

MECCANO

MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

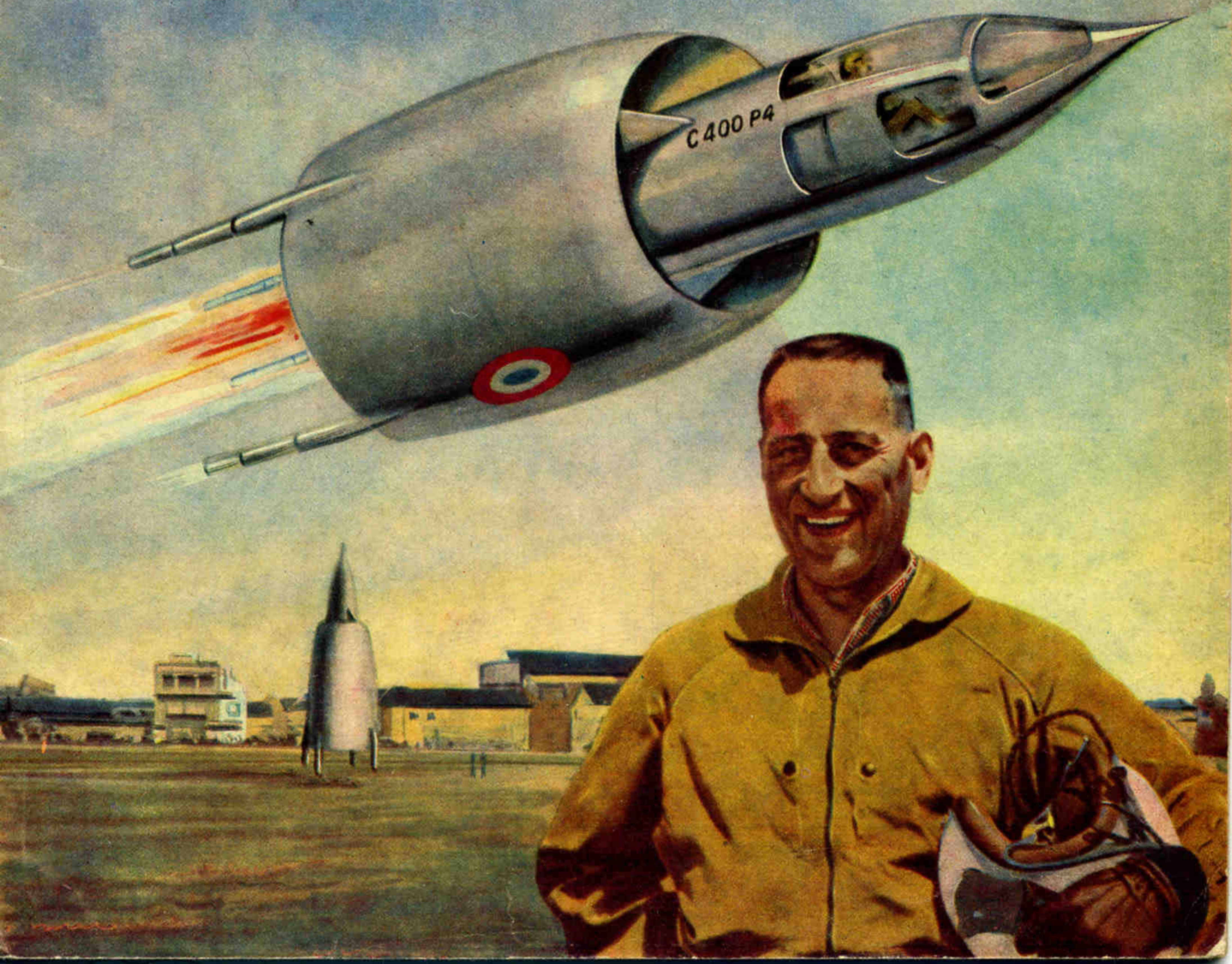
N° 1 Nello SERIE - 5^{ma} ANNEE - MENSUEL 50 Fr

EXCLUSIF !

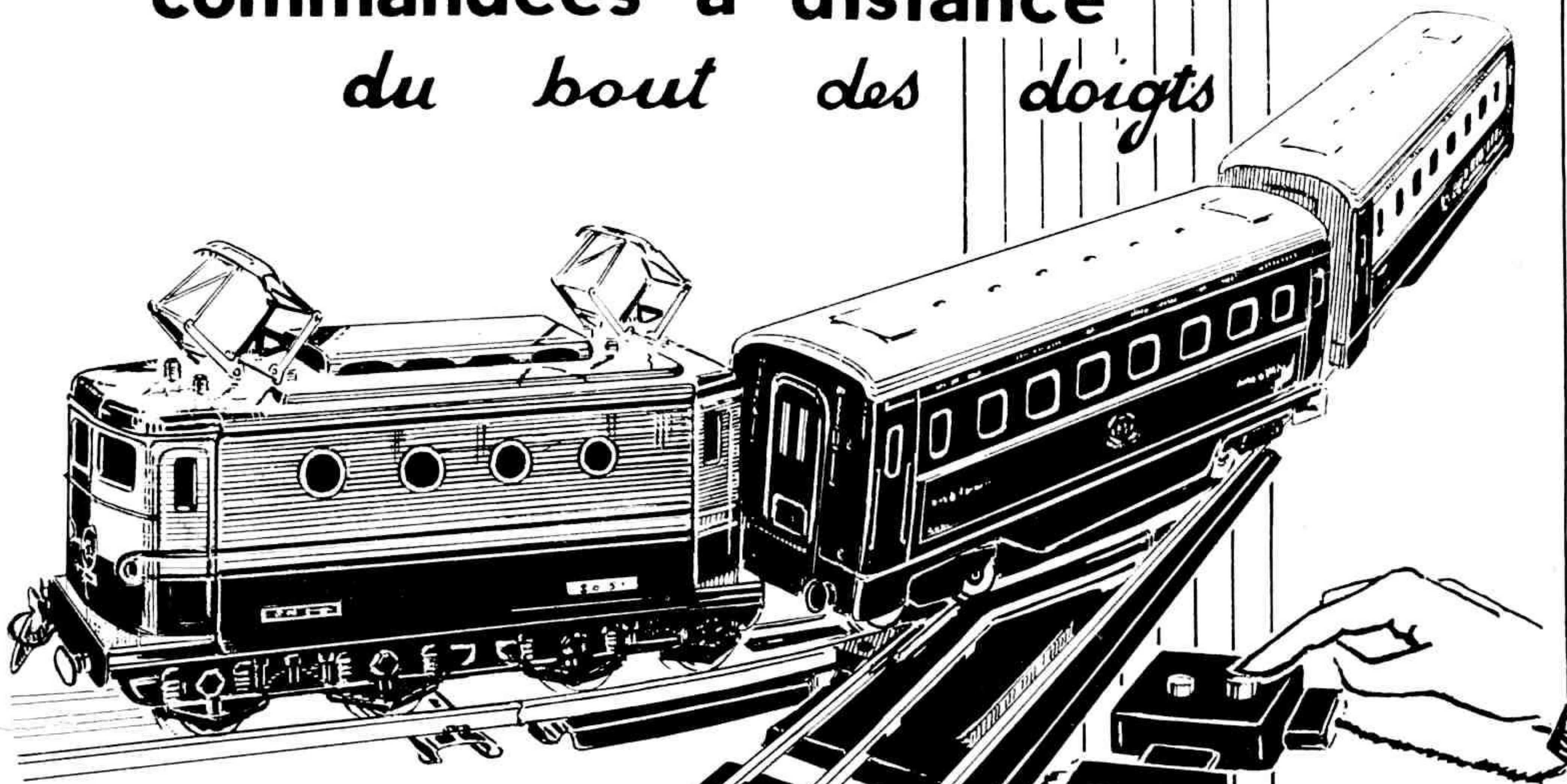
MOREL PRESENTE
LE CIGARE VOLANT

•
Pourquoi Fangio gagne

•
Le satellite artificiel français



Toutes les manoeuvres
commandées à distance
du bout des doigts



« Le Drapeau » (voyageurs)

« Le Provençal » (marchandises)

17.000 F

AVEC
LES
NOUVEAUX

TRAINS HORNBY
télécommandés



Formidable! c'est le vrai!

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.

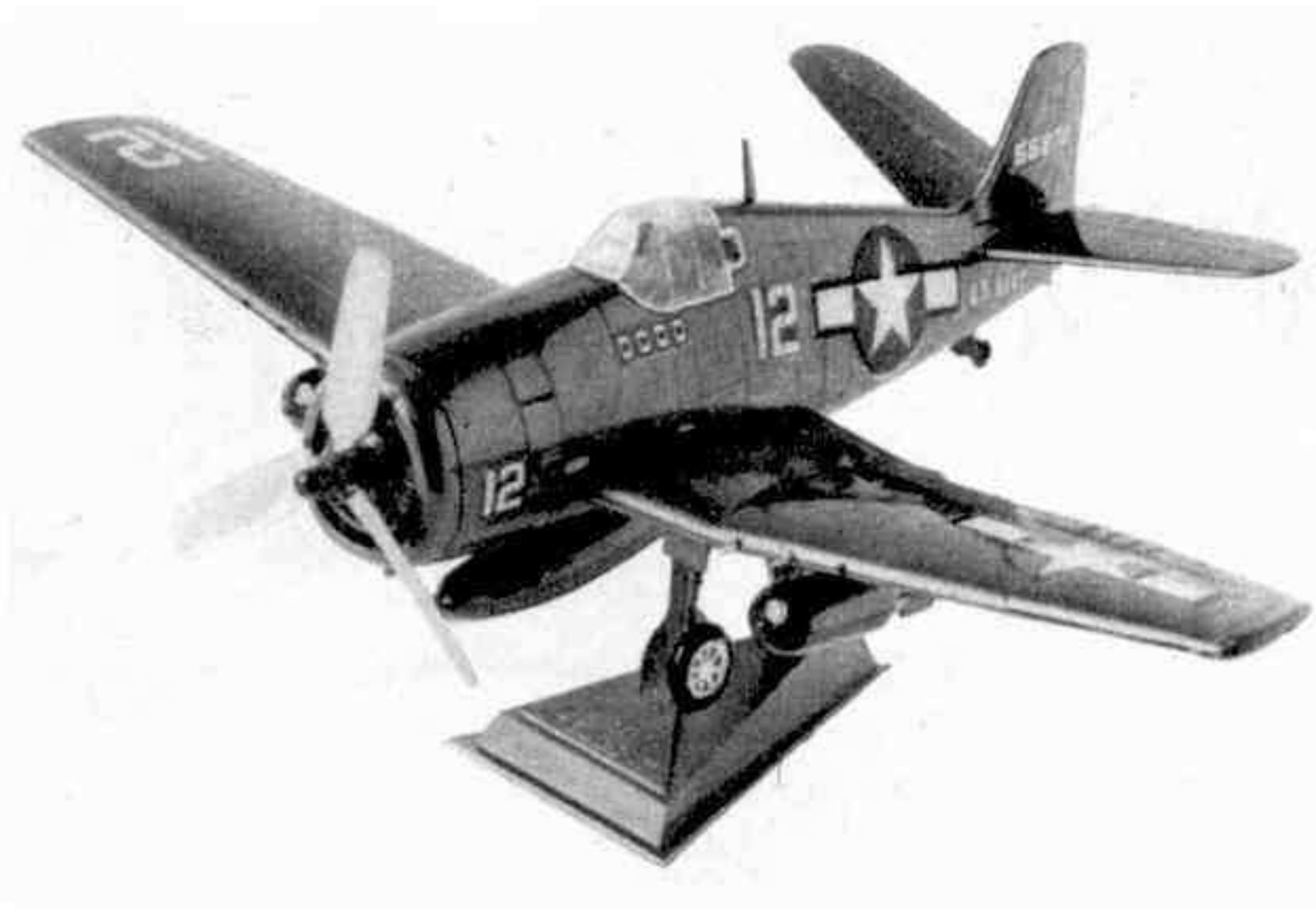
De réputation mondiale, ils sont en vente dans tous les grands magasins, magasins de jouets, spécialistes du modèle réduit.

Egalement disponibles : Convair, Cutlass, Curtiss, Corsair, Stuka, etc...

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

SOCIÉTÉ J. R.

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



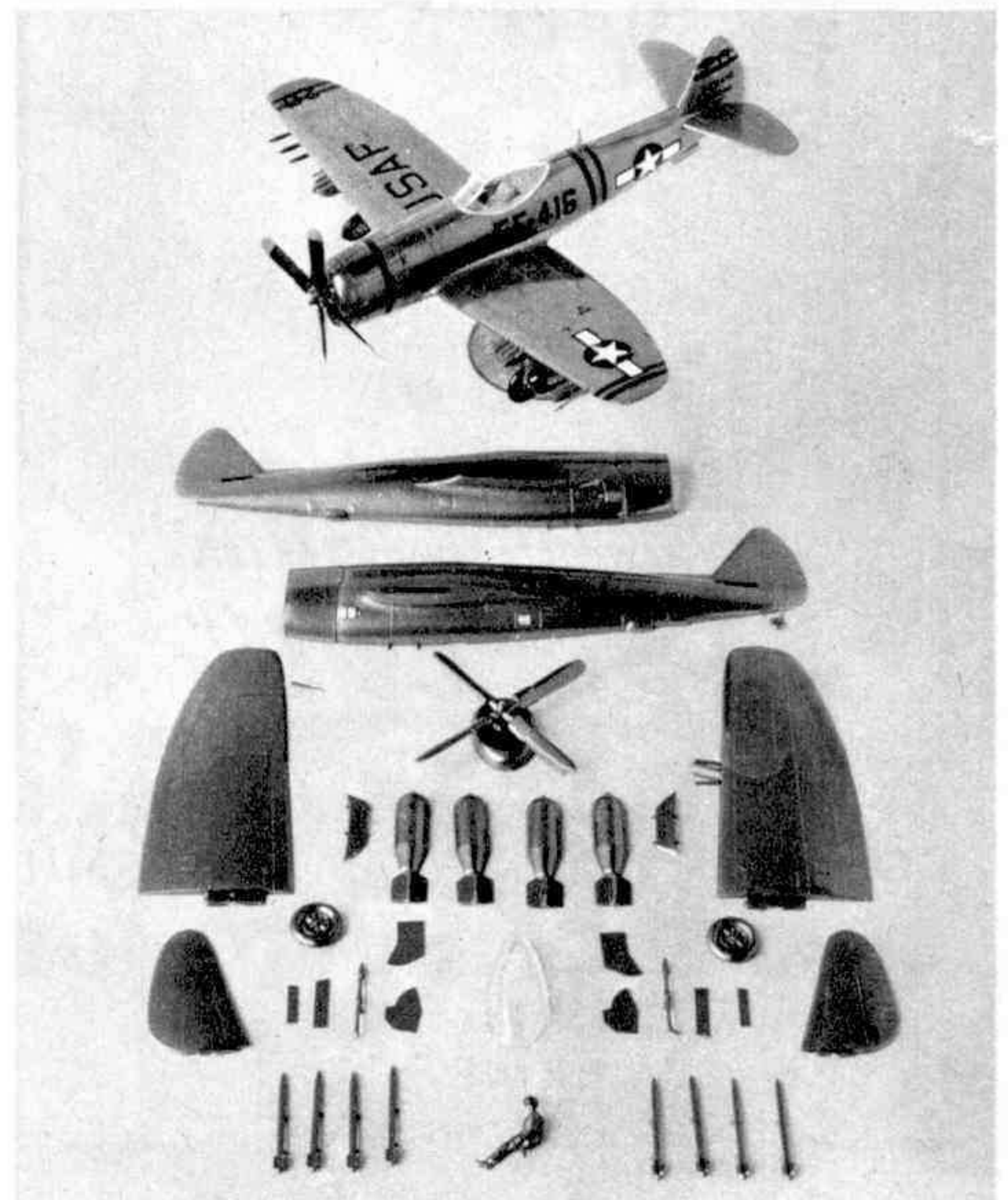
LE HELLCAT

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE ET L'UNION FRANÇAISE : CH. VUILLAUME



Le Super Sabre F.100

LE THUNDERBOLT



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

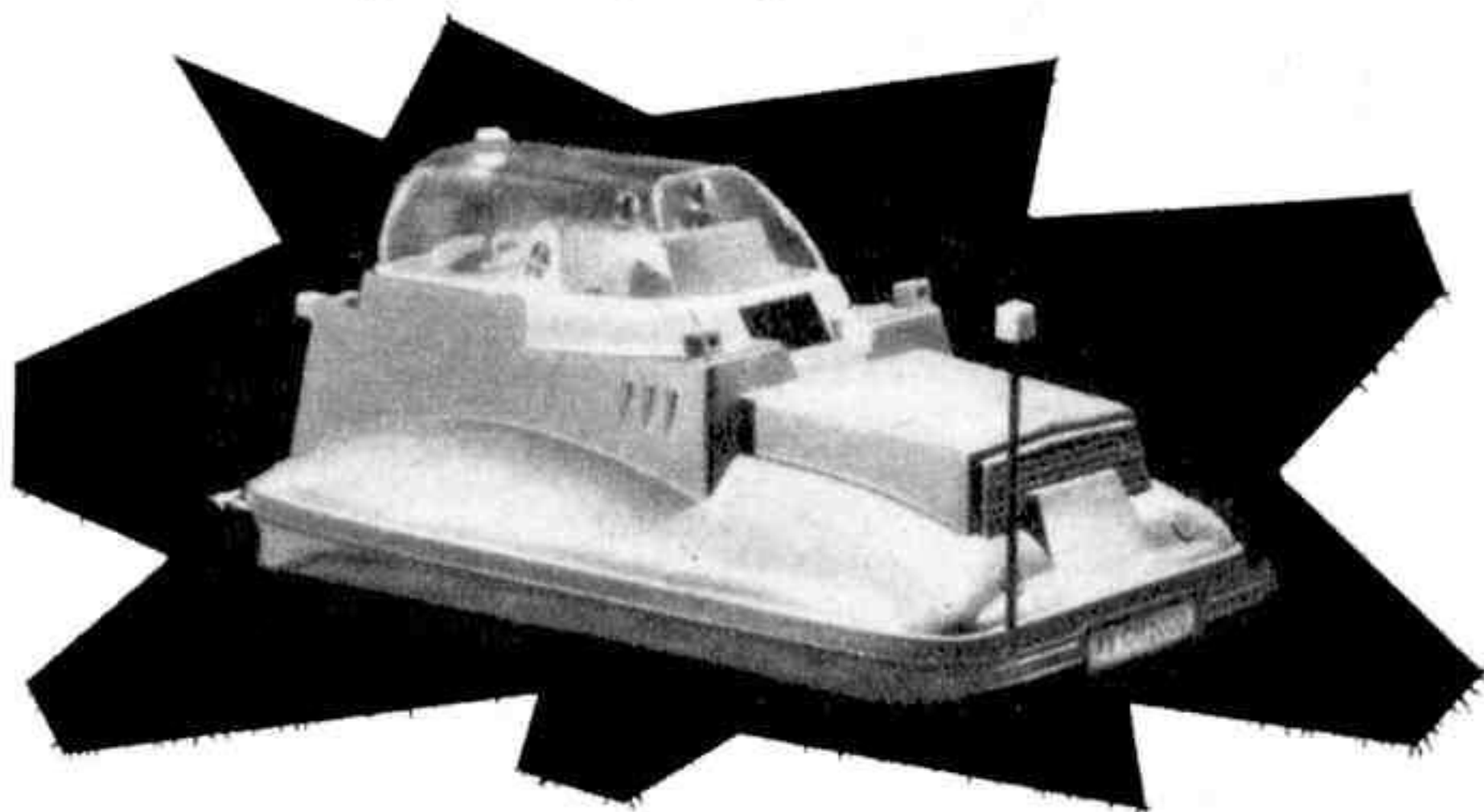


*COMME les CHAMPIONS
j'ai adopté les Patins
" SPEEDY "*

CHAMPION de FRANCE
COURSE - HOCKEY - ARTISTIQUE
CHAMPION du MONDE

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

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



LE CYBERCAR

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

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

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

JOUETS HACHETTE - en vente chez tous les marchands de jouets

ATTRAYANT ET ÉDUCATIF

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



Jouet garanti
INOFFENSIF

LE
JEUNE
CHIMISTE

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

EXPÉRIENCES DE CHIMIE

SCELLE - BELL

le Jeu de l'année

" la conquête du monde "

Oscar du jeu de société 1957

Que de perspicacité, que d'émotions, que de revirements au cours de cette conquête ! Il faut y avoir joué pour savoir à quel point ce jeu est prenante.

Albert Lamorisse le fameux réalisateur de « Ballon Rouge » et de « Crin Blanc » en est l'inventeur.

Jouez-y une fois, et vous serez enthousiasmés. La « CONQUÊTE DU MONDE » est un jeu qui passionne !



MIRO COMPANY

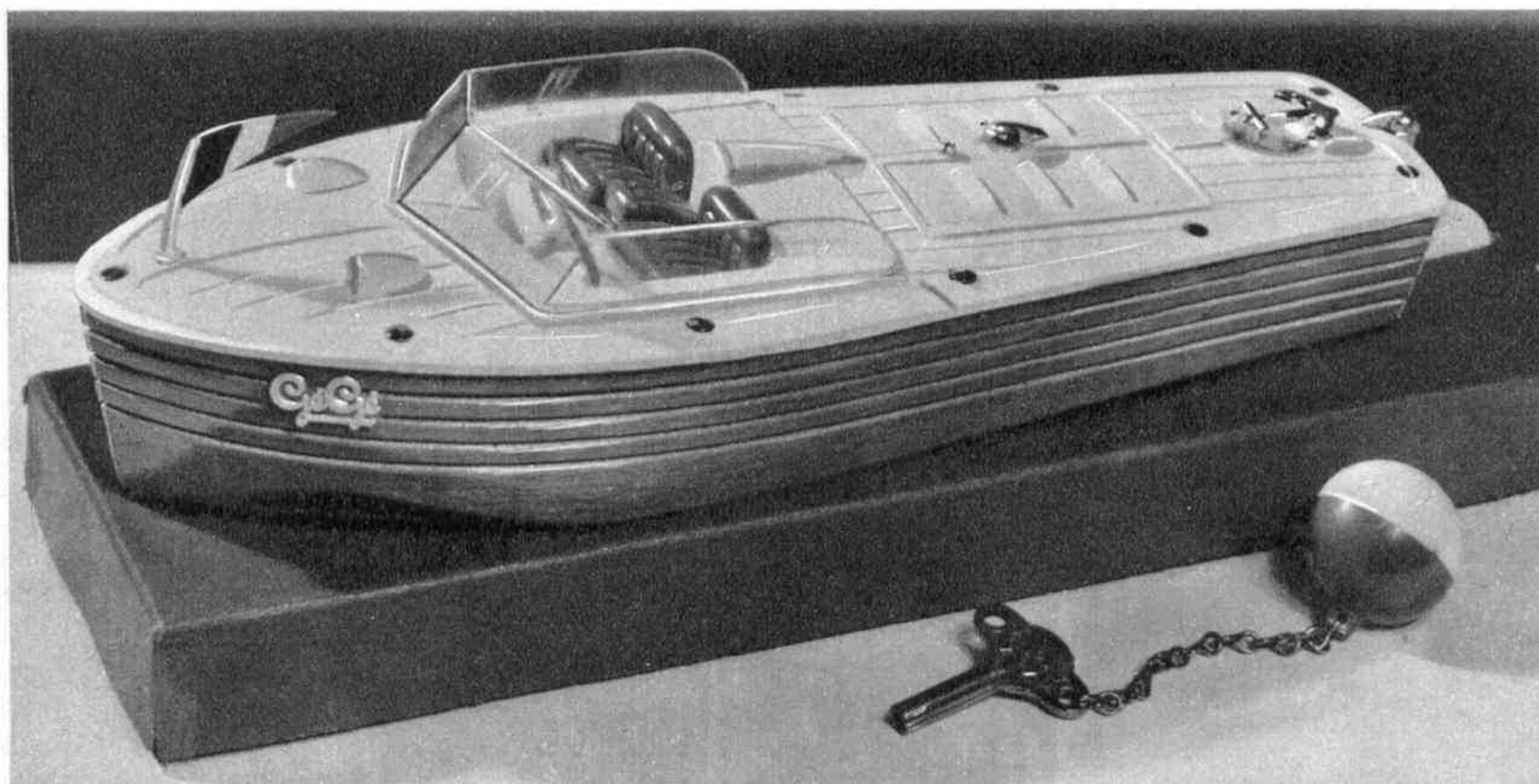
Miro
COMPANY

7, rue de Talleyrand - PARIS VII^e

Francis Amador

LE CANOT A MOTEUR

CéCé



Il reproduit exactement une vedette de grand luxe — Coque en bois dur verni, gracieusement effilée — Superstructure en matière plastique blanche — Deux sièges imitation cuir rouge — Volant — Pare-brise — Fanion — Clef de moteur livrée avec sa bouée visible et insubmersible — Longueur 29 cm.

C'EST UNE CRÉATION



CHEZ TOUS LES SPÉCIALISTES DU JOUET

A - P R O P O S

Dans mon dernier Editorial, je vous disais que le présent numéro vous apporterait des surprises et la réalisation de désirs que beaucoup d'entre vous ont souvent formulés. Jugez du résultat et faites-moi part de vos remarques, elles m'intéressent au plus haut point.

Le nouveau format, d'abord. Nous revenons avec ce numéro au format du « Meccano-Magazine » d'avant 1937, que certains de nos fidèles abonnés ont connu, ne serait-ce que par la collection de leur père. Ce grand format doit permettre d'utiliser des caractères plus lisibles et des clichés plus importants qui donneront encore plus d'attrait aux articles. Un nouveau procédé d'impression, appelé héliogravure, doit également vous donner toute satisfaction, notamment pour les photographies qui seront de plus en plus nombreuses à côté d'articles passionnants rédigés par l'équipe de « Meccano Magazine », à laquelle vient se joindre Guy Montassut, bien connu des auditeurs d'Europe N° 1. Tout cela doit faire de « Meccano-Magazine » une Revue des Jeunes de grande classe, encore plus digne de vous.

Le prix ensuite : grâce à un effort considérable, nous avons pu ramener le prix de « Meccano-Magazine » de 80 à 50 francs, ce qui, vous en conviendrez, est un beau tour de force. Bien entendu, que les lecteurs dont les abonnements sont en cours ne s'alarment pas, leur service sera prolongé proportionnellement.

Parallèlement à cet événement, le Club Dinky Toys commence à faire parler de lui, puisque les deux premières réunions viennent de se tenir au Mans et à Lyon. Je vous en parlerai plus longuement dans le prochain numéro.

Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à tous nos nouveaux lecteurs. Je suis persuadé que notre Magazine les intéressera et qu'ils désireront se procurer les numéros disponibles des années antérieures (octobre 1953 à mai 1954 épuisés). Qu'ils lisent le présent numéro et qu'ils veuillent bien nous faire part des articles qui les intéressent : nous avons procédé ainsi depuis quatre ans pour la plus grande satisfaction de nos anciens lecteurs.

Le Rédacteur en Chef.

Voulez-vous passer de merveilleuses vacances de Pâques à l'étranger ?
Désirez-vous visiter des capitales célèbres ?
Aimeriez-vous gagner des jouets magnifiques ?

PARTICIPEZ A NOTRE GRAND CONCOURS

Règlement dans le prochain numéro.

MECCANO-MAGAZINE - BOITE POSTALE N° 33-08 - PARIS-VIII^e
C. C. P. : PARIS 1459-67

Le numéro : 50 francs — Un an (12 numéros) : 500 francs
Belgique : 10 francs belges — Canada : 25 cents —
Suisse : 1 franc suisse — Italie : 150 liras.



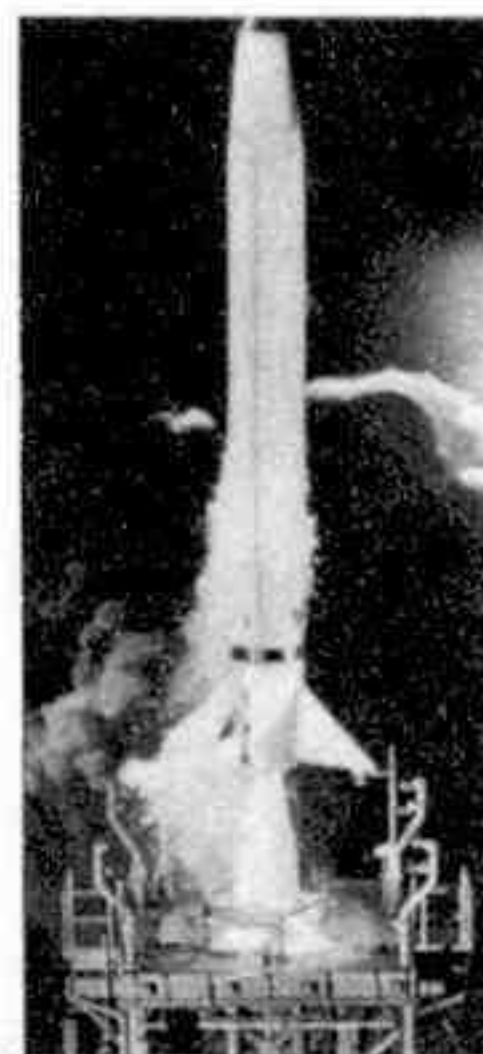
Le cigare volant, Auguste Morel aux commandes, va décoller page 10



Fangio, cinq fois Champion du monde, vous parle page 13



Chez les Pygmées, face à face avec un gorille page 18



Ce qui sera peut-être le satellite français page 20



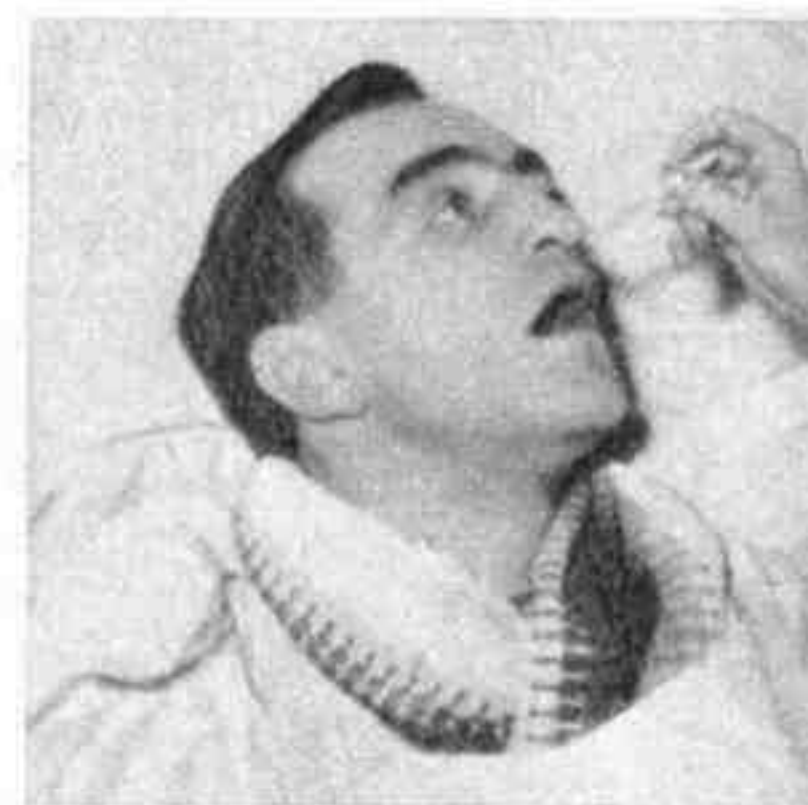
Quand vous aurez vingt ans, page 28

vous lirez aussi :

	pages
Trente jours dans le monde.....	6
Aviation : LE MIRAGE III.....	17
La « MARY CÉLESTE ».....	22
Sport : ROGER RIVIÈRE	23
Notre nouvelle : LA MÉNAGERIE FAIT DES CHANDELLES	24
Automobile : LE 44 ^e SALON.....	27
« J'AI VISITÉ LE NAUTILUS ».....	30
Cinéma : A PIED, A CHEVAL, EN VOITURE.	33
« JOUONS ENSEMBLE » avec Guy Montassut	36

30

JOURS DANS LE MONDE



Records sur records

WLADIMIR KUTS est sans rival pour la vedette du mois. A 30 ans l'ancien marin ukrainien a ravi, trois ans après sa première inscription sur les tablettes, le record du monde des 5.000 mètres à l'anglais Gordon Pirie : 13' 35" contre 13' 36" 8/10. Les temps mondiaux sur la distance ne cessent pas de nous offrir un passionnant chassé-croisé : 13' 57" 2/10, Zatopek (Tch.) 30-5-54; 13' 56" 6/10, Kuts (U.R.S.S.) 29-8-54; 13' 51" 6/10, Chataway (G.-B.) 13-10-54; 13' 51" 2/10, Kuts 23-10-54; 13' 50" 8/10, Iharos (Hongrie) 11-9-55; 13' 46" 8/10, Kuts 18-9-55; 13' 40" 6/10, Iharos 23-10-55; 13' 36" 8/10, Pirie (G.-B.) 19-6-56; 13' 35", Kuts 13-10-57.

MICHEL JAZY a abaissé à 3' 45" 6/10 son propre record national du 1.500 mètres, confirmant ainsi sa classe mondiale. Quelques jours plus tard Jacques Dohen a battu avec 14" 2/10 le record du 110 mètres haies. Mais nous préférons donner la palme photographique à un athlète moins connu, le régulier J.-P. Lassau qui a fait progresser de 36 centimètres le record du lancer de poids. Son ami et adversaire Thomas pourra-t-il dépasser encore ces 16 m. 55 ? On le saura en 1958.



HAUTE VOLTIGE DANS UN TORRENT PRÉFABRIQUÉ. Parmi les vagues, remous, tourbillons et cascades d'un torrent rendu artificiellement furieux par un système complexe de vanes et de chicanes, 250 passionnés de 15 nations ont disputé à Augsburg (Allemagne) les championnats internationaux de slalom, canoës et kayaks. De mémoire de concurrent on n'avait jamais vu d'épreuve aussi difficile. On admire ici un passage acrobatique de l'allemand Vogt qui devait gagner la catégorie kayak.



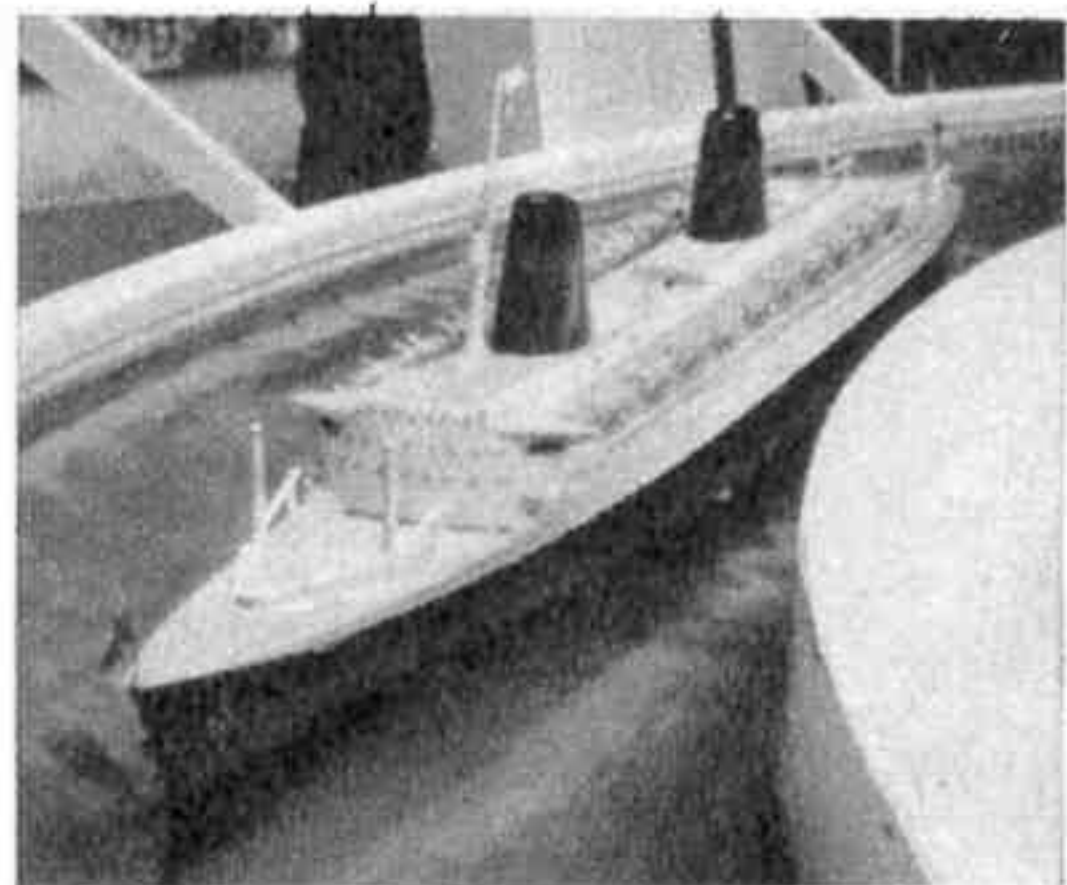
UN GRAND BRAVO AUSSI à l'espagnol Eduardo Admetilla qui plongeant à 100 mètres a ravi au Français Dumas le record du monde de descente sous-marine. La tentative victorieuse eut lieu dans les eaux de Carthagène. Eduardo plongea 8 mètres plus bas que Dumas.



Marines d'hier et d'aujourd'hui

UNE MAQUETTE ANIMÉE DU FUTUR SUPER-PAQUEBOT « FRANCE », présentée au stand de la Compagnie Générale Transatlantique, a fait la joie des curieux de tous âges, au dernier Salon Nautique. Il suffisait d'appuyer sur deux boutons pour qu'elle se mette à tourner régulièrement, dans un petit bassin circulaire... Pendant ce temps à Saint-Nazaire, aux Chantiers de l'Atlantique, on posait discrètement la première tôle de l'unité en vraie grandeur. Le paquebot sera lancé au début de 1960.

Le Salon Nautique parisien a constitué l'indiscutable première attraction du mois. Environ 250.000 visiteurs se sont pressés autour de ses maquettes et bâtiments. Les commandes de tir et les engins téléguidés de la Marine Nationale furent particulièrement entourés.



TOUJOURS L'ATOME. Le contre-amiral américain Martin Kehart a annoncé que le prochain porte-avions construit pour l'U.S. Fleet serait propulsé par l'énergie atomique. Il jaugera 85.000 tonnes, soit 25.000 de plus que le Forrestal.

