie civil! Il n'y aurait ni chemins de fer, ni tramways, ni autos; pas de grandes bâtisses, pas de télégraphe ni de téléphone, pas même de couteaux, sauf les malheureux ustensiles qui peuvent se fabriquer à la main. Il n'y aurait pas une seule des mille et une machines qui contribuent si grandement et quotidiennement à notre confort et à nos commodités. Qui pis est, Meccano même n'existerait pas.

#### L'art de l'Ingénieur élément essentiel de la vie moderne.

Sans contredit, le génie civil est un des plus importants facteurs de notre vie de chaque jour et le jeune homme qui se laisse grandir sans acquérir quelque connaissance de ce sujet vaste et captivant est une anomalie — il fait pitié. La compréhension des principes de l'Art de l'Ingénieur est une joie en elle-même. L'application de ces principes pour son amusement personnel est un plaisir que connaît bien l'adepte de Meccano.

#### Apprendre... Rapporte !

J'ai une opinion très enracinée sur ce combien il importe que le jeune homme ait une bonne connaissance pratique des machines et de leur fonctionnement.

Le garçon qui a des notions justes à cet égard saura, par exemple, reconnaître (instantanément, un objet bien fait et ne s'en laissera pas refiler d'inférieur quand il aura plus tard l'occasion de faire un achat. Il y a, à l'heure qu'il est, de par le monde, quantité de marchandises en toc auxquelles on fait auprès du public de spécieuses réclames: le jeune homme qui sait comment il faut fabriquer ne s'y laisse pas prendre.

#### Le savoir augmente la joie de vivre...

Au cours de mes pérégrinations, en compagnie de jeunes gens, j'ai souvent été frappé de l'intelligence dont ils font preuve à la vue d'une nouvelle réalisation de l'art de l'ingénieur. Ils savent comment fonctionne un transporteur aérien. Ils donnent les noms spéciaux des appareils de lavage qu'ils rencontrent et peuvent en décrire la marche.

Les diverses façons de construire les ponts leur sont familières et ils savent discuter des mérites comparatifs des méthodes. Ils me disent comment un moteur développe de la force et comment opère chaque organe; ils n'ignorent pas en quel cas un élévateur hydraulique vaut mieux qu'un élévateur électrique.

L'intérêt qu'ils prennent à la vie et aux merveilles dont ils sont entourés est énorme et parce que leur mentalité a été stimulée par leur goût pour l'art de l'ingénieur, chaque jour qui passe leur apporte des plaisirs inédits et un surcroît de savoir.

#### Les jeunes gens et la lecture !

Et quels lecteurs passionnés ils font! J'en ai connu, lire un volume par jour pendant des semaines et, qui plus est, pouvoir me décrire jusqu'aux moindres péripéties des livres lus par eux, sans faire la plus petite erreur.

Je considère la lecture comme une des plus grandes joies qui nous soient données et je suis toujours heureux de rencontrer des jeunes gens qui aiment les livres. Ceux-là parlent intelligemment de quantité de sujets très divers et sont à même de s'exprimer avec plus de clarté que leurs camarades dépourvus de goût pour la lecture.

Il ne saurait faire aucun doute que le jeune homme qui prend le plus de plaisir à la vie est celui qui s'intéresse à la plus grande diversité de choses. C'est lui qui a le plus d'amis et d'admirateurs, qui prospère le mieux et au sortir de l'école, se jette dans la plus belle carrière et pour finir se fait la plus belle situation et gagne le plus d'argent. Celui-là ne laisse rien passer d'important sans tâcher d'en apprendre le pourquoi et le comment.



# IDÉES... GÉNIALES

27 Septembre 1922.

**J. Raynaud, Marseille.** — Votre wagon-atelier (ou wagon démontable) nous intéresse, mais il constitue plutôt un modèle en soi qu'un nouvel élément pour le système Meccano.

**Fromont-Villers, Beccege.** — 1° Le boulon pivot avec écrous (N° 33 a) a été conçu et établi pour répondre aux besoins (ou pour remplir le rôle) d'un palier support (ou de console de support);

2° Nous allons étudier la question de chaîne de traction, mais à première vue, il nous paraît douteux qu'elle ait beaucoup plus d'avantages que le cordon;

3° Nous ne perdrons pas de vue l'abat-jour que vous suggérez lors de la prochaine révision de notre Manuel d'électricité;

4° Il y a une illustration d'un commutateur (ou d'un aiguillage) fait avec des pièces Meccano (modèle N° 2) dans notre Manuel d'électricité;

5° Nous estimons que le piton ou tendeur de câble que vous suggérez peut avoir de l'utilité. Nous allons l'étudier avec soin;

6° Nous craignons fort que la roue dentée intérieurement, suggérée par vous, ne soit de fabrication difficile et coûteuse et autant que nous nous en rendons compte pour l'instant, ses applications nous paraissent quelque peu limitées.

**Fromageot, Le Chesnay.** — L'emploi du nombre voulu de rondelles à l'extérieur des bandes courbées ou celui de boulons plus petits obviara à ce que les tiges des boulons ne se gênent les unes les autres.

**M. Bellon, Aix.** — Nous avons déjà appliqué l'électricité à Meccano. Demandez notre Manuel d'électricité et la liste des prix.

**A. Joannais, Paris.** — Nous ne nous rendons pas bien compte de votre idée au sujet du filetage d'une partie du trou axial de la bobine. Auriez-vous l'obligeance de nous donner quelques exemples de son application.

**M. Ferraud, Saint-Junien.** — Nous avons peine à croire que l'innovation d'une scie à ruban aurait de raison d'être. Elle ne constituerait qu'un pur et simple ornement.

**J. Roger, Brest.** — Le support de couplage dont vous suggérez l'emploi à la figure 1 peut se construire avec une manivelle boulonnée à une bande de 6 centimètres. Comme support de rail, on peut se servir de bossages filetés conjointement avec des tiges à vis.

**Albert Seiller, Lausanne.** — On peut construire une fort bonne imitation de roue de loco au moyen d'un disque à rebord fixé à une plaque de face avec un bossage fileté dans un des trous à l'intérieur du rebord pour assujettir la bande faisant bouchon de bielle.

**M. Martineau, Saint-Jean-d'Angély.** — En raison de la petitesse du diamètre, une rainure dans notre tige glissière ne serait pas pratique. Nous étudions la question d'un mouvement (ou organe) à coulisse convenable.

**M. Lauqi, Pau.** — On peut construire une longrine à rebords en assujettissant deux cornières aux deux bords de la longrine. On peut établir une construction plus stable en utilisant une cornière plate au lieu de la longrine.

**M. Jean Laffitte, Blagnac, près Toulouse.** — Un type correct de direction d'auto est représenté dans notre brochure relative aux châssis dont nous nous permettons de vous conseiller de demander un exemplaire.

**Jean Millot, Besançon.** — 1° Un gyroscope au lieu d'un moteur à mouvement d'horlogerie n'est pas pratique pour fournir l'énergie. Dès que la moindre tension serait exercée sur lui, il s'arrêterait aussitôt; 2° Nous sommes en train d'innover une clef anglaise spéciale s'associant au tournevis long spécial pour atteindre les écrous et les boulons d'accès difficile.

## Sir Ernest Shackleton

Ses aventures dans l'Antarctique

(Suite et fin.)

Quand Shackleton reprit la mer pour les régions antarctiques, ce fut à bord de l'*Endurance*, qui quitta l'Angleterre en 1914, avant que la guerre n'eût éclaté. Il décida d'hiverner dans la mer de Wendell. De terribles difficultés l'y attendaient. Après s'être frayé, pendant plus de 1.000 milles marins, un chemin à travers les glaces flottantes, le navire se trouva immobilisé dans un champ de glace avec lequel il s'en alla à la dérive. Les glaces s'empilèrent autour jusqu'à 10 mètres de hauteur, en exerçant sur sa membrure une pression toujours plus grande et il dégringolait fréquemment sur son pont des blocs pesant dans les 20 tonnes. On prépara les traîneaux chargés de provisions et on mit leurs équipages de chiens à l'entraînement, afin d'être paré s'il arrivait malheur au bateau.



Photo reproduite grâce à l'obligeance de M. Wm. Heinemann.

### L'« ENDURANCE » prise par les glaces

La menace était de tous les instants. Une fois, l'*Endurance* fut précipitée sur le flanc en 10 secondes par le mouvement des glaces. La pression se fit à la longue si formidable qu'elle écrasa le navire, chassant comme un pépin l'avant du bateau. L'obligeance de l'éditeur du livre célèbre de Sir Ernest, intitulé *Vers le Sud* (que tout jeune homme devrait lire), nous permet de reproduire une photographie de l'*Endurance* après son écrasement.



Photo reproduite grâce à l'obligeance de M. Wm. Heinemann

### Aspect du navire broyé par les glaces

Après ce désastre, les explorateurs durent débarquer sur la glace; ils procédèrent au sauvetage de toute la documentation scientifique recueillie, photos, etc., et décidèrent d'abandonner le navire. Bientôt l'*Endurance* s'en alla par le fond, laissant le camp perdu dans le désert des neiges et flottant au gre des courants.

Par bonheur, les naufragés avaient eu la précaution de prendre avec eux les canots. Pendant deux mois, ils allèrent à la dérive sur la glace mouvante. Aussitôt que celle-ci se craquela, ils montèrent dans leurs embarcations et tentèrent de gagner la terre. La plus voisine était à 547 kilomètres et ce ne fut qu'en avril qu'ils parvinrent à l'île de l'Eléphant, après d'incroyables épreuves: froid intense, longues nuits, ouragans terribles, peu de combustible, tentes en loques. En dépit de toutes les difficultés, ces hommes ne perdirent pas courage, car Sir Ernest savait leur relever le moral.

### Intrépide randonnée dans un bateau non ponté

Après un court repos, il partit avec cinq volontaires pour une randonnée à première vue impossible. Il ne disposait que d'un bateau non ponté, mais il fallait chercher du secours. On mit le cap sur la Géorgie Méridionale. Pendant 14 jours, les navigateurs ne cessèrent d'avoir à lutter contre des tempêtes de neige et d'effroyables ouragans. A chaque instant, ils recevaient des douches d'eau glacée. Enfin, ils aperçurent la terre, mais ils étaient tellement fatigués que ce ne fut qu'une semaine plus tard que Sir Ernest et deux de ses compagnons purent poursuivre la seconde partie de leur voyage. Il leur fallut escalader, pendant 36 heures, glaciers, montagnes de rocs, champs de neige, à plus de 1.000 mètres au-dessus du niveau de la mer. La distance, d'un côté à l'autre de l'île, est de 48 kilomètres, et c'est la première fois qu'elle ait été jamais traversée.

Ils atteignirent enfin les avant-postes de la civilisation et de là un baleinier géorgien transporta Sir Ernest jusqu'aux îles Falkland. Il envoya aussitôt du secours à ses trois compagnons, qui le rejoignirent sains et saufs. « C'est au Gouvernement chilien, a écrit Sir Ernest, que revient directement l'honneur d'avoir sauvé mes camarades. Cette République de l'Amérique du Sud n'a rien négligé pour venir à leur rescousse et nous lui devons tous la plus profonde reconnaissance. » S'ils n'avaient pas atteint le Pôle Sud, les explorateurs avaient cependant bien mérité de la science en perçant le mystère de la Mer de Wendell qu'on disait jusque-là « la moins » connue de toutes.

### La dernière expédition

L'un des faits les plus remarquables, en ce qui concerne la dernière expédition de Shackle-

ton, est la petitesse du navire à bord duquel il partit. Ce bateau, baptisé fort à propos *The Quest*, ne jauge que 125 tonnes, mais il est « brave » comme disent les marins, et robuste. Sir Ernest a consigné à son sujet: « S'il nous arrive malheur là-bas dans les glaces, qu'on ne s'en prenne pas au navire. Il n'y a rien à lui reprocher. »

On l'équipa avec les appareils scientifiques les plus récents, y compris un poste de télégraphie et téléphonie sans fil et un hydravion.

### Premières difficultés

Pendant la première partie du voyage, le *Quest* eut à lutter contre de très gros temps et en traversant la Baie de Biscaye, fut aux prises avec des lames énormes et des coups de vent furieux. Une fois, Sir Ernest dû ne pas quitter son banc de quart pendant 5 jours. Une autre fois, la mer était si démontée, qu'il fut pendant de nombreuses journées impossible de faire la cuisine, roulis et tangage ne laissèrent rien dans les casseroles. Deux membres de l'équipage pâtirent du mal de mer au point de voir leur santé si compromise qu'ils durent regagner l'Angleterre.

Il y eut pis: le *Quest* connut la fâcheuse panne de machines. Lisbonne envoya un remorqueur qui dut battre en retraite devant les lames formidables, et c'est par ses propres moyens que le petit navire se réfugia dans le Tage.

Après avoir fait ses réparations, il reprit la mer, mais rencontra des temps encore plus mauvais avant de parvenir à Madère. Par la suite, il éprouva de nouvelles pannes de machines et il fallut réparer à Rio de Janeiro, où l'on dut même remplacer les mâts. Il quitta Rio, le 17 décembre 1921 et c'est le 5 janvier suivant, alors que le *Quest* était au large de la Géorgie Méridionale, que Sir Ernest mourut soudainement.

### « Jamais l'effort qui défaille »

La disparition de l'intrépide explorateur a été ressentie par tous les jeunes Meccanos comme un deuil personnel, car Sir Ernest Shackleton était véritablement un grand homme, courageux, gai et plein de ressources; il ne demandait jamais à ses hommes de faire ce qu'il n'aurait été prêt à faire lui-même. Il partageait



Photo due à la complaisance du « Daily Mirror »

### Sir Ernest Shackleton à bord du « Quest »

L'un des derniers portraits du célèbre explorateur. Cet instantané a été pris alors que le navire de Sir Ernest était amarré sur la Tamise, quelques heures avant d'appareiller.

toutes leurs épreuves et ne leur faisait jamais courir de risques inutiles. Sa volonté de triompher est bien exprimée par ces mots d'adieu qu'il adressait à un de ses amis:

« Pour moi, jamais le drapeau qu'on amène. Jamais l'effort qui s'en va défaillant. »

Il était très aimé de ses hommes et bien que leur commandant, il était d'abord leur ami. Nous ne saurions trop rendre hommage à la mémoire de ce grand homme, ni trop nous inspirer du magnifique exemple de courage, de persévérance et de résolution qu'il nous a laissé.



Nous remercions vivement le grand nombre des lecteurs du "Magazine" qui ont envoyé leur adhésion à la Gilde.

Nous sommes, dès maintenant, en mesure de fournir insignes et certificats de membres aux conditions indiquées.

Afin de répondre aux nombreux renseignements qui nous sont demandés, nous donnons à nouveau les précisions suivantes :

L'admission à la qualité de membre de la Gilde est accordée à tout jeune homme qui, étant possesseur d'une Boîte Meccano, en fait la demande par formule régulière, s'engage d'honneur à se conformer aux buts de la Gilde

et promet d'en porter l'insigne aussi souvent que possible.

Le prix de l'insigne est de 2 fr. dont l'envoi en timbres-poste doit accompagner la formule de demande d'admission. L'insigne de la Gilde est en bel émail bleu, et établi pour se porter à la boutonnière. Tout jeune homme porteur de l'insigne de la Gilde est immédiatement reconnu par les autres membres de la grande association dont les adhérents se sont engagés à mener une vie de loyauté et de droiture. Il n'est besoin ni de présentation ni de cérémonie entre compagnons qui se font reconnaître et se reconnaissent entre eux par l'insigne qu'ils portent.

Outre l'insigne, le Président de la Gilde remet un diplôme de membre à chaque nouvel admis. Ce diplôme mesure environ 18 sur 24 mm. Il est imprimé en orange et sépia. Il est une réplique du Grand Diplôme du Club. Chaque membre devra tenir à honneur d'encadrer et de placer ce diplôme dans la pièce préférée de son logis.

#### COMMENT ADHÉRER ?

Ecrire au Secrétaire de la Gilde Centrale Meccano, en demandant une formule d'adhésion, qui devra être retournée au Quartier Général dûment signée et accompagnée de 1 fr. 50 destinés à couvrir les frais d'impression et d'envoi du Diplôme.

Le demandeur est alors inscrit sur les Rôles et le Diplôme lui est adressé accompagné de l'insigne de compagnon.

Les clubs Meccano se fondent et s'établissent sous la direction du Secrétaire de la Gilde dont les bureaux sont au quartier général, 78/80, rue Rébeval, à Paris. Chaque Club a son Chef, son Secrétaire, son Trésorier et un Bureau de Direction dont tous, à l'exception du Chef, sont des jeunes gens. Chaque Club doit au préalable demander son affiliation à la Gilde Centrale.

*Ceux qui envisagent la fondation dans leur ville, d'un club feront bien d'écrire au Secrétaire de la Gilde, qui leur fera tenir une brochure spéciale, pleine d'utiles suggestions à cet égard. Une brochure séparée est réservée à ceux qui se proposent de devenir Chefs de Club.*

Quand un Club est constitué, dispose d'un local reconnu, a un chef et au moins six membres, le Chef de Club fait une demande d'affiliation à la Gilde Centrale Meccano.

Sous réserve d'approbation par le Président, cette demande est accordée et, dès lors, le Club est en mesure de se prévaloir des privilèges de l'affiliation. Ce certificat d'affiliation à la Gilde Centrale lui est remis, et le nouveau Club se trouve constitué.

## Accessoires de Chemins de Fer

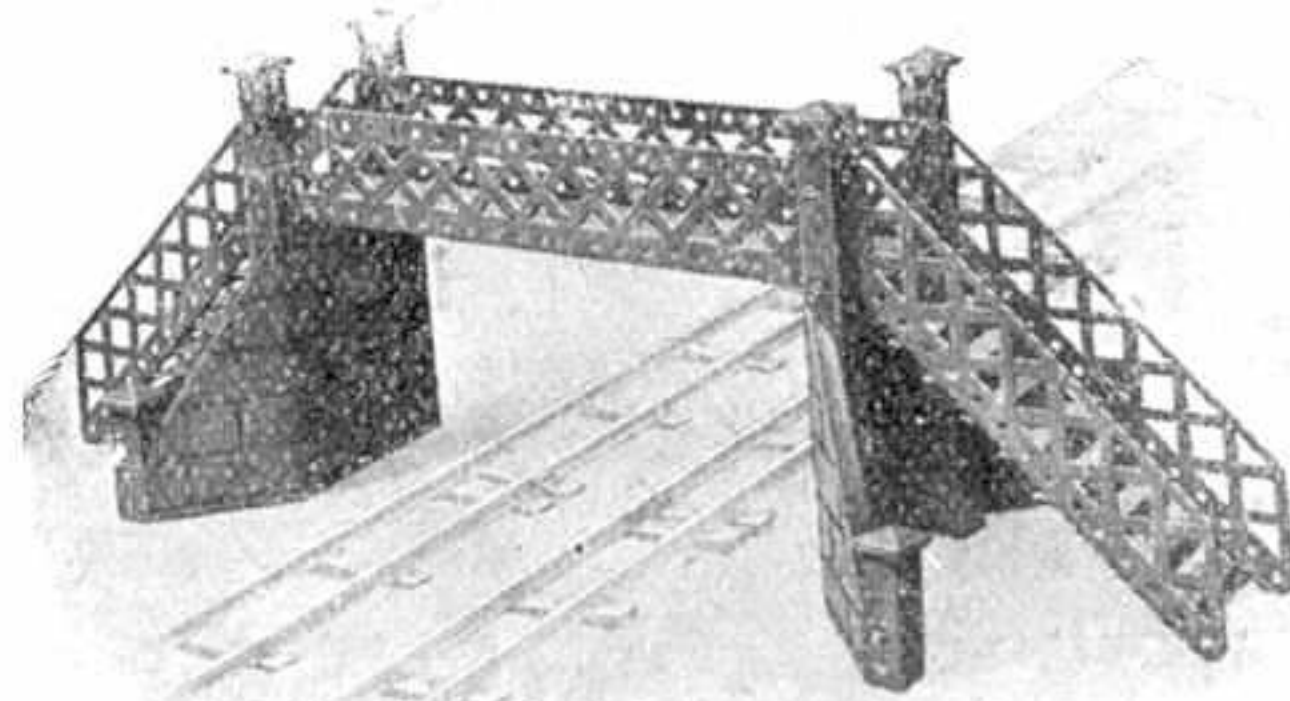
Ecartement 0 : 35 mm

L'adjonction de wagons accessoires variés, donne aux trains un aspect pratique et réaliste.

Nos différents wagons accessoires, sont d'un fini et d'une robustesse remarquables, et leur laqué, de couleurs diverses, met une note gaie dans la composition d'une rame.

#### PONT EN LONGRINES

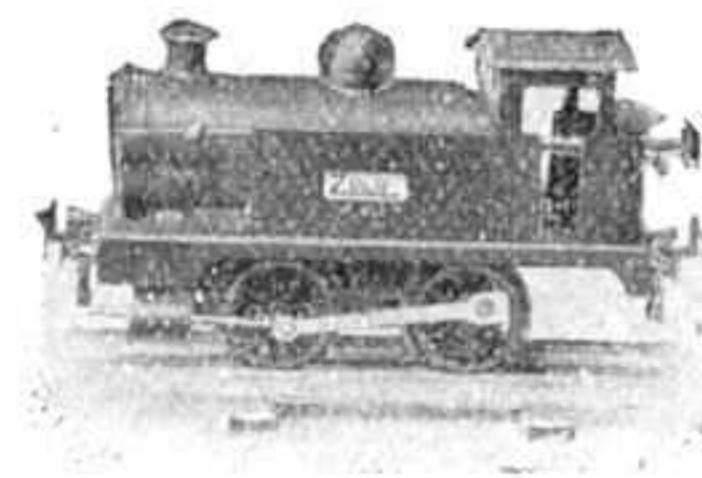
CI-CONTRE une illustration d'un Pont du type métallique, robuste et de lignes gracieuses. Les bandes croisillonnées Meccano y sont utilisées pour les marches et la passerelle, et produisent un effet très nature. Ce modèle est finement émaillé en couleurs.



Les perforations Meccano équidistantes ont été respectées, de sorte qu'on y peut poser des signaux faits avec les bandes Meccano.

Aux fins d'emballage, ce pont en treillis d'acier est livré démonté, et on le reconstruit en fixant la passerelle et les marches aux piliers, au moyen de 12 écrous et boulons.

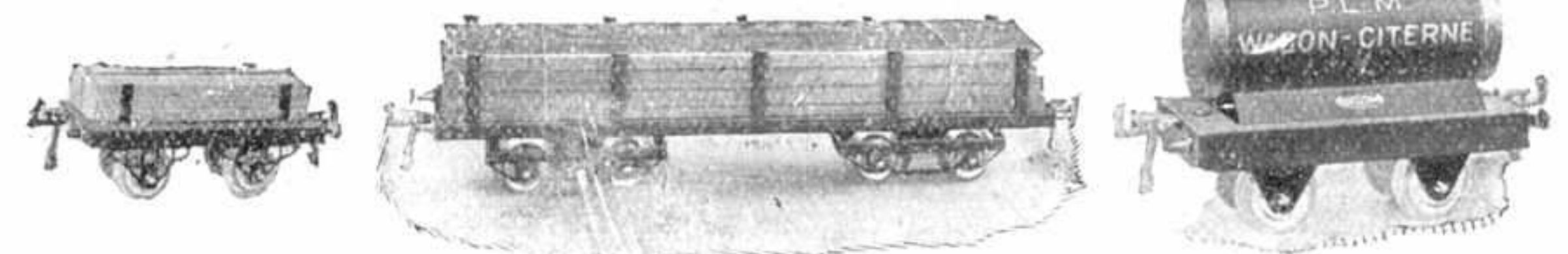
Prix : 30.



#### LOCO-TANK "ZULU"

LOCOMOTIVE robuste et durable, susceptible du service le plus dur, richement émaillée et d'un beau fini ; munie de frein et de régulateur ; et d'un dispositif de renversement.

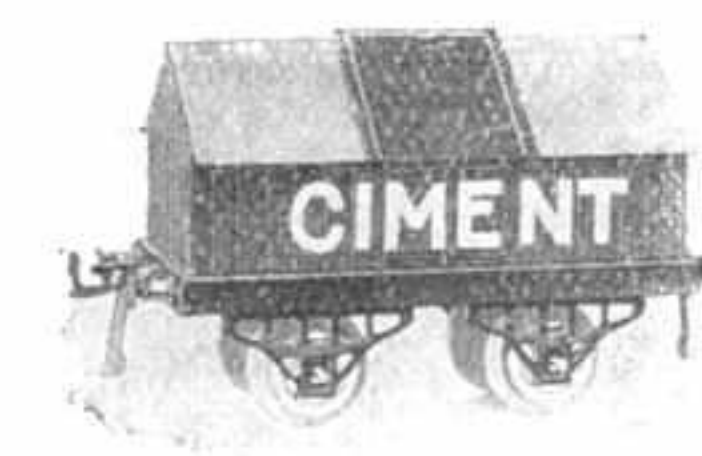
Ecartement 0. En noir seulement. Prix : 44.50



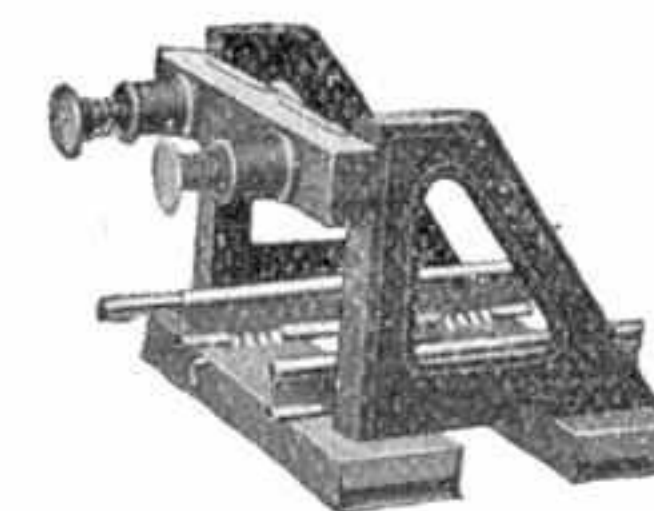
WAGONS A BOIS (chargés)  
N° 1..... 8. "

N° 2..... 17. "

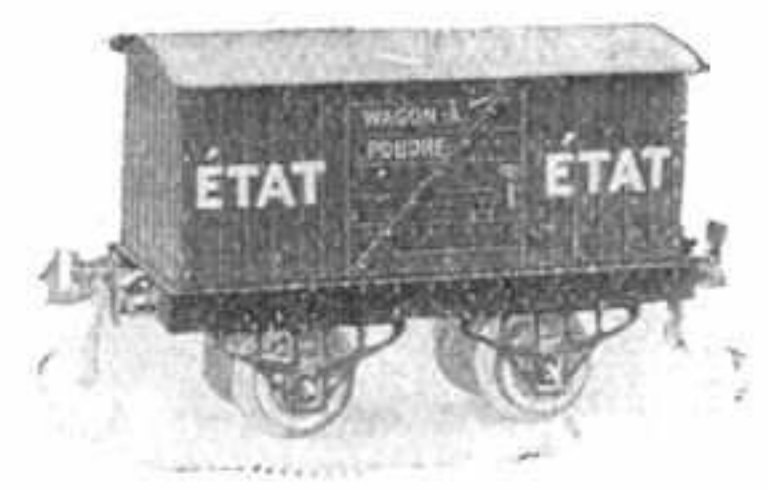
Wagons à Pétrole  
Finis en rouge. Lettres d'o  
Prix : la pièce 11.50



Wagons à Ciment  
Emaillés en couleur.  
Prix : la pièce 14.



Heurtoirs Flexibles  
Emaillés en couleur.  
Prix : la pièce 5.50



Wagons à Poudre  
Finis en rouge.  
Prix : la pièce 12.

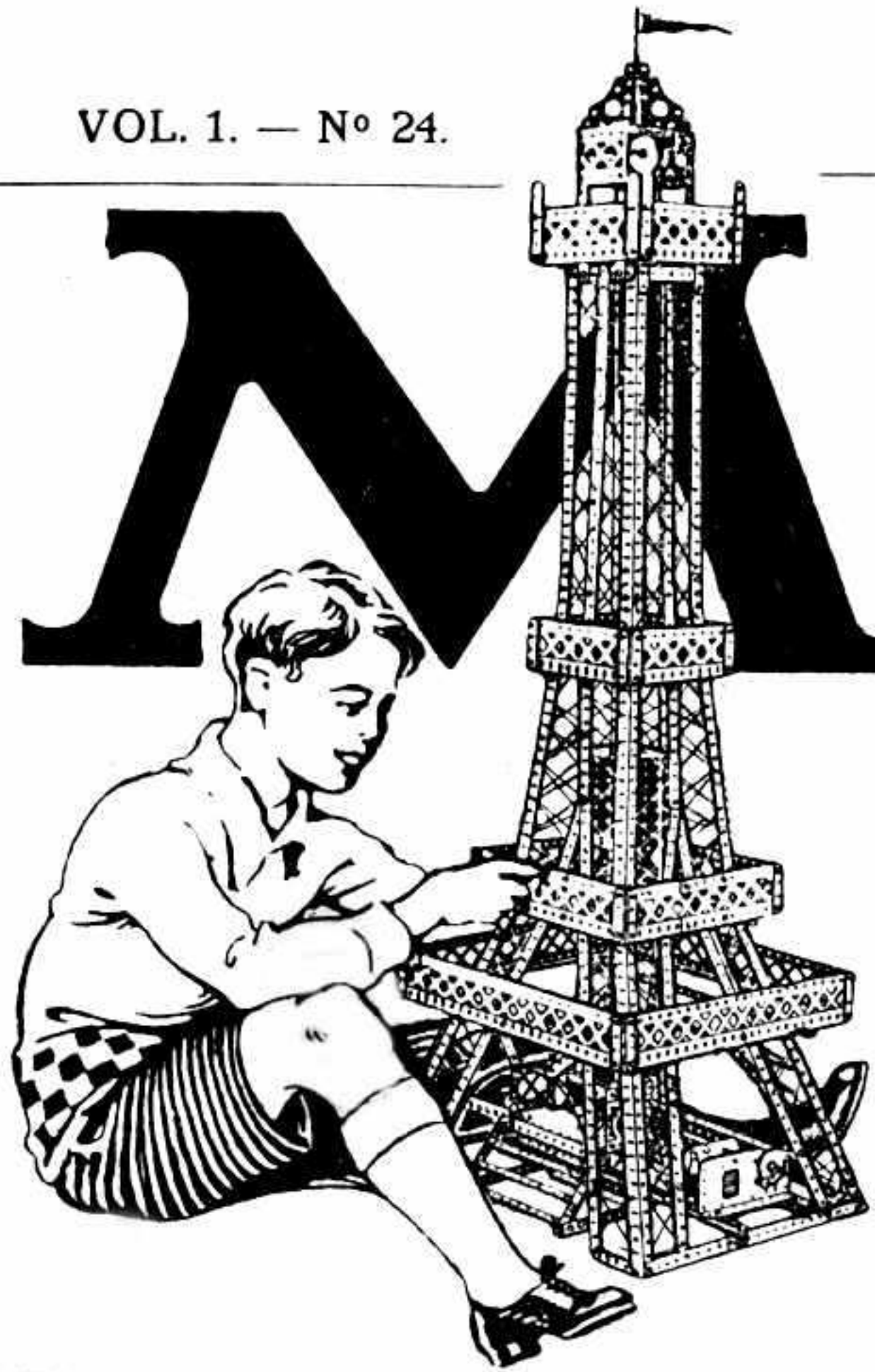
## GRAND CONCOURS PRIMÉ DE 6.000 Frs

### Pour les Meilleurs Modèles présentés

### LES ENTRÉES SONT REÇUES JUSQU'AU 15 AVRIL 1923.

*Demandez Feuille d'Inscription à votre Fournisseur*

A DÉFAUT ÉCRIVEZ-NOUS : MECCANO (France) 78/80, Rue Rébeval — PARIS (XIX<sup>e</sup>)



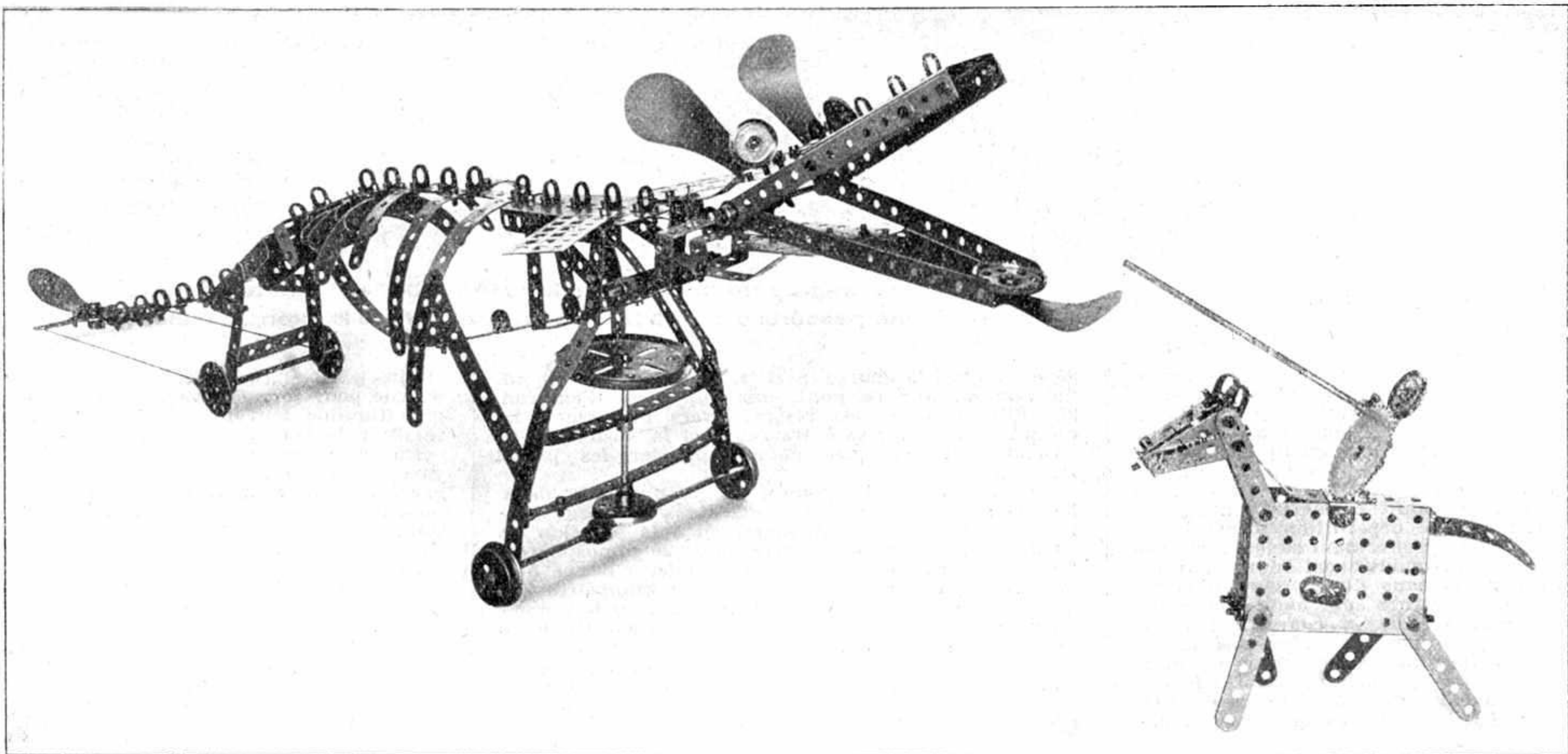
# MECCANO

## MAGAZINE

Publié dans l'intérêt

des Jeunes Meccanos

PRIX  
0.10<sup>c</sup>



### SAINT-GEORGES ET LE DRAGON

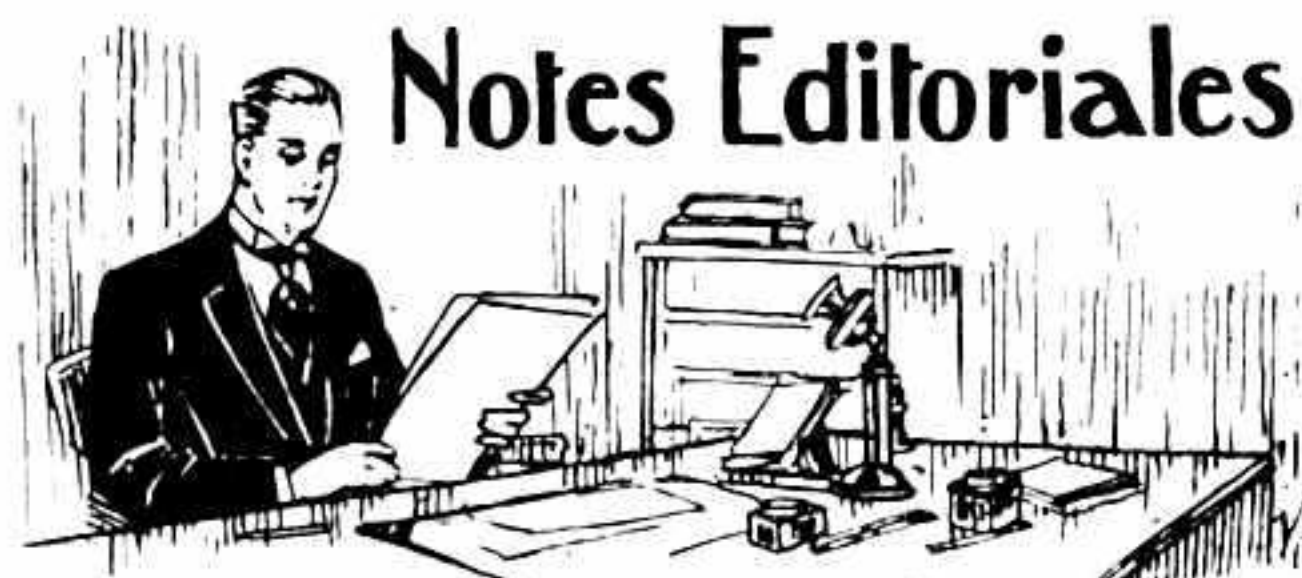
Si nos jeunes Meccanos pouvaient assister aux délibérations du jury chargé de l'examen des modèles envoyés pour prendre part au grand concours doté de frs 6.500 de prix, ils seraient assurément ébahis de l'ingéniosité extraordinaire déployée par les concurrents pour trouver aux pièces meccano des applications nouvelles et inattendues. Nous reproduisons ici un exemple présenté à l'un de nos derniers concours annuels. Pour avoir conçu un monstre aussi formidable, il faut que le jeune cerveau dont il

émane soit doué d'une vive et brillante imagination. Nous espérons que beaucoup de nos lecteurs estimeront ce modèle assez intéressant pour vouloir le construire eux-mêmes. Il ne demande pas bien longue discussion. Les mâchoires du dragon fonctionnent à l'aide d'un cordon attaché à une bande de 9 % fixée à la plaque de 6x6 % sans rebords qui constitue la tête.

