MECCANO MAGAZINE

LA REVUE DES JEUNES

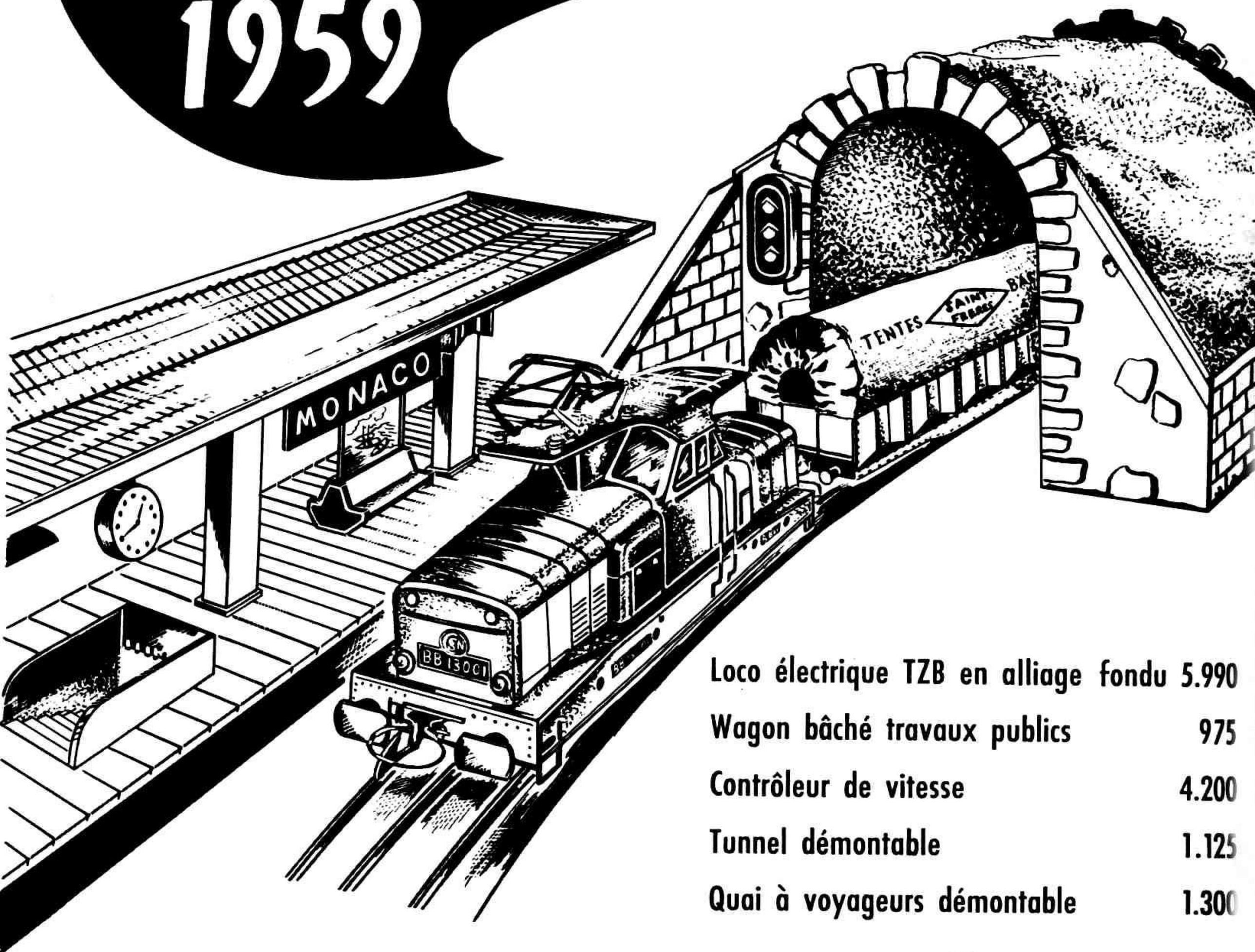
N° 15 Nelle SÉRIE - 7me ANNÉE - MENSUEL 60 Fr

24 heures à bord de l'Arromanches

Dans une vallée perdue
100.000 PAPOUS
n'avaient jamais
vu de Blancs

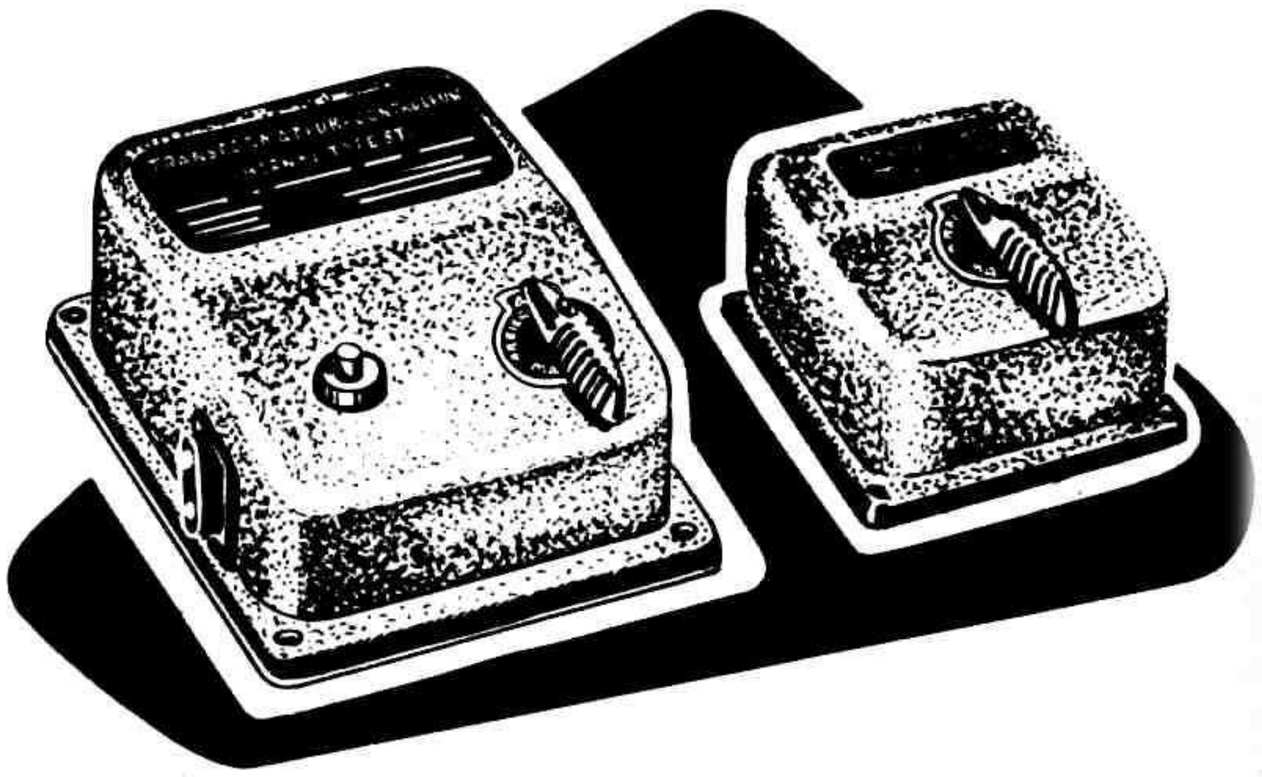
Un grand reportage sur le nouveau Far-west : l'Alaska

