

MECCANO

MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

N° 10 N°110 SERIE - 6^{me} ANNEE - MENSUEL 60 Fr

LA TRAVERSÉE DES PYRÉNÉES
ET DE LA MANCHE EN PLANEUR

Américains et Russes affirment :
L'HOMME DE L'ESPACE EST PRÊT

Transformez

VOUS-MÊME

**vos aiguillages talonnables
à main**

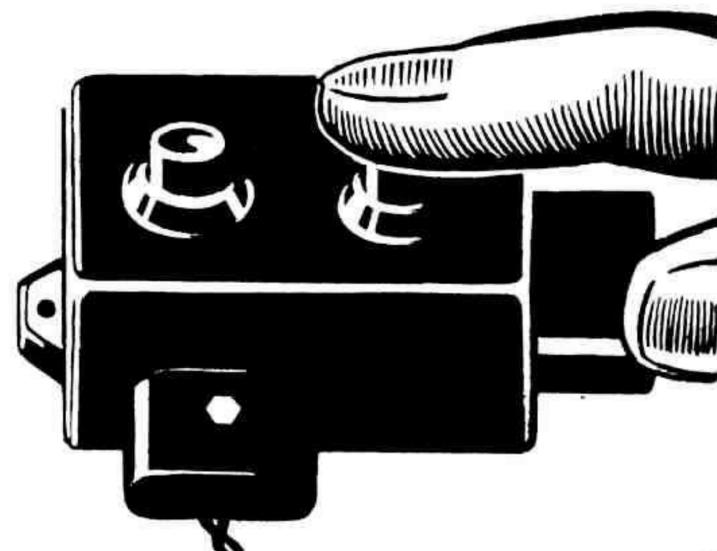
en aiguillages télécommandés

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

**LA NOUVELLE RELIURE POUR « MECCANO MAGAZINE »
est disponible !**

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

MECCANO-MAGAZINE, Boîte Postale 33-08, C.C.P. Paris 1459-67, le montant de cette reliure : 700 fr.



*La plus parfaite
réalisation...*



*La plus
belle Collection
de Sujets "Moyen Âge"
la plus finement décorée
c'est une création*

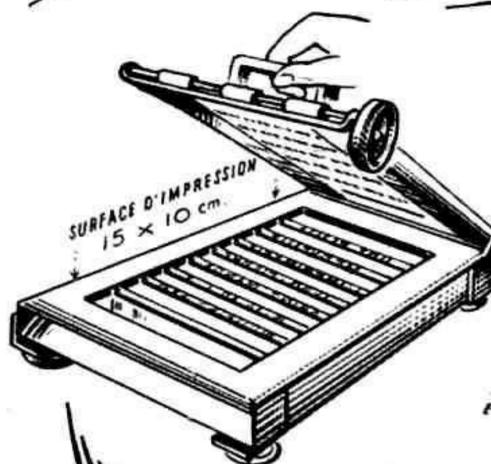
STARLUX

Inégalable...

NOUVEAUTÉ...

LA MACHINE À IMPRIMER

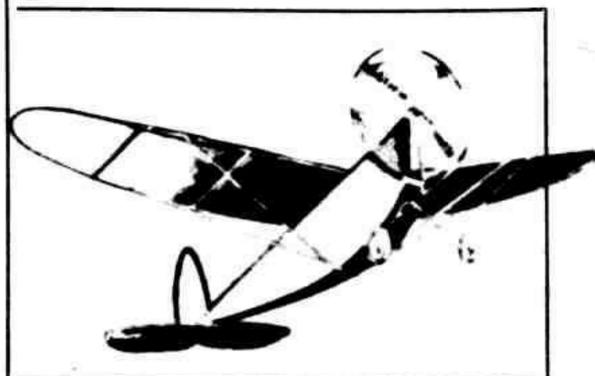
Jean-Pierre..



**une
petite
merveille!**
ELLE CONDENSE TOUTE LA COMPLEXITÉ
D'UNE MACHINE PROFESSIONNELLE
EN METTANT À LA PORTÉE DES ENFANTS

**un Mécanisme SIMPLE, PRATIQUE
MANIABLE & SOLIDE**

SURFACE D'IMPRESSION : 15 x 10 cm
APPAREIL BREVETÉ, EN VENTE DANS
LES GRANDS MAGASINS ET CHEZ
TOUS LES SPÉCIALISTES DU JOUET



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 Collibri, l'Oiseau merveilleux qui évolue tel un avion à réaction - Envergure 0,30 m - Montée à 15 m Distance 150 m

Depositaires : 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 C, 86 bis, rue Estienne-d'Orves, Verrières-le-Buisson (S.-&-O.)

COLLE « GRANIT »

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

Maintenant

vous pouvez demander
à votre marchand de jouets les boîtes de

B A T I N O R



magnifique jeu de construction de maisons en matière plastique, à l'échelle de 1/100^e, qui vous permet de construire des maquettes véritables de maisons différentes d'un réalisme saisissant.

BATINOR

vous offre

- ★ la possibilité d'édifier des villes entières, formidables !
- ★ la faculté de décorer vos réseaux de chemin de fer
- ★ des heures d'amusement passionnant.

BATINOR

jouet bon marché, est à la portée de votre argent de poche.

BATINOR

est un

JOUET HACHETTE

comme le CYBERCAR (Oscar du Jouet 1957), le CYBERSON, le CYBERPAN, le TECHNOR, etc..



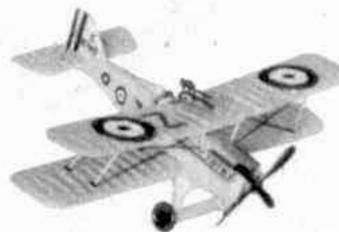
Formidable ! C'est le vrai...
et je le construis moi-même... et vous aussi,
vous pouvez facilement réaliser, par simple collage, les

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 :

STILETTO



BRITISH S.E.5

Autres modèles :

Stuka, Cutlass, Super-Sabre F.100, Convair, Hellcat, Corsair, Thunderbolt, Spirit of St-Louis, Thunderceptor, Skyray, Jap Zéro, Skyhawk, Winnie Mae, B.17.

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

Société J. R. 6, rue Cauchois - Paris 18^e

Vente en gros exclusivement.

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

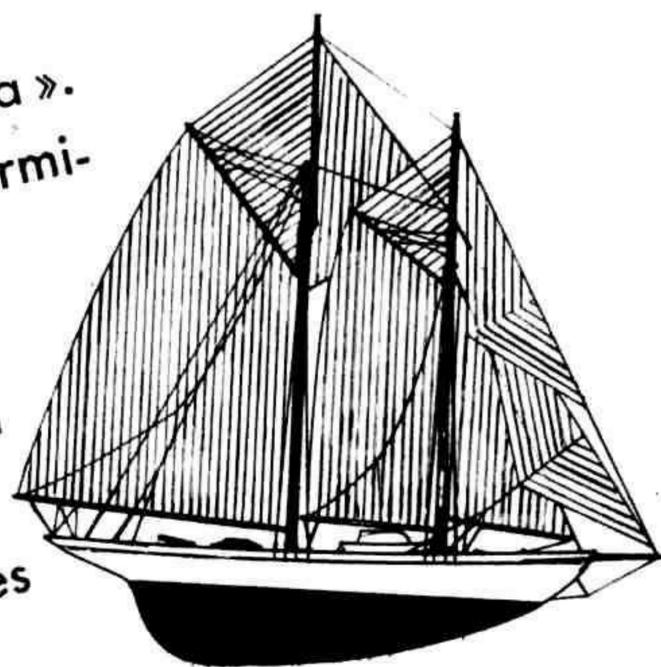
En vente dans tous les grands magasins,
magasins de jouets et chez les spécialistes du modèle réduit.
Concessionnaire exclusif pour la France et l'Union Française.

Ch. Guillaume

CONSTRUCTEURS DE MODÈLES RÉDUITS, ATTENTION !

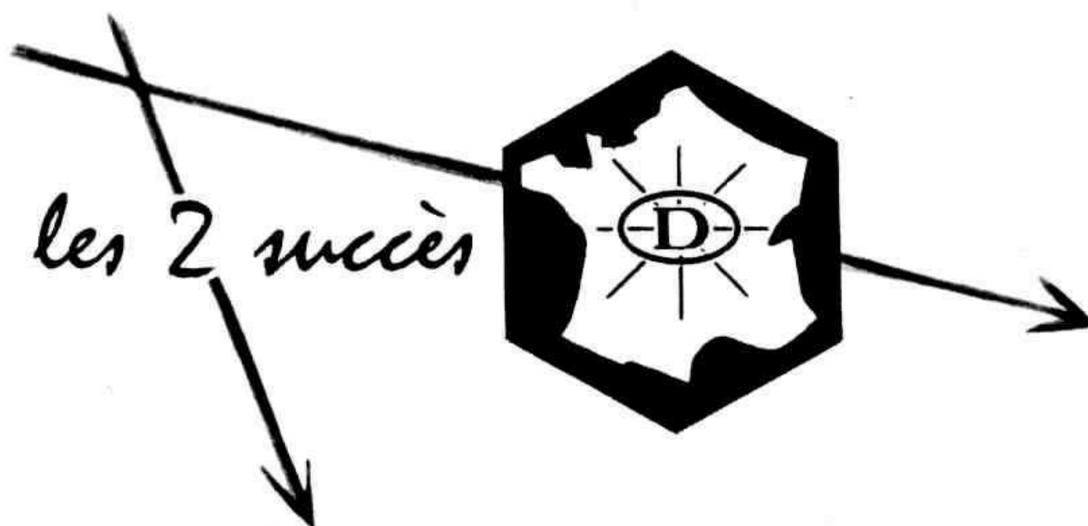
Tous les garçons ont vu la goélette « Europa ».
Ce modèle de bateau est véritablement formi-
dable, mais tous les garçons ont vu
aussi nos autres modèles, avions, pla-
neurs et bateaux, et ils sont si faciles à
construire, les plans sont si clairs.
Alors, en avant. Construisons les modèles
AIRMER.

*En vente chez tous les bons spécialistes
de jouets scientifiques.*



AIRMER

**17, RUE DE BELZUNCE
PARIS-10°**



**BALLON KOPA
VOLLEY-BALL**

Ballons de caoutchouc à valve
Taille et poids réglementaires



MECCANO

AOÛT 1958 N° 10 MAGAZINE

A-PROPOS

Vous tous qui avez participé au Concours de Modèles Meccano paru dans notre numéro du mois d'Avril, reportez-vous vite à la page dans laquelle se trouvent les résultats. Compliments aux gagnants, et que ceux qui n'ont pas eu la chance avec eux se consolent en pensant que les futurs concours la leur apporteront peut-être!

Vous êtes donc maintenant tous en vacances et j'espère que le temps est magnifique, où que vous soyez. Profitez-en au maximum, mais faites attention! A la mer ou à la montagne, soyez prudents. Il est ridicule de jouer avec sa vie et parfois celle des autres. A la mer, n'oubliez pas le délai de deux heures entre votre repas et votre bain. Ne vous aventurez pas au large si vous n'êtes pas absolument sûr de vos muscles et de vos nerfs. En montagne, suivez bien les conseils des guides et des gens du pays : ils en savent plus que vous ne cherchez pas à les éblouir. C'est peut-être eux qui iront vous rechercher difficilement tout à l'heure.

Bref, comportez-vous en lecteurs de « Meccano Magazine », c'est-à-dire en jeunes gens bien équilibrés.

En Août, les collaborateurs de votre Revue préférée vont également se reposer et refaire provision d'idées nouvelles pour de futurs articles. Ne leur écrivez pas ou alors n'attendez pas une réponse rapide...

Bonnes vacances!

Le Rédacteur en Chef.

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

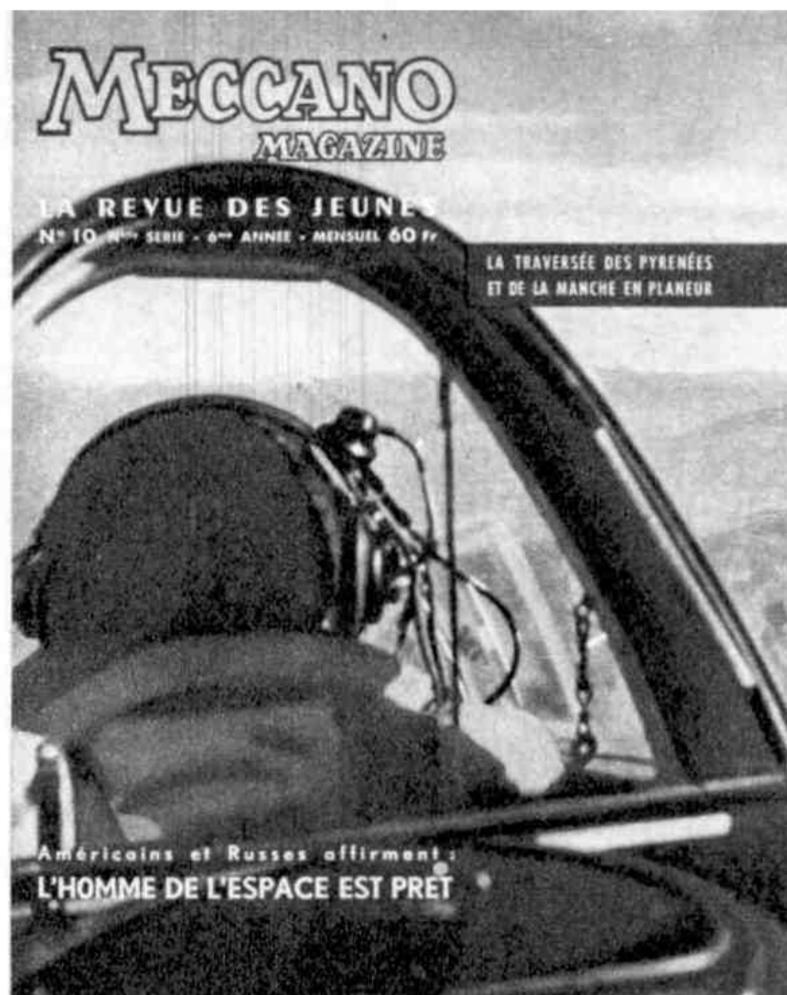
Boîte postale n° 33-08 — PARIS-VIII^e

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

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.

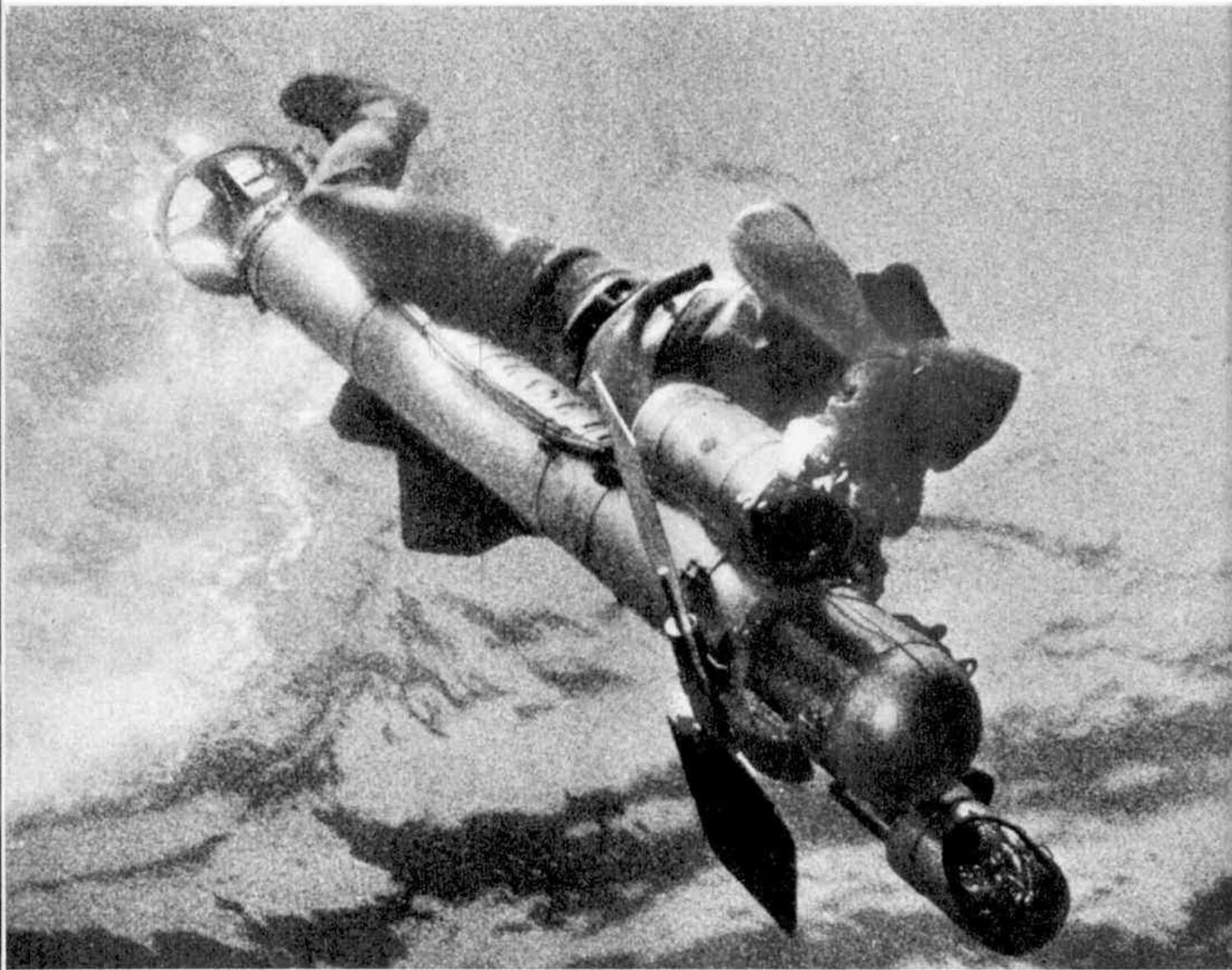


NOTRE COUVERTURE

Silencieusement, le planeur glisse dans les airs. Dans son étroit cockpit, le pilote espagnol Luis Suez regarde avec avidité le paysage. Il cherche entre les arides montagnes pyrénéennes un terrain d'atterrissage. Enfin en voilà un. C'est celui de Lourdes. Luis Suez vient d'accomplir le tour de force peu banal de franchir les Pyrénées en planeur. Cet exploit rappelle celui du vélivole anglais Philip Wills qui en 1957 traversa la Manche en planeur.

SOMMAIRE

	Pages
Le thème de ce numéro est l'évasion. Qui dit vacances pense aussitôt évasion. Et voici comment nous concevons à MECCANO MAGAZINE cette « échappée » du monde quotidien.	
● ÉVASION SOUS LES EAUX. Savez-vous qu'il existe une école de plongée sous-marine?.....	6
● ÉVASION DANS LES AIRS. Venez passer une journée à La Ferté-Allais, grand centre de vol à voile de la région parisienne.....	9
● ÉVASION DANS L'ESPACE. C'est celle que vous connaîtrez demain grâce aux voyages interplanétaires. Un danger vous menacera pourtant, la solitude.....	13
● ÉVASION A L'ÉTRANGER. Un journaliste d'Outre-Atlantique présente par le texte et l'image l'une des plus pittoresques régions des U.S.A. : Le Pays Bayou	16
● DANS LES COULISSES DE LA TÉLÉVISION. Notre reporter vous trace un portrait attachant du grand magicien : Gilles MARGARETIS.....	24



« Les mains derrière le dos, a ordonné le professeur!... »

Piscine Molitor, les trente gailards équipés en hommes-grenouilles qui faisaient la planche en surface se retournent d'un coup de rein. Les jambes palmées frappant bientôt l'élément liquide et les corps progressent avec régularité. « Cet exercice, explique le professeur, c'est en quelque sorte l'échauffement : quelques allers et retours et nous passerons aux choses sérieuses... »

Les choses sérieuses, c'est d'abord la « plongée en canard ». Première faculté pour la réussir : l'imagination. Il suffit d'agir comme si la piscine Molitor était peuplée des plus redoutables poissons. Vous voyez ce tarpon à l'œil méchant? Si vous voulez le capturer, laissez-vous couler sous l'eau, mais en inertie complète. Là, ramenez vos mains contre vos genoux. Votre tête basculera vers l'avant et vous fondrez sur le monstre des eaux dans la meilleure des positions verticales. Saisissez alors votre fusil sous-marin, et embrochez-le.. »

« A la même leçon, continue le professeur, figure l'exercice dit « équipement au fond de l'eau... »

DES VESTIAIRES SOUS L'EAU

Pour tous commentaires, il fait signe à l'un de ses élèves, jeune homme blond qui a tôt fait de se démunir de son équipement : palmes, masque, tuba, ceinture de plomb, bouteille d'oxygène, et même en ce qui le concerne, combinaison isothermique.

— « Maintenant, va, crie le professeur!... »

Et d'un geste brusque, inattendu, il jette purement et simplement l'équipement de son élève au fond de l'eau.

Ce dernier ne paraît guère surpris. Il plonge. Quelques secondes où l'on ne voit plus rien qu'un bouillonnement d'écume blanche et l'eau retrouve sa transparence initiale.

Malgré les 3 m. 80 de fond, on voit parfaitement ce que fait le plongeur. Il récupère son équipement et s'habille au fond de l'eau!...

Sa tête réapparaît à la surface.

« 52 secondes, dit le professeur... »

A L'ÉCOLE DE LA PLONGÉE SOUS-MARINE

*Tous les secrets d'un sport
qui s'apprend en piscine*

Un nouveau domaine d'évasion s'ouvre à vous :

Les faucheuses d'algues opèrent sous l'eau.

Les cow-boys sous-marins traquent les troupes de poissons.



52 secondes? Ce dernier, en effet, avait chronométré son élève.

« Mais vous savez, dit-il, il y a plus fort : A Bruxelles, récemment, pour l'inauguration de la première Ecole de Plongée sous-marine belge, quatre garçons ont démontré au public comment on pouvait se tenir immobile autour d'une table le temps qu'il fallait pour jouer une belote. Vous me direz que les bouteilles à oxygène sont en l'occurrence bien utiles, mais il est tout de même extraordinaire que l'homme puisse vivre sous l'eau aussi bien que sur terre.

Le seul ennui, c'est que personne n'a encore inventé les cartes sous-marines. Mais cela viendra, croyez-moi... »

DU TUBA AU SCAPHANDRE

La première caractéristique d'un cours de plongée sous-marine c'est qu'il débute par la plongée libre — avec palmes, masque et tuba — pour continuer par la plongée en scaphandre, deux parties bien distinctes dont il serait fastidieux de détailler techniquement toutes les

étapes. En gros, on commence d'abord par initier l'élève au matériel qu'il va utiliser, par le lui décrire et lui en expliquer le fonctionnement. Viennent ensuite divers exercices qui vont du conseil théorique (et de prudence) tout simple à la plongée du bord avec bouteille sur le dos et masque à la main, en passant par l'accoutumance respiratoire sous l'eau — 50'' est un temps minimum; de l'efficacité et de l'aisance des mouvements à la façon de se diriger en passant par l'opération sauvetage et le nettoyage du masque au fond de l'eau...

En quelque sorte, un cours de plongée sous-marine pourrait se résumer en une expression qui serait : du tuba au scaphandre. On commence par apprendre à respirer avec le tuba — ce tuyau recourbé grâce auquel le plongeur peut absorber l'air de la surface bien qu'il nage sous l'eau — on finit avec le scaphandre. Encore que finir soit un bien grand mot : au-delà du scaphandre, le cours n'a plus de raisons pour cesser et devient un entraînement et une distraction.

Ils sont plusieurs centaines de profanes — peut-être même un millier et plus — qui s'entraînent ainsi dans toutes les grandes villes de France. L'avantage qu'en retire monsieur Dupont est énorme : en venant apprendre la plongée sous-marine en piscine un ou deux soirs par semaine, il peut dès son arrivée sur la plage, jouir de tout son mois de vacances sans avoir à se placer sous la coupe d'un professeur.

