

# MECCANO

## MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

N° 5 NELLE SERIE - 6<sup>ME</sup> ANNEE - MENSUEL, 60 Fr

- LA TERRE VA BASCULER
- TEXAS 58 : COW-BOYS EN HELICOPTERE



### " SANS FAMILLE "

Voici en avant-première une scène du film tiré du roman d'HECTOR MALOT. Elle réunit : Vitalis le saltimbanque (GINO CERVI) le petit orphelin (JOËL FLATEAU) le singe (JOLI-CŒUR) et le chien (CAPY). Nos reporters ont assisté pour vous au tournage. Lire p. 22.

*De la vie dans  
vos jeux ....*

## AVEC UN MOTEUR

### Moteur MAGIC :

Ce moteur mécanique, de petites dimensions, convient pour les modèles construits avec les premières boîtes MECCANO. Il est livré avec une poulie de 12 mm et un jeu de courroies de transmission.

### Moteur n° IA :

Le moteur mécanique IA est doté d'un renversement de marche. Sa puissance correspond aux modèles des boîtes plus importantes. Il est fourni avec deux poulies et un jeu de courroies de transmission.

### Moteur Universel :

Le moteur électrique Universel (110 ou 220 volts) se branche directement sur le secteur. Il est conçu pour entraîner les modèles MECCANO les plus lourds. Il est livré avec un pignon de 19 dents.

### Moteur 20 volts :

Ce moteur a les mêmes dimensions que le moteur Universel, mais son fonctionnement en basse tension doit être assuré par un transformateur 110/20 volts ou 220/20 volts ; par exemple, celui que vous utilisez pour votre train Hornby.

# MECCANO

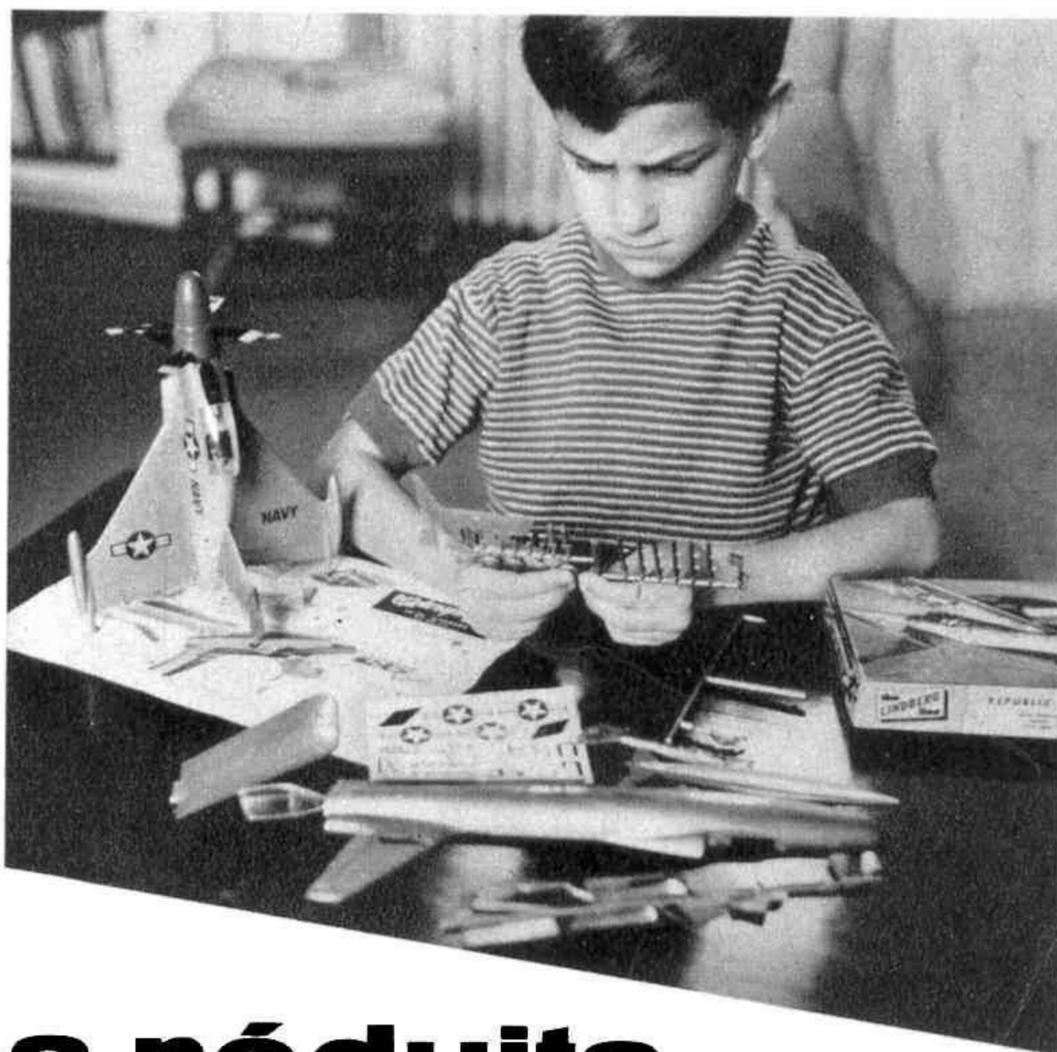
the  
**LINDBERG**  
line

Formidable! C'est le vrai...  
et je le construis moi-même...

et vous aussi, vous pouvez  
facilement réaliser,  
par simple collage, les

# modèles réduits **LINDBERG**

en matière plastique, exactement à l'échelle. Exactitude absolue,  
précision et finition impeccables, grande variété de modèles,  
leur ont valu une réputation mondiale.



VOICI LES DERNIERS MODÈLES SORTIS :



**JAP ZERO**



**SKYHAWK**

Autres modèles : Stuka, Cutlass, Convair, Hellcat, Thunderbolt, Corsair,  
Super Sabre F 100, Spirit of St Louis, Thunderceptor, Skyray,

Pour connaître tous les modèles Lindberg, demandez la notice illustrée gratuite H à

**Société J.R. 6, rue Cauchois - Paris 18°** (Vente en gros exclusivement)

Indiquez-nous les modèles français ou étrangers que vous aimeriez voir fabriquer

En vente dans tous les grands magasins, magasins de jouets, spécialistes du modèle réduit.

Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française **Ch. Vuillaume**

**PRENEZ  
LE DÉPART  
DE CE PASSIONNANT**



**Ce jeu de société fait intervenir les multiples péripéties d'une randonnée routière : ennuis mécaniques, pannes d'essence, ver-glas, etc...**

**Il connaît en France et dans le monde un succès au moins égal à celui du célèbre scooter.**

**Deux présentations : boîte carton ou valise.**

**ÉDITIONS**

**CAPIEPA**

**27, Avenue Pierre-1<sup>er</sup>-de-Serbie - PARIS-16<sup>e</sup> - KLÉber 19-18**

# RENAULT

Dans sa vitrine  
des Champs-Élysées  
la Régie RENAULT  
expose la voiture  
des vainqueurs  
dans un décor  
très évocateur.



La Dauphine a gagné le plus dur des Rallyes de Monte-Carlo qu'on ait jamais vu...

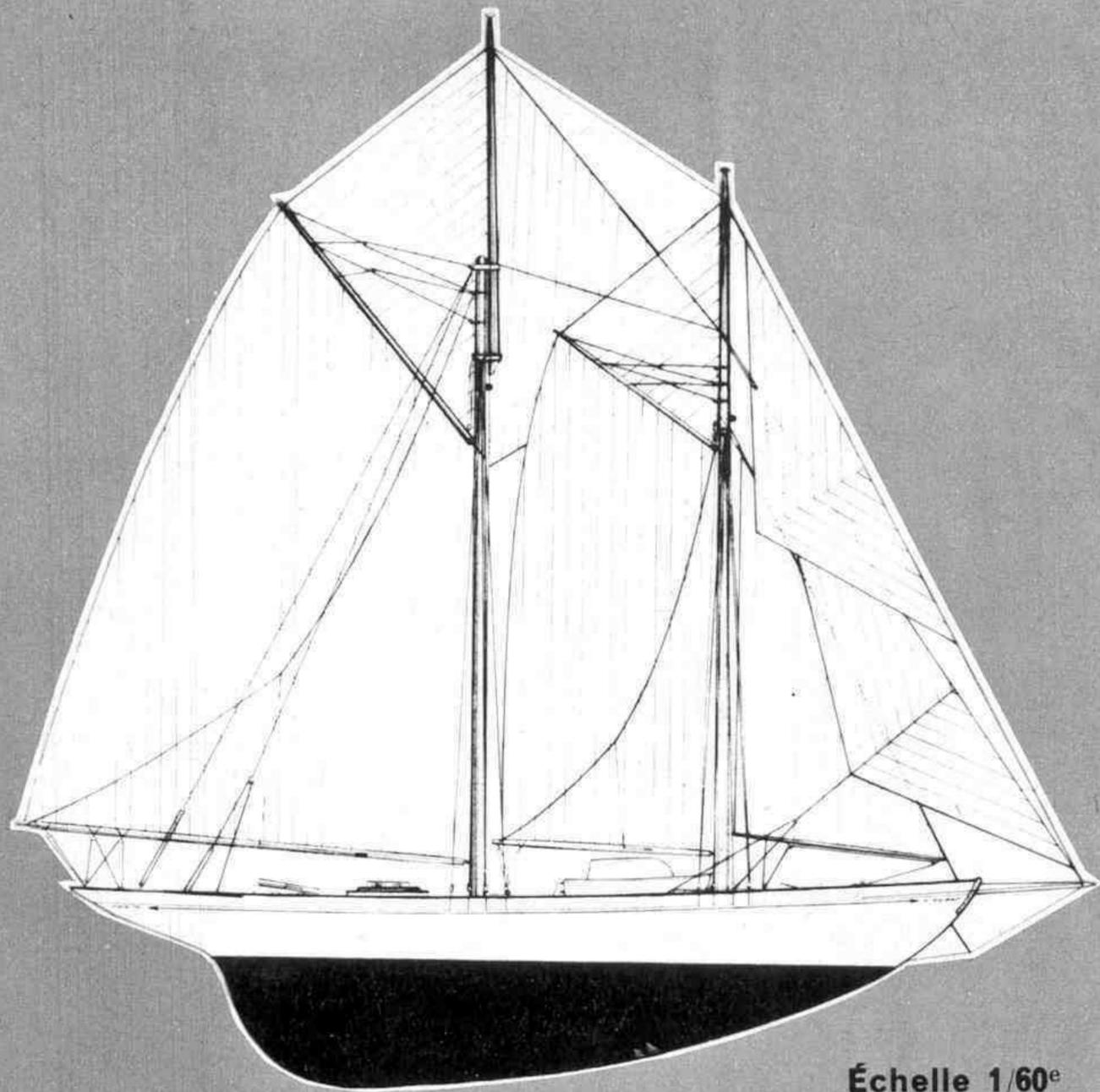
Elle a gagné sur la neige et le verglas avec 12 minutes d'avance sur le second, à l'issue des 1.077 km. de l'épreuve de montagne.

Elle est première au Classement Général absolu, sans intervention d'aucun indice de performance, sans distinction de catégorie, de cylindrée, ou de carrosserie.

## LA DAUPHINE A BOUSCULÉ LES HIÉRARCHIES DU SPORT AUTOMOBILE

parce que c'est une voiture de tous les jours, conçue pour rouler par tous les temps, sur toutes les routes, en toute sécurité.

**"EUROPA"**



Échelle 1/60<sup>e</sup>

## **Splendide goélette de croisière.**

Longueur 45 cm.

Boîte de construction absolument complète. Réalisation très facile à l'aide des éléments préfabriqués et de notre plan de montage sensationnel. La possibilité, pour vous, de réaliser un splendide voilier tel que vous n'en avez jamais vu. Un modèle d'une valeur décorative extraordinaire.

Vous trouverez cette boîte de construction chez tous les bons revendeurs spécialisés en modèles réduits. Tous en ont car n'oubliez pas qu'il vous faut avoir fait

cette réalisation pour vous classer parmi les gagnants du grand concours :

**AIRMER - MECCANO-MAGAZINE**

Tous les revendeurs s'intéressant aux modèles réduits sont invités à se documenter sans retard sur la mise en vente de ce modèle extraordinaire.

**AIRMER** présente une gamme de boîtes de construction très complète :

**AVIONS - PLANEURS - BATEAUX**

*Les modèles les plus demandés • Toutes fournitures pour modèles réduits*

# **AIRMER**

**17, RUE DE BELZUNCE - PARIS-10<sup>e</sup>**

### A-PROPOS

Si ce numéro vous parvient avant le 28 février, n'oubliez pas que vous n'avez plus que jusqu'à ce vendredi avant minuit pour poster vos réponses à notre grand concours « Objectif 300 ». Le cachet de la poste fera foi. Et après il n'y aura plus qu'à attendre, quelques semaines, la lettre à en-tête de « Meccano-Magazine » qui viendra vous apporter la grande nouvelle de votre victoire.

Et bientôt, nous vous donnerons tous les détails sur une autre compétition que beaucoup d'entre vous attendent également : un concours de modèles « Meccano ». Après avoir fait appel à votre perspicacité dans le concours « Objectif 300 », nous vous demanderons cette fois de montrer votre ingéniosité, et vos facultés de création. N'oubliez pas, vous qui n'êtes pas abonnés, de retenir les prochains numéros de votre Magazine chez votre marchand habituel, car j'ai appris que dans certaines villes, on avait des difficultés à se procurer « Meccano-Magazine » après le 10 du mois. Nos services de ventes font au mieux pour approvisionner les marchands, mais il est tout de même plus prudent de retenir à l'avance.

Je vais encore vous demander de m'écrire... Quelques lecteurs m'ont fait part de leur désir de voir paraître dans notre Revue des articles d'orientation professionnelle. Beaucoup d'entre vous sont à l'âge du choix ; il serait peut-être intéressant de les aider en publiant de temps en temps des articles faits par des hommes qui ont réussi, chacun dans leur profession : avocats, médecins, ingénieurs, officiers, hommes d'affaires, etc. sur les études qu'ils ont faites, les concours qu'ils ont passés, les débouchés dans ces carrières, bref tout ce qui peut être utile à un jeune qui cherche sa voie. Cela vous intéresse ? Alors, écrivez-le vite à votre ami.

**Le Rédacteur en Chef.**

**MECCANO-MAGAZINE - C.C.P. : Paris 1459-67**

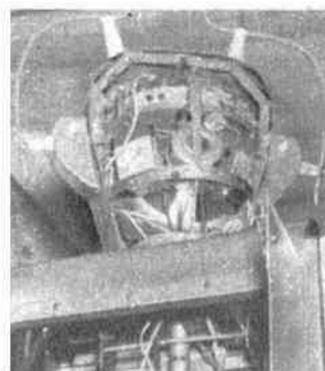
**Boîte postale n° 33-08 — PARIS-VIII<sup>e</sup>**

Le numéro : 60 fr. — Un an (12 numéros) : 600 fr.

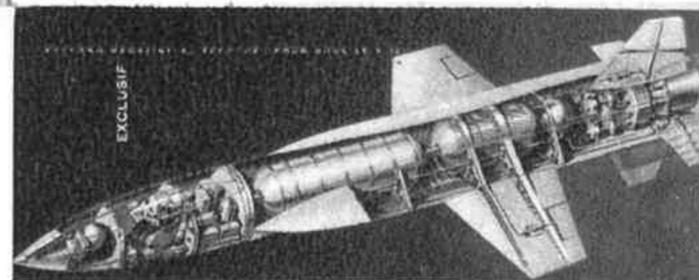
**Belgique : 10 fr. belges. — Suisse : 1 fr. suisse.**

**Italie : 180 liras, les 12 numéros consécutifs : 2.160 liras.**

**Texas 1958 :  
les cow-boys ont choisi l'hélicoptère  
page 10**



**Les robots  
sont parmi nous  
page 13**



**L'avion-fusée X-15 :  
il volera à 7.000 kilomètres-heure  
page 16**



**La terre va basculer  
nous apprend  
l'Année Géophysique  
page 19**

**et vous lirez aussi :**

	pages
30 Jours dans le monde .....	6
Sur le plateau de « Sans Famille ».....	22
Victoire française au Rallye de Monte-Carlo..	24
Sports : Gérardin au Japon.....	28
Pour Vos Loisirs.....	34
« A VOS JEUX », par Guy Montassut.....	36

### “OBJECTIF 300”

Les premières réponses à notre grand concours « OBJECTIF 300 » ont commencé à remplir de nombreux sacs postaux, à la poste centrale du 8<sup>e</sup> arrondissement. Le dépouillement va commencer incessamment. Les résultats complets seront publiés dans notre prochain numéro, en vente vers le 25 mars. Retenez donc dès maintenant ce numéro!

# 30 JOURS

## Ciel du monde



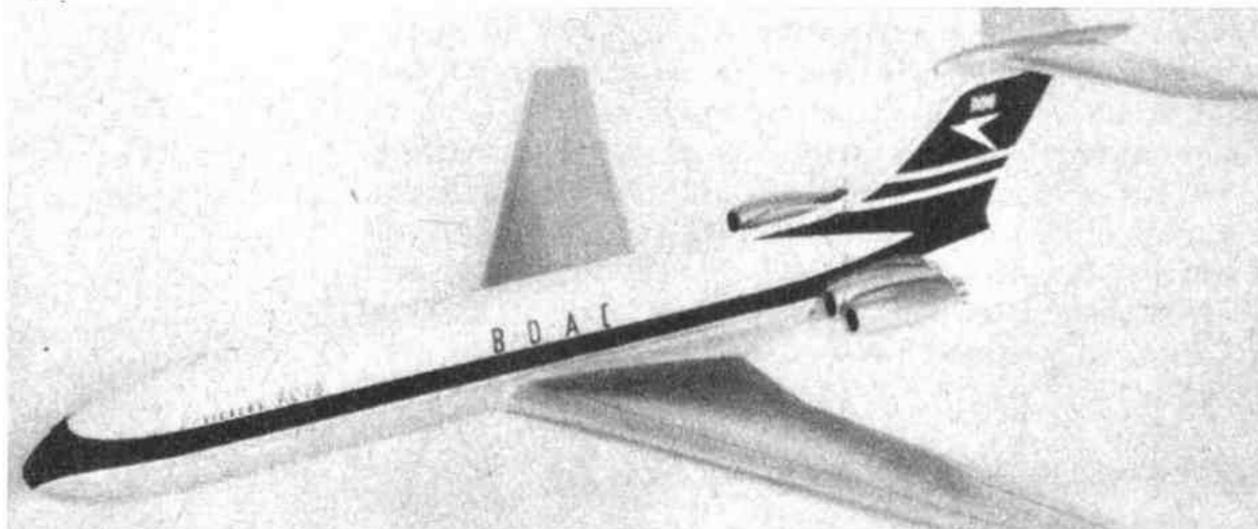
**BAS LES PORTES!** Les « Britannia » derniers géants de l'air d'outre-Manche n'ont révélé à l'usage qu'un seul défaut : ils sont trop grands pour les hangars de l'aéroport de Londres. L'amusante solution a consisté à découper les portes et à installer des sortes de soufflets. Les queues des « Britannia » ne risquent pas ainsi de manquer d'air.

**« CARAVELLE » FAIT ÉCOLE,** tout au moins en ce qui concerne l'emplacement de ses réacteurs. On remarque en effet que le quadri-réacteur civil Vickers 10 qui sortira en 1963 a choisi pour ses moteurs la disposition arrière de part et d'autre du fuselage. La B.O.A.C. a commandé 35 de ces mastodontes, capables d'emporter 150 passagers.

**RECORDS SUR RECORDS.** Le chasseur léger français à réaction « Ete-dard IV » s'est adjugé le record international sur 1.000 kilomètres en couvrant cette distance à la moyenne d'environ 1.020 kilomètres-heure. • En attendant mieux, double performance sensationnelle du « Trident II »: 22.800 mètres et Mach 1,95 soit 2.100 kilomètres-heure • Daniel Barbera, 30 ans, moniteur à l'Aéro-Club de Béziers s'est adjugé le record de France d'altitude en planeur en montant à 9.670 mètres • Le prototype britannique P-1 a réussi le premier un vol supersonique de 23 minutes.

**JALOUX DES GRANDS!** Un tout petit modèle d'avion téléguidé a parcouru en ligne droite très exactement 12.961 mètres, son constructeur, un jeune russe, a été comblé, l'appareil s'est posé au point prévu.

**LE MOINS CHER DU MONDE** est sans doute cette « boîte à savon » à deux rotors s'il vous plait, réalisée par un ancien de Messerschmitt. Vous pouvez vous l'offrir pour moins de six millions... elle ne consomme que 18 litres à l'heure.



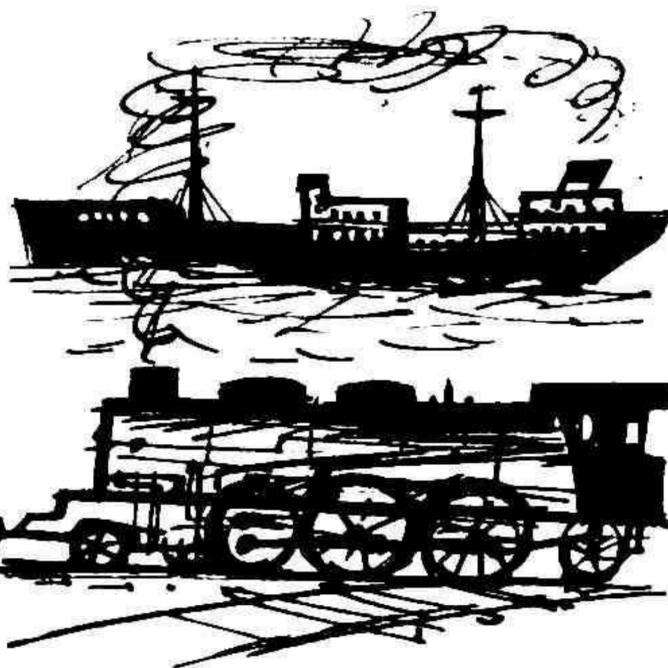
**HONNEUR AUX ANCIENS.** Pour commémorer le cinquantenaire du premier vol d'un kilomètre en circuit fermé, le 13 janvier dernier, un hélicoptère a repris à Issy-les-Moulineaux la performance historique d'Henry Farman. Le vieux pilote était témoin et le constructeur, Gabriel Voisin, a tourné à bord de « l'Alouette » en compagnie du ministre de l'Air.



# DANS LE MONDE

## Curieuse planète

**CUISINE A DISTANCE.** Un four fonctionnant par téléguidage a été la nouveauté la plus sensationnelle présentée au Salon des Arts Ménagers de Chicago. Un appareil à ondes courtes qui se dissimule dans un sac à main, l'allume ou l'éteint jusqu'à une distance de 15 kilomètres.

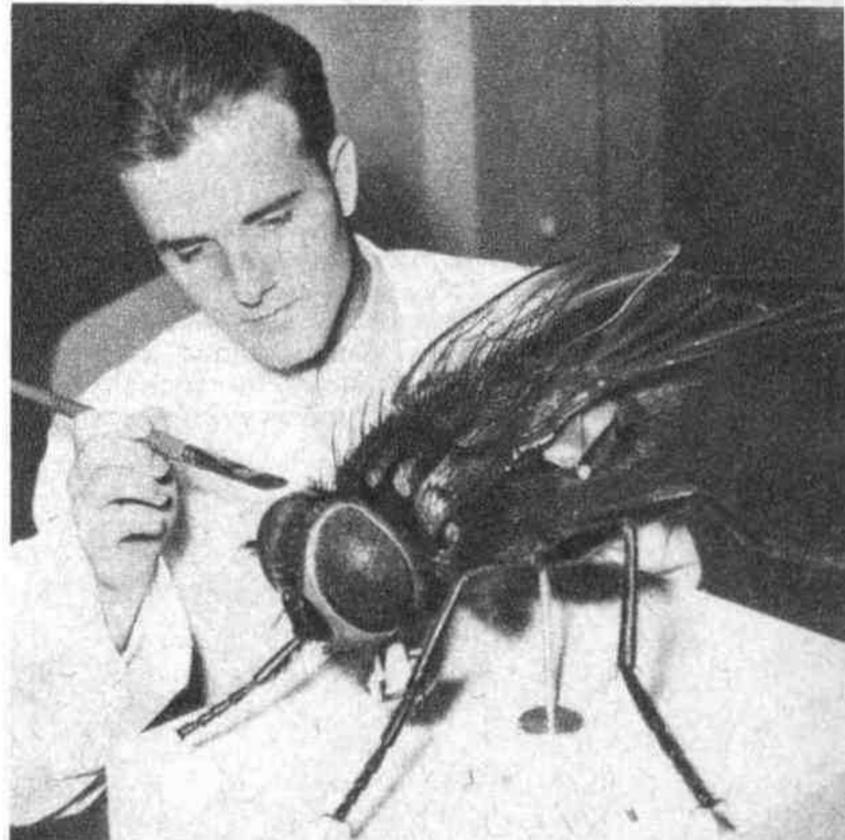


**DES DISQUES DE 4 GRAMMES,** pliables et indéchirables seront peut-être bientôt vendus en France. Une société de disques vient, en effet, de mettre au point une machine capable de fabriquer au rythme de 4.300 à l'heure des disques vraiment peu ordinaires, en cellophane ultra légère. On les plie dans la main comme une feuille de papier. Première application : des cartes postales musicales et publicitaires.