Nous ne vous apprendrons rien en vous disant que le mois d'octobre s'est d'abord vécu sous le double signe du bébé-lune et de la grippe. Quotidiens et hebdomadaires vous ont amplement expliqué quand et comment vous risquiez de voir le satellite de M. Sedov et d'éviter les virus de nos frères les jaunes... Nous limiterons donc notre commentaire astro-médical à deux petites photographies : Ch. Humez grippé et M. Sedov serein.

CURIEUX LANCEMENT que celui effectué en septembre sur le Danube, près de Vienne. Les dimensions de la coque ont obligé à faire glisser latéralement le Perseus (1.500 tonnes) sur une dizaine de rampes disposées en parallèle.

UN DÉPART. Le vieux paquebot Pasteur qui se rouillait dans la réserve de navires de Landévennec, près de Brest, a pris la mer pour l'Allemagne. Entièrement remis à neuf il sera bientôt remis en ligne sur l'Atlantique Sud.

SOUS UNE OMBRELLE. Le premier escadron d'hélicoptères a été embarqué à bord du porte-avions U.S. Bulwark. Composé de 8 appareils il sera spécialisé dans la détection des sous-marins adverses. Les hélicoptères patrouilleront à basse altitude.

AVANT LA REINE D'ANGLETERRE en visite Outre-Atlantique les jeunes de Jamestown (Virginie) ont été admis à visiter des navires apparemment sortis de livres d'images. Il s'agissait des copies fidèles des bâtiments qui amenèrent au Nouveau Monde les premiers immigrants britanniques.



Les animaux vous parlent

UN CHIEN (ITALIEN) LIT ET ÉCRIT. Inez Corridora, de Brescia (Italie) dit posséder un chien peu ordinaire : « Peg, 8 ans, sait lire et écrire... Il répond aux questions en assemblant les lettres d'un jeu de cubes alphabétique ». Au moment où nous nous apprêtons à vérifier l'information... nous avons appris que sa maîtresse comptant bientôt l'emmener à Londres, commençait à lui apprendre l'anglais!

UN AUTRE (FRANÇAIS) PATINE. Se sentant aussi à l'aise sur la glace qu'un canard dans l'eau, « Louis », caniche français, a été l'une des attractions vedettes d'un spectacle sur glace présenté dans un grand hôtel de Chicago. Il patinait vraiment, avec un style merveilleux.

LES CHATTES, ELLES, FUMENT. De par la volonté de quelques savants américains, quelques chattes se sont mises à fumer. On leur a appliqué sur le museau un masque spécial. Il s'agissait de mesurer ultérieurement, à l'aide de produits radioactifs, la quantité de nicotine du sang et des voies respiratoires.

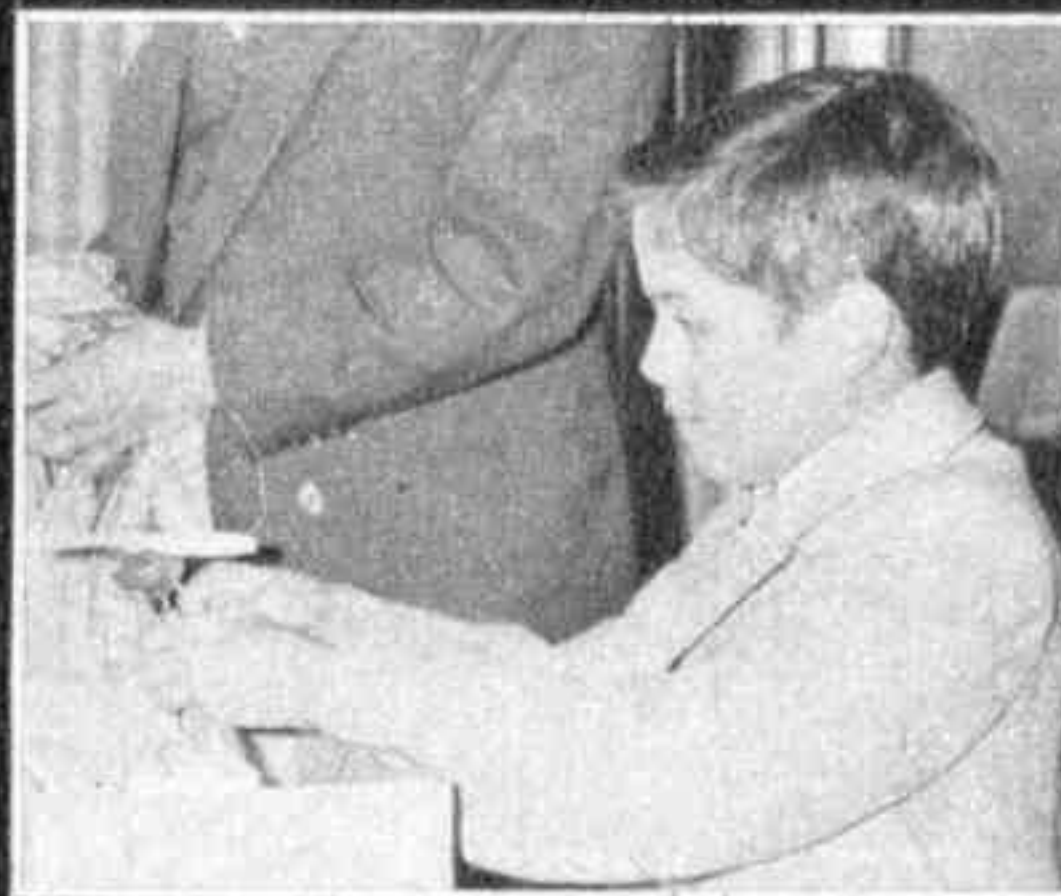
PAUVRES MOINEAUX que l'on combat maintenant au magnétophone. Le directeur du jardin zoologique de Blijdorf, à Rotterdam, n'a trouvé que ce moyen de lutter contre leur invasion. A l'heure où ils sont le plus nombreux on transmet par haut-parleur quelques cris déchirants d'un moineau : les autres s'envolent immédiatement.

LES ABEILLES NE PIQUERONT PLUS. Deux savants de l'Université de Pensylvanie (U.S.A.) viennent de mettre au point une nouvelle méthode pour protéger les apiculteurs des piqûres d'abeilles. Ils disposent près des ruches des haut-parleurs (encore) diffusant certaines ondes sonores. Dans certains cas, les insectes sont complètement paralysés. Ils ne piquent même plus.

ÉLÉPHANTS VINDICATIFS. Le chef d'une tribu de chasseurs de la montagne nord-vietnamienne n'aurait pas dû rater le gros mâle qu'il pistait depuis neuf jours. L'éléphant blessé le suivit et, avant de disparaître sous une grêle de flèches lancées par tous les villageois eut le temps de détruire sa paillette... Trois heures plus tard un troupeau de huit pachydermes revenait à la charge et rasait complètement le village.

Interdit aux parents

IL S'AMUSAIT CE JOUR-LÀ avec l'hélice de l'hydroglisseur que son père lui avait acheté à l'occasion de son voyage à Paris. Dans quelques semaines le visage de Michael vous sera autrement familier. Il s'appelle Michael... Chaplin est naturellement le fils du grand « Charlot ». Vous pourrez le voir dans le film « Un roi à New York ».



KELFI RACHID (14 ans) ET HOS-SINE REZKI (19 ans), tous deux d'Afrique du Nord ont passé 10 jours merveilleux à Paris, en récompense de leurs excellentes réponses au concours « Que pensez-vous de la Radio-Télévision française? ». Si vous participez au prochain grand concours de « Meccano Magazine » des surprises encore plus extraordinaires vous seront réservées.

DEVANT LA ROUE CHAMPIONNE DU MONDE. Cette seule roue résu-mera ce mois nos variétés automobiles : le pneu de 2 m. 20 du camion « champion du monde » présenté au Salon de l'Auto, le 600 chevaux et plus de 100 tonnes Berliet. Si le Salon vous intéresse, vous vous reporterez en effet très vite page 27 de ce numéro. Nous y avons pris rendez-vous à votre intention avec Alain Bourrillon.



Ciel du monde

UNE ARMÉNIENNE DE 110 ANS a pris pour la première fois de sa vie un avion à Orly. Elle partait embrasser à Téhéran un de ses fils qu'elle n'avait pas vu depuis quelque trente ans. Mme Malik Abdavian battit ainsi de dix-huit ans le plus vieux passager français du mois : Mathurin Duval, de Saint-Brieuc, né en 1865.

TOILETTE ROYALE. Un traitement très spécial a conféré un « royal » poli à l'avion qui emporta au-dessus de l'Atlantique Elisabeth II et le prince Philip. Pendant plusieurs jours des douzaines d'ingénieurs vérifièrent à la loupe commandes et mécanismes du DC-7C des souverains britanniques.

LES AVRO « VULCAN » bombardiers quadrireacteurs à aile delta sont maintenant en service régulier dans la R.A.F. Et au centre spécialisé anglais de Waddington (Lincolnshire) les équipages à l'entraînement alternent figures acrobatiques et parkings au centimètre. Les appareils portent les emblèmes de l'escadron 617, celui qui s'est illustré pendant la guerre par la destruction des barrages de la Rhur.



SILENCE DANS L'AIR! De curieuses ailettes sont essayées comme silencieux sur les moteurs des futurs quadrireacteurs DC-8. En vol elles disparaissent dans la structure arrière du moteur. Au moment où le bruit doit être réduit elles apparaissent et se disposent de façon à provoquer un mélange plus rapide du gaz d'échappement et de l'air froid. Le bruit est dilué!

LE TÉLÉPHONE est maintenant à la disposition des voyageurs, surtout des hommes d'affaires, qui choisissent l'avion entre Chicago et Détroit. Une compagnie a équipé de radio-téléphone 12 de ses appareils. La communication de 3 minutes coûte de 500 à 2.000 francs, suivant la distance des appels.

LES SOVIÉTIQUES ONT RÉVÉLÉ qu'ils possédaient un engin à décollage vertical, réacteur volant assez semblable au fameux lit-cage britannique. Pendant ce temps, l'Atar volant français type P 3 effectuait ses premiers essais... monté sur la plate-forme d'un wagon de chemin de fer.

LE 2.000.000^e PASSAGER 1957 d'Air France a eu la surprise, à sa descente d'avion, de recevoir une splendide Dauphine bleu azur. Le sourire de M. Opitz, ingénieur munichois, faisait plaisir à voir... bien que l'on ait oublié de penser à sa grande taille (plus de 1 m. 85) qui allait rendre sa prise de vol particulièrement délicate.

RENDEZ-VOUS AU POLE NORD est le sous-titre que nous offrent ce mois les deux grandes compagnies américaines PAA et TWA. Après les scandinaves (SAS) elles ont chacune ouvert une ligne régulière transpolaire Europe Occidentale-côte pacifique des Etats-Unis, via le « sommet du monde ». A bord de palaces volants climatisés, tel ce Lockheed « Jetstream » les voyageurs en complet veston ou robe légère survolent sans histoire plusieurs milliers de kilomètres de banquises et de terres glacées. Le vol dure moins de 20 heures, à près de 500 kilomètres-heure de moyenne. Les réservoirs des ailes à grand allongement (capacité 45.000 litres), assurent en effet plus de 10.000 kms d'autonomie.



Tous les azimuts de l'aventure

L'ABOMINABLE HOMME... DES MERS. Un homme mystérieux se promène au fond des mers, à quelque 4.500 mètres de la surface. C'est du moins ce qu'a avancé un savant britannique, le docteur Anthony Laughton. Il a montré à ses confrères ébahis d'étranges empreintes de pieds, prises au large des côtes d'Irlande.

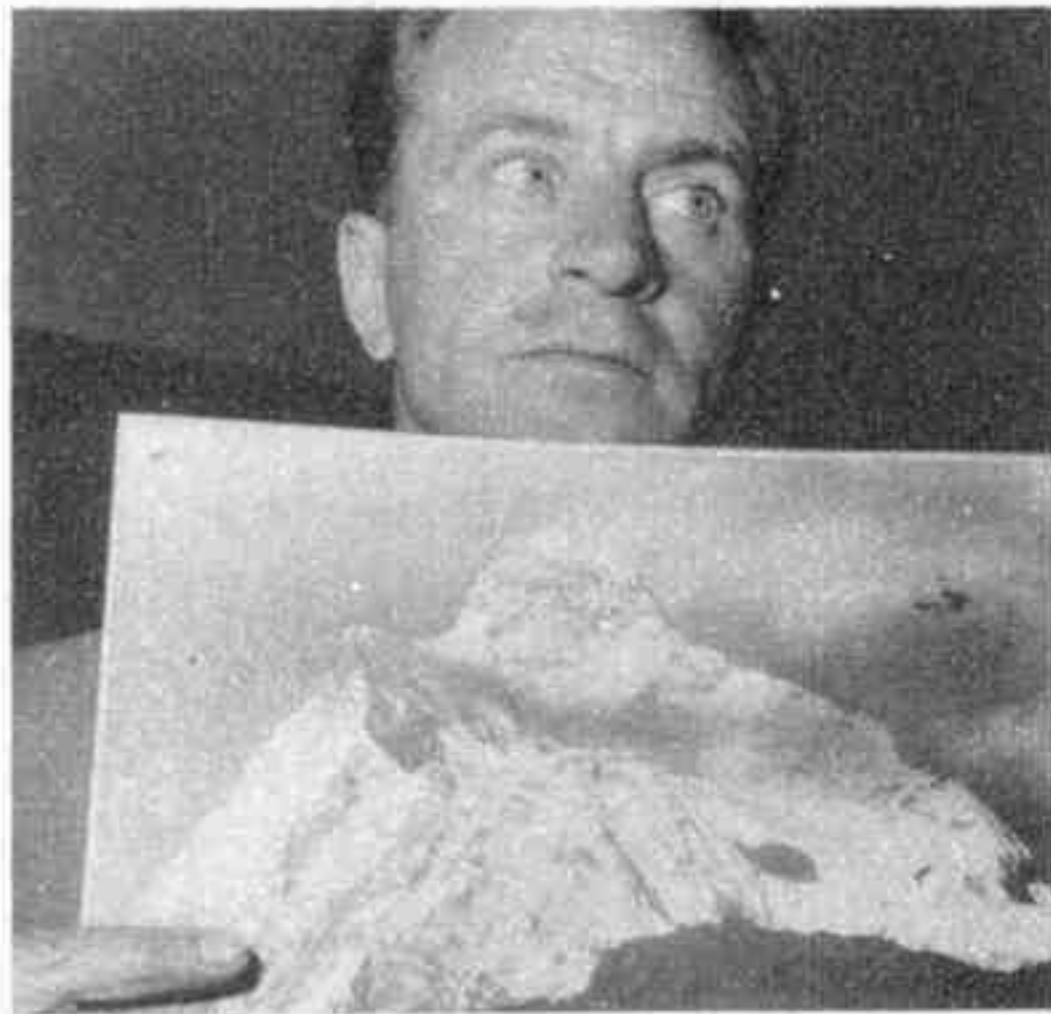
LES INDIENS ATTAQUENT! Les Indiens Caiapos, appartenant à une tribu non pacifiée du Brésil, ont effectué un raid contre un village dans le meilleur style western. Mais comme nous sommes en 1957, les assiégés ont été évacués par avion... Il leur demeura interdit de tirer : on espère un jour prochain gagner les attaquants à la civilisation!... Les négociations sont ouvertes.

UN MAMMOUTH EN SEINE-ET-OISE. Les coups de pioche d'un terrassier ont mis fortuitement à jour, à Limay (Seine-et-Oise), une splendide défense de mammouth, une des mieux conservées qui ait jusqu'à présent été découvertes en France. Longueur : 2 m. 40; diamètre à la base : 22 centimètres.



GROS PLANS DE REQUINS. Un explorateur sous-marin allemand Hans Hass, qui s'est rendu célèbre par des gros plans photographiques des requins de la mer Rouge, a quitté Cannes, à bord de son côtre Zarifa. Au cours d'une croisière de cinq années dans l'Océan Indien et les mers du sud, il tournera des films pour la télévision.

CONNAISSEZ-VOUS LE JANNU?
Le Chamoniard Pierre Leroux vous montre une photo du Mont Jannu, dans l'Himalaya. Il en tentera bientôt l'ascension, avec une expédition dirigée par Guido Magnone.



ON VOYAGE... A LA BOMBARD.
Jean Lacombe, parisien de 38 ans, a quitté New York à la mi-octobre, à bord d'un radeau de caoutchouc de 4 m. 50, l'« Hippocampe ». Une rame faisant office de gouvernail, le solitaire s'est donné comme objectif Halifax, 1.000 kilomètres plus au nord. Il n'emportait ni eau, ni vivres.

ON RENTRE... AVEC UN DRAGON.
Après un séjour de vingt mois en Indonésie, une expédition française dirigée par Guy Piazzini est rentrée à Paris avec une ample moisson de documents sur la tribu des Dayaks, anciens coupeurs de tête de Bornéo. Les cinéastes ont réussi à filmer un lézard géant, dit de Komodo, vestige préhistorique oublié par la nature dans les seules petites îles de la Sonde.

Curieuse planète

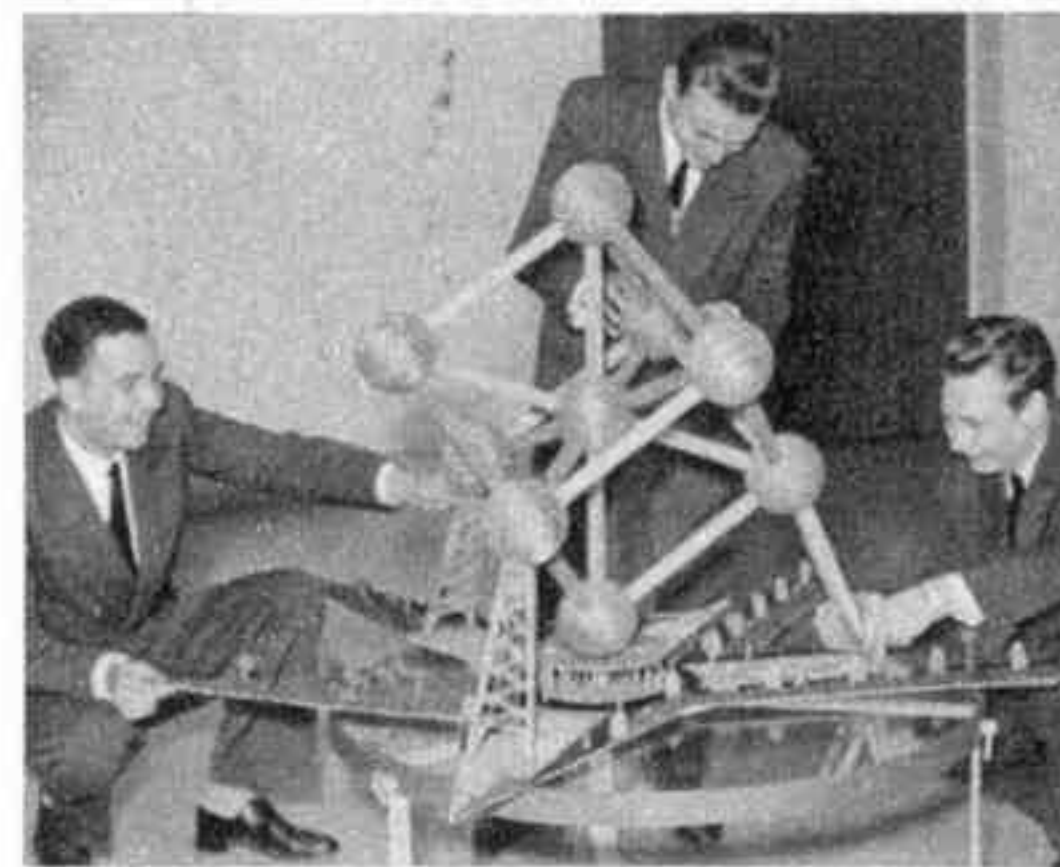
UN ROBOT IMITATEUR a vu le jour dans les laboratoires de l'Université d'Edimbourg, sous le nom de Pat. Ses cordes vocales sont des impressions électroniques ultra-fines, sur plaque de verre. Le résultat est que Pat, non seulement parle et chante, mais aussi est capable d'imiter la voix d'un enfant, d'un étranger... ou d'un ivrogne.

CHAPEAUX POUR LES MEULES.
Certains paysans allemands ont trouvé une solution originale pour protéger leurs meules de paille lorsque le temps tourne à l'orage. Ils les coiffent de chapeaux légers, des cônes de papier imperméable.

LE PREMIER TIMBRE-POSTE ÉLECTRONIQUE vient d'être mis en vente en Angleterre. Il est recouvert d'une pellicule conductrice de l'électricité. La conséquence est que des machines spéciales pourront trier le courrier en quelques instants, séparant facilement les lettres qui l'ont reçu des autres correspondances.

UN CONSERVATOIRE DE CRIS D'ANIMAUX a été fondé à l'Université Cornell, aux Etats-Unis. Il ne s'agit pas d'une plaisanterie : on vous y communique sur simple demande les cris des animaux les plus divers, du rugissement des lions au crissement des cigales.

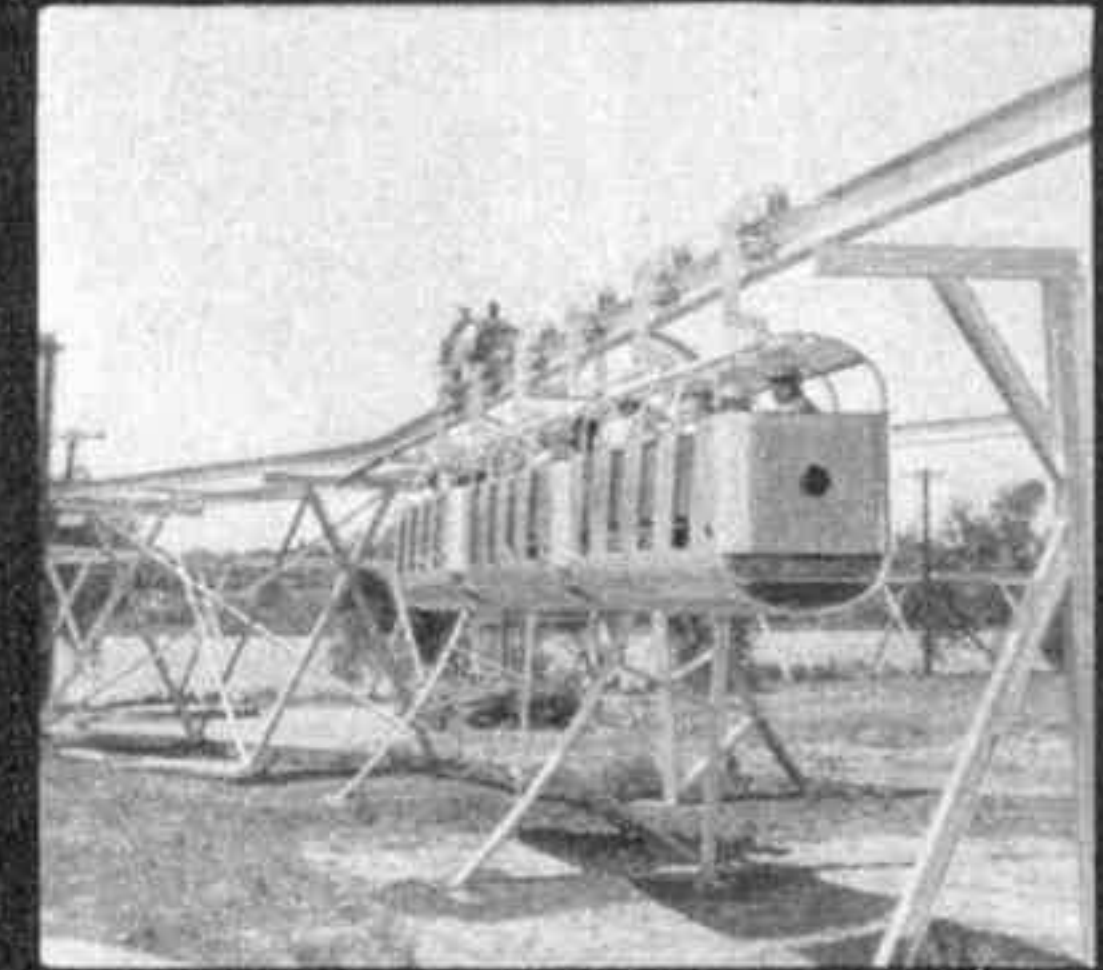
LE PREMIER ATOMIUM DE BRUXELLES : 1.350 GRAMMES. L'Atomium, clou de la prochaine exposition universelle de Bruxelles, n'a pas été achevé avec quelques mois d'avance. C'est sa reproduction au 1/120^e, entièrement réalisée avec des bouts d'allumettes, que nous présentent trois jeunes bricoleurs belges : « Notre maquette nous a pris 450 heures de loisirs. Il nous a fallu 18.000 allumettes et 26 tubes de colle ».



POURQUOI CREUSER SOUS LA MANCHE? demande un ingénieur danois M. Lassen-Nielsen : « Il serait si facile de « poser » un tunnel préfabriqué spécial au fond de la mer ». Le tube franco-anglais serait composé de sections de 100 mètres de long, mises à flots, immergées puis assemblées au fond du Channel.

POUR GREFFER FACILEMENT LES DENTS il suffit d'opérer à une température de -70°. C'est ce qu'a prétendu le professeur Brajo de l'Université de Pérouse. Une seule précaution à prendre (selon lui) : il faut que le groupe sanguin de l'individu qui bénéficie de la greffe soit le même que celui auquel appartenait la molaire.

Tous les monorails ne sont pas allemands, témoin ce curieux petit chemin de fer d'Akron (Ohio). Installé dans un parc d'attractions il court au-dessous d'un rail de près de 2 kilomètres. Chaque wagon, peint en rouge et acier, offre 8 places... et il paraît surtout que les voyageurs s'amuse beaucoup.



ON EN PARLERA EN NOVEMBRE :

QUATRE TECHNICIENS (DONT UNE FEMME) VONT TRAVERSER LE CONTINENT AMÉRICAIN EN BALLON.

Au cours des quinze premiers jours de novembre, quatre aéronautes dont une femme vont entreprendre une traversée peu banale. Partant de San-Diéggo, ville américaine de la côte de l'Océan Pacifique, ils vont à bord d'un ballon en matière plastique tenter de rejoindre la côte Atlantique. Le voyage durera entre trois et six jours et se déroulera à une altitude d'environ 3.000 mètres. Toutefois, le ballon s'élèvera un moment jusqu'à 10.000 mètres. Les aéronautes endosseront alors des vêtements chauds et porteront des masques à oxygène. Quant à la jeune femme qui fera partie de l'équipage elle sera spécialement chargée de prendre des photos et de... faire la cuisine.

Au départ le ballon aura 13 mètres de diamètre mais au fur et à mesure qu'il montera dans le ciel il s'agrandira et finira par mesurer plus de 50 mètres de diamètre. Au cas où le ballon se créverait un parachute toujours ouvert retiendrait la nacelle dans sa chute vers le sol.

Les aéronautes seront continuellement en communication avec les stations météorologistes. Ce voyage doit permettre d'approfondir nos connaissances sur la vitesse du vent, la formation du temps, la naissance et la mort des nuages.



En moins de 5 minutes, aux commandes de l'Atar P. 2 (à droite), le pilote d'essai Auguste Morel devient le ludion du ciel. Le jet savamment orienté de son réacteur sans ailes ni gouvernes lui permet de se jouer de la pesanteur.

Le cigare volant

Le bruit infernal choque tous les tympan. Sur l'aire bétonnée à l'épreuve de la chaleur, l'étrange engin, posé nez au ciel sur d'étroites béquilles, se cabre soudain. Un soubresaut plus violent et il s'arrache du sol. Les témoins aux oreilles meurtries le voient ondoyer légèrement. Mais il rectifie bientôt une parfaite verticale. Le décollage a réussi. Toujours à 90 degrés, l'appareil prend progressivement 20, 50, 100 mètres. A cette hauteur il bascule progressivement vers l'avant, en commençant à avancer à l'horizontale. Encore vingt secondes et il se comporte comme s'il disposait d'une paire d'ailes classiques. Il disparaît à l'horizon à une vitesse supersonique... Dix minutes plus tard il réapparaît, bascule vers l'arrière, se pose doucement sur ses béquilles. Auguste Morel descend du cockpit par une échelle et s'avance vers nous : « Messieurs, l'aile annulaire vient de réussir sa première conversion. La France possède maintenant un Cigare Volant ».

Auguste Morel me serre la main. Cet homme est d'abord un visage au front très haut, d'autant plus haut que ses cheveux sont coupés très courts. On ne lit aucune malice dans ses yeux petits et noirs. Il va répondre complaisamment à mes questions.

Nous avons pris rendez-vous sur le terrain même où se réalisera l'année prochaine l'exacte scène que vous venez de vivre. Une gigantesque piste à 35 kilomètres de Paris, légèrement à l'ouest de Melun. Une rase campagne où l'horizon des champs de betteraves n'est arrêté que par les arêtes vives d'immenses murs, des blockhaus qui abritent bureaux d'études, ateliers de fabrication et bases d'essais de la Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Aviation (S.N.E.C.M.A.).

Un dessin de science-fiction

Aujourd'hui il ne s'agit pas encore de voir voler le « Cigare Volant », autrement baptisé le Coléoptère, mais son modèle préliminaire, l'Atar Volant P 2.

Auguste Morel me conduit près du P 2. L'appareil est uniquement composé d'un turboréacteur pointant vers le ciel; sa buse d'entrée d'air fait songer à un dessin de science-fiction, avec ses 4 pattes métalliques. Poids de l'ensemble avec ses réservoirs de kérosène pleins, le pilote installé dans son rudimentaire fauteuil supérieur : 2.600 kilos. Le réacteur, un Atard D, développe 2.900 kilos de poussée. L'Atar Volant peut évoluer librement dans les airs parce que la puissance de son réacteur est supérieure à son propre poids.

Ballet fantastique à 200 mètres

Gravissant une échelle métallique le pilote s'installe aux commandes. Coiffé d'un gros casque blanc, le corps lacéré de harnais, il est assis sur un curieux fauteuil. Le tableau de bord est particulièrement réduit : quelques cadrans et 2 manettes. La première qu'Auguste Morel tient de sa main droite est le manche à balai, pas plus gros que le levier d'embrayage d'une voiture; la seconde maintenue par la main gauche jette un éclat métallique. C'est la manette des gaz.

Depuis le sol j'observe soigneusement la manœuvre. La main gauche d'Auguste Morel vient de bouger.



le cigare volant

Un hullement sinistre emplît l'atmosphère. Le jet du réacteur s'échappant à la base de l'appareil soulève un épais nuage blanc. L'aiguille du manomètre donnant la puissance développée par le réacteur grimpe à toute allure : 2.000, 2.600, 2.700 kilos...

Le long tube métallique a vascillé sur sa base. Pour lui la pesanteur a fini d'exister : la puissance dégagée par le turboréacteur en furie est maintenant supérieure à son poids. L'Atar Volant décolle lentement et s'élève dans les airs verticalement, comme un hélicoptère. Le voilà à 30, 50, 100 mètres au-dessus du sol. L'appareil s'est arrêté pile, reste un moment immobile, puis repart à gauche, tourne à droite, dessinant dans le ciel une extraordinaire danse. L'ATAR grimpe jusqu'à 200 mètres et après cinq minutes d'évolution redescend jusqu'au sol, comme un ascenseur, se posant avec précision à l'intérieur d'un cercle de 6 mètres de diamètre. Je m'approche d'Auguste Morel et lui demande :

— Pourquoi êtes-vous monté si haut ?

— *Par prudence ! 200 mètres est à peu près la limite minimum à laquelle peut fonctionner mon siège éjectable. Au-dessous j'ai tous les risques du plombier-zingueur qui répare une gouttière.*

— Avez-vous eu peur lorsque pour la première fois vous avez grimpé à bord de l'Atar Volant ?

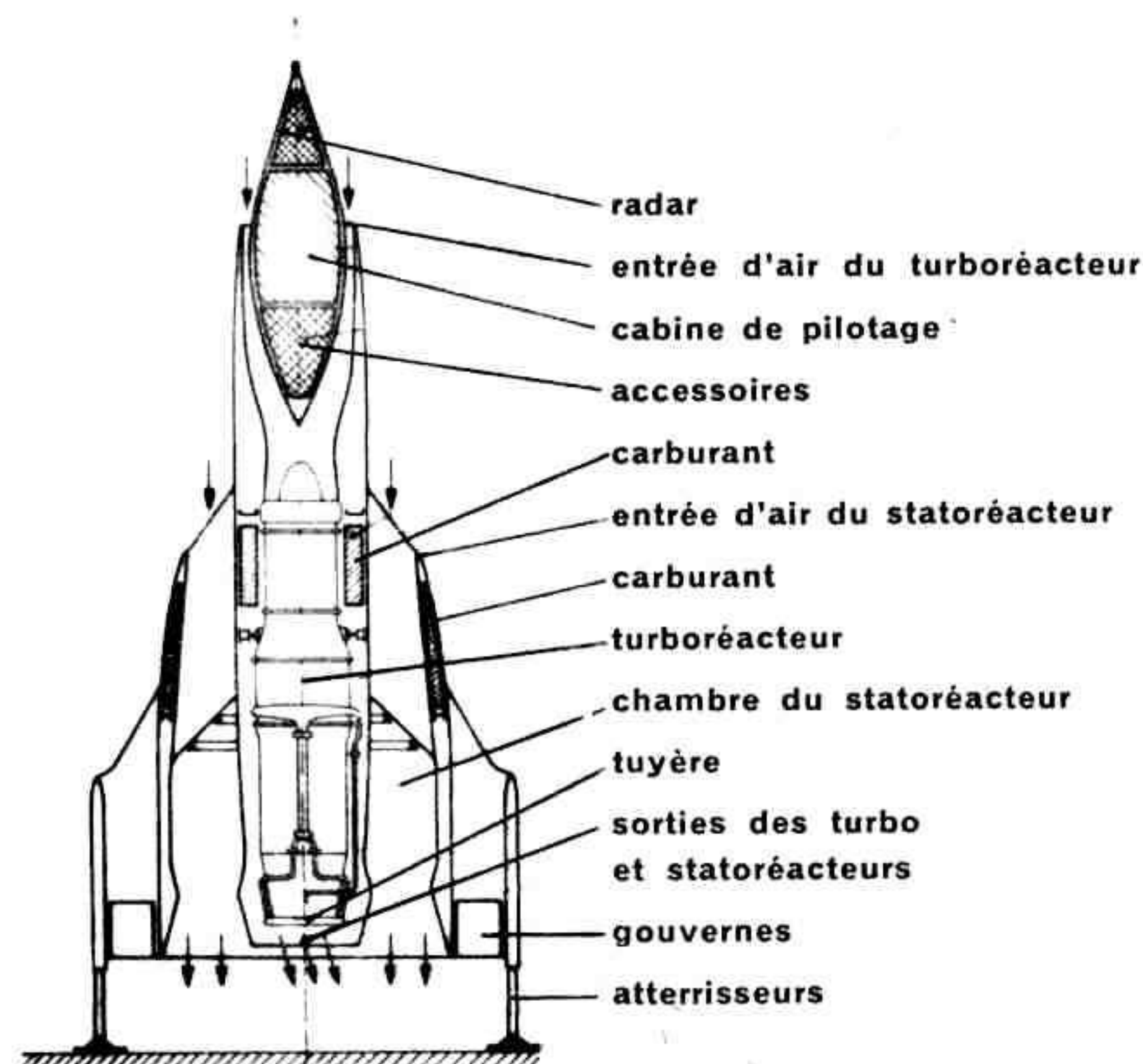
— *Oui, bien sûr. Le modèle antérieur, l'Atar Volant type P.1 donnait toutes satisfactions, mais il était télécommandé par radio. La question qui demeurait sans réponse était comment se comporterait le P.2, qui lui ressemblait comme un frère sauf qu'il devait être piloté par un être humain. Ce qui m'impressionna lors du premier vol ? Le bruit... mais aussi la grande maniabilité de l'engin.*

La piste a 6 mètres de côté

L'Atar Volant P. 3 dont le premier vol est imminent aura un cockpit complètement équipé et caréné. Avec le P.4 l'Atar Volant perdra son nom, gagnera celui de Coléoptère. L'engin sera doté d'une aile annulaire, c'est-à-dire que le réacteur, un Atar développant

AUGUSTE MOREL : 1.900 HEURES D'ESSAIS.

Le pilote Auguste Morel a 37 ans, mesure 1 m. 70, pèse 70 kilos, est le père de deux jeunes enfants. Formé pilote par la R.A.F. il a d'abord assuré en Afrique du Nord la réception des appareils de l'Aéro-Navale. De 1948 à 1952, il éprouve au Centre d'Essais de Brétigny les réacteurs des plus rapides appareils français. En 1952 il entre à la S.N.E.C.M.A., pour s'occuper de l'ATAR VOLANT. Il totalise aujourd'hui plus de 3.000 heures de vol dont près de 1.900 en essais ou réceptions.



La première maquette du Cigare Volant ou Coléoptère P. 4. C'est cette coupe que nous avons utilisée pour établir notre document couverture, sachant de bonne source qu'avant un an la réalité rejoindrait la fiction.

4.500 kilos de poussée, sera logé à l'intérieur d'un manchon métallique. Les renseignements officiellement communiqués sont imprécis mais on pense généralement que le premier vol aura lieu courant 1958. Le Cigare Volant serait en grande partie achevé.

— Pourquoi cette aile annulaire ?

— *D'après les calculs des techniciens, il semble que l'aile annulaire possède de nombreuses qualités, notamment celle de faciliter le passage de la position verticale à la position horizontale.*

— Quels avantages présente le Coléoptère ?

— *Ils tiennent en un seul mot : il n'a pas besoin de pistes. Les pistes coûtent cher, 1 milliard de francs le kilomètre, et un chasseur moderne pour décoller ou atterrir exige des pistes de 2 à 3 kilomètres. En outre, elles sont vulnérables en cas de guerre. Le Coléoptère pour atterrir ou décoller n'a besoin que d'un mouchoir de poche : un carré de 6 mètres de côté, 36 mètres carrés, voilà tout.*

— Cher Morel, un dernier détail personnel. Suivez-vous un régime spécial ?

— *Non. Je mange comme tout le monde, sans excès d'aucune sorte. Je lis beaucoup et le soir j'aime à me retrouver au milieu de ma famille.*

Auguste Morel ! Un homme remarquable, passionné de son métier, un sage qui de son séjour dans l'Aéro-Navale a gardé en plus d'une gabardine bleu foncé, le calme des gens de la mer et un certain détachement de tout ce qui n'est pas ordonné.