LES VACANCES SE PRÉPARENT A LA PISCINE

A Paris, par exemple trois écoles fonctionnent, piscines Molitor, Paileron et Orléans. Quant à la province, elle est loin d'être désavantagée, en ce domaine. Le Roussillon annonce son école : Montpellier initie ses pompiers aux secrets de la vie sous l'eau; Niolon forme déjà plus que des plongeurs, mais, au-delà, des moniteurs; telle grande maison de travaux sous-marins entraîne ses hommes-grenouilles dans son propre cours à la Garenne (Eure); l'armée envoie ceux qui

VOIR PAGE SUIVANTE

PLONGÉE SOUS-MARINE

possèdent des brevets de plongée au groupe auxiliaire de Toulon.

On ne sera pas surpris d'apprendre que les Ecoles de plongée sous-marine en piscines se sont formées sur l'exemple des Ecoles de plongée en plein air, celles qui fonctionnent sur les bords de mers depuis déjà une dizaine d'années. En 1948, en effet, le Club Alpin eut l'idée de la première Ecole de plongée sous-marine, celle de Palinuro (Italie), la plus célèbre au monde. Peu après devait se fonder la F.F.E.S.M. (Fédération Française d'Etudes et Sports Sous-Marins), qui, pour s'être installée sous le chaud soleil de Marseille, n'en a pas moins cessé depuis lors d'exercer une action vigoureuse et dynamique. Elle est à la base des Ecoles de Niolon, de Palinuro et de Paléo (Grèce), pour ne citer que les trois plus grandes; à la base aussi de toutes les diverses compétitions sous-marines organisées chaque année dans toute la France; à la base enfin des cours de plongée en piscine.

A tel point qu'aujourd'hui, chaque grand club de vacances, de ceux dont on peut voir la publicité dans les couloirs du métro, possède son Ecole de plongée. A tel point que demain, affirment les spécialistes, tout grand club de vacances, toute agence de voyages qui ne possèdera pas la sienne, s'exposera à de fortes déconvenues. Car le sport sous-marin : chasse, pêche, ou plus modestement... promenade, connaît actuellement une extraordinaire ferveur. Il n'est que d'observer les plages en été, celles d'Italie, de Suisse, de France et d'Espagne, pour s'apercevoir que des milliers de français découvrent chaque année cette nouvelle source de joie.

L'AN 2000 : COW-BOYS ET JARDINIERS SOUS-MARINS

Ce phénomène n'a rien d'étonnant. Ce n'est que le début d'une ère nouvelle qui s'ouvre au fond de l'eau. L'homme n'a plus un lopin de terre à explorer, il lui faut maintenant fouiller le fond des eaux et il s'y emploie activement, à commencer par le bathyscaphe du commandant Houot. Chaque jour naissent un nouveau scaphandre,



Piscine Molitor : les élèves de l'Ecole Hurrricane, dirigés par Jean - Paul Chesné s'apprêtent à plonger.

un nouveau masque, une nouvelle caméra-étanche, un nouveau fusil-harpon. Hier, c'était le traîneau de Draeger pour remorquage des scaphandriers lourds, le planeur et le sous-marin monoplace à pédales.

Aujourd'hui, c'est le cheval sous-marin, dernier cri lancé dans le monde du silence. Ses constructeurs l'ont baptisé Pégasub (de Pégase, cheval volant) parce qu'au-delà du scooter sous-marin de Cousteau, engin propulseur qui le devançait, il est équipé d'éléments d'avion : gouvernail de profondeur à l'arrière, ailerons à l'avant, pilotage par manche à balai. Le pilote chevauche ce tube d'aluminium long de 2 m. 35, lourd de 55 kilos, et propulsé par un moteur de 1 CV 1/2. « Pégasub I » ne file encore que deux nœuds sept, 5 kilomètres-heure, mais « Pégasub II » filera ses 20 kilomètres-heure et permettra de descendre jusqu'à 120 mètres (70 m. actuellement). Au-delà de cette profondeur, l'homme même revêtu d'une combinaison isothermique, ne supporterait plus la pression de l'eau, et les constructeurs prévoient d'ores et déjà qu'on carènera « Pégasub », c'est-à-dire qu'on l'équipera d'une cabine légère et aérodynamique dans laquelle le pilote s'enfermera. Il restera ensuite — la visibilité étant le principal obstacle — à appliquer sur ces cabines les plus

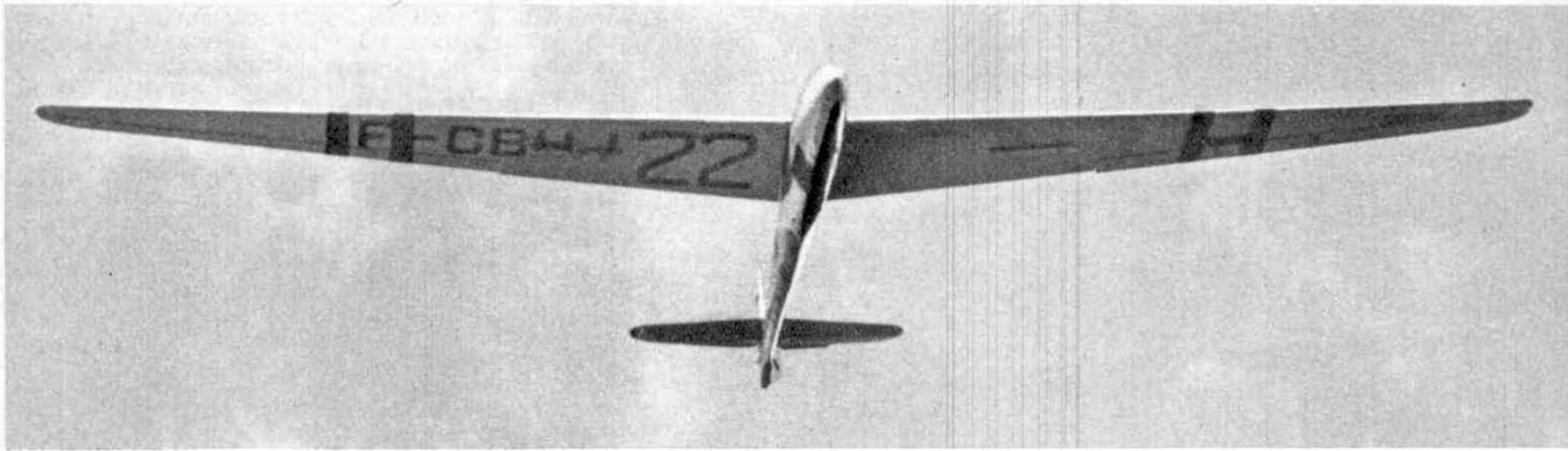
hauts principes de l'optique et de la vision panoramique.

Quoiqu'il en soit, « Pégasub » a déjà rendu bien des services, entre autres l'examen géologique des côtes contre lesquelles va s'appuyer la Marémotrice de La Rance.

En l'an 2000, et sans doute avant, il permettra même d'assister à un spectacle peu banal, vu de nos jours du moins. Piloté par un homme ou — pourquoi pas — téléguidé du bord, « Pégasub » émettra des rayons invisibles, des micro-ondes, qui viendront... chatouiller les flancs des poissons. Ayant ainsi soumis à l'obéissance et réunis en troupeaux dociles les habitants des eaux, nos cow-boys sous-marins n'auront plus qu'à ramener leurs prises au ranch, en l'occurrence le port le plus proche.

Mais que votre étonnement ne s'arrête pas là : songez qu'en l'an 2000 environ, la culture d'algues au fond de l'eau sera sans doute généralisée. Vous savez, en effet, que les ressources de la terre vont s'épuisant et que les savants prévoient pour le futur une nourriture à base d'algues. Aussi, la même maison qui a construit « Pégasub » a mis au point une faucheuse d'algues qui, le plus docilement du monde, coupe, tasse et renvoie en surface les varechs et les laminaires aux tiges les plus grosses.

Guy DELUCHEY.



Une évasion à la portée de tous

LE VOL A VOILE

CE n'est pas encore aujourd'hui qu'il ira aux vaches. Je tourne brusquement la tête. L'homme qui vient de prononcer cette phrase surprenante est là, à 1 mètre de moi, solidement campé sur ses deux jambes. La visière de sa casquette d'un vert délavé, cache en partie son visage.

Mais je sens bien qu'Emile Laudon, moniteur de vol à voile, s'amuse de mon étonnement. D'un œil connaisseur, il suit les lentes évolutions d'un planeur jaune et blanc qui vient de décoller du terrain de la Ferté-Alais (Seine-et-Oise). — **Par ce temps orageux, m'explique-t-il, le planeur ne trouvera pas les courants d'air chaud indispensables à une longue randonnée, qui se termine souvent par un atterrissage forcé dans un pré au milieu de vaches éberluées.**

C'est vrai. En ce dimanche d'août, le temps est franchement mauvais dans la région parisienne. En grimpant le petit raidillon qui amène au terrain de la Ferté-Alais, à 45 kilomètres au sud-est de Paris, je pensais ne pas trouver âme qui vive.

Une trentaine de garçons et de jeunes filles se pressent cependant autour d'une compagnie de planeurs multicolores soigneusement alignés devant un hangar.

Toute la journée, ils vont attendre le moment propice pour se glisser dans l'étroit cockpit (c'est le nom de la place du pilote) d'un de ces grands oiseaux de bois et s'élancer à la conquête de l'azur. Il y a là des débutants cachant mal leur déception, des champions résignés, comme Louis Trubert, membre de l'équipe de France de vol à voile, lors des derniers championnats du monde; Francine Abadie qui, en dépit de ses 21 ans, est championne de France, deux fois championne du Monde.

**22.500 BREVETS
98 CENTRES, 1.200 PLANEURS**

Cette passion que vouent tous les **vélivoles**, à leur sport favori est, sans doute, l'une des raisons qui font de notre pays la première nation de vol à voile de la planète. Il

est peu de domaines où nous présentions un palmarès aussi éloquent.

Neuf records internationaux, sur trente-six, appartiennent à des Français. Viennent ensuite les Polonais et les Américains avec huit records. Sur soixante-huit brevets F — ce brevet est le plus dur d'une série de cinq — vingt-six ont été attribués à des Français dont la première femme, Marcelle Choynet.

Nos planeurs suscitent l'envie de tous les vélivoles étrangers, tant par leur finesse, comme le **Bréguet 901**, sur lequel l'Américain Mac Gredy fut déclaré champion du monde en 1956, que par leur conception révolutionnaire, comme l'**aile volante Fauvel**.

Depuis 1947, le Service de Formation Aéronautique et des Sports Aériens (le S.F.A.S.A.) a délivré 22.500 brevets. Chaque week-end, à peu près, un nombre équivalent de véhicules envahissent les centres de vol à voile répartis sur l'ensemble du territoire. Là, ils ont à leur disposition douze cents planeurs et, pour les instruire, quatre-vingts moniteurs d'Etat. Au cours des trois dernières années, les pouvoirs publics ont dépensé trois cent cinquante millions pour la mise au point de quinze planeurs prototypes et ils viennent de commander pour une somme équivalente cent trois planeurs.

UNE LEÇON DE VOL A VOILE

Qu'est-ce que donc que le vol à voile ?

Quand j'ai posé cette question au cours d'un joyeux déjeuner pris dans le restaurant installé sur le terrain, vingt, trente réponses ont fusé de toutes parts, chaque pilote avait sa définition. La meilleure, Eric Nessler, pionnier de ce véritable sport aérien, la donne dans son « Histoire du Vol à Voile » :

Le vol à voile est la locomotion aérienne utilisant l'énergie atmosphérique.

VOIR PAGES SUIVANTES



LE VOL A VOILE

Contrairement à l'avion, le planeur n'a pas de moteur. Son moteur, ce sont les **ascendances** aux formes multiples et mouvantes qu'il faut déceler dans l'atmosphère. Un ingénieur T. P. de vingt-quatre ans, Jean-Paul Lartigues, qui compte quatre-cent-cinquante heures de vol en planeur, m'explique qu'il existe trois types d'ascendances : thermiques, de relief, d'ondes.

Avec précision, il commente :

Les ascendances thermiques sont des colonnes d'air chaud qui montent invisibles à travers l'atmosphère. Elles ont la forme d'un cône posé sur la pointe et dont le sommet est couronné par des nuages particuliers, comme les cumulus...

Tout l'art consiste alors à s'inscrire dans cette cheminée invisible, interrompt Louic Trubert.

Un silence impressionnant fait place au vacarme de tout à l'heure. Encore quelques bruits de chaises et bientôt vingt jeunes gens et jeunes filles entourent le pilote.

(Trubert est un grand champion, devait me dire quelques minutes plus tard l'un d'entre eux. Nous aimons bien lorsqu'il nous fait part de ses expériences. Dès qu'il parle, nous faisons cercle autour de lui.)

Le vélivole, dit-il, s'approche en toute hâte de cette zone et y pénètre en décrivant des boucles de cent trente mètres environ de diamètre. Bientôt, il se trouve au cœur de cette cheminée où l'ascendance le fait grimper à la vitesse de trois à huit mètres-seconde. Parvenu au sommet de la colonne, il a atteint une hauteur suffisante pour accomplir un vol plané recherchant une seconde ascendance thermique.

Comment peut-on repérer ces colonnes d'air chaud puisqu'elles sont invisibles? Ma question provoque quelques sourires. Trubert reprend :

La recherche de ces ascenseurs atmosphériques est le fruit d'une patiente observation des nuages et de la nature du sol. Certains terrains, les marécages, les endroits secs, les villages, les champs de blé sont fertiles en courants d'air chaud. En revanche, en planant au-

dessus de la forêt de Fontainebleau, le pilote fuit la haute futaie humide qui aspire pour choisir les régions sablonneuses où poussent des pins.

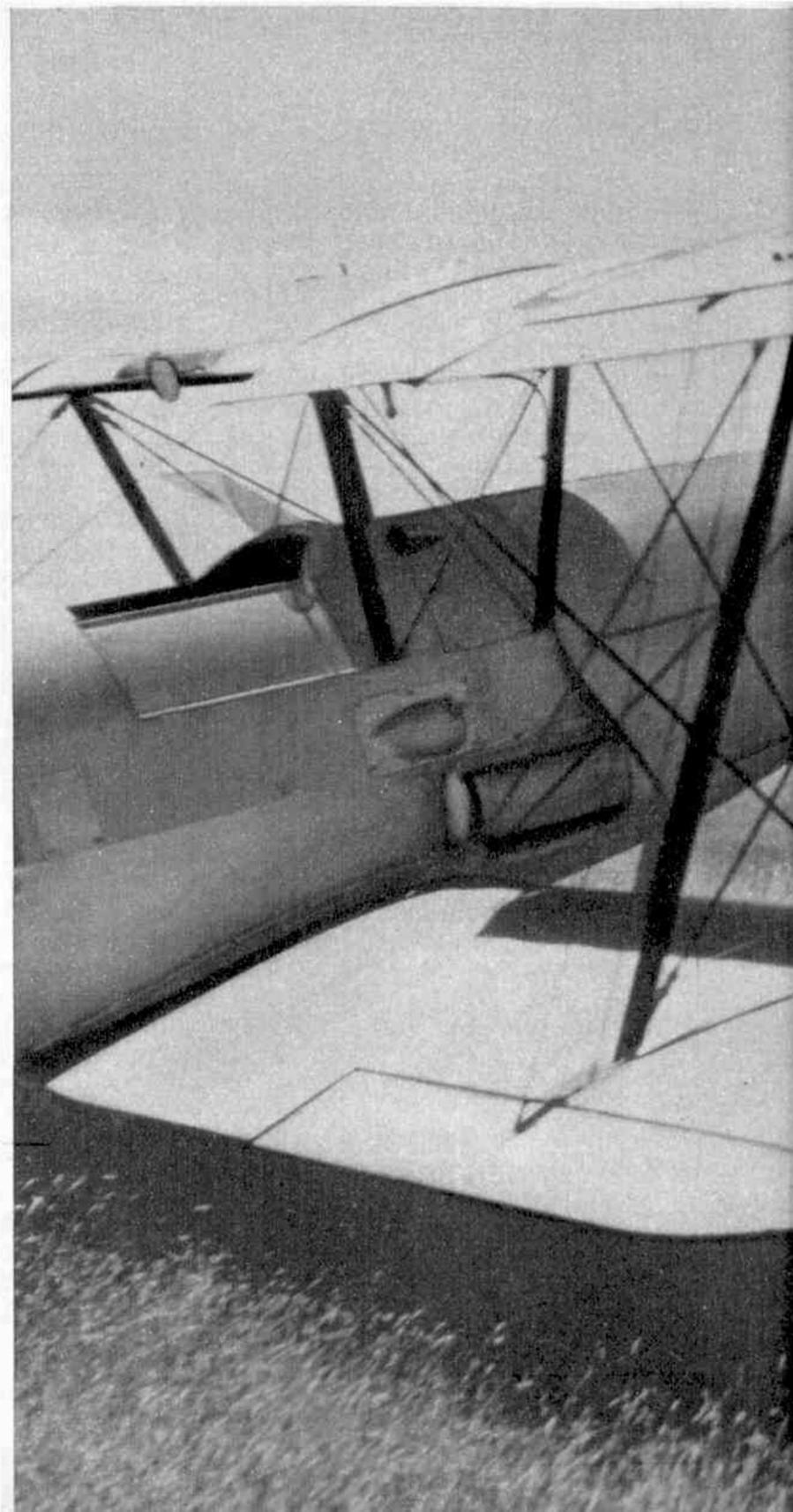
RENCONTRE A 1.000 MÈTRES D'UN JOURNAL LARGEMENT DÉPLOYÉ

En plaine, il évitera les champs de pommes de terre, pour emboîter le pas aux grands oiseaux voiliers comme les buses, les milans qui savent parfaitement détecter les ascendances thermiques. Les hirondelles les affectionnent aussi car elles y trouvent des myriades d'insectes. La force de ces courants est telle qu'ils emportent à des altitudes élevées les objets les plus divers.

Francine Abadie, jeune championne de 21 ans, me raconte qu'à bord d'un planeur Bréguet 901, elle a rencontré à mille huit cents mètres, un épi de blé. L'un des fondateurs du vol à voile français, Eric Nessler, me confie qu'à mille mètres, au-dessus de la forêt de Compiègne, il a croisé un journal largement déployé! De loin, il avait cru apercevoir une cigogne fonçant vers lui.

S'aidant de plusieurs tasses de café et d'un crayon symbolisant un planeur, Jean-Paul Lartigues, météorologue, entreprend l'explication des ascendances de relief et d'ondes :

Les ascendances de relief ou de pente résultent de la



Sur le terrain de vol à voile : au premier plan un monomoteur Stampe qui remorquera jusqu'à une altitude convenable le planeur (au fond).

présence d'un obstacle — une chaîne de montagne, un rideau d'arbres — se dressant perpendiculairement au vent. Le vent saute alors l'obstacle et derrière retombe pour continuer sa course.

Selon le jargon, on dit qu'il s'élève en ascendance, puis chute en rabattant. En avant de l'obstacle existe donc une plage ascendante où le planeur en évoluant se maintiendra un peu, comme la balle en celluloïd des tirs forains se tient au sommet d'un jet d'eau. Les Alpilles qui se dressent sur la route du mistral engendrent les ascendances de pente bien connues. C'est pour cette raison que le S.F.A.S.A. y a installé un centre de vol à voile très actif.

« Quant aux ascendances d'ondes, elles sont le résultat de causes diverses et mal connues. On connaît simplement leurs emplacements géographiques comme la Montagne Noire et les Alpilles en France. Leur principale qualité : elles permettent les vols à très haute altitude, de sept mille à douze mille et peut-être plus. »

Les explications du jeune météorologue se perdent dans un immense bruit de chaises qu'on bouscule. Quelqu'un vient, en effet, d'entrer au restaurant en criant : « Dépêchons-nous, il y a une éclaircie. »

Sur la piste gazonnée, un planeur, un **Castel 52 S**. Un câble d'acier le tire par le nez, le hisse à une centaine

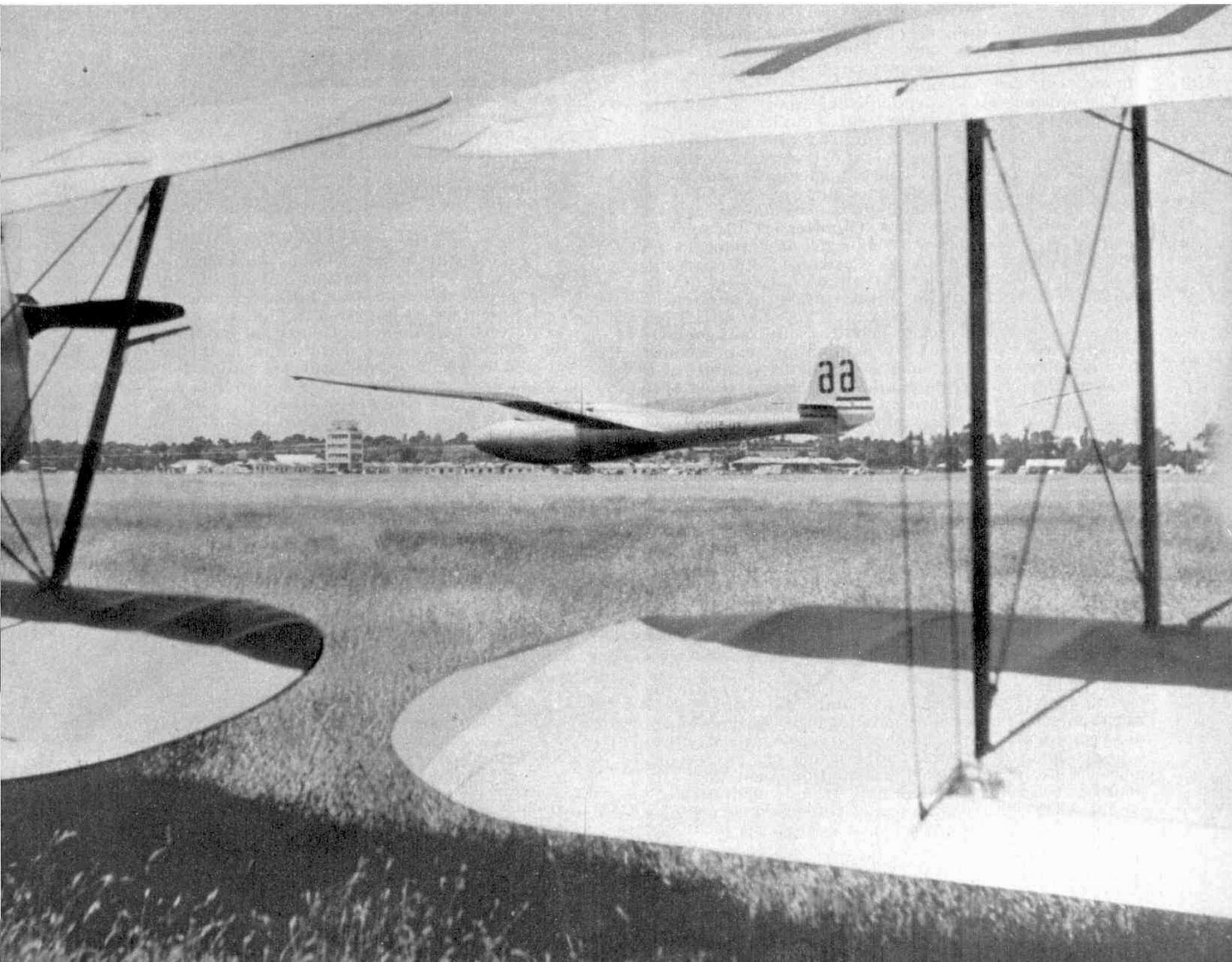
de mètres et retombe sur la piste gazonnée avec un bruit mat.

L'oiseau de bois plane à la recherche d'une ascendance. Ne possédant pas de moteur, le planeur ne peut pas décoller par ses propres moyens. Il est remorqué par un avion jusqu'à ce qu'il trouve un courant propice. Le lancement se fait également par l'intermédiaire d'un filin de 3 millimètres d'épaisseur et de 1.000 mètres de long qu'on enroule rapidement sur le tambour d'un treuil.

Après quatre-vingts à cent lancers au treuil, le débutant présente le fameux brevet B qui comporte trois épreuves : 1^o court vol en ligne droite; 2^o deux vols d'au moins quarante-cinq secondes avec un virage; 3^o un vol d'une minute en S. Une fois « breveté B », le jeune véli-vole est « remorqué ». Un câble de soixante mètres relie le planeur, où il se trouve avec un moniteur, à un avion léger du type Stampe ou Stroh. Dès que celui-ci roule, le planeur décolle. Au dixième remorquage, l'élève est lâché en solo. Il est seul à bord du planeur.

