

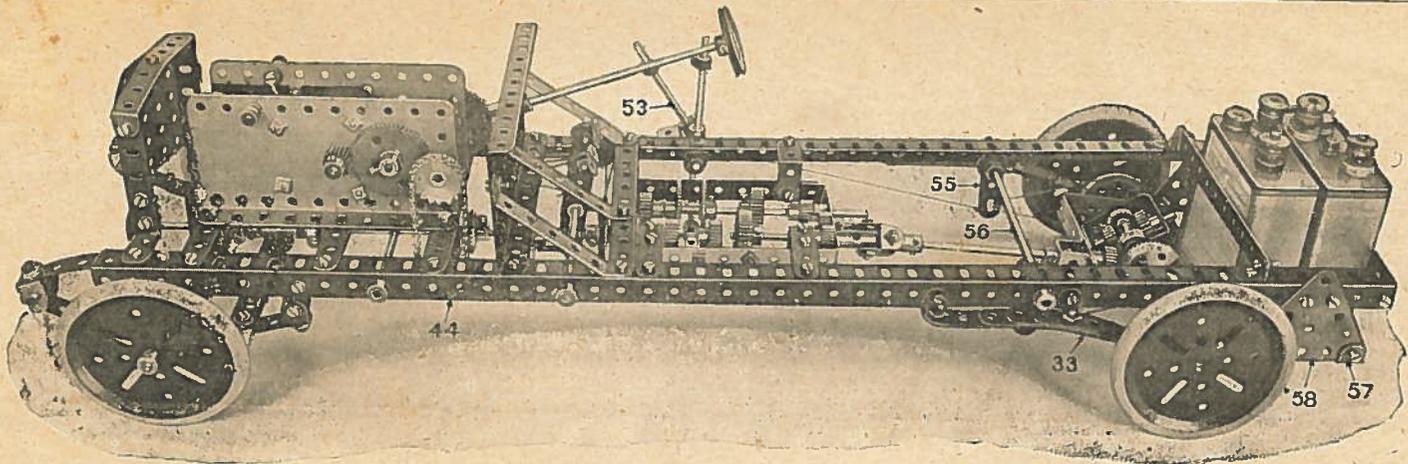


# MECCANO

## MAGAZINE

PRIX  
0.10<sup>c</sup>

Il ajoute un attrait de plus  
aux attrait multiples de Meccano



### LE NOUVEAU CHÂSSIS AUTOMOBILE MECCANO

Nous avons le plaisir de donner la gravure de ce que nous considérons comme un véritable triomphe de construction de modèle Meccano. Le nouveau châssis Meccano a été exposé pour la première fois à la Foire des Industries Britanniques de 1921 et a été très remarqué. Depuis lors, il a été adopté par plusieurs écoles d'automobilisme pour l'enseignement. Il constitue une démonstration parfaite du mécanisme principal des autos modernes avec boîte de vitesses, différentiel et direction reproduits à la perfection, et système de suspension par-dessous. Tout jeune Meccano fera bien d'étudier à fond ce modèle.

Le cadre du châssis se fait avec des cornières de 62 cm. reliées par des bandes de 14 cm. La longueur totale est de 65 cm., la largeur de 93 m/m. Le châssis est à suspension par dessous, les ressorts elliptiques à lames se font avec des bandes de différentes dimensions. Le châssis comporte une direction Ackermann à vis sans fin et volant. Le moteur électrique Meccano, monté dans la position même où se place le moteur dans les vraies autos, fournit la force motrice. Le courant est donné par un accumulateur 4 volts monté à l'arrière du châssis. La commande s'opère par une boîte à deux vitesses à pignon coulissant et par un autre moteur transmettant le mouvement à un pont arrière actionné par engrenages, pont sur lequel est situé le différentiel construit avec des pièces Meccano. La boîte des vitesses donne deux vitesses en avant et une arrière. La vitesse maxima est à commande directe. Le dispositif de changement de vitesse est actionné par un arbre transversal relié au levier de manœuvre et les engrenages sont actionnés par coulissement en position au moyen de mouvements successifs du levier en avant et en arrière.

Le joint universel de l'arbre moteur — combinaison des types à goupille transversale et à coulisse — fonctionne exactement comme sur les vrais châssis. La direction est également toute pareille à celle des vraies autos : elle est à vis sans fin et pignon, l'arbre est relié par des tiges et des bandes aux pivots de direction.