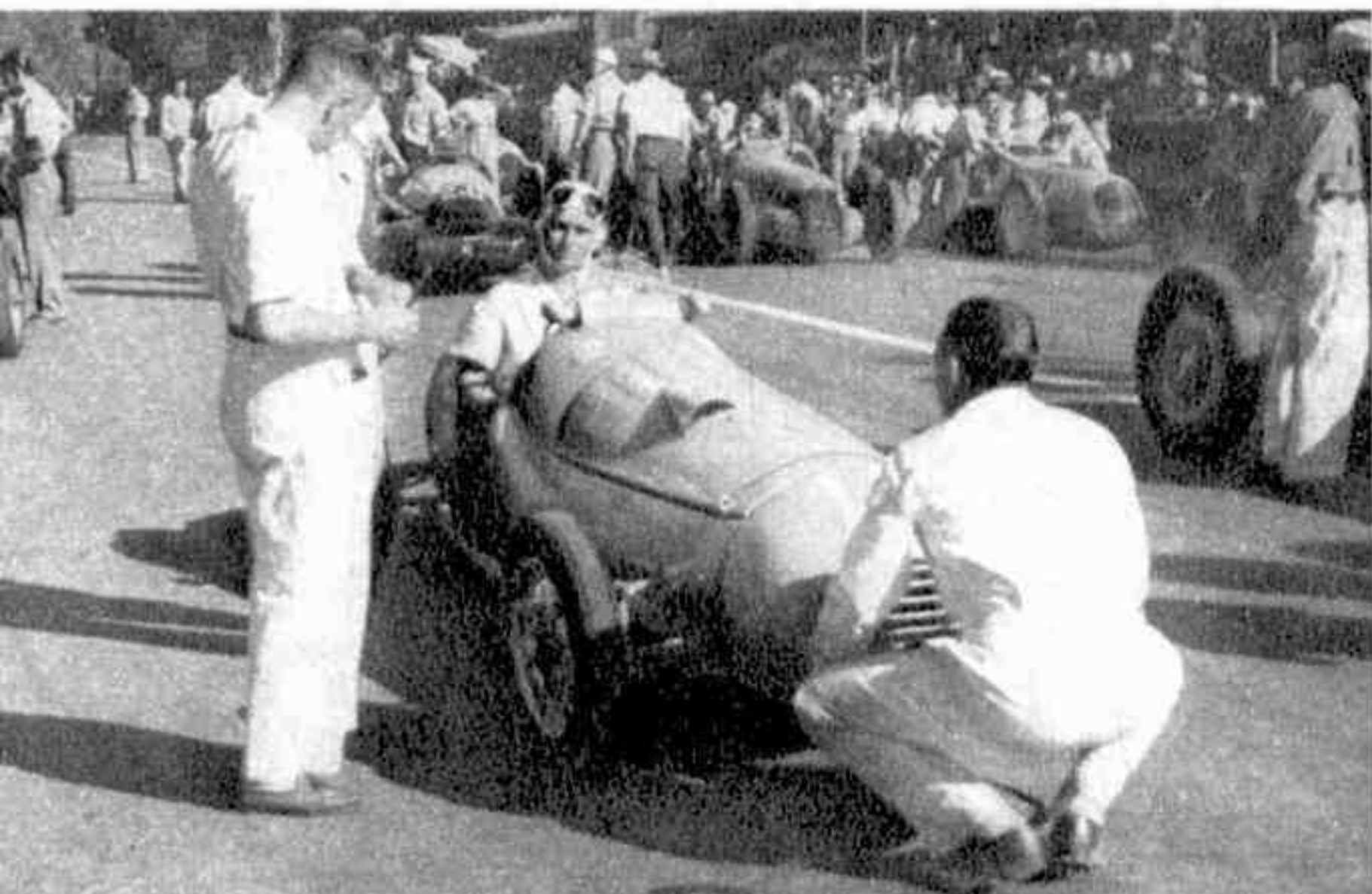
Jean-Claude SOUM.

POURQUOI FANGIO GAGNE ?

CINQ fois champion du monde des pilotes automobiles ! Cela ne s'était jamais vu. Souvent vous avez regardé, sur votre journal ou aux actualités, une image du grand Juan-Manuel. Alors vous vous êtes demandé pourquoi et comment ce pilote argentin surclassait aussi nettement tous ses adversaires. Vous avez voulu connaître le secret de cet « abonnement au succès » souscrit il y a plus de huit ans. Un de nos collaborateurs, Franck-Dominique, qui suit professionnellement le champion sur tous les circuits d'Europe, a eu la chance exceptionnelle de l'avoir comme « chauffeur » au cours de déplacements personnels. Il profite d'un de ces voyages pour vous révéler les secrets de celui qui est **LE MEILLEUR CONDUCTEUR DU MONDE.**



LE TEST DES ALLUMETTES : Fangio vire au centimètre



Un document historique : quelques instants avant le départ du Grand Prix de Rosario, en 1948, Jean-Pierre Wimille, met en marche le moteur Gordini d'un quasi-débutant, l'Argentin Juan-Manuel Fangio.

46 ANS, 100 VICTOIRES, 5 TITRES

1911

Naissance de Juan-Manuel à Balcarce, province de Buenos Ayres.

1922

Le petit garçon est placé en apprentissage dans un garage. Sa plus grande joie est de déplacer à la main une vieille Panhard de course.

1925

Il fait du football : une curieuse façon de shooter du pied gauche le fait surnommer « El Chuéco » (Les jambes arquées).

1928

Un riche client du garage l'engage comme mécanicien, pour une course.

1931

Au retour du service militaire il ouvre un petit garage avec son ami José Duffard... qui est toujours aujourd'hui son associé.

1934

Première course, avec une Ford T prêtée par un ami. La réparation d'une bielle disperse ses maigres économies.

1939

Fangio participe pour la première fois à un « Gran Premio », course sur pistes défoncées de plus de 10.000 kilomètres. Il gagne 4 des 13 étapes.

1940

Il gagne le « Gran Premio Extraordinario », puis toutes les grandes courses argentines de l'année.

1947

Il gagne à nouveau le Gran Premio.

1948

Le grand jour : pour la première fois on lui confie une voiture européenne, une Maserati. D'emblée il bat le record du tour mais doit se retirer sur ennui mécanique. Au Grand Prix de Rosario il stupéfie le public en tenant tête au dieu d'alors, Jean-Pierre Wimille. Envoyé en Europe pour se perfectionner, il est peu remarqué au Grand Prix de l'A.C.F. Croyant avoir raté sa chance, il retourne en Argentine.

1949

Première grande victoire de Fangio à Mar-Del-Plata. L'épopée incroyable commence. Il court à nouveau en Europe et gagne coup sur coup San Remo, Pau, Perpignan, Marseille, Monza et Albi!

1950

Pau encore, mais aussi San Remo, Monaco, Angoulême, Spa, Reims (Grand Prix de l'A.C.F.), les Nations à Genève, Pescara et tous les Grands Prix d'Amérique du Sud!

1951

Ses nombreux succès lui valent un premier titre de « Champion du Monde des Conducteurs ».

1952-53

Sa classe se confirme, ses victoires se multiplient. Il ne rate les deux titres que de très peu.

1954 à 57

L'énumération des succès serait fastidieuse : elle approche la centaine! Il est successivement « Champion du Monde » pour la 2^e, 3^e, 4^e et 5^e fois.

LA Lancia noire file sur les routes italiennes puis françaises, passe les courbes à 130-140 kilomètres-heure, en léger dérapage arrière, mais toujours bien à droite de la chaussée. Soudain à l'entrée de Beaulieu, en plein travers de la route, une voiture bouche l'horizon. Son conducteur, affolé par notre arrivée en trombe, hésite, hésite... Un coup de frein léger, un double débrayage rapide comme un clin d'œil, la troisième est passée, le pied du pilote a déjà enfoncé l'accélérateur, le moteur répond et sans tanguer la voiture passe au ras du capot de l'hésitant. L'homme ne peut que hurler au passage : « Eh, alors! tu te prends pour Fangio...? »

Et Juan-Manuel — car vous avez bien sûr deviné que c'était lui — sourit en même temps que ses yeux bleus gris, après avoir fulguré pendant deux secondes, reprennent derrière le large front et les sourcils broussailleux, leur allure de *calme observation*. Mon « chauffeur » conduit le dos calé au dossier, tenant son volant tout en bas, du bout des doigts, semblant laisser la machine glisser pour se placer d'elle-même au meilleur endroit.

Un corps entièrement décontracté

Souvent l'on demande aux journalistes : « Quelle est parmi les célébrités que vous avez interviewées, celle qui vous a fait la plus forte impression? Je dois dire que je répondrais sans hésiter : J.-M. Fangio. Alors que le champion des conducteurs me ramène très gentiment, très simplement dans sa voiture personnelle, je me pose cependant une toute autre question. Route ou compétition il n'y a pas à plus de 150 kilomètres-heure deux styles différents de conduite. J'observe presque sans arrêt mon voisin : mon désir est trop fort de profiter de l'exceptionnel côté à côté pour déduire les recettes de l'Argentin.

Tout le corps d'« El Chuéco » est décontracté. Seuls ses yeux vivent ou plutôt attendent intensément et voient loin, guettant calmement l'obstacle qui sera deviné avant les autres, flairant le piège dont personne ne se serait méfié, mesurant instinctivement les possibilités de l'adversaire, les siennes et celles de sa voiture et trouvant exactement le geste qui permet de passer, au seul endroit où l'on pouvait passer.

Il est incontestable que le seul homme ayant réussi à être cinq fois Champion du Monde, que celui qui, lors de sa première course sur une véritable voiture de formule 1, une Gordini, en 1947, tint tête au N° 1 d'alors, Jean-Pierre Wimille, possède *en plus d'un instinct indéfinissable de la course, des yeux qui semblent avoir été créés pour un pilote, pour le pilote.*

Des yeux qui voient plus loin

Fangio continue à conduire, sagement, le torse comme vissé au fauteuil et, ce qui est extraordinaire, *les mains presque immobiles, donnant l'impression de mener sa voiture comme on mène un cheval, au pied et à l'oreille.* Il ne parle pas beaucoup, mais trouve, quand il le veut la conversation qui plaît. Je continue à rechercher ce qui peut en faire un aussi incomparable champion, le seul dont tous les autres pilotes disent : « C'est le maître ! »

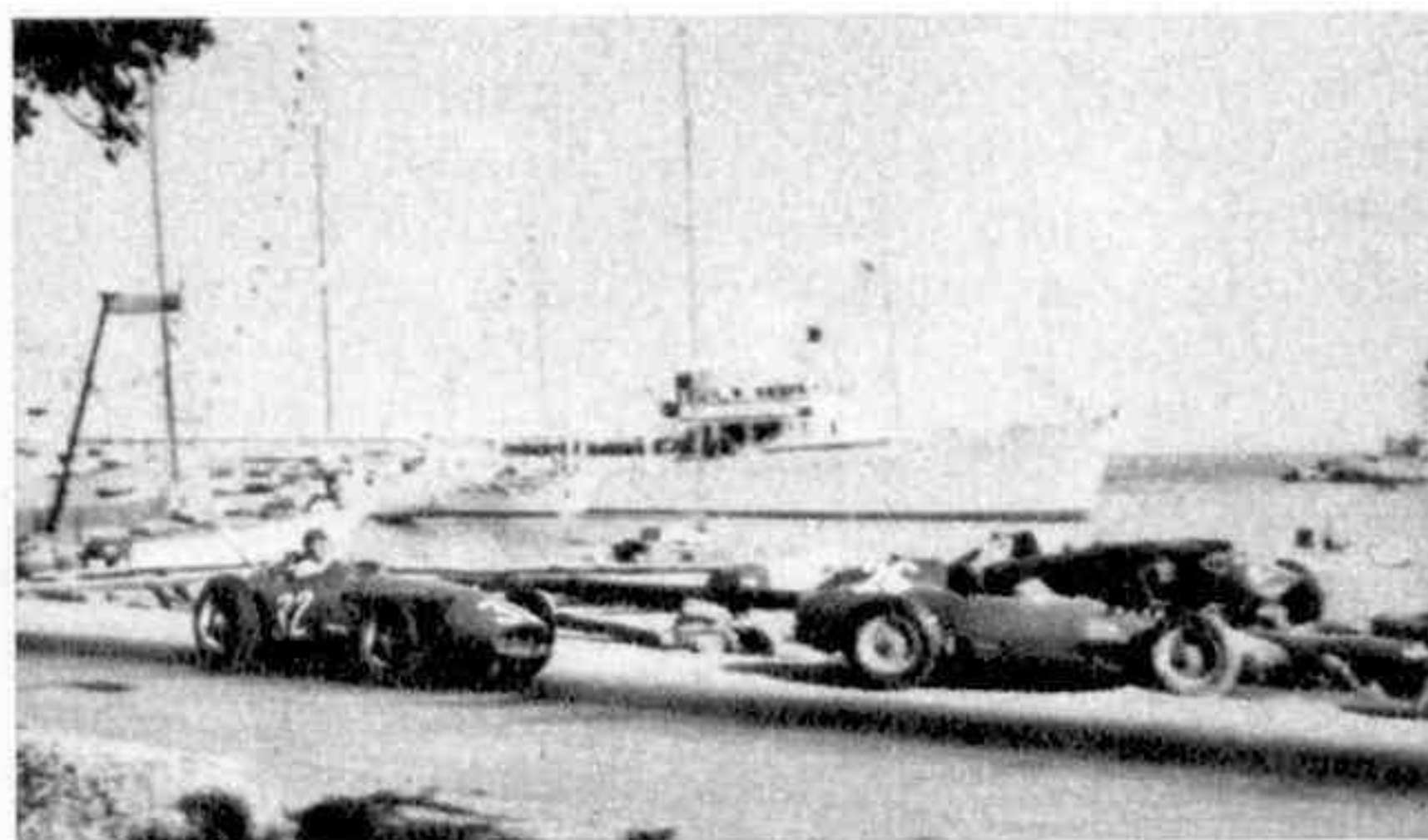
Evidemment, il y a ses yeux, qui lui ont fait voir par exemple au Mans, en cette terrible après-midi de juin 1955, le seul trou où sa Mercedes lancée à 250 pouvait passer sans qu'il effleurât même le frein, entre la voiture de Levegh qui brûlait, celle de Macklin qui virevoltait en perdition et celle de Hawthorn qui hésitait. Un phare cassé, des traces de peinture sur son aile, des mains qui tremblaient un peu et un grand voile de tristesse sur son visage poussiéreux, sont les souvenirs qu'il laissa lorsqu'un télégramme de Stuttgart arrêta sa course largement victorieuse...

Même les chronométreurs les plus qualifiés, les photographes les plus avertis n'ont pu dire ce jour-là comment Fangio était passé, comment il avait pu éviter une seconde catastrophe sans doute aussi épouvantable que la première !

Une tête qui pense

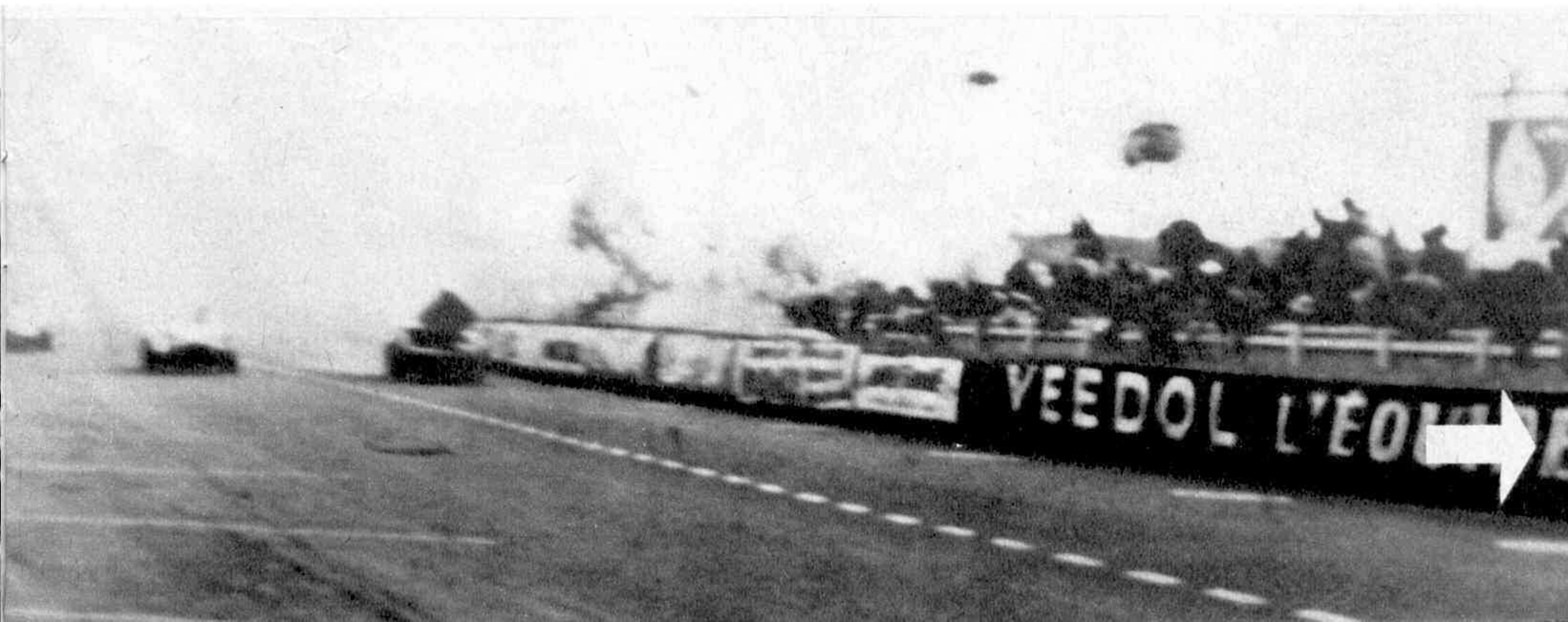
Un jour, des journalistes déposèrent une boîte d'allumettes à l'endroit où le champion du Monde était passé, seul, complètement au ras de la bordure. La boîte fut écrasée 74 fois sur 78 que comportait l'épreuve, et un supporter enthousiaste conserve précieusement les débris incrustés de goudron de la petite boîte... La preuve était faite que pour tourner il se plaçait exactement chaque fois à l'endroit idéal, calculé et voulu. Régulièrement, au centimètre près !

Bien sûr il y a sa tête et son inexplicable préscience du déroulement de la course. A Monte-Carlo cette année, après avoir dit à ses amis qu'il prendrait la tête tout de suite, et après qu'il l'ait fait, on le voyait avec stupeur lever le pied, laisser passer Stirling Moss, son « rival préféré », puis faire signe encore le tour suivant à Collins et Hawthorn de passer. A l'entrée du tunnel, les reporters de la télévision, écouteurs aux oreilles, signalaient à leurs camarades placés à la sortie que Fangio freinait, absolu-



La tactique du maître coureur argentin : Il double intact les voitures accidentées qu'il a volontairement laissé partir et se carambola au Grand Prix de Monaco 1957.

La photo qui résume la catastrophe du Mans 1955 révèle aussi l'adresse incomparable de l'Argentin (2^e voiture à partir de la gauche) : il va frôler la voiture en perdition de Macklin, tandis que le bolide de Levegh se désintègre.



ment sans motif apparent... Et, lorsque Juan-Manuel débouchait, c'était le chaos : la voiture de Moss emboutie à droite, les deux autres à gauche, les trois pilotes courant en tous sens, un nuage de poussière, des débris... poussière et débris qui retombaient encore... après que la Maserati écarlate de Fangio soit passée, comme par miracle, accélérant vers une victoire qui parut peut-être facile à certains, mais qui fut assurément l'une des plus belles du pilote-pensant.

« Eh, dit-il après, en clignant de l'œil droit comme il aime à le faire lorsqu'il est heureux. Les jeunes allaient trop vite. J'aurais été stupide de me battre avec eux : ils ne POUVAIENT pas passer, mais moi, je VOULAIS passer... »

Le calcul machiavélique de l'effort

On pourrait citer 100 exemples semblables de ce sens tactique extraordinaire. Le dernier et le plus incroyable a pour cadre le Nurburgring, le très tourmenté circuit allemand, où le pilote fait la loi plus que la machine.

Il était parti avec *cette sérénité un peu effrayante qu'il a dans les grandes occasions*, lorsqu'il veut une victoire avec une résolution qui se dégage de lui d'une façon indéfinissable mais que ses adversaires saisissent et qui leur fait dire : « Bon, eh bien, si on arrive à le suivre ce sera bien. » Quand il resta à couvrir encore plusieurs tours de ce scenic-railway de plus de 20 kilomètres il pensa qu'il était plus intelligent, plus raisonnable — de s'arrêter pour changer de pneus : il pourrait ensuite accélérer sans cesse, jusqu'au drapeau à damier, tandis que les autres ne sauraient alors soutenir un tel train. Ces autres passèrent en trombe devant un Fangio essuyant ses lunettes aux stands, pensant qu'il ne restait que 5 tours à faire, et que le Grand Prix d'Allemagne était irrémédiablement perdu pour le Champion du Monde. C'était ne pas connaître Juan-Manuel Fangio !

Sous les acclamations d'une foule survoltée, l'Argentin repartit, *le visage toujours aussi calme* sous son casque marron, derrière ses lunettes : coup sur coup, 5 fois de suite, il pulvérisa le record du tour que tous les experts donnaient comme imbattable, absorba irrésistiblement les 3 jeunes pilotes à la limite de leurs moyens, pour terminer après un calcul machiavélique de son effort avec cinq secondes

d'avance ! Il eut droit à la plus enthousiaste ovation de sa carrière.

« Tu peux arrêter l'enthousiasme ? »

Est-il besoin d'autres exemples pour démontrer la supériorité du plus grand champion que le monde de l'automobile ait jamais connu ?

« Non, mais tu sais, me dit mon conducteur d'exception sans quitter la route des yeux, en devinant, sur un mot, mes pensées. « Tu imagines beaucoup de choses, *mais c'est plus simple... et peut-être plus compliqué aussi.* »

« *J'aime la course, plus que tout et je fais tout pour la course, Le reste, je ne peux pas l'expliquer, c'est le destin...* »

« Mais, maintenant que vous êtes le super-champion ne songez-vous pas à vous arrêter ? »

Fangio, après avoir jaugé la route, se tourne un peu vers moi, cligne de l'œil : « *Eh, amigo la course, c'est l'enthousiasme. Tu peux arrêter, toi, l'enthousiasme ?* » Puis la flamme qui a dansé dans ses yeux s'éteint, et il ajoute. « Si, quand même, lorsque je sentirai que mes réflexes ne sont plus les mêmes j'abandonnerai, tout de suite. Alors ma vraie vie sera finie... »

Quelques heures plus tard, Fangio mettait son clignotant, se rangeait à droite, s'arrêtait et disait en souriant : « Est-ce que ça t'amuse de conduire « Fangio » ? La machine va bien et tu connais Paris. Pour moi il y a trop de voitures, c'est trop dangereux. Tu conduis ? » Et c'est ainsi que je suis rentré dans Paris en conduisant Juan-Manuel Fangio et en pensant à la joie que vous auriez eue d'être à ma place... Je n'ai d'ailleurs jamais aussi craint de ma vie d'emboutir bêtement un quelconque taxi.

FRANCK-DOMINIQUE.

Joie au Nurburgring 1957 : Juan-Manuel Fangio, vainqueur au finish, va recevoir sa 5^e couronne de « Champion du Monde des Conducteurs ».



A l'assaut du record de vitesse : L'INTERCEPTEUR "MIRAGE III"

Le nez le plus profilé, une paire d'ailes delta basses et extrêmement fines, deux entrées d'air latérales en forme d'ouïe et un réacteur qui, à moins de 200 mètres, oblige à se boucher soigneusement les oreilles... Certains d'entre vous ont eu droit à son passage fulgurant mais discret, 300 mètres au-dessus du terrain du Bourget, au Salon 1957 de l'Aéronautique. Il porte les meilleurs espoirs de Marcel Dassault. Notre titre vous a déjà rappelé son nom : Mirage III.

L'actualité consacrera sous peu sensiblement plus de place à cet appareil hypersonique — ce terme nouveau veut dire hautement supersonique. « Peut-être bientôt » a dit, en effet, le porte-parole du constructeur, lorsqu'on lui demanda si le « Mirage III » devait s'attaquer

au record du monde de vitesse. Ce qui suffit pour croire que la tentative est très probable pour le printemps ou l'été 1958.

Beaucoup de passionnés de l'Aéronautique se demandent d'ailleurs depuis déjà quelques mois pourquoi le « Mirage III » n'a pas procédé à une tentative chronométrée officielle. Ils ajoutent que compte tenu des dernières performances révélées de l'avion — Mach 1,8 entre 10 et 15.000 mètres ce qui correspond à plus de 2.000 kilomètres-heure — il est parfaitement capable de battre dans les conditions d'homologation, les 1.822 kilomètres-heure britanniques, vitesse qui constitue aujourd'hui le record du monde.

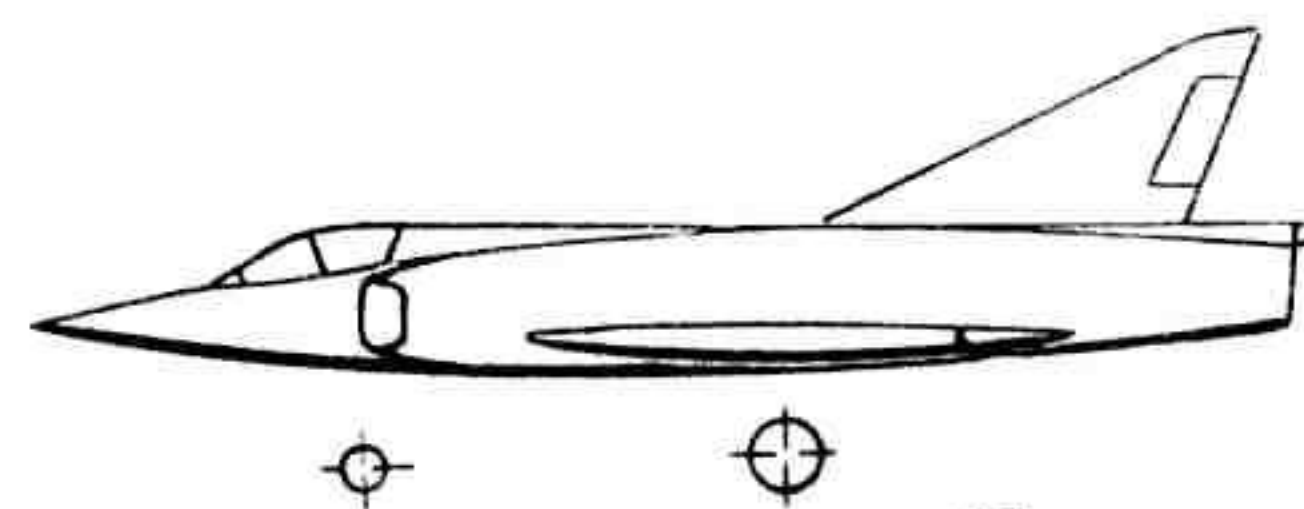
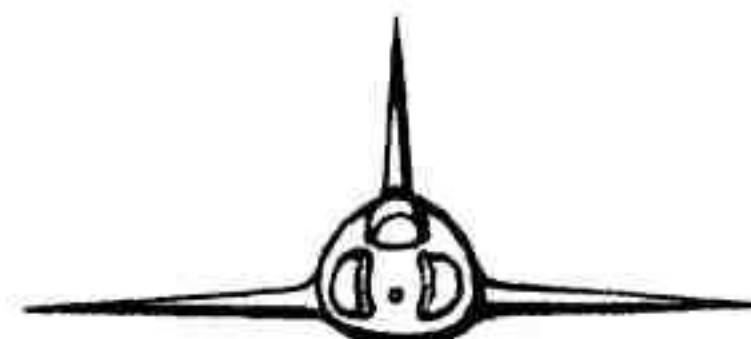
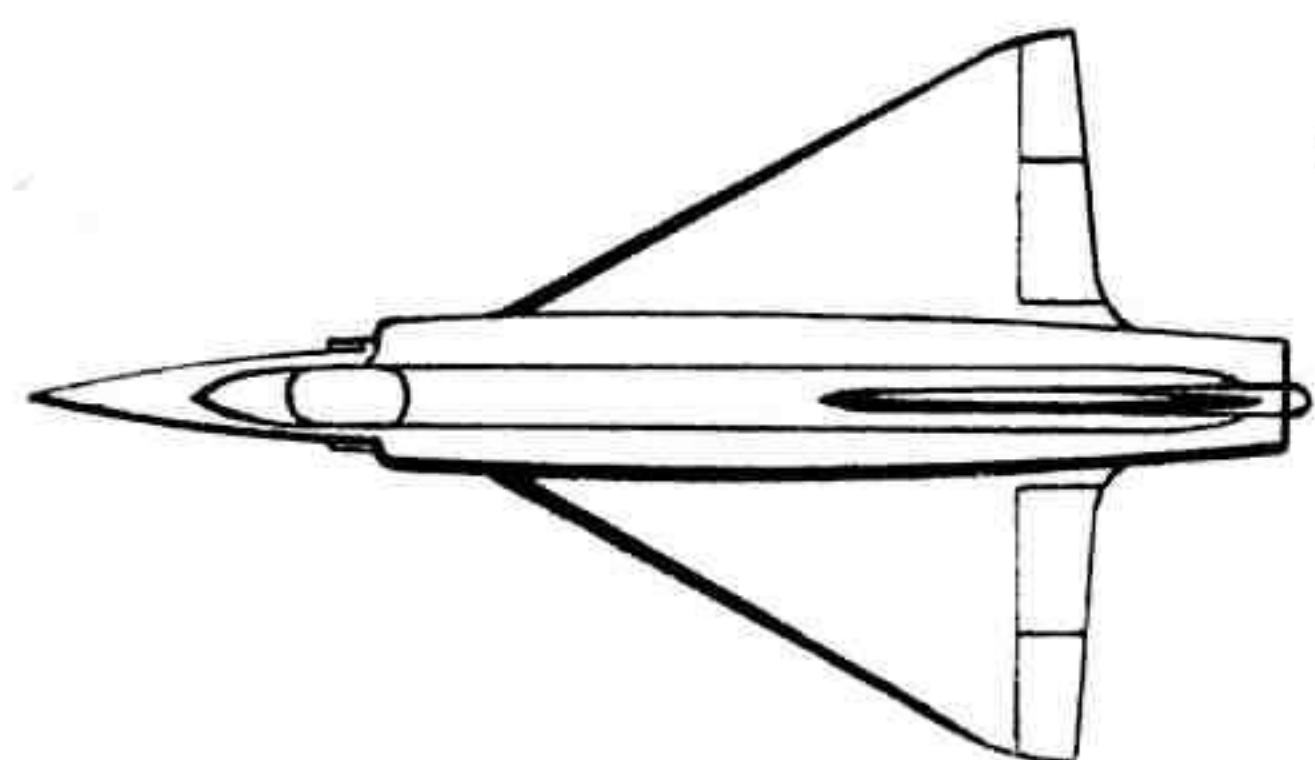
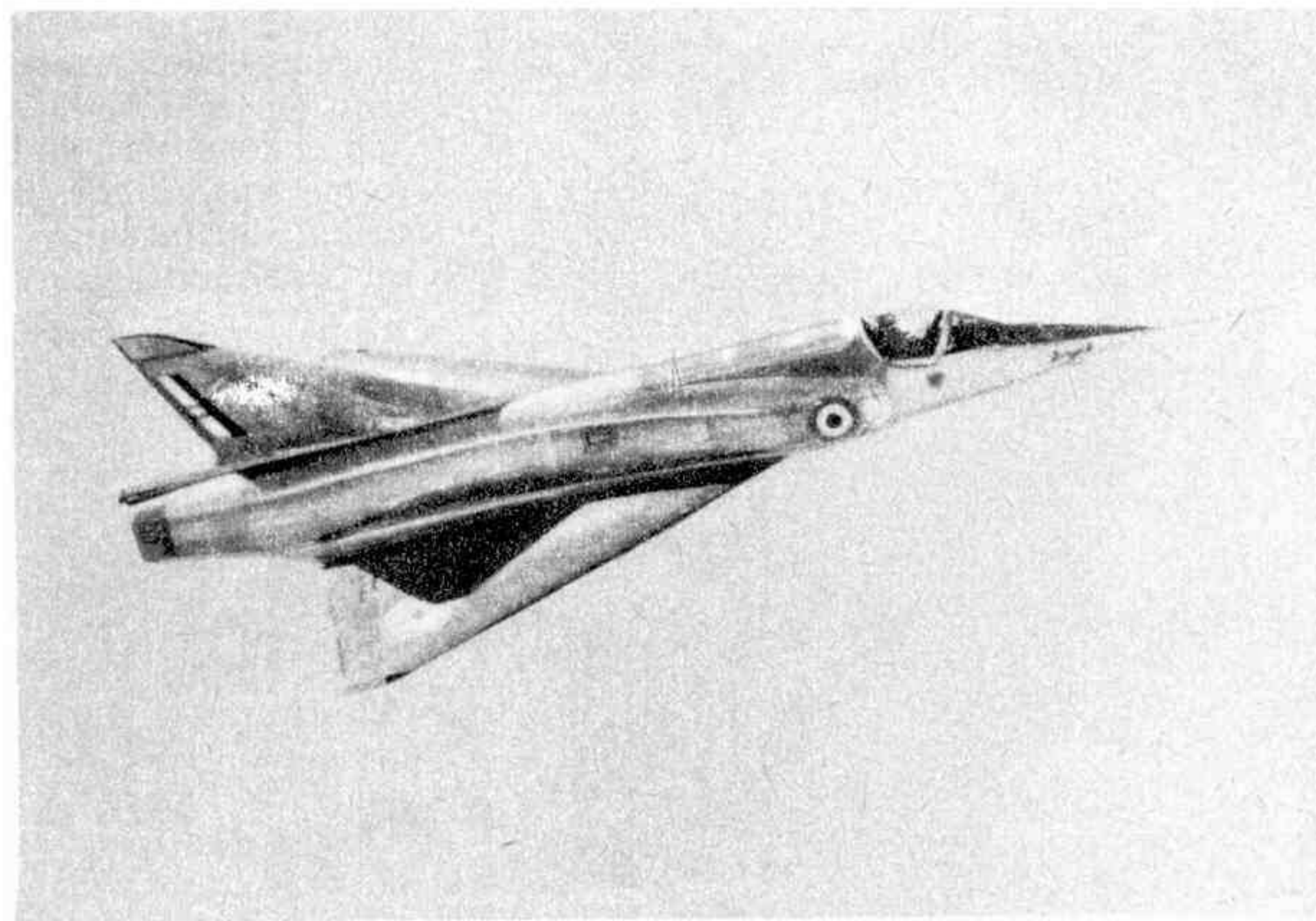
Il faut à ce sujet se rappeler que même si la réglementation a été assouplie — il n'est plus nécessaire maintenant de voler

à proximité du sol, mais seulement de garder l'horizontale à une altitude librement choisie — une tentative contre le record mondial aéronautique de vitesse n'est pas seulement un exploit périlleux. Elle monopolise aussi un appareil trois ou quatre semaines. Les constructeurs sont ainsi peu désireux de retarder le programme d'essais des prototypes dont ils ne possèdent qu'un seul exemplaire.

Précisément un fait nouveau vient de survenir : une pré-série de 10 « Mirage III » a été commandée, est déjà en cours de fabrication. Ce qui veut dire que dans quelques mois le « Mirage III » ne sera plus un exemplaire unique, donc qu'on pourra avec une gêne bien moindre demander au premier exemplaire de consacrer tout son temps à la préparation du record et aux tentatives... C'est bien pourquoi nous pouvons annoncer l'essai comme prochain.

UN PEU DE TECHNIQUE

Équipé d'un réacteur ATAR à post-combustion et d'une fusée, le Mirage III est essentiellement conçu pour l'interception d'appareils ennemis. Il peut porter un engin air-air et évoluer à très haute altitude. Muni de pneus gonflés à moyenne pression, il n'est plus lié au béton : il s'accommode d'une portion de route, d'une piste en grillage, d'un terrain sommairement préparé de 1.500 mètres. Mieux encore un catapultage à partir d'une rampe de lancement montée sur un châssis automobile classique, pourra l'affranchir complètement des servitudes du terrain de départ. La poussée du réacteur qui équipe le prototype est de 4.400 kilos. Les avions de pré-série seront munis d'un réacteur de 6 tonnes. Les seules caractéristiques officiellement communiquées : longueur 12,65 mètres, envergure 7,58 mètres, hauteur 4,68 mètres. Son poids ne dépasse pas 5 t.5, ce qui permet de le classer parmi les intercepteurs « légers ». Sa vitesse réelle doit, après mise au point définitive, être supérieure à 2.200 kilomètres-heure.





A 19 ANS, FACE A FACE AVEC

**« Avec le chef Pygmée
je chasse le phacochère.
Une masse
tombe sur nous :
c'est l'introuvable
gorille africain ! »
nous raconte
le jeune explorateur
LUCIEN DEMESSE.**



Dans un vacarme de branches brisées, de lianes arrachées, une masse de 300 kilos, 2 m. 50 d'envergure, 2 mètres de haut, dégringole sur nous, de 15 mètres au-dessus du sol, le long d'un tronc énorme.

Le gorille est bien le plus maladroit des singes, mais tout de même, quelle impressionnante arrivée !

Bassimbou et moi, nous sommes dans la pénombre, en-dessous, 2 fourmis au milieu de cette futaie géante aux énivrantes senteurs de décomposition végétale. Bassimbou (1 m. 43) le chef Pygmée avec lequel je suis parti seul à la chasse, tient une sagaie ridiculement petite. Pour lui faire plaisir, j'ai pris le vieux fusil au canon tordu. Une arme que m'avait supplié d'accepter le dernier blanc rencontré, avant mon entrée dans le triangle de 300 kilomètres sur 500 qui forme au sud de Bangui une tache blanche sur la carte.

Mais que Bassimbou ne compte pas sur moi pour abattre son gorille : il ne me reste plus que 2 cartouches calibre 0 : du petit plomb pour les canards ! J'ai gaspillé les autres tout à l'heure, pour sa joie, en tirant à tort et à travers en direction de 2 bandes de chimpanzés. J'aurais d'ailleurs été désolé d'en tuer ; je déteste donner la mort. A plus forte raison à des créatures aux traits presque humains. Si je vais à la chasse avec mes amis Pygmées, c'est pour étudier leurs méthodes.