**LA CHAISE-MIRACLE.** On vient de lancer en Angleterre dans le commerce une chaise dite tranquillisante. Il suffit d'appuyer sur un bouton : la chaise se met à vibrer et en quelques frissons relaxe les muscles, détend les nerfs et supprime l'insomnie. C'est du moins le point de vue des vendeurs.

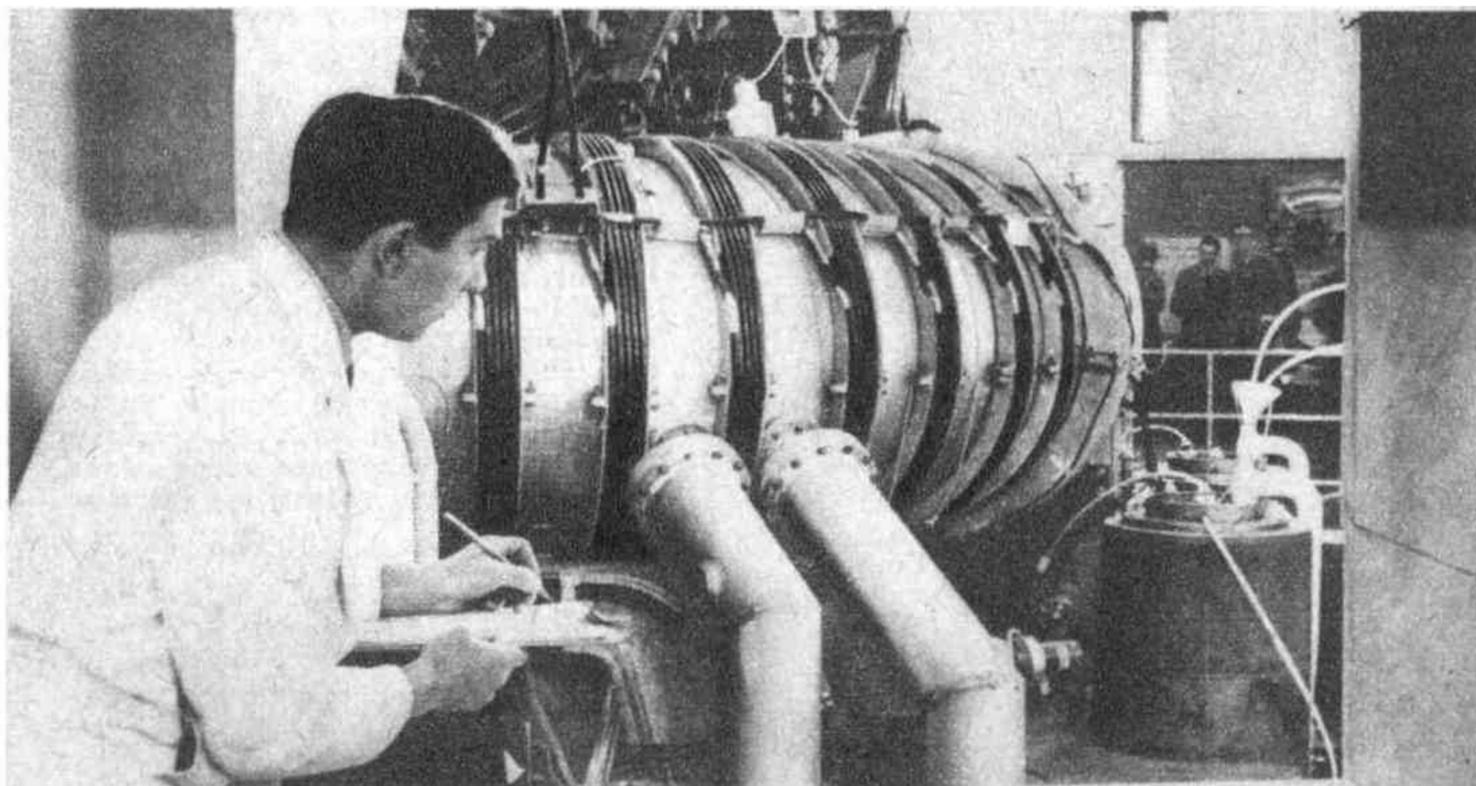
**ON A SOUVENT BESOIN...** Une locomotive à vapeur de la S.N.C.F. a rempli la plus extraordinaire mission de sa carrière : elle a chauffé un pétrolier de 52.000 tonnes. Le tanker Minnehoma subissait au Havre divers travaux de réparation, dont un avait exigé qu'on lui enlève ses chaudières. Transi, l'équipage protesta et on eut l'ingéniosité de faire appel au rail pour le réchauffer. La locomotive a été avancée le long du quai ; cinq chauffeurs se relayant pour alimenter ses chaudières.

**LA TERRE ENVAHIE PAR DES INSECTES GÉANTS?** Non, nous ne revenons pas à l'ère primaire. Il s'agit de modèles agrandis 60 fois savamment réalisés en bois, plâtre, plastique et goudron artificiel, par un jeune sculpteur allemand fanatique d'entomologie. Le responsable achève sa mouche géante.



## Premier soleil sur la terre

**ZETA, RÉACTEUR PROTOTYPE D'HARWELL.** Cinq millions de degrés sur la terre, soit beaucoup plus chaud que le soleil dont la température de surface ne dépasserait pas 6.000 degrés ! Telle est la remarquable performance réalisée par les atomistes britanniques d'Harwell grâce à leur prototype Zeta. L'objectif est de contrôler la fusion d'atomes légers, autrement dit de domestiquer la bombe « H ». Les anglais espèrent atteindre prochainement l'effarante température qui règne au centre du soleil : 15.000.000 de degrés ! Zeta, tube annulaire de 3 mètres de diamètre et 1 de section.



## 30 JOURS DANS LE MONDE

### Les animaux vous parlent

**DES AUTRUCHES CONTRE LES VOLEURS.** Parce que les autruches du Cap font preuve d'une féroce agressivité, les producteurs de laine de la région en ont lâchées dans leurs pâturages, en guise de chiens de garde. Les voleurs de moutons ne s'y risquent plus.

**LA VACHE AVAIT DES GOUTS DE LUXE.** Un habitant de Rovato (Italie) a eu deux mauvaises surprises en rentrant à son domicile. Au portemanteau, il ne restait de sa veste qu'un lambeau déchiqueté. Dans sa chambre, la coupable, une vache, ruminait ce déjeuner en faisant la sieste dans son propre lit.

**LE PREMIER CHIEN BANQUIER** s'appelle Rex et est la propriété d'un restaurateur de Tilford (Angleterre). Il laisse dédaigneusement à terre les pièces de monnaie de valeur insuffisante. Il introduit les autres dans un distributeur automatique de biscuits. Rex sonne aussi la cloche de la fermeture, à 22 heures précises, chaque soir.



**GARE AUX ROQUETS.** Les 21 facteurs de la petite ville américaine de Summerfield trouvent la situation absolument intolérable. Ils ont compté qu'ils étaient mordus environ 6.000 fois par an par des chiens de leurs clients.

**UNE BELLE OMELETTE.** Une poule de race white rock a pondu récemment aux Etats-Unis un œuf de 24 centimètres de circonférence, pesant 167 grammes. Cet œuf phénoméne en contenait un autre complètement formé.

### Interdit aux parents



**WHISKY A TOUT AGE.** Pour les opérations légères, les bébés d'un hôpital de Copenhague sont anesthésiés au whisky. Les infirmières se contentent de leur passer sur les lèvres un tampon imbibé du précieux liquide... il s'est même avéré que les enfants préféraient le « scotch » britannique au whisky local. Piqués dans leur amour-propre national, les distillateurs danois ont envoyé à l'hôpital quelques bouteilles de leurs meilleurs produits.

**ÉDITION SPÉCIALE!** Pour avoir gagné un concours organisé par un journal américain à l'occasion du centenaire de l'Etat du Minnesota, l'écolier Williams Bevan (14 ans) poursuit un tour du monde en distribuant des messages d'amitié, une édition spéciale du Minneapolis Star : 82 pages et 2 kilos. A Paris Billy a reçu un vélomoteur des mains de ses confrères, les porteurs de journaux de la capitale.

**DEVOIRS ET BOULES DE NEIGE.** 5.500 petits parisiens de 10 à 13 ans passent un mois formidable à la montagne, sous le nom de « classe de neige ». Ils ne travaillent que le matin; l'après-midi est entièrement consacré aux plaisirs de la neige. L'enthousiasme se lit sur les visages dès la gare de Lyon.



## 8 records du monde aux 2 super-phénomènes de la natation

Deux semaines de janvier ont suffi pour donner à la natation deux enfants prodiges qui lui manquaient encore : les australiens Jon et Ilsa Konrads, à eux deux 28 ans et 8 records du monde.

Jon a 15 ans et sa sœur 13 ans. Ils sont nés pendant la guerre en Lettonie. Leur père, mécanicien dentiste ayant décidé d'émigrer en Australie, ils plongèrent dès 1946 dans les piscines du continent austral. Aujourd'hui ils s'entraînent chaque jour pendant 4 à 6 heures.

Ilsa a commencé la série, en s'adjugeant les temps des 800 mètres et 880 yards. Elle détrônait ainsi la fameuse Lauren Crapp.

Jon n'a pas été long à venger le sexe fort : en une semaine il a pulvérisé avec le sourire 6 records du monde de nage libre, successivement ceux des 800 mètres et 880 yards, 400 mètres et 440 yards, 200 mètres et 220 yards. Les experts ne trouvèrent pas les mots pour qualifier cette étrange famille qu'on verra peut-être en Europe avant les Jeux Olympiques de Rome.

Jon et Ilsa Konrads (28 ans à eux deux).



### CLAUDE (19 ANS) ACHÈVE

#### LE TOUR DU MONDE AVEC 25.000 FRANCS

Le français Claude Nedjar est le premier lauréat Zelliga à avoir bouclé le tour du monde. On se souvient que les bourses Zelliga sont attribuées chaque année aux 250 lycéens ayant présenté les meilleurs projets de voyage. La valeur des bourses est de 25.000 francs.

Claude quitte Paris, le 13 juillet dernier. Jusqu'en Yougoslavie, il est convoyeur pour une agence de voyages. On le retrouve moniteur de ski nautique (il n'en avait jamais fait auparavant!), puis scénariste pour une compagnie française qui construit un pipe-line en Iran. Mais voici les points les plus spectaculaires de son carnet de route :

**UNE MOSQUÉE INTERDITE.** En Iran il pénètre dans une mosquée pendant les prières. Si l'on s'était aperçu qu'il n'était pas musulman, il aurait été lynché par la foule. C'est sa plus grande peur.

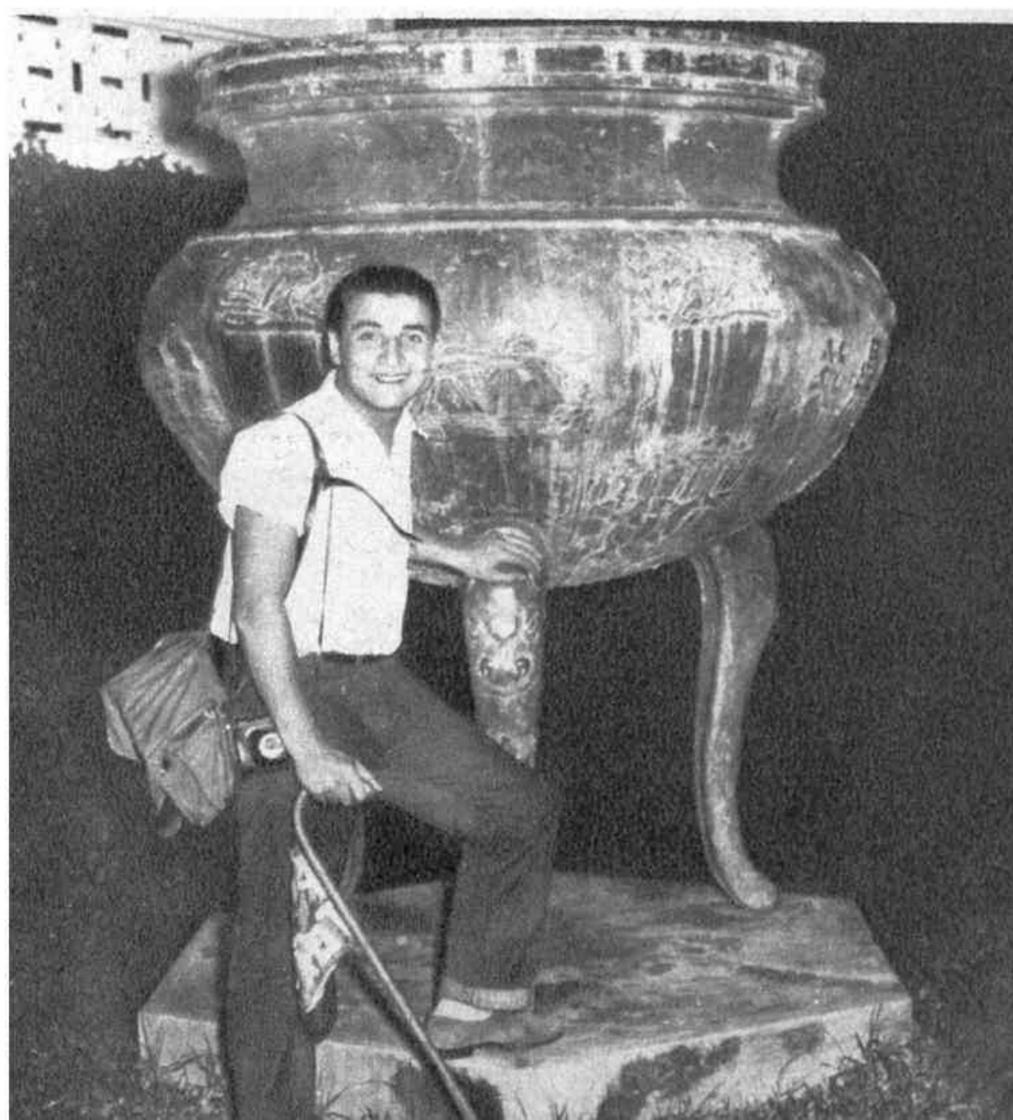
**ABADAN-BOMBAY SUR LE PONT D'UN BATEAU.** Sur le pont du « Durma », il voyage, seul européen, en

compagnie de 2.000 réfugiés juifs, arabes et pakistanais : « Ils étaient si serrés qu'ils ne pouvaient pas allonger leurs jambes pour dormir ».

**LA CHASSE AUX TIGRES.** Près de Saïgon, il fait partie du service de protection d'une plantation de caoutchouc. Il chasse les tigres qui attaquent les saigneurs (ainsi appelés parce qu'ils « saignent » les arbres pour recueillir le caoutchouc). Il tue aussi des buffles qui viennent manger les jeunes pousses.

**UN TYPHON EN MER JAUNE.** Il part en compagnie de 23 pêcheurs pendant 27 jours. Il dort alors une heure sur trois (temps qu'on laisse les filets dans l'eau). Il subit un typhon. « We speak Latin ». Dans le village de pêcheurs japonais de Goto, il parle latin avec les habitants, qui sont chrétiens. Ils le voient arriver avec étonnement : ils n'avaient jamais vu de blanc sans soutane !

Le jeune globe-trotter aime aussi l'archéologie.



# COW-BOYS EN HÉLICOPTÈRES

DE NOTRE CORRESPONDANT AU ÉTATS-UNIS



**L**A route s'étire, interminable, au milieu d'un paysage nu, vers un horizon barré de falaises.

Le bercement du Dodge, l'haleine chaude qui souffle par les vitres baissées sont autrement pénibles que le vol qui m'a amené au cœur du Texas. Mais il s'agit de partager la vie des cow-boys dans un ranch !

Une petite ville au nom déjà mexicain. A l'entrée, quelques cubes de boue rouge, une sorte de village arabe. Cette cité se différencierait-elle des autres ?

Etendus par terre à l'ombre de ces masures, 4 ou 5 hommes, casquettes de toile, bluejeans, chemises à fleurs flottant par-dessus.

— « Indiens » dit Joe, le chauffeur, en cessant un instant de mastiquer son éternel chewing-gum. Ces Indiens là n'ont rien des apaches de Geronimo.

Ensuite, la ville aligne ses façades le long de la rue prin-

cipale - postes d'essence, bank, grand magasin, cinéma, sans oublier le « Sheriff's Office » semblable à celle de dizaines de milliers de cités américaines, telles que vous les avez vues au cinéma. Elle est elle-même très décor de film.

En cette heure chaude nulle vie ne se manifeste. Un peu après la sortie, un poteau indicateur en bois, style militaire : « Ranch O Bar O ». Nous quittons la route et commençons à jouer les tanks sur un mauvais chemin. Une bonne heure de secousses avant de franchir un portique marquant l'entrée du domaine.

## **Le grand père du mécanicien collectionnait les scalps**

On se fait toujours d'un ranch une idée un peu trop romanesque. C'est une grande ferme de plusieurs corps de bâtiments relativement bas, avec une

éolienne et un réservoir d'eau. Une promesse pleine d'émotions palpitantes pourtant : le corral, cet enclos fait de grosses barrières où l'on tente de chevaucher, où l'on mate les chevaux sauvages.

L'accueil du « boss » est cordial. Il a fait plusieurs séjours en France où il a connu l'un de mes oncles. Il s'exprime parfaitement dans notre langue. En bon Texan il porte un large feutre Stetson et une chemise à carreaux.

— J'étais avec le comptable, ça peut attendre. Faisons le tour du propriétaire ! »

Les cow-boys ont leur salle commune avec juke box, télévision, fontaine d'eau glacée. Tout est moderne, bien tenu. Derrière de grosses marmites un cuisinier asiatique prépare le dîner. Il y a là frigidaire et machine à laver.

Près du bungalow du boss un petit chien maigre tourne dans un enclos.

— Un chien ? Non un coyote capturé tout jeune !

Un mécanicien basané s'affaire autour d'un tracteur.

— Son grand-père collectionnait les scalps de visages pâles. Lui sort d'une de leurs meilleures écoles professionnelles.

— D'après le cinéma, je ne croyais pas les ranches aussi modernes.

*Far-West 1958 : l'hélicoptère est devenu l'ange gardien des ranches. Il multiplie ses rondes bruyantes, mais efficaces. Rien n'échappe à la surveillance des pilotes.*





*Au sol, la technique est demeurée la même : le cow-boy harcèle les bêtes se bousculant dans la poussière.*

— Vous n'avez pas tout vu. Vous aurez une surprise !

— Où sont les cow-boys ?

— A leur travail. Demain vous verrez cela de près. Le mieux serait d'accompagner Bill, le contremaitre, dans sa tournée. Mais acceptera-t-il ? Il n'aime guère le touriste ! »

Fatigué, je me suis endormi avant le retour des hommes.

### **Le ventilateur, nouvelle conquête du cow-boy**

Bill a accepté. Déginguandé, taciturne et placide, il partage mon breakfast, chez le boss. Dans la cour, on entend comme une batteuse.

— Venez Frenchie ! »

C'est la surprise : un hélicoptère aux commandes duquel Abe, avec son visage poupin a

l'air d'un étudiant. Il est tôt, mais la cabine de plexiglas est déjà une fournaise.

Décollage vertical. Le ranch semble une petite maquette-jouet.

— Les bêtes sont vers le rio, dit Abe.

Bill qui fouille le terrain du regard identifie un cavalier :

**VOIR PAGE SUIVANTE**



**FAR-WEST 1958**

*L'exploit des plus forts : faire toucher le sol aux cornes du jeune taureau.*

— Tom!

Nous suivons un canyon desséché, véritable paysage lunaire. Nous débouchons sur une plaine riche au bord d'un fleuve paresseux, passablement à sec. Des milliers de bêtes paissent, comme enveloppées d'une brume roussâtre. Ces milliers de têtes et de croupes évoquent une mer qui clapote. Ce n'est qu'en perdant de l'altitude qu'on distingue les bêtes une par une.

Nous nous posons doucement, soulevant un nuage rouge tandis qu'une certaine effervescence se manifeste chez les bêtes.

Deux cow-boys que je n'avais pas encore repérés surgissent. Ceux-là sont conformes à l'idée que je m'en faisais, absence de colt mise à part.

— La relève?

— Non je referai un voyage.

— Est-ce que tout est O.K.?

— Quelques bêtes parties vers l'est. Nous ne les avons pas suivies.

### Haute école

Cap à l'est donc. Les fugitives, une quinzaine de têtes, ne sont pas allées très loin.

— Avant l'hélicoptère, ils ont eu parfois des vols, dit Abe,

mais mon « ventilateur » en impose!

L'hélicoptère piloté de main de maître se met à jouer les chiens de berger, guidant tantôt sur un flanc, tantôt sur l'autre, tantôt derrière, les vachettes.

Aux commandes Abe ressemble davantage à un fort en thème faisant ses devoirs qu'à l'extraordinaire dompteur qu'il est. Dans un cirque son numéro vaudrait des millions : Je lui dis mon admiration.

— Je fais à moi tout seul le travail de plusieurs cow-boys, c'est tout. Mais je ne connais rien aux bêtes.

Eux si. Sur son cheval, l'un des deux cow-boys de tout à l'heure vient nous aider, terminer le travail.

### Bon à tout faire !

Maintenant, nous survolons le troupeau un peu inquiet. Je ne suis pas rassuré moi-même et n'ai aucune envie de me poser sur cette forêt de cornes.

— Look! Regardez!

Bill a repéré une vachette couchée sur le flanc, sans réaction. Un échange de coups d'œil. Abe fait le vide autour de la bête malade. Atterrissage.

Bill palpe, flaire.

— Il faut aller chercher le vétérinaire!

Nous piquons vers le ranch, Abe et moi.

— Une fois, avec ma machine, j'ai sauvé un cavalier qui s'enlisait dans les sables du rio. On n'a pas pu avoir le cheval. »

« Demain, continue Abe, nous irons au nord vérifier des clôtures! Après-demain, nous commencerons à pulvériser du D.D.T. sur les mares du canyon! »

L'hélicoptère me dépose pour prendre le vétérinaire à la ville.

### Far-west éternel

Dans la cour, un vieux moustachu à insigne de deputy sheriff bavarde avec le boss.

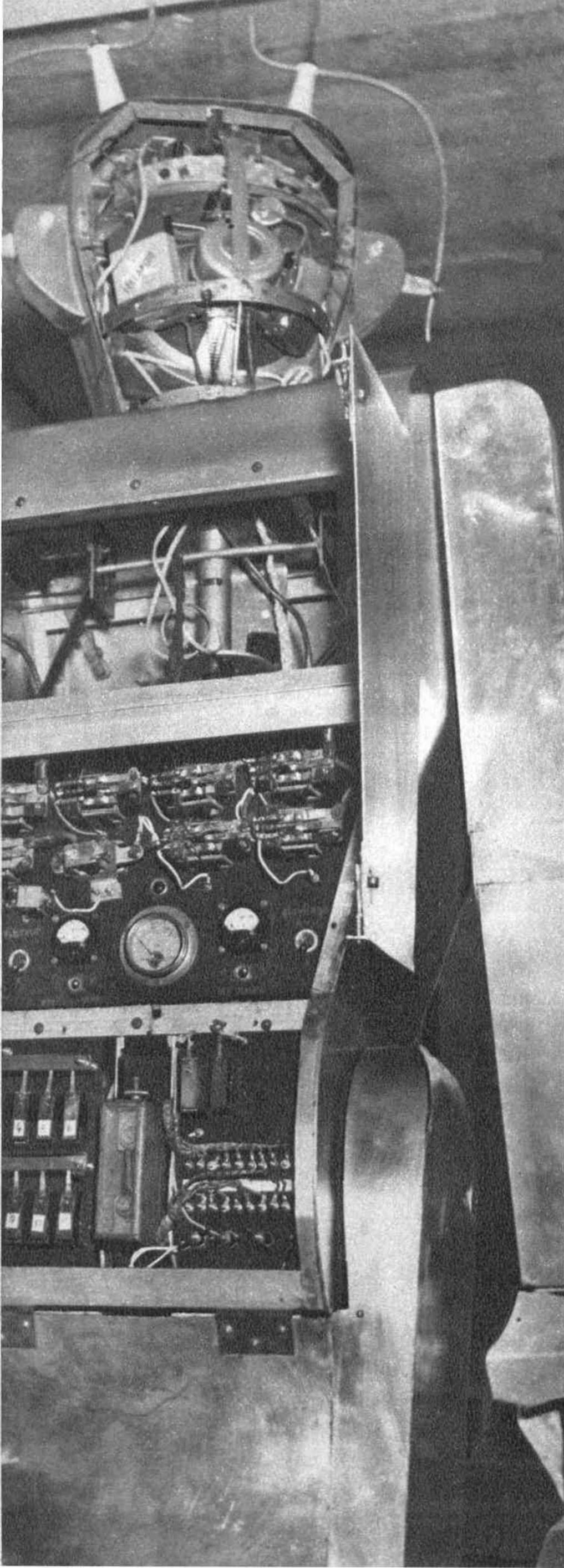
Une rafale de coups de feu! Les enfants apparaissent armés de revolvers à amorces. Ils n'ont pas renoncé au western, eux!