Il goûte enfin aux charmes incomparables que dispense le vol à voile. L'un des plus appréciés est le silence. Une profonde impression de sécurité l'envahit. Selon les statistiques, le planeur est dix fois plus sûr que l'avion le plus robuste.

J.-C. SOUM.





LA MONTAGNE ! LE DERNIER MONDE OU L'ON NE MARCHE QU'A PIEDS !

La montagne connaît ses adeptes fanatiques. Chaque année, nombreux sont les touristes qui partent vers les régions accidentées de France et d'ailleurs. Il fut, pourtant, une époque où les hommes ne parlaient des montagnes qu'avec beaucoup de crainte. Les Grecs les vénéraient avec une certaine frayeur les croyant habitées par leurs Dieux. Les Romains, par contre, les considéraient comme un obstacle sérieux à l'extension de leurs conquêtes. Il n'est, entre autre, que de se souvenir d'Hannibal et son fameux passage des Alpes pour apprécier grandement l'importance de la performance. Songez aux énormes difficultés qu'il a dû rencontrer, lui et son armée, pour franchir les cols alors que les éléments d'une part et les efforts acharnés des indigènes résolus, de l'autre, cherchaient à l'arrêter dans sa puissante marche.

L'ALPINISME

La montagne ne doit s'aborder qu'avec prudence et connaissance de cause. Elle a été et reste souvent meurtrière. Chaque année, hélas ! nous déplorons accidents et chutes. Nos mémoires sont encore pleines du souvenir de Vincendon et Henry.

L'alpinisme est cependant un sport magnifique lorsqu'il est pratiqué sérieusement. Tous les efforts d'une ascension ne sont-ils pas récompensés lorsque l'on découvre au sommet d'un pic l'extraordinaire beauté sauvage du site et de la vallée qui serpente aux pieds.

L'alpinisme est le sport qui exige énormément d'endurance et de courage. Celui qui veut connaître les joies de la montagne doit pouvoir supporter les intempéries, le froid et les avalanches de neige, la fatigue et les obstacles qui pourraient se dresser, à tout moment, devant lui. Il doit encore savoir déchiffrer les grands mystères de la nature, les raisons de la neige éternelle et des glaciers.

Les montagnes les plus recherchées sont, sans conteste possible, les Alpes d'où la dénomination pour le sport de montagnes d'Alpinisme. Elles se divisent en trois sections : les Alpes Occidentales, centrales et orientales. Les principaux sommets sont le Mont Blanc, le Cervin, le Simplon et le Saint Gothard.

La « première » Mont Blanc fut réalisée en 1786 par Jacques Balmat. Celle du Nर्वin par Edouard Whymper et ses six compagnons en 1865. Malheureusement, elle se termina tragiquement par la chute dans le vide de quatre hommes au cours de la descente. L'accident, qui avait soulevé beaucoup de conversations animées, n'a jamais bien été expliqué. Pourtant, il semble que le membre le plus expérimenté de l'expédition, Michel Croz, servant de guide, fit une faute grave en se mettant à la tête de la cordée pour descendre, alors que son rôle lui dictait impérativement de se placer le dernier de tous. La catastrophe devint inévitable lorsque l'un des alpinistes fit une chute entraînant dans le vide trois autres compagnons.

La montagne n'accepte pas les imprudents. On ne le dira jamais assez. Et bons nombres d'accidents seraient évités si chacun prenait les mesures de sécurité qui s'imposent. Non seulement l'étourdi qui s'aventure à la conquête des cimes, risque de ne pas en revenir, mais encore de déclencher automatiquement un vaste plan de recherches en montagne ou les volontaires exposent à leur tour des vies pour ramener l'égaré.

QUELQUES CONSEILS

Il peut paraître fastidieux de revenir sur les notions élémentaires en matière de conditions générales et pourtant si tout le monde les appliquait...

- **Etre en parfait état physique** : en prévision des fatigues qu'il faudra augmenter de 30 % à celles prévues.
- **Etre admirablement équipé** : chaussures spéciales, chaussettes de laine, vêtements chauds et surtout cagoule imperméable et gants.
- **Etre muni d'outils secs** : piolet, crampons, pitons, corde.
- **Etre accompagné d'un guide** : c'est peut-être moins sportif (voir !) mais beaucoup plus sûr.

LA BEAUTÉ PAR LA FORCE

Si parfois un premier contact est suffisant pour révéler au néophyte la splendeur de l'altitude, plus souvent une longue fréquentation est nécessaire.

La montagne s'impose et séduit. De tous les glaciers et de tous les sommets atteints par les alpinistes aucun ne procure la même sensation à la même heure. Le matin le soleil en caressant les parois fait briller les plaques de granit, à l'heure de midi la lumière puissante colle aux cimes et se reflète dans les points d'eau. Le soir le rouge allonge d'abord les ombres avant d'être prises par les ténèbres. La neige miroite dans un dernier effort de clarté.

Quelqu'un a dit que la montagne avait été créée pour montrer aux hommes leur petitesse !

Possible. C'est peut être la raison alors pour laquelle les hommes montent dessus.

Serge A. de WARRÈS.





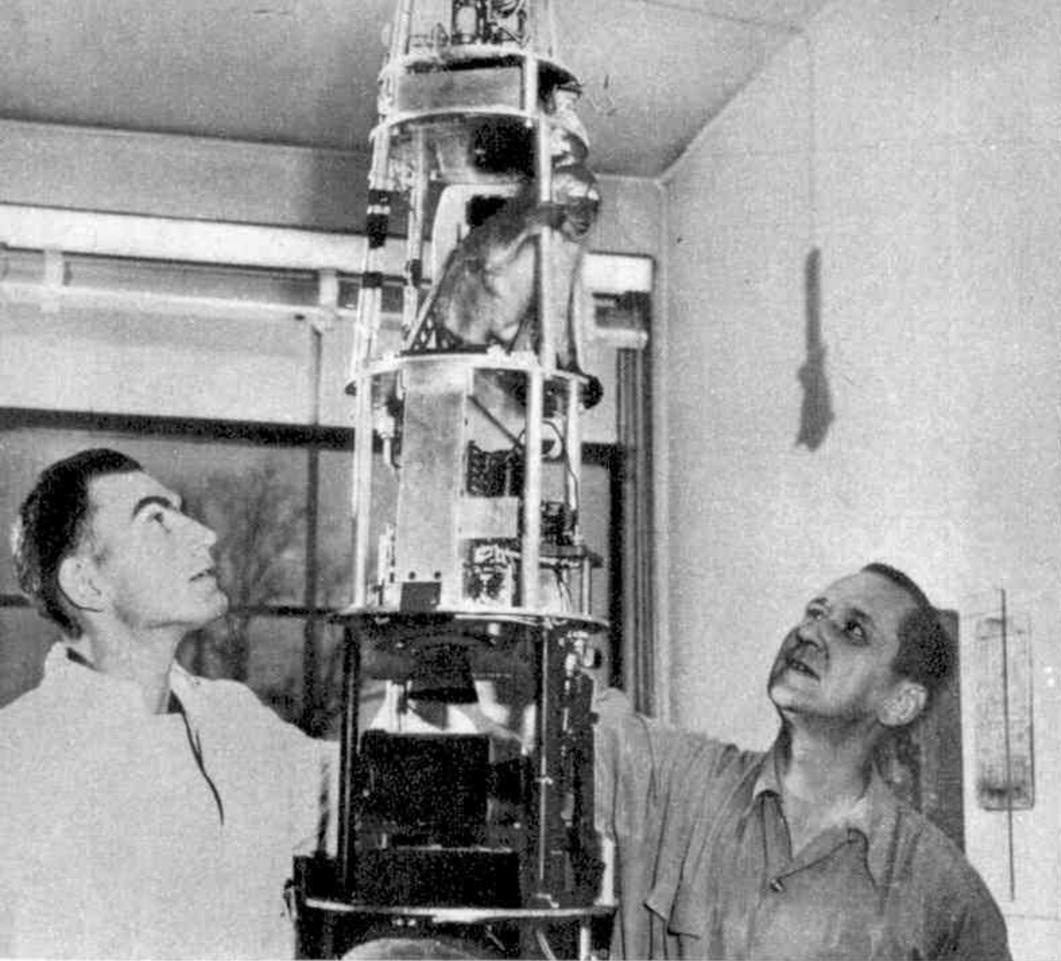
Le rêve millénaire des hommes : cette face craquelée, la Lune.

L'ennemi n° 1 de l'homme de l'espace : LA SOLITUDE

L'évasion de demain prend déjà forme aujourd'hui avec le lancement des satellites artificiels. C'est la conquête de l'espace dont la première étape sera la Lune. Les experts américains et russes sont déjà sûrs que l'homme supportera bien physiquement les voyages interplanétaires. Mais une question demeure : son esprit résistera-t-il à la solitude du vide intersidéral.

Physiquement, le passager interplanétaire supportera bien le voyage Terre-Lune mais son esprit se dérèglera. C'est là, l'avis des experts.

Dans un immeuble neuf des environs de Moscou, des hommes enchâssés dans d'imposants scaphandres prennent place à bord de cabines disposées à l'extrémité d'un long levier et qui tournent de plus en plus vite. Sous l'effet de l'accélération, les traits de leur visage s'affaissent et leur sang a tendance à refluer vers l'extrémité des membres. Après quelques secondes d'expériences, ces véritables cobayes humains quittent leurs cabines et sont soigneusement examinés par un groupe de médecins. L'un de ces hommes interviewé par un reporter de Radio-Moscou a révélé : « **Nous nous entraînon**s pour partir dans la Lune. D'ailleurs nous sommes prêts ». Egalement près de Moscou, plusieurs experts recueillent les informations lancées du fond de l'espace par le Spoutnik 3, véritable laboratoire volant de 1.327 kilos. Ils ont récemment déclaré : « **L'homme peut parfaitement supporter un voyage interplanétaire Terre-Lune, aller et retour. La première passagère de l'espace, la chienne Laïka, logée dans le Spoutnik 2, a subi sans dommage les vibra-**



Des animaux (des singes chez les américains, des chiens chez les russes) ont déjà enduré les méfaits de la solitude spatiale où la pesanteur est abolie.

LA SOLITUDE

tions, l'accélération et l'absence de pesanteur ». Après de 10.000 kilomètres de là, de l'autre côté de l'Océan Atlantique, les chercheurs américains ajoutent : « Nos expériences sont concluantes. L'homme ira dans la Lune sous peu ».

**

« J'avais la sensation d'avoir un écureuil sur l'épaule. Puis l'animal s'évanouissait et les murs se couvraient de rangées infinies de petits hommes jaunes, la bouche ouverte et la tête coiffée d'une casquette noire. »

L'homme qui tient ces propos curieux mesure 1 m. 80 et ses épaules d'athlète craquent dans une chemise bleu ciel. Son nom, Jack Collins. Il vient de passer 24 heures dans une étroite cabine hermétiquement close où ne parvenait aucun bruit — sinon un continu ronronnement — et où une lampe spéciale diffusait une lumière crue. Il n'avait rien à faire, sinon à manger, à procéder aux soins de toilette et à rêver. Physiquement Jack Collins a fort bien résisté à cette retraite forcée. Mais moralement, il a succombé. La solitude a sérieusement ébranlé sa raison.

Cette expérience a été répétée plusieurs dizaines de fois par les docteurs D. O. Hebb, W. Heron, B. K. Froane, de l'Université de Montréal (U.S.A.). Ils ont eu toujours le même résultat : l'isolement a des effets désastreux sur le moral. Les trois médecins américains s'étaient demandé : « Qu'arrive-t-il aux êtres humains lorsqu'il n'arrive rien. L'homme de l'espace enfermé dans sa fusée interplanétaire ne verra-t-il pas sa raison vaciller à la suite de la

monotonie du voyage puisqu'il n'aura rien à faire ». Pour répondre à cette question capitale, ils ont aménagé des cabines spéciales. Chacune d'elles comprenait un lit très confortable, un petit lavabo et un ventilateur dont le bruit rappelait celui d'une fusée entendue de fort loin.

Après douze heures d'isolement, l'esprit de Bill semblait être une balle de coton

Les docteurs D. O. Hebb, W. Heron et B. K. Froane ont demandé à une dizaine de volontaires, connus par leur parfait équilibre mental, de vivre 12, 24 et même 48 heures dans ces cellules. Seuls deux « cobayes » purent atteindre les 48 heures prescrites. Mais comme les autres, lorsqu'ils sortirent de leurs boîtes translucides, ils étaient la proie de troubles inquiétants.

Voici ce que dit Bill Thompson qui a vécu 24 heures dans une des cellules de l'Université de Montréal :

« Bien vite, j'ai été incapable de suivre une pensée. Je me suis mis alors à compter. Après 12 heures d'isolement je ne pouvais plus toucher le rebord de mon lit sans avoir la sensation d'une décharge électrique. J'étais donc la victime d'allucinations sensorielles. Puis curieusement mon esprit semblait être une balle de coton flottant au-dessus de mon corps ».

Autre témoignage. Celui de Peter Cooper, 24 ans, pilote d'essai.

« J'ai tout d'abord dormi 4 heures, mais rapidement la monotonie de la pièce m'a paru intolérable. Je fus pris par de terrifiantes hallucinations visuelles. J'avais l'impression que d'énormes rochers allaient s'abattre sur moi ou qu'un troupeau d'animaux préhistoriques se ruait vers mon lit. Même les yeux fermés je voyais ces monstres. Je me mis à hurler. On me délivra tout de suite. Il était temps, j'allais devenir fou ».

Au bout de sept jours de claustration, un record vraiment sensationnel, l'aviateur Donald Farrell était dans une colère noire et écrivait des phrases injurieuses à l'adresse des médecins qui l'observaient.

Voici encore quelques réflexions des cobayes de la solitude de l'Université de Montréal :

« Il y a un hippopotame qui me sourit ».

« Je suis très ennuyé, un petit bonhomme qui se balance m'empêche de voir le compteur de vitesse ».

« Quelque chose de mystérieux semble aspirer ma cervelle à travers mes yeux! ».

Fait qui mérite d'être souligné. Après l'expérience, lorsque le sujet rejoint le monde quotidien, les dégâts mentaux subsistent pendant un certain temps. Les pièces apparaissent comme des boules et tous les objets bougent. Récemment 83 expérimentateurs de l'école de médecine de Randolph (Texas) placèrent un volontaire dans les conditions qu'il eût connues à 6.000 kilomètres d'altitude. Après vingt-huit heures de séjour dans un local hermétique et insonore, l'homme dut être hospitalisé. Aujourd'hui encore, il poursuit une cure de repos et de désintoxication mentale!

Le camionneur peut être victime de la solitude

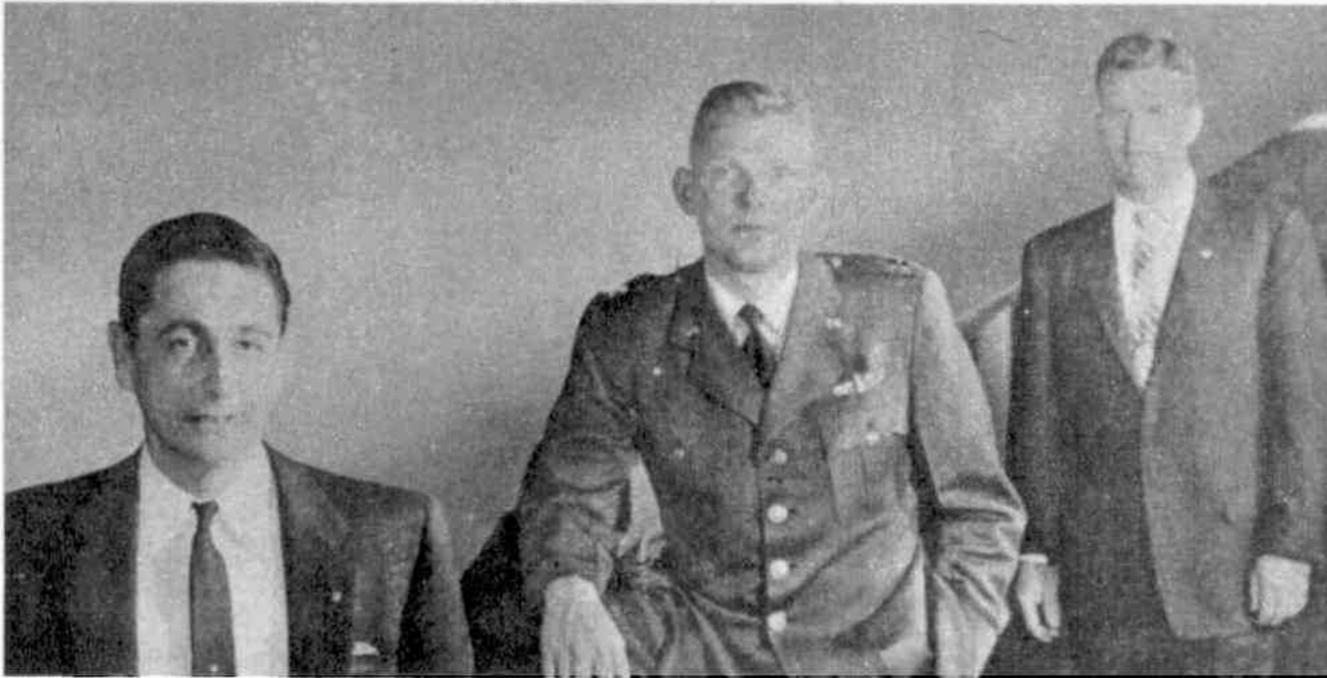
Conclusion des médecins. Le principal danger pour les hommes de l'espace ne sera ni les rayons cosmiques, ni

la brutale accélération de la fusée au moment du départ, mais la monotonie du voyage due à l'étroitesse de la cabine et à l'inaction. Comme remède, nous proposons que le véhicule qui ira sur la Lune avec un passager humain soit équipé d'un poste de T.V.

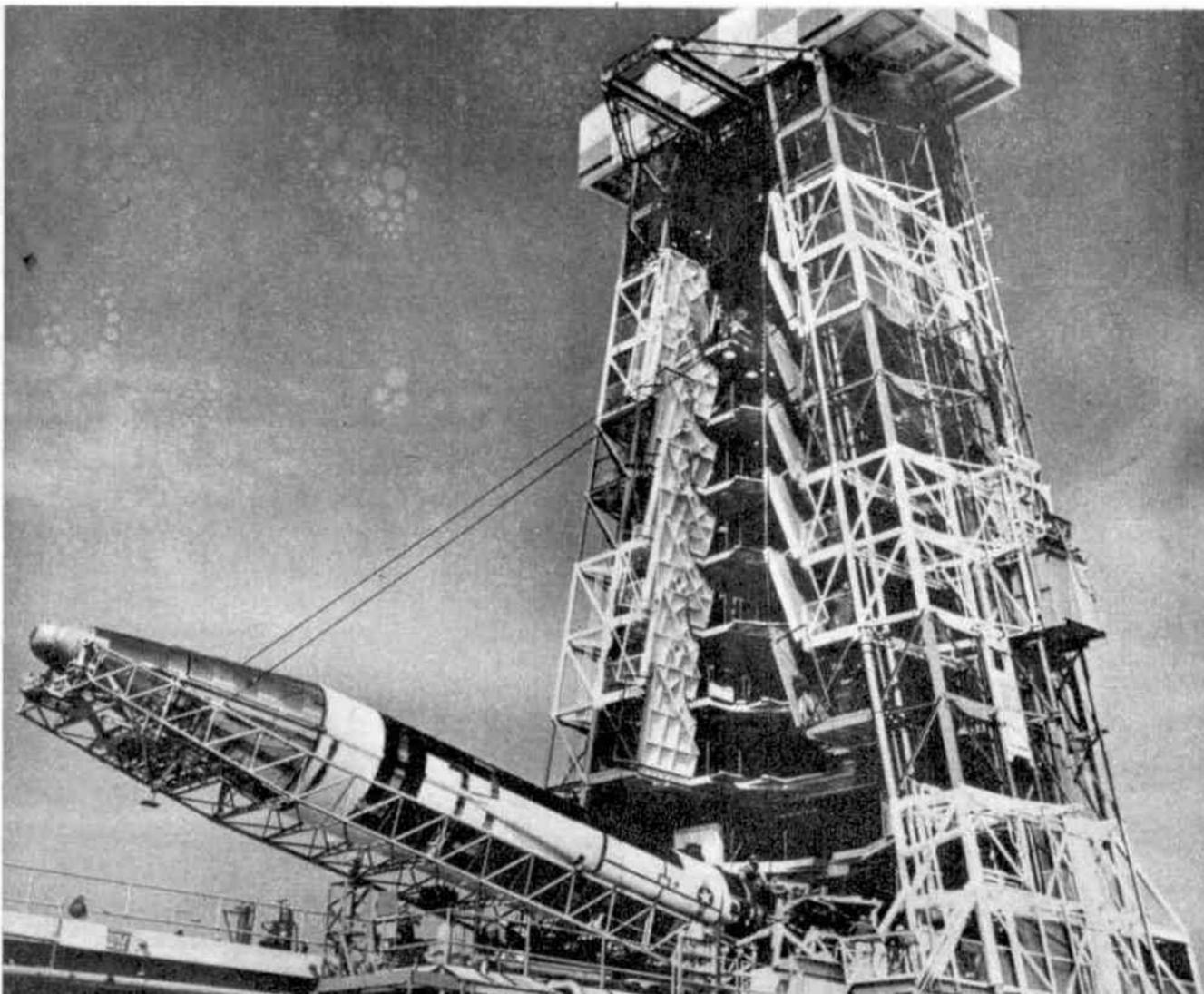
Ces études sur les conséquences de la solitude ont un intérêt pratique immédiat. Elles nous renseignent sur les hallucinations qui frappent les camionneurs.

Il y a quelques semaines on a trouvé aux environs de Paris, un camion abandonné sur le bord d'une route. Le chauffeur avait disparu! On le découvrit deux jours plus tard caché dans une forêt. Il marchait à quatre pattes pour échapper à des animaux bizarres. Le camionneur était la victime de la monotonie. Au cours de son trajet Perpignan-Paris, la route qui défilait comme un long ruban avait démantelé sa raison.

Claude MIJOUX.



◀ **Mission de ces trois techniciens américains : faire voler un satellite habité autour de la terre. Ce satellite est en construction. C'est l'avion fusée X. 15. Voici les trois pilotes qui tenteront de grimper avec lui à 450 kilomètres d'altitude. Au premier plan : Scott Crossfield; au milieu : le capitaine Iven C. Kincheloe et en arrière-plan; le pilote Joseph A. Walker.**



LE CALENDRIER DE LA CONQUÊTE DE LA LUNE

Voici, selon le célèbre astronome américain, le Dr. I.M. Levitt, le calendrier de la conquête de la Lune par l'homme.

1958-1960. Explosion de bombes colorées sur la Lune. Ces bombes seront logées dans le nez de fusées intercontinentales du type Atlas qui développent un minimum de 120 tonnes de poussée. Essais de l'avion X 15 qui, avec un homme à bord, fera plusieurs fois le tour de la terre à 450 km. d'altitude.

1962. Explosion d'une bombe A sur la Lune qui donnera d'utiles renseignements sur la nature du sol et des roches lunaires.

1968. Envoi sur la Lune de chenillettes laboratoires.

2000. Première expédition humaine sur la Lune.



VOUS m'avez demandé de décrire mon pays. C'est avec joie que je le fais. Je l'aime tant. Prenez une carte des U.S.A., mettez votre doigt sur la Nouvelle-Orléans, capitale de la Louisiane, et à 200 kilomètres de là, droit vers l'ouest, s'étend ma patrie : le pays Bayou. Ce terme de bayou désigne les canaux naturels que forme le grand fleuve Mississippi avant de se jeter dans le golfe du Mexique.

Première caractéristique du Pays Bayou c'est la multitude des canaux, des étangs et des lacs. Pour me déplacer, j'utilise plus souvent ma barque à fond plat, que ma bicyclette ou la voiture de papa.