Le cordon passe à travers un trou de la bande de 32 % qui forme l'épine dorsale et son

autre extrémité est assujettie à la périphérie d'une poulie de 75 % qui tourne quand le dragon se déplace sur le sol.

Pour faire battre la queue, des cordons sont noués à chaque extrémité de la bande de 9 % pivotante qui porte la roue barillet et la pale d'hélice formant l'appendice candal et leurs autres bouts sont fixés à des équerres boulonnées aux roues arrière. Ainsi, quand le monstre rampe, sa queue s'agit d'une manière tout à fait réaliste.



### Notes Editoriales

Voici pas mal de temps que l'on ne peut ouvrir un journal sans y trouver, venues de différents pays, des nouvelles de quelque crise de chômage, et nos jeunes Meccanos n'ont sans doute pas été sans se demander comment il se fait que des gens soient sans travail et dans la gêne alors que d'autres, toujours occupés, prospèrent. J'ai idée de pouvoir vous en indiquer le pourquoi. Dès que les affaires vont mal et que le patron se voit dans la nécessité de réduire son personnel,

les premiers qu'il congédie sont ceux qu'il considère comme les moins bons, ceux qui n'ont pas su se rendre indispensables et dont il peut le plus facilement se passer. Il garde ceux que l'on pourrait appeler les "chevilles ouvrières" de l'atelier, ceux qui ont acquis la maîtrise de leur spécialité et dont le départ

causerait un préjudice sérieux à l'entreprise.

Il n'est pas un seul des jeunes gens qui lironent ces lignes qui ne doive nécessairement se trouver, un jour ou l'autre, rangé dans l'une ou l'autre de ces catégories : c'est aujourd'hui qu'il importe à chacun de décider dans laquelle il veut être. Il n'y a pas, croyez-moi, à remettre à demain de faire votre choix ; en ce moment même, votre avenir s'élabore. Les habitudes

d'énergie ou de paresse, d'éveil ou de somnolence d'esprit que vous contractez maintenant vous resteront quand vous entrerez dans l'industrie, le commerce, les affaires, le monde, quelle que soit votre vocation et vers quelque carrière que les circonstances vous mènent.

Ce n'est ni par les conférences ni par la lecture qu'on devient bon cavalier, c'est en montant à cheval. On peut savoir par cœur le meilleur traité de cricket qui ait jamais été écrit, et une fois devant le guichet, et batte en main, celui-ci se trouve démolé par la première balle envoyée juste. La vraie façon d'apprendre le cricket, c'est d'y jouer. Il va sans dire que les livres sont utiles et qu'il est bon de prêter l'oreille aux experts, mais pour acquérir de l'habileté, il n'y a que la pratique : l'effort assidu dans un but déterminé et jusqu'à ce que ce but soit atteint.

L'apprentissage par la pratique est aussi nécessaire dans les affaires et toutes choses sérieuses que pour les sports. Voulez-vous apprendre une langue vivante ? Vous n'y parviendrez qu'en essayant constamment de la parler et de la lire. L'utile

manière de s'entraîner à écrire et à dessiner, c'est de s'obstiner à écrire et à dessiner. Et le même principe s'applique à l'art de prospérer : dans la vie, ce ne sont ni les rêveurs ni les écouteurs qui vont le plus loin, ce sont les agissants.

Vous vous rendrez compte, en devenant moins jeunes, que l'un des plus grands plaisirs que l'on puisse avoir en ce monde est de s'efforcer vers quelque chose qui en vaille la peine. Vous constaterez aussi qu'une fois cette chose obtenue, la joie qui en découle s'évanouit prestement. La chasse passionnée le chasseur par l'attrait qu'elle présente. C'est la recherche, la poursuite, l'abattage du gibier et non pas la pauvre bête morte, poil ou plume, qu'il regarde avec indifférence à l'étal du marchand de volailles. Tout homme arrivé vous dira que ses années les plus heureuses ont été celles où il lui a fallu peiner, pour se créer une situation, et que le plaisir de la lutte disparaît avec le succès assuré. Le jeune homme, l'homme digne d'envie et dont on peut vraiment convoiter le bonheur, c'est celui qui construit et construit encore, qui ne cesse jamais de se perfectionner d'après un idéal déterminé, qui cherche toujours à augmenter ses connaissances, qui sait assumer responsabilité sur responsabilité, qui échafaude plans et projets et peut être célèbre mais non rassasié, s'efforce inlassablement vers le mieux. Le jeu le plus passionnant en même temps que le plus profitable du monde, c'est le travail.

Construire pour réussir.

## Le "MAMMOUTH"

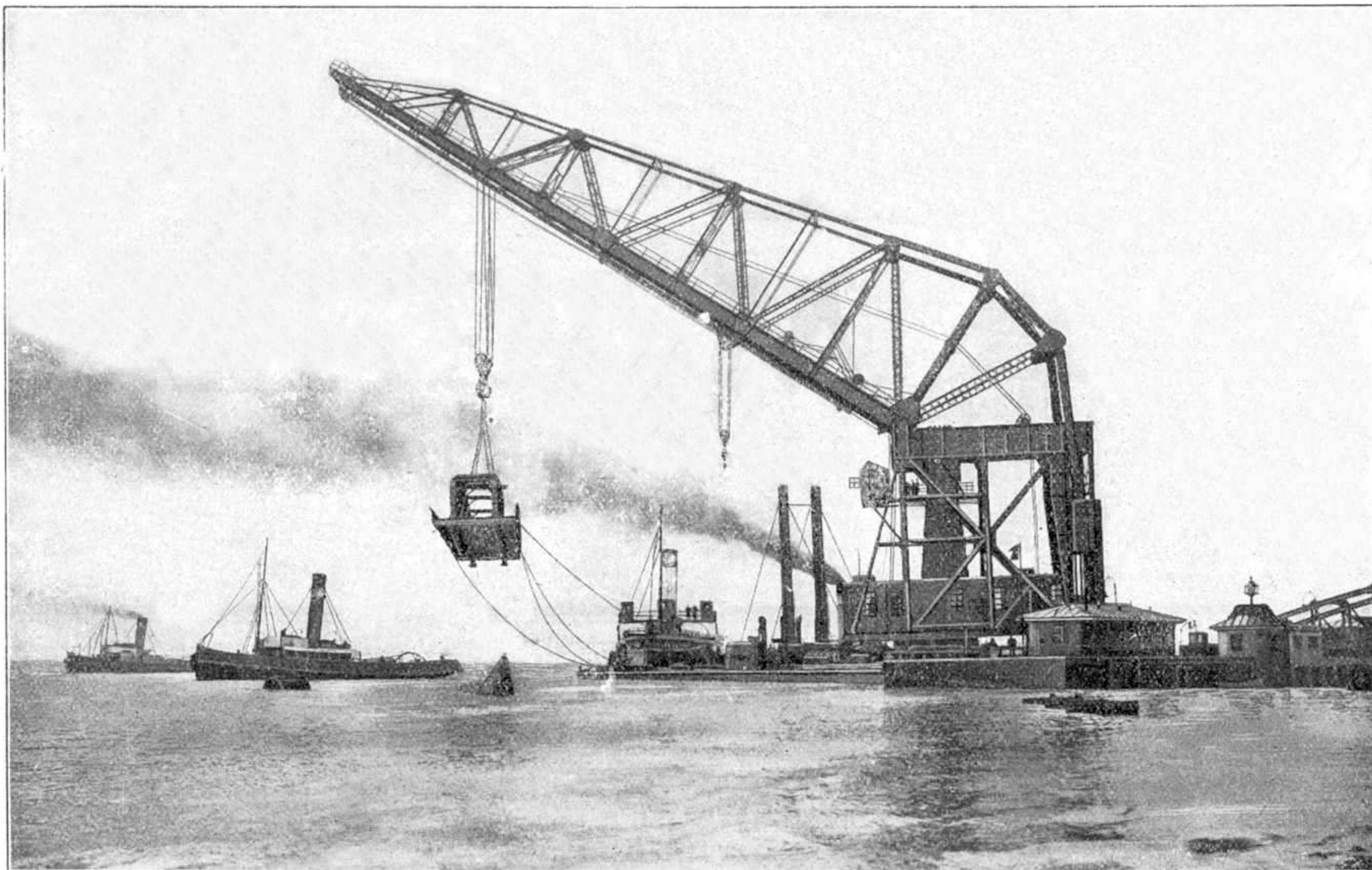
Un ponton-grue de 200 tonnes navigant par ses propres moyens

La Direction des Docks et du Port de Mersin a en service, à Liverpool, cet énorme ponton-grue, navigant par ses propres moyens, susceptible de lever des charges pesant jusqu'à 200 tonnes et, en raison de ses proportions de mastodonte, baptisé le « Mammouth ». La grue est du type dit « à chevalement » et le fait qu'elle peut faire passer de lourdes charges par-dessus les portes des formes de radoub la rend tout particulièrement pratique, notamment pour la réparation des navires.

Le « Mammouth » comporte un ponton de 47 mètres de long et de 27 mètres de large au maître-ban. Il se déplace par ses propres moyens. La flèche de la grue est située de manière à donner le maximum de portée soit par-dessus le bord, soit par-dessus l'étrave du ponton. Elle est par conséquent à même de manutentionner des charges dans les entrées étroites et dans les espaces restreints. La grue comporte deux organes principaux : le bâti et la flèche. Celle-ci est montée sur une tour en forme de cône tronqué de 20 m. 15 de haut. Elle est assujettie au-devant de la plate-forme supérieure du bâti par deux fiches et deux articulations la relient à un contrepoids mobile situé à l'arrière entre les plates-formes. Ce contrepoids est manœuvré par deux arbres verticaux à vis sans fin dont la rotation, en faisant monter ou descendre les contrepoids, fait baisser la flèche et vice versa.

La plus grosse des deux paires de mouffes de levage est fixe, mais l'autre peut se déplacer sur toute la longueur de la flèche. C'est de cette paire mobile que l'on se sert pour les charges pesant jusqu'à 60 tonnes; la paire fixe s'utilise pour les charges dépassant ce poids et allant jusqu'à 200 tonnes. Dans l'un et l'autre cas, on peut employer les mouffes isolément jusqu'à la limite de leurs forces car chacun est à manœuvre indépendante.

La grue est susceptible de pivoter sur un cercle complet et ses mouvements sont en totalité commandés par dix moteurs électriques. La manœuvre de ceux-ci s'effectue d'après le système Ward-Léonard qui permet le levage de n'importe quelle charge, depuis la plus lente jusqu'à la plus grande vitesse sans modification de la transmission mécanique. Le système Ward-Léonard réduit également l'usure au minimum et élimine toute déperdition d'énergie, la mise en marche et l'arrêt s'effectuant sans effort exagéré. La transmission du mouvement fourni par les moteurs se fait par vis sans fin et roues d'engrenages, tous les arbres moteurs sont munis de freins électriques. La manœuvre de la charge est chose relativement simple et il ne faut qu'un mécanicien même pour les plus lourdes. De sa cabine ou marquise centrale située au sommet du bâti juste au-dessous des fiches charnières de la flèche, le conducteur aperçoit à tout moment, sans que rien vienne



Ponton-grue de 200 tonnes, le "MAMMOUTH" en train de lever une passerelle de 150 tonnes au bac de New Brighton, Angleterre.

gêner sa vue, la charge qu'il traite ainsi que le pont du ponton. Sur ce pont, une superficie d'environ 250 mètres carrés est réservée vers l'arrière à la réception des charges à transiter, et la structure est spécialement renforcée pour supporter les poids maxima.

La propulsion du ponton est assurée par deux hélices actionnées par deux machines à vapeur marines à triple expansion, marchant à la pression de 10 k. 545 au centimètre carré ou 10,20 atmosphères. Ce ponton-grue, construit en Hollande, a donné aux essais sur la Meuse une vitesse de 7 kilomètres 700 à l'heure. Disons en passant que l'on a pu le remorquer de Schiedam à Liverpool sans avoir à démonter la flèche. Une des machines est disposée de manière à pouvoir être déconnectée de l'arbre d'hélice et utilisée pour actionner les dynamos de l'installation génératrice d'électricité qui fournit l'énergie nécessaire au fonctionnement de la grue.

Une génératrice spéciale mue par la vapeur est prévue pour le vaste dispositif d'éclairage électrique qui illumine tout le ponton-grue de manière à en faciliter le travail de nuit.

En ce qui concerne les hauteurs de levage et les rayons d'action, le « Mammouth » a une portée exceptionnelle : la grue amenée bord à bord d'un navire quelconque peut, celui-ci fut-il le plus grand à flot, prendre des charges pesant jusqu'à 60 tonnes dans la cale et les déposer directement à quai.

Si nous donnons la description détaillée de cet important ponton-grue, c'est qu'il nous paraît ne pouvoir manquer d'intéresser fortement nos jeunes Meccanos. Assurément, ils trouveront grand plaisir à essayer de construire un modèle du « Mammouth » à l'aide de pièces Meccano.

Nous sommes redevables aux Mersey Docks and Harbour Board pour son aimable autorisation de reproduire la photographie ci-dessus.

## Un Amateur qui promet...

Déjà il se charge à la fois de la direction de la rédaction, de l'administration, du tirage et de la distribution de  
**"L'Ingénieur Meccano"**  
*(The Meccano Engineer).*

Ce nous est un plaisir que de pouvoir publier la photographie du jeune Hubert H. Lansley, de 26 Thornton Road, Barnet, Rédacteur en Chef et Editeur de "L'Ingénieur Meccano".



MASTER HUBERT H. LANSLEY.

times) franc de port et le journal paraît deux fois par mois l'été, mensuellement l'hiver.

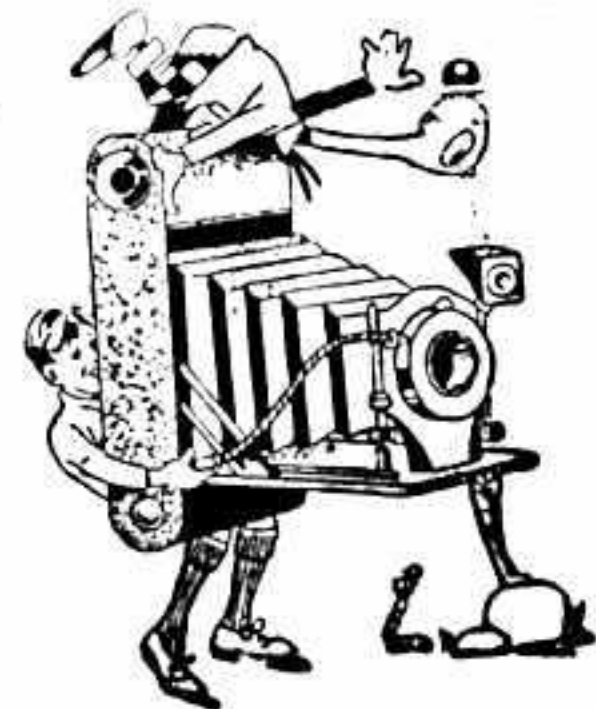
Cette petite publication très vivante est fort bien présentée et chaque page en est établie avec intelligence. L'une de ses caractéristiques les plus originales est un système d'assurance gratuite permettant aux abonnés d'être indemnisés de tous bris de pièces Meccano. "L'Ingénieur Meccano" s'engage à remplacer gratuitement n'importe quelle pièce cassée ou endommagée. Hubert nous informe qu'il enverra volontiers à tout Meccano un numéro de sa publication contre souscription. Le prix est de 2 pences [vingt centimes].

Hubert est un membre assidu de la Gilde et voici plus de neuf ans qu'il pratique avec enthousiasme Meccano, ayant reçu une boîte N° 1 en cadeau pour le cinquième anniversaire de sa naissance, il est aujourd'hui l'heureux possesseur de "plus d'un N° 6". "Pendant ces neuf années, nous écrit-il, je ne me suis jamais lassé de notre magnifique passe-temps. J'ai réussi à construire tous les modèles que j'ai entrepris, depuis le métier à tisser jusqu'aux plus simples. A mon avis, le métier à tisser est le couronnement triomphant de la longue suite des succès de Meccano. J'ai la ferme conviction qu'il n'y a pas de limite aux possibilités de ce jouet aussi merveilleux qu'instructif."

Nous vous félicitons, Hubert, pour la présentation bien connue et l'excellence continue de votre petit magazine, et espérons que viendra bientôt le jour où nous verrons "L'Ingénieur Meccano" imprimé.

## CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE A vos objectifs !

Il n'y a pas d'art plus intéressant que la photographie, et puisque voici revenir le printemps, les chambres noires vont reprendre de l'activité. Dans le but d'encourager, à cet égard, nos jeunes Meccanos, nous annonçons aujourd'hui un concours de photographie.



Le premier prix consistera en un Train Hornby à mouvement d'horlogerie, et le second prix en un Train ordinaire à mouvement d'horlogerie également.

Le concours comprendra les catégories suivantes :

1° Architecture (photographies d'églises, de châteaux, d'abbayes, etc.) ;

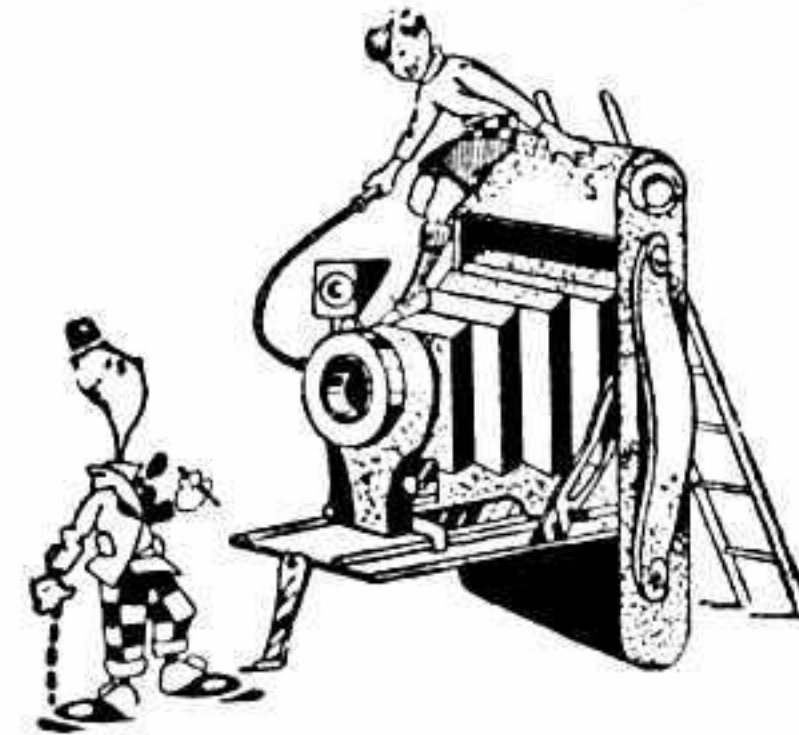
2° Etudes d'histoire naturelle (photographies d'oiseaux, de quadrupèdes, de plantes, etc.) ;

3° Divers (paysages, marines, groupes, machines, moteurs, etc.).

Il n'est édicté aucune restriction. On peut se servir de n'importe quel type d'appareil, et les photos peuvent avoir n'importe quelles dimensions et n'importe quel fini. On peut envoyer n'importe quel nombre d'épreuves. Le jugement portera sur le mérite artistique, l'habileté technique, le degré de finissage et une petite photographie aura autant de chance d'être classée qu'une grande.

La clôture des inscriptions aura lieu le 31 juillet 1923 et les photos primées seront publiées dans le Meccano Magazine.

Tout concurrent devra écrire lisiblement son nom, son adresse et son âge au dos de son envoi. L'inscription devra comporter la déclaration du concurrent que son envoi est bien son œuvre exclusive (c'est-à-dire que c'est lui seul qui a pris, viré et tiré la photo), car ce sera là un des éléments d'appréciation qui entreront en ligne de compte pour le classement.



Nous avons reçu un grand nombre d'envois au Concours de photographie. Nous en publierons les résultats dans le prochain numéro. Que les retardataires veuillent bien se hâter.



# La Gilde Meccano

## ASSOCIATION AMICALE DES JEUNES MECCANOS



Nous avons déjà annoncé la formation d'une Gilde Meccano et nous avons, aujourd'hui, la joie de rendre compte des progrès accomplis par ce grand mouvement. Les Clubs Meccano déjà existants se sont affiliés au Compagnonnage et de nouveaux Clubs bien vivaces se fondent dans les villes et les bourgs sur toute l'étendue du pays.

Nous désirons que tous les membres de la Gilde conservent toujours bien présents à l'esprit les buts en vue desquels elle a été fondée; les voici :

a) **Rendre la vie de chaque jeune homme plus joyeuse et plus heureuse ;**

- b) **Favoriser chez les jeunes gens la propreté morale, la droiture, la véracité, la volonté de réussir et l'esprit d'initiative ;**
- c) **Encourager les jeunes gens dans la poursuite de leurs études et de leurs passe-temps, et spécialement dans le développement de leurs connaissances des principes de la mécanique et du génie civil.**

Ceux d'entre vous qui ont adhéré à la Gilde ont approuvé ces tendances et se sont

engagés sur l'honneur à faire par leur exemple de la propagande en ce sens, à venir en aide à autrui, à se conduire proprement, tant en pensée qu'en action, et à donner effet à leur résolution d'apprendre et de faire des progrès. Ce ne sont pas là paroles vides de sens, jeunes gens, elles ont pour vous une portée dont vous vous rendrez compte un jour, car si vous vous attachez à vous y conformer fidèlement, vous qui grandissez, vous deviendrez par leur pratique même des citoyens sains, utiles et prospères.

Les jeunes gens désireux de faire partie de la Gilde Meccano n'ont qu'à demander les renseignements complets en écrivant à M. le Secrétaire, 78-80, rue Rebeval, Paris (19<sup>e</sup>).

### Message du Président aux Membres de la Gilde Meccano

J'ai été profondément touché de la rapidité et de l'enthousiasme apportés par les jeunes Meccanos à répondre à l'annonce de la fondation de la Gilde Meccano. Les lettres d'approbation cordiale me sont parvenues de toutes les parties du monde et des mains chaudes d'amitié se sont tendues vers moi de milliers de familles pour les jeunes gens desquelles l'attachement à Meccano a été une source de joies. L'Association Amicale des Jeunes Meccanos a été établie sous d'heureux auspices dans le but de mettre en rapports les jeunes gens les plus intelligents, les plus loyaux et les plus entreprenants du pays afin qu'ils s'entraiment et s'entraident. C'est d'un idéal élevé que ce Compagnonnage est né, et tous vont se mettre à l'œuvre avec autant d'énergie que de persévérance pour le réaliser d'un bout à l'autre du pays.

Parmi les milliers de lettres reçues ces temps derniers, nulles n'ont été mieux venues que celles que m'ont envoyées les parents de jeunes Meccanos. Une mère de famille d'Edimbourg, qui m'a écrit les lignes que l'on va lire, ne m'en voudra peut-être pas de les citer : « Permettez-moi, dit-elle, de vous exprimer combien j'apprécie l'œuvre toute de noblesse que vous poursuivez auprès de nos enfants. Les buts de votre Gilde sont admirables et ne peuvent manquer de bénéficier grandement à la nation tout entière. » Des lettres de ce genre constituent un précieux encouragement et ne font que me déterminer plus fortement encore à mettre toutes les ressources dont ma Société et moi pouvons disposer pour assurer le succès de ce grand mouvement et de la sorte atteindre au bel idéal que nous lui avons proposé.

Bien à vous.

*J. Hornley*

### Message du Secrétaire

C'est pour moi un très grand plaisir que de m'adresser aux membres de la Gilde par l'organe du « Meccano Magazine » et de leur dire combien j'ai éprouvé de joie à lire les milliers de lettres qu'ils m'ont envoyées au cours des quelques dernières semaines. Bien que cela comportât une tâche énorme, je me suis efforcé de répondre à tous et de satisfaire la soif de renseignements manifestée par chacun. Il n'est pas un de vous qui ne désire apporter son appoint au grand mouvement et je crois vous avoir indiqué comment vous y prendre. Ceux d'entre vous qui sont membres de Clubs Meccanos et ceux qui s'activent à en former de nouveaux sont pleins d'entrain et d'enthousiasme et il ne fait pour moi aucun doute qu'avec quelques conseils vos efforts seront couronnés d'un succès qui dépassera même vos espérances.



## IDÉES... GÉNIALES

*Pierre Ancel, Paris.* — 1° Nous appréhendons qu'une plaque à rebords en bois ne soit guère pratique. Notre catalogue mentionne des matières isolantes à employer pour les utilisations électriques;

2° Une roue de champ à double denture serait difficile à fabriquer et, en outre, ne constitue pas un élément réel en mécanique appliquée;

3° Notre brochure relative aux châssis contient l'illustration d'un ressort à encorbillement (type Auto) fait avec des pièces Meccano;

4° Regrets, mais nous ne comprenons pas votre suggestion au sujet de roues à boudin de petit diamètre;

5° Voir notre réponse à Albert Seiler, Lausanne, à propos des roues de loco.

*M. Raclot, Lyon.* — Votre proposition s'adresse plutôt aux marchands d'instruments d'optique qu'à nous.

*M. Xavier Rideslange, Villeurbanne.* — 1° Une roue à denture intérieure de 52 dents ne s'adapterait pas à notre étalon de 12 millimètres 66; de plus, elle reviendrait plutôt cher à fabriquer;

2° On peut faire un couplage articulé avec un support plat ou une courte longueur de bande en conjonction avec une goupille filetée insérée à travers un support double;

3° La question d'une bande crémaillère incurvée est à l'étude.

*B. Jorrot, Dôle.* — Voir notre réponse à M. Martineau, Saint-Jean-d'Angély, à propos du mouvement à coulisse.

*Paul Cornet, Amiens (Somme).* — Le cliquet ou linguet variable que vous suggérez, nous intéresse et il nous serait agréable d'en avoir une explication plus détaillée avec schéma.

*Marcel Lemarchand (Boulogne-sur-Seine).* — (1) Dans notre catalogue se trouve, n° 121, un couplage de train (attelage) qui, vous le reconnaîtrez aisément, est supérieur au crochet ovale que vous suggérez. (2) L'application de l'attelage serait fortement restreinte si on le simplifiait en ne lui donnant, comme vous le proposez, que deux au lieu de trois trous. (3) Le ressort de tension actuel peut s'employer comme ressort de compression en le dilatant légèrement au préalable. (4) On peut prolonger la manivelle en boulonnant une bande de la longueur voulue.

*A. Farines (Paris).* — L'action de freinage la plus satisfaisante est celle produite par le cordon courant en boucle sur une poulie située sur l'arbre en mouvement pour aller à une bande levier. Ce système s'emploie universellement quand on a besoin d'un puissant effet de freinage.

*L. Burstert (Marseille).* — Des rainures dans notre tringle ne seraient pas pratiques en raison de la petitesse du diamètre. Nous étudions une méthode pour donner un mouvement à coulisse.

*A. Despeyroux, à Mezin (Nord).* — (1) Nous ne tenons pas d'accessoires en caoutchouc à cause de leur nature très périssable. (2) Nous avons innové, cette année, un moteur à haut voltage avec lampe en série. On peut s'en procurer maintenant chez tous les détaillants. (3) Nous n'envisageons pas encore la fabrication de modèles à vapeur. Il est probable que nous nous occuperons de cette question un peu plus tard.

*C. Maclair (Fréligney).* — (1) Notre disque à bride actuel assujéti au plateau central donne une roue à boudin de 60 m/m. (2) Nous allons étudier la question de la bielle. (3) Nous ne concevons guère l'utilisation générale des bandes d'acier minces que vous suggérez pour les régulateurs centrifuges.

(4) Pour les paliers à haute friction, le système que nous adoptons habituellement est l'addition de bandes supplémentaires, une roue à barillet est d'ailleurs également efficace. (5) Estimant que la pièce modifiée peut offrir des possibilités, nous allons l'étudier de près.

*Robert Guyot, à Chaville (Seine-et-Oise).* — Nous avons déjà à l'étude la question de bandes à une seule courbure ainsi que celle de l'allongement de la bande crémaillère.

*Louis Bodinier (Arras).* — Nous nous rendons parfaitement compte de la valeur de la manivelle à main que vous proposez, mais le couplage donne une liaison ou un attelage plus commode et meilleur marché que le système à vis par vous mentionné. Cependant, nous allons voir ça.

*H. de la Source (Angoulême).* — La roue à denture intérieure et extérieure que vous suggérez nous intéresse : nous serions heureux de savoir quelles utilisations vous lui avez trouvées.

*Jean Laffitte (Blagnac).* — La bande à double courbure dont vous parlez peut se faire avec des pièces existantes : c'est-à-dire avec des équerres renversées et des bandes ordinaires.

*R. Leloup (Chambéry).* — Voir notre réponse à L. Burstert au sujet du mouvement à coulisse.

*Paul et Armand Sohiet (Lille).* — Voir notre réponse (alinéa 1) à C. Manclair.

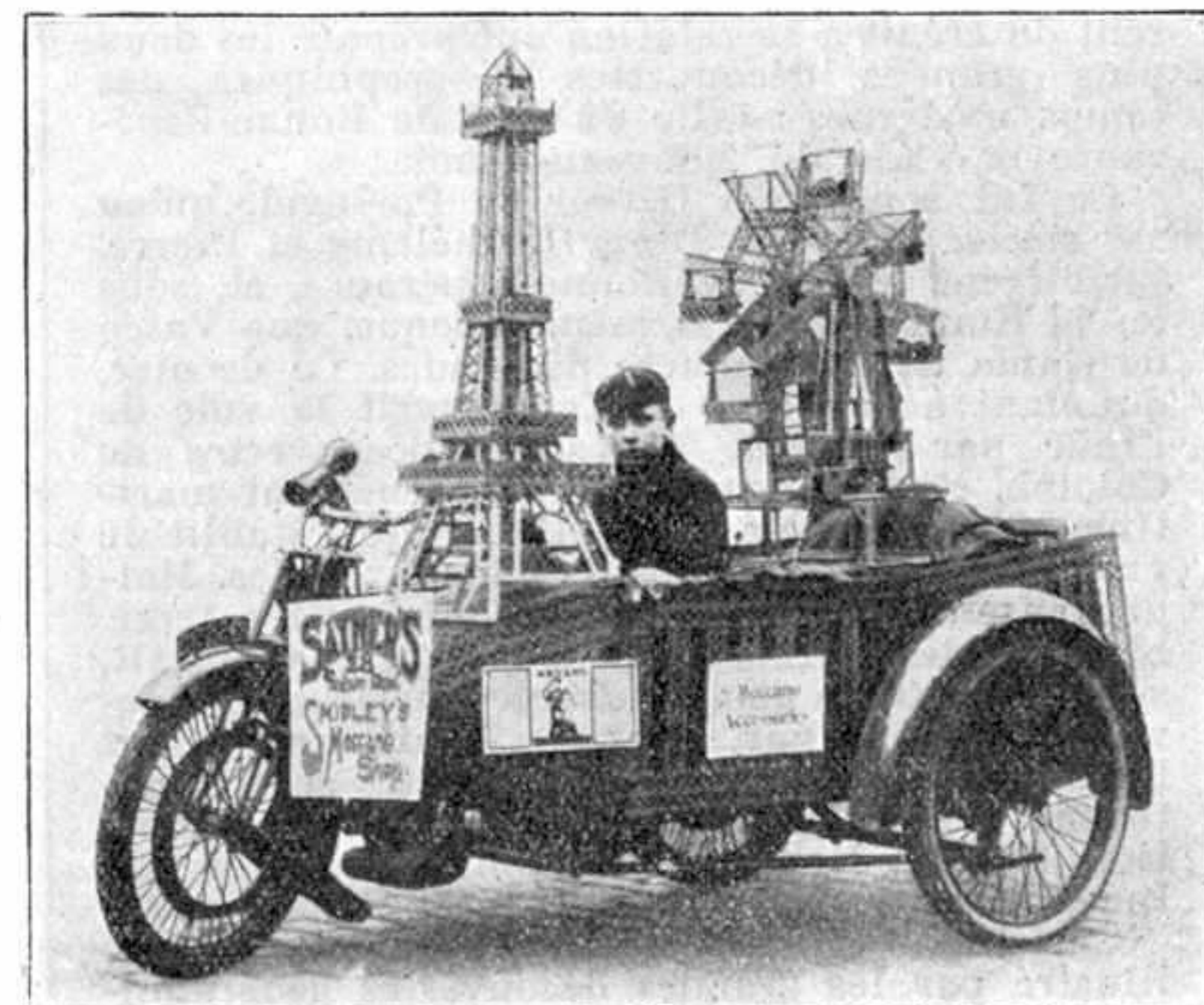
*Roger Debever (Dunkerque).* — Les connexions à ressort et main que vous suggérez sont d'un caractère permanent. On peut construire un très bon ressort reposant librement par ses extrémités avec les pièces existantes. Voir la gravure dans notre brochure relative au châssis d'auto.