— Le shérif, c'était sérieux?

— Voulait des renseignements sur un ivrogne qui a travaillé chez moi une saison! »

Tel m'apparut les premiers jours « mon far west ». Il y a le reste, les rodéos, le marquage des bêtes : mais vous connaissez cela aussi bien que moi!

Bill SLIM.



# Les ROBOTS sont parmi nous

Avec un ronronnement plaintif, la machine à écrire commença la rédaction d'une courte note. Aucune dactylo ne tapait sur le clavier et pourtant lettres, virgules et points s'inscrivaient à vive allure. Cette étrange machine à écrire semblait agir seule. La note rédigée, une sonnerie retentit. Un homme d'une cinquantaine d'années s'empara de la feuille et lut à haute voix :

**Note de service à Monsieur le Directeur.** Conformément à votre demande et grâce aux divers renseignements fournis par vos fichiers et services de vente, je vous informe que j'ai donné ordre aux machines d'accélérer le rythme de production des postes de télévision en couleurs et d'abandonner à partir d'aujourd'hui la fabrication de tous les modèles antérieurs à l'an 2000. Signé : Cerveau Electronique Central.

Bien sûr, un tel cerveau électronique jouant le rôle d'un chef d'entreprise n'est pas encore né. Mais un peu partout dans le monde, des ingénieurs pensent à sa fabrication, jettent des plans et sollicitent des crédits. Et le jour où finalement il sera construit, les robots seront les maîtres de la planète.

Mais déjà une foule de robots nous entoure. C'est un robot qui donne à chaque instant de la journée l'heure exacte. C'est un robot qui, au Ministère des P.T.T. calcule le salaire de 250.000 employés. Un robot également qui, dans les sous-sols de la Défense Nationale, calcule les quantités de matériel et d'argent nécessaires pour lancer telle ou telle opération militaire.

Les robots sont donc parmi nous. Tantôt ils se présentent sous la forme d'automates en acier aux gestes maladroits, tantôt ils montrent un visage déconcertant fait de lampes, de tubes et de fils électriques. Pour vous, nous avons constitué un Musée des Robots. Voici la première salle : les animaux-robots.

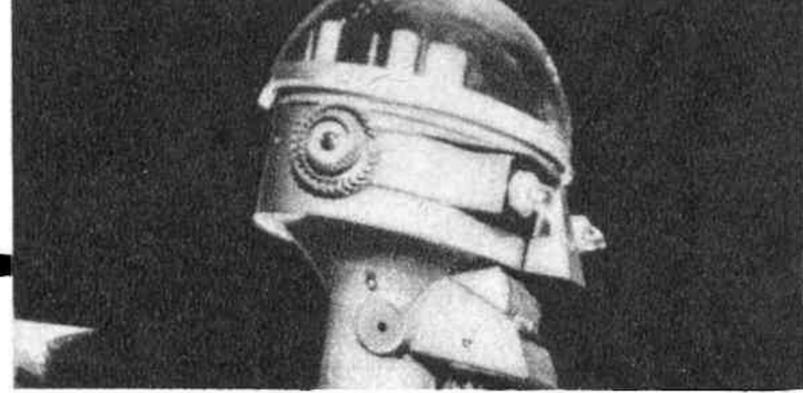
## **Le canard de Vaucanson plongeait et buvait de l'eau**

L'un des plus fameux des animaux-robots est le lion de Léonard de Vinci. Quand le roi de France Louis XII pénétra dans la ville de Milan, il s'avança au-devant de lui et d'un geste de sa patte il ouvrit son poitrail d'où s'échappa des lys blancs, emblème de la royauté française.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce fut un canard qui fut la vedette. Le canard construit par le général Jacques de Vaucanson

**VOIR PAGES SUIVANTES**

# Robots de tous les siècles



était en cuivre. Il se dandinait, plongeait, buvait de l'eau et avalait même la nourriture qu'on lui donnait de la main.

Philidog, fabriqué en 1929, est considéré comme le premier chien électronique. Il ne marche pas mais roule grâce à deux moteurs électriques actionnant des roues dissimulées sous ses pattes. Ses yeux sont constitués par deux cellules photo-électriques qui ont la particularité d'être attirées par la lumière électrique. Aussi, lorsque Philidog « dort » dans une pièce sombre il suffit qu'un cambrioleur pénètre dans celle-ci, une lampe à la main, pour que le chien se dirige automatiquement vers lui, ses yeux avides de lumière l'obligeant à se diriger vers la source lumineuse. On devine la panique du voleur voyant s'approcher de lui cet animal.

## Job, le renard électronique a cinq sens et une étonnante mémoire

Après le chien, voici le renard électronique Job. Vêtu d'une authentique peau de renard, Job se présente comme une bête de taille normale qui se déplace adroitement, flairant çà et là avec une saisissante réalité. Otons cette peau, il apparaît un châssis qui peut ressembler pour le profane aux entrailles d'un poste de radio. A l'avant, une plaque triangulaire type bulldozer qui constitue le museau flaireur de l'animal.

Job possède cinq sens. La vue grâce à deux cellules photo-électriques, le toucher par des papilles de contact, l'ouïe grâce à un microphone qui agit sur une lampe spéciale, le sens capacitif ou le flair et le sens kinesthésique qui régit l'impression de bien-être ou de malaise et l'instinct d'orientation. Job possède en outre une étonnante mémoire faite de tubes électroniques.

Le comportement de Job est tout à fait imprévisible. Placé dans une pièce on ne sait pas où il va se diriger. Il explore d'abord la salle grâce à ses sens (vue, toucher, ouïe, flair). Il compare ses sensations avec d'autres gardées dans sa mémoire. Il prend alors une décision et par l'entremise de ses muscles (un moteur) il avance, recule, se retourne et s'arrête.

## Napoléon joua aux échecs avec le fameux automate au corps de turc

La deuxième salle de notre Musée est réservée aux robots à forme humaine ou androïdes. Le XVIII<sup>e</sup> siècle connut deux androïdes fameux : l'écrivain et le Turc joueur d'échecs.

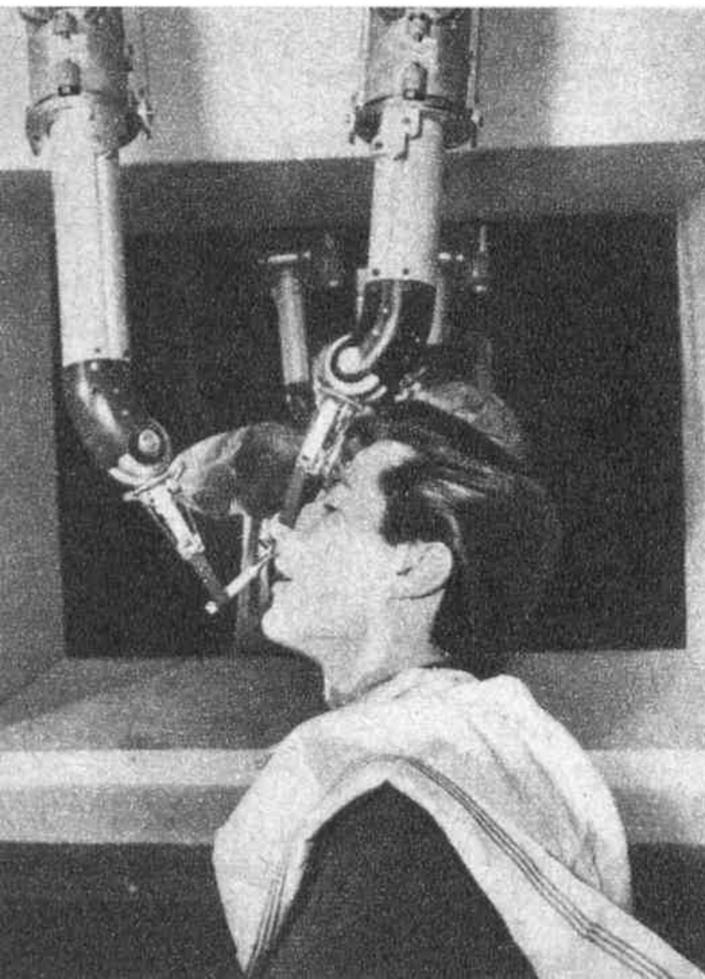
L'écrivain automatique trempait sa plume dans un encrier, la secouait, puis écrivait diverses phrases qu'on lui dictait en français. Le Turc joueur d'échecs fut construit par un noble seigneur hongrois, le Baron de Kempelen. Il se tenait assis devant une caisse impressionnante et était capable de déplacer les pièces d'un échiquier. Dans la caisse on pouvait apercevoir un incroyable enchevêtrement de cylindres, d'engrenages, de cames et de tambours.

Le Turc joua sa première partie contre l'impératrice d'Autriche Marie-Louise. Après que cette dernière eut attaqué la partie en déplaçant un pion, le Turc joua à son tour, saisissant de sa main gauche un pion qu'il avança de deux cases et ainsi de suite. Et le Turc gagna la partie. Il connut par la suite une magistrale carrière à travers l'Europe. Il fut vainqueur contre le roi de Prusse, Frédéric I<sup>er</sup>. Il fut vainqueur contre Napoléon. Au cours d'un éblouissant voyage qui se poursuivit des dizaines d'années durant, on ne lui attribue que deux défaites. Sa trace se perdit en 1840.

Les experts pensent qu'un joueur se trouvait caché dans la caisse.

## Les robots assassins

A deux reprises, des robots à forme humaine assassinèrent leur maître. Le premier fait divers date de 1930 et se produisit dans le cadre d'une exposition, à Chicago. Ce robot à l'allure d'un chevalier du Moyen Age était spécialisé dans le travail de forge. Un jour, il leva son marteau sur son père, l'ingénieur Roland Schaffer et lui fracassa la tête. Mais la machine-homme ne s'arrêta pas là. Poussé par une incroyable fureur, il démolit tout le laboratoire et une partie des murs. Finalement, épuisé, il s'effondra à côté de sa victime.

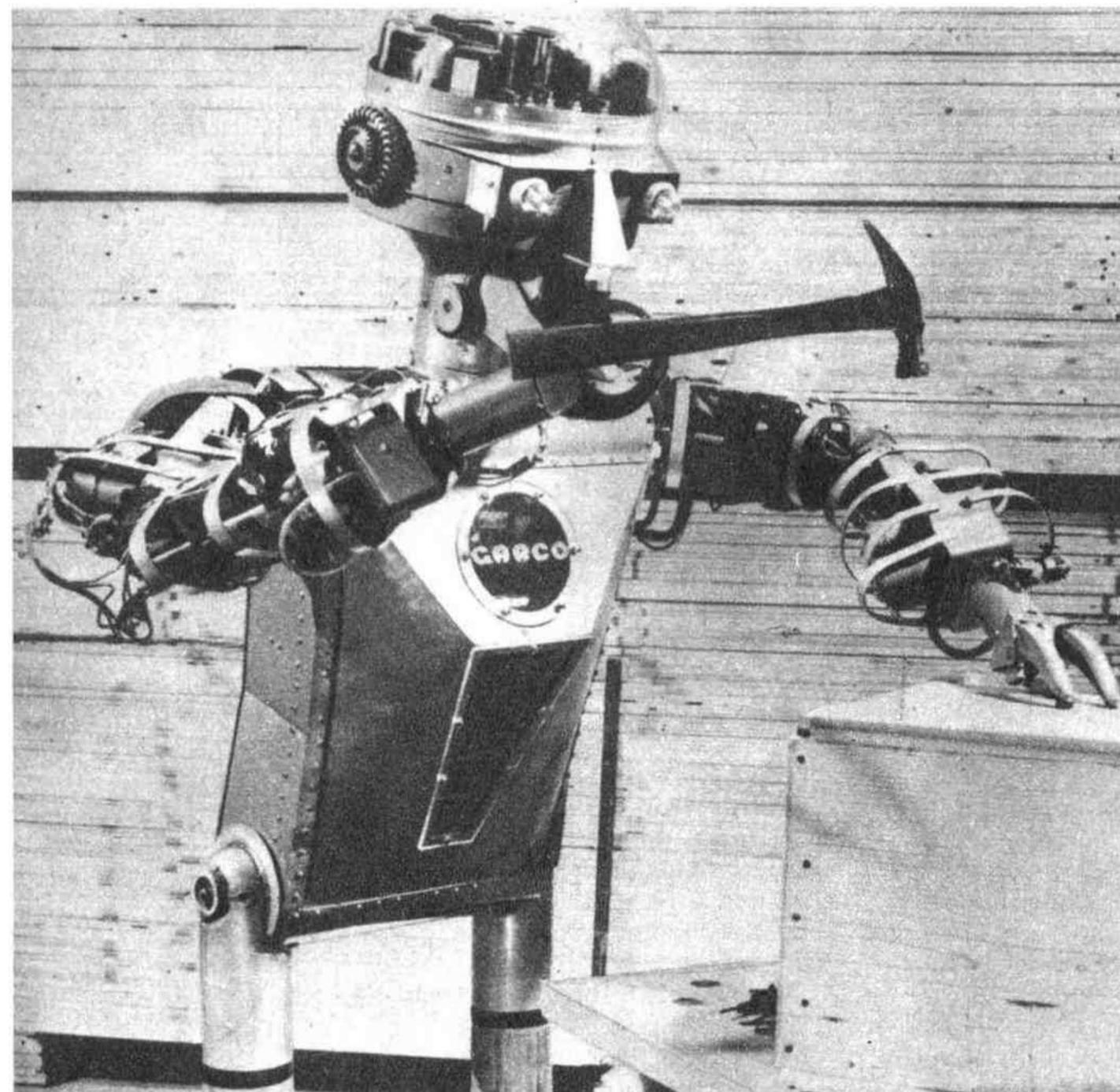


◀ **POUR MONSIEUR** le robot qui rase. On peut admirer au centre atomique anglais d'Harwell l'habile « Master Slave » (Monsieur Esclave) rasant avec une parfaite sécurité. Il s'agit de pinces permettant aux atomistes de travailler à distance, à l'abri des radiations.

**POUR MADAME** la machine à écrire électronique. Mise au point par le cybernéticien Albert Ducrocq, elle tape un texte à la vitesse de la parole. Bien que comportant 70 kilomètres de fils elle ne consomme pas plus de courant qu'un fer électrique. Le clavier est une grille de plots : il vous suffit de les effleurer avec un stylet. ▶



*En plein travail le dernier en date des robots américains « Garco ». Il cloue des caisses (sans se taper sur les doigts) à la cadence d'une mitrailleuse. Qu'en dites-vous?*



Le second assassinat se déroula également aux U.S.A. En 1948 un jeune électricien construisit un robot riche de 200 tubes électroniques. Au cours d'un essai, il fut pris dans les bras du robot qui l'écrasèrent jusqu'à la mort en quelques secondes.

Tous les androïdes n'ont pas de tels instincts meurtriers. Ainsi le robot de la Westinghouse Electricity de 115 kilos et de 2 m. 10 de haut peut marcher, parler, compter, fumer, distinguer des couleurs et saluer. En 1951, des étudiants de l'École Supérieure Technique de Bristol construisirent un robot capable de monter à bicyclette. Ce cycliste d'un nouveau genre a roulé dans les rues de Bristol, prenant les virages avec élégance, tournant la tête à droite, puis à gauche et faisant des signes d'amitié aux passants éberlués.

Nous voici maintenant dans la troisième et dernière salle de notre Musée imaginaire. Là nous pouvons admirer des robots d'un type particulier : les cerveaux électroniques. Le plus imposant est sans doute Eniac

qui se trouve aux U.S.A. Il pèse 30 tonnes et se compose de 500.000 éléments. Il additionne, soustrait, divise à une vitesse effrayante. En une minute, il fait le travail d'un habile mathématicien œuvrant pendant dix ans à raison de huit heures par jour.

Besk, cerveau électronique suédois, est d'une taille plus modeste. Il n'en est pas moins capable d'additionner en une seconde 20.000 nombres de 12 chiffres, soit 240.000 opérations élémentaires par seconde. Mais sa performance vient d'être dépassée par le 704 I.B.M., nouveau cerveau électronique installé à Paris, qui réalise 310.000 opérations élémentaires par seconde.

En Angleterre c'est un cerveau électronique géant qui dirige la production de l'usine robot de Sargove, fabricant 500.000 postes de radio par an. Il surveille tous les processus de la fabrication depuis la mise en place des divers éléments du poste de radio jusqu'à l'emballage de l'appareil achevé.

Les cerveaux électriques qui calculent mieux que des mathématiciens ou dirigent aussi bien une usine qu'un contremaître poussent leur ressemblance avec les humains jusqu'à être atteints de ces maladies mentales graves. Robert Seeber, expert à I.B.M., ra-

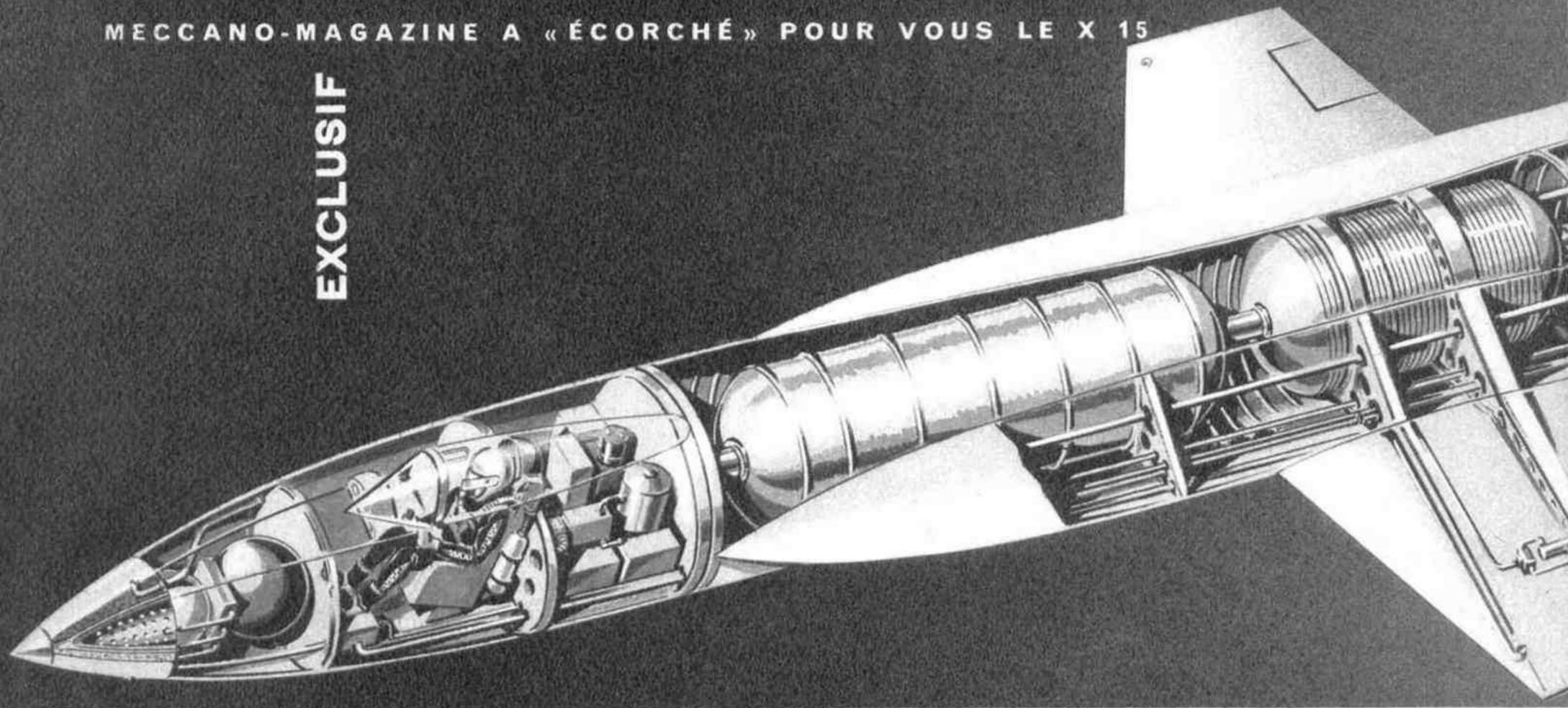
conte que très souvent un cerveau électronique a le cafard, le matin. Il manifeste sa répulsion à travailler en calculant lentement. C'est seulement après une demi-heure d'essais qu'il consent enfin à calculer correctement.

Lors d'un congrès scientifique, le docteur Sharmon a révélé que le central téléphonique de Manhattan, quartier célèbre de New York, a connu récemment une crise d'épuisement : il n'assurait plus convenablement son travail. Une équipe d'ingénieurs s'employa alors à découvrir quel était l'organe atteint. En vain ! On laissa le central se reposer. Quinze jours plus tard il reprit son travail allégrement. Il avait besoin d'une cure de repos à la suite d'un travail trop fatigant.

Ce monde des robots et des cerveaux électroniques ne doit pas nous paraître effrayant, car c'est l'homme qui en est finalement le maître et le bénéficiaire.

Pierre SOULEIL.

EXCLUSIF



## Nouveau concurrent de l'espace : L'AVIO

Objectif : 7.000 km/heure à 480 km de la terre

Voici le premier homme de l'espace, le capitaine Iven C. Kincheloe. Pilote d'essai, il doit d'ici une dizaine de mois réaliser un vol extraordinaire. Aux commandes d'un avion de 16 tonnes, le X-15, il va tenter de grimper à 480 kilomètres d'altitude, à la vitesse de 5 à 7.000 kilomètres-heure. A cette hauteur, celle où a évolué le premier satellite soviétique, le ciel est noir comme de l'encre.

Il est presque impossible d'interviewer Iven Kincheloe. Sur les lieux de son travail, la base militaire de Wendover, dans l'Etat d'Utah, il est gardé à vue. Il a promis à ses supérieurs de ne rien dire de sa future randonnée dans l'espace, baptisée Mission N° 1. Toutefois, grâce à quelques indiscretions il est possible de décrire comment se déroulera la tentative qui durera seulement une quinzaine de minutes.

Un bombardier B-52, spécialement modifié, décolle de la base militaire de Wendover. Suspendu sous sa carlingue, un fuseau argenté de 17 mètres de long brille au soleil : le X-15. Principale caractéristique de cet appareil : il porte un vaste double réservoir, long de 9 mètres. Ce fuselage-citerne contient les deux composants nécessaires au moteur-fusée, d'une part de l'oxygène liquide, d'autre part de l'anhydride d'ammoniaque.

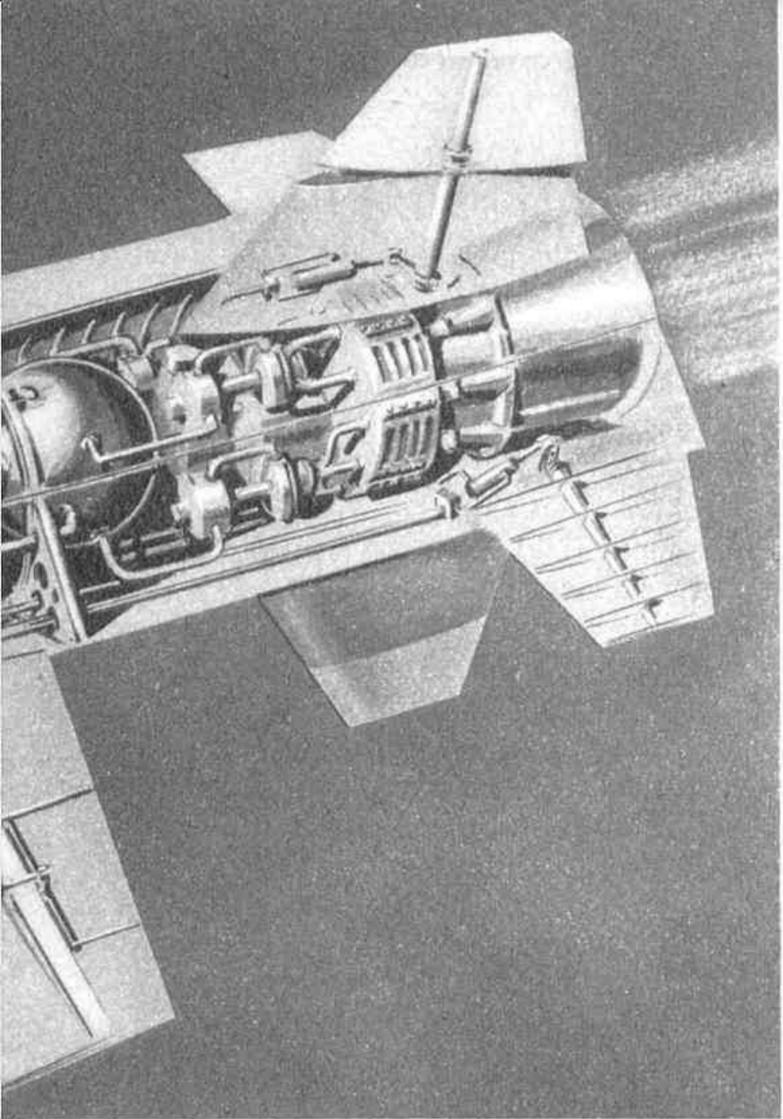
Le B-52 monte lentement. Arrivé à une altitude de 10 à 13.000 mètres, le pilote met le cap sud-ouest et fait signe à Kincheloe que l'opération va commencer. Sans hâte, ce dernier coiffe son casque

blanc, vérifie sa combinaison métallisée et accède dans l'étroit cockpit du X-15, par une trappe s'ouvrant dans le fuselage du B-52. Ultimes contrôles, et Kincheloe signale au pilote du bombardier qu'il est prêt. C'est l'heure H. Le porteur lâche le X-15 comme un aigle qui, ouvrant ses serres, laisse échapper sa proie.