Deuxième trait important de mon pays : le caractère luxuriant de la végétation. Les pieds dans l'eau, la tête au soleil, les arbres, les lianes et les fleurs atteignent des dimensions colossales. J'aime à me promener dans cette forêt quasi-tropicale. Contrairement à ce que vous pourriez penser, elle

VOIR PAGE SUIVANTE

1 A 200 kilomètres de la Nouvelle-Orléans (U.S.A.) le Mississippi forme toute une série de canaux appelés bayous, d'où le nom de Pays Bayou appliqué à cette région. Là vivent dans des conditions rustiques de curieux émigrants qui parlent le vieux français.

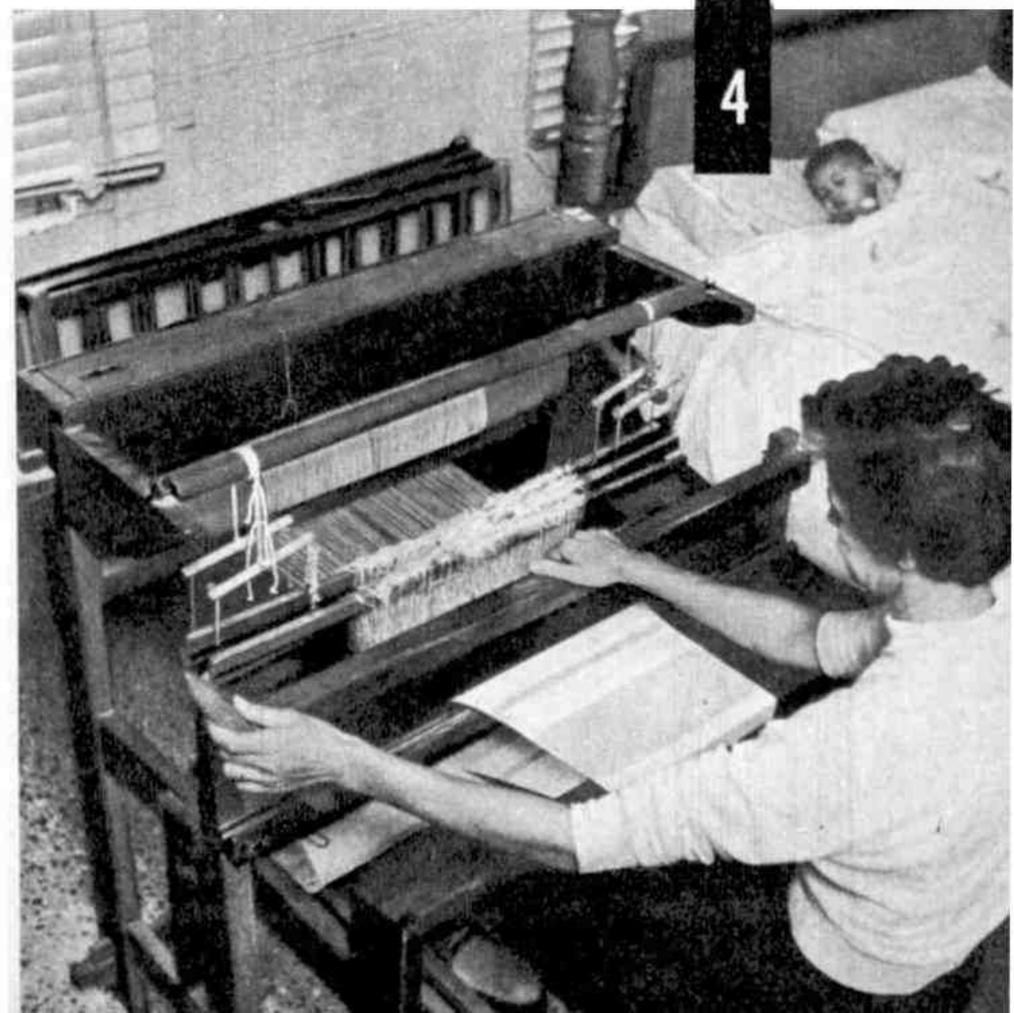
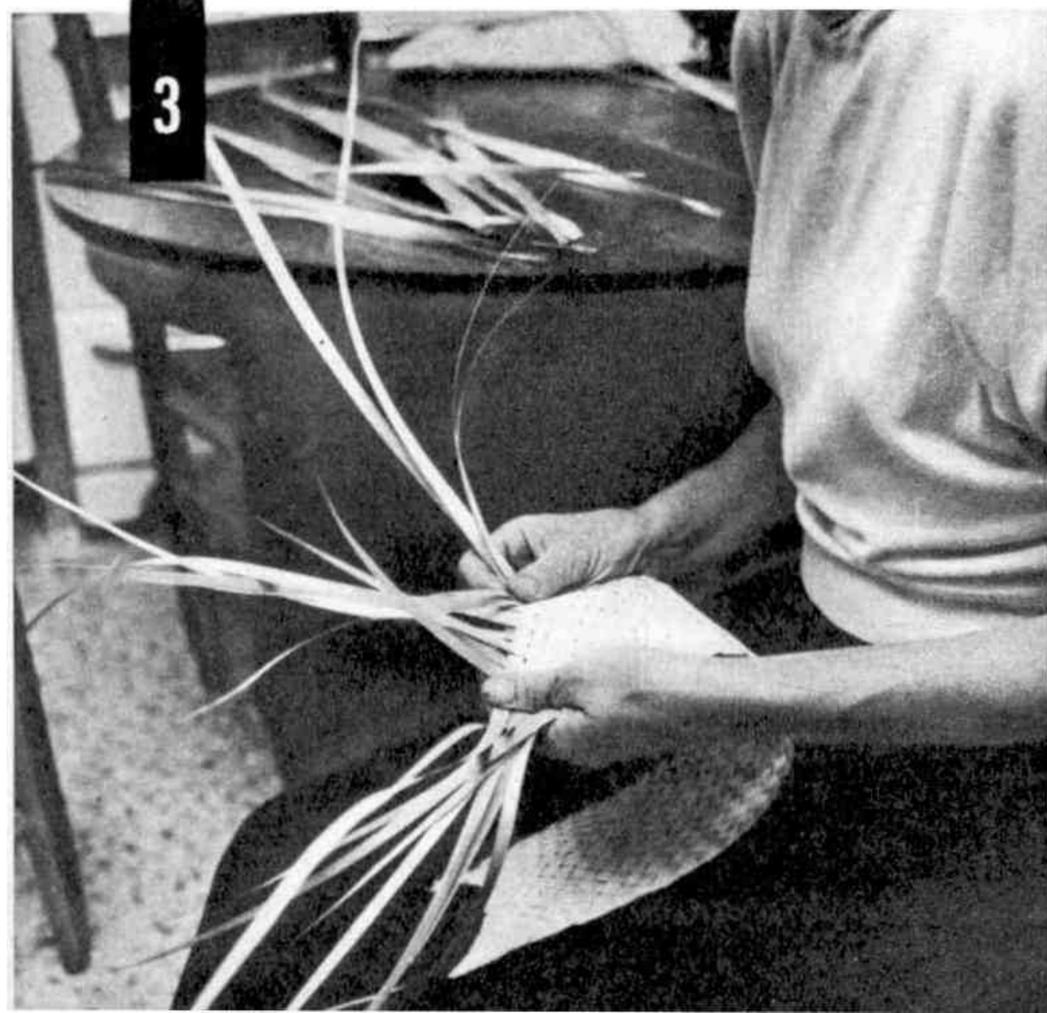
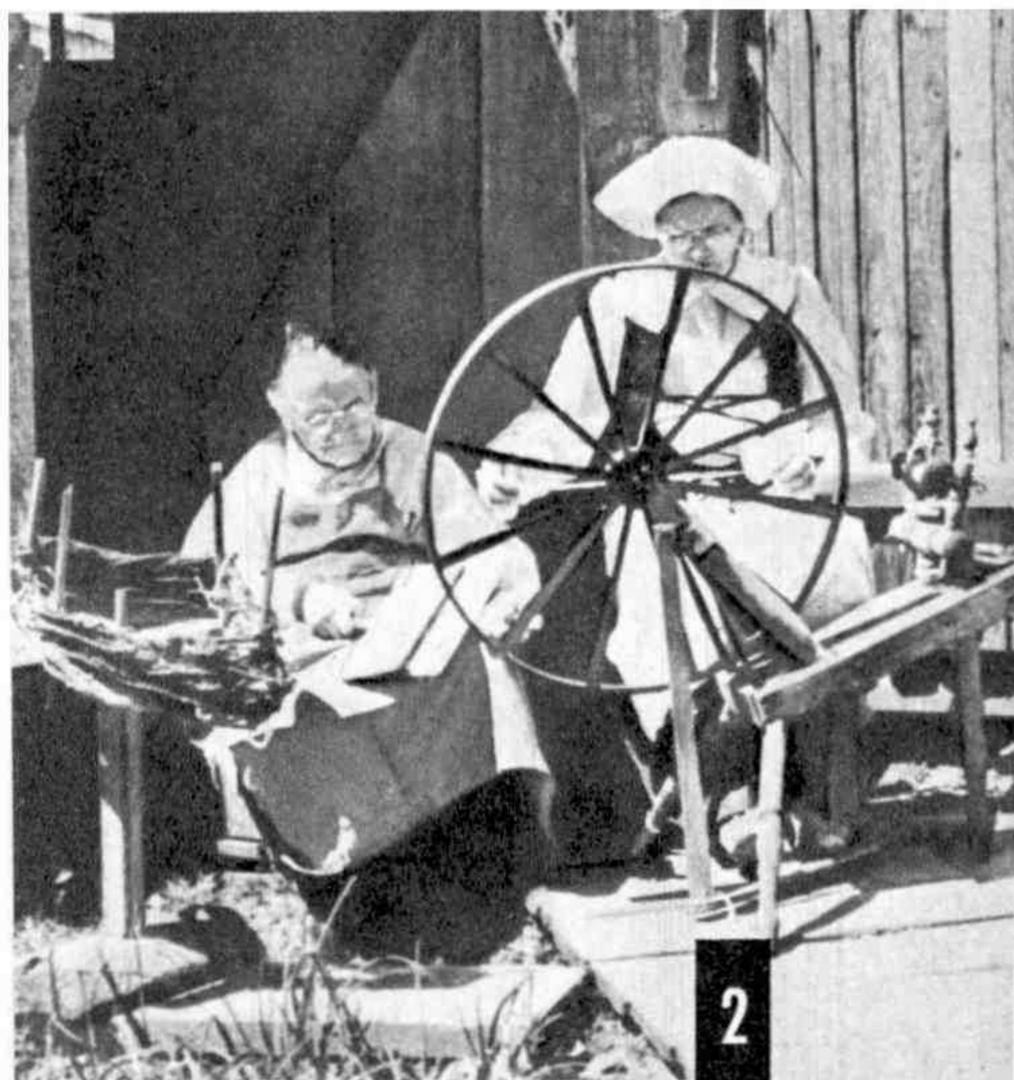
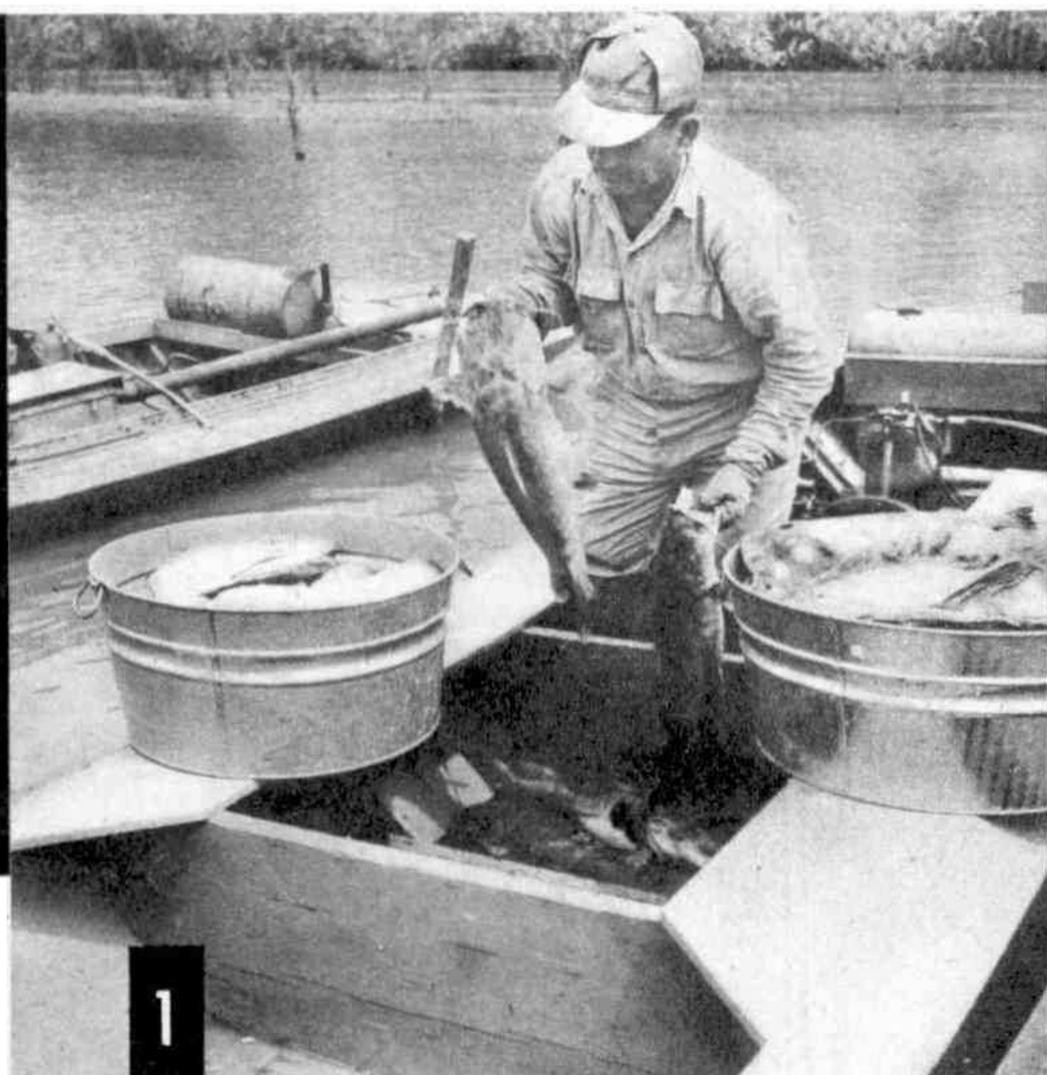
2 Sillonné d'innombrables canaux, couvert d'épaisses forêts aux arbres gigantesques, le Pays Bayou est le paradis des pêcheurs et des chasseurs. Maquereaux, perches, truites, tortues pullulent dans les eaux. L'activité des femmes est le tissage.

3 L'adresse des femmes du Pays Bayou est réputée dans toute l'Amérique du Nord. Avec un art consommé, elles confectionnent des objets de vannerie (paniers, chapeaux) qu'elles vont vendre à la Nouvelle-Orléans, capitale du jazz et de la Louisiane.

4 L'intérieur typique d'une demeure du Pays Bayou. Le père est parti à la chasse ou à la pêche. Tandis que le bébé dort dans le lit des parents pour être mieux surveillé, maman tisse des écharpes multicolores sur un métier à bras.

L'une des plus pittoresques contrées des U.S.A.

LE PAYS BAYOU



LE BAYOU

est très bruyante pour celui qui a l'habitude de détecter dans le craquement d'une branche la marche agile d'un lapin ou l'envol gracieux d'une oie sauvage.

Quand je ne vais pas à l'école, je passe mes journées à pêcher. Les bayous recèlent à millions des poissons de tous types et de toutes tailles : des maquereaux, des perches, des truites, des tortues, des écrevisses, des huîtres et des crevettes. Je vends les produits de ma pêche à un restaurant de la Nouvelle Orléans. Parfois j'accompagne papa lorsqu'il va pêcher le gros poisson en haute mer.

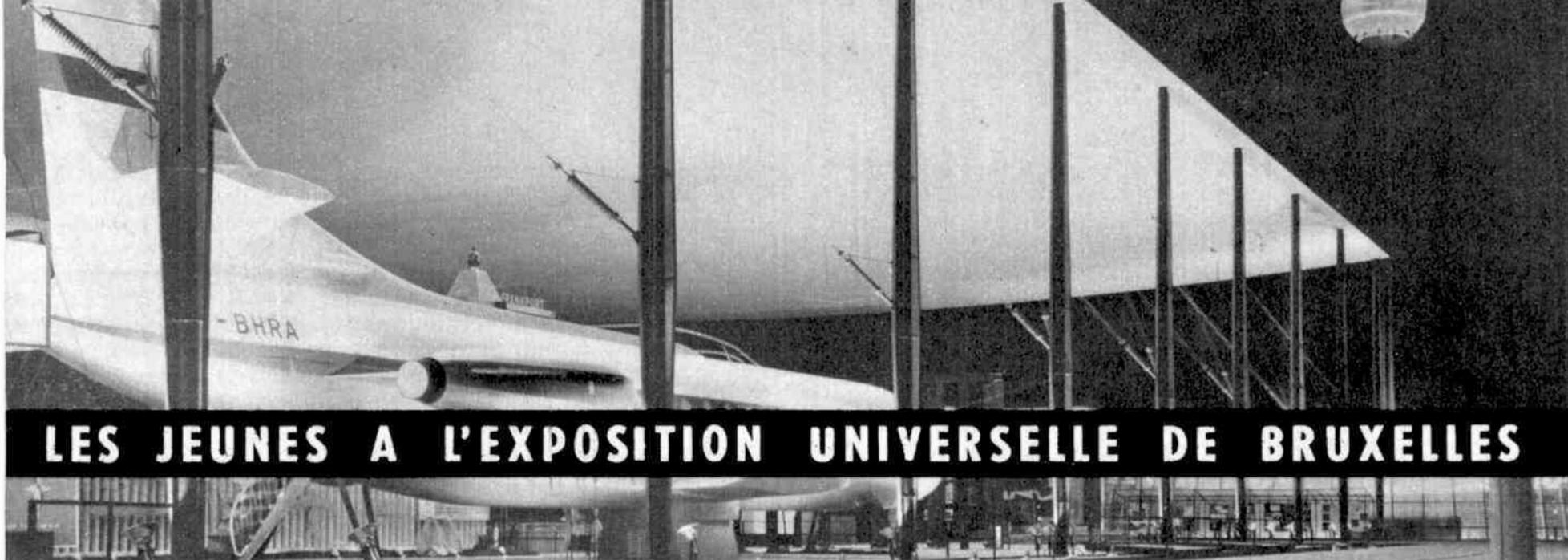
Pendant que nous nous livrons aux joies de la pêche ou de la chasse, maman reste à la maison pour s'occuper de mes deux petites sœurs et tisser. Elle possède un petit métier à main. Elle confectionne ainsi des mouchoirs et des étoffes aux riches couleurs. Une fois par semaine, elle va à la ville la plus proche pour les vendre et me rapporte alors des cartouches pour ma carabine.

Savez-vous enfin que nous parlons un curieux dialecte essentiellement formé de vieux français. Mon grand-père, qui n'a jamais quitté le Pays Bayou, ne parle pas anglais. L'explication de ce phénomène est simple. Nous sommes les descendants d'émigrants français qui, las d'endurer le rude climat du Canada, vinrent s'installer au Pays Bayou en 1775

Jean MARÉCHAL.

Cette image idyllique du Pays Bayou ne doit pas cacher la fiévreuse activité qui règne depuis quelques années dans cette région. Les prospecteurs ont en effet découvert du pétrole et les derricks se multiplient comme des champignons.





LES JEUNES A L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE BRUXELLES

A l'Expo 58 on a coupé les ailes de « Caravelle » dont une maquette grandeur nature est exposée au Pavillon des Transports.

DANS la grande fresque du monde moderne que 52 pays ont composée à Bruxelles pour exprimer le « bilan du monde actuel » et surtout pour essayer de bâtir un « monde plus humain », quels sont les points qui intéressent plus particulièrement les jeunes qui visitent de plus en plus nombreux l'Exposition ?

En attendant les impressions de Michel Peutat, l'heureux gagnant de notre concours qui s'est rendu à Bruxelles en juillet, nous avons posé cette question à notre correspondant spécial.

A L'EXPO 58, LE PALAIS DE LA SCIENCE VIENT EN TÊTE

Voici ce qu'il nous a répondu :

LE PALAIS INTERNATIONAL DE LA SCIENCE vient en tête... d'une façon générale les sciences et leurs applications semblent devoir l'emporter sur les autres domaines.

Le Palais de la Science a été conçu et réalisé par un groupe de savants venus de 15 pays différents. Il y avait parmi eux plusieurs lauréats du « Prix Nobel », des professeurs, des chercheurs, des techniciens, des experts de toutes les branches de la Science. Il ont travaillé ensemble pendant près de trois ans pour mettre au point ce panorama des sciences d'aujourd'hui qui passionne aussi bien le « grand public » que les « initiés ».

Les diverses sections de ce Palais font connaître les idées fondamentales de la science pure et conduisent le visiteur du « simple au complexe », c'est-à-dire des phénomènes élémentaires de la matière brute aux phénomènes de la Vie.

C'est surtout dans le secteur des microscopes électroniques, grâce auxquels on peut suivre des expériences compliquées comme si l'on était dans un laboratoire des plus modernes, que l'on voit toujours un public très nombreux de jeunes, non seulement de tous les pays mais aussi de tous les milieux.

8.000 JEUNES VISITENT JOURNELLEMENT L'EXPO

Le deuxième grand succès est une autre réalisation internationale : le **PAVILLON DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER**. Dès que l'on franchit la Porte Mondiale, ou plutôt celle du Palais de la Coopération Internationale qui est comme le prologue de cette Exposition Universelle, on est frappé par la silhouette curieuse du Pavillon de la C. E. C. A. Six immenses portiques d'acier (symboles des six états de la Communauté) portent, suspendu par des câbles d'acier, un vaste

bâtiments de 80 mètres de façade et 40 mètres de profondeur.

« Cent soixante-cinq millions d'européens vous accueillent » nous dit-on, dans le grand hall... et visiblement, belges, français, allemands, italiens, luxembourgeois et néerlandais se sentent fiers d'être « chez eux » dans cette magnifique réalisation.

UN CLOU PEU BANAL ; UNE MINE MODÈLE

Mais ce qui attire les jeunes (quelques 7 à 8.000 par jour) c'est surtout la « mine-modèle européenne ».

On entre comme de vrais mineurs, face à la lampisterie où l'on voit toutes les mesures de sécurité qu'il faut prendre avant de descendre. Ce n'est plus la mine de « Sans Famille » avec les chevaux aveugles et les canaris !

Nous voilà dans les galeries, longues de 300 mètres environ ; la première taille est équipée d'un robot surveillé par un seul ouvrier. C'est un jeune lorrain, plus loin un camarade de Saint-Etienne, là-bas deux italiens. Il y a aussi des allemands et, bien entendu, des belges. Leur séjour à Bruxelles est une sorte de prime et ils en sont enchantés. Ils sont tous très fiers de ce matériel moderne qui permet de multiplier le rendement et la sécurité tout en diminuant la peine du travailleur. Tous les engins sont en mouvement et la « mise en scène » est parfaite.

Nous trouvons aussi beaucoup de jeunes au **PAVILLON BELGE DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE** et, plus spécialement devant un complexe électronique et électrotechnique qui synthétise une application théorique de l'« automatisation » (ou de l'« automa-tion » si vous préférez le nom plus barbare).

Le **GROUPE DES TRANSPORTS**, où le rail, la route, l'air et la mer se disputent l'intérêt des jeunes voyageurs, consacre deux victoires françaises : la Caravelle et la locomotive de la S.N.C.F., la BB 16002. Cette locomotive est la petite sœur de celle qui, le 29 mars 1955, battit tous les records de vitesse en avalant quelques 337 kilomètres de rail à l'heure.

Quant à la Caravelle, on peut regretter que la maquette n'ait pas d'ailes... un monsieur très sérieux expliquait à un jeune garçon que les avions actuels allaient si vite qu'ils n'avaient plus besoin d'ailes ! Cette « amputation » malencontreuse (justifiée par l'encombrement de ces 34,3 m. d'envergure) n'empêche pas les gens de faire la file pour entrer dans ce « bi-réacteur » qui offre à ses 80 passagers tout le confort et une vitesse « de croisière » de 800 kilomètres-heure...

PINTA VISCARDINI.

