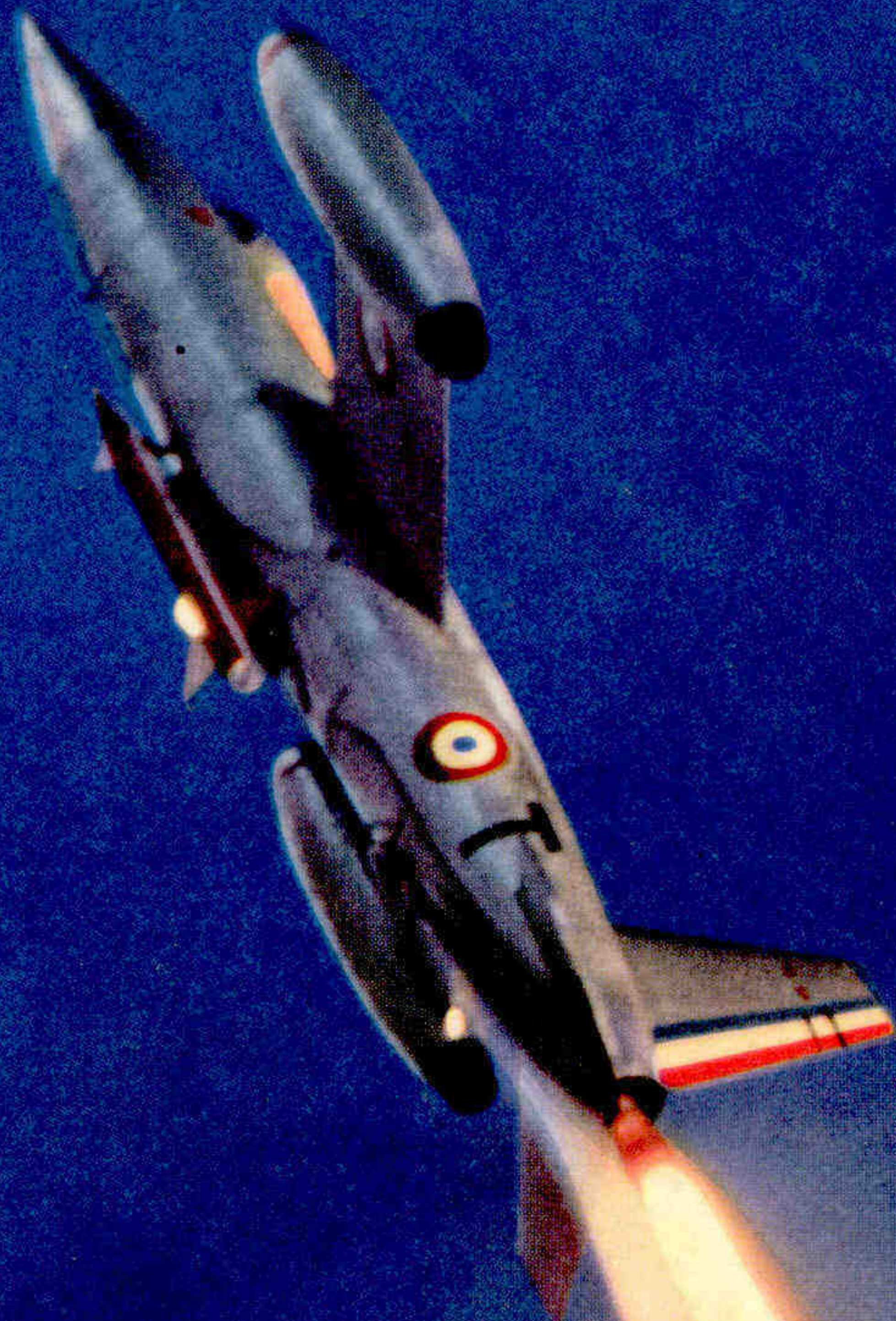


# MECCANO

## MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

N° 8 N<sup>o</sup>lle SERIE - 6<sup>me</sup> ANNEE - MENSUEL 60 Fr



**EXCLUSIF**

LA LIBYE, NOUVEL  
ELDORADO  
DE L'OR NOIR

RECORD DU MONDE  
TRIDENT II  
18.000 METRES  
EN 156 SECONDES



# Transformez

**VOUS-MÊME**

**vos aiguillages talonnables  
à main**

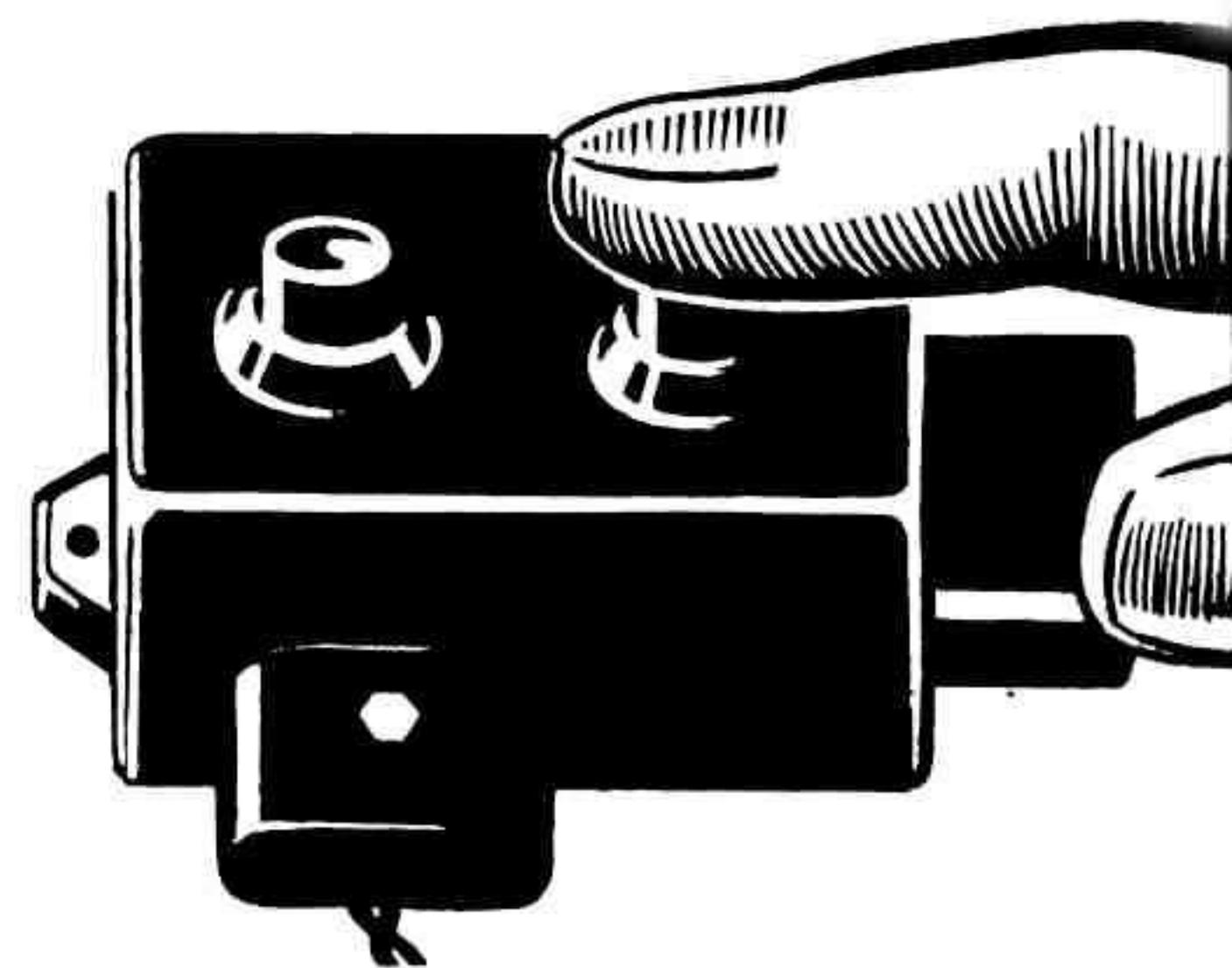
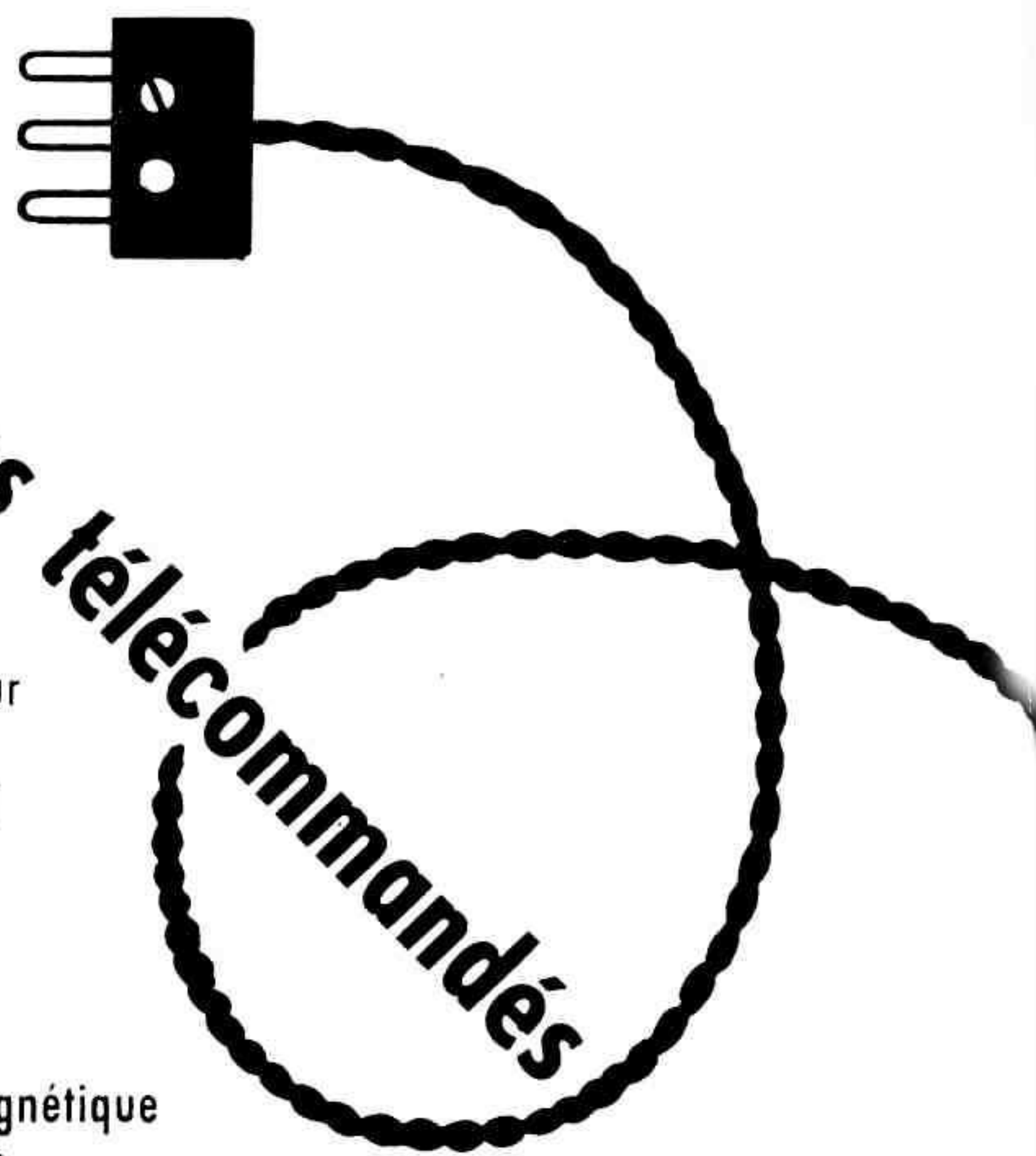
*en aiguillages télécommandés*

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)



**PRENEZ  
LE DÉPART  
DE CE PASSIONNANT**



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

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

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

**ÉDITIONS**

**CAPIEPA**

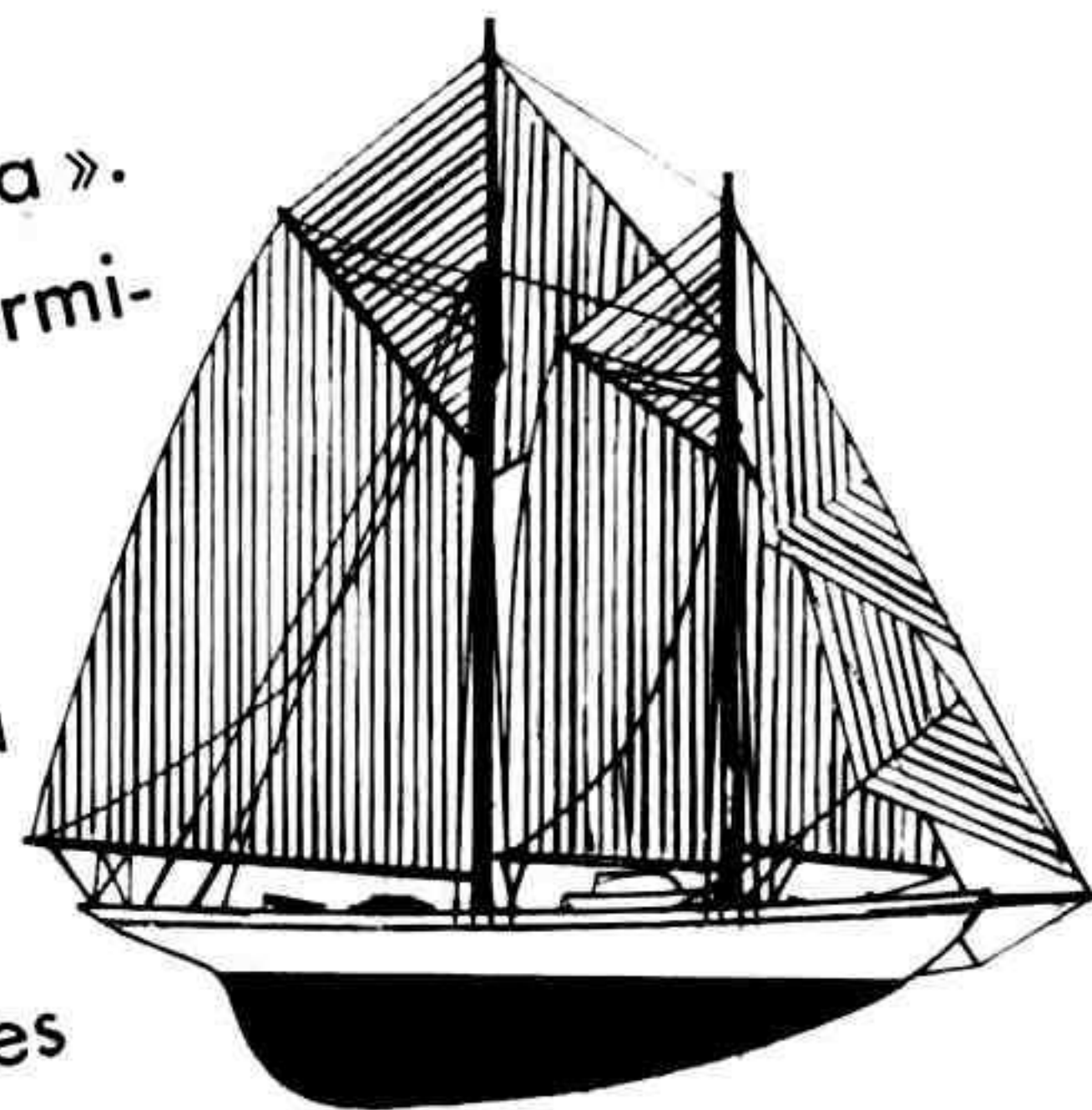
**27, Avenue Pierre-1<sup>er</sup> - de - Serbie - PARIS - 16<sup>e</sup> - KLÉber 19-18**



# RÉSULTATS FOIRE DE PARIS 1958

Tous les garçons ont vu la goélette « Europa ».  
Ce modèle de bateau est véritablement formi-  
dable, mais tous les garçons ont vu  
aussi nos autres modèles, avions, pla-  
neurs et bateaux, et ils sont si faciles à  
construire, les plans sont si clairs.

Alors, en avant. Construisons les modèles  
**AIRMER.**



## AIRMER

17, RUE DE BELZUNCE  
PARIS-10°



# 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* →





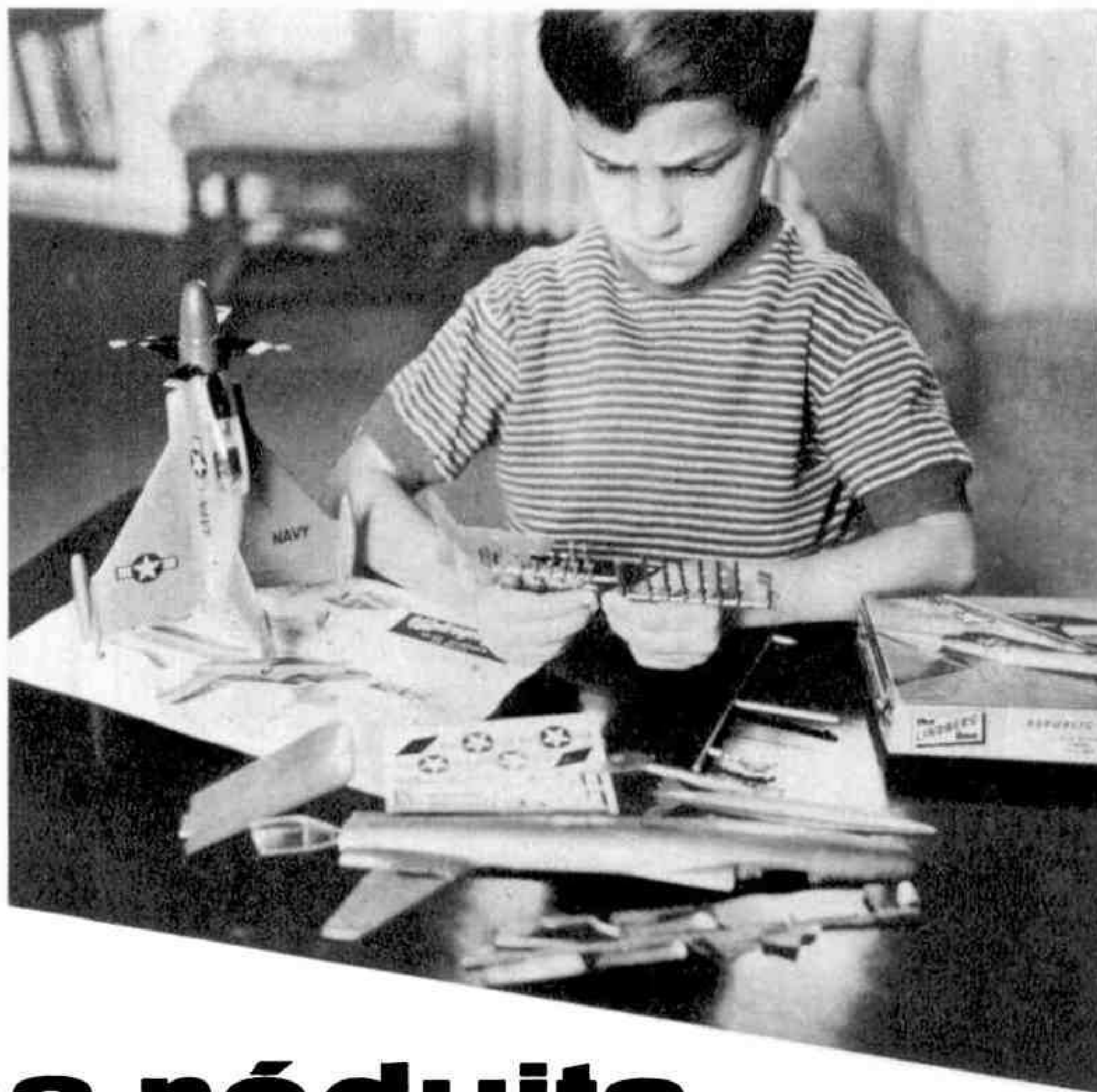
the  
**LINDBERG**  
line

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 :**



**B. 17**



**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<sup>e</sup>** (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.**





La S.N.C.F. a choisi les voitures P.M.P. pour la représenter à Bruxelles. Elles sont en effet les plus fidèles et les plus soignées actuellement connues sur le marché.



**P. M. P.**

1 bis, Rue de Sartoris - LA GARENNE-COLOMBES (Seine)  
Catalogue sur demande contre 20 francs en timbres

Animez vos véhicules militaires avec...



Les personnages  
**STARLUX**

le stylo "jeune"

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

A partir de 800 f.

**VISOR**  
*Ten*  
c'est épatant!

73 pages entières d'écriture

HAVAS VP4

pour votre

**ENCYCLO-ELECTRIC**

LES JOUETS ÉDUCATIFS UNIVERSELS  
En vente chez tous les spécialistes du jouet



# 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)

JOUETS

**HACHETTE**  
à VOTRE SERVICE

lancent cette année  
des  
Jouets extraordinaires!

### LE CYBERSON

Magnifique coccinelle téléguidée au son, sans fil ni câble.

### LE CYBERPAN

Char d'exploration lunaire téléguidé.  
Le jouet presse-bouton.

### LE TECHNOR

Jeu de construction mécanique en matière plastique, extraordinaire de vérité. Animation par micro-moteurs électriques par piles. Des possibilités formidables! Le jeu de construction de l'An 2.000.

### LE BATINOR

Jeu de construction de maisons en matière plastique, à l'échelle du 1/100°. Avec des éléments préfabriqués, vous pouvez construire des villes entières et variées d'un réalisme saisissant, qui constitueront des décors étonnants pour vos réseaux ferroviaires à l'échelle HO.

TOUS CES JOUETS SERONT  
BIENTOT EN VENTE CHEZ  
VOTRE MARCHAND DE JOUETS



# Encore une série d'utilisations du

MARQUE DÉPOSÉE  
**SCOTCH**  
BRAND

**P**OUR réparer, fixer, maintenir n'importe quoi il n'y a rien de tel que le SCOTCH.

A la maison, en voyage, au bureau ou à l'école, c'est fou le nombre de services que SCOTCH peut vous rendre à tous moments. Voyez plutôt les illustrations ci-dessous...

Et là encore, ce ne sont que quelques suggestions.

SCOTCH est vraiment l'outil de base du bricoleur.



● Réparez provisoirement un pneu crevé avec quelques tours de SCOTCH autour de la chambre à air.



● Pour empêcher les rouleaux de fils électriques de s'emmêler quelques liens de SCOTCH sont bien commodes!



● Pour démonter un appareil, posez donc les petites pièces sur une bande de SCOTCH. Elles ne rouleront plus.



● Pour réaliser facilement des tas de montages en carton, aluminium ou bois, SCOTCH est tellement pratique!



● Avec SCOTCH "Plastique", vous réparez facilement un tuyau d'arrosage crevé car il résiste à l'humidité.



● Un film cassé en cours de projection sera provisoirement réparé avec un petit morceau de SCOTCH.

Pub. V. Alexandre



● Vous exécuterez une foule de déguisements amusants en assemblant les morceaux avec SCOTCH.



● Enfin, n'oubliez pas la « Colle transparente SCOTCH », la seule qui soit véritablement universelle!

**Bon**

pour recevoir gratuitement les feuillets "54 trucs" qui me donneront quantité d'idées nouvelles pour l'utilisation du SCOTCH. Ecrivez à Serv. M.E.C.11 MINNESOTA DE FRANCE, 135, Bd Sérurier, PARIS-19°.

MON NOM .....

MON ADRESSE .....



# MECCANO MAGAZINE

JUIN 1958 N° 8

## A - PROPOS

J'espère que plusieurs de mes lecteurs ont eu la chance d'assister l'an dernier au Bourget à la fête aérienne internationale. Ils se souviennent certainement de la montée sensationnelle du « Gerfaut » dont la radio était relayée par les haut-parleurs disséminés sur le terrain. Cela nous a permis de nous émerveiller devant les quelques dizaines de secondes écoulées entre le moment où le pilote nous a annoncé : « 500 mètres » et, un instant plus tard : « 10.000 ». Il y a quelques jours, un « Trident », dont vous avez admiré la silhouette sur la couverture du présent numéro, a battu le record mondial de vitesse ascensionnelle en montant à 18.000 mètres en 200 secondes, 3 minutes 20, départ arrêté, ce qui représente au minimum 90 mètres secondes. Quand vous savez qu'un ascenseur très rapide, ou un avion commercial, montent à 5 mètres/seconde, vous pourrez peut-être avoir une idée de la performance du « Trident ».

J'ai grand plaisir à attirer votre attention sur la photo de la locomotive réalisée en Meccano par l'un de nos lecteurs de Nouvelle-Zélande. Votre Revue est lue maintenant dans les cinq continents et j'ai eu la joie de piquer, la semaine dernière, un drapeau de plus sur la carte de mon bureau : en effet, nous avons maintenant un abonné à Moscou. Je lui souhaite la bienvenue parmi nos lecteurs et je serai ravi de passer des photos de lui-même ou de ses réalisations « Meccano ».

Je compte avoir le compte rendu du voyage à Dakar du brillant vainqueur de notre concours « Objectif 300 » : M. Pierre Dion. Comme nous vous le disions il y a deux mois, ce concours aura prouvé que nos lecteurs s'intéressaient à tous les domaines du progrès. Qu'ils soient assurés que « Meccano Magazine » continuera à les « tenir au courant. »

**Le Rédacteur en Chef.**

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

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

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

Canada : 25 cents, les 12 numéros consécutifs : \$ 2.75.

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

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

# MECCANO MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

N° 8 N<sup>o</sup> SÉRIE - 6<sup>o</sup> ANNÉE - MENSUEL 60 FR.

**EXCLUSIF**  
LA LIBYE, NOUVEL  
ELDORADO  
DE L'OR NOIR

**RECORD DU MONDE**  
**TRIDENT II**  
18.000 METRES  
EN 156 SECONDES

## NOTRE COUVERTURE

Incroyable mais vrai : Le chasseur le plus révolutionnaire de l'industrie aéronautique française vient d'être mis à la ferraille. A la suite d'une décision des services publics, le « Trident » ne peut plus voler. Avec sa fusée « SEPR 631 » développant 3 tonnes de poussée et ses deux réacteurs en bout d'ailes, le « Trident », conçu par l'ingénieur Lucien Servanty, grimpe à 15.000 mètres en 150 secondes environ, en palier à près de 2.000 kilomètres-heure. Pendant plusieurs jours, il a détenu le record du monde d'altitude avec 24.300 mètres. Si le « Trident » ne peut plus voler, c'est la suite de compressions budgétaires. Un autre avion français qui a fait parler de lui : le « Bréguet Taon 1001 ». Aux mains du pilote Bernard Witt, ce chasseur léger d'appui tactique vient d'établir le record du monde des 1.000 kilomètres en couvrant la distance en 57' 23", soit à la moyenne horaire de 1.045,65 kilomètres-heure. Le précédent record était détenu par un autre avion français, l'« Etendard », construit par la Générale Aéronautique Marcel Dassault.