Le X-15 tombe en chute libre. Une seconde. Kincheloe tire une manette. Le moteur-fusée jette une longue flamme bleue et jaune. Le X-15 se cabre et s'élance à l'assaut du ciel selon un angle de plus de 45°. La fusée exerce une poussée de 30 tonnes. Le pilote surveille sans relâche le machmètre ou compteur de vitesse qui lui annonce que son avion file maintenant à plus de mach 5. Après six secondes de course, le combustible est complètement épuisé. Mais entraîné par son élan et aidé par l'extrême raréfaction de l'atmosphère l'appareil n'en continue pas moins sa vertigineuse montée.

Altitude : plus de 400 kilomètres. Le X-15 est à peu près au sommet de sa trajectoire. Dehors, la température est voisine de — 200 degrés. Dans son inconfortable cockpit, Kincheloe se sent terriblement las. Sa combinaison métallisée s'est gonflée comme une outre et grâce à un circuit électrique spécial chauffe son corps. Kincheloe qui respire de l'oxygène pur, amorce maintenant la descente.

Altitude 40.000 mètres. C'est le moment le plus délicat. Le X-15 pénètre dans des couches de plus en plus épaisses de l'atmosphère. Le frottement



## N FUSÉE X 15

de l'air est si intense qu'il chauffe dangereusement les parois du X-15. L'avion va-t-il se désintégrer comme un météorite? Non, car à ce moment plusieurs gicleurs placés dans le nez du X-15 laissent échapper un liquide réfrigérant qui coule le long de l'avion et le refroidit convenablement.

Altitude 16.000 mètres. Kincheloe appelle par radio la base d'Edwards en Californie pour savoir s'il peut atterrir. Aussitôt la tour de contrôle lui répond affirmativement. Quelques secondes plus tard, le X-15 fait un atterrissage impeccable et s'immobilise après 3.000 mètres de course le long de la piste bétonnée.

Si ce premier essai se déroule bien au cours d'un des vols ultérieurs le pilote essaiera de le faire tourner deux ou trois fois autour de la Terre.

Ces différents vols qui feront de Kincheloe le premier homme de l'espace auront lieu d'ici un an environ. Mais en attendant le pilote américain suit un très strict régime alimentaire et psychologique afin qu'il soit parfaitement en forme à l'heure. Pourquoi ce « régime psychologique »? La réponse nous est fournie par les médecins aéronautiques américains qui pensent qu'Iven Kincheloe à 160 kilomètres de la terre pourra être soudainement pris d'une terrible envie de redescendre au plus vite et compromettre ainsi une expérience capitale dans la conquête de l'espace.

Claude MIJOUX.

En prenant pour références les premiers documents publiés sur l'avion-fusée X-15 et ce que nous savons des réalisations antérieures (X-1, X-1 A, et X-2) nos services de dessin ont reconstitué pour vous le dernier appareil stratosphérique américain. Vous remarquerez dans l'ordre du nez à la queue :

— **la pointe avant**, à double paroi, avec réservoir sphérique pour liquide réfrigérant. Ce liquide sera utilisé pour réduire l'échauffement à la descente ;

— **les jets de contrôle** de cabrage et de piqué, au-dessus et au-dessous de la pointe avant. Ils servent à stabiliser et diriger l'appareil en atmosphère raréfiée, au moment où les gouvernes normales deviennent sans efficacité.

— **la cabine étanche**, avec cerveau-commandes, instrument de contrôle de vol et dispositif d'alimentation en air (pour le pilote), carburant et comburant (pour le moteur-fusée). Le pilote est assis sur un siège éjectable et dispose de petites fenêtres latérales ;

— **un compartiment** réservé aux batteries au mécanisme de conditionnement d'air et aux instruments de mesures et d'enregistrement du vol ;

— **la double paroi** qui, en cas d'incident, séparera du reste de l'appareil l'ensemble avant largable ;

— **les trois réservoirs du moteur-fusée**. D'avant en arrière le réservoir à oxygène liquide, celui à anhydride d'ammoniaque (un tube central sert de conduit et renforce la structure) et le réservoir sphérique qui sert de régénérateur ;

— **les ailes courtes** qui émergent des deux compartiments latéraux. Dans ces compartiments, en béryllium de forme triangulaire se trouvent commandes, conduits et câblage. On remarque à l'extrémité des ailes les jets de contrôle de la stabilité latérale ;

— **« la taille de guêpe »**. Au niveau des ailes le fuselage cylindrique est sensiblement rétréci pour permettre le meilleur écoulement des filets d'air ;

— **le moteur-fusée** occupant tout l'arrière du fuselage : pompes, compresseurs et conduits d'injection des gaz dans la tuyère, située elle-même à l'extrême arrière ;

— **l'empennage cruciforme**. On voit au-dessus du fuselage un plan fixe surmonté d'un gouvernail pivotant. En-dessous le plan vertical est une quille anti roulis éjectable avant le retour au sol.

### EN QUELQUES CHIFFRES

**Longueur : 17 mètres. Envergure : 7 mètres. Poids total : 16 tonnes. Diamètre du fuselage : 1 m. 80. Diamètre des réservoirs : 1 m. 20. Poussée maximum du moteur-fusée : 30 tonnes.**

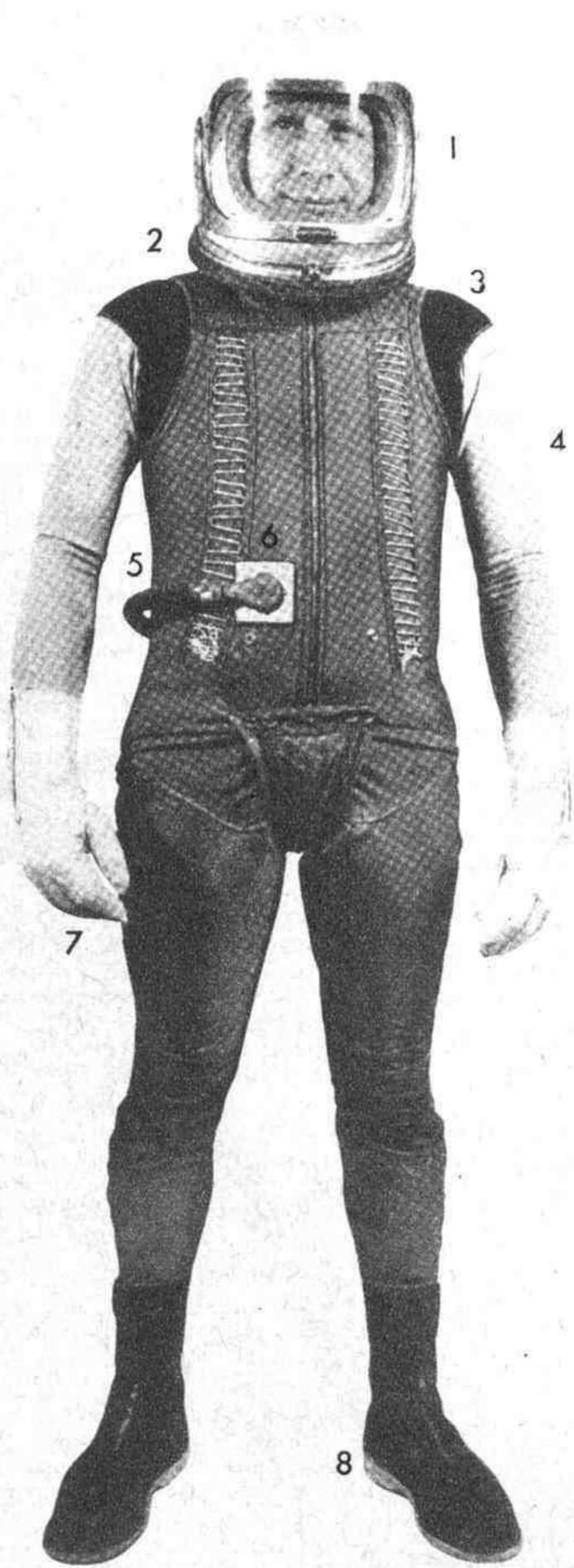
(Voir page suivante.)

*Iven C. Kincheloe présente le dernier modèle antérieur, le Bell X - 2, à bord duquel il a déjà atteint l'altitude de 38 kilomètres.*



## SURVIE STRATOSPHERIQUE

Un trois-pièces étanche  
et un casque panoramique



(1) Visière panoramique. — (2) Joint monté sur billes. — (3) 2<sup>e</sup> sous-vêtement. — (4) 1<sup>er</sup> sous-vêtement. — (5) Combinaison ignifugée. — (6) Prise de pressurisation. — (7) Doigts non pressurisés (plus grande mobilité). — (8) Bottes.

Voici l'équipement idéal du pilote stratosphérique, celui que portera Scott Crossfield au cours de ses audacieuses tentatives. Cette tenue de vol révolutionnaire, réalisée par la Société Convair à San Diego (Californie), à la demande des médecins aéronautiques américains, se compose essentiellement d'un costume trois-pièces : un premier sous-vêtement gris, un deuxième sous-vêtement noir et une combinaison, également étanche. Le pilote passe un casque qui mérite bien le qualificatif de panoramique : sa visière est agrandie et son joint monté sur roulement à billes permet de tourner la tête d'un angle de 90°, à droite ou à gauche.

Par rapport à ses devanciers le costume ajoute une protection plus efficace en cas d'incendie. Aussi un pilote tombé dans de l'eau froide sera réchauffé et soutenu face au ciel... On devine que ce détail est capital en cas d'évanouissement.

Très souple et fort seyant le trois-pièces combine naturellement tous les éléments individuels déjà exigés par la survie : imperméabilité, chaleur (doublure chauffante), refroidissement (costume ventilé) et pression (pressurisation partielle).

## PASSÉ ET FUTUR DU X 15

● Il a été commandé en décembre 1955, à la firme « North Aviation ». Trois exemplaires ont été prévus dès cette date par les services officiels (la Marine, l'Armée de l'Air et le National Advisory Committee for Aeronautics).

● Le premier vol est annoncé pour fin 1958, début 1959. Le pilote sera Scott Crossfield, le premier homme qui a volé à Mach 2. Au cours de cette première phase l'altitude atteinte ne dépassera pas 20.000 mètres. Le moteur fusée et tout l'appareillage seront sévèrement contrôlés.

● Puis le capitaine Kincheloe, de la base d'Edwards, aura pour mission de déterminer les performances maxima du X-15, en vitesse et altitude. Les vols auront lieu entre Wendover (Utah) et Edwards (Californie).



# *La terre va basculer*

Le 15 janvier dernier, la région d'Aréquipa, au Pérou, est secouée par un violent tremblement de terre. Presque simultanément craquements de terrains et effondrements se multiplient au Chili et dans différents secteurs de la Cordillère des Andes. Quelques jours plus tard, publiant le bilan de ses observations 1957, l'Observatoire de Bâle signale : « Nous avons enregistré 502 séismes. Ce chiffre n'a jamais été atteint depuis le début de nos observations ».

L'alerte scientifique est bientôt générale. Les spécialistes mobilisés sur toute l'étendue de la planète par l'Année Géophysique Internationale 1957-58, additionnant et recoupant leurs informations, affirment avec certitude : **la terre va basculer !**

## *Le basculement gyroscopique de la terre*

Depuis longtemps déjà les sismologues surveillaient les quatre « cercles de fracture » dit de Montessus et de Veronnet, ces cercles constituant les fameuses « ceintures de craquement du globe ». Les savants expliquaient ainsi la répétition des tremblements de terre dans des zones assez précises.

Aujourd'hui les membres du Comité océanographique de l'Année Géophysique précisent : « La Terre est sans cesse parcourue de secousses souterraines qui provoquent la formation de nouveaux cercles de fracture ».

Toute une série de faits historiques et géographiques confirme cette hypothèse.

Mais, quelles sont donc les suppositions émises concernant cet éventuel basculement gyroscopique qui affecterait notre planète **dans quelques millénaires** ?

D'après M. Auchlinclos-Brown, le danger provient d'une surcharge croissante du Pôle Sud. En effet, une

énorme masse d'air froid oscille au-dessus du continent Antarctique et parfois des pans de cette masse s'écroulent, déclenchant des perturbations atmosphériques tellement considérables que leur influence s'étend à plusieurs milliers de kilomètres. C'est ainsi que le pôle se promène continuellement et irrégulièrement à la surface de l'océan, dans un cercle ayant un diamètre d'une vingtaine de mètres. Ces déplacements sont encore accentués à l'époque de la fusion excessive des glaces et lorsque arrive la mousson. Durant cette période, le poids des masses d'air en mouvement serait suffisant pour déséquilibrer notre planète.

## *Un tel cataclysme est-il possible ?*

Jusqu'ici les sismologues envisageaient donc cette éventualité sans être totalement d'accord sur ses causes. Or, une plus récente dépêche du Comité Océanographique annonce une nouvelle faille circum-terrestre, béante au fond des mers, allant de l'Alaska à l'Océan Indien et à l'Océan Atlantique.

Quelles pourraient être les conséquences ?

Tout d'abord précisons que le basculement planétaire serait instantané. Pivotant à partir du Pôle Sud, la terre se séparerait non seulement en suivant le premier cercle Montessus qui passe par le Venezuela, le Portugal, la Turquie, les Indes et l'Indonésie (régions fréquemment soumises aux séismes) mais encore par cet autre cercle qui encadre le Pacifique en descendant à l'est le long des côtes américaines tandis qu'à l'ouest il traverse l'Australie et le Japon.

VOIR PAGE SUIVANTE

# La terre a déjà basculé

Depuis l'école primaire nous savons tous que le sens rotatif de notre planète est d'ouest en est. Or, l'axe nord-sud étant amené à changer, la direction de cette vitesse circulaire serait bouleversée; mais seul le sol prendrait cette nouvelle direction tandis que les habitations continueraient à tourner dans le sens primitif.

Résultat? Des palmiers pousseraient à l'emplacement actuel de la Russie alors que les toundras se trouveraient dans les régions aujourd'hui tropicales!

## La Californie en Antarctique

Un tel séisme se serait d'ailleurs déjà produit.

On ne doit pas oublier qu'en 1934, Lincoln Ellsworth trouva en Antarctique différents types de crustacés fossiles, des clams, des huîtres et même des fragments de bois pétrifiés rappelant les séquoias de Californie. Aucun doute n'est donc possible, ce continent glacé fut autrefois très chaud et sans doute habité (1).

D'ailleurs la légende d'un « Eden » situé au Pôle Sud se retrouve dans la littérature. L'origine de cette légende remonterait à ceux qui vécurent dans ce continent alors qu'il jouissait d'un climat chaud, voici des millénaires.

Il est intéressant de rappeler que Richard Henning tenta, en 1894, d'établir un rapport entre le déluge biblique et l'ère glaciaire. Selon lui, les précipitations accrues, causées par l'extension des glaciers au nord, auraient provoqué des inondations dans le sud, plus tempéré. Certes, rien n'est venu confirmer cette hypothèse, mais rien n'est venu non plus l'infirmier sérieusement.

Signalons qu'en 1942, l'équipage d'un bombardier allemand survola, dans l'Antarctique, une vallée de 200 milles de long, tiède et entièrement libre de glaces. Il est donc possible que des participants de l'Année géophysique découvrent des régions sinon presque tropicales, du moins tempérées par des geysers ou des sources souterraines chaudes, plusieurs volcans éteints ayant été déterminés dans différentes régions de l'Antarctique (2).

Wilmon Ménéard qui a particulièrement étudié cette question a même été jusqu'à déclarer :

« Je ne pense pas qu'il soit du domaine de la fantaisie pure d'imaginer quelque stupéfiante colonie d'habitants dans l'Antarctique, prisonniers depuis des millénaires dans une riche vallée où règne un éternel printemps, sans pouvoir franchir le rideau de neige, de glace, de bliz-

zard. L'on peut accorder quelque crédit à l'ancienne légende de l'Antarctique et la fantaisie de Shangri-La, des « Horizons perdus » de James Hilton (3).

A première vue, il semble bien que Wilmon Ménéard fait une large part, la plus belle, au rêve, mais qui sait... Nous ne sommes pas au bout de nos surprises.

## Remontons au déluge

La terre n'était-elle pas autrefois, comme actuellement, la planète Vénus, entourée d'une très épaisse couche de nuages qui, en se déchirant, ont causé de profonds bouleversements? Certes, ce cataclysme géologique se produisit à une époque où aucune civilisation n'existait. Mais la présence d'êtres humains à la surface de la terre n'est pas incompatible avec un nouveau séisme.

La preuve? Ce déluge biblique, sur lequel personne n'est d'accord, mais qui néanmoins n'en est pas moins historique. D'ailleurs, depuis ce phénomène, combien de catastrophes presque aussi terribles, ont été subies? Rappelons qu'entre 1737 et 1876, dans le seul golfe du Bengale, cent douze cyclones ont causé la mort de plus d'un demi-million d'indous. Et tout le monde connaît le tremblement de terre de San Francisco, les crues du Fleuve Jaune ou l'éruption qui, en 1902, détruisit l'île de la Martinique. A quoi bon insister...

Mais, pensez-vous, de telles catastrophes sont démesurées comparativement avec la destruction de la terre. Croyez-vous? La planète 28 de Bode n'a-t-elle pas explosé et aujourd'hui ne découvrons-nous pas ses débris, dont la grosseur est sensiblement celle d'un département?

Autre phénomène, constaté celui-là par le Laboratoire anglais de physique : « Les jours sont actuellement plus longs que jadis ».

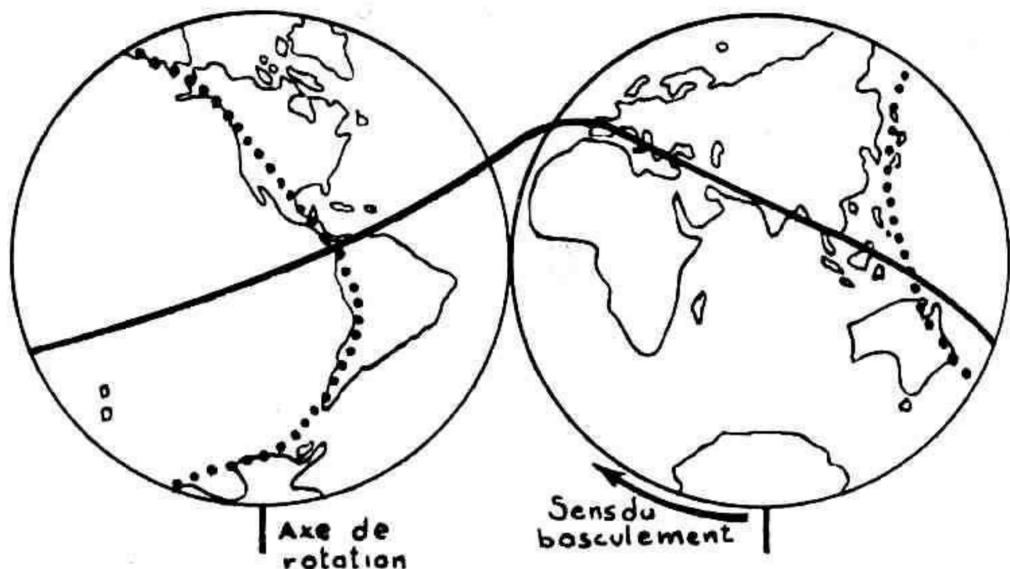
Les savants ont même découvert la raison de ce phénomène, la terre tourne moins vite sur son axe et ils émettent deux hypothèses : l'attraction de la Lune tend à redresser notre planète. La Terre change intérieurement.

L'unanimité semble donc faite. Que nous apporteront encore les travaux des techniciens participant à l'année géophysique?

Dans ce domaine, nous ne sommes peut-être pas tellement pressés d'en savoir plus long...

J.-J. AUPY.

**LA TERRE EST INSTABLE. Voici en pointillé (.....) sa ceinture volcanique et en ligne continue (—) son cercle principal de basculement, dit de Montessus.**



(1) Rappelons que 250.000 ans avant notre ère presque toute la terre bénéficiait d'un climat tempéré, c'était l'époque carbonifère.

(2) Déjà les expéditions terrestres de l'Amiral Byrd avaient découvert, à moins de 200 milles du Pôle, des reliquats d'une végétation tropicale permettant cette supposition.

(3) Quatre siècles avant Jésus-Christ, Platon bouleversait l'antiquité en décrivant la fantastique catastrophe de l'Atlantide, récit qu'il tenait de prêtres égyptiens. Deux millénaires se sont écoulés et le mystère de la légende platonicienne demeure entier.

LE FILM EN SIX IMAGES

# « Sans Famille »

Pour le 50<sup>e</sup> anniversaire de la mort d'Hector Malot, son célèbre roman est porté pour la deuxième fois à l'écran. Cette fois le petit Rémi est un enfant de 7 ans, Joël Flateau; le père et la mère Barberin, ses parents adoptifs, sont Raymond Bussières et Paulette Dubost; son vieil ami Vitalis, le dresseur d'animaux, l'acteur italien Gino Cervi; l'affreux Driscoll, voleur d'enfants, Pierre Brasseur; le méchant escroc Garofoli, Bernard Blier. La vraie maman de Rémi, la richissime Mrs Milligan est incarnée par Simone Renant.

Il s'agit des peines et des joies d'un petit garçon kidnappé dans son enfance. Tous les jeunes de France et d'ailleurs, l'aimeront, pleureront et riront avec lui.



Barberin, père adoptif de Rémi, se débarrasse de lui en le vendant à un dresseur d'animaux, le vieux Vitalis. Dès lors il parcourt les routes avec ses deux gentils amis le singe Joli Cœur et le chien Capy.



La compagnie du signor Vitalis traverse une mauvaise période. Joli Cœur ayant revêtu son uniforme de « Général de Théâtre » meurt en beauté. Rémi a beaucoup de chagrin. Il ne lui reste que Capy.



Rémi, réprimandé par Vitalis, décide de s'enfuir pour retourner chez mère Barberin. La nuit tombe. Dans la forêt un cerf gigantesque le blesse. Vitalis accusé d'avoir tué l'enfant est mis en prison.

Capy retrouve Rémi près d'un fleuve. Sur ce fleuve une péniche passe. Une jeune femme très belle et très triste regarde Rémi, sans savoir que c'est son propre enfant volé autrefois.

Master Driscoll qui vola Rémi pour que son oncle puisse hériter à sa place revient voir père Barberin. Fou de colère, il doit se résigner à partir sur les routes à la recherche de l'enfant.

Rémi est parti en Angleterre à la recherche de sa mère. Il sera emprisonné, mais s'échappera grâce à la complicité des clowns Bip et Bop. Sa maman est là, Rémi est le plus heureux du monde.





Ayant enquêté  
pour vous  
dans les studios  
de Boulogne  
« Meccano-Magazine »  
vous confie  
en exclusivité  
toutes les astuces  
du tournage

Pendant « la pause » Joli Cœur  
et Capy redeviennent civilisés et  
fraternisent devant la bonne chère.

# SUR LE PLATEAU DE

## Les animaux disputent

Aujourd'hui activité inhabituelle sur le « plateau A » des studios de Boulogne-Billancourt : c'est le dernier jour de tournage de « Sans Famille » d'après le roman d'Hector Malot. Le film sortira au printemps à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de la mort du célèbre romancier qui a déjà fait rire et pleurer quatre générations d'enfants.

Le plateau A est une immense pièce, grande comme une salle de danse, haute comme une cathédrale. Un nuage de poussière, cette poussière aigre, douce et grisante, spéciale à toutes les coulisses du monde s'élève du vieux plancher vermoulu. Là-haut dans les combles où les techniciens s'affairent, les « sunlights » commencent leur quadrille de mise en place.