Nous avons préparé des instructions complètes pour la construction de ce châssis automobile, et elles sont présentées sur une feuille volante de papier d'art avec magnifiques gravures qui représentent non seulement le modèle complet, mais encore des coupes de tous les détails. Le prix de la feuille d'instructions est de 75 centimes franco.

### Notes Editoriales

#### Imitations.

Nous devons mettre en garde nos lecteurs et amis Meccano contre les nombreuses imitations qui ont surgi récemment après avoir tenté de se rapprocher le plus possible du système Meccano. Imitations inférieures qui, à la faveur de la vogue de Meccano, essaient de se frayer un chemin pour la plus grande déception de ceux qui pourraient s'y laisser prendre.

#### Le mois Scientifique.

Ainsi que nos lecteurs pourront le constater, nous essayons de répondre aux vœux de beaucoup de nos abonnés en publiant sous la rubrique « Le Mois scientifique » une rapide revue des inventions et des recherches des savants, tant Français qu'étrangers. Les lecteurs du Meccano Magazine doivent se tenir au courant des progrès de la science et des tentatives faites pour élargir le champ de l'action intellectuelle.

#### Clubs Meccano.

Nous recevons de nombreuses lettres relatives à la formation de Clubs Meccano. Pour la gouverne de nos correspondants, disons que les Clubs Meccano sont des groupements de jeunes gens désireux de se perfectionner dans l'art de Meccano en se communiquant mutuellement leurs idées propres et en travaillant en commun. Le but des Clubs Meccano est encore de créer des relations amicales entre tous les adhérents, aussi bien entre ceux des différentes villes de France qu'entre ceux-ci et les Meccanos des autres pays.

L'extension que semble vouloir prendre la fondation des Clubs Meccano nous oblige dès maintenant à envisager l'organisation d'un service spécial pour centraliser en nos bureaux une direction méthodique de ces Clubs.

Actuellement, nous nous trouvons trop à l'étroit dans nos locaux pour l'installation de ce nouveau service, dont nous devons reporter la réalisation au printemps prochain, époque à laquelle nous prendrons possession de notre nouvel immeuble Meccano en ce moment en construction.

D'ici là rien n'empêche nos jeunes amis de s'organiser à leur manière et de nous tenir au courant de leurs progrès.

#### A nos Correspondants.

A tous les aimables correspondants qui nous demandent des renseignements sur notre colonne des « Suggestions », nous dirons que nous serons toujours très heureux de publier leurs idées sur les créations de pièces nouvelles qui leur paraîtraient susceptibles d'accroître l'intérêt qu'ils portent à Meccano, et d'y donner également la suite nécessaire.

#### « Un Message de Meccanoville ».

##### « Une visite au pays Meccano ».

Nous rappelons à nos lecteurs que contre l'envoi de leurs nom et adresse et de ceux de trois camarades susceptibles de s'intéresser à Meccano, nous leur adresserons « gratis » ces deux charmants petits bouquins joliment illustrés et contenant l'initiation complète aux beautés du système Meccano.

Meccano (France) Ltd  
Paris.

Le Directeur.

# HISTORIQUE DU MECCANO

par Frank Hornby (suite)

Je suis persuadé que vous tous, amis qui avez remarqué dans les journaux et revues nos annonces, trouverez intéressant de savoir comment on les prépare. Nous avons la volonté arrêtée de porter à la connaissance de chacun de nos jeunes praticiens et ce qu'est Meccano et combien il réserve de joies et comment il assure des heures et des heures d'amusement instructif. Dans ce but, nous n'hésitons pas à engager des sommes considérables. Mais il est absolument nécessaire de veiller avec le plus grand soin à ce que l'argent soit judicieusement employé. Au début de chaque année se tiennent des consultations au cours desquelles nos propres experts en publicité se concertent avec les directeurs d'une des principales agences de publicité mondiale. On y discute les meilleurs moyens d'expliquer d'une façon qui soit pour les jeunes gens, claire et lucide, les mérites de Meccano ; on y examine la question des illustrations ; on y décide des modèles à faire figurer dans les réclames ; on y choisit les journaux, revues, etc., qui conviennent le mieux, les dates de publication, les dimensions des annonces et le nombre d'insertions de chacune dans chaque organe. Sur ces points, rien n'est laissé au hasard. Notre longue expérience en matière de propagande de Meccano nous aide à résoudre bon nombre des multiples problèmes qui surgissent chaque année.