Nous étions depuis des heures sur la piste d'hypothétiques phacochères, ces dangereux

petits sangliers d'Afrique aux défenses acérées.

« Boubou ! » (gorille !) avait soufflé Bassimbou avec respect. Il m'expliqua que s'il avait prévu un tel adversaire, il ne serait pas venu seul... Il aurait fait précéder la chasse de la danse Etchingui qui doit rendre les esprits favorables. Et surtout il aurait mis le fétiche à gorille qu'il m'avait déjà montré confidentiellement : un étui de fibres enfermant les plantes favorites du gorille, trempées dans le sang des précédentes victimes et agglomérées en un petit croissant noirâtre.

Pris au dépourvu, il a cependant voulu s'attaquer à cette grosse proie, ou plus exactement se faire attaquer par elle, pour l'embrocher...

Les gros gibiers sont de rares aubaines pour les Pygmées. D'habitude, la tribu Babingua avec laquelle nous vivons, part à la chasse en yodlant à la manière des tyroliens. Les hommes disposent en demi-cercle un filet de 50 mètres de long. A grand bruit on y rabat le gibier, principalement de mignonnes antilopes Bolocos, des bêtes à l'échelle des petits hommes. Arrivés au filet, ces rabatteurs massacrent à la sagaie les bêtes apeurées. Il faut, en changeant d'emplacement, 4 ou 5 battues semblables par jour pour nourrir la tribu. Les femmes récoltent pendant ce temps les baies sauvages...

Au sommet de son arbre, Boubou ne se soucia pas tout d'abord des humains qui trépanaient au-dessous de lui, qui sifflaient, hurlaient, lançaient des pierres. Calme et puissant, il cassait à bout de bras d'un mouvement sec du

UN GORILLE DU MOYEN CONGO

poignet, comme des allumettes, des branches grosses comme mon poing et y puisait sa nourriture de végétarien. Puis, ce fut la descente !

Maintenant Boubou est arrêté. Le tronc le masque à nos yeux. Soudain éclate un formidable tam-tam. Je me déplace légèrement et l'entrevois : ses bras battent à coups redoublés l'arbre qui rend un son creux.

Voici la tête : vision effrayante, énorme visage noir, éclairé d'yeux qui flamboient, barré de crocs jaunâtres.

Bassimbou et moi ruisselons de sueur. La peur est en nous.

Pourtant, je me mets à penser en cinéaste : quel dommage que la caméra soit restée au camp ! Tant d'hommes se sont évertués en vain à filmer des gorilles. J'ai là un gros plan magnifique !

Le moment est à l'action. Je ne puis décemment laisser Bassimbou se battre seul. Je vais tirer quand le gorille sera un peu plus près de nous pour grouper mes plombs dérisoires. Cela peut lui occasionner une hémorragie mortelle... Mais je n'ai guère d'illusion : tout à l'heure, il y aura deux ou trois cadavres au pied de l'arbre !

Alors, tout s'accélère. Le gorille fait mine de bondir. Bassimbou détale, je l'imite.

Nous nous arrêtons complètement hors d'haleine 50 mètres plus loin. Pas de masse velue sur nos talons. Le gorille végétarien ne nous a pas poursuivis : il a eu plus peur que nous ! J'interroge : « Pourquoi n'as-tu pas cherché à embrocher le gorille puisque tu chasses ainsi ? » Le grand chasseur de

143 centimètres ne me répondra qu'au camp :

« Sagaie pour gorille ! » Et il me tend une arme cinq fois plus grosse que celle qu'il portait jusqu'alors.

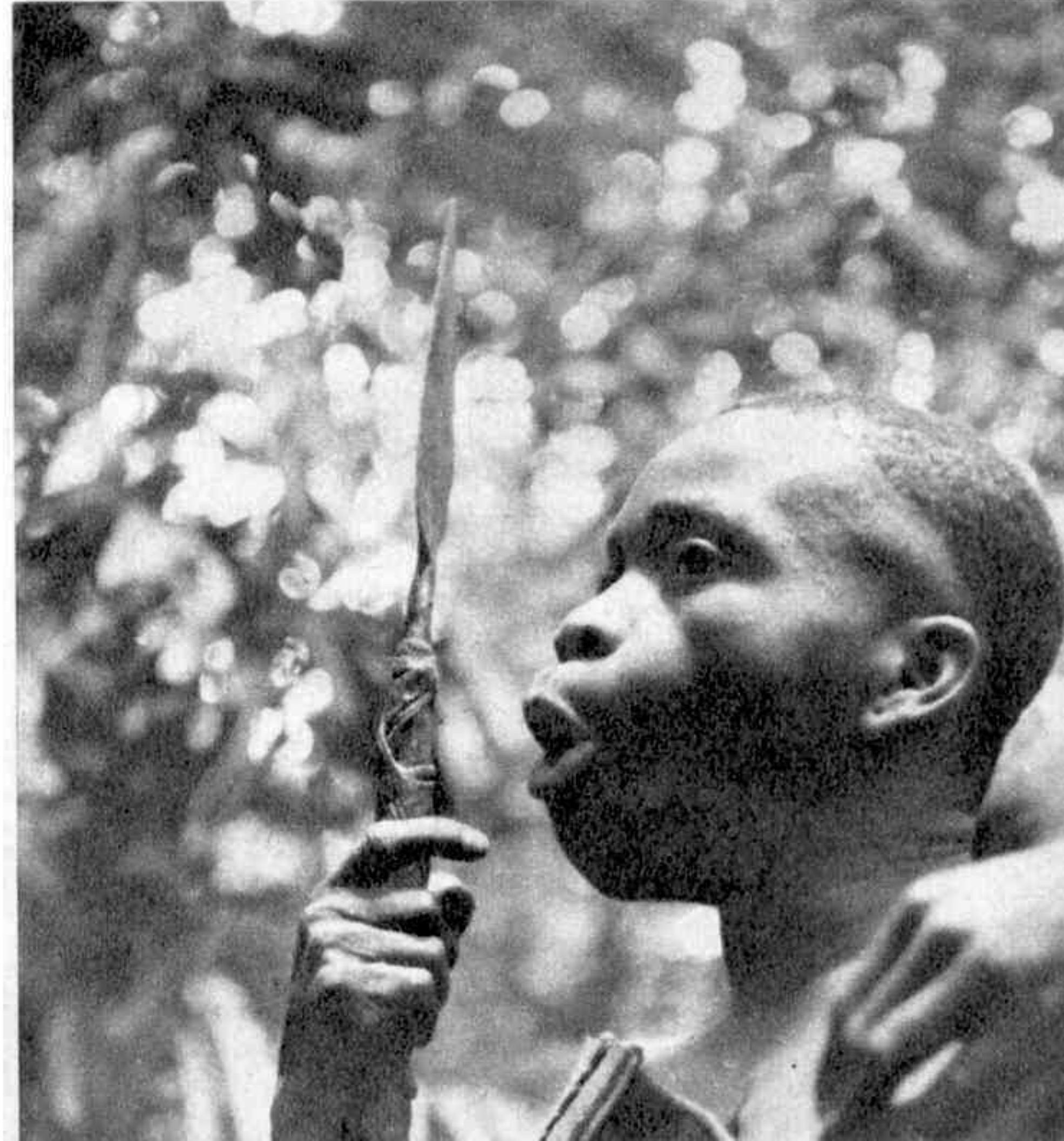
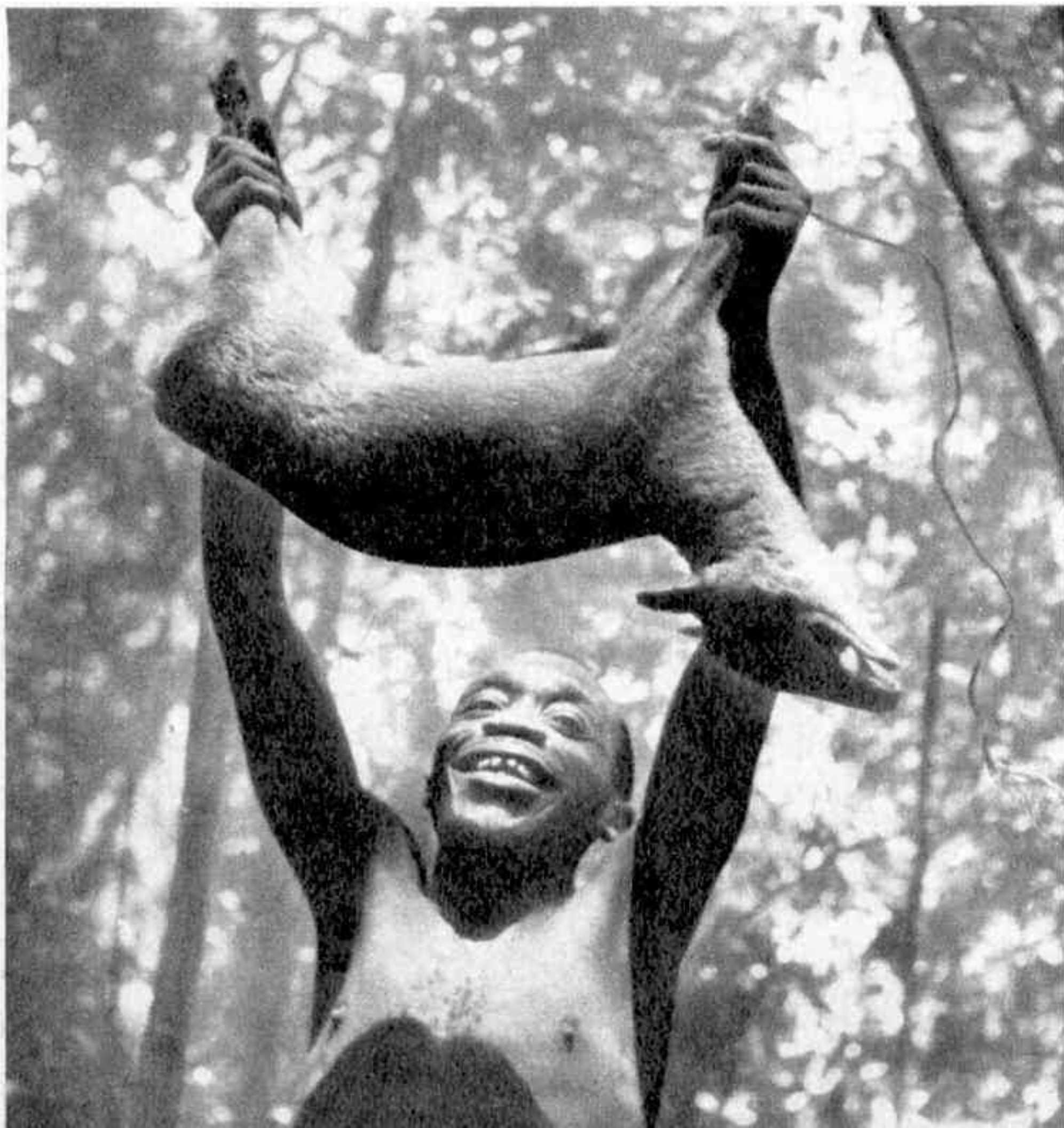
Lucien DEMESSE.

(Recueilli par Pierre DUFOUR.)

.....

IMPFONDO, Moyen-Congo... octobre. — Lucien Demesse et Claude Huchin, deux jeunes explorateurs, viennent d'arriver à Impfondo, pour un séjour d'un an chez les Pygmées Babingas. La tribu est à la fois réputée et mal connue car vivant en nomade dans une forêt vierge inextricable et inexplorée. Il y a deux ans, avec leur camarade Jean-Claude Goudeau, tous trois âgés alors de moins de 20 ans, ils avaient partagé totalement la vie de la tribu, pendant près de huit mois... Sans aucun doute ce séjour leur permettra de communiquer à « **MECCANO-MAGAZINE** » leurs nouvelles aventures.

Les antilopes Bolocos, des bêtes à l'échelle des petits hommes aux sagales



Le plus curieux satellite artificiel

Un ballon en
plastique de 50 k.,
accéléré par le soleil,
qui tournerait
indéfiniment
autour de la terre.

LA France doit-elle se résigner à laisser l'U.R.S.S. et les Etats-Unis se partager les mérites (et, qui sait, les avantages...) de l'exploration sidérale? Une lettre délivrée voici quelques jours au cinquième étage côté cour d'un immeuble vétuste proche de la place de la République, peut être à l'origine d'une proche intervention française aux confins de la terre. Elle disait en substance : « Nous devons nous voir sous peu car je désire étudier longuement votre proposition et lui donner toutes les suites possibles ». Elle était signée : général Bergeron, ancien président du Comité d'Action Scientifique de la Défense Nationale, président de la Société Astronautique de France.

L'heureux destinataire, Emilio Herrera, est l'auteur d'un projet de satellite artificiel dont, après parution détaillée dès octobre 1956 dans une revue aussi sérieuse que le « Génie Civil » (fondation en 1880...) beaucoup de spécialistes ont dit qu'il était aussi original de conception qu'économique de réalisation. En deux mots : non pas une sphère métallique bourrée de coûteux instruments mais un ballon en matière plastique, à peu près vide, *accéléré par la lumière solaire*.

NOIR DEVANT, BLANC DERRIÈRE

Héros en février 1914 de la première traversée aérienne Afrique du Nord-Europe via Gibraltar, ancien vice-maréchal de l'air espagnol, fondateur de l'Ecole Aéronautique ibérique, breveté chez lui pilote militaire N° 1, mais réfugié en France depuis 1939, Emilio Herrera, 78 ans, retrouve aujourd'hui, grâce à l'astronautique, la passion exaltante d'un jeune pionnier. Pour nous recevoir dans son bureau aux murs tapissés de cartes du globe, l'alerte vieillard abandonne plusieurs cahiers bourrés d'équations :

— Mon satellite est tout simplement un ballon en plastique de 10 mètres de diamètre, pesant 50 kilos. De forme exactement sphéro-conique il est muni d'un empennage à quatre pans triangulaires. Il est surtout peint en noir à l'avant, en blanc à l'arrière.

— Pourquoi cette différence de tons?

— Sans que nous nous en rendions compte, la lumière exerce une pression sur tous les objets qu'elle éclaire, pression plus ou moins forte suivant que ceux-ci absorbent plus ou moins ses rayons. Pour revenir à mon satellite, les ailerons joueront de telle façon

que, compte tenu de la rotation de la terre et de son mouvement propre, il présente le plus souvent sa partie arrière aux radiations lumineuses. La conséquence est que cet arrière blanc, absorbant peu les rayons, le repoussera, fera donc avancer le léger ballon ».

Or notre interlocuteur a calculé qu'à 520 kilomètres, altitude d'évolution de son satellite, la pression solaire sera nettement supérieure à la résistance de l'air, 22 milligrammes contre 9,5 milligrammes.

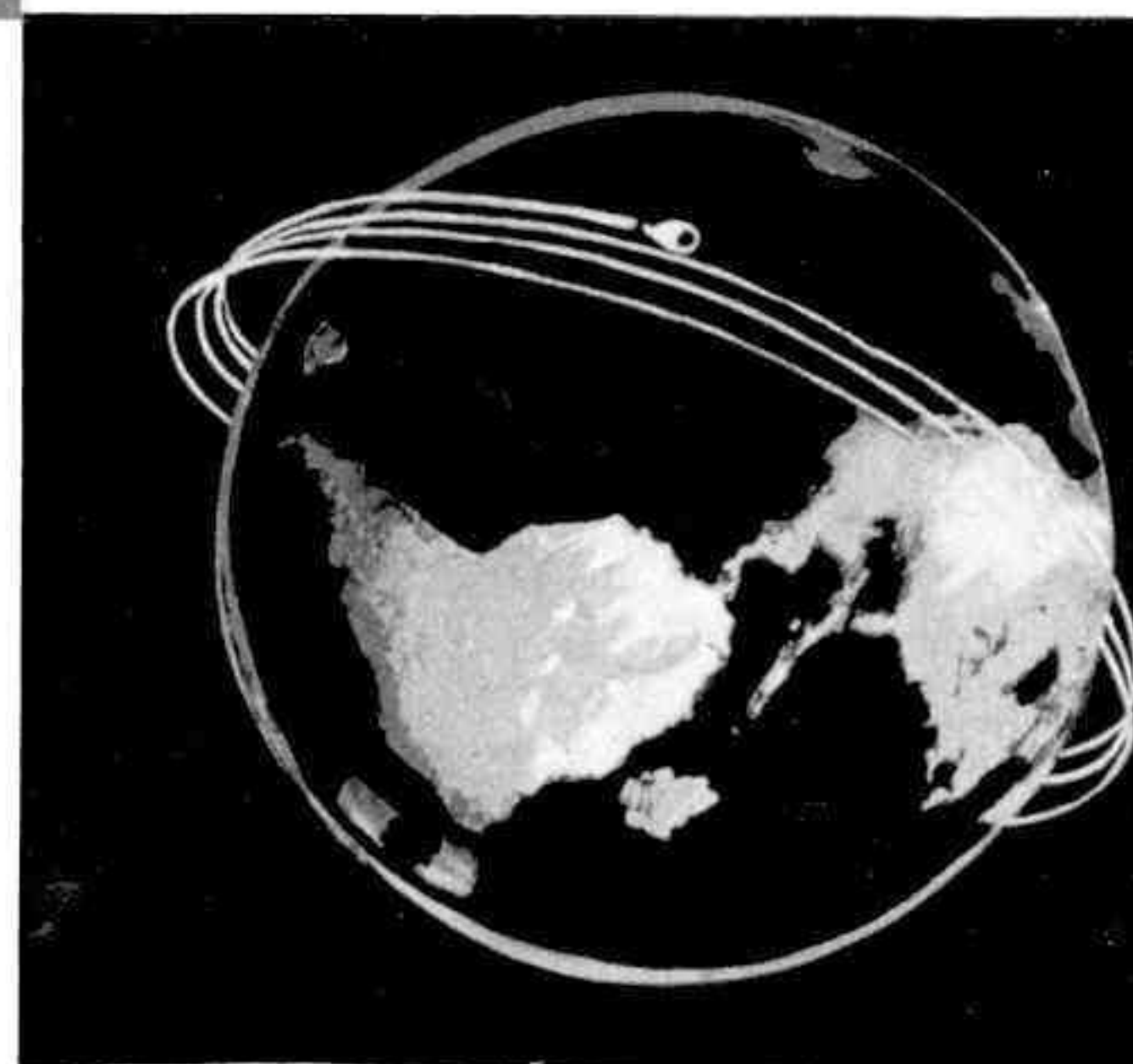
« Le résultat est que le satellite ainsi conçu ne ralentira pas. Le bébé-lune russe qui évolue depuis le 4 octobre peut tourner 18 jours à ... un siècle suivant que le freinage atmosphérique accentuera plus ou moins son ellipse, ellipse que l'on donne longue de 900 kilomètres à son apogée mais seulement de 250 kilomètres à son périhélie. Le mien, accéléré par le soleil, ne perdra pas de vitesse. Il se maintiendra sur une trajectoire circulaire très régulière.

« Dans les deux cas évidemment il faut penser à la destruction fortuite résultant de rencontre avec des météores. Mais mon satellite reste de durée théoriquement perpétuelle.

L'ÉTÉ PROCHAIN ?

— A supposer que les crédits nécessaires soient réunis, quand le lancement pourrait-il être effectué?

— Ce ne serait qu'une question de mois. Le problème essentiel est naturellement celui de la fusée susceptible de porter le satellite sur son orbite? J'ai en effet déjà prévu le processus grâce auquel le ballon



serait éjecté du nez de la fusée puis immédiatement gonflé. Le lancement pourrait avoir lieu l'été prochain.

L'astronaute a retenu comme véhicule une fusée à 4 étages, de 17 mètres de long et d'un poids total de 27 tonnes. Il reprend pour la propulsion en altitude et en vitesse la technique déjà classique, c'est-à-dire que chaque élément ou étage de la fusée se détache et retombe dès qu'il a achevé de consommer sa part de carburant (alcool) et de comburant (oxygène liquide). Selon ses calculs, le premier élément ne montera qu'à 146 kilomètres mais le second à 258 et le troisième à 392. Au moment décisif, c'est-à-dire seulement 527 secondes (8' 47'') après le top de départ le nez de la fusée éjectera le ballon, à une altitude d'environ 520 kilomètres, à une vitesse de 27.000.000 kilomètres-heure. Alors commencera la rotation, au rythme d'un tour complet de la Terre toutes les 90 minutes.

— Vous avez lu comme moi, reprend H. Herrera, que la France lancera l'an prochain à Colomb-Béchar des fusées « Super-Véronique » jusqu'à 250 kilomètres, fusées dotées d'une vitesse de pointe de 7.000 kilomètres-heure. Ce qui veut dire que l'essentiel des difficultés est ou va être incessamment surmonté.

— Mais le prix de l'opération? Ne craignez-vous pas qu'il rende impossible une initiative française?

— Sincèrement non. La fusée nécessaire n'est pas tellement complexe si l'on se réfère aux V2 de mauvais souvenir. Le coût total de lancement ne devrait guère dépasser 1 milliard de francs. D'ailleurs j'ai déjà calculé certaines économies. S'il était possible, compte tenu du terrain, d'effectuer le lancement non pas du centre spécialisé de Colomb-Béchar, mais de l'observatoire du Pic du Midi, au Mont-Blanc, le gain conséquent au moins grand ralentissement atmosphérique serait de l'ordre de 10 %...

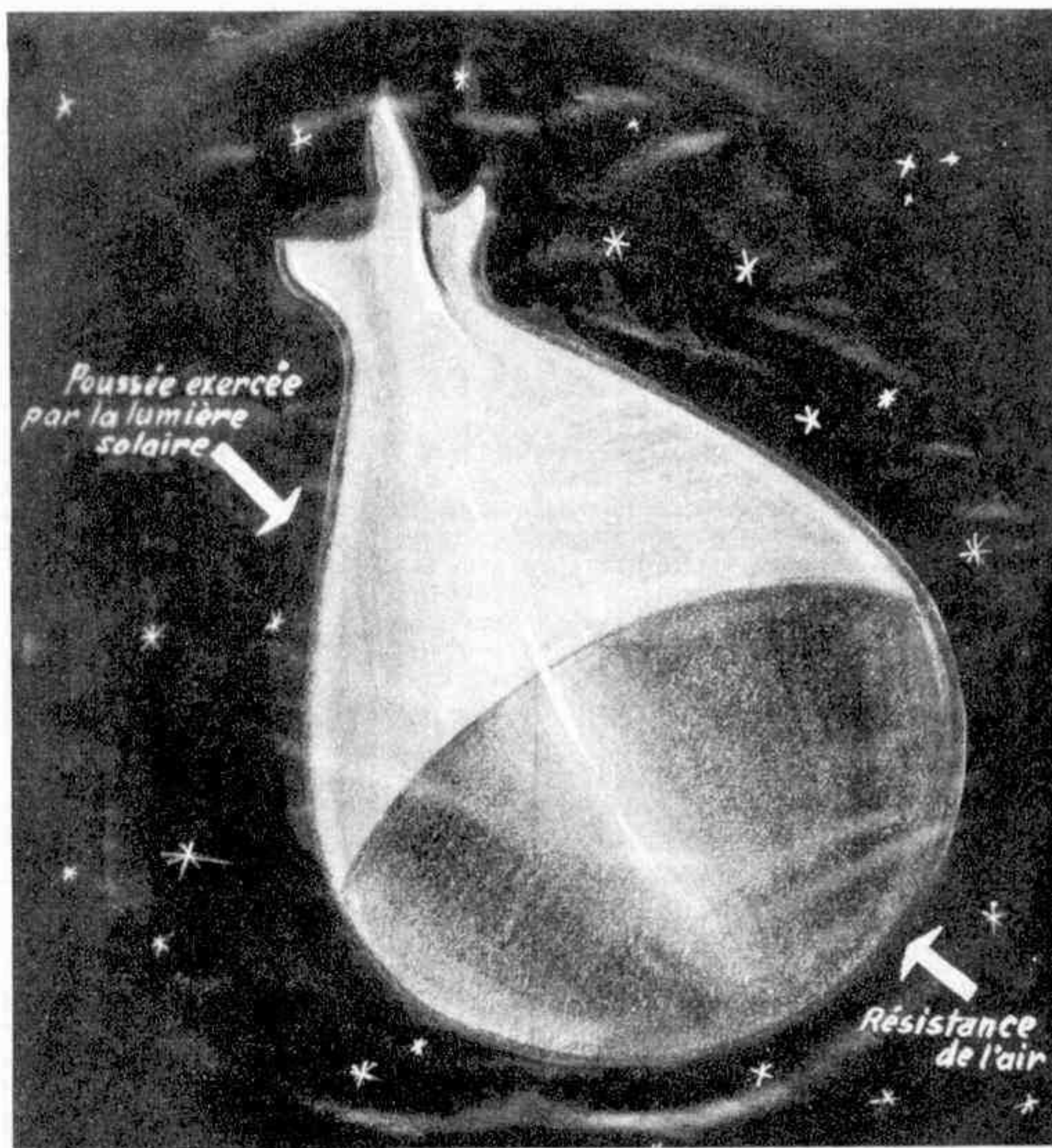
On objectera que les renseignements recueillis grâce au ballon d'Emilio Herrera ne sauraient se comparer en quantité et en valeur à ceux fournis par les cerveaux électroniques des futurs supersatellites russes et américains. Certes, car ils seront tous indirects, exclusivement établis à partir des déductions permises par les irrégularités de révolution du ballon, les perturbations et oscillations de son orbite. Mais d'aucuns répondront que ce projet simple, assez à la mesure européenne, doit présenter suffisamment d'intérêt pour avoir attiré l'attention d'acheteurs de brevets belges et suisses... dès avant l'intervention nette des responsables français.

« Le général Bergeron est actuellement malade, alité par une tenace grippe asiatique, conclut notre interlocuteur. Attendons donc encore un peu ».

Alfred TORCIER.



Converti à l'Astronautique, E. Herrera « Vieille Tige » célèbre, a retrouvé l'enthousiasme de ses jeunes années. Il ne manque qu'une cocarde tricolore au curieux ballon de plastique qu'il projette de faire lancer en 1958 aux confins de la terre.



DU MONT-BLANC A LA STRATOSPHERE : LE SATELLITE FRANÇAIS TOURNE AUTOUR DE LA TERRE

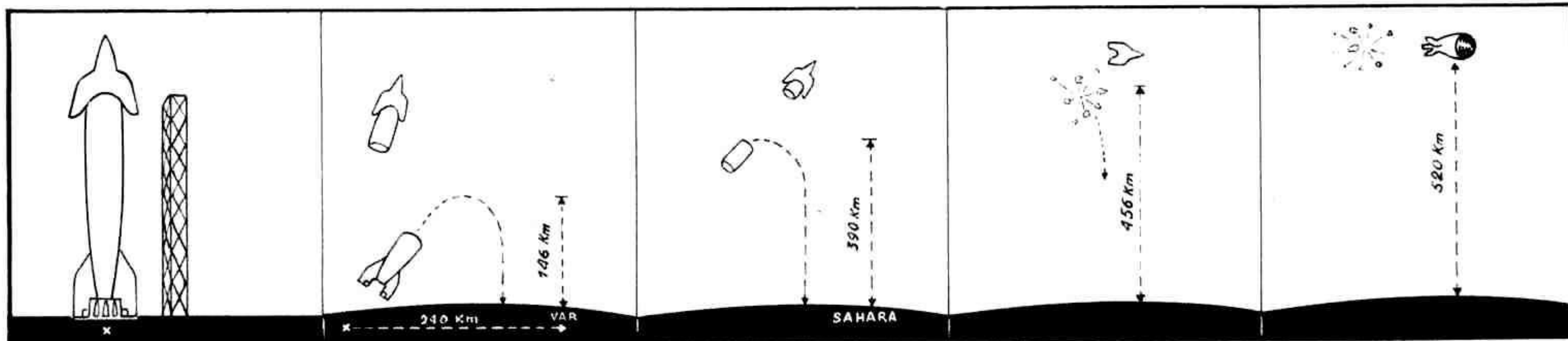
Dressée près du sommet du Mont-Blanc, la fusée va partir.

Le 1^{er} élément se détache. La fusée progresse à 4.932 kms/h.

Le 2^e élément se détache. Elle est maintenant à plus de 400 kms.

Le 3^e élément décroche, se volatilise. La fusée est un satellite.

Le ballon est éjecté, l'ogive détruite. La ronde va commencer.



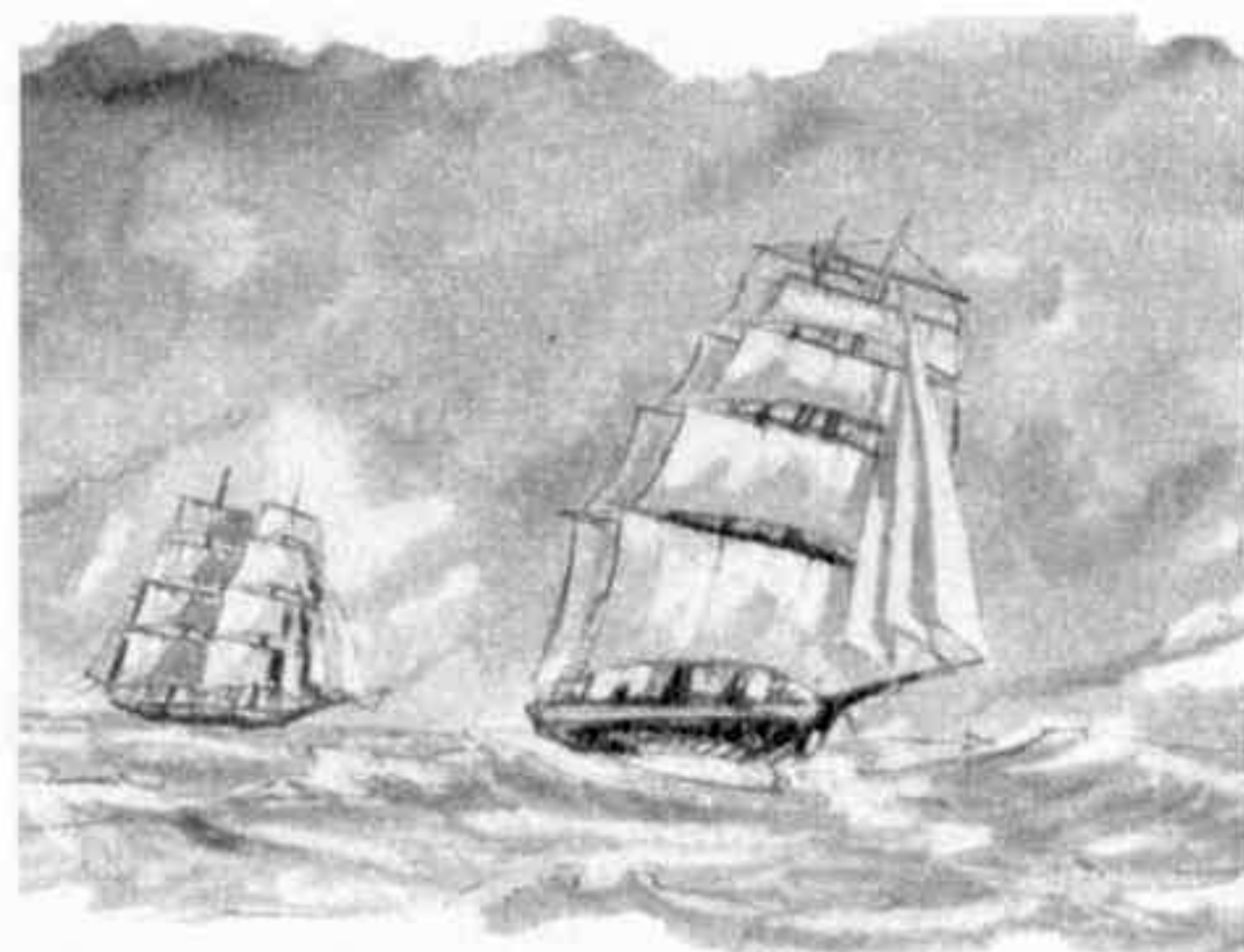
La « Mary-Céleste », bateau fantôme



« C'est un beau bateau » dit le capitaine Morehouse, commandant du voilier « Del Gratia », en regardant s'éloigner du port de New York la « Mary-Céleste », brick-goélette commandé par son ami le capitaine Briggs. Nous étions en novembre, époque de houle et de tempête. Trois jours plus tard, la « Del Gratia » appareillait normalement pour Gibraltar.



Le 4 décembre 1872, la « Del Gratia », sillonnant l'Océan à 600 milles environ des côtes portugaises, s'approcha d'un bâtiment paraissant abandonné. « Tiens, fit le capitaine l'œil collé à la lunette, mais c'est la « Mary-Céleste. C'est étrange, il n'y a personne à la barre ». Quand ils furent plus près, le second partit en chaloupe aux renseignements.



Un peu plus tard il fit son rapport : « Il n'y a personne à bord. Je n'y comprend rien car tout est en ordre. Toutefois la yole a disparu ainsi que le sextant, le chronomètre et les livres de navigation. » Le capitaine commanda à son second de retourner à bord de la « Mary-Céleste » et de mettre aussitôt le cap sur Gibraltar, à la suite de la « Del Gratia ».



A peine les deux goélettes venaient-elles d'arriver à Gibraltar que l'étrange histoire était colportée dans toute la ville. Les journaux du monde entier lui consacrerent de nombreux reportages : que s'était-il passé, qu'étaient devenus le capitaine Briggs et l'équipage? Les versions les plus étranges trouvaient une large audience. Les juges pensèrent crime.



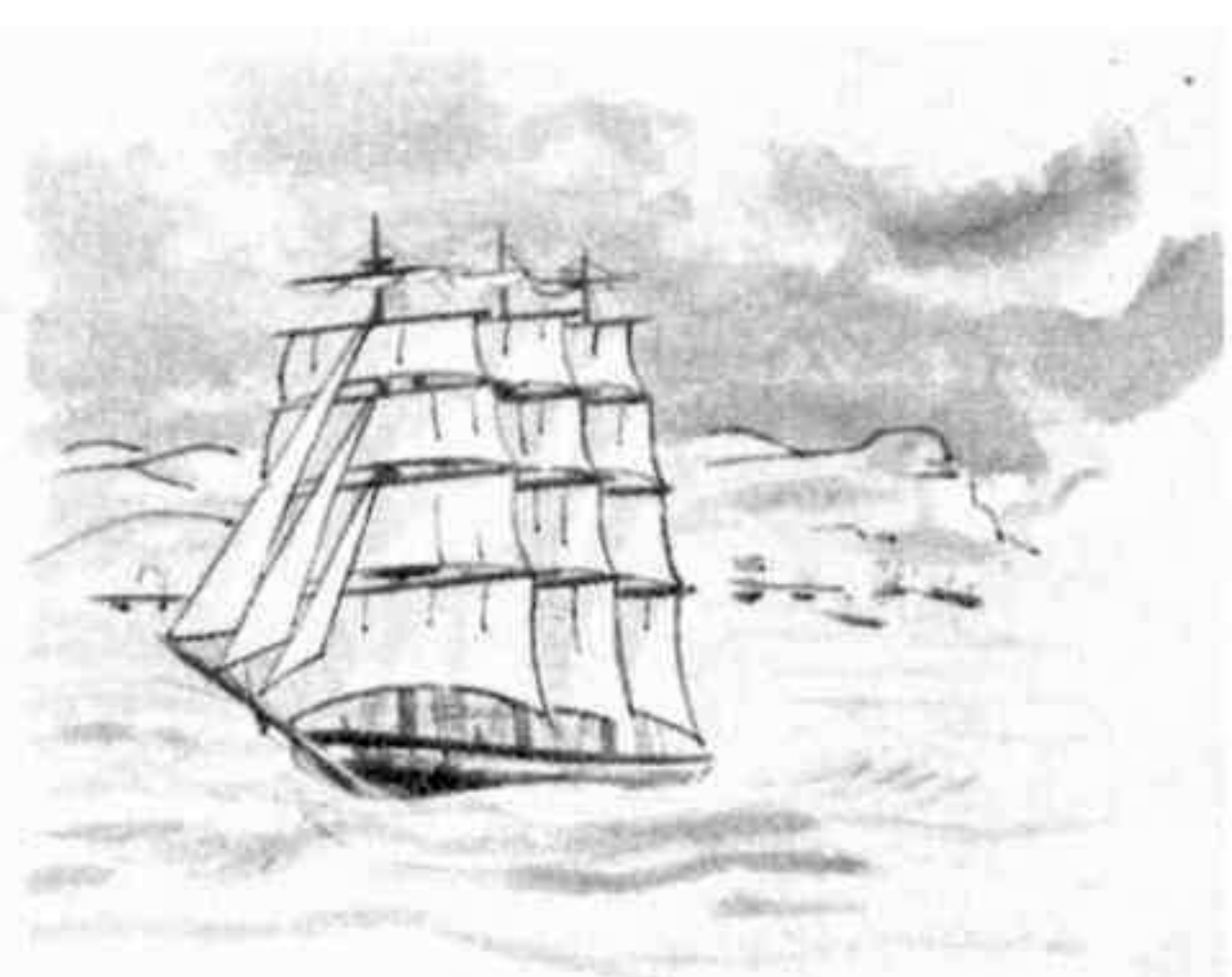
Une perquisition plus poussée permit de découvrir l'épée du capitaine Briggs. Des taches brunes demeuraient sur la lame. « C'est du sang ! » déclarèrent les juges. Une nouvelle découverte intrigua les policiers : une entaille à l'avant du navire. La « Mary-Céleste » avait-elle heurté un rocher? Un bâtiment? Avait-elle été abordée par des pirates?



Le livre de bord fut trouvé ouvert à la date du 24 novembre. La goélette avait-elle vogué seule 10 jours durant, parcourant 700 milles ainsi que l'établissait la comparaison entre la position inscrite ce jour-là et celle relevée au moment de l'intervention de la « Del Gratia »? Des pirates mystérieux étaient-ils restés tout ce temps à bord sans tenir le livre à jour?