## SOMMAIRE

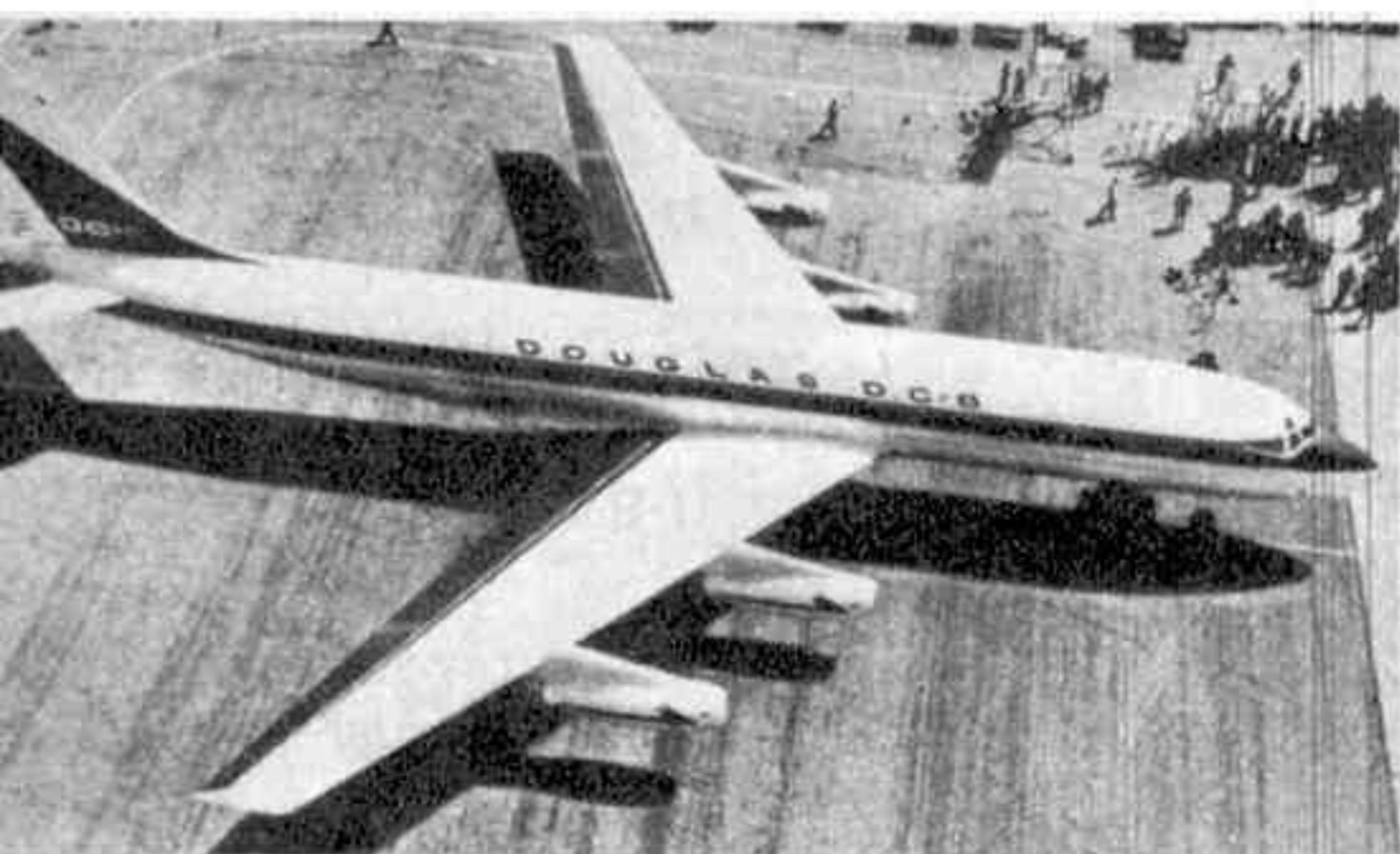
	Pages
Surprenez les animaux en liberté.....	10
A l'école des jockeys de 16 ans.....	16
Libye 1958 : l'Eldorado de l'or noir.....	18
Gil Delamare : Roi des casse-cou.....	24
Si vous allez à Bruxelles.....	27
Eugène Le Mout : Chasseur de papillons N° 1	28
Un rival pour la pétanque : le bowling....	38



# 30 JOURS DANS LE MONDE

## Ciel du monde

ON ATTEND AVEC IMPATIENCE le premier vol de l'enfant chéri de Douglas, le quadriréacteur géant DC-8. Les constructeurs se pressent d'autant plus que leurs concurrents, le Boeing 707 entrera en service régulier dès l'automne prochain.



TOUJOURS PLUS HAUT. Le « Trident II » est monté à 24.057 mètres ravissant au « Grumman Flying Tiger » son record (23.470 m.). Mais il ne faut pas chatouiller les aviateurs américains, le F-104 A a atteint 27.375 mètres, à suivre...

TRANSPORT EXCEPTIONNEL pour une « Alouette II » amenant à l'Exposition de Bruxelles, suspendu sous son fuselage, un assemblage long de 12 mètres de fils d'acier inoxydable. Pesant 90 kilos, le cylindre a commencé d'être présenté flottant à quelques centimètres du sol, grâce à un champ magnétique.



PASSIONNANT MATCH « TAON » « ÉTENDARD IV », dont l'enjeu est le record international sur 1.000 kilomètres en circuit fermé. La base officielle est le parcours Istres-Cazaux et retour. Dassault « Etendard IV » a volé à la vitesse moyenne de 1.020 kilomètres-heure. Quelques semaines plus tard le Bréguet « Taon » modifiait les entrées d'air de son réacteur : 1.045 kilomètres-heure.

## Curieuse planète

DES POMMES A GOUT D'ORANGE. En greffant des arbres fruitiers, des savants suédois sont parvenus à créer des pommes à goût d'orange et des poires à goût de pomme. Il serait ainsi possible dans les pays septentrionaux de fabriquer des gelées de fruits méridionaux, donc de supprimer de coûteuses importations.

couleur phosphorescente. Les joueurs étant invisibles, les spectateurs suivent un unique point lumineux.

tuera un tour complet en 30 minutes. Il sera inauguré en même temps que l'Exposition d'horticulture allemande de 1959 et permettra aux visiteurs d'admirer plus confortablement, en prenant l'apéritif, 125 hectares de fleurs.

LES ALLEMANDS POURRAIENT DÉSORMAIS UTILISER du charbon sans poussière... et en couleur. Un institut d'Essen vient de mettre au point une solution anti-poussière qui, pulvérisée sur le charbon, le maintient propre. Chaque qualité de combustible sera d'une couleur différente.

UN CAFÉ OU TOUT TOURNE. A Dortmund (Allemagne) va être construit un café tournant. Situé à 114 mètres d'altitude, sur une plateforme rotative, l'établissement effec-

LA CUISINIÈRE SOLAIRE offerte aux ménagères japonaises prépare 3 livres de riz en 1 heure. C'est une sorte d'immense moule à gâteaux, composé de 36 miroirs réfléchissants, qui tournent avec le soleil... Le modèle, bon marché, a aussi l'avantage d'être transformable en parapluie.

LE TENNIS INVISIBLE va-t-il faire fureur aux Etats-Unis? On a procédé aux premiers essais. Le court est entièrement obscur, on ne voit que les lignes et les balles peintes d'une

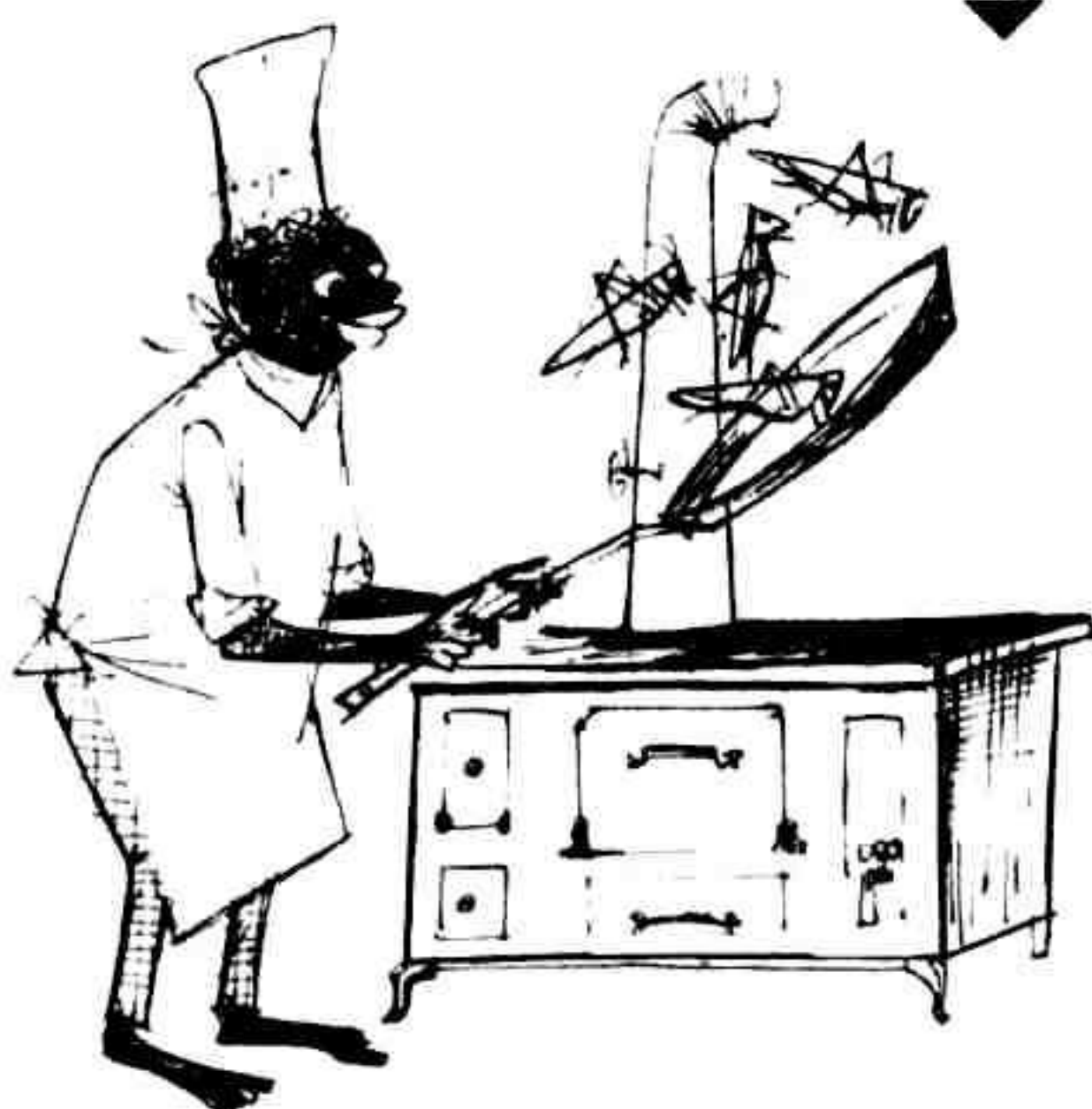


LE PLUS PETIT VIOLON DU MONDE a été construit par un horloger berlinois, M. Zahl : il est grand comme un timbre-poste, ses cordes sont en cheveux humains. M. Zahl prépare un concert d'instruments de musique miniatures.



## Les animaux vous parlent

« MANGEZ DES SAUTERELLES » conseille à ses lecteurs le journal australien Sun Herald, et il ajoute sous sa responsabilité : « non seulement vous ferez œuvre nationale — le nombre des destructeurs de récoltes ne pourra ainsi que diminuer... — mais vous vous régalez. Les sauterelles sont un mets fort délicat ».



DES OS PARFUMÉS sont maintenant proposés aux Etats-Unis aux propriétaires de chiens particulièrement délicats. Le premier modèle en plastique a la saveur d'un excellent jambon.

UNE MAMAN CHATTE EXTRAORDINAIRE est bien celle de M. Lerouge, boulanger à Bois-le-Roi. Elisant domicile dans un clapier, elle a accepté d'élever 7 petits lapins dont la mère était morte.

LES ANIMAUX CANADIENS sont atteints de « métallophagie », c'est-à-dire qu'ils avalent de plus en plus des clous, boulons, pièces de monnaie, etc... « faites-leur aussi avaler un aimant, proposent les vétérinaires, ces appareils inoffensifs, attirant les objets avalés, empêcheront à ces derniers de causer des lésions intestinales ».



LE PLUS VIEIL ISARD DE FRANCE, 21 ans, a été capturé récemment dans les Pyrénées, par un facteur qu'il accompagnait régulièrement dans ses distributions. Jusqu'à présent on ne connaissait pas d'isards vieux de plus de 20 ans.

## Interdit aux parents

ILS NE L'AURAIENT PAS CRU..., non les couturiers parisiens n'auraient pas cru que l'on puisse un jour réaliser une robe-sac entièrement en tulipes. C'est pourtant ce qui a été fait par des fleuristes hollandais du petit village de Lissen.



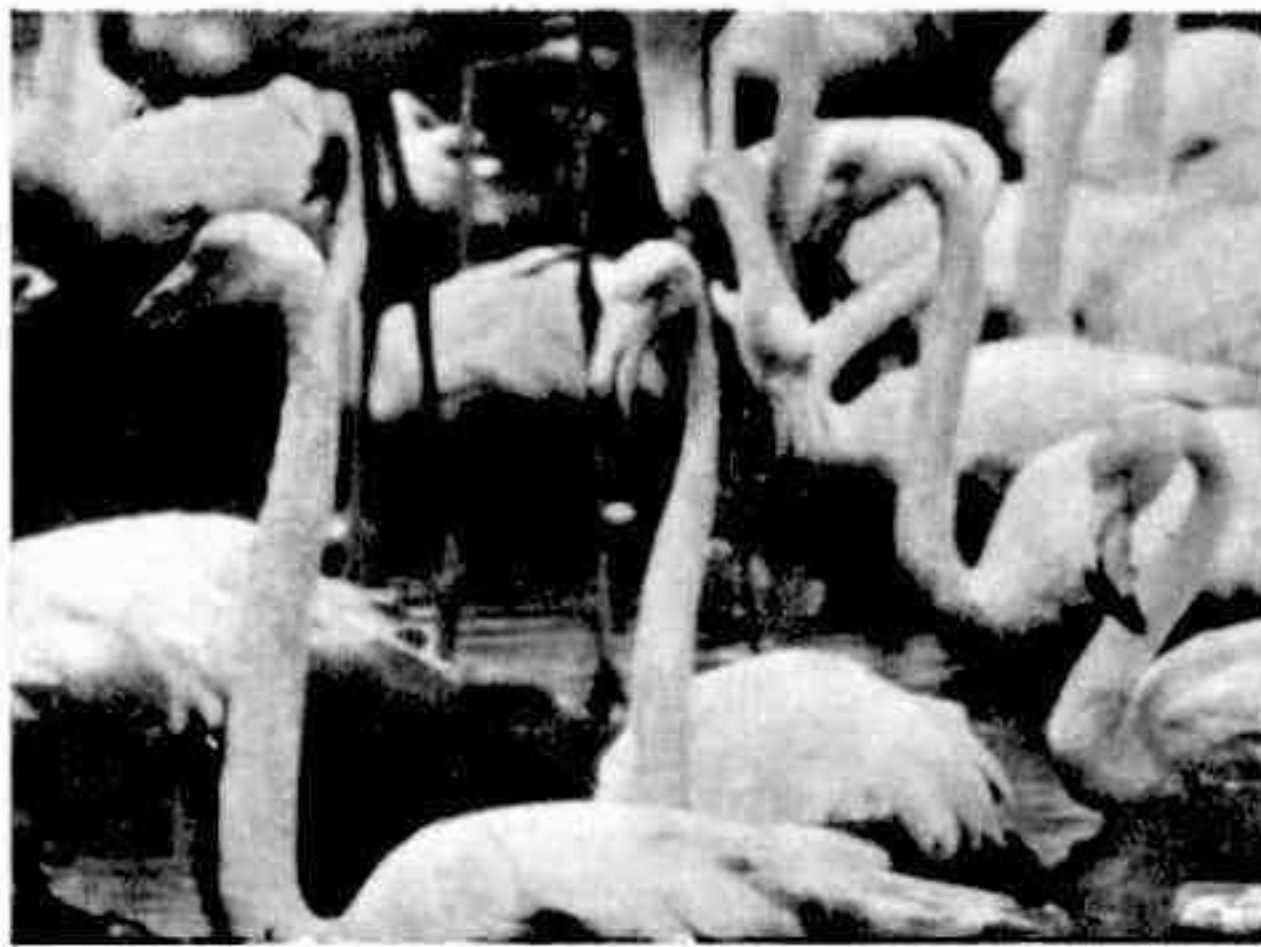
LES ANIMAUX PRÉHISTORIQUES deviennent la manie d'un nombre croissant d'écoliers américains. En voici un exécutant une maquette en matière plastique d'un tyrannosaure, monstre de 15 mètres qui vivait sur la terre il y a quelques 75 millions d'années.

DES PRIX D'EXCELLENCE seront pour la première fois cette année récompensés non en livres mais en disques. Une récente circulaire du Ministère de l'Education Nationale a en effet autorisé les chefs d'établissement à offrir aux bons élèves, lors de la distribution des prix, de 78, 45 et autres 33 tours.





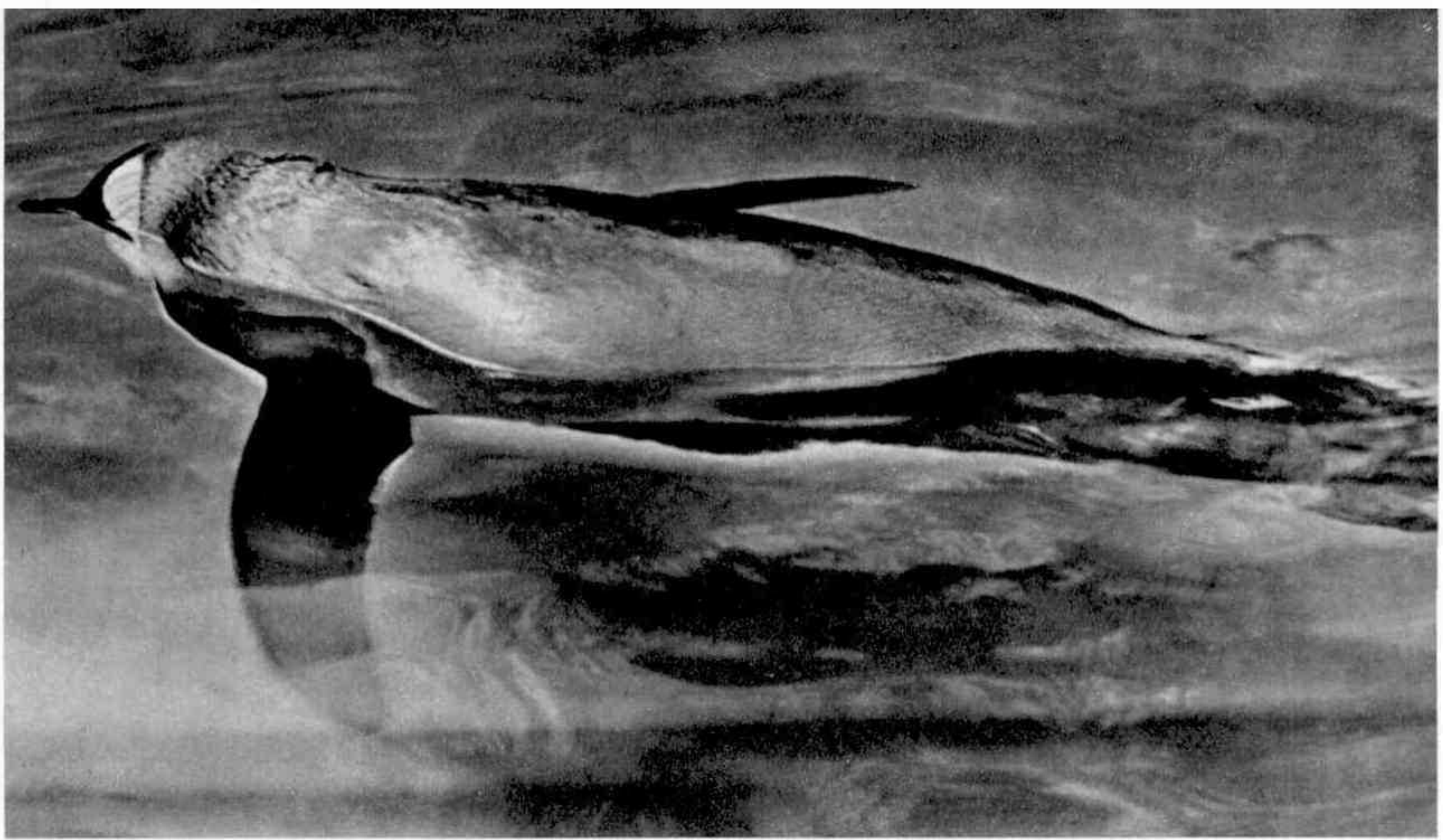
***SURPRENEZ  
LES ANIMAUX  
EN LIBERTÉ  
DANS LES  
RÉSERVES FRANÇAISES***



PAR PIERRE DUFOUR







**Phoques et pingouins en Bretagne**

**Flamands roses en Camargue**

**Cerfs et chevreuils à Chambord**

**Chamois dans les Alpes**

*Vous avez sans doute rêvé de voir s'ébattre librement et sans crainte, dans leur cadre naturel, tous les animaux qui nous sont montrés en cage dans les zoos. Les scènes que vous avez vues dans les films de la série « C'est la vie » de Walt Disney, vous avez souhaité en être les témoins directs.*

*Les américains, au Parc de Yellowstone, qui s'étend sur un million d'hectares, voient jouer les ours. Dans le Parc Président Kruger en Afrique du Sud, les voyageurs « en cage » dans leur automobile ou perchés sur des plates-formes édifiées dans des baobabs, assistent au repas des lions, voient passer les troupes de zèbres, frémissent à la charge du vieux rhinocéros hargneux.*

*La France n'a pas encore de Parc National. Elle a néanmoins des réserves peu connues comme celles des Sept Iles en Bretagne qui offrent de passionnants spectacles et permettent d'approcher des animaux rares ou exotiques dont la présence en France est souvent ignorée.*

*La richesse de la Bretagne, en ce domaine, est telle que les naturalistes ont décidé fin avril dernier d'y établir un réseau de réserves et de parcs naturels. Mais il existe aussi des réserves préservant la faune alpine, pyrénéenne et même dans la Loire, le gros gibier des forêts.*



# SURPRENEZ LES ANIMAUX

**O**H! Papa, le drôle de poisson!

Pierrot qui pousse cette exclamation n'a que 12 ans mais déjà il a la mine d'un corsaire : teint hâlé, peau desséchée par les embruns, yeux plissés par la réverbération de la mer. Il porte un maillot rayé bleu et blanc et un short délavé, d'une couleur indéfinissable.

Sur le pont du cotre paternel, il a la démarche chaloupée d'un vieux loup de mer.

## Des phoques et des pingouins en Bretagne

Le père se penche hors du petit voilier : oui le marsouin qui fait des cabrioles autour du bateau a une vraie tête de clown.

— Mais c'est un phoque, moussaillon!

Vous croyez peut-être que Pierrot et son père naviguent dans les eaux polaires. Il n'en est rien : ils passent leurs vacances en Bretagne et s'amusent à pêcher chaque matin. Cette rencontre étonne Pierrot tout autant que vous.

— Il n'y a pas de phoques en Bretagne !

— Si, figure-toi! Il y a des phoques gris et même quelques marsouins dans les îles d'Ouessant, de Keller et de Molène. Si cela t'amuse nous nous renseignerons sur les plages qu'ils fréquentent mais elles sont d'un abord difficile, toutes entourées de brisants avec de forts courants. D'ailleurs, ces paisibles animaux sont le plus souvent tapis au fond de grottes profondes. Il est rare de les rencontrer en mer, comme ce joyeux compagnon.

— Les chasse-t-on ?

— Malheureusement, ces sympathiques animaux peu farouches se laissent approcher et il arrive que les habitants des îles en massacrent à coups de bâtons par une vaine gloriole. Cependant on fait une active campagne pour empêcher leur disparition. En allant aux îles, même si nous n'y rencontrons pas de phoques, nous ne perdrons pas notre temps car nous y surprendrons dans leur vie privée des colonies d'oiseaux rares et du type arctique : des cormorans huppés,



des sternes, des petits pingouins, même et surtout des macareux à la drôle de tête de perroquet portant l'habit de soirée comme les pingouins, leurs cousins. Ce sont eux que les bretons appellent calculots. Ce sont d'habiles pêcheurs et on en voit rentrer au nid avec 3 ou 4 poissons dans le bec.

— On se croirait dans les colonies d'oiseaux de l'arctique, alors ?

## D'un massacre naquit un paradis

Plus encore qu'autour d'Ouessant, on a cette impression aux Sept Îles, au nord de la Bretagne, au large de Perros-Guirec. Cet archipel ne compte en réalité que cinq îles véritables : les deux autres n'étant constituées que de quelques rochers. L'une de ces îles, Rouzic, est le paradis des calculots.

— Ils ont failli disparaître : une telle concentration d'oiseaux tentait les imbéciles amateurs de massacres faciles et gratuits. Il y a 50 ans, l'ornithologue Chappelier y faisant une excursion trouva Rouzic transformé en un vaste charnier exhalant une horrible odeur. Après le massacre de leur mère, des petits de quelques jours étaient morts dans les anfractuosités de rochers où ils nichaient, des centaines d'œufs étaient gâtés. Par terre, se trouvaient des amas de douilles, signature des vandales.

A la suite de l'indignation de Chappelier allait être créée aux Sept Îles la première réserve ornithologique de France.



Dans ce paradis sans chasseurs, ces oiseaux vivent en totale liberté : les rapaces ont droit de cité comme les autres, ils suppriment les malades et les faibles et la grande loi de nature opère son équilibre. De nouvelles colonies sont venues s'installer comme les fous de Bassan, grands oiseaux des mers froides au long bec et à la robe blanche. Exigeant un large espace vital, ils ont un peu joué les squatters et forcé les macareux à émigrer partiellement de Rouzic vers Malban et d'autres îles.

Des spécialistes ont fait de savantes estimations. On compte près de 30.000 calculots aux Sept Îles, un millier peut-être de fous de Bassan, pas loin de 500 cormorans, près de 3.000 guillemots (de la famille des manchots) et pas loin d'un millier de pingouins Torda, ceci sans compter

les goélands et les mouettes installés par milliers, ni les passereaux en escale.

— Nous irons naviguer par là lors de prochaines vacances conclut Pierrot. C'est autrement plus amusant que le zoo de Vincennes!

## Faune africaine en Camargue

Peut-être n'avez-vous pas, comme Pierrot, l'occasion de louvoyer dans les dangereuses passes du Finistère?

Une automobile vous ouvrira d'autres horizons. Les visions d'arctique vous sont interdites?

**VOIR PAGES SUIVANTES**





# SURPRENEZ LES ANIMAUX



Optez alors pour l'Afrique. Où cela? Au Sud, bien sûr!

Entre le grand et le petit Rhône s'étendent 13.500 hectares de marais et d'étangs qui constituent la réserve zoologique et botanique de Camargue.

Là, au bord de l'eau, dans la complicité d'un crépuscule, si vous supportez courageusement les moustiques qui ajoutent à la couleur locale, vous pourrez surprendre peut-être une colonie de flamands roses. Vous aurez l'impression de vous trouver sur la rive de quelque grand lac africain.

Les flamands sont environ 15.000 dans la réserve. Mais il est bien rare que vous ne dérangiez pas aussi dans sa pêche parmi les roseaux un héron — en on compte six variétés — une aigrette, un crabier, une échasse ou une guifrette moustac.