En bas, juchée sur son « praticable » la caméra docile glisse sur ses rails de tramways. Des micros piqués au bout de leurs girafes

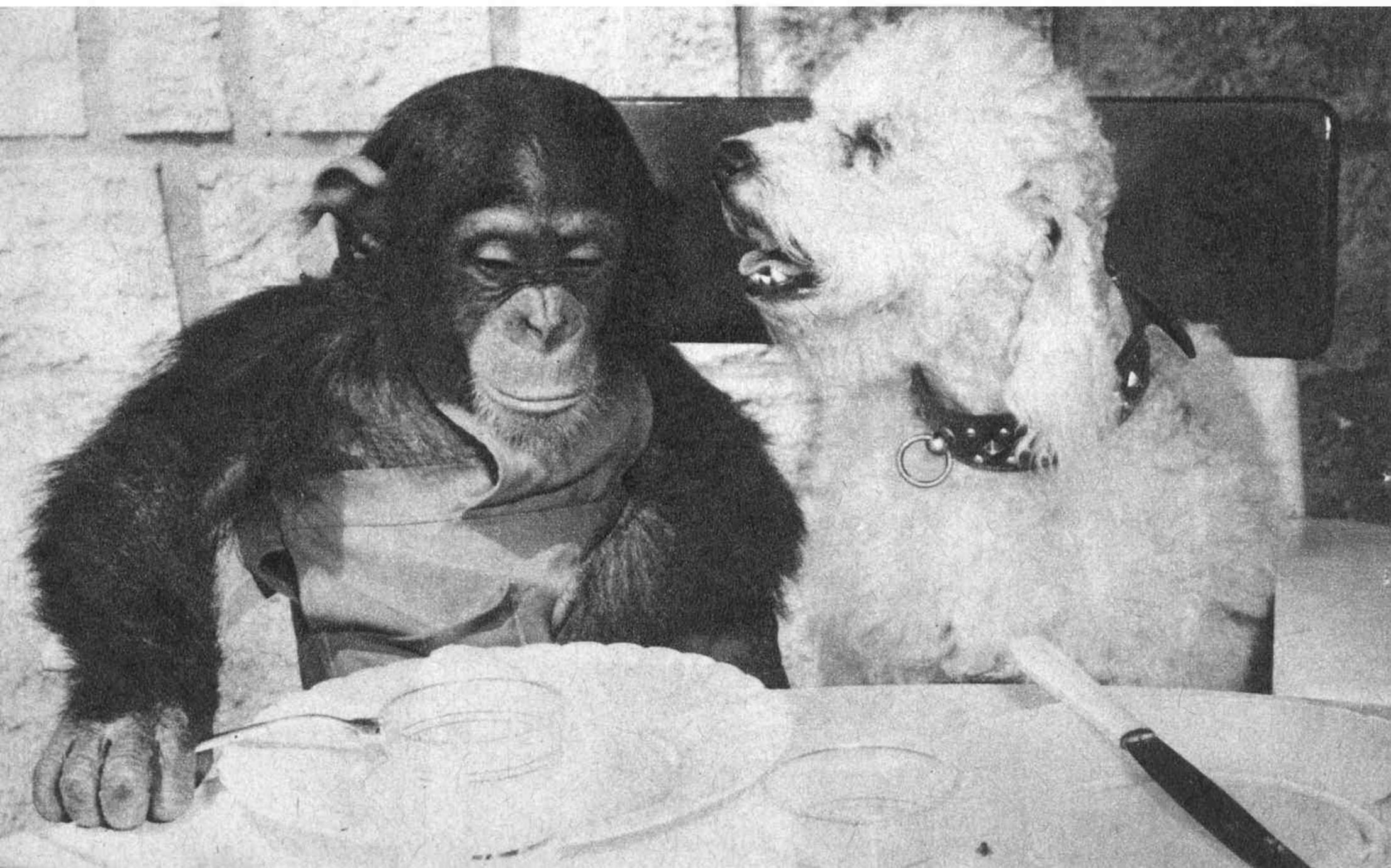
jaillissent des câbles épars. Le « perchman » efface son ardoise pour y tracer nostalgiquement : « Sans Famille » dernière.

### De la barbe de Vitalis aux poils de Capy

La maquilleuse recolle soigneusement la barbe blanche du vieux Vitalis, dresseur d'animaux, sous laquelle on reconnaît le fameux acteur italien Gino Cervi, l'inoubliable Peppone de toute la série Don Camillo. Cervi essaie de manger un sandwich (il tourne depuis 3 heures sans arrêt). Ce n'est pas facile avec cette barbe. Impossible donc de lui tirer un mot.

En revanche, André Michel, metteur en scène, l'œil toujours rivé derrière sa caméra est aimable et prolixe :

« Le charme de « Sans Famille » est fait de gentillesse, de naïveté,



# « SANS FAMILLE »

## la vedette aux acteurs

de cocasserie et de tendresse. Je voudrais que reste intacte dans le film cette tendresse pour l'enfant perdu au milieu du monde et qui cherche sa famille comme un homme cherche sa voie. Je veux avant tout conserver le charme toujours vivace de ce classique de l'enfance. »

Là-bas, trois machinistes en bleu roulent un lourd baril où tout à l'heure Mathias (Jacques Moulières, 13 ans) et Capy le petit caniche blanc devront se cacher.

Pour l'instant Capy, un sucre dans la gueule, prête sa toison à une maquilleuse très « rat de cave », les cheveux au milieu du dos, en blue-jeans... l'uniforme des maquilleuses ! La chevelure de Michèle Morgan elle-même ne l'absorberait pas plus, en ce moment, que les poils de Capy.

Sagement assis près de sa maman, Joël Flateau, 6 ans et demi, nouveau petit Rémi, mange tranquillement un petit pain au chocolat. Bien que prenant la lourde succession de Robert Lynen — il y a 25 ans la première version de « Sans Famille » fut un triomphe — il ne s'étonne plus de rien : c'est déjà une grande vedette. Nous l'avons vu récemment dans « Echéec au porteur ». De plus Joël possède une hérédité artistique de poids. N'est-il pas le fils de Serge Flateau, directeur du groupe artistique de la R.T.F. et de Pierrette Castan, ex-comédienne, et le petit-fils de Jean d'Yd ?

Par sa simplicité et sa gentillesse il est aimé de tous. Apprécié aussi. « Un gosse comme ça, ça a 30 ans de métier » affirme le perchman.

### Monsieur Lesourd cet inconnu

Il y a dans le film une vedette à laquelle vous ne prêterez pas attention... une vedette masculine perdue parmi les figurants. Et pourtant, si le film doit obtenir tant de succès auprès des jeunes spectateurs, c'est en grande partie grâce à ce Monsieur.

Son nom : M. Lesourd. Il n'est pas inconnu aux lecteurs de *Mecano-Magazine*, puisque lors d'un

récent article sur les vedettes à quatre pattes nous l'avions interviewé (1). M. Lesourd est en effet le maître de tous les animaux qui occupent dans « Sans Famille » une place importante et qui vous feront tour à tour rire ou pleurer.

Son chenil, au Raincy, est le paradis des animaux : un âne savant, des chiens, une biche s'ébattent librement en compagnie de Cheeta, jeune chimpanzé femelle qui, elle, vit en membre de la famille. C'est elle qui tient le rôle de Joli-Cœur.

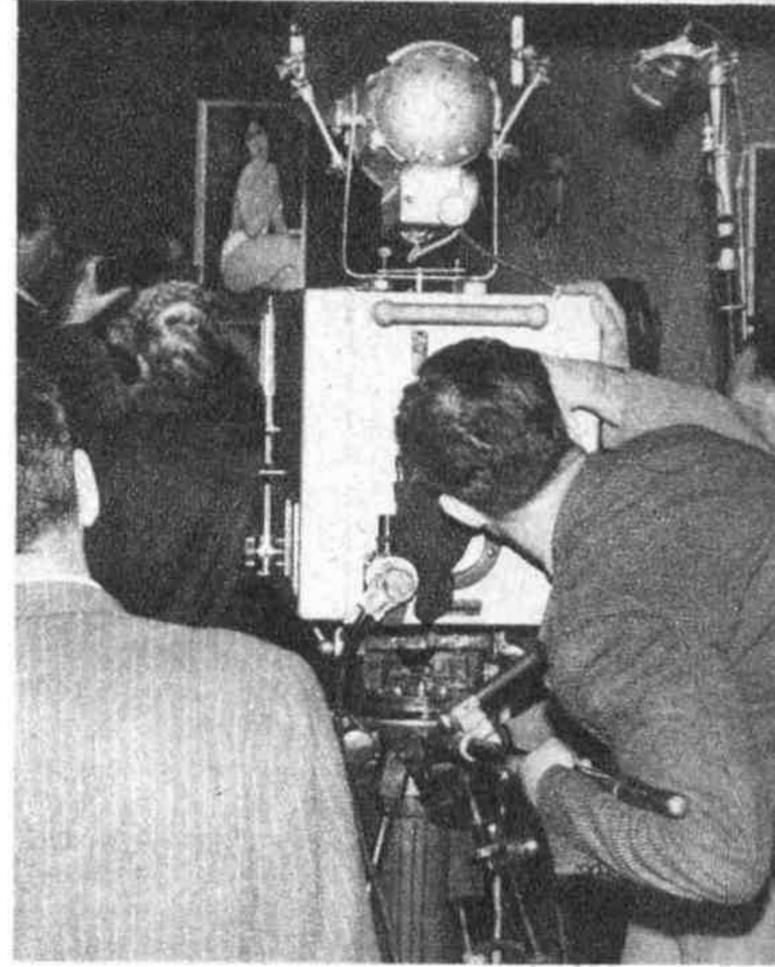
Cheeta est sans doute la starlette la plus douce du cinéma Français. Elle a 18 mois et pèse 13 kilos. Elle adore la vie de famille, déjeune d'un chocolat au lait, prend ses repas à table avec les grandes personnes. Au goûter, elle avale 3 kilos de bananes et oranges et se confectionne de ravissants chapeaux avec les épluchures.

Il faut la baigner tous les jours, mais elle sait se laver elle-même les dents et les mains. Elle passe une partie de sa journée à faire de la culture physique. Les films qu'elle tourne la font maigrir. Elle préfère d'ailleurs, plutôt que de tourner, voir le film à la télévision. La ritournelle qui annonce Gisko Kid la retrouve assise sur son fauteuil, face à l'écran. Elle trépigne dans les bagarres et les poursuites, pleurniche quand c'est triste, se cache les yeux quand le jeune premier embrasse la jeune première.

Elle est assurée pour 800.000 francs.

Un seul défaut : la jalousie. En revanche, la fidélité de Cheeta se révéla à toute épreuve. Vous la verrez s'enfuir dans la forêt, escalader des arbres élevés. En réalité, elle tourna ces plans sans aucun désir d'évasion. Elle avait peur d'être abandonnée et dès que son maître s'éloignait, elle faisait mine de le suivre.

Lors de la parade des saltimbanques, vous verrez Cheeta jouer de la harpe. A l'étonnement de tous, elle se révéla harpiste... à condition que l'on veuille bien pour l'inspirer lui faire entendre



André Michel l'œil rivé à la caméra.

l'enregistrement de la musique du film.

### Deux secrets : des suppositoires et une excellente teinture

La mort de Joli Cœur sera sans doute l'un des moments les plus pathétiques du film. Il fallait obtenir un état cadavérique que l'hibernation lui eut procuré. Mais Cheeta est une vedette trop précieuse pour prendre des risques. On l'endormit... d'un suppositoire... Puis on recommença car elle avait bougé dans son sommeil.

Jamais star de Hollywood ne fit imposer un silence aussi complet sur le plateau. Et cette scène fut réussie... elle vous fera verser une larme !

Mais, le grand ami du petit Rémi, son confident est aussi un animal : le chien Capy. C'est Bimbo, le caniche blanc de « Bonjour Tristesse » qui l'incarne. Bimbo ne savait aucun tour. En huit jours, M. Lesourd lui apprit à marcher sur les pattes de derrière.

Avec Capy, vous verrez les deux chiens de cirque, Dolce et Zerbino, qui furent effectivement prêtés par un cirque. Mais ils sont dévorés par les loups.

(1) M. M. n° 2 (janvier 1958), page 12.

Guy Monraisse (à gauche) et Jacques Feret (à droite).



Avec un tue-mouches et deux chaussettes à clous...

## UN FOOTBALLEUR ET UN MARCHAND DE CRAVATES ONT CONDUIT LA "DAUPHINE" A LA VICTOIRE

« La neige formait un tapis compact de 35 ou 40 centimètres d'épaisseur. Mais il fallait coûte que coûte y faire pénétrer les roues de notre Dauphine. Le verglas nous déplaçait sans cesse d'un côté et de l'autre de ces maudites routes de montagne, étroites et en lacets. Souvent même, c'était l'irréremédiable tête-à-queue! 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, il fallait de nouveau se lancer sur la patinoire à 60 ou 80 kilomètres-heure, quelquefois plus. Et puis cette neige qui tombait si drue qu'elle rendait presque nulle la visibilité! Ou plutôt ces milliers de flocons hypocrites qui étalent comme autant de petits miroirs renvoyant dans les yeux la lumière de nos phares!... Tous les deux nous tenions dans les mains de véritables instruments de tortures : l'un le volant qui s'échappait à chaque dérapage, l'autre le « chrono » qui menaçait toujours de tourner plus vite que les roues de notre Dauphine... »

« Cela s'est passé partout, expliquent Guy Monraisse, athlétique, brun, 25 ans et Jacques Feret, blond, 36 ans : à Burgos, en Espagne, le mercredi, à Montauban et à Mauriac le jeudi, à Dôle la nuit suivante, dans les cols des Alpes, vers Gap et Chambéry le vendredi et sur les 1.000 kilomètres du circuit de classement le samedi... »

Les vainqueurs du Rallye de Monte-Carlo ne tirent pourtant aucune vanité de leur exploit. Entourés, félicités, questionnés, ils flattent, pendant ce temps, la carrosserie de leur Dauphine bleue N° 65, tels deux cavaliers les flancs de leurs bêtes.

### L'INVENTEUR FAIT FORTUNE

Car débrouillards, avouez qu'il faut l'être pour mener à la victoire une 850 cm<sup>3</sup>, la plus petite cylindrée des 343 voitures engagées, perdue parmi l'armée menaçante des Triumph, Alfa-Roméo et autres Jaguar. Mais le Rallye de Monte-Carlo n'est pas le circuit de Reims, et les grandes marques de compétitions ont tort de prendre le départ en pensant surtout vitesse. Que pouvait Behra, ce spécialiste des folles allures, pris dans les tourmentes de neige... sinon abandonner?

---

*Avant la neige, la pluie. Monraisse et Feret doivent se méfier du soleil qui les éblouit.*

Que pouvaient Perucci et Lucien Bonnet au volant de la Ferrari 250 GT, N° 330, la plus puissante du lot, sinon avoir le pied bien léger pour tempérer l'ardeur de leurs 240 CV qui se cabraient sur les routes verglacées?...

Monraisse et Feret, eux, avaient depuis longtemps pensé « pratique » et fomenté leur petit « complot » : ils se connaissent bien pour être tous deux Auvergnats et pour avoir couru ensemble une vingtaine de Rallyes, dont « les Monte-Carlo » 56 et 57, où, à bord d'une 4 CV, ils avaient terminé deuxièmes et premiers de leur catégorie. C'est d'un commun accord qu'ils sont allés rendre visite, avant la course, à M. Vailant, ingénieux mécanicien de la Principauté princière qui a su faire fortune en inventant la « chaussette à clous ». La « chaussette à clous », vous l'avez deviné, consiste en un revêtement hérissé de pointes qui limitent au possible le dérapage sur le verglas. C'est beaucoup plus maniable, évidemment, que les bonnes vieilles chaînes à pneus, et chaque année, une grosse moitié des concurrents équipent ainsi leurs voitures. L'inconvénient, pour la plupart d'entre eux, c'est qu'ils n'en font pas toujours très bon usage : « Les chaussettes à clous sont excellentes pour les roues arrière, vous diront Monraisse et Feret, mais parfaitement inutiles pour les roues avant; et puis il vaut mieux ne les utiliser que sur le verglas, dans la neige elles freinent votre course... »



## 27° RALLYE DE MONTE-CARLO

Même chose en ce qui concerne la visibilité : de la batterie anti-brouillard... qui se givre au sondeur à infra-rouges en passant par le lave-pare-brise... qui gèle, nombre de concurrents ont équipé leur voiture d'ustensiles plus ou moins bien mis au point. Monraisse et Feret, eux, s'ils ont surveillé la préparation de leurs essuie-glaces anti-gel à tiges renforcées ont surtout minutieusement étudié la pose, sur le nez du capot, d'un « tue-mouches », ou encore « pare-mouches », que n'a pas utilisé le dixième des partants. Dans le vocabulaire automobile, « mouches » signifie flocons, et cette double ailette en V les écartait, dirigeant la neige qui ne venait pratiquement pas s'accumuler sur le pare-brise.

### DU SUSPENSE JUSQU'AU BOUT

C'est équipé de cette manière que les champions auvergnats sont partis de Lisbonne via Burgos, Vichy, Saint-Claude, Gap et Monte-Carlo, « pour cette grande course à l'incertitude ». (Ce sont Monraisse et Feret qui parlent).

Ce qui est poignant, en effet, dans ce rallye, c'est l'ignorance perpétuelle dans laquelle on vit. Quel temps vous attend à 100 kilomètres de là : la neige ou le soleil ? Combien de points de pénalisation vont vous administrer printogynes et chronotogynes (1), ces instruments de contrôles mystérieux et cachés ? Et surtout : que font les autres concurrents, ceux qui sont partis de Glasgow, de Munich, de Paris, de Rome, d'Athènes, d'Oslo, de la Haye ? Est-ce qu'ils ne vont pas avoir la chance de trouver un temps favorable ? Où en sont Gacon et Borsa sur Alfa-Roméo, Johansen et Kapporund sur D.K.W., Harris, même l'ancien champion du monde cycliste, sur Austin ? Compteur kilométrique et chronomètre sont-ils bien d'accord, l'un des deux n'est-il pas détraqué ? Etc., etc...

C'est un suspense de toutes les minutes, une véritable hantise. Et pour Monraisse et Feret, le

suspense fut alimenté... par trois passages à niveaux fermés qui leur ont valu, peu avant Chambéry, 10 points de pénalisation. Ces 10 points commandaient évidemment de ne pas être pénalisés de nouveau, car sur le circuit de classement, épreuve de régularité par excellence, il s'agissait de boucler 1.055 kilomètres de Monte-Carlo à Monte-Carlo à des moyennes imposées, 1 point de pénalisation étant infligé par seconde d'écart !...

Mais la Dauphine, ce n'est plus un secret, est devenue reine dans ce domaine de la régularité : Feret a pris le volant, Monraisse le chronomètre, et, comme dit ce dernier : « Pas un dérapage, pas un incident, tout est allé pour le mieux... ».

Mis à part, bien sûr, que le suspense s'est prolongé durant 1.055 kilomètres, et même un peu plus, puisque les résultats n'ont pu être donnés par les officiels avant une grosse heure de dépouillement.

Dès lors la nouvelle s'est répandue dans toute l'Auvergne. C'est tout juste si les Auvergnats n'en concluaient pas à la supériorité de leur race : François Landon, en effet, le directeur de compétition de la Régie Renault avait engagé deux autres Auvergnats, Estager et Carpentier, classés 18<sup>e</sup>, également sur Dauphine. A Aurillac, en tous cas, on n'était pas peu fier de Jacques Féret. A tel point que dans les rues illuminées les habitants ont défilé en arborant crânement les cravates que leur avait vendues... Jacques Féret puisque tel est son métier. Dans un village voisin, à Ytrac, dix gaillards attendaient avec une impatience non dissimulée la venue du onzième, autrement dit l'inter de leur équipe de football, Guy Monraisse.

Et chez Renault, bien sûr, la joie n'était pas moindre. Un mois après, d'ailleurs, elle subsiste encore et si l'on y avoue gentiment que l'on ne connaît guère les deux vainqueurs du Rallye, on ne se félicite pas moins de ce magistral succès.

Guy DELUCHEY.



*A 35 kilomètres de Nice, une route montagnaise dans la neige. Sa « chaussette à clous » permet à la Dauphine de prendre un virage serré.*

(1) Voir Meccano-Magazine n° 4.

# Club DINKY TOYS

La section de Chatellerault après Nilvange et Lyon multiplie ses activités et bénéficie des honneurs de la presse locale.

En effet, nous apprenons que le Club qui compte à l'heure actuelle plus de cinquante adhérents dont la majorité est composée de jeunes garçons très actifs, fanatiques d'automobiles, initie ses membres de la façon la plus amusante possible aux graves problèmes de la circulation. Ainsi, sur des pistes à l'échelle de leurs véhicules, représentant divers réseaux urbains avec toutes les subtilités et difficultés imaginables, s'efforcent-ils de réaliser des parcours en respectant le code de la route, et en se conformant aux règles de la prudence.

Tout cela se fait très sérieusement, mais également sans mélancolie. Au Club « Dinky Toys » de Chatellerault on sait vraiment mêler l'utile à l'agréable.

Pour la belle saison, les dirigeants ont d'intéressants projets qui vont des visites d'usines, commentées, jusqu'aux sorties champêtres en pleine détente.

Que voilà un beau programme!

À l'heure où vous lisez ces lignes, le Club se prépare aux grandes sorties qui vont faire éclater de la joie sur les visages de tous.



*Claude Tubach  
sympathique membre  
du Club « Dinky  
Toys » a un bon  
visage d'heureux  
possesseur de  
miniatures.*

La presse régionale à qui nous avons emprunté une bonne partie de ces lignes, nous paraît bien sympathique dans cette belle région de la Vienne.

Nous rappelons aux adhérents de la Section « Bébé Lorrain » de Lyon, de bien noter que les inscriptions pour la visite des Usines MECCANO, le 31 mars prochain, peuvent encore se faire. Hâtez vous!

La section de Laval dispose, elle aussi, d'un bureau particulièrement dynamique, témoin la grande lettre en compte rendu de M. Christian Brehin.

Nous espérons qu'il nous adressera une photographie lorsque la piste banc d'essai « Dinky Toys » qu'il fait construire pour la section, sera terminée.

M. Georges Pennequin de Vincennes nous informe de son grand désir d'être en rapport avec des possesseurs de « Dinky Toys » pour fonder une section locale.

Aussi, que tous ceux de Vincennes qui désirent créer un Club se mettent en rapport avec notre Secrétariat qui transmettra.

## CONVERSATION AVEC LE TAILLEUR DE LAVE



**Nous publions ci-dessous l'article de M. Bruno Madeleine qui, nous l'espérons, vous intéressera. Nous ne pouvons que vous encourager tous à suivre son exemple.**

VOLVIC, en Puy-de-Dôme, est un gentil village situé au cœur de l'Auvergne. Il abrite environ 2.000 âmes et se distingue par ses eaux minérales et par sa... lave.

Et c'est dans le but de connaître en quoi consiste cette curieuse activité que je me suis adressé au tailleur de lave qui travaille là-bas au fond de la carrière à l'autre bout du village.

— Bonjour Monsieur, votre métier me semble bien étrange et j'aimerais savoir dans quel but vous façonnez cette lave?

— Etrange, non pas mon jeune ami, et la lave entre dans la fabrication de beaucoup de choses. Celle que l'on extrait ici est plus particulièrement utilisée dans la composition de matériel d'usines de produits chimiques.

Sa faculté de résister aux acides en fait un élément idéal pour les constructions de bacs, de tuyauteries nécessaires au traitement de ces acides.

— Avez-vous une idée du poids de 1 mètre cube de lave?

— Entre 2.300 et 2.500 kilos.

— Exporte-t-on ce produit?

— Bien sûr, non seulement à travers la France, mais encore dans les territoires d'outre-mer et dans le monde entier.

— Doit-on être nombreux dans cette activité et quelles sont les différentes spécialités?

— Les manœuvres, les tailleurs, les scieurs, les polisseurs et les sculpteurs.

— Exercez-vous depuis longtemps votre métier?

— Depuis quarante ans.

— Y-a-t-il des dangers à redouter?

— Outre les incidents et accidents que l'on rencontre dans tous les métiers de plein air, il y a ceux de la profession même, comme le risque d'éclats de lave lors de la taille. Il faut donc porter des lunettes spéciales afin d'éviter les blessures aux yeux.

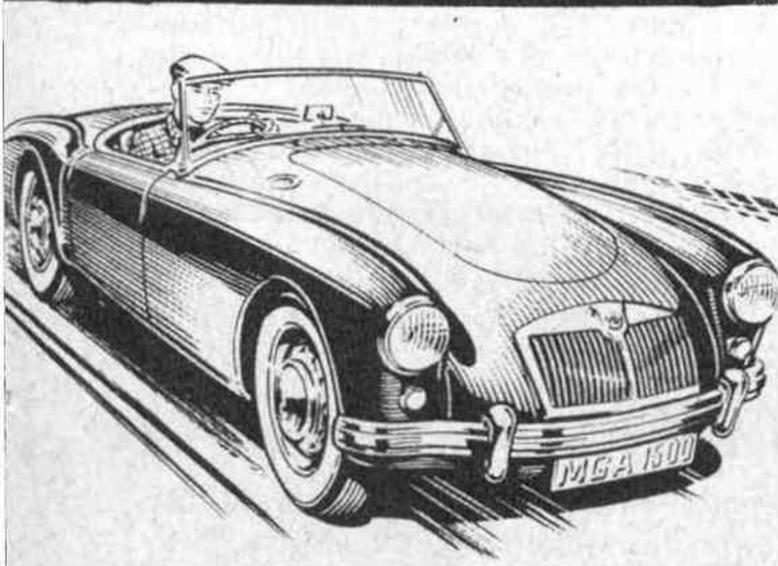
Avec mes remerciements, j'ai quitté le vieux tailleur de lave. Sur le chemin qui grimpait vers le village, j'ai entendu monter de la vallée le bruit caractéristique du marteau attaquant la lave. L'homme continuait à dompter la nature.

Bruno MADELAINE.

EN UN CLIN D'ŒIL

# Tous les petits BOLIDES

En une page, voici les plus célèbres petites voitures de sport françaises et étrangères. Nous n'avons retenu que les meilleurs coupés et cabriolets de cylindrées inférieures à 1.500 cm<sup>3</sup>. Cette formule a la faveur de beaucoup d'usagers, alliant à la fois élégance, rapidité, résistance et... relative économie. En un clin d'œil vous saurez maintenant reconnaître tous les petits bolides.