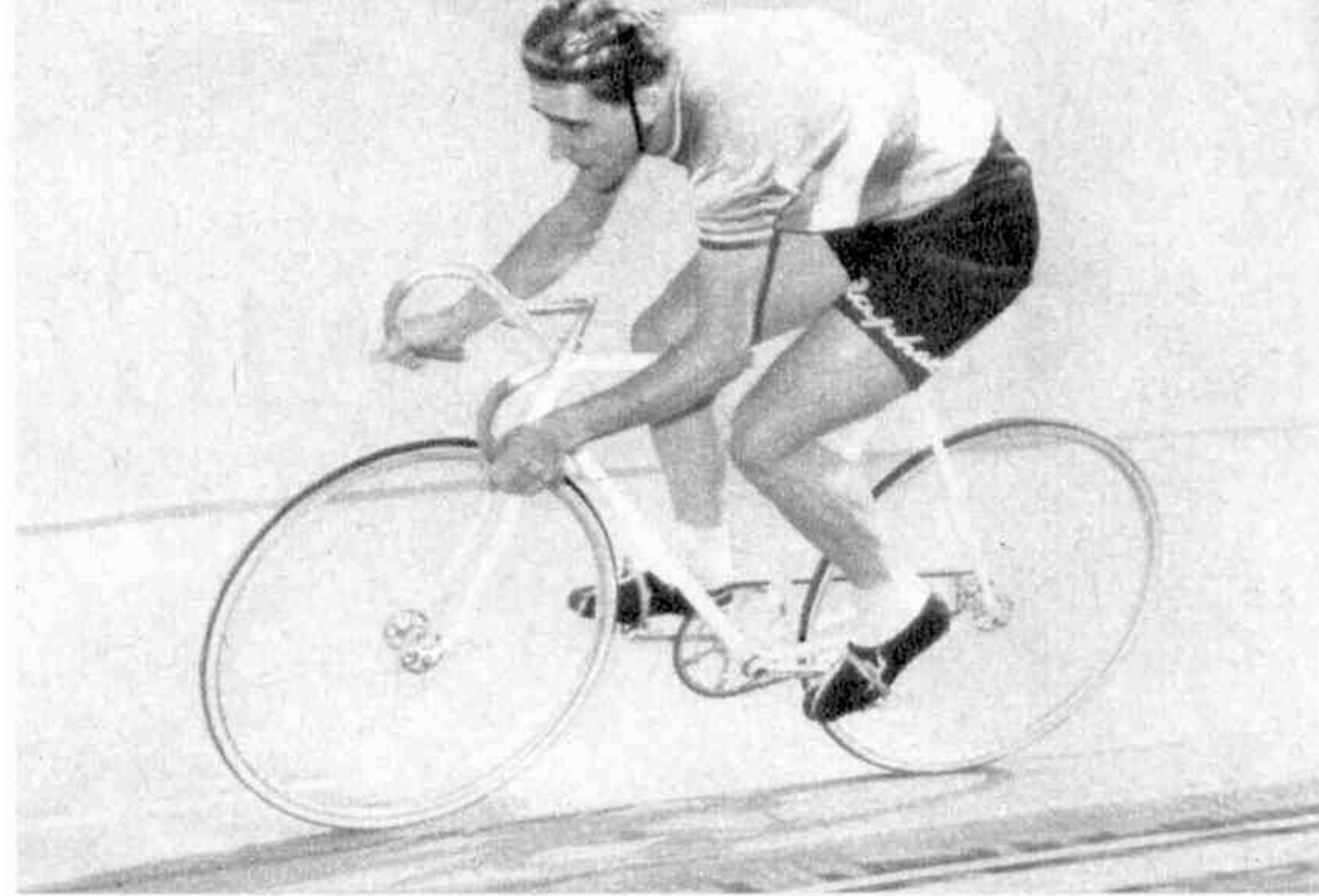


L'enquête piétina. Ni la thèse de la mutinerie, ni celle de la piraterie ne donnaient satisfaction. Une expertise révéla d'ailleurs que les taches suspectes relevées sur la lame de l'épée étaient de la rouille. Et aucun fait précis n'établissait ainsi solidement l'idée du meurtre, rien même ne lui donnait un caractère de certitude... Le problème restait sans solution.



Si les juges finirent par conclure à une mutinerie, la vérité est sans doute moins passionnante. Sans doute l'équipage avait abandonné le navire pour une cause inconnue, peut-être simplement pour pêcher ou se baigner... La mer houleuse aurait englouti la yole et ses occupants. N'est-ce pas la solution la plus plausible à ce mystère que rien n'a résolu?

Roger RIVIÈRE doit percer l'année prochaine le mur des 47 kilomètres dans l'heure



LA PARFAITE LIGNE AÉRODYNAMIQUE

Roger Rivière a amélioré sa position en course. Il est vrai qu'il a fait modifier sa bicyclette. La potence du guidon a été avancée de 1 centimètre et le guidon élargi de 1 cm. 5 pour faciliter le passage des genoux. L'écart entre les deux roues a été réduit de 5 centimètres et le cadre abaissé de 2 centimètres. Ainsi Rivière épouse-t-il beaucoup mieux la forme de la piste. Ses cuisses très longues lui permettent de trouver une attitude tout à fait aérodynamique.

Anquetil et Rivière : égalité. Les classiques les départageront

Le fameux « mur » des 47 kilomètres parcourus en une heure par un coureur cycliste sera-t-il percé en 1958? Il y a tout lieu de le supposer.

La question est reposée. Ce qui hier encore était jugé impossible est devenu tout bonnement aujourd'hui réalité. Jugez-en plutôt.

Un bon de 530 mètres

Le record établi par le championnissimo Fausto Coppi (45 km. 798) tint pendant quatorze longues années. On pensait que le coureur italien avait réalisé un plafond qu'il serait difficile sinon impossible d'élever... Mais le jeune champion français Jacques Anquetil s'attaqua au record de Coppi.

L'avant dernier été, sur la « piste miracle » du Vigorelli, à Milan, le coureur normand couvrait exactement 46 km. 159. On se reprenait à espérer. A juste raison, puisqu'un autre Italien, Ercole Baldini, le 19 septembre, portait le record à 46 km. 393.

Ainsi, petit à petit, on progressait. Cependant, depuis vingt ans, les améliorations n'étaient pas importantes : elles ne dépassaient guère 200 mètres.

Vint Roger Rivière, le jeune Stéphanois dont le début de carrière avait été une très rapide réussite. Certes, connaissant déjà les qualités contre la montre de ce souriant garçon, lorsqu'on apprit qu'il voulait s'attaquer au record mondial de l'heure on attendait de lui un

exploit. Mais de là à songer qu'il allait pulvériser le record de 530 mètres, il y avait un fossé... Un fossé que seul Rivière sut franchir.

Roger, le volontaire !

Lors de sa tentative triomphale, Rivière partit très vite mais il faiblit par la suite. Sans cette défaillance, le « mur » des 47 kilomètres aurait été largement franchi. Il ne lui reste plus qu'une chose à acquérir pour accéder à ce résultat : la puissance nécessaire pour terminer aussi vite qu'il part. Pour le reste tout est parfait :

1^o Son cœur bat à un rythme très lent (48 pulsations) et ainsi en plein effort son bourdonnement est normal.

2^o Ses différents succès lui ont forgé un moral de vainqueur et il a pris pleinement conscience de ses grands moyens.

3^o Après plusieurs essais, Rivière a trouvé le matériel qui convenait parfaitement. Plusieurs modifications ont été apportées à sa bicyclette.

Agé de 21 ans, Rivière n'a pas terminé sa croissance sportive. Depuis un an son physique s'est considérablement transformé. Mais il n'a pas fini de « s'étoffer » et nul doute qu'il ne sera en possession de sa meilleure forme que dans deux ou trois ans. Il sera alors à même de terminer sa tentative de record aussi rapidement qu'il l'a commencée. Sa volonté lui permettra de surmonter toute éventuelle défaillance.

Le duel Anquetil-Rivière sur la piste a pris fin

Le Stéphanois a prouvé sa supériorité sur les courtes distances, aidé sans doute par le fait que son rival a axé sa saison sur les épreuves routières, le Tour de France, le Grand Prix des Nations, etc...

Cette rivalité aura bientôt un dénouement définitif et c'est sur route dans les grandes épreuves classiques qu'elle se tranchera. N'oublions pas que le jeune Rivière a encore le temps de penser au Tour de France, cette difficile course qui risquerait en 1958 de l'éprouver prématurément.

Il n'est pas exagéré d'affirmer que Rivière a tous les atouts dans son jeu pour réaliser une brillante carrière routière. La montagne n'est pas pour lui faire peur. N'est-il pas prouvé que les poursuivants sont d'excellents grimpeurs? En outre, le coureur stéphanois a (déjà) prouvé ses talents de routier puisqu'en 1955 il a terminé 2^e de la Route de France amateurs et en 1956 gagné le Tour d'Europe indépendants.

Les passionnés des courses cyclistes ont tout lieu d'être satisfaits. La rivalité Anquetil-Rivière n'est pas à son point culminant. La piste les a mis à égalité. La route les départagera bientôt... Attendons!

Yves MONTREDON.

LA MÉNAGERIE

FAIT DES CHANDELLES

Evidemment je ne connais pas grand chose au pilotage d'un avion, mais je voyais bien que Terry, le pilote, avait des ennuis. Son dos se voûtait davantage sur les commandes et la sueur envahissait progressivement son visage. La traversée devenait vraiment pénible; le vieil appareil de plus en plus souvent tombait dans des trous d'air.

Mais ces « trous » étaient maintenant si profonds qu'à chaque fois j'en perdais la respiration. La situation n'était guère brillante. Les nuages s'amoncelaient et d'ici peu on ne pourrait même plus distinguer l'océan. Radio-Aden annonçait un temps bouché à 90%!

Jetant un coup d'œil sur ma montre, je constatais qu'il n'était que sept heures. Encore seize heures avant d'atteindre Londres où nous devions amener les animaux que nous avait confiés le rajah de Calcutta.

Les difficultés avaient commencé le matin, dès l'embarquement à l'aérodrome; le chargement avait été affreusement long.

Les cages contenant les singes, macaques et gibbons, furent hissées les premières. Leurs occupants furieux glapissaient, roulaient les uns sur les autres, essayant de s'entre-déchirer. Finalement, l'obscurité les calma. Il fallut disposer ensuite les trois formidables cages dans lesquelles trois tigres royaux du Bengale manifestaient leur impatience. Leurs rugissements calmèrent les singes qui recommençaient à hurler.

Enfin arriva la dernière cage, celle de la panthère noire, une bête magnifique qui sûrement attirerait de nombreux visiteurs au Zoo de Birmingham. Une fois les cages amarrées, les animaux semblèrent se détendre.

« Ça y est, dis-je à Terry, les passagers sont prêts. Tout est O.K. »

Bouclant son casque, le pilote me répondit ironiquement :

« S'ils ne sont pas sages, je te permets de leur faire des observations... »

Justement, ils commençaient à ne plus être sages. Mais les secousses étaient si dures à présent que je m'occupais plus de ma personne que des bêtes qui se débattaient en hurlant dans mon dos.

Les tigres marchaient furieusement de long en large, le museau à terre. Une secousse plus violente déclencha les singes qui se mirent à bondir, à se mordre et à rouler dans une mêlée glapissante. La peur m'envahit.

Dans les cinq minutes qui suivirent, il y eut une telle succession de trous d'air que, pris de nausée, je fermais les yeux. Lorsque je les rouvris il était trop tard pour faire quelque chose. Les deux crochets fixant la cage de la panthère avaient cédé. Libre, elle commençait à glisser follement dans la carlingue. Le félin se ramassa sur lui-même, bondit, s'écrasa sur les barreaux et, assommé, roula sur le dos, pendant que la cage déséquilibrée se renversait sur le côté.

L'avion piqua brusquement du nez et je fus violemment jeté sur le sol. Lorsque je parvins à me relever, la catastrophe était achevée : projetée à travers la carlingue, la cage avait défoncé les barreaux de deux de celles des tigres.

D'un bond les fauves se trouvèrent libres.

La terreur s'empara de moi. Les yeux exorbités, je regardais ce spectacle d'apocalypse. Reculant lentement, je parvins à la cabine de pilotage, une cabine qu'aucune porte ne fermait. Hors d'usage la porte avait été enlevée à un précédent voyage.

Livide, j'exposais la situation à Terry, ses mains se crispèrent sur le compte-tours. Après un temps de silence angoissant, il me dit laconique :

« Cramponne-toi ».

Je me cramponnais.

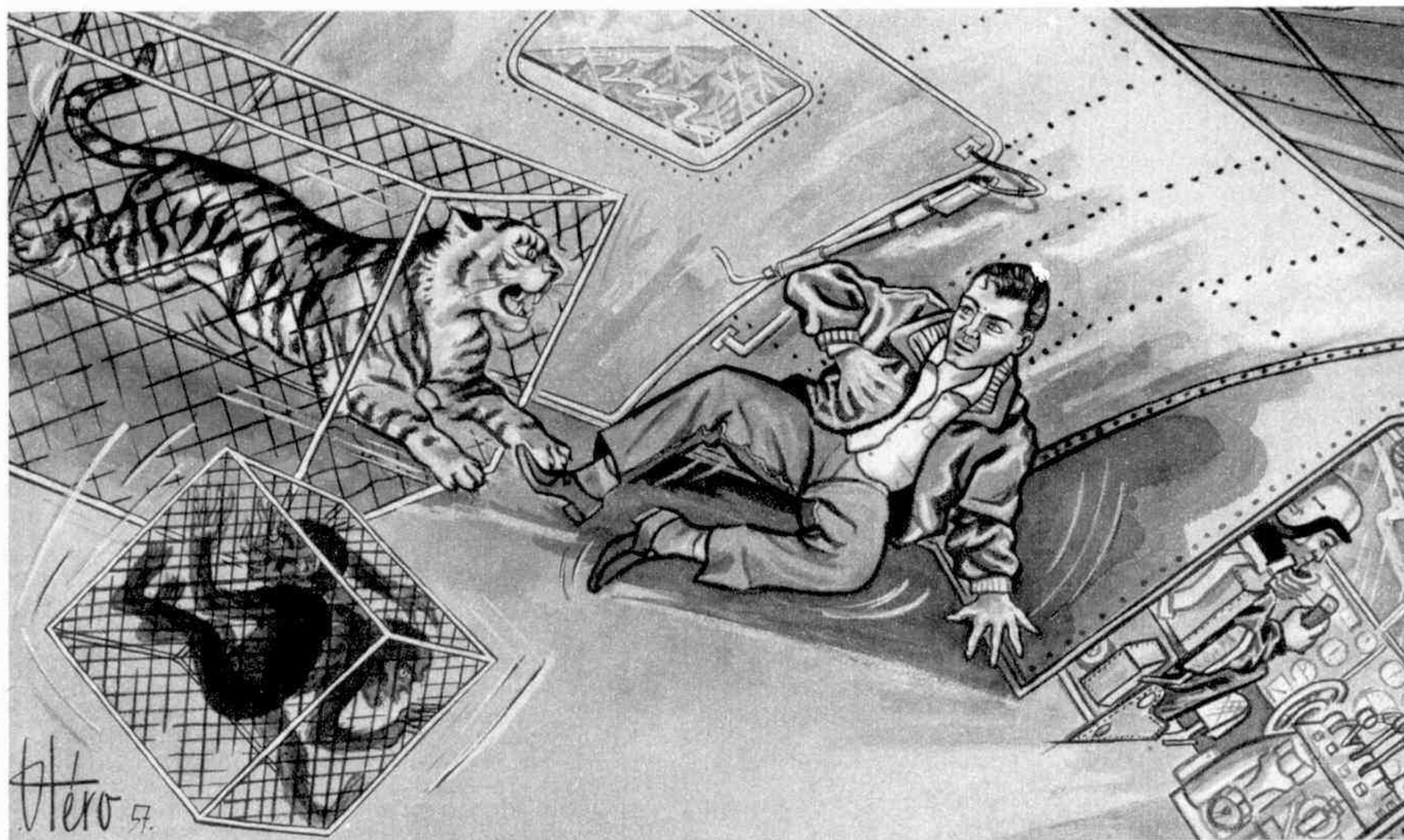
Face à moi, les deux fauves, immobiles, m'observaient. L'un d'entre eux se ramassa sur ses pattes arrière. Il allait sûrement bondir...

« Ter...ry » m'écriai-je.

sième « marche » l'un d'entre eux gisait K.O., à la cinquième le second subissait le même sort.

« Terry, m'écriai-je, ça y est. Ils sont assommés tous les deux. »

Enfin, une joie délirante, un cri de triomphe ! Terry m'annonça que nous survolions Aden. Instantanément l'appareil cessa son ascension. J'avais enfin l'impression que l'air est bien une matière sur laquelle on peut s'appuyer en toute confiance. La descente commença. Une fois au sol, nous verrions bien comment



A ce moment, je sentis le sol se dérober sous les pieds. Je tins bon. L'appareil s'élevait en chandelle projetant les deux félins vers le fond de la carlingue. Le vacarme provoqué par les macaques et les gibbons était d'autant plus terrifiant que de temps à autre un rugissement féroce couvrait les piailllements des singes.

L'avion montait par paliers, escaladant le ciel par de larges marches de 200 mètres chacune. La tactique était bonne car, à chaque fois, les têtes des fauves heurtaient rudement les parois.

Ce vol ahurissant, déprimant par l'angoisse sans répit qui nous tenait à la gorge dura un temps qui me parut interminable. A la troi-

nous en « tirer ». Si seulement « ils » pouvaient rester assommés jusque-là.

Libéré de toutes préoccupations matérielles, je m'abandonnais à la féerie du spectacle. Je pouvais contempler à mon aise cette immense carte en relief qui m'était offerte.

En-dessous, les hangars puis l'aire d'embarquement de l'aérodrome apparaissaient à mon regard émerveillé. Le reste ne fut plus qu'une question de minutes. Nous atterrissions sans dommage : les bêtes à peu près saines et sauvées ; nous n'avions plus qu'à attendre l'aide qui nous permettrait de terminer notre voyage.

Il était temps ! L'un de nos irascibles passagers recommençait à bouger.

J.-J. AUPY

DINKY TOYS MILITAIRES

DINKY TOYS débute avec ces deux miniatures, la JEEP et l'E.B.R., une nouvelle série. Celle-ci a été préparée pour répondre à la demande d'un grand nombre d'entre vous. Nous espérons donc que vous en tirerez un maximum d'intérêt.

En ce qui concerne la jeep on peut, sans aucun risque, certifier qu'elle n'est, de nos jours, inconnue de personne. Elle se présente ici à la longueur de 65 mm.

La qualité de l'ensemble, la recherche des détails, les soucis de la présentation dans la teinte (vert armée) lui confèrent le titre de pièce de choix dans le complément de votre collection.

En dehors de son utilisation militaire, la jeep rend, dans le privé, de multiples services.

Sa solidité et sa puissance proverbiales en font un tracteur précieux et indispensable en agriculture principalement.

Dans la version camionnette, la jeep peut transporter 400 kg. en charge utile.

Caractéristiques :

Longueur, hors tout	3 m. 22
Largeur, hors tout	1 m. 75
Hauteur	1 m. 36

Moteur :

4 cylindres en ligne.
Puissance au frein 60 CV.
Puissance fiscale 13 CV.
Consommation d'essence 12 à 14 litres aux 100 km.

L'engin blindé de reconnaissance Panhard ne paraît pas avoir bon caractère; cependant, celui qui prendra place dans votre collection est bien sage. Il est évident que sa présentation soignée et l'exactitude de la reproduction peuvent tromper les plus avertis mais son échelle et sa longueur 95 mm. sont de celles que l'on ne craint pas.

Comme la jeep, il est présenté en vert armée avec le pavillon Français sur la tourelle de chaque côté du canon.

Voici grandeur nature et certainement plus belliqueux l'E.B.R. en service dans l'armée française.

L'E.B.R. marque une date importante dans l'évolution de l'Armement. Les résultats actuels ont été acquis à la suite de l'évolution dans la technique bien sûr mais également de l'expérience des constructeurs en ce domaine.

La première auto-mitrailleuse française : une 24 CV Panhard, a été mise en service en 1906. Elle avait une vitesse de 70 km./h., un rayon d'action de 250 km. et un poids total de 1.200 kg.

En 1926, un nouveau type fut construit entièrement blindé l'A.M.D. (1). Il avait alors une puissance de 85 CV, une vitesse

(1) Auto-mitrailleuse de découverte.

légèrement réduite de 65 km./h., un rayon d'action, augmenté, de 550 km. et un poids total de 6.750 kg.

Le modèle 178 fut sorti en 1935 et avait une puissance de 110 CV, une vitesse de 72 km./h., un rayon d'action de 400 km. pour un poids de 8.300 kg.

Enfin, le type 201 fut présenté en 1940. Il avait une puissance de 85 CV, une vitesse de 80 km./h. et un rayon d'action de 400 km. La série ne fut malheureusement pas lancée, le prototype évacué ayant été perdu dans les sables du Sud Algérien et les archives détruites. Il n'en reste pas moins évident que l'E.B.R. allait naître de ces recherches à la suite d'idée déjà bien mûrie.

L'E.B.R. est un engin blindé à roues, doté d'un grand rayon d'action, doué d'une grande mobilité et d'une excellente manœuvrabilité, aussi bien sur routes que sur terrains variés. Il compte deux postes de conduite identiques aux vues entièrement dégagées et peut, indifféremment, se déplacer dans les deux sens avec les mêmes possibilités de vitesse et de franchissement.

L'équipage est composé de 4 hommes.

A) Deux en tourelle :

- 1 chef de voiture chargeur,
- 1 pointeur-tireur.

B) Deux conducteurs :

- 1 avant,
- 1 arrière (servant au poste émetteur-récepteur).

Les 4 roues à pneus sont constamment motrices. Seules les roues placées en avant dans le sens de marche choisi sont directrices.

En terrains variés : Les 4 roues munies de crampons obliques type « tracteur agricole » sont abaissées ce qui donne 8 roues toutes motrices. Avantage exceptionnel, les 4 roues à pneus sont alors automatiquement directrices ce qui confère au véhicule un braquage exceptionnel.

Caractéristiques (Modèle 51, type 65, 11).

Poids	13 t. 5
Hauteur, hors tout	2 m. 24
Longueur, hors tout avec canon	6 m. 15
Largeur	2 m. 42
Empattement	4 m. 34

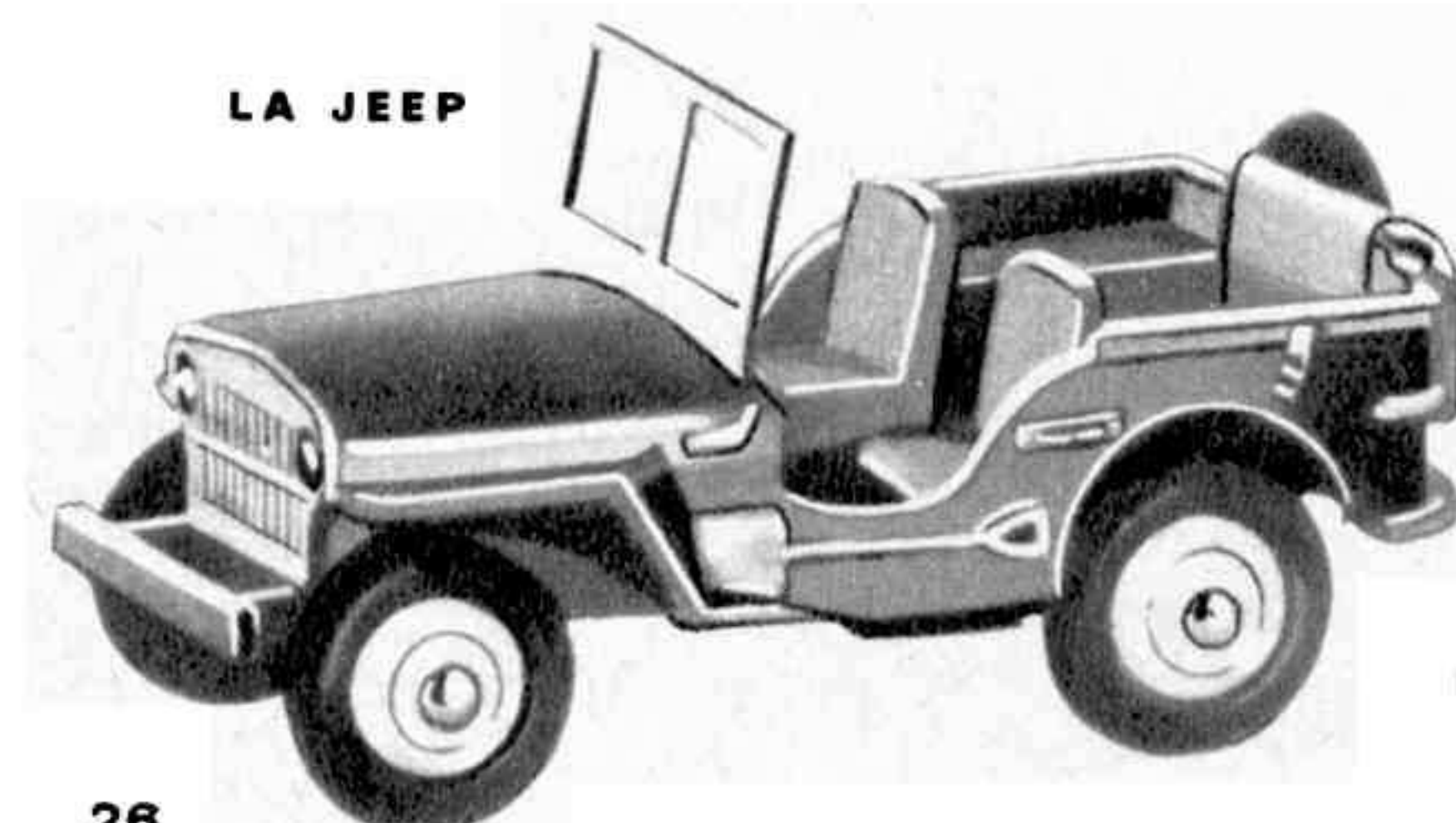
Consommation : 50/60 litres aux 100 km.

Rayon d'action : (mi-route) 600/700 km.

Performance :

- Vitesse maxima (sur route) 105 km.
- Vitesse moyenne (sur route) 70/80 km./h.

Moteur extra plat 12 cylindres formant un bloc bien homogène à emplacement réduit (22 cm. de haut) et au poids de 360 kg.



L'E. B. R.



Au salon de l'auto

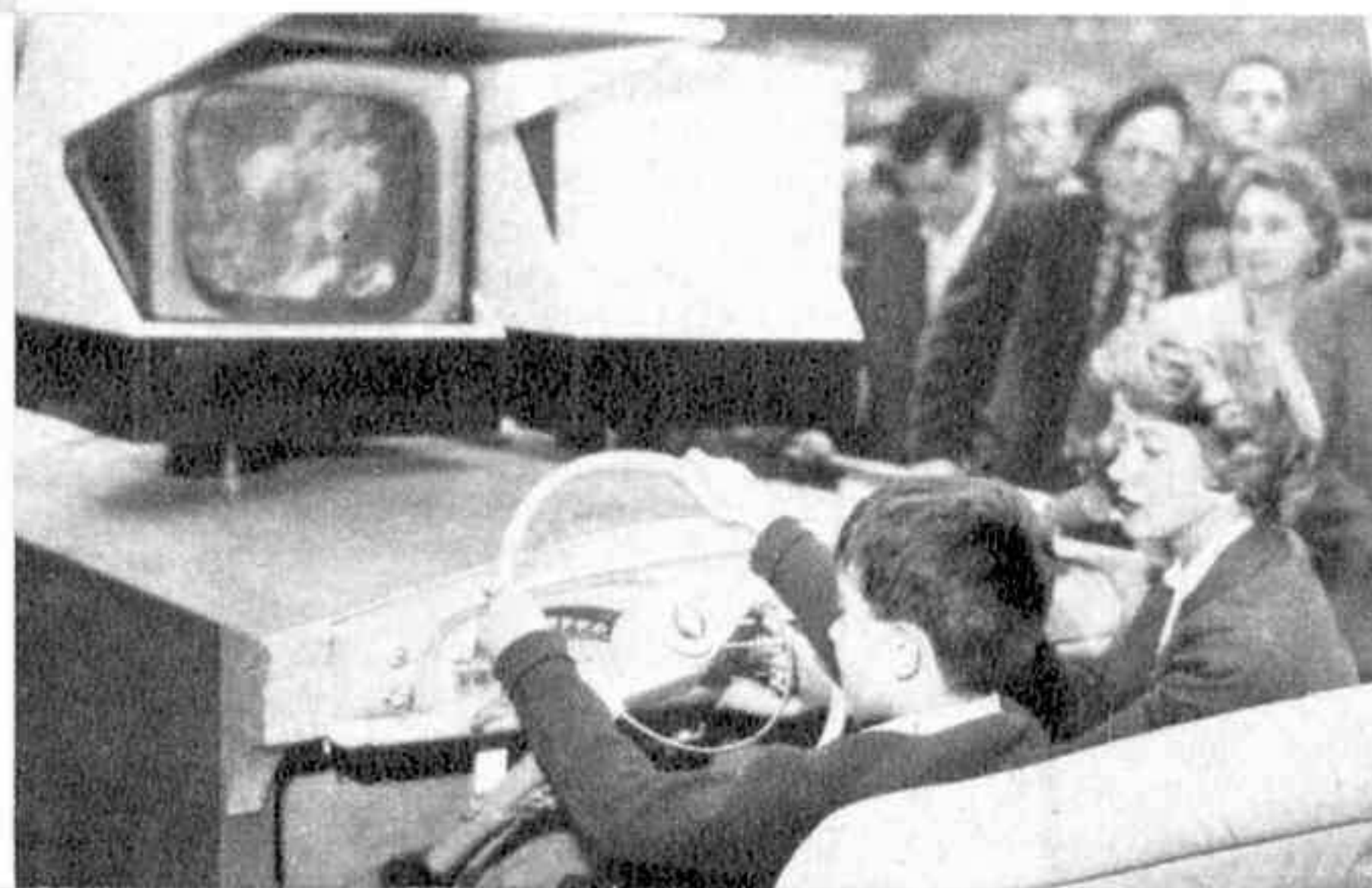
ALAIN BOURRILLON A CHOISI POUR VOUS CES 4 VOITURES

Vous connaissez André Bourrillon, le dynamique radio-reporter qui commente sur les ondes toutes les grandes épreuves sportives et anime de nombreuses émissions pour les jeunes? Eh bien, son enthousiasme, son débit de paroles, ses connaissances dans le domaine de l'auto, tout cela n'est rien à côté de son fils Alain. Suivons donc Alain Bourrillon au 44^e Salon de l'Auto : « Ces Américains, ils sont quand même formidables. Vous voyez, quand j'ouvre la portière de la « Golden Rocket », voiture expérimentale dont le moteur fait plus de 275 chevaux, un panneau du toit se lève. Et en même temps le volant bascule... Simplement!



« Celle-là, elle me plaît d'abord parce qu'elle est bleue. C'est une voiture française et, comme le dit mon père, il est bien triste qu'on voie de moins en moins de ces bolides bleus en course : c'est la Gordini 3 litres, la plus puissante que le « Sorcier » a construite, mais aussi la plus légère, capable ainsi de dépasser le 250 à l'heure. C'est celle qu'a choisie Françoise Sagan, vous connaissez...? Moi je lui aurai plutôt conseillé de prendre une Dauphine Gordini : elle est très nerveuse (pas Françoise, la Dauphine) et quand même moins dangereuse... Ah, si jamais un jour je pouvais piloter cette voiture.

« Ça n'est pas de mon âge? Bon, nous allons voir la grande nouveauté française du salon. Après la voiture la plus moderne, après la plus rapide, voyons la plus facile à conduire, la Frégate équipée du « Transfluide », qui groupe une transmission et un embrayage automatiques. Sous le volant, un cadran, avec une manette qu'on peut placer devant les lettres « VR » (Ville-Route) « M » (Montagne) « E » (Exceptionnelle) « N » (Neutre, ou point mort) « R » (Recul) et « P » (pour Parking). Vous choisissez la position et vous n'avez qu'à appuyer sur l'accélérateur ou le frein : c'est simple, non ?



« Oui, mais la Frégate c'est quand même un peu gros pour moi. Tiens, voilà qui serait bien mieux, la plus petite voiture du Salon, la « Brutsch Rollera 58 ». On dirait une véritable voiture d'enfant, et pourtant, elle roule à l'essence. Trois vitesses, 80 à l'heure en pointe, moins de 4 litres aux 100, une carrosserie en matière plastique... elle vaut moins de 200.000 francs et il n'y a pas besoin de permis de conduire pour la piloter! Tenez, même mes deux petits amis, qui sont les enfants de Jean Lucas le coureur, Eric et Caroline, pourraient la conduire, vous vous rendez compte? »

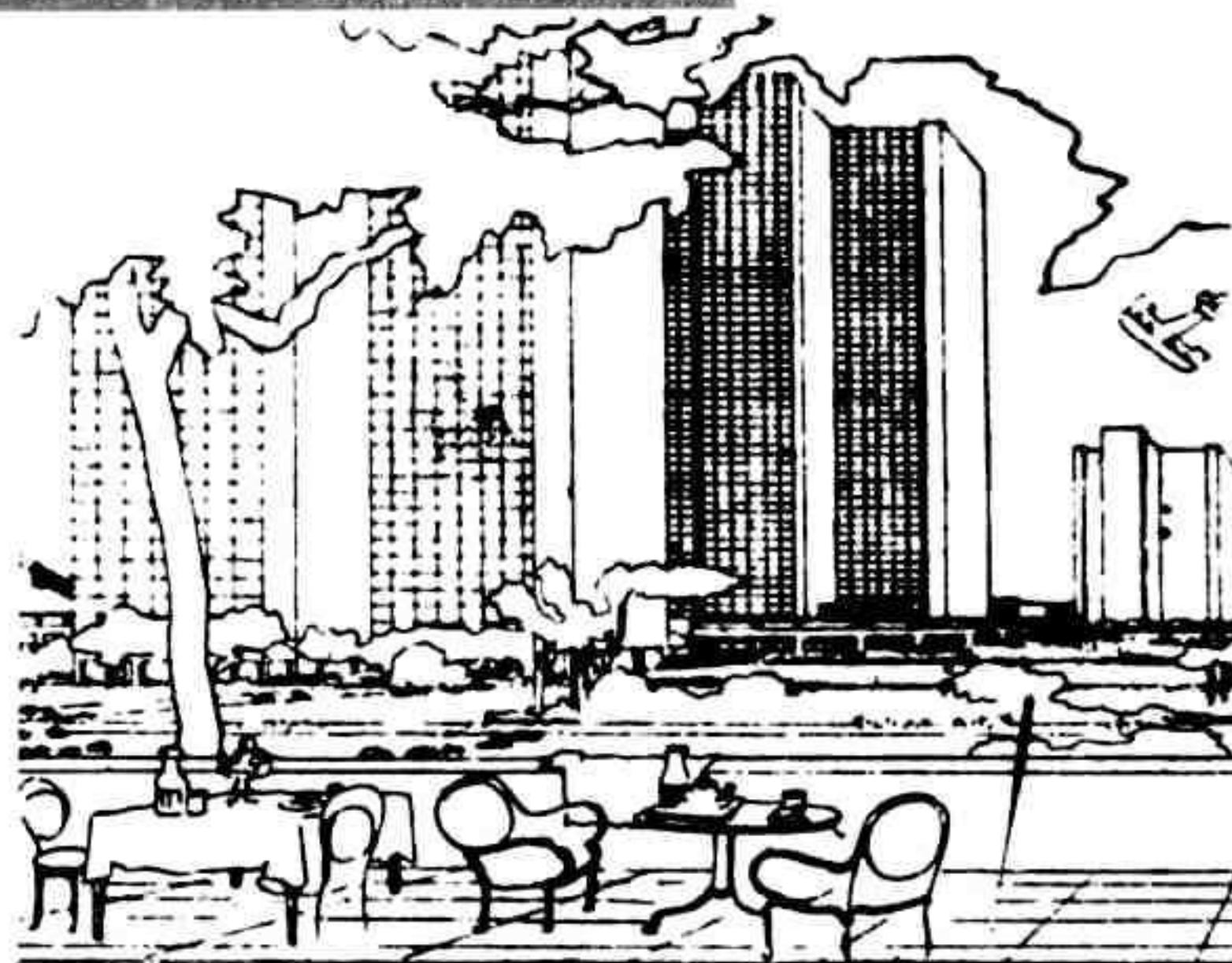
Quand VOUS aurez

La France se transforme à un rythme sans cesse croissant. Vous qui avez aujourd'hui 10, 12, 14 ou 16 ans, vous vous demandez quelle sera votre vie quotidienne lorsque vous aurez 20 ans, c'est-à-dire vers 1965. Le récent exemple de « Bébé-Lune », le satellite artificiel russe dont la ronde étourdissante n'a certainement pas manqué de vous étonner, augmente encore votre désir de connaître le proche avenir. Pour répondre à vos questions nous ouvrons dès maintenant les « ACTUALITÉS DU FUTUR ».

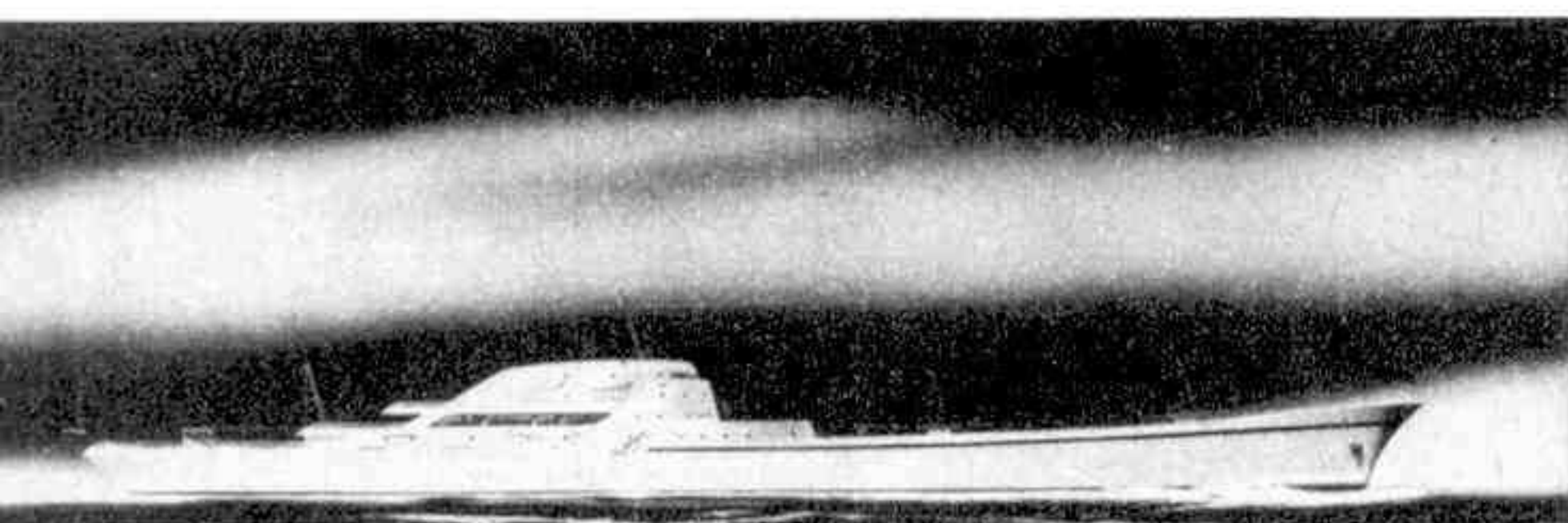
20 ans

VOUS IREZ AU CINÉMA EN RELIEF. La plus modeste salle de cinéma affichera « en relief ». A ce moment, le cinérama aura été largement dépassé. Grâce à d'extraordinaires procédés d'optique, les cow-boys sortiront de l'écran pour vous dire bonjour... ou vous enlever. Peut-être même assisterez-vous aux premières séances de cinéma sensitif : une simple pression sur un bouton et la gorge vous brûlera face à l'acteur perdu dans un désert; ou vous aurez l'impression d'avoir les pieds gelés en voyant ce personnage qui s'enfonce dans les neiges du Kilimandjaro.