Les grandes annonces telles que celles qui apparaissent dans le *Daily Mail* coûtent 25.000 francs par page et par insertion : il va sans dire qu'elles sont l'objet d'une attention spéciale et que tous les détails, libellé, gravures, n'en sont arrêtés qu'après étude minutieuse. Pour les réclames de ce genre, on compare attentivement quantité de dessins créés par des artistes de premier ordre avant de fixer la sélection définitive.

Une fois les directives précisées, selon lesquelles la campagne de publicité sera menée pendant la saison prochaine, nous mettons au travail artistes et rédacteurs. Ils nous soumettent les premières épreuves : de nouvelles conférences ont lieu et des textes et dessins sont enfin approuvés. Les divers organes de publicité reçoivent alors leurs instructions pour les insertions et les dates de celles-ci.

Mais tout cela est loin de constituer la totalité du labeur de notre Service de Publicité. Il a à préparer Catalogues, brochures et imprimés qu'il faut rendre attrayants et tenir prêts à être envoyés à tous ceux qui, journellement, nous demandent des renseignements sur Meccano. La rédaction et l'illustration de cette documentation exigent une science très spéciale, très avertie et des semaines de réflexion.

En dehors de notre publicité en ce pays, nous en faisons sur une large échelle dans la plupart des publications importantes de l'Afrique du Sud, d'Australie, de Nouvelle-Zélande, d'Angleterre, de Belgique, d'Espagne, de Hollande, de Suède, du Danemark, de Norvège, de l'Argentine et du Brésil. A peu près toutes les traductions sont l'œuvre de notre personnel. La composition typographique des annonces et réclames se fait sur place et les matrices sont expédiées aux divers organes pour utilisation au cours de la période de Noël qui est la grande époque des achats. De plus, nous traduisons la plus grande partie de notre documentation en quelque chose comme dix langues différentes. C'est toujours notre Service de Publicité qui est chargé de la répartition.

D'année en année, nous élargissons notre champ d'opérations et de nouvelles langues viennent s'ajouter à celles déjà adoptées.

Depuis le début de septembre, moment où commence notre grande campagne de réclame, notre Service de Publicité a fort à faire. Chaque jour il a à répondre à une multitude de demandes de renseignements ; le nombre de communications qui parviennent à ce Service de la part de jeunes gens en quête de détails sur Meccano et de la part d'autres personnes ayant

quelque question à lui poser est pour cette période de 380.000 à 400.000 au bas mot. Plutôt un courrier, n'est-ce pas ?

A notre Siège Central de Binns Road se trouve une salle que nous appelons notre Musée et où sont collectionnées toutes les imitations et contrefaçons dont Meccano a été honoré dans le monde entier. Aucun article, aucun objet de mérite transcendant n'a sans doute été à l'abri de la contrefaçon, à un moment ou à un autre, par des concurrents envieux. A coup sûr Meccano ne fait pas exception. Bien au contraire, je ne connais pas d'article qui ait jamais eu à résister à tant d'imitateurs, souvent déloyaux et pour la plupart éhontés.

Mais il est fort rare, en vérité, que l'imitateur parvienne au vrai succès. Il vogue toujours dans un sillage ; il est handicapé par son manque d'initiative, ou plutôt d'esprit innovateur. L'imitateur n'a aucune raison d'être et ne saurait se justifier à moins de produire un article supérieur ; et, dame ! cela, en ce qui concerne Meccano, c'est midi ! Comme je vous l'ai si souvent expliqué, Meccano constitue ce que l'on pourrait dénommer un système basique, rigoureusement conforme au génie civil lui-même. Sauf, donc, réalisation par un de nos concurrents de quelque chose qui serait un progrès ou un perfectionnement de l'art de l'ingénieur, il lui est impossible d'offrir quoi que ce soit de supérieur à Meccano. Quant à la qualité, à la précision, au fini, je ne sais pas d'usine au monde en mesure de produire un travail meilleur que le nôtre et je ne crains aucune concurrence à cet égard.

Je crois bien qu'un des premiers contrefacteurs de notre système fut un certain Walther, digne rejeton de l'Allemagne, qui lança un jouet de constructions métalliques comportant des bandes à trous équidistants et qu'il avait baptisé « Stabil ». Ce personnage importa également en France son produit sous la désignation « Arts et Métiers ». C'était du toc mal fabriqué. Ça se vendit un peu, mais j'ai idée que le plus clair résultat de l'apparition de la chose sur le marché a été de faire ressortir davantage la valeur et la qualité de Meccano.