Mais ce pays étrange, où la terre et l'eau se confondent est lui aussi un paradis des oiseaux de mer : goélands, mouettes, sterns ainsi que des canards.

Si les reptiles ne sont pas aussi nombreux qu'en Afrique on en compte cependant une douzaine

de variétés parmi lesquelles le lézard ocelé et la couleuvre de Montpellier, véritable petit boa : elle mesure jusqu'à 2 m. 50!

## Du paradis des cerfs aux cimes des chamois

Cette faune vous semble-t-elle trop pauvre en grosses pièces? Voulez-vous entendre bramer le cerf dans les halliers. Vous le pouvez si les Eaux et Forêts vous autorisent à vous promener dans la réserve nationale de Chambord.

Là, sur 5.450 hectares, enclos de 32 kilomètres de murailles se trouvent 400 cerfs suralimentés par des pierres à sel, autant de sangliers, une cinquantaine de chevreuils, des mouflons, dans un parc d'élevage, ainsi que des faisans.

21 kilomètres de routes et 161 kilomètres d'allées, vous permettront d'aller avec votre caméra ou votre appareil photographique traquer les grosses bêtes dans leur intimité.

Peut-être êtes-vous montagnard et amateur de difficultés? Il faut les aimer pour tenter



d'apercevoir sur un rocher une horde de chamois ou la fière silhouette d'un bouquetin ou d'un mouflon. La récompense n'en sera sans doute que plus grande. Si vous parvenez à photographier une marmotte devant son terrier, alors vous êtes digne de devenir trappeur.

Plusieurs réserves de montagne s'offrent à vous : celle des Bauges, à cheval sur la Savoie et la Haute-Savoie où de mes amis ont eu la surprise un jour de voir un splendide chevreuil traverser la route. La réserve contient en outre 200 chamois dénombrés.

C'est dans la réserve du Mercantour que vous avez le plus de chance d'apercevoir un mouflon ou un bouquetin. Les marmottes y sont très nombreuses ainsi que les rapaces et le gibier à plumes.

### Et les ours ?

Il existe un projet de grand parc national en Savoie dans le Massif de la Vanoise, prolongeant

le Parc National Italien du Grand Paradis qui possède de belles hordes de bouquetins.

Si un vaste parc national pouvait être créé, il ne manquerait sans doute pas de voir la faune de montagne se multiplier et offrir aux visiteurs de magnifiques scènes de la vie animale, d'ici un certain nombre d'années.

Nous n'oserons pour terminer vous conseiller de tenter d'aller découvrir en leurs repaires les ours que la réserve du Pic du Midi a sauvés d'une totale disparition en France. Vous avez trop de risques de revenir bredouilles !

Et maintenant, armez-vous de votre appareil photo, de toute votre patience, de toute la science des chasseurs Peaux-Rouges... et bonne chasse aux images.

Vous avez plus de chances de faire des rencontres inattendues et passionnantes dans les réserves de France qu'en bien des endroits de la brousse africaine.

**P. D.**







« Pas mal, petit. Tu ne mets pas encore assez de paille dans l'écurie, ton cheval aura tôt fait de la piétiner. Il est bien séché, plus de sueur, la croupe ne fume plus. Mais il faut lui laver les pieds, les rafraîchir. Tiens, une petite égratignure à la patte arrière gauche. Applique-moi un pansement sec là-dessus !... »

Ensuite, tu le brosseras bien. Commence toujours par la tête et toujours dans le même sens. Je repasserai examiner ton travail dans une demi-heure, vers onze heures, au moment de la distribution d'avoine... »

**M**AIS non, le premier garçon des écuries René Pelat (ce pourrait être René Pelat lui-même) ne parle pas à un futur palefrenier. Les jeunes gens de 14 à 18 ans auxquels il s'adresse ainsi tous les jours veulent bel et bien devenir jockeys. Seulement, un apprenti ne fait pas que monter. On lui attribue un cheval, toujours le même, sur lequel il va s'initier au dur métier de jockey mais il lui faudra aussi le sécher, le laver, l'équiper, le panser et le soigner; éventuellement nettoyer l'écurie. Et cela dans toutes les écuries, sans exception.

Il n'existe pas encore, en effet, d'école de jockeys officielle et tous les entraîneurs en sont réduits à les former eux-mêmes, parmi les tout jeunes, fraîchement sortis de l'école primaire. Les trois frères Pelat, par exemple, en comptent en ce moment plus d'une trentaine sous leur coupe. Mais si nous avons rendu visite à René Pelat, dans ses écuries de Maisons-Laffitte, il pourrait tout aussi bien s'agir de Monnat à Chantilly, ou quelque autre entraîneur, à Vincennes, Auteuil ou Saint-Cloud.

**L**E métier de jockey vous tente?... Alors commencez par monter sur une balance. Si l'aiguille dépasse les 55 kilos et que vous ayez une certaine tendance à l'embonpoint, abstenez-vous. Mais n'allez pas croire si vous avez bon appétit qu'on privera votre estomac. Le jockey est avant tout de ceux que la nourriture entretient sans faire grossir.

# A L'ÉCOLE DES JOCKEYS DE 16 ANS

La paille et la brosse comptent  
autant que les séances de monte





Comment d'ailleurs résisterait-il autrement?

On se lève tôt dans le milieu des courses! Nos apprentis-jockeys sont debout à 5 h. 30! Et qu'importe si l'on doit nettoyer l'écurie et ajuster les équipements, sitôt le premier café au lait avalé; c'est, de toute façon, aux côtés de son cheval, vieux compagnon dont on se fait vite un ami si l'on sait lui parler et le caresser de temps à autre. Et puis on sait qu'après le casse-croûte de 7 h. 30 on partira en peloton trotter sur les pistes d'entraînement.

**P**AS seuls, bien sûr : des jockeys professionnels vous accompagnent. Mais quoi de plus normal? C'est toute une science de trotter ou de galoper en peloton. La moindre faute, le moindre écart et votre cheval risque de heurter de ses pattes avant, les pattes arrière du cheval qui le précède. Alors, c'est la chute irrémédiable, générale le plus souvent, avec toutes les blessures qui peuvent s'ensuivre.

L'important est de galoper en droite ligne et donc pour cela, de bien avoir son cheval en mains.

— « Allonge tes rênes, raccourcis-les, crie le jockey à l'apprenti... »

Il ne s'agit pas pour autant de tirer brutalement, le mors risquant d'écorcher les lèvres du cheval, ni de lâcher complètement, le cheval agissant alors à sa guise; mais de rapprocher ou d'éloigner ses mains pour les amener à la position idéale, celle qui mettra d'autant plus le cheval en confiance qu'il se sentira guidé par une poigne sûre.

Il peut arriver cependant, que même doux et bien mené, un cheval s'effarouche. Une rafale de vent, une motte de terre dans les naseaux, quelqu'un qui surgit au bord de la piste, il n'en faut pas plus. C'est ce qui fait du cheval une bête moins « docile » qu'on ne le pense généralement.

« Parle-lui, recommande alors le jockey... ». Le conseil est (presque) superflu. Dès les premiers jours on lui a dit qu'il fallait parler aux chevaux et l'apprenti-jockey a collé sa bouche contre l'oreille de la bête.

« Là... doucement... doucement... ».

Et le miracle s'accomplit, le cheval se rassure et, à nouveau, galope dans les meilleures conditions...

**A**U reste, il faut dire qu'avec les jeunes élèves de René Pelat, l'incident se produit peu et de moins en moins. Nous ne les avons pas vu doubler à gauche ou se rabattre brutalement, deux maladroites généralement commises par les débutants.

Il est vrai qu'ils ont, pour la plupart, de six mois à un an de formation, période après laquelle on leur a seulement permis de faire du galop. Mais les premiers temps, quel supplice de Tantale! Il a d'abord fallu apprendre à monter à cheval, bien sûr. A la longe, au manège, comme les esclaves qui tournaient pour actionner les meules. Après quoi, on ne leur a pas permis de s'élaner à toute vitesse. D'abord au pas, quel calvaire quand on voudrait galoper à toute allure, échine courbée et visage au vent! (C'est là qu'on apprécie toute la valeur de l'expression « un régime de cheval »!).

**E**NFIN, vers le troisième mois on a trottiné, puis trotté en peloton, avant d'entamer après six gros mois d'apprentissage, les premiers « canters », série de courtes distances effectuées à allure rapide. Ce qui ne veut pas dire qu'au terme de ces six, huit ou douze mois (selon les sujets) le travail soit terminé. Quand René Pelat affirme avec force qu'il faut au moins deux ans pour former un jockey — pour le lancer dans la compétition — il n'est pas, croyez-le bien, trop pessimiste.

« Il y a sept ans que je vis ici, nous disait Yves Daniel, jeune espoir de 21 ans, 20 victoires en quatre ans, dont 4 cette année, mais je n'ai revêtu la casaque et la casquette de compétition qu'après trois ans d'apprentissage... ».

**U**N tel régime fait qu'on trouve difficilement des apprentis-jockeys. Ou plutôt si, les entraîneurs en trouvent — ils recrutent surtout par petites annonces! — mais beaucoup de candidats abandonnent. Le « maître » a d'ailleurs tôt fait de se prononcer sur les dispositions de l'élève. Trois semaines suffisent, par exemple, à René Pelat pour signifier crûment à l'apprenti-jockey (et à ses parents) qu'il ne le croit pas fait pour un tel métier. Dans le cas contraire, c'est la signature du contrat. Un contrat d'appren-

tissage tout simplement, sans rien de miraculeux : le futur jockey est à la charge complète de l'entraîneur, il a sa chambre, son argent de poche, son dimanche hebdomadaire et ses cinq mois de vacances annuelles. Il mange à la cantine de l'hippodrome, il se fait soigner à l'hôpital de l'hippodrome, bref il ne quitte pas une seule minute le milieu des chevaux où il a choisi de vivre. Vous pensez donc que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes. Eh bien, non! Du moins René Pelat — et avec lui ses frères et bien d'autres entraîneurs qui ont pourtant magnifiquement mis sur pied de véritables centres d'apprentissage pour futurs jockeys — ne s'estiment pas satisfaits.

**V**OUS comprenez, ce qu'il faudrait, dit René Pelat, c'est une école officielle patronnée par le Syndicat des Entraîneurs, par exemple. Outre qu'elle formerait d'excellents cavaliers; elle se chargerait en même temps des études des enfants, ce que nous ne pouvons pas faire, au grand dépit de certains parents. J'ai bien, en ce moment, une dizaine d'élèves, mon frère Noël une quinzaine. Mais nous ne pouvons guère dépasser ces chiffres. L'après-midi nous allons aux courses surveiller la tenue de nos chevaux, nous manquons de temps. Bien sûr, si nous nous contentions de former des « massacreurs »...

**D**ES « massacreurs »? Entendez par là les mauvais jockeys formés par les mauvais entraîneurs. Vous les reconnaîtrez aisément, ce sont ceux qui tirent et tirent encore sur les rênes, ceux qui cravachent leur cheval et le talonnent jusqu'au sang, ceux qui ne pensent qu'à faire galoper leur bête sans souci de ses possibilités parfois jusqu'à l'épuisement. Ils existent hélas! Trop de gens sont jockeys sans avoir l'amour du cheval.

Une école officielle qui aurait les meilleurs entraîneurs comme professeurs remédierait à cela. Car les mauvais jockeys ne le sont pas tous de leur faute. Pour avoir été lâché trop tôt, sans contrôle, des jockeys ne se rendent pas toujours compte qu'ils font souffrir les chevaux, qu'une bête doit être ménagée.

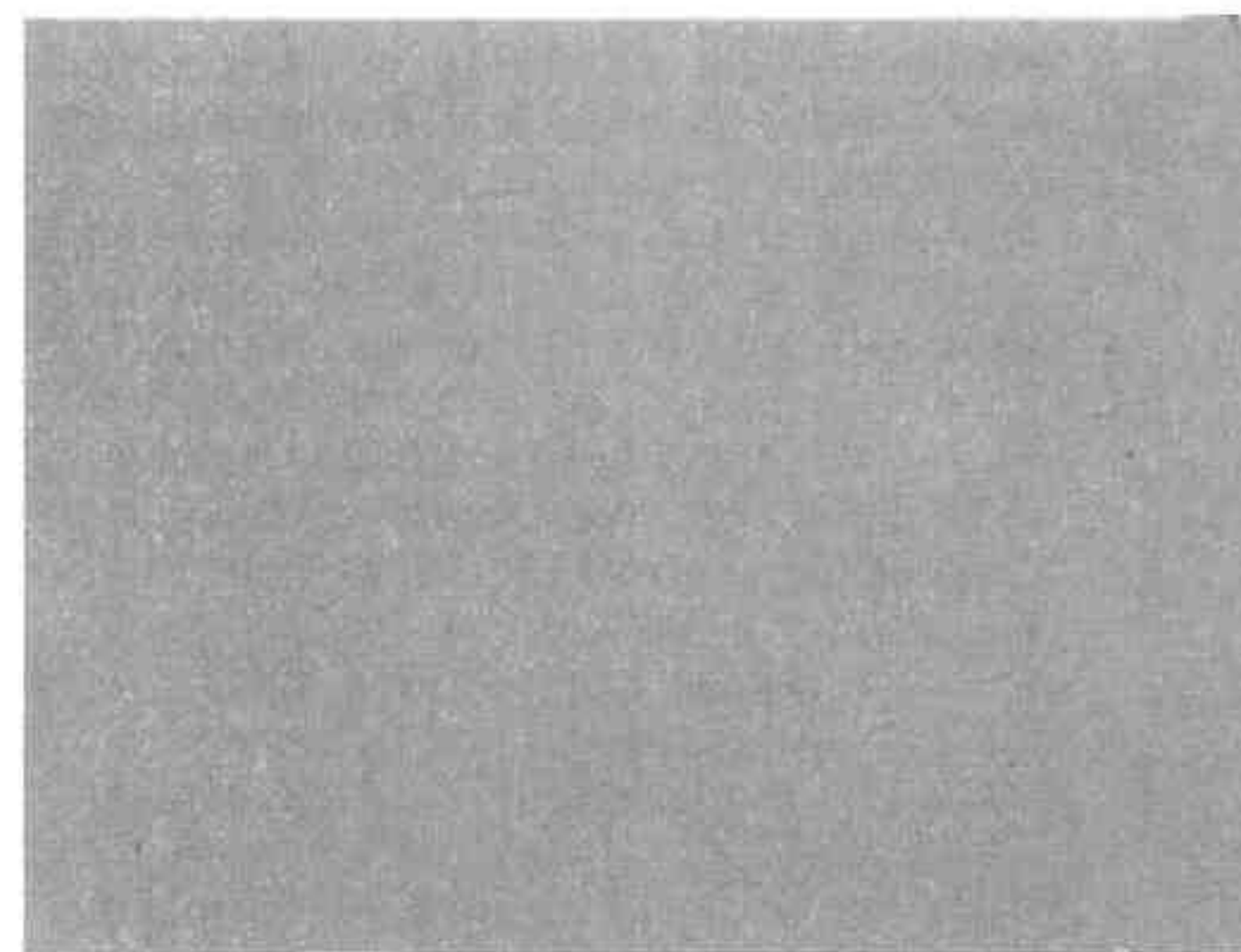
Guy DELUCHEY.







DE NOTRE  
ENVOYÉ SPÉCIAL :  
CLAUDE CHALAIN

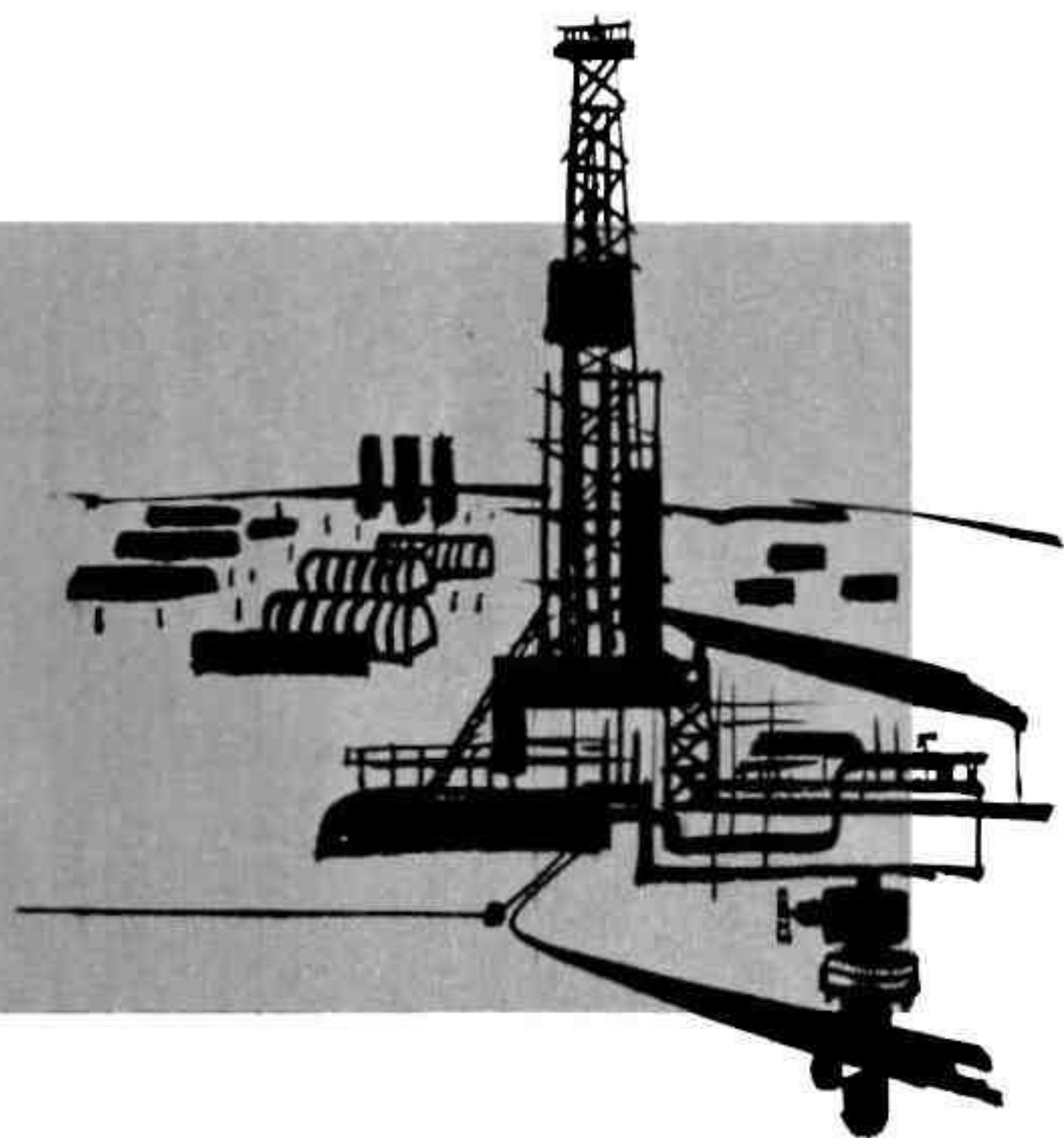


*Les deux visages du Royaume Fédéral de Libye. A gauche, un pêcheur tripolitain ; à droite, une statue au milieu des ruines romaines de Leptis Magna, attestant l'influence de Rome voici 2.000 ans sur ce coin d'Afrique. Le trait d'union entre le présent et le passé est ce dessin de derrick qui symbolise les riches nappes de pétrole que recèle le sous-sol libyen.*



# LA LIBYE

## nouvel eldorado de l'or noir



Nul pays ne semble mieux convenir de cadre à un roman d'aventures que cet étrange royaume de Libye qui a tout juste l'âge de raison (7 ans). La présence sur son sol de la plus importante base atomique américaine en dehors des U.S.A., l'installation à Tripoli d'une ambassade soviétique de 200 membres et l'incessant va-et-vient des prospecteurs fouillant sans relâche les sables à la recherche de l'or noir : voilà bien de quoi enfiévrer l'imagination du romancier le moins doué.

Et pourtant l'existence et les activités du Royaume Fédéral de Libye, composé de trois provinces : la Tripolitaine, la Cyrénaïque et le Fezzan n'éveillent guère d'écho en France. La raison de cette indifférence réside peut-être dans les difficultés administratives qu'il faut vaincre avant de pouvoir fouler le sol desséché de la Libye qui s'étend de l'autre côté de la mer Méditerranée à 7 heures d'avion de Paris.

Contrairement à toute attente la première vision que j'ai eu de ce pays créé par l'Organisation des Nations Unies en 1951 ne fut pas celle d'un paysage pauvre et désertique. Pour parcourir les 35 kilomètres qui séparent l'aérodrome d'Idriss de Tripoli, l'une des principales villes de la Libye, j'ai traversé une campagne

VOIR PAGES SUIVANTES







## LA LIBYE

riche de plantations d'oliviers et de champs de céréales. Çà et là des puits monumentaux révèlent la présence bienfaisante de l'eau. Les habitations sont fleuries et enfouies dans la verdure et la population paraît prospère.

### Un habitant au kilomètre carré

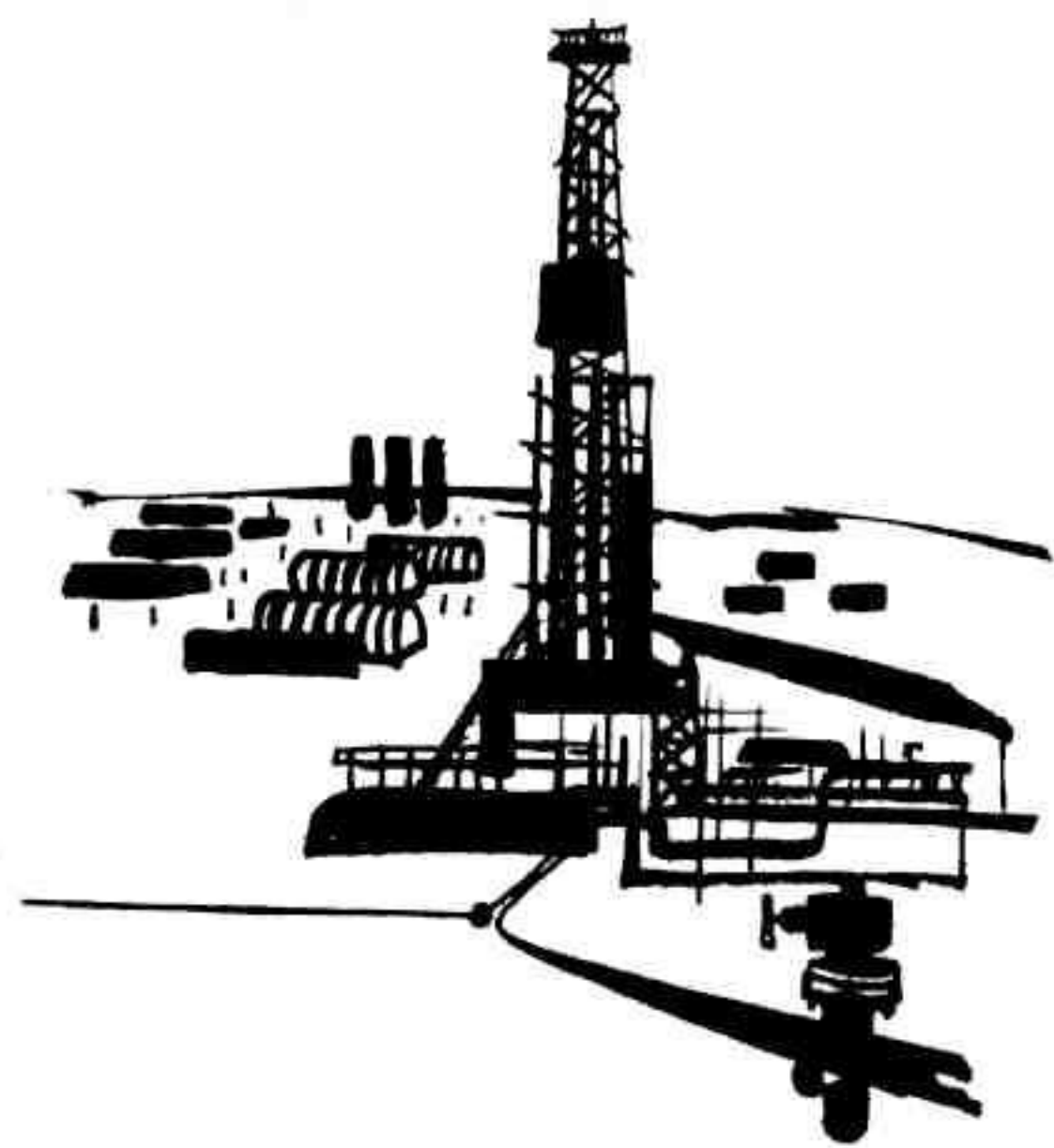
Ce paysage fabriqué de toutes pièces par le labeur de 20.000 cultivateurs italiens épouse la région côtière sur plusieurs centaines de kilomètres. Mais cette langue de terre verte est particulièrement étroite. A 60 kilomètres au sud, la steppe reprend ses droits, le désert profile ses interminables dunes de sable. On mesure tout le sens de l'expression « le vide libyen » qui caractérise ce territoire. Sa superficie de 1.770.000 kilomètres carrés représente celle des quatre pays d'Europe occidentale : Espagne, France, Grande-Bretagne et Italie. Mais la population dépasse à peine celle de l'agglomération marseillaise avec 1.250.000 habitants. Dans la seule province du Fezzan, aussi étendue que la France, errent 50.000 nomades et semi-nomades.

### Un vieillard vêtu de lin blanc

La Libye qui fut successivement occupée par les Phéniciens, les Romains, les Arabes, les Turcs et les Italiens est un royaume fédéral. Son roi est un prophète barbu au visage ascétique, éternellement vêtu d'une grande abbaya de drap noir, sorte de large toge. Le Roi Idriss I<sup>er</sup> qui a 70 ans et mène une vie retirée à Tobrouk est également chef d'une importante secte religieuse, la Senoussia dont les centaines de milliers d'adeptes se recrutent dans tous les pays arabes, et surtout en Libye, en Tunisie et en Afrique Noire.

Le Senoussite, adepte de cette secte religieuse, la Senoussia, porte toujours sur lui un vêtement de lin blanc, symbole de pureté. Il ne doit ni chanter, ni danser, ni fumer. Il boit son thé avec de l'ambre et non de la menthe, et lorsqu'il prie, tourné vers la Mecque, il a ses mains croisées sur la poitrine et tient son pouls gauche entre le pouce et l'index de sa main droite. Le Senoussite devant obéissance totale à son chef, le Cheihla, il peut se transformer en redoutable guerrier si on lui en donne l'ordre. Les Italiens purent s'en rendre compte lorsque,





le 9 août 1940, Monammed Idriss invita les Senoussites à lever l'étendard et à se ranger aux côtés de l'armée britannique.

### **Une extraordinaire mosaïque de races**

Lorsque l'ambassade de France ouvrit, il y a quelques mois, une école à Tripoli, le directeur enregistra avec un certain étonnement quatorze nationalités parmi la centaine d'élèves inscrits. Ceci dépeint le caractère cosmopolite du Royaume fédéral de Libye. Ce cosmopolitisme s'explique, d'une part par sa situation géographique au carrefour du Moyen-Orient, du Maghreb et de l'Afrique Noire, et d'autre part par son importance stratégique et les promesses de son sous-sol.