Nouveauté 1959



Loco électrique TZB en alliage fondu	5.990
Wagon bâché travaux publics	975
Contrôleur de vitesse	4.200
Tunnel démontable	1.125
Quai à voyageurs démontable	1.300

TRAINS HORNBY



70 à 88, Avenue Henri-Barbusse — BOBIGNY (SEINE)

SUCCÈS

ERRATUM

Par suite d'une erreur de pagination l'article « Nouveaux Modèles » : « CAMION UNIC Multibenne Marrel » doit se lire dans l'ordre suivant : pages 24, 26, 27 et 25. Nous nous en excusons auprès de vous.

Voulez-vous posséder la fortune, connaître la célébrité, saisir le bonheur ? SUCCÈS vous en donnera les moyens, car, c'est un jeu qui tient compte des aspirations personnelles de chacun. Jouez-y avec vos amis, faites-leur connaître et vous le constaterez dès la première partie.

CERTAIN !... UN SUCCÈS

MIRO COMPANY, 7, RUE DE TALLEYRAND - PARIS VII^e^

PUBLICITÉ ÉDITION DES REVUES DE FRANCE

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)

Bon bois, Bonne mine

Tous les crayons
CARAN D'ACHE
sont en bois
de cèdre
Ils se taillent
mieux
la mine ne
casse pas
Crayons à dessin
Crayons de couleur

Exigez un
CARAN D'ACHE
de votre Papetier

Extraordinaire bienfait de la

GYMNASTIQUE DES YEUX

fait VOIR NET sans lunettes

Le traitement spécial **(pour faiblesse des yeux)** que chacun peut facilement pratiquer chez soi, rend rapidement aux MYOPES et PRESBYTES **de tous âges** une vue normale. Une ample documentation **avec références** vous sera fournie et envoyée **gracieusement** si vous écrivez ce jour à « **O.O.O.** » **M. 222,** rue de Bosnie 73 et 75, à BRUXELLES. Résultats toujours surprenants. **Renseignez-vous.** Décidez-vous puisque **c'est gratuit.** Découpez cet avis, il vous sera probablement nécessaire un jour pour l'un des vôtres.

Voici retrouvés
Votre Ami
de la
Télévision
RIN
TIN
TIN

et ses
Ennemis
les Indiens

EN VENTE
chez votre marchand
de jouets

CRÉATIONS
SIMS-DECOR

SUJETS EN LATEX DÉFORMABLE

cadeaux

LAROUSSE

cadeaux pour tous

pour les aînés

L'AUTOMOBILE et ses grands problèmes nouveauté
Comment est conçue et réalisée la voiture d'aujourd'hui - perspectives sur l'automobile de demain. 80 pages de photographies dont 16 en couleurs : 3 480 F

L'AVIATION NOUVELLE
Les réalisations aéronautiques et les recherches en cours : 2 800 F

LA PHOTOGRAPHIE et le cinéma d'amateur
Une encyclopédie complète qui, en vous mettant au courant des techniques les plus récentes, vous assure la réussite : 2 900 F

pour les plus jeunes

ENCYCLOPÉDIE LAROUSSE DES ENFANTS
Tout l'étrange et le pittoresque du monde raconté aux jeunes de 10 à 14 ans et illustré pour eux de vives et attrayantes couleurs : 2 950 F

ENCYCLOPÉDIE POUR LA JEUNESSE nouveauté
Premier volume d'une série dont l'ensemble constituera votre fonds de bibliothèque, de la 6e au baccalauréat. Des récits et anecdotes, des photographies en noir et en couleurs et d'amusants dessins : 3 480 F

Prix taxe locale incluse.

DEMANDEZ A VOTRE LIBRAIRE LE CATALOGUE SPÉCIAL D'ÉTRENNES LAROUSSE

GRACE A L'EXTRAORDINAIRE MATÉRIEL

de BATINOR

VOUS POUVEZ CONSTRUIRE
DES MAISONS
COMME CELLE-CI

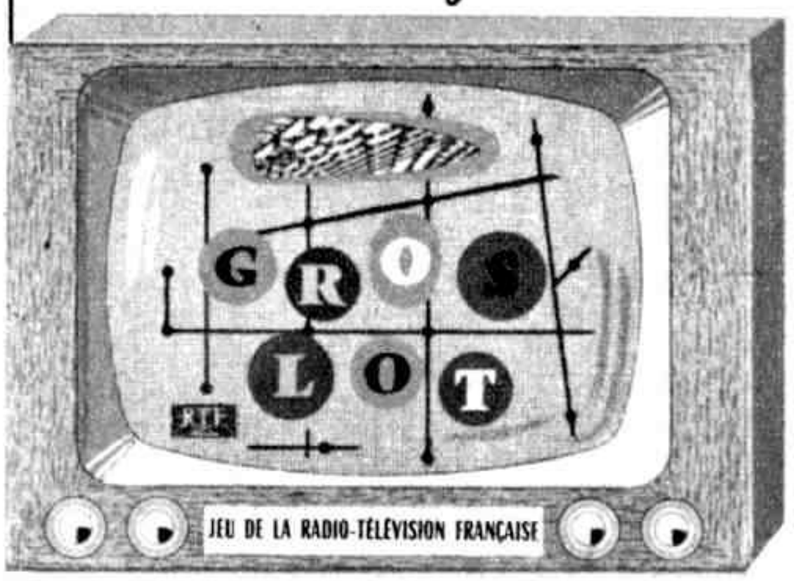
et bâtir des villes entières d'un réalisme saisissant, à l'échelle du 1/100e.

BATINOR grâce aux boîtes d'une maison, est à la portée de votre argent de poche. Vous pouvez ainsi, peu à peu, constituer une magnifique collection.

NOMBREUSES MAISONS NOUVELLES EN 1959.

JOUETS HACHETTE

Comme à la télévision jouez tous au



GROS LOT

de P. Sabbagh

EN VENTE CHEZ TOUS
LES SPÉCIALISTES
DU JOUET

Catalogue sur demande

PRODUCTIONS POUSSY
11, RUE DE LA BARRE, ENGHIEN (S.-&-O.)