AVANT de se rendre en Suède disputer en juin dernier le VI^e Championnat du Monde de Football, Just Fontaine était simplement un bon joueur. Aujourd'hui, l'avant du Stade de Reims vaut 80 millions de francs. Son nom fait rêver tous les néophytes du ballon rond qui envient son shoot irrésistible. Il porte le titre prestigieux de : **meilleur buteur du monde.**

Au cours des six matches qu'a livré l'Equipe de France en Suède, Just Fontaine a battu treize fois les gardiens de but adverses, y compris le fameux goal brésilien Gilmar. C'est là un exploit sans précédent qui a largement contribué au renom du football français. Pour lui montrer toute leur admiration les Suédois de cette VI^e Coupe du Monde ont offert à l'avant de l'équipe de France un fusil, véritable pièce d'art.

Kopparberg : une étape décisive pour l'équipe de France

Toutefois la vérité exige d'affirmer que Just Fontaine ne serait jamais devenu le meilleur buteur du

du Onze de France devant la Yougoslavie par 3 à 2, le 11 juin allait-elle leur donner raison? Nullement. Les Français réagirent vigoureusement en battant le 15 juin l'Ecosse par 2-1 et le 19 juin l'Irlande du Nord par 4-0. Et s'ils s'inclinèrent en demi-finale devant les Brésiliens vainqueurs de cette coupe, par 5 à 2, ils montrèrent que bien que jouant à 10 pendant 60 minutes ils étaient capables de marquer des buts.

Une question se pose. Qu'est-ce qui a transformé l'Equipe de France? Réponse : les séances d'entraînement à Kopparberg qui donnèrent une âme à nos joueurs grâce à l'action de Raymond Kopa.

Albert Batteux : un type formidable

En effet, le premier soin de l'entraîneur Albert Batteux en foulant le sol suédois fut de faire subir aux joueurs un intense entraînement. C'est durant ce stage que l'Equipe de France a forgé ses armes. Le travail accompli durant trois semaines par les responsables du Onze National et par les 22 sélectionnés a été remarquable. Les sélectionneurs Paul Nicolas et Alex Thépot ont fortifié le moral et la volonté des

Raymond KOPA
Just FONTAINE
le meilleur couple de
footballeurs du monde



monde sans l'aide de son coéquipier et camarade Raymond Kopa.

Meccano Magazine peut se vanter d'avoir été une des premières revues à prévoir l'influence décisive qu'allait avoir ce diable d'homme dans les destinées de l'Equipe de France.

En février dernier, notre collaborateur Michel Carrière titrait un article consacré à Raymond Kopa : **Le football français a besoin de son Napoléon pour surmonter les périls de la campagne suédoise.** Il a eu son Napoléon en la personne de Raymond Kopa. Vous connaissez le résultat, l'Equipe de France s'est classée 3^e à la Coupe du Monde.

Inutile de dire que personne n'aurait osé pronostiquer une telle place lorsque le onze de France partit pour la Suède. Au cours de la saison écoulée, l'Equipe de France n'avait gagné aucun match et c'est avec peine qu'elle venait d'arracher un match nul devant la modeste mais opiniâtre Equipe de Suisse. Tout le monde se rappelait de sa piteuse exhibition en 1954 lors de la V^e Coupe du Monde. Personne n'avait confiance. L'entraîneur national, Albert Batteux était désespéré.

Or, le 8 juin, l'Equipe de France écrasait le Paraguay 7 à 3. **Feu de paille** crièrent les pessimistes et la défaite

joueurs. De leur côté, les entraîneurs Albert Batteux et Jean Snella ont amélioré la condition physique de ceux qui allaient si brillamment défendre les couleurs françaises.

Voici d'ailleurs ce que m'a confié Raymond Kopa au sujet de ce stage : **« Vraiment Albert Batteux a été un type formidable. Il nous a mis en confiance. Il a su nous imposer cette idée que le Onze de France était un tout et qu'il fallait jouer pour l'équipe et non pour soi. C'est ainsi que nous sommes arrivés à la demi-finale. »**

Just Fontaine : le roi des butteurs failli ne pas être sélectionné

Les séances d'entraînement à Kopparberg ont permis la cohésion entre les deux grands joueurs Raymond Kopa et Just Fontaine. Il y a eut une période de tâtonnements. Raymond Kopa qui venait de passer un an au sein d'une équipe espagnole, le Réal de Madrid, jouait trop en retrait. Just Fontaine se portait trop à l'avant. Il était très nerveux. Il avait été en balance avec Marcel Bliard jusqu'à la blessure de ce dernier

pour le poste d'avant-centre. En un mot le meilleur buteur du monde failli ne pas être sélectionné.

Dès le premier quart d'heure du match Paraguay-France Just Fontaine prouva que l'on avait eu raison de lui avoir fait confiance. Rapide, opiniâtre, terriblement combattif il se porta toujours à l'attaque, harcelant sans cesse le goal adverse.

Mais je dois rappeler ici les propos du sélectionneur Alex Thépot : « Il faut souligner que le triomphe de Fontaine est essentiellement dû à Kopa. Celui-ci a fait disparaître sa personnalité d'une manière étonnante pour devenir un équipier exceptionnel. Et puis, il a dirigé la manœuvre et a su utiliser à merveille toutes les qualités de Just Fontaine avec qui il n'avait pas joué. Ce fait donne une idée de la classe de ce footballeur vraiment étonnant. »

Voici encore une autre opinion sur Kopa donnée par M. Féola entraîneur de l'Equipe du Brésil : « Je n'ai qu'une envie rencontrer Kopa. »

Raymond Kopa fut tour à tour mineur, ajusteur et chaudronnier

Né en 1929 à Nœux-les-Mines dans le Pas-de-Calais, Raymond Kopa débute dans la mine, à la fosse numéro 3 par 612 mètres sous terre. Ce métier de chien il l'exerça jusqu'en 1947, après avoir tenté sa chance dans l'industrie, comme ajusteur, soudeur, tourneur, voire même chaudronnier. Mais dans aucune de ces branches, il ne trouva sa place au soleil, ses parents, des émigrés polonais, n'étant pas suffisamment aisés pour lui offrir deux ou trois ans d'apprentissage. En 1947 à la suite d'un accident on dut lui couper un doigt. Dans **Mes matches et ma vie**, Raymond Kopa narre avec beaucoup d'émotion cet accident qui le fait toujours considérer comme un invalide du travail et lui donne droit à une somme de 4.000 francs par an.

Ses premières armes du football il les fit à l'U.S. de Nœux-les-Mines en 1942. Dès le début il se signala par ses dribbles échevelés et ses shoot décrochés de toute force. « Le football pour lui était déjà un virus ».

Que de fois il saute la clôture du jardin paternel pour aller tapoter la balle avec les copains, dans le stade tout proche.

Cadet en 1942, junior en 1948, il fut cette même année champion du Nord et vainqueur de la Coupe du Nord. Son ascension eut dû être plus spectaculaire mais il n'était pas encore Français il fut cependant classé second du concours du jeune footballeur en 1949.

Dès lors, deux grands clubs eurent les yeux sur lui, Angers et Reims. Le club angevin gagna la partie parce que plus généreux. Et Kopa connut la douceur angevine et aussi celle qui devenait sa femme, Mlle Christiane Bourrigault.

En juin 1951, ce fut Reims où il allait connaître la consécration. Son palmarès : 2 fois champion de France avec Reims en 1953 et 1955; finaliste de la Coupe d'Europe 1956 avec Reims; vainqueur de la Coupe d'Europe des clubs 57 avec le Réal Madrid; champion d'Espagne 1957, vainqueur de la coupe latine avec Reims en 1951. Dix-sept fois international dans l'Equipe de France sans compter évidemment tous les matches qu'il a disputés en Suède pour la Coupe du Monde.

Avec Kopa, tout va...

Moins de quatre mois après une piètre exhibition en Coupe du Monde 1954, les Tricolores rencontraient à Hanovre les Allemands grands triomphateurs qu'ils battirent par 3 buts à 1. Ce fut l'envol pour les footbal-

leurs français qui avaient retrouvé ardeur et ambition. D'octobre 1954 à novembre 1956, sur 14 matches joués contre les meilleures formations européennes, les Onze Français remportèrent 8 victoires, firent 3 matches nuls et ne connurent que 3 défaites contre leurs bêtes noires, la Belgique, l'Italie et la Hongrie.

Outre l'Allemagne à Hanovre, l'Espagne à Madrid, les nôtres battirent l'Angleterre, l'Autriche et l'U.R.S.S. A Moscou ils réalisèrent un match nul (1 à 1) devant 80.000 spectateurs médusés.

Comment donc l'Equipe française s'était-elle ainsi métamorphosée? En l'espace de quelques mois elle avait trouvé d'une part des dirigeants plus lucides et plus fermes et n'ayons pas peur des mots plus capables, d'autre part des joueurs qui possédaient avec la flamme, la valeur et la classe. Parmi ces derniers Raymond Kopa brilla de mille feux. A la ligne arrière Jonquet imposait son jeu; à l'avant Kopa menait tambour battant ses coéquipiers.

Son stratagème, on pourrait dire son art, attirer tous les joueurs à lui. Tenez voici un but type de ceux réalisés par lui, c'était à Moscou devant l'athlétique Equipe Russe.

« L'attaque allumée dans la surface de réparation, raconte-t-il lui même, explosa deux secondes plus tard comme une bombe dans la cage adverse. Lorsque j'avais reçu la passe de Piantoni et démarré, j'ignorais que j'allais conduire le ballon jusque dans le but. Trois défenseurs russes me barraient le chemin et un quatrième me poursuivait; j'avais peur qu'il ne me « descende » par derrière. Miracle! Je les avais tous mis dans le vent! »

Et c'est là tout Kopa et son art du football : mettre tous les arrières adversaires à ses trousses puis glisser d'un coup de pied aussi inattendu que déconcertant à son partenaire démarqué qui n'a plus aucune peine à trouver le chemin des filets.

Sans Kopa, rien ne va

On crut un moment que Kopa et ses équipiers de Reims avaient modelé le football français, celui-ci fait de mouvements déconcertants, de procédés insolites, de pièges inédits était dicté par la variété, la vivacité et l'imagination.

Hélas, Kopa parti on s'aperçut bien vite que tout était par terre. Un moment cependant on crût avoir déniché le remplaçant stratège en la personne de Piantoni. Mais ce dernier s'avérait irrégulier et beaucoup moins brillant. Les Français connurent encore toute une série de défaites très humiliantes. Il n'y avait plus d'unité dans l'équipe; plus de chef d'orchestre... bref, plus de Kopa.

Les dirigeants du football français voyaient approcher le spectre de la Coupe du Monde, alors que leurs sélectionnés, souvent brillants dans leurs clubs, ne s'imposaient jamais devant leurs adversaires internationaux. Allions-nous donc au devant de la même désaventure qu'en 1954? Tout le prédisait. Mais MM. Nicolas et Batteux avaient leur idée : rappeler quelques-uns de la vieille garde, de celle qui fit les beaux jours de 1954 et 1956; Remetter, Marche, Jonquet, J.-J. Marcel, Kaelbel, Piantoni, Vincent et surtout Kopa. Et cette équipe, animée par les pétillants Rémois et son ex-Rémois devenu Madrilène, allait à nouveau faire parler dans le sens le plus élogieux.

Au départ, les nôtres n'avaient aucune chance; c'était de bonne augure. Mais arrivés les premiers en Suède, ils allaient en repartir dans les tout derniers, c'est-à-dire accomplir une très brillante carrière en Coupe 1958. Cela grâce à Raymond Kopa, le cerveau et à Just Fontaine le réalisateur.

Paul SANSERT.

30 JOURS DANS LE MONDE

Ciel du monde

LE SCOOTER DU CIEL. Le « Rotorcycle », le « scooter » du ciel vient de rentrer à Paris après avoir effectué une série de démonstrations dans toute l'Europe. Voici le « Rotorcycle » à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Près de lui, évolue un hélicoptère.



Interdit aux parents

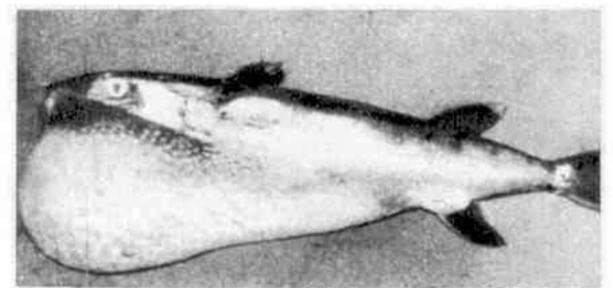
UN CLOWN AU CINÉMA. Le célèbre clown Grock, né en Suisse le 10 janvier 1880 mais citoyen britannique, tourne actuellement au Studio de la Victorine à Nice, un court métrage sur sa vie. Ce sera sa dernière apparition, avant sa retraite définitive.



Les animaux vous parlent

VACANCES AU ZOO. Le directeur du zoo de Midland (U.S.A.) a demandé un jour de fermeture hebdomadaire. Motif : les animaux, énervés par le bruit et les constantes agaceries des visiteurs, sont au bord de la dépression nerveuse.

UN POISSON PHÉNOMÈNE DANS L'ATLANTIQUE. Un rare exemplaire de poisson totalement inconnu dans les eaux du Littoral a été capturé dans une mare. Sa peau est d'une dureté exceptionnelle. La partie de la bouche forme un bec de perroquet. Sa longueur est de 90 centimètres et sa bouche possède des pointes extrêmement aiguës. Ce poisson sera conservé par le Club Maritime de pêche de Cadix.



Deux et quatre roues

L'AVION PUCE. Le « Short SC. I » premier avion britannique à décollage vertical a été présenté pour la première fois à Sydenham, Belfast. L'avion est vu ici, au cours de ses premiers essais à 70 centimètres de sa plate-forme de départ. Le « SC. I » est tenu au cours de cet essai par un système de câbles qui restreignent son vol. Il possède 5 réacteurs Rolls Royce RB 108 et est piloté par M. Tom Brooke Smith, pilote d'essais de la Short.



LA CUISINE ET LA TÉLÉVISION DANS VOTRE VOITURE. Aux U.S.A. le dernier slogan des fabricants est : « Vivez dans votre voiture comme dans votre living-room ». Un gril électrique est installé dans la boîte à gants et bien entendu, la télévision portative est obligatoire... sauf pour le chauffeur, à moins qu'il n'ait installé :

UN RADAR POUR AUTOMOBILE. Il vous coûtera 62.000 francs... et fera bip, bip, pour vous signaler les obstacles ou pour vous rappeler à l'ordre si vous allez trop vite.

VOITURES TIRELIRE... toujours aux U.S.A.! En achetant votre voiture d'occasion vous ne payez qu'une somme minime, mais pour la faire fonctionner vous placez 25 cents dans une tirelire à cadence régulière jusqu'à liquidation de votre dette.

A BON CHIEN, BON RAT. Un rat qui déguste un œuf dans une assiette, ce n'est déjà pas banal... mais utiliser un chien pour jouer les mères de famille, avouez que c'est une drôle d'idée.



Marine d'aujourd'hui

PÊCHE MIRACULEUSE : UN SOUS-MARIN s'était laissé prendre dans les filets du chalutier anglais « Saint Clair ». Pour ne pas causer d'accident, le submersible s'est laissé ramener à la surface comme un vulgaire hareng...

POUR VOS VACANCES. Une exposition de bateaux se tient sur la Seine au Quai des Célestins. Les amateurs de sports nautiques trouveront là de quoi satisfaire à leur sport favori.

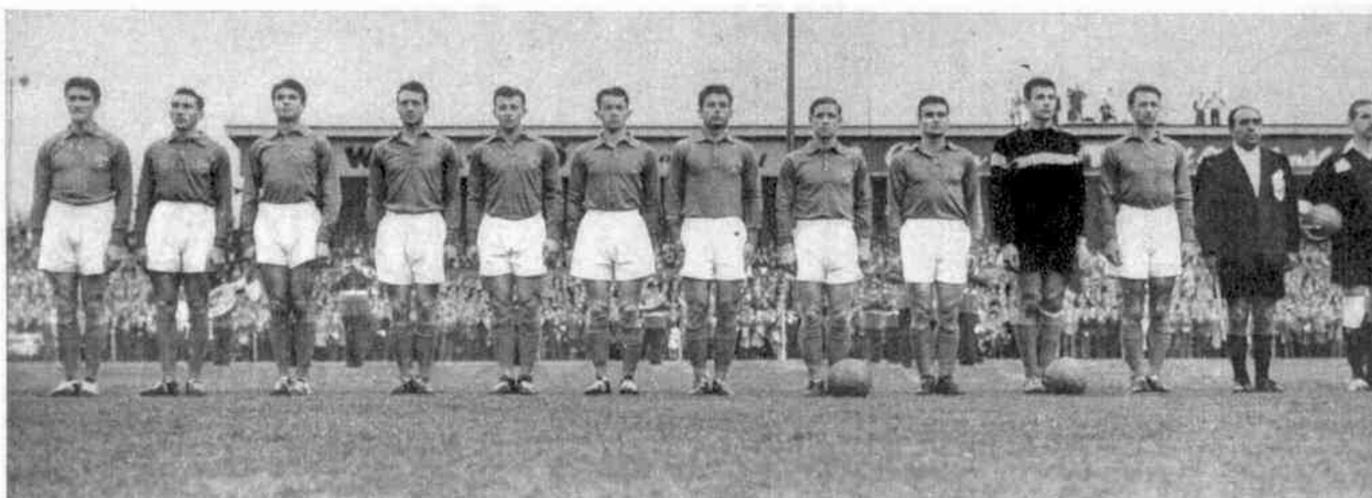
Rail

A VOL D'OISEAU EN AUTORAIL. Dix autorails panoramiques vont être mis en service cet automne par la S.N.C.F. Les voyageurs de première classe seront installés dans un dôme surélevé en matière plastique colorée. Les parois en matière plastique transparente seront chauffées pour éviter la buée et permettre ainsi une vue du paysage... à vol d'oiseau.

Entre deux pôles

PRENEZ GARDE AU GLACIER. Le glacier de Hugi, en Suisse, actuellement en fonte par suite d'un phénomène géologique rare, vient de donner naissance à un nouveau lac de 200 mètres sur 65. La Suisse n'en est plus à un lac près.

LE GRAND-PÈRE VOLANT Max Conrad, 55 ans, vient pour la 37^e fois de traverser l'Atlantique, sur un avion de tourisme, en joignant New York à la Sicile. « Je m'étais mis au régime sec, a-t-il déclaré, pour gagner quelques kilos et pouvois emporter plus d'essence... et pour tromper ma solitude, j'avais un passager clandestin... une araignée qui m'a tenu compagnie en tissant sa toile ».



FOOTBALL

Les onze Français tenaient tête aux diaboliques Brésiliens lorsque Jonquet s'écroula

UN but à un! c'était incroyable, inespéré presque! Le beau rêve allait-il se réaliser? Face à la redoutable équipe du Brésil, la France allait-elle pouvoir s'imposer en demi-finale de coupe du monde? Tous les espoirs étaient permis lorsqu'à la 35^e minute Jonquet s'effondrait au milieu du terrain touché à la jambe droite. Bientôt les Brésiliens devaient affirmer leur supériorité en l'emportant par 5 buts à 2...

Pourtant, même après ce score sévère, l'équipe de France a tout lieu d'être satisfaite... satisfaite tout d'abord d'être arrivée à cette demi-finale pour la première fois depuis la création de la coupe; satisfaite encore d'avoir inquiété sinon surpassé une équipe d'une virtuosité extraordinaire et d'avoir, pour la première fois depuis le début de cette coupe 58, débordé la défense brésilienne pour lui marquer deux buts... ce qui démontre l'excellence de notre ligne d'attaque... Kopa par sa virtuosité égalait les meilleurs brésiliens; Fontaine toujours au combat devait marquer le premier but. Vincent après avoir été un redoutable attaquant devait se montrer un excellent défenseur; Piantoni à son tour, à la 84^e minute devait tromper l'excellent goal Gilmar. N'oublions pas non plus la partie remarquable de notre goal Abbes qui devait réaliser de magnifiques arrêts.

Allons! ne soyons pas trop pessimistes, l'équipe de France a quand même démontré qu'elle était dans sa meilleure forme et qu'elle se plaçait parmi les meilleurs du monde.





MAGICIEN DE LA TÉLÉVISION



GILLES MARGARITIS vous dévoile ses "trucs"

— Séquence 4, Henri Salvador au fond de la mer chante « Le scaphandrier »; séquence 5, le parc du château de Versailles, éclosion des fleurs; séquence 6, envol et disparition de 3 spectateurs...

Ces mots, ces quelques mots jetés sur une feuille de papier évoquent les images les plus inattendues, les plus invraisemblables et pourtant, c'est le « conducteur », le plan, grâce auquel Gilles Margaritis va faire apparaître sur votre écran de télévision les rêves les plus irréalisables! Car Gilles Margaritis est un magicien pour qui rien n'est impossible en matière de spectacle télévisé.

Si vous veniez au Moulin de la Galette deux jours avant la réalisation de « Music-Hall Parade », vous seriez surpris de n'y trouver qu'un vaste chantier où s'affairent menuisiers, tapissiers, peintres, sous la direction du décorateur Willi Holt. « Ici vous me mettez le château de Versailles, ici Venise, ici la Tour Eiffel. Là, la chambre noire. Dans ce coin le château fort, plus loin le cabaret... » car le

premier problème c'est de disposer sur ce grand plateau vide, une dizaine de décors différents qui, grâce à une série d'artifices vont donner l'impression de constituer un seul et même cadre qui se transforme peu à peu.

Ici commence le royaume de l'illusion.

HENRI SALVADOR AU FOND DE LA MER

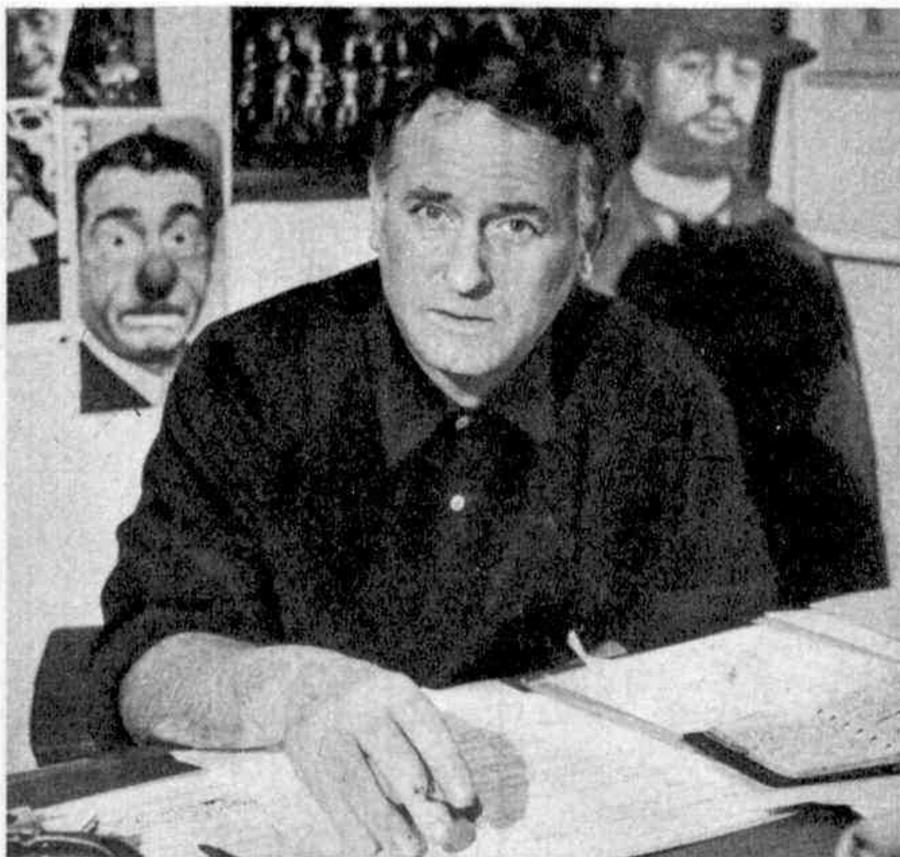
Sur votre écran apparaît Henri Salvador qui se promène en chantant au fond de la mer... Bien entendu, dans la vie c'est irréalisable, alors que s'est-il passé?

