

MECCANO

MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

N° 6 Nello SERIE - 6^{me} ANNEE - MENSUEL 60 Fr



Jean BEHRA :

Champion du monde 1958 ?

Transformez

VOUS-MÊME

**vos aiguillages talonnables
à main**

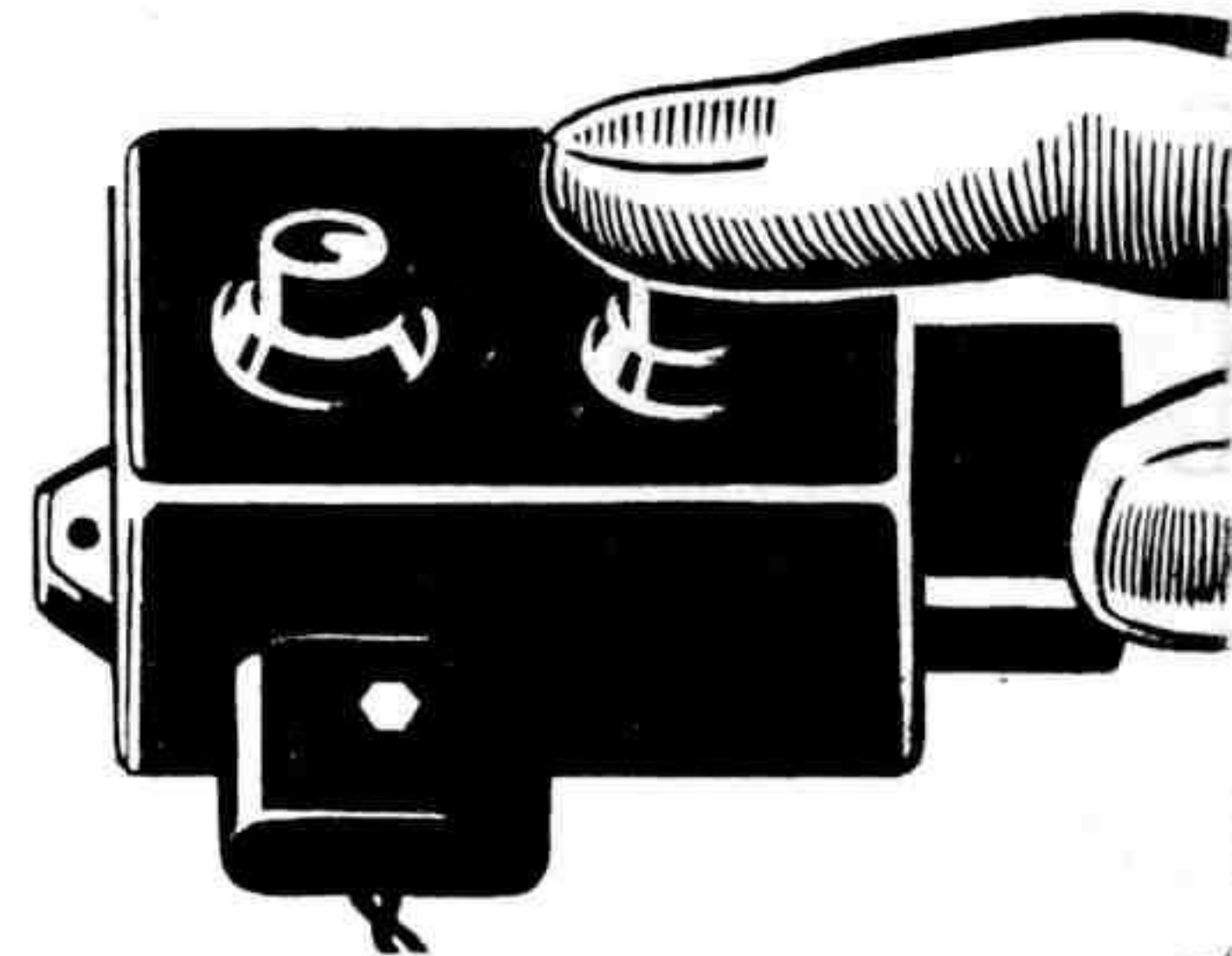
en aiguillages télécommandés

Une simple pression du doigt sur un bouton et votre aiguillage fonctionnera **AUTOMATIQUEMENT** dirigeant le train selon votre fantaisie.

Ce résultat, vous l'obtiendrez en quelques minutes puisqu'il suffit de fixer le bloc électromagnétique sur l'aiguillage par l'intermédiaire de deux vis.

La consommation de courant est insignifiante, aussi, n'attendez plus

MODERNISEZ VOTRE RÉSEAU



TRAINS HORNBY

70, Av. HENRI-BARBUSSE - BOBIGNY (Seine)

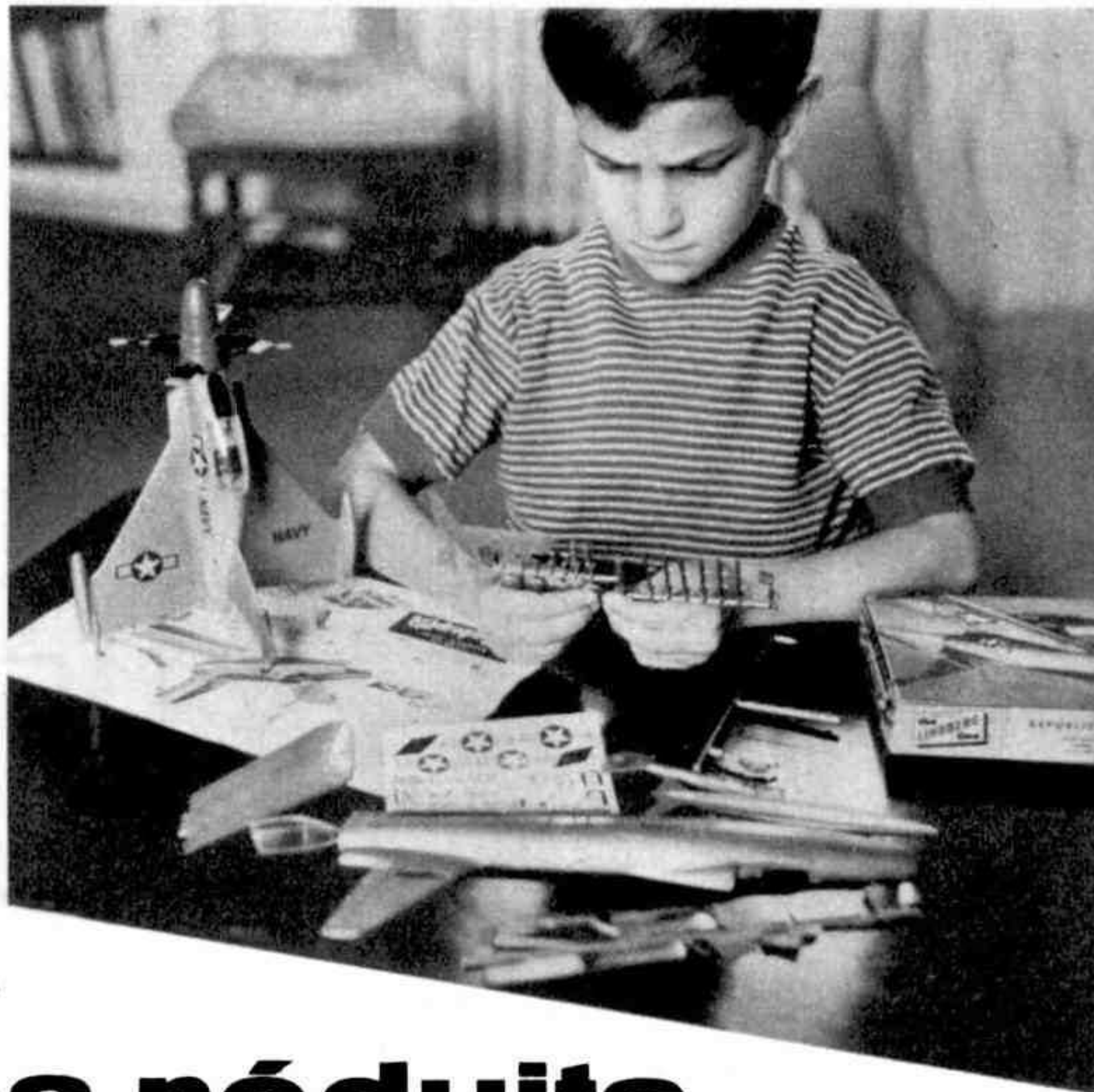
the
LINDBERG
line

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 :



WINNIE MAE



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

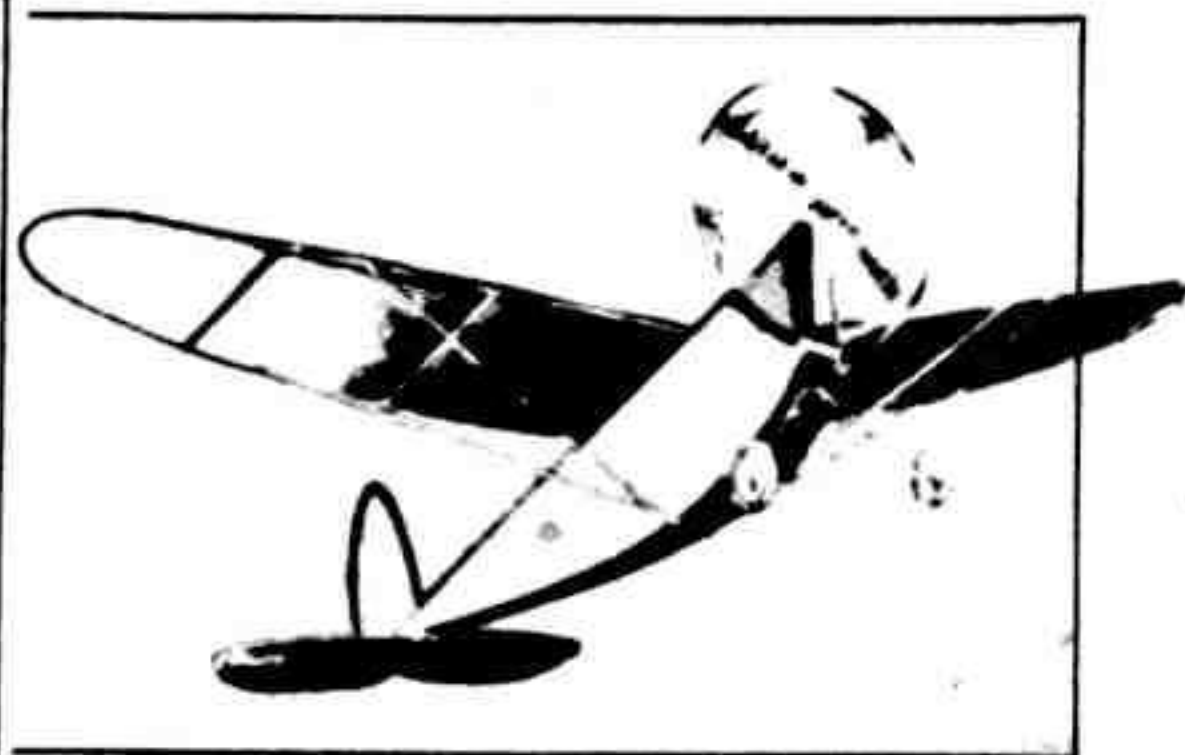
Pour connaître tous les modèles Lindberg, demandez la notice illustrée gratuite H à :

Société J.R. 6, rue Cauchois - Paris 18^e (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, et chez les spécialistes du modèle réduit.

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



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 a réaction propulsé par Jetex 50.

Envergure 0,40 m - 200 m de vol.

Modèles à hélice avec moteur caoutchouc :

LE ROITELET ..	Envergure 0,33 m	50 m de vol.
LE RACER ..	Envergure 0,45 m	70 m de vol.
LE CONDOR ..	Envergure 0,59 m	100 m de vol.
L'AIGLE ..	Envergure 0,72 m	150 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.

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

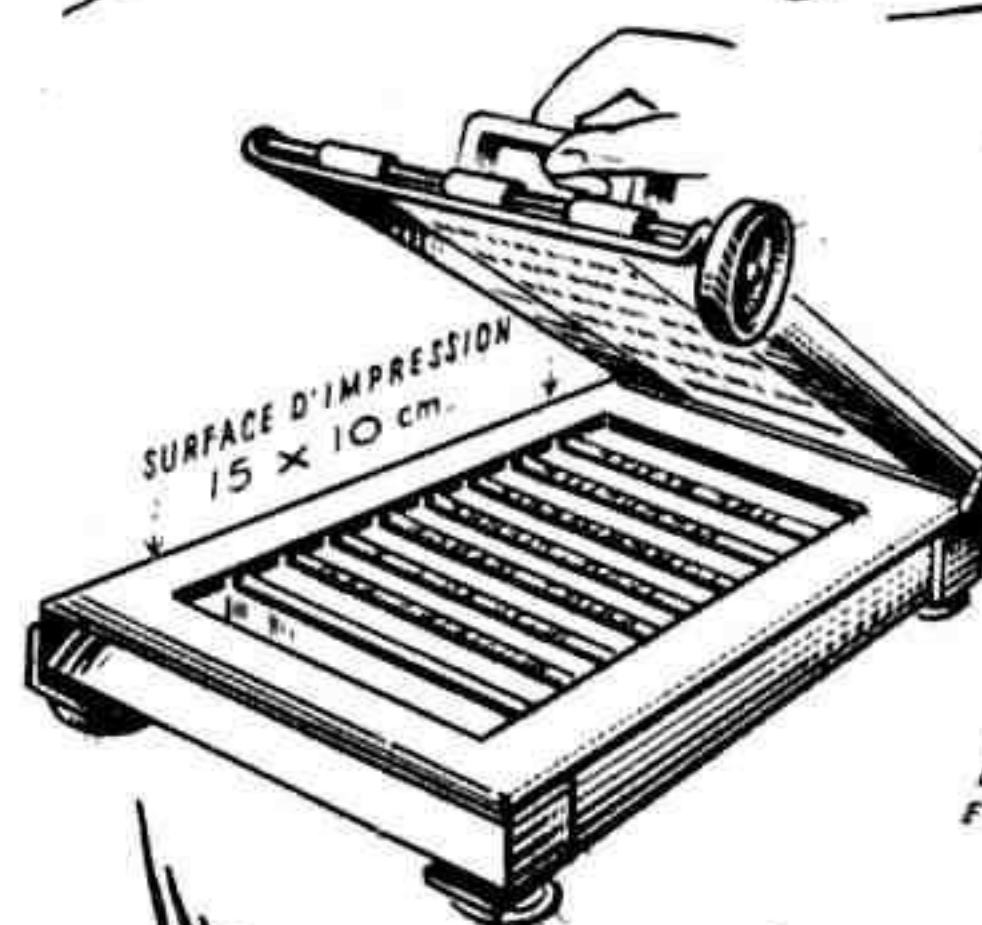
EXPÉRIENCES DE CHIMIE

SCELLE - BELL

NOUVEAUTÉ...

LA MACHINE À IMPRIMER

"Jean-Pierre"



une
petite
merveille!

ELLE CONDENSE TOUTE LA COMPLEXITÉ
D'UNE MACHINE PROFESSIONNELLE
EN METTANT À LA PORTÉE DES ENFANTS

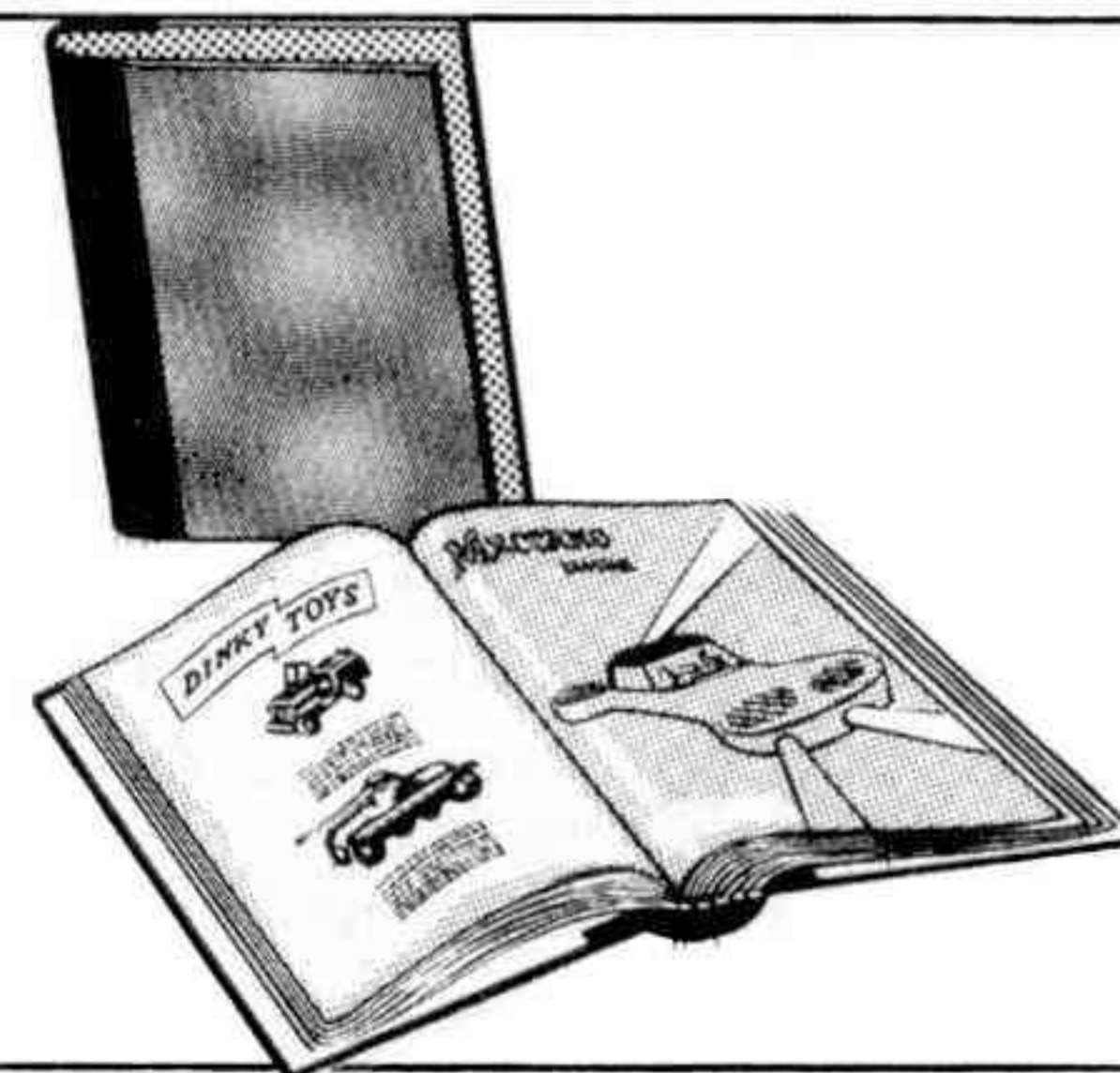
un mécanisme SIMPLE, PRATIQUE
MANIABLE & SOLIDE

SURFACE D'IMPRESSION : 15x10 cm
APPAREIL BREVETÉ, EN VENTE DANS
LES GRANDS MAGASINS ET CHEZ
TOUS LES SPÉCIALISTES DU JOUET

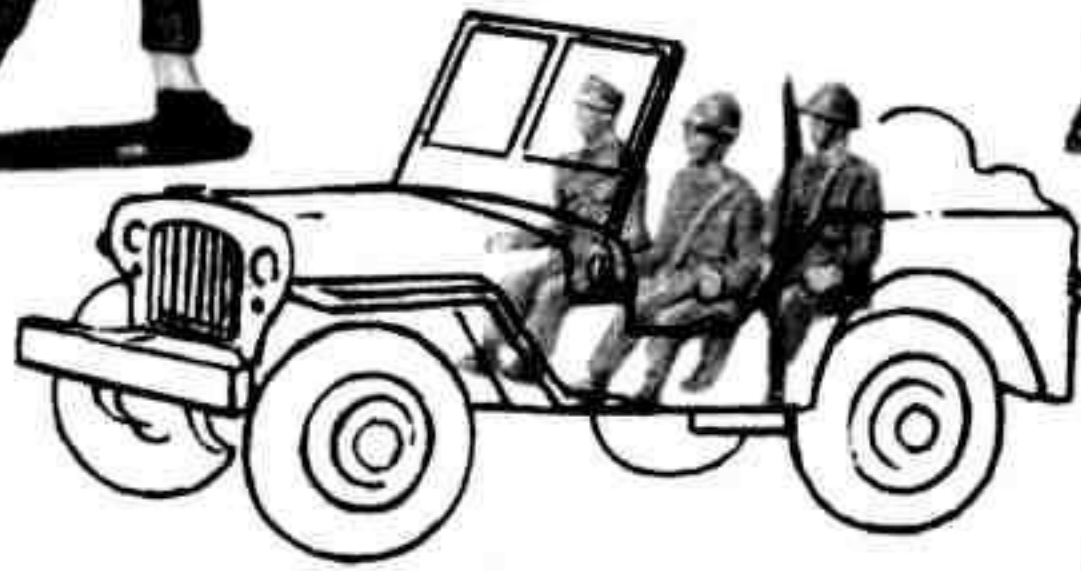
LA NOUVELLE RELIURE POUR « MECCANO MAGAZINE » est disponible !

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.



Animez vos véhicules
militaires
avec...



les personnages
STARLUX

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
pen
c'est épatant!

HAVAS.VP4



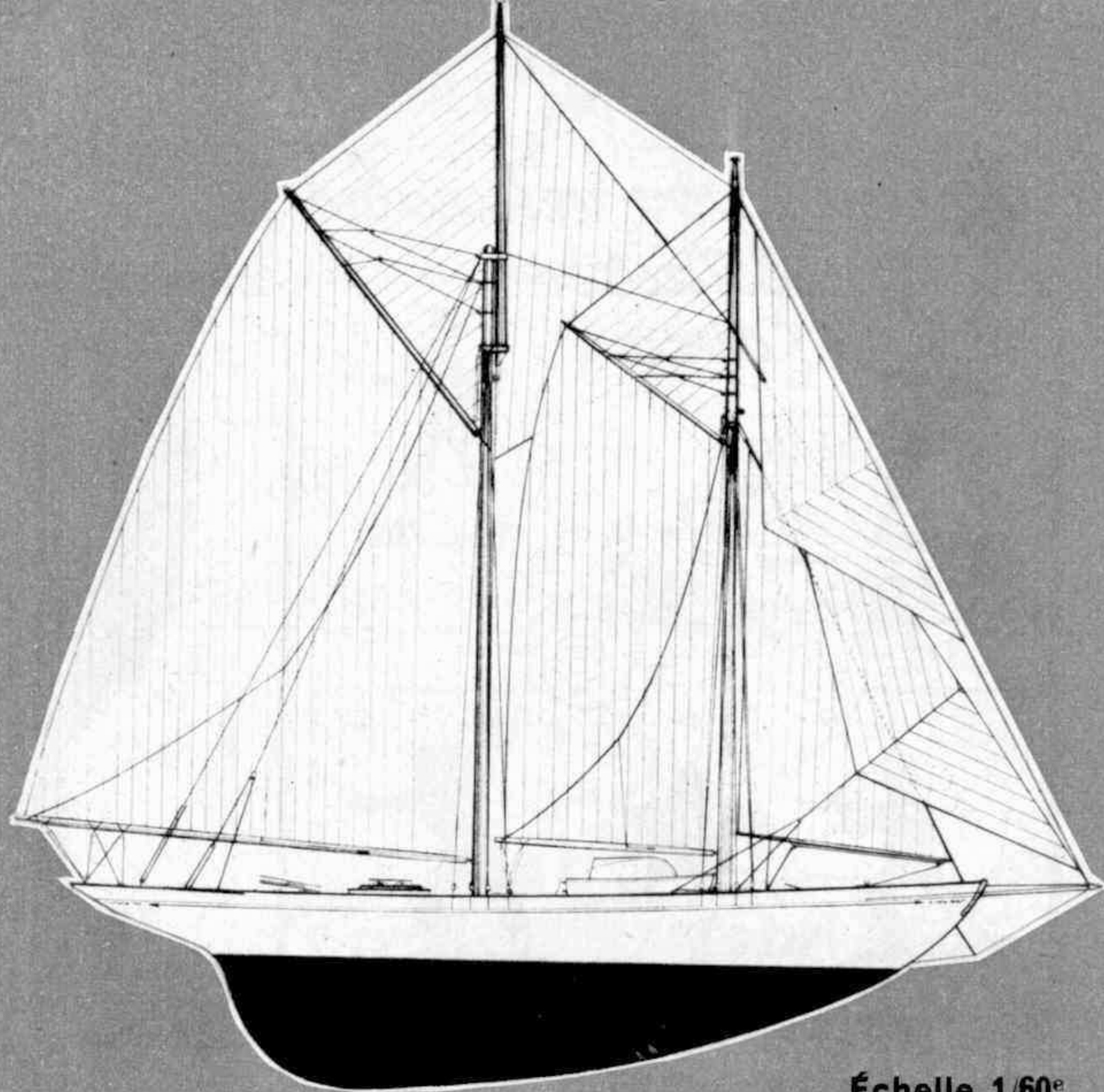
LE BALLON KOPA

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

est une création →



'' EUROPA ''



Échelle 1/60^e

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 spé-

cialisés 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

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^e

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)



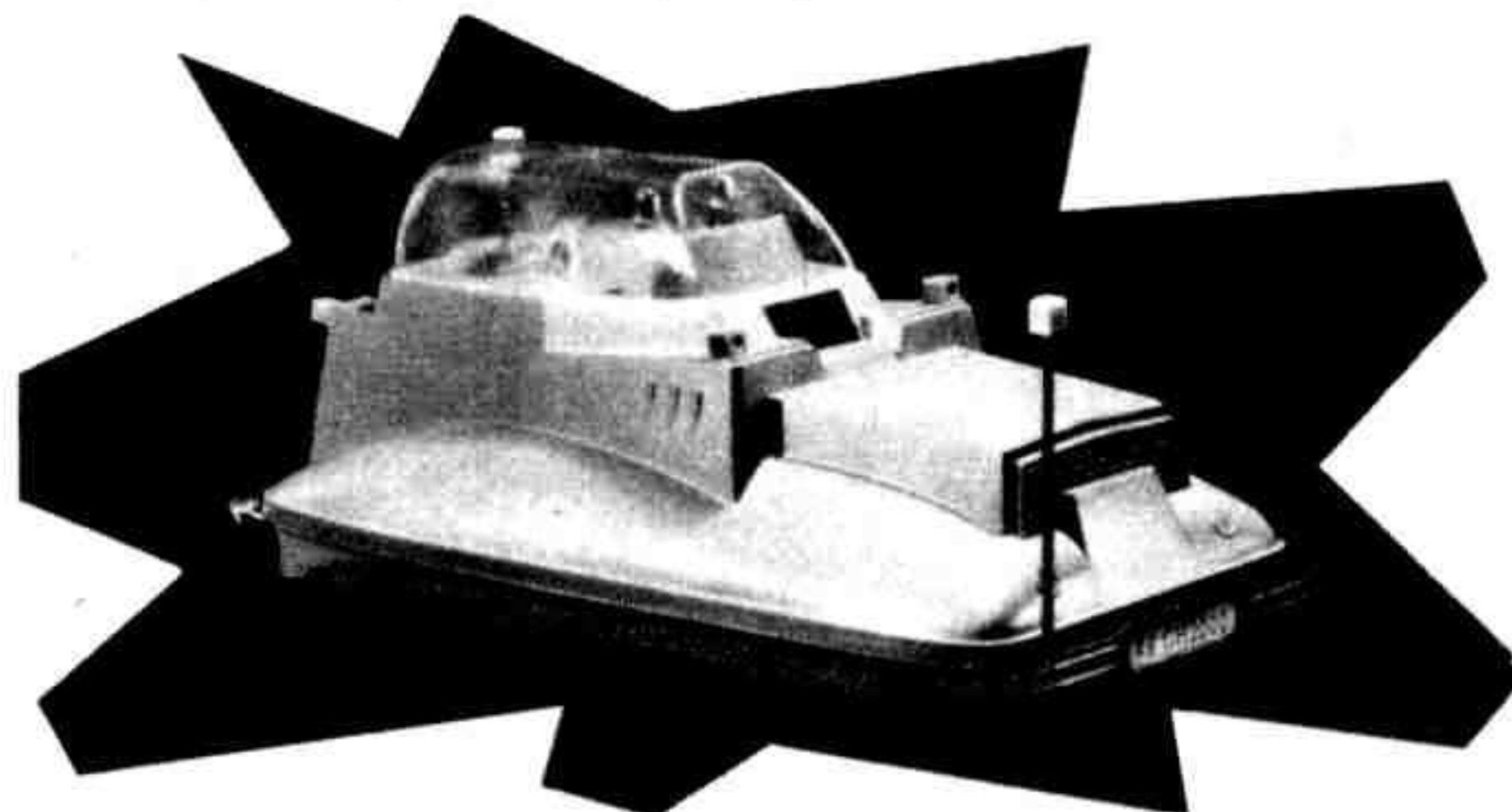
MALGRÉ SON JEUNE AGE, LE FILS DE CÉCILE AUBRY,
PETIT-FILS DU GLAOUI, PACHA DE MARRAKECH,
S'INITIE AUX JOIES DU

CYBERCAR

LE CYBERCAR, PREMIER JOUET AU MONDE
TÉLÉGUIDÉ PAR UN RAYON LUMINEUX, EST UNE
PRODUCTION DES

JOUETS ÉLECTRONIQUES ET CYBERNÉTIQUES
HACHETTE

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



LE CYBERCAR

Jouet électronique et cybernétique que vous téléguiderez
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

**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^{er}-de-Serbie - PARIS-16^e - KLÉber 19-18

A-PROPOS

Bonnes vacances, d'abord, chers amis lecteurs. Profitez bien de ce premier repos avant de faire un dernier effort qui vous verra tous, je vous le souhaite, remporter les premières places aux examens et concours. Pour vous aider à vous délasser, nous vous avons préparé un concours de modèles Meccano qui était ardemment attendu par un grand nombre d'entre vous. Sa formule classique est bien connue de la plupart des lecteurs de « Meccano-Magazine » : Les deux catégories permettent aux tout jeunes d'avoir leur chance et aux plus âgés de montrer qu'ils ont parfaitement assimilé le système Meccano. Tous vous trouverez autour de vous des sujets inédits puisque les Manuels d'instructions des boîtes ne contiennent ni les dernières locomotives électriques ou diesel, ni les dernières voitures ou camions, ni les derniers modèles d'avions commerciaux ou militaires. Je tiens à vous prévenir tout de suite que les « Spoutniks » ou les « Explorers » ne sont pas encore classés comme « moyen de locomotion »!

Ce concours me fait penser que, au moment où j'écris ces lignes, nous avons reçu des piles de réponses à notre grand concours « Objectif 300 » dont nous devons donner les résultats dans le présent numéro. Le travail de dépouillement et de classement nous a pris beaucoup plus de temps que prévu et nous ne serons en mesure de proclamer les noms des vainqueurs que dans le numéro de Mai. Encore un peu de patience!

Le Rédacteur en Chef.

Concurrents de notre grand concours

" OBJECTIF 300 "

Reportez-vous immédiatement pages 26 et 27

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

Boîte postale n° 33-08 — PARIS-VIII^e

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.

Monthléry :
pilotes de bolides
à 20 ans
page 12



Le Sahara
il y a 5.000 ans
page 16

Les castors français
se remettent au travail
page 18



Un jeune clarinettiste
prodige :
Sidney Bèchet
page 22

et vous lirez aussi :

30 Jours dans le Monde	8
« France » super-paquebot sans mal de mer..	20
Donald Farell, l'homme de la Lune.....	24
Votre écriture vous trahit!	29
Cinéma : Les Aventures de Perri	35
A VOS JEUX, par Guy Montassut.....	38

Retenez dès à présent notre

NUMÉRO SPÉCIAL de mai :

LE JOURNAL DE L'AN 2000

30 JOURS

Ciel du monde



ON SE DISTRAIT COMME ON PEUT à la base aéro-navale de New River (Caroline du Nord). Le jeu du porte-hélicoptère est quand même un exploit : l'appareil soulevé est d'un type proche de ceux qui volent actuellement en Europe sous les couleurs belges.