La colonie italienne, avec ses 45.000 membres, est la plus importante. C'est elle qui est à l'origine du développement agricole et industriel du royaume. Elle se trouve, depuis la guerre, cantonnée en Tripolitaine où elle détient une partie du commerce et les professions libérales. Les populations de Cyrénaïque et du Fezzan affichent une violente hostilité à un retour éventuel des colons italiens.

Cette hostilité se manifesta d'une façon concrète récemment par une campagne de presse visant à l'expulsion d'une compagnie aérienne italienne. Ces tracasseries n'empêchent nullement les Italiens de poursuivre l'aménagement du territoire et l'embellissement des principales villes. A cet égard, Tripoli, avec ses larges avenues bordées de palmiers, ses jardins fleuris, ses imposants édifices, offre aux visiteurs le visage aimable et harmonieux d'une grande cité méditerranéenne (120.000 habitants). Conforme en cela à la grande tradition des bâtisseurs de l'Empire romain, dont on peut encore admirer le génie dans les ruines grandioses des cités antiques de Leptis Magna et de Sabratha encadrant la capitale de la Tripolitaine.

### **La base américaine a 24.000 habitants et des studios de T. V.**

Les Anglais et les Américains occupent en Libye de nombreuses bases militaires. La principale est américaine, c'est celle de Wheelus-Field aménagée à 30 kilomètres de Tripoli.



# LA LIBYE

Wheelus-Field est une véritable cité de 24.000 habitants avec ses cinémas, ses drug stores, son super market et ses studios de T.V. De la viande aux lacets de souliers, tout est importé des Etats-Unis. Un état d'alerte permanent règne dans la base : plusieurs bombardiers avec des bombes A et H dans leurs soutes sont prêts à décoller au premier signal, des patrouilles de chasseurs supersoniques sillonnent le ciel pendant qu'au sol les radars à longue portée surveillent l'horizon en direction de l'Albanie et de la Bulgarie.

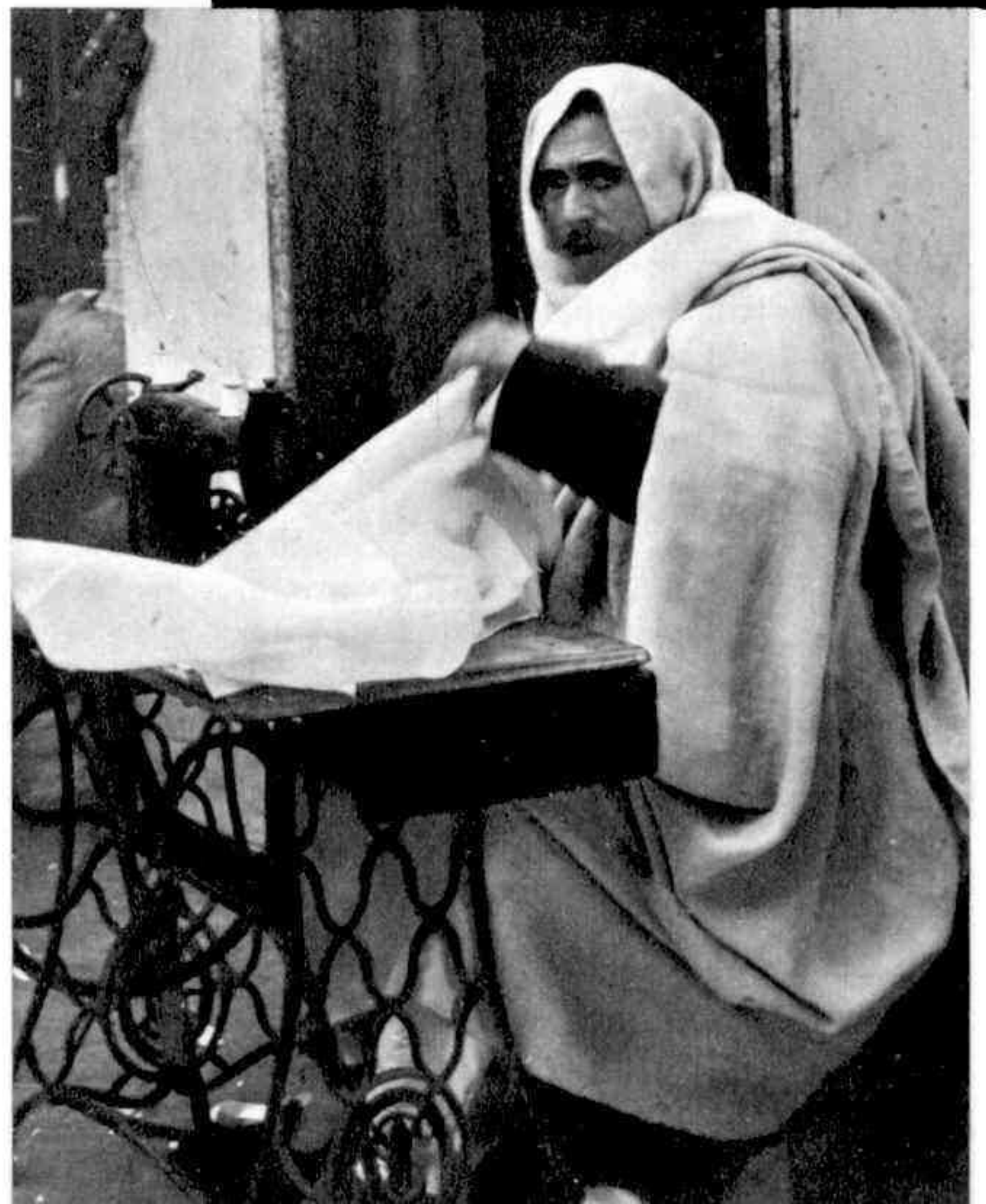
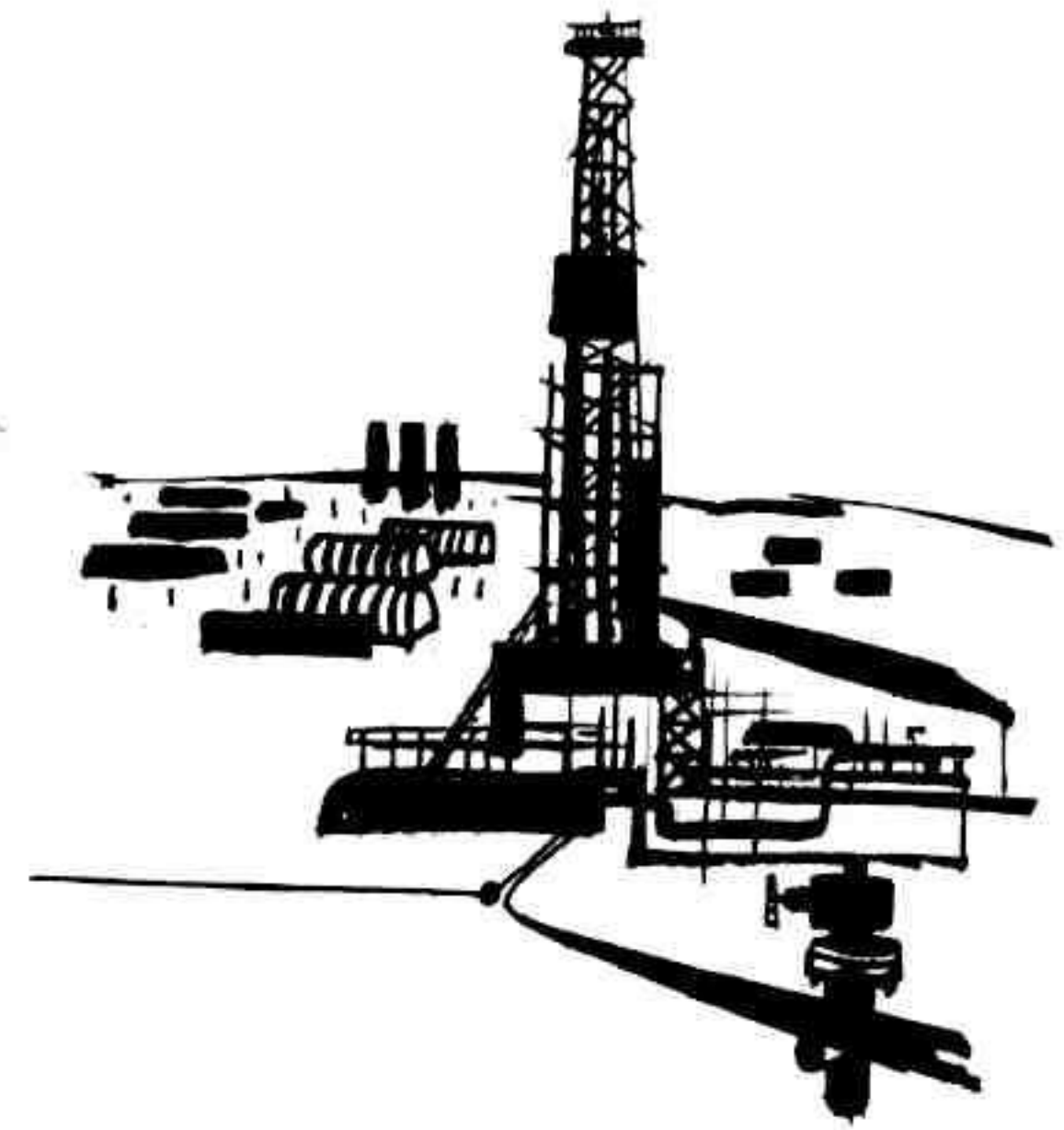
Cette présence américaine est particulièrement discrète. Tout G.I. reçoit en arrivant en Libye un manuel qui lui conseille de ne visiter Tripoli qu'une fois par semaine, de fuir le quartier arabe et de ne consommer aucun mets indigène.

Les Russes sont également en Libye grâce à une ambassade importante qu'ils possèdent à Tripoli. Ils ont proposé au roi Idriss I<sup>er</sup> de construire à leurs frais deux hôpitaux et ils vendent au Libyens un bien curieux poste de T.S.F. Cet appareil présente l'originalité de fonctionner grâce à une lampe à pétrole, dont la chaleur est utilisée pour fournir du courant électrique. Un litre de pétrole permet quarante heures d'écoute. Deux cents exemplaires de ce poste de T.S.F., baptisé « Patrie » ont été vendus. Prix : 35.000 francs.

## Des langoustes fraîches au cœur de Fezzan

Quant à la présence française en Libye, elle se manifeste par une colonie très active. Ses 300 membres sont des commerçants, mais surtout des prospecteurs de pétrole. En effet, la Compagnie Française des Pétroles Total, par l'intermédiaire de sa filiale libyenne, gratte le sol de la Tripolitaine, de la Cyrénaïque et du Fezzan depuis trois ans. Elle va investir cette année dans ses recherches 3 milliards de francs.

Dans le Fezzan, à Hassi al Fertas, où travaillent pour son compte une mission géophysique et deux foreuses, elle a enregistré un succès appréciable en captant de l'eau. Pour capter du pétrole, il faut avant tout de l'eau. Une sonde de puissance moyenne en consomme 40 mètres cubes par jour. Le travail des prospecteurs d'Hassi al Fertas est particulièrement pénible à cause de la chaleur







torride qui règne dans les solitudes du Fezzan. Mais ils disposent d'un confort que peuvent leur envier bien des métropolitains. Leurs baraquements sont soigneusement climatisés, les cabinets de toilette dotés de prises pour le rasoir électrique et de miroirs lumineux.

A chaque repas, j'ai vu servir des vivres frais, des langoustes par exemple, transportés par avion. La compagnie française U.A.T. vient de créer une ligne aérienne qui, avec une escale à Nice, relie Paris à Tripoli en sept heures. Cette nouvelle liaison, remarquable par sa qualité, est non seulement empruntée par les Français, mais par les Américains, les Anglais, les Allemands et les Canadiens.

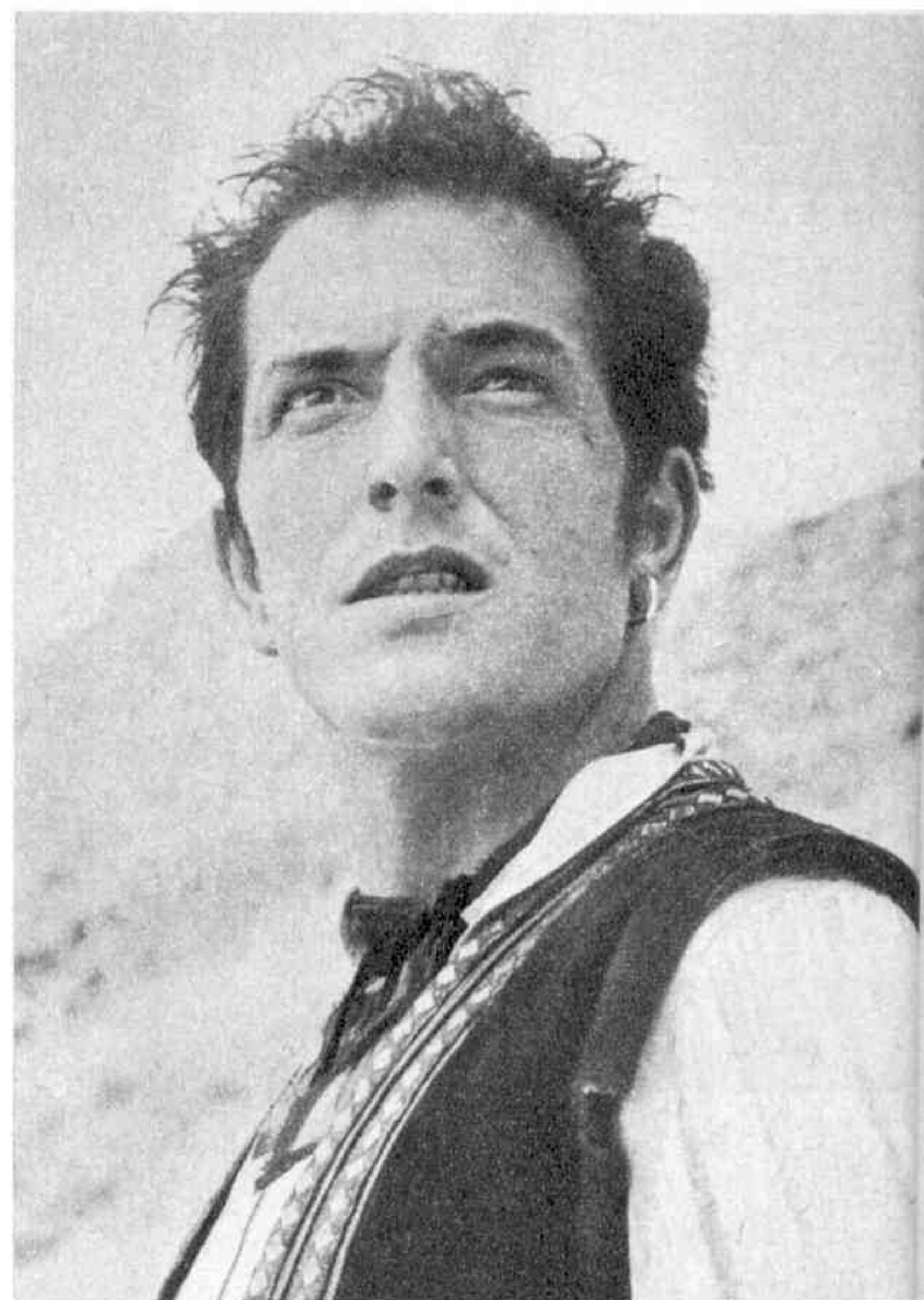
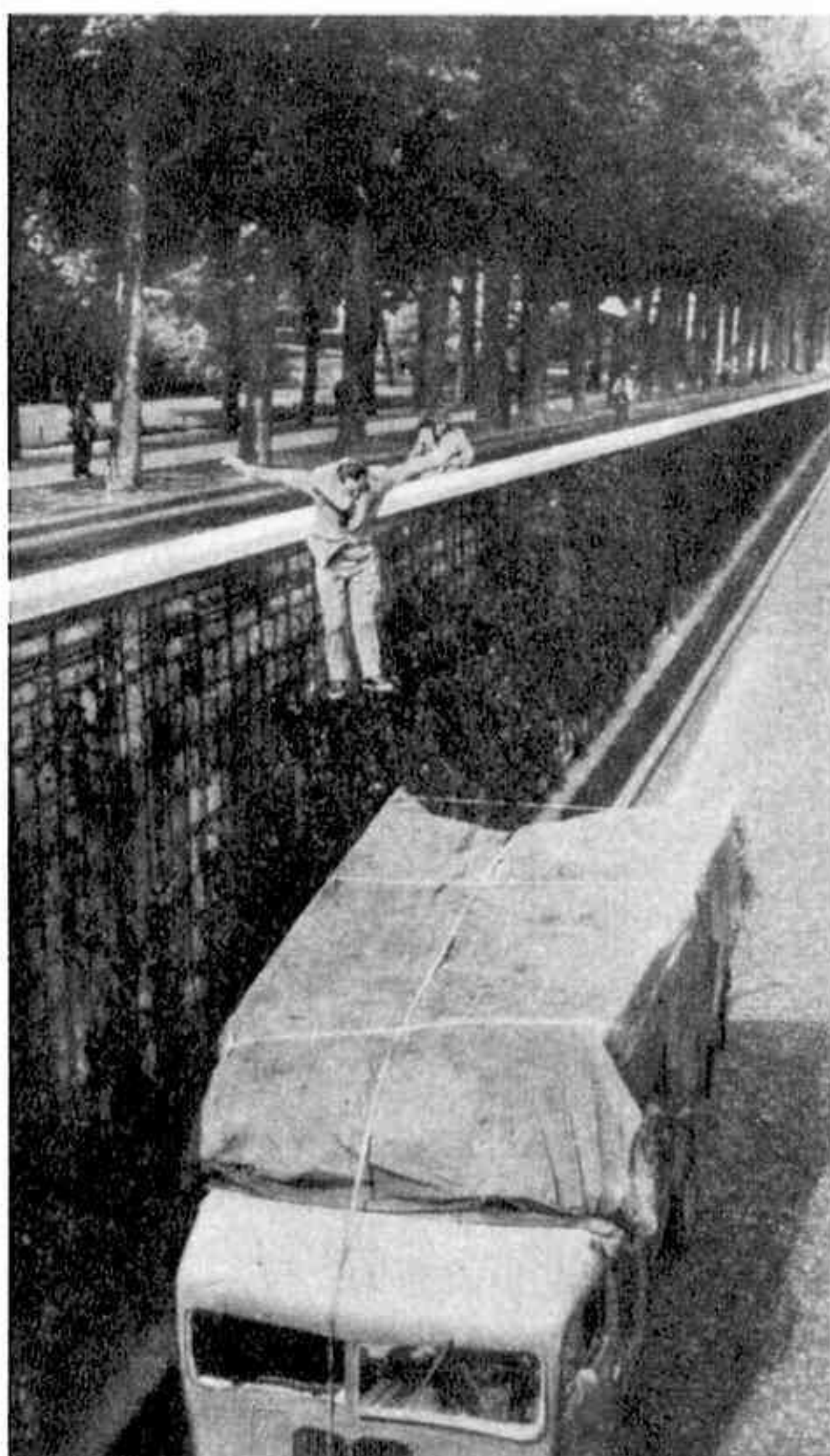
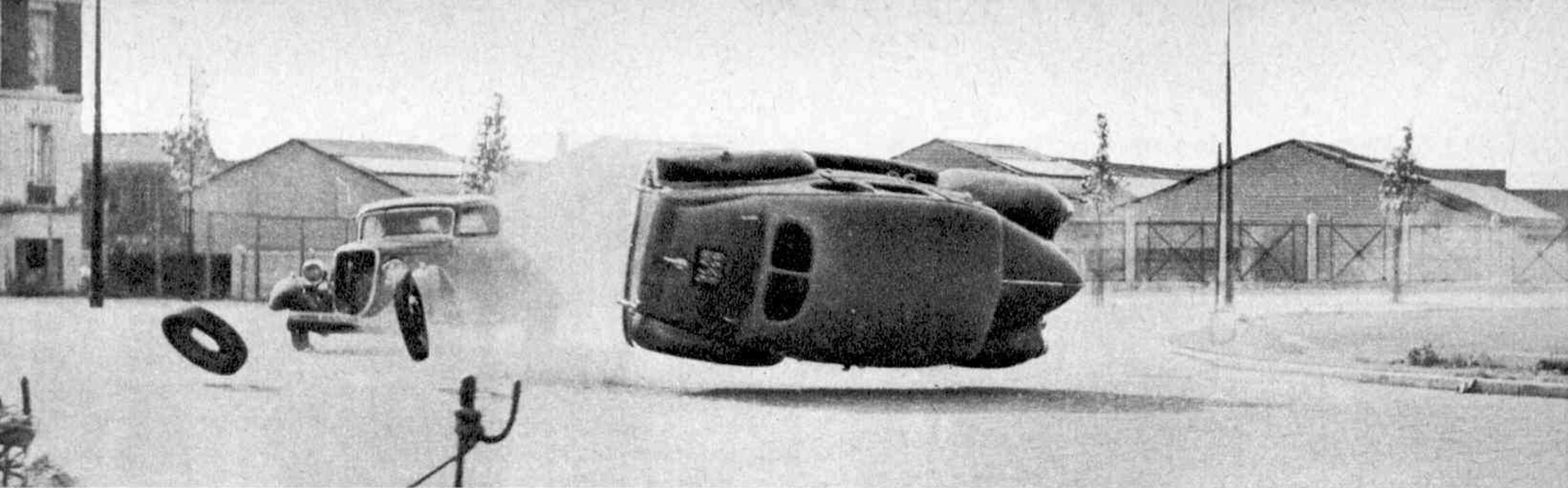
Quatorze grandes compagnies pétrolières disposent en Libye de 67 concessions couvrant une superficie de

725.000 kilomètres carrés. Au cours des deux dernières années, elles ont consacré 60 milliards de francs à leurs recherches de l'or noir. Elles vont investir la même somme cette année, dont 40 % sont directement dépensés en Libye. On devine l'expansion que connaît ainsi l'économie libyenne. Au cours des mois à venir, 9 nouveaux puits vont être forés. Déjà, un puits creusé par l'Esso-Standard fournit du pétrole à la cadence de 500 barils par jour. Il est situé à Atchan, à 70 kilomètres au nord-est d'Edjelé. On a également, dans le Fezzan, découvert deux importantes nappes de gaz.

La majorité des prospecteurs est unanime à déclarer que le sous-sol libyen renferme des gisements pétroliers aussi riches que ceux du Moyen-Orient.

**C. C.**





### LE CLUB DES CASSE-COU : UN PALMARÈS FRACASSANT !

108 chutes à cheval en armure, 186 en costumes d'époque, 24 à deux sur le même cheval, 18 avec le cheval, 6 chutes diverses (sous des voitures, sous l'eau, etc...) 288 chutes d'escaliers, 182 scènes d'abordages avec plongeurs et sauts des mâts, 300 défenestrations avec bris de glace et vêtements enflammés, 144 accidents de voitures dont 140 tonneaux, 188 bagarres, 96 duels au sabre, 28 à la lance, 44 à la masse. C'est le palmarès des huit trompe-la-mort du Club des Casse-cou... pour les six dernières années!





# Hier doublure... aujourd'hui premier plan : GIL DELAMARE, vedette trompe-la-mort

C'est le moment de saisir la chance !

Hier livreur de charbon, conducteur de poids lourds, placier en produits de beauté, aujourd'hui marchand de layette sur une place bretonne, tous ces métiers n'ont rien d'exaltant.

Le forain en mal d'aventures plante là toutes les commères qui viennent de lui apprendre la nouvelle...

La nouvelle ? Fernand Gravey est un talentueux acteur mais il ne sait guère monter à cheval. Ce qui n'aurait rien d'ennuyeux si Jean-Paul Le Chanois ne lui faisait précisément tenir le rôle de Du Guesclin dans le film du même nom, sur la place du village. Alors le metteur en scène implore le Dieu du Cinéma de lui envoyer un audacieux capable de doubler sa vedette dans les séquences piaffantes, les chevauchées héroïques... Et le Dieu du Cinéma entend : sous les traits d'un marchand de layette, il lui envoie un grand jeune homme brun de 22 ans qui, un mois durant, va réaliser les plus extraordinaires prouesses hippiques.

C'est à peine si quelques fractures nécessiteront à la fin du tournage un petit séjour à l'hôpital de Saint-Brieuc...

Les poètes trouvent parfois l'inspiration au bord d'une rivière. De même, Gil Delamare — c'est de lui qu'il s'agit — découvrit sa vocation à l'âge de 9 ans : l'idée lui vint de plonger dans l'eau glacée « comme ça, pour voir ». Il « vit » un bon rhume et une cinglante fessée, mais il comprit que le goût du risque l'habitait et qu'il en ferait son métier.

Aussi, à l'hôpital de Saint-Brieuc, peu soucieux des protestations familiales qui lui reprochaient de déformer son joli nom à rallonges — Gilbert Yves de la Mare de la Villenaie de Chenevarain — il eut une seconde lumineuse idée : puisque d'autres metteurs en scène faisaient déjà appel à ses services de trompe-la-mort, il allait fonder un club de casse-cou. Roland Toutain et Joé Hamman en seraient les Présidents d'honneur...

Ce qui fut dit, fut fait. Le *Journal Officiel* du 28 mars 1948 définit ainsi le club : Association des comédiens spécialisés dans les doublures de rôles dangereux.

## Profession : casse-cou !

Drôle de métier, casse-cou... On est l'homme-à-tout-faire du risque, le chevalier du danger. On chute dans un escalier, on passe à travers une vitre,

on saute d'une hauteur de 10 mètres sur un camion, on conduit un char d'assaut en feu, etc...

Et l'on n'a même pas, la plupart du temps, son nom sur le générique. On double la vedette du film dans les séquences dangereuses, on s'efface modestement devant elle quand revient le calme. Dans « Fanfan la Tulipe », ce n'est pas Noël Roquevert qui fait une chute du haut d'un toit de 12 mètres ; ce n'est pas Gérard Philippe qui saute d'un arbre sur un cheval au galop ; dans « Votre dévoué Blake » ce n'est pas Eddie Constantine, faux dur du cinéma, qui fait un tonneau dans une voiture. C'est Gil Delamare. Pour ne citer que son exemple.

On peut trouver injuste le sort de ces casse-cou. Certes une vedette n'est pas obligée d'être aussi un audacieux acrobate, un trompe-la-mort, son contrat ne le permettrait pas. Mais pourquoi un casse-cou, à condition qu'il ait assez de talent pour cela, ne deviendrait-il pas ensuite un premier plan jouant son rôle ouvertement, et non plus comme la doublure d'une vedette.

C'est ce qu'ont fait Joé Hamman et Roland Toutain.

C'est ce que fait en ce moment Gil Delamare.

## Les accidents : des incidents techniques

Jusque-là le bilan du club des casse-cou s'établit comme tel : 8 jambes fracturées, 4 colonnes vertébrales endommagées, 3 clavicules, 2 coudes et 3 genoux cassés, 2 chevilles et 16 côtes fracturées. On ne compte naturellement pas les luxations, entorses et enflures diverses, mais, en dépit de cela, c'est encore bien peu pour des hommes qui tournent 250 jours par an des scènes dangereuses. Considérez d'ailleurs que ce bilan vaut depuis 1948 et pour les huit acteurs qui forment le club des casse-cou. A cette fracassante série, il convient cependant d'ajouter l'accident qui faillit bien coûter la vie à Gil Delamare.