*André Billard (Oullins).* — Des miniatures de jouets, telles que celles que vous nous proposez, ne sauraient servir que d'ornements, et par conséquent pareille innovation ne serait guère justifiée.

### Une roulante pas banale

Il nous est agréable de publier la photographie d'un char meccano avec lequel M. H. SAYNER a triomphé récemment dans une fête donnée à Striplen, dans le comté d'York. Tout Meccano regardera avec intérêt cet équipage original. La canossène du side-car est décorée de longrines et de cartes illustrées Meccano. Le jouvencel, si justement fier d'être assis derrière le modèle de la Tour Eiffel, porte la tenue meccano, un jersey rouge brodé de carrés noirs. La grande Roue qui tourne à l'arrière produit beaucoup d'effet, brillante qu'elle est aux rayons du soleil et actionnée par un moteur électrique Meccano.

L'ensemble a fait sensation et nous félicitons M. SAYNER de son industrielle ingéniosité.





### Le Mois Scientifique

La traversée du Sahara en automobile — à chenille, s'il vous plaît — est un des événements les plus curieux et les plus grands de notre époque. Evidemment, cette traversée ne put se faire sans préparatifs, et certains risques étaient à courir; mais la télégraphie sans fil, par exemple, pouvait tenir les excursionnistes en relation constante avec le reste du monde. Ceux qui s'aventuraient dans l'épreuve, armés de pied en cape, dûment fournis de vivres, n'ayant à redouter que le froid de la nuit et la chaleur du jour, faisaient dans la force du terme un voyage de plaisir. Ils avaient la poésie de l'immensité désertique où, comme dans les vastes espaces des mers, le rêve déploie ses ailes et l'imagination développe les images d'un kaléidoscope de songe. Pourtant, ils étaient à l'abri des terreurs de la solitude. Ils se savaient rattachés au reste du monde. Et c'est ce qui distingue leur randonnée des voyages anciens dont il est intéressant d'évoquer le souvenir.

Les grands voyages remontent à la plus haute antiquité. Ils avaient, règle générale, pour but l'extension du commerce de telle ou telle nation et aussi de tel ou tel individu. Ils portaient alors le nom de *périples*, du grec *periploos*, qui se traduit exactement par le mot *circum-navigatio*, navigation autour d'une mer, autour des côtes d'un pays, autour d'une partie du monde. L'histoire a retenu les périples d'Hannon et de Pythéas. Le premier date, sans doute, du VI<sup>e</sup> siècle avant notre ère, et il eut pour objet d'explorer les côtes de l'Afrique. Remarquons bien qu'à cette époque l'usage de la boussole était inconnu et qu'en conséquence les navigateurs étaient obligés de se tenir autant que possible en vue des côtes. Ils n'avaient pour se diriger que le ciel étoilé.

Laissons de côté les multiples relations de voyages dues aux Croisades et arrivons au Vénitien Marco Polo qui, au XIII<sup>e</sup> siècle de notre ère, étudia le Tonkin, la Chine et la Cochinchine. « Pour la première fois, écrit Walckenaër, on vit paraître sur une carte du monde la Tartarie, la Chine, le Japon, les Iles de l'Orient et l'extrémité de l'Afrique, que les navigateurs s'efforcèrent alors de doubler. Le Cathay (nom donné à la Chine par les Européens au Moyen Age), en prolongeant considérablement l'Asie vers l'est, fit naître la pensée d'en atteindre les côtes et de parvenir dans les riches contrées de l'Inde en cinglant directement vers l'Occident. C'est ainsi que Marco Polo et les savants cosmographes qui, les premiers, donnèrent du crédit à sa relation ont préparé les deux plus grandes découvertes géographiques des temps modernes : celle du Cap de Bonne-Espérance et celle du Nouveau-Monde. »

Ce fut sous Jean II, roi de Portugal, qu'au XV<sup>e</sup> siècle, les frères Diaz, Barthélemy et Pierre, doublèrent le Cap de Bonne-Espérance, et, sous le roi Emmanuel, à la même époque, que Vasco de Gama fit la conquête des Indes. Ce dernier, doublant à son tour le Cap, ouvrit la voie de l'Inde par l'Océan. Après les découvertes de Colomb, c'est là le plus grand événement maritime du XV<sup>e</sup> siècle. C'est Gama qui établit le premier comptoir portugais dans les Indes. Malheureusement, il exerça des représailles terribles sur les naturels des pays qu'il explorait, sous le prétexte peu excusable que le crime devait être puni par le crime. D'ailleurs, il fut lui-même payé d'ingratitude par ses concitoyens. Cependant, après vingt et un ans d'inaction forcée, Jean III le nomma vice-roi des Indes, titre dont il ne jouit que quelques mois.

Christophe Colomb est encore de ce XV<sup>e</sup> siècle illustré par les grandes découvertes géographi-

ques. C'est lui le plus populaire des navigateurs du passé. C'est lui qui eut la fin la plus lamentable, et qui confirma le plus tristement la règle en vertu de laquelle les grands hommes ne sont véritablement grands qu'après leur mort. Bien mieux, le lieu précis et la date exacte de la naissance de l'homme qui révéla tout un hémisphère de notre planète, sont également incertains et controversés. Mais passons. Colomb, toutes études faites, s'était imaginé qu'il était possible de gagner les rives orientales de l'Asie en naviguant à l'ouest. « Chose inattendue, les côtes de l'Amérique se trouvaient précisément dans le lieu où Colomb avait placé celles du Japon et de la Chine; un continent inconnu reposait sous le méridien où il avait tracé le prolongement du continent asiatique et allait à point répondre à l'appel que l'Europe faisait à un nouveau monde. »

Génois de naissance, Christophe Colomb fut réduit à se mettre au service de l'Europe pour réaliser son projet de découverte. Huit longues années durant, il vécut du travail de ses mains, sans, pour cela, renoncer un seul instant à son projet de découverte. Enfin, le vendredi 3 août 1492, il partit du port de Palos, à la tête de trois navires non pontés! « Il avait fallu en quelque sorte violenter les matelots pour les décider à cette aventureuse expédition, tant était grande la terreur inspirée par l'aspect de ce vaste désert de l'Atlantique, regardé comme une région de ténèbres et de mort. Colomb navigua hardiment vers l'ouest, s'élançant à pleines voiles sur cette mer inconnue qu'une sorte d'épouvante sacrée, plus encore peut-être que le manque d'instruments, avait de toute antiquité fermée aux navigateurs. » Cela montre toute la distance qui sépare aujourd'hui les anciens « voyageurs » des hardis excursionnistes du Sahara.

Le journal de ce premier voyage se retrouve dans *l'Histoire des Indes*, par Las-Cases, ami de Colomb. « C'est une véritable épopée navale qui nous donne une peinture fidèle de l'audacieuse expédition, de l'indomptable foi du navigateur, que n'ébranla même point la déclinaison de l'aiguille aimantée, phénomène effrayant parce qu'il était inconnu; »

Enfin, le vendredi 12 octobre 1492, après soixante-dix jours de navigation, la terre était

signalée, et Christophe Colomb « put contempler avec ivresse ce qu'il croyait être le littoral de l'Inde. De là le nom d'*Indiens* donné aux indigènes et celui d'*Indes Occidentales* donné à leur pays, erreur que l'usage a consacrée, et que Colomb lui-même emporta dans la tombe. » En réalité, cette terre n'était autre chose que l'île de San-Salvador.

Contentons-nous d'ajouter que Christophe Colomb mourut pauvre et délaissé, et que c'est un de ses rivaux, Améric Vespuce, qui donna son nom au monde inconnu qu'il avait découvert.

A partir du XVI<sup>e</sup> siècle, les voyages d'exploration et de découvertes se multiplièrent à l'infini. Nous ne tenterons pas, aujourd'hui, d'énumérer les noms français ou étrangers que l'histoire des peuples a retenus. Mais nous nous promettons bien d'y revenir à l'occasion. Les grands « voyageurs » doivent servir de modèles aux jeunes Meccanos : ils furent, en effet, des hommes d'énergie, des lutteurs d'une constance héroïque et, à y regarder de près, des bienfaiteurs de l'humanité.

A. K.

### Les Manuels Meccano



Il y a quatre Manuels, le Manuel 00 donnant 40 modèles pour la boîte 00, le Manuel 0 pour les modèles simples de la boîte 0, le Manuel 0-3 pour les modèles construits avec les boîtes 0 à 3, et le grand modèle correspondant à toutes les boîtes de 0 à 7. Ce dernier comprend 208 pages et devrait être entre les mains de tous les meccanos.

# MECCANO

## Nouveau Tarif 1923

### BOITES PRINCIPALES

.....

Boîte 00 (nouvelle)	13.50
— 0	17.50
— 1	27.50
— 2	55.55
— 3	83.35
— 4	138.90
— 5 c	194.45

### BOITES ACCESSOIRES

.....

Boîte 00 A	4. »
— 0 A	12.50
— 1 A	25. »
— 2 A	27.50
— 3 A	61.10
— 4 A	50. »
— 5 A c.	180.55

(Taxe comprise)



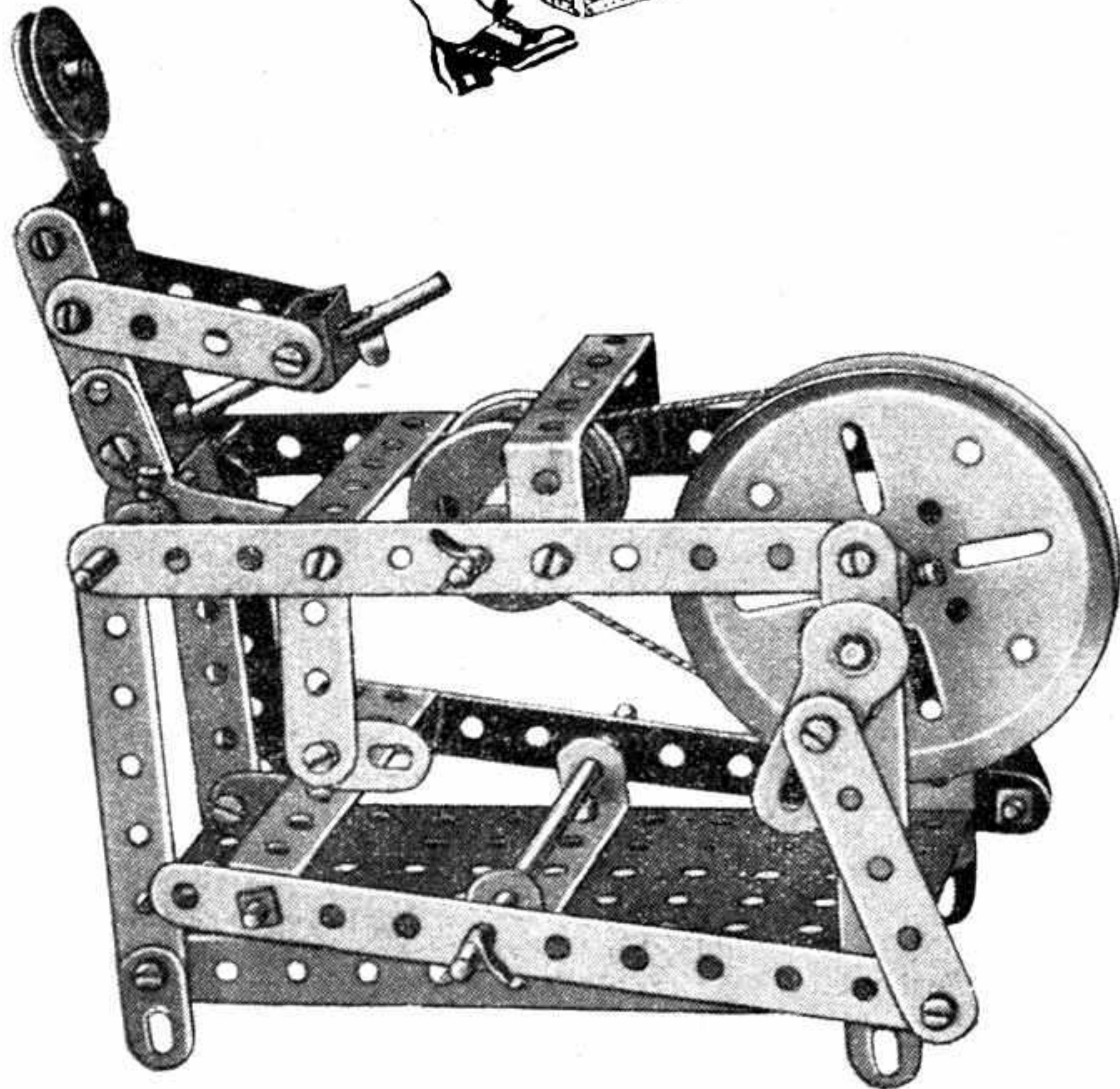


# MECCANO

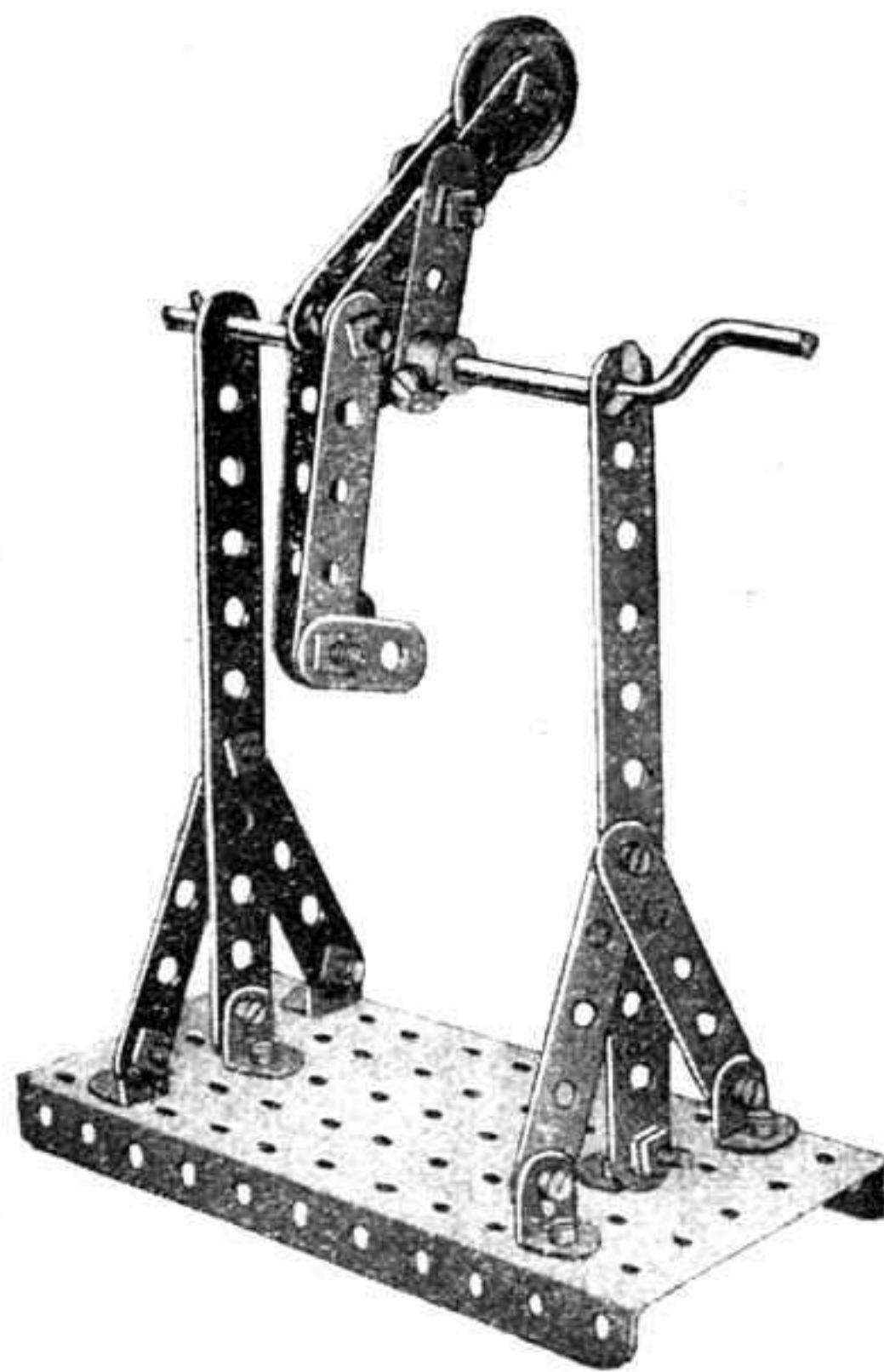
## MAGAZINE

Publié dans l'intérêt  
des Jeunes Meccanos

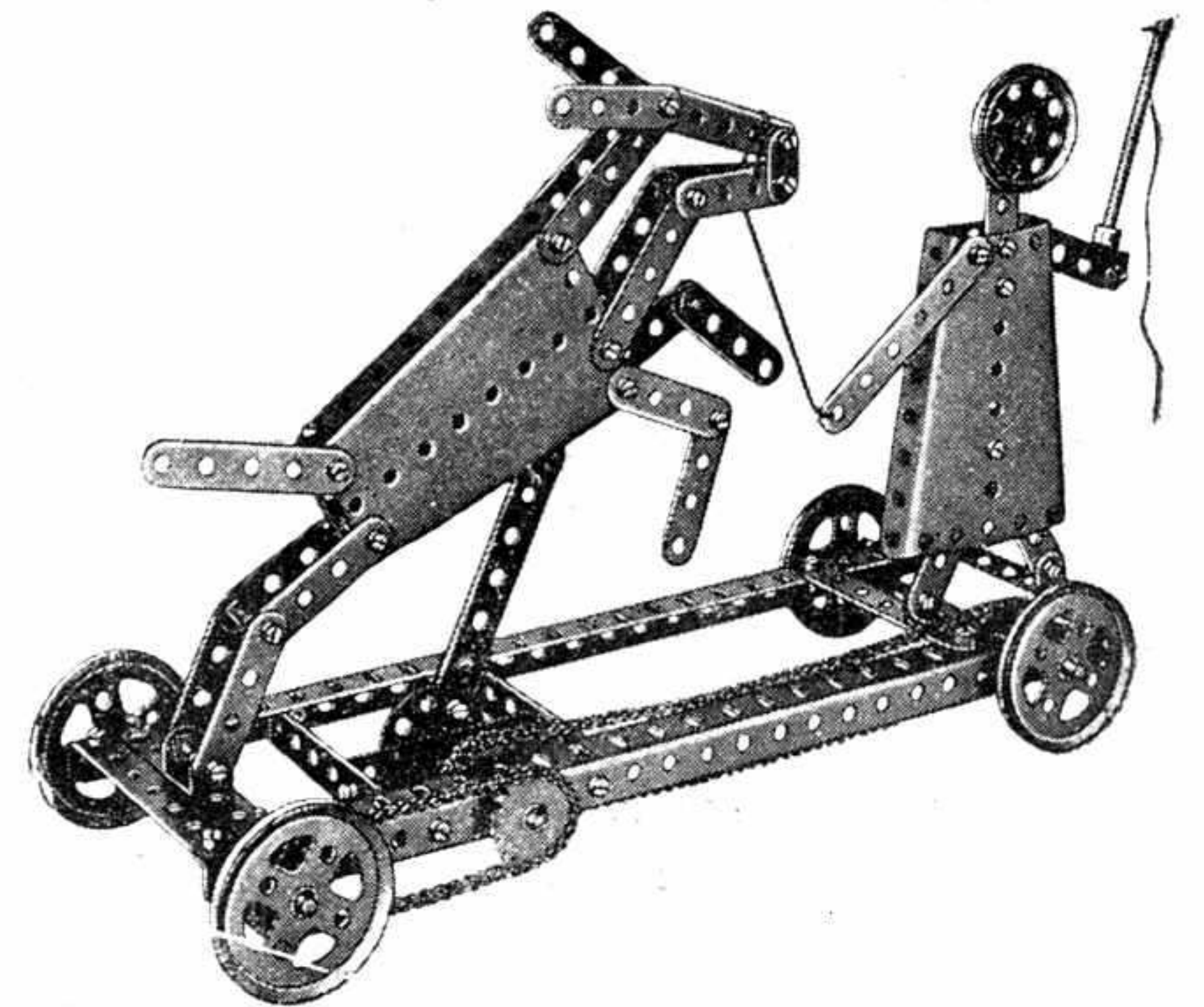
PRIX  
0.10<sup>c</sup>



Modèle 637. — Rémouleur.



Modèle 247. — L'Acrobate.



Modèle 731. — Baudet Galopant.

### Le côté récréatif de Meccano

Bien que Meccano soit essentiellement et primordialement la miniature du génie civil, et bien que toutes les pièces dont son système est constitué soient très véritablement des unités mécaniques et se prêtent ainsi à la construction de modèles qui sont de vraies réalisations de l'art de l'ingénieur, il offre ainsi la possibilité de s'amuser intelligemment en concevant et établissant une foule de modèles qui ne se rattachent

qu'indirectement à la science. Dans le dernier numéro, nous donnions pour légende St-Georges et le Dragon, la gravure d'un modèle constituant un merveilleux exemple d'ingéniosité dans l'application de Meccano à la production de fantaisies aussi pittoresques qu'originales. Aujourd'hui, nous avons le plaisir de publier les trois autres modèles ci-dessus qui font bien ressortir le côté récréatif de Meccano. Ils n'appellent aucune

explication et nous n'avons aucun doute que beaucoup de nos lecteurs se feront une joie de les construire et peut-être même de les perfectionner. Leur imagination aura, en ce sens, beau jeu pour inventer des idées nouvelles. Ils trouveront la poulie mobile (N° 22 A) très pratique pour la construction de modèles de ce type, car les trois trous simulent une figure humaine d'une naïveté savoureuse.

### Notes Editoriales



**Occupations d'été** Nos jeunes Meccanos sont loin de rester inoccupés pendant l'été, et si la construction de modèles est plus particulièrement réservée aux longues soirées d'hiver, on se livre, pendant la saison où nous sommes, à quantités d'expériences, et nombreux sont les amis qui continuent leurs travaux en ce sens. Pendant les beaux soirs où il fait clair très tard, on s'intéresse davantage aux jeux de plein air. C'est tout naturel et je suis toujours bien aise de recevoir des lecteurs du "Meccano Magazine" des comptes rendus de leurs prouesses sportives.

#### Le Nouveau Concours doté de 10.000 fr. de prix

L'annonce d'un nouveau Grand Concours sera trouvée dans le prochain numéro.

**Notre Concours de Photographie** Le concours de photographie annoncé dans le No 23 du "Meccano Magazine" a été accueilli avec un entrain remarquable et nous avons reçu des inscriptions de tous les coins

du pays. Nous nous sommes dit que les vacances offrent à nos lecteurs des occasions au sujet desquelles ils tiendront à conserver une documentation, et nous avons décidé d'ouvrir un nouveau concours de photographie. Il sera organisé de manière à stimuler les jeunes Meccanos à décrire leurs aventures et à les illustrer de clichés. Les détails complets paraissent dans le présent numéro.

#### Une bonne nouvelle pour les lecteurs du "Meccano Magazine".

Publié tous les deux mois, le "Meccano Magazine" ne nous donne pas suffisamment de place pour insérer toutes les nouvelles et tout ce qui se passe dans le Pays de Meccano. Nous avons, en conséquence, décidé de le transformer en mensuel pendant la campagne d'hiver.

A l'avenir, il paraîtra le 1<sup>er</sup> de chaque mois, et pour effectuer la livraison, nous datons le présent numéro du 1<sup>er</sup> Septembre au lieu de Juillet-Août. Le prochain numéro vous parviendra le 1<sup>er</sup> Octobre.

**Une mauvaise habitude** De toutes les mauvaises habitudes que les humains sont susceptibles de prendre, j'estime que la pire et la plus facile à contracter est celle du pessimisme. Nous connaissons tous des gens qui ont coutume de voir tout en noir. Pour eux, une coupure au doigt évoque le cauchemar de l'empoisonnement du sang; un rhume ne présage rien moins que la fatale pneumonie et une fin prématurée.

Ce sont ces jeunes bilieux qui disent du mal du Directeur de leur Collège et parlent sans aménité du savoir et du caractère de leurs anciens maîtres et professeurs. Toujours ronchonners, geignards, mécontents, ils font pitié. Non seulement cette tournure d'esprit est déprimante pour qui les approche, mais

elle les rend malheureux eux-mêmes : la mauvaise habitude ainsi prise leur enfielle la vie.

**Le bon côté** A condition de le bien vouloir, il est tout aussi facile de s'accoutumer à avoir l'esprit en bonne et heureuse santé. "Voir les choses du bon côté" est une expression que l'on entend souvent et à laquelle on ne prête généralement pas assez attention. Et pourtant tient en grande mesure à la capacité d'apercevoir la bordure d'argent que finissent toujours par avoir les plus sombres nuages.

**Le garçon que l'on recherche** Une des plus belle qualité que puisse avoir un jeune homme est de voir aussitôt ce qu'il y a à faire et à le faire sans attendre qu'on le lui dise. Un outil de jardinage a été oublié sur la pelouse; il manque une traverse à la barrière; une porte a perdu sa serrure; bref, ceci ou cela est "passé on ne sait où". Le garçon qui fait de suite le nécessaire sans qu'on le lui commande spécifiquement, est celui qui — à conditions égales d'ailleurs — sera demandé quand il aura fait son entrée dans le vaste monde. C'est l'attention donnée à ces petites choses, l'habitude de se rendre compte de ce qu'il y a à faire et de le faire sans plus ergoter qui rend garçons et fillettes capables de devenir des hommes et des femmes vraiment utiles.

Pour ceux-là, il y a toujours une position et de l'avancement; en faisant ce qu'il faut, ils font leur chemin.

**Résultats du Concours doté de 6.000 francs** J'ai le plaisir de vous inviter à trouver, inséré dans ce numéro, un supplément donnant les résultats du Grand Concours Meccano. Il compte donner des gravures de beaucoup de ces modèles dans le "Meccano Magazine" à mesure que l'occasion s'en présentera.

## Résultat du Concours de Photographie

Notre premier concours de photographie a remporté un succès remarquable et le nombre des inscriptions a été très grand. A tout prendre, les concurrents ont fait preuve d'une bonne connaissance du maniement de leurs appareils et nous espérons que ceux qui ont pris part au concours sans décrocher de prix cette fois ne se sentiront pas découragés mais continueront à essayer de faire mieux en vue d'un nouveau tournoi. Ceux dont les épreuves ont été primées seront encouragés à persévérer, car la photographie, qu'on en fasse un art ou un passe-temps, demande beaucoup de persévérance.

### Premier Prix

Train Hornby à mouvement d'horlogerie n° 1.

Gagnant : M. Louis HAYOTTE  
à la Grenouillère, Bourg (Ain)

### Second Prix

Train papier peint Zulu à mouv. d'horlogerie.

Gagnant : M. M.-G. GILLOUX  
Grande Rue  
Châteaubriant (Loire-Inférieure)

### Troisième Prix

Moteur à mouvement d'horlogerie.

Gagnant : M. Roberto BAUDIERA  
27, via Foscolo  
Firenze (Italie)

Le cliché du troisième prix sera publié dans notre prochaine édition.

En raison de la grande variété des sujets, le classement des épreuves envoyées a été extrêmement difficile.



(Photo)

L. HAYOTTE

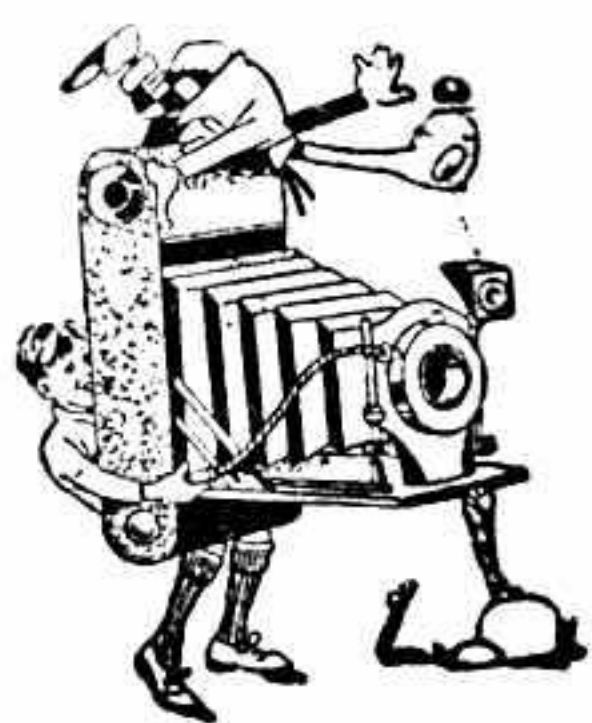
CLICHÉ DU GAGNANT du Premier Prix



(Photo)

G. GILLOUX

CLICHÉ DU GAGNANT du Second Prix



## Nouveau Concours de Photographie

L'accueil fait au récent Concours de Photographie a été si enthousiaste que nous avons décidé d'organiser un nouveau Concours spécialement conçu pour encourager les jeunes Meccanos à la mesure de cet intéressant passe-temps qui peut pour chacun devenir un art.

Comme précédemment, le Concours sera divisé en trois catégories :

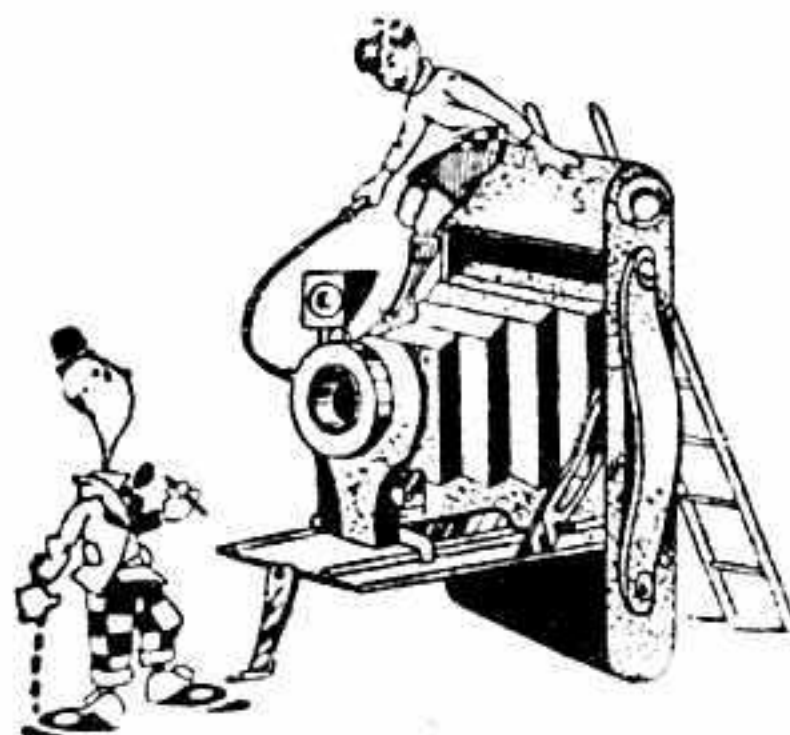
- 1° Architecture (photographies d'églises, châteaux, abbayes, etc.);
- 2° Histoire naturelle (photographies d'oiseaux, arbres, animaux, etc.);
- 3° Divers (passages, marines, groupes, machines, moteurs, etc.).

Il n'y a aucune restriction et on peut se servir de n'importe quel type d'appareil. Les épreuves peuvent être de n'importe quel format et finies de n'importe quelle façon; il est indifférent qu'elles soient montées ou non. Il faut que les photos soient prises par le concurrent, mais elles peuvent être virées et tirées

par d'autres. La formule d'inscription doit cependant déclarer si l'épreuve est l'œuvre exclusive du concurrent (c'est-à-dire si elle a été prise, virée et tirée par lui seul), car bien entendu cela entrera en ligne de compte pour le classement. Les épreuves seront jugées d'après leur mérite comme tableaux.

Lors du dernier concours, un grand nombre d'épreuves étaient des photographies d'animaux et vous ne sauriez obtenir de pose plus pittoresque que celle de votre chien favori. Il y a lieu de remarquer toutefois que les groupes de familles et les portraits de parents du concurrent, si intéressants qu'ils puissent être en eux-mêmes, ne présentent pas en principe un intérêt assez général pour en justifier l'insertion dans le *Meccano Magazine*. Comme les épreuves gagnantes seront reproduites dans ces colonnes, c'est un point à se rappeler.

La date de clôture est le 1<sup>er</sup> novembre 1923. Le premier prix sera un Train Hornby à mouvement d'horlogerie N° 1 et le second prix un Train de fer-blanc imprimé. D'autres prix seront également décernés selon les mérites des envois.



## Notre Courrier

*André Lefèvre, rue Bonaparte, Paris.* — Certes, la conférence sur l'oxygène liquide a dû être des plus intéressantes. Voir bouillir une bouillotte sur un bloc de glace, des boules de caoutchouc geler au point de pouvoir se casser comme des noix, des tomates et de la viande se congeler au point de pouvoir se briser au marteau, voilà qui a dû vous donner singulièrement à penser. Tout lecteur du « M. M. » aurait bien voulu y assister avec vous, croyez-moi.