Au cours des quelques années suivantes, les fabricants Allemands qui avaient alors la prépondérance dans le commerce des jouets en Angleterre prirent l'alarme au succès de Meccano, et leur venette se manifesta par une avalanche de contrefaçons. Mais ils firent terriblement fausse route. Ils s'écartèrent des principes de l'art de l'ingénieur, ils eurent recours à toutes sortes de systèmes de fortune, qui avaient du clinquant peut-être, et qu'à coup sûr ils trouvaient ingénieux, en tous cas bien suffisants pensaient-ils pour une amulette de gosses. Ne vous souvenez-vous pas du « Structator » fabriqué par une des plus grandes maisons de jouets d'Allemagne ? On l'avait lancé sur notre marché à grand renfort de tam-tam et de grosse caisse. Beaucoup d'œil, d'ailleurs : mais, par contre, un principe radicalement faux. La méthode d'attache était défectueuse : les modèles ne tenaient pas, et, quant à fonctionner, bernique. « Structator » mourut de sa belle mort. Et ainsi trépassèrent toutes les autres contrefaçons de Meccano. Aucune exception car, comme je le disais tout à l'heure, aucun imitateur ne saurait réussir à moins de réaliser un progrès dans l'art de l'ingénieur lui-même.

On n'a pas beaucoup entendu parler chez nous des autres contrefaçons boches ; elles ont joui cependant de quelque faveur à l'étranger, avant que Meccano vint mettre le holà en s'y faisant mieux connaître. Le mieux que l'on puisse en dire c'est que certaines d'entre elles avaient du brio, du tape à l'œil et étaient contenues dans des boîtes dont les couvercles resplendissaient d'étiquettes mirifiques. Une ou deux ont essayé de prendre pied chez nous : ni le public ni les détaillants n'en voulurent, et elles disparurent inaperçues... (A suivre.)



• 1922 •

Au seuil de la nouvelle année, qu'il nous soit permis de présenter à tous les amis, clients-détaillants, abonnés et praticiens du Meccano, nos meilleures vœux de prospérité.

L'année 1922 sera pour Meccano une période d'agrandissements. De nouveaux articles seront lancés, et d'autre part, nous prendrons, au printemps, possession des locaux spacieux que nous faisons présentement construire, ce qui nous permettra de donner à nos divers services l'extension qu'a rendu nécessaire le développement continu de notre maison.

## Le Châssis Meccano

Nous ne pouvons trop recommander à l'attention de nos lecteurs, la description détaillée du nouveau châssis Meccano, dont la gravure se trouve en première page.

Ce châssis est un pur chef-d'œuvre de mécanique, et seul, Meccano en permet la réalisation.

Nous rappelons que nous avons fait imprimer et que nous tenons à la disposition de nos lecteurs, des instructions claires et précises, et magnifiquement illustrées, qui permettront à chacun de reproduire dans son exactitude, le mécanisme intégral d'un vrai châssis d'automobile. Les écoles d'automobilisme trouveront dans le châssis Meccano un merveilleux instrument d'enseignement pratique.

Prix de la Notice illustrée, franco 0.75.

### TARIF MECCANO

Taxes comprises

Boîtes			
N° 0	avec instructions pour	78 modèles.	15. »
1	—	105	25. »
2	—	151	55.55
3	—	196	83.55
4	—	247	138.90
5	—	277	194.45
6	—	326	» »
en bois façon noyer et ferm. à clef			500. »

### BOITES ACCESSOIRES

N° 0a.	transformant une boîte n° 0	en une boîte N° 1	
1a	—	1	12.50
2a	—	2	27.50
3a	—	3	30. »
4a	—	4	61.10
5a	—	5	48.35
6a	—	6	180.55
5aw la même Boîte façon noyer			263.90

### BOITES « INVENTEUR »

Inventeur A	25. »
— B	69.45
Boîte d'Accessoires électriques XI	36.10

### MOTEURS MECCANO

Moteur électrique 4 volts à marche réversible	58.35
Moteur mécanique à marche réversible	35.55
Accumulateur	58.35



## Le Pont Transbordeur de Rouen

*Le premier des ponts  
à câbles paraboliques  
construit en France  
en 1897.*

Longueur totale  
du tablier : 145 m. 90.  
Un débouché d'axe en  
axe des pylones  
de 143 m. 02.  
La hauteur du tablier  
au-dessus des plus  
hautes mers est de  
51 m. 04 ; la hauteur  
des pylones,  
de 66 m. 35.  
Sa nacelle a comme  
dimensions :  
10 m. x 14 x 13.  
Enfin, le poids de la  
nacelle en surcharge  
d'épreuve est de  
117.500 kilos.