Nous sommes en novembre 1954. Gil est à peine remis d'un accident de stock-cars survenu à Nice — il est aussi, vous le savez, un champion dans cette spécialité — qu'il lui faut partir au Cameroun, tourner « Nagana » sous les directives d'Hervé Bromberger. Son rôle est dangereux mais important, car il jouera vraiment sans doubler.

Huit jours plus tard, dans une scène d'attaque

VOIR PAGE SUIVANTE



de convoi, c'est l'accident. On avait prescrit à Gil de sauter le plus tard possible d'un camion en feu et notre cascadeur fit si bien la chose qu'il se trouvait encore là au moment de l'explosion. Résultat : brûlures au 3<sup>e</sup> degré et 3 semaines à l'hôpital. Mais ne croyez pas que la perspective de la mort atroce qui aurait pu s'ensuivre ait découragé Gil ou l'un de ses compagnons du club.

C'est pour eux un incident technique, une éventualité qu'on accepte d'avance avec bonhomie.

### Le python est chahuteur

Gil Delamare regrette une chose : c'est qu'on l'appelle casse-cou. La faute lui en incombe un peu, puisque le premier, en 1948, il donna ce nom au club qu'il venait de fonder. Seulement il eut, peu après, la curiosité d'ouvrir le dictionnaire, et voici ce qu'il y lut : Casse-cou : Individu imprudent, téméraire.

« Or, ce n'est pas cela du tout, dit Gil Delamare. »

J'exerce un métier dangereux, mais je ne suis ni imprudent, ni téméraire. Je suis la prudence même. Sachez qu'une bagarre se prépare à l'arrêt : tous les coups sont d'abord donnés au ralenti, chaque geste est étudié minutieusement. Nous répétons des heures entières, et peu à peu, la vitesse de nos coups s'augmente. La vitesse, mais pas la force. Nous ne nous faisons pas (trop) de mal...

« Pour sauter du 3<sup>e</sup> étage du Palais de Justice, comme ce fut le cas dans « Edition Spéciale », je me suis entraîné progressivement sur les pans de murs d'un chantier...

« Prenons un exemple plus complet ; un tonneau en voiture. Le véhicule est d'abord préparé mécaniquement. Le réservoir est remplacé par un petit bidon d'huile dans lequel on ne mettra que 2 litres d'essence pour diminuer les risques d'explosion. On dégonfle la roue avant située du côté où l'on doit se retourner. On soude les portes, si elles s'ouvriraient la voiture s'écraserait davantage, on enlève les glaces et tous objets susceptibles de blesser. Enfin le pilote est sanglé au châssis, une calotte d'acier protège son crâne sous le chapeau et il lui est expressément recommandé de ne jamais lâcher le volant renforcé...

« Même chose pour les combats contre animaux. Dans « Nagana » vous pouvez me voir aux prises avec un python. Ne croyez tout de même pas que je me sois frotté à lui, le premier jour. Je l'ai d'abord habitué à ma présence, je lui donnais à manger tous les jours, je le domptais si vous voulez...

« Tant et si bien que le jour du combat, je n'ai pas eu le courage de le poignarder comme l'exigeait le scénario que nous avons ensuite modifié (je rejetais le serpent dans la brousse). Vous savez ce que faisait le python : il jouait avec moi!... »

**Guy DELUCHEY.**

## PORTRAIT EXPRESS

# COLETTE DUVAL : Bientôt 15.000 mètres



○ N ne peut parler de Gil Delamare sans parler de Colette Duval, recordman du monde de parachutisme toutes catégories. Ils forment le couple du risque par excellence. Ils se sont rencontrés fin 1955 par l'intermédiaire d'une petite annonce, passée dans un journal par Gil Delamare : « Recherche partenaire pour course de stock-cars en Amérique du Sud... »

Colette Duval se présenta et l'on prépara bientôt les bagages :

« Au fait, vous savez conduire ? demanda Gil Delamare par acquit de conscience... »

« Non, répondit Colette Duval... »

Qu'à cela ne tienne : en quelques jours, Gil apprit à Colette tous les secrets de la conduite et tout se passa pour le mieux en Amérique du Sud. Colette Duval devait d'ailleurs y battre le record mondial toutes catégories avec une chute libre de 11.700 mètres qui devait durer 3'18".

Ce n'était naturellement pas son premier essai en matière de parachutisme puisque cette dernière, après s'être adonnée au vol à voile plus de cinq ans durant, devait effectuer son premier saut à Saint-Yan, à l'âge de 20 ans, en 1950. Rapidement brevetée du 2<sup>e</sup> degré, elle a commencé à sauter professionnellement à la fin de cette même année dans les meetings du Sud-Ouest.

C'est le 8 mai 1955 à Perpignan qu'elle établit son premier record de France en chute libre : 5.600 mètres. Le 28 août de la même année, elle bat le record mondial féminin à Cannes, avec une chute libre de 8.600 mètres.

Elle prépare actuellement son nouveau record mondial. Elle affirme avec une belle confiance en soi qu'il devrait être de l'ordre de 15.000 mètres!





# PROMENONS-NOUS DANS L'EXPOSITION DE BRUXELLES

L'Exposition de Bruxelles? Vous vous rendrez compte de son importance lorsque vous saurez que 12.000 ouvriers y ont travaillé 60 millions d'heures, qu'ils ont déplacé un milliard de mètres cubes de terre, utilisé 30.000 tonnes d'acier, construit 25 kilomètres de routes, 12.000 marches (ce qui représente 600 étages) et posé 200 kilomètres de câbles. Quelques 50.000 tonnes d'objets et de produits y sont exposés. Les garages peuvent contenir 35.000 voitures et 1.000 autocars. Enfin la nuit l'exposition consomme 60.000 kilowatts, ce qui suffirait à éclairer une ville de 50.000 habitants.

L'Exposition de Bruxelles? Une ville de 200 hectares qui compte plus de 200 palais et pavillons conçus dans une architecture de vingt-cinq ans en avance sur notre temps; une ville universelle qui réunit 52 pays et 8 organisations internationales. Dans un cadre harmonieux de parcs et d'esplanades fleuris, de fontaines et d'arcs-en-ciel de lumière, vous découvrirez la puissance de l'homme dans les domaines de l'électronique, de l'automation et de l'énergie atomique.

Les présentations sont faites. Vous voulez lier davantage connaissance? Qu'à cela ne tienne! Suivez le guide. Nous pénétrons dans la première exposition universelle de l'ère atomique.

## Coup d'œil sur l'Exposition

Prenons le train, un train miniature qui va nous permettre de faire le tour complet de l'exposition en une demi-heure et de remarquer au passage les palais les plus intéressants, où nous reviendrons tout à l'heure.

Par quoi commencerons-nous? Par l'Atomium que nous apercevons au bout de son avenue, par le palais de l'U.R.S.S. ou son voisin des U.S.A.? Préférez-vous voir le pavillon français que tout le monde s'accorde à trouver remarquable? Voulez-vous connaître d'abord le palais international de la Science? Ou celui des Arts? Rendrons-nous visite au parc des attractions ou à la Belgique joyeuse? Vous avez l'embarras du choix. Vous voulez connaître l'Atomium? Alors, en route.

## Le clou de l'Exposition : l'Atomium

Comme la Tour Eiffel symbolisait l'Exposition Universelle de Paris en 1889, l'Atomium de 102 mètres de haut, symbolisera l'Exposition de Bruxelles 1958.

Dominant tous les autres édifices de l'Exposition, l'Atomium représente la forme atomique d'un cristal de métal agrandi 150 milliards de fois. Les 9 atomes de ce cristal sont représentés par des sphères d'acier de 18 mètres de diamètre chacune. Nous pouvons visiter les expositions relatives à l'emploi pacifique de l'énergie atomique qui se tiennent dans les sphères inférieures, et atteindre en vingt secondes le sommet, grâce à un ascenseur ultra-rapide. Avant de quitter l'Atomium, sachez qu'il bénéficie d'une concession de dix ans. Celle de la Tour Eiffel n'était que de neuf ans...

## Le Palais International de la Science

L'Atomium vous a intéressé et vous voulez en savoir davantage sur l'atome. Rendons-nous au Palais International de la Science dont le thème est l'unité et l'interdépendance des Sciences. Des expositions consacrées à l'atome, la molécule, le cristal et la cellule vivante illustrent le progrès mondial réalisé dans les quatre domaines de la Science pure : Physique nucléaire, Chimie, Physique de l'état solide et Biologie. Pour finir nous assisterons à un film scientifique dans la salle de cinéma de 600 places qui est ouverte en permanence.



## La Belgique joyeuse

Voulez-vous que nous changions complètement de genre? Pourquoi ne voyagerions-nous pas un peu dans le passé. C'est facile grâce à la Belgique joyeuse, qui reconstitue fidèlement la Belgique 1900 avec ses jardins en fleurs, ses cabarets, ses théâtres et ses boutiques d'un temps révolu.

## Le parc des Attractions

Nous avons appris des tas de choses. Si nous nous amusons un peu maintenant? Voulez-vous faire un voyage dans la Lune? Alors, montons dans la fusée à réaction du parc des Attractions. Nous aurons l'impression exacte d'un voyage interplanétaire.

Notre voyage imaginaire s'achève déjà. Nous n'avons pas pu tout visiter. Il faudra y retourner.



L'HOMME poursuivait un splendide papillon. Il bondit au-dessus d'un arbre couché en travers de la sente; tout à coup, horrifié, il pousse un cri guttural et lâche son filet : il a aperçu, se précipitant sur lui, gueule ouverte et crochets en avant, un trigonocéphale. Sous le choc de ce serpent, qui mesurait bien 3 mètres, l'homme a failli tomber à la renverse. Heureusement, les crochets se sont pris dans l'étoffe de la veste. L'homme, qui a repris aussitôt son sang-froid, a saisi violemment le serpent par la partie étranglée, au-dessous de la tête. Mais alors le trigonocéphale s'est enroulé autour de lui, essayant de l'étouffer. Le chasseur de papillons s'est alors mis à courir comme un fou, jusqu'à l'endroit où son patron, M. Le Moutt habite, à 6 kilomètres de là, serrant sans relâche le cou de son ennemi, qui, lui, lui serre toujours le corps.

Arrivé en vue du bungalow, il appelle au secours. « Vite! Vite! prenez votre revolver ou n'importe quoi ».

Le Moutt se penche sur la balustrade et découvre le terrifiant spectacle de cet homme

Mais le serpent, bien qu'attaché, est toujours menaçant! Avec sa longue pince, Le Moutt saisit un grain de cyanure et réussit à le glisser au fond de la gorge de la bête! En quelques secondes, le corps se détend. Ouf! disent les deux hommes : la bête est morte!

La chasse aux papillons! « Charmant et pas dangereux! » décrètent certains, avec un sourire entendu. Oui, si vous la pratiquez dans la campagne d'Ile-de-France.

En réalité, c'est un sport très dur et très dangereux, quand on s'y livre dans les pays tropicaux, dans la forêt vierge, là où se trouvent les papillons les plus beaux et les plus recherchés. La forêt vierge est un affreux repaire à serpents. Ce n'est pas tous les jours qu'on se bat avec un trigonocéphale de 3 mètres! Mais c'est à tout instant qu'il vous dégringole d'une branche un petit serpent-liane, peu dangereux sans doute pour l'homme — ses crochets sont trop petits — mais c'est tout de même une sensation peu agréable que de le sentir vous frôler le nez et la joue, quand il tombe à terre!



## La chasse aux papillons est une aventure

épuisé, maintenant toujours de ses deux mains la gueule du serpent et ses crochets à quelques centimètres de sa figure.

Le Moutt saisit un flacon de cyanure, une pelote de cordelette et une grosse pince, et se précipite au secours du malheureux. Il le pousse près d'un pilotis du bungalow, en prenant bien soin de placer la tête du serpent contre le bois. Tout en recommandant à l'homme : « Surtout ne le lâchez pas, il nous tuerait tous les deux », il passe en un clin d'œil la cordelette au cou du trigonocéphale, dont les crochets mesurent bien 10 centimètres chacun et sortent de la gueule prêts à piquer et à tuer.

Il réussit à attacher solidement la tête au pilotis et se met à desserrer l'étreinte de la bête autour du buste et de la cuisse. Les efforts conjugués des deux hommes y parviennent non sans peine. Enfin le serpent lâche prise et s'enroule alors autour du pilotis. L'homme est libéré et tombe à terre, pâle comme un mort, après son effort surhumain, après cette lutte d'une heure contre le trigonocéphale, pour sauver sa vie!

Une autre fois, sur un coup de filet à papillons un peu vil, c'est un joli serpent-coraïl, aux anneaux rouges et noirs, et d'environ 40 centimètres de long, qui tombe à vos pieds en sifflant!

Si par hasard, vous rentrez à la nuit, il faut sans cesse frapper à droite, à gauche, en avant; sur la sente, avec le manche de votre filet, en guise de canne — car le chasseur de papillons n'est généralement armé que de son filet! — pour faire fuir les serpents. Et vous entendez le crissement sinistre de leurs anneaux, leurs sifflements quand ils s'enfuient, effrayés et furieux; le chemin vous paraît long, vous êtes plus que soulagé lorsque vous voyez, au loin, la lumière de la lampe à acétylène qui éclaire votre véranda! Les serpents à sonnettes méritent bien leur nom; ils ont joué des castagnettes pendant tout votre parcours du sentier forestier!

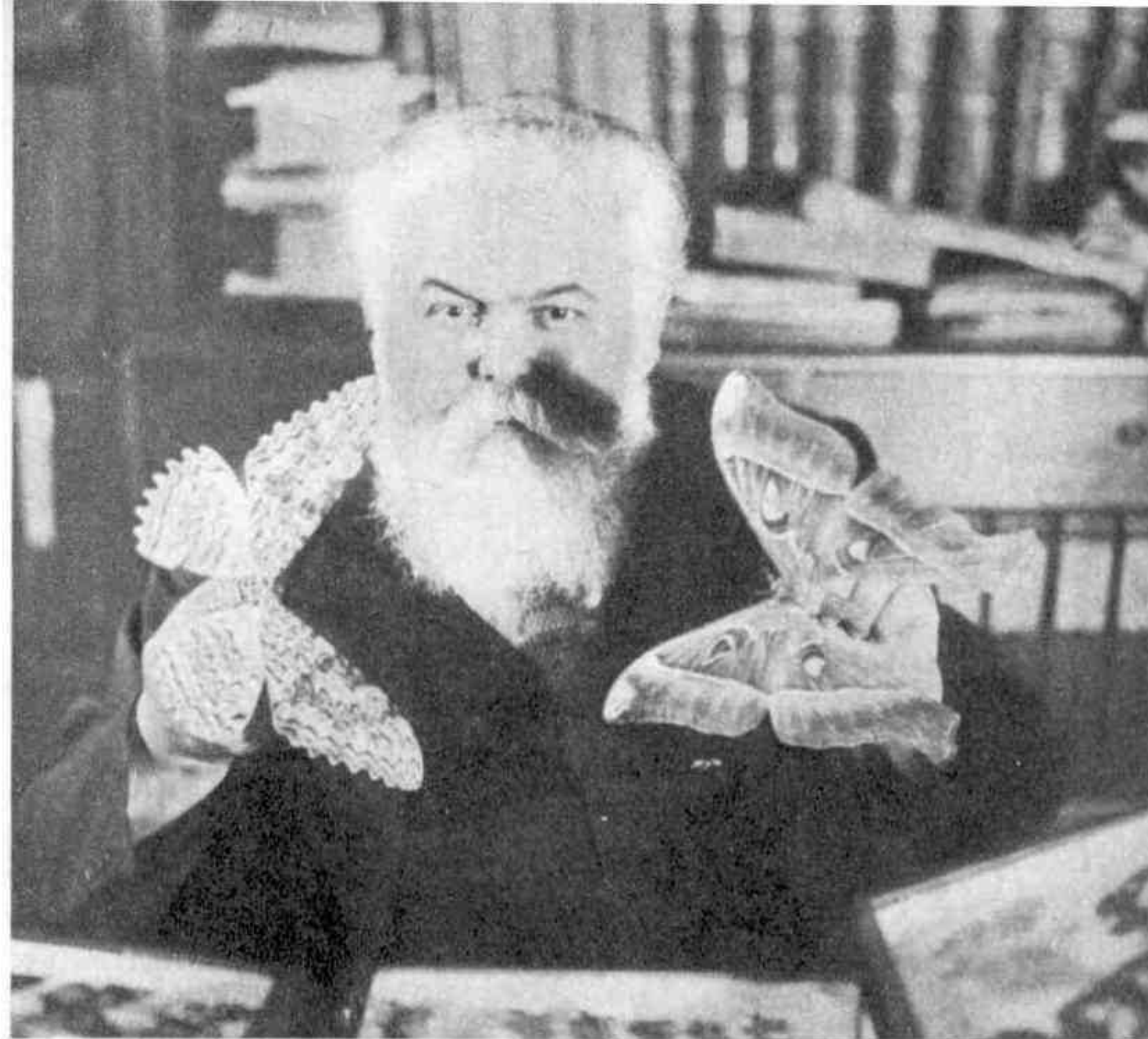
Il y a aussi de sales insectes : les fourmis rouges et ces affreuses et énormes araignées, qu'on appelle mygales, dont la piqûre peut être mortelle, si l'on ne se soigne pas à temps...



Mais il y a les merveilleux papillons qui vous apportent la compensation à tous ces petits ennuis !

Ils sont fragiles, mais ils sont beaux, ils sont éternels — ils ont précédé l'homme sur la terre depuis des dizaines de millions d'années ! Et ils sont chers ! Certains — si vous les trouvez un jour — vaudront 500.000 francs, peut-être un million ! D'autres, comme le si beau morpho, d'un bleu allant du vert au mauve et aux reflets métalliques, ont coûté cher jadis, parce qu'ils étaient rarissimes, à peu près imprenables, parce que volant au sommet des arbres, très loin au-dessus des chasseurs. Mais, c'est encore Le Moul't qui a trouvé le moyen de les capturer en grandes quantités. Se servant d'un ou de plusieurs morpho comme appâts, il les piquait sur des plantes basses, les autres descendaient, curieux, et le filet opérait.

Une autre méthode, c'est de préparer une bouillie de banane bien mûre, avec de l'eau et un peu de rhum. Vous badigeonnez de ce cock-



#### **EUGÈNE LE MOULT, CHASSEUR DE PAPILLONS N° 1**

Né le 31 décembre 1882, à Quimper : c'est donc un breton « entêté », comme il le déclare lui-même. Dès la petite enfance, il est attiré par les Sciences Naturelles ; suivant son père — ingénieur des Travaux publics — nommé en Guyane, il peut se livrer en ce pays à la chasse aux papillons, y accumule une grande habileté et une profonde connaissance des insectes. Il fait de la chasse aux papillons une véritable science, réussit à capturer les splendides « Morpho » en quantités importantes. Puis il fonde à son retour en France, un cabinet entomologique, devenu vite célèbre dans le monde entier. C'est encore lui qui a eu l'idée, voici près d'un demi-siècle, d'utiliser les ailes de papillons comme motifs décoratifs, créant ainsi une nouvelle industrie aujourd'hui très prospère.

Mieux encore, c'est un savant désintéressé qui mène à bien la publication de 40 gros volumes de planches représentant en couleurs tous les papillons connus à ce jour.

Eugène Le Moul't a personnellement découvert un grand nombre de papillons, qui portent — ou ne portent pas — son nom.

Aujourd'hui, âgé de plus de 75 ans, il vit calme, simple, affable, dans son cabinet entomologique, à Paris (rue Duméril, non loin des Gobelins et de la place d'Italie), poursuivant sa longue et patiente œuvre scientifique.

Eugène Le Moul't a récemment publié un livre passionnant et instructif « Mes chasses aux papillons » (Editions P. Moray, 1955).



tail l'extrémité d'une branche, à portée de votre filet. Les papillons descendent, se régalent et le filet opère... Les morpho furent ainsi capturés en grandes quantités.

Mais là encore, malgré la facilité de ce système de capture, l'aventure vous guette et parfois risque de tourner au tragique, comme ce fut le cas pour les javanais formant l'escorte — et armés — d'un entomologiste hollandais chassant au milieu d'une tribu de canaques anthropophages en Nouvelle-Guinée. Les canaques ont réussi à s'emparer de deux des javanais et ils les ont mis à la broche !

Une autre fois, des canaques encore, ont scié en partie l'arbre sur lequel était juché le mirador et en ont soigneusement maquillé l'écorce. Le hasard fit découvrir le sabotage : les 4 ou 5 hommes du mirador seraient tombés avec l'arbre et les canaques auraient eu un bon repas ! Mais le coup a raté. Néanmoins l'expédition a déménagé !

**André LEROUX**



# COMMENT ILS NOUS VOYAIENT

## EN 1895



Dans le dernier numéro de **MECCANO MAGAZINE**, nous vous avons expliqué comment nous imaginions l'an 2000. Nous avons fait des recherches très sérieuses et pourtant, si certaines de nos suppositions se réaliseront, peut-être même avant l'an 2000, d'autres se révéleront fausses et feront bien rire ceux qui feuilletteront plus tard notre numéro de Mai 1958.

C'est pour illustrer ce double aspect que nous vous présentons aujourd'hui un livre qui a été écrit au siècle dernier par Albert Robida. Son titre? Le 20<sup>e</sup> siècle. Son sujet? La vie à Paris entre 1950 et 1960.

Nous allons vous entraîner dans ce Paris imaginé par Albert Robida, ce Paris tentaculaire avec ses 40 arrondissements dont Rouen et Meaux sont des faubourgs et dont les habitants vivent plus dans le ciel que sur la terre...

**CONCIERGES SUR LES TOITS.** Pour se déplacer dans Paris, on utilise les aéronefs omnibus ou rapides qui se déplacent à l'altitude réglementaire de 250 mètres. La gare centrale des omnibus aériens est d'ailleurs située au-dessus des tours de Notre-Dame. Mais de nombreux parisiens possèdent leur hélicoptère particulier. Toutes les maisons sont équipées de plates-formes sur lesquelles ils peuvent se poser. L'entrée principale des immeubles, qui sont désormais numérotés en haut et en bas, est sur le toit. La loge des concierges y est aménagée. L'entrée inférieure n'a pas été supprimée car certaines personnes marchent encore à pied. Le concierge correspond avec eux par un téléphonoscope qui lui permet non seulement de leur parler mais encore de les voir.

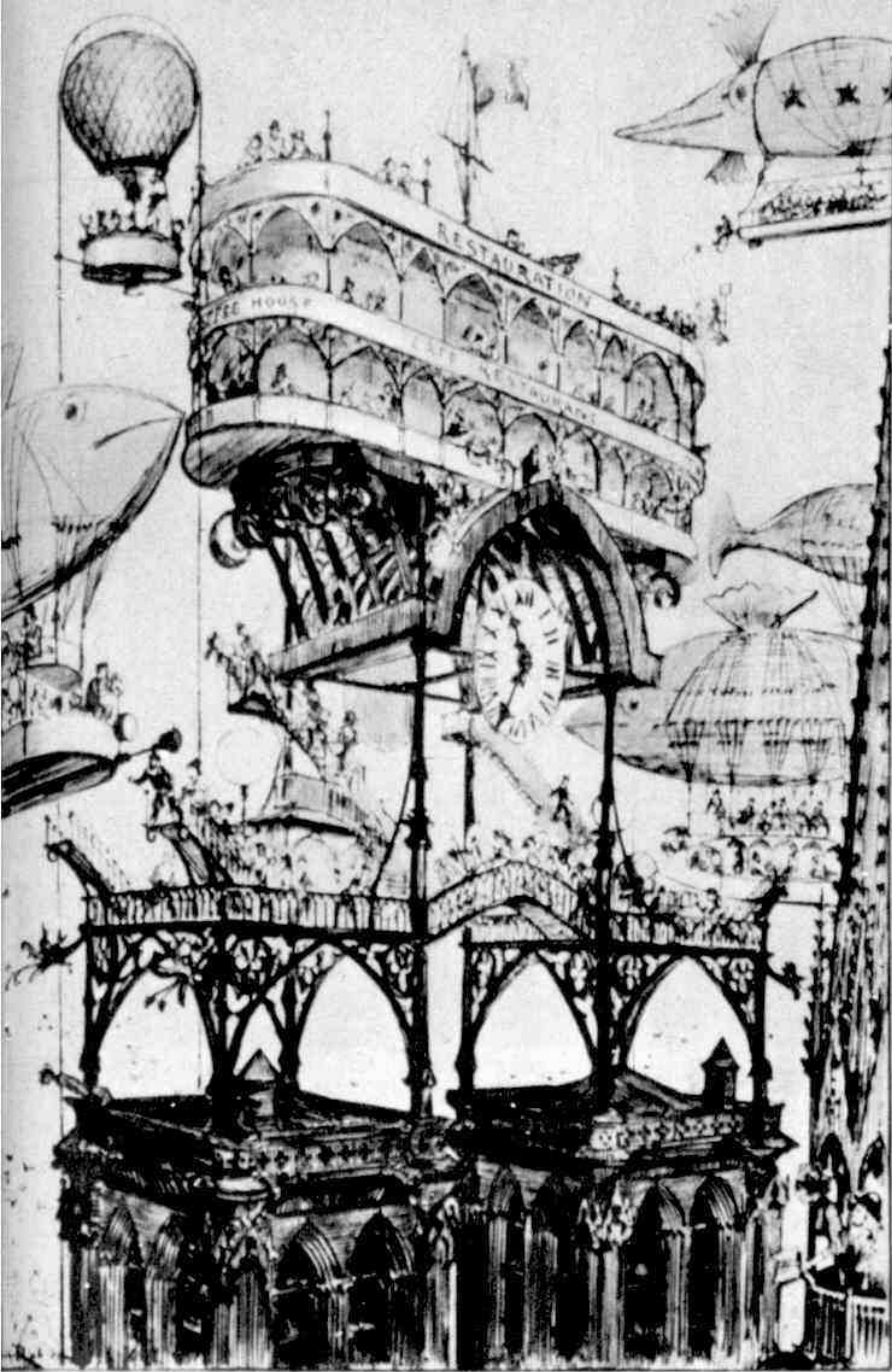
**ABONNEMENTS A DES COMPAGNIES D'ALIMENTATION.** — On ne trouve plus de cuisine dans les appartements. Cette pièce a complètement disparu depuis la création de compagnies d'alimentation qui confectionnent industriellement les repas les plus succulents pour leurs abonnés. Les maisons sont reliées à la compagnie par des tuyaux dans lesquels circule la nourriture. A heure fixe, les abonnés ouvrent les robinets et recueillent les différents plats. Parfois des incidents se produisent. C'est ainsi qu'un

appartement a été saccagé par une inondation de potage.

**LE SIXIÈME CONTINENT.** — La réalisation la plus importante du vingtième siècle est la construction d'un sixième continent dans l'océan Pacifique. On réunit les archipels et les îles polynésiennes. Le matériau de construction est constitué par des pics de l'Himalaya et des Montagnes Rocheuses qui sont transportés par chemin de fer sur des voies construites spécialement pour l'occasion. Après l'inauguration officielle qui a lieu en 1960, des hommes de tous les pays viennent s'installer en Hélénie, où la végétation commence à pousser. Le sixième continent, œuvre des hommes, se met à ressembler aux autres continents.