*Paul Dupuy, Marseille (Bouches-du-Rhône).* — Il m'a été particulièrement agréable d'apprendre que c'est « Meccano » qui vous a donné l'occasion de faire la connaissance de ceux qui sont aujourd'hui vos meilleurs copains. Souvent le goût pour un même passe-temps devient un merveilleux lien d'amitié et j'espère que vous continuerez pendant beaucoup d'années encore à tirer plaisir et enseignements de « Meccano ».

*Louis Delpech, Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.).* — « J'espère que vous êtes content de votre visite en Amérique j'irai avec vous la prochaine fois si vous n'y voyez pas d'objections », m'écrivez-vous. Mais aucune, mon jeune ami seulement, ne craignez-vous pas que vos parents aient quelque chose à dire au sujet du prix du voyage. A part cela, vous savez, nous serions enchantés d'emmener toute une cargaison de Meccanos à chaque traversée.

*Nicolas Flaudrin, Epinal (Vosges).* — « Il semble que l'insigne Meccano me porte bonheur chaque jour », dites-vous. Nous souhaitons vivement que cela continue et prenons bonne note que l'on vous a demandé de donner des leçons de Meccano à votre école. Vous trouverez dans le « Manuel Meccano » tous les renseignements relatifs aux modèles que l'on peut construire avec la boîte N° 5.

Nous faisons des vœux pour votre succès dans les affaires que vous allez entreprendre et sommes aises que votre jeune frère, encore à la maison, s'attarde avec tant d'ardeur à la construction de modèles. « L'Amusant », comme vous voulez bien appeler le « M. M. », vous sera envoyé régulièrement.

*Barnabé Lagoutte, rue Lepic, Paris.* — Mais oui, c'est incontestable, les jeunes Meccanos sont très vengards et les milliers de lettres qui nous parviennent nous attestent qu'ils sont heureux. Les formules d'inscription vous sont expédiées par la poste. M. Hornby est touché de vos aimables souhaits.

*Neponnice Prudhomme, Orléans (Loiret).* — Je tiens à vous congratuler de l'invention de ce que j'estime être le plus beau des jouets pour jeunes gens et je vous adresse mes remerciements pour une paix et une tranquillité que je n'avais jamais connue auparavant. Il m'arrive souvent de dire à ma femme pendant que notre rejeton s'absorbe à construire des modèles : « Béni soit Meccano ».

Nous apprécions à toute sa valeur votre témoignage et vous sommes obligés des nombreuses expressions gentilles que contient votre lettre.

*P. Dudevant, rue Rochechouart, Paris.* — Vos communications sont toujours les bienvenues. Vous paraissiez être un garçon studieux, économe et bien équilibré. Il n'y a aucune limite aux progrès dont vous êtes capable si vous voulez travailler ferme et viser haut. Vous avez été élevé dans des circonstances exceptionnelles et il nous ferait plaisir de recevoir un récit de votre prime jeunesse.

*Marcel Hutin, Pontarlier (Doubs).* — Nous avons en tête une série de sujets des plus divers et d'intérêt général qui feront l'objet d'articles dans « Meccano Magazine ». Si vous n'êtes pas encore abonné, dépêchez-vous de le devenir.

*Albert Labbé, Alençon (Orne).* — Nous sommes tellement pris par le « Meccano Magazine » de 1923, qu'il ne nous reste guère de temps pour rêvasser de ce qu'il sera en 1970. Nous tirons assurément des plans pour l'avenir, mais pas à si longue échéance. Regrettons que notre dernière lettre ait eu du retard par suite d'une erreur d'adresse.

## Changement d'adresse

Nos abonnés sont priés d'aviser immédiatement le Rédacteur en chef de tout changement d'adresse. Envoyer une carte postale donnant l'ancienne ainsi que la nouvelle adresse afin de permettre de tenir les livres à jour.

## Résultats du Concours de Constructions de Modèles doté de 6.000 fr. de Prix

Chaque année, notre concours de Construction de Modèles réunit un plus grand nombre de concurrents et produit de nouveaux modèles de tout premier ordre. Je suis extrêmement heureux du degré de perfection remarquable des modèles envoyés et de l'ingéniosité dont les concurrents font preuve en fait d'invention de mouvements nouveaux. Cette fois encore, les envois des Colonies et des Dominions ont été très nombreux ainsi que ceux venus de France, d'Italie, d'Espagne et de Belgique et le classement a exigé beaucoup de réflexion et de discernement. Les concurrents des nations précitées méritent toutes nos félicitations car ils se sont montrés à la hauteur de Meccano qui exercent depuis des années dans le Royaume Uni.

Tous mes compliments aux gagnants ; j'ajouterai que pour beaucoup de concurrents moins heureux, il ne s'en est fallu que de quelques points pour qu'ils figurassent au palmarès, et je m'attends à voir leurs noms dans les listes des prix des subséquents concours.

*Frank Hornby*

### SECTION "C" (concurrents âgés de plus de 14 ans).

Devan, P., 171, Avenue du Roule, Neuilly (Seine), France. — Machine à coudre.  
Mason, S., 39a, Bridgewater Street, Tamworth. — Machine Compound horizontale.  
Bradley, J. F., Ganton Place, Woodhouse, Leeds. — Rabot à pierre.  
Hastings, H. C., Brownswood Road, Finsbury Park, N.4. — Grue à décomposer les voies ferrées.  
Guy, A. W., Kimberley, Summerheath Road, Hailsham. — Tour.  
Jovellar, J., Coso-176-3°, Zaragoza, Spain. — Machine à imprimer électrique.

**Prix supplémentaires en Boîtes Meccano, Trains, etc.**  
Allaud, V., Quartier Antelme, Six-Fours-la-Plage (Var), France. — Machine à vapeur Compound

Anglodette, M., 16, Rue d'Orléans, Paris (XIV<sup>e</sup>). — Machine à sonder.  
Aquilina, A., 58, Strada Reale, Malta. — Fileuse.  
Badré, P., 15, Avenue de la République, Colmar (Haut-Rhin). — Excavatrice géante.  
Berni, P., via Pampi No. 5, interno 3, Sampierdarena, Italie. — Loco électrique.  
Bianchi, V., Via Sabbione 461, Villa Alice, Bologne, Italie. — Polystéréoscope.  
Bing, R. L., 67, Boulevard Lannes, Paris (XVI<sup>e</sup>). — Machine à calquer.  
Brayer, G., 134, Rue Chiers, Boulogne, France. — Fil métallique spiral.  
Bricourt, L., 2, Rue Sivel, Paris (XIV<sup>e</sup>). — Pompe de village.  
Capitaine, J., 6, Rue Fanlin-Latour, Grenoble (Isère), France. — Horloge.  
Carel, B., 8, Rue Dutailly, Chaumont, France. — Chaise curule.  
Chevahei, M., 52, Rue Gambon, Bourges, France. — Scie à bois universelle.  
Derrier, M., 27, Rue David, Laon (Aisne), France. — Sismographe.  
Fantova, J. G., Calle Comercio N.3, Mahon, Balearic Isles, Mediterranean. — Le fouet.  
Fouchaux, J., 19, Rue Saint-Barthélemy, Saint-Symphorien, près Tours, France. — Pompe à incendie.  
Guereidain, A., Alfau 7, Ceuta, Spanish Morocco. — Scie circulaire à bois.  
Guimiot, H., Boulevard Dupin, Perception, Varzy (Nièvre), France. — Chronomètre.  
Guissepponi, N., Valte 1286, Buenos Aires, S. America. — Locomotive à vapeur.  
Huinzinga, M., Van Palandtstraat 5, Arnhem, Hollande. — Grande charue.  
Humbert, G., Soult-sous-Forêts, Frohnacker (Bas-Rhin), France. — Dynamo.  
Janne, E., 17, Rue d'Algésiras, Brest (Finistère), France. — Machine à imprimer.  
Joamopoulos, J., 21, Rue Farges, Marseille, France. — Canon automobile à trois roues.  
Lafitte, J., Ecole Maternelle de la Jeunesse, Toulouse, France. — Sphéromètre.  
Lautel, F., 9, Rue Pierre-Bayen, Châlons-sur-Marne, France. — Balance hydrostatique.  
Lavie, J., 32, Rue de Brest, Morlaix (Finistère), France. — Tamis.  
Lemerrier, H., 95, Rue Ordener, Paris (XVIII<sup>e</sup>). — Excavatrice, pelle et chargeuse électrique.

### SECTION "B"

Happe, W. H., Junr., 365, Quincy Street, Brooklyn, New-York, U.S.A. — Machine à piquer les courtes-pointes.  
Horsley, V., 11, Ashbourne Road, Eccles. — Grue titan.  
Smart, R., 47, Meldrum Road, Kirkcaldy, Fifeshire. — Machine à vapeur Compound.  
Spazier, L., 9, Rue Cavallotte, Paris (XVII<sup>e</sup>). — Machine à polir le verre.  
Coll, C., Cortes 458, Barcelone, Spain. — Excavatrice mécanique rotative.  
Fieux, J., 13, Rue Cortambert, Paris (XVI<sup>e</sup>). — Moulin à eau.

**Prix supplémentaires en Boîtes Meccano, Trains, etc.**  
Ancona, R., Via Saracco (Portici) No. 1 Acqui, Alessandria, Italie. — Machine à polir le marbre.  
Agusti, F., Mallorca 313, Principal, Barcelone, Spain. — Châssis d'automotrice électrique.  
Bernard, A., Nouvelles Galeries, Neufchâtel à Pans, Switzerland. — Chemin de fer de scène de théâtre.  
Botto, A., Via Piemonte 63, Rome, Italie. — Horloge à pendule.  
Boudier, M., 5, Rue Jeanne-d'Arc, Rouen, France. — Phare.  
Brouard, J., 36, Rue Vereingétorix, Paris (XIV<sup>e</sup>). — Machine à surjeter.  
Buchet, M., Rue Corday, 3, Yverdon, Switzerland. — Traineau à propulsion par hélice.  
Catalini, E., via del Colosseo 18, po 2, Rome, Italie. — Transporteuse pour transférer les wagons d'une voie à l'autre.  
Chabot, R., Nouvelle Poudrerie, Saint-Médard-en-Jalles (Gironde), France. — Course de chevaux.  
Couffon, J., 11, Rue Hoche, Angers (Maine-et-Loire), France. — Extractrice d'ardoisiers.  
Craulle, P., 2, Rue Blériot, Hénin-Liétard (Pas-de-Calais), France. — Oiseau but.  
Debib, V., F. Venezian 30, (IV), Trieste, Venezia, Giulia. — Grue mobile.  
Degrave, A., Rue de la République, 14, Saint-Pol-sur-Mer, près Dunkerque (Nord), France. — Mouton à pilotin électrique.  
Dufour, R., Rue du Doyen, 8, Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais), France. — Pont suspendu.  
Faura, J., Aribau 95, Barcelone, Spain. — Machine wimshurst.  
Ferdinand, F., Place de l'Hôtel-de-Ville, Viviers (Ardèche), France. — Petit cheval.  
Forti, P., Via Ariosto N.3, Milan, Italie. — Machine à coudre à pédale.  
Fromageot, A., 6, Avenue de l'Eglise, Le Chesnay (Seine-et-Oise), France. — Grue à flèche, avec indicateur.  
Füri, H., Hôtel du Lac, Gunten, Lac de Thoune, Switzerland. — Machine à nettoyer les couteaux.

### SECTION "A"

Boudart, B., 19, Boulevard de la Gare, Beauvais (Oise). — Grue mécanique.  
Grech, G., 173, Prince of Wales Road, Sliema, Malte. — Pousse-pousse maltaise.  
Lacey, D., 16, Grayham Road, New Malden, Surrey. — Grue à débarrasser les voies de chemin de fer.  
Melville, W., 44, Woodville Gardens Langside, Glasgow. — Grue géante porte à faux.  
Round, C., 29, Elm Street, Hoyland Common, Yorks. — Machine à débiter la houille.

**Prix supplémentaires en Boîtes Meccano, Trains, etc.**  
Akkeren, C. V., Spuistraat 98, 1 hoog, Amsterdam. — Scieuse.  
Beuret, M., 21, Rue Marceau, Dijon, France. — Grue et camion pour quais.  
Brochier, P., chez le Notaire Brochier, Senneçay-le-Grand (Saône-et-Loire), France. — Les boxeurs.  
Bruet, J., Longue-Rue-des-Aulnes, 31, Anvers, Belgique. — Moulin à vent.  
Cardon, J., 116, Rue Nationale, Lille, France. — Omnibus.  
Devaux, R., 67, Avenue du Clos, Saint-Amand-les-Eaux. — Locomotive.  
Doumain, E., Rue Marengo, 114, Marseille, France. — Voiture d'enfant.  
Fuhrlinger, A., Faubourg de Belfort, Altkirch, Alsace. — Scie multiple avec trolley.  
Jacqueminart, J., Etat Civil Français, Poperinghe. — Moteur à vent.

**Premier Prix (Divisé)** .. .. . 500 Francs  
**Second Prix (Divisé)** .. .. . 375 Francs  
**Troisième Prix (Divisé)** .. .. . 250 Francs

Maguier, L., 49, Avenue Verdier, Montrouge (Seine), France. — Appareil cinématographique.  
Mante, C., 5, Place Petit-Scel, Montpellier, France. — Règle parallèle.  
Maucherat, G., 11, Rue Montevideo, Marseille, France. — Machine à trier, lever et répartir.  
Morgan, G. H., 1, Alexandra Street, Dunfermline. — Tête de fosse.  
Morière, A., Château d'Oex, Canton de Vaud, Switzerland. — Camion.  
Péquignet, C., Ingénieur à Bruay (Pas-de-Calais), France. — Dispositif de renversement de marche différentielle.  
Prudhommeaux, W., 20-22, Rue de l'Abbaye, Solesmes (Nord), France. — Transmetteur de télégraphie sans fil.  
Ramvez, Ch., 1, Rue Galliot, Namur, Belgique. — Boîte de vitesses graduée.  
Rapaz, G., Rue des Moulins, 14, Neufchâtel, Switzerland. — Machine automatique à scier et fendre le bois.  
Robineau, L., 51, Rue de Roumanie, Bruxelles, Belgique. — Machine à vapeur.  
Rossignol, L. P., 22, St. Saviour's Road, Jersey. — Atelier.  
Ruy d'Arnellas, G., Calçada do Pico 41, Funchal, Madeira Islands, Atlantic. — Caricaturgraphe Meccano.  
Saligot, J., 53, Rue de Loigny, Montargis (Loiret), France. — Scie à grume alternative.  
Schwartz, R., 255, Faubourg Saint-Martin, Paris (X<sup>e</sup>). — Moteur à air coste.  
Septfonds, P., Villa Cantoria, Avenue du Docteur-Cazin, Berck-Plage (Pas-de-Calais), France. — Locomotive.  
Sereni, P., Via Sicilia 154, Rome, Italie. — Récepteur télégraphique enregistreur.  
Stals, M., Chaussée de Termonde, 51, Mont St. Amand, Belgique. — Chasseur de restaurant (ou messenger).  
Surault, J., 108, Rue de la Tranchée, Poitiers (Vienne), France. — Ventilateur à main automatique.  
Surroca, E., Fernando Puig 25 (G.), Barcelone, Spain. — Moteur électrique.  
Visvikis, S., Maison Sarkissian, 1, Crahimieh, Alexandrie, Egypte. — Horloge électrique.  
Watrelo, A., 12, Place de l'Hôtel-de-Ville, La Ferté-sous-Jouarre (Seine-et-Marne), France. — Machine à imprimer.  
Wolf, G. de, Via Vittorio Veneto 6, Varese, Coma, Italie. — Portique.  
Wolf, L. de, Rue Borluut, 23, Gand, Belgique. — Boîte de vitesses.

**Premier Prix (Divisé)** .. .. . 375 Francs  
**Deuxième Prix (Divisé)** .. .. . 250 Francs  
**Troisième Prix (Divisé)** .. .. . 150 Francs

Glaser, H., Quai de la Thiele, 27, Yverdon-les-Bains, Switzerland. — Gramophone à cylindre.  
Gozzi, M., Via Canalino 1, Modena, Italie. — Machine à vapeur.  
Jendron, Y., 72, Avenue Clément, Boulogne-sur-Seine, France. — Croiseur de bataille.  
Lama, E., Campo di Marte, Casa Guocchi, Arezzo, Italie. — Jouet à hélice.  
Leclercq, A., 32, Rue du Logelbach, Colmar (Haut-Rhin). — Manège à avions.  
Lemaire, F., 12, Rue Saint-Rémy, Epernay (Marne), France. — Camion léger.  
Marato, T., Cortes 704, Principal, Barcelone, Spain. — Châssis de camion électrique.  
Mateos-Baron, O., Claudio Coello No. 109, pral Drecha, Madrid, Spain. — Machine électrique statique.  
Morange, J., 21, Rue Eugène-Destengue, Reims, France. — Appareil téléphonique Morse.  
Nibaret, S., 15, Rue des Jardins, Albi (Tarn), France. — Porte d'écluse (vanne).  
Odero, L., Passo Caffaro No. 2-int 5, Genova, Italie. — Auto de course.  
Perraud, L., 38, Rue du Commerce, Lons-le-Saunier (Jura), France. — Moto-cyclette et sidecar.  
Perrin, R., 3, Rue Cavout, Genève, Switzerland. — Train électrique.  
Reymond, M., Rue des Moulins, 69, Yverdon, Switzerland. — Grue mobile.  
Robins, H., 51, Rue Victor-Hugo, Tourcoing, France. — Cyclomètre.  
Rosado, C., Caracas N. 7, Madrid, Spain. — Machine à imprimer.  
Sabbatini, S., Corso V.E. 37, Ancona, Italie. — Meccanophone.  
Savona, J., 18, Strada St. Ursola, Valletta, Malte. — Patinette automobile.  
Theodoropoulo, N. G., Rue Canope, Camp-César, Alexandrie, Egypte. — Echelle à triple expansion sur chariot.  
Thomas, G., Rue du Tir, 29, Mulhouse, Alsace. — La plus grande grue du monde.  
Ulmann, E., 34, Rue du Petit-Potet, Dijon, France. — Pont transbordeur.  
Vassallo, E., Viale Attilio Frosini No. 357, Pistola, Firenze, Italie. — Villa chinoise.  
Verdan, J. C., Saint-Aubin, Canton de Neufchâtel, Switzerland. — Moteur agricole et industriel.

**Premier, Second et Troisième Prix (Divisés)** .. 600 Francs

Kodel, J., 8, Rue du Tir, Vesoul, France. — Paquebot à vapeur.  
Migliorati, L., Via Alessandro Monti 4, Brescia, Italie. — Pressoir à raisins.  
Piezi, A., 85, Ponte a Moriano Lucca, Italie. — Moteur aérien, pompe et transmission.  
Probst, H., Reichensteinstrasse 40, Basel, Switzerland. — Biplan militaire.  
Ripamonti, E., Corso Garibaldi 10, Borgomanero, Italie. — Machine à coudre.  
Ruffier, R., 3, Jeu de Paume, Château-Thierry, France. — Roue d'équilibrage avant et arrière.  
Tachella, L., Via Cave Nuovo 14, Marina di Campo, Livorno, Italie. — Contre-torpilleur.  
Teenstra, R., Oostzeedijk 288b, Rotterdam. — Grue rotative à double effet.  
Thys, R., Avenue des Alliés, 32, Louvain, Belgique. — Grande Roue.



# La Gilde Meccano

ASSOCIATION AMICALE DES JEUNES MECCANOS



IDÉES...  
GÉNIALES

## Notes de la Gilde par le Secrétaire

J'ai grand plaisir à annoncer que des progrès sensibles ont été réalisés par la Gilde depuis mon dernier rapport. Chaque jour, le nombre des Compagnons augmente régulièrement et l'enthousiasme est aussi vif que jamais. J'ai reçu des centaines de lettres de jeunes gens me demandant d'être mis en communication avec un Club dans leur voisinage et, chaque fois que cela a été possible, satisfaction a été donnée; les autres ont été avisés de suivre les listes de nouveaux Clubs et des noms de Meccanos désireux d'en fonder qui seront publiés de temps en temps dans le "Magazine", mais j'estime que, dans la plupart des cas, ces jeunes gens feraient bien de se mettre à l'œuvre eux-mêmes pour se créer un Club avec leurs camarades.

Les rapports des Secrétaires de Clubs doivent me parvenir à la fin de chaque session du Club intéressé. Ils doivent être inscrits sur un seul côté du papier et me donner les renseignements suivants :

- 1° Nom et adresse du Club;
- 2° Nom et adresse du Chef de Club et du Secrétaire;
- 3° Nombre de membres inscrits et moyenne de présence;
- 4° Bref compte rendu de chaque réunion;
- 5° Brève description des travaux du Club;
- 6° Comptabilité;
- 7° Programme de la prochaine session.

Depuis la date du dernier numéro du Magazine, d'autres Clubs nouveaux et pleins de promesses ont été affiliés à la Gilde. Chacun a pour Chef un adulte et, dans certains cas, le Secrétaire est lui aussi un adulte; chaque Club a son local et j'ai le sentiment que ces Clubs deviendront des institutions permanentes dans leurs villes respectives et seront des sources fécondes en avantages pour les jeunes gens, non seulement aujourd'hui, mais pendant un long avenir.

### RÈGLEMENT GÉNÉRAL

- 1° L'Association Générale des Clubs Meccano prend le nom de Gilde Meccano;
- 2° L'organe officiel de la Gilde est le "Meccano Magazine";
- 3° Le Chef de tout Club est dit Chef de Club. Pour être qualifié pour affiliation à la Gilde Meccano, tout Club doit être sous la gouverne d'un chef de Club adulte et avoir la jouissance d'un local convenable;
- 4° Aucun Club ne sera reconnu à moins d'être enregistré à la Gilde Meccano. A tout Club enregistré, est accordé un Certificat d'Affiliation qui doit être pendu dans la Salle de Réunion du Club; ce certificat donne au Club droit à tous les privilèges et avantages offerts par la Gilde;
- 5° Les cotisations sont fixées par chaque Club selon les circonstances locales;
- 6° Tout Club est tenu d'organiser un Concours Meccano entre ses membres;
- 7° Le droit de devenir membre d'un Club est attribué à tout jeune homme possédant une boîte Meccano, et tout membre est tenu de porter en toute occasion l'insigne de la Gilde. Quand un jeune homme est personnellement dans l'impossibilité de faire partie d'un Club Meccano, il peut devenir membre ordinaire de la Gilde et est alors tenu d'en porter l'insigne.
- 8° Tout jeune Meccano entrant dans la Gilde est tenu de promettre sur l'honneur :
  - 1° De se conformer au règlement et prescriptions de la Gilde Meccano;
  - 2° D'en favoriser les buts en donnant personnellement l'exemple d'aider autrui par son esprit et sa tenue; de faire preuve de volonté d'apprendre et de progresser;
  - 3° De porter l'insigne de la Gilde Meccano en toute occasion;
  - 4° De reconnaître et saluer tous les autres membres porteurs de l'insigne de la Gilde et de leur donner aide et appui en cas de besoin.



### CERTIFICAT DE CLUB

Ce magnifique Certificat, imprimé en couleurs, sur papier antique (51x31 centimètres), est accordé aux Clubs lors de leur affiliation à la Gilde. Un fac-similé réduit du Certificat imprimé en couleurs sur carton blanc est également envoyé à chaque jeune homme qui devient membre de la Gilde. On espère que chacun fera encadrer son Certificat et le suspendra dans sa chambre à coucher pour lui rappeler tout ce que signifie son association à la Gilde.

### COMMENT ENTRER DANS LA GILDE ?

Les jeunes gens désireux de devenir membres de la Gilde doivent envoyer une carte postale au Secrétaire, au Quartier Général de la Gilde : 78-80, Rue Rébeval, Paris, en demandant une formule de Candidature. La remplir et la retourner accompagnée de 2 francs en timbres-poste pour couvrir le prix coûtant de l'insigne émaillé que tout membre s'engage à porter en toute occasion.

La formule doit porter également la signature d'un parent, tuteur ou autre personne responsable et, si le candidat est membre d'un Club, la signature du Secrétaire de celui-ci.

### GRANDE CAMPAGNE DE RECRUTEMENT

J'ai établi un plan pour faire connaître la Gilde Meccano aux milliers de jeunes gens qui, bien que possesseurs de Boîtes Meccano, ne lisent pas le Meccano Magazine et, par conséquent, ignorent l'existence de la Gilde, si on ne trouvait pas le moyen de la leur expliquer. L'idée qui m'est venue est que si chacun de nos membres amène un jeune Meccano, notre nombre se trouvera bien entendu doublé, mais cela ne suffit pas.

Je désire que chaque membre s'efforce de recruter au moins trois nouveaux et, à chacun de vous qui fera cela, la Gilde décernera un fort beau médaillon en argent oxydé dont il sera très légitimement fier.

Voici l'occasion, mes amis, de donner un coup de collier pour que notre Gilde soit le grand succès auquel nous visons, et j'ai bonne confiance que chacun de vous participera à cette Grande Campagne de recrutement.

Faites marcher vos modèles avec la force motrice produite par vous-mêmes.

#### Moteur à mouvement d'horlogerie Meccano

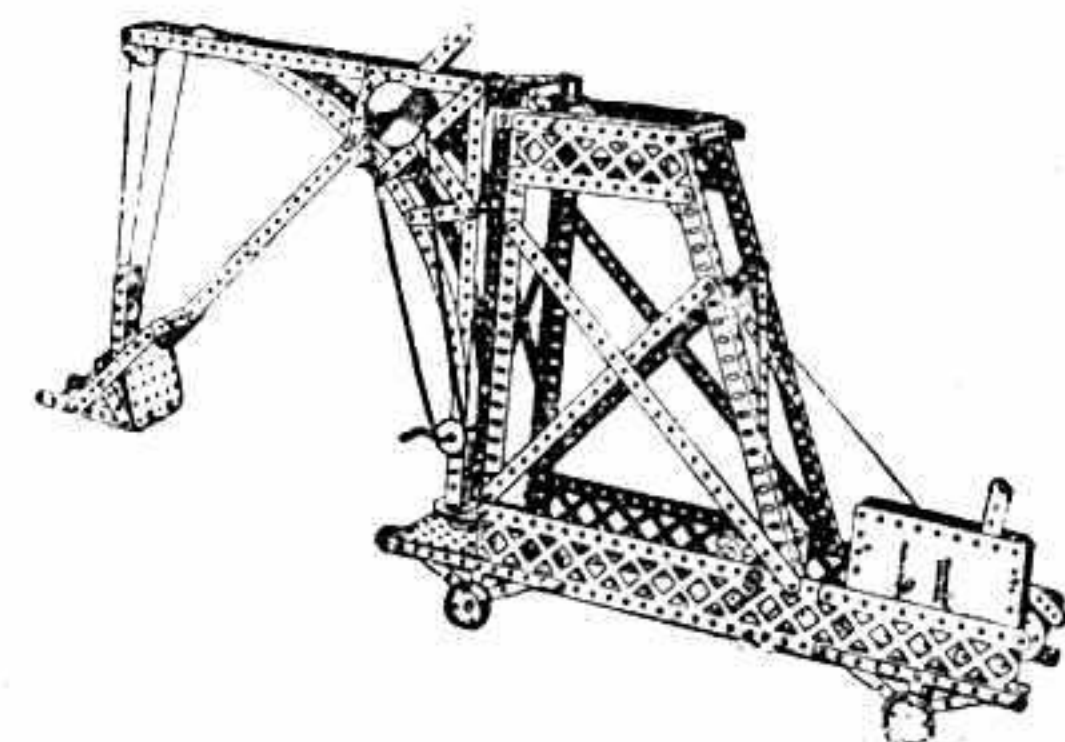
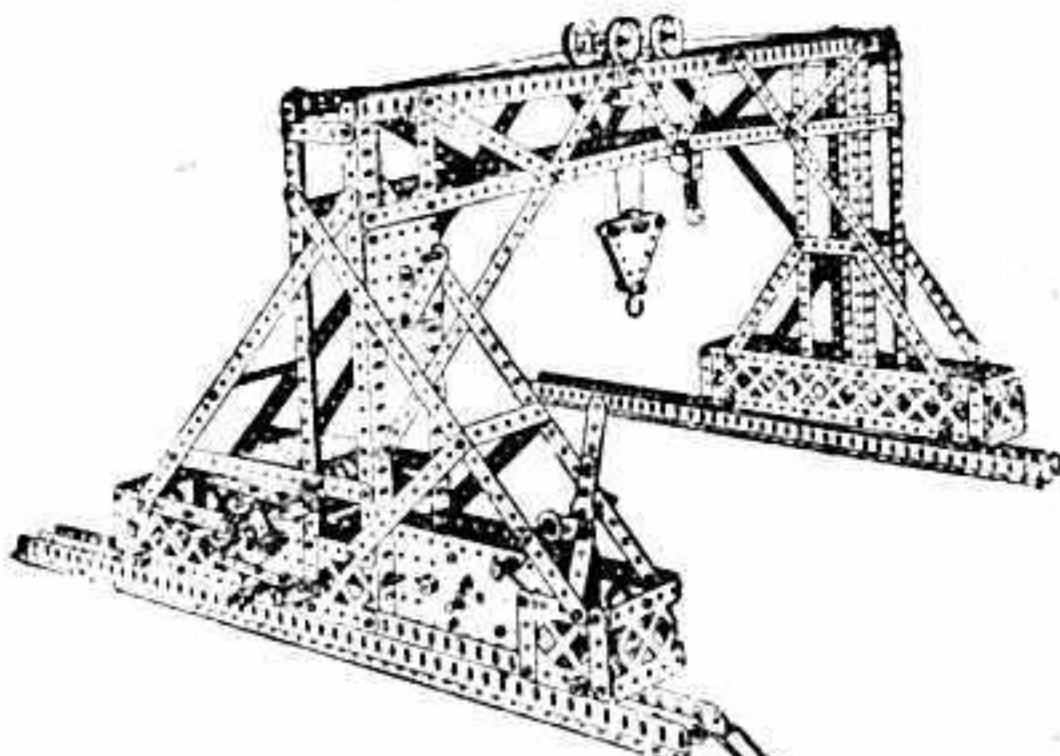
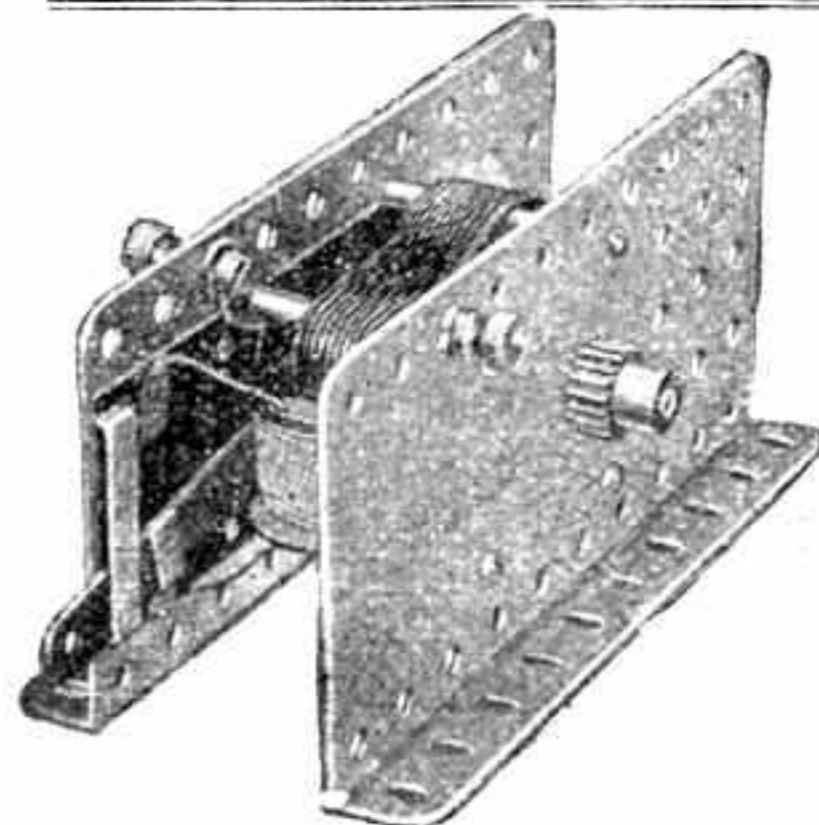
C'est un petit chef-d'œuvre de mécanique, simple, puissant, sûr, et ne présentant aucun danger. La gravure ci-contre en fait ressortir l'adaptabilité d'une manière saisissante, on le voit actionnant une excavatrice Meccano, un des nombreux modèles dans lesquels il a trouvé place. Il est muni de leviers de mise en marche, d'arrêt et de renversement de marche et tous les mouvements en sont complètement expliqués par les instructions qui l'accompagnent.

Prix : 40 fr. taxe comprise.

#### Moteur Électrique Meccano

Le Moteur Électrique Meccano est de construction robuste et a été spécialement établi en vue de se loger dans les modèles Meccano, comme le montre la gravure ci-contre représentant le Pont roulant. C'est le moteur électrique le plus sûr et le plus puissant qu'on ait jamais réalisé dans l'industrie des jouets. Avec des harnais d'engrenages convenables, il est susceptible d'enlever une quinzaine de kilos de poids mort. Il peut être actionné par un accumulateur de 4 volts ou à l'aide du Tableau de Charge Meccano et d'un accumulateur de 4 volts directement par la canalisation urbaine quand le courant fourni est continu. Il est muni de commandes de renversement de marche, d'arrêt et de mise en marche.

Prix : 55 fr. 55 taxe comprise.





# MECCANO

## MAGAZINE

Publié dans l'intérêt

des Jeunes Meccanos

PRIX  
0.10<sup>c</sup>

### LE CHASSIS AUTOMOBILE MECCANO

Instructions détaillées pour la construction de ce modèle intéressant.