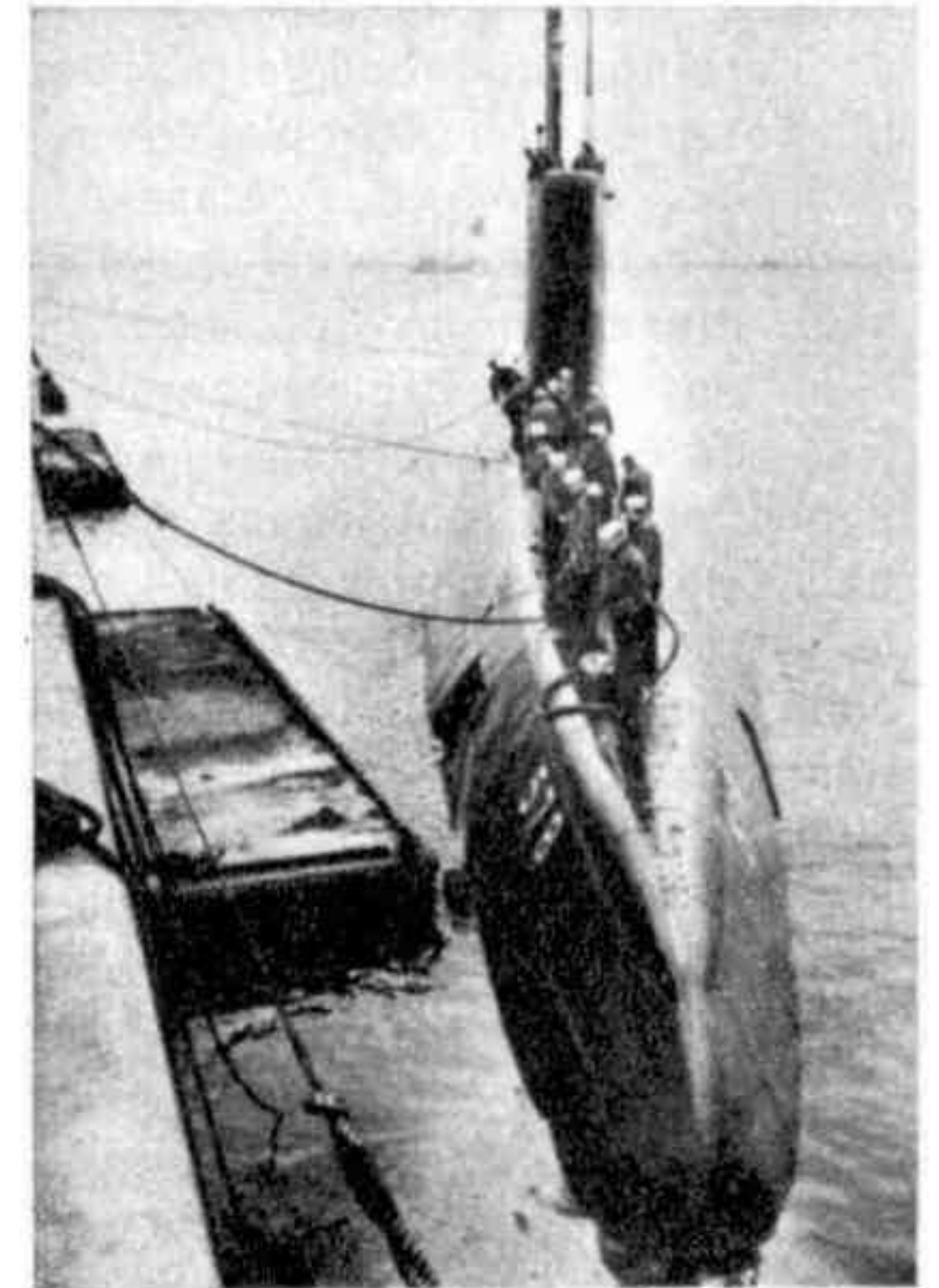
PREMIERS VOLS réalisés : le français M H 1522 « super broussard » avion léger de liaison civile et militaire; le britannique Handley Page « Dart Herald », commercial à turbopropulseurs qui peut emporter sur les petites étapes 43 passagers à plus de 400 kilomètres-heure.

PLUS VITE QUE LE SON PENDANT UNE HEURE, telle est la remarquable performance à créditer au F-104 A « Starfighter », l'intercepteur tous temps américain que l'on considère comme le plus rapide du monde en formation.

A TOUTE VITESSE. Une hôtesse de l'air américaine s'étant fixé un podomètre au-dessus du genou a calculé qu'entre New York et Paris les obligations de son service l'obligeaient à parcourir, à bord du « Président Spécial » la distance exacte de 15 km. 600.

« Caravelle » a ravi deux nouveaux records, volant en 44 minutes de Paris à Amsterdam et 2 heures 9 minutes de Paris à Stockholm.

Michel Marchand a pris à Daniel Barbera le record de France d'altitude en planeur monoplace : 10.100 contre 9.670 mètres.



LE « SKATE » ATOMIQUE : 8 JOURS POUR TRAVERSER L'ATLANTIQUE EN PLONGÉE. Le sous-marin atomique américain « Skate » a traversé l'Atlantique sans jamais faire surface, des Etats-Unis en Angleterre en tout juste 8 jours 11 heures. On suppose que l'équipage, occupé aux manœuvres réglementaires et au dosage des radiations, n'a guère eu le temps de s'ennuyer... Jusqu'alors le meilleur temps devait être de 14 jours.



DANS LE MONDE

Entre deux pôles

DES BILLES VIEILLES DE 3.000 ANS, ont été mises à jour au Pakistan, en même temps que les restes de la cité du Kotdiji. La cité devait appartenir à une civilisation antérieure à celle des égyptiens constructeurs de pyramides. D'autres jouets ont été trouvés ainsi que des poteries et des pointes de flèches.



LE TRÉSOR DE CRÉSUS serait enfoui près de Sardes, ville d'Anatolie qui avait la réputation d'être la plus opulente du bassin méditerranéen. Des étudiants de Cambridge (Etats-Unis) partiront à sa recherche au début de l'été, la campagne de fouilles devant durer approximativement trois mois.



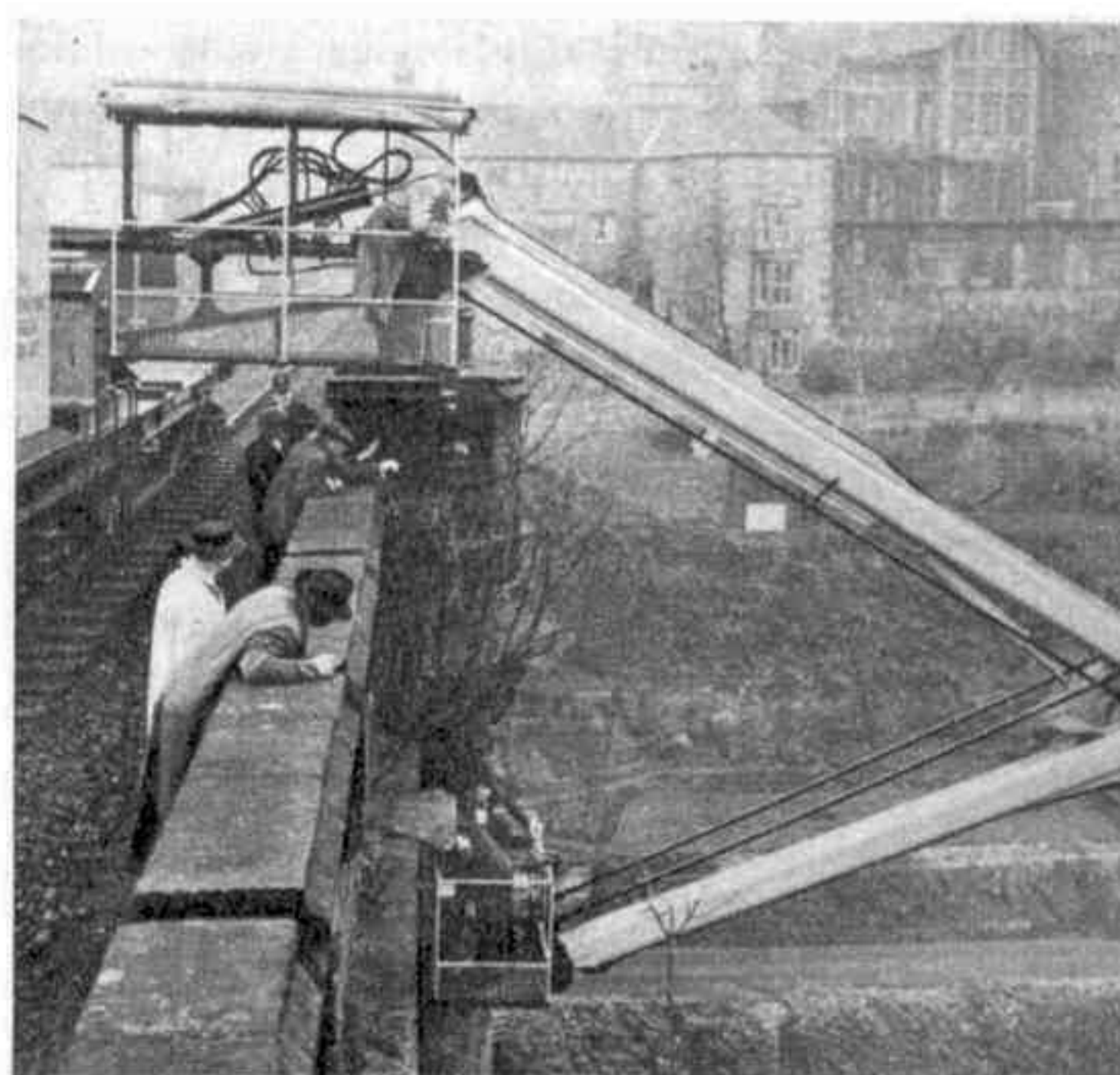
ERIC DE BISSCHOP REPART. L'aventurier français, qui fit naufrage avec son radeau polynésien peu avant d'arriver au Chili, venant de Tahiti, a repris la mer, vers l'ouest cette fois. Eric de Bisschop a quitté le Chili à bord d'un nouveau radeau, le « Tahiti Nui II », à destination de l'Océanie. Réussira-t-il à prendre sa revanche sur le Pacifique ?



FUCHS A GAGNÉ UN JOUR au cours de la traversée du continent antarctique, la première réalisée par voie de terre, puisqu'il a atteint son objectif en 99 jours alors que son horaire prévoyait tout juste 100 jours. L'expédition britannique a parcouru 3.460 kilomètres. Le capitaine de frégate Ludeman l'a accueilli à Scott Base en soufflant à perdre haleine dans un trombone.



LA MACHINE A INSPECTER LES VIADUCS. Les chemins de fer britanniques ont mis au point une curieuse machine à inspecter les viaducs : une cage fixée à l'extrémité d'un grand doigt mobile à deux phalanges. Le dispositif est monté sur un wagon spécial de 17 mètres. Sur la plate-forme terminale, les ingénieurs peuvent à loisir examiner l'ouvrage d'art, jusqu'à 10 mètres en dessous du niveau des rails.



UN IMMEUBLE DE 50 LOGEMENTS MONTÉ EN 12 JOURS. Grâce à l'application d'une nouvelle méthode de préfabrication industrielle, une entreprise de Rouen a atteint une cadence de construction record du monde : un immeuble de cinq étages, comprenant 50 logements, a vu son gros œuvre entièrement monté en 12 jours très exactement. Les locataires pourront ainsi s'installer environ deux mois après le début des fondations... Le secret de cet exploit ? L'immeuble est entièrement composé de panneaux de béton de 1 à 3 tonnes coulés en usine.

Curieuse planète

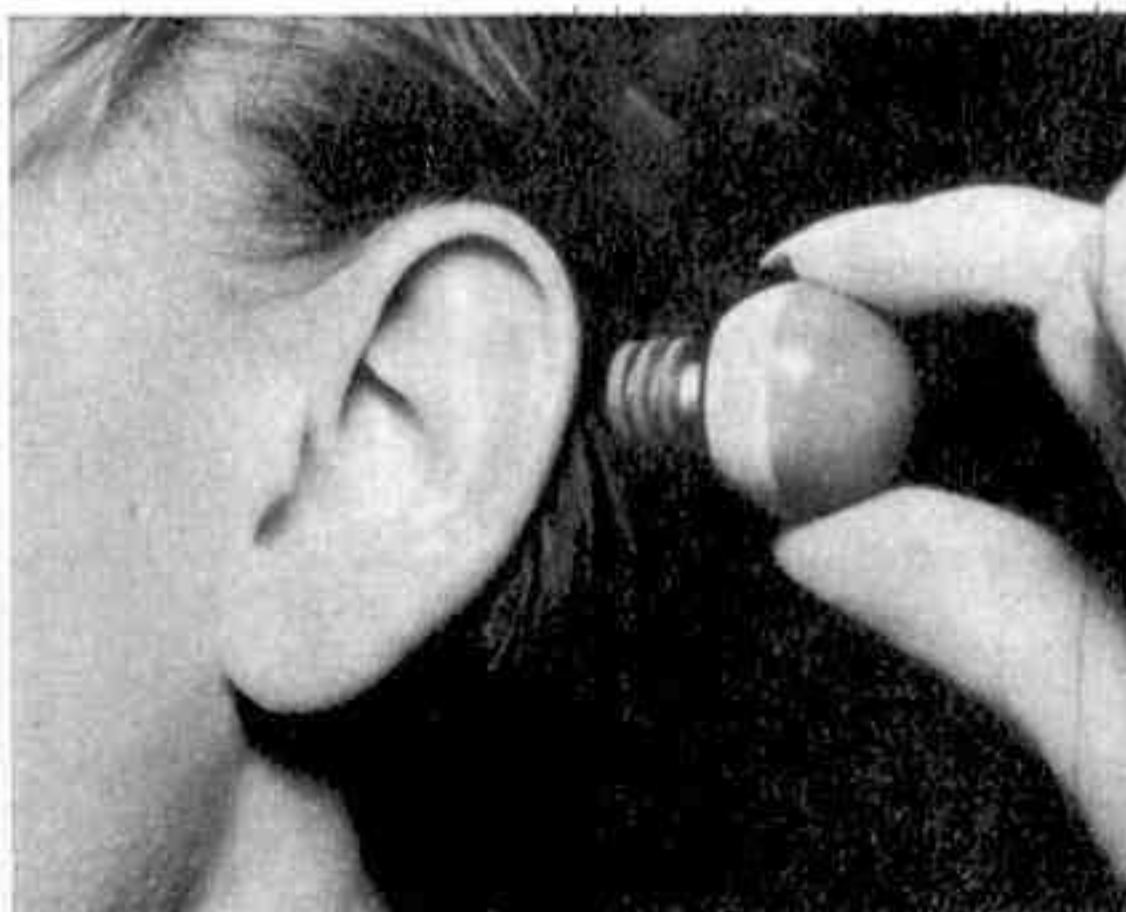
LA PELOUSE MIRACLE s'achète au mètre comme un tapis, dans le Minnesota. Il suffit de la dérouler et de l'arroser. Elle se présente sous l'aspect d'une « sandwich » constitué par deux feuilles d'un papier spécial enserrant des graines de gazon. Le tapis colle au sol, empêche les mauvaises herbes de pousser, et le papier se désagrège dès que le gazon commence à sortir.

« ICI RADIO LILLIPUT! Bonsoir mes chers auditeurs » cette jeune personne tient tous les rôles derrière les micros de la plus petite station de radio du monde. Elle présente disques, informations et publicité. La station est située dans l'Ontario et son écoute est réservée aux malades d'un sanatorium.



DU PAPIER QUI S'ÉTIRE. Un inventeur américain, M. Sandford Cluett, a réalisé une variété de papier qui s'étire sans se déchirer. Le coefficient d'extensibilité est de 13%. Voilà qui sera utile pour ceux qui manquent toujours de place pour finir leurs lettres.

LES RÉCEPTEURS SE MINIATURISENT AUSSI, puisque des ingénieurs allemands ont réalisé à l'aide de transistors, le plus petit appareil de radio du monde qui n'est pas plus gros qu'un clips d'oreilles.



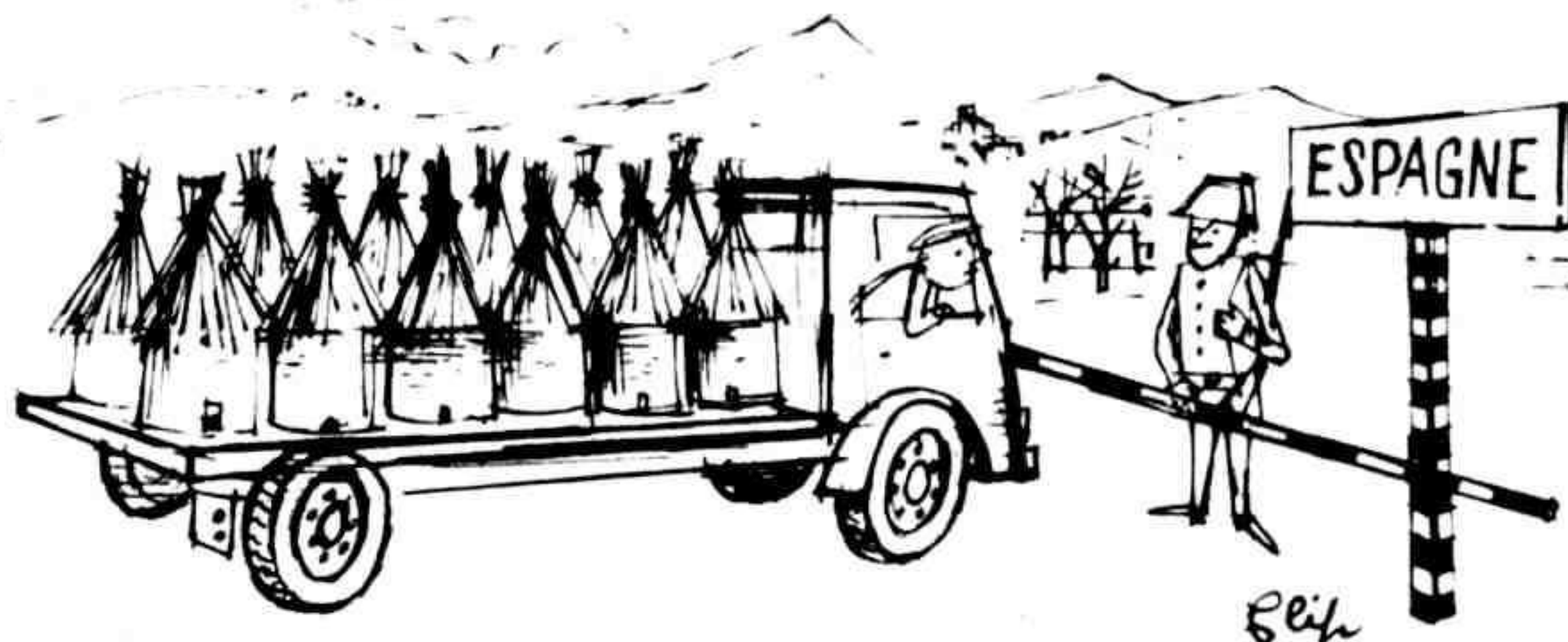
UNE BROSSSE ASPIRATEUR DE POUSSIÈRE a fait, avec plusieurs centaines de petites inventions, le succès du 27^e Salon des Arts Ménagers. Elle est maniable comme une brosse ordinaire mais beaucoup plus efficace : grâce à son moteur elle demande moins d'efforts physiques.

UNE AUTOSTRADÉ CHAUFFÉE vient d'être inaugurée en Allemagne près du Montabaur. Les éléments chauffants sont électriques et encastés sous la route. Des thermostats règlent l'intensité de la chaleur selon la température extérieure.

Les animaux vous parlent

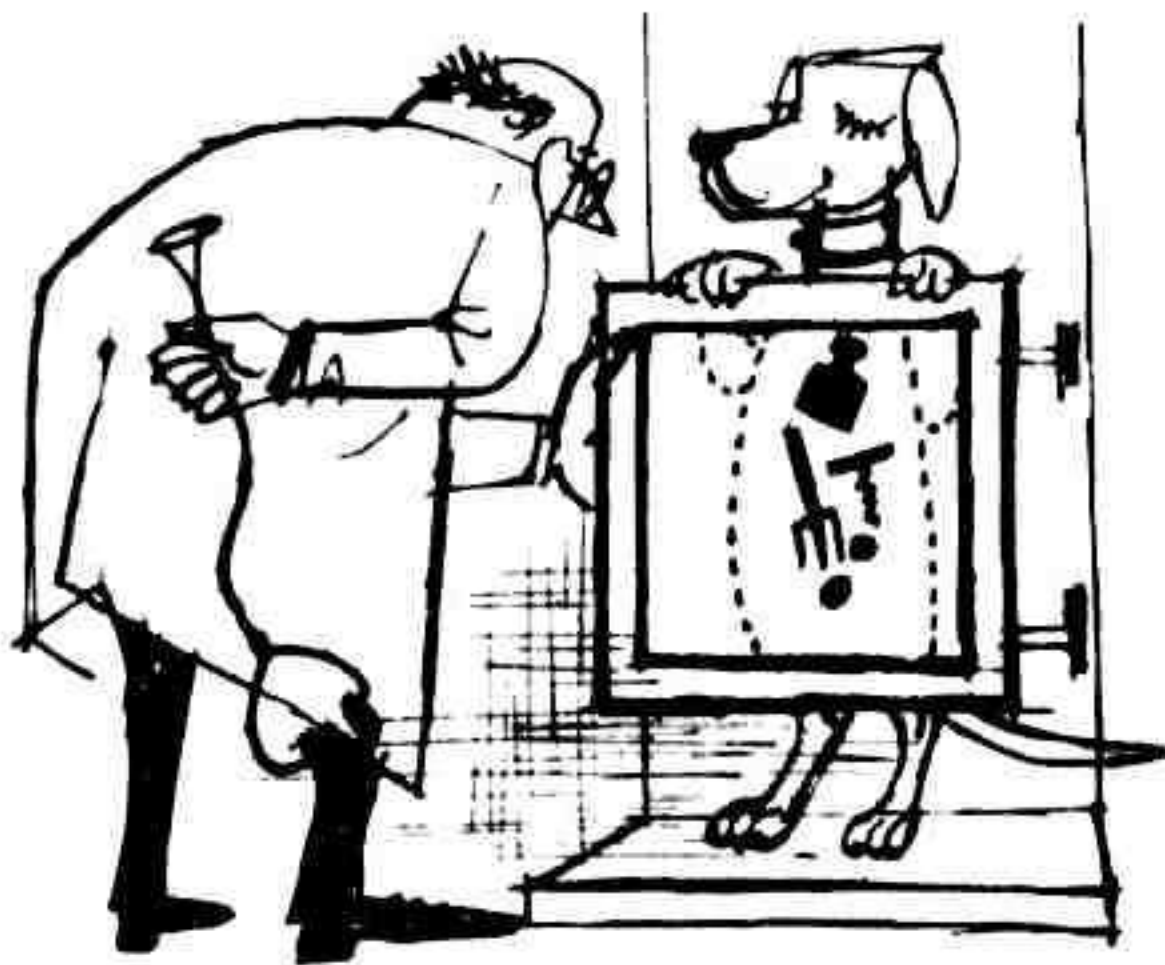
PASSEPORTS POUR ABEILLES! 1.250.000 abeilles ont quitté la France pour l'Espagne en quelques 250 essaims pesant 12.670 kilos au total. On les a emmenés en camions, convoyés par 11 spécialistes, pour butiner la flore espagnole durant 6 mois. Au retour elles paieront des droits de douane sur les 40 tonnes de miel qu'elles doivent produire après leurs vacances à l'étranger.

UN ÉPERVIER TRIOMPHE d'un Super-Constellation. L'oiseau de 150 centimètres d'envergure s'est attaqué à l'avion Tananarive-Paris d'Air France au moment où il décollait de l'aérodrome de Nairobi (Kenya). Antenne de radio détruite, le Super-Constellation a dû se poser non sans avoir largué une partie de son essence. L'épervier n'a cependant pas dû survivre à sa victoire.



« PASSEZ-MOI LA LUNE »... Le nouvel annuaire Suisse prévoit que des appels pourront être lancés à destination de la stratosphère. Il suffira de composer le numéro 900. Quand on demande au responsable le prix des communications il répond qu'il n'est pas fixé et qu'on a d'ailleurs « largement le temps d'y penser ».

LES BATTEURS DE JAZZ vont pouvoir enfin se reposer : un bricoleur de Philadelphie (Etats-Unis) a inventé la grosse caisse automatique. On branche l'instrument sur une prise de courant ordinaire et on déplace une manette selon le rythme désiré.



▲ **BUSTER, CHIEN TIRELIRE.** L'anglaise Mrs Bunyan se précipita chez un vétérinaire : « Lorsque mon chien éternue, des pièces de monnaie tombent de sa gueule ». L'examen aux rayons X de l'estomac de la bête révéla qu'il jouait à l'autruche : il avait avalé deux pièces de monnaie, un bouton, un crayon bleu, trois capsules de bouteille de bière et une paire de boutons de manchettes!



AU « QUITTE OU DOUBLE » Pierre (17 ans) perd 4 millions mais gagne un laboratoire

Pierre Poitrinal est le premier candidat du « Quitte ou Double » à avoir atteint la question rapportant 4.096.000 francs. On se souvient que le « Quitte ou Double » est une émission radiophonique au cours de laquelle les candidats doivent répondre à des questions de plus en plus difficiles. Chacune d'elles rapporte une somme double de la précédente, la première valant 1.000 fr.

● **UN PASSIONNÉ DE CHIMIE.** Pierre est un jeune apprenti soudeur passionné de chimie. C'est dans cette matière qu'il a choisi de répondre au « Quitte ou Double ». Il a franchi le cap du million en répondant avec une facilité déconcertante à une question pourtant difficile : « Le savant Winkler découvrit un élément. Mais un autre savant avait deviné 13 ans plus tôt l'existence de cet élément qu'il avait appelé l'ékasilicium. Qui est le savant qui avait fait la découverte anticipée et quel nom Winkler donna à cet élément ? » Pierre cita le nom du savant Mendeleïeff et celui du germanium, sans hésiter. Il avait gagné 1.024.000 fr.

● **UN RECORD ÉGALÉ.** En donnant des réponses exactes au groupe de questions valant 2.048.000 francs, le jeune Pierre a égalé le record établi en histoire, par l'écrivain Jean Burnat. Et ces questions qui semblaient faciles à ce garçon de 17 ans auraient mis en défaut bien des gens. Jugez-



en plutôt : « La préparation de l'uranium 235 nécessite une délicate séparation isotopique. Quel est l'halogène qui entre dans la composition de l'halogénure d'uranium qui permet cette opération ? Quel est le savant qui le prépara le premier en 1866 ? Quel est le nom et la formule de l'halogénure utilisé et le degré d'oxydation de l'uranium dans ce cas ? »

Pierre connaissait la réponse à toutes ces questions. Il a seulement hésité pour donner le nom du savant : Henri Moissan. « Pour tout le reste... impeccable! c'était très facile! ».

Allait-il s'arrêter et empocher les 2 millions, ou bien continuerait-il ? Il avait une semaine pour réfléchir.

● **DES CENTAINES DE LETTRES.** Pendant cette semaine, Pierre a reçu des centaines de lettres. Certaines lui conseillaient d'arrêter, d'autres de continuer, toutes le félicitaient. Il a été très ému par celle d'un ingénieur chimiste de 83 ans qui lui offrait toute sa bibliothèque constituée d'œuvres techniques.

● **LA QUESTION FATALE.** C'est sans hésitation que Pierre a dit : « Double ». — Quels sont les deux composés volatils qu'on tire de l'huile de ricin ? Un grand silence se fait dans la salle. Pierre a senti tout de suite qu'il ne trouverait pas la réponse. « La chimie organique ne m'a jamais inspiré » a-t-il fini par avouer. Lorsque le gong retentit, il avait perdu 4 millions.

● **UN MILLION DE CONSOLATION.** Mais pour une fois une entorse a été faite au règlement du « Quitte ou Double ». Pierre a reçu un prix de consolation de 1 million. Il pourra commencer à installer le laboratoire de chimie de ses rêves. Tout en poursuivant ses activités de soudeur, il apprendra l'anglais en trois mois et passera le baccalauréat.

Après avoir été le grand malchanceux de la saison dernière, BEHRA peut être sacré champion du monde 1958.



Champion de France 1957 et 9^e au classement du championnat mondial, Jean Behra n'en a pas moins été le grand malchanceux de l'année. Rappelons seulement l'accident, heureusement bénin, dont il fut victime lors du Grand Prix de l'Automobile Club de France disputé sur le circuit de Reims, en août dernier : 10 km avant la fin, Behra luttait encore aux côtés de Fangio, quant un mal-

heureux écart dans le virage du Thillois précipita sa Maserati contre une murette de terre.

Behra pourra-t-il défaire le champion du monde en 1958? Des éléments nouveaux permettent aujourd'hui de poser la question.

Behra a gagné sa dernière course de la saison 1957, le Grand Prix de Caen, non pas sur une Maserati mais sur une B.R.M. anglaise. « Je suis d'autant plus heureux de cette victoire, devait-il dire à l'arrivée, qu'elle a été acquise sur la Maserati de Cooper qui s'était alignée au départ à titre privé... » Aujourd'hui, Behra déclare, à son retour de Cuba : « J'irai en Angleterre essayer des B.R.M. J'ai signé un contrat pour courir cette année en Formule 1 pour B.R.M. ».

D'autre part, si l'on sait que Maserati va délaisser la compétition (encore un!) on sait moins, par contre, que Fangio a passé un contrat *individuel* avec cette marque et qu'il sera le seul pilote courant cette année sur Maserati.

Le crédit de Behra chez Maserati lui aurait certainement permis de signer un contrat similaire. Mais le pilote français ne l'a jamais cherché. Ce qu'il veut, en fait, c'est battre Fangio avec une arme qui ne soit pas celle du coureur argentin.

Le match Maserati-B.R.M. sera passionnant...

LES ÉPREUVES COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT DU MONDE DES CONDUCTEURS :

Grana Prix de la République Argentine, Grana Prix de Monaco, Cinq cent miles d'Indianapolis, Grand Prix d'Europe (Belgique), Grand Prix des Pays-Bas, Grand Prix de l'A.C.F. (Reims), Grand Prix de Grande-Bretagne (R.A.C.), Grand Prix d'Allemagne, Grand Prix au Portugal, Grana Prix d'Italie, Grand Prix du Maroc.

Les points sont ainsi attribués : 1^{er} : 8, 2^e : 6, 3^e : 4.



Trois petits véhicules bleus sortent du garage en pétaradant, trois Simca spéciales, très basses, découvertes comme toutes les voitures de course, marquées 2, 4 et 6. Aujourd'hui l'École de pilotage de Montlhéry a ouvert spécialement ses cours pour MEC-CANO-MAGAZINE, deux semaines avant la reprise saisonnière normale.

Déjà les trois voitures s'engagent sous le tunnel qui débouche sur l'autodrome. Les moniteurs sont installés sur les sièges étroits aux côtés de leurs élèves mais ils ne conduisent pas. Jean-Claude et Guy, à peine 20 ans, les deux plus jeunes sujets de l'École sont trop impatients de reprendre le volant après les mois d'hiver qui leur ont interdit la piste !...

SUR le bord de la piste, un homme en pardessus regarde les trois petites voitures bleues avec l'œil du connaisseur.

« C'est Chancel », me souffle un élève, avec une nuance d'admiration dans la voix.

C'est Pierre Chancel en effet. Autrement dit le pilote qui fait depuis 1950, les beaux jours de Panhard et qui, entre autres victoires retentissantes, a gagné les Grands Prix de La Baule, de Caen, de Reims, et surtout, les 24 Heures du Mans (indice de performance) en 1953.

Voilà notre homme assailli, questionné par les deux jeunes élèves :

Est-ce que vous ne détenez pas un record de l'heure sur la piste de Montlhéry, interroge le jeune homme ?

Si. En 850 cm³, sur Panhard naturellement, 204 kilomètres dans l'heure. »

Un silence suit la réponse. Je n'ai pas demandé aux élèves l'objet de leur pensée : on lit facilement dans leurs yeux que le palmarès de Chancel les laisse rêveurs.

Le champion s'en est d'ailleurs aperçu :

« Vous savez les enfants, leur dit-il, vos moniteurs sont très contents de vous, mais il ne faut pas vous illusionner. Aujourd'hui, à quelques rares exceptions, on ne fait pas une carrière de pilote professionnel, puisque les constructeurs délaisent la compétition automobile. La course ne me fait pas vivre, je tiens

PILOTES DE BOLIDES A 20 ANS



« Meccano-Magazine » a pris pour vous, à Montlhéry, la première leçon 1958

un garage... Mais enfin, continuez quand même. Vous avez les qualités requises et la chance d'être formés aux cours de l'Ecole de pilotage.

