



# MECCANO

## MAGAZINE

Publié dans l'intérêt

des Jeunes Meccanos

PRIX  
0.10<sup>c</sup>

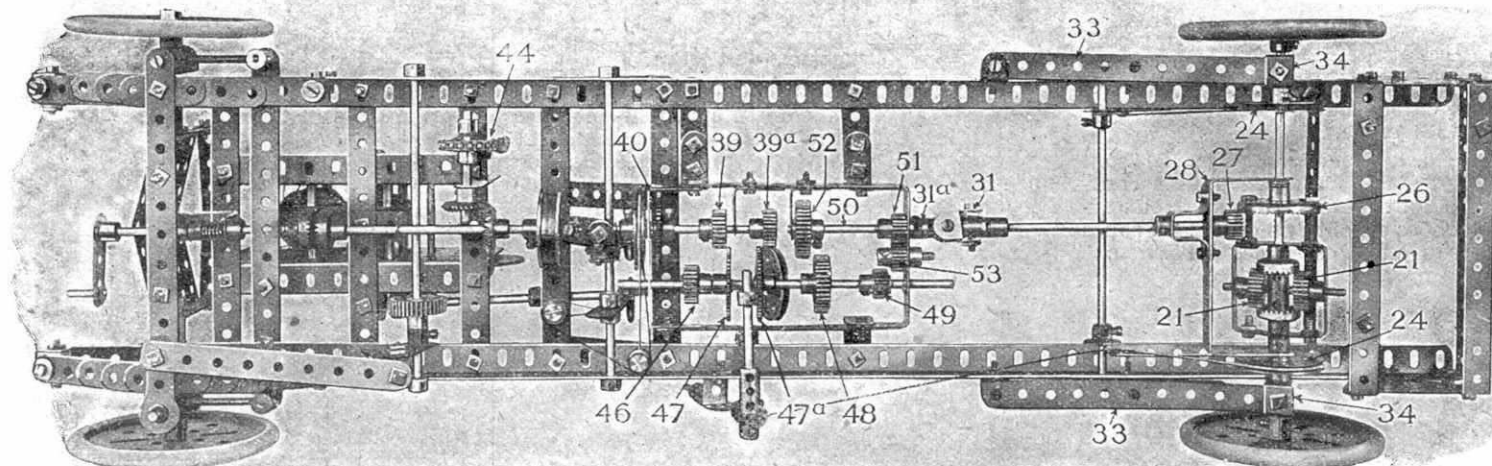


Fig. G. - Le châssis vu du dessous.

## 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 bossés 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.

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

## 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.

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.

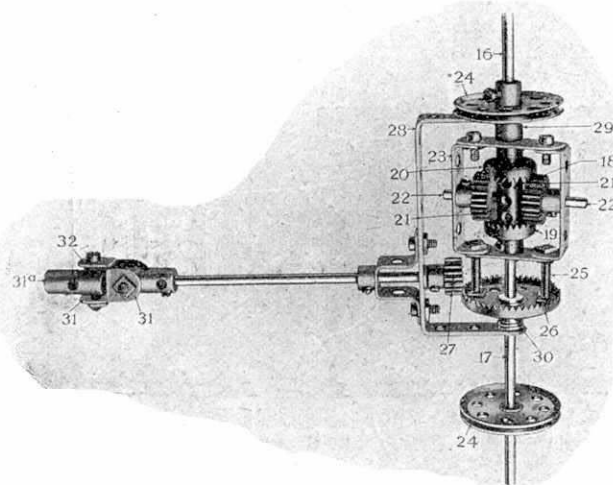


Fig. E. — Différentiel.

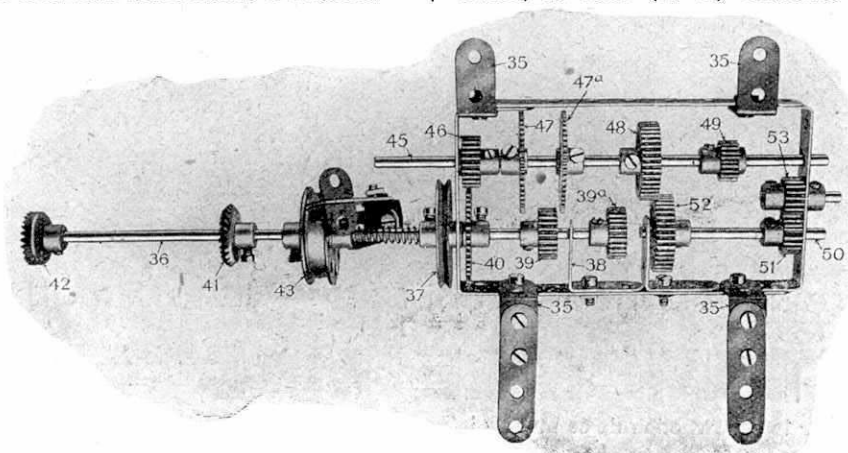


Fig. F. — Boîte d'engrenage.