**DB-PANHARD (FRANCE)**  
Le « clou » de la saison française : le coupé DB, construit par Deutsch et Bonnet, qui ont amélioré un moteur 5 CV Panhard. La carrosserie, en plastique très léger, permet d'accueillir jusqu'à 4 personnes. Deux modèles : 850 cm<sup>3</sup> (public), 750 cm<sup>3</sup> (course). Sa puissance normale atteint 48 CV, sa vitesse de pointe 165 km heure.

**RENAULT ALPINE (FRANCE)**  
Construit sous la direction du coureur Rédéle, qui a utilisé la plate-forme de la 4 CV, c'est un petit coupé très léger, à carrosserie en matière plastique. Le modèle le plus puissant comprend un moteur de 750 cm<sup>3</sup> (43 CV) qui atteint 165 km h. Alpine, vous l'avez deviné, grimpe très bien.

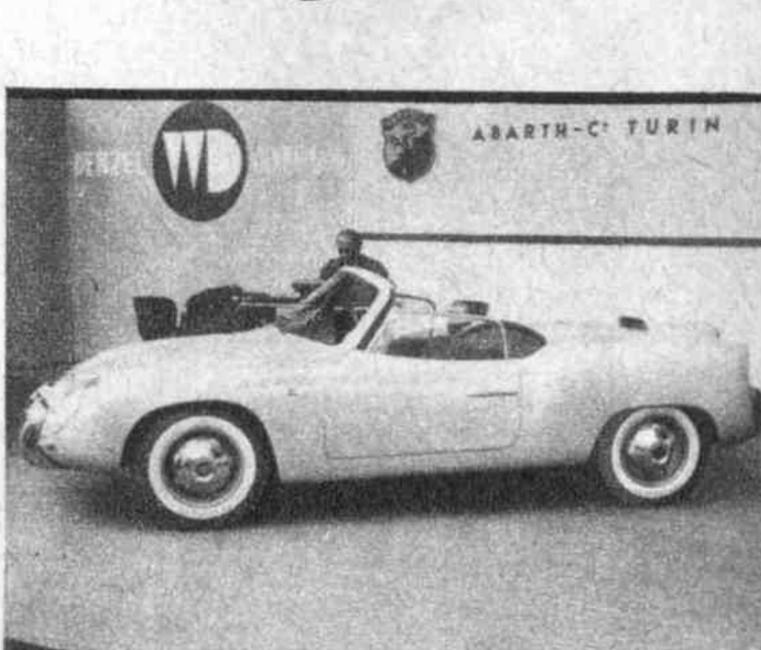
**TRIUMPH TR3 (ANGLETERRE)**  
La Triumph TR3 est une voiture sport aux prétentions limitées mais qui satisfait par sa tenue de route de très nombreux amateurs. Elle dispose d'un moteur de 100 CV et roule à 175 km h. Nouveauté appréciée : la carrosserie transformable avec dôme amovible.

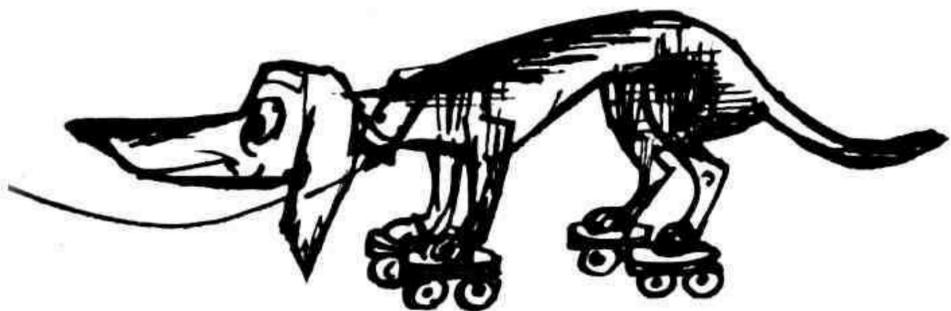
**AUSTIN 835 (ANGLETERRE)**  
La plus petite cylindrée mise au point par Austin, vieux constructeur anglais de voitures de sport, est ce modèle 4 cylindres 835 cm<sup>3</sup>. Sa qualité première est certainement sa suspension montée sur amortisseurs hydrauliques. Son moteur de 35 CV permet d'atteindre 120 km h, une vitesse raisonnable.

**ABARTH 750 (ITALIE)**  
Elle est le fruit de la collaboration de deux célèbres spécialistes italiens : Zagato, carrossier d'Alfa-Roméo (il a notamment « modelé » les Giulietta) et Abarth lui-même, transformateur connu, qui a porté le petit moteur Fiat 633 cm<sup>3</sup> à 750 cm<sup>3</sup>, par réalésage. Ses 44 CV permettent d'atteindre 160 km/h.

**MG-A (ANGLETERRE)**  
Dans la série des MG, héritière d'une longue lignée de voitures de sport, la MG-A, utilisant un moteur de cylindrée de 1.489 cm<sup>3</sup> annonce 72 CV et 155 km h. Elle respecte les lignes de la maison : portières échanquées et ailes avant très longues. Ses performances en course sont modestes mais elle procure beaucoup de satisfactions à ses nombreux usagers touristes.

**PORSCHE 1.500 (ALLEMAGNE)**  
Porsche, la célèbre marque d'outre-Rhin est depuis dix ans spécialisée dans la voiture de grand tourisme, domaine où elle occupe une première place incontestée. Voici son dernier modèle, un petit coupé très léger, mais qui dépasse les 200 km/h avec un moteur de 1.500 cm<sup>3</sup>, 110 CV.





## En 2' vous saurez tout sur le patinage artistique sur roulettes.

● Savez-vous que des championnats de patinage artistique se disputent sur plancher? Pour être encore peu développé en France — ce sont les bonnes pistes qui manquent le plus... — ce sport n'en est pas moins très organisé. Avec la course sur route ou sur piste (pas d'explication nécessaire) et le rink-hockey (un hockey dont les protagonistes sont chaussés de patins à roulettes) le patinage artistique à roulettes constitue en effet une des activités couvertes par la Fédération de Roller Skating. Siège : Bordeaux, 82, rue de Macau. Fondation : 1926...

● C'est une discipline très exigeante : les champions n'ont pas trop de 2 heures d'entraînement quotidiens pour assimiler parfaitement les 41 difficiles figures que comporte le Code International. Il leur faut devenir des virtuoses de l'équilibre, aussi bien sur le pied gauche que sur le droit, aussi bien en marche arrière qu'en marche avant.

● En dehors de la France, le patinage artistique est notamment pratiqué en Allemagne, Angleterre, Belgique, Espagne, Hollande, Italie, Suisse et Yougoslavie. C'est en Italie, à Bologne, que se sont disputés les derniers championnats d'Europe, les 2, 3 et 4 novembre 1957. Ces épreuves ont été marquées par une domination écrasante des allemands, vainqueurs dans les trois catégories : messieurs, dames et couples. Le français le mieux classé, en solo messieurs, a été Philippe Aumont, 5<sup>e</sup> avec 694 points contre 868 au vainqueur.

● Détail curieux de la compétition bolognaise : elle s'est déroulée dans un grand Palais des Sports comportant une piste en acajou massif. Mais ce beau parquet se révéla parfaitement inutilisable et dut être recouvert de plaques du type isorel.



# GÉRARDIN

## rentre du Japon... propriétaire sur Mars



Le petit homme jaune aux yeux bridés enfourche son vélo d'un air gauche et vient rejoindre Gérardin sur la ligne de départ. Il s'appelle Nakaï, un nom que 65.000 japonais se répètent aujourd'hui sur ce vélodrome de Tokio. Raison de plus pour s'en méfier. Andrieux, sur 5 kilomètres, a bien failli ne pas rejoindre dans la course poursuite qui l'opposait tout à l'heure à Nakano.

Ils sont partis. Gérardin mène un premier tour sans histoire. La cloche. Le français ralentit de plus en plus, fidèlement imité par le nippon qui commence à flairer un mauvais coup. Il a raison d'ailleurs, Gérardin ralentit, ralentit encore. « Mais qu'est-ce qui lui prend au français, il va tomber! ». 65.000 paires d'yeux s'arrondissent d'étonnement et Nakaï n'est pas le moins surpris... ni le moins inquiet : il a beau essayer de mettre son guidon de travers, il ne parvient pas à faire tenir son vélo sur place, comme le fait le français, sans compromettre dangereusement son équilibre. Il insiste pourtant, il insiste, mais vlan! c'est la chute.

Quand, à demi-assommé, il commence à reprendre ses esprits une ou deux minutes plus tard, c'est pour se demander par quel mystère le français peut garder l'immobilité, sans tomber. Gérardin, lui, a bien envie de rire. Mais il se retient, ses hôtes sont si gentils...

Ce n'est pas la moindre surprise de ce curieux périple cycliste à travers le pays nippon que d'avoir appris la technique du sur place aux japonais. En un mois, s'ils ont stupéfiés leurs hôtes, surtout pour avoir remporté dix victoires sur quatorze rencontres, Gérardin, Andrieux, Gérard, Plaza, Ribeyre et Blusson n'ont guère cessé d'écarquiller les yeux.

D'abord, ils s'imaginaient qu'ils viendraient aisément à bout de leurs adversaires orientaux. Après la piètre exhibition fournie par ces derniers aux championnats du monde de septembre 57, le raisonnement paraissait logique, n'est-ce pas? Mais dès la première compétition, il a bien fallu déchanter.

Il y avait, ce jour-là, six séries de vitesse, une par français, et dans chaque série, 12 coureurs qui prenaient le départ pour huit ou dix tours de piste. Une vraie volière qu'on aurait ouverte d'un seul coup! En guise d'épreuves dites de vitesse — disputées partout ailleurs dans le monde sur deux tours et avec un maximum de quatre coureurs — c'était plutôt désarmant.

Il n'empêche, les coureurs français se sont bien repris dès le deuxième jour. Dans de pareilles épreuves, pas question de monter aux virages — d'ailleurs ceux des pistes japonaises ont peu ou pas d'inclinaison — de plonger à la corde ou de faire du sur place. Foncer sans se retourner 4 kilomètres durant (10 tours), voilà le seul mot d'ordre valable. Foncer sous les acclamations d'une foule qui ne comprend rien moins que 30.000 visages aux yeux bridés, c'est ce à quoi s'employèrent

Les coureurs professionnels japonais sont 30 fois plus nombreux que les nôtres : 6.000 contre 200.



nos six lascars pour leur deuxième contact avec leurs frères jaunes du cyclisme.

Contre des coureurs japonais qui n'étaient déjà plus les mêmes que ceux de la compétition précédente, la méthode... japonaise devait d'ailleurs leur réussir assez bien : six victoires à zéro ce jour-là. Rien d'étonnant à ce que la foule — qu'il s'agisse de Tokio, de Takamatsu, d'Osaka ou de Yokohama — se soit montée dès lors à 40.000, 50.000 personnes et plus !

## Les banquiers du vélo.

« Oui, bien sûr, ont répondu avec courtoisie à Gérardin curieux du succès de son équipe, les officiels, si comiques quand ils se déplacent d'une tour de chronométrage électronique à l'autre, dignes et graves... sur leurs bicyclettes. Bien sûr, vous êtes pour quelque chose dans la venue de cette foule compacte mais ne vous froissez pas si nous vous disons que c'est toujours comme ça. Au Japon, les gens viennent pour le « Keirin ».

— Le Keirin ?

— Le P.M.U. en France si vous préférez...

Gérardin et ses compagnons ont ainsi appris que les japonais misaient de l'argent sur eux, beaucoup d'argent. Exactement de la même façon que les turfistes sur Gélinothe à Vincennes ou Maisons-Laffitte : en jeux simples, couplés et tiercés.

Le monde occidental croyait-il le cyclisme peu répandu au Japon ? Erreur ! Ce pays compte 6.000 professionnels du vélo, contre 200 en France, qui gagnent la bagatelle de 7 millions de francs par an. 6.000 « pros » qui s'entraînent ferme toute la semaine, pratiquement 12 heures sur 24, et attirent le dimanche les foules énormes que l'on sait.

Les recettes naturellement sont monumentales : le jour où Gérardin se joua de Nakaï en le faisant chuter au cours de la seule épreuve courue « à la française », le jour de la finale des Keirin — une sorte de Grand Prix de l'Arc de Triomphe en France — les 65.000 spectateurs présents ont rapporté 600 millions de francs... au gouvernement. Car c'est l'Etat qui se charge de construire les vélodromes, de plus en plus et à une cadence extraordinaire.

Chaque ville importante possède désormais le sien et la recette permet d'activer la reconstruction. Mais plus formidable encore, on étend la mesure aux petites villes et aux villages qui le vélodrome fini et les frais de construction amortis, se permettent de ne plus payer d'impôt tant les recettes sont grosses !

Cette suppression des impôts, annonce-t-on, devrait bientôt gagner les grandes villes.

Dans ces conditions, on comprend que le gouvernement ne soit pas chaud pour envoyer ses coureurs faire des tournées à l'étranger ou disputer les championnats : ces « banquiers du vélo » lui rapportent trop pour qu'il s'en sépare.

## Un vélodrome sur Mars.

Les coureurs, d'ailleurs, n'ont pas la moindre envie de partir : 7 millions de francs annuels, c'est une coquette somme ! Il n'est qu'un seul pays qui leur fasse vraiment envie. Mais il ne semble pas que le voyage en soit pour demain : c'est la planète Mars.

Une agence japonaise sise à Tokio, la « Japon Astronautical Society », la première qui ait eu l'idée de se déclarer officiellement propriétaire de Mars, loue en effet des arpents de planète. Les coureurs cyclistes du pays sont particulièrement friands mais, comme tout un chacun, ne reçoivent pas plus de 100.000 tuboo (2 ha).

Le seul privilégié dans l'affaire a été Gérardin, à qui l'on a accordé pour une bouchée de pain 1.750.000 tuboo (35 ha), en tant qu'invité d'honneur. Son voisin immédiat sur la planète sera le colonel Nasser, car il arrive des demandes de tous les pays du monde. Mais le chef d'Etat Egyptien n'a eu droit, lui, qu'aux 100.000 tuboo d'usage.

Vous vivrez (peut-être) cet extraordinaire spectacle : Gérardin, alors promu entraîneur sidéral, construire un vélodrome sur la planète Mars pour y organiser le match cycliste France-Japon sous l'œil étonné du colonel Nasser.

*Bouquets, et geishas font partie d'un immuable rituel.*



# RETOUR AU BON VIEUX TEMPS

## LA VICTORIA

Malgré les progrès constants de la science, il est toujours agréable de revenir sur le passé, c'est pourquoi il nous a semblé intéressant de vous donner ce modèle original à reproduire.

Le tablier est constitué par une plaque  $14 \times 6$  (1) fixée sur les côtés par 2 cornières de 5 trous (2), une troisième cornière (3) placée au sommet est munie de deux équerres  $13 \times 10$ , légèrement ouvertes qui représentent les supports de passage des rennes.

De chaque côté courent le long de la voiture cinq bandes incurvées épaulées (4), reliées bout à bout suivant le mouvement de la caisse.

De la quatrième bande incurvée, part une cornière (5) de cinq trous horizontale, suivie à son extrémité d'une autre cornière (6) verticale. Le sommet de chaque côté est relié horizontalement par une bande coudée  $60 \times 12$  (7), une plaque flexible  $6 \times 6$  est placée à l'arrière le long des cornières et termine la voiture (10).

Les roues arrière sont retenues à la caisse au moyen de deux embases triangulées, coudées (8), vissées sur les cornières (5).

Les marchepieds sont constitués par deux bandes de 25 trous (9), pliées pour accuser la forme propre à l'utilisation.

Ils sont raccordés au châssis par deux embases triangulées, coudées (10) et deux embases triangulées plates (11).

Une bande de cinq trous (12) fixée à l'arrière de la voiture supporte en outre le garde boue par l'intermédiaire d'une équerre  $13 \times 10$  (13).

La capote est formée par deux bandes de neuf trous (14), reliées à des bandes de cinq trous (15) le tout réuni par des bandes coudées  $60 \times 12$  (16) (17) et une plaque flexible  $9 \times 6$  (18).

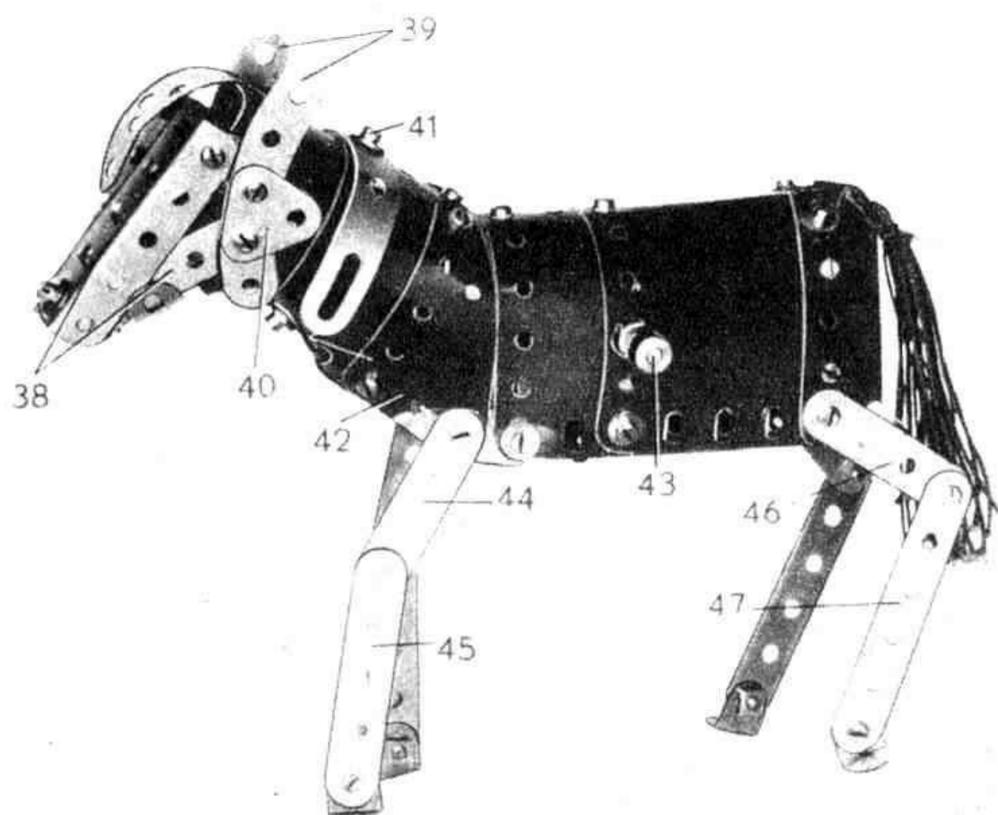
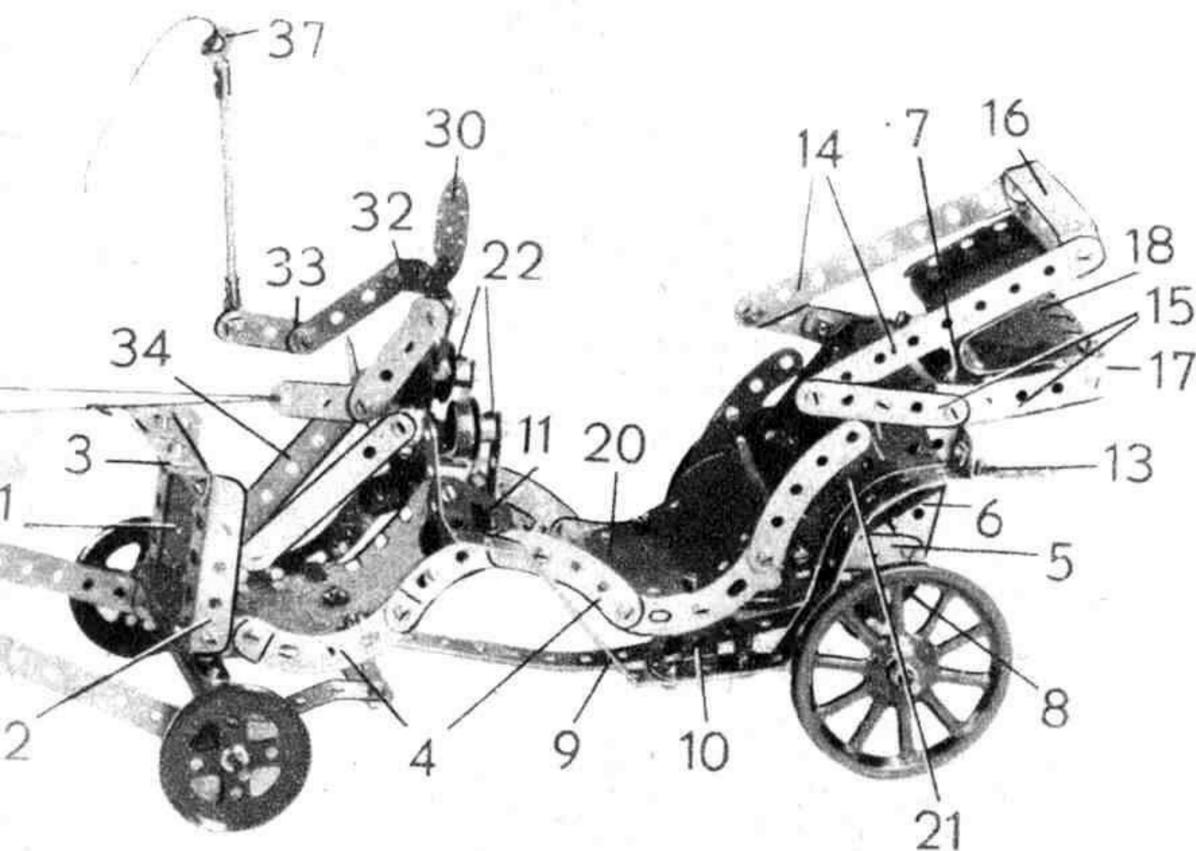
Des plaques flexibles de différentes longueurs sont réparties à l'intérieur de "La Victoria" et suivent le mouvement de celle-ci (20). Elles sont fixées bout à bout sur un trou et retenues au châssis grâce à des équerres  $13 \times 10$ .

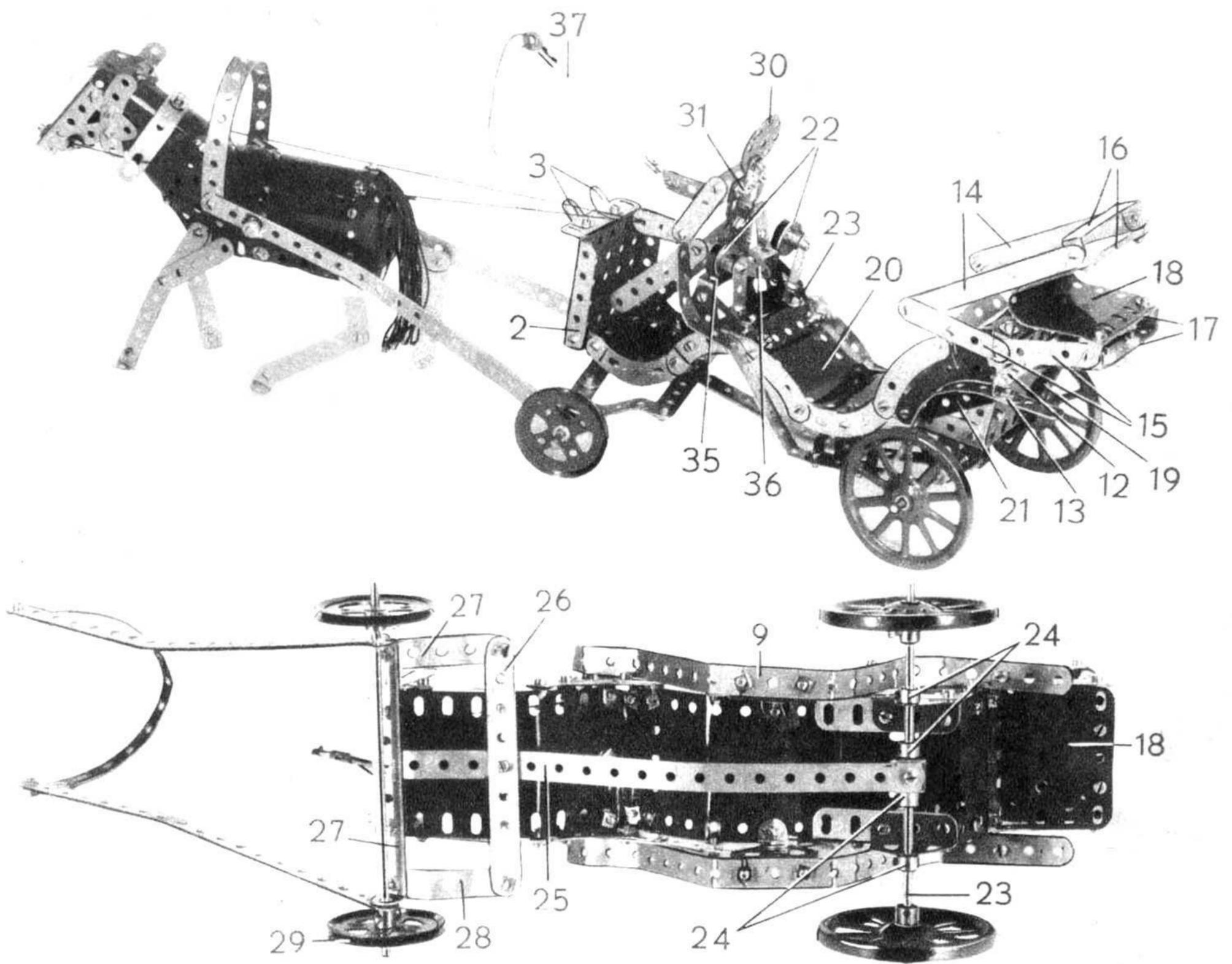
Les côtés des places passagers sont constitués par deux plaques flexibles triangulaires  $6 \times 4$  (21).