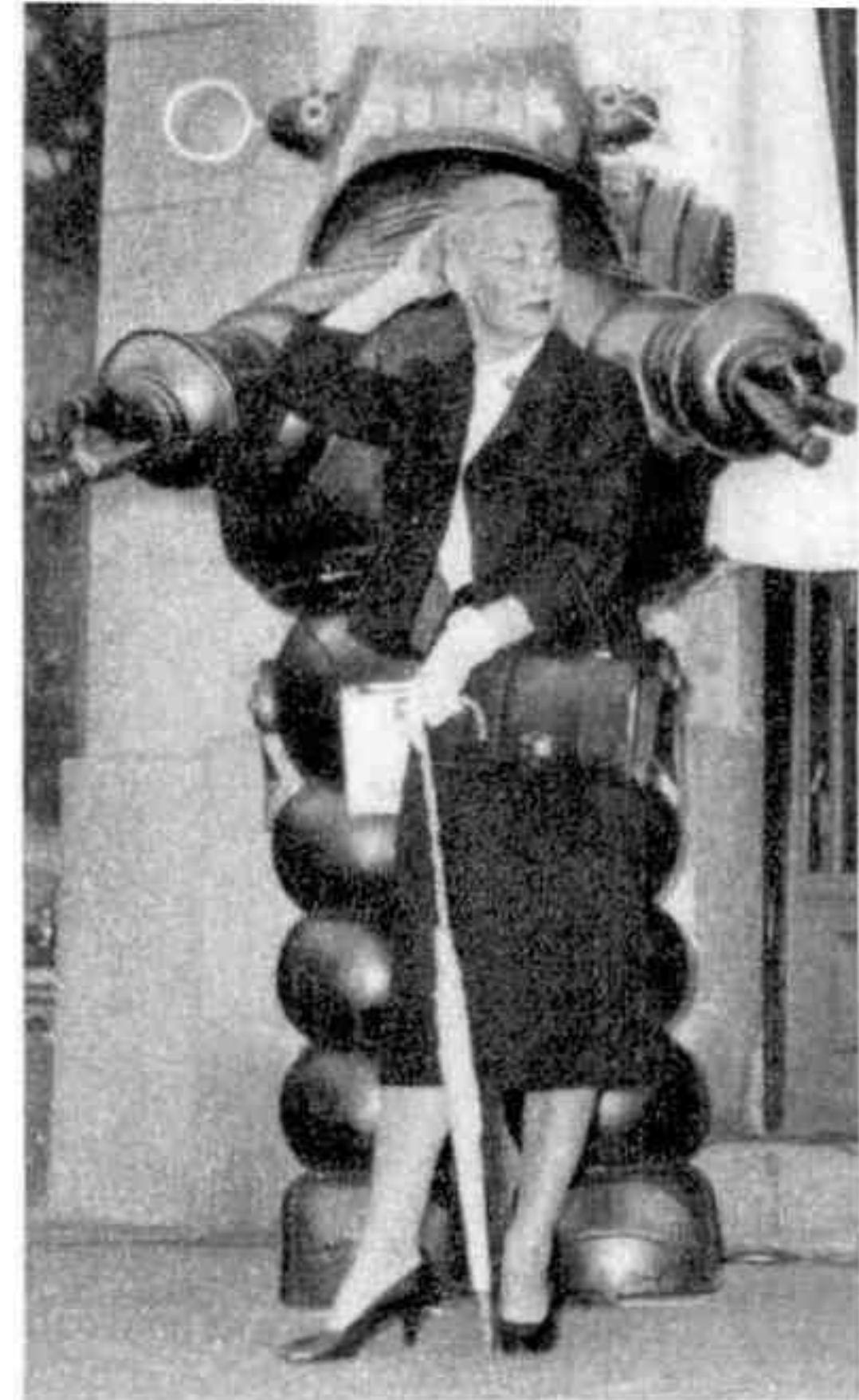
VOUS TRAVERSerez LES MERS A BORD DE NAVIRES ATOMIQUES. En 1965, le sous-marin atomique français, construit à Cherbourg pour la coque, dans nos centrales thermo-nucléaires pour les moteurs, manœuvrera dans les mers depuis déjà 1961. Mais surtout, vous pourrez aller en Amérique à bord du « France » qui aura troqué ses chaudières contre des turbines à propulsion atomique. A partir de cette date, on étendra le système à toutes les sortes de navires : bâtiments de guerre, cargos, brise-glaces, etc...



VOUS HABITerez LES CITÉS DE L'ATOME. Où habiterez-vous en 1965? Peut-être à Saint-Germain-en-Laye qui sera alors un quartier de Paris. En tout cas vous habiterez une « maison de l'avenir », une « cité radieuse » encore plus perfectionnée que celle qui existe actuellement à Rezé-les-Nantes construite par le grand architecte Le Corbusier (chauffage par le sol, ascenseurs se déplaçant horizontalement entre les logements, placards intérieurs pour la livraison par l'extérieur, écoles maternelles sur la terrasse). Car il s'y ajoutera alors les cuisines modèles fonctionnant à l'atome qui permettront à votre maman de préparer les repas en appuyant seulement sur quelques boutons.



SUR L'AUTOROUTE VOUS CONDUIREZ UNE VOITURE AUTOMATIQUE. Vous pourrez vous rendre de Paris à Lille, Marseille ou Strasbourg, aller de Fréjus à Nice, de Metz à Thionville ou de Nancy au Luxembourg, sans quitter un seul instant l'autoroute. Mais ces 2.000 kilomètres d'autostrade, vous ne les abattrez pas avec n'importe quelle voiture : à bord de votre voiture automatique, sans débrayage ni changement de vitesse, vous n'aurez plus qu'à vous préoccuper de votre volant. Gageons même qu'il ne faudra plus longtemps avant que vous puissiez jouer aux cartes dans une voiture autoguidée!

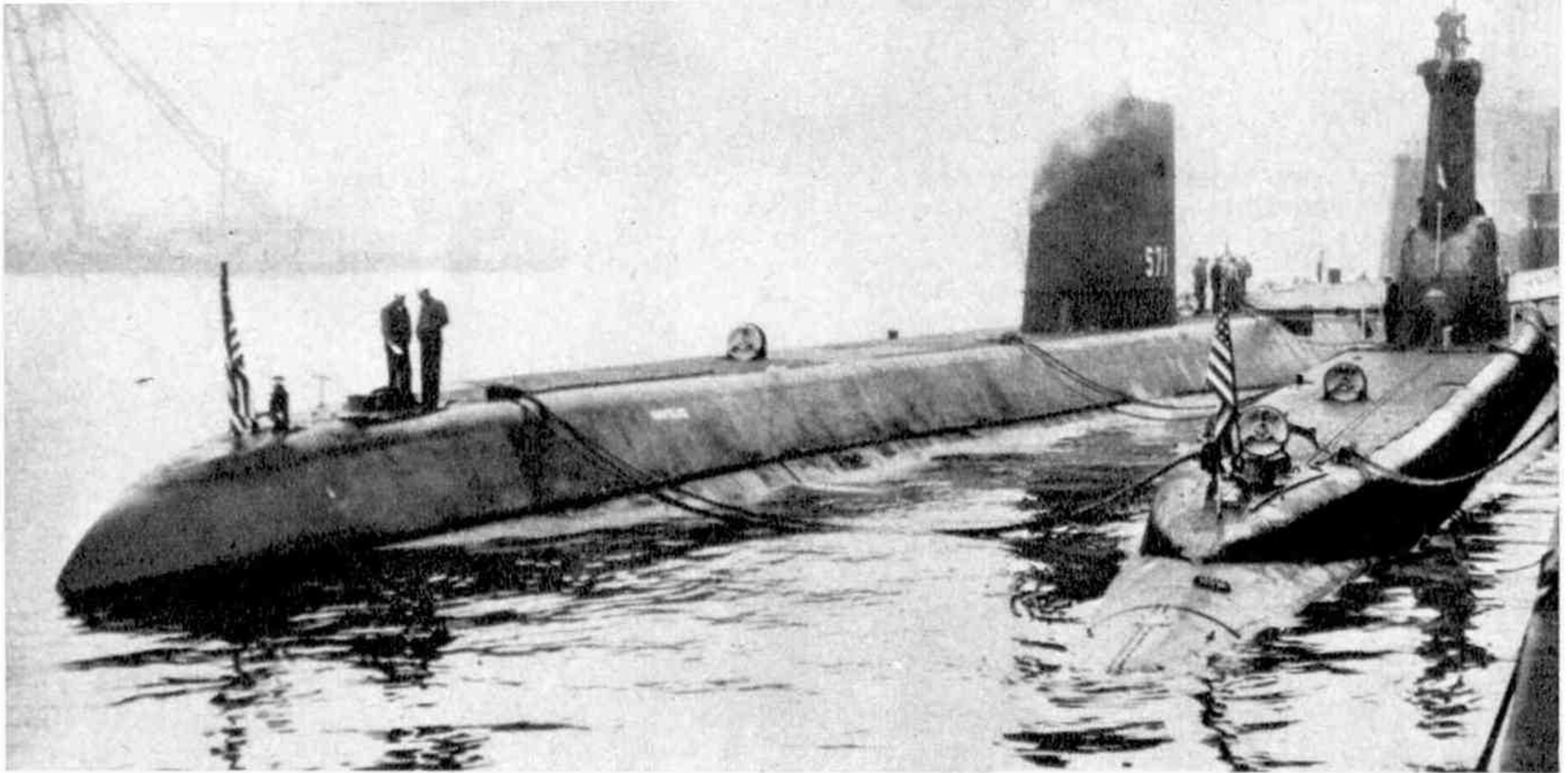


VOUS VIVREZ A L'ÈRE DES ROBOTS. A la Quinzaine du Cinema (juillet dernier) « Robby » le robot du film « Planète interdite » répondait à toutes les questions concernant le cinéma. En vous cachant de vos parents vous pourrez de la même façon faire exécuter à un robot vos devoirs du soir... D'ailleurs vous vivrez à l'ère des hommes et des mécanismes de métal et de plastique : au bureau, dans les transports en commun, les salles de spectacles, d'ingénieux dispositifs « presse-bouton » répondront à vos moindres désirs. Les distributeurs automatiques de boissons type 1957 seront au musée.

A TANCARVILLE, VOUS TRAVERSerez UN PONT SUSPENDU DE 1.440 MÈTRES. Si vous franchissez la Seine entre Rouen et le Havre, vous pourrez parcourir 1.440 mètres sur le pont suspendu le plus long d'Europe, celui de Tancarville. Actuellement, en effet, sur les 127 kilomètres qui par les voies fluviales séparent les deux grandes villes normandes, il n'existe pas un seul pont. Pour construire cet ouvrage qui modifiera heureusement l'économie et le tourisme entre la haute et la basse Normandie, on aura utilisé 24.000 mètres de fils d'acier. Le seul poids des grands câbles porteurs représentera la moitié de celui de la Tour Eiffel : 3.050 tonnes! Et si vous désirez passer vos vacances en Italie, n'oubliez surtout pas d'emprunter le tunnel routier sous le Mont-Blanc, le plus long d'Europe.

VOUS NE VERREZ PLUS DE TRAINS A VAPEUR. En 1965, il vous sera possible d'aller à bord de trains plus confortables et sensiblement plus rapides de Paris à Strasbourg, Vintimille, le Havre, Nantes, Rennes, en empruntant des lignes électrifiées : l'électrification de la S.N.C.F. avance à la cadence de 300 à 400 kilomètres par an, et les 5.000 kilomètres actuels seront devenus dans 8 ans, 8.000 kilomètres. Et peu à peu les trains de marchandises tendront à devenir également télécommandés. Si vous voulez aller de Saint-Germain-en-Laye à Boissy-Saint-Léger, vous passerez sous Paris dans un train qui s'apparentera au métro actuel, mais en plus moderne.

VOUS REGARDEREZ LA TÉLÉVISION EN COULEURS. En 1965, vous aurez certainement dans votre chambre la télévision. Mais plus question du « noir et blanc » actuel dont l'existence cependant se prolongera encore jusqu'en 1961. Vos postes de télévision fonctionneront avec la couleur. Les écrans d'ailleurs en seront beaucoup plus grands. Avez-vous, dans ces conditions, le courage d'aller jusqu'au cinéma le plus proche? Jusqu'au stade où se déroule un si grand match de football? Cela est d'autant moins sûr qu'il vous suffira, pour avoir de la compagnie, d'inviter par téléphone des amis que vous aurez pu voir sur un appareil muni d'un petit écran : un téléphone-télévision.



Premier Français admis à bord d'un sous-marin atomique

J'AI VISITÉ LE NAUTILUS

de notre envoyé spécial Henri LAMAIN

LE HAVRE... octobre. Des dispositions exceptionnelles de sécurité avaient été prises. Plusieurs barrages d'agents du port et de policiers américains tiendraient à bonne distance les curieux. Alors que jusqu'à présent, lors des escales à l'étranger du bâtiment, l'Etat-Major l'avait toujours obligé à demeurer sur rade, il était cette fois prévu que le « Nautilus » accosterait vraiment. Au quai Hermann du Pasquier, au Havre...

Même aux Etats-Unis les seuls civils admis à bord, en très petit nombre, sont des spécialistes atomiques. Lorsque le 7 octobre au matin le capitaine W.-R. Anderson, m'accueille au nom de ses 10 officiers et 85 marins, lorsqu'après un vigoureux « shake-hands », il m'invite à le suivre à bord de son unité, je peux donc me considérer comme étant l'objet d'une faveur exceptionnelle.

Certes, de l'extérieur, le *Nautilus* n'offre aucune singularité importante. La présence côte à côte d'un autre submersible américain permet la comparaison. La coque du *Nautilus* est très aérodynamique, mais pas davantage que celle de son voisin. On note seulement que son kiosque est plus fin, que son fuseau est d'une longueur inhabituelle.

Mais le problème, vous le devinez, est ailleurs. Premier sous-marin, premier navire à propulsion atomique, le *Nautilus* est encore, après une trentaine de mois de navigation, un prototype très spécial. La plupart de ses équipements sont secrets. Son équipage, après avoir complété ses connaissances nautiques par un stage nucléaire d'un an, a fait le serment de ne révéler absolument rien de ce qui se passe à bord!

Le commandant Anderson disparaît par une écouteille ouverte à peu près à mi-distance entre le kiosque et la proue. Je le suis difficilement dans une sorte

de cylindre de tôle. L'échelle verticale m'amène à l'entrée d'un vaste compartiment.

D'abord ce sont les tuyauteries, les gaines, les manettes qui fixent le regard. Elles tapissent toutes les cloisons. « Nous entrons chez les torpilleurs » me dit mon guide.

L'extrême avant est un assez long couloir. De nombreuses torpilles sont rangées le long des parois. Un mécanisme de levage les amène à volonté dans les tubes de lancement. Il y a 4 gros tubes. « Le départ des torpilles est-il commandé d'ici? » « Non, une mise à feu électrique la télécommande du poste central. »

A nouveau la coursive. Je réalise alors que l'ordre n'est pas exclu parmi les innombrables mécanismes. Les couleurs sont vives, le jaune cru dominant. Il semble même que tout ait été disposé avec une harmonie supérieure à la moyenne en matière de submersible. On a cherché à faire oublier que l'essentiel de l'unité, même lorsqu'elle est à quai, se trouve au-dessous de la surface.

Cinéma tous les jours

Quelques marches à descendre et nous pénétrons dans le mess de l'équipage. De part et d'autre de l'allée centrale des marins sont assis devant des tables pliantes aux couleurs claires. On oublierait volontiers que cette salle sert aussi de dortoir, tant son confort est inhabituel. Je note successivement un poste de radio, un récepteur de télévision et un tourne-disques automatique.

« Il n'est bien entendu pas besoin de glisser 10 cents dans la fente, m'explique le commandant. La musique est gratuite, comme le cinéma. Nous avons un appareil et en mer nous projetons un film par jour. »

Des distributeurs automatiques d'eau fraîche et de sodas — l'alcool est interdit à bord — complètent

l'équipement. Il est évident que dans ce sous-marin dont l'autonomie n'est pratiquement limitée que par la résistance et le moral de l'équipage, l'installation a été spécialement calculée pour favoriser la joie de vivre.

Un coup d'œil à la cuisine. Tout y fonctionne naturellement à l'électricité, le fourneau nickelé comme la machine à éplucher ou celle à faire la vaisselle. Je descends dans la cale, m'arrête devant une imposante chambre froide. « Ouvrez », dit l'officier. A l'intérieur ce ne sont que petits pains, légumes et côtelettes sous cellophane...

« La fumée? Notre cuisine! »

Une porte étanche et nous voici dans le central opérationnel. Au-dessus la salle des périscopes (il y en a deux, un pour la veille, un pour le combat), au-dessous celle des commandes : les barres et les indicateurs de profondeur, les écrans d'écoute ultra-sonore et les dispositifs d'écoute sonore, etc., etc... En fait il n'y a rien là que de très classique. Ce n'est pas sur ce point que le *Nautilus* innove: il serait peut-être même un peu en retard par rapport aux derniers sous-marins anglais et français... Je fais mine de progresser vers l'arrière :

« Je suis désolé, dit sans perdre son sourire le commandant. Mais je ne suis pas autorisé à vous laisser pénétrer dans les compartiments moteurs. Il ne s'agit pas de danger mais de secret... »

Devant ma mine dépitée il ajoute aussitôt : « Je puis par contre vous expliquer. Grimpons au carré ».

Le carré du *Nautilus* est certainement le plus confortable de tous les sous-marins du monde... Nous sommes là pour d'autres constatations. « Commandant, avant de monter à bord j'ai été surpris par les volutes de fumée qui sortaient du kiosque. Je ne comprends plus... »

« La fumée? Notre cuisine. Plus précisément lorsque nous naviguons dans les rades et lorsque nous sommes à quai l'énergie nécessaire nous est fournie par une installation diesel très classique, de faible puissance. »

Bientôt un navire-école

Le moteur atomique du *Nautilus* offre tous les avantages que vous connaissez déjà. Il permet à cette unité de naviguer plusieurs années sans autre renouvellement en combustible que quelques grammes d'uranium et lui confère ainsi une autonomie de plongée théoriquement illimitée... On a par contre moins insisté sur un inconvénient certain : le fonctionnement à plein régime de l'équipement atomique demande une bonne centaine de minutes. Il s'écoule environ deux heures entre le moment où la pile atomique est mise en fonctionnement et celui où les hélices tournent au rythme de croisière. C'est la vraie raison de la présence d'un moteur thermique ordinaire à réponse rapide.

— Les radiations sont-elles à craindre?

— Les hommes sont tous soumis à des examens nombreux et précis. Il s'est avéré que les doses de radiations qu'ils recevaient des installations étaient bien inférieures à celles qui peuvent constituer un danger. Quelques mois à bord vous marquent moins qu'une seule visite chez le radiologue...

— Une dernière question, commandant. Quel est l'avenir du *Nautilus*?

— On pourra sans doute bientôt nous classer parmi les bâtiments écoles. Les Etats-Unis possèdent maintenant trois sous-marins atomiques en service. Au moment où notre flotte de surface arrive à son tour à l'ère de la propulsion nucléaire il n'est pas étonnant que l'on veuille faire de nous, l'avant-garde, le centre de perfection des marins de demain. »



Un officier surveille à l'aide d'un compteur Geiger la radioactivité des circuits d'eau du moteur atomique (ci-dessus), pendant que quelques-uns des matelots profitent de l'escale du Havre pour écrire à leur famille.

UN PEU D'HISTOIRE

L'étude d'un sous-marin nucléaire a commencé aux Etats-Unis en 1947 • La construction du *Nautilus* a débuté en août 1951 • Il a été lancé non achevé à Groton (Connecticut) le 21 janvier 1954 • Sa première sortie a eu lieu le 17 janvier 1955 • Depuis lors (jusqu'à son arrivée au Havre) il a totalisé 5.566 heures de navigation dont plus de la moitié en plongée, et parcouru 62.559 miles marins • On n'a pas encore rechargé sa pile en uranium.

UN PEU DE TECHNIQUE

Le réacteur dont est doté le *Nautilus* est du type à échanges calorifiques • Les neutrons de l'uranium radioactif dégagent une chaleur considérable • Ces calories sont recueillies par de l'eau sous pression, qui fait en même temps office de modérateur • Dans un échangeur de chaleur cette eau vaporise un autre circuit liquide • La vapeur ainsi produite met en marche un turbo-alternateur pour l'alimentation des moteurs secondaires et une turbine classique • Des dispositifs mécaniques ordinaires transmettent le mouvement de la turbine aux hélices du navire.

CRAMPON AUTOMATIQUE

Cet appareil, dérivé d'un instrument utilisé par les pêcheurs, nous a été adressé par M. Touzeau, chirurgien-dentiste à Nantes. M. Touzeau partage avec son fils une véritable passion pour Meccano, comme en témoigne la photo parue dans Meccano-Magazine d'octobre.

La figure 1 montre le crampon « armé », la figure 2 le montre déclenché par la charge qu'il va saisir.

Chaque mâchoire est constituée par une bande coudée de 60×12 mm. (1) sur laquelle sont fixées 3 équerres à 135° formant griffes. La bande coudée est tenue par une équerre sur une bande de 7 trous (2). L'extrémité de la bande (2) est articulée à l'aide de contre-écrou sur une bande de 4 trous (3).

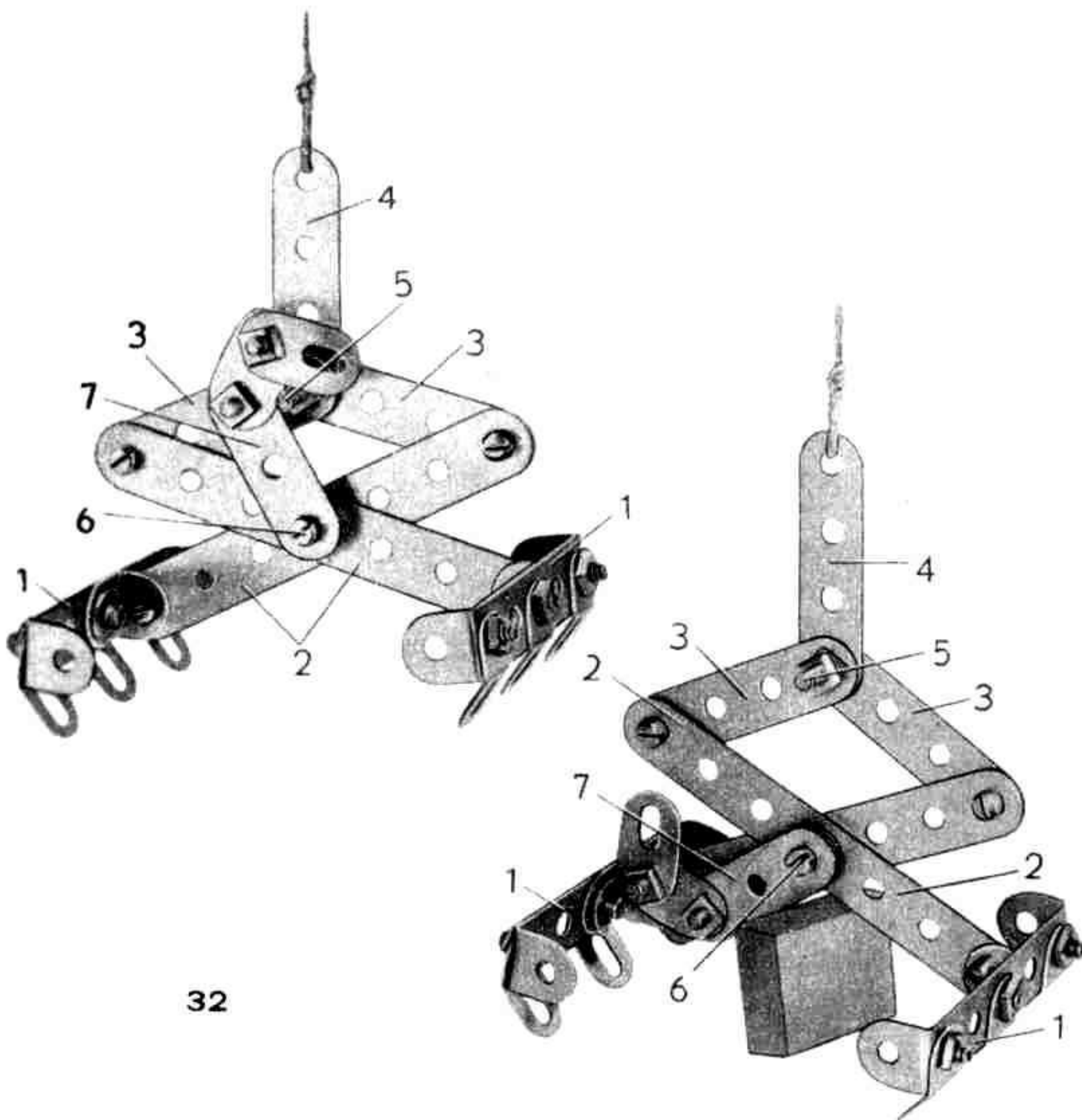
Les extrémités libres des bandes (3) sont réunies, ainsi qu'une troisième bande de 4 trous (4) par un boulon de 12 mm. (5). Le boulon (5) est muni de contre-écrou et laisse libres les bandes (4) et (5).

Un autre boulon de 12 mm. (6) passe dans une bande de 3 trous (7) et est doté de 3 rondelles. Il traverse ensuite le trou central des 2 bandes (2) et est équipé de contre-écrou. La bande (7) est prolongée par 2 supports plats disposés de façon à former un crochet. Ce crochet, passant sur le boulon (5) maintient les mâchoires du crampon ouvertes.

Quand le crampon est descendu sur une charge ou sur le sol, son poids écarte légèrement les mâchoires et le crochet se libère automatiquement. Dès qu'une traction s'exerce sur le câble de levage, les 2 mâchoires se resserrent pour saisir la charge.

PIÈCES NÉCESSAIRES :

N° 3×2 , 6×3 , $6a \times 1$, 10×2 , 12×2 , $12c \times 6$, $36a \times 16$, $36b \times 12$, 38×3 , 40×1 , $48a \times 2$, $111a \times 2$.



Les deux nouveaux trains Hornby qui vont bientôt circuler un peu partout représentent un succès dans la technique du Jouet.

Comme vous avez pu le lire dans notre précédent numéro (49) les trains TBBV « Le Drapeau » et TBBM « Le Provençal » sont remorqués par la locomotive électrique TBB commandée elle-même à distance par le transformateur ST (Sécurité Totale) dont les avantages sont multiples.

Nous ne reviendrons donc pas sur la description faite sur ces trains mais il nous a semblé intéressant de donner ici la fiche technique de la machine qui inspira les responsables « Hornby » dans la réalisation de leur modèle.

Le type BB a été construit dans les débuts de l'électrification ferroviaire autour de 1925. Sa simplicité et ses énormes possibilités de fonctionnement lui ont valu d'être grandement apprécié.

Les locomotives BB 8101 à 8236 en service sur la ligne Paris-Lyon sont les plus récentes dans la série. Elles peuvent remorquer soit un train de marchandises de 1.350 tonnes sur une rampe de 50 mm./m. à 60 km./h., soit encore un train de messageries de 775 tonnes en palier à plus de 100 km./h.

La caisse entièrement métallique repose sur chacun des bogies en tôle pliée et soudée aux boîtes d'essieux.

Tout l'appareillage est rassemblé dans 6 blocs comme suit :

1 Bloc central comprenant les résistances de démarrage, les contacteurs de ligne et de démarrage, les commutateurs de couplage et les relais principaux.

4 Blocs de moteurs.

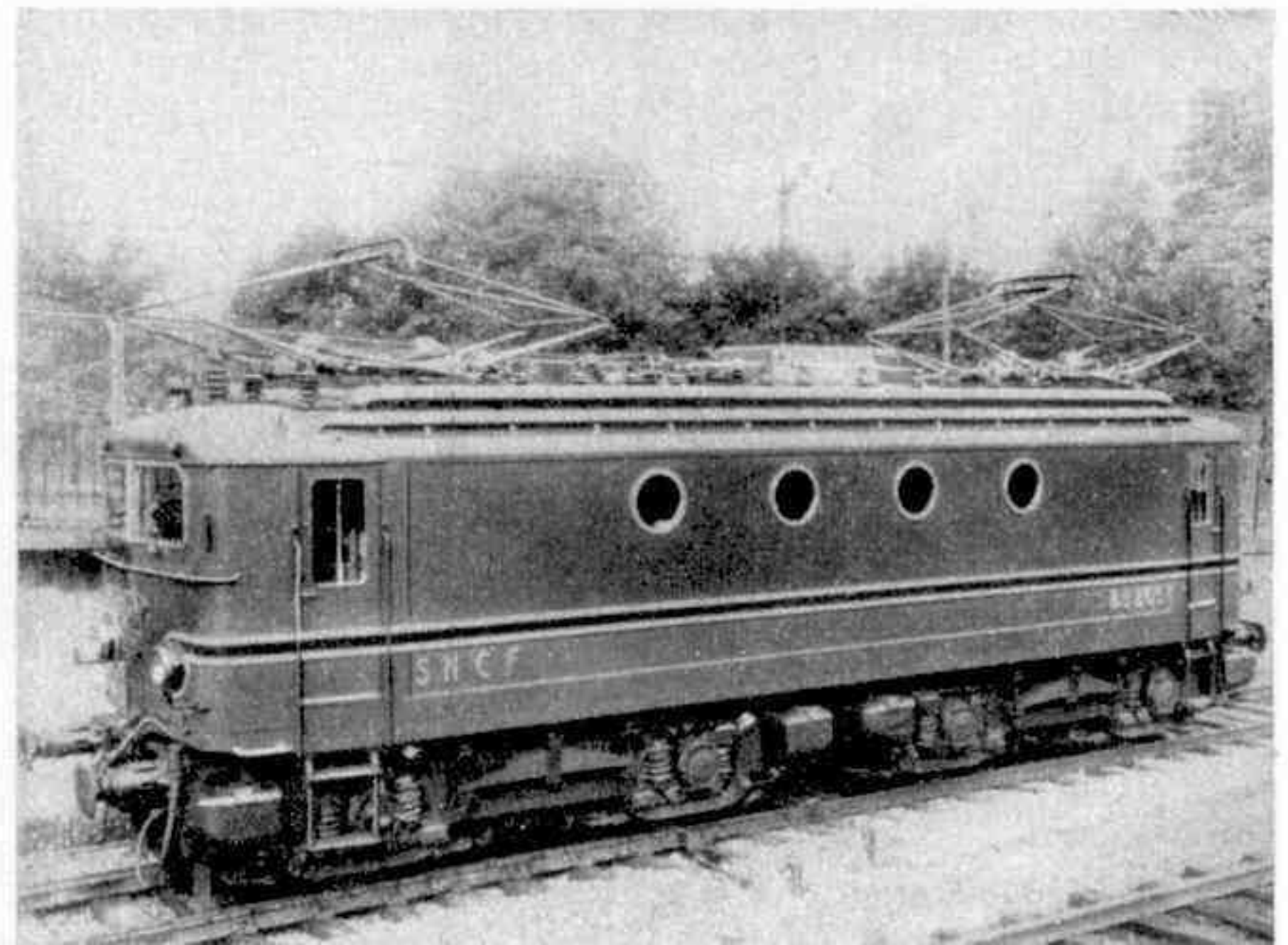
1 Bloc pneumatique.

La nouvelle BB 8051 (la TBB Hornby est la reproduction de cette machine) construite par ALSTHOM a été mise en service en juin 1951. Elle fonctionne sous courant monophasé 50 périodes. Ce courant permet de transporter très simplement l'énergie en haute tension (15/20.000 V) jusqu'à la locomotive et de la transformer à pied d'œuvre. Son emploi procure ainsi un abaissement sensible des dépenses d'installations fixes.

La BB 8051 est équipée de 2 redresseurs à vapeur de mercure de part et d'autre du transformateur situé au centre de la caisse. Ces redresseurs refroidis par ventilation et sans pompes, transforment le courant monophasé en pseudo-continu pour alimenter sous 675 V 4 moteurs de traction, voisins des moteurs ordinaires à courant continu, d'une puissance totale de 2.700 CV.

La vitesse de pointe de cette machine de 80 tonnes se situe autour de 100 km.-h.

Rien ne permet de douter des heures de joie que vous passerez avec votre train TBB Hornby puisque aussi bien il est le résultat d'un aîné aussi élogieux.



« A pied, à cheval et en voiture »

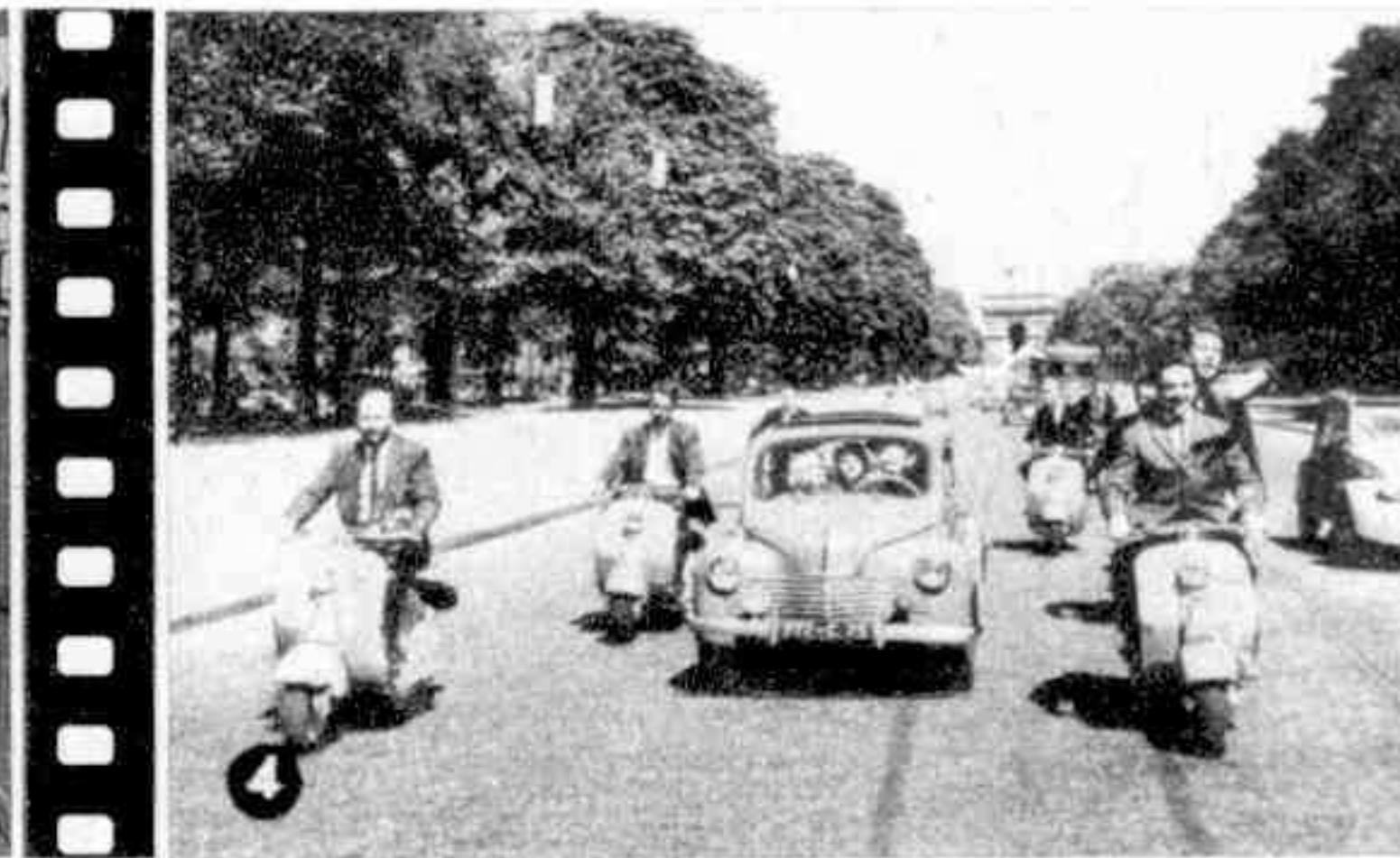
Mise en scène de Maurice DELBEZ • Dialogues de Jean-Jacques VITAL et Serge de BOISSAC • En vedette : NOEL-NOEL • Avec Denise GREY, Gil VIDAL, Jacques FABBRI, Aimé CLARIOND (Sociétaire de la Comédie-Française), Jean GALLAND, ARDISSON, Jean TISSIER, Noël ROQUEVERT, Sophie DAUMIER et le célèbre comique DARRY COWL.

Voici le film le plus gai de la rentrée. Noël-Noël y reprend ce rôle de français moyen mêlé à des aventures qui le dépassent. Un thème qu'il a déjà rendu célèbre avec « Le père tranquille », « Les casse-pieds » et « Les Carnets du Major Thompson ». Les aventures ici, c'est le récit burlesque des mécomptes réservés à un petit comptable timoré qui, après avoir utilisé le métro quarante ans, se voit brusquement obligé d'apprendre à conduire et d'acheter une voiture d'occasion.

Elsa CASALS.



Noël-Noël porte ici un nom « bien de chez nous » : Léon Martin. Comptable dans une entreprise de Pompes Funèbres, consciencieux mais timide, il tremble devant ses chefs. On n'est pas riche à la maison mais Martin arrondit ses fins de mois en faisant du porte à porte : il vend avec beaucoup de succès des appareils pour sourds. Mais l'ordre paisible de sa vie va être brusquement bouleversé.