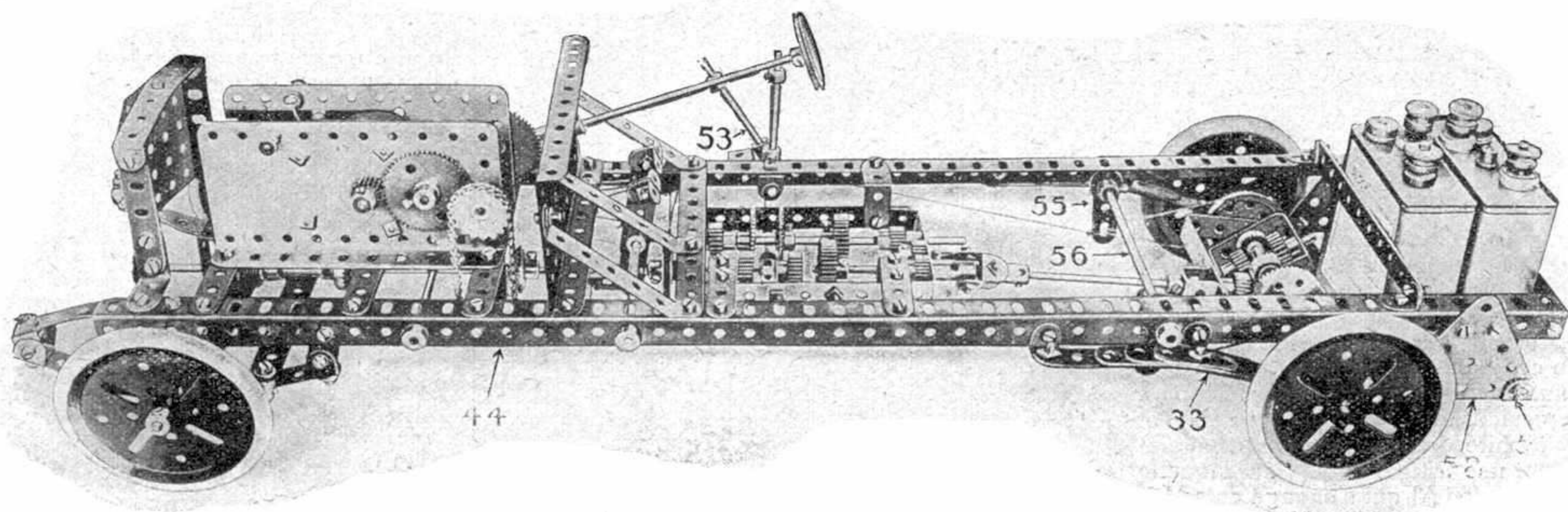


Fig. A. — Le châssis complet.

En publiant ces instructions détaillées pour la construction du châssis automobile, nous espérons que beaucoup de nos lecteurs voudront construire ce beau modèle que nous considérons comme une merveille de fabrication. Quand il a été exposé à la "British Industries Fair", le châssis a retenu l'attention de sa Majesté le Roi ainsi que celle des milliers de visiteurs de la Foire. C'est une reproduction exacte de la réalité comme tous les modèles de Meccano, du reste, il démontre si parfaitement les principaux traits mécaniques d'une automobile moderne, qu'il est employé dans plusieurs écoles de mécanique pour les besoins de l'enseignement.

#### Une vraie boîte de vitesse.

Le cadre ou bâti du châssis se fait à l'aide de cornières de 62<sup>m</sup> reliées par des bandes de 14<sup>m</sup>.

Dimensions : longueur 65<sup>m</sup>, largeur 19<sup>m</sup> 50. Il est actionné par un moteur électrique Meccano situé dans la position où se trouve le moteur sur les vraies autos.

Le courant est fourni par un accu de 4 volts monté à l'arrière du châssis.

La commande se fait par une boîte de deux vitesses, à pignon baladeur et par un arbre moteur à joint universel actionnant par engrenage un pont arrière sur lequel est situé le différentiel. En vitesse maxima, la commande est directe ; le mécanisme de changement de vitesse est actionné par un arbre transversal relié au levier de manœuvre dont les mouvements successifs en arrière ou en avant mettent les engrenages en prise.

Le joint universel de l'arbre moteur est une combinaison des types à broches transversales et à coulisse et fonctionne exactement de la même manière que sur un vrai châssis. La direction, dont le mécanisme est d'après le principe d'Ackermann, fonctionne également comme dans les vraies autos. Elle est à vis sans fin et pignon avec arbre relié par des tringles et des bandes aux pivots de direction. Le châssis à suspension par dessous, reposant sur des ressorts cantilever [à crosse renversée] en pièces rapportées, est muni d'une boîte à deux vitesses de marche avant et d'une arrière.

#### Commencer par construire le cadre ou bâti.

Le châssis Meccano n'est pas difficile à construire et l'on peut tirer de ce modèle, une fois terminé, non seulement beaucoup d'amusement,

mais encore des enseignements pratiques. Quoi de plus réel que de voir le châssis courir par ses propres moyens, de lui faire gravir des pentes raides et de le mettre "en deuxième" par une chicane et au levier de changement de vitesse quand la grimpe le fait ralentir. Comme pour la construction d'une auto, le mieux est de commencer à établir ce modèle en assemblant le châssis dont les longerons [figure C] se font avec des cornières de 62<sup>m</sup> reliées par des bandes de 14<sup>m</sup> [2]. On met ensuite les essieux de direction avant [3] et leurs ressorts [4] comme le démontre la gravure.

Les essieux tronqués [3] s'ajustent dans les accouplements [5] et pivotent dans les équerres renversées [6] de 25<sup>m</sup> boulonnées à deux bandes de 14<sup>m</sup> se chevauchant de manière à donner un trou extrême en saillie formant palier pour les accouplements [5]. Ces bandes de 14<sup>m</sup> soutiennent aussi les ressorts [4]. Pour diriger la voiture on fait mouvoir les accouplements à l'aide d'une tringle de 25<sup>m</sup> grippée dans la partie inférieure de l'accouplement [5 A] et munie d'une manivelle [7] reliée par une bande [8] à une autre bande de 38<sup>m</sup> assujettie à une manivelle [9] située sur la tringle d'une roue dentée [10] que fait tourner une vis sans fin [11] placée sur la tige du volant de direction [12]. La bande [8] est reliée au prolongement de la manivelle [9] par une équerre attachée par un contre-écrou pour donner un pivotement libre.

On obtient le braquage simultané des roues en saisissant les tringles

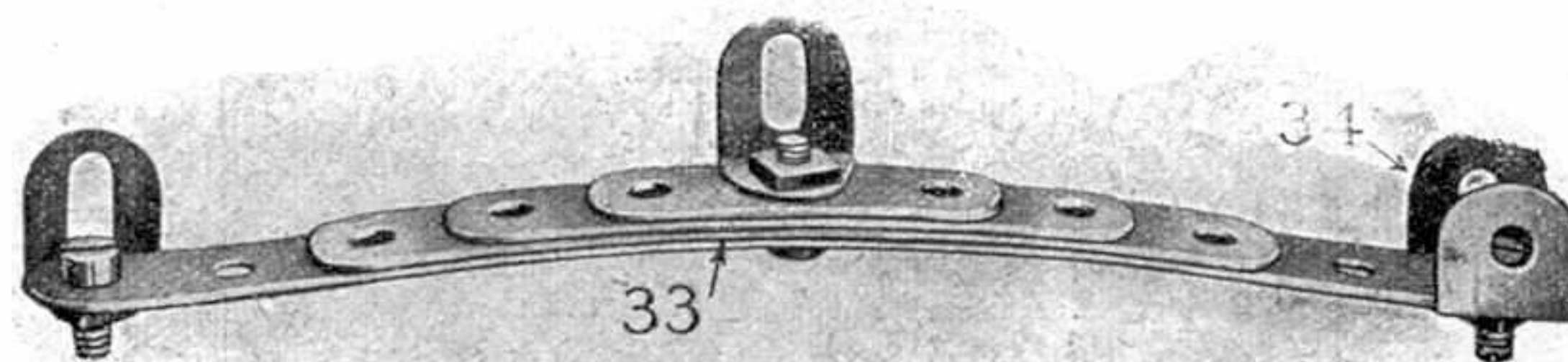


Fig. B. — Ressort arrière.

filetées [14] de 5 mm dans les accouplements [5] et [5A] à l'aide de vis, les extrémités extérieures des deux tringles filetées se vissent dans les raccords filetés [13] reliés aux extrémités extérieures de bandes de 14 mm et de 60 mm se chevauchant de trois trous. Les raccords sont couplés aux bandes par des vis [15] vissées dans les raccords avec rondelles dessous.

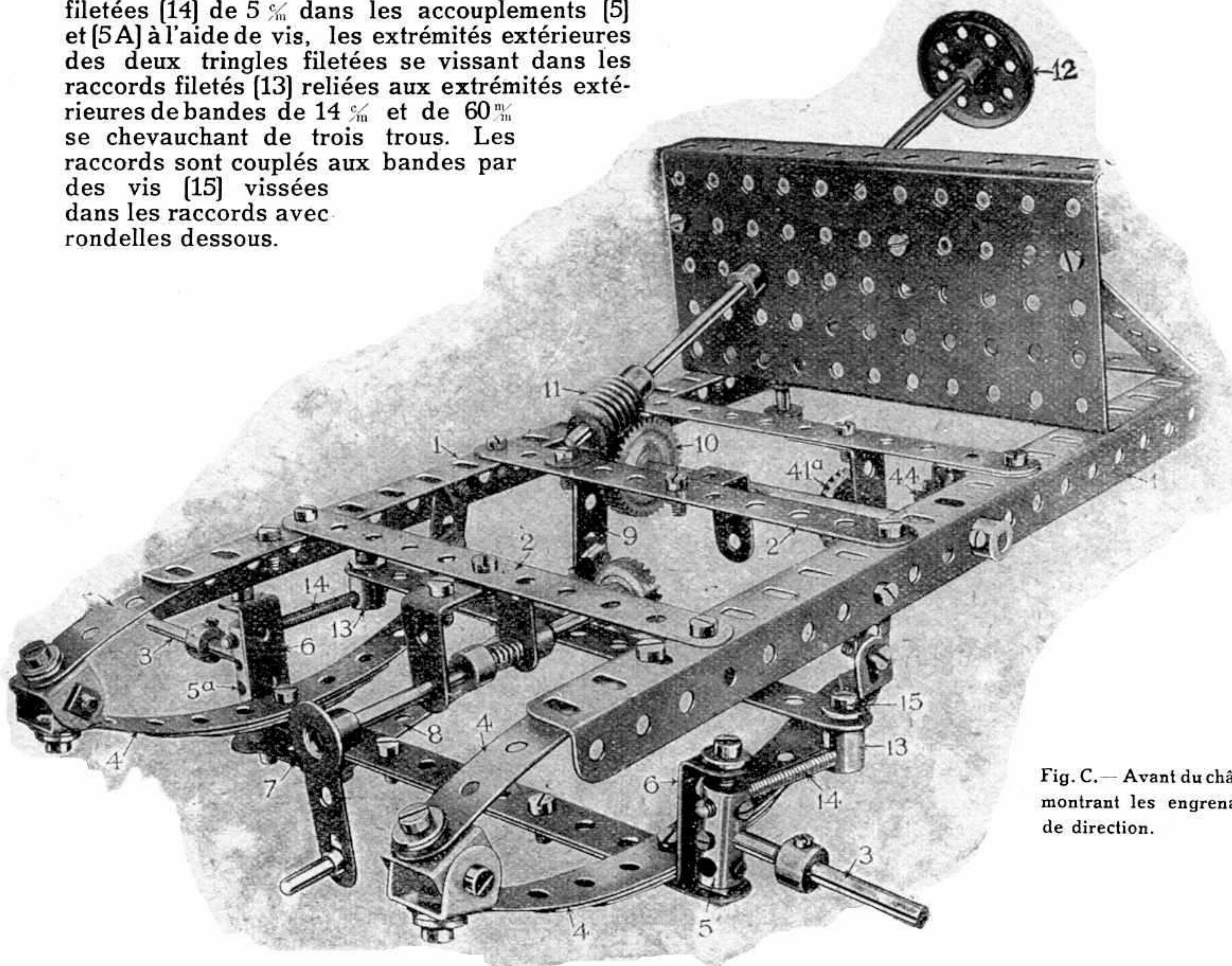


Fig. C. — Avant du châssis montrant les engrenages de direction.

Le levier de frein [53] et le levier de changement de vitesse [54] figure D sont boulonnés au longeron latéral. Le levier de frein [53 figure A] est relié par une corde à une manivelle [55] saisie sur une tringle d'essieu [56] qui porte une manivelle semblable sur le côté montoir. Des extrémités de ces manivelles les cordes de frein vont passer autour des tambours de frein. Le levier de changement de vitesse [54 figure D] est muni à son extrémité inférieure d'un accouplement [55] portant une tringle de 5 mm sur laquelle se trouve un collier [55 A] qui s'engage entre les roues dentées comme ce sera décrit dans le prochain numéro.

(La fin de cet article paraîtra le mois prochain et donnera la construction de la boîte de vitesse ainsi que du différentiel.)

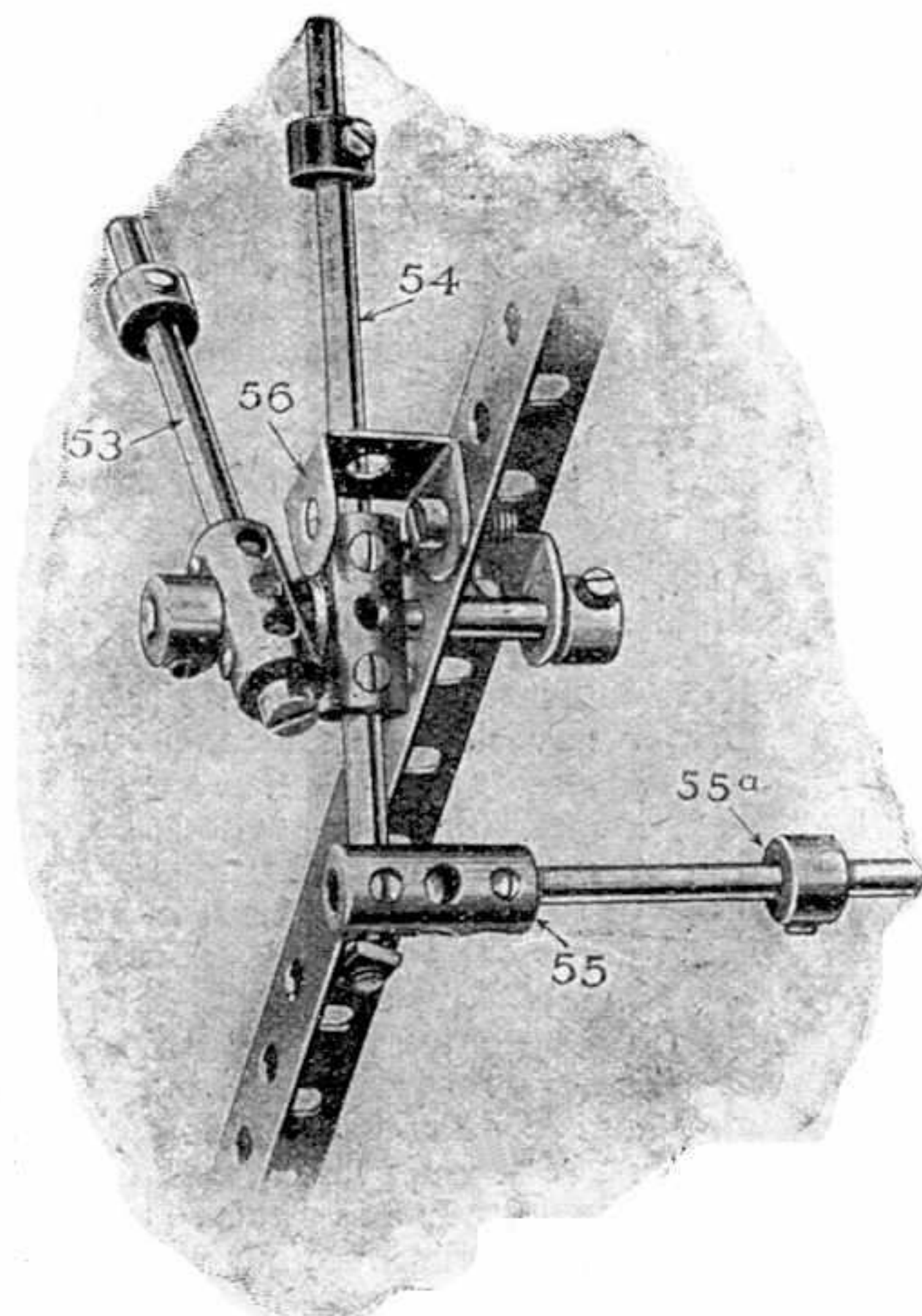


Fig. D. — Frein et levier de changement de vitesse.

### Pièces nécessaires

#### pour la construction du châssis

- 12 Bandes perforées de 11 trous.
- 3 " " 9 " "
- 7 " " 7 " "
- 3 " " 6 " "
- 7 " " 5 " "
- 2 " " 4 " "
- 6 " " 3 " "
- 2 Cornières perforées de 49 trous.
- 3 Supports plats.
- 10 " doubles.
- 18 Équerres.
- 11 grandes Équerres.
- 2 tringles de 20 cm.
- 4 " " 15 cm.
- 1 " " 13 cm.
- 1 tringle de 11 1/2 cm.
- 2 " " 9 cm.
- 5 " " 6 cm.
- 3 " " 5 cm.
- 5 " " 2 1/2 cm.
- 1 Plaque à rebords 11 x 5 trous.
- 1 " " 7 x 5 " "
- 24 Colliers.
- 5 Bielles.
- 8 Accouplements.
- 2 Raccords filetés.
- 2 Plaques triangulaires 5 trous.
- 2 Tiges filetées de 5 cm.
- 2 " " 2 1/2 cm.
- 1 Roue à rebord.
- 4 Poulies de 75 mm.
- 4 " " 38 mm. fixes.
- 2 " " 12 mm. "
- 1 Roue barillet.
- 6 Pignons de 19 mm.
- 4 " " 12 mm.
- 4 " " 50 dents.
- 1 Roue de champ de 38 mm.
- 4 " " 19 mm.
- 2 Engrenages coniques.
- 1 Vis sans fin.
- 90 Écrous et boulons.
- 12 " seuls.
- 1 Ressort de 25 mm.
- 1 Bande à double courbure.
- 2 Bandes coudées 3 x 1 trous.
- 1 " " 7 x 1 " "
- 3 " " 11 x 1 " "
- 3 " " 5 x 2 " "
- 1 " " 6 x 3 " "
- 2 Roues à chaîne de 25 mm.
- 2 Boulons de 19 mm.
- 1 Cheville filetée.
- 2 Boulons-pivots.
- 29 Rondelles.
- 3 Roues de 38 dents.
- 1 Echeveau de corde. 4 Pneus.
- 11 cm. de chaîne Galle.
- 2 Équerres inversées de deux trous.
- 1 Roue de 56 dents.

## Notes Editoriales



Il est bon qu'un garçon s'intéresse à tout ce qui se passe autour de lui. C'est une qualité que d'être observateur; c'est même un don et rien que je sache n'a plus d'importance pour la formation de l'esprit et l'orientation vers une carrière que son développement. Toute parcelle de savoir acquise est comme un degré de gravité, qui permet d'atteindre à quelque connaissance plus haute. Quand notre garçon a remarqué de quel côté le soleil se lève, de quel côté il se couche et a appris pourquoi, sa curiosité en éveil le mènera à pousser plus loin et de découvrir en découverte, il se fera révéler les milliers de merveilles de l'influence solaire sur chaque instant de notre vie. L'intelligence du moindre fait en mécanique, électricité, botanique, géologie, chimie et toutes sciences analogues provenant de l'exercice de la faculté naturelle ou cultivée d'observer ouvre à l'esprit des horizons nouveaux faits de savoir et d'intérêt.

Sans contester possible, le jeune homme qui trouve le plus de plaisir à vivre est celui qui prend de l'intérêt au plus grand nombre de choses. C'est lui qui se fait le plus d'amis, dont la camaraderie est comme renforcée de quelque admiration; c'est lui qui fait le mieux son chemin au sortir de l'école, lui qui s'attaque aux grandes choses à entreprendre dans l'existence et qui, incidemment, se crée la plus belle situation et gagne le plus d'argent. Celui-là ne laisse rien passer d'important sans s'enquérir du pourquoi et comment.

### Chacun son métier.

La nature donne à chacun un penchant particulier, une inclination personnelle pour telle ou telle branche de l'activité humaine: heureux le jeune homme dont la vocation se dessine de bonne heure. En grandissant vous vous apercevrez de ce que comporte d'horreurs le drame qui s'appelle: une vocation manquée. Vous rencontrerez des gens condamnés à des tâches pour lesquelles ils n'ont de toute évidence ni disposition, ni capacité. Vous sentirez d'instinct qu'ils pourraient être heureux et prospères dans un milieu qui convient mieux à leur caractère, à leurs penchants, à leur mentalité. Ce sont des gens qui ne sont pas à leur place, le plus souvent parce qu'ils n'ont pas été bien dirigés étant jeunes.

### A quoi êtes-vous bon ?

Quels sont vos penchants et vos inclinations naturelles? Dans quel genre d'occupation sentez-vous que vous réussiriez le mieux?

Fort peu de jeunes gens sont à même de répondre à ces questions. Et pourtant l'exactitude de la réponse est d'une importance suprême. C'est d'elle que dépend le progrès ou la stagnation, la prospérité ou la misère, le succès ou la vie ratée.

Je trouve que les manies de l'adolescent, ses « marottes », ses passe-temps ont plus d'influence sur sa carrière qu'aucun autre facteur.

## Nouveau Concours de Rédaction

Nous recevons fréquemment de jeunes Meccanos enthousiastes des lettres fort intéressantes nous disant le plaisir que leur procurent leurs boîtes Meccano et nous avons été frappés du talent littéraire qu'attestent la plupart de ces communications. Nous offrons donc aujourd'hui un prix consistant en un train Zulu pour la meilleure rédaction sur le sujet suivant: "Comment je mènerais le Meccano Magazine si j'en étais le Directeur?"

Ce concours est ouvert à tous les lecteurs de Meccano Magazine. Il sera clos le 15 Janvier 1924 et le résultat en sera publié dans le numéro de Février.

N'écrivez que sur un côté du papier. Pas plus d'environ cinq cents mots. Inscrivez le nom, l'adresse et l'âge de l'auteur au dos de chaque feuillet.

Envoyez par la poste sous enveloppe portant la suscription suivante:

Meccano (France) Limited  
Concours de Rédaction  
78-80 rue Rébeval.  
PARIS





# La Gilde Meccano

ASSOCIATION AMICALE DES JEUNES MECCANOS



LES BUTS DE LA GILDE SONT :

- A) D'augmenter chez tout jeune homme la joie de vivre en rendant son existence plus intéressante.
- B) D'exalter en lui la droiture, la franchise, l'émulation et l'esprit d'initiative.
- C) D'encourager les jeunes gens dans la poursuite de leurs études, aider notamment au développement de leurs connaissances élémentaires en Mécanique et dans l'art de l'ingénieur.

## Rapport du Secrétaire de la Gilde

Les vacances sont terminées et bientôt les longues soirées d'hiver vont revenir. En Angleterre, les clubs de la Gilde Meccano sont très occupés à sortir leur programme d'hiver. Le président du club et ses deux leaders ont préparé le programme et dans quelques jours environ, 200 clubs auront eu leur soirée d'ouverture. Beaucoup de ces clubs comptent plus de 100 membres.

Voyons un aperçu de notre réunion d'ouverture. Le président est sur sa chaise assisté du chef de club, du secrétaire et du trésorier. On lit un bref compte rendu de la dernière réunion, le président annonce le programme de la saison. Ces préliminaires terminés, les précieuses boîtes Meccano sont ouvertes et les membres se mettent à faire des plans, à réfléchir et à construire. A la fin de la réunion, on a fait de grands projets pour de merveilleux modèles nouveaux et des plans ont été établis pour gagner le prix du concours interclub. Allons-nous laisser l'Angleterre nous battre? Certainement non, nos clubs doivent aussi bien fonctionner. Chaque garçon doit mettre du sien et aussitôt que vous aurez une douzaine de membres dans votre district, tâchez d'intéresser un grand frère, le curé ou l'instituteur et d'en faire le chef du club. Si vous pensez que je puisse vous aider, envoyez-moi quelques noms et adresses et je verrai si je peux faire quelque chose pour vous. Une fois que vous avez un leader adulte, il peut s'occuper de trouver la salle du club. Certains d'entre vous ont eu l'envie de former un club, mais vous paraissez avoir abandonné l'idée à cause de petites difficultés. Je désire que chaque leader de club entre en relations avec moi directement afin de rendre votre saison heureuse et gaie. Exposez-moi le programme que vous proposez pour la saison et si vous le désirez, j'y ajouterai mes suggestions. Si nous travaillons tous ensemble, nous pourrons faire de grandes choses.

## Message du Président aux membres de la Gilde Meccano

Devant les très nombreuses adhésions quotidiennes de jeunes Meccanos à notre Gilde, devant les centaines de lettres qui me parviennent de membres de clubs, de secrétaires de clubs, de parents et de chefs d'importantes maisons des quatre coins du pays, qui tous expriment leur cordiale approbation de la Gilde et de son but, je ne puis, je l'avoue, m'empêcher d'éprouver d'abord une grande joie et aussi quelque fierté. J'ai suivi pas à pas les progrès de Meccano : du gland qu'il était au début, je l'ai vu croître, croître encore jusqu'à devenir aujourd'hui le plus robuste des chênes de la forêt. J'ai écouté sa renommée, propager sa fanfare jusqu'aux confins du globe, son nom revenant comme terme de langage courant partout où il y a de la belle jeunesse et qui parle : le plaisir que j'en ai ressenti, pour vif et profond qu'il ait été, n'est cependant pas comparable au bonheur que me donne le succès de la Gilde. Car, jeunes gens, c'est là un mouvement qui fera du bien à tous ceux qui y participeront. Je vous ai dit une fois que j'avais un million de jeunes amis, en le disant je sentais bien qu'ils étaient, ces petits amis, les meilleurs garçons du monde et c'est ce qui m'a amené à songer combien il serait merveilleusement beau de les mettre en contact, de les faire se connaître les uns, les autres. Alors chacun d'eux aurait lui aussi, comme moi, un million de petits amis, et il n'y aurait plus dans l'univers un seul petit être qui dût rester sans camarade, qui eût à se sentir essulé. Et voilà que cette songerie se réalise : la Gilde en fait une réalité pour nous tous.

Membres de la Gilde, je compte sur vous. Je sais que votre appui m'est assuré. Vous garderez votre insigne comme un trésor, vous le porterez, vous savez ce qu'il signifie. Quand vous rencontrerez un jeune homme qui le porte, vous aurez aussitôt la certitude que c'est un bon camarade, loyal et propre, quelqu'un qui comme vous a promis de conformer sa conduite aux devises de la Gilde. Saluez-le comme un ami, et non comme un étranger, et aidez-le de tout votre pouvoir dans ses jeux, son travail, ses études. Jouez avec lui franc jeu comme il jouera franc jeu avec vous.

Votre Ami,

*Frank Hornby*



## IDÉES... GÉNIALES

D. Wasez (Saint-Brieuc). — Votre suggestion relative à des bandes de transmission en cuir et des poulies plates entraînerait soit l'abandon de notre type actuel de poulie, soit sa répétition en type plat. Il existe une alternative pour arriver à ce que vous envisagez et c'est l'emploi de la chaîne galle et de roues à empreintes qui donnent une commande effective.

Marcel Gledel (Chateaubriand). — Nous sommes en train d'étudier la mise en service d'un arbre à plusieurs coudes.

Louis Vemetier (Souvans). — Quand on nous propose des pièces nouvelles, c'est toujours nous aider à en juger que de mentionner des exemples de leur application. Il nous intéresserait de connaître une quelconque utilité pratique dont vous avez trouvé la came à triple rayon et le collier fileté à plusieurs vis d'arrêt.

R. Peirret (Briey). — Le disque à bride assujéti à un plateau central vous fournira une roue à boudin de 55 m/m. Nous n'avons pas encore trouvé d'utilité à un plateau central de plus grande dimension. Nous avons en vue une grande plaque de base analogue à celle que vous suggérez. La pièce palier que vous proposez serait assurément originale, mais certains des pièces existantes peuvent servir tout aussi efficacement, la manivelle ou les roues barillettes, par exemple. La méthode que nous adoptons pour palier à grande vitesse est d'ajouter des bandes supplémentaires. Nous étudierons attentivement votre dernière suggestion relative à une bande croisée avec bossage ou moyeu central.

René Akdins (La Courneuve). — Nous mentionnons ce type particulier de plume au sujet de notre modèle d'Harmonographe Elliptique Jumelé. Tout fabricant d'instruments scientifiques pourrait vous fournir.

H. Reb (Lozère). — Nous estimons que votre aile de moulin et charnière modifiées peuvent présenter des avantages. Nous allons les examiner avec soin. Nous nous proposons de percer un trou au centre des entretoises de la longrine.

P. Philipps (Angers). — Nous ne croyons pas qu'aucun travail pratique puisse s'effectuer avec une scie circulaire ou une scie à ruban, c'est pourquoi nous nous sommes abstenus d'en comprendre dans notre série. Une grande roue à empreintes figurerait fort bien une scie circulaire. Nous publions un modèle illustré de châssis d'auto dans une brochure spéciale dont nous vous engageons à demander un exemplaire, prix franco par la poste.

J. Bour (Baccara). — Regrets, mais nous n'envisageons pas pour le moment la fabrication d'autres moteurs que ceux déjà existants.

M. Blanc (Chazeau). — Voir notre réponse à Louis Fennetrier. Elle s'applique aux roues de demi-engrenage que vous suggérez. Un excentrique à triple rayon, identique à celui que vous proposez, figure déjà dans notre catalogue.

W. Bariteau (Arvert). — Voyez notre réponse à P. Philipps au sujet de la scie circulaire.

Frances Blanc (Marseille). — Nous sommes en train de rechercher les possibilités de différents types de mouvements à coulisse. Il y a déjà dans notre catalogue une poulie de 75 m/m dont nous nous sommes servis dans notre modèle de châssis et qui est identique à celle que vous suggérez.

M. Le Bas (Calais). — Jusqu'à présent, nous n'avons pas trouvé d'utilisation générale pour le type d'équerre que vous mentionnez. Il ne trouve d'emploi que dans des cas fort peu fréquents.

M. Duffan (Paris). — (1) Le ressort de tension actuel peut s'adapter afin de servir à la compression moyennant une légère extension des spirales. (2) Nous songeons à mettre en circulation des engrenages hélicoïdaux ou à vis sans fin. (3) Nous avons fait des expériences avec un joint universel composé de deux couplages réunis par une charnière, selon le principe de votre suggestion, et reconnaissons qu'il donne un effet juste, mais sa conception n'est assurément pas orthodoxe. Dans la reproduction des mouvements mécaniques classiques, nous nous efforçons de baser autant que possible notre construction sur le type réel et nous estimons qu'il ne serait pas judicieux de sacrifier la correction des principes à la simplicité de construction. (4) Merci pour votre croquis d'échappement d'horloge. Nous avons terminé nos expériences avec ce mouvement et sommes arrivés à un succès absolu dans notre modèle de comtoise dont nous comptons publier bientôt les détails.

A. Farne, à Cauderan (Gironde). — Nous vous prions de vous reporter à notre modèle n° 307 (machine à vapeur oscillante) pour y trouver des exemples de cylindres avec pistons. La tige de piston est tourillonnée dans les deux roues à boudin qui forment les extrémités des cylindres et ainsi se trouve assurée l'aisance des mouvements.

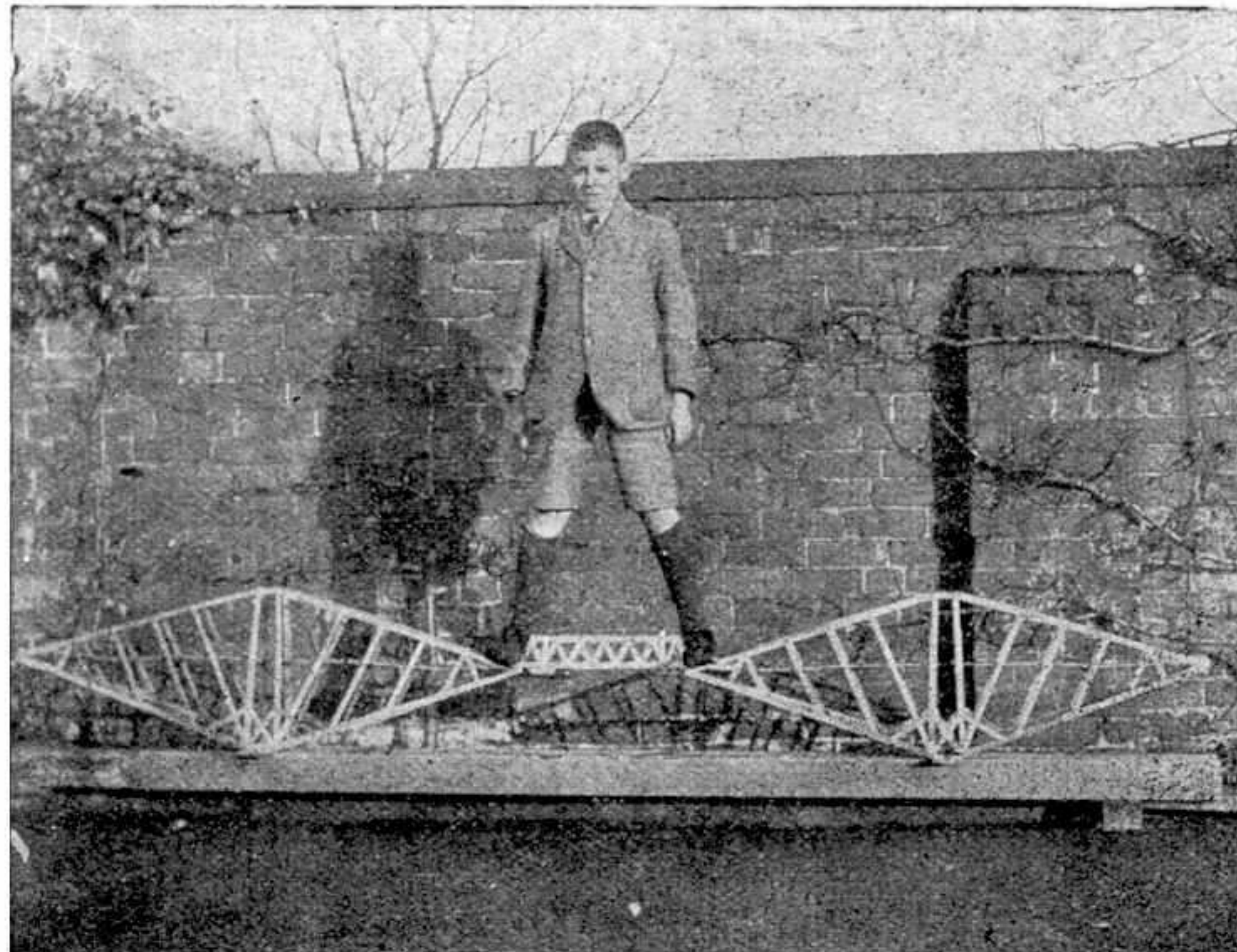
Henri Glauser, à Yverdon (Suisse). — La question des plaques circulaires est à l'étude.

## Bien d'aplomb

Notre gravure représente un modèle du pont du Forth construit par le jeune J.-C. WARD, de Ilkeston, et fournit par surcroît une preuve remarquable de la robustesse de Meccano, car le modèle porte sans aucun étai supplémentaire le poids de son heureux mais non pas squelettique ingénieur.