## Colonne des Suggestions

**Marcel Grunstein, Paris.** — Il ne serait pas très pratique d'aplatir notre tringle en raison de son petit diamètre. Toutefois, nous sommes en train de faire des expériences à ce sujet et nous en publierons le résultat.

Vos autres suggestions recevront toute notre attention.

**Jean Pelletier, Autun.** — Nous donnerons toute notre attention à votre bande circulaire.

Nous ne voyons pas quel avantage il y aurait à avoir un collier sur la pièce d'œil existante. Pourriez-vous nous écrire à ce sujet.

**J. Clément, Paris.** — Nous avons lu avec plaisir votre lettre concernant la came. Ayant récemment introduit une pièce d'excentrique à triple rayon dans notre liste de pièces détachées sous le n° 130, nous pensons qu'elle vous permettra d'atteindre votre but.

**M. Schmidt, Montbéliard.** — Votre suggestion pour un accouplement de train est très ingénieuse. Nous avons maintenant pour nos trains un accouplement réversible.

**Guarino Ugo, Genève.** — Un accouplement peut être fait avec les pièces existantes de Meccano. Voir notre nouvelle pièce excentrique. Elle vous permettra de réaliser les différents mouvements mécaniques que vous suggérez.

Actuellement, pour actionner nos modèles, nous ne fabriquons qu'un moteur 4 volts.

Nous illustrerons très prochainement un système permettant de connecter notre moteur sur le courant continu jusqu'à 250 volts ; pour l'alternatif un transformateur est nécessaire.

**S. Couderc, St-Etienne.** — Votre vis sans fin de 10 centimètres nous a beaucoup intéressés, mais nous aimerions avoir un dessin montrant un exemple d'application.

**J. Brosse, Rive-de-Gier, Loire.** — La poulie n° 123 de notre nouvelle liste de pièces détachées vous donnera entière satisfaction.

**D. Monnier, Argentan-sur-Creuse, Indre.** — Votre roue de champ à dents couchées est intéressante, mais des précisions nous seraient nécessaires concernant le type de modèle où elle doit servir.

**Michau, Patay.** — Le volant de 7 centim. n° 132 de notre nouvelle liste de pièces détachées vous donnera meilleure satisfaction qu'une roue plus grande qui serait trop lourde.

Une plaque aussi grande que celle que vous suggérez n'est pas nécessaire, étant donné qu'en assemblant des plaques sans rebords sur des cornières, on peut obtenir toutes les dimensions voulues.

Votre suggestion pour un tube d'espacement entre deux plaques ou deux bandes est très bonne ; nous l'introduirons dans notre liste de pièces. La longueur qui convient le mieux est 15 millimètres.

## Les Manuels d'Instructions Meccano



Il y a maintenant deux Manuels d'Instructions, dont l'un est le complément indispensable de l'autre. Le numéro 1, d'abord, qui ouvre la série avec 326 modèles et qu'on trouve dans toutes les boîtes principales.

Le Manuel numéro 2 qui fait suite au précédent contient 100 modèles primés inédits et d'actualité, tels que : tanks, canons, sous-marins, projecteurs et autres modèles de la grande guerre. On y trouve — particularité importante — de nombreux exemples illustrés de « Mécanique appliquée » dont l'intérêt pratique sera vivement apprécié.

Ces Manuels se vendent respectivement fr. 4.25 et fr. 3.75 franco.

## Le mois scientifique

**Le dessèchement de la terre. — Le bruit du tonnerre. — Utilisation de la chaleur des volcans. — Le vol à la voile.**

Le *Nouveau Traité des Eaux souterraines*, de M. E.-A. Martel, est d'actualité. La période de sécheresse que nous traversons et qui, à ce qu'il semble, doit se prolonger durant l'hiver, serait-elle le prodrome d'un grand dessèchement de la terre ? Nous ne le croyons pas ; car le dessèchement dont nous parle M. Martel ne sera fatal ni à nous, ni à nos descendants immédiats.