« J'aurais bien voulu, moi, à votre âge, apprendre à respecter le chronomètre, à obéir aux couleurs des drapeaux, à passer les courbes et les virages, bref apprendre les principes de la conduite sur piste. Quand j'ai commencé en 1948 après quelques années de moto, l'Ecole venait seulement de se fonder. Mais j'ai tout de même débuté à Montlhéry par les Coupes de Juin. Il était dit que je devrais passer par l'A.G.A.C.I... »

Le tour du novice

L'A.G.A.C.I., c'est-à-dire l'Association Française des Coureurs en Automobile, organise chaque année à Montlhéry les Coupes de Juin et d'Automne. Elle a fondé il y a dix ans l'Ecole de pilotage.

« Vous voulez savoir ce qu'on y apprend ? Je vous invite sur un tour de circuit » propose M. Oru, l'un des moniteurs. Je suis donc monté dans la 4, placé dans les mêmes conditions qu'un élève qui vient prendre sa toute première leçon.

« Il n'est pas question, bien sûr, de laisser le volant à l'élève pour sa prise de contact, aussi bien qu'il sache conduire. Je l'emmène d'abord avec moi pour un et même plusieurs tours de reconnaissance. Je vous détaillerai au fur et à mesure, comme je le fais pour mes novices, les principales difficultés du circuit et la façon de les aborder. Alors prêt ? »

Prêt !

La voiture démarre en pétaradant. Première constatation : mon pilote tient son volant en haut et non en bas, comme le font bien à tort la plupart de ceux qui

conduisent des voitures normales. Cette position laisse une plus grande liberté de mouvement dans les courbes.

« Le principal obstacle pour les élèves débutants, s'époumonne mon conducteur alors que nous roulons déjà à plus de 130 dans la ligne droite précédant le virage des Deux-Ponts, c'est le double débrayage... »

Il joint le geste à la parole, son pied appuie deux fois sur la pédale de débrayage. Mais il n'est pas aisé de s'imaginer l'obstacle dont il parle : l'opération a été effectuée avec une telle facilité, une telle légèreté...

« Deuxième difficulté : même s'il sait parfaitement jouer du double débrayage, l'élève a toujours tendance à ralentir trop tard avant un virage. Voyez : nous sommes à 300 mètres de la courbe et je passe déjà en 3^e; 150 mètres, je passe en 2^e. Je mesure ces distances à l'œil, mais à mes élèves je demande de prendre des points de repère : un arbuste, une branche, une particularité quelconque à partir de laquelle ils devront ralentir et changer de vitesse pour aborder le virage dans les conditions idéales... »

Peu à peu, en effet, le pilote relâche la pédale de l'accélérateur. L'allure est tombée à 80. Nous abordons maintenant franchement le virage, légèrement relevé et la voiture monte à l'extérieur, complètement sur sa gauche. Accélération progressive, elle reprend toute sa vitesse dans la ligne droite mais sans à-coups, presque en douceur.

« Bientôt la courbe de la Ferme, crie le pilote. Mais celle-là est moins difficile, je la prends en 3^e. »

Puis quelques instants plus tard :

« Voilà la plus méchante, l'Épingle du Faye, une courbe en « épingle à nourrice » comme l'indique son nom ».

VOIR PAGES SUIVANTES

Les trois voitures de l'Ecole de pilotage piquent une pointe à 150 km/heure dans la ligne droite du circuit de vitesse de Montlhéry. La pluie n'est pas pour diminuer les risques de dérapage dans les virages. La première leçon commence toujours par une présentation des commandes.



PILOTES A VINGT ANS



D'un léger coup de frein, le conducteur « assoit » sa voiture. Entendez par là que le véhicule s'écrase quelque peu sur sa suspension.

4^e, 3^e, 2^e, bon sang nous allons faire un tête-à-queue ! Mais non, Oru connaît son affaire. Avant que le véhicule ait pu dérapé, son conducteur donne un coup d'accélérateur juste au centre du virage. Instantanément, dans la seconde moitié de « l'épingle à nourrice », le nez de la petite voiture bleue s'est tourné face à la dernière ligne droite, celle qui termine ce circuit de 3 km. 300.

Il ne reste plus maintenant à mon conducteur qu'à appuyer sur le champignon et il ne s'en prive pas. Pour la fin de ce parcours nous abordons maintenant une portion de l'anneau de vitesse et nous roulons à 150 kilomètres-heure, la vitesse maximum des trois voitures de l'Ecole. Mon compagnon se tait, il ne prête plus aucune attention à moi. Il regarde fixement devant lui, bien calé dans son siège. Il n'y a plus le pilote d'une part, la voiture de l'autre : il y a un tout, un bolide qui fonce, un seul bloc qui roule à 150 kilomètres-heure.

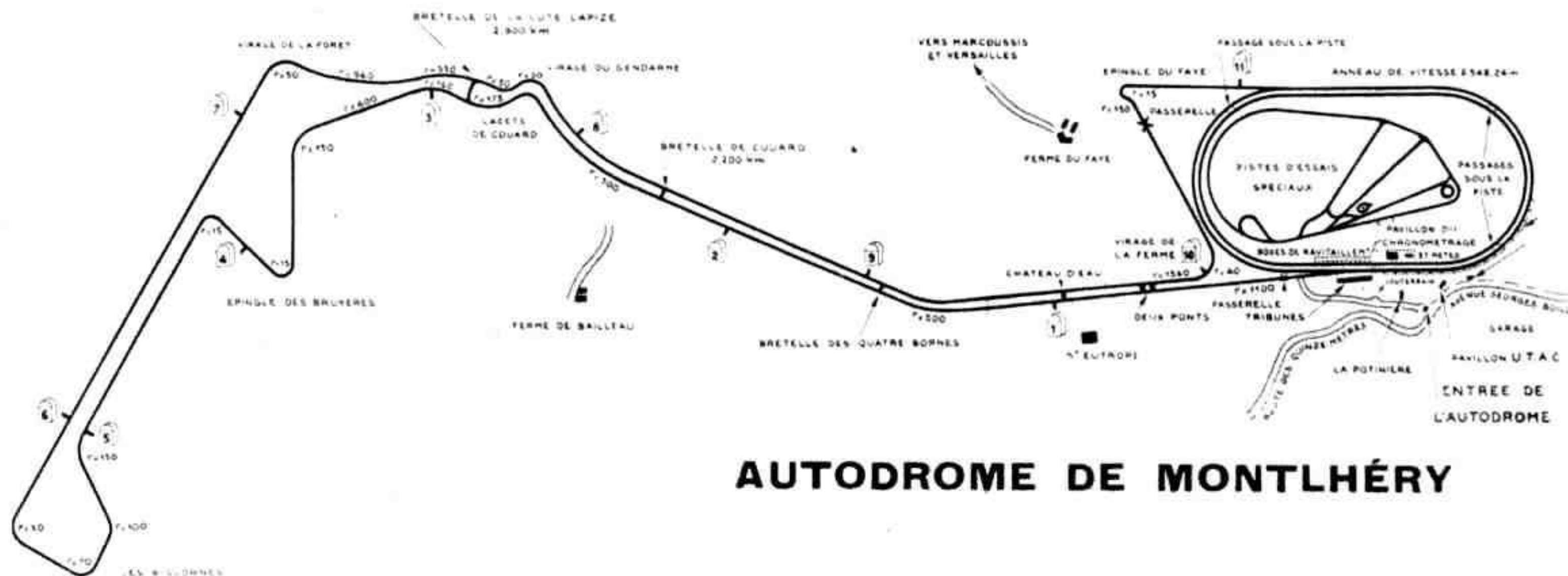
Oru m'a confié avant de partir que Maserati construisait des postes de pilotage sur mesure pour ses coureurs. Le sien ne l'a pas été mais on jurerait le contraire. Le pilote doit faire corps avec sa voiture et c'est encore une des notions dispensées à l'Ecole de pilotage de Montlhéry.

Virtuosité et non vitesse

Voilà donc ce que serait votre première leçon en moins vite — si vous deveniez élèves des quatre moniteurs de l'Ecole, MM. Allanic, Boudot, Raymond et Oru. Après quoi, si vous étiez un sujet doué, vos professeurs vous accorderaient peut-être 3.500 tours au lieu de 3.000 précédemment. Il ne s'agit pas de tours de piste naturellement : à l'Ecole de pilotage, comme en beaucoup de milieux automobiles d'ailleurs, on délaisse quelque peu le langage des kilomètres-heure pour celui des tours-moteurs.

SUITE PAGE 40

Voici une carte de l'Autodrome de Montlhéry. Vous en connaissez sans doute la longueur totale : 12 km. 500. Mais vous ignorez peut-être que le chef de piste ne peut tolérer plus de 88 voitures sur cet autodrome, qu'il s'agisse d'essais, d'entraînements ou de compétitions. Soit, en vertu d'un règlement officiel, 7 voitures au km !



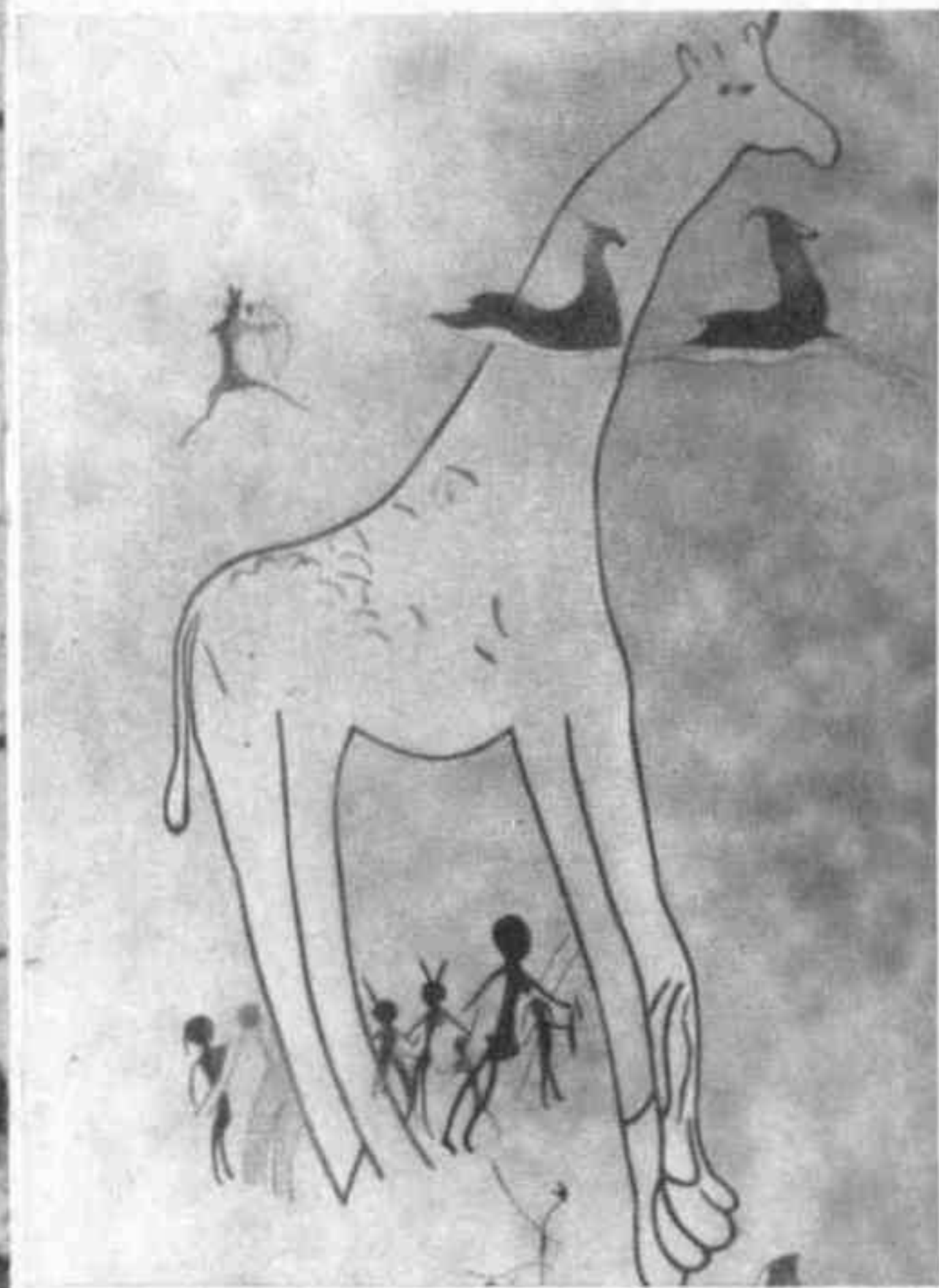
AUTODROME DE MONTLHÉRY

L'ÉCOLE DE L'AGACI : 3 VOITURES, 5 MONITEURS

Pour s'inscrire à l'Ecole de pilotage de l'A.G.A.C.I., il faut être non seulement en possession de son permis de conduire mais encore posséder une expérience du volant, vieille d'au moins un an. Le droit d'inscription se monte à 2.000 francs par an et le prix des leçons est calculé sur une base de 100 francs au kilomètre. Les cours ont lieu le dimanche, l'élève ayant toujours la faculté de faire autant de tours qu'il le désire, selon ses moyens. La valeur d'un élève n'est pas proportionnelle à ce nombre de tours accomplis : les moniteurs ont rapidement fait de s'apercevoir si leur sujet est qualifié pour faire un bon pilote et le lui disent franchement dès les premiers jours. Cette méthode a porté ses fruits : Jaeger, 4^e au Tour de Corse; Heurtaux, 1^{er} de l'Epreuve Monomil aux Coupes du Salon; Jourdain, Chezoux, Willenas, Casamartre, Mlle Boudet, Mme Viallis, etc...

Chaque année, l'Ecole organise d'ailleurs les Coupes de Juin et d'Automne, comprenant plusieurs courses pour voitures strictement de série, dont une plus spécialement réservée aux élèves.

En dix ans, l'Ecole n'a pratiquement jamais cherché à se faire de publicité. Mais il n'empêche que les moniteurs instruisent jusqu'à 30 et 40 élèves chaque dimanche... A tel point qu'un cinquième moniteur, M. Michaut, donnera bientôt en même temps des cours de mécanique. Quant aux voitures, on songe sérieusement à l'acquisition d'un quatrième véhicule, plus rapide, et qui servira uniquement aux élèves considérés comme du 2^e degré par leurs qualités de conduite et leur assiduité à l'entraînement.



LE SAHARA

IL Y A 5.000 ANS

IL est assis dans l'herbe haute au pied d'une immense roche aux tons fauves. Son teint est basané. Il a le profil des hommes de la haute vallée du Nil. Le torse nu, il est revêtu d'une sorte de pagne. Avec sérieux, avec noblesse même, il broie une masse brunâtre dans une écuelle en poterie.

Son travail fini, il se lève, prend son récipient à deux mains, marche lentement pour ne pas renverser le contenu. Conscient de remplir un grand rôle, il contourne la roche, s'arrête et regarde. En face de lui, sur la paroi concave, un homme robuste dessine avec la dignité d'un prêtre qui officie. Assis à l'écart, un groupe d'hommes observe dans un silence quasi-religieux.

VOIR PAGES SUIVANTES



Pour obtenir les copies les plus intéressantes des fresques de la préhistoire saharienne, les équipiers de l'éthnologue Henri Lhote ont dû s'astreindre à une gymnastique souvent très inconfortable.

L'homme dessine des bœufs aux jambes fines, aux longues cornes en arc de cercle, des bœufs étonnamment vivants et dont le troupeau semble en mouvement. On dirait qu'ils glissent le long de la roche.

Le garçon s'approche, pose à terre son écuelle brune et regarde la fresque en riant :

— Aujourd'hui, explique-t-il, c'est simple. Je ne fais que préparer la peinture pour mon père. Je prends de l'ocre. Cela ne manque pas ici. Il y en a de toutes les couleurs, du jaune au brun sombre. Il paraît que cela dépend de la façon dont il est exposé au soleil, depuis qu'il y a un soleil dans le ciel et de l'ocre sur la terre. Ensuite, je pétris cet ocre et je le lie avec de la gomme, celle des arbres, acacias ou cyprés... Pourquoi mon père peint-il ces bœufs ! Parce qu'il les aime. »

Vous avez déjà deviné que nous avons chaussé les bottes à remonter le temps. Nous sommes au Sahara, il y a 5.000 ans, dans le massif du Tassili.

Le Tassili ? Ce n'est pas alors, comme aujourd'hui, un massif lunaire, hérissé de rochers fantastiques qui se renvoient l'un sur l'autre leurs ombres d'un bleu violacé, dans l'ardente lumière du désert.

Ce n'est pas un chaos coloré et incandescent : les taches vertes s'agrandissent, les mares deviennent de petits lacs. Voici que les rivières coulent dans les vallées où pousse une herbe sauvage. De grands troupeaux paissent aux alentours et l'on voit, par-ci, par-là, dans la savane ou près de bouquets d'arbres, de petits

villages de huttes en matière végétale. Avançons jusqu'à l'un de ces villages, entrons dans l'une de ces huttes.

Le sol est dallé, en poterie. C'est une chambre sombre mais spacieuse. Dans le fond des sortes de nattes et des peaux de bêtes bien découpées. Ce doit être les lits. La cuisine est dehors. Pas de four à gaz, non, mais un foyer fait de quelques pierres... Il y a de véritables marmites.

Plus loin, près d'autres huttes, quelques femmes revêtues de tuniques claires, qui font un peu penser à nos fameuses robes-sacs.

Quelles sont leurs occupations ? Elles font la cuisine, soignent les enfants, s'occupent des bêtes. Elles travaillent aussi aux champs, elles savent manier la charrue.

Autour des huttes on remarque non seulement des poteries mais encore des meules, des broyeurs, des grattoirs, des haches de pierre, des pointes de flèches en silex, des javelots. Explication : il y a au village des artisans, comme dans tous les villages du monde et leur activité est surtout centrée sur la chasse.

— Voilà mon arc, dit notre compagnon tout fier.

— Vous chassez déjà ?

— Mon père m'a emmené hier pour la première fois à la chasse à l'antilope, avec les hommes du village. J'espère bien y retourner. Souvent aussi, ils chassent l'autruche, la girafe, l'éléphant, le rhinocéros. Il y a



aussi des lions que l'on attire avec des antilopes. Mais d'autres fois, nos flèches et nos lances servent pour d'autres cas plus graves. Il arrive que des hommes venus d'au-delà des montagnes veuillent nous prendre nos troupeaux et nous chasser d'ici. C'est alors une guerre sans merci.

Hallucinants comme des Martiens

Tout ce que nous raconte notre guide, nous pouvons d'ailleurs le voir inscrit sur les rochers aux formes torturées. Toutes les scènes de la vie quotidienne de ces hommes sont là, peintes avec finesse, souplesse, sens du mouvement.

Parcourons toutes ces montagnes et nous irons d'émerveillement en émerveillement : ici des petits personnages noirs à tête ronde, drôles comme des diabolias, là des mouflons et des pachydermes aux traits lourds, des personnages gigantesques, hallucinants comme des martiens. Des masques africains, puis des déesses égyptiennes. Par-ci, par-là, mystérieuses, des mains, de simples mains humaines posées sur la roche et entourées d'une peinture qui avait dû être pulvérisée.

- Toutes ces peintures sont très vieilles, nous explique le jeune saharien. Mon grand-père qui est très savant a étudié tout cela. Il dit qu'avant nous des peuples venus d'autres régions ont vécu ici. Selon lui il y a eu beaucoup de noirs repartis vers le Sud et aussi des hommes du Nord. Mais tout cela s'est passé il y a bien longtemps. Il appelle cela la préhistoire.

- La préhistoire? N'y sommes-nous pas déjà, puisque nous avons parcouru 5.000 années?

Le Transsaharien de l'antiquité

Le soir tombe, près d'un abri rocheux un grand feu s'allume. Un chant rythmé monte dans la nuit comme une prière. Un grand cercle s'est formé, un groupe

Copie au sommet d'une échelle, dans les montagnes d'un continent aujourd'hui lunaire. Les hommes d'Henri Lhote ont pris des leçons d'escalade auprès de leurs amis du Club Alpin Français.



MERCI HENRI LHOTE

Pendant 18 mois, en ces lieux devenus arides, un groupe de jeunes hommes a travaillé avec passion, avec acharnement. Juchés sur des tréteaux ou des échelles ils ont décalqué et peint. Ils ont dû faire des marches épuisantes en traînant un lourd matériel, supporter la chaleur suffocante de l'été et le froid d'un hiver terriblement rigoureux.



Groupés autour d'un chef, Henri Lhote, le grand spécialiste du Sahara qui a su leur communiquer son « feu sacré », ils ont ramené une extraordinaire moisson : 15.000 mètres carrés de fresques copies fidèles de celles que des hommes préhistoriques ont tracées sur les parois.

Il n'est pas exagéré de dire que l'exposition de ces peintures, cet hiver au Musée des Arts Décoratifs, a constitué l'un des événements artistiques les plus importants de ces dernières années.

Elles constituent, de plus, le plus impressionnant dossier dans lequel on puisse étudier aujourd'hui l'existence des hommes préhistoriques. Ce sont ces documents qui nous ont permis aujourd'hui de vous présenter une rétrospective exacte du Sahara d'avant le Déluge.

Comment, vous demandez-vous, les peintures préhistoriques ont-elles pu durer jusqu'à nous? Les schistes ocrés employés à l'époque contiennent des oxydes de fer qui ont « travaillé » la roche... Nous vous présentons sur cette double page des images des équipiers de Henri LHOTE (ci-dessus) au travail.

d'hommes rentrant de la chasse vient l'agrandir. Au centre, un groupe de femmes danse. Il y a même un petit orchestre. Des femmes soufflent dans de très longues cornes qui résonnent comme des cors de chasse, d'autres jouent sur des sortes de harpes. Tout le monde à la ronde souligne la cadence en frappant dans ses mains.

Chanteuses et danseuses font maintenant place aux clowns. Ils arrivent déguisés et bariolés, font des contorsions et des acrobaties. L'on rit à gorge déployée, du même rire que celui du XX^e siècle sous tous les chapiteaux du monde.

La fête se prolonge tard dans la nuit fraîche.

Le moment est venu de refaire à l'envers, discrètement, notre vertigineux voyage dans l'espace.

Les hommes, les bêtes et les plantes se font plus rares. Le Sahara prend peu à peu l'air d'un désert. Vers 1200 avant J-C. des chars passent, de curieux chars à deux roues que traînent au galop deux ou quatre chevaux. Il s'agit de guerriers d'origine crétoise qui partent à travers le Sahara, en reconnaissance vers le Niger. Quelques années seulement avant notre ère, des chars d'un autre style passent encore, semblant prendre la même direction. Ce sont les romains de Cornelius Balbus, qui de relais en relais suivent la « route des chars ». Arrêtons-nous, le Sahara est maintenant tout à fait un désert.

Claude VILLERS

AIMEZ-VOUS LES CASTORS ?

Peut-être aurez-vous un jour, au cours d'une promenade, l'occasion de rencontrer un castor. Observez-le alors sans l'effrayer, sans chercher à lui nuire, vous serez vite conquis par son ingéniosité... Ensuite écrivez-nous, en donnant tous les détails possibles. Nous transmettrons votre lettre au spécialiste, le R. P. RICHARD. Vous contribuerez ainsi à préciser encore la vie des castors français.



World copyright Walt Disney Production

Dans une petite vallée de la rive droite du Rhône, une centaine de castors se sont mis à construire des barrages. C'est là un fait sans précédent dans l'histoire animale de la France. Aussi loin que l'on puisse remonter dans le temps, jamais les castors vivant sur notre sol n'ont édifié des barrages comme leurs homologues américains.

L'homme qui a fait cette découverte est un religieux, le R. P. Richard, de la Faculté Catholique des Sciences de Lyon. Seulement armé d'un solide bâton et de beaucoup de patience, il parcourt depuis plusieurs années les rives du Rhône, d'Orange à Arles, et celles du Gardon, de la Cèze et de l'Ardèche. Tapi entre les branches, il a vu les castors à l'œuvre, arc-boutés sur leur arrière-train, la queue rigide.

Des incisives coupantes comme le couteau d'un boucher

Ces étonnants mammifères attaquent peupliers et bouleaux avec leurs puissantes incisives de couleur orange. Celles du bas, de 15 centimètres de long, sont aussi coupantes qu'un couteau de boucher et pratiquement inusables : elles repoussent sans cesse.

Grâce à sa dentition d'une robustesse exceptionnelle, le castor peut abattre des arbres de 60 centimètres de diamètre. Le peuplier ou le bouleau une fois au sol, il le débite en bûches et en pieux pour édifier ses barrages et ses abris. Pourquoi construit-il des barrages ? Il sait qu'en jouant ainsi au maçon, il obtient un plan d'eau où il pourra dissimuler l'entrée de son terrier.

Jusqu'ici le R. P. Richard n'a révélé à personne l'emplacement de cette mystérieuse vallée des castors. Il craint la cruauté inutile de certains chasseurs qui tueraient sans pitié ces étonnantes bêtes, pour leur fourrure. Celle-ci, soyeuse et imperméable, a toujours été très appréciée. Aussi durant de nombreux siècles, le castor a été chassé d'une manière intense à tel point que vers 1900 il avait pratiquement disparu de nos rivières, sauf du Rhône.

Connaissez-vous le saucisson de castor ?

Ce n'est pas seulement pour sa fourrure que le castor a été chassé. Au moyen âge, on faisait avec sa chair des saucissons réputés et les apothicaires utilisaient la matière onctueuse

LES CASTORS FRANÇAIS SE REMETTENT AU TRAVAIL



secrétée par une glande pour en faire des médicaments.

Heureusement, aujourd'hui, les castors sont protégés par la loi, ce qui leur permettra peut-être de se repeupler. On en compte actuellement environ un millier. Selon le R. P. Richard, ils ont établi des colonies le long du Rhône jusqu'à Lyon.

Avec ses 45 kilos, le castor est le plus gros rongeur européen. Sa vue est mauvaise mais par contre il est d'une grande habileté avec ses pattes de devant pour transporter des branches. Contrairement à la légende, sa queue qui est écailleuse comme celle d'un crocodile ne lui sert pas de truelle ou de scie, mais de gouvernail pour ses randonnées sous l'eau. Le castor est, en effet, un merveilleux nageur. Grâce à une poche de sang rouge disposée près du foie, il peut séjourner environ 10 minutes sous l'eau sans craindre une indisposition. Comme le phoque, il possède des muscles qui obturent her-

métiquement ses oreilles et ses narines lors de ses plongées.

Le castor n'est pas seulement un merveilleux ingénieur : il possède un sens aigu du confort. La coupe d'un terrier où le R. P. Richard a capturé un castor adulte, qu'il a facilement apprivoisé, le montre sans équivoque.

Des bornes odorantes délimitent le domaine

Ce terrier a l'allure d'une forteresse, creusé dans la rive d'un cours d'eau, en amont d'une vanne de moulin. On ne peut y accéder que par deux corridors débouchant sous l'eau. Les cheminées d'aération sont soigneusement dissimulées par des branches, des mottes de terre et de la mousse. La pièce principale du terrier est assez grande pour contenir un homme accroupi. Le sol est recouvert de fins copeaux et les murs parfaitement lisses. C'est là que dorment le castor et sa famille.

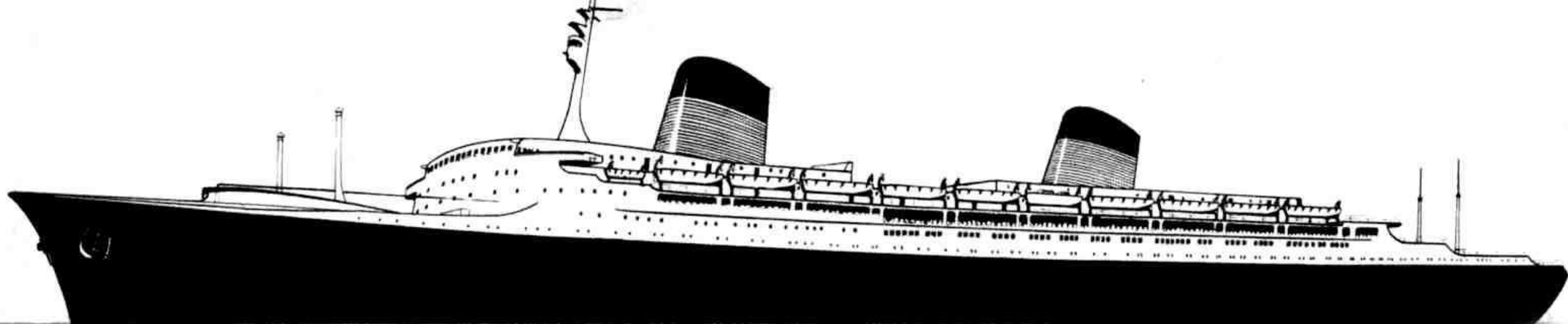
A côté se trouve la pièce « garde-manger » où sont accumulées les écorces comestibles.

Dans le couloir d'accès, une litière de mousse sert de paillason et de peignoir. Le castor ne pénètre jamais dans sa demeure sans s'être soigneusement nettoyé et séché.

Le R. P. Richard assure que c'est là un animal très doux mais qui peut devenir terrible quand il se défend. Il possède, savez-vous, un étonnant moyen d'intimidation : dressé sur les pattes de derrière il est capable d'émettre un puissant soufflement qui effraie la majorité de ses adversaires.

Le castor est un curieux propriétaire. Il possède des glandes qui sécrètent une cire odorante qu'il mélange à de la terre. Il fait ainsi des petits pâtés qu'il dispose tout autour de son domaine, comme des bornes. Aucun castor étranger n'osera franchir ces limites.

Henri LAMAIN.



“ MECCANO-MAGAZINE ” vous invite au voyage à bord du

“ FRANCE ”

SUPER-PAQUEBOT SANS MAL DE MER

Non, la réservation n'est pas encore ouverte... mais elle le sera bientôt, puisque d'ici quatre ans vous irez en Amérique sur le « France », nouveau géant transatlantique français, et croyez-nous ce sera un inoubliable voyage. En effet vous trouverez à bord tout ce que vous pouvez attendre d'un véritable paradis flottant. Aussi vous aurez la fierté d'apprécier une magnifique réussite de la technique française. Suivez-nous bien, la visite commence :

Futur paquebot atomique

Très aérodynamique avec ses belles superstructures toutes blanches, s'étagant en gradins, ses deux larges cheminées inclinées et ses 300 mètres de long, le *France* aura fière allure quand il défilera devant le classique paysage des gratte-ciel de Manhattan.

Evidemment, pensez-vous immédiatement, ce sera un paquebot atomique. Eh bien non, pas encore. Et surtout n'allez pas craindre qu'un paquebot dirigé à propulsion atomique ne vienne surclasser le *France* à peine sorti de sa cale de construction.

La propulsion atomique, quoique déjà réalisée sur trois sous-marins américains (1), est encore loin de l'être sur les navires marchands. Il faudra de longues années avant que les « liners » atomiques

de 80.000 tonnes, filant leurs 38 nœuds, sillonnent l'Atlantique.

D'ailleurs, les ingénieurs qui ont conçu les plans du *France* ont envisagé cette éventualité. Ils ont prévu la possibilité de remplacer ses classiques chaudières à mazout par des réacteurs nucléaires, quand la nécessité s'en imposera.

Pour le moment, ce paquebot de 55.000 tonnes aura une puissance d'au moins 150.000 CV, répartie sur quatre hélices, grâce à huit chaudières produisant de la vapeur surchauffée à 480°. Les risques de la mer ont été prévus : chaudières et turbines sont réparties en deux groupes distincts, à l'avant et à l'arrière, si bien qu'une avarie de la coque n'endommagerait que la moitié des machines, laissant l'autre moitié intacte et capable de mener le navire à bon port.