Deux lanternes placées de part et d'autre du cocher sont représentées par deux roues à boudin de dix-neuf millimètres de diamètre (22) attachées chacune sur une bande de trois trous par l'intermédiaire d'un boulon de douze millimètres et raccordées au véhicule par une équerre  $13 \times 10$  (23).

**Arrière.** — La tringle de 16,5 millimètres (23) qui supporte les roues est bloquée sur les embases et le support double du centre par des bagues d'arrêt (24) pour éviter de créer du jeu dans le fonctionnement.

Sur le support double est vissée une bande (25) de dix-





neuf trous, elle traverse le châssis dans toute sa longueur et se termine fixée sous le tablier.

**Avant.** - Celui-ci est constitué par une bande de neuf trous (26), reliée à une bande coudée  $115 \times 12$  (27), par deux bandes de cinq trous (25). Un mouvement a été donné aux deux bandes de cinq trous pour permettre une direction aisée.

Les roues sont à moyeu de 5 centimètres de diamètre (20) et traversées par une tringle de 10,5.

Deux bandes de dix-neuf trous partant de la tringle et, surmontées d'une bande de quatorze trous que l'on aura soin de cintrer, stylisent les brancards et le collier.

**Le cocher.** - Se compose d'un disque huit trous (30) figurant la tête, il est fixé au corps par un support plat. Le buste est réalisé avec deux embases triangulées plates inversées (31). Les bras sont tenus par deux équerres  $13 \times 10$  (32) et exécutés chacun avec une bande de quatre trous prolongée d'une autre de trois trous (33) représentant l'avant-bras.

De l'embase triangulée inférieure partent de la même manière deux bandes de six trous (34) retenues par deux équerres  $13 \times 10$ , stylisant les jambes du conducteur.

Au dos de celui-ci une bande coudée de  $60 \times 12$  (35) est fixée horizontalement et supporte en son milieu une embase triangulée, coudée, figurant un siège passager (36).

La main droite du cocher tient un fouet réalisé au moyen d'un raccord tringle et bande, d'une tringle et d'un

second raccord tringle et bande dans lequel on pourra placer une ficelle meccano (37).

**Le cheval.** - Il est pratiquement exécuté avec des plaques flexibles, la tête cependant, très ressemblante est réalisée avec quatre cornières (38), fixées sur un trou à la base, allant en s'ouvrant vers le cou pour compléter l'illusion.

Deux bandes incurvées (39) représentent les oreilles et deux plaques triangulaires de 25 millimètres (40) terminent la mâchoire.

Des plaques flexibles constituent le cou et le corps de l'animal.

Une bande à glissière de 5 centimètres, cintrée et vissée sur l'encolure représente le collier (41).

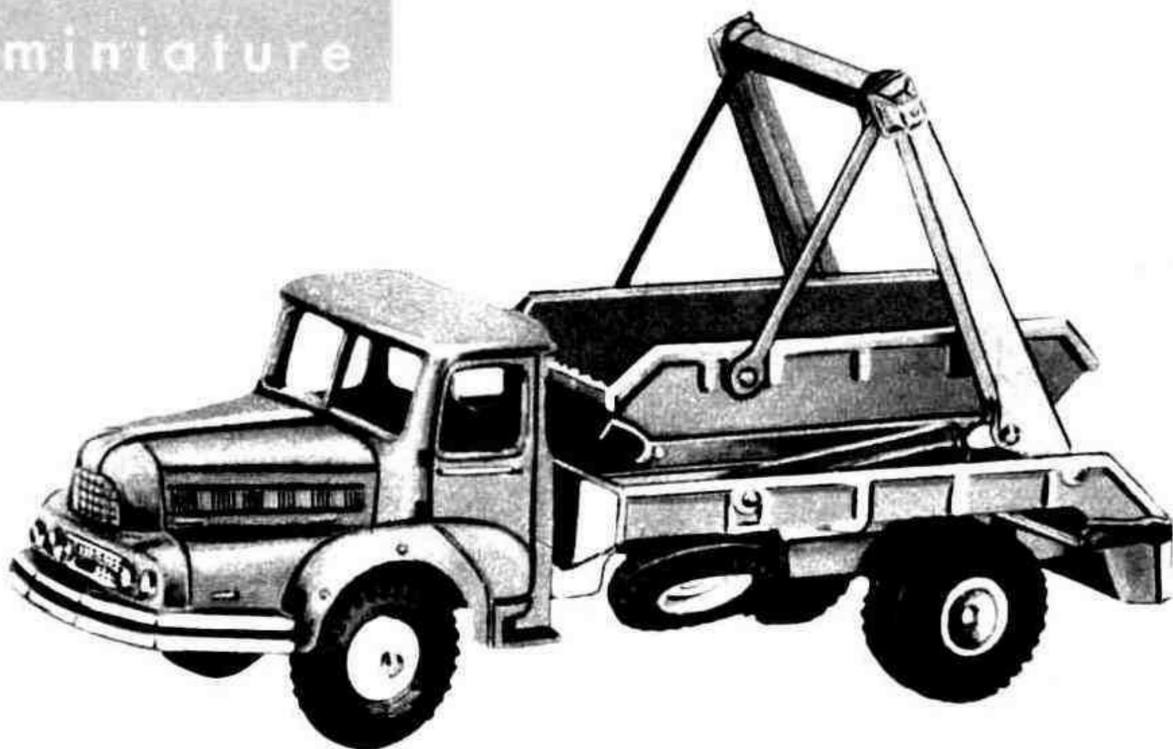
Deux plaques flexibles triangulaires  $6 \times 4$  (42) permettent de joindre le cou au reste du corps. Une tringle de 9 centimètres passée au milieu du cheval et fixée par quatre bagues d'arrêt (43) permet de raccorder l'attelage.

Les pattes de devant sont constituées par chacune deux bandes l'une de quatre trous (44) l'autre de cinq (45).

Les pattes de derrière sont formées chacune par deux bandes également, l'une de quatre trous (46) l'autre de six (47).

Des équerres  $13 \times 10$  représentent les sabots. De la ficelle pour la queue et les guides. Et voici terminée une vieille voiture qui vous procurera encore des heures de joie.

# LE CAMION " UNIC " MULTIBENNE MARREL



Depuis quelques années, de nouveaux types de véhicules ont envahi les villes et les campagnes pour le plus grand bien des utilisateurs. C'est le cas notamment du Multibenne qui remplace avantageusement la classique benne et autorise un travail à la fois rationnel et rapide.

Le principe du dispositif réside dans la séparation de la benne et de son châssis moteur d'où résulte une économie considérable par le nombre de châssis moteurs en service et une meilleure adaptation des caisses aux conditions de travail requises.

Les caisses vidées sont ramenées à leur point de chargement ou en tout lieu nécessaire, de sorte que le camion est toujours en circulation entre les différents points de chargement et de déchargement.

De plus, il est démontré qu'un homme remplissant une caisse posée à même le sol a beaucoup plus de facilité que pour effectuer le même travail sur une benne ordinaire placée sur le châssis d'un camion.

C'est ainsi, comme l'indique le slogan de la marque, « un seul homme pour toutes les manœuvres » — qu'il est possible au conducteur de commander toutes les phases de la manutention.

La miniature multibenne reproduite d'après les plans de son grand frère porte la référence 38 A. Elle est exécutée à l'échelle de 1/55<sup>e</sup>, et décorée en gris mais les ailes et le châssis sont soulignés en jaune pour en rehausser la teinte.

Le système de manœuvre fonctionne parfaitement selon les trois phases de l'opération.

Le levier avant commande :

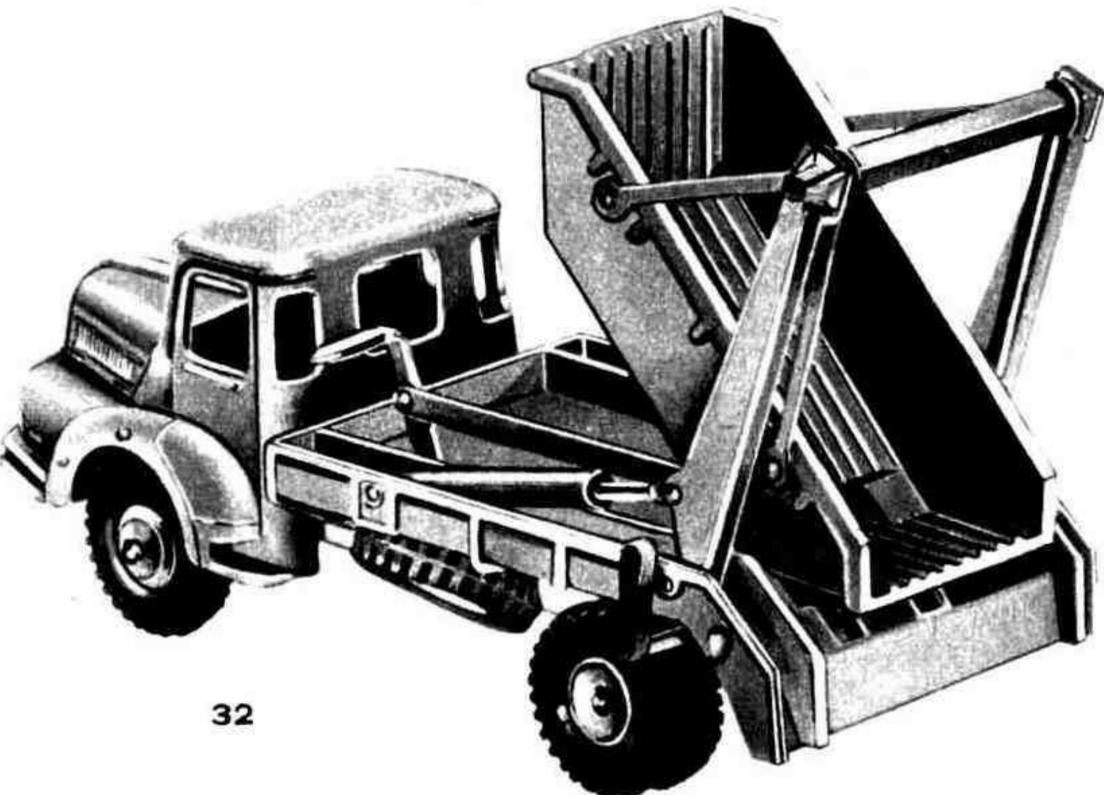
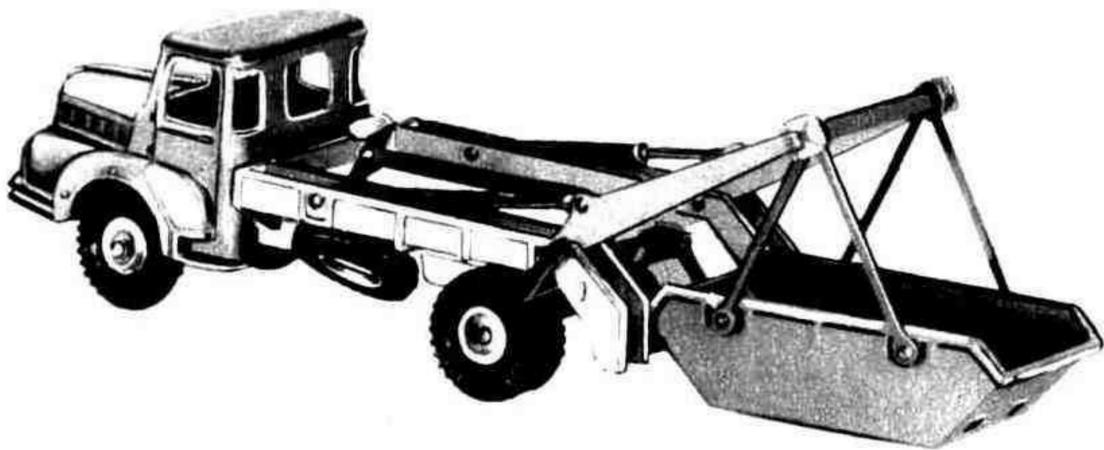
1<sup>o</sup> le mouvement de bascule de la benne quand le levier arrière est vertical;

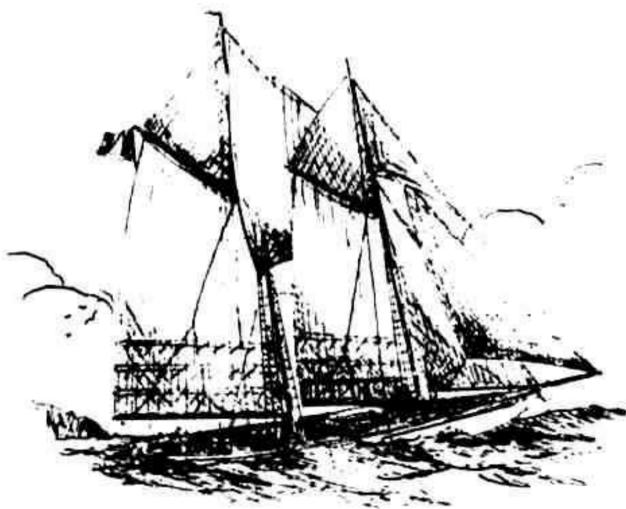
2<sup>o</sup> la pose à terre de la benne lorsque le levier arrière est horizontal.

Le camion Unic multibenne Marrel est lui aussi un Dinky Supertoys et, comme il se doit, est présenté dans un coffret aux couleurs caractéristiques complétées de rayures bleues, bien connues des collectionneurs.

Ainsi donc, l'amateur des séries « Travaux publics » pourra à loisir augmenter son parc grâce à cette miniature qui fait heureusement suite à la benne basculante Simca 33 B et au Berliet Benne carrières 31 A.

De quoi satisfaire les plus exigeants !





★ **INCROYABLE**  
★ **FORMIDABLE**  
★ **EXTRAORDINAIRE**

Peut-être avez-vous déjà gagné un grand voyage dans la brousse africaine, à notre concours **OBJECTIF 300** qui s'est terminé le mois dernier. Mais déjà « **MECCANO-MAGAZINE** » vous offre :

**Une nouvelle chance de gagner grâce au**

# ★ **GRAND CONCOURS AIR-MER DE MECCANO-MAGAZINE**

## **PRÉPAREZ-VOUS DÈS À PRÉSENT**

Car ce concours passionnant qui va vous permettre de vous familiariser avec la mer commence dans notre prochain numéro (Avril) il se poursuivra jusqu'à notre numéro de septembre, date limite pour vos réponses... mais vous aurez de quoi vous occuper pendant ces cinq mois où nous vous proposons :

## **CINQ SÉRIES D'ÉPREUVES**

Dans notre numéro d'avril notre questionnaire portera sur « Les Aventuriers de la Mer », en mai ce sera « La mer et ses mystères », en juin « Les termes de la marine », en juillet « Les Techniques du modélisme », en août « Les grands types de bateaux à identifier »...

## **MAIS IL Y AURA UNE ÉPREUVE COMPLÉMENTAIRE DE MODÉLISME**

Le meilleur moyen de connaître la mer et les bateaux est, en effet, de construire soi-même son modèle : l'Europa. C'est pourquoi ce concours comporte **à titre complémentaire mais obligatoire** la construction d'une maquette de bateau.

Pour que vous partiez tous avec des chances égales, nous vous demanderons de construire le même modèle... et pour vous permettre de donner toute la mesure de votre habileté, nous avons choisi le sensationnel modèle édité par « **AIR-MER** ».

Vous devrez joindre obligatoirement

au bulletin-réponse qui paraîtra dans notre numéro de septembre la photo de votre modèle et la vignette que vous aurez trouvé dans votre boîte de construction.

## **LES PRIX ? TOUJOURS SENSATIONNELS...**

Une croisière, plusieurs séjours gratuits dans des écoles de navigation à voile et des quantités de modèles à construire.

## **FACILE ET PASSIONNANT POUR LES VACANCES**

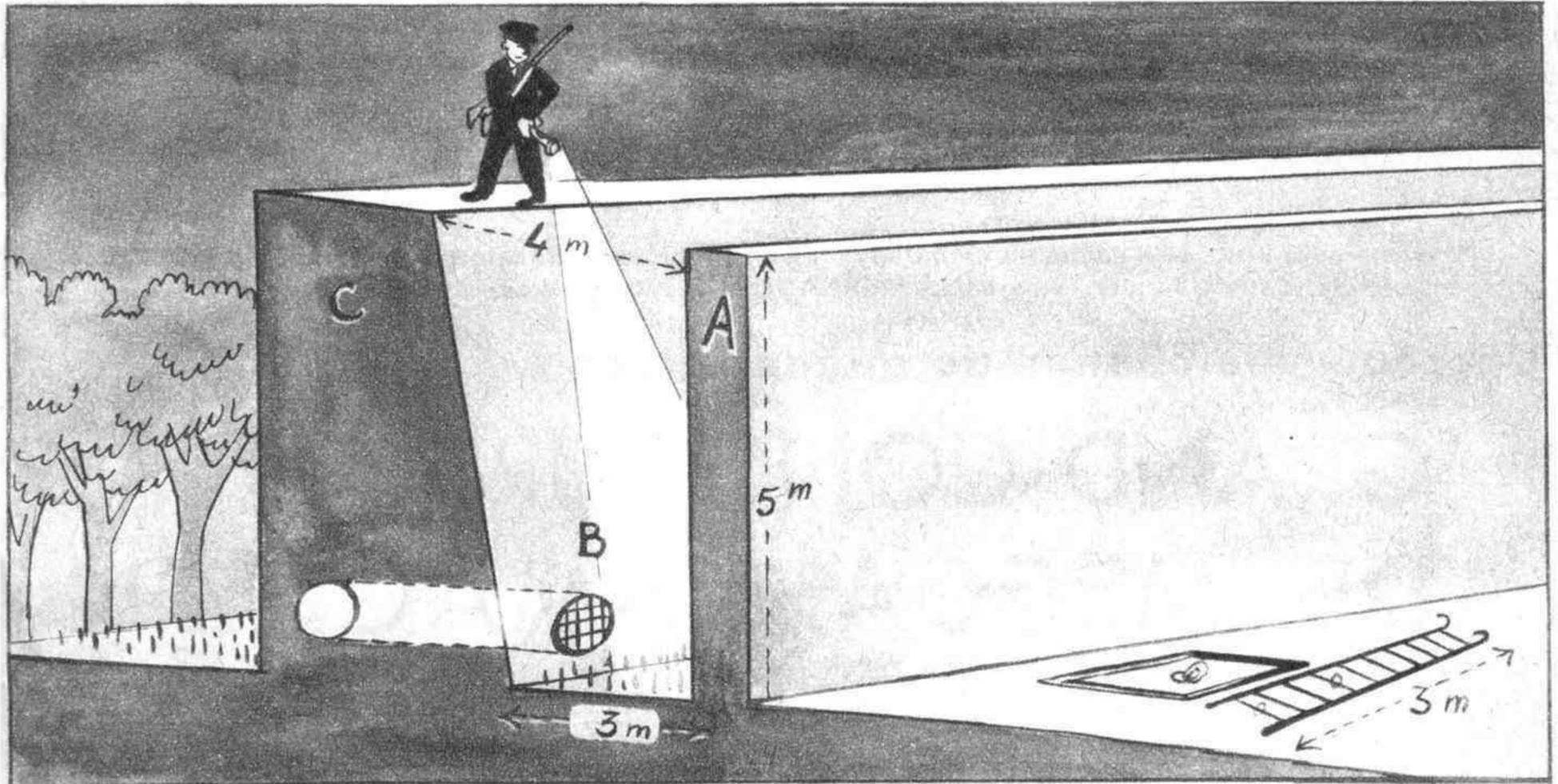
**Facile!** OUI, car vous aurez cinq mois pour vous documenter sur notre questionnaire, auprès de vos amis qui s'y connaissent... et pour vous, ce sera une excellente occasion de bavarder avec les marins que vous pourrez rencontrer cet été.

**Passionnant!** Car le modélisme est un passe-temps agréable, qui ne demande qu'un peu d'habileté et de soin... et qui fera passer plus rapidement les jours de pluie...

**N'oubliez pas dans notre prochain numéro commence :**

**Le grand concours « Air-Mer »  
de Meccano-Magazine**

# A VOS JEUX



## LES ENQUÊTES DE L'INSPECTEUR REPLET (II)

**P'tit Louis le roi de l'évasion.** Voici la coupe des deux murs d'enceinte de la prison où était détenu P'tit Louis. Le premier mur A est assez mince : 25 centimètres de large. Le deuxième est beaucoup plus large, mais il est transpercé par une canalisation d'écoulement (35 cm. de diamètre) garnie d'une grille en B. Le fossé entre A et B mesure 3 mètres de large et son sol se hérissé de pointes acérées interdisant toute tentative de saut depuis le sommet de A. P'tit Louis est employé à l'Intendance de la prison, il a surpris une conversation entre deux gardiens : « Il paraît que la grille B est descellée par la rouille ». Il pense en conséquence que le moment est propice pour une évasion; la seule difficulté résidera dans le franchissement du mur A. Pour cela, il sait qu'il disposera d'une assez lourde échelle de couvreur de 3 mètres de long et de 37 centimètres de large. Elle est cachée dans une resserre dont il possède la clé. Autre condition de réussite : que sa disparition ne soit pas découverte avant l'appel de 7 heures. S'il s'évade vers 22 heures, cela lui

laissera 9 heures de sécurité. Malheureusement, toutes les heures un gardien parcourt le sommet du mur C et inspecte avec une lampe le fond du fossé B. Il faut donc que rien de suspect ne traîne dans ce fossé pour que l'alarme ne soit pas donnée immédiatement.

Le lendemain, quand l'évasion est constatée, seulement à 7 heures, on découvre devant le mur A l'échelle de couvreur avec deux petits anneaux de ficelle attachés l'un à un barreau extrême, l'autre à un autre barreau situé environ à 1 m. 25. Juste à côté de l'échelle se trouve une lourde plaque d'égout rivée au sol munie d'un petit anneau.

Le directeur de la prison consulte l'inspecteur Replet en villégiature dans la région. Celui-ci démonte en 5 minutes le mécanisme de l'évasion de P'tit Louis. Etes-vous aussi rapide que lui?

**Nota :** P'tit Louis est mince mais il mesure 1 m. 80. Les murs sont rigoureusement lisses et n'autorisent aucune ascension. Et surtout, l'évasion a dû s'accomplir dans un silence presque total. L'évadé a pu emporter avec lui un petit accessoire.

## CALENDRIER POÉTIQUE

Vous savez qu'en 1793 la Convention Nationale a adopté un nouveau calendrier appelé calendrier républicain. A ce sujet, pouvez-vous rectifier les erreurs que nous avons commises volontairement :

1° par rapport à notre calendrier, le 1<sup>er</sup> jour de l'année républicaine tombait le 22 septembre. Vrai ou faux?

2° le 1<sup>er</sup> jour de l'année I de la république fut le 22 septembre 1793. Vrai ou faux?

3° le calendrier républicain fut effectivement appliqué pendant 9 ans. Vrai ou faux?

4° l'ordre chronologique des mois de ce calendrier était le suivant :

1. Vendémiaire. — 2. Frimaire. — 3. Brumaire. — 4. Germinal. — 5. Floréal. — 6. Prairial. — 7. Nivôse. — 8. Pluviôse. — 9. Ventôse. — 10. Messidor. — 11. Thermidor. — 12. Fructidor. Vrai ou faux?



## SOUS LE SIGNE DES ÉTOILES

Ce tableau représente les douze signes du Zodiaque. Etes-vous capable de retrouver leur nom et de les replacer dans l'ordre chronologique, en commençant par le Bélier. Attention il s'agit de replacer les figurines extérieures... Les symboles de la rangée intérieure n'ont pas bougé sauf deux qui ont été intervertis... lesquels?



## CASSE-TÊTE CINÉMATOGRAPHIQUE

Vous êtes sans doute persuadé que les deux parties de votre visage sont exactement symétriques (par exemple que votre œil droit est exactement l'inverse de votre œil gauche). En réalité il n'en est rien, chaque côté du visage a une personnalité. Pour vous en faire la démonstration, nous avons choisi trois têtes d'acteurs connus.

Par un artifice photographique, nous avons composé d'eux, deux visages différents. Les premiers visages (ceux du haut) ont été faits en assemblant deux parties droites du même visage et ceux du bas, deux parties gauches.