Tout d'abord un truquage pour le son. Henri Salvador a été enregistré au préalable sur bande magnétique et sa voix a été transformée par un procédé électronique pour donner l'illusion de venir réellement du fond de l'eau. Le soir de l'émission, l'ingénieur du son diffusera au moment voulu cette bande magnétique tandis qu'Henri Salvador « fera

semblant » de chanter. C'est ce que l'on appelle le « play-back » souvent utilisé au cinéma (en particulier chaque fois qu'un artiste chante en se déplaçant) pour éviter les « trous » dans la prise de son. Mais, bien entendu, Henri Salvador ne se trouve pas vraiment sous l'eau. En réalité, une caméra le photographie tandis qu'il se déplace dans une chambre noire, c'est-à-dire un décor entièrement tendu de velours noir. Pendant ce temps, une deuxième caméra est braquée sur un aquarium peuplé de plantes aquatiques et de poissons rouges et c'est grâce à une astuce électronique que l'on superpose ces deux images.

Par ce procédé de surimpression vous pouvez ainsi faire apparaître un acteur dans n'importe quel décor si grandiose soit-il. Cela à l'aide seulement d'une chambre noire et d'un jeu de cartes postales. Cette technique toutefois suppose une délicate mise au point car il importe de respecter les proportions, la perspective du décor. Mais tout cela est maintenant très facile grâce à un dispositif appelé « truca » qui vient d'être mis en place dans les nouveaux studios de la Télévision Française aux Buttes-Chaumont. C'est ainsi que grâce à la chambre noire et à la « truca » on réalise les apparitions, disparitions, personnages coupés, ballets d'objets.

Gilles Margaritis est lui-même un excellent artiste du music-hall. Il présente, en compagnie de Roger Cacia, le numéro burlesque des « Chesterfield ».



Voulez-vous, par exemple, faire disparaître Henri Salvador? Il suffit de le recouvrir d'un voile noir. Pour le faire apparaître, opération inverse. Un personnage coupé en deux portera tout simplement des vêtements partiellement noirs. Quand aux objets animés, ils sont présentés par des manipulateurs entièrement vêtus de noir (gants noirs et cagoule noire). Tout cela, bien entendu, toujours dans la chambre noire.

GEORGES ULMER A TRAVERS LE MONDE

Georges Ulmer on le sait est un joyeux fantaisiste. L'un de ses numéros le plus réussi est celui où il imite des chanteurs de différentes nationalités. Pour présenter ce sketch il n'était pas question de construire quinze décors différents. C'est pourquoi Gilles Margaritis décida d'utiliser la technique de la transparence.

Une « transparence » c'est tout simplement un écran de tissu brillant sur l'envers duquel on projette une image à l'aide d'une lanterne magique, ce qui permet évidemment des changements de décor à un rythme accéléré.

Pour accentuer la sensation de « fondu », Margaritis avait eu l'idée de placer Georges Ulmer dans un cadre délimité par deux transparences placées en angle droit. Ainsi en photographiant Georges Ulmer tantôt sous un angle, tantôt sous un autre, le téléspectateur avait l'impression de changer de décor sans qu'il y ait rupture dans le mouvement de l'interprète.

COMMENT EN UN CLIN D'ŒIL ON CHANGE DE COULEUR ET DE VISAGE

Mais Gilles Margaritis a encore bien d'autres tours dans son sac. Par un simple jeu de lentilles placées devant l'objectif de la caméra, il peut donner l'impression qu'un décor mesure 100 mètres de profondeur alors qu'il n'en a en réalité que 10. A l'aide d'une maquette construite à petite échelle et disposée en premier plan, il placera un acteur sur la tour de garde d'un château fort sans avoir à construire un immense décor. De même un « cache » en forme de trou de serrure placé devant la caméra vous donnera l'impression de surprendre une scène indiscreète.

Gilles Margaritis aime aussi se servir des jeux de glace. Vous connaissez bien, par exemple, ces acrobates qui sautent en se faisant rebondir sur une sorte de sommier métallique. Pour créer un « effet », la caméra se trouve, dans ce cas, placée verticalement au plafond de telle sorte que les sauteurs ont l'air de bondir vers vous. En réalité il n'y a pas de caméra au plafond; il est pratiquement impossible de la placer dans cette position.

VOIR PAGES SUIVANTES

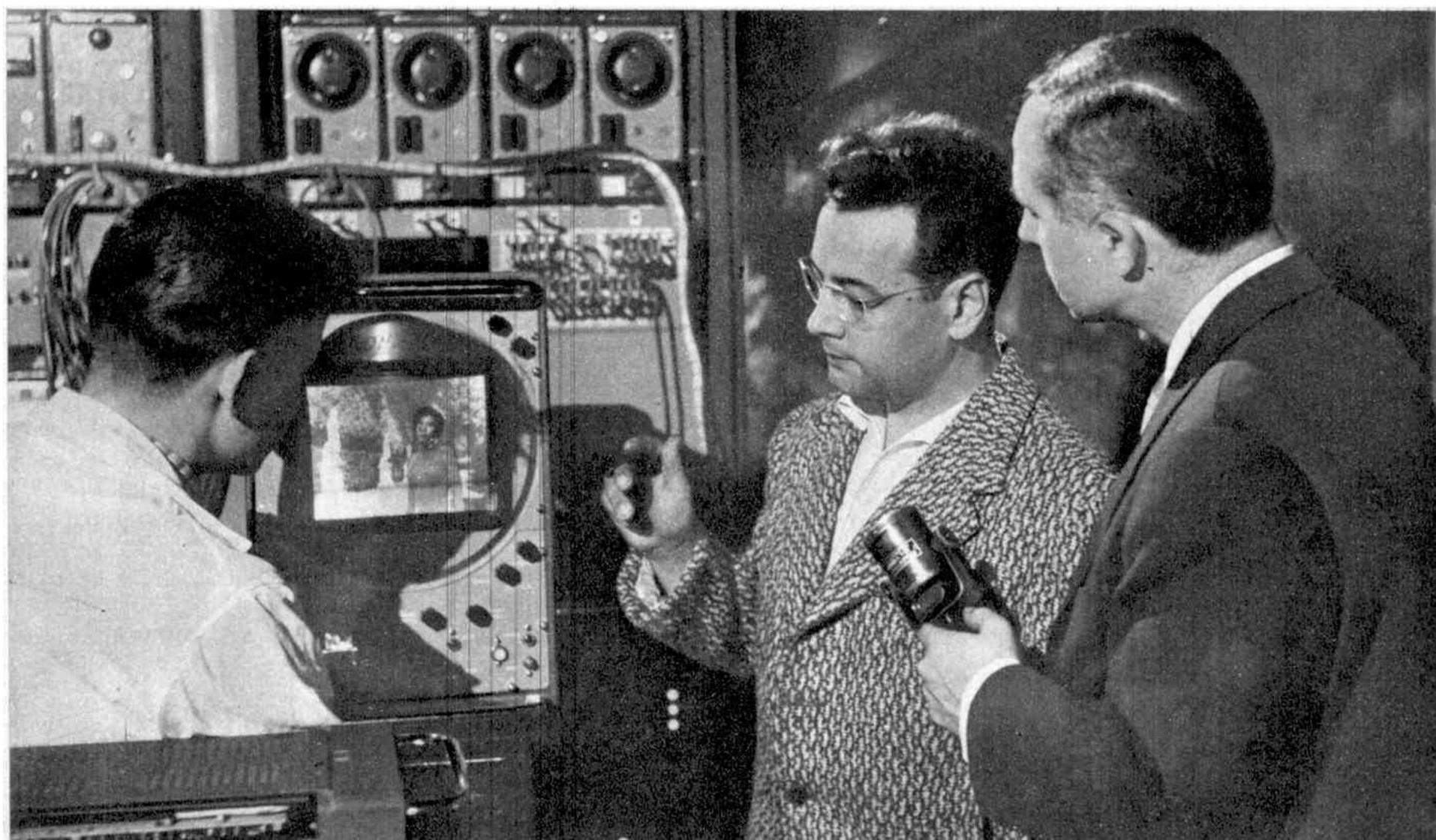
TV

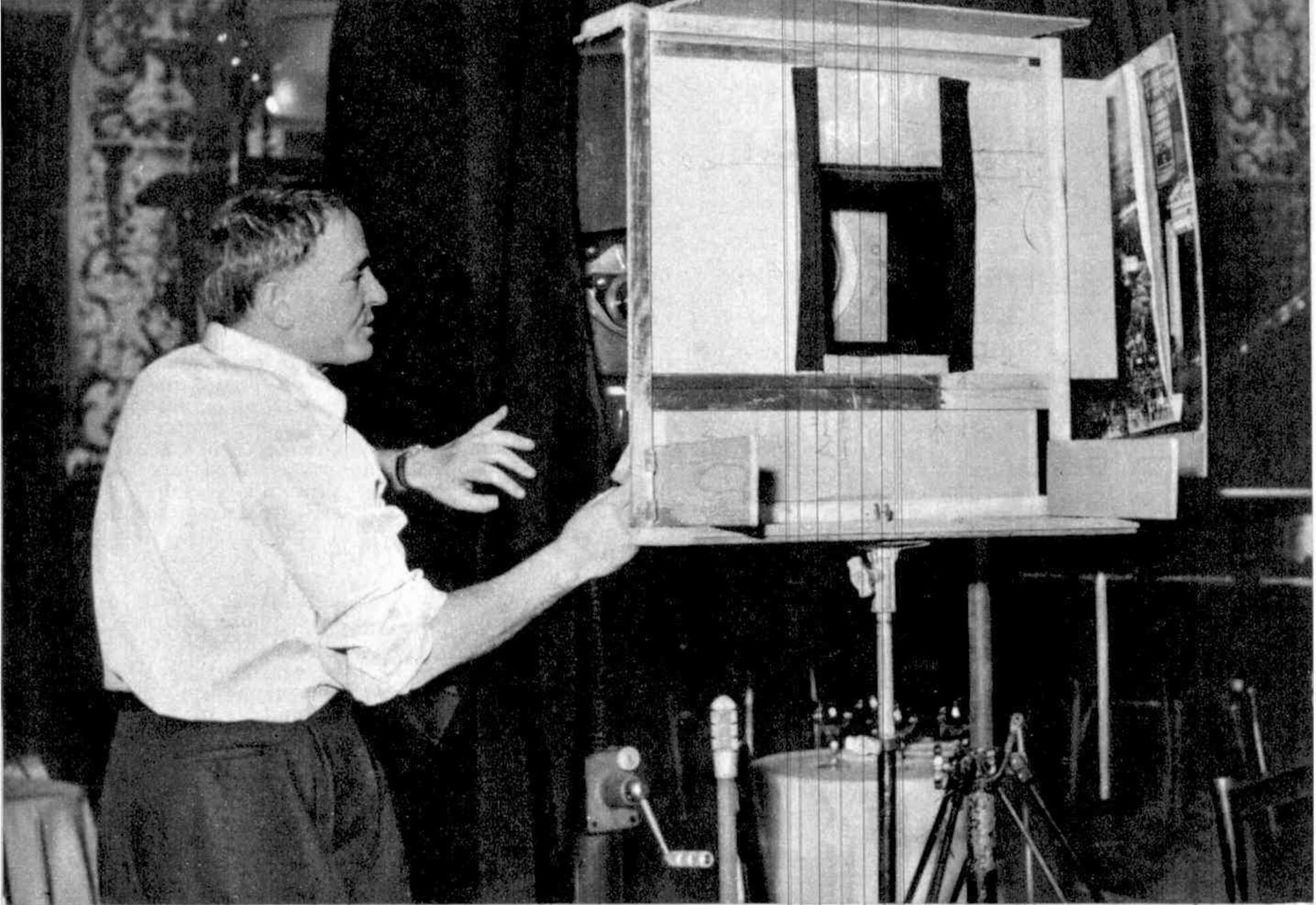


◀ *Henri Salvador chante dans un décor vide et tendu de noir. Par un effet de superposition d'images, il apparaîtra sur l'écran au fond d'une mer peuplée de poissons et de plantes aquatiques.*

—
A l'aide d'une lentille placée ▶
devant la caméra, tous les effets
d'optique sont possibles en dé-
formant la perspective réelle des
décors. Gilles Margaritis met
lui-même au point un écran
parasoleil qui évitera les reflets
des projecteurs sur la lentille.

—
*La « Truca ». Grâce à cet appa-
reil qui permet de superposer
électroniquement les images, tous
les truquages sont permis.*





Au plafond il y a seulement un immense miroir qui réfléchit l'image et la caméra se trouve au sol, dirigée vers le haut.

Les effets d'éclairage sont aussi une source inépuisable de trucages. Supposez qu'un acteur ait deux maquillages superposés : l'un bleu, l'autre rouge ; selon que vous éclairerez le personnage avec des projecteurs bleu ou rouge, vous ferez apparaître l'un ou l'autre des maquillages. Ainsi, d'un coup de baguette magique vous transformerez une ravissante jeune fille en vieille sorcière.

UN SPECTACLE GRANDIOSE DE 50 CENTIMÈTRES DE LARGE

Vous le voyez, les possibilités de trucages sont très nombreuses. En les combinant Gilles Margaritis est parvenu, dans l'espace relativement restreint du Moulin de la Galette, à réaliser des spectacles dignes de « Son et Lumière ».

Vous avez peut-être vu il y a un certain temps le final d'une émission représentant un palais vénitien se reflétant dans l'eau. Au rez-de-chaussée, un ballet de danseuses, au premier étage, un orchestre de jazz et dans un salon évoluaient des danseurs, le tout couronné par un éblouissant feu d'artifice. Or, cette grandiose évocation, peuplée d'une foule en mouvement, n'était en réalité qu'un trucage très complexe réalisé grâce à des récep-

teurs « video » (on appelle ainsi de simples récepteurs de télévision directement reliés à une caméra..

Pour le palais vénitien pas de difficultés : l'agrandissement d'une carte postale représentant un authentique palais dont les fenêtres avaient été ajourées pour permettre de voir l'intérieur. Derrière ces fenêtres quatre récepteurs video. Pour le premier étage le récepteur n° 1 présentait l'orchestre photographié par la caméra n° 1 dans le décor n° 1 et toujours à l'étage, le récepteur n° 2 montrait les danseurs photographiés par la caméra n° 2 dans un autre décor.

Pour le rez-de-chaussée représentant un immense ballet deux autres récepteurs étaient placés côte à côte, reproduisant tous deux la même image mais l'une d'elles avait été inversée de telle sorte que lorsque sur un récepteur les danseuses regardaient à droite, sur l'autre poste video celles-ci étaient tournées vers la gauche. Grâce à cette astuce Margaritis avait pu doubler son corps de ballet.

Pour corser le tout, la maquette avait été disposée derrière un grand bac rempli d'eau dans lequel se reflétait le spectacle. Enfin un machiniste, promu artificier, couronnait le tout d'un feu d'artifice miniature ! Il suffisait alors de photographier cette maquette avec une quatrième caméra.

Jadis on disait : je ne crois que ce que je vois. Avec Gilles Margaritis cet axiome n'a plus cours.

EN 35 ANS, 51 BOXEURS FRAN

UNE GRANDE ENQUÊTE DE MECCANO MAGAZINE. EN MARGE DU FAMEUX MATCH HUMEZ-SCHOLZ, LA BOXE EST-ELLE UN SPORT DANGEREUX QUE L'ON DOIT SUPPRIMER ?

LES mauvaises langues ont claironné partout que Charles Humez ne voulait pas rencontrer l'Allemand Scholz de peur de perdre son titre de champion d'Europe des poids moyens; titre qu'il détient depuis le 15 novembre 1954, à l'issue de son combat victorieux contre l'Italien Mitri.

La rencontre qui doit mettre aux prises les deux hommes a été en effet plusieurs fois reportée. Non pourtant, il faut le souligner, par la faute du Français, mais bien par celle de l'Allemand dont la santé a laissé à désirer pendant plusieurs mois.

En mars dernier, Charles Humez a déjà battu assez aisément son adversaire au Palais des Sports. La revanche, titre en jeu, est fixée au début de septembre à Berlin. Humez et son manager Fillipi ont accepté ce combat pour dissiper tout malentendu, et il convient de les féliciter.

La carrière du Nordiste a été toute de loyauté et de hardiesse. Et ce n'est pas au déclin de celle-ci qu'il entend qu'on prête flanc à la critique. Ce match contre un adversaire plus jeune que lui, Humez l'a accepté de gaieté de cœur. D'ailleurs, rien ne permet d'affirmer que l'Allemand lui ôtera le titre, tant envié, de champion d'Europe des poids moyens.

Les deux hommes sont aussi sympathiques l'un que l'autre. Aussi c'est avec une curiosité fiévreuse que nous les verrons à l'œuvre à Berlin le 6 septembre. Pour supputer les chances de chacun, il convient de présenter leur carrière respective. Celle du Français est évidemment beaucoup plus brillante, mais celle de son challenger est également impressionnante.

CHARLES HUMEZ : né le 18 mai 1927 à Méricourt (Pas-de-Calais), habite depuis plusieurs années à Henin-Liétard, dans le même département. Il est marié et a une charmante petite fille prénommée Christiane à laquelle il a donné une petite sœur en adoptant une enfant qu'il a extraite d'une famille

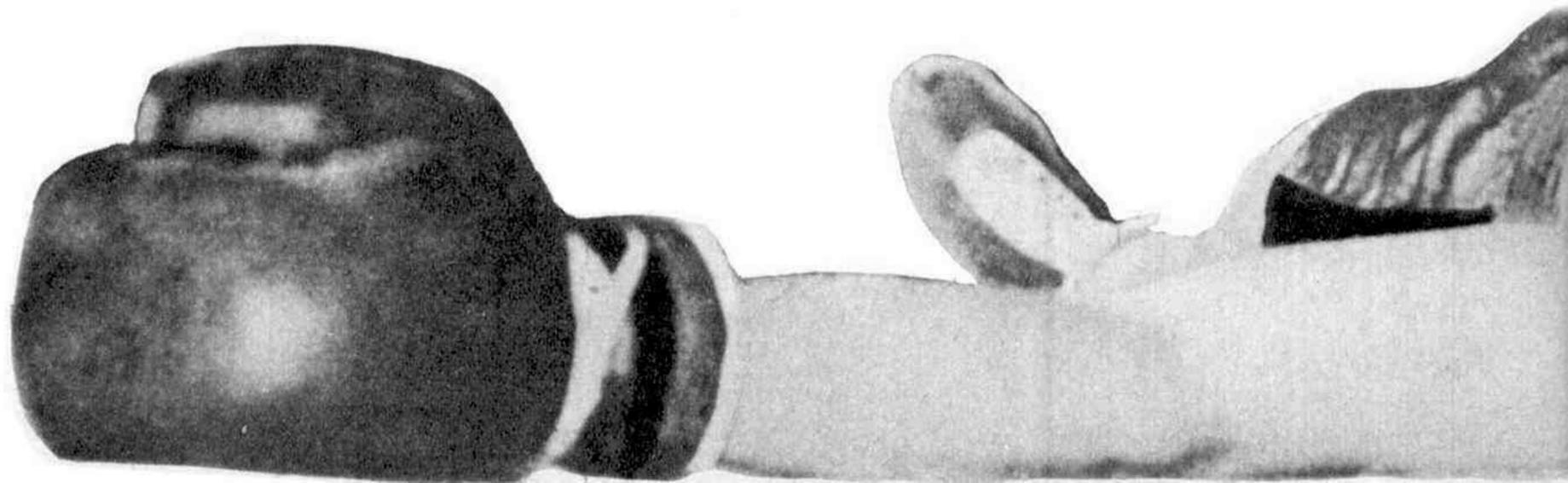
peu digne où elle était malheureuse. Il a débuté dans la vie comme mineur de fond. Pendant ses heures de loisirs, il se livrait à son sport préféré, la boxe. Bien vite, il se fit une réputation de gagnant. **Comme amateur, il a remporté 294 victoires, sur 300 combats.** Il fut champion de France amateur de poids moyens de 1945 à 1948, et champion professionnel en 1949 et 1950. Ses principaux adversaires, à l'époque, furent Langlois, Kouidiri, G. Lavoine. Son titre européen, nous l'avons déjà dit, il l'emporta en 1954 aux dépens de l'Italien Mitri. N'ayant plus d'adversaires à sa taille en Europe, il partit aux Etats-Unis pour tâcher de conquérir le titre mondial. Mais, comme chacun le sait, il est difficile de s'imposer Outre-Atlantique. Humez n'y réussit pas malgré ses grandes possibilités et quelques victoires sur des boxeurs de second ordre. Il dût revenir en France sans avoir glané un grade plus élevé. A l'heure actuelle, Scholz est le seul adversaire digne de lui.

GUSTAV SCHOLZ : est plus jeune que Humez; il n'a que 27 ans. Sa carrière d'amateur fut prodigieusement fulgurante : **62 combats sans jamais avoir connu la défaite.** Il dut délaisser le « noble art » de 1955 à 1957, à la suite d'une pleurésie mal soignée. Ses qualités : Beau styliste et frappeur précis mais, n'« encaisse » pas comme Humez. De plus il a été opéré du ménisque aux deux genoux, ce qui l'handicape sérieusement. Il manque de mobilité lorsqu'il s'agit d'esquiver les attaques de son adversaire. Lors du combat qu'il livra contre Humez, en mars dernier, il domina en boxe pure. Aussi, la revanche qu'on lui accorde, titre en jeu, est des plus naturelles. Maintenant qu'il connaît son adversaire, ses chances ne sont pas à négliger. Le style des deux hommes est bien différent : le Français est tendu, nerveux, presque coléreux quand il se déchaîne; l'Allemand lui, boxe bien en ligne, est très froid, il procède par crochets courts et rapides.

Pour ce match de septembre, le pronostic s'avère fragile. Un fait est certain : le championnat sonnnera soit l'heure du déclin de Humez, soit l'envolée de Scholz.

LA BOXE, SPORT DANGEREUX ?

Puisse-t-il aussi réconcilier avec le « noble art » nombre de sportifs qui ne croient pas en sa beauté et intégrité. La boxe telle qu'elle est pratiquée actuellement a beaucoup de délateurs. Le « Ring tue », « la boxe dégénère en tuerie », « elle est devenue une affaire commerciale », sont des slogans qui se répètent même dans les milieux sportifs. Certains même n'hésitent pas à affirmer qu'elle est un sport immoral. M. Marcel Philippart, député Belge, a déposé un projet de loi pour



ÇAIS SONT MORTS SUR LE RING

interdire la boxe dans son pays. Quels arguments présente-t-il ?

— Nous ne sommes plus à l'époque des cruels jeux du cirque de l'empire romain où les gants s'appelaient tridents ou glaives... La boxe est un défi à la civilisation... Les spectateurs, avides d'émotions sanguinaires, éprouvent une passion sadique à voir des hommes se détruire sous leurs yeux. Il faut protéger les boxeurs contre la foule et contre eux-mêmes.

Son plaidoyer repose sur le danger physique que présente la boxe.

Deux éminents docteurs de Charleroi ont écrit : « Le boxeur subit des dommages physiques répétés, jamais réparés, dont la somme à la fin, ruine cette économie humaine jusqu'à l'état d'épave ».

Il est triste le bilan de ce sport dans lequel chaque partenaire n'a d'autre but que de provoquer chez son adversaire un traumatisme crânien. Voici quelques chiffres : de 1912 à 1954 : 34 boxeurs français, dont 25 professionnels et 9 amateurs, sont morts en combat ou des suites des combats; décès provoqués la plupart du temps par des coups à la tête entraînant des hémorragies cérébrales. En 1957, 8 encore ont trouvé ainsi la mort. Chaque année, ou presque, nous en apporte un exemple. Et combien sont devenus aveugles ! 23 en 1953.

Force nous est de constater que si pour certains la boxe est une école de courage et de résistance, il n'en reste pas moins qu'elle est contraire à la bonne morale, telle qu'elle est pratiquée à l'heure actuelle s'entend, car il n'est pas permis, sauf en cas de légitime défense, de blesser ou de tuer.

Pour quelques rares champions qui réussissent dans cette difficile carrière, combien sont-ils ceux qui, jeunes encore, deviennent des épaves. Nous pensons, en écrivant ces lignes, particulièrement à Théo Nollet, devenu aveugle à 27 ans, et à ce pauvre Camerounais Gabriel Assaga qui, opposé à un adversaire beaucoup trop fort pour lui, fut proprement corrigé. Résultat : à la suite de cette rencontre, Assaga est perdu pour la boxe... A 23 ans ! Il est devenu un homme inquiet, il dort mal parce qu'il souffre de la tête.