**VISITE DU LOUVRE EN TRAMWAY.** — Le Musée du Louvre si long et si ennuyeux à visiter à pied est maintenant équipé d'un tramway circulaire, mù par l'électricité. Partant toutes les heures de la galerie des Antiques, il s'arrête automatiquement devant toutes les œuvres intéressantes et reste même sept minutes dans la salle réservée aux classiques. En passant devant chaque tableau, le tramway pousse un bouton et un phonographe donne le nom du peintre, le titre du tableau et un substantiel





STATION DES AÉRONEFS A NOTRE-DAME.

mais court commentaire. Ainsi en une heure, les visiteurs connaissent-ils aussi bien le musée que les amateurs d'art qui autrefois mettaient des années avant de tout découvrir.

**L'ÉLECTRICITÉ.** — L'électricité prend une importance considérable dans tous les domaines. Toutes les usines fonctionnent grâce au courant électrique. Les locomotives à vapeur disparaissent complètement au profit des locomotives électriques.

**LA TÉLÉVISION.** — Le téléphonoscope est une des grandes inventions du vingtième siècle. Sa plus grande application est le théâtre à domicile. On peut sans quitter son fauteuil voir la pièce à la mode ou écouter son opéra préféré. Albert Robida n'a-t-il pas exposé là le principe de la télévision?

**LA RADIO.** — Il n'est plus besoin lorsqu'on donne une réception de faire venir chez soi des musiciens. Il suffit de s'abonner à une usine de musique qui diffuse plusieurs programmes. Lorsqu'un programme ne vous plaît pas, il suffit de tourner un bouton pour entendre autre chose. On apprend toutes les nouvelles de la même manière, les journalistes lisent leur article et on les entend. Cette description n'est-elle pas celle de la radio?

**LES FEMMES PARTOUT.** — Toutes les carrières sont ouvertes aux femmes, l'administration comme le barreau, la médecine comme le commerce et même la politique. Non seulement les femmes ont le droit de vote mais elles peuvent aussi se faire élire députés! Petits amis, savez-vous que le droit de vote n'a été accordé aux françaises qu'en 1946. Albert Robida y avait pensé plus d'un demi-siècle plus tôt.

**PLUIES ARTIFICIELLES.** — On connaît maintenant le moyen de capter les nuages et de faire tomber la pluie à un endroit plutôt qu'à un autre.

**THEATRES EN TROIS LANGUES.** — On se déplace si rapidement d'un pays à un autre que les théâtres sont obligés de donner toutes les pièces en plusieurs langues pour satisfaire toute leur clientèle. La scène est désormais coupée en trois étages. Au rez-de-chaussée les acteurs jouent en allemand pendant que d'autres parlent anglais au troisième, la scène du milieu étant réservée au français. Les spectateurs habitués à ce mélange de langage trient les sons, n'enregistrant que ceux qu'ils comprennent. Bien sûr cette division de la scène en trois parties nous fait sourire. Mais savez-vous que dans un théâtre parisien on peut écouter une pièce en anglais ou en allemand bien que les acteurs l'interprètent en français. Ceci grâce aux enregistrements qui sont diffusés dans les écouteurs dont disposent les spectateurs de langue étrangère.

Ces quelques exemples ne représentent qu'une bien faible partie du livre d'Albert Robida qui est un très gros volume. Mais ils vous ont montré que lorsqu'on imagine les temps futurs, on se trompe souvent peut-être, mais on prévoit aussi de grandes réalisations avec une justesse étonnante. Ne trouvez-vous pas extraordinaire que quelqu'un ait pu imaginer la télévision alors que le phonographe n'en était qu'à ses premiers balbutiements?

Nous aussi sans doute dans notre dernier numéro, nous avons prévu de grandes réalisations futures. Et peut-être qu'un jour un magazine de l'an 2000 rappellera notre numéro et dira à ses lecteurs : « Voilà comment ils nous voyaient en 1958. C'est amusant, n'est-ce pas? »



# DANS LE CADRE D'UNE VISITE

Depuis longtemps il était question de cette sortie. Depuis longtemps, les membres des sections du Club attendaient « la montée » à Paris pour enfin connaître les petits mystères de la fabrication des miniatures Dinky Toys.

Ainsi donc, profitant des vacances de Pâques, plusieurs groupes furent désignés pour cette grande « première » fixée au 31 mars 1958. Oh! la sélection rencontra des difficultés et les dirigeants responsables s'en tirèrent avec bien du mal. Néanmoins, ce sont les sections de Lyon, Laval et Le Mans qui furent retenues pour cette fois.

Deux cars avaient été nécessaires pour transporter tout ce monde avide de connaissances nouvelles. La journée avait, au préalable, été découpée, étudiée de façon à en tirer le maximum. C'est pourquoi deux groupes furent constitués, l'un visitant l'usine le matin, l'autre l'après-midi.

Dans les deux cas, la visite de l'usine fut faite sous la conduite d'un personnel expérimenté qui essaya de répondre le mieux possible à toutes les questions posées et croyez que ce ne fut pas toujours simple.

Voici très rapidement le résumé de la présentation de l'usine telle qu'elle a été faite :

## NAISSANCE D'UN DINKY-TOYS

Quand la reproduction d'un véhicule dans la série des miniatures a été décidée, la première démarche effectuée consiste en une visite au constructeur dans le but d'obtenir l'accord de ce dernier ainsi que les plans du modèle choisi. C'est alors que le bureau d'étude se penche sur le problème et réalise, à partir de la voiture réelle, la miniature appelée à satisfaire tous les fanatiques des Dinky Toys. Une maquette bois aux dimensions est alors faite, puis présentée au constructeur de la voiture et à la Direction des Etablissements MECCANO pour acceptation. C'est seulement maintenant que le grand travail commence pour le bureau d'étude : dresser l'épure du moule.

Un mouliste prend la suite et travaille de longs mois pour fabriquer un moule en acier destiné aux fondeuses. Ce moule, pièce maîtresse, demande beaucoup d'habileté et de délicatesse de la part de son constructeur car la moindre faute pourrait entraîner les plus graves catastrophes dans la chaîne de production.

Un moule comprend, au moins, deux éléments qui



viennent s'appliquer exactement l'un contre l'autre au moment du moulage. Certains modèles exigent des moules très compliqués aux multiples parties parfaitement emboîtées.

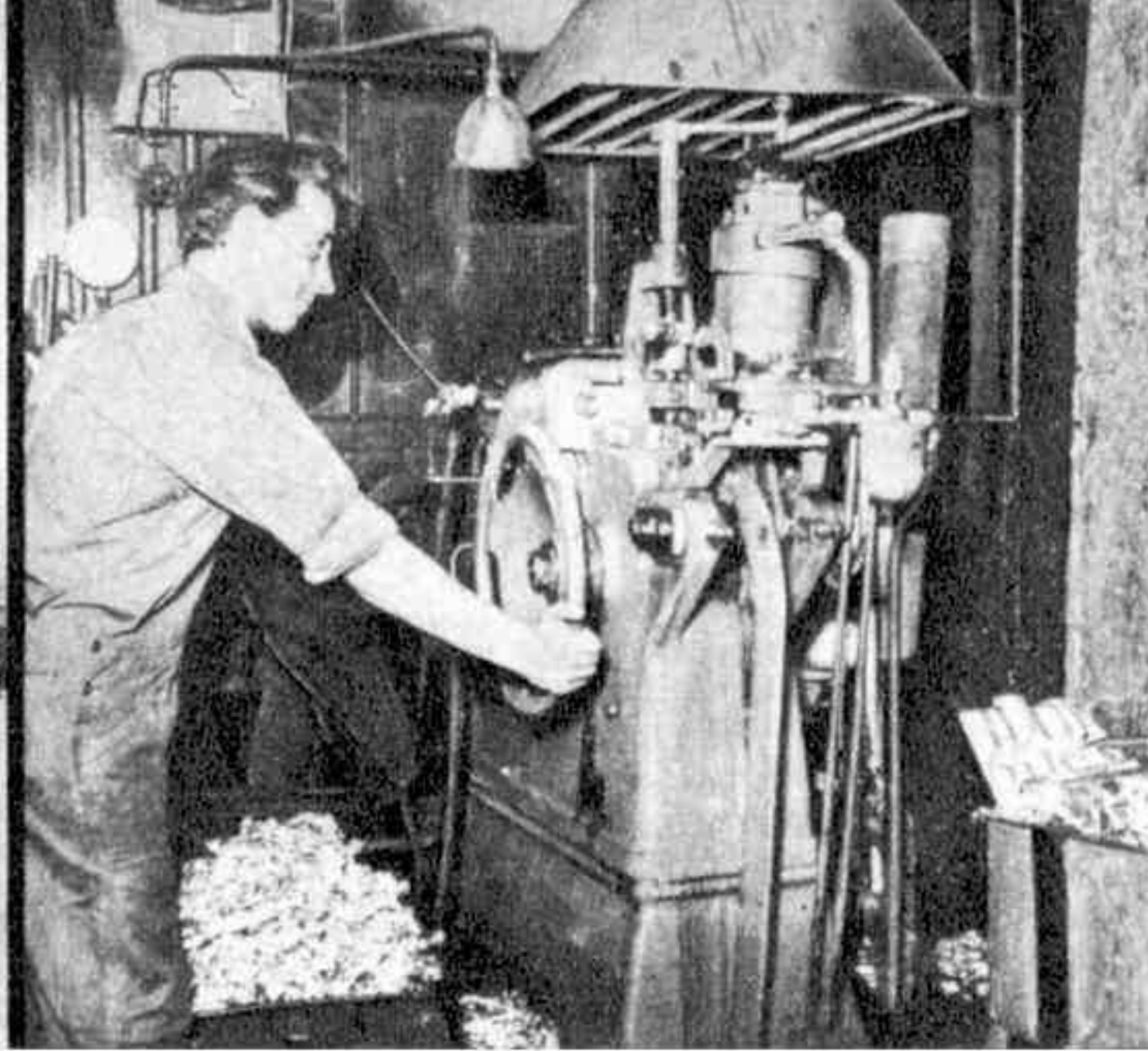
Quand vous saurez qu'il faut plus de mille heures de travail pour la préparation d'un moule, vous comprendrez le souci constant des responsables Meccano pour vous donner le maximum de satisfaction.

La fonderie est cet atelier plein de chaleur qui dispose de machines dans lesquelles on introduit la matière première, le Zamac, sous pression dans les moules pour lui donner la forme désirée. Le Zamac est un alliage formé de 99 % de zinc, de manganèse et d'aluminium. Moulé sous pression, il est pratiquement incassable et inaltérable. Il fond à une température de 450°. L'injection se fait sous 25 kilos de pression au centimètre carré.

Les miniatures sortent toutes chaudes (comme les petits pains) à la cadence de 5 à 7 par minute, suivant la voiture. L'atelier qui fait suite est constitué par un







personnel chargé de briser le jet de Zamac formé par l'injection du métal dans le moule. Tous les services ont une opération de contrôle pour éliminer immédiatement les mauvaises pièces.

L'ébavurage consiste, comme son nom l'indique, à supprimer les bavures suivant le principe de la rotation d'un cylindre dans lequel circulent des petits cailloux.

La bondérisation est obtenue par le passage des miniatures dans plusieurs bains, afin de les recouvrir d'une fine pellicule, laquelle autorise plus d'adhérence à la peinture.

De leur côté, les planchers en fer sont estampés, formés et passés au noir avant d'être montés sous les carrosseries.

L'assemblage des différentes pièces ne se fera qu'après peinture par pulvérisation au pistolet dans des cabines individuelles. Les détails sont ajoutés à l'aide de pochoirs ou pinceaux. C'est là un travail qui nécessite beaucoup d'adresse et de pratique. Le séchage est obtenu dans des fours constitués par un tapis métallique mobile qui passe dans un long tunnel chauffé à 125°.

Le montage se fait sur un convoyeur du type tapis roulant. De chaque côté de celui-ci sont placées des ouvrières qui assemblent, montent, sertissent les planchers, fixent les essieux, procèdent à la mise en étui, puis en boîte. Une miniature en plusieurs morceaux à l'entrée du convoyeur est terminée et emballée à la sortie, prête à être livrée à l'utilisateur.

Les Dinky Toys ne furent pas les seuls à figurer dans le programme de la visite et plusieurs chaînes Meccano et Trains Hornby exigèrent des explications, mais

comme cette journée était placée sous le signe « CLUB DINKY TOYS », nous ne pousserons pas plus avant notre description et reviendrons plus tard sur les autres activités des Etablissements de Bobigny.

Une promenade à l'Aéroport du Bourget était également prévue dans cette journée et malgré le ciel un peu gris, il fut très intéressant de pénétrer les petits secrets d'une gare aérienne. Une grande Compagnie Française, l'UNION AERO-MARITIME DE TRANSPORT, avait bien voulu accepter de nous piloter dans ses ateliers et installations et même autoriser la visite d'un de ses appareils DC 6 B pour la plus grande joie de tous. Un grand merci doit être adressé aux dirigeants de cette sympathique Compagnie pour l'amabilité avec laquelle ils nous donnèrent toutes les explications voulues par l'intermédiaire de responsables dynamiques et souriants.

Une sortie de cette importance ne pouvait se passer d'un déjeuner. Aussi c'est avec plaisir que chacun se retrouva à table, affamé par l'appétit des grands voyages. Une surprise fut remise au dessert, en l'espèce un sac de l'U.A.T. dans lequel nos charmantes hôtesses avaient prévu un goûter copieux [et un très agréable cadeau.

Le retour aux gares respectives se fit par le chemin dit « des écoliers » : Montmartre, l'Etoile, l'Arc de Triomphe, la Tour Eiffel, les Champs-Élysées, les Invalides, Notre-Dame, l'Hôtel de Ville, la Nation, etc...

Voici une journée bien remplie, « à bien faire uniquement passée... » comme disait le poète.

Patience, vous qui n'êtes pas venus, votre tour viendra ! et vous, oui vous qui n'êtes pas encore membres du Club... Qu'attendez-vous ?





## A VOTRE SERVICE

Les correspondants dont les noms suivent souhaiteraient entrer en relations avec d'autres Membres de notre Club ou d'autres lecteurs, proches de leur domicile : MM. Solanel, Arcueil; Rousset, Roussillon (Isère); Gilles Gérard, Paris (17<sup>e</sup>); Bergdoll, Paris (18<sup>e</sup>); Husson, Casablanca. Nous transmettrons au demandeur les adresses des intéressés.

**ATTENTION.** — Nous ne répondons directement qu'aux lettres mentionnant le nom et l'adresse complète de nos correspondants. Que les Membres de notre Club rappellent bien leur numéro d'enregistrement.

**J. PERRIN, Tanger.** « Je me permets de vous suggérer la création en « Dinky Toys » de modèles marins, tels que le sous-

marin « Narval » et le porte-avions « Clemenceau ».

Avant-guerre, notre collection comprenait effectivement des bateaux en miniatures, mais nous n'envisageons pas encore de reprendre cette fabrication.

**D. BURGAUD, Chatellaillon-Plage.** « Pourriez-vous me dire dans le numéro de Mai de « Meccano Magazine » si vous sortirez la « DS 19 » sous d'autres couleurs que celles existant actuellement? »

L'abondance des matières et les délais d'impression ne nous ont pas permis de vous répondre en Mai, et nous nous en excusons. Aucun changement immédiat n'est prévu pour les teintes de la « DS 19 ». De toute façon, nous tiendrons nos lecteurs

au courant à ce sujet dans notre rubrique consacrée plus spécialement aux « Dinky Toys ».

**M. KIRMANN** (qui ne donne pas son adresse) et un lecteur de Cambrai (qui ne donne pas son nom) : « Quelles sont les nouveautés 1958? »

Votre fournisseur habituel ne manquera certainement pas de vous fournir notre catalogue « Dinky Toys 1958 », et nous vous engageons à le consulter. Le camion militaire Berliet prévu à notre programme, y est illustré. Il s'agit d'un véhicule « tous terrains » à 6 roues non jumelées, avec une bache amovible.

Un lecteur assidu de Rambervillers : « J'aimerais que vous construisiez une remorque à 2 roues ».

Il n'en est pas question pour le moment; en revanche, une semi-remorque (de grand tonnage et bâchée) est prévue pour la fin de cette année, attelée au tracteur Willème.

## POUR VOS LOISIRS

### Comment gagner un pari facile

On croit souvent que le bricolage est une chose difficile, réservé à un petit nombre de garçons particulièrement adroits... En fait ce n'est pas tout à fait exact. Bien sûr pour construire une horloge ou un moteur à explosion de ses propres mains, il faut beaucoup d'adresse mais surtout beaucoup d'habitude et un bon outillage.

En réalité, il y a des quantités de possibilités de s'amuser en pratiquant un bricolage simple... Je vous ai déjà parlé du livre de la Librairie Larousse qui s'appelle « Jeux et Loisirs de la Jeunesse » dans lequel on peut trouver des centaines de petits tours, de petites astuces très amusantes et vraiment à la portée de tous.

Tenez! Voulez-vous facilement gagner un pari en affirmant que vous êtes capable de construire une balance uniquement avec de la ficelle? Voici comment. Gagnez facilement votre pari grâce à une astuce que j'ai lue dans « Jeux et Loisirs de la Jeunesse ».

**LA BALANCE EN FICELLE.** — Attacher une certaine longueur de ficelle à deux clous solides plantés

dans une étagère, après avoir fait un simple nœud exactement au milieu de cette ficelle. A égale distance et de part et d'autre de ce nœud central, on fixe les deux plateaux de la balance, faits de plaques de carton percées de quatre trous traversés par des ficelles disposées en pyramide.

Placer, face au nœud central, un index quelconque, par exemple une carte sur laquelle on aura dessiné une flèche.

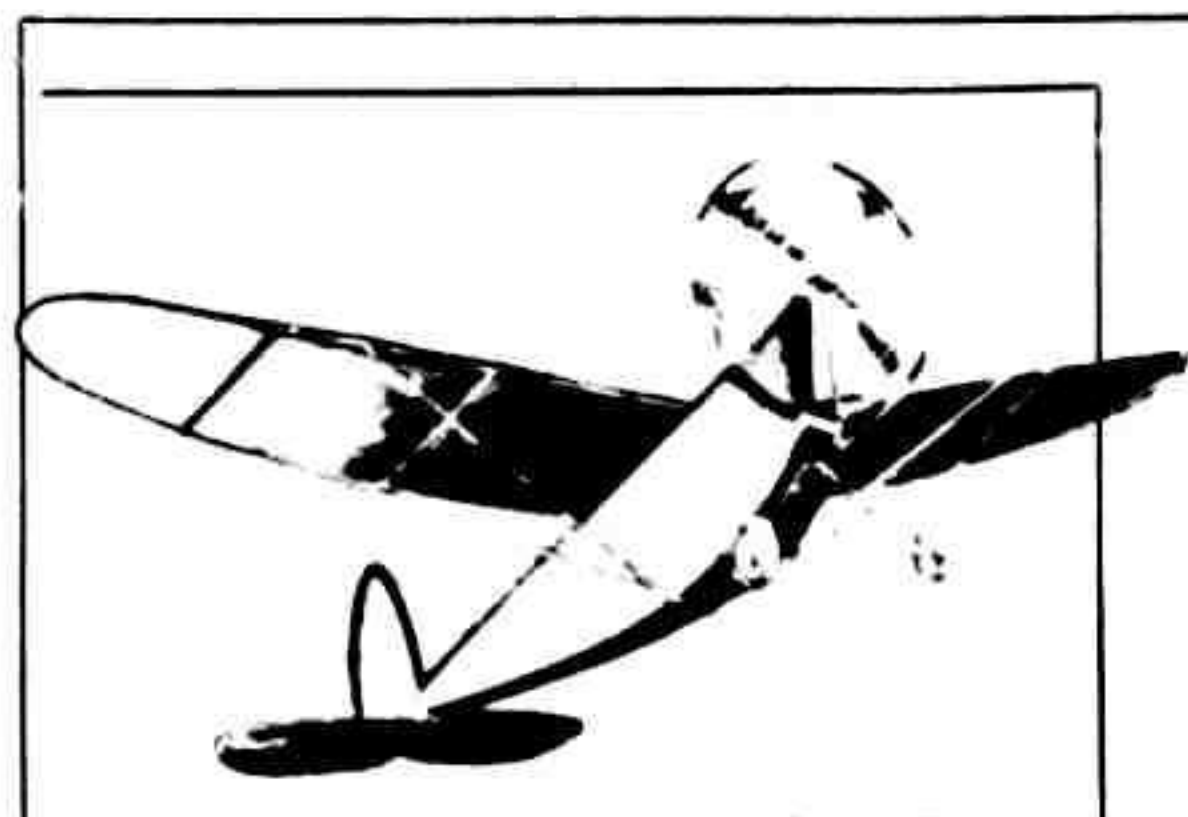
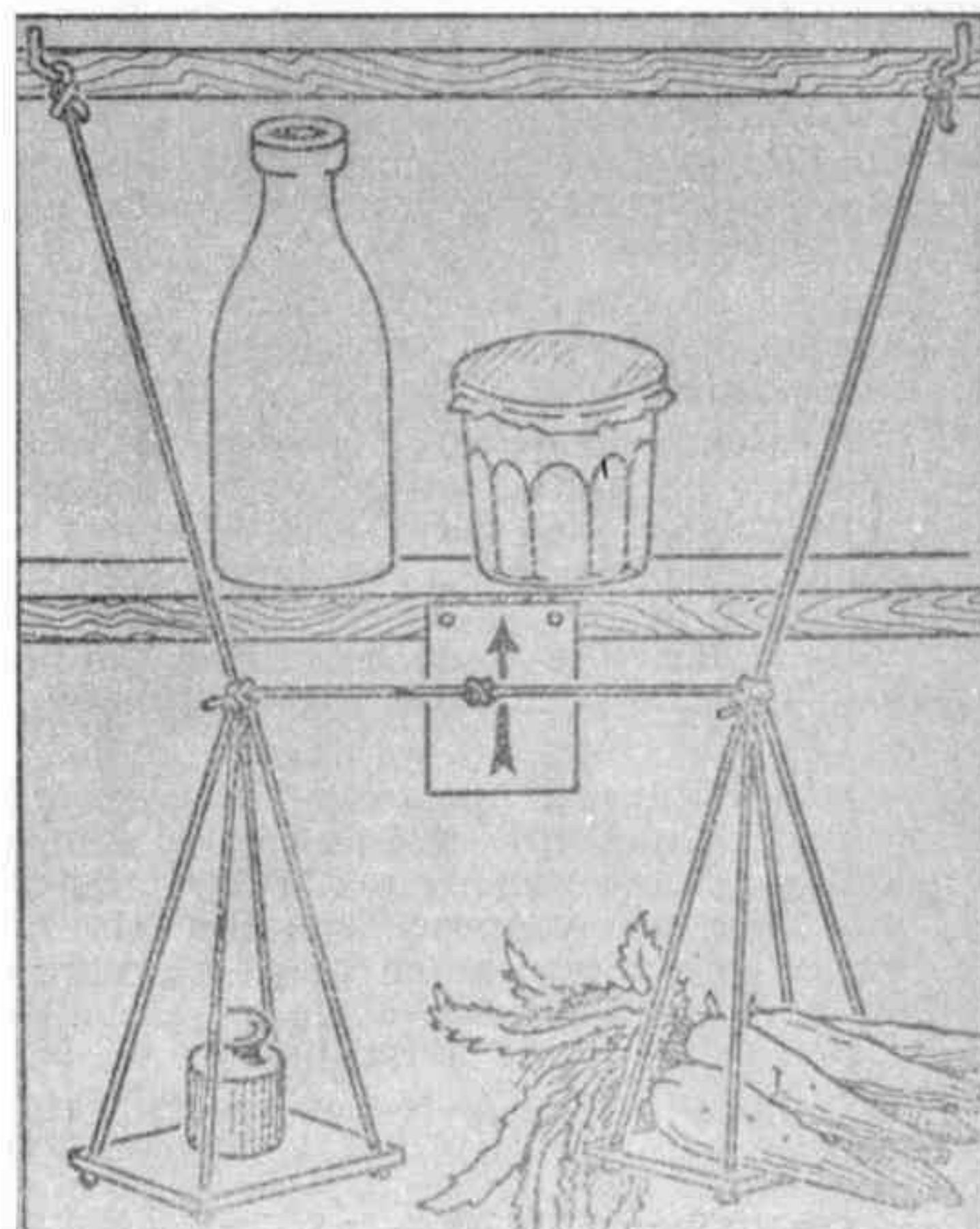
Il faut attendre, pour fixer cet index, que l'équilibre entre les deux plateaux vides soit réalisé et qu'il n'y ait aucun balancement. A ce moment, l'index et le nœud central devront coïncider parfaitement.

Tout objet posé sur l'un des plateaux rompra l'équilibre de tout le système; il suffit alors de ramener le nœud en face de l'index, au moyen de poids étalonnés, pour connaître exactement le poids de l'objet en question.

Cette balance peut facilement se ranger, si l'on termine la ficelle nouée par deux boucles qu'on pourra accrocher à volonté aux deux clous de suspension. Elle rendra des ser-

vices dans toute cuisine pour peser des denrées et doser des mélanges.

**F. ROC.**



Dépositaires : Gds Magasins et spécialistes en jouets, ou, à défaut, envoi de renseignements et de la notice détaillée contre timbre à 20 fr. adressé à :

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

## Pour passer de bonnes vacances pilotez un « AVION DE FRANCE »

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

**LE MÉTÉOR**, avion à réaction propulsé par Jetex 50  
Envergure 0,40 m - 200 m de vol.

Modèles à hélice avec moteur caoutchouc

**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.

**NOUVEAUTÉ : Le Colibri**, l'Oiseau merveilleux qui évolue tel un avion à réaction - Envergure 0,30 m - Montée à 15 m Distance 150 m

### 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.



# DE LA RÉALITÉ A LA MINIATURE

## LE ROULEAU COMPRESSEUR RICHIER

Faisant une suite heureuse dans la série « Travaux publics », au Multibenne Marrel sorti dernièrement, voici enfin le rouleau complément obligatoire de votre collection.

Sa reproduction, aussi bien dans les moindres détails que dans la teinte en fait une pièce de choix appelée à satisfaire les plus exigeants.

Là encore, les responsables de la fabrication se sont surpassés pour donner à cette miniature le maximum d'intérêt.

Le rouleau Richier mesure 110 millimètres de longueur hors tout. Il est richement décoré en jaune avec roues rouge foncé. Le conducteur est revêtu d'un bleu de travail dont la teinte complète harmonieusement l'ensemble.

Vous avez sans doute tous rencontré au cours de vos promenades, un rouleau compresseur et tous avez été captivés par son fonctionnement. Le véhicule a un poids, en ordre de marche, de 12 tonnes environ. Il est équipé d'un moteur Diesel de 40 CV, ce qui lui autorise une vitesse de 1,6 kilomètre-heure en première et de 6 kilomètres-heure en quatrième.