Ainsi que la plupart de nos lecteurs le savent, le pont du Forth est établi d'après le principe à cantilever, chacun des bâtis triangulaires reposant sur des colonnes formées dans le lit du fleuve. "Cantilever" veut dire "poutre en saillie dont l'extrémité inférieure n'est pas soutenue". C'est le système employé pour un grand nombre des plus grands ponts du monde. Il n'est pas sans intérêt de noter que les chinois appliquent ce principe depuis des siècles, en ancrant les poutres de leurs ponts dans des tours en maçonnerie et en faisant enjambrer le cour d'eau ou la rivière par une poutre située sur celles fixées.

Il est intéressant de remarquer que dans le pont du Forth, il



est prévu une latitude d'environ 2 mètres 30 pour la dilatation et contraction sous l'effet de la température.

## NOTRE SAC



Dans cette colonne, le rédacteur en chef répond aux lettres des lecteurs dont, soit dit en passant, il est toujours heureux de recevoir des communications. Il reçoit des centaines de lettres par jour mais ne peut s'occuper que de celles d'intérêt générale.

C'est faciliter la tâche du rédacteur en chef que d'écrire lisiblement, à l'encre et sur un seul côté du papier.

Jean-Baptiste Picard, Nevers (Nièvre). — Merci de vos félicitations à propos de M. M. Le sentiment que vous exprimez en latin « *Meccanus bonus est* » est parfaitement juste et nous rappelle l'époque, déjà lointaine, où sur les bancs de l'école nous nous débattions avec les « Commentaires de César » et autres livres *ejusdem generis* trouvés bien intéressants... depuis.

Albert Mazon, Rochefort (Charente-Inférieure). — Une autobiographie du rédacteur en chef amuserait sans doute beaucoup de lecteurs mais voilà, il n'a pas le temps de l'écrire.

Pierre Dupuy, Valenciennes (Nord). — Nous ne perdrons pas de vue votre suggestion relative à des articles sur les divers procédés de fabrication d'objets tels que des chaussures, bicyclettes et autos.

Ludovic Donato, Suresnes (Seine). — Nous avons l'intention de publier quelque chose sur « les secrets de la lune, des étoiles et des planètes », dans un de nos numéros. C'est un sujet qui nous intéresse particulièrement.

Raymond Lapiere, Toulouse (Haute-Garonne). — Aussitôt que l'occasion s'en présentera, nous éditerons un manuel avec illustrations d'un choix de modèles primés à nos concours annuels. En attendant, des modèles Meccano nouveaux paraîtront de temps en temps dans M. M.

Joseph Teblond, Dives (Calvados). — Nous ne nous rendons pas très bien compte de votre suggestion de faire figurer dans le M. M. des tours de passe-passe comprenant des navires tels que le *Majestic*. Il faudrait que le prestidigitateur eût un fameux chapeau pour en tirer un bibelot de ce genre.

Léon Leriche, Paris. — Notre concours de constructions de modèles doté de £ 250 de prix répond déjà à votre proposition.

Louis Duchanel, Orléans (Loiret). — Votre idée d'une liste de questions avec « Bons points » pour les réponses justes nous paraît trop rappeler l'école pour plaire à la plupart de nos lecteurs.



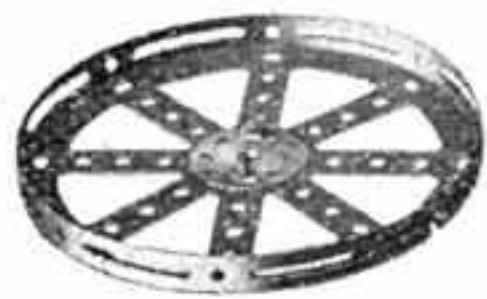
### BOITE No. 00

La boîte nouvelle No. 00 est spécialement destinée aux très jeunes garçons. On peut construire avec cette boîte 43 modèles différents, parmi lesquels : moulin à vent, palan, roulette, signaux de chemin de fer, grues, treuil de puits.

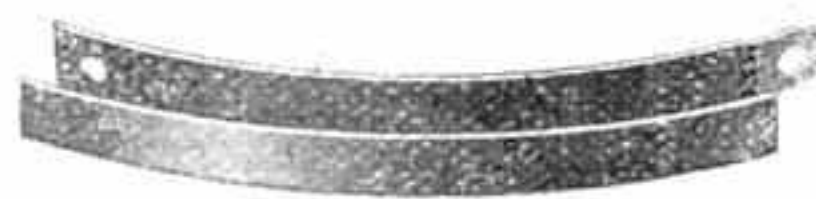
Une feuille d'instructions bien illustrée est contenue dans chaque boîte et donne tous les détails. Une boîte Accessoire No. 00a, coûtant fr. 4.00 convertira le No. 00 en boîte No. 0

Prix . . . . . fr. 13.50

### Nouvelles pièces Meccano



118



119

118 Grand noyau de roue diamètre 13.97 cm. pièce 3.50  
119 Section de cercle pour roue ou volant de 21 cm. de diamètre (8 au cercle) . . . . . 1.25



140

140 Accouplement universel . . . . . 2.50

## ÉCHOS INTÉRESSANTS

Le plus puissant projecteur de haute intensité du monde vient d'être installé aux États-Unis. Il est du type de forteresse contre avions, a 60 pouces de diamètre et est destiné à la défense des côtes. Son arc projette un faisceau lumineux de 1.200.000.000 de bougies dont l'éclat est 500 fois plus puissant qu'aucun phare.

Un mousse de quinze ans a récemment inventé une trappe à mouches pour la cabine de son Capitaine. Elle se compose d'une série de planchettes sur une courroie sans fin. On les enduit de miel et de sirop pour attirer les insectes. Un mouvement d'horlogerie fait tourner la courroie qui disparaît dans une boîte et un racloir fait automatiquement tomber les mouches dans une cage.

Le plus grand navire qui existe est la barque française nommée « LA FRANCE ». Le vaisseau est récemment arrivé de la Nouvelle-Zélande à Londres après une traversée d'un peu plus de trois mois.

On va construire sur le bras méridional du fleuve Mystic, à Boston États-Unis d'Amérique, un pont à bascule à deux trappes montées sur pivots. Sa portée sera de 118 pieds [36 mètres] entre culées et il portera un chemin de fer électrique, une chaussée de 25 pieds [7 mètres 62] et un trottoir de 5 pieds  $\frac{1}{2}$  [1 mètre 75] pour les piétons. Le pont à bascule est un des types de structure les plus anciens ; le pont de la Tour de Londres est bâti sur ce principe.

## Concours de Photographie



La photographie ci-dessus du gagnant du troisième prix dans notre dernier concours, a été prise pendant les grandes vacances. Elle représente un coin de côte française.

NOUVEAU

# GRAND CONCOURS MECCANO

« CHAMPIONNAT »

21 COUPES ET 460 MÉDAILLES — VALEUR TOTALE : 10.000 FRANCS

Pour les meilleurs modèles fait avec Meccano

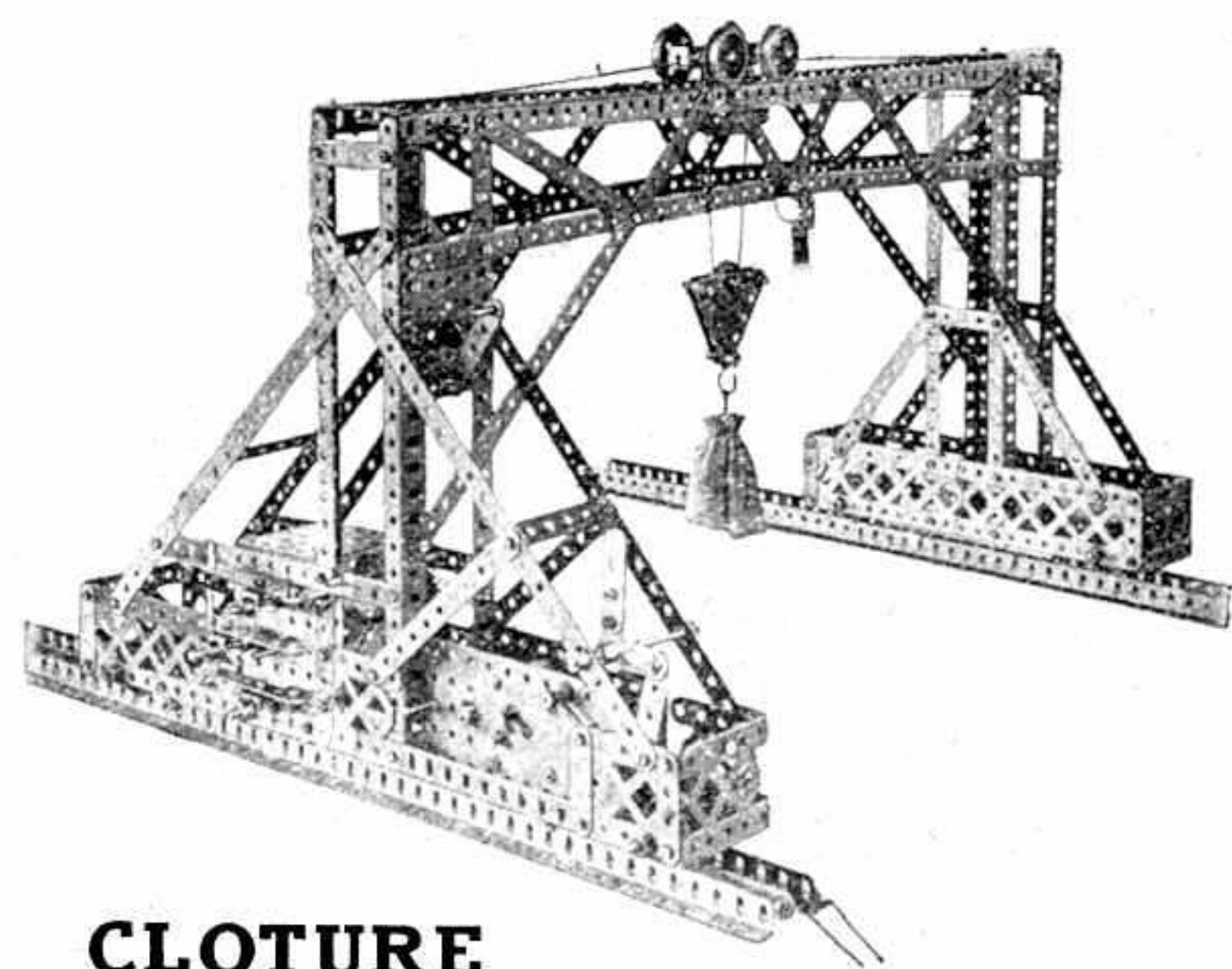
Ce concours comprend trois sections :

SECTION A. — Concurrents ayant moins de 10 ans révolus au 15 Avril prochain. Coupe de Championnat et titre de Champion Meccano de son groupe et de sa section pour une année à courir du 1<sup>er</sup> Juillet-1924.  
20 Médailles d'Argent. | 50 Médailles de Bronze.

SECTION B. — Concurrents ayant plus de 10 ans et moins de 14 ans révolus au 15 Avril prochain. Coupe de Championnat et titre de Champion Meccano de son groupe et de sa section pour une année à courir du 1<sup>er</sup> Juillet 1924.  
30 Médailles d'Argent massif. | 100 Médailles de bronze.

SECTION C. — Concurrents ayant plus de 14 ans révolus au 15 Avril prochain. Coupe de Championnat et titre de Champion Meccano de son groupe et de sa section pour une année à courir du 1<sup>er</sup> Juillet 1924.  
60 Médailles d'Argent massif. | 200 Médailles de bronze

Demandez feuille d'inscription à votre fournisseur à défaut, écrivez-nous : MECCANO (France) Limited, 78-80 rue Rébeval PARIS



CLOTURE

15 AVRIL 1924





# MECCANO

## MAGAZINE

Publié dans l'intérêt

des Jeunes Meccanos

PRIX  
0.10<sup>c</sup>

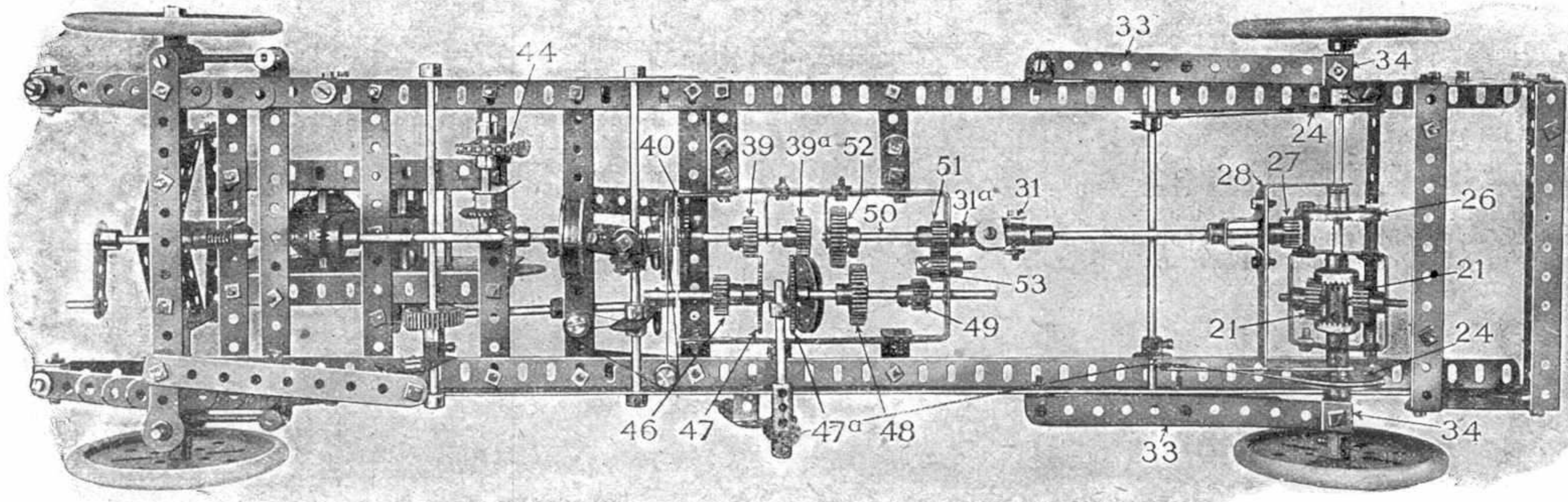


Fig. G. - Le châssis vu du dessous.

## LE CHASSIS AUTOMOBILE MECCANO

Instructions détaillées pour la construction de ce modèle intéressant.

### ARTICLE II

Dans notre numéro du mois dernier, nous avons publié la première partie des instructions nécessaires pour la construction du châssis automobile Meccano que nous considérons comme une merveille de construction Meccano. Ce modèle a été admiré par Sa Majesté le Roi d'Angleterre, et il est employé dans plusieurs écoles de mécanique pour les besoins de la démonstration. Il montre en miniature les principales parties du mécanisme d'une automobile modèle, et son moteur et son différentiel montrent clairement les principes sur lesquels le mécanisme est basé.

#### La difficulté de l'essieu arrière.

C'est un travail très difficile que de décrire un différentiel sur le papier et nous nous demandons même si les explications les plus claires possibles, instruiront davantage l'automobiliste. D'autre part, un modèle de Meccano montre exactement le fonctionnement de cette merveilleuse pièce.

Tout jeune Meccano sait que le différentiel est introduit dans l'essieu arrière de l'automobile, de manière à permettre la différence de vitesse de la roue extérieure quand le véhicule a à tourner. Comme la roue extérieure a un trajet plus grand à parcourir que la roue intérieure, il est clai-

rement impossible d'employer un essieu arrière solide, car la différence de vitesse des roues arrière ferait tortiller et casser l'essieu. Pour les roues d'avant, la difficulté est surmontée car on les monte sur des fusées, de manière à ce que chacune se meuve indépendamment de l'autre. On emploie une méthode analogue pour les voitures et les camions à quatre roues, mais ce n'est pas possible dans le cas des automobiles, car les roues arrière produisent l'effort de traction et doivent de ce fait être solidement accouplées à l'axe qui transmet la force motrice.

#### Un devis ingénieux.

La difficulté est surmontée d'une manière très ingénieuse, comme le montre la Fig. E, l'axe principal traverse un pignon (27) qui engage une roue de champ (26) attachée à une cage (23) montée sur des tringles (16 et 17) qui forment l'essieu arrière. Quand l'axe (et par conséquent le pignon 27) tourne, la roue de champ et la cage (23) tournent aussi, la dernière comprenant des roues dentées (21) qui permettent à n'importe quelle moitié de l'essieu arrière de tourner indépendamment de l'autre moitié. Nous pouvons ainsi faire tenir la roue à l'extrémité de l'axe (17) et avec le doigt faire tourner la roue sur l'essieu (16) en arrière ou en avant. Si l'axe et la roue dentée (27) tour-

nent, les deux roues arrière (montées sur l'essieu 16 et 17) doivent le faire aussi. Si la roue sur l'axe (16) tourne à une vitesse plus grande que la roue sur l'axe (17) ou *vice versa*, la différence de vitesse est prise par les roues dentées (21) dans la cage.

Ainsi, quand la voiture tourne à un coin de rue, ou qu'elle se meut dans un cercle, la vitesse est égalisée par le différentiel.

#### Construction du différentiel.

Le différentiel montré en entier sur la Fig. E, se construit de la manière suivante : les tringles de 9 et 13 cm. (16 et 17) sont en deux parties qui aboutissent et se meuvent librement dans l'accouplement (18), les grandes roues de champ (19 et 20) sont fixées à l'aide de vis d'arrêt. Les pignons de 19 mm. (21) sont fixés sur des tringles de 25 mm. (22) pour lesquelles le trou qui se trouve au milieu de l'accouplement constitue un support. Le cadre (23) est fait de 2 bandes courbées de 3x1 trous et de 2 bandes de 38 mm. Si l'on trouve que le cadre se bute contre les bosses des roues de champ, on peut les écarter pour leur donner de l'aise. Les roues de poulies de 38 mm. (24) sur la tringle (16 et 17) sont fixées par les freins de corde. Une tringle filetée de 25 mm (25) supporte le cadre (23) contre la roue de champ de 38 mm. (26) laquelle re-

çoit la force de transmission pour le pignon de 12 mm. (27): Le cadre extérieur (28) consiste en une bande courbée de 6×3 trous, et le cadre intérieur (23) est écarté par un collier (29) et la rondelle métallique (30). Le joint universel est constitué par deux équer-

res doubles renversées (31) reliées aux accouplements par un boulon de 19 mm. avec des écrous (32) entre.

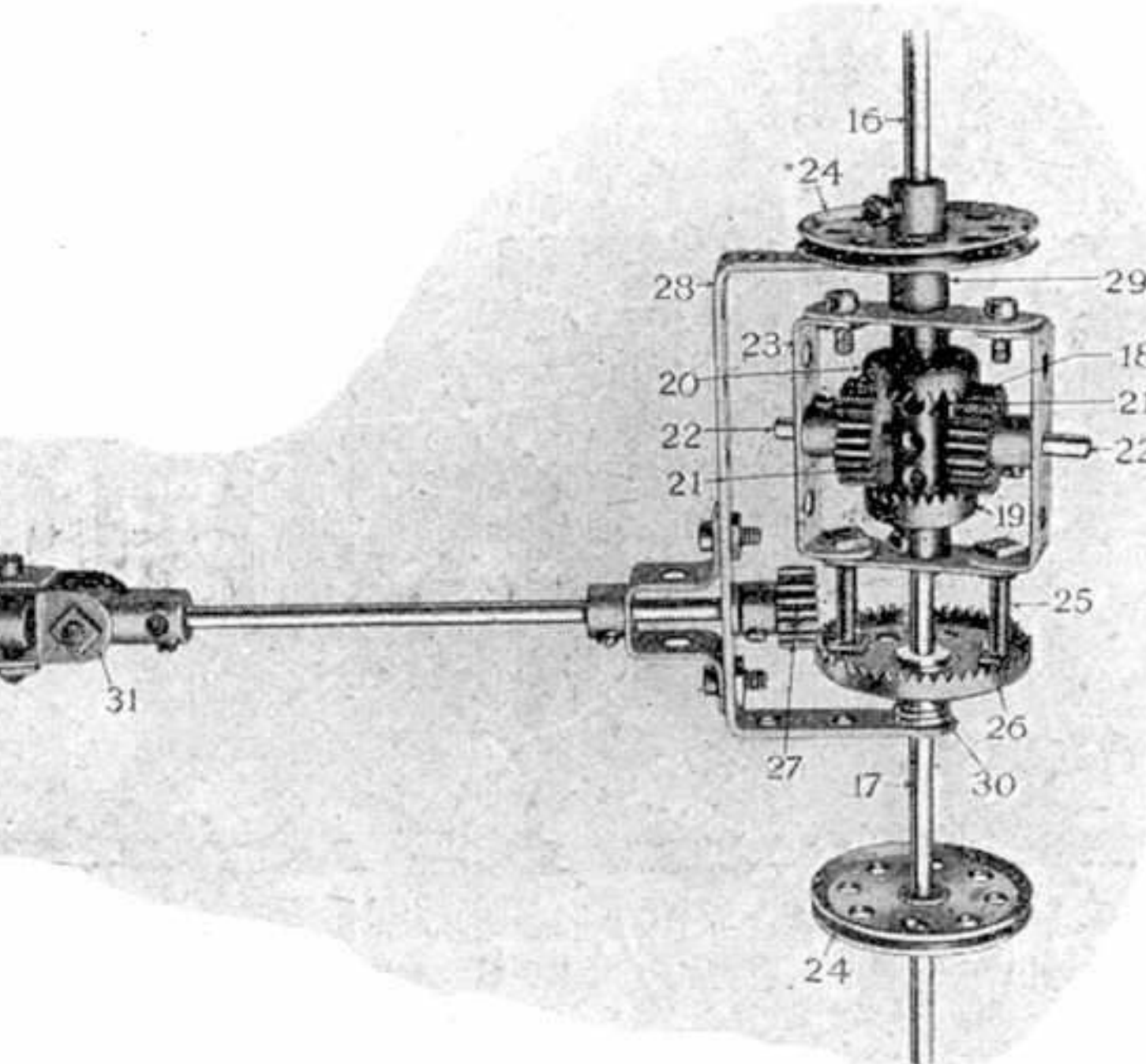


Fig. E. — Différentiel.

Les ressorts d'arrière (33, Fig. B) sont d'abord reliés à des bandes à double courbure (34) qui sont filetées sur les essieux arrière et attachées au côté du cadre, les roues arrière se trouvant ainsi fixées à l'essieu.

Le pignon conique (41) reçoit la transmission du moteur, entraînant le cône (41 A, Fig. B), la roue de champ de 19 mm. (42) est mise en mouvement par la manivelle.

Dans ce modèle, la griffe d'engrenage (43) n'est ici que pour l'ornement, bien que l'on soit en train de faire un perfectionnement en vue de la faire fonctionner réellement. Les engrenages coniques (41 et 41 A) sont mis en mouvement par la roue dentée (44) du moteur. Les tringles de 5 cm. pour la roue dentée (44) et le cône (41 A) sont montés sur les trous des équerres de 25 mm. placées sur les bandes croisées de 14 cm.

L'arbre à cames (45) est alors placé, et le pignon de 19 mm. (46) deux roues de 50 dents (47 et 47 A), le pignon de 25 mm. (48) et le pignon de 12 mm. 5 (49) sont laissés lâches sur l'axe, avant la mise au point. On met alors l'axe de transmission (50) et son pignon de 12 mm. (51) et la roue dentée de 25 mm. (52) est fixée. On met un pignon de 12 mm. (53) qui pivote sur une tringle de 25 mm. avec collier et vis d'arrêt. L'accouplement (31 A, gravure du mois dernier, Fig. E) est alors relié à la partie de l'axe faisant saillie (50).

#### Changement de vitesse.

En remuant un levier (54) l'axe (45) glisse et les changements de vitesse peuvent être contrôlés. Quand la vitesse est maximum, le pignon (46) entraîne la roue (40) et les pignons (48 et 52). Pour de petites vitesses, la roue (47) entraîne le pignon (39) et les pignons (48 et 52) restent entraînés. Au contraire, la roue (47 A) entraîne le pignon

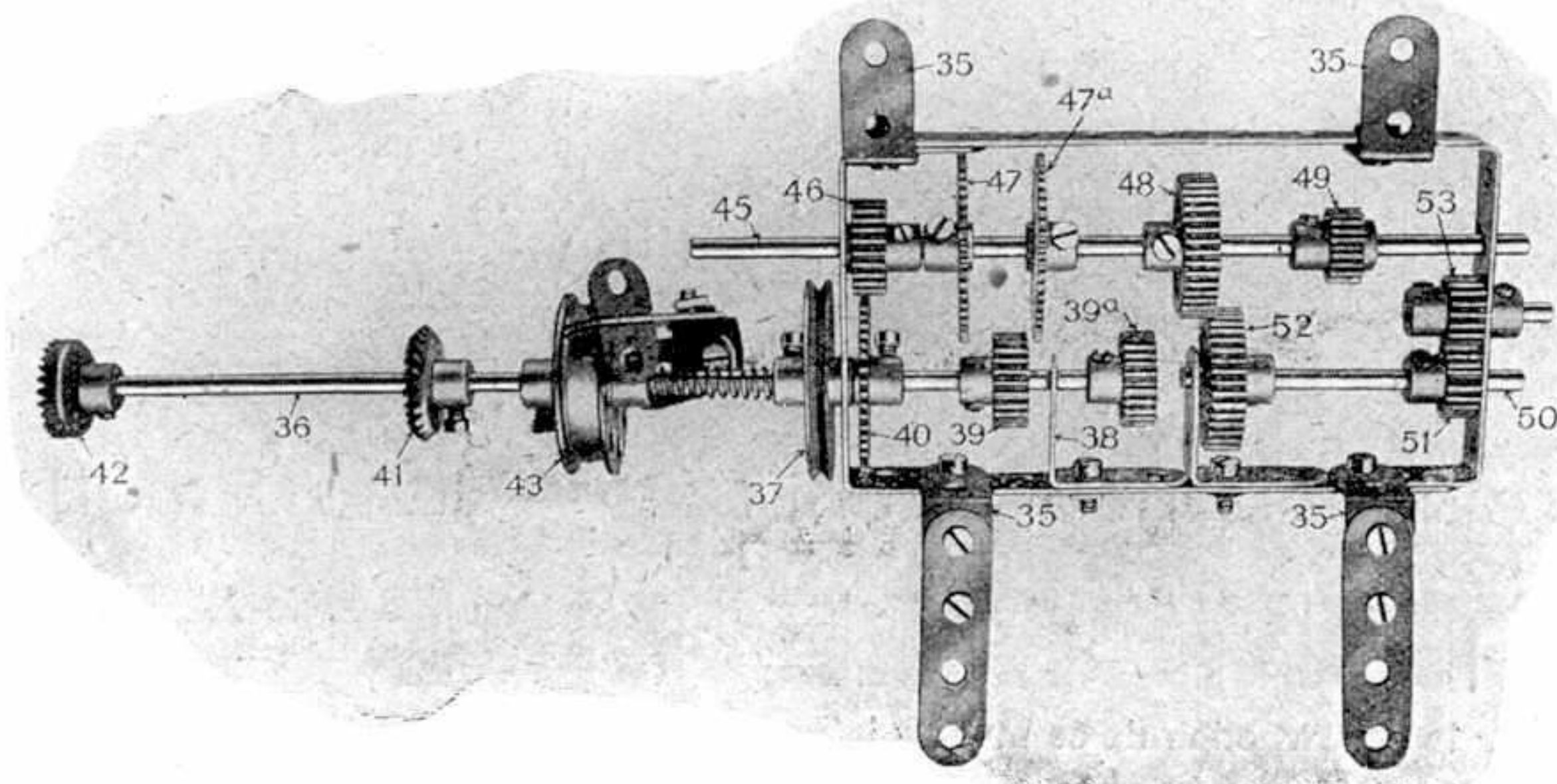


Fig. F. — Boîte d'engrenage.

#### Construction de la boîte d'engrenages.

Construisons maintenant la boîte d'engrenages (Fig. 1) en commençant par le cadre. Les côtés les plus longs sont composés de bandes de 11 cm. 1/2, attachées à chaque extrémité à des bandes courbées de 5×2 trous et fixées de chaque côté à des équerres renversées de 25 mm. (35).

Une poulie de frein (37) est fixée sur une tringle de 20 cm. (36). Introduisez la tringle (36) dans l'équerre renversée (38) et fixez les deux pignons de 19 mm. (39 et 39 A) et les roues de 50 dents (40).

(39 A) et les pignons (49 et 53), ce dernier actionnant le pignon (51) sur l'axe arrière (50).

Une équerre double (56, Fig. D) est attachée au côté du cadre et joue le rôle d'arrêt pour les leviers.

Comme le montre la Fig. G, le moteur est fixé à l'avant du châssis sur des bandes croisées de 14 cm. et l'accumulateur de 4 volts sur d'autres bandes croisées (57) est supporté par des pièces triangulaires (58).

FIN



## Notes Editoriales

Beaucoup de jeunes gens aimeraient sans doute être détectives et imiter les exploits du célèbre Sherlock Holmes. Or, la qualité la plus importante d'un détective est son pouvoir d'observation. Après tout, un détective n'est qu'un être humain. Son adresse ne peut pas être attribuée à un don surnaturel.

L'importance des détails.

Il doit sa force à l'habileté qu'il possède d'observer tous les petits détails qui échappent à une personne ordinaire. L'empreinte digitale sur la fenêtre par où le cambrioleur a passé, les cendres de la cigarette qu'il a fumée, le bouton de son veston qui s'est arraché à son insu : ce sont là des faits insignifiants qui n'attirent l'attention que d'un détective dressé à l'observation.

On peut s'amuser en se figurant détective, il suffit d'examiner attentivement les caractéristiques d'une personne que l'on rencontre. L'observation devrait être telle que, quelques jours plus tard, il vous serait possible de donner une description assez précise pour permettre son arrestation même dans un endroit éloigné du pays. Les résultats obtenus par un peu de pratique sont surprenants; le cerveau s'adapte à cet exercice, prend rapidement note des détails intéressants et s'en souvient.

Dans la vie normale, l'art d'observer est tellement peu développé — chose étonnante — qu'il est bon et avantageux de le cultiver autant que possible.

#### NOUVEAUX CONCOURS

Maintenant que la nouvelle saison a commencé, nous ferons paraître cet hiver, dans les colonnes de notre M. M. plusieurs concours qui, j'espère, intéresseront vivement les jeunes Meccanos. Le grand concours annuel primé de 10.000 francs pour les meilleurs modèles aura toujours lieu comme d'habitude et plusieurs autres concours seront annoncés de temps en temps dans les colonnes du M. M.

Mes lecteurs peuvent m'aider sensiblement pour augmenter le nombre d'abonnés en parlant du M. M. à leurs amis. Il existe en France des milliers de jeunes gens enthousiastes de Meccano qui aimeraient certainement faire connaissance avec

notre Magazine. Le tirage de notre journal s'augmente progressivement. Je désirerais cependant, afin de me permettre d'y ajouter de nouvelles pages, le voir encore plus répandu. A ce moment-là, je serai plus à même d'écrire les articles si goûtés des jeunes Meccanos. Si chaque lecteur du M. M. obtenait seulement un nouvel abonné, nous doublerions notre tirage, et pourrions vous donner un Magazine plus conséquent. Allons, jeune homme, ne voulez-vous pas essayer de décider un camarade à s'abonner au M. M.; de cette façon, vous rendrez possible son développement. Si vous connaissez un jeune Meccano qui ne soit pas un lecteur assidu de notre Magazine, envoyez-moi son adresse, je lui en ferai parvenir un exemplaire à titre gracieux.

.....

.....

## Grand Concours Meccano

“ CHAMPIONNAT ”

21 COUPES et 460 MÉDAILLES

VALEUR TOTALE : 10.000 FRANCS

Un grand Concours Primé est ouvert, auquel peut prendre part tout possesseur d'une boîte Meccano.

Nous offrons des récompenses d'une valeur de 10.000 francs pour les meilleurs modèles présentant un caractère de nouveauté et construits avec des pièces Meccano. Ni restrictions, ni droit d'inscription. Le Concours est divisé en trois sections : la première pour les enfants de moins de 10 ans; la seconde, pour les garçonnets de 10 à 14 ans; la troisième, pour les jeunes gens de plus de 14 ans. Vous pouvez vous procurer un bulletin d'inscription chez votre fournisseur habituel. A défaut, écrivez-nous.

## Quand êtes-vous né ?

Cadeaux d'Anniversaire  
pour les  
jeunes "Meccanos"



La plupart des garçonnets savent que Meccano existe depuis plus de vingt ans et que sa carrière est une suite ininterrompue de succès. Dès ses débuts, connu sous le nom "La Mécanique rendue facile" le jouet a prospéré et s'est développé rapidement. En 1908, son nom a été changé en "MECCANO" et, en même temps, se fondait la Meccano Limited. Il y a donc quinze ans que la Société actuelle a été fondée et ce sont quinze années de progrès et succès continus.

Nous avons penser à la façon de célébrer le quinzième anniversaire de la Meccano Ltd. et nous avons trouvé un moyen qui, nous espérons, réjouira des milliers de jeunes Meccanos.

Nous avons décidé d'offrir un joli cadeau à tout acheteur d'une boîte Meccano d'un train Hornby, Zulu ou Georges V dont l'anniversaire tombera à la même date que M. HORNBY notre directeur gérant.

Ce cadeau sera un joli portefeuille en maroquin. C'est exactement ce qu'il faut à chaque garçon — solide, durable et d'excellente qualité — et il pourra être employé pendant des années. Nous espérons qu'il nous rappellera agréablement aux jeunes gens dont l'anniversaire coïncide avec celui de M. HORNBY.

Tous renseignements et feuille d'inscription spéciale se trouvent dans chaque boîte Meccano ou train. La seule chose à faire est de remplir la feuille d'inscription et l'envoyer à Meccano [France] Ltd.