L'ALOUETTE II

3 RECORDS — Altitude sans ascendance aérologique
Altitude catégorie Hélicoptère
Vitesse ascensionnelle à 11.000 m.

Hélicoptère français (Sud-Aviation)
Agréé par les Services Américains de Sécurité

est une des super-maquettes

solido

Réalisation rigoureusement exacte - 51 pièces en polystirène à assembler par collage.

Autres modèles déjà reproduits :
Super-Mystère B2 - Fouga CM 170 - Trident 9050

MECCANO MAGAZINE

Janvier 1959. N° 15

A bord de l'Arromanches, une banane volante va se poser.

A-PROPOS

Au gui l'an (cinquante) neuf! C'est à peu près ce que disaient nos ancêtres les Gaulois, il y a bien longtemps, ma foi. L'équipe de « Meccano Magazine » reprend aujourd'hui ces vœux à son compte et comme ce numéro doit sortir avant le 25 décembre, elle y ajoute les plus cordiaux souhaits de Noël. Bon Noël et meilleurs vœux, chers amis lecteurs Français et vous aussi, amis Etrangers, de Moscou à San Francisco, de Stockholm à Johannesburg. Continuez à nous écrire, comme vous le faites si aimablement : les lettres de huit pages ne me font pas peur, surtout si elles sont bourrées de suggestions pour améliorer constamment votre Magazine.

Comme je m'y attendais, mon « A-Propos » du mois dernier m'a valu un abondant courrier, approuvant ou critiquant le choix des dix premières nouveautés « Dinky Toys » de 1959. En fait, savez-vous que c'est vous, que ce sont vos lettres qui déterminent nos programmes de nouveautés. Je ne fais que transmettre vos souhaits à la Direction de Meccano qui, chaque fois que c'est possible, est trop heureuse de vous donner satisfaction. Mais saviez-vous également que vous faisiez plaisir aux grands constructeurs de voitures, en désignant ainsi celles que vous voulez voir reproduire en Dinky Toys ?

J'ai le grand honneur de correspondre personnellement avec ceux dont les noms figurent sur les capots de voitures, ou avec ceux qui les ont remplacés à la tête de leurs usines. Saviez-vous qu'ils attachent le plus grand prix aux Dinky Toys, qu'ils les considèrent comme des reproductions extrêmement fidèles de leurs propres voitures, et qu'ils les ont en permanence sur leur bureau... Bien sûr, il est plus facile de mettre sur son bureau une miniature qu'une vraie voiture, mais le fait qu'ils aient choisi un « Dinky Toys » est significatif. Vous avez bien raison de les imiter, car ce sont eux aussi, des connaisseurs!

Le Rédacteur en Chef.

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

Boîte postale n° 33-08 — PARIS-VIII^e

France et Algérie

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

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

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

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

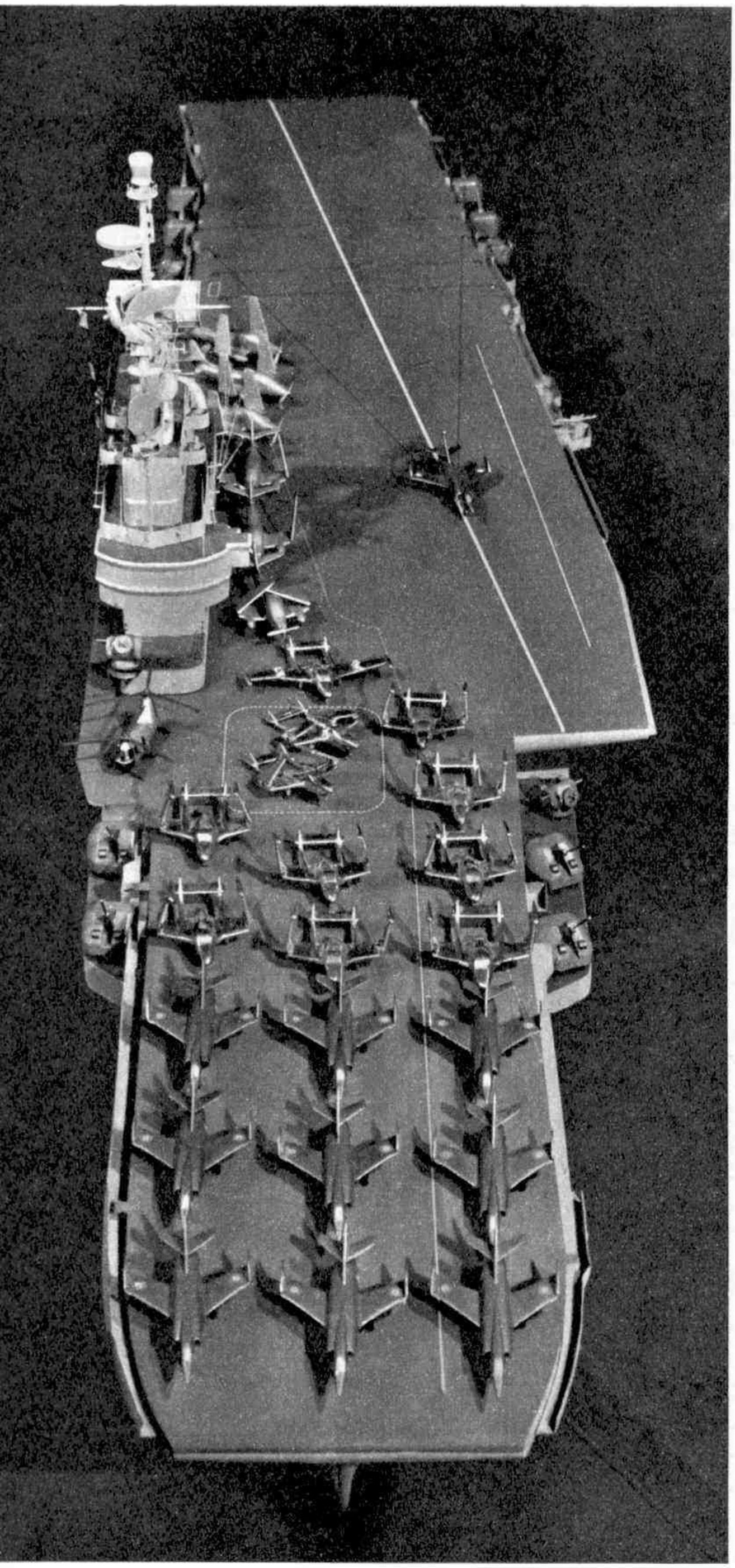
Autres pays, les 12 numéros consécutifs : 800 fr.

Pour tout changement d'adresse, envoyer la dernière bande et la somme de 30 fr. en timbres pour frais.