Sa fille Mireille (la ravissante Sophie Daumier) s'éprend d'un jeune homme fort riche, Paul (Gil Vidal), étudiant comme elle en pharmacie. Paul veut présenter Mireille à ses parents et pour cela supplie Monsieur Martin et sa femme (Denise Grey) d'assister à une partie de chasse que les de Granlieu, ses parents, doivent donner bientôt dans leur château, en Sologne.

Comment se rendre à une partie de chasse sans voiture? Mireille pleure tant que papa Martin compte ses sous et, en maugréant car il a toujours détesté les automobiles, se rend chez le marchand de voitures d'occasion du quartier. Le vendeur c'est l'inénarrable comique bégayant Darry Cowl, Darry est justement sur le point d'être mis à la porte par son patron, pour incompetence.

Aussi veut-il faire du zèle. Il entortille si bien Monsieur Martin qu'il lui vend pour neuve une 4 CV qui a traversé 14 fois le Sahara! Passé la porte du garage les malheurs commencent et d'abord le supplice d'apprendre à conduire. Heureusement les camarades de Mireille, compatissants, forment une haie d'honneur à Martin plus mort que vif mais rayonnant au volant.



Le grand jour arrive. Fouillant dans leurs greniers, les voisins ont prêté aux Martin des costumes de chasse assez ridicules. Mais rien ne peut décourager des parents lorsqu'ils veulent le bonheur de leur fille : les voici donc en Sologne s'initiant aux joies du fusil. Las, Monsieur Martin ne tuera pas la moindre caille. Sa femme cueillera des fleurs, lui rapportera des champignons.

Perdu dans cette haute aristocratie, le petit comptable « gaffe » sans arrêt, et, point sot, essuie de nombreuses vexations. Il se heurte à Jean Galland, méprisant, qui veut lui aussi marier sa fille à Paul de Granlieu. Le soir, c'en est trop, Martin dit brutalement leur fait à tous ces « snobs ». Mireille éclate en sanglots. Les Martin se retirent avec dignité. Tout est gâché.

Non, heureusement. Car Paul aime vraiment Mireille, part à sa recherche et entraîne ses parents dans un revirement en sa faveur. Le jour du mariage, tout le cortège, en voiture, prend le chemin de la Madeleine. Mais l'encombrement est tel que toute la noce est obligée de descendre et de gagner l'église en métro. Martin exulte : il ne prendra plus de voiture de sa vie!

DUMPER MOGURT DR 50

Très exact de lignes, malgré ses dimensions relativement réduites, ce dumper présente quelques astuces à retenir, notamment le système de direction.

LE CHASSIS (fig. 3).

Deux poutrelles en U (1), formées chacune de deux cornières de 15 trous, sont assemblées par une cornière de 9 trous (2) à leur extrémité avant. Deux autres cornières

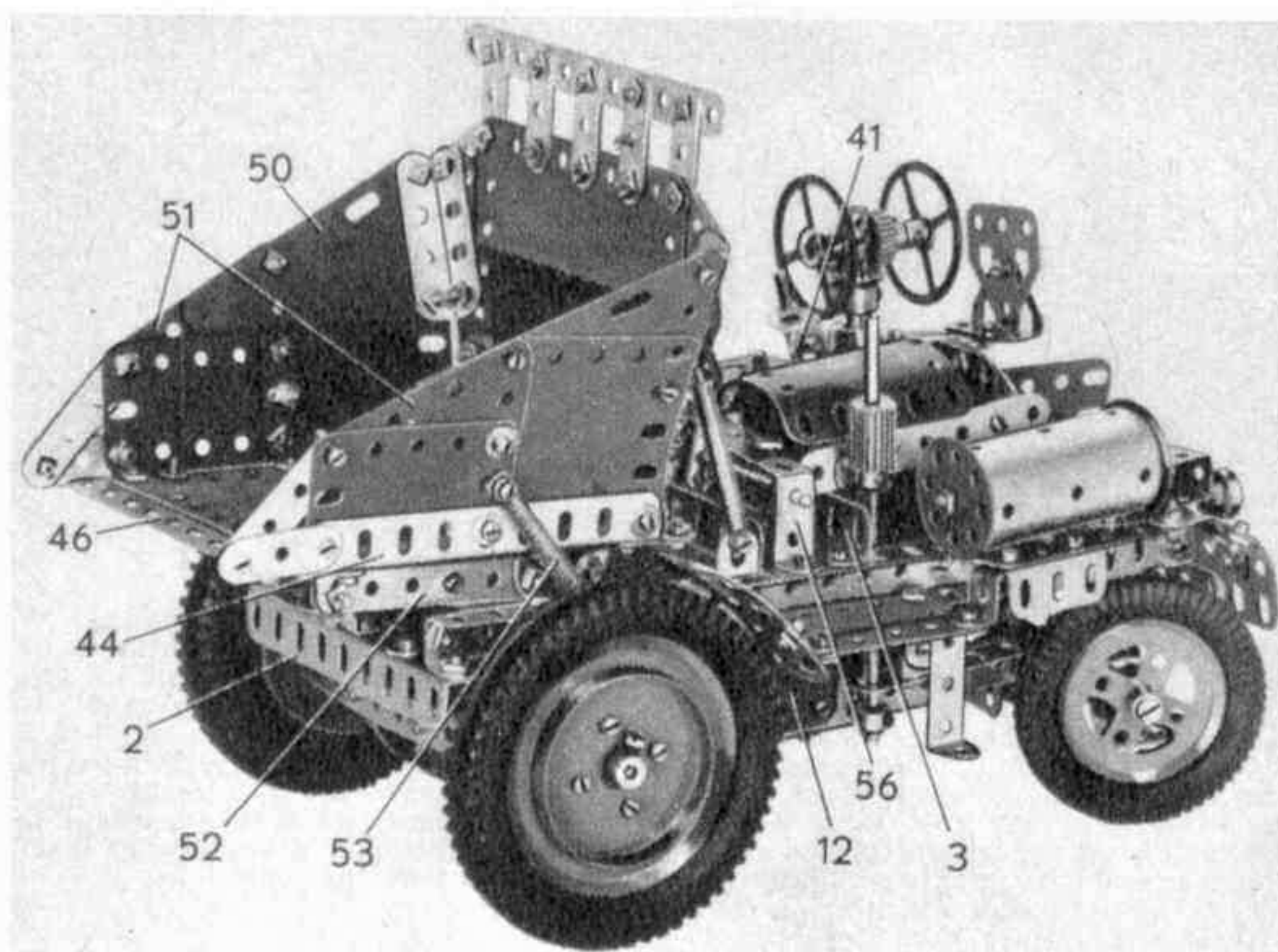


Fig. 1.

de 9 trous (3) et (4) sont boulonnées sur le dessus des poutrelles (1), respectivement à 5 et 8 trous de leur extrémité arrière (fig. 1 et 2).

Une plaque sans rebords de 75 x 38 mm. (5) est fixée au bout de chaque poutrelle (1). L'arrière du châssis (fig. 2) est formé par une poutrelle plate de 11 trous (6). Celle-ci est reliée aux plaques (5), d'un côté par une équerre à 135° et une plaque flexible de 6 x 4 cm., de l'autre côté par 2 poutrelles plates de 3 trous et 2 équerres à 135°. Plaques flexibles et poutrelles plates sont bordées par une bande de 4 trous légèrement pliée (7).

Deux cornières de 5 trous sont montées derrière la poutrelle plate (6) à

l'aide d'équerres et leurs extrémités libres sont réunies par une troisième cornière de 5 trous (8). Un moteur universel est fixé verticalement sur la cornière (8), son levier vers le haut.

Une cornière de 6 trous (9) et une de 5 trous (10) sont montées de part et d'autre du moteur sur le bord inférieur de ses flasques. La fixation s'opère à l'aide de boulons de 12 mm. et 3 rondelles sont passées sur les boulons entre les cornières et le moteur. Les cornières (9) et (10) sont réunies aux poutrelles (1) par une bande de 3 trous et une équerre. Elles sont prolongées chacune par une cornière de 7 trous (11). Du côté de la cornière (9), la cornière (11) est surmontée d'une poutrelle plate de 4 trous tenue par un grand gousset d'assemblage et une cornière de 3 trous.

Du côté de la cornière (10), la cornière (11) porte une plaque de 75 x 38 mm. (12).

Les 2 cornières (11) sont réunies à leur extrémité libre par une équerre cornière (13). Les boulons qui fixent l'équerre-cornière tiennent aussi des bandes de 4 trous.

LES ROUES AVANT (fig. 4).

Le train avant est doté d'une suspension oscillante. Il est monté sur une tringle de 9 cm. (14). Cette tringle passe dans une poutrelle plate de 3 trous réunie par une poutrelle plate de 5 trous aux rebords du moteur. Elle passe également dans une plaque triangulaire de 25 mm. maintenue par 2 équerres d'angle entre les cornières (11). La tringle (14) porte un accouplement dans lequel est fixée une tringle de 11,5 cm. (15). La tringle (15) est pourvue d'un accouplement à chaque extrémité.

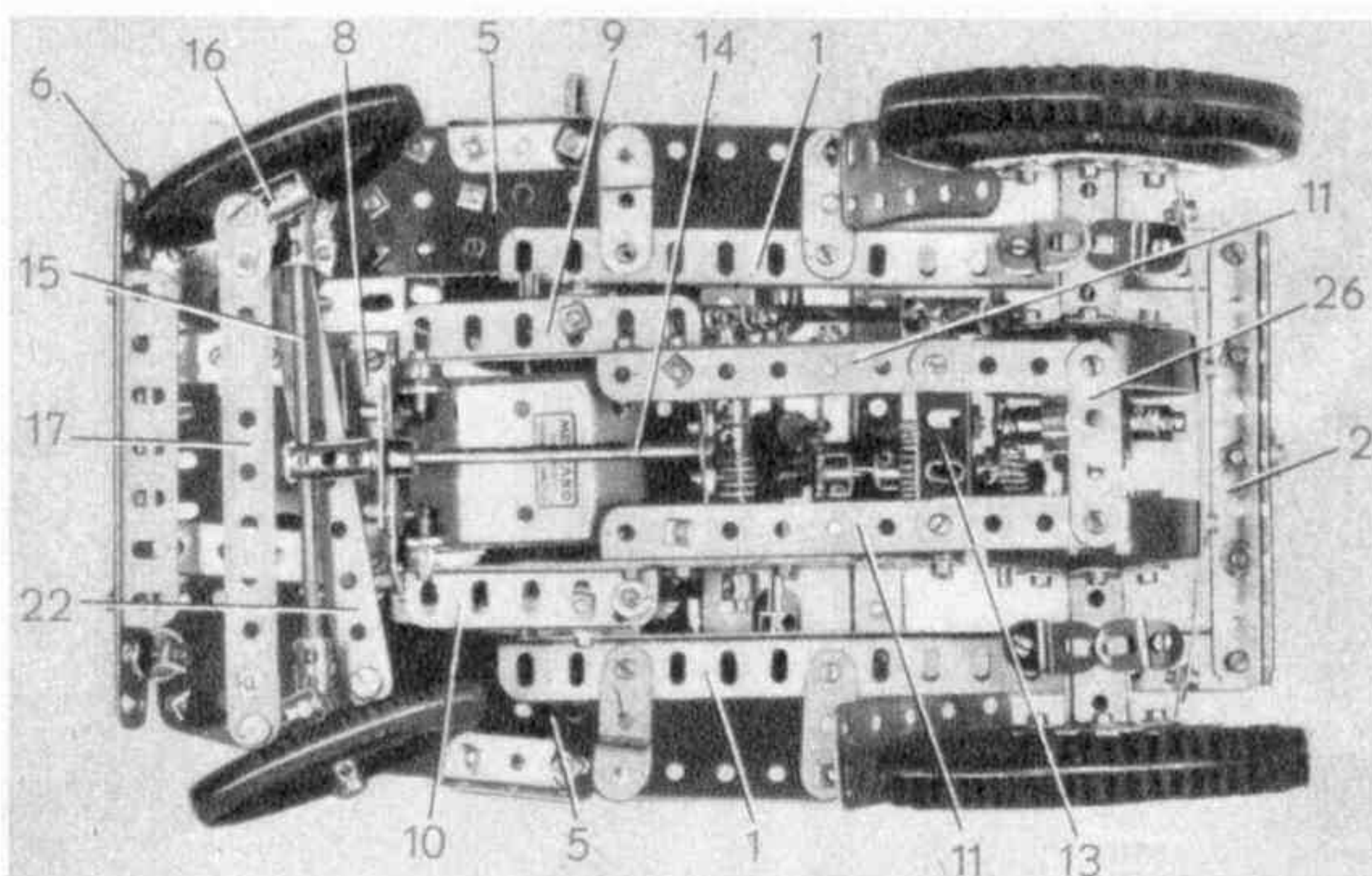


Fig. 3.

Dans un de ces accouplements (fig. 4) passe une tringle de 25 mm. tenue par une bague d'arrêt. Un accouplement (16) est bloqué à l'extrémité inférieure de la tringle de 25 mm. De l'autre côté du train avant, la disposition est la même mais la tringle de 25 mm. est remplacée par une tringle de 4 cm. et un accouplement est bloqué sur la tringle, au-dessus de la bague d'arrêt. Il servira à la commande de direction.

Les deux accouplements (16) sont unis par une bande de 9 trous (17) que prolongent 2 supports plats. Le montage s'effectue à l'aide de boulons pivots.

Les roues avant sont des poulies de 5 cm. munies de pneus. Elles sont montées sur des boulons pivots vissés dans les accouplements (16).

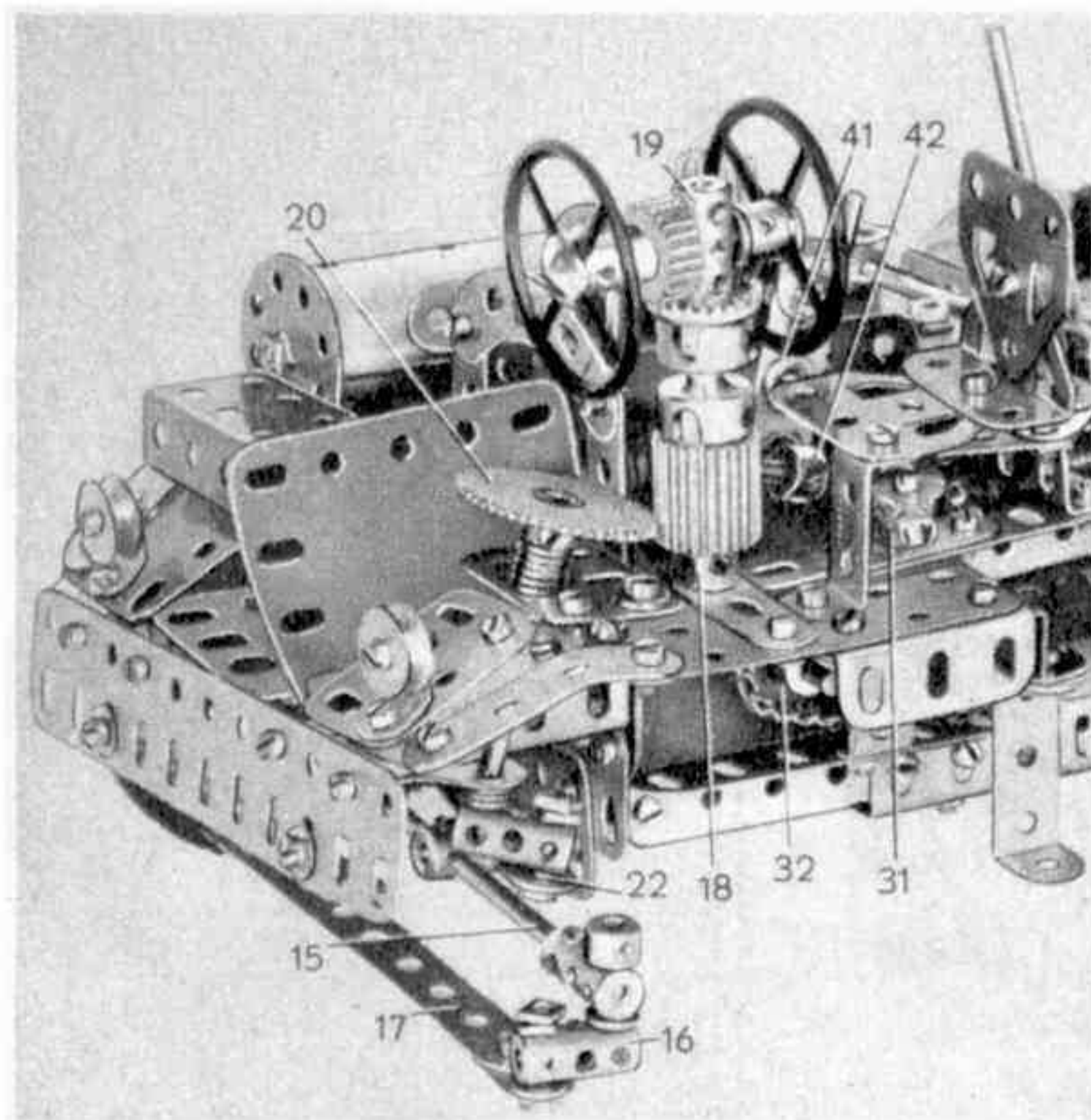


Fig. 4.

La direction est commandée par un volant double permettant la conduite dans les deux sens de marche. Un levier d'angle à moyeu (18) est boulonné sur une des plaques (5) du châssis. Une tringle de 6 cm. est bloquée dans ce levier d'angle. Elle reçoit un pignon de 25 dents (19 mm. de largeur) un accouplement jumelé à douille, une roue de champ de 25 dents et un accouplement (19). L'accouplement (19) est bloqué sur la tringle. Le pignon et la roue de champ tournent librement mais sont unis l'un à l'autre par un accouplement à douille. Le pignon entraîne une roue de 50 dents (20) montée sur une tringle de 6 cm. Cette tringle légèrement oblique passe dans une poutrelle plate boulonnée sur la plaque (5) et dans un petit gousset d'assemblage fixé au châssis. La tringle porte 6 rondelles au-dessus de la poutrelle plate, 3 rondelles au-dessous du gousset d'assemblage et elle est munie à son extrémité inférieure d'un accouplement (21). L'accouplement (21) est réuni par une bande de 9 trous (22) à l'accouplement bloqué au sommet de la tringle d'articulation de la fusée gauche.

Une tringle de 4 cm. est passée dans l'accouplement (19). Elle porte un pignon de 25 dents et 2 volants. Le pignon commande la roue de champ de 25 dents.

LES ROUES MOTRICES LE DIFFÉRENTIEL

Chaque trompette du pont est formée par 4 bande-coudées de 38×12 mm. boulonnées entre un plateau central (23) et une joue de chaudière (24). Une équerre portant une équerre renversée est fixée sur deux des bandes coudées de chaque trompette.

Les 2 trompettes sont assemblées par une bande (25). Celle-ci est composée de 2 bandes de 7 trous qui se chevauchent sur 4 trous. Elle est fixée aux plateaux centraux (23) par des équerres et est boulonnée sur les 2 joues de chaudière (24).

Les joues de chaudière sont en outre assemblées par 2 bandes de 4 trous. L'une apparaît en (26) sur la figure 3, l'autre étant placée symétriquement au-dessus des joues de chaudière. Les boulons qui tiennent la bande (26) fixent également 2 bandes de 4 trous réunies aux cornières (11). La bande (26) supérieure est reliée de la même façon à la cornière (2) par 2 bandes de 4 trous.

Chaque roue motrice est une poulie de 75 mm. munie de pneu, et sur laquelle a été boulonné un boudin de roue. L'une des roues est montée au bout d'une tringle de 7,5 cm. qui traverse en plateau central et une des roues de chaudière. A l'intérieur de cette dernière, la tringle porte une roue de 25 dents et son extrémité est engagée librement dans un accouplement. L'autre roue est montée de façon identique sur une tringle de 9 cm. qui porte, outre une roue de champ de 25 dents bloquée (27), une roue de champ de 50 dents (28) folle. L'extrémité intérieure de la tringle de 9 cm. tourne librement dans l'accouplement.

Une tringle de 4 cm. traverse cet accouplement, perpendiculairement aux essieux. Deux bagues d'arrêt placées à ses extrémités sont bloquées par des boulons de 19 mm. (29) solidaires de la roue de champ (28). Les planétaires sont 2 pignons de 25 dents (30) montés sur des boulons de 19 mm., et qui tournent entre les 2 roues de champ (27).

(A suivre.)

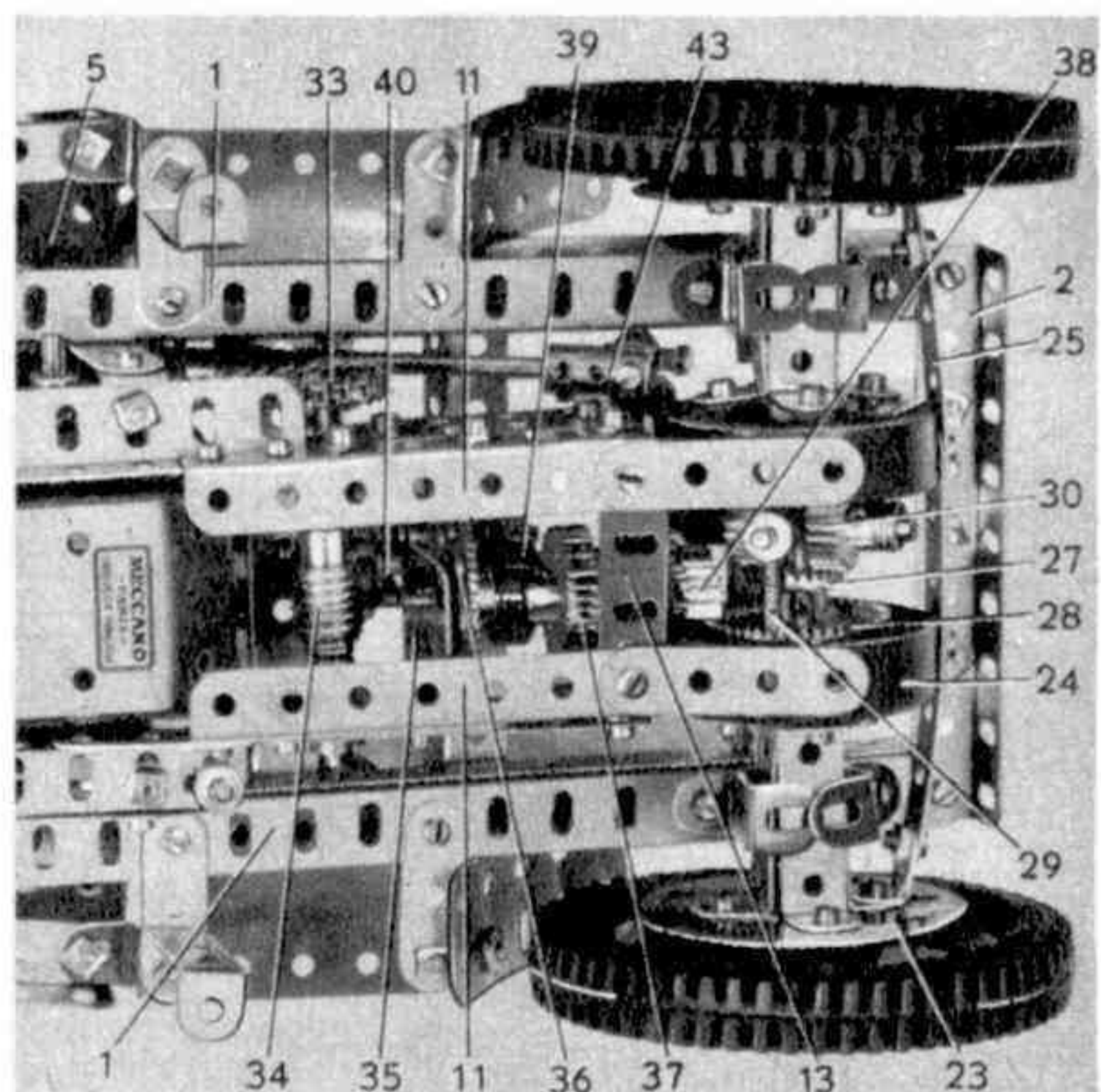


Fig. 5.

JOUONS ENSEMBLE

AVEC GUY MONTASSUT

Je vous donne une demi-heure... Oui, je vous donne une demi-heure pour venir à bout des jeux qui vous sont proposés dans cette page ! Facile direz-vous ? Peut-être ! Pour ceux qui ont le sens de l'observation notre test « Effet d'optique » sera un jeu d'enfant. Pour ceux qui aiment lire le jeu « Les Romans d'Aventures mystérieux » semblera facile. Quant aux cruciverbistes ils passeront aisément à travers les difficultés de notre « Croisée des Routes ». Mais ne vous y laissez pas tromper ! Possédez-vous réellement toutes ces qualités ?

Vous avez une demi-heure... Si vous venez à bout de tous mes pièges vous pourrez être fier de vous !



1

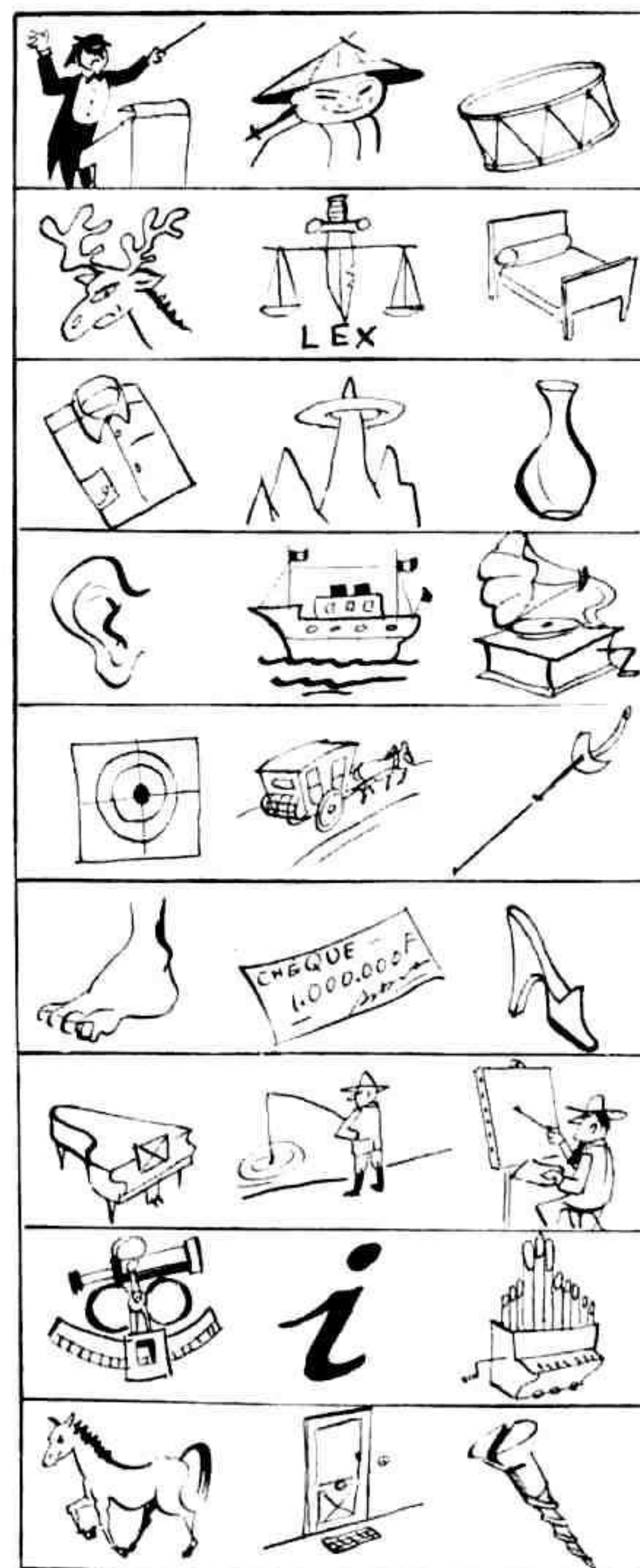
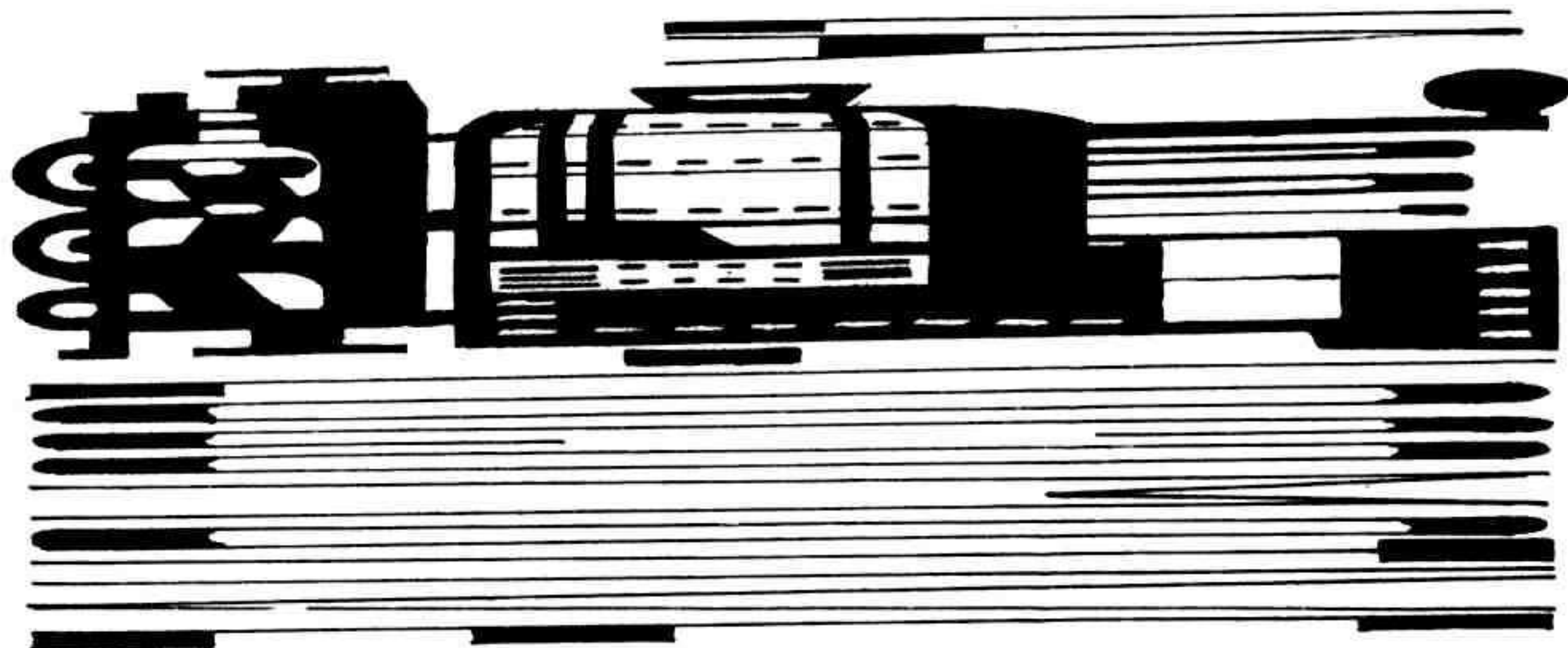
EFFET D'OPTIQUE

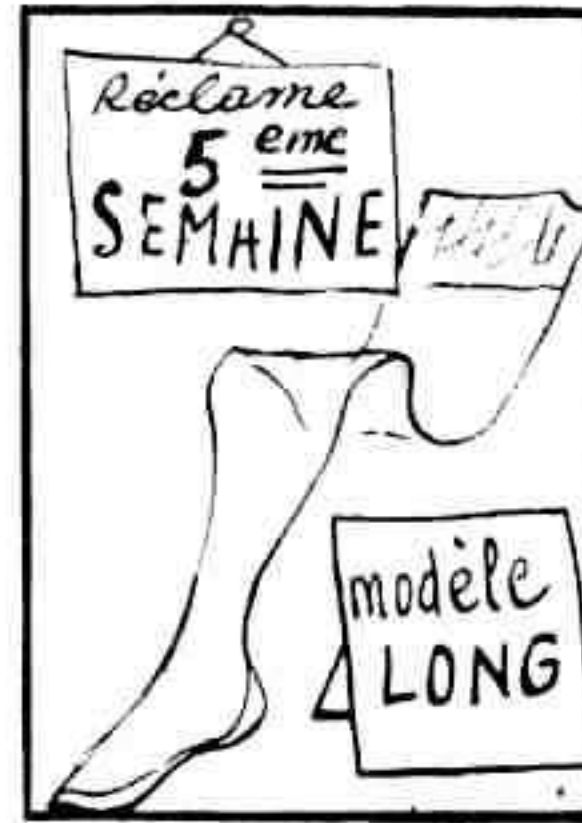
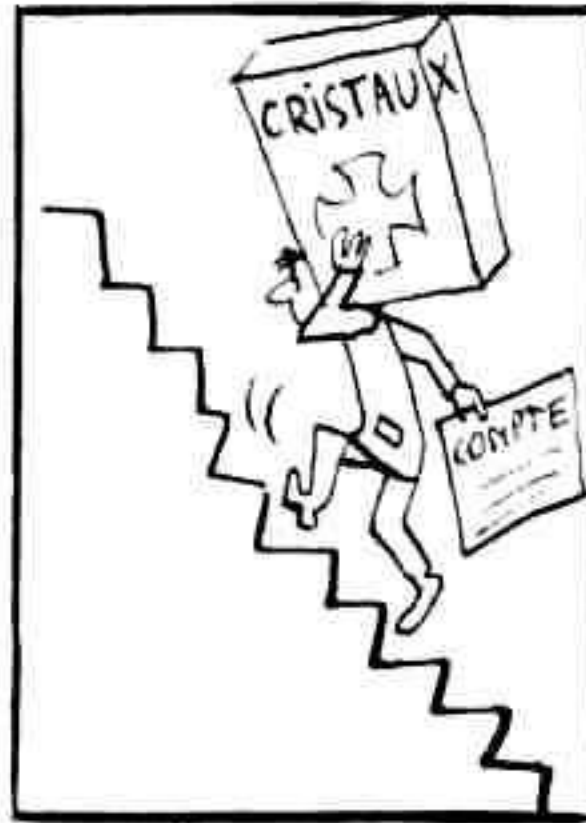
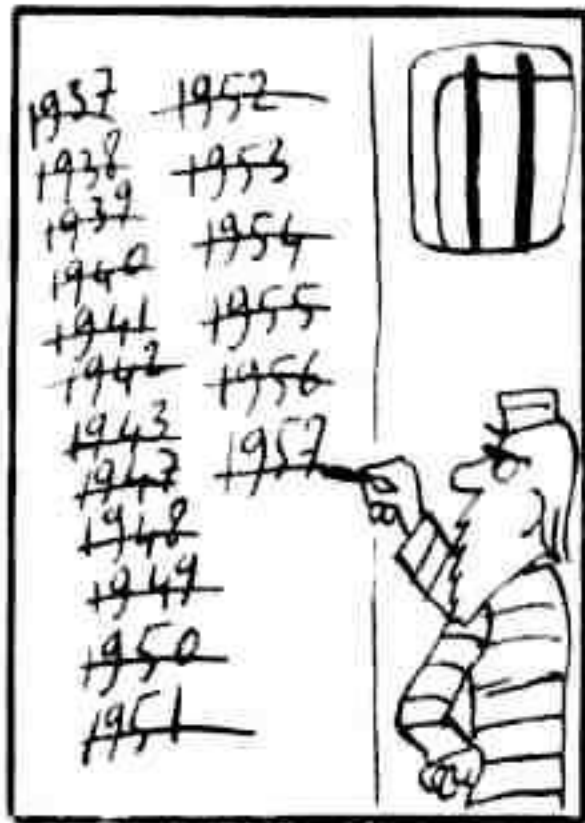
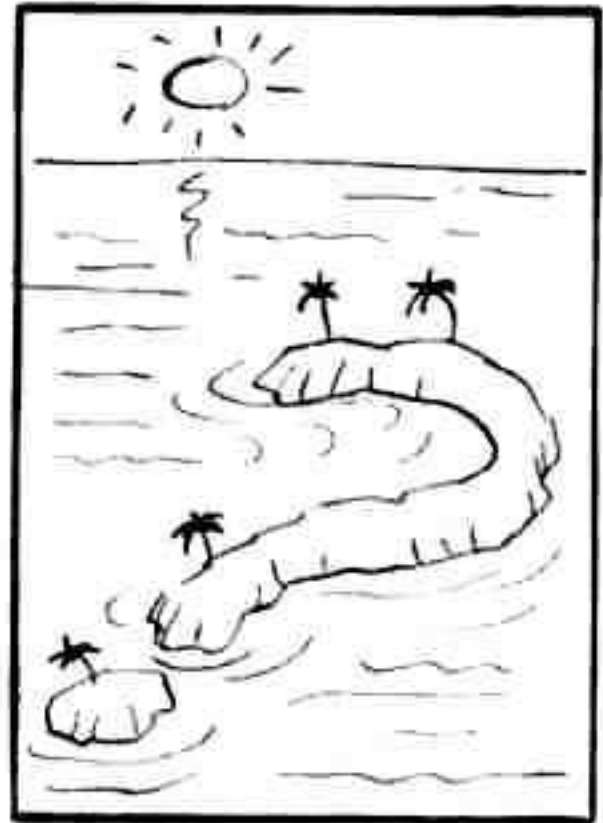
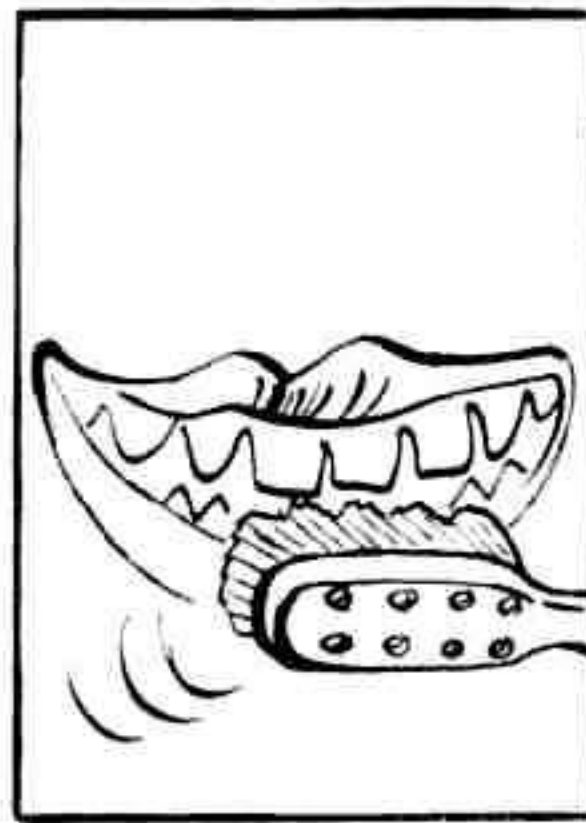
Un jeu que nous avons spécialement créé pour vous permettre de surprendre vos amis. Mais d'abord essayez de trouver la solution... Le dessin ci-dessous représente un objet très connu, son nom est même inscrit de la manière la plus lisible... Vous ne voyez pas ? Cherchez bien !