Pourquoi donc le sol tend-il à se dessécher ? Parce que la terre, en se refroidissant, se tasse, se fendille de plus en plus, si bien que l'eau qui, d'abord, restait à la surface, descend dans le sous-sol où elle constitue, en vérité, des réserves, mais se mène en quelque sorte hors de notre portée. Conséquemment, l'évaporation se fait plus rare et l'eau du ciel ne renouvelle que d'une manière fort incomplète nos lacs, nos rivières, nos océans. Suivant M. Martel « l'humanité doit se préparer à la lutte contre la soif. » Hâtons-nous d'ajouter que la fissuration du sol n'est pas la seule cause du dessèchement : il y faut joindre la pesanteur, la corrosion, l'érosion et la pression hydraulique. Toutes ces causes ont agi sur la lune, qui, ma foi, fait bien triste figure !

M. W.-J. Humphreys vient de publier dans le *Journal of the Franklin Institute* un grand article sur les bruits météorologiques. Nous n'en retiendrons, pour l'instant, que ce qui en a trait au bruit du tonnerre. L'étincelle, qui précède nécessairement le tonnerre, détermine une explosion et, conséquemment, une dilatation, fort analogue à celle que provoque un explosif quelconque. Pourquoi, maintenant, le bruit du tonnerre est-il aussi prolongé ? Parce que l'étincelle, contrairement à ce qu'on s'imagine, n'est pas instantanée. Elle peut atteindre la longueur de huit kilomètres. L'observateur, suivant la place qu'il occupe par rapport à l'étincelle, perçoit des bruits successifs, parfois simultanés et de sonorité fort différente. De plus, il y a les échos éveillés par l'explosion initiale, échos d'autant plus variés que le chemin parcouru par l'étincelle est plus irrégulier. Ce qui fait, en outre, que deux observateurs, placés à une certaine distance l'un de l'autre, reçoivent de la même explosion des impressions auditives fort différentes.

On songe généralement, et à juste titre, à utiliser la « houille blanche ». Les expériences faites dans ce sens ont donné des résultats merveilleux. C'est, d'ailleurs, la raison pour laquelle on cherche à utiliser la formidable force mécanique des marées. Aujourd'hui, aux îles Hawaï, il est question d'utiliser l'énergie du volcan Kilanée ! Si les marées présentent des dangers, que dire des montagnes de feu ? Evidemment, le volcan est une source de chaleur dont on pourrait tirer tout ensemble de l'éclairage, du chauffage et de la force motrice. Mais comment capter cette force qui, jusqu'ici, ne s'est montrée que destructrice ? Quelles installations résisteront à des éruptions comme celle qui détruisit en quelques heures Pompéi, Herculaneum et Stabies ? Pourtant, ne désespérons pas : on ne croyait pas au succès des chemins de fer, on croyait encore moins à l'aviation. Or, regardez ce que l'homme a fait dans ce double domaine. Un jour viendra où l'on enverra un obus sur la lune.

\*  
\*\*

Autre invention qui confond l'imagination. Réussira-t-on vraiment à voler à la voile ? En attendant que la réponse nous en soit fournie par l'expérience, voici que s'est réunie au Grand-Palais un Congrès de l'Aviation sans moteur. Suivant M. de Pischof, qui en écrit dans l'*Aéronautique*, il s'agit du vol sans moteur par utilisation des courants aériens. Or, en quoi consiste-t-il ? En ceci, dit M. Henry de Varigny, « que l'avion, sans moteur, parti avec une impulsion initiale, se maintient en l'air, avance, s'élève même, rien qu'en utilisant le vent ascendant ou les irrégularités du vent horizontal. L'oiseau pratique ce vol, réussissant à se maintenir pendant des heures en l'air, avançant et s'élevant aussi, sans le moindre effort apparent. »