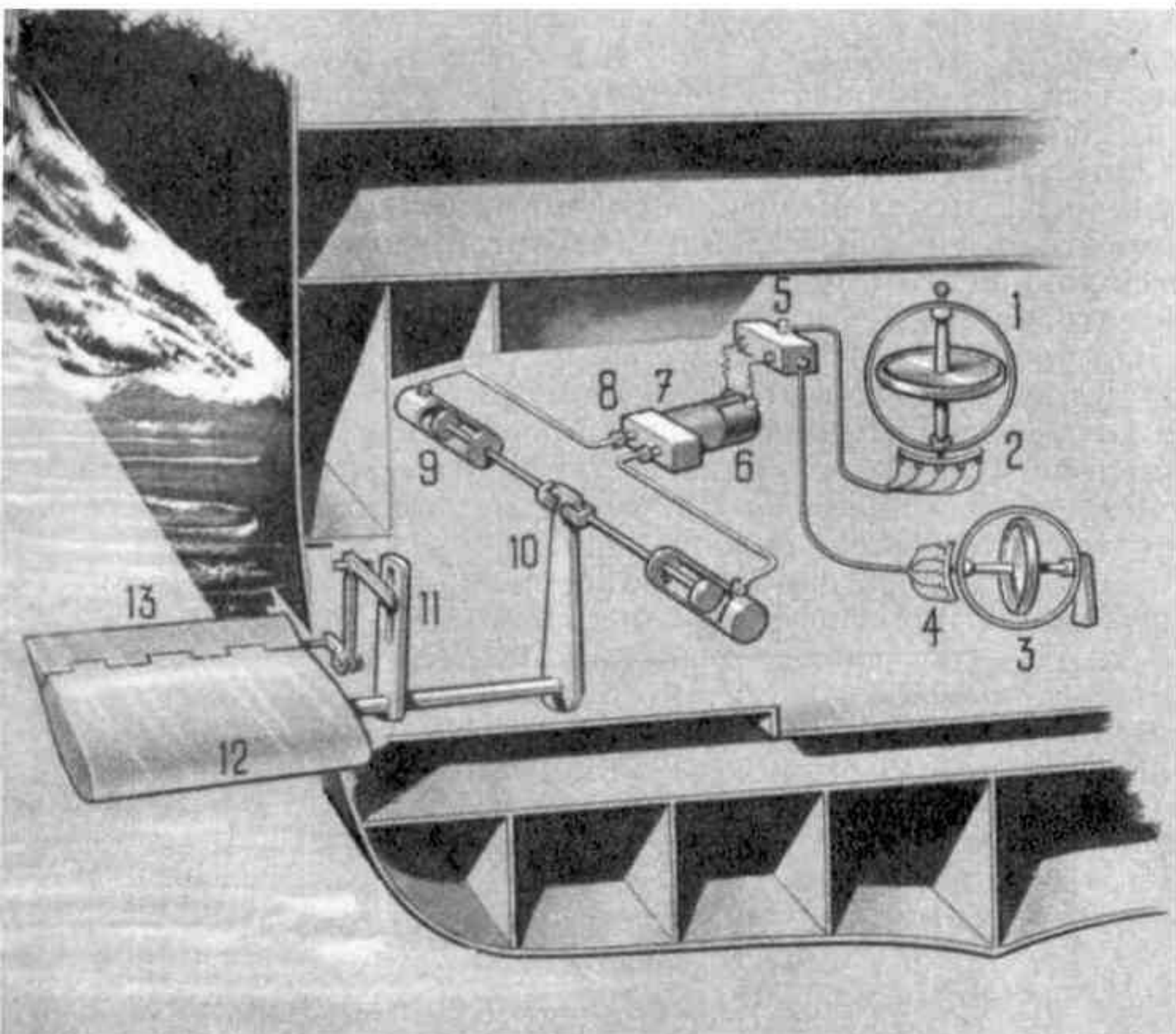
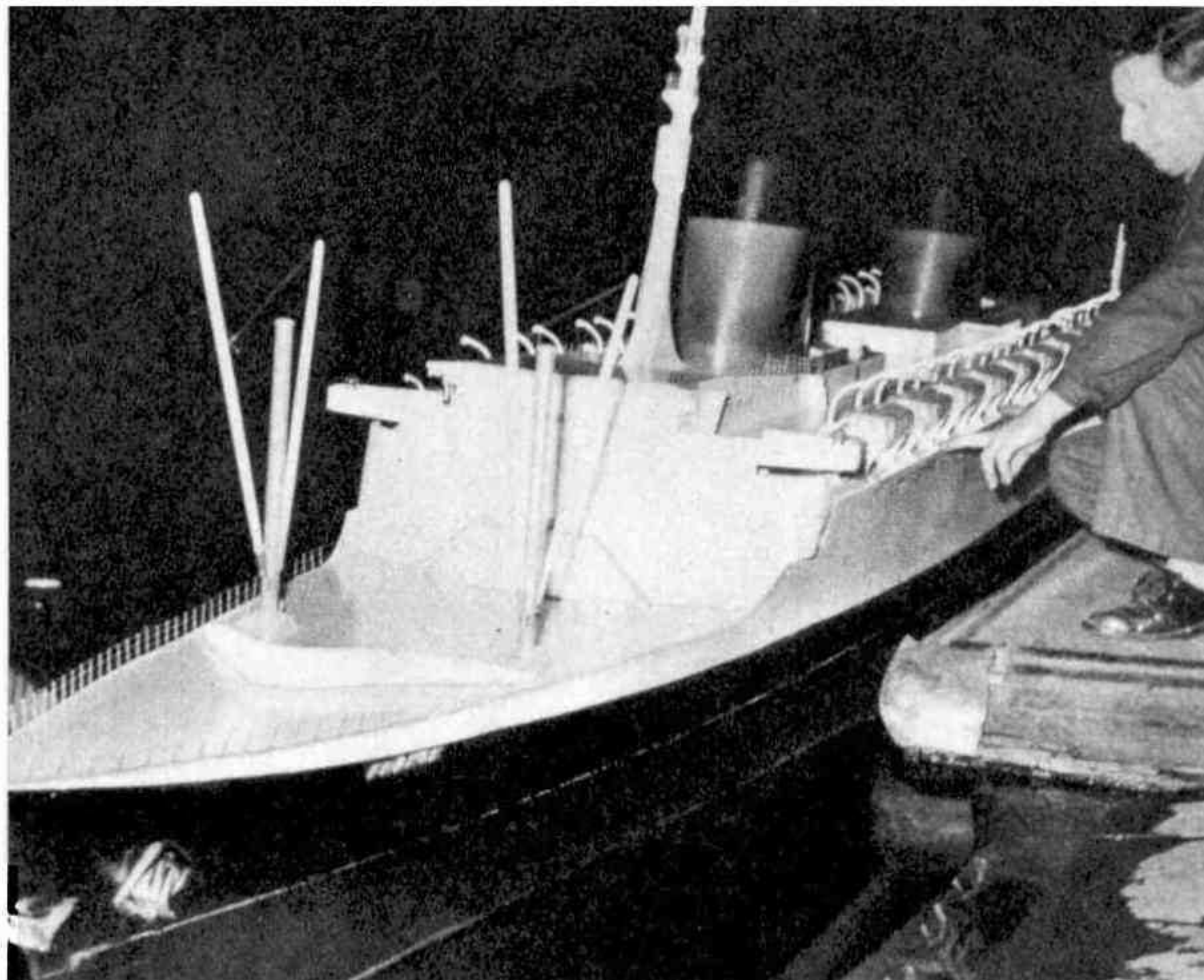
Autre problème très important : les grandes dimensions du paquebot lui permettront d'emporter, dans ses soutes, 8.600 tonnes de mazout, soit la quantité nécessaire pour le voyage France-Etats-Unis aller-retour, innovation qui fera réaliser une économie de temps et d'argent.

Sécurité encore : large de 33 mètres, haut de 24, le *France*, alignant 9 ponts les uns au-dessous des autres, a été divisé d'avant en arrière en 15 compartiments à cloisons étanches. Si vous n'êtes pas tous des adeptes de la méthode Bombard, si vous ne ressentez que peu l'envie de boire de l'eau de mer, rassurez-vous : quatre batteries de bouilleurs à basse pression fourniront un million 200.000 litres d'eau distillée par jour !

Deux centrales électriques produiront 12.000 kilowatts pour éclairer le navire et alimenter toutes

(1) Voir MECANO-MAGAZINE N° 1 - Reportage à bord du Nautilus.

Quand les grandes personnes jouent aux petits bateaux... Au moment où les tôles du *France* se montent à Saint-Nazaire, les ingénieurs continuent leurs études à l'aide d'une jolie maquette téléguidée de 6 mètres. On la voit sur notre document évoluer aux bassins des carènes de Paris.



SOUS LA LIGNE DE FLOTTAISON DU « FRANCE » le stabilisateur anti-roulis combat le mal de mer des passagers. Les amateurs de détails seront comblés : (1) Gyroscopie à axe vertical, monté comme un pendule et transmettant les écarts de la coque sur l'axe vertical. (2) Organes de détection des oscillations. (3) Gyroscopie à axe horizontal mesurant la vitesse du roulis. (4) Organes de détection des variations de vitesse. (5) Boîte synchronisant par totalisation ou soustraction les indications des deux gyroscopes. (6) Moteur de la pompe hydraulique à vitesse commandée par les calculs de la boîte 5. (7) Pompe hydraulique. (8) Boîte de distribution de pression hydraulique aux cylindres. (9) Cylindre commandant la rotation de l'axe de l'aileron. (10) Levier de l'axe d'aileron actionné d'après les impulsions des cylindres. (11) Dispositif de commande de l'aileron de courbure. (12) Aileron principal. (13) Aileron secondaire faisant varier le profil de l'aileron principal.

les installations auxiliaires qui vous permettront de bénéficier de tous les progrès du confort moderne.

Mais ce qui vous plaira, sans aucun doute bien davantage, c'est qu'on n'aura pas le mal de mer sur le *France* : d'abord ses grandes dimensions et son gros tonnage lui éviteront de trop « danser ». Et surtout il sera pourvu de deux paires de « stabilisateurs de roulis » Denny Brown, le dernier cri du confort maritime. Il s'agit d'ailerons mobiles, sortis latéralement sous la coque, prenant l'angle d'attaque de l'eau qui compensera le mieux le roulis.

Ce confort sera encore accru par la ventilation d'air conditionné, qui maintiendra partout, été comme hiver, une température idéale...

Confort et bon goût feront du *France* un agréable palace flottant, où le passager pourra se relaxer pendant quatre jours et demi, entre l'Ancien et le Nouveau Monde, sans roulis ni tangage, se distraire dans une vaste salle de cinéma avec bien entendu écran cinémascope, nager dans deux piscines, l'une au fond et au centre pour les jours de vilain temps, l'autre à ciel ouvert sur la plage arrière, pour les journées de soleil ! Un vrai Palm-Beach qui se promènera sur l'Atlantique !

Programme agréable qui, dans notre vie trépidante, nous ménage quelques heures de repos et de détente, et fait préférer, à certains, le paquebot à l'avion.

D'ailleurs, connaissez-vous un Super-Constellation capable d'emmener, en même temps que vous, votre Chrysler — ou même votre 2 CV Citroën. Non ! Eh bien, le *France*, lui, le pourra : de vastes hangars y seront aménagés pour une centaine de voitures, même pour les Américaines du plus grand modèle !

André LEROUX.



« Le jazz ne te mènera à rien »
disait Léonard à son frère

SIDNEY BÉCHET

Par Pierre DUFOUR



PRENDS exemple sur moi, Sid ! Apprends un métier qui te permette de t'élever dans la vie, de sortir de la misérable condition qui est celle de la plupart de nos frères. Jouer du jazz est pour nous un plaisir mais c'est une musique qui ne sortira jamais des bistrotts mal famés de Storyville ou des entrepôts de coton où dansent les ouvriers agricoles, le dimanche.

Je veux jouer !

Mon cabinet de dentiste ne m'empêche pas de jouer du trombone !

Je veux être musicien !

Si encore tu jouais la musique des blancs, avec les dons que tu as tu pourrais faire la conquête des foules, donner des récitals en Europe. Mais si tu poursuis dans cette voie, mon pauvre Sidney, tu ne serais qu'un malheureux baladin !

Les deux frères étaient de teint café au lait. L'aîné, Léonard, qui tenait ce langage moralisateur était imposant avec ses lunettes et sa blouse blanche. Sidney n'était encore qu'un adolescent joufflu.

Il était né en 1897, du moins on le pensait. Sa mère s'y perdait un peu avec ses enfants ! Elle était tellement claire de peau qu'on l'eut prise pour une blanche.

Ce sont ses patrons blancs qui eurent l'idée de ce nom de Béchet, lorsque les noirs eurent droit à un état civil. C'était un nom français, comme beaucoup de noms de Louisiane, ancienne colonie française où se parle encore un patois créole, proche de notre langue.

Quand la Nouvelle-Orléans chantait

A cette époque, la Nouvelle-Orléans des Noirs vivait en musique. On y chipait des bribes d'airs, joués dans

les salons des Blancs, à l'ombre des volets fermés, derrière les façades espagnoles aux balcons de fer ouvragés.

On triturait ces phrases à sa façon en les faisant balancer (1) tout naturellement au rythme du tam-tam importé d'Afrique, ce tam-tam qui faisait danser les esclaves encore quelques années auparavant sur Congo Square, la place du Congo.

On jouait aussi des marches et c'était une floraison de fanfares qui conduisait les enterrements, « swinguant » au retour du cimetière pour consoler les vivants ; qui participait aux parades publicitaires ou électorales, qui animait les pique-niques dominicaux sur les bords du lac Pontchartrain.

Au temple, les cantiques dans la bouche des fidèles devenaient de véhémentes incantations rythmées.

Au coin des rues, des mendiants psalmodiaient des blues, chants de misère et de solitude, improvisés ou retransmis oralement, qui eux, ne devaient pratiquement rien aux Blancs car ils dérivait des mélodies africaines.

A six ans, il joue avec les « cracks »

La famille Béchet n'était pas absente de ce grand concert. Elle avait monté son propre orchestre : les « Silva Bells ».

Sidney, trop petit pour y jouer, s'entraînait en cachette avec une clarinette qu'avait achetée Léonard, le dentiste joueur de trombone. Lorsque ce dernier le pinça en flagrant délit :

« Garde-là, dit-il, tu te débrouilles mieux que moi avec ! »

Un jour d'anniversaire, un sensationnel orchestre jouait chez les Béchet : celui de Freddy Keppard, trompettiste tellement fier de sa virtuosité qu'il cachait sa main droite sous un mouchoir pour conserver son doigté secret.

Le clarinettiste, une autre vedette de la Nouvelle-Orléans, George Baquet, était en retard, l'orchestre démarra sans lui. Pourtant, une partie jouée par une clarinette invisible s'ajoutait aux improvisations collectives.

« C'est une farce de Baquet », pensèrent les musiciens. Sans cesser de jouer, ils explorèrent la maison. Le cabinet de Léonard semblait désert mais le son

(1) En anglais « to swing ».



venait du grand fauteuil de dentiste. On l'entoura. Au fond, le petit Sidney, alors âgé de 6 ans, s'arrêta de jouer, prêt à pleurer de confusion.

On le fêta et il se joignit à l'orchestre. A son arrivée, Baquet fut enthousiasmé et s'institua le professeur bienveillant du jeune prodige.

Ambassadeur itinérant du jazz

En dépit des avis de sa famille, Sidney Bechet se lança dans le métier de musicien, à l'âge où les autres enfants vont encore à l'école. Une vie errante commença.

Dès 1919, il fit mentir le sage Léonard en devenant Ambassadeur du Jazz en Europe. On le félicita à la cour de Buckingham. Après l'avoir entendu, le sérieux chef d'orchestre suisse Ernest Ansermet écrivit avec enthousiasme le premier article sur cette nouvelle musique, qualifiant Bechet de génie.

Il visita l'Allemagne, la Russie, la Roumanie, la Turquie, l'Égypte, y portant le message de la Louisiane. Presque anonyme en 1925, il accompagnait à Paris une glorieuse débutante, Joséphine Baker.

De retour aux États-Unis, alors que les engagements étaient rares, il dut ouvrir pour quelque temps une boutique de tailleur. Mais il s'y fit plus de jam-sessions que de costumes.

Son style bien personnel, si riche, une fois formé, Bechet s'y tint, refusant de sacrifier aux modes et aux influences extérieures. Cette probité et sa fidélité aux petits groupements de style Nouvelle-Orléans priva l'une des plus grandes figures du jazz de la gloire qu'elle aurait méritée aux États-Unis.

Bechet revint en France en 1949, alors qu'avec Claude Luter, le style originel du jazz refleurissait, soulevant l'enthousiasme chez les jeunes étudiants. En une semaine de concerts, lors du premier festival de jazz de Pleyel, il avait fait la conquête de Paris, faisant déferler une vague de fanatisme.

Cette vague devenait rapidement un raz de marée.

Bechet, personnalité parisienne, vedette de cinéma, auteur d'opérette, compositeur d'un ballet, best-seller du disque avec plus d'un million de cires vendues... ce Bechet-là est trop connu pour qu'il faille en reparler.

Son lyrisme vibrant a fait crouler les murailles des préjugés du grand public d'Europe contre le jazz, en même temps qu'il enflamme des fans de plus en plus nombreux.

Car sous la vedette demeure le musicien, d'une jeunesse d'inspiration, d'une technique éblouissante. Le « père Bechet » comme disent avec un affectueux respect ceux qui le côtoient est resté à 61 ans l'enfant prodige de ses débuts sans avoir rien abdiqué.

Et Léonard le raisonneur, toujours trombone-amateur, pense mélancoliquement en arrachant les molaires des « mammas » de Louisiane, qu'il fut un très mauvais prophète. Son frère, le baladin, est entré aux côtés des plus grands dans l'Olympe des divinités du XX^e siècle, où il incarne la Nouvelle-Orléans et sa légende à la fois romantique et réaliste.



DEUX MILLIONS D'ENTHOUSIASME

La grande salle de l'Olympia ressemblait à un champ de bataille : fauteuils crevés, strapontins arrachés, portraits d'artistes déchirés.

Deux balayeurs commençaient à débayer :

— Vrai ! On dirait un cyclone !

— Ceux qui cassent tout, on les appelle des Jans ! C'est la joie qui les fait se déchaîner.

Et puis c'était gratuit, alors il y a eu une de ces bousculades !

Dis, tu as entendu M'sieur Coquatrix ? Deux millions de dégâts pour fêter un million de disques vendus !

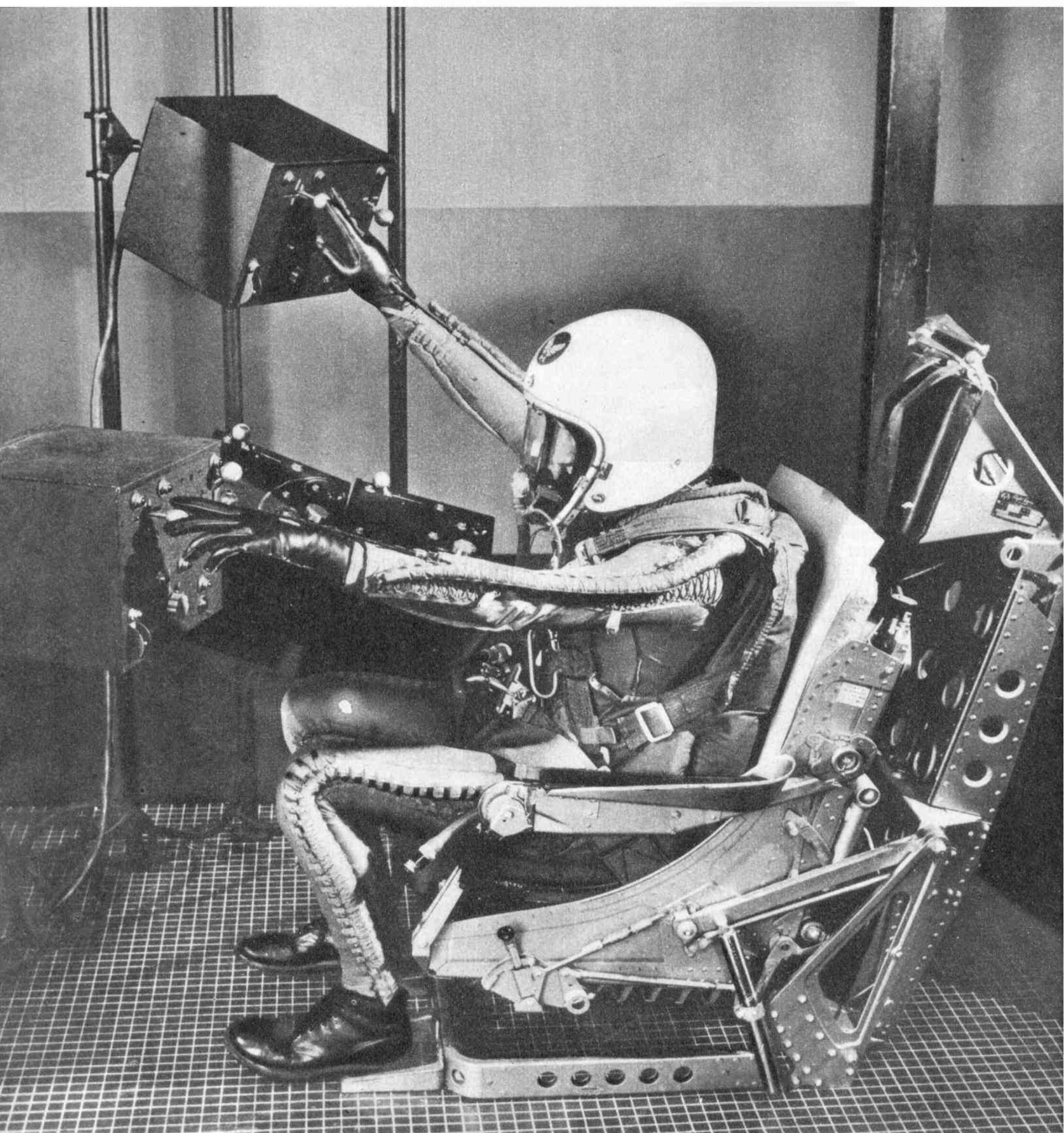
Un million, ben vrai pour du « jase ».

Oui, mais avec lui, chapeau !

Comment tu l'appelles, déjà ?

Mais tu sais rien alors ? Tout le monde le connaît... « Béchette ». Tu n'as jamais entendu « les oignons » ?

C'était le 19 octobre 1955. Mais aujourd'hui à chacune de ses apparitions avec l'orchestre Reweliotly, succédant avec celui de Luter, c'est la même affluence, le même déchaînement d'enthousiasme.



Ce monstre casqué n'arrive pas de Mars, mais peut-être s'y rendra-t-il un jour. Vêtu d'une combinaison garnie de bourrelets à pression réglable qui protègent l'organisme contre les brutales différences de pression, les mains recouvertes de gants spéciaux, ce cobaye manipule les manettes d'un tableau de bord, afin de s'assurer que son équipement n'entrave pas la liberté de ses mouvements. Plusieurs expériences de cet ordre sont entreprises aux Etats-Unis pour préparer des hommes à l'aventure spatiale.

L'HOMME

de la lune

« L'homme de la Lune combat la solitude en écoutant du Gershwin et en lisant une grammaire anglaise » imprimaient en février dernier tous les journaux du monde. Après des spores, des mouches, des souris, des chiens et des singes, les expériences de vol spatial s'étendaient ainsi, pour la première fois, à l'homme.

Sans doute l'aviateur américain Donald Farrell n'avait-il pas réellement quitté notre Terre... Mais, n'était-ce pas suffisant pour supporter les titres de presse, il se trouvait enfermé dans une chambre hermétique où étaient fidèlement créées les conditions de température, humidité et densité atmosphérique qui règneront à l'intérieur des astronefs. Aussi, à un moment où les spécialistes conviennent que les facteurs psychologiques seront prédominants, le cobaye U.S. subissait la claustration la plus totale : alors que les observateurs disposaient d'une caméra de télévision enregistrant tous ses mouvements et d'un hublot à glace spéciale, Donald Farrell était lui, totalement isolé. A aucun moment, il ne vit ni n'entendit les équipes qui se relayaient à l'extérieur.

Terrella, c'est-à-dire petite Terre, est le nom donné par l'inventeur lui-même, le docteur Strughold, à la cellule expérimentale où fut emprisonné l'aviateur, en position assise. Elle était haute de 150 centimètres et large de 90, c'est-à-dire qu'elle permettait au maximum, compte tenu de l'équipement intérieur, de remuer un peu les bras et de se soulever de quelques centimètres... Elle possède plusieurs sœurs jumelles dans les laboratoires de médecine spatiale de San Antonio, Texas, lieu de l'expérience.

L'aviateur respira de l'oxygène en bouteille, une algue se chargeant par ailleurs d'absorber le gaz carbonique rejeté par ses poumons. La boisson étant assurée par un dispositif chimique utilisant les urines et les sécrétions des glandes sudoripares de Farrell, l'humidité contenue par l'air qu'il expulsait et la vapeur dégagée par les aliments électriquement réchauffés.

Pour manger ? L'aviateur se nourrit exclusivement de bouillies spécialement composées, cette nourriture lui arrivant à l'extrémité d'une sorte de chalumeau. Pour dormir ? Donald disposait d'un coussin gonflable et d'un dossier basculant.

La température intérieure avait été fixée à 40 degrés. En pyjama bleu clair, Donald Farrell est ainsi parti pour la Lune : le test dura sept fois 24 heures, c'est-à-dire le temps à peu près nécessaire à un véhicule interplanétaire pour effectuer l'aller-retour Terre-Lune-Terre. Un véhicule assez lent par rapport aux spoutniks, la distance du vol étant estimée à quelque 700.000 kilomètres.

Jusqu'à présent les expériences similaires n'avaient pas dépassé 24 heures. Cette fois il ne manquait pour remplir les conditions exactes d'un vol interplanétaire, que la brutale accélération du départ et l'exposition aux rayons cosmiques. Des expériences des mêmes services répondent à ces problèmes : qui ne se souviendrait pas du traîneau à fusées à bord duquel le colonel Stapp a affronté des accélérations de 40 G?... Les hommes de l'espace ne subiront sans doute pas plus de 10 G.

Après avoir pris un bain chaud et fumé une cigarette une demi-heure après son « retour sur la Terre », Donald Farrell tint une conférence de presse :

« Je suis prêt à recommencer, dit-il. Mais je préférerais alors que ce soit un vrai voyage... J'ai au moins été étonné une fois : je n'ai pu arriver à siffler. Je pense que c'était à cause de l'altitude... »

La seule première conséquence communiquée du voyage est une perte de poids. Donald a perdu deux de ses 85 kilos, ce qui, on en conviendra, est loin d'être un drame.



La publication des résultats de notre concours va soulever bien de l'espoir chez certains, amener au contraire de petites déceptions chez d'autres.

Sachez d'abord que dès le début du dépouillement nous avons eu deux satisfactions : la première c'est que toutes les réponses sans exception ont été trouvées ; la deuxième, qui occasionnera peut-être un léger retard dans la publication du classement définitif, que nous avons reçu un nombre impressionnant de réponses. C'est un très grand succès pour votre magazine.

Nous nous sommes aperçus que souvent les questions les plus faciles ont fait chuter les concurrents. Cependant la moyenne des résultats est dans l'ensemble très élevée. Vous avez rédigé vos réponses avec beaucoup d'intelligence, beaucoup de précision. Il y aura très peu de bulletins nuls.

On peut, d'ores et déjà, vous dire que, vu l'abondance des prix, tous les participants auront probablement droit à un petit lot au moins.

Merci de nous avoir fait confiance. Cela établit que les jeunes s'intéressent à tous les domaines du progrès. N'est-ce pas la preuve que nous recherchions en organisant ce concours ?

En lisant régulièrement **MECCANO-MAGAZINE** vous persévérerez dans cette excellente voie.

RÉPONSES COMPLÈTES

● *Première série d'épreuves*

Épreuve n° 1

- a) Chartres.
- b) La flèche centrale est ajoutée.
- c) Cette inexactitude « vient » de la cathédrale Notre-Dame de Paris. C'est la flèche de Notre-Dame qui a été rapportée par truquage sur la cathédrale de Chartres.

Épreuve n° 2

- a) Le Flandre.
- b) Nous avons ajouté une deuxième cheminée.

Épreuve n° 3

LÉGENDE TYPE. « Dernière vision d'une souris dévorée par un chat ». Etant entendu que si l'esprit de cette légende est respecté très exactement et que seulement de petites différences existent dans sa rédaction, elle sera cotée au maximum.

Exemple bon : ultime vision du monde pour une souris mangée par un chat (20 points).

Exemple mauvais : vue d'un fromage à travers les stalactites d'une grotte (0 point).

Épreuve n° 4

- a) E D F au lieu de D E F.
- b) M N O au lieu de M N.
- c) Z Q au lieu de O Q.

Épreuve n° 5

- a) Le chiffre quatre est écrit IV au lieu de IIII.
- b) Le chiffre six est écrit VI à l'endroit au lieu de IV à l'envers.

NOTA. — La disposition rectifiée est celle commune à toutes les horloges numérotées en chiffres romains.

Épreuve n° 6

La bonne définition est C : un trépan pour forage pétrolier.

● *Deuxième série d'épreuves*

Épreuve n° 1

- a) D C 6.
- b) Konakry.
- c) La Montagne de la Table qui domine la ville de Capetown (cette masse rocheuse n'est évidemment pas en face de Konakry ; elle a été rajoutée par un montage).

Épreuve n° 2

Henri IV. François 1^{er}. Napoléon III. Louis Philippe.

Épreuve n° 3

Sur le vrai tableau « La Joconde » regarde à sa droite.

Épreuve n° 4

- b) La Vénus de Milo. La Victoire de Samothrace.

Épreuve n° 5

3 Erreurs. En commençant par la gauche : l'affiche porte en réalité en-dessous le nom « Côte d'Azur », au lieu de Bretagne, la 2^e affiche porte en réalité le nom « Alpes » au lieu de Savoie ; la 3^e affiche porte en réalité le nom « Provence » au lieu de Côte d'Azur.

Épreuve n° 6

- a) Non.
- b) Un bouton pression.
- c) L'intérieur d'un pamplemousse soigneusement mangé.

● *Troisième série d'épreuves*

Épreuve n° 1

- a) M'Bomou, Ouellé ou Uelé, Kotto, Bangui, Kouango, Ouaka, Kandja, Bomou, Kemo ou Kouma, Tomi, Ombella, M'Poko, Lessé, Lobaye, Lonbagny, Ibenga, Timba, Bongo, Lumba, Bondjo, Bimbé, Liki, Lua, Giri, Motaba.
- b) Le pont du Gard, par les Romains.
- c) Aucun.

Épreuve n° 2

- a) Dormeur, Timide, Simplet, Prof, Atchoum, Grincheux, Joyeux.
- b) Ils n'ont que 4 doigts à chaque main (1 pouce et 3 doigts).

Épreuve n° 3

- a) La France.
- b) Il s'agit de la boule qui vient du pavillon nommé Atomium.

Épreuve n° 4

- a) De France.
- b) Le Jardin Exotique de Monaco.

300



Maître LESAGE contrôle le dépouillement et donne ses instructions à la responsable de notre service correction.

QUELQUES COMMENTAIRES

à propos des réponses que nous avons reçues

1^{re} Série d'épreuves. — Tout le monde, pratiquement, a trouvé que la cathédrale représentée sur la photo était la cathédrale de Chartres. Pour le petit clocheton ajouté il a été très souvent justement signalé qu'il s'agissait d'un clocheton de Notre-Dame de Paris.

Pour le nom du bateau, une simple loupe l'aurait donné aux concurrents astucieux, le nom n'ayant pas été retouché. Beaucoup de concurrents ont confondu avec « Antilles » sachant que la couleur blanche de la coque caractérise les transatlantiques des lignes Centre et Sud. Explication : le « Flandre » a été lancé peint en blanc car un moment prévu pour ces lignes.

Le petit dessin test nous a valu une quantité énorme de réponses du type suivant : morceau de fromage vu de l'intérieur de la gueule d'une souris. Ce n'est pas bon pour deux raisons, il aurait fallu supposer que la souris a un œil dans le fond de la gorge; la dentition n'est pas celle d'une souris qui a des incisives de rongeur. Un certain nombre a trouvé la bonne réponse.

2^e Série d'épreuves. — La pièce délicate était évidemment les questions se rapportant à la photo de la ville africaine. Le piège était grossier, beaucoup d'entre vous sont tombés dedans. Ils ont désigné comme ville Tanger et comme rocher Gibraltar. Ce n'est quand même pas la forme du rocher de Gibraltar ! Il s'agit de la Montagne de la Table qui surplombe la ville du Cap. La ville n'est pas Capetown mais Konakry, et là nous avouons avoir été surpris par le nombre de réponses justes.

Épreuve n° 5

- a) Les 6 Bourgeois de Calais de Rodin.
- b) Il ne s'agit pas du groupe se trouvant à Calais mais d'un groupe décorant une pelouse au pied de la Maison du Parlement à Londres.

Épreuve n° 6

- a) Un K'hie Dame Lait (Ran contre) Edit S lame O deux queues (beau) dé ail alèse Emeu nid S un commode. Un quidame les rencontre et dit : « Est-ce la mode que baudet aille à l'aise et meunier s'incommode ? »
- b) Le meunier, son fils et l'âne (Jean de La Fontaine).

QUESTION SUBSIDIAIRE :

Températures relevées sous abri le 2 mars à 16 heures.

Paris-Montsouris : 10.

Lille : 8.

Brest : 10.

Toulouse : 9.

Marseille-Marignane : 12.