SOMMAIRE

- **La marine française à l'ère des armes atomiques.** 6
- **100.000 Papous n'avaient jamais vu de Blancs** ... 9
- **L'ascenseur du ciel : le Coléoptère** 12
- **Un nouveau Far-West : l'Alaska** 14
- **Le pentathlon militaire** 17
- **Résultats du Concours Air-Mer** 19
- **La fusion de la Comédie Française et du Cinéma** 20
- **Maurice Herzog, patron des jeunes** 23
- **Nouveaux modèles** 24
- **Les 30 Jours du Monde** 28
- **Voici le relief sonore** 30
- **Dinky Toys** 31

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservées pour tous pays. Copyright by MECCANO-MAGAZINE. HERBERT, Levallois.



LA MARINE FRANÇAISE

à l'ère des engins et armes ATOMIQUES

LA Marine Nationale bien que disposant de très faibles crédits s'efforce de renouveler ses unités et d'en créer d'autres, susceptibles d'assurer la défense de notre patrie selon les conceptions les plus modernes. C'est dans cette perspective qu'il faut placer le lancement de trois escorteurs de l'Union Française de l'achèvement du porte-avions « Clemenceau » et de la transformation du bateau « Ile d'Oléron » en navire lance-engins.

A BORD DU « COMMANDANT BORY » CHAQUE MARIN AURA SA LAMPE DE CHEVET

LES trois escorteurs d'Union France qui ont été lancés au cours du trimestre à Lorient sont le « COMMANDANT RIVIERE », le « COMMANDANT BORY » et le « VICTOR SCHŒLCHER ». Six autres unités du même type seront lancées au cours des mois à venir.

Une attention particulière a été portée aux conditions d'habitabilité sous tous les climats.

Les escorteurs d'Union Française seront climatisés et profiteront des derniers progrès réalisés dans l'aménagement des bâtiments de guerre :

— couchettes pour tout l'équipage avec lampe de chevet et bouche de ventilation individuelle;

— avant-postes séparés avec tables et chaises;

— cafétaria équipée de petites tables de couleurs gaies et variées, circuit de distribution d'eau réfrigérée.

Un large emploi de tissus et le revêtement de murs et de sols modernes, facilitent l'entretien et augmentent le confort mais tout luxe inutile est évité.

Les conditions de vie dans les pays chauds ou froids seront ainsi plus supportables au personnel dont l'efficacité et le rendement seront donc améliorés.

Parallèlement, l'endurance du matériel maintenu dans des conditions de température et d'hygrométrie normales sera grandement accrue... Les frais d'entretien seront plus faibles.

En définitive, les escorteurs d'Union Française seront mieux armés, plus rapides et au moins aussi confortables

De chaque côté la maquette du porte-avion « Clemenceau que l'on achève à Brest

que leurs prédécesseurs, les avions type « LA GRANDIERE », qui déplaçaient 300 tonnes de plus.

Pour comprendre cette apparente contradiction, il faut se souvenir des progrès réalisés depuis 20 ans dans l'allègement des appareils propulsifs et des coques des bâtiments.

LES CARACTÉRISTIQUES DES ESCORTEURS D'UNION FRANÇAISE

LES caractéristiques principales des escorteurs d'Union Française sont les suivantes :

Déplacement Washington 1.650 TW. Déplacement pleine charge 1.925 T. Longueur 103 m. Largeur 11 m. 50. Tirant d'eau sous hélices 3 m. 80. Puissance 16.000 CV. Vitesse 25 nœuds au déplacement moyen. Rayon d'action 4.500 m. à 15 nœuds.

Armement : 3 tourelles simples de 100 mm. 2 canons de 30. 1 mortier A.S.M. quatritube de 305 mm. 2 plates-formes triples courtes.

Un hélicoptère léger pourra trouver place sur la plage AR pour de courtes missions.

Effectifs 15 officiers. Équipage 195. Les bâtiments pourront transporter un commando. Un logement est prévu pour une haute personnalité.

CETTE MAGNIFIQUE UNITÉ : LE PORTE-AVIONS « G. CLEMENCEAU »

L'ORGUEIL de la Marine Nationale est le porte-avions « Georges Clemenceau » que l'on achève en toute hâte à Brest, puisqu'il doit entrer en service en 1960. Les caractéristiques de cette unité sont impressionnantes :

Déplacement Washington 22.000 tonnes. Longueur hors tout 257,5 m. Largeur hors tout 46 m. Puissance 126.000 CV. Vitesse 32 nœuds. Armement 12 canons de 100 AA automatiques. 60 avions environ. Effectif 179 officiers, 720 officiers-mariniers, 1.801 hommes.

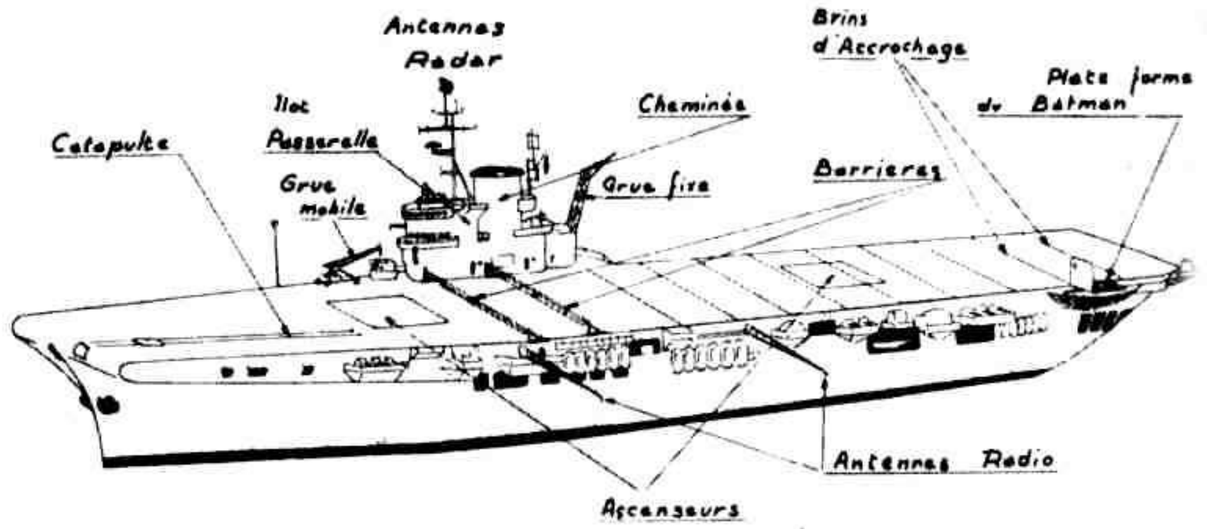


Schéma général du porte-avion « Arromanches ».

Le porte-avions « Clemenceau » qui appartient à la classe des porte-avions de combat légers sera l'unité la plus moderne de la Flotte française et recevra les derniers perfectionnements mis au point en Grande-Bretagne et aux États-Unis.