#### 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

## 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.

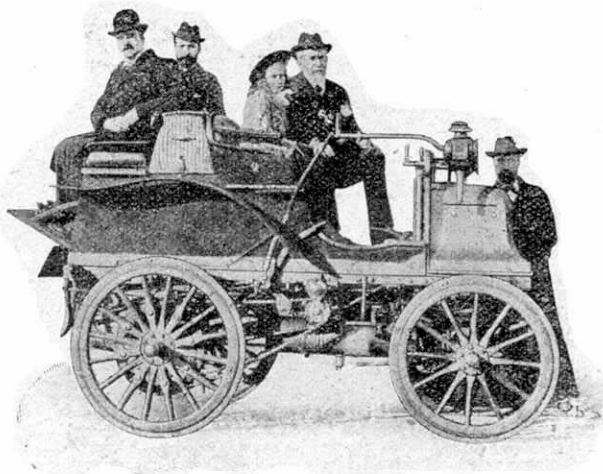
La date de naissance de M. HORNBY sera publiée dans le Magazine de Mai prochain.

# 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 Renaud, 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'Asenal. 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.

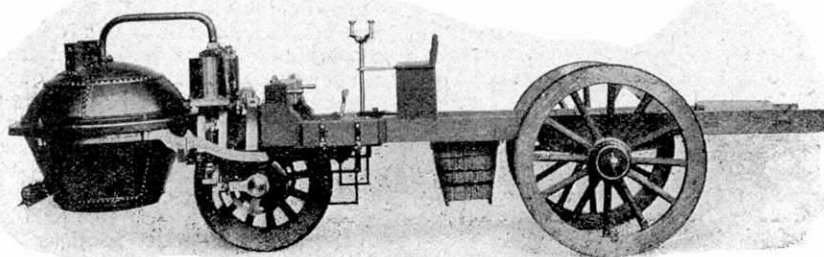
Daimler fit subir à son premier modèle tant de perfectionnements que la firme d'ingénieurs bien connue, MM. Panhard et Levassor, obtint le droit de construire des voitures pourvues de ce moteur. L'année suivante, on fabriqua plus de cent automobiles.

*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 Lapôte, 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.

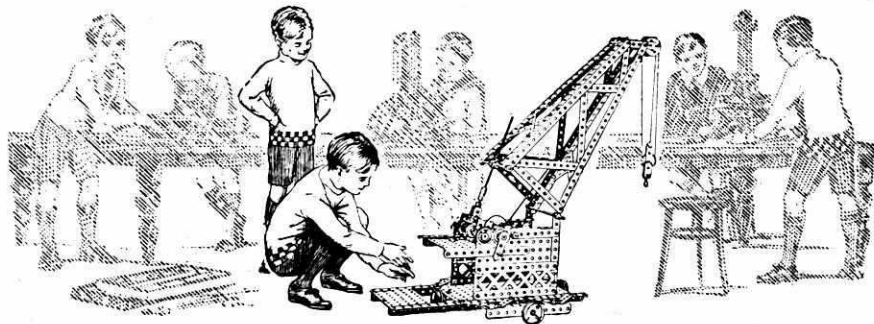
**L. Richard (Le Raincy).** — Nous avons peur des nombreuses complications qui ne manqueraient pas de se produire pour l'établissement d'une banque de jeunes Meccanos. Nous vous félicitons d'avoir fait tant d'économies en cinq mois. L'épargne est une excellente qualité et il y a du vrai dans le vieux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



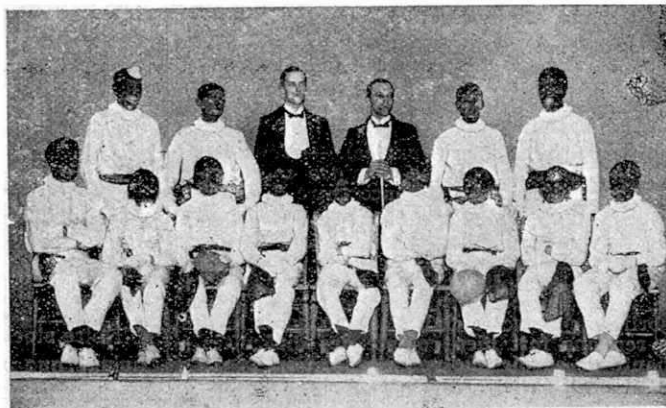
**MÉDAILLE DE RECRUTEMENT**  
Chaque membre devrait essayer de nous amener trois nouvelles recrues; à chacun qui réussit à faire inscrire trois nouveaux membres, j'offre une belle médaille.

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.