Strasbourg : 5.

Les affiches de la S.N.C.F. qui ornent la salle d'attente d'une gare étaient truquées. Une petite enquête aurait permis aux concurrents de découvrir les erreurs.

Dans les photos énigmes, évidemment beaucoup de concurrents ont cru que la photo (a) était celle d'un cratère lunaire, il s'agit en réalité, tout simplement, de l'extrémité d'une carotte dont on a coupé les fanes.

3^e Série d'épreuves. — Les « trois principaux affluents » de l'Oubangui donnent bien du souci à nos correcteurs. Si l'on peut affirmer qu'il y a en réalité environ une demi-douzaine d'affluents dignes de ce nom, l'Oubangui est alimenté par plus de 25 rivières. Là encore nous ferons preuve de compréhension et ceux parmi les concurrents qui auront cité des affluents qui se trouveront dans la liste des 25 plus importants, seront comptés bons.

Presque tous les concurrents ont trouvé qu'il s'agissait du Pont du Gard. Mais nous avons été vraiment abasourdis par le nombre d'entre eux répondant à la question : « A votre avis combien passe-t-il de trains par jour sur ce pont » 20, 30 ou 40 trains !

Beaucoup d'erreurs pour la photo du Jardin Exotique de Monaco (ou de Monte-Carlo, réponse également bonne).

La photo N° 5 a été très peu découverte. Beaucoup de concurrents ont cité le groupe des Bourgeois de Calais dans les villes les plus invraisemblables : Bâle, Bruges, en Bretagne. Il faut avouer que la ville de Londres où se trouve réellement ce groupe sera une surprise pour pas mal d'entre vous.

La question du rébus a eu énormément de bonnes réponses. Les concurrents qui n'ont pas su déchiffrer le rébus et qui sont arrivés à des phrases abracadabrantes ont cité des noms plutôt inattendus. Nous avons eu Prévert, Lamartine, Victor Hugo, Alexandre Dumas, Rabelais, Molière et bien d'autres. Vraiment qu'allaient faire ces auteurs dans cette fable?...

RÉSULTATS

dans notre prochain numéro

ATTENTION

CONCOURS DE MODÈLES MECCANO

Nous reprenons avec plaisir la formule d'un concours qui s'adresse plus particulièrement aux fanatiques de MECCANO et ne comporte pratiquement pas de grandes difficultés.

Comme il se doit, ce concours est ouvert à tous ceux que la mécanique intéresse et se divise en deux sections : A et B.

RÈGLEMENT :

SECTION A : réservée aux modèles construits uniquement avec les pièces de la boîte n° 3.

SECTION B : réservée aux modèles construits uniquement avec les pièces de la boîte n° 7.

SUJET : Envisager un modèle inédit : « Moyen de locomotion » (Automobiles, avions, trains).

Les envois devront être adressés le 31 Mai 1958, dernier délai, le cachet de la poste faisant foi.

ATTENTION! En aucun cas nous n'accepterons de recevoir le modèle lui-même, chaque concurrent devra nous faire parvenir seulement une **photographie** (de préférence), ou des **dessins**, avec la liste des pièces utilisées.

Surtout, indiquer très lisiblement, nom, prénoms, adresse complète au dos de chacun des documents et joindre une enveloppe timbrée à son adresse.

Les envois devront être faits à :
MECCANO MAGAZINE
Service Concours de Modèles Meccano.
Boîte Postale 33.08. PARIS (8^e).

Les photos ou les dessins primés deviendront la propriété de la Société MECCANO, ils ne seront pas retournés à leurs auteurs mais publiés dans l'un de nos prochains numéros. Les modèles seront jugés surtout en fonction de leur **originalité**, de leurs qualités mécaniques et de la netteté de leur construction et de leurs lignes.

Les décisions du Jury seront sans appel.

LISTE DES PRIX DE CHAQUE CATÉGORIE

1 ^{er} prix	10.000 fr.
2 ^e prix	5.000 fr.
3 ^e prix	2.000 fr.
4 ^e prix	1.000 fr.

Du 5^e au 10^e prix :

1 abonnement d'un an à « Meccano Magazine »

LE CONTENU DES BOITES :

Contenu de la boîte n° 3 :

N°° : 1×2, 2×6, 5×9, 10×5, 11×2, 12×8, 15 b×2, 16×3, 17×2, 18 a×1, 19 g×1, 22×4, 23×1, 24×1, 24 a×2, 34×2, 35×6, 36×1, 37 a×56, 37 b×50, 38×10, 38 d×2, 40×1, 44×1, 48 a×2, 52×1, 57 c×1, 90 a×4, 111 c×6, 125×2, 126×2, 126 a×2, 142 c×4, 155×4, 176×1, 186×1, 187×2, 188×2, 189×2, 190×2, 191×2, 192×2, 199×2, 200×2, 212×1, 213×1, 214×2, 215×4, 221×4.

○ ○

Contenu de la boîte n° 7 :

N°° : 1-12, 2×18, 3×6, 4×2, 5×12, 6 a×4, 8×8, 10×12, 11×4, 12×18, 12 a×4, 12 c×8, 13×1, 14×1, 15×2, 15 a×3, 15 b×2, 16×4, 17×2, 18 a×4, 18 b×1, 19 b×2, 19 g×1, 19 h×1, 20 a×2, 20 b×4, 22×5, 22 a×2, 23×1, 23 a×1, 24×1, 24 a×2, 24 c×2, 26×2, 27 a×1, 32×1, 34×2, 35×18, 36×1, 36 c×1, 37 a×202, 37 b×186, 38×34, 38 d×2, 40×3, 43×1, 44×1, 45×2, 46×1, 48×2, 48 a×10, 48 b×2, 51×1, 52×2, 53×3, 54×2, 57 c×1, 59×6, 62×2, 63×1, 60 c×2, 90×2, 90 a×8, 111×2, 111 a×2, 111 c×6, 115×2, 116×1, 125×4, 126×2, 126 a×4, 142 c×4, 147 b×1, 155×4, 162×1, 163×2, 164×1, 176×2, 186×3, 186 a×2, 186 b×2, 187×4, 188×6, 189×6, 190×8, 191×2, 192×6, 197×2, 198×1, 199×2, 200×2, 212×2, 212 a×2, 213×2, 214×2, 215×8, 216×1, 221×4, 222×2, 223×2.

VOTRE ÉCRITURE VOUS TRAHIT

« C'est bien le veilleur de nuit qui a rédigé le rapport secret... » dit le graphologue à l'enquêteur du service de contre-espionnage. « Bien qu'il ait déguisé son écriture, il ne peut y avoir de doute. Vérifiez donc l'origine de cet employé et je suis sûr que vous découvrirez que sous ce personnage aux apparences un peu simples, presque illettré, se cache un dangereux espion parfaitement au courant des plus récentes recherches de l'électronique ».

Ce qui fut fait. Et bientôt, en effet on arrêta l'employé peu scrupuleux qui, après s'être fait engager comme gardien dans une usine d'électronique, passait ses nuits à recopier les plans des appareils secrets pour les revendre à bon prix. Il avait été trahi par son écriture...

Graphologie, science exacte

Beaucoup d'entre vous croient sans doute que la graphologie n'est pas autre chose que l'art de dévoiler le caractère d'après l'écriture. C'est exact, mais avant d'interpréter il faut savoir analyser et comparer les écritures. C'est là le premier problème du graphologue : un travail de laboratoire en quelque sorte qui, pratiqué avec soin, peut permettre de dire si deux textes même différents sont écrits par la même personne.

Vient ensuite le point le plus délicat : l'interprétation. Mais dans ce domaine, il convient d'être extrêmement prudent, l'analyse du caractère lui-même étant extrêmement difficile à préciser. La graphologie permet de donner quelques précisions qui peuvent parfois être utiles.

Encore faut-il se méfier des amateurs. L'amateur vous demande :

— Ecris nous un t et je te révélerai ce que tu es réellement! (1). Vous faites un t. Vous ne le barrez pas. Vous êtes, dit-il, un faible. Vous le barrez d'un trait long et appuyé, il vous déclare : « Toi, tu es un « dur »! »

Le vrai graphologue ne porte son jugement qu'après avoir minutieusement étudié, comparé, scruté, ausculté, plusieurs pages de votre écriture, y compris votre signature! Et encore, il ne se prononce pas catégoriquement.

Quelques exemples

Une écriture surélevée, aux majuscules très hautes, dénote l'orgueil et la vanité (2). Une écriture très correcte et très régulière, surchargée d'ornements prétentieux, indique une faible instruction, un manque de personnalité et la soumission aux conventions et aux préjugés, enfin tout ce qui constitue

un personnage médiocre (3). Une écriture anguleuse, vraiment agressive et dont certains traits en recouvrent d'autres, dénote un vilain monsieur, faux, dissimulé, trompeur, rétif, égoïste (4). Une écriture inégale, aux lettres très variables en grandeur, est celle d'un garçon négligent, imprécis. Une écriture pâteuse est celle d'un être tourné vers tout ce qui est matériel et, par-dessus le marché, prétentieux!

Heureusement vous et vos camarades n'avez pas que des défauts : une écriture toute petite, c'est de la simplicité, c'est l'absence de tout orgueil (5). Si votre écriture est rapide, coulante, au fil de la plume, si la main suit l'esprit qui dicte, vous êtes actif, cultivé, plein de vivacité, en un mot un esprit supérieur! (6). Un tracé sommaire, hâtif, où certaines lettres sont à peine indiquées, sont « mangées », révèlent un esprit fébrile, mais

SUITE PAGE 31

Dans quel sens écrivez-vous? La graphologie dite « symbolique » s'est attachée non seulement à l'écriture individuelle mais à l'écriture collective, au type d'écriture des divers peuples et races de la terre. Et elle nous apprend que si nous écrivons **de gauche à droite**, c'est que nous sommes des gens d'action tendant vers le progrès, tandis que les hébreux et arabes — qui écrivent **de droite à gauche** — se sentent comme le dernier maillon d'une chaîne, qui doit s'inspirer de la tradition et du patrimoine légué par leurs ancêtres auxquels ils doivent des comptes. Quant aux chinois et japonais, ils écrivent **de haut en bas**, parce qu'ils se considèrent comme des Fils du Ciel ! Le sanscrit, dont tous les signes se forment au-dessous de la ligne avec une grande richesse, reflète une vie subconsciente individuelle et collective très riche qui a abouti à l'idéalisme et au yogisme !



1 *Tom*

2

La ville

3

Le général

4

Pour nous

5

Je copie

6

Monsieur,

7

Toile



Club DINKY TOYS

Les fêtes de Pâques, annonciatrices du printemps, sont là, et avec elles l'espoir des jours heureux de la bonne saison.

C'est toujours avec beaucoup de plaisir que nous lisons votre courrier et retenons vos suggestions. N'hésitez surtout pas à nous écrire pour nous demander telle ou telle chose (possible) ou pour chercher le moyen d'obtenir plus de satisfaction dans vos jeux. Nous sommes là pour vous aider. Le Club a été créé pour cela.

Vous avez tous, sans aucun doute, les dernières nouveautés « Dinky Toys » en votre possession et vous n'êtes pas sans remarquer le souci certain de rendre nos modèles plus attrayants. C'est ainsi qu'après le Multibenne Une particulièrement réussi, la Maserati et le Char AMX 13 tonnes vont compléter votre collection.

Un membre du Club habitant Strasbourg (N° 3.855) nous a fait parvenir deux photographies des rues animées de la Dinky-Capitale et vous remarquerez que s'il n'y a pas d'embouteillage, c'est uniquement à la discipline que s'imposent les conducteurs que nous le devons.

Toutes nos félicitations à Jean-Claude Vuille pour l'excellente présentation de son parc.

Nous avons également le plaisir de vous faire connaître les visages très sympathiques des membres du bureau de la Section du Club de Châtellerauld dont M. Charle est le dynamique Secrétaire. Le sérieux et la volonté farouche d'arriver à de bons résultats n'échapperont à personne!

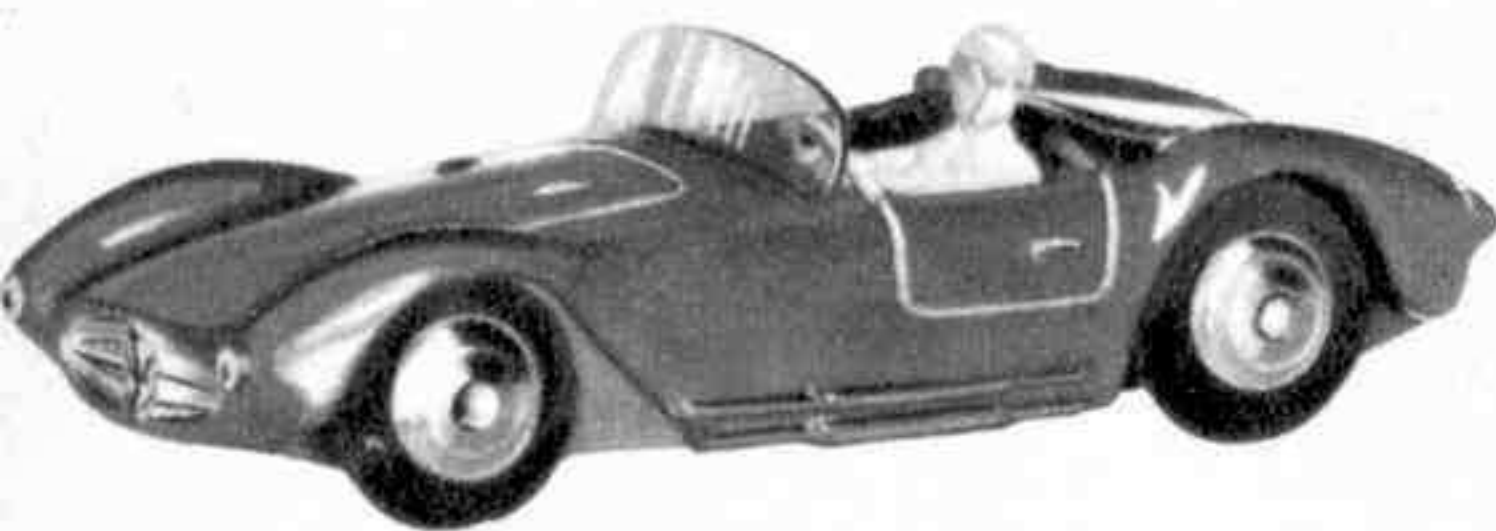
MM. Party de Nice, Dupeyroux de Viry-Châtillon et Diebold de Mulhouse désiraient soit former une Section dans leur ville, soit entrer en relations avec d'autres membres. Que ceux qui sont intéressés nous écrivent, nous ferons le nécessaire pour les mettre en rapport.

Nous enregistrons avec satisfaction 45 nouveaux membres du Club à l'Institution Saint-Pierre à Lille. Bravo!



Que pensez-vous du magnifique garage de Jacques Dudoigt? Il a bien de la chance d'avoir un père aussi adroit pour réaliser un tel ensemble et quelle riche collection de Dinky Toys a-t-il!

DE LA RÉALITÉ A LA MINIATURE



LA MASERATI SPORT 2000. Cette nouveauté, issue de l'écurie italienne est reproduite à l'échelle de 1/43^e et mesure 85 millimètres de longueur hors tout.

De couleur rouge, la voiture est montée sur roues chromées équipées de pneus noirs. Elle dispose, en outre, d'un pare-brise en plastique transparent et d'un pilote en combinaison blanche type compétition.

Voici un modèle de grande classe, particulièrement réussi, que chacun sera heureux de posséder.

La célèbre firme de Modène rayonne dans le monde entier par la qualité de ses productions.

Le type sport 2000 possède un moteur 6 cylindres en ligne de 1,985 centimètres-cubes de cylindrée qui développe 170 CV à 7.300 tours minute. La consommation aux 100 kilomètres est de l'ordre de 20 litres et la vitesse maximum obtenue de 240 kilomètres-heure.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES. - Longueur hors tout : 3 m. 84. Largeur hors tout : 1 m. 53. Poids total à vide (avec roue de secours) : 740 kilos.

CHAR A.M.X. 13 tonnes. - Après la Jeep Hotchkiss-Willys et l'E.B.R. Panhard.

Le troisième véhicule de la série militaire « Dinky Toys » est la reproduction du char Français A.M.X. 13 tonnes. De conception et de réalisation entièrement Françaises (A.M.X. veut dire Atelier des Moulinaux), ce char est en service dans les Divisions Mécaniques rapides. Monté par un équipage de 3 hommes, il est équipé d'un moteur S.O.F.A.M. de 8 cylindres à plat développant 270 CV qui lui permet d'atteindre sur route une vitesse de 65 kilomètres-heure et en terrain varié 25 à 30 kilomètres-heure, avec une consommation d'environ 120 litres aux 100 kilomètres sur route. Il peut franchir des gués de 80 centimètres de profondeur, des coupures à bords francs de 1 m. 60 et escalader des pentes de 60%.

Le Dinky Toys « Char A.M.X. » mesure 85 millimètres (châssis) et 108 millimètres (hors tout, canon compris). Sa tourelle pivote à 360° comme la vraie, les chenilles et les galets du train de roulement fonctionnent parfaitement. Il est bien entendu peint en vert Armée, il porte les couleurs Françaises sur les protège-chenilles et reproduit minutieusement tous les détails du char réel : amorces d'antennes, lance-fumigènes, capots de tourelle, orifices de ventilation, phares, épiscopos, casiers à munitions, etc...

Comme tous les « Dinky Toys », il mérite amplement votre préférence.



VOTRE ÉCRITURE

curieux et ouvert. C'est l'écriture de Napoléon I^{er}! La rigidité, la netteté et l'abondance des traits droits indiquent un garçon précis et autoritaire, qui sait ce qu'il veut et le veut bien! (7).

Le graphologue : un véritable savant

Mais ne croyez pas trop vite ce diagnostic trompeur sur un **m**, sur un **a** ou un **o**, ou encore sur ce fameux **t** de la volonté!

Le vrai graphologue doit posséder des connaissances très étendues, dans bien d'autres domaines que la seule science de l'écriture, car l'écriture reflète toute notre personnalité — physique et morale

— toute notre hérédité, toute notre éducation. Des sciences très complexes comme la physiologie, la psychologie, la psychanalyse et la science du symbolisme, la psychopathologie, la pédagogie et l'orientation professionnelle, la statistique, les tests et encore bien d'autres sont utilisés par le graphologue qui essaye de voir clair en vous à la lumière de votre écriture. Comme vous vous en apercevez, c'est très complexe et très délicat... Aussi, fait-on de plus en plus appel au graphologue dans toutes sortes de cas, pour confirmer ce qu'ont entrevu le médecin, le psychiatre, l'instituteur, l'orienteur professionnel.

Et vous savez que, souvent, avant d'engager un employé, le

chef d'entreprise soumet l'écriture du candidat à un graphologue, pour compléter la série des tests psychotechniques, surtout quand il s'agit d'engager des « cadres » : le candidat aura-t-il l'autorité, le sens de la justice, l'honnêteté, etc... nécessaires aux « chefs »?

Eh bien! c'est parfois son écriture qui décidera de son acceptation ou de son refus, son écriture qui aura trahi sa personnalité la plus secrète, la plus intime, dont il ne se rend parfois pas exactement compte lui-même!

C'est merveilleux, mais dangereux aussi, que cette découverte par l'écriture de nos petits et grands défauts les plus cachés!

A. L.

ÉCRITURE ET MARIAGE

L'étude de l'écriture d'un couple de fiancés peut faire connaître s'ils feront, ou non, un bon ménage. Un graphologue nous a révélé que, s'il avait osé, il aurait nettement

déconseillé certains mariages, qui d'ailleurs ont abouti à de rapides divorces : il avait décelé les « incompatibilités d'humeur » dans l'écriture des fiancés!

LA GRAPHOLOGIE QUI GUÉRIT

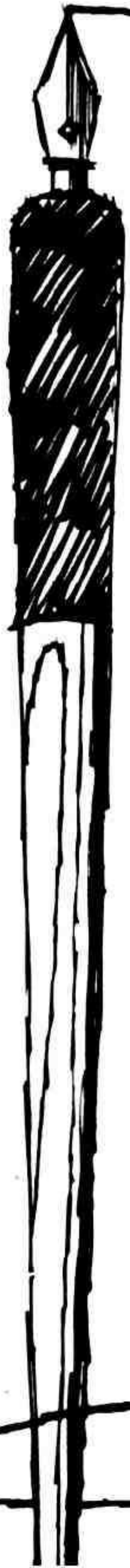
Il est maintenant admis que notre écriture suit fidèlement le développement de notre caractère et qu'elle varie avec lui. Alors, ont pensé certains savants, pourquoi le caractère ne suivrait-il pas l'écriture? Et ils ont réussi quelques « cas » de changement du caractère par le changement de l'écriture. Mais il faut au « sujet » une grande volonté et une grande persévérance pour

suivre jusqu'au bout le « traitement » qui consiste à modifier — volontairement, en y appliquant toute son attention — son écriture. C'est ainsi que des vaniteux, des méfiants, ont réussi à faire disparaître leur vanité, leur méfiance, à se rendre plus supportables aux autres, et à trouver aussi pour eux-mêmes plus de joie dans la vie!

QUATRE CARACTÈRES.

Naturellement la graphologie a classé les êtres humains en quatre principales catégories de caractères, rejoignant ici d'autres sciences. Ces quatre catégories, connues depuis les médecins de l'Antiquité grecque Galien et Hippocrate, sont le **lymphatique**, le **sanguin**, le **nerveux**, le **bilieux**, à moins que

vous ne préféreriez les appeler **digestif**, **respiratoire**, **cérébral** et **musculaire**, ou encore **sédentaire**, **mobile**, **penseur** et **réalisateur**! Bien entendu, aucun de nous n'appartient à un type pur, sans mélange, et cette complexité se retrouve dans notre écriture.



NOUVEAUX MODÈLES

LA GRUE

SALEV

Nous retrouverons, avec ce modèle, une construction plus compliquée qui demandera de la part des fervents beaucoup de sérieux et de patience. Mais quelle récompense quand la grue sera terminée et fonctionnera selon le principe même de la véritable machine.

Nous devons la publication de cette belle maquette à M. Golberry, de Poissy, qui nous a déjà fait parvenir à plusieurs reprises des modèles parmi les plus réussis.

DESCRIPTION

ORGANE MOTEUR. — Bien que située au centre du véhicule, nous présenterons cette partie qui nous semble la plus compliquée et fonctionne parfaitement selon des principes confirmés.

Deux plaques à rebords de 9×6 (1) reliées entre elles par une bande coudée de 60×25 (2) à chacune des extrémités renferment un système d'engrenages composé d'une bande coudée de 60×25 (3) placée verticalement sur un des côtés, laquelle soutient une vis sans fin retenue par l'intermédiaire d'une manivelle (4). Une autre manivelle (5) sert à enrouler la ficelle de levage de la grue.

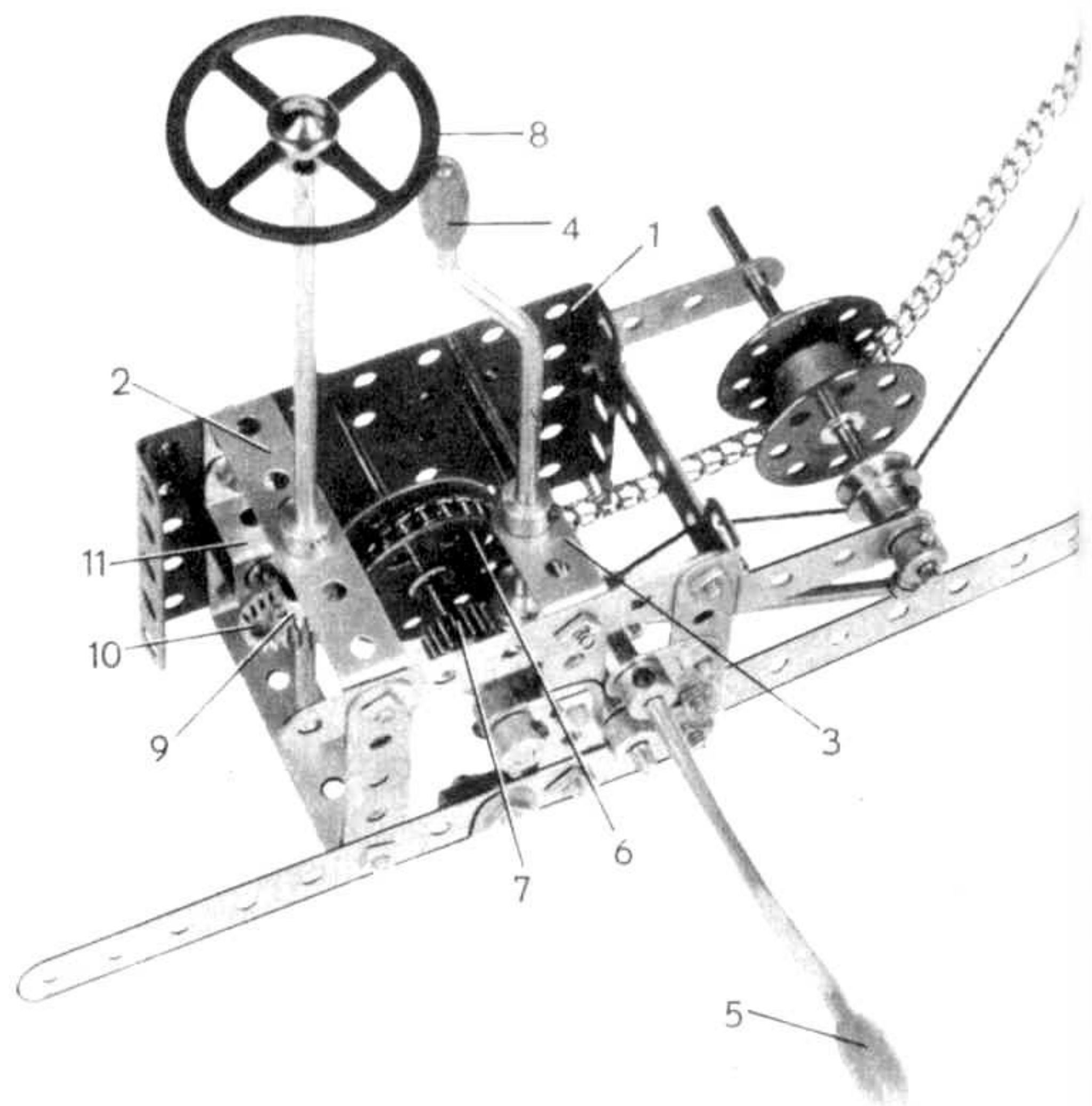
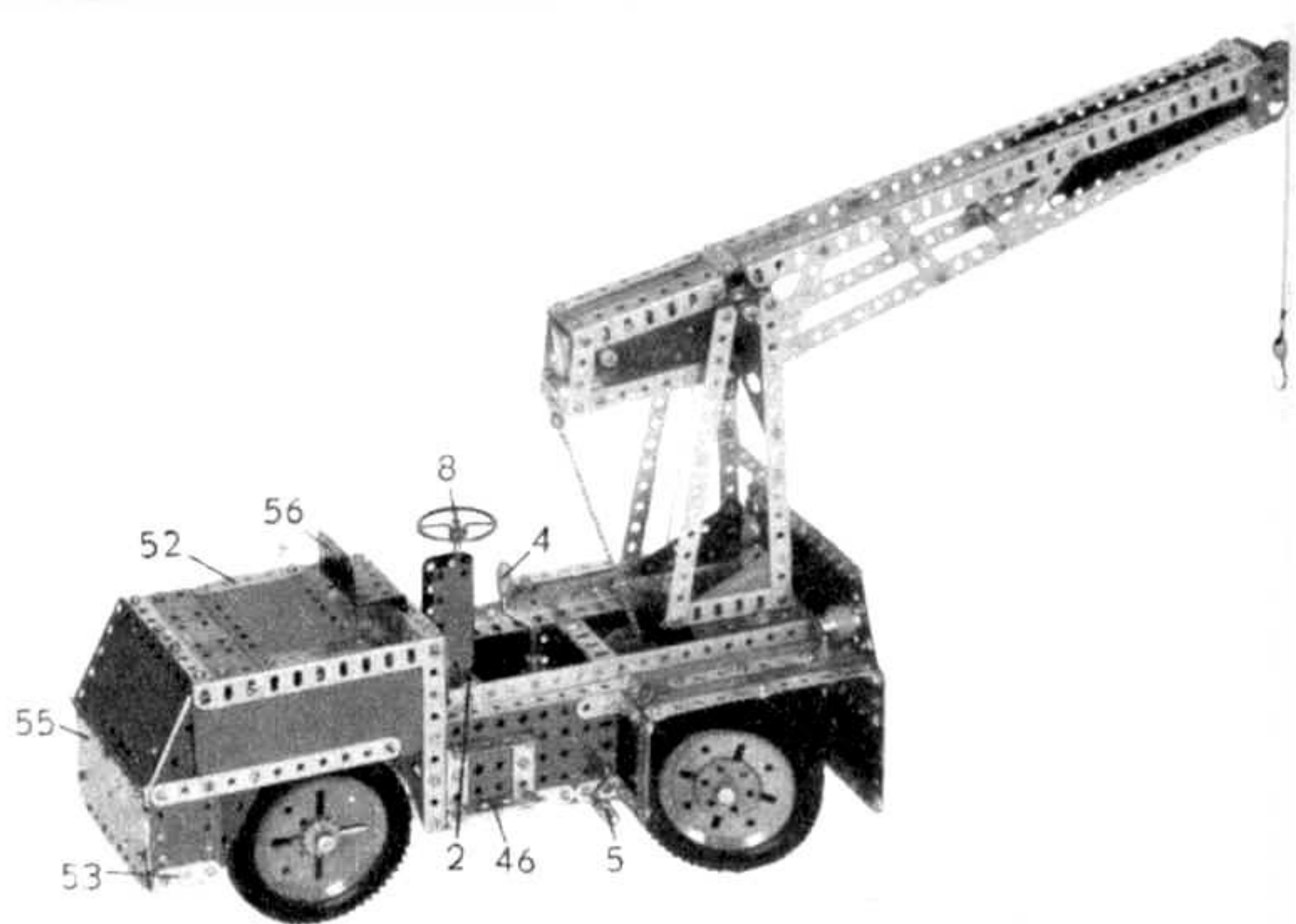
L'organe central du moteur est constitué par deux roues barillet à 8 trous (6) formant l'une contre l'autre une poulie sur laquelle est accrochée la chaîne galle, au boulon du moyen. Un pignon de 19 dents (7) vient s'appuyer sur la vis sans fin de la commande des manœuvres (4).

Le système de direction est constitué par un volant (8) protégé par une plaque cintrée en U. Il passe au centre des deux bandes coudées (2) et agit par l'intermédiaire d'un pignon de 15 dents (9), d'une roue de champ de 25 dents (10) fixée à une tringle de 4 centimètres passée au travers d'un cavalier (11) lequel est raccordé sur le côté des bandes coudées (2). La tringle traverse encore la plaque (1) et se termine par une roue de chaîne de 14 dents (12). Cette dernière roue est reliée par une chaîne galle à une seconde roue de 14 dents (13). Afin d'éviter à cette chaîne de sauter, on aura soin de prévoir une roue de 18 dents (14) faisant fonction de tendeur.

Du pignon (13) part une tringle (15) sur laquelle est fixé un bras de manivelle (16) retenant en son extrémité un accouplement à cardan (17) relié à l'ensemble par une tringle (18), un accouplement à cardan (19) et une autre tringle fixée dans les roues jumelées du train avant droit quand on le regarde en-dessous, par l'intermédiaire d'un accouplement pour tringles (20). Trois autres tringles de différentes longueurs servent de rappel pour assurer une direction parfaite et coordonnée (21) - voir dessin.

Le véhicule est muni de 6 roues, 4 à l'avant, 2 à l'arrière. Ces roues sont formées de poulies de 75 millimètres à moyeu montées avec pneus. Deux roues barillet sont rapportées sur les flasques à l'avant et deux roues de 14 dents à l'arrière.

Les accouplements pour tringles qui soutiennent le train avant sont fixés chacun sur un support en U (22) eux-mêmes



raccordés à une cornière de 7 trous (23), rattachée à la carrosserie par l'intermédiaire de quatre embases triangulées coudées placées deux en deux, pointe contre pointe.

CARROSSERIE

TABLIER. — Il est composé de deux plaques flexibles de 14×6 cm (24) et (25), d'une de 6×4 (26), d'une de $11,5 \times 6$ (27) et d'une de 6×6 (28).