Le pont oblique permet d'apponter sans interférer avec le « parking » des avions, ce qui augmente sa capacité et celle de tout le porte-avions.

Les catapultes à vapeur ont été mises au point en Grande-Bretagne et adoptées depuis par les Américains (comme d'ailleurs les ponts obliques et les miroirs d'appontage). Celles du « Clemenceau » permettront le catapultage des avions les plus modernes qui, en raison de leur poids et surtout leur vitesse de décollage, ne pouvaient plus être lancés par les anciennes catapultes hydrauliques.

Une autre innovation dans la Marine Française est le miroir d'appontage. Ce dispositif remplace avantageusement l'officier d'appontage chargé de guider les pilotes à l'appontage par signaux à bras conventionnels. Les avions prévus pour l'armement du « Clemenceau » sont les avions à réaction du type Etendard et les avions de lutte anti-sous-marine Breguer Alizé.

LA VIE A BORD D'UN PORTE-AVIONS MODERNE COMME L'« ARROMANCHES »

POUR avoir une idée de la vie que mèneront en 1960, les 2.600 hommes du « Clemenceau », transportons-nous à bord du grand porte-avions actuel de la marine nationale : l'ARROMANCHES.

L'avion est le dieu, le tyran, l'obsession et l'âme de tout porte-avions.

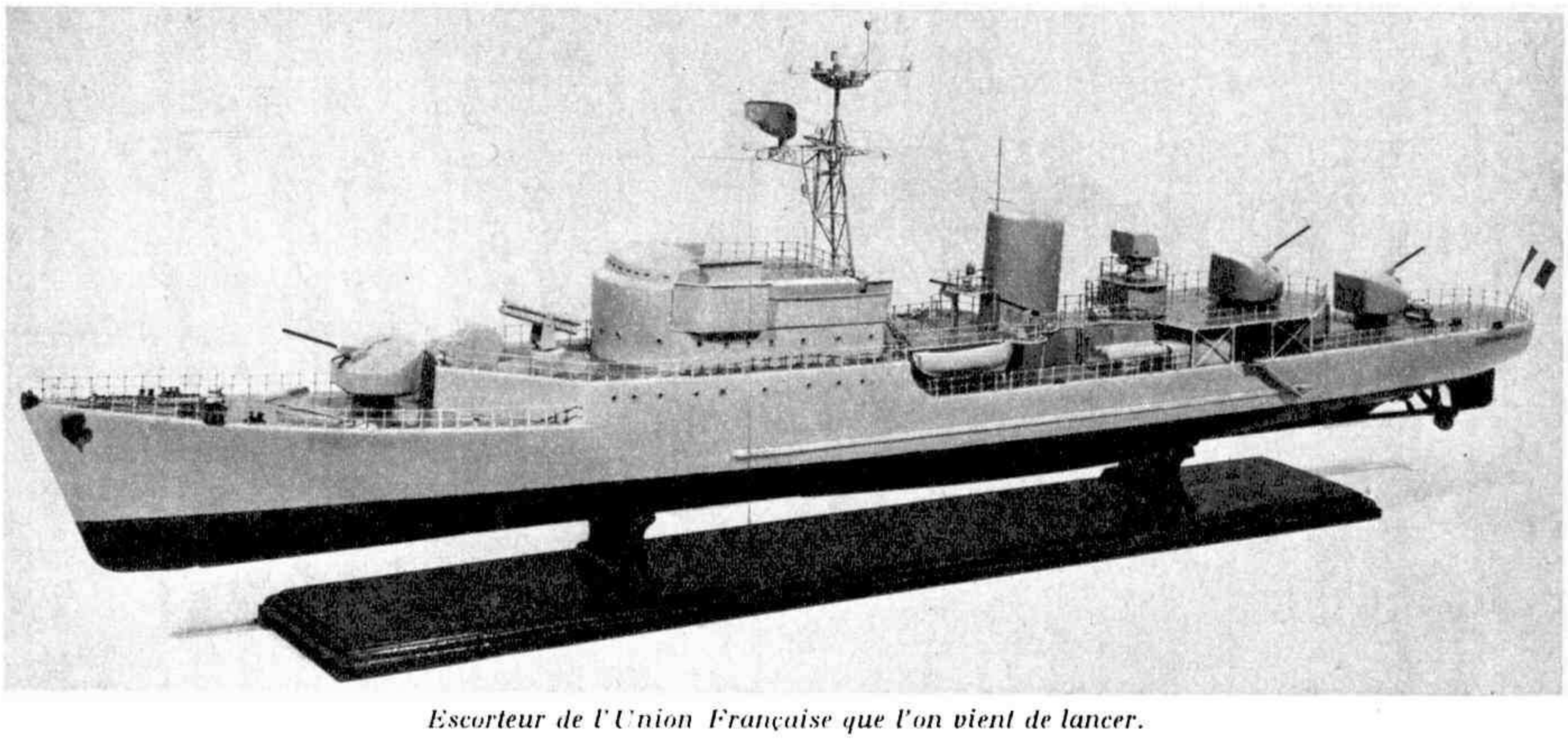
« L'Arromanches » n'échappa pas à cette implacable prédestination. Le pont d'envol et le hangar occupent la moitié du volume du navire. Les officiers, environ une centaine, pilotes compris, sont relégués dans d'étroites cabines qu'ils partagent à deux pour la plupart. Quant à l'équipage, presque aussi à l'étroit qu'à bord d'un sous-marin, il

cherche ses aises chaque fois qu'il le peut sur la plage avant, ou sur le pont supérieur.

L'avion prend toute la place. Il y a trop de monde à bord et pourtant pas assez. Pour assurer toutes les corvées de ravitaillement en eau, en vivres, en essence, en bombes, il faudrait au moins une centaine d'hommes en plus. Mais où les loger ?

Aussi l'activité est-elle intense à bord. Une sorte de mouvement perpétuel agite les acteurs et les machinistes de cet étrange « show-boat ».

Jusque dans le plus petit détail, la vie à bord d'un porte-avions est marquée d'un interdit. Quand un nouveau matelot embarque à bord d'un porte-avions, la première chose qu'on lui apprend est que les avions « appontent »; défense de dire « atterrir ». Par mesure de prudence vis-à-vis des hélices et de leurs dangereux appels d'air, la cravate est interdite. Du commandant au dernier des marins de pont, tout le monde est en col Danton. Les chaussures cloutées aussi sont prohibées. Le frottement d'une tête de clou contre un échelon métallique pourrait provoquer une étincelle mortelle. Le « danger d'essence » est toujours présent et sonné toutes les heures au moins par le clairon, sur un air d'opéra. Immédiatement toutes les cigarettes s'éteignent. Elles tombent à la mer ou dans un de ces cendriers qu'on a partout à la portée de la main. Sur l'aérodrome flottant, la présence des chiens n'est pas tolérée, de crainte qu'ils n'aillent par excès de fidélité se jeter dans les roues d'un appareil décollant. Par contre le chat, prudent et casanier, est admis.