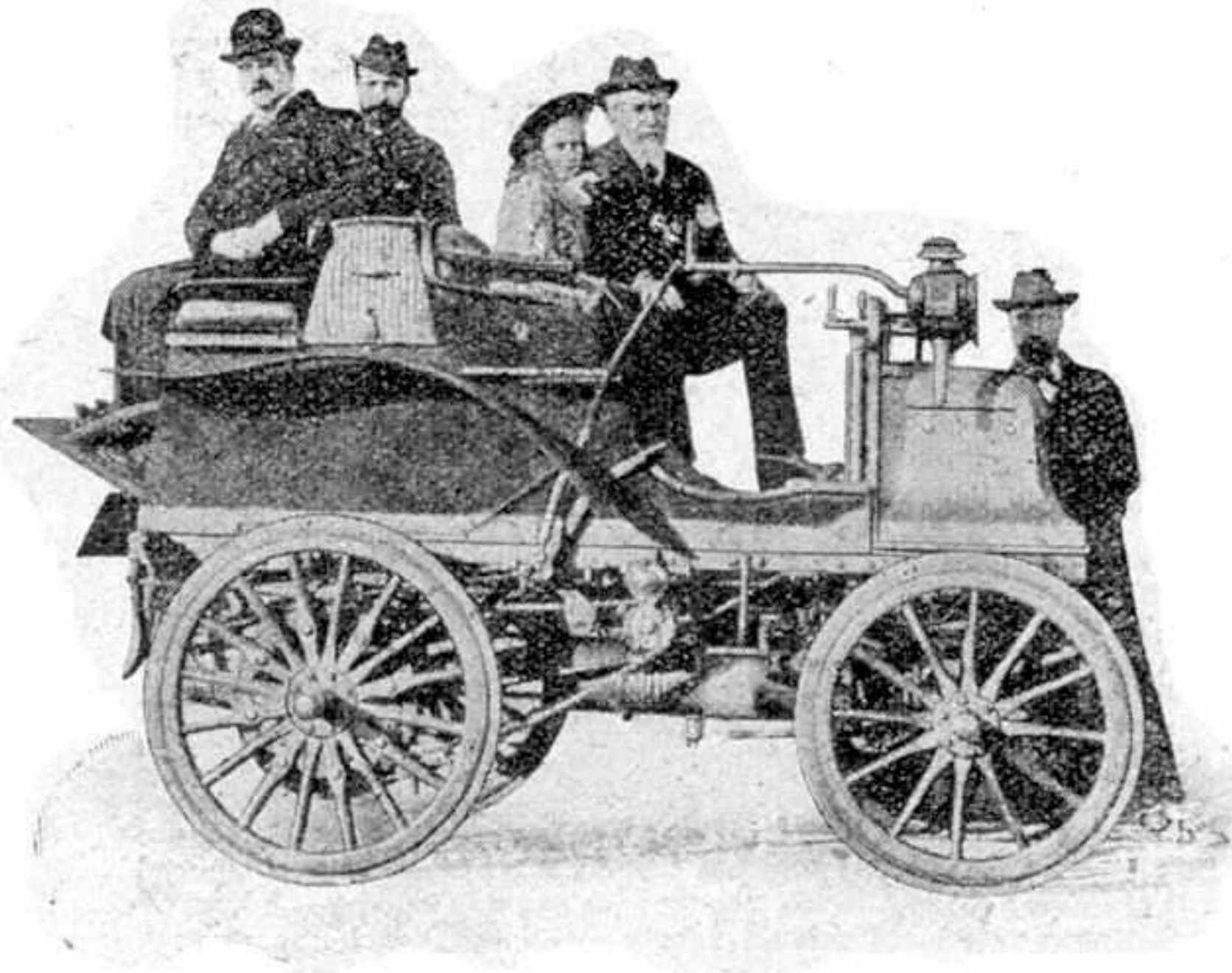
La date de naissance de M. HORNBY sera publiée dans le Magazine de Mai prochain.

# HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

Il nous est difficile de nous rendre compte du grand changement qui a eu lieu depuis vingt ans dans la circulation de nos rues. Il y a vingt ans, on connaissait à peine l'automobile et l'apparition d'un véhicule se conduisant par lui-même excitait la curiosité publique et fournissait l'occasion de grands rassemblements.

*Depuis vingt ans.*

A ce sujet, lisez l'histoire intéressante d'un cri-



UNE DES PREMIÈRES AUTOMOBILES

minel notoire, de retour à Paris après un long séjour dans une de nos grandes prisons.

Détenu pendant plusieurs années, il ignorait par conséquent ce qui s'était passé dans le monde extérieur. Au début de son internement, la circulation dans les rues de Paris se faisait à l'aide de voitures à chevaux et les vieux tramways à chevaux étaient le moyen de locomotion le plus rapide et le plus pratique pour aller d'une extrémité à l'autre de la ville.

De retour à Paris, homme libre de nouveau, ce prisonnier libéré vit d'un seul coup d'œil tous ces changements nés graduellement pendant les vingt ans passés en prison. Au lieu des fiacres, il vit des centaines de taxis; au lieu des coupés et landaus des gens du monde, il vit des limousines Renault, Citroën; au lieu des vieux omnibus, il vit des autobus qui nous sont si familiers. Les longues suites de voitures qui se conduisaient seules, sans l'aide de chevaux l'effrayèrent; il devint subitement fou et tomba foudroyé, la peur l'avait tué.

*Étonnants progrès.*

Rien n'a fait de plus rapides progrès que le moteur à essence, aussi bien sur terre, sur mer, que dans l'air. Depuis quelques années, les progrès ont été extraordinaires, surtout dans l'aviation. Cela semble presque incroyable de penser qu'une telle invention ait pu être aussi développée et perfectionnée en aussi peu de temps (20 ans), c'est cependant vrai.

*Premier véhicule pratique sans cheval.*

En 1769, un Français appelé Cugnot produisit un camion locomotive à vapeur. Le véhicule de Cugnot comprenait un moteur avec à l'intérieur une encombrante chaudière et un brasier. Il avait deux cylindres en cuivre se mouvant seuls et dont les pistons étaient actionnés alternativement par des manivelles sur l'unique roue de conduite. Le véhicule, après avoir été muni du dispositif de machine convenable atteignait une vitesse d'environ 2 kilomètres 400 à l'heure, avec quatre passagers. Cependant, la provision de vapeur ne durait que 10 ou 15 minutes au bout desquelles les passagers étaient obligés de descendre pour attendre que la vapeur soit de nouveau produite.

Le camion à vapeur de Cugnot fit entrevoir de merveilleuses possibilités de traction pour locomotive, mais malheureusement il n'eut pas tout le succès qu'il méritait. Après quelques essais dans les rues de Paris, on le considéra comme un danger pour la sûreté du public, et on le remisa à l'arsenal. Il est actuellement exposé au Musée des Arts et Métiers, à Paris.

*Les vieilles lois concernant le Code des routes.*

Quand les trains apparurent, il y eut beaucoup d'opposition des partis intéressés; ceux-ci comprenaient les propriétaires de canaux, les loueurs et marchands de chevaux, les aubergistes, qui pensaient tous que leur commerce souffrirait de l'établissement des chemins de fer.

Cette opposition se présenta de nouveau quand on eut l'idée d'automobiles à vapeur; on ajouta de nouvelles lois au vieux Code des routes afin de gêner considérablement les pionniers du moteur. Ces nouvelles clauses venaient en grande partie des mêmes intéressés qui craignaient que le transport par chevaux ne disparaisse complètement.

même évitant ainsi la lourde chaudière et le brasier du moteur à vapeur. Cette invention marqua le plus grand pas en avant dans l'histoire de l'automobile et fut suivie en 1881 par la production d'un léger moteur à essence par Gottlieb Daimler. Celui-ci ressemblait en beaucoup de points au moteur à gaz, la principale différence consistant en ce que le combustible employé était de l'essence vaporisée au lieu de gaz explosifs. Ceci permettait au moteur de se mouvoir tout en travaillant, ce qui avait été impossible quand on employait le gaz produit par la combustion du charbon.

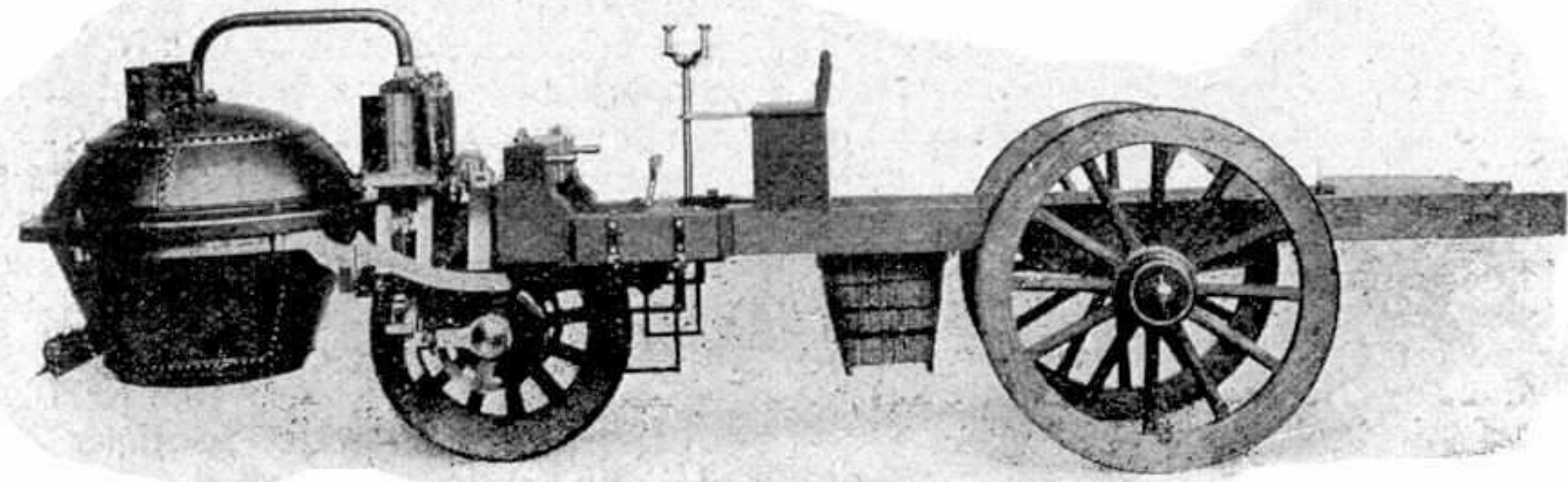
Daimler fit subir à son premier modèle tant de perfectionnements que la firme d'ingénieurs bien connue, MM. Panhard et Levassor, obtinrent le droit de construire des voitures pourvues de ce moteur. L'année suivante, on fabriqua plus de cent automobiles.

*La première Exposition d'Automobiles.*

La première Exposition d'Automobiles eut lieu à Turnbridge Wells, en 1885, et intéressa les gens de tous les pays. Parmi les voitures exposées se trouvaient une Panhard avec le moteur Daimler, une voiture à essence Peugeot, une de Dion à vapeur et une bicyclette à essence, « l'ancêtre » de notre motocyclette actuelle. Il est intéressant de noter que les firmes ayant eu leur stand à cette exposition sont parmi celles les plus célèbres de l'industrie automobile de nos jours.

*Voitures plus lourdes et plus puissantes.*

Depuis environ trente ans qu'il a été inventé, le principe de combustion interne pour les moteurs n'a pas du tout changé, ce qui prouve que la première invention avait de solides bases. Après la vente des premières automobiles, les fabricants reçurent des



PREMIÈRE AUTOMOBILE PRATIQUE, CAMION A VAPEUR DE CUGNOT

*Le moteur à combustion interne.*

En 1894, on fit des expériences tendant à se servir de l'explosion des gaz comme force, mais ce n'est qu'en 1860 que Lenoir produisit le premier moteur à gaz satisfaisant. La force d'échappement s'obtenait à l'aide de l'explosion des gaz dans le cylindre lui-

demandes pour de plus lourdes voitures et ils virent bientôt que l'on avait besoin de plus de force, et en même temps de plus d'élégance.

Et rapidement, l'auto évolua vers la somptueuse limousine que nous admirons.

(A suivre.)



## IDÉES... GÉNIALES

*Stanislas Debussière, Fécamp (Seine-Inférieure).* — Se tenir debout sur le pied droit, lever le pied gauche en arrière et saisir la pointe de la chaussure du pied gauche avec la main gauche, bien assurer l'équilibre, descendre le corps jusqu'à ce que le genou gauche touche le sol, puis se remettre droit sans lâcher le pied gauche. Voilà, ô Stanislas, un de ces exercices qui vous conservent jeune même un rédacteur en chef, et bien que je n'ai pas encore réussi à exécuter ce tour, je suis fermement résolu à essayer de nouveau dès demain matin avant le premier déjeuner. Je suis parfaitement d'accord qu'il doit y avoir un certain « chic nécessaire

— pas un truc, n'est-ce pas? — sans quoi la chose est impossible ».

*Victor Laplage, Oran (Algérie).* — Votre suggestion de donner des nouvelles dans le M. M. n'est pas pratique parce que la plupart de nos lecteurs sont à même de se tenir au courant par les journaux.

*Jacob Lapôtre, Nancy (Meurthe).* — Vous êtes servi à souhaits, la colonne ci-contre « Une visite au pays Meccano » devance votre désir.

*Jean Rabutin, Gap (Hautes-Alpes).* — Nous lisons souvent des lettres qui nous font désirer connaître personnellement leurs auteurs, et c'est précisément le sentiment que nous inspire la vôtre, Jean. Nous apprenons avec regret la fin peu brillante de votre club Meccano, mais nous nous rendons fort bien compte des difficultés. Enchanté de savoir que votre santé s'est sensiblement améliorée et que vous pouvez maintenant continuer vos études. Nous prenons note que vous ne voudriez pas voir le M. M. galvauder avec des histoires de feu et de sang, ni avec des concours à qui désignera le gagnant de la coupe de football: vous pouvez dormir tranquille à cet égard. Au fait, vous ne tapez pas mal à la machine, pour un débutant, seulement vous devriez doubler les interlignes.

## UNE VISITE AU PAYS MECCANO

Comme on nous l'a commandé tant de fois, nous avons fait imprimer à nouveau ce charmant petit livre qui décrit d'une manière particulièrement vivante la visite d'un jeune garçon à l'usine Meccano.

Notre stock de ces petits livres est limité, mais autant que notre approvisionnement nous le permettra, nous tâcherons de satisfaire chaque lecteur du Meccano Magazine par l'envoi à titre gracieux d'un exemplaire, toutefois après que demande nous en aura été faite.

Ecrivez-nous dès aujourd'hui, demain il se pourrait que ce soit trop tard.

## NOTRE SAC POSTAL



Dans cette colonne, le rédacteur en chef répond aux lettres des lecteurs dont, soit dit en passant, il est toujours heureux de recevoir des communications. Il reçoit des centaines de lettres par jour mais ne peut s'occuper que de celles d'intérêt générale.

C'est faciliter la tâche du rédacteur en chef que d'écrire lisiblement, à l'encre et sur un seul côté du papier.

**J. Berthelot (Toulon).** — Nous avons en vue de nombreux perfectionnements pour le M. M. et nous ferons certainement un intéressant concours.

**René Bulteel (Nancy).** — Il est vrai que nous avons été en retard pour la publication du M. M., mais nous espérons que malgré les nombreuses difficultés que nous rencontrerons, il paraîtra régulièrement à l'avenir. Voici notre adresse en Angleterre : Meccano Ltd Binns Road, Liverpool.

**A. Moreau (Brioude).** — Si vous voulez bien nous envoyer le nom de votre ami, nous serons heureux de lui envoyer un exemplaire du M. M. à titre gracieux.

**S. Michel (Quimper).** — Si vous êtes à Paris au commencement de l'année prochaine, tâchez de venir nous voir. Nous sommes toujours heureux de recevoir nos jeunes amis.

**J. Marceau (Orléans).** — Nous avons l'intention de publier un feuilleton.

**M. Arnould (Lille).** — Merci de vos suggestions, nous ferons de notre mieux pour traiter des sujets d'aventures et d'intérêt historique, suivant la place disponible.

**G. Laurent (Paris).** — Vos longues critiques nous seront utiles et nous y penserons à l'avenir.

**M. Gauthier (Reims).** — Nous sommes toujours heureux de recevoir des suggestions et des articles de jeunes Meccanos, sur n'importe quels sujets.

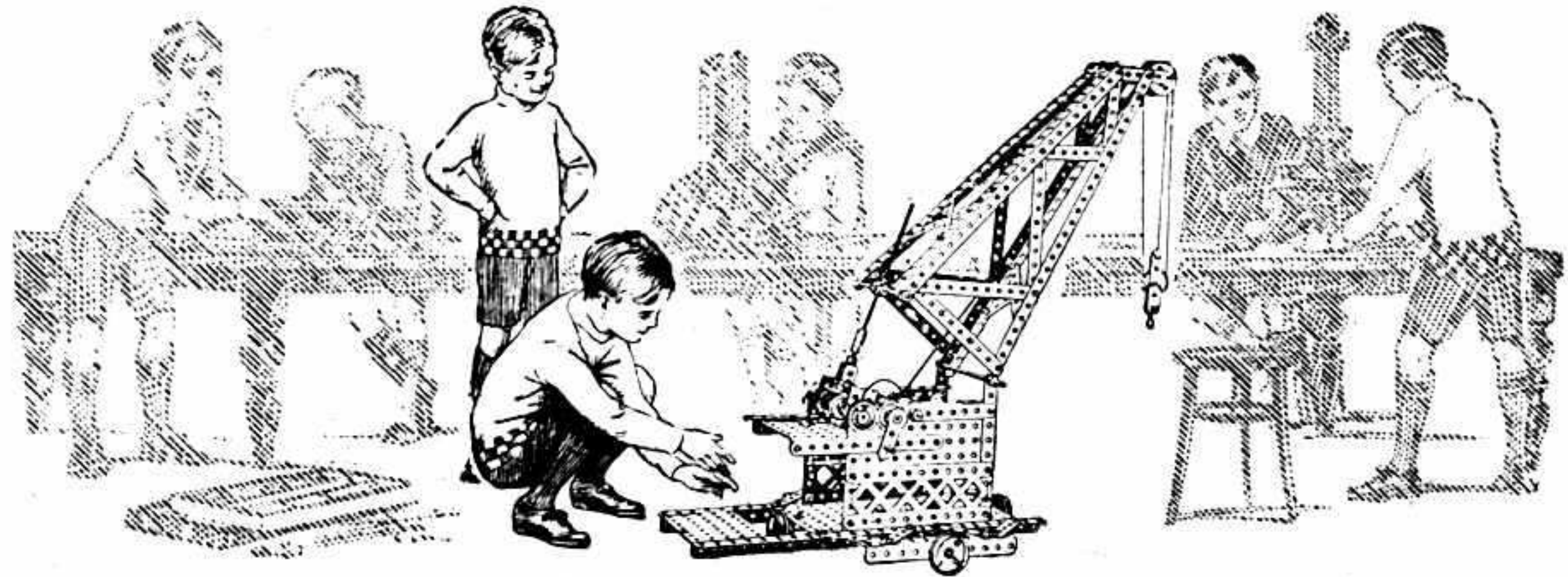
**L. Richard (Le Raincy).** — Nous avons peur des nombreuses complications qui ne manqueraient pas de se produire pour l'établissement d'une banque de jeunes Meccanos. Nous vous félicitons d'avoir fait tant d'économies en cinq mois. L'épargne est une excellente qualité et il y a du vrai dans le vieux proverbe : « Les petits ruisseaux font les grandes rivières ».

**Drouot (Le Mans).** — La liste des noms de tous les membres de la Gilde remplirait des centaines de pages du M. M. Nous craignons que la majorité de nos lecteurs ne soient déçus si en ouvrant leur exemplaire mensuel du M. M., ils ne trouvaient que des noms et des adresses de membres de la Gilde!



# La Gilde Meccano

ASSOCIATION AMICALE DES JEUNES MECCANOS



## Notes de la Gilde par le Secrétaire

La première soirée d'hiver a commencé et d'après les lettres reçues des Secrétaires de Clubs, la saison promet d'être très affairée et agréable.

Plusieurs Clubs s'apprentent déjà pour une exposition ayant pour but l'augmentation de leurs fonds. Les programmes pour la saison sont bien entendu très variés, étant donné que chaque Chef cherche le sujet qui intéresse le plus ses jeunes amis.

J'aimerais apprendre que la plupart de nos Clubs aient pu organiser, soit une équipe de football, soit un gymnase.

Pour le bénéfice de ceux parmi nos lecteurs qui ne sont pas membre de la Gilde, j'expliquerais que la Gilde fut établie à la demande de jeunes amateurs Meccanos qui avaient formé de petits Clubs entre eux. Ils ont voulu que leurs Clubs aient un centre-organisateur à notre siège auquel ils pourraient s'adresser pour des renseignements.

Cependant parce que beaucoup de jeunes Meccanos habitent des endroits où ne se trouve aucun Club, il était décidé d'organiser une Gilde qui servirait, non seulement pour les membres de Clubs, mais pour tous les amateurs. Quoiqu'il existe déjà de nombreux Clubs, il en manque aussi dans bien des villes. S'il n'y en a pas dans votre région, vous pouvez devenir "un membre solitaire" et si tel est votre devise, vous pouvez correspondre avec un autre membre, soit en France, soit à l'étranger.

## NOTES DE CLUBS

**Club Meccano, Gannat.** - Ce club compte douze membres et donne maintenant une séance toutes les semaines. Nous lui souhaitons tout le succès qu'il mérite et nous espérons lui envoyer sous peu son certificat d'affiliation à la Gilde Centrale.  
Secrétaire : M. Emile Licard, chez M. Martin Bouchet, Place de la Fédération, Riom [Puy-de-Dôme].

**Club Meccano Beauvaisien.** - Nous sommes heureux d'apprendre que ce Club fait de progrès sous la bonne direction de MM. Fauqueux et Legros. Ils ont loué une salle de Club et ont préparé pour la saison un intéressant programme comprenant un concours de modèles. Nous leur enverrons leur certificat d'affiliation aussitôt le retour de notre Président, actuellement aux Etats-Unis.  
Secrétaire : M. Fauqueux, 31, rue des Halles, Beauvais.

## COMMENT CHAQUE MEMBRE PEUT AIDER

Les membres enthousiastes peuvent rendre un grand service à la Gilde par le recrutement de nouveaux membres. Je voudrais que tous les jeunes Meccanos puissent com-

prendre le but de cette organisation, ce qui les déciderait certainement de venir en grand nombre, sans hésitation et avec enthousiasme, joindre nos rangs.

Il y a, dans ce pays, des milliers de jeunes amateurs de Meccano qui n'ont jamais entendu parler de notre Gilde ni du Magazine — ce qui est vraiment étonnant, quand on tient compte de tous nos efforts pour la faire connaître. Cependant, de fréquentes demandes de renseignements que je reçois de jour en jour, me permettent de constater que ceci est la triste vérité. Je compte sur votre aide afin que la Gilde soit partout connue.



MÉDAILLE DE RECRUTEMENT

LA MÉDAILLE DE RECRUTEMENT

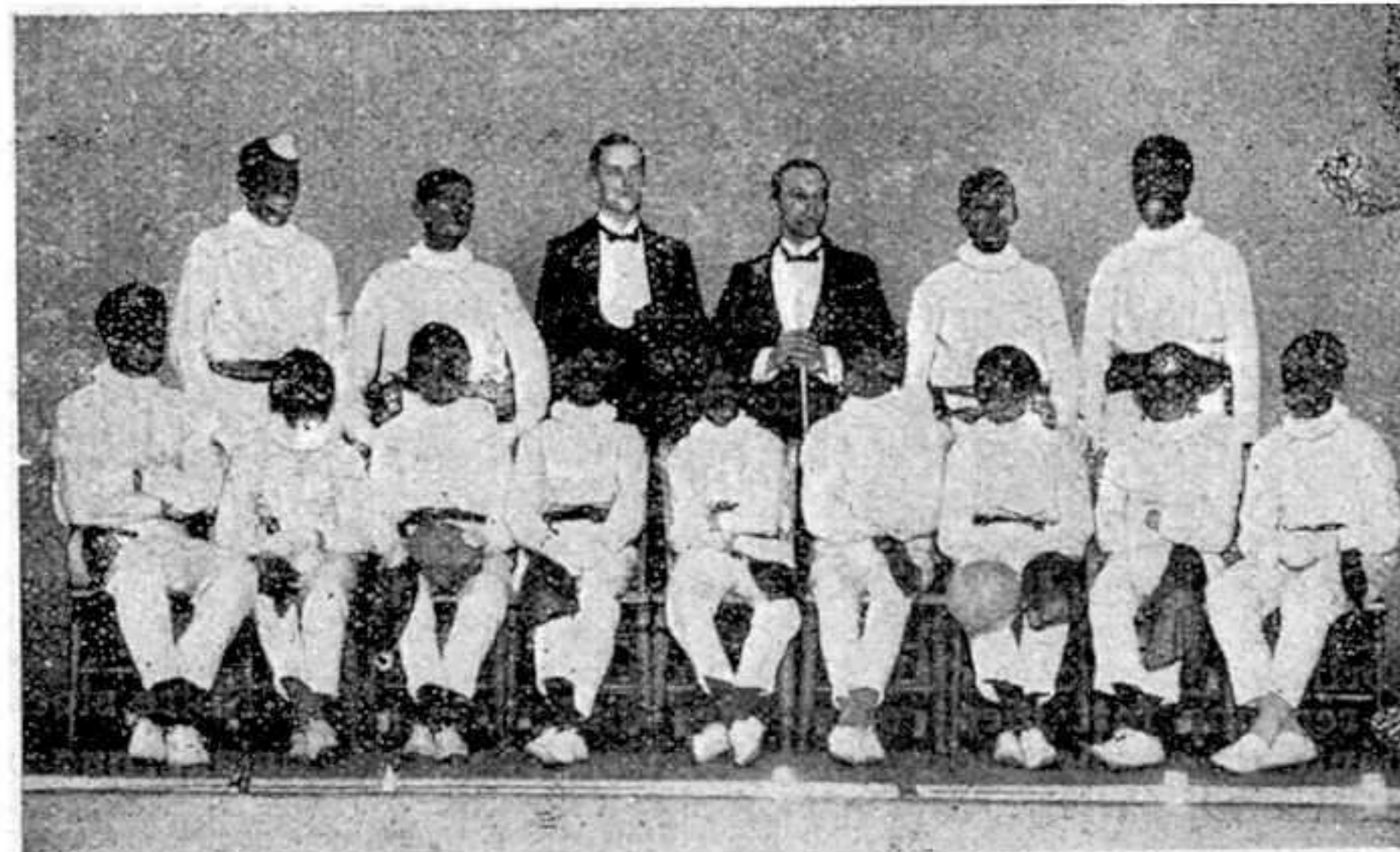
Chaque membre devrait essayer de nous amener trois nouvelles recrues ; à chacun qui réussit à faire inscrire trois nouveaux membres, j'offre une belle médaille.

Tout jeune garçon serait fier de posséder cette médaille dont la reproduction figure ci-contre.

## LA CHORALE MECCANO A DU SUCCÈS

Tout membre de notre Gilde trouvera intéressante cette photo prise au magnésium de la chorale Meccano de Leamington. Celle-ci a été prise sur la scène à Jephson Gardens où les chanteurs ont donné dernièrement une audition qui a remporté un grand succès. Il y a quelque temps, les artistes, à la demande de Lady Ilkestonne, ont organisé un concert de bienfaisance sur le terrain du Château de Warwick. Ils sont coiffés d'une perruque de nègre, portent les souliers blancs et les gants, une écharpe rouge et des collerettes plissées.

Je suis sûr que, tout comme moi, vous trouverez qu'ils ont l'air d'une troupe très capable



et, par leur homogénéité, donnent une excellente représentation.

Les membres du Club Meccano, à Leamington, sont très fiers de leur troupe.

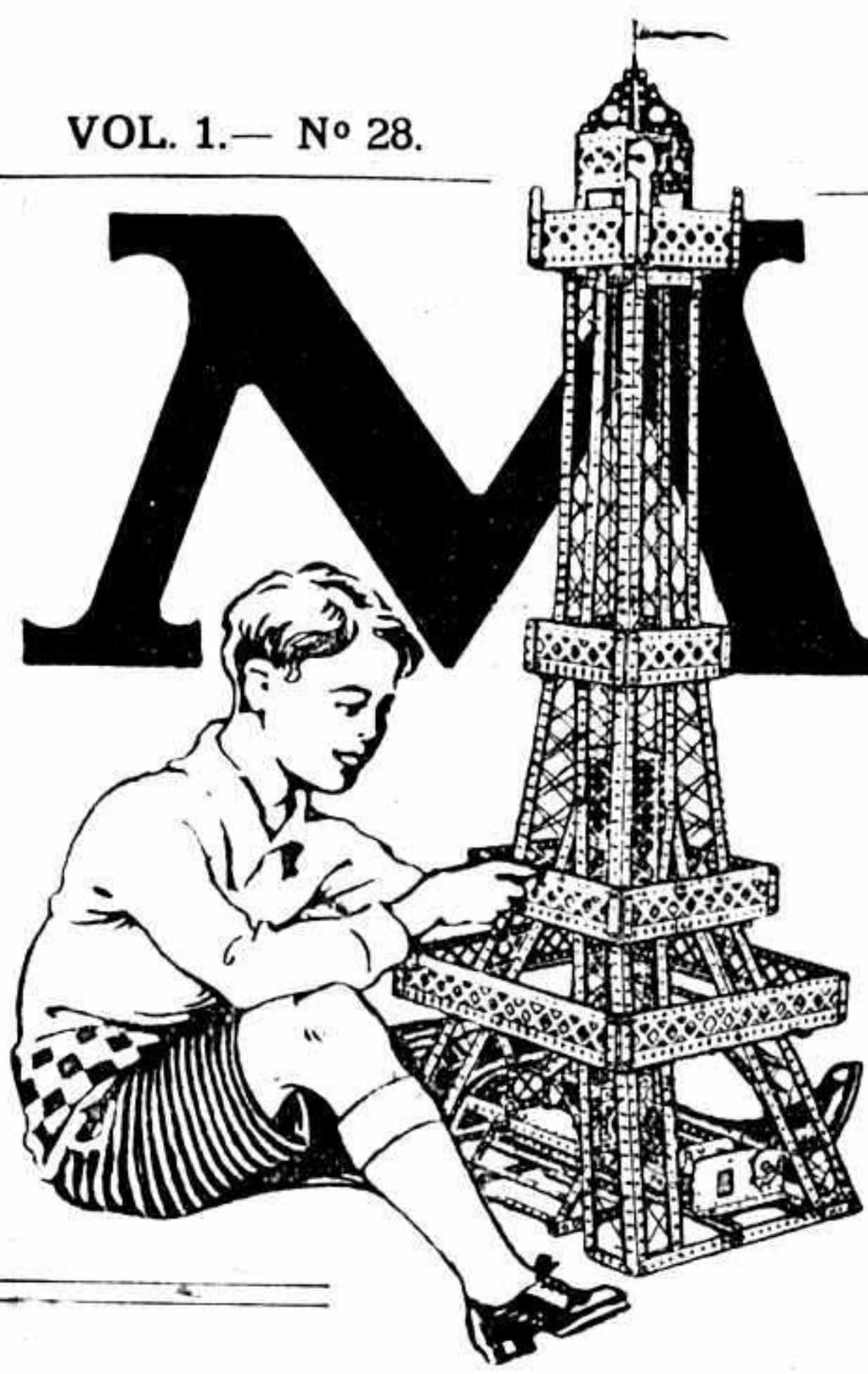
## AVIS IMPORTANT

On nous demande constamment des numéros des tirages précédents du Meccano Magazine. Nous ne faisons tirer qu'un nombre d'exemplaires correspondant à notre chiffre d'abonnés ; nous ne pouvons, par conséquent, fournir de numéros en retard.

## COMMENT RECEVOIR RÉGULIÈREMENT le MECCANO MAGAZINE ?

La plupart des commerçants qui tiennent les produits Meccano, vendent aussi le Meccano Magazine, mais afin de ne pas être déçu, vous devriez passer commande chez votre fournisseur habituel, de manière à vous réserver un numéro à chaque tirage. Le prix du numéro est de 0 fr. 10. Si vous rencontrez des difficultés, nous pouvons prendre note de votre abonnement dont chaque numéro vous serait envoyé régulièrement au fur et à mesure de son tirage.

Coût de l'abonnement : 0 fr. 60 pour six numéros consécutifs.



# MECCANO

## MAGAZINE

PRIX  
0.10<sup>c</sup>

Publié dans l'intérêt de Jeunes Meccanos



### Notes Editoriales

C'est un réel plaisir pour moi de recevoir des lettres aussi enthousiastes de mes lecteurs qui félicitent des perfectionnements du dernier tirage du M. M. J'ai l'intention d'en faire le meilleur journal à l'usage des jeunes gens et j'espère y apporter à chaque tirage des améliorations.

Pour les prochains tirages, j'ai un certain nombre de sujets et surprises qui l'un comme l'autre seront fort goûtés.

Depuis plusieurs mois, je suis harcelé par un grand nombre de mes lecteurs qui insistent pour me demander d'augmenter le nombre de pages du M. M. Après avoir bien réfléchi, j'ai décidé d'adopter cette heureuse idée, dont application à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain. Mais — ce mais était un peu inquiétant — si nous en augmentons le volume, il nous faut fatalement en augmenter le prix, que nous venons d'arrêter à 0 fr. 15 le numéro au lieu de 0 fr. 10.

Notre nouveau Meccano Magazine, si j'ose m'exprimer ainsi, serait de 8 pages, tiré sur beau papier blanc glacé. L'abonnement envoyé directement de nos bureaux de Paris et adressé à chaque abonné serait du prix de 1 fr. 20 les 6 numéros, c'est-à-dire le prix du numéro, 0 fr. 15, augmenté de 0 fr. 05, prix du timbre d'envoi. Les abonnements en cours seront servis à leur ancien tarif jusqu'à expiration.

Vous comprendrez aisément que l'envoi de milliers de magazines à nos abonnés nécessite beaucoup de travail. La plupart de nos dépositaires possèdent le M. M.; vous pouvez vous inscrire chez eux à raison de 0 fr. 15 le numéro, d'où économie pour vous du timbre d'envoi. Si certains de nos

lecteurs éprouvent de la difficulté à se procurer le M. M. chez leur fournisseur, ils n'ont qu'à m'écrire en mentionnant les renseignements nécessaires.

Un simple aperçu du programme attrayant que nous avons composé à votre intention. Le mois prochain, nous allons commencer la publication d'un feuilleton « Une nuit auprès d'un étang »; c'est une histoire de Peaux-Rouges. Plus tard, nous publierons des instructions concernant la construction d'intéressants modèles tels que « Le chargeur à charbon rapide pour bateaux » et « la pendule Meccano ».

Dans notre numéro d'octobre, nous avons annoncé un nouveau concours de rédaction. Jusqu'à présent, nous n'avons pas reçu beaucoup de travaux, je désire que chaque lecteur lise attentivement l'annonce que nous publions de nouveau dans ce numéro. Le but de ce concours est de connaître les idées et les critiques de mes lecteurs, la plupart d'entre eux ont certainement beaucoup d'idées à émettre au sujet de la bonne direction et marche du M. M. La date de clôture est fixée au 15 janvier 1924. Si vous le voulez, vous avez encore le temps de vous mettre à l'œuvre.

*Bonnes choses à venir.*

*Nouveau concours de rédaction.*

### NOUVEAU CONCOURS POUR NOS RÉDACTEURS

Nous recevons fréquemment de jeunes Meccanos enthousiastes des lettres fort intéressantes nous disant le plaisir que leur procurent leurs boîtes Meccano, et nous avons été frappés du talent littéraire qu'attestent la plupart de ces communications. Nous offrons donc aujourd'hui deux prix consistant en premier prix un moteur vertical et second prix un train Zulu pour la meilleure rédaction sur le sujet suivant : « Comment je mènerais le Meccano Magazine si j'en étais le Directeur ? »

Ce concours est ouvert à tous les lecteurs du Meccano Magazine. Il sera clos le 15 Janvier 1924 et le résultat en sera publié dans le numéro de Février. N'écrire que sur un côté du papier. Pas plus d'environ cinq cents mots. Inscrire le nom, l'adresse et l'âge de l'auteur au dos de chaque feuillet. Envoyez par 'a poste sous enveloppe portant la suscription suivante : Concours de Rédaction.