Le sommet du tablier est bordé de chaque côté d'une plaque triangulaire de 6×4 (29). Les phares sont figurés par deux disques de 19 mm (30). Des bandes de 9, 7, 6 et 3 trous représentent le dessin caractéristique de la machine. L'arrière du tablier est renforcé au sommet par une bande plate de 11 trous (31). Une cornière de 15 trous (32) constitue le départ du châssis. De ce côté également les phares sont stylisés par deux supports de cheminée (33) emboîtés dans deux roues à boudin de 19 mm (34) retenues par deux boulons de 19 mm (35) placés verticalement de bas en haut.

Deux cornières de 25 trous (36) partent perpendiculairement de la cornière (32) vers l'arrière du véhicule. Fixée à la hauteur

du troisième trou en partant de l'avant des cornières (36), une plaque à rebords de 14×9 (37) sert de support aux montants de la flèche. Au niveau du 11^e trou, se place également perpendiculairement une cornière de 15 trous (38) qui raccroche en même temps le groupe moteur engrenages et une bande coudée de 60×38 . Cette bande coudée supporte une poulie formée de deux roues barillet à moyeu séparées par un support de cheminée sur lequel s'enroule la chaîne galle (42). Une poulie à moyeu de 12 mm occupe les mêmes fonctions pour la ficelle de la grue.

Les ailes avant de l'appareil sont représentées par deux plaques flexibles de 14×4 (39) boulonnées entre elles. L'ensemble repose sur les cornières avant et arrière et se consolide par des bandes de 7 trous (40), de 11 trous (41) et une de 4 trous fixée en travers par-dessous.

Le plan vertical de l'aile est constitué par une plaque flexible de 6×4 cm (43) renforcée par une bande de 5 trous et raccordée à l'ensemble par deux équerres de 25×25 (44). Nous ne reviendrons pas sur l'ensemble engrenages placé au centre de la machine puisque nous l'avons décrit au début du présent article.

Le côté est prolongé par une plaque flexible de $11,5 \times 6$ cm (45) soulignée à gauche par des bandes de 6 trous et de 9 trous et à droite en supplément de celles-ci, par deux bandes de 4 trous placées de manière à représenter le marchepied (46).

Une bande coudée de 115×12 (47) montée sur le châssis raccorde les flancs extérieurs du modèle. De cette bande, partent à la hauteur du troisième trou des extrémités, deux bandes coudées de 140×12 (48) qui supportent les roues. Celles-ci se terminent vissées sur une bande coudée de 115×12 (49) au travers de 3 bandes de 5 trous pour en assurer l'épaisseur.

ARRIÈRE DE LA CAISSE. - Celle-ci est constituée par des cornières de 11 trous (50) placées sur le haut et raccordées entre elles par l'intermédiaire de bandes de 8 trous (51) et de 5 trous (52).

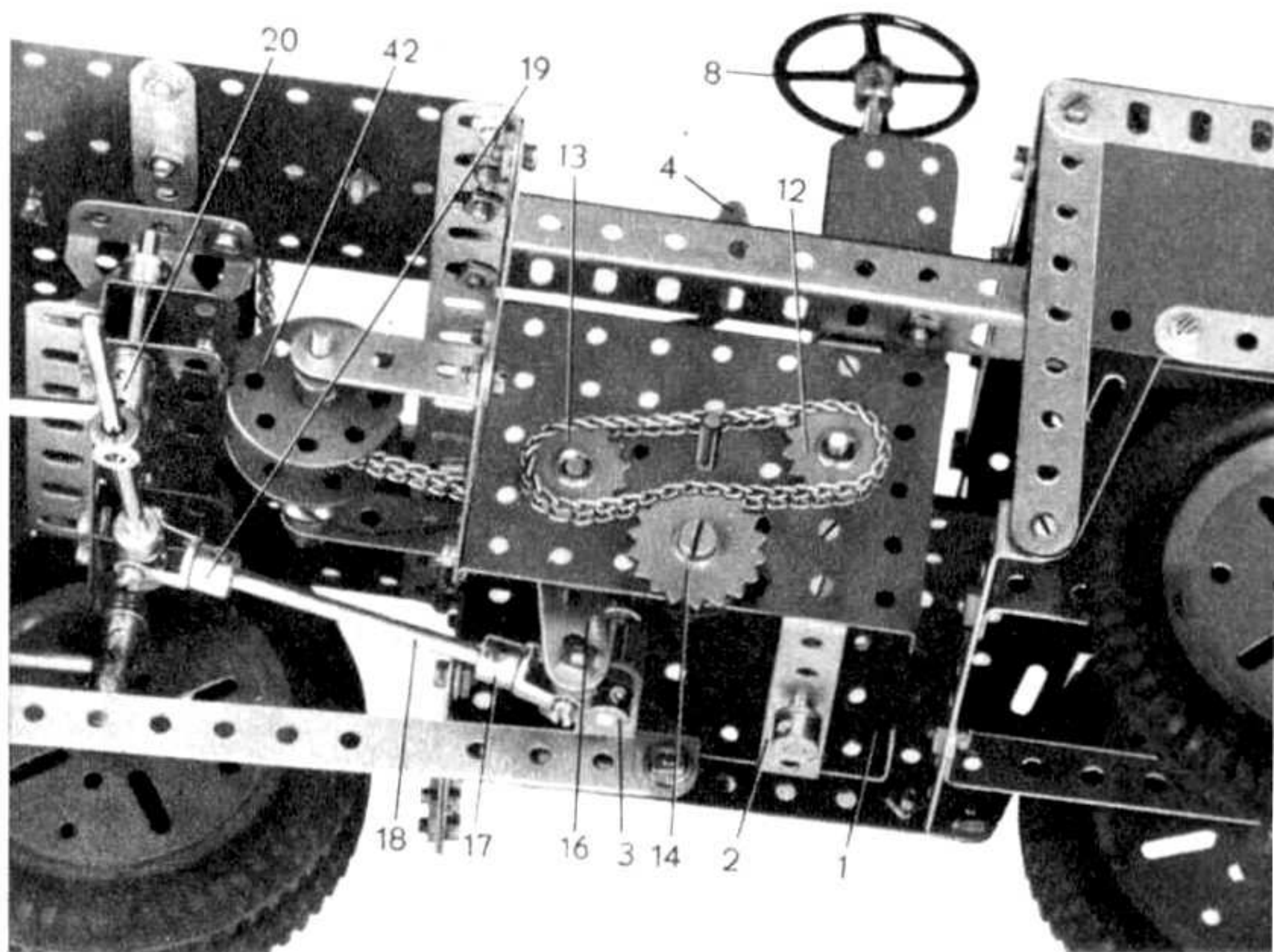
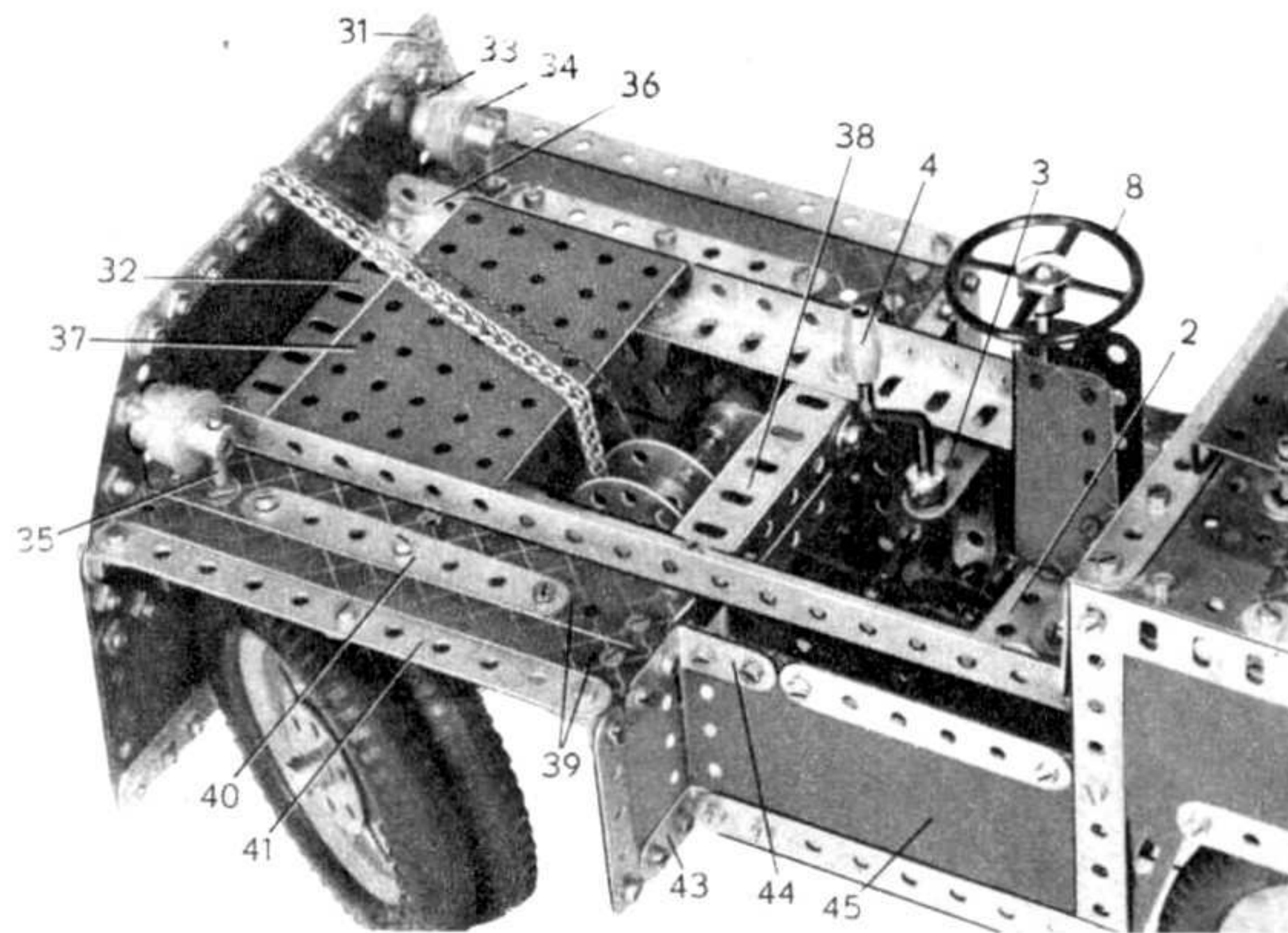
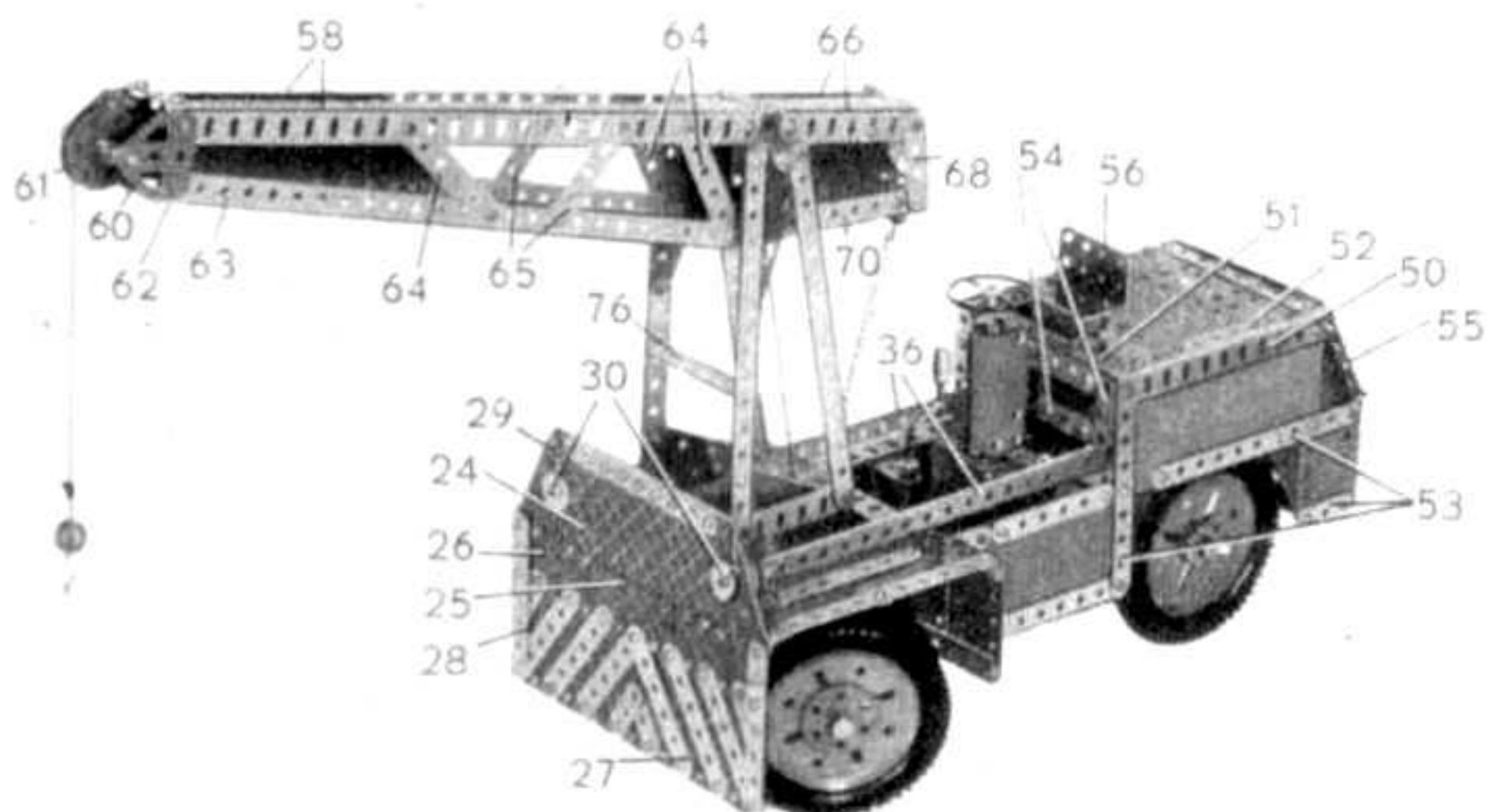
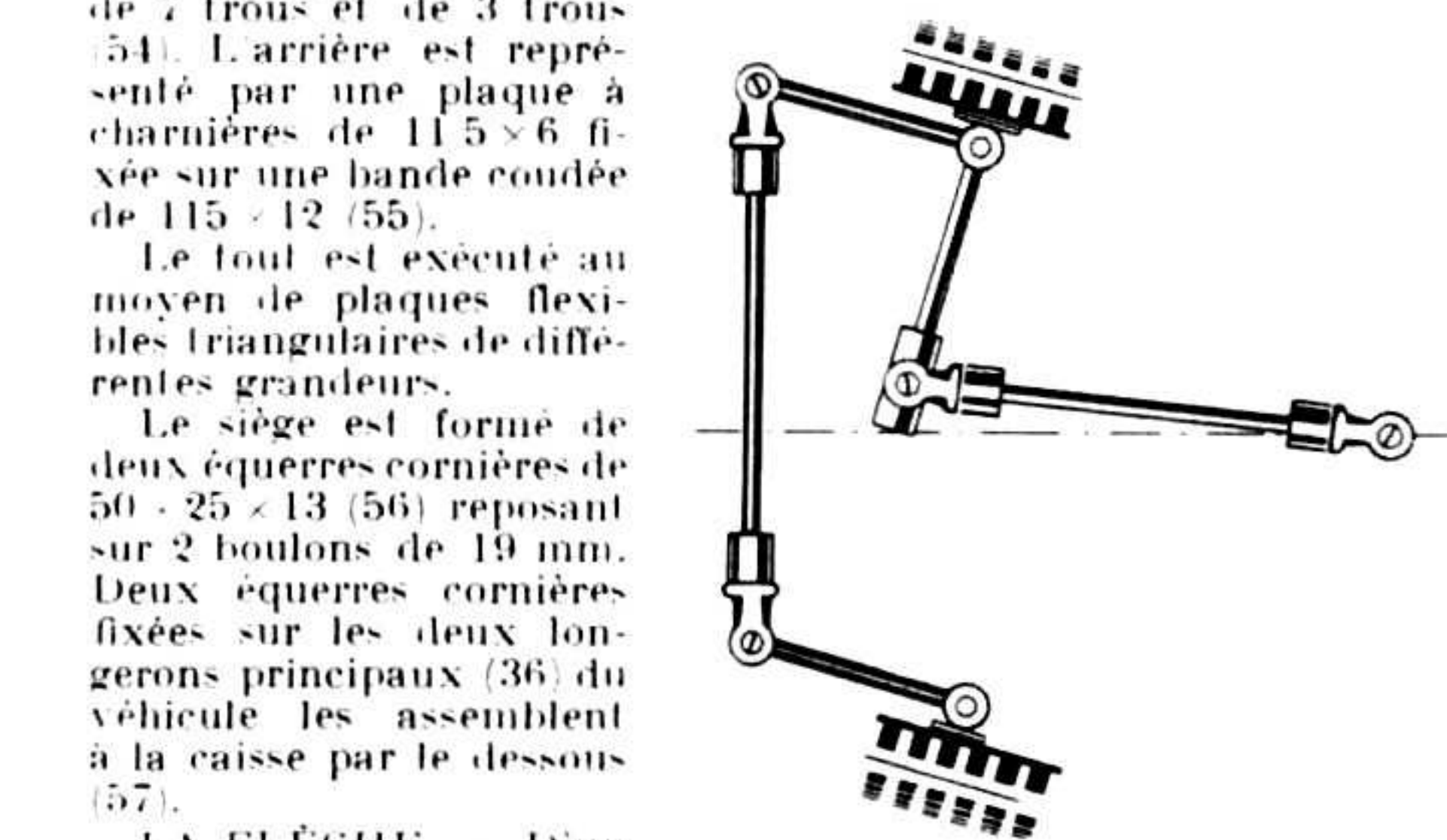
Les côtés sont renforcés par d'autres bandes de 11, 9 et 3 trous (53).

L'avant, placé près du volant dispose de bandes de 7 trous et de 3 trous (54). L'arrière est représenté par une plaque à charnières de $11,5 \times 6$ fixée sur une bande coudée de 115×12 (55).

Le tout est exécuté au moyen de plaques flexibles triangulaires de différentes grandeurs.

Le siège est formé de deux équerres cornières de $50 \times 25 \times 13$ (56) reposant sur 2 boulons de 19 mm. Deux équerres cornières fixées sur les deux longerons principaux (36) du véhicule les assemblent à la caisse par le dessous (57).

LA FLÈCHE. D'un montage relativement simple, la flèche est construite avec deux cornières de 25 trous (58) rac-



cordées à deux bandes de 25 trous (59). L'extrémité du bras de levage est représentée par deux embases triangulées plates (60) en travers desquelles passe une tringle supportant deux roues barillet séparées par une poulie sans moyeu de 25 mm (61). Une bande coudée de 3 trous et une bande plate de 3 trous (62) complètent la fixation. Deux plaques flexibles (63), quatre bandes de 6 trous (64) et deux de 5 trous (65) consolident l'ensemble.

La prolongation vers l'arrière est assurée par deux cornières de 7 trous (66) rattachées à l'avant par deux plaques à rebords de 6×4 (67). L'arrière est terminé par deux bandes presque perpendiculaires de 4 trous (68) raccordées à une bande coudée de 3 trous (69). Deux bandes de 11 trous (70) partent de cette dernière et viennent rejoindre les bandes (64) et les plaques à rebords (67) sur lesquelles elles se fixent.

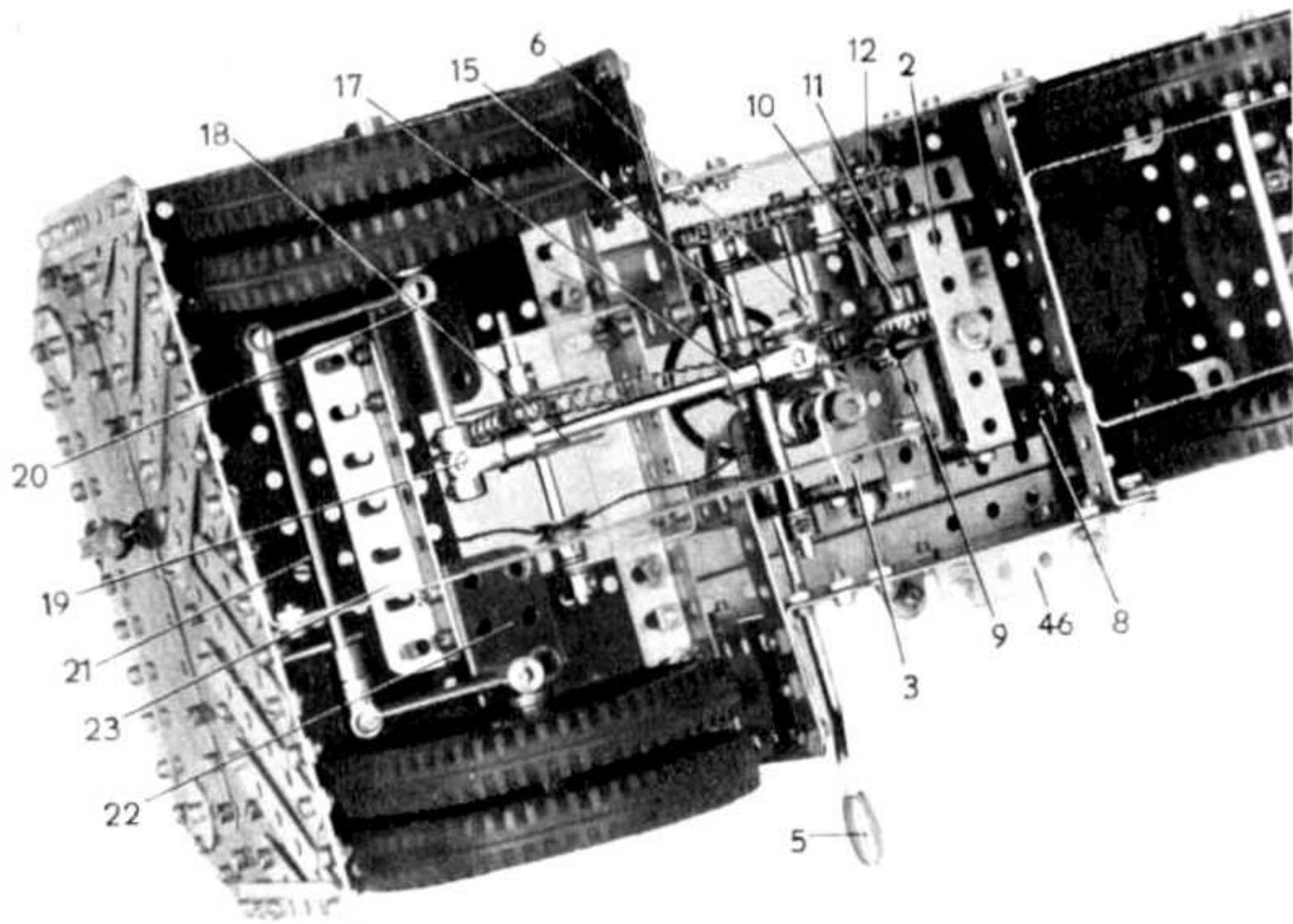
On peut ajouter deux plaques flexibles de 6×4 cm à l'arrière (71) pour accentuer le détail du modèle.

Il est à conseiller de donner du poids à l'extrémité arrière de cette flèche pour obtenir l'effort de manœuvre nécessaire.

Ce bras pivote sur un axe (72) situé dans les plaques à rebords

SUITE PAGE SUIVANTE

LA GRUE SALEV (SUITE)



de 6 x 4 (67) et sur lequel une poulie à moyen de 25 mm entraîne la ficelle élévatrice.

La tour de la grue est obtenue avec quatre bandes de 15 trous (73) fixées sur deux plaques flexibles triangulaires de 9 cm. 5 au sommet (74) et sur deux cornières de 6 trous renforcées par deux plaques flexibles triangulaires de 6 x 4 (75). Une bande coudée (76) assure la rigidité du montage.

Et maintenant, il ne reste plus qu'à faire fonctionner cette réalisation. Nous vous promettons de belles heures de joie.

CARACTÉRISTIQUES DU CHARIOT M55

CAPACITÉ : 5.000 kilos à 0 m. 50 du tablier avec moullage. 2.000 kilos à 3 m. avec brin simple.

MOTEUR : Essence, Renault Type 671-2 « Etendard Industriel ».

BOITE DE VITESSE : 2 AV—2 AR.

LABEL : « Qualité France » « Beauté France » 1955.

BOITE DE VITESSES

Nous publions ci-après un modèle de boîte de vitesses réalisé par un fanatique de Meccano, M. Andréas Konkoly, de Budapest, dont nous reproduisons également la photographie.

Cette boîte comporte deux marches avant et une marche arrière.

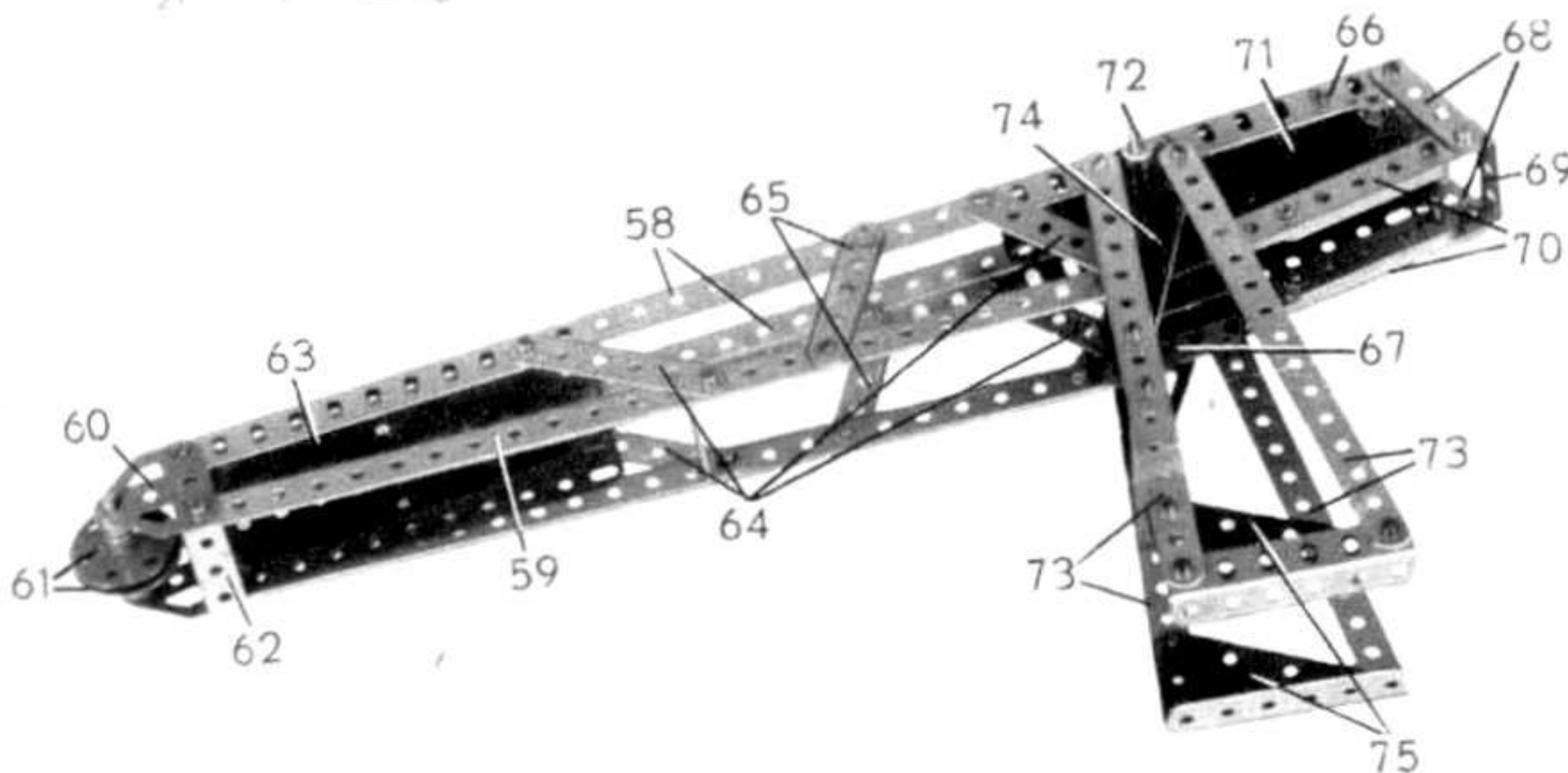
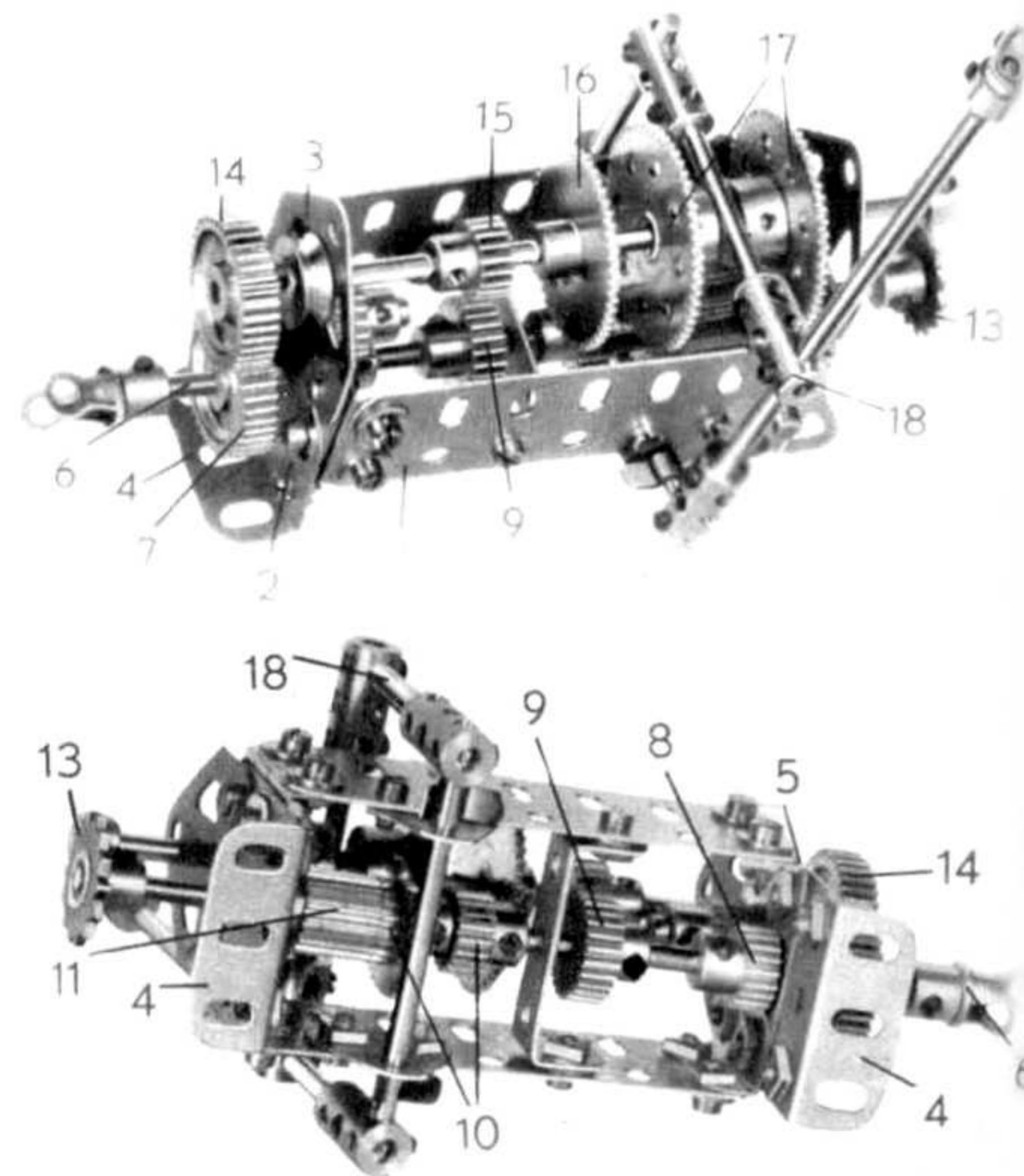
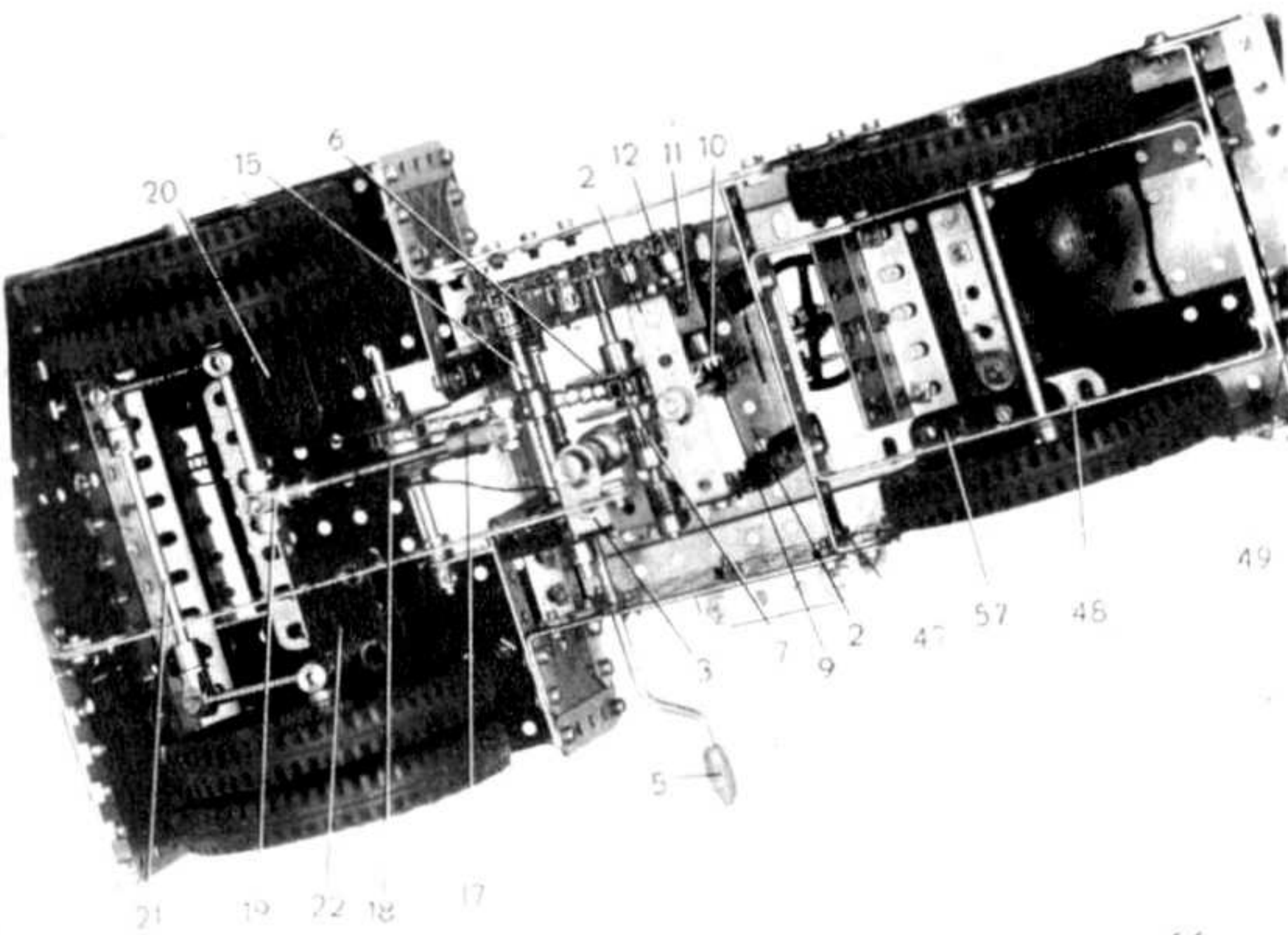
DESCRIPTION. — Le châssis est constitué par deux poutrelles plates (1) de 9 cm., fixées à chaque bout par deux poutrelles plates de 4 cm. (2), se recouvrant sur un trou. Une embase triangulée plate (3) se rattache au sommet et une cornière de 3 trous sert de pied (4). Quatre équerres réparties sur les côtés relie l'ensemble (5). Une



tringle de 16 cm. 5 (6) supportant un accouplement à cardan à l'un des bouts a des engrenages formés de pignons de différents types : d'abord une roue de 38 dents (7), puis un engrenage de 19 dents (8), un de 25 dents (9), deux de 19 dents (10) et un de 19 allongé (11). L'extrémité est prolongée par une roue de chaîne de 14 dents (13).