Escorteur de l'Union Française que l'on vient de lancer.

LA TECHNIQUE TOUJOURS DÉLICATE D'UN APPONTAGE

L'AVION survole, à basse altitude, l'immense plage métallique qui sert de piste de départ et d'arrivée. Il tournoie une fois encore autour du porte-avions qui s'est placé dans le sens du vent tandis que le pilote écoute les dernières instructions de la tour de contrôle. Puis, bien dans l'axe du navire, il pique du nez et aborde la piste à 100 kilomètres à l'heure, suivi dans sa course par les centaines d'yeux des navigateurs, des techniciens et des hommes de sécurité prêts à entrer en action en quelques secondes.

Les roues raclent le pont métallique, la béquille de l'appareil accroche les grands câbles, qu'on appelle des « brins », qui ralentissent l'appareil dans sa course. L'avion va-t-il s'arrêter à temps ? Il n'est plus qu'à quelques mètres du bout de la piste qui becque vers l'eau. Ouf ! ça y est. De la carlingue enfin immobilisée, surgit tel un grand diable souriant, le pilote qui lève le bras, le pouce en l'air pour exprimer sa satisfaction. Les mécaniciens et les hommes du pont s'agglomèrent comme des fourmis autour de l'appareil et le prennent en charge. Il faut faire vite. La piste doit être libérée. D'autres avions attendent en haut pour apponter. Le pilote, un vétéran de la guerre d'Indochine, rejoint d'un pas hésitant ses camarades plaqués contre la haute tour décentrée à gauche qui dépasse seule le pont. Il en est bientôt à son 4.000e appontage. Tous les mille appontages, la même cérémonie a lieu, qui tient de l'« arrosage » de la ligne et du baptême propitiatoire. L'heureux détenteur de ce record n'a pas le temps de quitter son cockpit, quatre ou six bras le saisissent, le soulèvent et le portent en triomphe... jusqu'à une équipe de mécaniciens, de techniciens, et pompiers qui le douchent généreusement. Mouillé pour mouillé, il ne lui reste plus qu'à fêter cela au champagne.

L'envol et l'appontage d'appareils sur ce petit bout de piste de 200 mètres, en pleine mer, malgré la houle et parfois les mauvais vents, tient du prodige. Malgré l'habileté et l'entraînement des pilotes, fine fleur de l'Aéronavale, des accidents se produisent parfois. La sécurité à l'envol et à l'appontage est assurée au maximum. Le pilote est aidé, surveillé dans ses manœuvres par diverses équipes, en vêtements de couleurs différentes, celle des directeurs du pont, blouson jaune vif, celles des décrocheurs, en vert, des techniciens en blanc, de la sécurité en rouge, et des « installateurs » en noir et blanc.

Mais il arrive qu'un mécanisme flanche. C'est un avion qui prend mal la ligne d'arrivée. C'est un des câbles de freinage, gros comme la main, qui casse. Ou bien, c'est la catapulte qui manque de nerf et l'avion en perte de vitesse, tombe à la mer dans une énorme gerbe d'eau. Il faut d'urgence mettre le canot à la mer et plonger au milieu du cercle d'écume pour sauver le pilote, empêtré dans son appareil.

Ce farouche guerrier est un Papou de Nouvelle-Guinée qui ne craint pas de manger ses semblables.

Dans une vallée perdue de Nouvelle-Guinée

100.000 PAPOUS

qui n'avaient jamais vu de " Blancs "

ON achève actuellement en Australie un fort curieux film. Son titre : Road to the clouds (la route vers les nuages). Les acteurs sont bien étranges puisque ce sont des « papous » qui n'avaient jamais vu de blancs. Petits, à la chevelure noire et crépue, ils vivent dans une vallée perdue au cœur des montagnes de la Nouvelle-Guinée. Profitant d'un beau temps exceptionnel, un fonctionnaire australien s'engagea un beau matin de 1954 avec son avion dans la trouée d'un col s'élevant à 3.000 mètres. Combien fut grande sa stupéfaction quand il s'aperçut que la vallée qu'il survolait et qu'il croyait inhabitée révélait un nombre fort important de cases.

Quelques mois plus tard, une expédition d'une vingtaine de porteurs, conduits par un jeune géologue, atteignait cette mystérieuse vallée. Les indigènes furent d'abord surpris par l'irruption imprévue d'hommes complètement blancs. Puis, bien vite ils fraternisèrent, montrant à ces blancs dont ils ignoraient jusqu'ici l'existence, comment ils cultivaient des jardins de 40 ares chacun, et comment ils confectionnaient outils et armes en polissant des pierres dures. Ainsi, à l'âge de l'atome et de l'avion à réaction, il y avait encore dans une vallée oubliée de la Nouvelle-Guinée des hommes qui vivaient comme à l'âge de la pierre polie.

Les explorateurs apprirent également que ces Papous étaient au nombre de 100.000 dans cette vallée de 70 kilomètres de long et de 25 de large. Puis observant le paysage, ils comprirent pourquoi cette peuplade était restée si longtemps ignorée.

La vallée, appelée Sanghri-La, est entourée par une imposante chaîne de montagnes calcaires qui s'élèvent jusqu'à 4.000 mètres. Et cette barrière montagneuse d'accès difficile est constamment noyée par d'épais nuages gris dont la mine menaçante rebutait les plus hardis explorateurs. A quoi bon aller dans ce royaume de la pluie interminable, pensaient ces derniers qui se dirigeaient alors dans une autre direction.

ICI, LE SOLEIL DISPARAIT A 11 HEURES DU MATIN

CETTE observation est également valable pour l'ensemble de la Nouvelle-Guinée qui, par son relief hostile, sa végétation inextricable, reste aujourd'hui l'une des régions les plus mal connues du globe. Juridiquement, cette île, qui s'étend sur plus de 800.000 kilomètres carrés à l'extrémité de l'archipel malais, est partagée entre l'Australie et les Pays-bas. Ces derniers possèdent à peu près la moitié occidentale de l'île. La partie sous tutelle australienne demeure peu explorée et c'est elle qui possède la fameuse vallée Sanghri-La.

La Nouvelle-Guinée est traversée par de nombreuses chaînes montagneuses dont le plus haut sommet, le mont Carstensz culmine à 5.040 mètres. Dans toutes les régions basses, bien arrosées, s'étend la forêt équatoriale, la « rain forest ». Fait remarquable, il n'y a pas de véritable rivage en bordure de la mer.

Cette zone marginale est constituée d'une épaisse frange de palétuviers dont les racines baignent dans une eau profondément verte. Le seul moyen de pénétration est la rivière.