**GRAND CONCOURS CHAMPIONNAT**

Allez-vous participer au Grand Concours de construction de modèles Meccano ?

21 coupes — 460 médailles  
Valeur totale : 10.000 francs

Date de clôture : 15 Avril.

Voir les renseignements page 3

## Houp ! Houp !! Houp !!! Peaux-Rouges !

FAUCON ROUGE, L'INDIEN IROQUOIS, VA VENIR.



Il arrivera le 1<sup>er</sup> Janvier dans un merveilleux feuilleton : « Une nuit au bord d'un étang ». Cette histoire, qui se continuera sur plus de trois numéros du Meccano Magazine, est une des meilleures histoires de Peaux-Rouges qui aient été écrites.

« Une nuit au bord d'un étang », le premier feuilleton qui paraîtra dans ces pages, est publié en réponse aux centaines de demandes qui nous ont été faites.

Nous en publierons d'autres, suivant le goût de nos lecteurs que nous invitons à nous donner leur opinion à ce sujet.

Notre Meccano Magazine sera beaucoup demandé. Assurez-vous, DÉS AUJOURD'HUI la lecture captivante de ce récit en vous abonnant, sans plus tarder à notre journal.

# HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

*Les merveilleux progrès du moteur à essence.*

## 2<sup>me</sup> PARTIE

Le moteur à vapeur est alimenté par la vapeur qui est généralement produite près du cylindre, la vapeur étant accumulée et conduite au cylindre, sous pression. Là, elle anime un piston dont le va-et-vient est converti, à l'aide d'une manivelle assistée d'un volant, en mouvement de rotation.

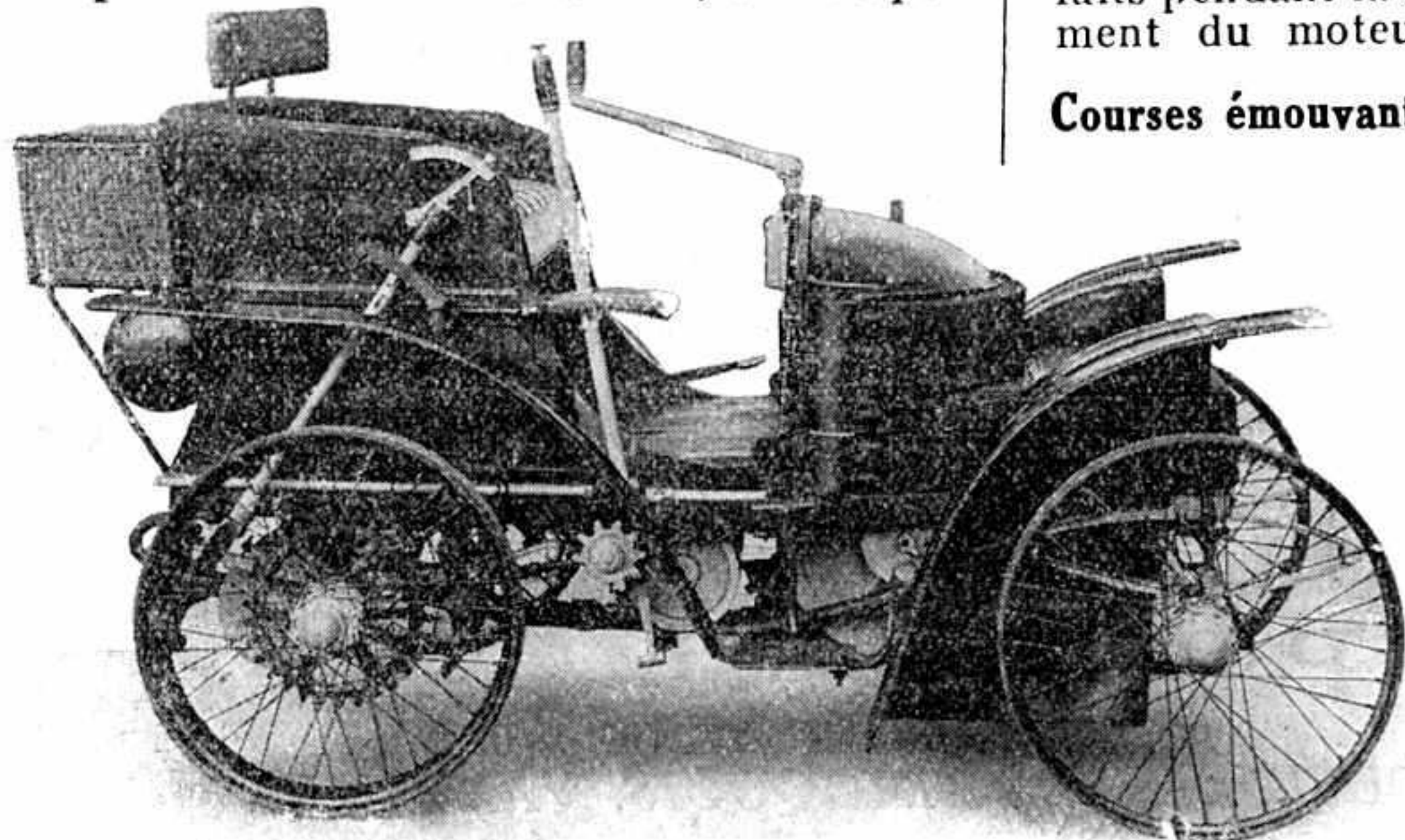
### Fonctionnement d'un moteur à essence.

Dans les automobiles, on emploie le moteur à combustion interne, et dans ce système l'opération est beaucoup plus rapide. L'essence est vaporisée par un carburateur, après son mélange avec l'air, elle est conduite au cylindre où elle joue le rôle de gaz explosif. Puis à ce moment, à l'aide d'une étincelle électrique, on obtient l'explosion.

L'explosion produit un changement très rapide dans la nature des gaz; ils s'étendent avec une force extraordinaire. Comme il n'y a pas d'ouverture dans le cylindre, la dilatation pousse le piston en avant et fait ainsi tourner le volant, de la même manière que dans le cas du moteur à vapeur. Après l'explosion, les gaz s'échappent du cylindre et l'opération recommence. L'ouverture et la fermeture des soupapes, de même que les explosions se produisent avec une très grande rapidité — certainement plusieurs centaines de fois à la minute, et parfois même plus de mille fois. Donc, au lieu d'entendre une seule explosion, nous entendons le bourdonnement de beaucoup d'explosions qui constitue le bruit continu et caractéristique des voitures de courses filant à toute allure.

### Mécanisme de l'automobile.

Les moteurs d'automobiles ont généralement quatre ou six cylindres, et chaque cylindre contient un piston. Les explosions n'ont pas lieu simultanément, mais elles sont réglées de manière à se produire à des intervalles différents pour chaque cylindre. Les pistons sont reliés à un axe, étendu pa-



Un type primitif d'automobile.

rallèlement aux principales parties du châssis. A l'extrémité avant de l'automobile, la manivelle est engagée dans cet axe, tandis qu'un volant est placé près du siège du chauffeur. Ce volant a pour but de faire rouler la voiture d'une manière régulière. En embrayant, la force du moteur est transmise par un axe à l'essieu arrière de la voiture et celle-ci se déplace en avant.

Le débrayage a pour effet de dégager les roues de la voiture de sorte que celle-ci peut

rester en place même si le moteur fonctionne.

On peut contrôler la vitesse d'un moteur par la boîte d'engrenages. Les engrenages consistent en une série de pignons et d'axes; le mouvement des roues est contrôlé à l'aide d'un levier placé à côté du chauffeur. La voiture part d'abord à une faible vitesse qui est augmentée par la suite. Si la voiture partait à grande vitesse, non seulement ce serait désagréable pour les passagers, qui sans nul doute seraient projetés à l'avant, mais encore cela causerait de sérieux dégâts à la transmission et au moteur. presque toutes les voitures sont pourvues de quatre vitesses : trois avant, une arrière.

### Moteurs à vapeur et à essence.

La chaudière et le brasier étant nécessaires au moteur à vapeur, celui-ci est tant soit peu encombrant comparativement au moteur à essence, et présente de nombreux inconvénients quant au poids. Le moteur à essence est non seulement le producteur de force motrice le plus léger, mais c'est aussi le plus simple et le plus économique. Si de nos jours le moteur à essence n'avait pas été aussi perfectionné, la conquête de l'air ne serait probablement pas un fait accompli, car il serait impossible de conduire un aéroplane muni d'un moteur à vapeur à cause du poids de la chaudière et du brasier.

Dans cet ordre d'idées, les résultats des sollicitations faites aux ingénieurs pendant la Grande Guerre sont que les progrès du moteur à essence dans l'air furent plus grands que pour le moteur des automobiles. De considérables progrès ont été également faits pendant la guerre pour le perfectionnement du moteur à essence des bateaux.

### Courses émouvantes à Brooklands.

Le terrain de courses connu sous le nom de Brooklands, à Weybridge, Londres, n'a pas joué un petit rôle dans les progrès de l'automobile. Tous les automobilistes enthousiastes y viennent faire des essais de vitesse en toute sécurité. La grande piste de béton est munie d'un rebord par endroits et ressemble ainsi à un immense bassin. Ces rebords permettent aux voitures de courses de tourner rapidement sans danger, car si la piste n'était pas entourée ainsi les voitures se renverseraient. C'est une expérience merveilleuse que d'assister aux courses de Brooklands, et chacun ne peut s'empêcher de se demander ce que les pionniers de l'automobile penseraient s'ils pouvaient être présents.

Une rangée de voitures est alignée sur la piste; les moteurs font entendre un ronronnement monotone. Les voitures basses, étroites et sans poids superflu ressemblent à une meute de lévriers. Aussitôt le signal

donné, les concurrents débrayent les voitures, se ruent en avant, pendant quelques



La "Sunbeam Racer" qui a gagné le Grand Prix

minutes la situation paraît quelque peu incertaine, jusqu'à ce que les concurrents se soient nettement distancés. Une fois qu'ils sont « lancés » cependant, c'est une lutte sans merci et les voitures se précipitent autour de la piste à des vitesses telles que nos express les plus rapides ne pourraient soutenir.

### Les joies de la course.

De cette manière, les distances n'existent pour ainsi dire plus. Quelquefois une ou deux voitures se trouvent en tête et si leur vitesse est particulièrement grande, elles peuvent se maintenir ainsi jusqu'à la fin de la course. D'autres fois, cependant, le résultat n'est pas aussi certain et de constants changements ont lieu dans l'ordre des voitures.

Il faut beaucoup d'adresse et d'attention pour conduire une automobile dans une de ces courses et vous pouvez être sûrs que les automobilistes qui y prennent part n'invitent pas leurs mères et leurs tantes effrayées à passer le samedi après-midi avec eux.

(Fin)



## IDÉES GÉNIALES

A. Ronta, Charleville (Ardennes). — Nous pensons qu'il y aurait certainement de l'avantage à faire des trous dans la poulie vive, de manière à former un accouplement dans les petits outillages. Nous y porterons notre attention.

E. Bonfilhon, La Seyne (Var). — Nous craignons qu'un essieu fait avec autre chose que du métal ne puisse supporter l'usure et l'effort.

A. Noël, Chatenois (Vosges). — Si nous recommençons le dessin de notre moteur à mouvement d'horlogerie, nous nous souviendrons de votre suggestion concernant le régulateur de vitesse. De même, nous suggérons une bande de friction sur une poulie dans l'essieu de conduite de manière à obtenir un contrôle improvisé.

J. Desgoberl, Tours (Indre-et-Loire). — Nous vous remercions de vos critiques concernant les trains Hornby. Le but de notre méthode actuelle pour la fabrication des rails, c'est le bon marché. Nous apprécions votre suggestion au sujet d'une voie plus rigide et plus réelle, mais ceci rentre dans la catégorie des modèles supérieurs.

Nous avons déjà porté notre attention sur le renforcement des lignes de point. Les perfectionnements du matériel de chemin de fer que vous mentionnez viendront en leur temps.

# Distribution de 10.000 fr. *Pas aussi facile que cela paraît*



**A**INSI que les lecteurs du *Meccano Magazine* le savent, la date du concours de construction de modèles de Meccano approche. Nous espérons que tous les jeunes Meccanos voudront concourir, et qu'ils enverront leur demande bien avant le 15 avril prochain. Le travail

du jury est toujours difficile. Représentez-vous le dépouillement et le classement de vos milliers de feuilles accompagnées de photographies ou de dessins, dont chacune doit être soigneusement examinée ainsi que toutes les parties du modèle lui-même. On trouve de jeunes Meccanos dans presque tous les coins du globe, aussi les formules d'inscription affluent de toutes les parties du monde. Celles rédigées en langues étrangères passent d'abord à notre Service de Traduction pour être transcrites en français. L'anglais, le hollandais, l'espagnol, l'italien, le norvégien et le suédois sont aussi très usités, bien que quelquefois on reçoive des formules d'inscription en



chinois, en russe ou en bulgare. Je suis certain que tous les jeunes Meccanos voudraient être là pour aider M. Hornby et son personnel dans leur travail d'attribution des récompenses. Bien que vous, mes enfants, ne pouvez être présents, vous pouvez cependant beaucoup aider et faciliter la tâche du jury en remplissant exactement et soigneusement vos formules d'inscription et plus particulièrement en écrivant *très lisiblement*. Si, au premier coup d'œil, les membres du jury ne peuvent lire ce que vous avez écrit, il n'y a peu de chances pour qu'ils ne comprennent les points importants de votre modèle. Une brève description de votre modèle, ce qu'il est, à quoi il sert, suffisent à attirer l'attention des membres du jury. Ne faites pas une trop longue description. Un jeune Meccano, dans un précédent concours, remplit vingt pages de papier écolier, puis nous écrivit qu'il ne pouvait terminer ce qu'il avait à nous dire sur son modèle parce qu'il n'avait plus de papier! Ceci était pendant la guerre, alors que le papier était rare, mais maintenant que nous ne sommes plus rationnés, j'espère que ni lui, ni d'autres n'infligeront vingt pages de description aux membres du jury qui, sans



exagération, ont déjà plus de travail qu'ils n'en peuvent faire. Certains jeunes Meccanos ont le « chic » pour attirer l'attention du jury. L'un d'entre eux présentait une charrette de foin — simplement une petite charrette ordinaire, semblable à des centaines d'autres présentées par des candidats à chaque concours. Mais avant de photographier sa charrette, ce jeune garçon la remplit de foin, la rendant si agréable à l'œil que ses principaux traits apparaissaient aussitôt.



En une seule fois, envoyez tous les détails concernant votre modèle. Le candidat qui

écrivit : « Si vous pensez que j'aurai un prix, dites-le moi et je vous enverrai une meilleure photographie de mon modèle », ne pouvait guère avoir d'espoir! Quand vous vous présenterez à un concours, travaillez ferme pour avoir un prix selon votre mérite. Ne soyez pas dans la disposition d'esprit du garçonnet écrivant ceci : « Je ne veux pas de prix, et j'envoie seulement mon modèle pour le bien des autres ».



Si possible, la reproduction de votre modèle doit être une photographie. Si vous ne le pouvez, un bon et très net croquis, accompagné d'une courte description en tiendra lieu. Nous recevons des centaines de photographies que seuls les candidats qui les ont envoyées peuvent comprendre. Quelques-unes paraissent avoir été prises à la lueur d'une bougie. D'autres n'ont même pas été fixées et noircissent très vite, si bien que le beau modèle a disparu.

Quand vous décrivez ou photographiez un modèle, rappelez-vous que les membres du jury ne l'ont jamais vu et qu'ils ne savent rien à ce sujet. Par contre, vous, vous y avez réfléchi et travaillé pendant des semaines, des mois peut-être, vous le connaissez par cœur, même dans tous ses petits détails. Décrivez-le de manière à ce qu'il saute de suite aux yeux des membres du jury. Inutile de faire des frais d'illustrations, la décision n'est pas basée sur la valeur de la photographie mais sur celle du modèle présenté. Que ce soient des photographies ou des dessins, ils doivent être clairs de manière que le jury voit immédiatement les meilleurs traits du modèle.

Ecrivez seulement sur un côté du papier. Nous nous rappelons avoir reçu une feuille d'inscription qui avait plutôt l'air d'une annonce pour une vente. Elle mentionnait une vente aux enchères de machines agricoles et un déjeuner gratuit pour ceux qui assisteraient à la vente. Les membres du jury, toujours affairés, avaient déjà mis leur chapeau sur leur tête et se disposaient à aller à la vente lorsqu'ils aperçurent de l'autre côté de l'annonce un croquis de modèle, c'était une formule d'inscription pour le concours! Vous pensez comme ils furent désappointés!



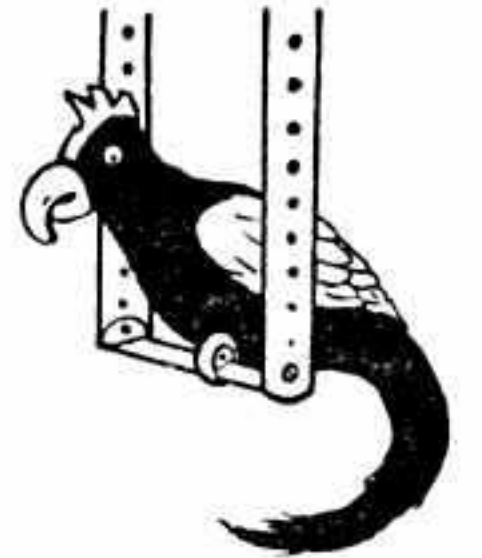
N'oubliez pas d'écrire très lisiblement votre adresse sur la formule d'inscription. Si vous avez un prix, le facteur ne pourrait vous l'apporter, n'ayant que votre nom pour toute indication.

Le choix des titres pour les modèles de concours n'est pas toujours heureux. Un modèle était intitulé « Mon voyage au delà des montagnes »; on ne voyait pas très bien le rapport entre le titre et le modèle, celui-ci paraissant la combinaison d'un fauteuil de dentiste et d'un tramway électrique. Le titre que l'on donne à un modèle n'est pas tout cependant : le jeune garçon qui appela son modèle « Espérance » n'eut pas de préférence un prix, pas plus que celui qui choisit pour le sien le nom extraordinaire de « Bulldozer ».

Tous les modèles que l'on nous soumet ne sont pas toujours de bon goût, cette remarque s'applique à un modèle représentant un nouveau genre de potence : sujet peu approprié à l'imagination des jeunes Meccanos! Quelquefois les candidats ne sont pas dépourvus d'humour. L'un d'entre eux fit la remarque que bien que l'une des conditions du concours spécifiait que le modèle devait être fait avec un Meccano, il avait fait le sien de son esprit inventif! Un autre donna



la description du dessous d'une automobile et l'appela « vue d'un ver de terre », le contraire nous pensons, « vue à vol d'oiseau ». Certains candidats embellissent leurs dessins de quelques drôleries, ainsi une meule de foin était entourée d'hommes et de chevaux bizarres, et une partie d'un modèle, « Un nouveau genre de balançoire », supportait le croquis d'un perroquet.



Les modèles qui fonctionnent effectivement et qui non seulement démontrent mais obéissent et font ce à quoi ils sont destinés, sont naturellement mieux appréciés par les membres du jury que ceux qui ne répondent pas à la réalité. Une grue qui refuse d'élever un poids, une machine à couper le verre qui ne le coupe pas, sont dépourvus de presque tout leur intérêt.

Dans chaque concours, nous retrouvons de vieux amis. Par cela je ne veux pas dire les gagnants des années précédentes, mais les modèles que nous avons vus souvent. Des centaines d'aéroplanes, des automobiles et des grues dont beaucoup ont été copiés sur les manuels. Souvent une formule d'inscription porte comme légende : « Voici un nouveau modèle que j'ai inventé pour le concours ». Bien souvent, c'est un si vieil habitué que nous le reconnaissons immédiatement; il se peut que ce soit une invention pour le garçonnet qui nous l'envoie. Nous nous rendons bien compte qu'il peut se produire qu'un enfant qui construit un wagon pense faire quelque chose de nouveau et de ce fait le décrit comme étant nouveau.



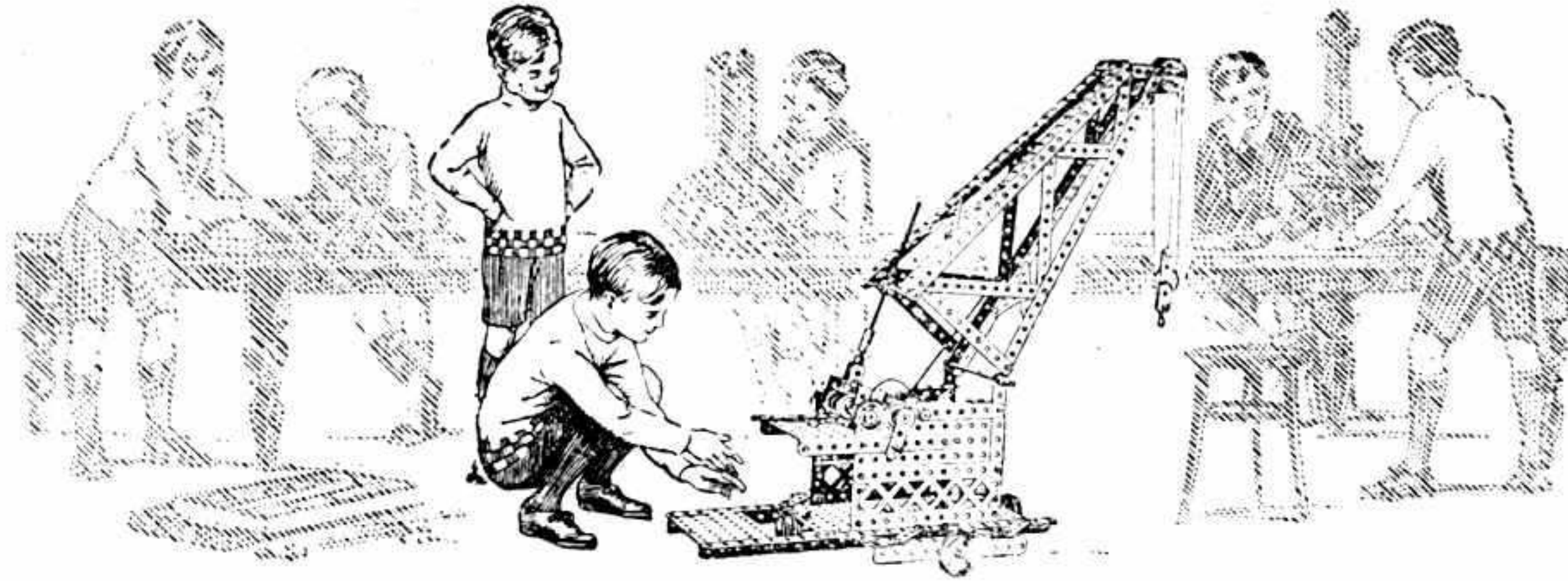
D'après les lettres que nous recevons, il n'y a aucun doute, les jeunes Meccanos prennent part avec joie à notre concours annuel de construction de modèles; ils n'hésitent pas à nous le dire. La construction du modèle en elle-même est un plaisir, et la perspective d'un prix s'ajoute à leur zèle. En surmontant les difficultés et en inventant, les jeunes gens sont encouragés à persévérer et à penser intelligemment.

Il y a de l'amusement et du profit à retirer de ce grand concours Meccano, aussi dès maintenant envoyez votre feuille d'inscription. Si votre fournisseur ne peut vous la procurer, envoyez-nous une carte postale, nous nous ferons un plaisir de vous en adresser une aussitôt. Date de clôture : 15 Avril prochain.



# La Gilde Meccano

ASSOCIATION AMICALE DES JEUNES MECCANOS



## Notes de Clubs

**Club Meccano Beauvaisien.** — Continu à avoir de plus en plus de membres et espère publier un Magazine sous peu.

## CLUBS PROJÉTÉS

### Montbéliard (Doubs) 10, Rue Clémenceau.

Monsieur R. Poux est en train d'essayer de fonder un club dans sa ville. Les jeunes gens qui désireraient y adhérer sont priés de communiquer avec lui.

### Nantes (Loire-Inférieure), 10, Quai Dugay-Trouin.

Monsieur F. Vidy désire adhérer à un club. Les jeunes Meccanos de ville qui ont la même intention devraient entrer en relation avec lui.

### Dijon, 20, Boulevard de la Trémouille.

Monsieur Pierre Guillemier est en train de fonder un club dans sa ville. Tous les jeunes Meccanos de la région qui désirent y adhérer sont priés de s'adresser à lui.

### Rennes (Ile-et-Vilaine, Rue Gutenberg.

Monsieur Fourgeat désire faire partie d'un club. Les jeunes Meccanos de cette ville devraient entrer en relations avec lui.

### Compiègne, (Oise) 2, Avenue du Chemin de Fer, L. Delavanne.

— Nous regrettons de ne pouvoir adresser nos historiettes qu'autant que le club est littéralement constitué, hâtez-vous d'en obtenir l'affiliation selon nos statuts.

## Notes de la Gilde par le Secrétaire

Beaucoup de jeunes gens m'écrivent avec l'idée qu'ils ne peuvent adhérer à la Gilde parce qu'il n'y a pas de club Meccano dans leur ville ou leur village. Dans

*Membres isolés.* ce cas, s'ils ne peuvent fonder de clubs eux-mêmes, les jeunes gens devraient adhérer à

la Gilde en qualité de membres isolés. Après avoir rempli la formule de candidature, ils recevront un insigne et un diplôme, et si, en vacances, ils se trouvent dans un endroit où il y a un club affilié, ils pourront passer une soirée avec le club. La Gilde a des milliers de membres « isolés » dans toutes les parties du monde.

C'est dans l'intérêt de ces membres isolés que le club de correspondance a d'abord été fondé. Si un membre a un correspondant

*Club de correspondance.* plein d'entrain, il peut lui écrire comme s'il bavardait avec lui dans la salle de club. Je suis

toujours heureux de trouver des correspondants, aussi je recommande une fois de plus, ceci pour m'aider, que les membres veuillent bien mentionner leur âge et spécifier s'ils désirent correspondre avec un jeune Meccano habitant soit en France, soit à l'étranger. S'ils désirent correspondre avec un jeune Meccano d'un pays où l'on ne parle pas le français, spécifier si on a l'intention de correspondre dans la langue de ce pays.



## NOTRE SAC POSTAL

Dans cette colonne, le rédacteur en chef répond aux lettres des lecteurs dont, soit dit en passant, il est toujours heureux de recevoir des communications. Il reçoit des centaines de lettres par jour mais ne peut s'occuper que de celles d'intérêt générale.

C'est faciliter la tâche du rédacteur en chef que d'écrire lisiblement, à l'encre et sur un seul côté du papier.

*Gignon, Paris.* — « Je vous remercie beaucoup de votre amabilité. On ne se douterait pas que vous êtes directeur, vous êtes si humain. » Tous les directeurs sont humains, surtout ceux qui, comme moi, reçoivent de si nombreuses lettres de jeunes gens intelligents et résolus. Nous serons très heureux de recevoir la photographie de votre modèle de navire de guerre.

*Jacques Renaud, Lille.* — Les photographies et textes susceptibles d'intéresser les autres jeunes gens peuvent être envoyés et ils seront payés si on les publie. Merci de votre suggestion concernant la publication d'articles sur les collections de papillons, mais nous craignons que ce sujet n'intéresse beaucoup de nos lecteurs.

*Marcel Simon, Bordeaux.* — Aujourd'hui j'ai rencontré un camarade qui m'a demandé de lui donner une de mes bandes de 68 cm. « Alors, dit-il, j'en aurai autant que toi. » « Non, répondis-je, donne-moi une des tiennes, je partagerai exactement avec ton frère et nous en aurons alors tous les trois le même nombre. » Combien de bandes avait chacun de nous? Quelqu'un veut-il nous aider à trouver la solution de cette devinette?

*P. Benoit, Champigny.* — Nous avons été heureux de recevoir votre lettre. Nous vous avons envoyé un petit livre et des feuilles d'inscription pour notre concours. Nous espérons voir votre nom parmi la liste des gagnants de 1924.

*N. G. Oger, Lyon.* — Nous aimons recevoir des nouvelles de nos lecteurs. Nous espérons que vous trouverez les futurs numéros du Magazine encore plus instructifs et intéressants.

*Alexandre Guérassimoff, Paris.* — Votre nom est bien long, mais votre adresse a toujours été courte. Maintenant, nous la connaissons par cœur et nous vous avons envoyé le diplôme de la Gilde.

*Jean Michelin, Saint-Maur.* — Votre idée est fort juste et excellente. Nous ne tenons pas à ouvrir un rayon de bonneterie. Nous voulons rester dans notre mécanique; dites à votre grande sœur de vous tricoter un chandail semblable à ceux portés par nos petits Meccanos et votre rêve sera réalisé.

*Jean Lanier, Oran.* — Merci de votre aimable lettre. Un spécimen de notre Magazine est toujours envoyé à qui en fait la demande.

## SECOND CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE

### RÉSULTAT

Chaque nouveau Concours de Photographie paraît être destiné à avoir sur son précédent un plus grand succès, et apporte des spécimens d'un plus grand mérite. Les travaux soumis au jury pour le second Concours de Photographie prouvent que parmi les jeunes Meccanos se trouvent des photographes assez experts pour obtenir de vraiment belles gravures.

Nous avons le plaisir d'annoncer les résultats dont voici les noms des gagnants :

1<sup>er</sup> Prix : Mario Pandiugho, Via Francesco Crispi, 99, Rome (Italie.)

2<sup>me</sup> Prix : Lucien Jacques, 69, Avenue d'Echenilly, Saini-André, près Troyes (Aube)

3<sup>me</sup> Prix : Roberto Bandiero, Via Foscolo 27, Firenze.

Les prix spéciaux de consolation consistant en pièces Meccano sont attribués à :

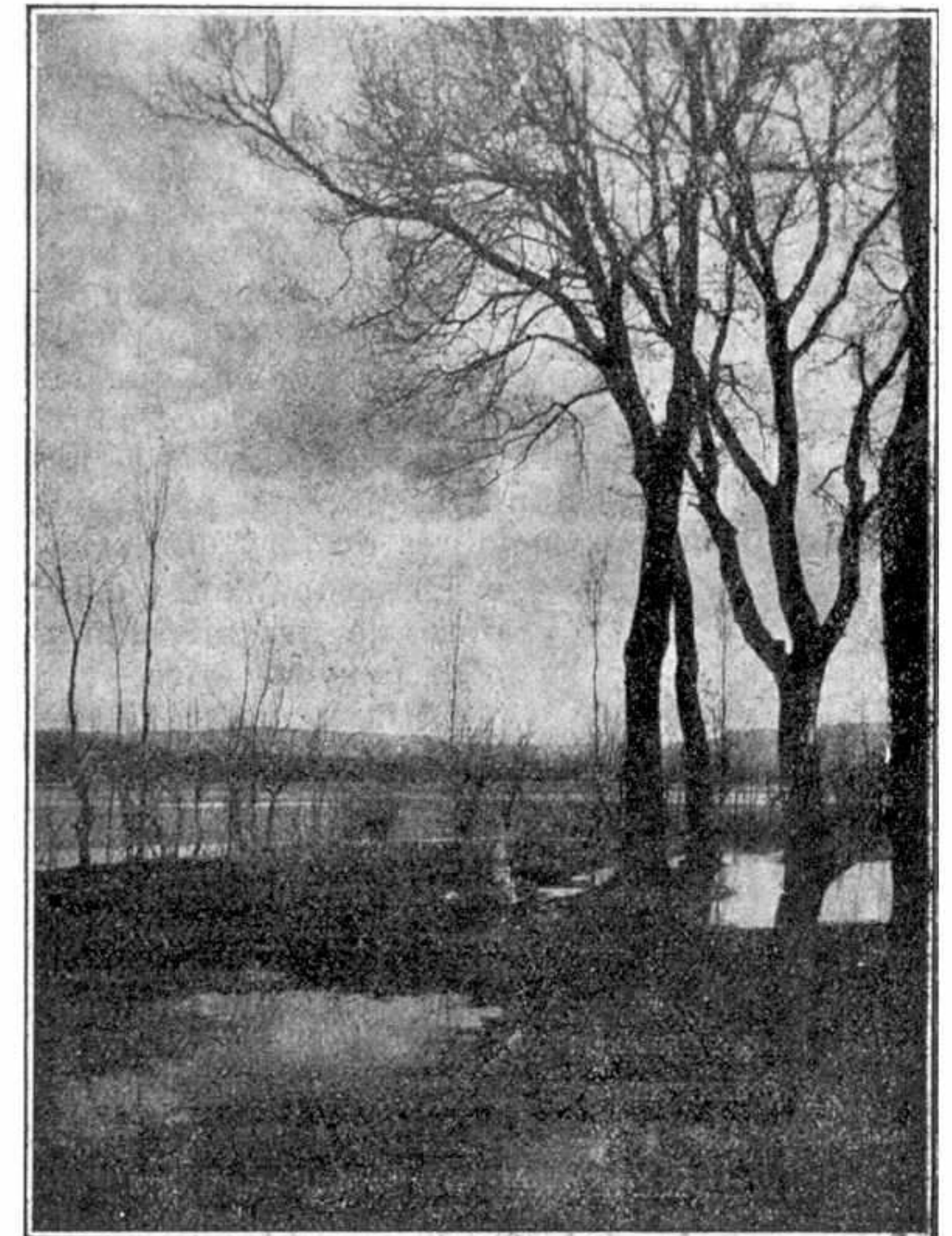
B 1 Georges Lintauiff, rue du Collège, Nantua (Ain).

B 2 René Pélicier, Place Bel-Air, Yverdon (Suisse).

Nous félicitons ces jeunes gens pour l'excellence de leur travail; le paysage de Monsieur Pandiugho, reproduit dans ce journal, est une belle étude de lumière et d'ombre. Le premier prix, un train Hornby No. 1 à mouvement d'horlogerie lui a été envoyé, de même qu'un train Zulu à M. Lucien Jacques et un moteur Meccano à mouvement d'horlogerie à Roberto Bendiero.

La qualité du travail en général était très bonne; elle était même meilleure que celle du concours précédent. J'espère sincèrement que j'aurai encore le plaisir de revoir les noms des gagnants dans des concours de même nature. Les jeunes gens qui n'ont pas eu la chance d'avoir des prix cette fois, ne doivent pas se décourager, mais tâcher de faire encore mieux pour le prochain concours, dont les conditions paraîtront plus tard.

Nous espérons publier les photographies des autres gagnants dans un prochain numéro du Meccano Magazine.



[Photo]

M. PANDINIGLIO  
Clliché du gagnant du Premier Prix