

MECCANO

MAGAZINE

Publié dans l'intérêt

des Jeunes Meccanos

PRIX
0.10^c

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'Etat 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

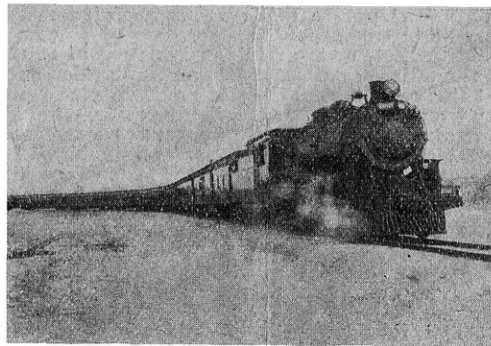


Les Nouveaux Etablissements Meccano à Elizabeth, Etat de New-Jersey

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.

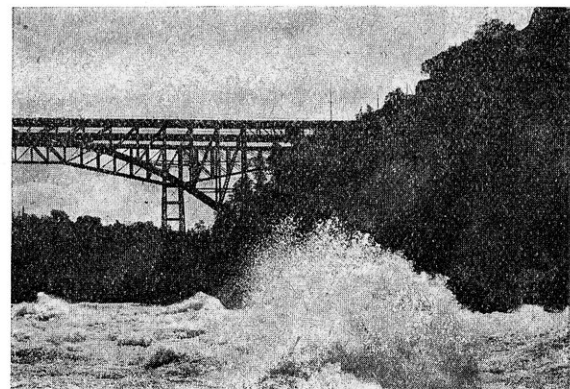
Importance que TORONTO est appelé à prendre

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 du 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 ruer 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 Doble. Est-il besoin de rappeler que Sir Arthur est l'auteur des célèbres aventures de Sherlock Holmes.

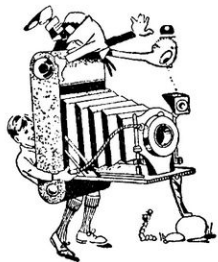
Je déclarerai seulement que sa conversation est, si possible, plus entraînant encore que ses écrits. En ce moment, il s'intéresse fortement à la télégraphie et téléphonie sans fil, et s'était muni d'un poste récepteur avec lequel — à l'aide d'une antenne de fortune établie spécialement pour lui par le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

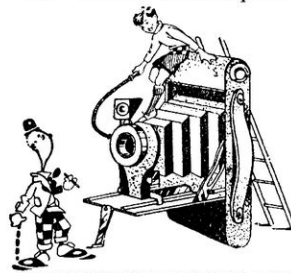
Le concours comprendra les catégories suivantes :

- 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 levage 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, Beccage. — 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. Laugt, 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'inventer 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 au 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.

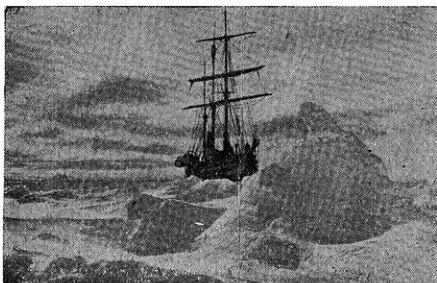


Photo reproduite grâce à l'obligeance de M. Wm. Heinemann.

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.

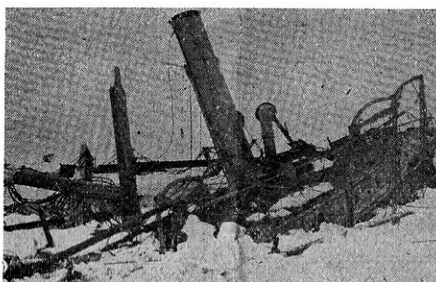


Photo reproduite grâce à l'obligeance de M. Wm. Heinemann

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 gré 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'Éléphant, 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 défilant. »

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 laissés.



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

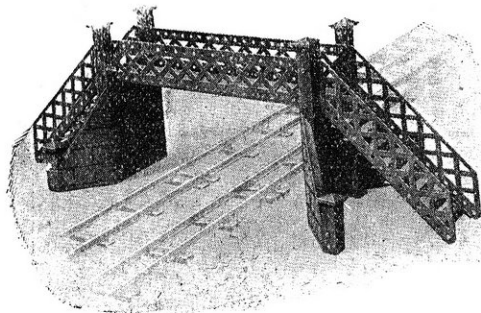
Ecartement 0 : 35 mm

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

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. »



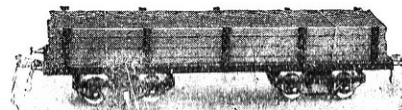
LOCO-TANK "ZULU"

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 : 44.30



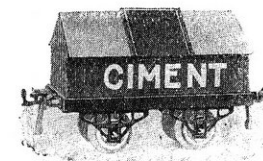
WAGONS A BOIS (chargés)
N° 1..... 8. »



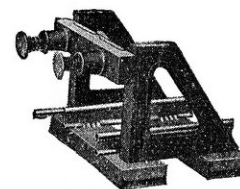
N° 2..... 17. »



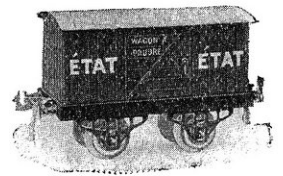
Wagons à Pétrole
Finis en rouge. Lettres d'or
Prix : la pièce 11.50



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^e)