Quels sont les responsables de ces tristes histoires ? Parfois les boxeurs eux-mêmes qui ne veulent pas subir l'humiliation d'interrompre le combat alors qu'ils servent de punching-ball à leur adversaire, souvent, hélas ! les managers peu scrupuleux qui jouent impunément avec la carrière et la santé de leurs « poulains ».

SUITE PAGE 32



HUMEZ

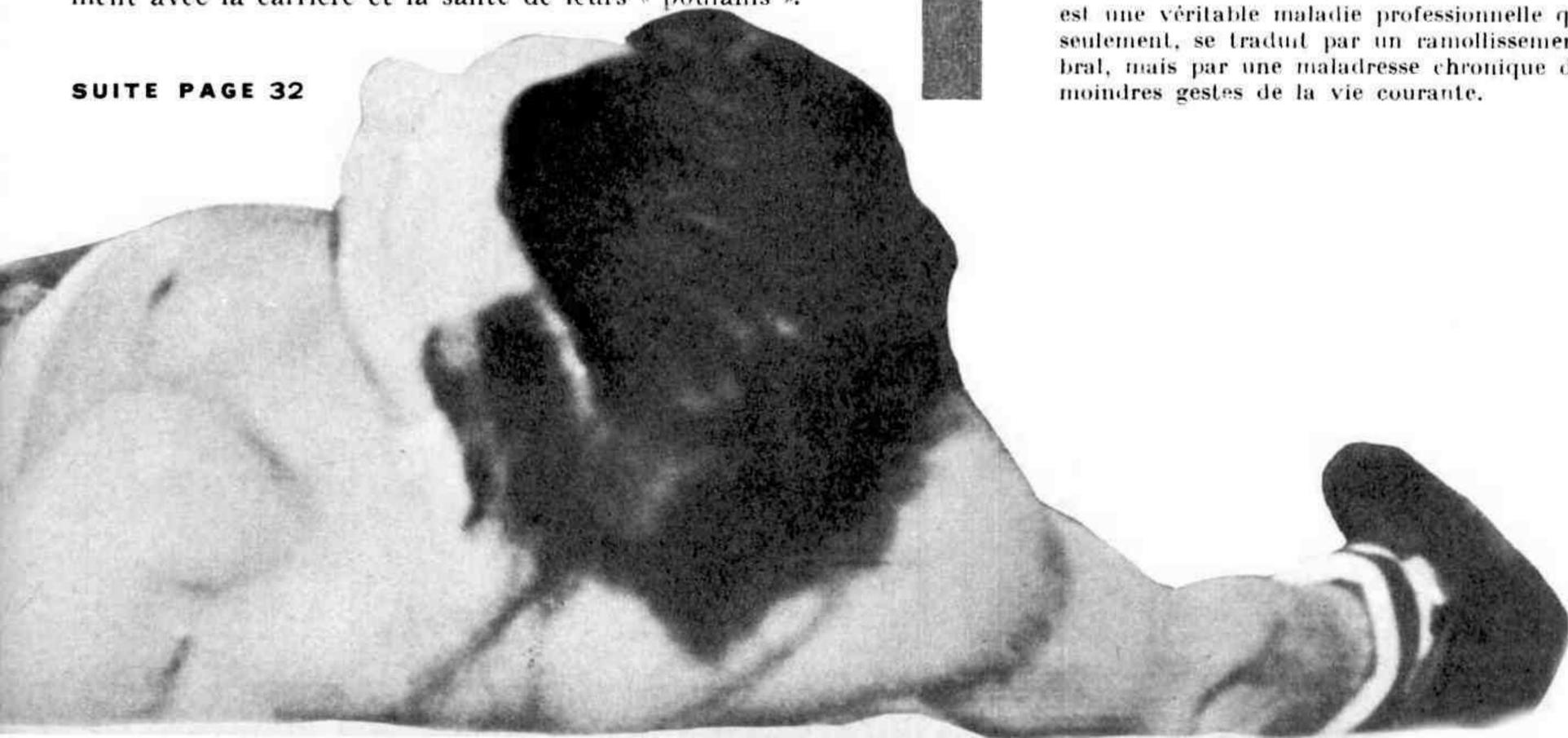
SCHOLZ

L'EXPLICATION DU K.-O.

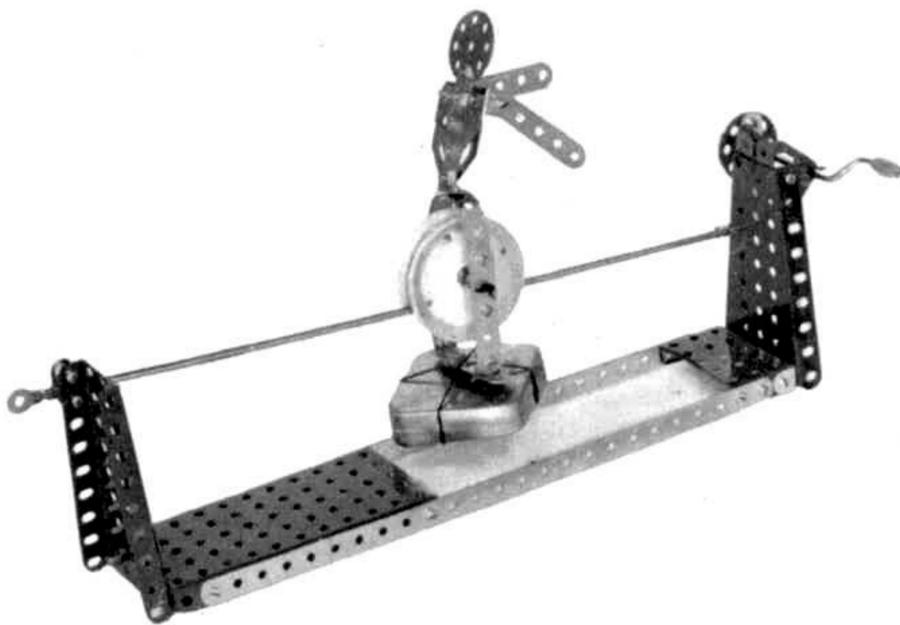
Le knock-out est un phénomène d'inhibition qui provoque un ébranlement du système nerveux central. Les américains en ont donné l'explication suivante : « A l'intérieur de la boîte crânienne la substance crânienne, entourée d'un liquide céphalo-rachidien protecteur, irriguée par 1.000 vaisseaux sanguins est particulièrement fragile. Lorsque le coup produit un choc sur la tête, la matière cérébrale est projetée avec violence contre la paroi du crâne, violence d'autant plus grande que le choc a lieu loin du centre de gravité (coup à la pointe du menton). L'ébranlement peut déterminer une contusion ou une commotion cérébrale avec hémorragie interne, laquelle est au-dessus des ressources de la neuro-chirurgie, car il est impossible de repérer le vaisseau qui saigne ».

LE PUNCH ARUNK

est une véritable maladie professionnelle qui, non seulement, se traduit par un ramollissement cérébral, mais par une maladresse chronique dans les moindres gestes de la vie courante.



L'équilibriste



Pour varier les plaisirs, nous vous présentons, ici, un modèle assez simple qui devrait meubler agréablement les jours sombres où la pluie vous oblige à rester à la maison.

Le montage est obtenu par assemblage de deux bandes de 25 trous sur une plaque à rebords de 14x6 d'un côté et de l'autre sur une plaque à rebords de 6x4.

Deux plaques secteur à rebords 112 millimètres sont montées à chaque bout. Une bande coudée de 60x12 placée sur le côté de la plaque 6x4 permet l'assemblage avec la plaque secteur.

La tringle de 29 centimètres est raccordée avec une de 9 centimètres par l'intermédiaire d'un raccord tringles.

Le personnage est réalisé avec une roue barillet pour la tête fixée sur deux embases triangulées plates superposées au moyen d'un support plat. Deux équerres 13x10 raccordent les bras (bandes de 5 trous) au corps.

L'équilibre est assuré par deux roues d'auto fixées sur des bandes de 5 trous raccordées entre elles par une bande 11 trous qu'il aura été nécessaire de couder. La base est faite avec une bande de 5 trous reliée à l'ensemble par deux équerres 13x10.

FONCTIONNEMENT

Le principe de fonctionnement est très simple. Une manivelle passe au travers de deux embases triangulées coudées et vient se terminer sur une roue barillet. Sur cette roue est fixée une bande de 5 trous au bout de laquelle un raccord tringle bande relie la tringle.

A l'autre bout, un support plat est monté de manière à permettre à la tringle de coulisser facilement. Cette tringle se termine par un raccord tringle bande.

Le contrepois placé à la base du sujet a été ici réalisé avec une boîte d'écrous et boulons mais tout autre poids peut aussi bien faire l'affaire.

La boîte de vitesse

La mode est, en ce moment, à la boîte de vitesse. Nos lecteurs modélistes y trouvent, sans doute, beaucoup d'intérêt. En voici une réalisée par M. Jean-Louis Faria, 73, avenue Paul-Vaillant-Couturier à Villejuif (Seine).

FONCTIONNEMENT

Cette boîte comprend 3 vitesses et une marche arrière. La caisse est constituée par des bandes coudées de 7 trous (1) desquelles partent, vers le haut, deux bandes plates de 4 trous (2). Chaque extrémité est fixée par des embases triangulées plates (3) reposant sur des cornières.

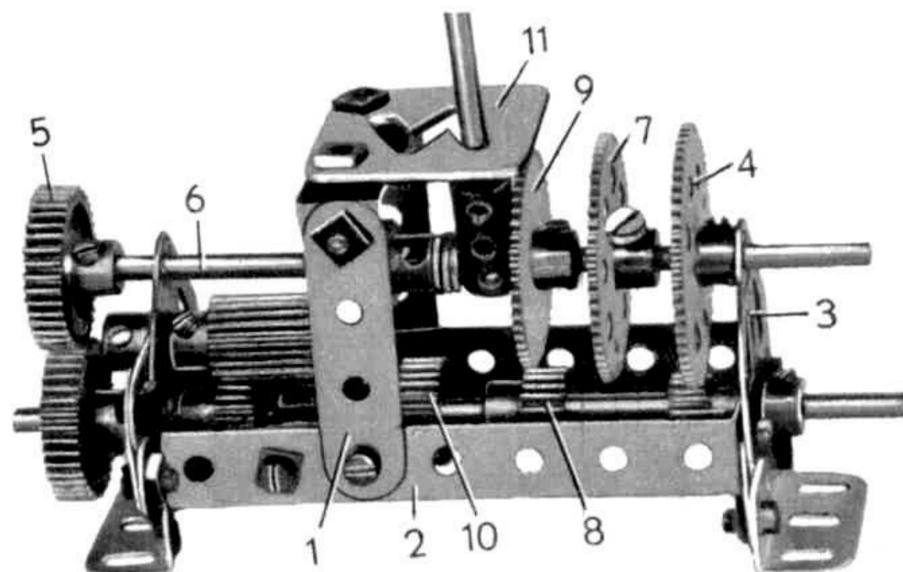
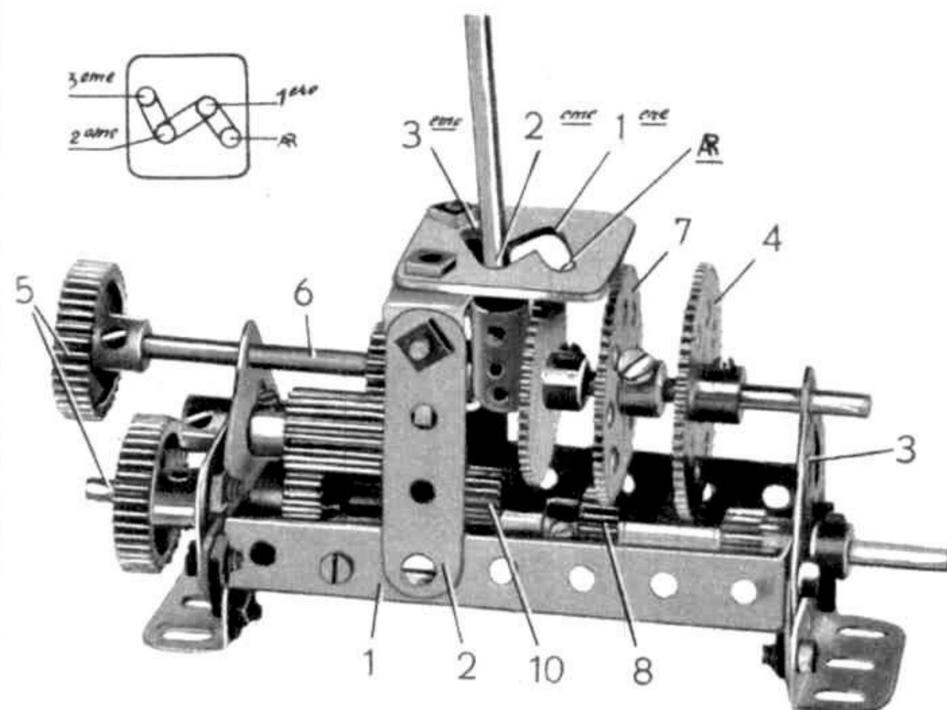
En ce qui concerne la marche arrière, la roue de 60 dents (4) s'engrène sur le pignon de 15 dents. Deux roues de 38 dents assurent l'inversion (5), démultiplication 1/4.

En première, la roue de 60 dents (4) est toujours engrenée sur le pignon de 15 dents mais l'arbre secondaire (6) s'est déplacé de façon à permettre aux deux roues de 38 dents (5) de se séparer, démultiplication 1/4.

La seconde est obtenue avec l'engrenage de la roue de 57 dents (7) et du pignon de 19 dents (8), démultiplication 1/3.

Une roue de 50 dents (9) sur un pignon de 25 dents (10) donne la 3^e, démultiplication 1/2.

La plaque (11) peut être réalisée dans un morceau de carton fort.

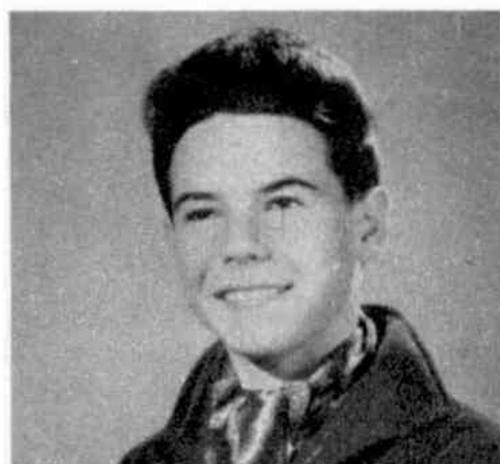


RÉSULTAT DU CONCOURS DE MODÈLES « MECCANO »

Sujet : MOYEN DE LOCOMOTION

1^{er} PRIX 10.000 fr. en espèces

SECTION A - Boîte 3



**M. Alain
SCHERER,**
*La Haute-Pom-
meraie par Port
d'Envaux (C.-M.)*

**MOTO
ET SON PILOTE**

2^e PRIX :

5.000 fr. en espèces : **M. Henri VAN
GEYT**, Avenue Crokaert 133, Woluwe Saint-Pierre,
BRUXELLES 15 (Belgique).

AVION DE TOURISME MONOPLACE

3^e PRIX :

2.000 fr. en espèce : **M. Jean-Paul
BOULET** : 23, Rue Martroi, BEAUGENCY (Loiret).

TRIPORTEUR DE LIVRAISON

4^e PRIX :

1.000 fr. en espèce : **M. Jean-Jacques
PLANTINET**, 5, Rue Colbert, REIMS (Marne).

VOITURE DE COURSE

Un abonnement d'un an à Meccano Magazine à MM. :
Marc LASSALLE, 10, Rue Arthur-Lacroix, CHAUNY
(Aisne) - Hélicoptère ; Paul COSTE, 39, Quai Saint-
Antoine, LYON (Rhône) - Voiture et cheval ; Jean-
Claude DENAZE, MAYENNE par LEBAL - Jeep.

SECTION B - Boîte 7

**M. Philippe
SELLON**

*7, rue Pedroni,
Bordeaux (Gironde)*

**CAMION
MULTIBENNE**



2^e PRIX :

5.000 fr. en espèces : **M. Claude TRI-
BOULET**, Groupe scolaire Delpech, AMIENS
(Somme).

D. S. 19.

3^e PRIX :

2.000 fr. en espèces : **M. René GOUNON**,
33, Avenue Suzanne, LA MADELEINE (Nord).

HÉLICOPTÈRE VERTOL (Boîte n° 6).

4^e PRIX :

1.000 fr. en espèces : **M. Pierre BAU-
REILLES**, 110, Allée de la Poudrerie, TOULOUSE
(Haute-Garonne).

AUTORAIL.

Un abonnement d'un an à Meccano Magazine à MM. :
Bruno MARCEL, 117, Rue Lesage, REIMS (Marne) -
Avion de tourisme ; Jean-Pierre LOUEL, 31, Rue
Beauvoisine, ROUEN (S.-et-M.) - Fusée ; Daniel
LEJARLE à PONTFAVERGER (Marne) - Taxi de
la Marne ; Jean BEAUCHÈNE, 5, Rue Cardinal-
Richard, NANTES (L.-A.) - Locomotive ; Bertrand
FOUCART, 24, Quai Pasteur, SAINT-SYMPHORIEN
(L.-et-L.) - Voiture sport ; Alain VANNIER, 1, Place
Remoiville, VILLIERS-sur-MARNE - E.B.R. Panhard.

BOXE

Suite de la page 28-29

IL FAUT HUMANISER LA BOXE

Et pourtant la boxe, sport de « contact », est excellente lorsqu'elle est sainement pratiquée. Alertée par les récents accidents survenus sur les rings et la campagne de presse qui s'en est suivie, la Fédération Française de Boxe a réagi.

Elle exige désormais un fichier physiologique pour tous les pugilistes en exercice. Elle a dicté de nouvelles règles : ordre à l'arbitre d'arrêter un combat inégal, ordre au boxeur ayant subi un knock-down de rester 9 secondes à terre, obligation pour le boxeur ayant été battu par K. O. de se reposer au minimum pendant un mois et interdiction de monter sur un ring, retrait enfin de la licence aux « suspects ».

La Fédération est aussi contre le retour aux gants durs. Avant 1925, ceux-ci étaient de 4 onces avec bandages durs (chatterton plâtré qui bloquait les phalanges et armait le poing comme un ceste). De nos jours, les boxeurs portent des gants de 6 onces avec bandages de sparadrap élastique.

* * *

A la Fédération de se montrer intransigeante, aux arbitres d'être plus fermes, aux managers d'être scrupuleux, aux pugilistes enfin de se conduire en sportifs sur le ring... et la boxe redeviendra le « noble art » d'antan.

J. HUGUEN.

L'ALLEMAGNE S'INTÉRESSE AU MIRAGE III

Après la France, l'étranger porte un intérêt croissant au *Mirage III-A*, avion à missions multiples à très hautes performances (Mach 2), spécialement conçu pour les théâtres d'opérations européens et dont la construction en série a débuté dans les usines de la G.A.M. DASSAULT.

C'est ainsi qu'une importante mission de la République Fédérale d'Allemagne, comprenant de hautes personnalités du Ministère de la Défense, des ingénieurs des Services Officiels et des pilotes, auxquels se sont joints des représentants de l'industrie aéronautique allemande, vient de passer une semaine en France pour y étudier cet avion, son système d'armes et les conditions de sa construction éventuelle pour l'Allemagne Fédérale avec le concours de l'industrie allemande. Après le départ de la mission, les pilotes allemands sont restés à Villaroche pour y continuer leurs vols d'essais.



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)

Voici la DERNIÈRE ÉPREUVE du GRAND CONCOURS AIR - MER

PRÉSENTÉ PAR « MECCANO-MAGAZINE »

ATTENTION

voir bulletin-réponse au verso.

Dans nos précédents numéros nous vous avons présenté les quatre premières épreuves de notre concours AIR-MER. En voici la cinquième et dernière épreuve. Cherchez bien... nous vous rappelons que vous devez répondre à ces cinq épreuves en utilisant le bulletin-réponse qui se trouve au verso.

Et avez-vous pensé à la construction de votre EUROPA, ne perdez pas de temps, votre envoi doit nous être expédié avant le 31 août à 0 heure. 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.

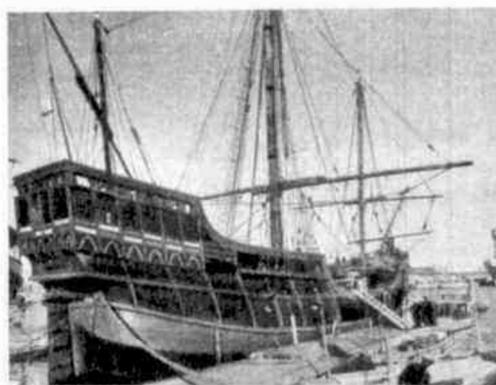
Découpez les vignettes parues dans les quatre premiers numéros. Vous devrez les coller sur votre bulletin-réponse.

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

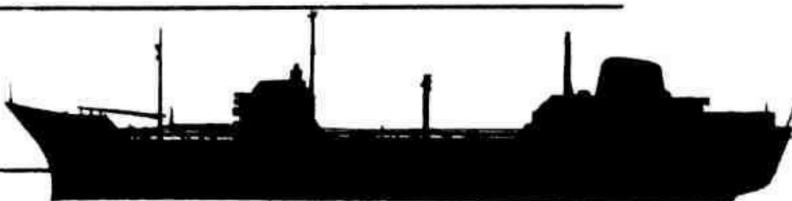
Des maquettes de bateaux à construire, offertes par AIR-MER, etc... etc...

IDENTIFIEZ CES BATEAUX

1 Vous voyez sur ce document la reconstitution moderne d'un bateau qui fut célèbre dans l'histoire... Quel est le nom de ce bateau? 10 Points



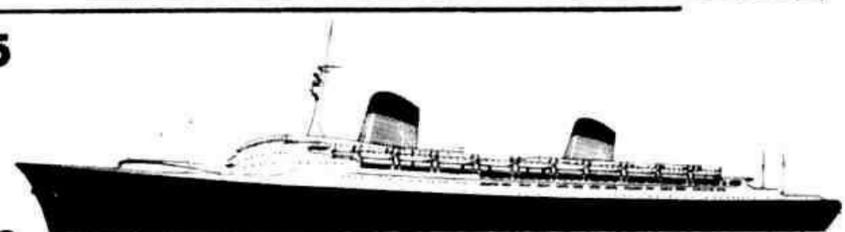
2 Ce bâtiment a été conçu pour une utilisation précise... Quelle est-elle? 10 Points



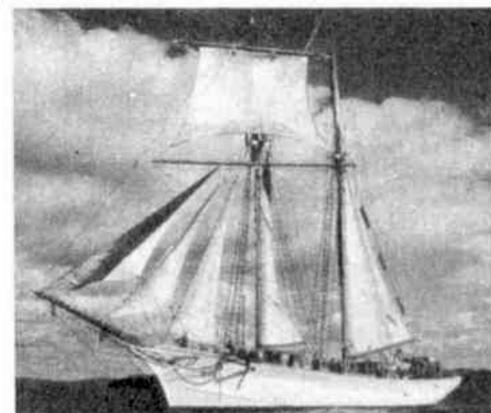
4 Ce porte-avions de la Marine Nationale Française a une silhouette bien caractéristique... Quel est son nom? 10 Points



5 Ce navire en construction sera peut-être le premier paquebot français atomique... Quel est son nom? 10 Points



3



Quel est le nom de ce deux-mâts qui porte les couleurs françaises? 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^e), au plus tard le 1^{er} septembre avant minuit, le cachet de la poste faisant foi.