## LA 403 PEUGEOT « FAMILIALE »

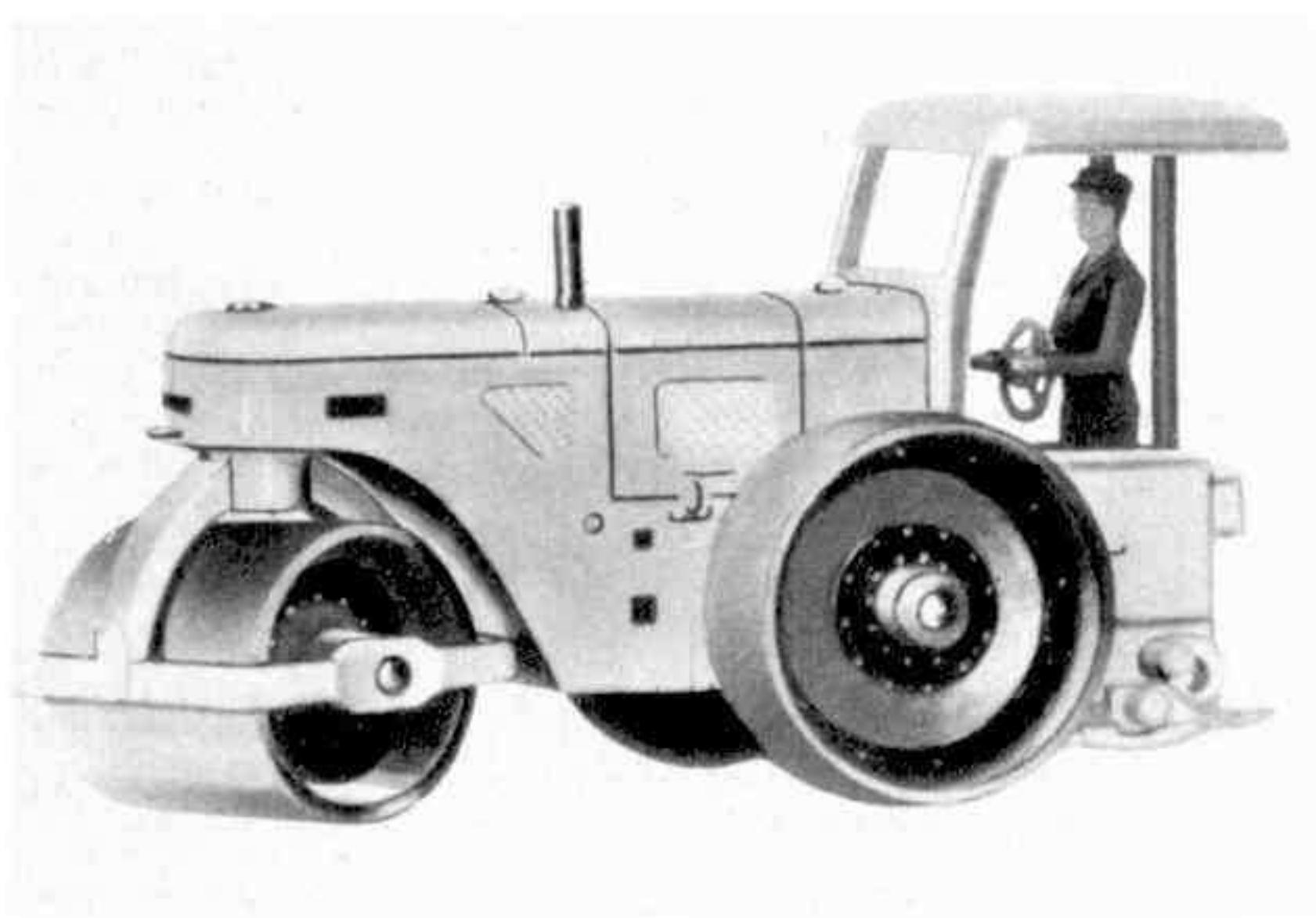
La grande firme de Sochaux se distingue encore avec la 403. Cette voiture, digne descendante de la « bonne lignée » a été étudiée et réalisée suivant des besoins et des exigences bien établis.

La « Familiale », issue de la Berlina, a été conçue pour transporter confortablement toute une famille grâce à ses 7-8 places.

Elle est équipée d'un moteur super-carré à haut rendement de quatre cylindres en ligne. Celui-ci développe 58 chevaux pour une puissance fiscale de 8 CV. La consommation en est relativement réduite, 11 litres aux 100 kilomètres à la moyenne horaire de 65 kilomètres-heure. Néanmoins, la voiture dispose d'une puissance importante puisqu'elle peut atteindre 130 kilomètres-heure de vitesse maximum.

La miniature reproduite possède les qualités de présentation de son aînée. Elle mesure 110 millimètres de longueur hors tout, soit une échelle de réduction de 1/43<sup>e</sup>. Elle est réalisée en bleu pâle avec roues chromées et pneus noirs.

Les détails rencontrés dans la calandre démontrent une fois de plus les efforts entrepris pour donner à cette miniature ses titres de noblesse et en faire un vrai Dinky Toys « Qualité faisant loi ».





# NOUVEAUX MODÈLES

## DIRECTION A CRÉMAILLÈRE

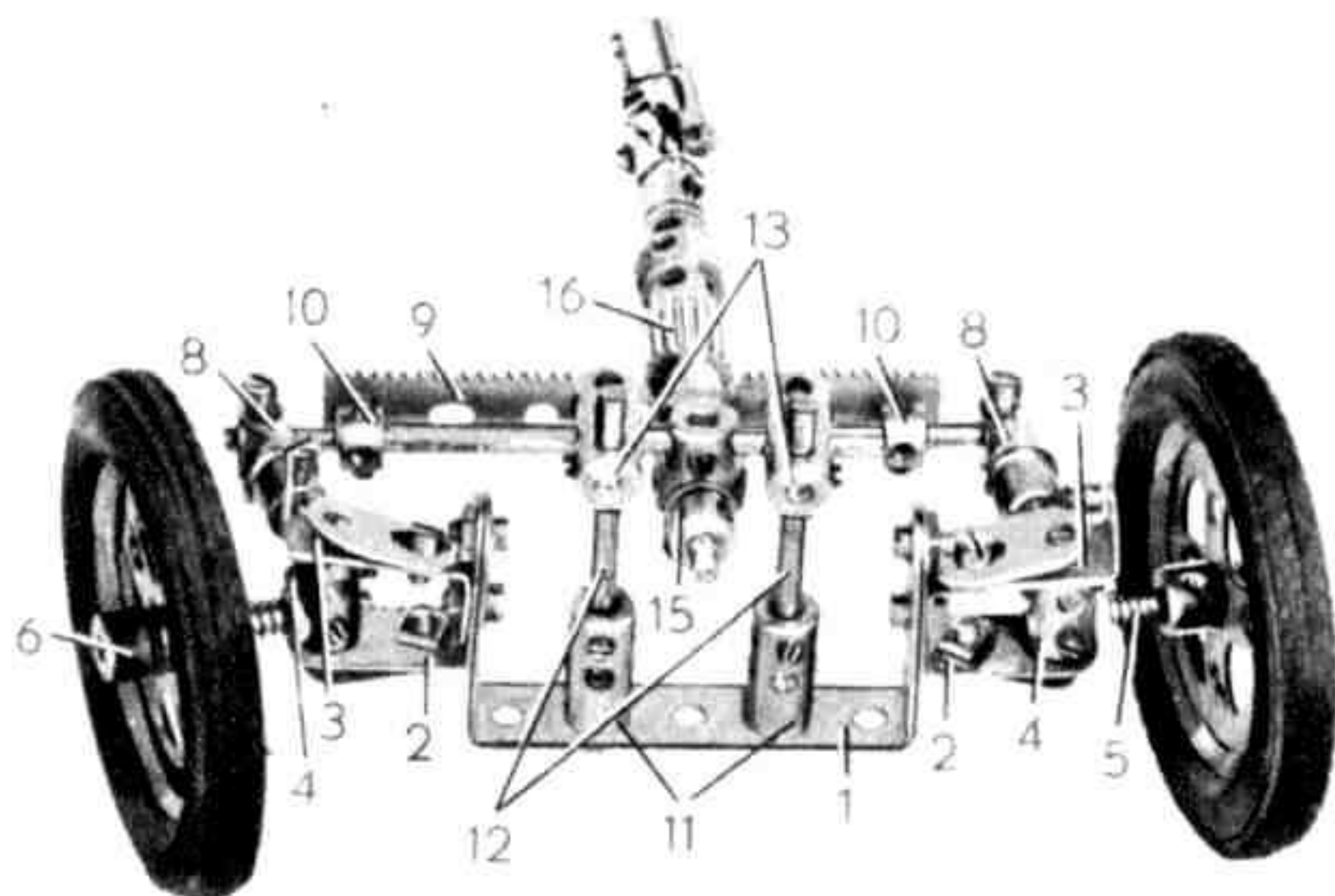
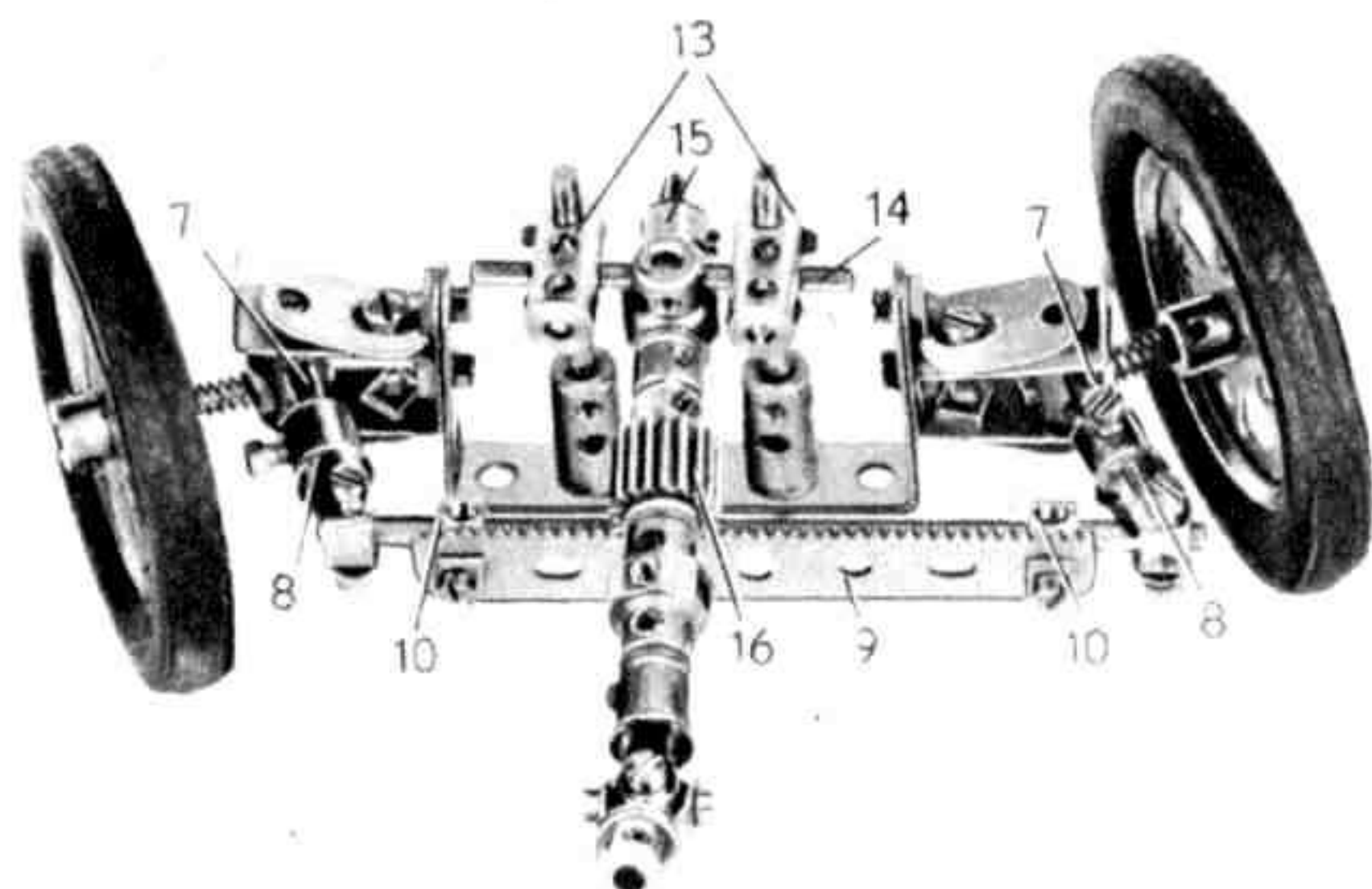
Revenant sur le système de direction à crémaillère publié dans notre numéro 2, nouvelle série, notre correspondant nous a fait parvenir un second modèle encore plus intéressant et nous sommes heureux de vous en donner ici la description.

### DESCRIPTION

Une bande coudée 60 x 38 (1) tient lieu de berceau et supporte sur les côtés des équerres 25 x 25 (2) surmontées d'équerres renversées 25 mm. (3). Deux accouplements pour tringles (4) fixés perpendiculairement retiennent les roues. Celles-ci jouent librement le long de la tringle, retenues par un ressort (5) d'un côté et par une bague d'arrêt de l'autre (6).

De ces accouplements partent des tringles (7) terminées par un accouplement à cardan (8) et reliés entre-eux par une tringle sur laquelle est fixée la crémaillère (9) par l'intermédiaire de deux raccords taraudés (10).

Du berceau constitué par la bande coudée (1) partent deux accouplements taraudés (11) dans lesquels sont fixées deux tringles (12) lesquelles sont passées dans deux autres accouplements pour tringles (13) qui supportent une tringle (14) sur laquelle est attaché l'ensemble direction (15) qui comporte différentes pièces dont un pignon de 25 dents (16) dirigeant la crémaillère.



## BOITE DE VITESSES

Nous devons cette boîte de vitesses, particulièrement intéressante, à M. Jean Bajot, 20, route de Bouxières à Champigneulle (M.-et-M.). Nous sommes heureux de lui adresser toutes nos félicitations pour l'excellente qualité de la présentation.

**DESCRIPTION.** — Sur le moteur universel, une cornière de 3 trous (1) et une de 5 trous (2) sont fixées. Elles maintiennent les équerres d'assemblage (3). A souligner que ces équerres sont fixées à fond vers l'extérieur du moteur afin d'éviter aux roues de 57 dents (8) et (11) de frotter sur les flasques du moteur.

Deux grands goussets d'assemblage (4) reliés entre eux par une bande coudée de 90 x 12 (5) sont montés sur les équerres d'assemblage (3) dont nous avons déjà parlé.

**MÉCANISME.** — La tringle de 10 cm. (7) porte une roue de 57 dents (8), une de 38 (9), un pignon de 19 dents largeur 6 mm. (10) et une autre roue de 57 dents (11).

Une vis sans fin — invisible sur la photo — est montée sur l'arbre et entraîne la roue de 57 dents (11). L'arbre balladeur est constitué par une tringle de 13 cm. (12) sur laquelle sont montés côte-à-côte une rondelle métallique, un pignon de 10 dents (13), une roue de 38 dents (14), une roue de 57 dents (15), 3 rondelles métalliques, un accouplement pour tringles (16), une bague d'arrêt (17), un pignon de 19 dents (18) et 2 rondelles métalliques.

L'arbre (19) porte un pignon de 19 dents, largeur 19 mm. (20) permettant à l'engrenage (18) de se déplacer.

**FONCTIONNEMENT.** — Une équerre (21) reliée à un bras de manivelle (22) par l'intermédiaire d'une équerre est montée sur le flanc du moteur. Le levier de changement de vitesses est constitué par une tringle de 11,5 cm. (23) à l'extrémité de laquelle est fixé un collier avec tige filetée vissée dans la bague d'arrêt (24) retenant l'arbre (25). Cet axe circule librement dans l'accouplement pour tringles (16) qui tourne lui-même autour de l'axe (12) entre les 3 rondelles métalliques et la bague d'arrêt (17). L'accouplement pour tringles (26) supporte une tringle de 2,5 cm. qui entre légèrement dans la plaque supérieure du moteur.

Ainsi peut pivoter ce levier (23) autour du point (26) pour obtenir les différentes vitesses envisagées.

L'accouplement pour tringles (27) supporte une tringle de 4 cm. destinée à positionner les vitesses dans les trous des supports plats fixés sur une bande de 5 trous.

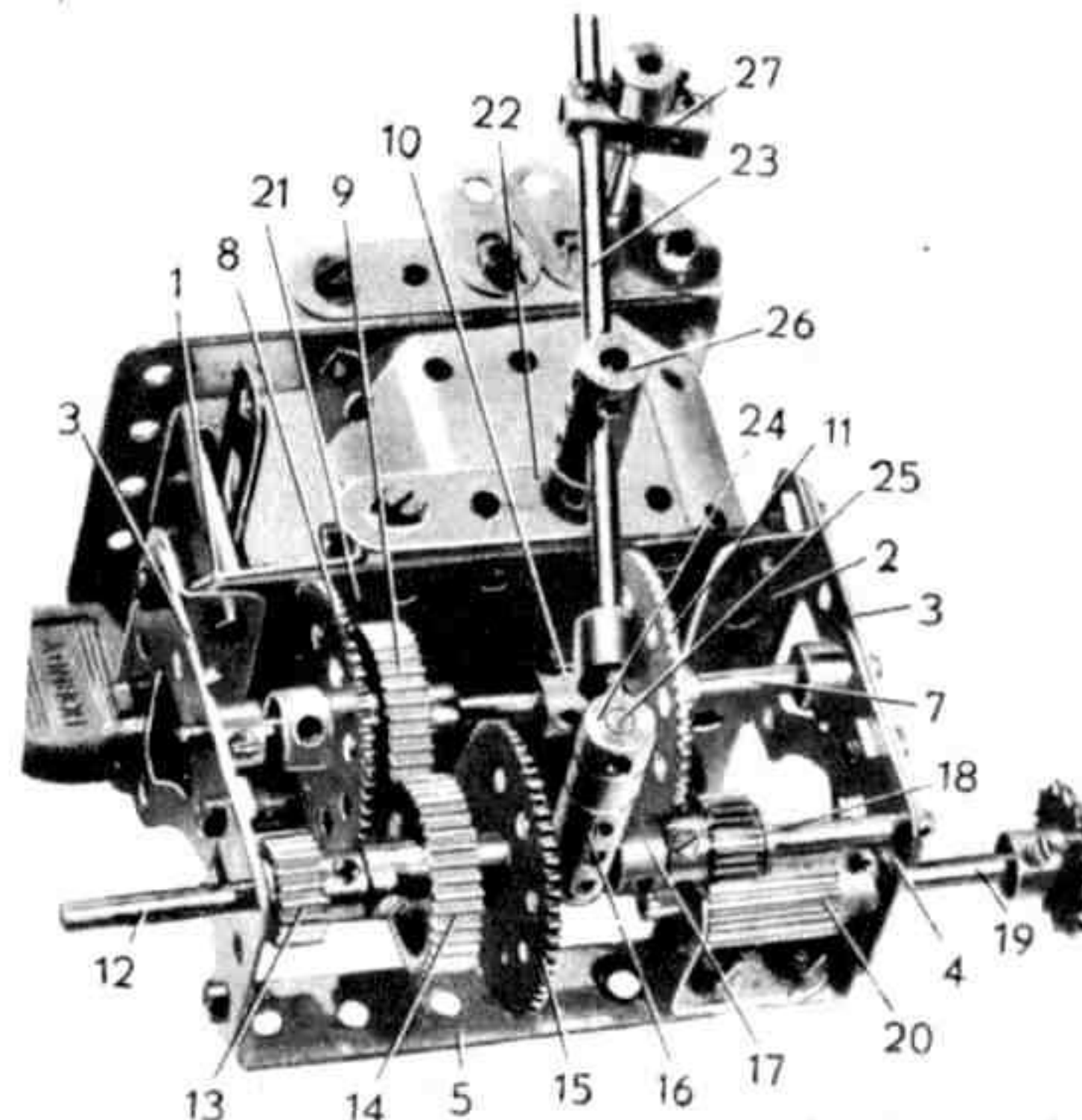
Les rapports obtenus sont les suivants :

1<sup>re</sup> : 171/1 pour une vitesse de 1.000 t./m. du moteur égale environ 29 t./m.

2<sup>e</sup> : 57/1, 88 t./m.

3<sup>e</sup> : 19/1, 263 t./m.

**PIÈCES NÉCESSAIRES.** — 1 x 5, 1 x 9a, 1 x 9f, 3 x 10, 3 x 12, 1 x 12a, 1 x 12B, 1 x 15a, 1 x 15b, 1 x 15, 1 x 16b, 1 x 18a, 2 x 18b, 3 x 26, 1 x 26b, 3 x 27a, 2 x 31, 1 x 32, 22 x 37a, 22 x 37b, 6 x 38, 1 x 48b, 6 x 59, 1 x 62, 3 x 63, 1 x 96a, 2 x 108, 2 x 133, 1 x 179, 1 moteur universel.

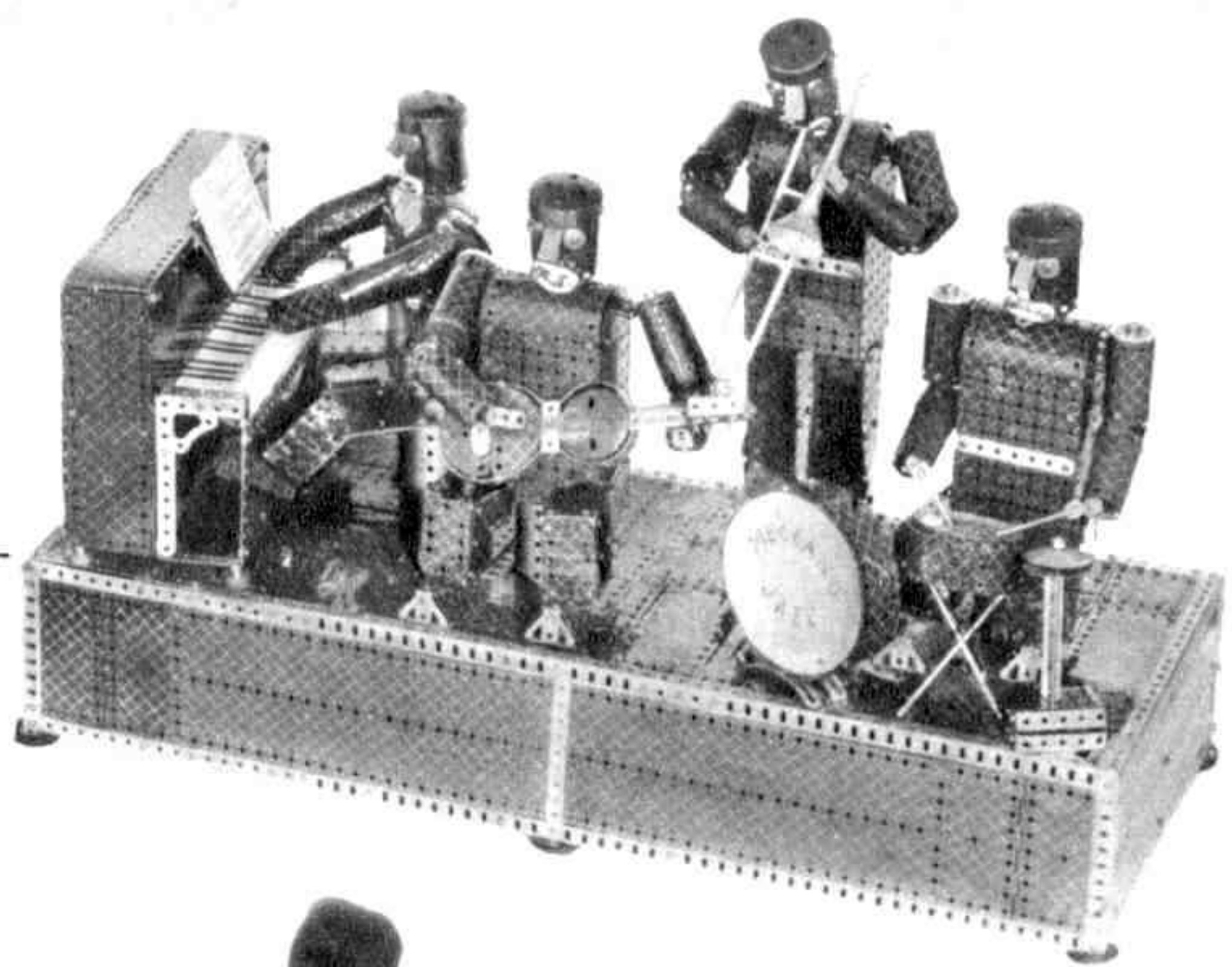




# MECCANO COURRIER

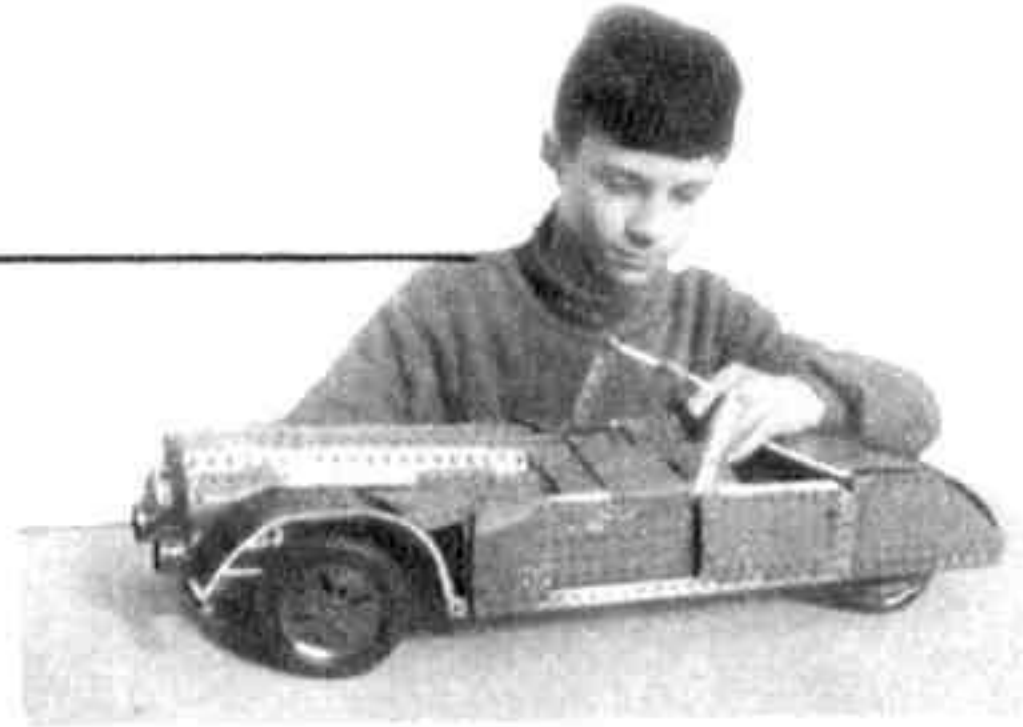
1

*Pierre BOULAIS, 22, rue du Vieil-Abrevoir à Saint-Germain-en-Laye (S.-et-O.) nous a adressé un modèle particulièrement curieux et intéressant. Il s'agit, comme vous le montre la photo, d'un orchestre-Jazz dont tous les personnages sont animés, donnant à l'ensemble beaucoup de réalisme. C'est une composition très originale qui mérite à plus d'un titre toutes nos félicitations.*