La rangée supérieure est formée par une roue de 38 dents (14), un pignon de 19 dents (15) une roue de 50 dents (16) et deux roues de 57 dents (17) séparées par le levier de changement de vitesses (18).

Ce levier est constitué par un système de tringles de différentes longueurs reliées entre elles par des accouplements pour tringles.



" LES AVENTURES DE PERRI " PAR WALT DISNEY

UN FILM EN SIX IMAGES

Une fois de plus Walt Disney innove dans le domaine du spectacle en nous offrant un chef-d'œuvre. Il s'agit cette fois d'un long métrage en Technicolor « Les Aventures de Perri » film romancé de la série « C'est la Vie ».

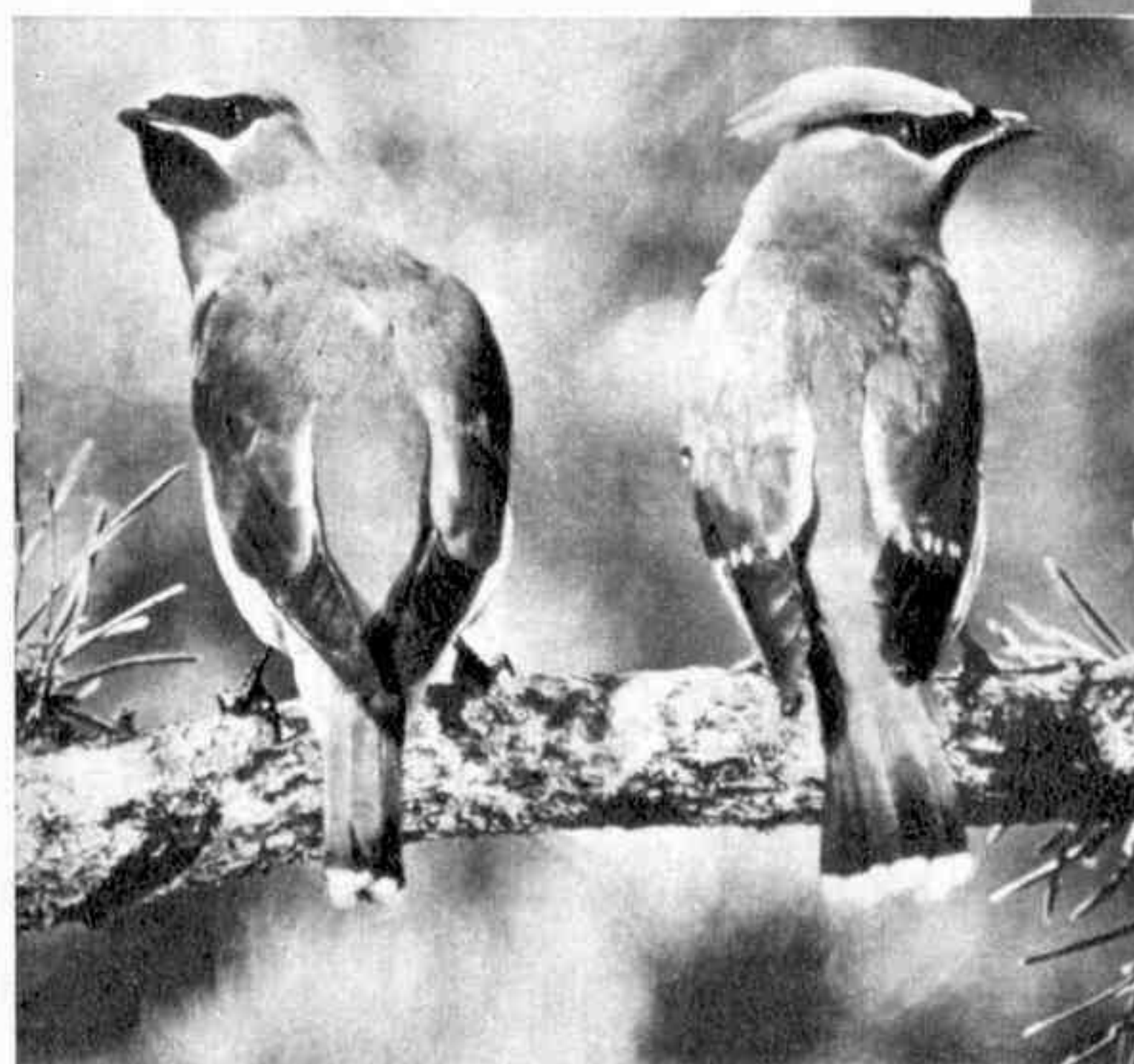
Réalisé d'après le livre de Félix Salten, spécialisé dans les récits d'animaux, ce film nous permet de suivre l'histoire délicieuse de deux jeunes écureuils, Perri et Porro, et de leurs compagnons, dans les immenses forêts de l'Utah.

Débordant de fantaisie, les deux écureuils font preuve devant le danger d'un tel courage qu'ils deviennent vite nos amis. Chaque scène évoque un épisode dramatique ou cocasse de leur vie errante. Nous assistons à leurs escapades, à leurs joies et leurs craintes ; nous les voyons tour à tour audacieux et prudents, tendres ou méfiants ; nous faisons connaissance avec leurs voisins castor, cerf, renard, belette, martre, chat sauvage, oiseaux... Perri sera bientôt aussi célèbre auprès des fermes d'aujourd'hui que l'a été Bambi auprès de ceux d'hier.

« PETITES HISTOIRES A GRANDS SUCCÈS »

Les « Petites histoires à grands succès » sont ces fables et contes immortels qui ont enchanté et ravissent encore des millions d'enfants et dont les auteurs s'appellent Esopé, La Fontaine, Grimm, Andersen.

Walt Disney évoque pour nous à l'écran, « Le Grenouille et le Bœuf », « Le Lièvre et la Tortue », « Le Rat des villes et le Rat des champs », « Brave petit Tailleur » et « Villan petit Canard ». Tout ceci passe en complément de programme de « Les aventures de Perri ».



1 Perri est un joli petit écureuil vivant dans la grande forêt sauvage. Un jour il rencontre Porro, autre jeune écureuil, et ils décident de faire leur vie ensemble. Vive la joie.

3 Heureusement les oiseaux jaseurs par leurs cris annoncent l'approche d'un danger : c'est la martre. Perri se réfugie au nid familial et est sauvée de peu par Porro.

5 Le printemps renaît. Vivent les jeux joyeux avec Porro : Tous les animaux sont en liesse. Mais au loin apparaît un oiseau encore inconnu. Ami, ennemi ?

2 Mais dans la forêt vierge l'ennemi guette à chaque pas. Ici Perri se voit poursuivie par une belette, la même qui a déjà dévoré le père de Perri. Le danger est écarté.

4 C'est l'automne. Perri fait ses provisions d'hiver. La neige recouvre la forêt. Aucun écureuil ne sortira plus dehors avant le printemps. L'hiver c'est le nid dans un arbre.

6 Ce n'est qu'un écureuil volant, un ami de plus qui se joint à la grande fête de la forêt. Perri et Porro pourront être heureux ensemble, avoir beaucoup de petits écureuils.



Voici la PREMIÈRE ÉPREUVE du GRAND CONCOURS AIR - MER

PRÉSENTÉ PAR MECCANO-MAGAZINE

NOUS VOUS RAPPELONS QUE chaque mois, pendant cinq mois, nous vous proposerons une série de questions.

Notez bien les réponses, mais vous ne devez nous les envoyer que sur le bulletin-réponse qui paraîtra dans notre numéro d'Août.

* * *

Gardez bien les vignettes parues dans chaque numéro. Vous devrez les coller sur votre bulletin-réponse.

ATTENTION! Il y a une question subsidiaire obligatoire : vous devez avoir construit vous-même le modèle EUROPA AIR-MER et vous devez en joindre la photo dans votre envoi final. Vous devez également envoyer la fiche de contrôle que vous trouverez dans la boîte de construction.

DES PRIX SENSATIONNELS. Une magnifique croisière pour les vacances de Pâques 1959.

Des maquettes de bateaux à construire offertes par AIR-MER. Des précisions vous seront données ultérieurement.

Les aventuriers de la mer

QUESTIONS

- 1 Quel est le navigateur qui fut assassiné avec son équipage à l'île de Vanikoro, au nord des Nouvelles-Hébrides?
10 points.
- 2 Quel est le navigateur qui ouvrit la Route des Indes par le Cap de Bonne-Espérance?
10 points.
- 3 Quel est le navigateur qui réussit le premier voyage autour du monde?
10 points.
- 4 Quels navigateurs découvrirent Terre-Neuve et la côte nord du Canada ou Labrador?
10 points.
- 5 Qui découvrit le Brésil?
10 points.

RÈGLEMENT DU CONCOURS

ARTICLE I. — Dans les numéros de Avril, Mai, Juin, Juillet et Août de MECCANO-MAGAZINE paraîtront cinq séries d'épreuves que les concurrents devront résoudre. Ces épreuves seront les suivantes : en Avril, Les Aventuriers de la mer ; en Mai, La mer et ses mystères ; en Juin, Les Termes de la marine ; en Juillet, Techniques du modélisme ; en Août, Identifiez ces bateaux.

ARTICLE II. — Chaque épreuve comportera plusieurs questions. A chaque question a été attribué un chiffre déterminé de points correspondant à la difficulté du problème posé. Le maximum de points pouvant être attribué est de 50 par épreuve.

ARTICLE III. — Vous découperez dans les numéros de Avril, Mai, Juin, Juillet et Août, les « vignettes-concours » et vous les collerez sur le bulletin-réponse qui paraîtra dans le numéro d'Août.

ARTICLE IV. — Ce bulletin de réponse devra être rempli suivant les indications qui y figureront et adressé à « MECCANO-MAGAZINE ». Boite Postale N° 33-08, Paris (8^e), au plus tard le 1^{er} septembre avant minuit, le cachet de la poste faisant foi.

ARTICLE V. — Tout concurrent n'ayant pas répondu aux cinq séries d'épreuves sur le bulletin-réponse et n'ayant pas joint les cinq vignettes-concours sera exclu du classement.

ARTICLE VI. — Les gagnants seront ceux dont les réponses

seront semblables ou se rapprocheront le plus des solutions chiffrées conformément à l'article 2 qui ont été déposées sous pli cacheté chez Maître Lesage, 23, rue de Cléry, Paris (2^e).

ARTICLE VII. — Le concours comporte une épreuve subsidiaire mais obligatoire sous peine d'élimination. Tous les candidats devront avoir construit avant le 1^{er} septembre 1958 une maquette de l'EUROPA-AIR-MER et ils devront joindre à leur bulletin-réponse la fiche de contrôle qu'ils auront trouvée dans la boîte de construction de l'EUROPA-AIR-MER. Ils devront également envoyer obligatoirement une photographie de leur réalisation... et c'est cette photographie qui, soumise à un jury, permettra éventuellement de départager les concurrents.

ARTICLE VIII. — Les collaborateurs de MECCANO-MAGAZINE et leur famille ne peuvent pas participer au concours.

ARTICLE IX. — La participation au concours implique l'acceptation entière de ce règlement. Aucune réclamation ne peut être admise.

ARTICLE X. — Le dépouillement des bulletins-réponses et le classement des participants au concours s'effectueront en présence de Maître Lesage, huissier. Les gagnants seront prévenus par lettre individuelle et les résultats publiés dans le numéro d'Octobre.

Grâce à l'U. A. T. L'AFRIQUE NOIRE OUVRE SES RÉSERVES A TOUS LES CHASSEURS



Le DC 6 survole Fort-Archambault...
L'hôtesse de l'air dit bien le rituel « Attachez vos ceintures, nous allons atterrir... », mais elle ne s'attarde pas sur cette recommandation. Non pas qu'elle la juge superflue. Seulement, en toute connaissance de cause, elle n'ignore pas que les cinq ou six phrases qu'elle va prononcer dans quelques instants vont opérer sur les passagers encore somnolents comme une jouvence miraculeuse...

« Messieurs, je répète : dans quelques instants l'atterrissage. Dès demain, je vous rappelle que vous partirez dans la zone du Gribingue-Aouk à l'intérieur de laquelle vous décrirez le triangle Fort-Archambault-Fort-Crampel-N'Délé. Une belle promenade... Mais pas toujours des plus calmes : vous risquez fort de faire en route de mauvaises rencontres du genre : éléphants, buffles, rhinocéros, lions, etc... Chasseurs, n'oubliez pas vos fusils... »

Ce n'est pourtant pas qu'on ait réservé une surprise aux chasseurs en question. Il y a deux ou trois mois qu'ils se sont portés candidats pour cette chasse, et depuis douze heures d'affilée, depuis le décollage du Bourget, ils ne cessent de penser aux minutes exaltantes qu'ils vont vivre dans la jungle africaine...

Ces hommes, la plupart du temps, ne sont pas de vieux broussards : simplement de bons tireurs qui en ont par dessus la tête d'arpenter des hectares de forêts ou de champs pour ne tuer qu'un malheureux perdreau, un lièvre à la rigueur... s'il s'en trouve encore dans leur région !

Alors ils s'adressent à l'U.A.T. (Union Aéromaritime de Transport).

Cette compagnie privée d'aviation qui transporte chaque année 140.000 passagers et 9.000 tonnes de bagages a songé un jour qu'elle pouvait offrir aux intéressés de magnifiques chasses en Afrique noire. Pourquoi ne se mettrait-elle pas en rapport avec des agences spécialisées ? Citons en quelques-unes au hasard : l'Office International des Grandes Chasses, l'Outrangui-Safari les Croisières Sauvages, etc..., etc...

Les choses n'ont pas traîné. Aujourd'hui, l'U.A.T., qui a surtout jeté son dévolu sur l'A.E.F., est en mesure d'offrir rien moins qu'une vingtaine de zones de chasse dans cette vaste région de savane, plus de 2.000 kilomètres du nord au sud, de Fort-Lamy à Brazzaville...

DES SAFARIS DANS LA BROUSSE

Il n'est pas question, bien sûr, de « lâcher » seuls dans la brousse les chasseurs qui ont choisi l'aventure. Ils risqueraient fort d'y rencontrer des lions ou des éléphants aux intentions non particulièrement aimables.

Les safaris ? Des caravanes si vous préférez. Mais des caravanes fort complètes qui tiennent des expéditions les mieux préparées : guides,

chauffeurs, Dodges, porteurs, mécaniciens, tentes, médicaments, jeep, cuisiniers, pisteurs, etc..., etc..., rien n'y manque ni personne. Surtout pas les fusils, compagnons rassurants qui permettront de s'écarter des routes usuelles pour s'enfoncer dans la pleine brousse et se mesurer aux redoutables grands fauves. Vous pouvez amener votre Express 470 ou votre carabine magnum 375 avec ou sans lunette, armes conseillées. Inutile cependant de vous embarrasser, on loue sur place...

Au départ de Paris, vous aurez d'ailleurs choisi votre région : vous préférez les hippopotames et les phacochères ? Alors choisissez la zone du Mayo-Kébi accessible par la route de Fort-Lamy à Bongor en traversant le Cameroun. Vous êtes un audacieux qui désirez tâter de l'éléphant et du buffle ? Optez pour la zone du Logone au sud-ouest de Fort-Archambault. Mais si votre courage se limite aux antilopes, girafes et autruches, rendez-vous donc dans la zone du Salamat sur les bords du Lac Iro.

La durée de votre séjour peut varier : 14, 21, 30 jours, plus même si vous le désirez, selon vos moyens et votre temps. Mais de toutes façons, pour chaque bête tuée, vous devrez payer une « taxe d'abattage » : environ 8.000 francs pour un éléphant, 6.000 pour un hippopotame, 4.000 pour un lion. Buffles et panthères dispensent par contre de cette taxe.

Si d'aventure vous avez tué un éléphant, on vous permettra de ramener les défenses comme souvenir. Vous devrez alors acquitter la « taxe de sortie sur l'ivoire », ce qui, convenez-en, reste logique pour que vous ne concurrenciez pas déloyalement les marchands de ce précieux produit.

Un dernier conseil : il vous est strictement défendu de tuer les femelles, pour quelque animal que ce soit. De cette façon, malgré les nombreuses chasses qui opèrent en Afrique Noire, on ne dépeuple pas

la jungle. Si vous ne savez pas faire la différence de loin (ou de près) adressez-vous à votre guide.

SI VOUS N'AIMEZ PAS LA CHASSE...

Il se peut que tuer des animaux vous répugne, fussent-ils des lions ou des éléphants redoutables. L'U.A.T. a songé à cela : certains des safaris qu'elle met sur pieds en A.E.F. avec les agences spécialisées ont un but plus pacifique, le tourisme, tout simplement.

Mais quel tourisme ! Excursions sur les grands lacs, marchés des villages noirs, rencontres à flancs de montagnes avec les grands koudous (antilopes), concerts de tam-tam de guerre, visites aux pêcheurs... et aux crocodiles, spectacles de danses folkloriques, etc., etc... Ceux que la chasse ne tente pas n'ont pas le temps de s'ennuyer...

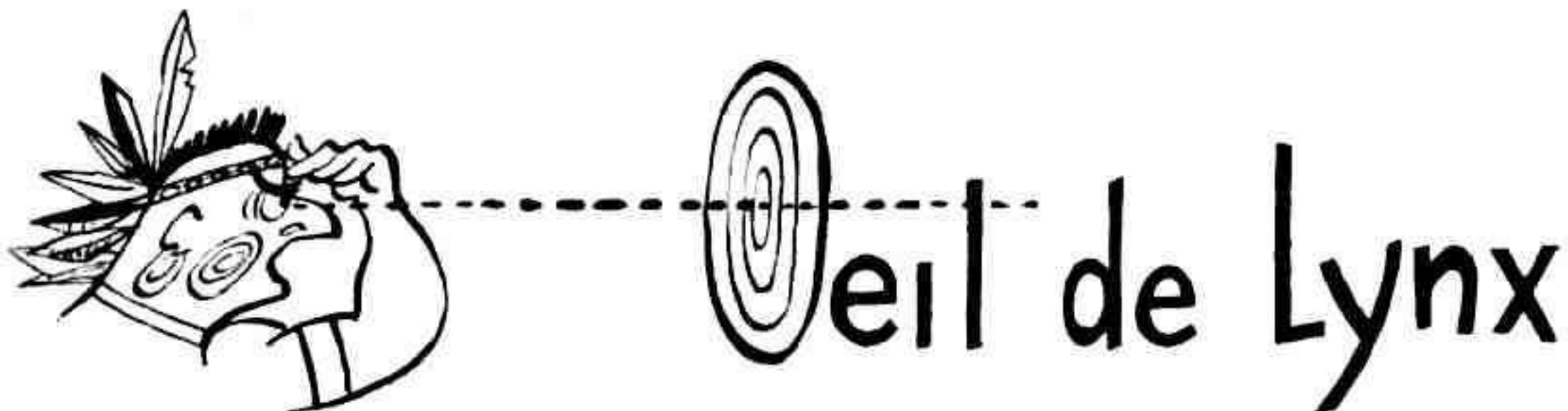
D'ailleurs dans toutes les grandes zones de chasse, on a créé des réserves d'animaux : c'est-à-dire d'immenses surfaces (10 millions d'hectares en A.E.F.) dont les limites sont des routes, des villes, des parcs, bref tous les signes de la civilisation. Les animaux sauvages y sont en quelque sorte sous « liberté surveillée » et la chasse, à l'intérieur y est strictement interdite. On n'y pénètre que muni d'une autorisation spéciale et seulement pour filmer, photographier, ou faire des observations scientifiques. Il n'empêche que les visiteurs restent flanqués de guides, car les animaux n'en sont pas moins dangereux. Enfin, si vous n'aimez pas la chasse... il y a la pêche. La pêche « aux gros » : tarpons, requins, barracudas, mérours, bonites, dolphins, tous plus redoutables les uns que les autres ; pêche (ou chasse) sous-marine ; pêche en bateau ; pêche purement sportive, etc.

L'organisation est semblable à celle des grandes chasses-guides, équipements, locations d'armes, etc...

AVEZ-VOUS LE SENS DE L'OBSERVATION ?

1^{re} Epreuve : **ŒIL DE LYNX.** — Vous croyez savoir à peu près correctement les mensurations de beaucoup d'objets familiers qui nous entourent et pourtant nous sommes sûrs que vous allez faire des erreurs dans les estimations que nous vous proposons. Nous vous donnons en millimètres 3 longueurs pour un seul objet, à vous de trouver la bonne.

- A. Longueur d'une allumette « SEITA » : 32, 45, 59.
- B. Longueur d'un crayon noir ordinaire : 125, 150, 175.
- C. Hauteur d'une chaise (dessus du siège) : 470, 590, 630.
- D. Demi-périmètre d'un billet de 100 francs : 212, 321, 333.
- E. Circonférence d'un volant de 2 CV : 1.330, 1.920, 2.290.
- F. Longueur d'une cigarette (gauloise) : 62, 70, 75.
- G. Périmètre d'un exemplaire de « MECCANO-MAGAZINE » (fermé) : 729, 850, 960.
- H. Hauteur d'une bouteille de champagne (sans bouchon) : 305, 370, 420.
- I. Largeur d'un timbre de 20 francs (bleu) : 15, 18, 21.



2^e Epreuve : **LE QUIZ.** — Nous avons groupé dans ce carré 43 dessins hétéroclites; examinez-les bien attentivement pendant trois minutes, montrez-les en main. Ensuite cachez-les avec une feuille de papier et citez de mémoire tous les objets dont vous vous souvenez. Si vous arrivez aux deux tiers ce sera déjà un beau résultat.



BRICOLAGE A LA MAISON

par FRANÇOIS ROC

Je ne vous apprendrai rien en vous disant qu'un des meilleurs moyens de se distraire à la maison, c'est de bricoler. Oui mais voilà ! Quoi faire ? Tout le monde n'est pas forcément un virtuose du rabot ou du tourne-vis... Alors je vous propose des centaines de solutions qui vous conviendront certainement... car elles conviennent à tous !

Je les ai trouvées dans un livre qui s'appelle JEUX ET LOISIRS DE LA JEUNESSE. Vous en avez entendu parler ! Et bien, je peux vous préciser que vous le trouverez dans toutes les librairies puisqu'il est édité par les Editions LAROUSSE... et je peux aussi vous assurer que vous y trouverez sur plus de 400 pages, des milliers de petits tours, de petites astuces faciles à réaliser et qui rapidement vous feront apprécier comme un champion du bricolage...

La preuve ? Je vous propose deux petits tours très amusants que vous pourrez réussir très facilement et qui étonneront bien vos amis. Ils se trouvent page 98 et page 112 de JEUX ET LOISIRS DE LA JEUNESSE :

LE CLOU FANTOME. — A côté d'une bouteille pleine d'eau, dont le bouchon a été trempé au préalable dans de la paraffine fondue, est posé un long clou de charpentier. Vous les prenez l'un et l'autre et, tout à coup, on ne sait comment, voici que le clou se trouve dans la bouteille hermétiquement bouchée...

Aucune sorcellerie là-dedans : on a pris soin de choisir une bouteille en verre foncé, avec un col pénétrant profondément à l'intérieur. Tenant la bouteille renversée, on laisse tomber dans le creux du fond, d'une certaine hauteur et à plusieurs reprises, la pointe d'une lime ronde appelée vulgairement « queue-de-rat ». Au bout de quelques coups, un petit trou irrégulier est pratiqué dans le verre; on l'arrondit avec la lime au diamètre du clou choisi pour l'expérience.

Ce clou a, par ailleurs, été privé de sa tête, d'un coup de scie à métaux.

C'est alors qu'on remplit d'eau la bouteille et qu'on la bouche hermétiquement, après avoir obturé provisoirement le petit trou du fond avec un tampon quelconque. On peut enlever celui-ci, lorsque le goulot est hermétiquement clos, sans que l'eau, en raison de la pression atmosphérique, s'écoule de la bouteille.

Un manipulateur adroit peut alors, tout en faisant son boniment,

introduire le clou discrètement dans la bouteille par le fond, sans perte d'eau, et agiter soudain le récipient pour faire tinter le clou contre la paroi, ce qui suscite l'ébahissement des personnes non initiées.

D'UN SEUL COUP DE CISEAUX EN LIGNE DROITE, DÉCOUPER UNE ÉTOILE DE PAPIER A CINQ BRANCHES. — Prenez une feuille de papier rectangulaire et pliez-la en deux suivant AB (1).

Pliez ensuite en suivant CD (2) de façon que l'angle ACB soit la moitié de l'angle BCD.

On y parvient par tâtonnements et l'on vérifie en pliant suivant CE, de telle manière que le pli AC vienne partager en deux l'angle ECD (3).

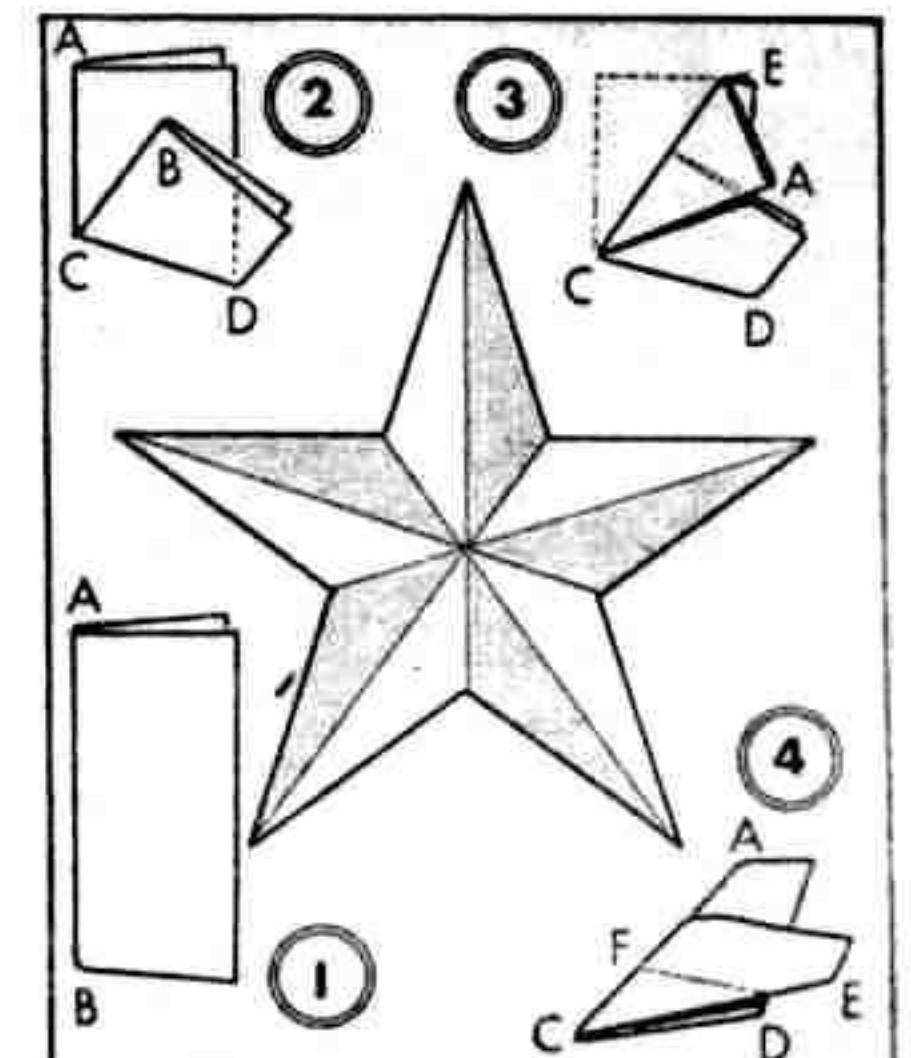
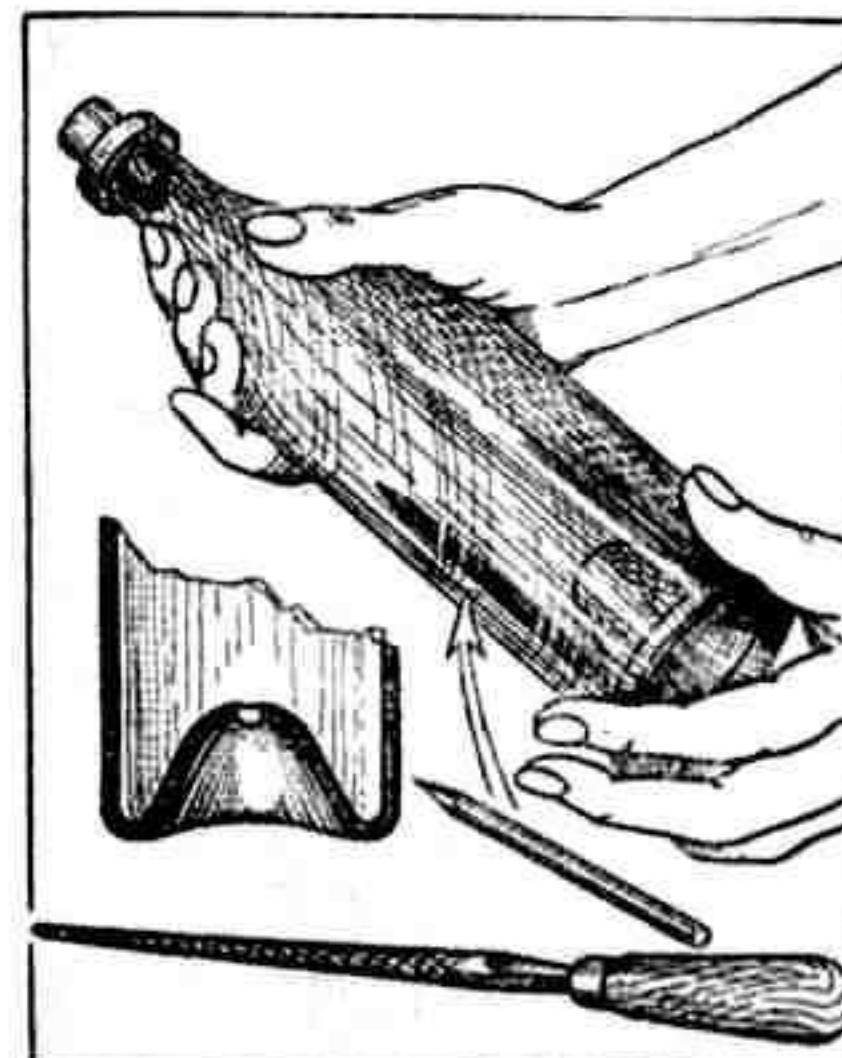
Pliez une dernière fois suivant AC en rabattant.