Vous n'aurez certainement aucune difficulté pour retrouver l'identité de ces trois artistes mais nous vous proposons de continuer chez vous ce petit jeu à l'aide d'une glace que vous placerez verticalement sur le portrait de vos amis et de vos parents (à condition, bien entendu, qu'ils soient photographiés de face).

### HORIZONTALEMENT

1. Son inventeur savait manier les caractères. — 2. La fin d'un cigare. Lettres de Napoléon. — 3. En boîte. Un ingénieur allemand qui inventa la ligne Siegfried. — 4. Permet de voir et d'entendre à longue distance. — 5. Insecte qui pénètre sous la peau et provoque des démangeaisons. La fin de l'aurore. — 6. S'opère avant la distribution du courrier. Gros nez. Consonne doublée. — 7. Queue de fusée. Inventé pour protéger le bout du doigt. Ce que fait l'amitié de deux camarades. — 8. Vont avec les autres. Dans la lune. — 9. Permet de repérer l'avion dans le brouillard. Phonétiquement : prénom féminin. — 10. Une pile bien française. Toute invention l'est dès qu'elle est connue.

### VERTICALEMENT

- I. Il n'invente rien mais profite de l'invention des autres. — II. Tout ce qui se passe dans l'atmosphère. Fin de raz. — III. Consonnes de page. Pourrait désigner un camarade. Petit poème, si on le retourne. — IV. Une invention permet de filer plus vite qu'avec lui. Deux voyelles. — V. Deux lettres d'invention. Fait fonctionner la locomotive. — VI. Un gamin qui ne manque pas d'esprit. — VII. Sur la rose des vents. Peut faire le tour de la terre en moins de 80 jours. — VIII. Un poste que chacun peut avoir. — IX. A été inventée pour détruire en mer ou dans les airs. — X. Initiales de l'inventeur de la télégraphie sans fil. A ses satellites.

### SOLUTION DES JEUX PAGE 38.

## LES MOTS CROISÉS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										

# POUR VOS LOISIRS

## 4 TIMBRES

Voici l'intéressante série 1958 des grands savants français, ils ont été mis en vente dès le 15 février dans les villes natales respectives : Saint-Lô (Manche) pour l'astronome Le Verrier (1811-1877), Paris pour le physicien Foucault (1819-1868), Talloires (Haute-Savoie) pour le chimiste Berthollet (1748-1822). Le mathématicien Lagrange étant né à Turin (Italie), c'est Paris qui a bénéficié du « premier jour ».



Timbres-poste	Format	Dessinateur	Graveur	Emission générale
8 F Lagrange	Vertical	Decaris	Decaris	17 février 1958
12 F Le Verrier	—	Decaris	Decaris	
15 F Foucault.	—	Cottet	Cottet	
35 F Berthollet	—	Combet	Combet	

## 4 DISQUES

**Pour ceux qui aiment le jazz et l'humour,** une série de 9 disques intitulée **le Tour du Monde en 45 Tours** ou « les Aventures de « Moustache » et de son dixieland jazz band ». Cette série comprend Moustache à Moscou, Moustache à Harlem, Moustache chez le Père Noël, Moustache en Italie, Moustache Toréador, Moustache et le Rock'n Roll, Moustache au Tyrol, Moustache et le Calypso et Moustache à Hawaï (Disque VEGA).

**Pour ceux qui aiment les vedettes :** quatre artistes différents, quatre chansons sont présentées dans les 45 Tours intitulés **Les grands chantent pour les petits**. « Qui c'est-y ? » C'est la question que pose à son père le fils de Robert Ripa, « L'âne et le paysan » est une sorte de petite fable moderne que chante Claude Goaty, « Quand t'auras mangé ta soupe » que se passera-t-il ? Colette Renard vous le rappelle... enfin Jacques Harden vous raconte

la merveilleuse histoire de « Moby Dick », un disque qui convient plus particulièrement aux plus jeunes d'entre vous (Disque VOGUE).

**Pour ceux qui aiment les romans feuilletons burlesques : Signé Furax.** Vous connaissez tous la fameuse émission loufoque présentée chaque jour par Pierre Dac et Francis Blanche sur l'antenne d'Europe n° 1. Ce feuilleton paraît également dans *France-Soir* mais cette série de disques vous permettra de garder chez vous la version sonore de cette aventure extraordinaire (Disque VOGUE).

**Pour ceux qui aiment les ensembles vocaux modernes,** voici édités en 45 tours, quatre des plus fameux succès des Platters sous le titre **Millionième Platters**. Ce groupe de chanteurs américains a connu lors de son récent passage en France un accueil des jeunes qui fait penser à l'enthousiasme suscité par Gilbert Bécaud ou Sydney Béclet. Un disque dynamique qui doit figurer dans toute discothèque qui se respecte (Disque MERCURY).

## 4 LIVRES

**Au galop d'un cheval mongol,** par Mabel Waln Smith, version française de M. Loutrel-Tschirret (Ed. du Jour). Une jeune reporter de la T.V. australienne a partagé pendant six mois la vie des nomades du désert de Gobi. Elle est attaquée par des chiens sauvages, puis par des loups ; elle affronte de terribles ouragans... Au train d'enfer des chevaux mongols, les rencontres attendues se multiplient.

**Avec ceux du cinéma,** par Monique Ruysen (Ed. Fleurus). « Comment on fait un film » est un sous-titre parfaitement clair. L'auteur nous entraîne dans le monde étrange des studios, celui des scénaristes et metteurs en scène, figurants et décorateurs, ingénieurs du son et maquilleurs... Le rôle des vedettes est ramené à sa juste importance. Bravo pour l'additif, un petit dictionnaire des termes techniques.

**J'étais le pilote de Hitler,** par le Général Hans Baur (Ed. France Empire). Le dictateur allemand n'accepta jamais de confier sa vie à un autre aviateur. Le témoignage s'étend ainsi de 1932 au dernier abri de la Chancellerie, à Berlin. On ampute l'auteur avec un couteau de poche. Dix longues années de captivité allaient commencer pour lui.

**Davy Crockett et les Pirates,** d'après Walt Disney (Ed. Hachette). Votre héros favori est bloqué par les indiens dans une caverne, alors qu'une torche enflammée menace de tomber sur une charge d'explosifs... Pour tout autre que Davy, ce serait la fin. Pour lui ? Nous préférons vous réserver le suspense.



le stylo "jeune"



73 pages entières d'écriture

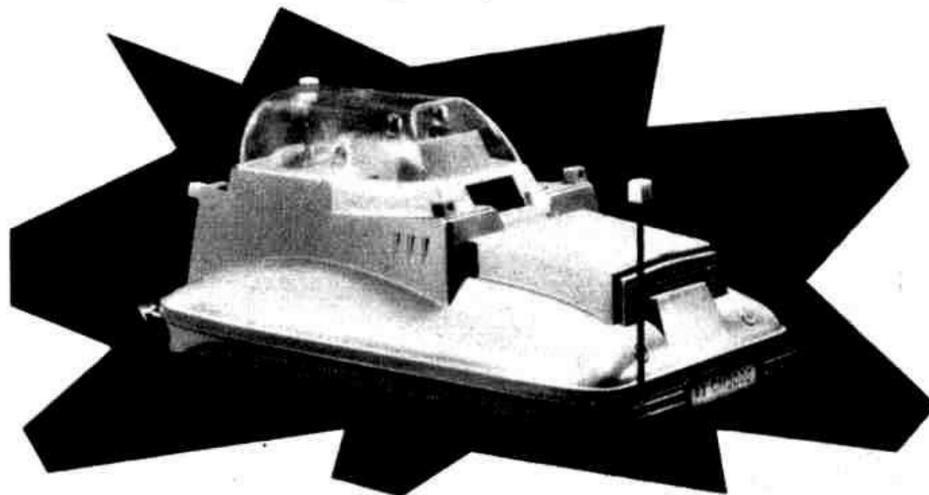
- Remplissage à piston simple, pratique, total.
- Niveau d'encre 100 %, visible
- Plume capotée ou apparente

**A partir de 800 f.**

**VISOR**  
*D'en*  
*c'est épatant!*

HAVAS.VP4

Pour la première fois au monde, voici un jouet qui jouera avec vous!



## LE CYBERCAR

Jouet électronique et cybernétique que vous téléguideriez avec le rayon lumineux d'une lampe de poche!

**UN JOUET DONT VOUS N'ÉPUISEZ JAMAIS LES ÉTONNANTES POSSIBILITÉS!**

Et, avec le CYBERCAR, vous pourrez vous livrer à des matches passionnants avec vos camarades.

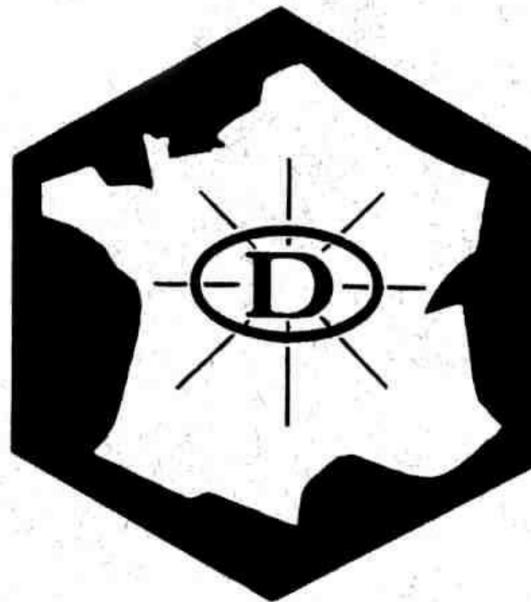
**JOUETS HACHETTE** - en vente chez tous les marchands de jouets



## LE BALLON KOPA

ballon d'entraînement pour le foot-ball, en caoutchouc à valve, de taille et poids réglementaires. (fabrication contrôlée par Raymond Kopa)

*est une création* →



S.R.V.

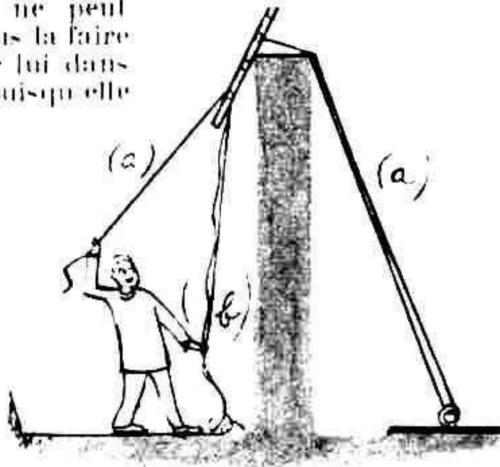
## SOLUTIONS DES JEUX

### P'tit Louis le roi de l'évasion

Première partie de l'évasion : franchissement du mur A. Rien de plus simple. P'tit Louis qui est grand, lève à bout de bras l'échelle le long du mur jusqu'à ce qu'elle s'accroche à son arrêt. Il monte ensuite les premiers barreaux à la force des poignets. A cheval sur le mur il accroche alors l'échelle de l'autre côté et redescend de même. Ce qui lui permet de poser ses pieds en douceur entre les pointes.

Avec un montant de l'échelle il force ensuite la grille rouillée et la descelle.

Deuxième partie de l'opération : disparition de l'échelle (voir croquis). Il ne peut pas laisser l'échelle dans le fossé B puisque le gardien la verrait au cours de sa prochaine ronde et donnerait l'alerte. Il ne peut pas non plus la faire passer avec lui dans l'égoût puisqu'elle mesure 37 centimètres de large, il ne peut pas non plus la démonter avec un outil qu'il aurait emporté.



ou la lancer par-dessus l'un des deux murs sans faire un bruit terrible.

Il a donc imaginé un système de cordelette pour renvoyer son échelle de l'autre côté du mur A. Avant son évasion, il enfila une cordelette (a) dans l'anneau de ficelle attaché au quatrième barreau. Il en fait ensuite une longue double cordelette dont il passe les deux bouts dans l'anneau de la plaque d'égoût. Et il franchit le mur en tenant toujours cette double extrémité. Du fossé, il peut ainsi en tirant sur la double corde (a) faire remonter et basculer l'échelle (la partie plus longue étant plus lourde). Mais pour éviter tout bruit, avec une autre double cordelette (b) enfilée dans l'anneau de ficelle attaché au quatrième barreau, il contre-balance le poids, maintient la position verticale et effectue la manœuvre de passage du faîte et la redescend en douceur. Il tire ensuite sur une seule extrémité de ces deux ficelles pour les récupérer. Il n'a plus qu'à se glisser dans le boyau B les pieds en avant pour pouvoir replacer la grille derrière lui.

### Sous le signe des étoiles

Pour obtenir l'ordre chronologique des signes du Zodiaque vous devez placer :

1. Le Bélier (case n° 6). - 2. Le Taureau (case n° 10). - 3. Les Gémeaux (case n° 3). - 4. Le Cancer (case n° 9). - 5. Le Lion (case n° 7). - 6. La Vierge (case n° 4). - 7. La Balance (case n° 12). - 8. Le Scorpion (case n° 2). - 9. Le Sagittaire (case n° 11). - 10. Le Capricorne (case n° 8). - 11. Le Verseau

(case n° 5). - 12. Les Poissons (case n° 1).

Les 2 symboles intervertis sont celui de la Vierge et celui du Capricorne (n° 6 et n° 10).

### Calendrier poétique

1° *Exact*, le calendrier républicain commençait à l'équinoxe d'automne.

2° *Faux*, il n'y a jamais eu réellement de premier jour de l'année républicaine parce que ce calendrier fut voté le 24 novembre 1793 mais qu'il commençait rétroactivement le 22 septembre 1792. Lorsque son application fut décidée on était donc déjà au 4 Frimaire de l'an II.

3° *Faux*, son application dura treize ans (jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1806).

4° *Faux*, l'ordre chronologique exact est le suivant : 1, 3, 2, 7, 8, 9, 4, 5, 6, 10, 12, 11.

### Casse-tête photographique

Vous avez reconnu : Bernard Blier, Fernandel et Bourvil.

### Mots croisés

**HORIZONTALEMENT.** 1. Imprimerie. 2. Mégot. Na. 3. H. Todt. - 4. Télévision. 5. Aoulal. Ore. 6. Tri. Pif. Pp. 7. Ec. Dé. Unit. 8. Uns. Lu. 9. Radar. Lu. 10. Zoé. Fête.

**VERTICALEMENT.** I. Imitateur. - II. Météore. Az. III. Pg. Lui. Edo. - IV. Houel. Ae. V. H. Vapeur. VI. Titi. VII. E.N.O.S. Fusée. VIII. Radio. IX. Torpille. X. E.B. Neptune.

## A VOTRE SERVICE

Mentionnez sur votre enveloppe : « A VOTRE SERVICE » MECCANO-MAGAZINE, Boîte Postale 33-08 Paris VIII<sup>e</sup>. Nous ne répondons cependant ici qu'à vos seules questions d'intérêt général; les autres donnent lieu à une correspondance personnelle. Ne vous impatientez pas : notre courrier est abondant !

François CESSIEUX, « Je voudrais que vous reproduisiez en Dinky Toys : la « Facel Vega », le « Cabriolet 403 », la « Fiat 1100 », la « D.B. Panhard ».

Ces suggestions sont transmises au Service compétent. Nous ne reproduirons pas toutefois la « Facel Vega », qui, à l'échelle de nos voitures de tourisme, serait beaucoup trop minuscule.

Main SÉGY, Paris, « Allez-vous sortir le Bréguet « Alizé 1050 » ? Pourriez-vous donner chaque mois dans « Meccano-Magazine » une fiche technique d'avions ? »

Nous n'avons pas encore envisagé la sortie de ce type d'appareil, mais nous retenons votre suggestion. Toutefois, nous pouvons déjà vous dire que nous sortirons probablement « Caravelle » et le « Noratlas ». Nous allons également étudier votre seconde demande, mais l'abondance des matières ne nous permet pas toujours de disposer de la place voulue.

Patrick DUFOUR, Perpignan, « Nous voudrions voir réaliser en Dinky Toys un camion-citerne « Azur » et un camion « Unic » à bestiaux ».

Nous ne pensons pas pouvoir donner suite à votre demande, et le regrettons. En effet, nous continuons, d'une part, la fabrication du camion-citerne « Esso » (32.C) et nous avons dans notre série Hornby

un wagon-citerne « Azur »; d'autre part, nous projetons plusieurs versions du camion « Unic » qui vous plairont certainement.

Main POTOU, Lille, « Est-ce que vous réaliserez en Dinky Toys la Dyna Panhard et une ambulance ? »

Il est peu probable que nous fabriquions la Dyna Panhard, mais, en revanche, nous sortirons une ambulance en version militaire, au début de l'année 1959.

Daniel BOUCHE, Saint-Denis, « J'envoie la photo de ma collection et désirerais faire partie du Club Dinky Toys ».

Nos compliments pour votre collection et le splendide garage construit par votre beau-frère. Nous vous demandons, toutefois, de nous faire parvenir votre adresse complète : il nous est impossible de vous adresser votre insigne et votre diplôme. Merci pour vos bons vœux, recevez les nôtres en retour, très sincères.

Claude HOUCHE, Paris, « Vous restet-il des reliures « ancien format » et les tout premiers exemplaires du Magazine « ancienne formule ? »

### LA NOUVELLE RELIURE POUR « MECCANO MAGAZINE » EST DISPONIBLE!

Elle est semblable à celle que vous connaissez déjà : recouverte en imitation de parchemin avec dos en simili cuir vert, elle porte la mention « Meccano Magazine » dorée au fer. Chaque reliure peut contenir 12 numéros fixés à l'aide d'agrafes faciles à poser ou enlever. Demandez-la à votre fournisseur habituel, ou à défaut, adressez à :

MECCANO-MAGAZINE, Boîte Postale 33-08, C.C.P., Paris 1459-67, le montant de cette reliure : 700 fr. que vous recevrez sous huitaine franco de port et d'emballage.



# PATINS à ROULETTES "SPEEDY"

Tous les modèles

« JUNIOR » - JUNIOR-SPRINT - 3 ROUES  
ROUES : Acier - Caoutchouc - Aluminium  
Double roulement à billes

Tous EXTENSIBLES - CADMIÉ - INOX

Modèles

SPORT ET COMPÉTITION

En vente dans tous les magasins

JOUETS - JEUX - SPORT



*COMME les CHAMPIONS  
j'ai adopté les Patins  
"SPEEDY"*

**CHAMPION de FRANCE**  
COURSE - HOCKEY - ARTISTIQUE  
**CHAMPION du MONDE**

VITESSE sur ROUTE  
à PALERME (ITALIE)  
(8 septembre 1957)

**P.M.P.**

présente son nouveau  
transformateur numéro 204  
110-220 volts pouvant faire  
fonctionner deux locomotives.

Ce transformateur est toujours  
muni du fameux signal d'alarme  
qui retentit en cas de court-circuit.



PRIX :  
**8.610 fr.**

Demandez notre nouveau catalogue illustré à  
votre fournisseur ou contre 20 fr. en timbres  
à la **Société P. M. P.** - 1 bis, Rue Sartoris,  
LA GARENNE-COLOMBES (Seine)

ATTRAYANT ET ÉDUCATIF

Voici le jouet attendu  
par les jeunes de 12 à 16 ans



Jouet garanti  
INOFFENSIF

**LE  
JEUNE  
CHIMISTE**

● Coffret renfermant tous les appareils  
et accessoires (cornues, éprouvettes, etc.),  
tous les produits chimiques, et une notice  
pour réaliser facilement des  
EXPÉRIENCES DE CHIMIE

**SCELLE - BELL**

## SANS FAMILLE

Les loups? Des chiens encore, teints en roux et soigneusement souillés de boue. Chez eux la vedette est tenue par Rex, le chien vedette du cinéma français, jusqu'ici le plus brillant élève de M. Lesourd.

Dans le fond là-bas, devant quelques tréteaux recouverts d'une nappe blanche, des serveurs bien stylés essuient soigneusement les coupes de champagne. Tout à

l'heure comme le veut la tradition, un cocktail monstre clôturera le tournage du film, réunissant joyeusement dans la magnifique fraternité du cinéma, tous ceux qui de près ou de loin contribueront au film.

Mais la lampe rouge s'allume. Maintenant, André Michel rugit : " Silence, on tourne "

Près de son baril, Rémi commence à pleurer, demain tous les enfants de France pleureront et riront avec lui.

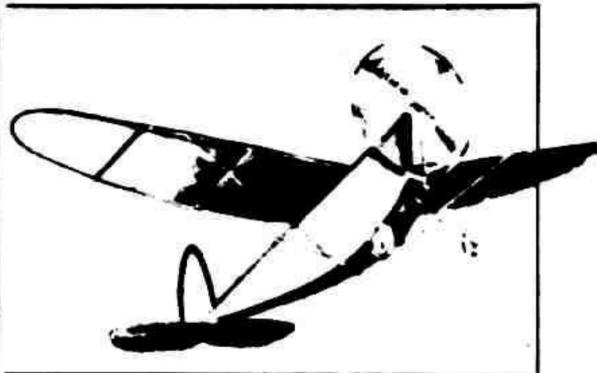
Elsa CASALS et Pierre DUFOUR.

AU SOMMAIRE DE NOTRE  
NUMÉRO D'AVRIL  
vous trouverez notamment :

Les castors se remettent au travail • L'école des pilotes de Monthléry • Rendez-vous avec Sydney Bécet • Le Sahara il y a 5.000 ans • "France", super-paquebot de l'Atlantique.

De nombreux autres articles passionnants et toutes nos rubriques habituelles.

Retenez-le dès maintenant  
ce passionnant numéro



## Voici les beaux jours et les jeux de plein air

Avions construits, prêts à voler : de 800 francs à 2.200 francs environ.

**LE MÉTÉOR**, avion à réaction propulsé par Jetex 50.

Envergure 0,40 m - 200 m de vol.

Modèles à hélice avec moteur caoutchouc :

<b>LE ROITELET</b> ..	Envergure 0,33 m	80 m de vol.
<b>LE RACER</b> ..	Envergure 0,48 m	70 m de vol.
<b>LE CONDOR</b> ..	Envergure 0,89 m	100 m de vol.
<b>L'AGILE</b> ..	Envergure 0,72 m	180 m de vol.

Dépositaire partout, ou, à défaut, renseignements et notice contre timbre à 20 francs à :

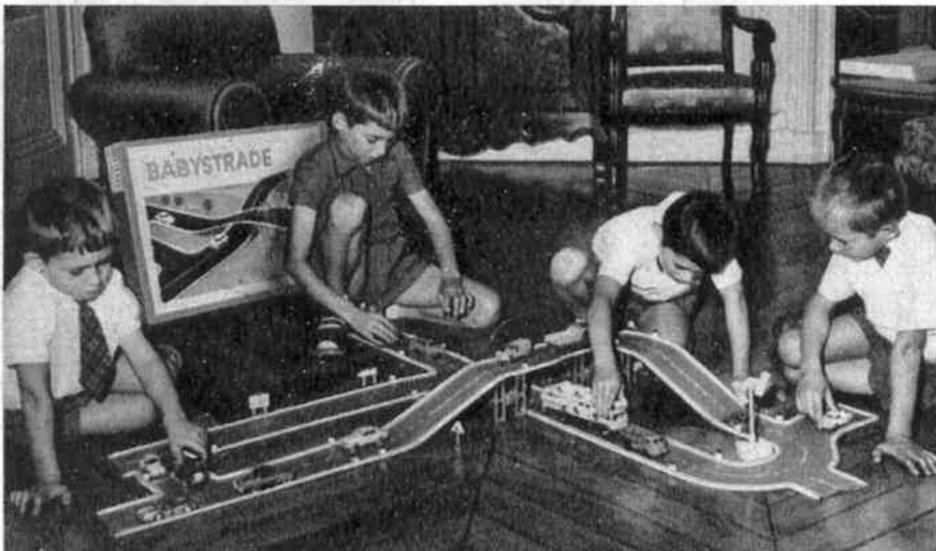
**L'AVION DE FRANCE, 86 bis, rue d'Estienne d'Orves, Verrières-le-Buisson (S.-et-O.)**

### COLLE «GRANIT»

réfractaire à l'eau. Tous collages. modèles réduits, cartons, toiles, vaisselle, corne, matières plastiques. Livrée en tube et garantie sans produits toxiques, benzéniques ou chlorés.

Devenez des AS  
de la prévention routière  
grâce à

**BABYSTRADE**  
Le jeu de construction  
de routes, démontable



**BABYSTRADE**  
79, RUE DE BOURGOGNE - LYON

Animez vos véhicules  
militaires  
avec...



les personnages  
**STARLUX**

# *Toutes les manœuvres* commandées à distance *du bout des doigts*

"Le Drapeau" (voyageurs)

"Le Provençal" (Marchandises)



**AVEC  
LES  
NOUVEAUX...**

**TRAINS HORNBY**  
*télécommandés*

Demandez le catalogue à votre fournisseur habituel ou à :  
**MECCANO-MAGAZINE - Boîte postale 33-08 - PARIS (8<sup>e</sup>)**



## Ce camion Unic Multibenne Marrel

***DINKY SUPERTOYS***

MARQUE DÉPOSÉE

**AUGMENTERA VOTRE PARC  
" TRAVAUX PUBLICS "**

**Le levier avant commande :**

- 1° le mouvement de bascule de la benne quand le levier arrière est vertical ;
- 2° la pose à terre de la benne quand le levier arrière est horizontal.