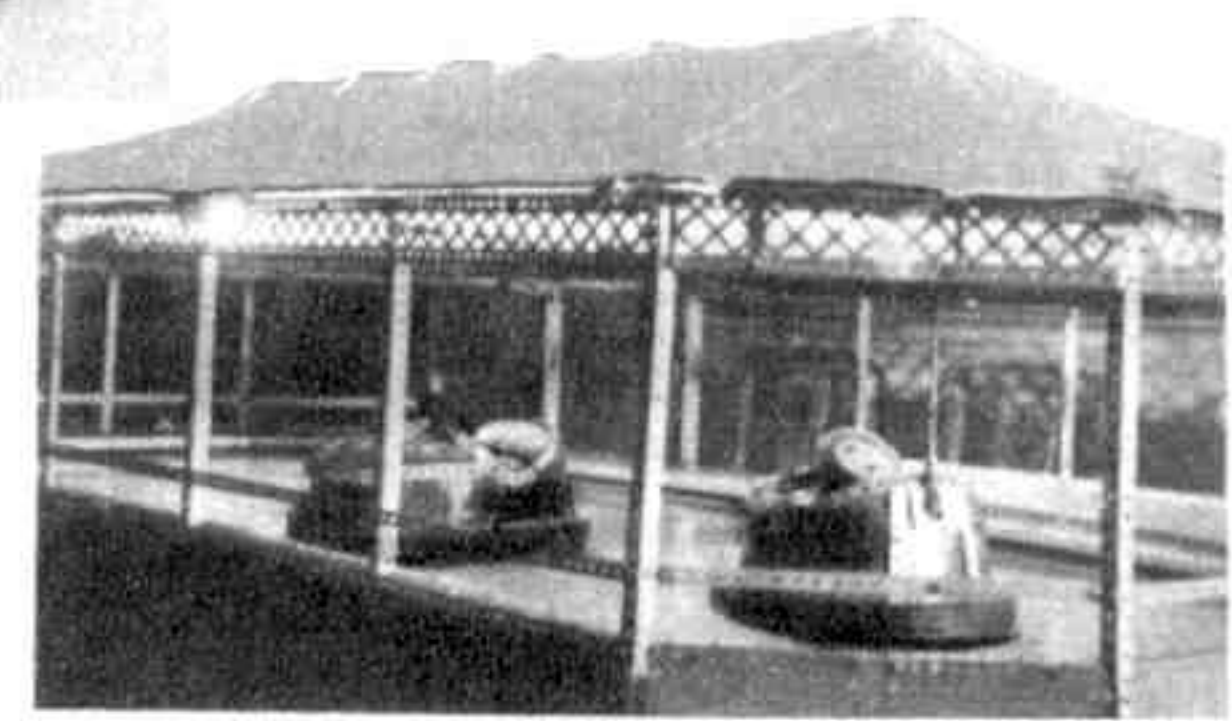
2

*Jean-Claude DELALANDE, 19 bis, rue Brancas à Sèvres (S.-et-O.) nous a fait parvenir ce cliché de sa voiture qui ne manque pas non plus d'intérêt. Qu'il accepte également nos compliments.*



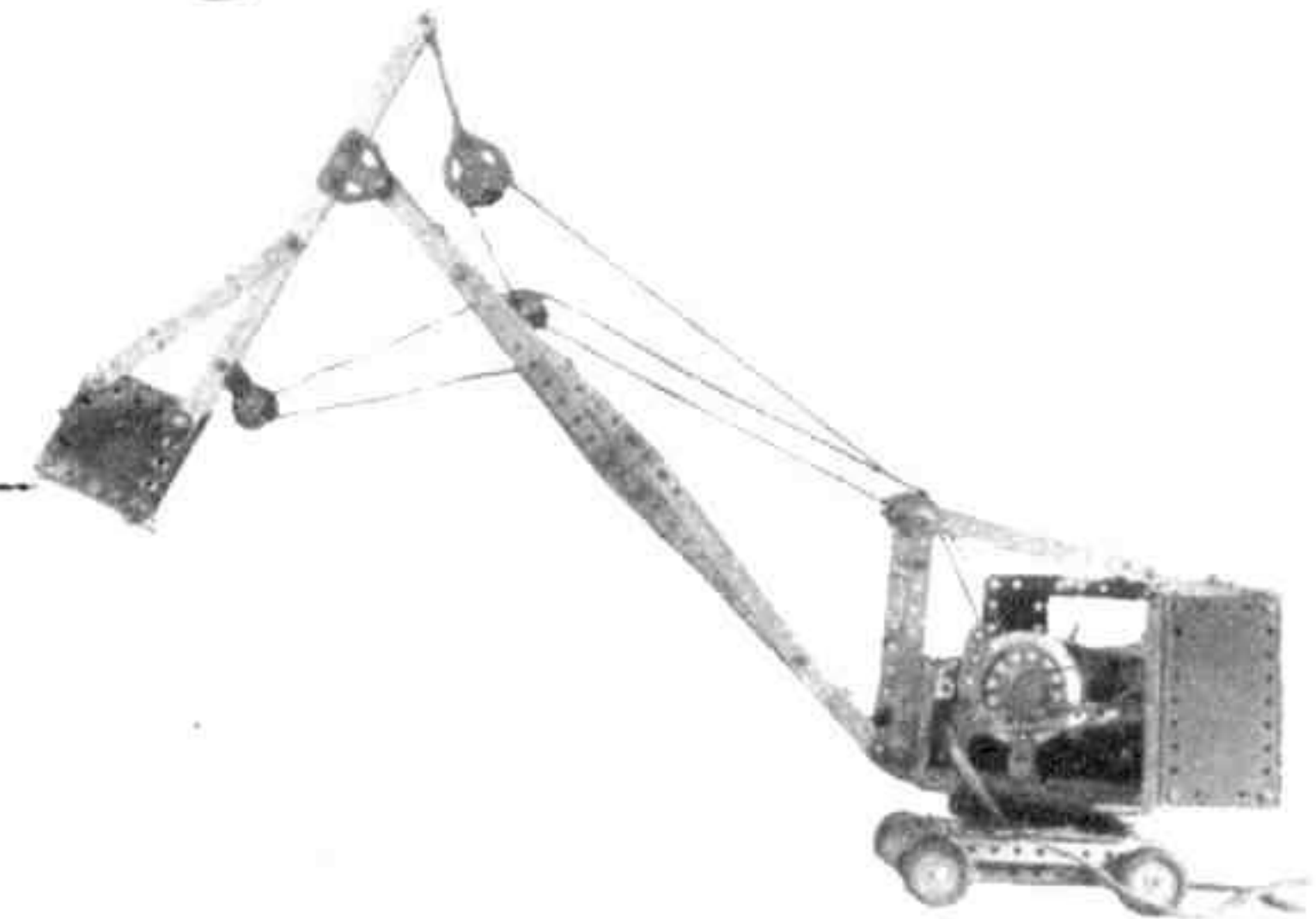
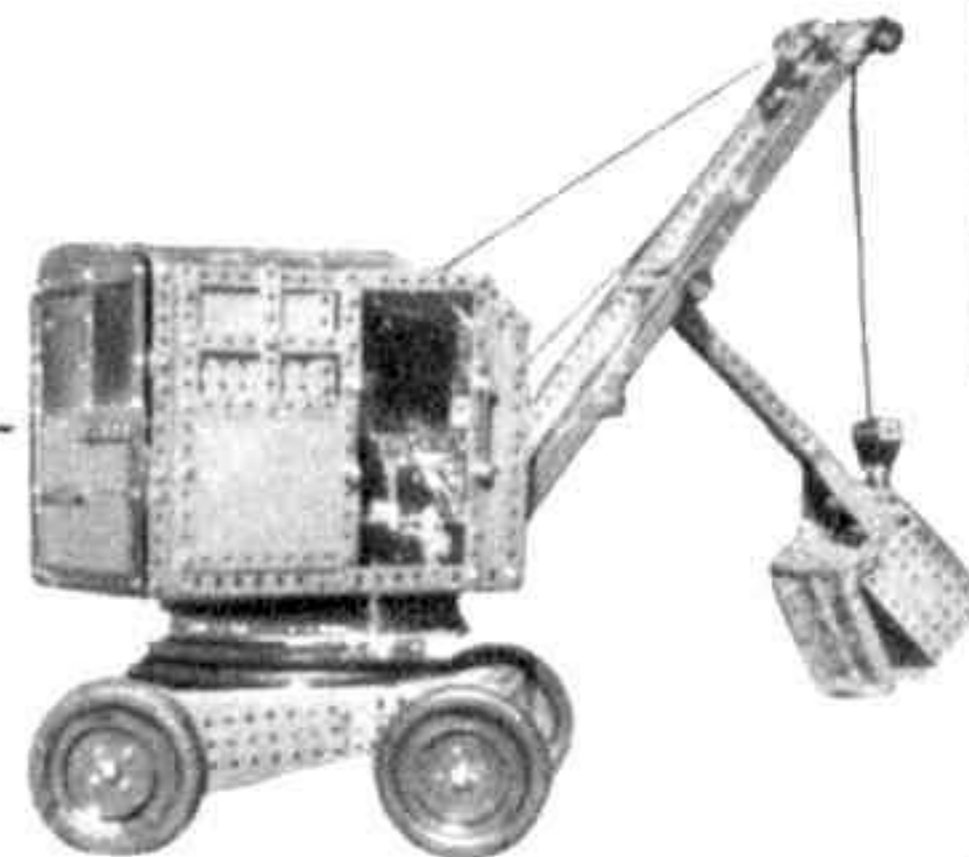
3

*Nous citons encore à l'honneur Meccano la présentation de M. Yves FLAMAND, 24, rue de Montlessuy à Paris, dont la composition fait preuve de beaucoup d'adresse et d'imagination.*



4

*Nous publions ci-après la reproduction photographique du modèle de Jean-Jacques MOYA, 12 ans, de Dar Naama à El Biar (Algérie). Comme vous pouvez le constater, cette pelle de chantier présente toutes les caractéristiques de l'Engin véritable et notre jeune constructeur mérite largement d'être inscrit au tableau d'honneur des Modelistes Meccano.*

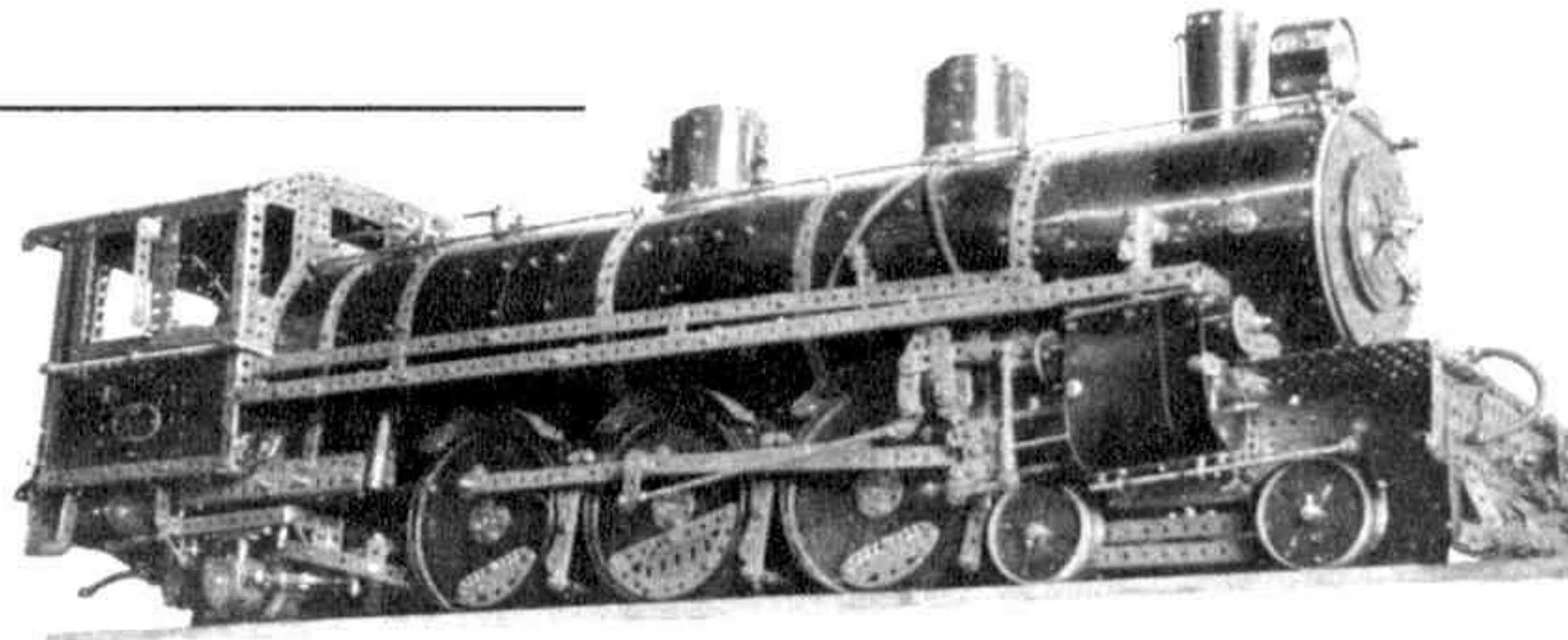


5

*Voici encore une pelle mécanique réalisée cette fois par Alain Duez, de Cambrai. Vous remarquerez les recherches entreprises par notre ingénieur en herbe pour arriver à de bons résultats — et ça marche — on ne fait pas que des bêtises à Cambrai.*

6

*Nous sommes également très heureux de faire paraître quelques vues de la superbe maquette de B. D. Bayla, de Whangarie (Nouvelle-Zélande). C'est là une belle pièce représentant une locomotive Pacifique du type de celles en service en Nouvelle-Zélande. Rien n'y manque et l'on ne peut faire autrement que de féliciter chaleureusement notre si sympathique correspondant.*





**1.000 Toulousains  
introduisent  
en France  
le jeu  
de 20 millions  
d'Américains**



## **LE BOWLING AU PAYS DE LA PÉTANQUE**

Une salle immense et toute en longueur, un éclairage très vif, une chaleur sympathique, beaucoup de monde, beaucoup de chemises écossaises et des éclats de voix.

En vous avançant plus près — au-delà de ces gens confortablement enfoncés dans leur siège, qui boivent le coca-cola ou la bière achetés au snack-bar voisin — vous saurez que les « floc ! floc ! » perçus à la cadence d'un toutes les 5 ou 6 secondes sont provoqués par les boules quand elles renversent les quilles.

Puisque vous êtes en compagnie d'un soldat américain qui vous a convié à jouer, jouez donc. Mais commencez d'abord par louer une paire de souliers spéciaux à semelles de cuir et talons de caoutchouc — ils ressemblent assez à des chaussures cyclistes françaises — afin de ne pas souiller la piste d'élan vernie et paraffinée. Ensuite seulement vous pourrez loger vos doigts — le pouce, le majeur et l'auriculaire — dans une boule noire et luisante.

Mais attention, elle est lourde : 7 kg. 200 ! Il s'agit, bien sûr, de la lancer dans les 10 quilles placées en triangle à plus de 20 mètres devant vous.

C'est le bowling, le jeu national américain. Il n'a que 50 ans mais il ne lui en a pas fallu davantage pour détrôner le base-ball en popularité.

Sitôt l'heure de midi — un hamburger et un ice-cream sont vite ingurgités — sitôt la journée de travail terminée, l'américain se rue dans une des 9.000 salles de bowling que comptent les U.S.A. Chiffre relatif d'ailleurs, il s'en construit environ 40 par mois, soit environ 400 « alleys »...

Les « alleys » sont les pistes de bois jaunes et luisantes, larges de 1 m. 67 et longues de 24 m. 16, y compris les 4 m. 87 d'élan, sur lesquelles on fait rouler les boules. Le jeu, vous l'avez deviné, consiste à basculer les dix quilles d'un seul coup. Mais croyez bien qu'il n'est pas toujours si facile de diriger une boule de 7 kg. 200 juste au milieu de celles-ci, et pour peu que vous soyez inexpérimenté,



elle aura vite fait d'aller se perdre dans les rainures qui bordent les « alleys ». Consolez-vous cependant, on vous accorde 2 boules pour 10 quilles. Quant à la durée d'une partie, elle varie : le temps de jouer 12 boules — pour qui abattrait ses 10 quilles à chaque fois ce qui est rare et vaut 300 points — ... ou 24 boules pour le cas contraire. En principe, on ne joue qu'à deux.

### Arbitres électroniques

Ils sont 16 millions aux Etats-Unis — hommes, femmes, enfants, noirs, blancs, étudiants, banquiers, pasteurs — qui se passionnent pour ce jeu... pardon, ce sport. Ne dites en effet jamais à un américain qu'il ne s'agit pas là d'un sport. Il vous foudroierait du regard et vous rétorquerait que le bowling est bel et bien officialisé au sein d'une Fédération Nationale et qu'il possède outre 16 millions d'adeptes, 4 millions de professionnels disputant de septembre à mai un championnat toujours plein de passions. Et c'est vrai : certains champions de bowling gagnent jusqu'à 40.000 dollars par an (18 millions de francs) et plus de 40.000 ligues organisent au long de la saison des tournois disputés par 360.000 clubs. Même les femmes ont depuis 1917 leur championnat.

Il semble pourtant que le bowling soit plus un jeu qu'un sport. S'il est un sport en tout cas, et malgré les 7 kg. 200 de chaque boule auxquels on s'habitue d'ailleurs très vite après quelques courbatures, l'extraordinaire modernisme dont il se prévaut le rend de moins en moins fatigant. Inutile d'aller rechercher votre boule : elle revient toute seule le long d'une sorte de rampe et vous

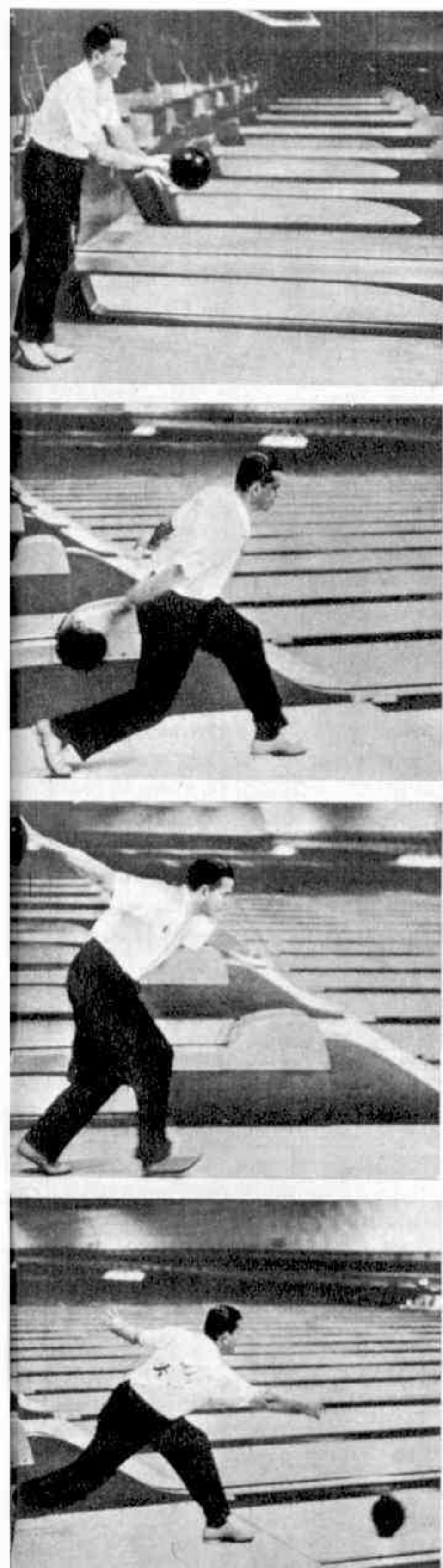
arrive juste dans les mains. Inutile même d'aller replacer vos quilles : sans vous elles se remettent debout en forme de triangle. Jusque-là, la chose était faite par le « pin-boy », garçon placé derrière les quilles, chargé de les remettre en place et de poser la boule sur la rampe de retour. Mais de plus en plus, le « pin-boy » se voit supplanter par l'électronisme, qui va même jusqu'à se loger dans l'arbitrage : si vous dépassez en effet les 4 m. 87 de la piste d'élan; si vous mordez, un œil électronique vous dénonce publiquement sur le tableau d'affichage en annulant votre essai!

### Match nul par radio

Vous croyez peut-être que la France ne possède pas de salle de bowling. Eh bien si, elle possède la sienne, à Toulouse, et environ 1.000 français de cette région s'adonnent à ce jeu, 1.000 licenciés rattachés à notre Fédération du sport de quilles. Pourquoi la région toulousaine? Parce que le bowling commence à se répandre en Espagne et qu'il a passé la frontière, tout simplement. Nous sommes naturellement très loin des 800.000 joueurs de pétanque et de boule lyonnaise mais rien n'empêche de penser que le bowling français progresse encore. Une équipe française de 10 hommes disputera en tout cas les Championnats du Monde à Stockholm le 20 mai. Seul élément perturbateur, la construction d'une salle de jeu coûte la bagatelle de 50 millions de francs!

Quoiqu'il en soit les soldats des bases américaines installées dans notre midi, et plus particulièrement dans la région toulousaine, se montrent enchantés de ce que 1.000 français s'intéressent au bowling et sont tout heureux de leur permettre l'accès des salles. A tel point que les autorités militaires U.S. viennent de décider la construction d'une salle de huit pistes destinée aux français, à Paris, au Moulin Rouge.

Un match curieux France-Espagne-Amérique s'est même déroulé le 22 mars dernier. Les français jouaient à Toulouse, les américains à Paris et les espagnols à Barcelone! Les scores étaient communiqués au fur et à mesure par radio et le sergent Dave Perkins, un grand escogriffe blond qui réalise en moyenne 289 points devait triompher. Mais la France, grâce au parisien Mazars, président de la Fédération Française des Sports de Quilles et au toulousain Treillard, devait, par équipe, faire match nul avec les américains. Mieux encore, quelque temps plus tard, dans la salle de la rue Marbeuf à Paris, Treillard se permettait de venir battre Perkins... Ce sont les américains qui n'en revenaient pas!





# Voici la TROISIÈME ÉPREUVE du GRAND CONCOURS AIR - MER

PRÉSENTÉ PAR « MECCANO-MAGAZINE »



Dans notre précédent numéro nous vous avons présenté la deuxième épreuve de notre concours AIR-MER. En voici la troisième épreuve.

Cherchez bien... mais nous vous rappelons que vous n'aurez à répondre qu'à la fin de la cinquième épreuve. Et avez-vous

pensé à la construction de votre EUROPA, ne perdez pas de temps... et bon travail.

En effet, 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.

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

**DES PRIX SENSATIONNELS.** Une magnifique croisière pour les vacances de Pâques 1959. Des maquettes de bateaux à construire offertes par AIR-MER, etc..., etc...

## Les termes de la marine

### QUESTIONS

- 1 Comment qualifie-t-on un vent contraire à la direction qu'on veut suivre? 10 points.
- 2 Comment s'appelle chaque service de veille à bord d'un navire et pourquoi? 10 points.
- 3 Comment s'appelle le maître d'équipage? 10 points.
- 4 Comment s'appelle le magasin aux vivres, placé généralement dans l'entrepont du navire? 10 points?
- 5 Comment appelle-t-on les cargos spécialisés dans le transport des minerais? 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 ». Boîte Postale N° 33-08, Paris (8<sup>e</sup>), au plus tard le 1<sup>er</sup> 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<sup>e</sup>).

**ARTICLE VII.** — Le concours comporte une épreuve subsidiaire mais obligatoire sous peine d'élimination. Tous les candidats devront avoir construit avant le 1<sup>er</sup> 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.



**REPRODUCTION  
FIDÈLE**

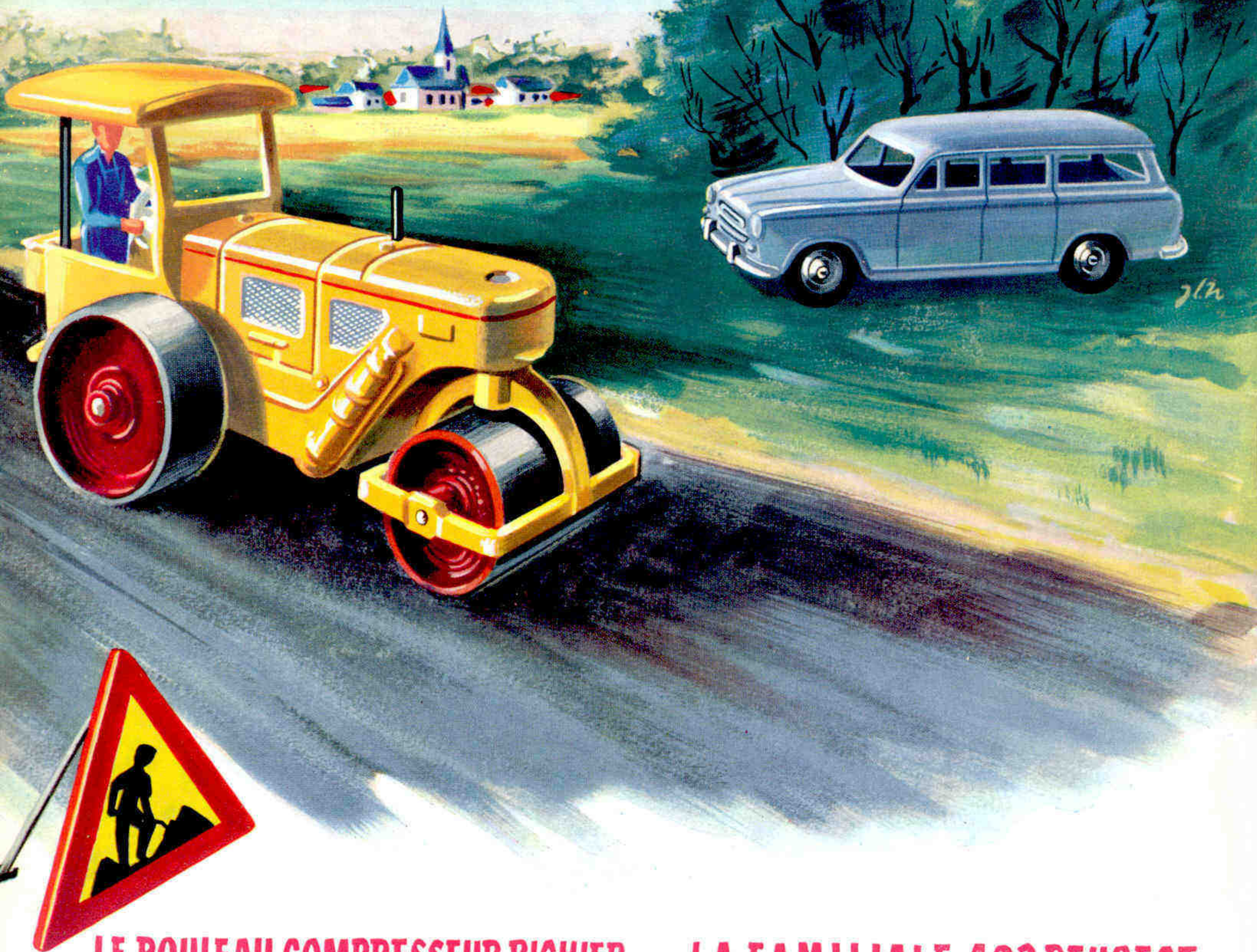


**MECCANO**

Marque déposée



# DINKY TOYS



## LE ROULEAU COMPRESSEUR RICHIER

Voici encore un élément important qui va venir grossir votre collection de modèles "travaux publics". Il est reproduit ici en jaune comme l'engin véritable et mesure 115 mm. de longueur. La recherche dans les détails en fait un appareil digne de figurer dans une collection.

## LA FAMILIALE 403 PEUGEOT

Faisant suite à la Berline 403, cette miniature a une longueur de 105 mm. et se présente en bleu ciel. Les roues chromées sont équipées de pneus noirs.

La Familiale 403 transporte confortablement 7 à 8 personnes et sa consommation en essence est de 11 litres aux 100 Kms pour une vitesse moyenne de 65 Kms/H.