Si la ligne EC coïncide alors exactement avec CD, ce sera la preuve que vous avez bien exécuté le pliage du croquis N° 2. Si cette ligne EC tombe en dehors ou en dedans, il faudra modifier le pli CD. Lorsque vous voyez que tout correspond et que la ligne EC vient exactement sur CD comme le montre le croquis 4, donnez un bon coup de ciseaux suivant la ligne droite DF, indiquée en traits pointillés.

En dépliant la partie du papier voisine du point C, on obtiendra une belle étoile à cinq branches dont la finesse des pointes dépendra de l'angle donné au coup de ciseaux transversal DF. Plus le point F se rapproche du point C, plus l'étoile est fine.

Ce pliage, réalisé en papier doré ou argenté, rendra des services pour la décoration des arbres de Noël.

Car cela n'a l'air de rien que de dessiner une étoile à cinq branches. Mais essayez, et comptez le temps que vous mettez à en calculer et tracer les exactes dimensions !

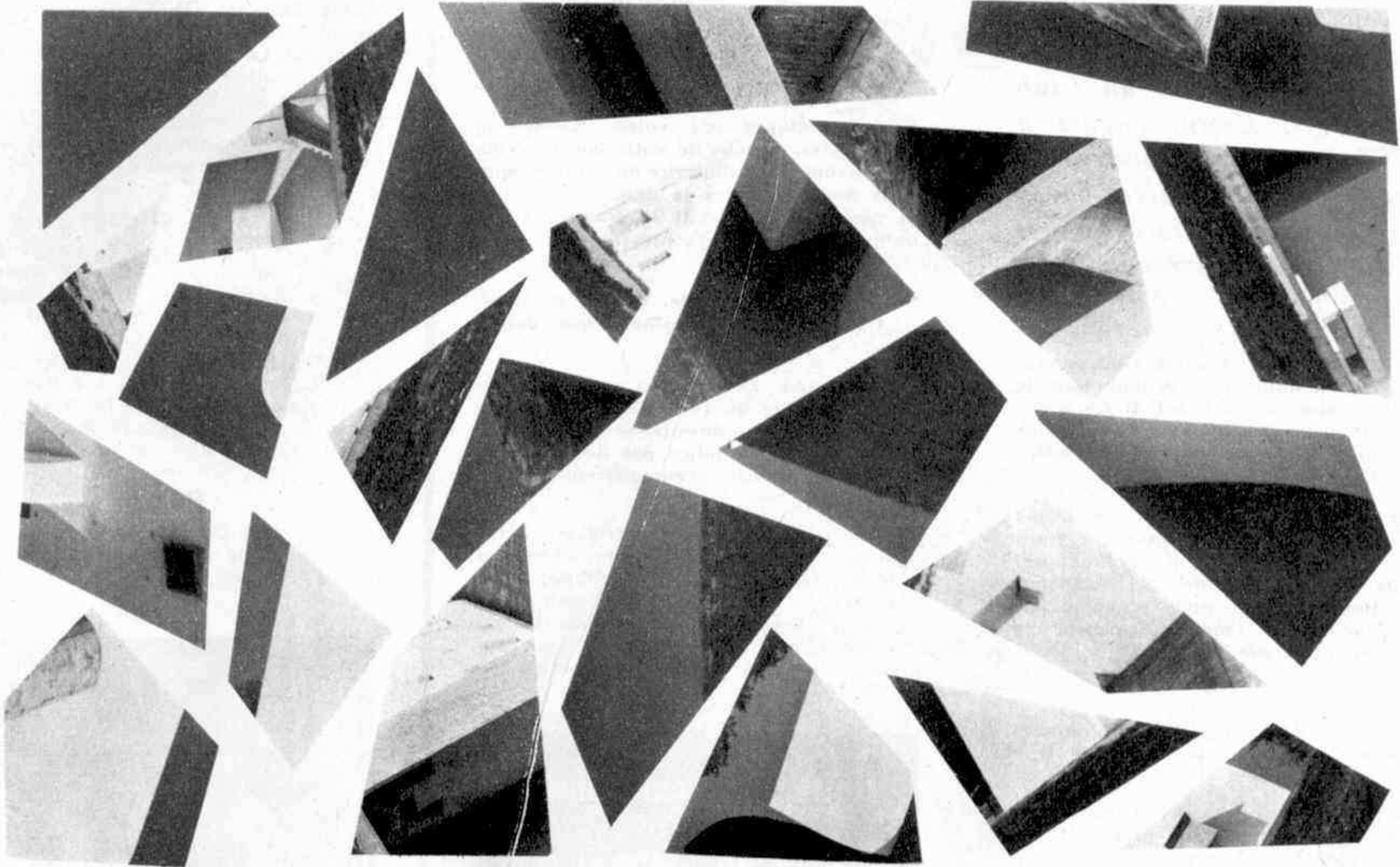


A vos jeux

3^e Épreuve : **LE PUZZLE.** — Voici des morceaux que nous avons découpés géométriquement. Rassemblez-les (après les avoir collés sur une feuille de papier fort) pour découvrir de quoi il s'agit. Pour vous aider, sachez qu'il

s'agit d'un bâtiment construit par un des architectes dont le style est qualifié « d'avant-garde ».

Question annexe : Pouvez-vous dire quel est ce genre de bâtiment, à quoi il sert et où il est construit ?



HORIZONTALEMENT

I. Permet de descendre dans les profondeurs sous-marines. — II. La vie du navigateur ne l'est pas. Avance en mer. — III. Lu à l'envers. Participe. — IV. A des profondeurs de plus de 8.000 mètres. — V. Article. Il lui arrive d'être houleuse. — VI. En mer, il est pur. En eau. — VII. De couleurs variées comme le fond de la mer. — VIII. Ses dents sont redoutables pour le plongeur. Savait accommoder tous les fruits de la mer. — IX. Pour appeler. Moitié d'un navire. — X. Demi-sole. Mammifère marin qui se nourrit de plancton.

VERTICALEMENT

1. A des pèlerins redoutables, dans sa famille. Appel désespéré par-dessus les Océans. — 2. Vénération pour un homme de courage. Ses phénomènes sont utilisés pour le sondage acoustique des mers. — 3. D'un auxiliaire. Lettres d'Indien. — 4. Reptile marin venimeux de l'Océan Indien. — 5. Phonétiquement a été payé. Un saint. Lettres de naval. — 6. Voyelles. Début de travail. En allant vers l'embouchure. — 7. Note. Seuls, les scaphandriers peuvent la visiter. — 8. Consonnes. Est pris à bord, à tour de rôle. — 9. N'a plus jaim. Fin de plongée. — 10. Rocher qui rend la navigation périlleuse. Unit.

MOTS CROISÉS :

TOUTE LA MARINE

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

A VOTRE SERVICE

ATTENTION :

Mentionnez bien sur vos lettres votre adresse complète, et écrivez votre nom en majuscules. Lorsque vous vous abonnez à « Meccano-Magazine », rappelez votre numéro d'enregistrement au Club Dinky Toys. Enfin, joignez à votre demande de changement d'adresse votre dernière bande d'envoi, vous nous faciliterez le travail. Merci d'avance à tous.

M. VERDURAND, Grenoble. Vous annoncez dans votre numéro 4 (30 jours dans le monde) la mise au point en U.R.S.S. d'une épaveuse hydraulique. Or il y a au moins un an que l'on peut en acheter de semblables en France.

Nous sommes heureux de vos précisions : il est bien certain que l'hydraulique française (et particulièrement grenobloise) n'a que peu à apprendre à l'étranger. Notez toutefois que nous n'avions pas parlé d'une invention mais seulement d'une réalisation soviétique.

CLAUDE et JEAN-MARC, Saint-Audré. « Pourriez-vous sortir la « Jaguar D » et la « Gordini ».

Nos programmes « Dinky Toys » 1958 et 1959, déjà complets, ne prévoient pas ces deux modèles. En revanche, nous projetons une « Jaguar - Grand Sport », mais ne pouvons vous affirmer si cette idée pourra être réalisée.

UN CORRESPONDANT DE POITIERS. « Envisagez-vous dans la série « Incendie » le camion « feux de forêts », et la moto pompe qui s'accrocherait derrière le fourgon pompe-tonne? »

Ces modèles ne sont que des variantes de notre « Berliet » n° 32 E. Nous retenons toutefois votre idée de remorque, et la transmettons au service compétent.

UN MEMBRE DU CLUB D'ALGER.

Vous n'indiquez pas votre adresse sur votre lettre, ni celle de votre cousin. Nous ne pouvons donc l'insérer au Club, comme vous nous en faites la demande. Si l'un de nos lecteurs connaît M. Jacques Alach, qu'il lui transmette ce présent appel.

J.-C. M., Sucy-en-Brie, Membre n° 4.237. « J'ai perdu mon insigne, que dois-je faire? »

Un second insigne vous sera immédiatement envoyé au reçu d'un montant de 100 francs en timbres-poste à 20 francs, par exemple. N'oubliez pas de nous rappeler votre numéro d'enregistrement.

Que ceux qui veulent entrer en correspondance avec MM. Pennequin, Vincennes, Gervais, Honfleur, Isard, Toulouse, Lainé Puteaux, et les Membres cités dans notre rubrique « Club Dinky Toys » nous écrivent et nous donnent leur adresse : nous nous ferons un plaisir de les transmettre aux intéressés.

Notre prochain numéro

L'AN 2000

MONTHLÉRY

Quant à vous dire à quelle vitesse correspond exactement 3.500 tours, impossible : elle varie avec les voitures... et les moniteurs eux-mêmes ne la révèlent pas d'emblée à leurs élèves. Ce n'est pas sans raison qu'ils ont endigué, partiellement, la fougue des exaltés en remplaçant les moteurs de compétitions des Simca de service par des moteurs de série. Oui, ces trois petites merveilles bleues ont bien couru, entre autres, les 24 Heures du Mans et les 24 Heures de Spa, oui, la 2 s'est bien classée 3^e du Bol d'Or en 1953,

mais sur la piste de Monthléry elles se contentent aujourd'hui d'un « modeste » 150 kilomètres-heure.

Ne soyez pas déçus, cette vitesse est largement suffisante pour former un pilote. Vous saurez peut-être, si vous en avez les capacités, tenir une voiture à 150 kilomètres-heure dans les lignes droites mais vous ne saurez pas forcément vous en rendre maître dans les virages, ces maudits virages qui éliminent chaque année 285 ou 280 élèves... sur 300 inscrits!

Trop de jeunes viennent à l'École de pilotage avec l'idée fixe de démontrer aux moniteurs — et à la foule des beaux diman-

SOLUTIONS DES JEUX

Oeil de Lynx

Dans l'ordre, les dimensions exactes sont (en millimètres) A : 45, B : 175, C : 470, D : 212, E : 1.330 F : 70 G : 960 H : 305 I : 21.

Quiz

De haut en bas : Pétard, Feuille, Porc, Marguerite, Escargot, Dé, Croix, Avion, Clairon, Chat, 7, 8, Pistolet, Arbre, Bobine, Fourchette, Clé de sol, Couteau, Oiseau, Bateau à voile, Plume, Souris, œuf, Lion, Punaise, Lampe, Loupe, Bouton, Pinceau, Boutelle, Voiture, Epingle de nourrice, Croche, Briquet, B. Canne, Dé à coudre, Crayon, Chien, Tente, Cigarette, A, Transatlantique.

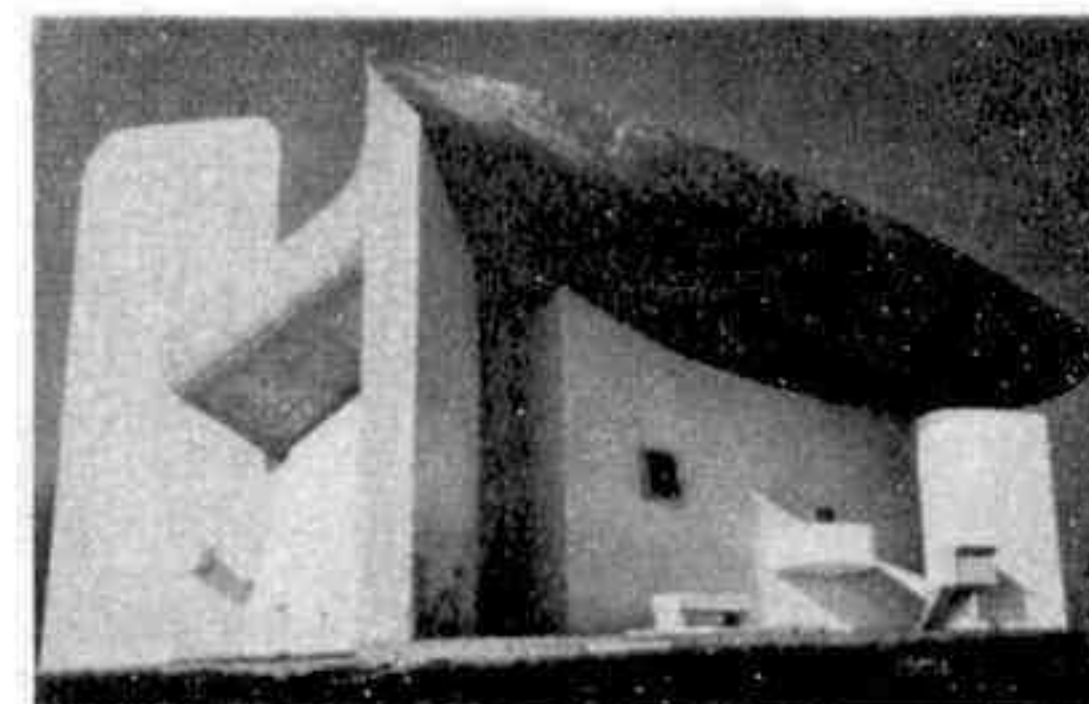
Mots croisés

HORIZONTALEMENT. — I. Scaphandre. — II. Quiète. Bec. — III. Ul. Pu. — IV. Atlantique. — V. Le. Mer. — VI. Air. Ea. — VII. Diapré. — VIII. Scie. Vatel. — IX. Ohé. Nav. — X. So. Baleine.

VERTICALEMENT. — 1. Squalé. SOS. — 2. Culte. Echo. — 3. Ai. le. — 4. Pélamide. — 5. Ht. Néri. Na. — 6. Ae. Tr. Aval. — 7. Si. Epave. — 8. Db. Quart. — 9. Reçu. Ee. — 10. Ecueil. Lie.

Puzzle

Il s'agit de la Chapelle de Ronchamp située sur une colline près de Belfort, construite par Le Corbusier.



ches ensoleillés l'étendue de leur savoir-faire... dans les lignes droites. Mais quand arrive la difficulté des virages, c'est une autre affaire... qui se terminerait bien souvent dans le fossé ou dans le mur, comme cela s'est déjà produit plusieurs fois, s'il n'y avait le moniteur qui fait respecter le compte-tours.

Voulez-vous un exemple? Behra, le grand Behra, n'aborde jamais l'Épingle du Faye à plus de 60 kilomètres-heure.

A l'École de pilotage de Monthléry on enseigne la virtuosité avant la vitesse.

Guy DELUCHEY.

HERBERT, Levallois

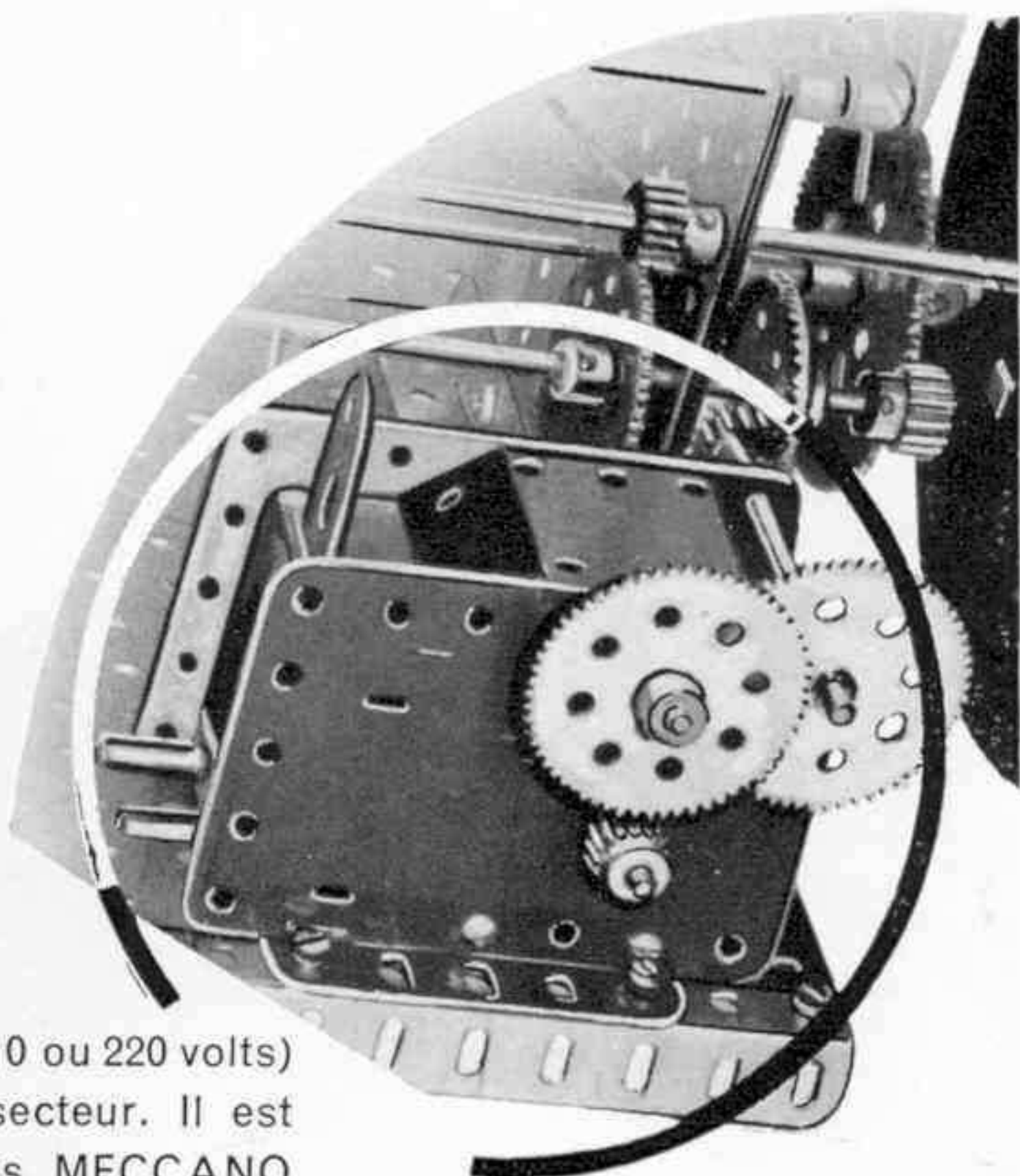
*De la vie dans
vos jeux*

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.



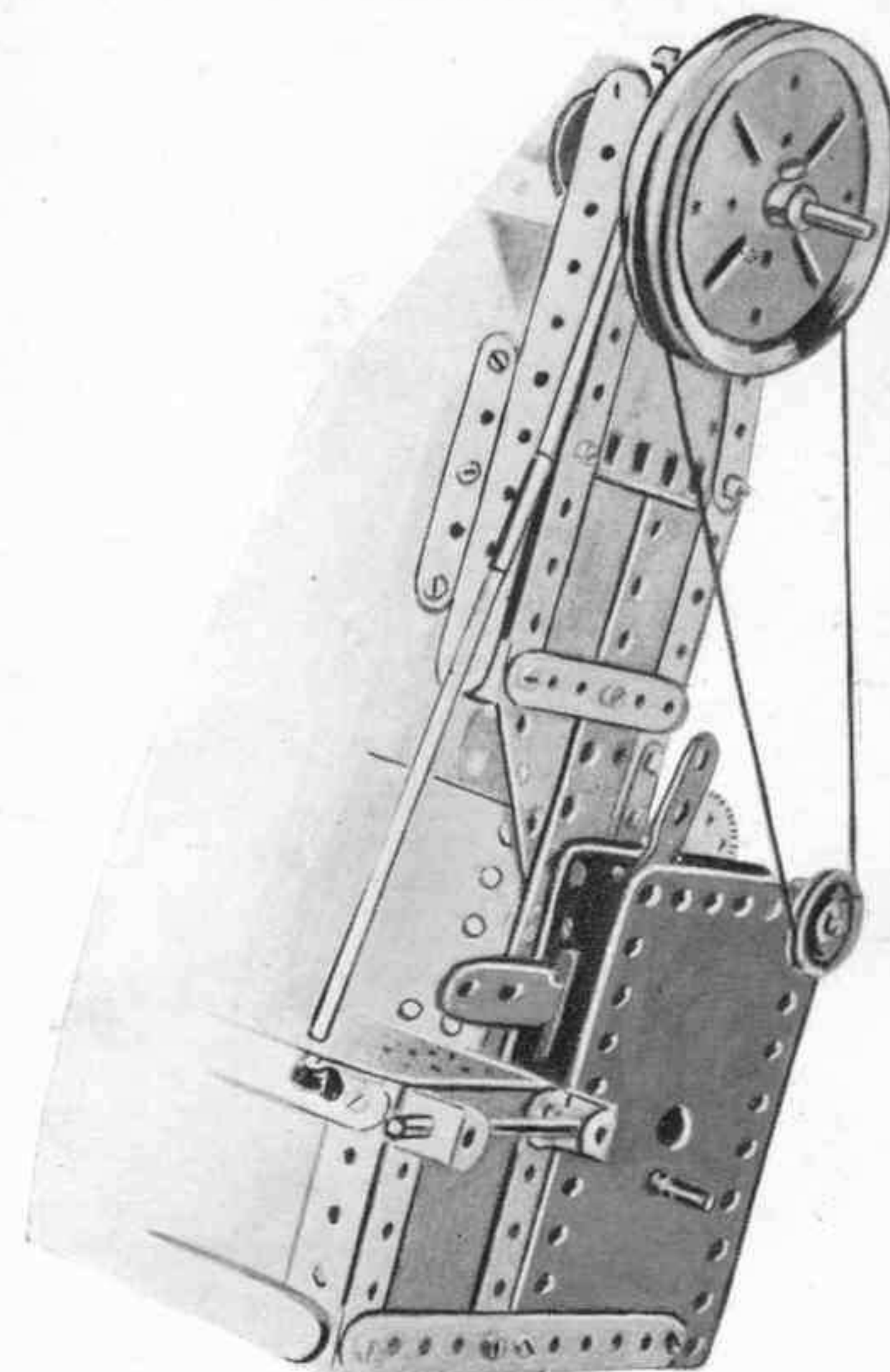
Moteur Universel :

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.

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.

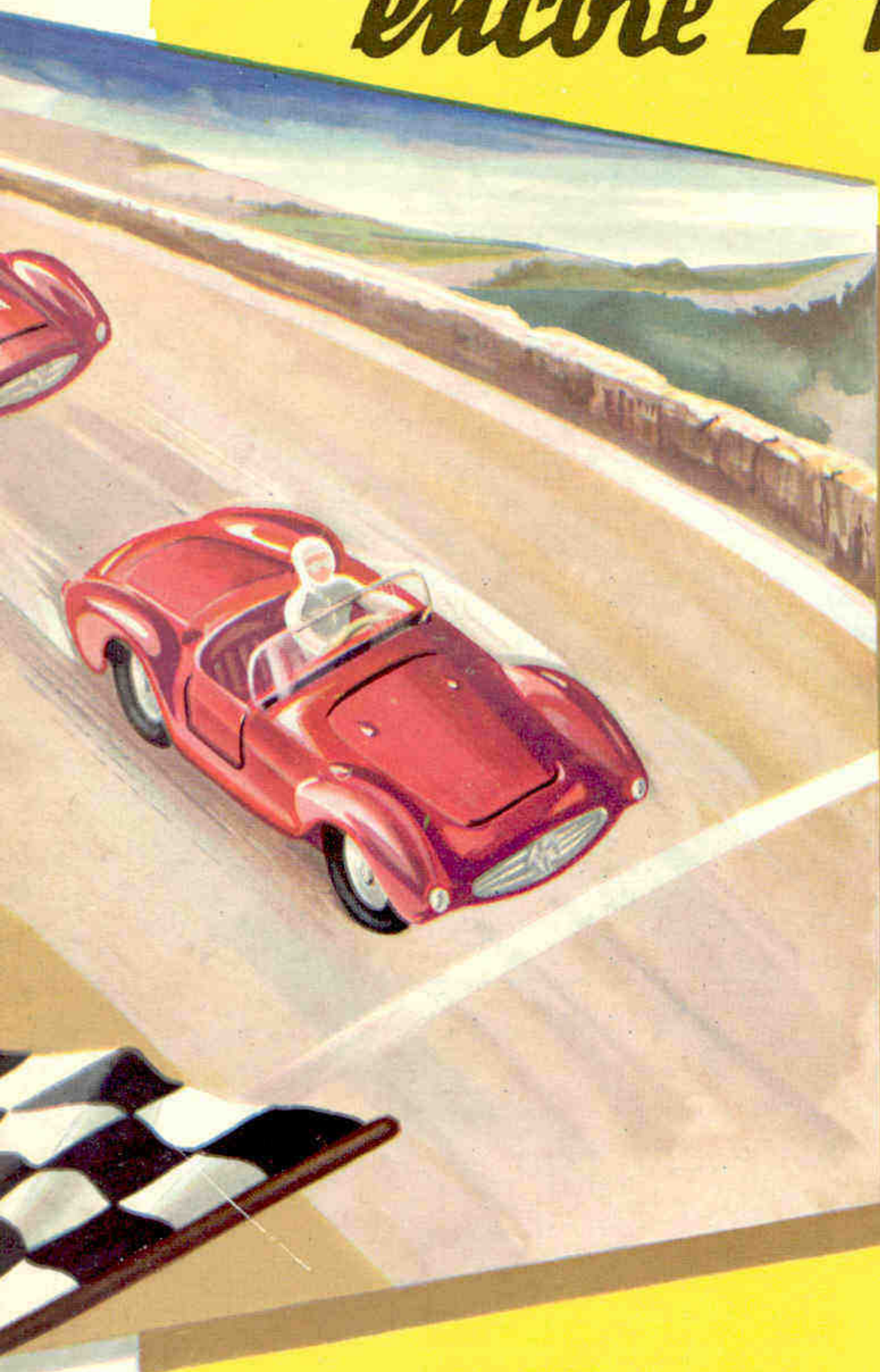


MECCANO

DINKY TOYS

Marque déposée

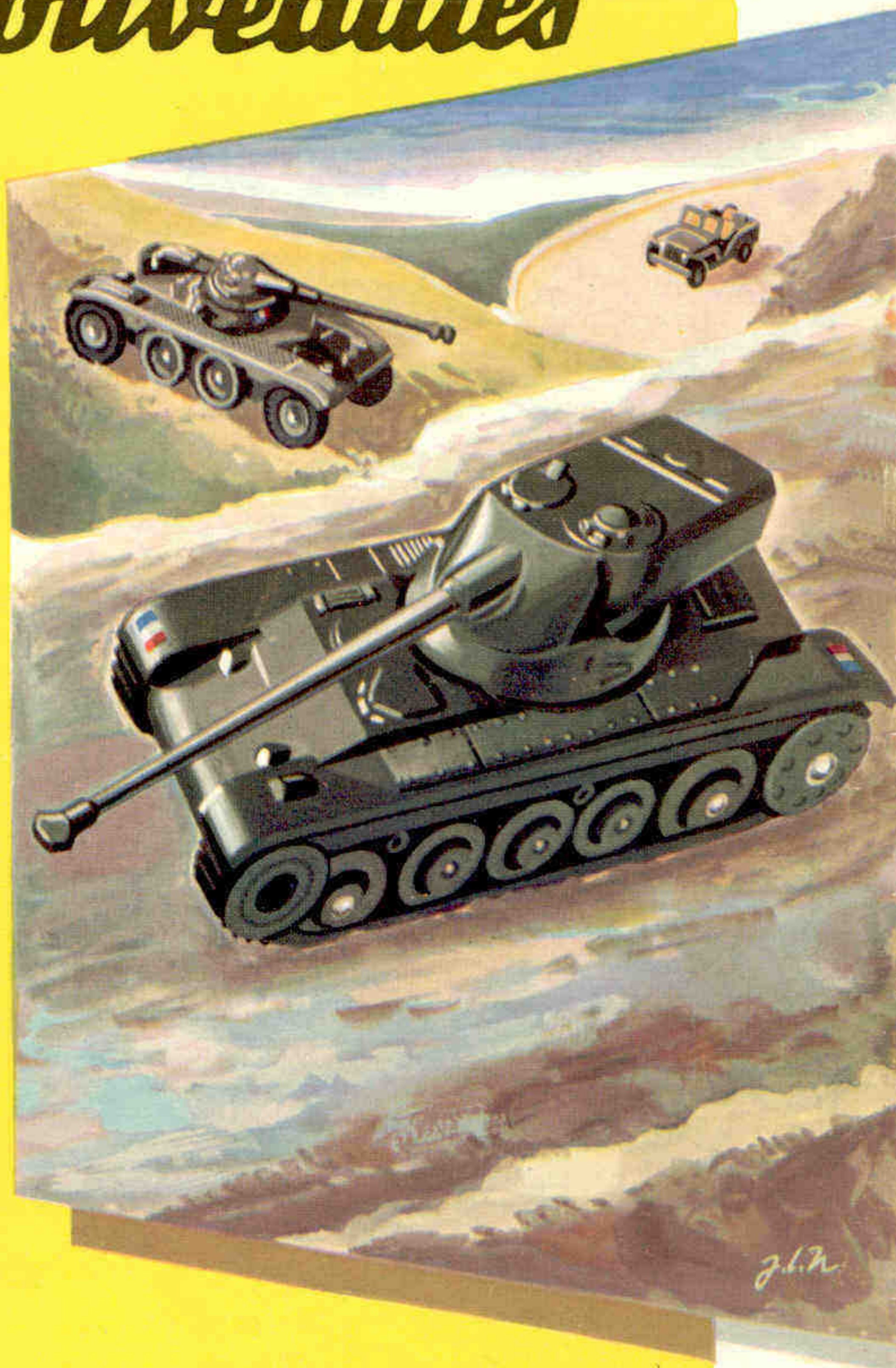
encore 2 nouveautés



LA MASERATI SPORT 2000

Voici une voiture de grande classe que chacun sera heureux de posséder.

Sa reproduction parfaite en rouge, sa longueur 86 mm, son pare-brise en plastique transparent et la présence d'un pilote, en font une miniature particulièrement réussie.



LE CHAR A.M.X. 13 TONNES

C'est maintenant la troisième pièce sortie dans la série militaire après l'E.B.R. et la Jeep.

Ce modèle réalisé en Dinky Toys mesure 85 mm (110 mm hors tout avec le canon) et présente une grande recherche dans les détails. Il est équipé de chenilles et d'une tourelle pivotante.