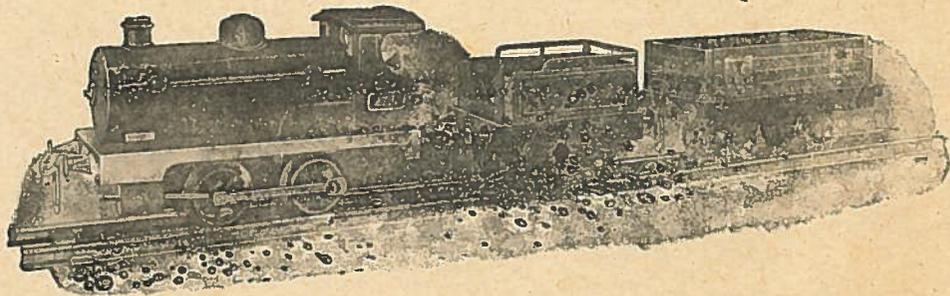
Nous nous demandons quelle sera cette « impulsion initiale » qui permettra à l'avion de s'élancer. L'oiseau, lui, prend son élan ; il est son propre moteur. D'ailleurs M. de Varigny ajoute qu'il sera difficile à l'homme d'imiter l'oiseau, « car il lui manque la sensibilité dont dispose l'oiseau, chez qui la plume constitue une antenne au moyen de laquelle il « sent l'air » et puis exécute les changements d'inclinaison de plans nécessaires. »

Pourtant suivons avec intérêt ce qui se dira et se fera sous ce rapport. Nous parlons bien à distance, même sans fil. Est-ce que Napoléon s'en doutait ?

## LES CHEMINS DE FER MÉCANIQUES "HORNBY" DÉMONTABLES

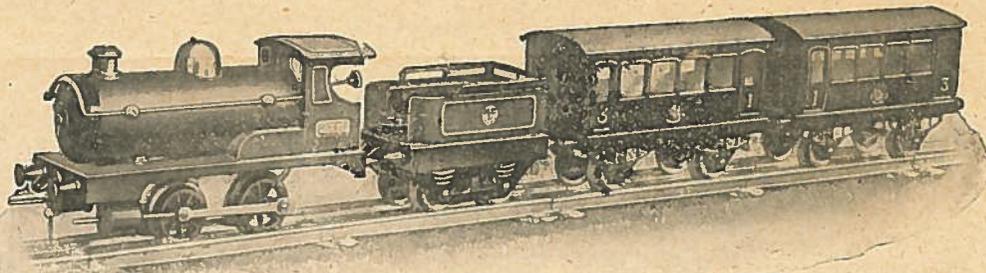
Mécanisme parfait - Beau fini - Pièces standardisées

ARTICLE DE LUXE CADEAU DE CHOIX



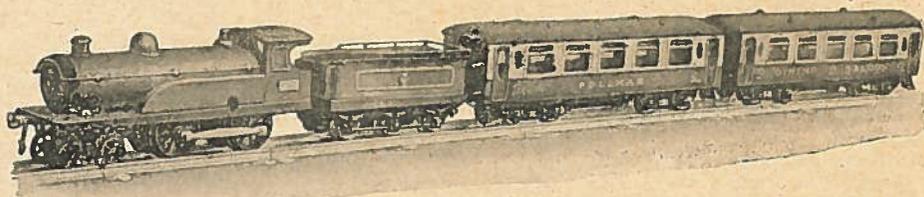
Train N° 1, Marchandises.

Frs. 100.00 (taxe comprise).



Train N° 1, Voyageurs.

Frs. 120.00 (taxe comprise).



Train Pullman.

Frs. 250.00 (taxe comprise).

Les trains Hornby, fabriqués par la Maison Meccano, sont établis d'après les principes du système Meccano. Toutes les parties sont standardisées, et Locos, Tenders, Wagons peuvent être démontés pièce à pièce, et remontés à volonté. En outre, toute pièce perdue ou détériorée peut être fournie sur demande et remise en place par vous-même, ce qui revient à dire qu'on peut renouveler un train Hornby indéfiniment.

## Grand Concours "MECCANO" primé de 6.000 francs (Clôture 15 Avril 1922)

Un nouveau grand Concours de Modèles "MECCANO" est ouvert.  
Tous, présents et futurs adeptes du Meccano voudront y prendre part.

CE CONCOURS COMPRENDRA TROIS SECTIONS :

- 1° Concurrents au-dessous de 10 ans.
- 2° — entre 10 et 14 ans.
- 3° — au-dessus de 14 ans.

Ni restrictions ni frais d'inscription. Tout possesseur d'une boîte Meccano peut y prendre part.

Le petit modèle inédit fait avec une boîte 0, a autant de chance de gagner un prix, qu'un modèle tiré d'une boîte no 6.

Plusieurs centaines de prix, dont 2.500 frs en espèces et 3.500 en articles Meccano.

Demandez feuille d'inscription à votre fournisseur. A défaut, écrivez-nous

**MECCANO (France) 5, Rue Ambroise Thomas — PARIS (IX<sup>e</sup>)**