Avec l'altitude, le paysage change, et à 1.700 mètres, à partir de la fameuse « forêt moussue », le soleil ne parait guère que lors des premières heures du jour. Dès 11 heures, brouillards gris et épais nuages enveloppent la montagne. Tout suinte d'humidité. Le sol, les arbres, les branches et les feuilles sont recouverts de mousse. Les rares sentiers indigènes sont effroyablement glissants.

Les Papous conservent certains aliments dans de curieux silos construits en plein air.

DES GRENOUILLES QUI MIAULENT COMME DES CHATS

LA flore et la faune de la Nouvelle-Guinée ont beaucoup d'affinités avec celles du nord de l'Australie et du sud asiatique. On y rencontre en abondance des marsupiaux, 70 espèces de serpents, des oiseaux, dont les merveilleux oiseaux du paradis. Toutefois, cette faune reste mal connue. Une récente expédition hollandaise a découvert des espèces particulièrement originales : un requin d'eau douce et des rainettes qui miaulent comme des chats la nuit.

Pendant longtemps on a cru que toute la Nouvelle-Guinée était peuplée de Papous, terme qui signifie « hommes aux cheveux crépus ». Or, depuis quelques années, grâce aux découvertes du missionnaire français le R. P. Dupeyrat, on a constaté des différences raciales très marquées.

POUR QUELLES RAISONS LE PAPOU EST-IL ANTHROPOPHAGE

DANS les vallées isolées des montagnes centrales, on rencontre uniquement des Pygmées. Très petits (1 m. 47), la tête ronde, la face large, le cheveu crépu et court, la peau marron, ils sont les seuls à ne pas manger leur prochain.

Les MALO-PAPOUANÉSIENS occupent les plateaux et les vallées de la chaine montagneuse qui possède le mont Carstensz. Ils décorent leur corps et leur chevelure de plumes d'oiseaux de paradis.

Les MÉLANÉSIENS vivent dans les régions littorales de la Nouvelle-Guinée, placée sous tutelle australienne. Assez grands (1 m. 60), ils se révèlent comme d'adroits potiers et savent construire de grandes pirogues ou façonner des masques de danse.

Les PROTINDO ou PALINDO-PAPOUANÉSIENS sont les plus grands de tous (1 m. 67). Ils ont la peau noirâtre et le type sémitique.

Les POLYNESIENS ou POLYNO-PAPOUANÉSIENS, au teint beaucoup plus clair, ne se rencontrent guère que sur la côte Nord-Est.

La majorité de ces indigènes sont cannibales. Pourquoi mangent-ils ainsi leur prochain ? D'abord pour obéir à un rite : Le papou dévore son ennemi vaincu pour l'humilier et l'empêcher de jeter des sorts à son vainqueur. Ensuite, pour acquérir la force, la vigueur de celui qu'il mange. Le R. P. Dupeyrat a assisté à l'écœurant spectacle de guerriers buvant le jus de décomposition du cadavre d'un chef vénéré. Ils absorbaient, disaient-ils, les qualités physiques et morales du défunt. Enfin, le canibalisme est parfois alimentaire. Les tribus BAMUS et COARIBARI apprécient fort la chair humaine. Le corps entier est rôti avec une immense sagaïe. Les têtes seules sont conservées comme trophées.

Dans ces conditions, on comprend que les Papous n'aient guère l'humeur vagabonde. La crainte d'être mangés les rend très prudents et, de fait, ils ne s'éloignent pas de leurs villages. Ces villages comprennent, en général, des demeures individuelles, familiales et une maison commune, où se retrouvent les hommes et où couchent les jeunes gens. Ces maisons communes sont très vastes en Papouasie occidentale, où elles ont jusqu'à 100 mètres de long et 20 mètres de haut.

Une scène guerrière du film « La Route vers les nuages ».

LES VILLAGES PAPOUS ONT DES MATERNITES ET DES DANCINGS

IL existe des bâtiments spécialisés comme les maisons d'hôtes de la vallée de Goraka, caractéristiques par leur forme allongée et leurs multiples cellules, où parents et amis peuvent séjourner sans troubler la vie du village. On trouve aussi des cases à accouchements et des cases pour la danse. Ces « dancings » consistent en une piste de 15 mètres sur 3, construite sur pilotis, à 5 mètres de haut. Cette piste est entourée d'un balcon qui la surplombe et qui est réservée à ceux qui ne dansent pas.

Selon le spécialiste Alain Huetz de Lemps, le style et la taille de ces cases varient beaucoup d'une région à l'autre. Il y a des maisons rectangulaires avec toit à double pente et des habitations circulaires avec toit conique. Mais ces deux types, qui offrent de nombreuses variantes, semblent assez enchevêtrés.

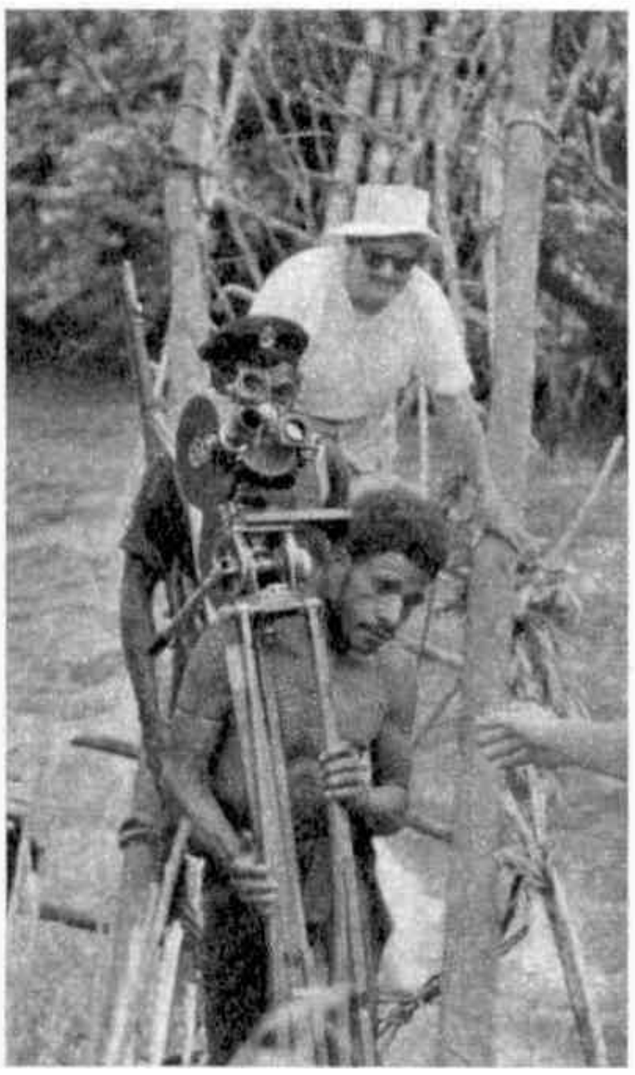
Et Alain Huets de Lemps donne encore les précisions suivantes. Les maisons des indigènes de la Nouvelle-Guinée sont entièrement végétales. Le papou place en terre d'assez hauts pilotis de bois, qu'il dispose en rectangle. Sur les pilotis il entrecroise à une certaine hauteur de gros bambous, qui servent de solives pour supporter le plancher, également en bambous. L'ensemble est retenu par des lianes nouées. Pour le toit, on fixe sur les bords extérieurs du plancher des branches flexibles, qui sont ensuite liées entre elles au sommet. Des bambous les maintiennent ensemble. Les murs sont faits de feuilles de cocotier ou de sagoutier, ou simplement de gros paquets d'herbe grasse.