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

ARTICLE VI. — Les gagnants seront ceux dont les réponses

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

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

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

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

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

BULLETIN-RÉPONSE GRAND CONCOURS AIR-MER

présenté par MECCANO-MAGAZINE

INSCRIVEZ VOS NOM ET ADRESSE

NOM : PRÉNOMS :

NÉ LE DÉPT :

ADRESSE :

1
COLLER ICI

2

3
VOS VIGNETTES

4

REPONSES

1^{re} SÉRIE D'ÉPREUVES
AVRIL 58

1
2
3
4
5

2^{me} SÉRIE D'ÉPREUVES
MAI 58

1
2
3
4
5

3^{me} SÉRIE D'ÉPREUVES
JUN 58

1
2
3
4
5

4^{me} SÉRIE D'ÉPREUVES
JUILLET 58

1
2
3
4
5

5^{me} SÉRIE D'ÉPREUVES - AOUT 58

1 4
2 5
3

TRÈS IMPORTANT

- Vous devez joindre dans cette même enveloppe, sous peine d'élimination, la photo du modèle EUROPA d'AIR-MER que vous avez construit et la fiche de contrôle que vous avez trouvée dans la boîte de construction.
- Votre envoi doit obligatoirement être adressé à " Concours AIR-MER " — MECCANO-MAGAZINE — Boîte Postale N° 33-08 Paris-8^e.
- Votre courrier doit être posté avant le 1^{er} Septembre 1958 à 0 heure (le timbre de la poste faisant foi).

CONDITIONS D'ADMISSION

Le club est ouvert à tout possesseur d'un Dinky Toys.

Pour vous inscrire il suffit de vous adresser à votre fournisseur habituel ou d'écrire à M. le Secrétaire Général du Club, 70, avenue Henri-Barbusse à Bobigny et d'envoyer le prix de l'insigne soit 100 francs en mandat, virement postal (au C.C.P. 1459.67 Paris) ou autre mode de règlement.

Vous recevrez, avec cet insigne aux couleurs or et rouge, un Diplôme de membre.

DINKY TOYS

JOURNAL

N° 1

AOUT 1958 du nom de l'Empereur Auguste auquel ce mois était consacré. Chez les latins dans l'origine il s'appelait Sextilis parce qu'il était alors le sixième mois de l'année. Dans le calendrier républicain le 1^{er} août correspond au 13 ou au 14 Thermidor et le 31 au 13 ou au 14 Fructidor.

ÉDITION DU CLUB - RÉDACTION-ADMINISTRATION, 70, AVENUE HENRI-BARBUSSE - BOBIGNY (Seine)

Votre journal est né et à cette occasion, nous ouvrons ici, chaque mois, une rubrique « Grands reportages » que vous allez faire vous-même.

Voici le premier article. Il est dû à la plume de Michel L..., 12 ans, membre du Club n° 714, qui nous communique ses impressions sur le parachutisme. En attendant de recevoir « Vos papiers » nous vous souhaitons une bonne lecture.

« JE VEUX ÊTRE PARACHUTISTE »



MA vocation s'est décidée en juillet dernier au cours de la coupe du monde de parachutisme au Bourget. Peut-être que ce sentiment poussait secrètement en moi. Toujours est-il que je me suis rendu la semaine dernière dans un centre spécialisé pour connaître l'élémentaire du métier.

— Tout d'abord tu dois savoir que c'est à Jacques Garnerin que l'on doit cette bouée de sauvetage du ciel.

En effet, Garnerin fut un grand inventeur et aussi un homme d'un courage extraordinaire. Il a été dans sa jeunesse le témoin admiratif de l'ascension des aéronautes Charles et Ribert, ce qui le décida aux vocations de l'air.

Après plusieurs ascensions importantes, Garnerin mit au point le premier parachute. Evidemment, son idée souleva des critiques véhémentes. On le traita de fou. Fou il l'était peut-être, mais fou de courage, d'audace, de témérité, puisque au cours de l'ascension du 22 octobre 1797 où il monta à 1.000 mètres, il n'hésita pas une seconde à couper délibérément la corde reliant son parachute au ballon.

La descente s'effectua dans de bonnes conditions, malgré des oscillations inquiétantes dues à l'absence du trou central indispensable à l'écoulement de l'air.

DINKY CLUB

Beaucoup d'entre vous nous écrivent pour nous poser différentes questions. C'est parfait ! Certains nous demandent de sortir, de préférence, telle ou telle voiture, et nous essayons de les satisfaire dans la mesure du possible. D'autres aimeraient connaître les petits mystères de la fabrication des Dinky Toys. A ceux-là, nous proposons la visite de nos usines, après accord pris par écrit, et pour eux nous avons publié un petit compte rendu dans notre n° 8. Mais très peu, pour ne pas dire aucun, ont cherché à savoir ce que signifiait exactement le mot « Dinky Toys ». Ce mot que vous employez tous plusieurs fois par jour, du moins nous l'espérons, surtout en ce moment.

C'est un mot anglais puisque, comme vous le savez, le siège de la Société Meccano est à Liverpool (G. B.). Dinky veut dire : net, propre, soigné, délicat ; et Toys : Jouet.

Voilà donc, sans doute, la raison même de la qualité de vos miniatures.

Nous vous rappelons que la Société Meccano sera, comme chaque année, fermée pendant le mois d'août. Une permanence fonctionne durant ces vacances.

— Et depuis ?

— De nos jours, le parachutisme est devenu un sport complet. Tu dois savoir Michel que l'on ne s'improvise pas parachutiste du jour au lendemain ! D'ailleurs tu t'en doutes. Il faut se former à l'école du courage. Les séances d'entraînement ont, au programme, différentes phases du saut et l'étude de la position du corps aux trois instants critiques : sortie de l'appareil, moment où le parachute s'ouvre et atterrissage.

— Mais alors on ne saute pas tout de suite d'un avion ?

— Oh non, il faut procéder par étapes successives. D'abord le tobogan haut de 5 mètres dans lequel on glisse jusqu'à 2 mètres du sol pour apprendre à tomber dans la sciure. La roulette ensuite où, pendu par les mains, l'élève part sur un fil incliné avant de tout lâcher d'une hauteur de plusieurs mètres. Puis la tour à parachute de 15 mètres de laquelle il faut se jeter en chute libre avant d'être freiné à 5 mètres environ du sol.

Dans le même temps, les exercices physiques sont effectués de manière intensive, assouplissement des chevilles, renforcement des muscles du ventre, savoir bien tomber.

— Combien de temps d'école faut-il ?

« Je veux être parachutiste » (suite)

— Trois mois sont nécessaires pour connaître l'A.B.C. du métier. Trois mois d'un travail pénible et sérieux à la suite desquels le plus difficile reste à faire. La visite médicale : cœur, poumons, articulations, tout y passe. La décision du médecin est sans appel! Aussi cette épreuve-là est-elle redoutée...!

Enfin, le grand jour arrive. Celui où le candidat va effectuer son premier saut « réel ». Le harnachement pèse 27 kilos et comporte 2 parachutes : l'un dorsal à ouverture automatique, l'autre ventral à ouverture commandée. Le premier va servir, le second n'est là qu'en cas de secours.

Le « Stick » prend place dans l'avion et l'aventure commence. Chacun s'observe avec une petite boule au creux de l'estomac. C'est d'ailleurs tout à fait normal.

A l'altitude décidée pour le saut, les hommes attachent leur sangle d'ouverture automatique, le S.O.A. au câble qui court le long de la carlingue. C'est en effet le S.O.A. qui déclenchera l'ouverture du « pépin » par rupture de la ficelle au moment de la chute.

Au signal du chef, qui saute le premier, les « paras » suivent dans l'ordre. Une descente rapide dans le vide, un choc et l'on se balance doucement entre ciel et terre.

— Existe-t-il plusieurs sortes de parachutes? au Bourget j'en ai vu de différentes tailles et formes!

— Oui bien sûr, il existe 3 sortes de parachutes.

1^o Le parachute à matériel destiné au largage des caisses, camions, vivres, etc... au prix de revient assez bas avec vitesse de descente moyenne.

2^o Le parachute de sauvetage à faible volume de voilure mais par contre à descente assez rapide.

3^o Le T.A.P. (Troupe Aéro Portée) dont la descente est lente et l'atterrissage, relativement doux. Ce parachute doit, en effet, poser les troupes sans casse pour leur permettre d'être immédiatement prêtes aux opérations pour lesquelles elles sont tombées du ciel.

— Mais et les parachutes carrés?

— Ce sont des modèles étrangers, Russes en principe. Leur forme permet de simplifier la fabrication et de faciliter l'orientation et la précision de la descente.

— Comment appelle-t-on les fabricants de parachutes?

— Les parachutiers. Détail amusant dans le métier de la fabrication, on donne au parachute le nom de « passoire » car, paraît-il, il en remplit toutes les conditions, la porosité et la transparence du tissu entrant pour une énorme part dans la qualité du « pépin ». Voilà.

— Je vous remercie, Monsieur, de toutes ces explications renforçant ma décision d'être parachutiste.

— Encore un dernier mot, Michel. Si tu veux suivre cette voie, il te faudra de la patience, du calme, l'esprit d'équipe et, surtout, l'Amour du métier, facteur indispensable de réussite.

Michel.

RENSEIGNEMENTS

Fédération Nationale des Parachutistes Français
43, Rue Saint-Georges — PARIS-9^e

Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale
55, Rue Croix-Nivert — PARIS-15^e

Toutes gendarmeries

REVENONS SUR NOS PAS !

Sous le signe Dinky Toys, l'année 1957 s'est achevée en apothéose. Souvenez-vous, c'est déjà si loin, de la magnifique miniature tracteur Unic, transporteur de voitures que nous présentions dans notre « Meccano Magazine » de janvier dernier! N'était-il pas étonnant de réalisme de recherches dans les détails? d'ailleurs en bons vieux collectionneurs que vous êtes, vous l'avez certainement chez vous et en lirez obligatoirement le maximum de joie.

C'est là le plus grand Dinky sorti et il tient largement les promesses faites par les spécialistes de vous satisfaire.

Vous n'êtes pas sans remarquer que les constructeurs de vos modèles présentent des Dinky Toys de plus en plus compliqués et pourtant gardent le besoin constant d'être le meilleur marché possible. Pour revenir à ce tracteur semi-remorque, il est construit en plusieurs éléments qui ont exigé de nombreuses heures de travail. Rien ne manque : remorque détachable, rampe d'accès coulissante et mécanisme permettant l'inclinaison de l'étage supérieur pour le chargement des voitures.

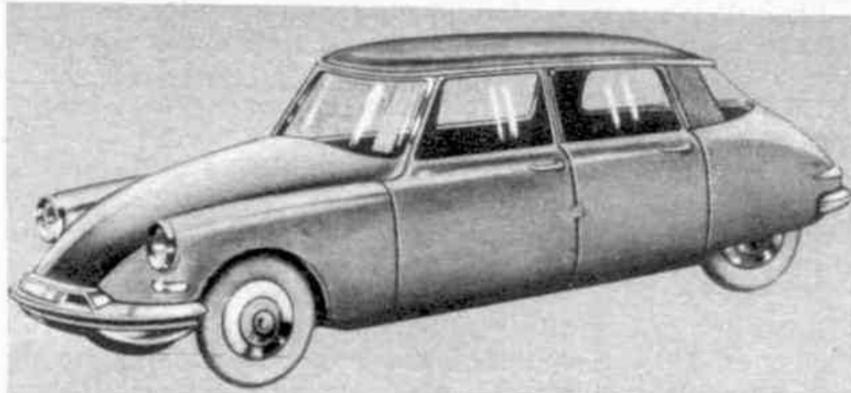
La miniature qui fit suite dans la gamme fut le camion Unic Multibenne Marrel. Là encore les techniciens de Meccano ont fait merveille. Cette maquette, car c'en est une, a été exécutée à l'échelle de 1/55^e et sa décoration gris-argent avec ailes et caisses jaunes lui donnent fière allure. Le système de manœuvre fonctionne parfaitement et commande le mouvement de bascule de la benne ou la pose à terre, comme c'est le cas dans la réalisation véritable.

Est-il nécessaire de vous rappeler les modèles suivants? ils sont si proches que vous en connaissez encore la description faite. Cette fois-ci les amateurs de voitures de course auront été satisfaits en se procurant la Maserati Sport 2000. De teinte rouge, elle est équipée d'un pare-brise en plastique et possède un pilote en combinaison blanche.

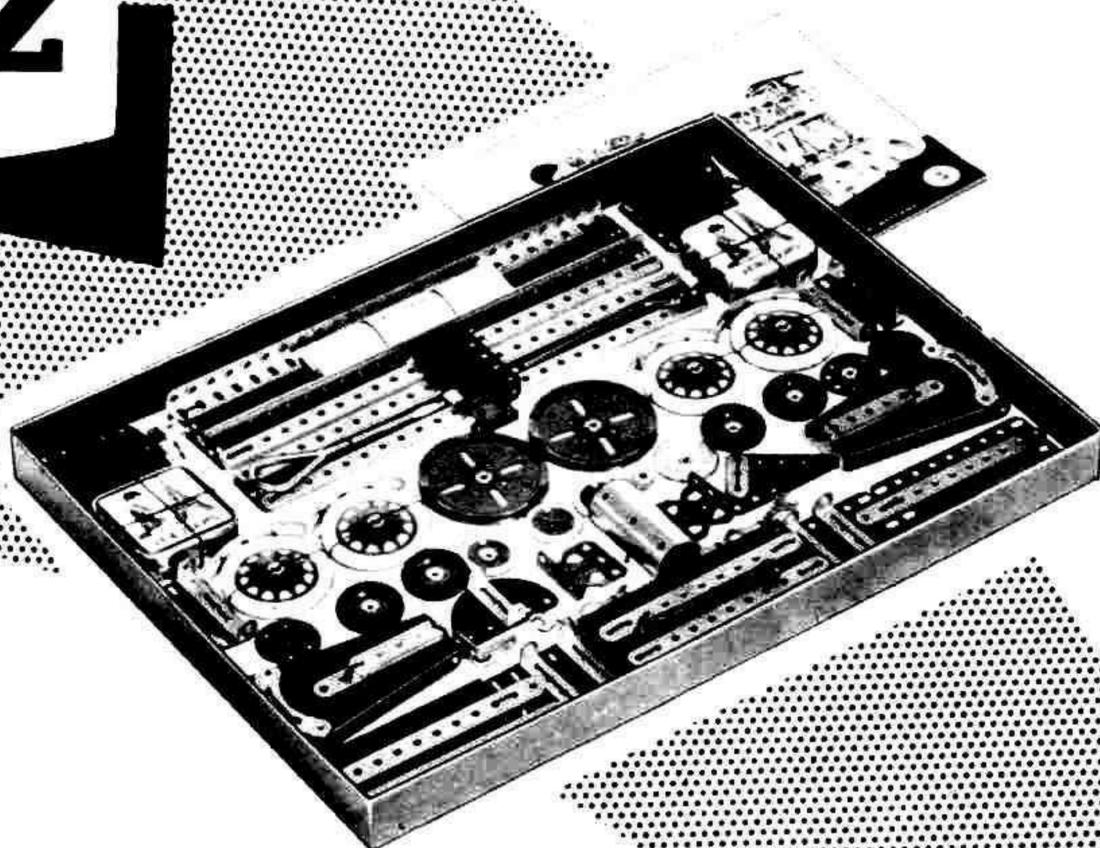
Dans un tout autre genre, le Char A.M.X. de 13 tonnes est une pièce de choix. La tourelle pivote à 360° comme c'est le cas dans le modèle véritable. L'engin comporte également une grande variété de détails : amorces d'antennes, lance-fumigènes, capots de tourelle, orifice de ventilation, phares, épiscopos, casiers à munitions, etc...

Enfin, juste avant les vacances sont sortis tout d'abord le rouleau compresseur et la familiale 403, puis la 2 CV camionnette-incendie et la Mercedes 190 SL coupé-sport. Il n'est pas nécessaire de revenir sur ces quatre modèles dont les descriptions sont si récentes. Soulignons simplement, en passant, que depuis le début de l'année huit miniatures de différents types sont déjà sorties, sans compter l'amélioration apportée à la DS 19 qui possède maintenant des glaces en plastique et la Jeep Willys équipée d'un conducteur.

Il y en a pour tous les goûts. Qui songe à s'en plaindre!

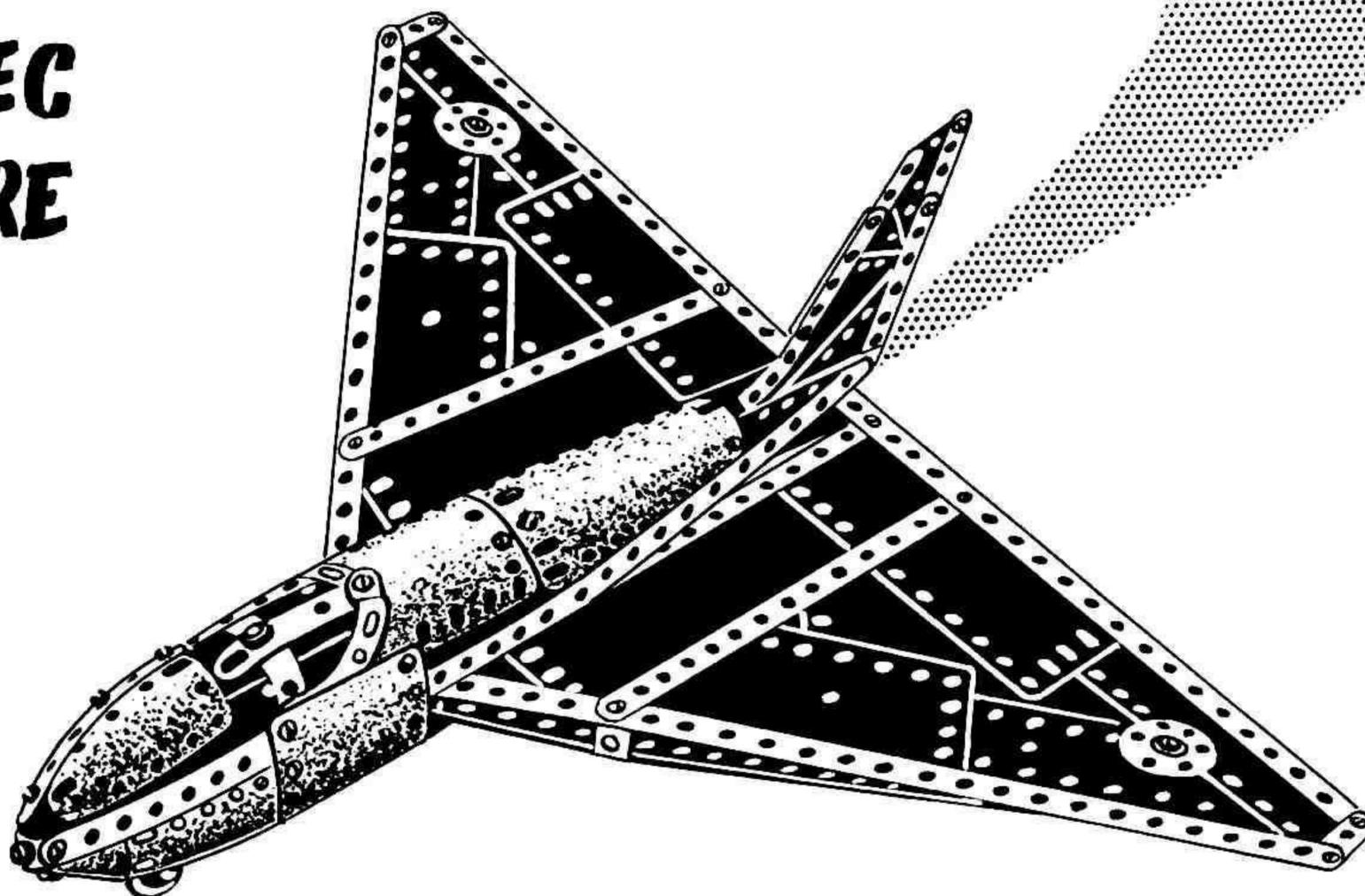


Réalisez



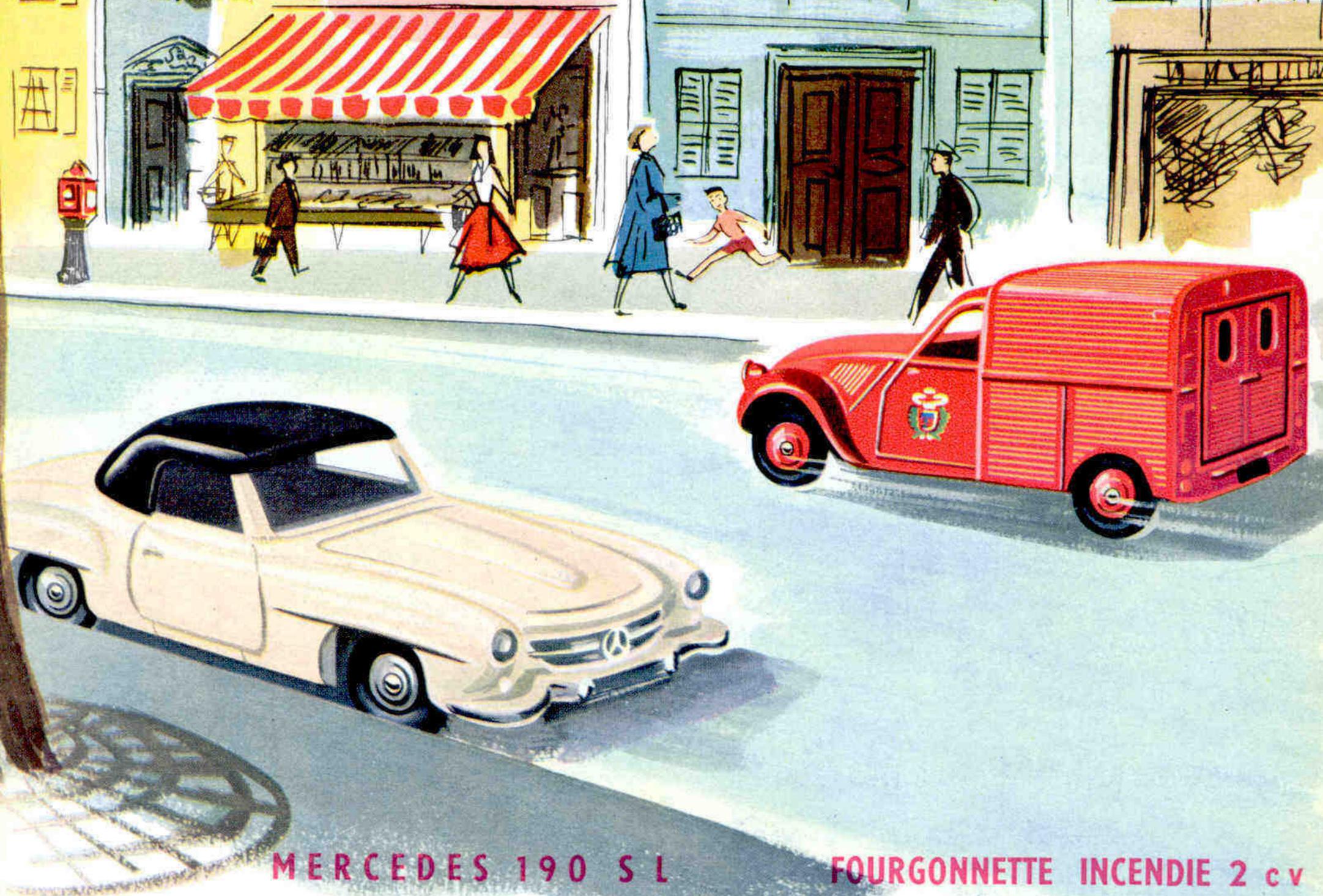
DES MODÈLES D'ACTUALITÉ

**AVEC
VOTRE**



MECCANO

DINKY TOYS



MERCEDES 190 SL

FOURGONNETTE INCENDIE 2 CV

MERCÉDÈS 190 SL

Ce coupé « Sport tourisme » se présente avec élégance dans la collection Dinky Toys. Reproduite en deux teintes - toit noir et carrosserie ivoire - la Mercedes 190 SL a une longueur de 99 mm., son échelle est au 1/43. Voici encore une pièce fameuse à faire figurer dans votre collection.

FOURGONNETTE INCENDIE 2 CV CITROEN

La série incendie est complétée par cette nouvelle miniature dont on peut dire qu'elle rencontrera un grand succès.

La fourgonnette 2 CV Citroën est reproduite au 1/43 et peinte, comme il se doit, en rouge vif avec les armes de la Ville de Paris placées sur chacune des deux portes de la cabine. Sa longueur hors tout est de 84 mm. et la porte arrière s'ouvre donnant encore plus d'intérêt au modèle.