2

DÉNOMINATEUR COMMUN

Voici des petits dessins groupés trois par trois. Chaque groupe a un « dénominateur commun », c'est-à-dire un mot qui peut être lié (mais attention, avec parfois un sens différent) à chacun d'eux. Exemple, pour le premier groupe représentant un chef d'orchestre, un chinois et un tambour, le dénominateur commun est BAGUETTE. Trouvez les autres.





4

LES ROMANS D'AVENTURES MYSTÉRIEUX

Nous avons remplacé sur la couverture de huit romans d'aventures très connus, le titre par une petite énigme dessinée. Attention, l'énigme n'est pas l'illustration d'un épisode du roman : vous pouvez découvrir le titre caché sans avoir lu le livre. Ce n'est pas non plus un simple rébus. La solution dépend également d'une petite association d'idées. Pour vous aider voici quels sont les auteurs des romans : trois sont de Jules Verne, trois d'Alexandre Dumas, un de Jack London, un de Walter Scott.

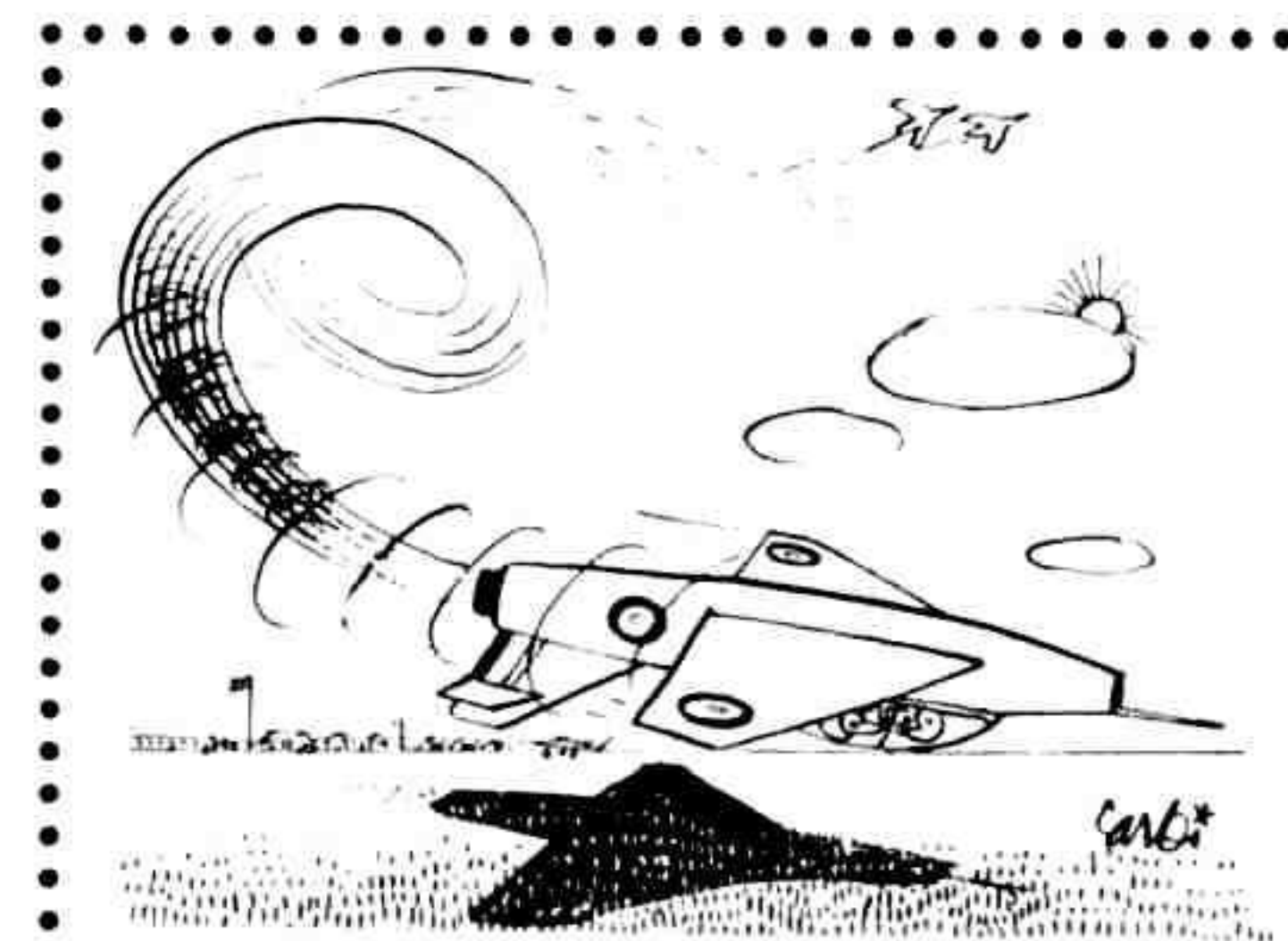
LA CROISÉE DES ROUTES

	1	2	3	4	5	6
I						
II						
III						
IV						
V						
VI						
VII						

Horizontalement. — I. Pars. Ce que doit être tout conducteur. — II. Celui qui paye les contraventions. — III. Qui convient exactement. — V. Quand elle a beaucoup roulé. — VI. Il en tombe souvent sur les routes (au singulier). — VII. Obligé à ralentir.

Verticalement. — 1. Qui veut voyager loin la ménage. — 2. Ce que ne doit pas être aussi un coup de frein. — 3. Un prince y voit arriver un grand rallye. — 4. Couleur d'un cheval qui n'est pas vapeur. Fin d'une marque d'huile fabriquée par B.P. — 5. Il vaut mieux n'y pas tomber. — 6. Si vous le faites avec un agent vous avez tort. Initialement : Ecole De Sécurité.

3



Bidard, vous n'êtes pas obligé de lâcher les commandes pour saluer le commandant au passage!

SOLUTIONS

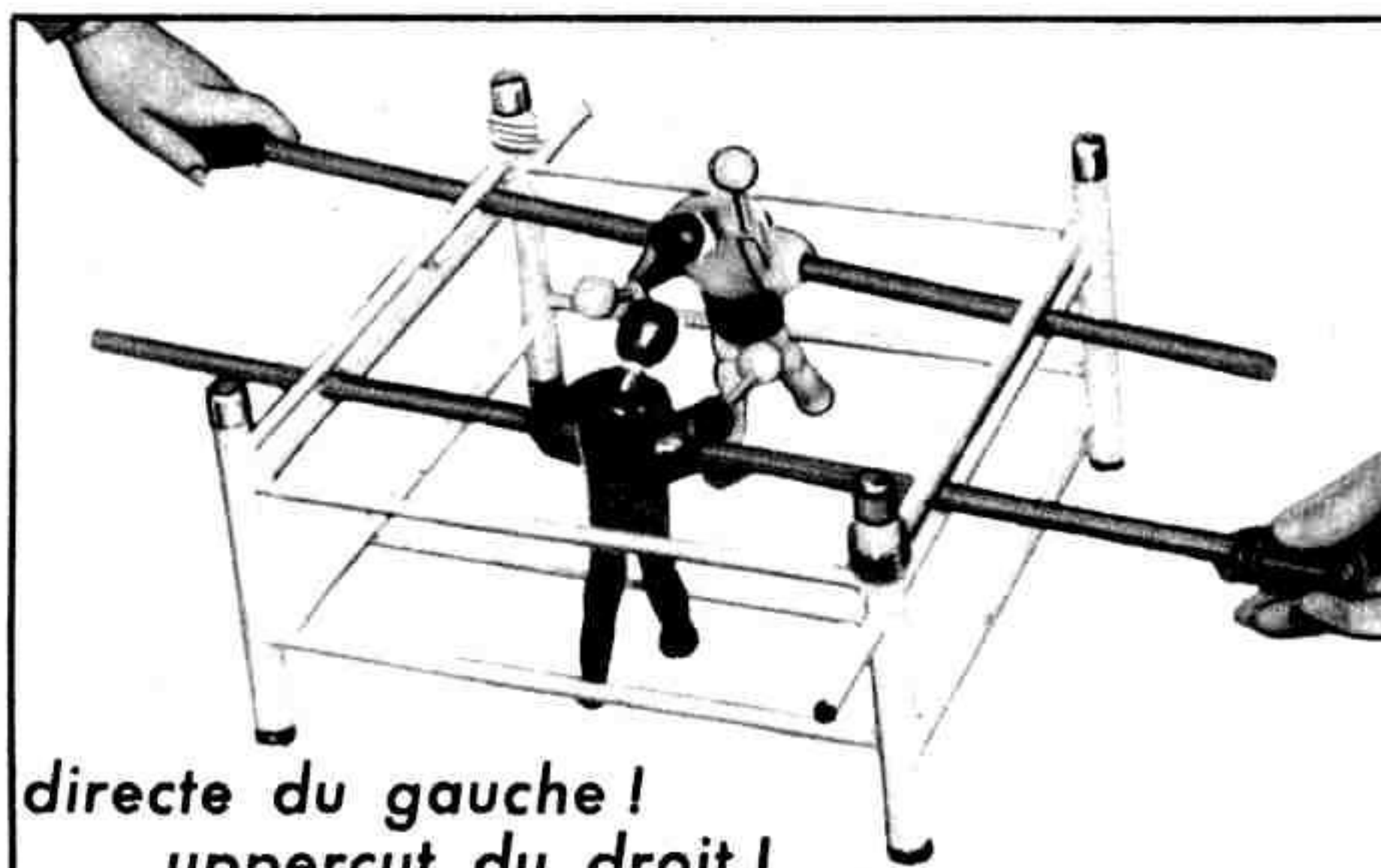
1 Placez le dessin horizontalement, à hauteur du regard, à environ 30 centimètres du visage. Fermez un œil. Maintenant vous voyez et lisez « la locomotive ».

2 Baguette. Bois (de cerf, de justice, de lit). Col. Pavillon. Mouche (de cible, du coche, de fleur). Talon. Touche. Point. Pas.

4 De la Terre à la Lune. Les Trois Mousquetaires. Crocs Blancs. Ivanhoe. L'Ile Mystérieuse. Vingt ans après. Le Comte de Monte-Cristo. Cinq semaines en ballon.

VII	S	E	L	O	C	E
VI	D	O	C	E	R	D
V	E	E	G	A	S	U
IV						
III	E	N	I	O	D	I
II	I	R	A	M		O
I	N	O	B	A		V
	6	5	4	3	2	1

3



directe du gauche!
uppercut du droit!
série de crochets à la machoire!

*Battez tous vos camarades
par Knock-out...
grâce à*

" R I N G "

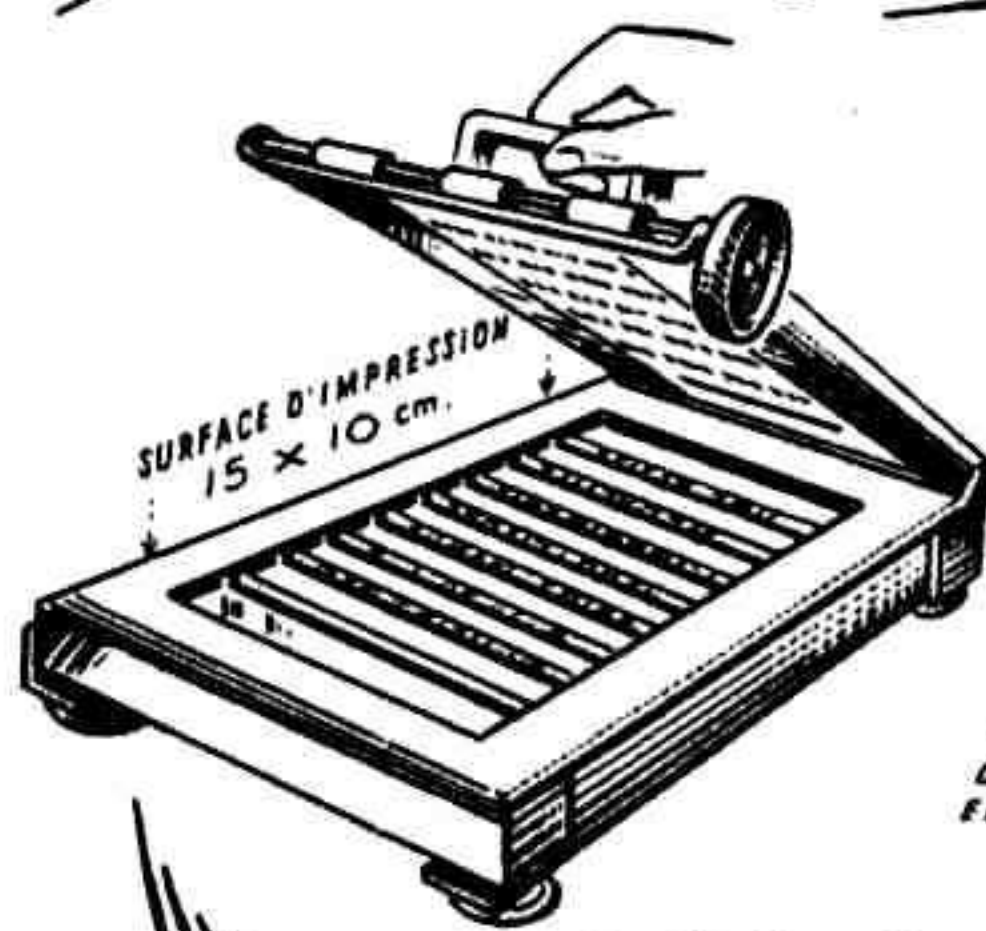
jeu d'intérieur qui vous passionnera
et mettra en valeur votre adresse

ÉTABLISSEMENTS GUY

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

*Animez vos circuits
autos et trains
miniatures...*



avec...



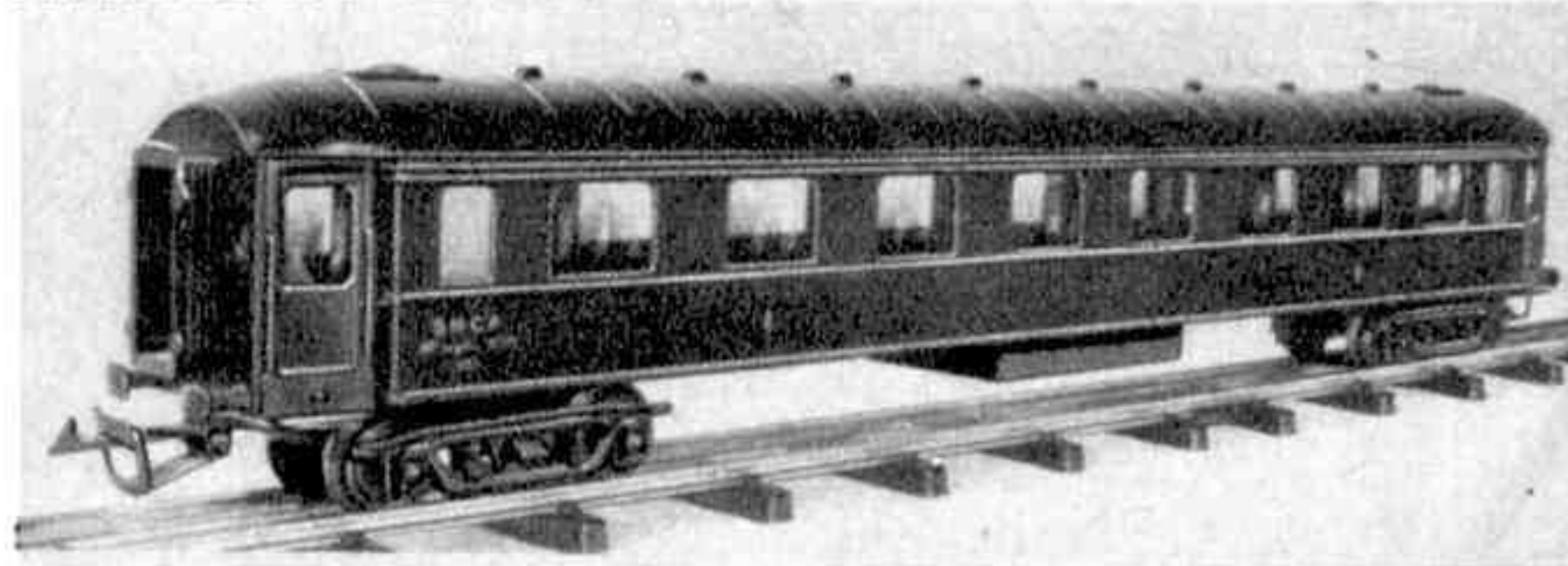
les personnages
STARLUX

Equipez vos trains HO
Echelle 1/86°
avec les voitures
P.M.P.

Les voitures P.M.P., sont
ultra-légères, parfaite-
ment équilibrées et rou-
lent sur axes en pointes.

Une motrice normale
peut en tirer sans fatigue
une bonne douzaine.

Et puis... leurs prix sont
inchangés!



Voiture de 1^{re} classe
OCEM parmi les 18
types fabriqués par
P.M.P.

CLUB DINKY TOYS

Un mois déjà de passé. Un mois de classe, le premier de l'année. N'a-t-il pas été trop long? Heureusement que vous aviez, vous les membres du Club, les Dinky Toys pour meubler vos moments de distractions.

Les surprises sont grandes avec ce numéro et notre Rédacteur en Chef est bien heureux de vous annoncer dans son éditorial toute sa joie à vous plaire.

Et puis, voici encore deux nouveautés qui viennent grossir votre collection : la JEEP et l'E.B.R. Avouez qu'il y a vraiment là de quoi satisfaire les plus exigeants.

En ce qui concerne les membres du Club ayant une nouvelle adresse, nous leur rappelons qu'il leur est toujours possible de la voir figurer sur leur diplôme, à condition toutefois de nous la transmettre ainsi que les numéros de référence qui leur sont propres.

Un de nos adhérents : Bruno Madelaine, nous a envoyé un article sur une production de sa région. Nous sommes heureux de l'en féliciter et profitons de l'occasion qui nous est offerte pour vous inciter à vous joindre à lui.

N'hésitez pas à nous faire parvenir vos articles et vos photos, nous retiendrons les meilleurs et les publierons. Aussi, journalistes en herbe, à vos plumes!

Avis. — Nous rappelons que les photos, que vous nous adressez, doivent être très nettes et de préférence tirées sur papier blanc. De plus, et ce dans le cas de la reproduction de vos modèles « Meccano-Dinky Toys » et « Trains Hornby », essayez, dans la mesure du possible, de les photographier placés sur des feuilles de papier blanc de façon à les faire ressortir sur le fond. Merci.

★ Voulez-vous passer de merveilleuses vacances de Pâques à l'étranger?

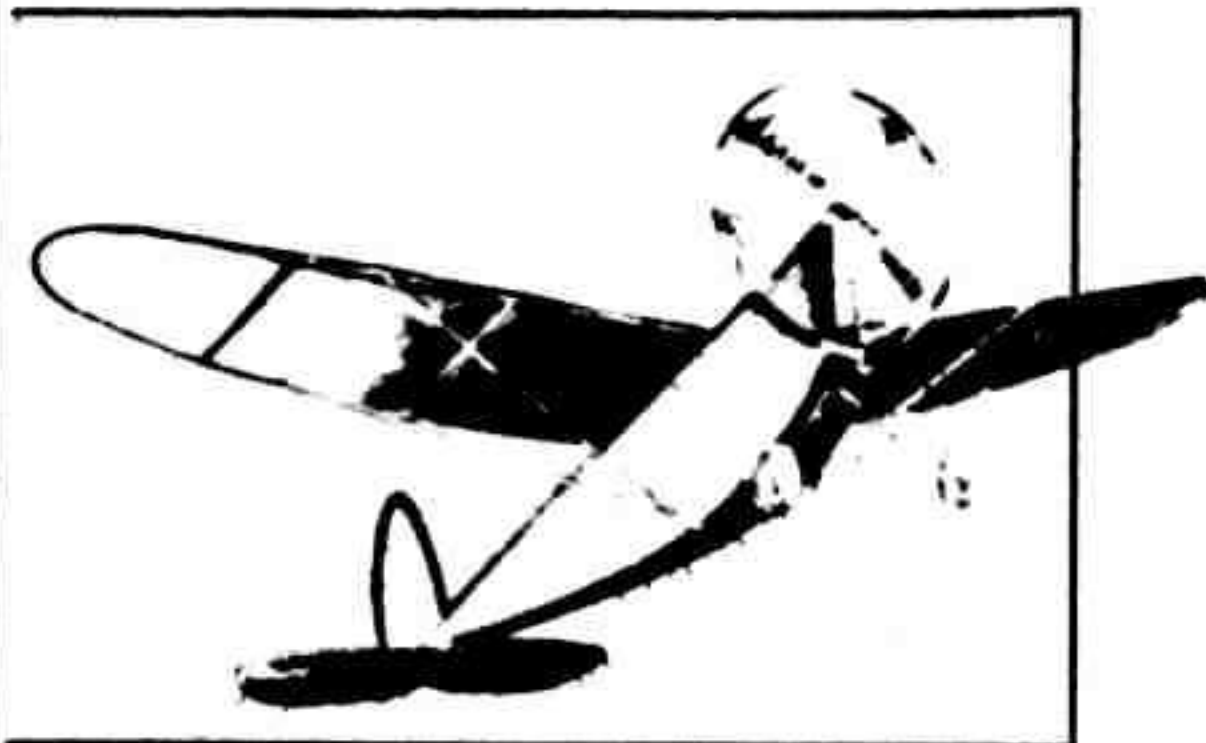
★ Désirez-vous visiter des capitales célèbres?

★ Aimeriez-vous gagner des jouets magnifiques?

participez alors

à notre **GRAND CONCOURS**

RÈGLEMENT DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO



Pour votre Noël

Avions construits, prêts à voler : de 700 francs à 2.000 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.

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

L'AVION DE FRANCE

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.

A VOTRE SERVICE

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

J. BUREL, Lyon (Rhône). Quand pensez-vous sortir la Simeca Océane ainsi que différentes autres voitures du même type? Il n'est pas question, pour le moment, de sortir ces miniatures. Le programme de fabrication envisage outre la Plymouth et le Viscount, déjà décrits, la Jepp et l'E.B.R. sur lesquels vous trouverez un article dans ce numéro.

Isamu UCHIYAMA, Sao Paulo (Brésil). Nous sommes particulièrement heureux de vous compter parmi les membres du Club Dinky Toys. Nous espérons en votre propagande pour que tous vos amis Brésiliens se joignent à vous.

H. HOLDERBACH, Metz (Moselle). Pouvez-vous repeindre des voitures Dinky Toys usagées? J'aimerais bien voir sortir d'anciennes voitures, type 1900. Nous sommes désolés de devoir vous répondre négativement. Il ne nous est pas possible de repeindre les anciennes voitures. Ceci entraînerait la création d'un service spécial et risquerait

de gêner la production en cours... Votre suggestion sur la fabrication de modèles de voitures 1900 est bien agréable surtout pour les collectionneurs, mais là encore la création d'un service spécial pose une énorme difficulté. Cette question reste à l'étude.

S. FERNANDEZ, Villa Sanchez, Burgos (Espagne). Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à notre revue et sommes très heureux de vous compter parmi les membres de notre Club Dinky Toys.

Soldat MANCHE, Nouméa (Nouvelle-Calédonie). Que dois-je faire pour m'inscrire au Club Dinky Toys? Pour votre inscription au Club Dinky Toys, adressez-nous un montant de 100 francs en coupons réponse et nous vous retournerons immédiatement votre diplôme et votre insigne. N'oubliez surtout pas de nous donner les renseignements nécessaires à votre adhésion, renseignements que vous trouverez dans nos précédents numéros. Merci et félicitations.

I.-P. DEBONO, Sydney (Australie). Nous avons pris bonne note de votre demande et vous informons que nous faisons immédiatement le nécessaire pour vous donner satisfaction.

Marc CHAUPIN. Pourrais-je obtenir à vos bureaux les numé-

ros 44 et 45? Les numéros 10 à 49 inclus de « Meccano Magazine » (ancienne formule) sont encore disponibles à nos Bureaux contre un règlement anticipé de 50 francs par exemplaire.

Gérard VRAY, Crépy-en-Valois (Oise). Quelles sont les performances du Super-Mystère et combien l'Armée de l'Air française a-t-elle reçu de ces appareils? Où sont localisés les Mystère IV et combien sont-ils? Le Dassault Super-Mystère B 2 n'a atteint que récemment le stade de la série. L'Armée de l'Air n'en a donc reçu que très peu, une vingtaine au plus. Ils ne sont pas encore formés en escadrille mais entre les mains d'expérimentateurs, dans divers centres d'essais tels Brétigny et Mont-de-Marsan.

Trois cents Mystère IV ont été livrés à l'Armée de l'Air. Ils forment des escadres de 75 appareils, elles-mêmes divisées en escadres de 25. Celles-ci sont localisées à Dijon et Cambrai. Le reste demeure en entrepôt.

RELIURES

Profitez du changement de format pour classer vos précédents numéros. Nous disposons encore de quelques reliures en très petit nombre. Celles-ci pourront vous être adressées contre règlement de 500 Fr. Veuillez préciser l'objet de la commande sur votre mandat.

D'autre part, nous étudions présentement la reliure de votre revue au nouveau format. Elle sera prochainement disponible.

PHILATÉLIE

LES PROCHAINES ÉMISSIONS FRANÇAISES

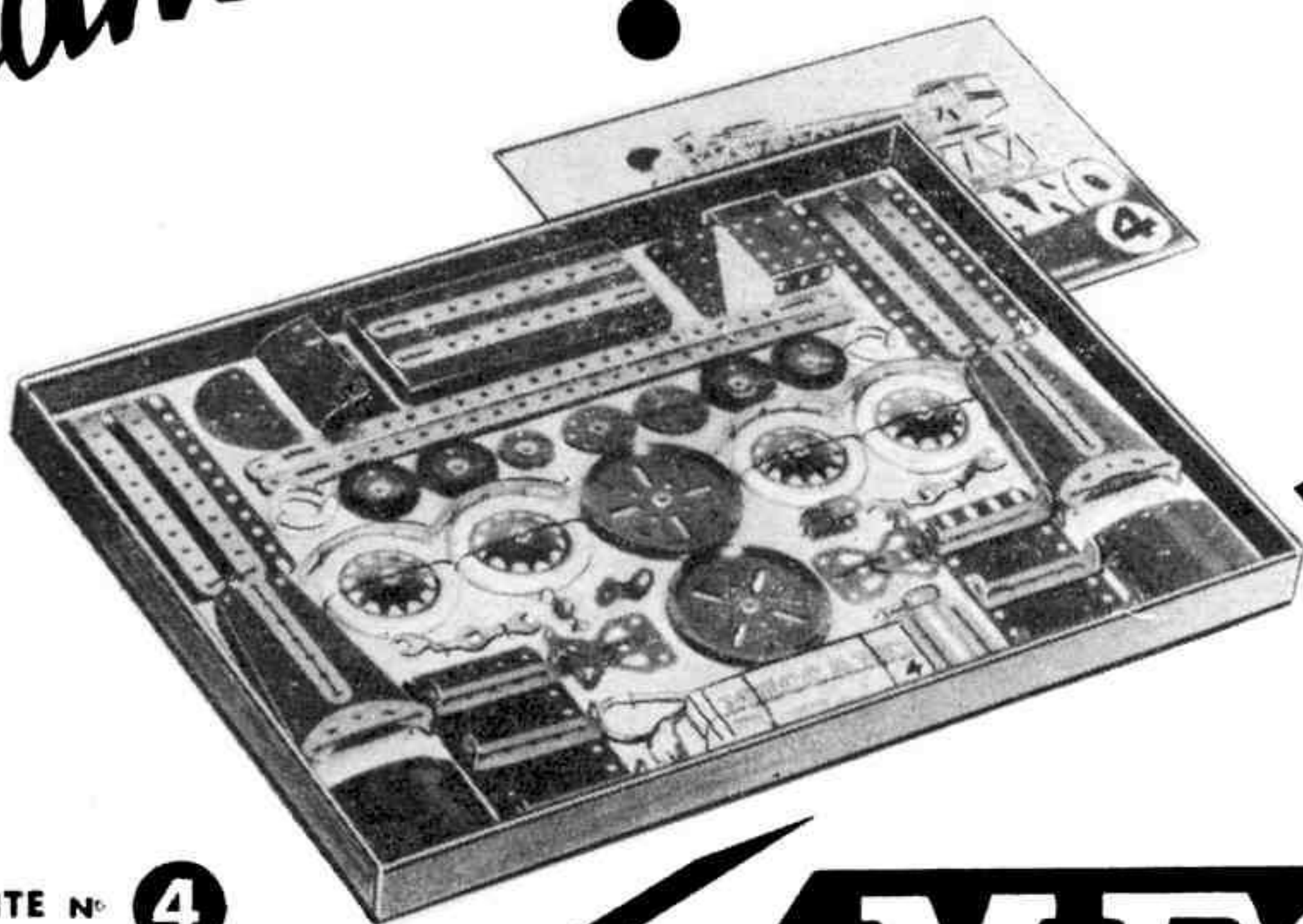
TIMBRES-POSTE	Format	Couleur	Dessinateur	Graveur	Émission Générale
8 F. Copernic ..	Vertical	Brun foncé	Piel	Piel	12 Novembre 1957
10 F. Michel-Ange	—	Vert	Lalau	Mazelin	»
12 F. Cervantes..	—	Violet foncé	Decaris	Decaris	»
15 F. Rembrandt	—	Bistre et Brun	Hertenberger	Hertenberger	»
18 F. Newton ..	—	Bleu foncé	Lalau	Munier	»
25 F. Mozart ...	—	Brun violacé et violet	Spitz	Serres	»
35 F. Goethe ...	—	Bleu	Lemagny	Hertenberger	»
15 F. Thénard ..	Horizontal		Gandon	Gandon	2 décembre

HERBERT, Levallois (10-1957)



100 Jouets.....

dans cette boîte



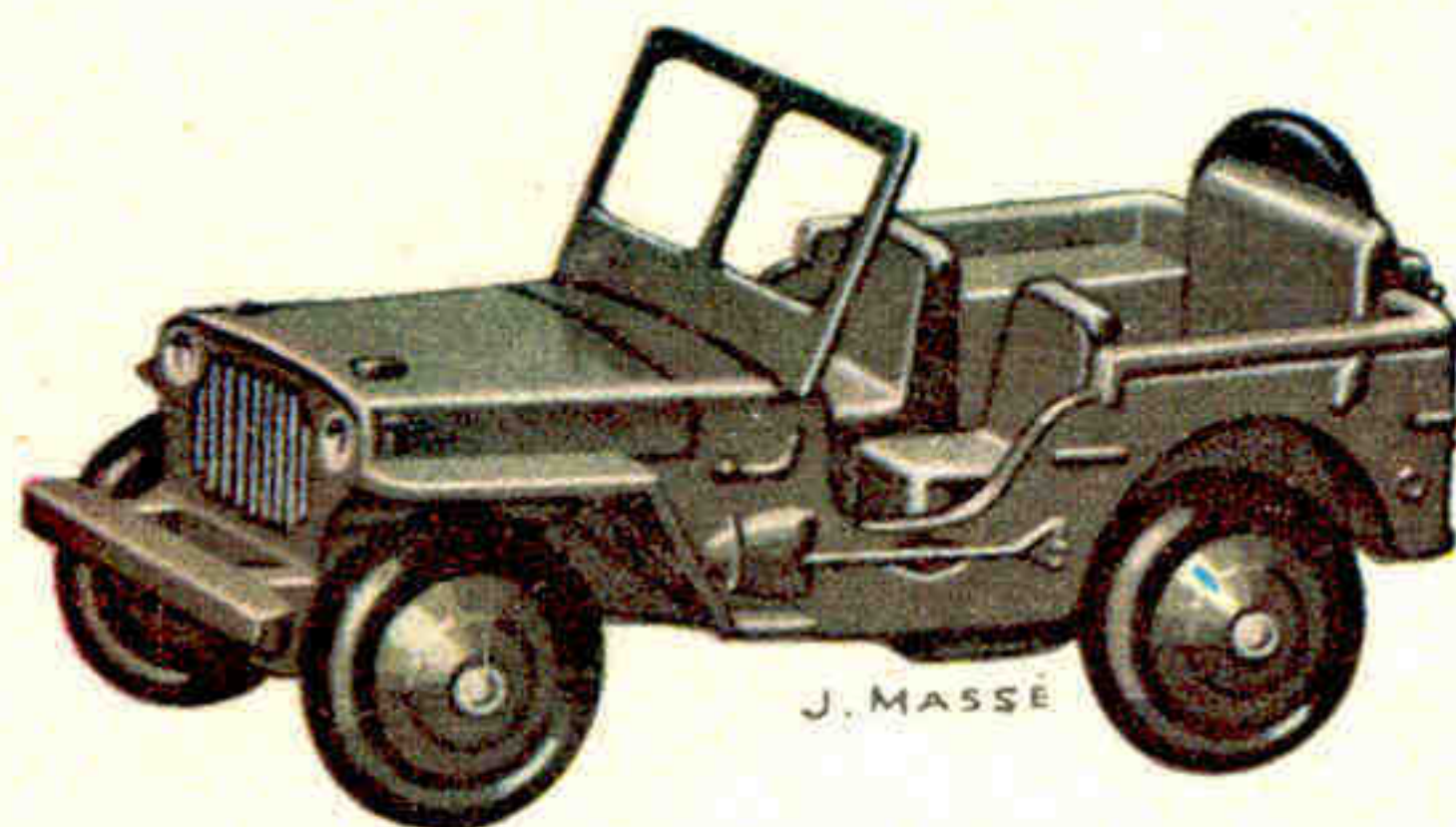
BOITE N° 4

3.015 F

MECCANO

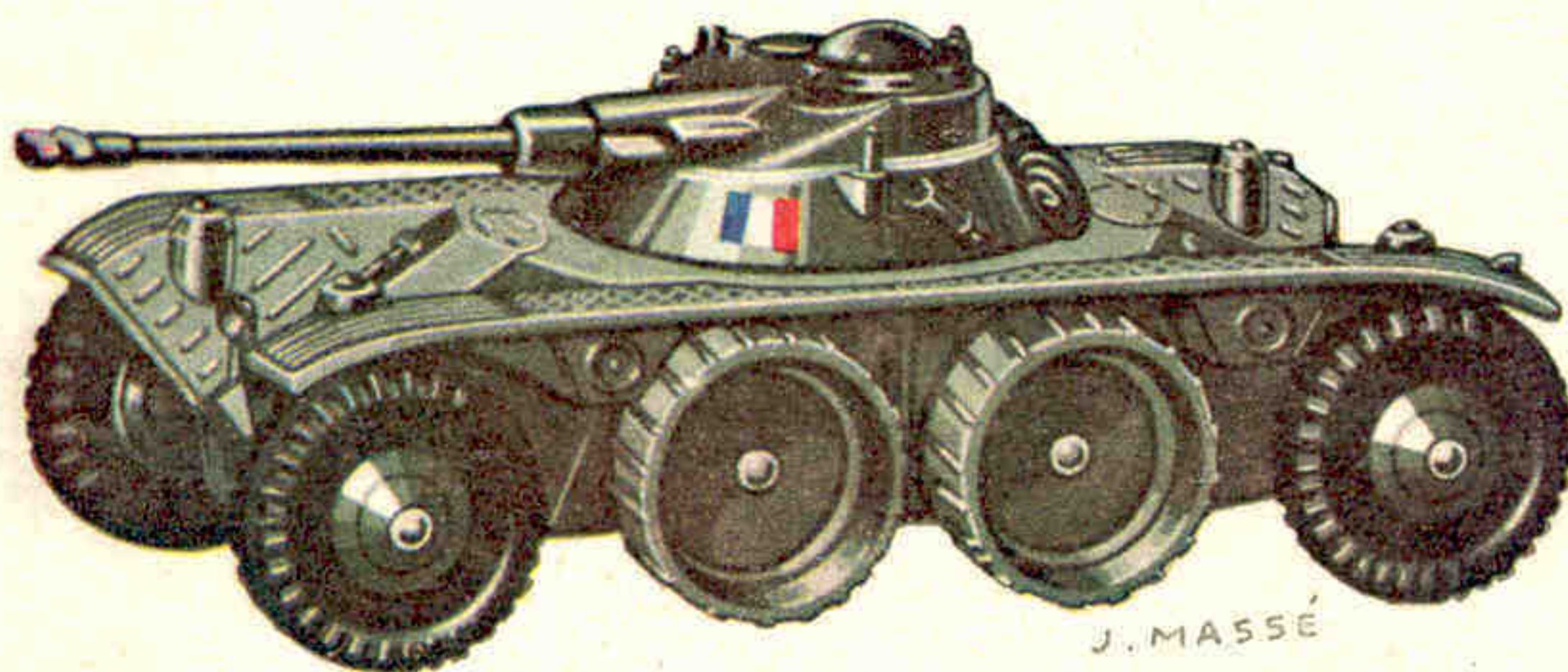
AAA

DINKY TOYS



LA JEEP HOTCHKISS WILLYS

Le véhicule militaire le plus populaire devait être le premier à figurer dans la série Armée "Dinky Toys 1957". Longue de 65 mm, la JEEP reproduit tous les détails qui en font un vrai Dinky Toys; Jerrican de secours, pelle, pioche, etc... Peinture vert armée Française.



L'ENGIN BLINDÉ DE RECONNAISSANCE PANHARD

L'orgueil des régiments de cavalerie de l'armée Française, le pur sang 1957 est l'une des réalisations de choix de la collection Dinky Toys, grâce à sa richesse extraordinaire de détails : tourelle avec ses pots à fumi-gènes, amorce d'antenne, périscopes, crochets de dé-pannage, roues intermédiaires, etc... L'E.B.R. a une longueur de 95 mm et il est reproduit à la teinte vert armée.