Le mobilier est réduit au minimum : au centre des cases, brûle un feu ; quelques calebasses contiennent les provisions ; des bambous évidés de 2 à 2 m. 50 de long renferment l'eau potable. Le long des parois, sont rangés une hache de pierre polie, des couteaux en os, l'arc et les flèches, des plumes d'oiseaux et des coquillages.

Du point de vue économique, la Nouvelle-Guinée possède d'importants gisements d'or et de pétrole.

La principale mine d'or, celle de Buololo, emploie environ 4.000 personnes. Le travail est nocturne.

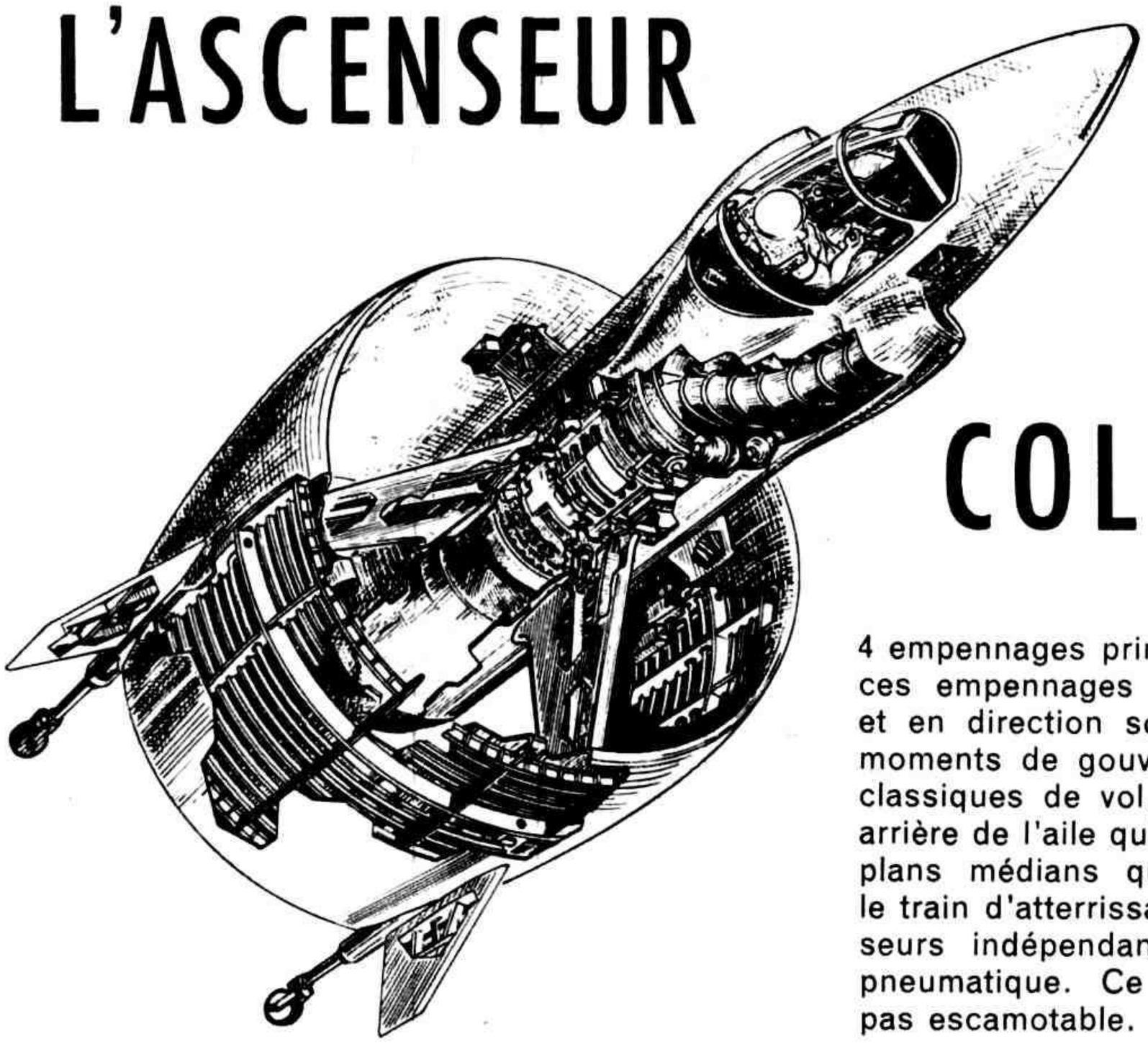
Les champs pétrolifères de la Nouvelle-Guinée ont une production annuelle de 500.000 tonnes.



Pour tourner le film « La Route vers les nuages » les cinéastes australiens ont fait appel à la robustesse des papous qui n'avaient jamais vu de Blancs.

Voici les fameux Papous qui n'avaient jamais vu de Blancs.

L'ASCENSEUR DU CIEL LE COLEOPTERE



SUR la piste d'essais de Melun-Villaroche à 52 kilomètres de Paris et bien à l'abri des regards indiscrets, se dresse un curieux appareil dont l'allure est déjà familière à nos lecteurs : le coléoptère. Cet appareil aux lignes futuristes est la version améliorée de l'Atar Volant qui fut présenté par le fameux pilote d'essais, lors du dernier Salon Aéronautique du Bourget en 1957. Le coléoptère doit faire ses premiers vols incessamment. Il ouvre une ère nouvelle. Comme un hélicoptère il pourra décoller et atterrir verticalement, d'où son nom d'ascenseur du ciel. Mais contrairement à l'hélicoptère qui ne peut dépasser 200 kilomètres-heure environ, le **Coléoptère** lui, filera aux vitesses supersoniques.

La principale caractéristique de cet appareil est son aile annulaire de 5 mètres environ de profondeur. Elle est fixée au fuselage par 4 bras profilés. Elle contient, dans sa partie avant, 4 réservoirs structuraux de carburant d'une capacité totale d'environ 900 litres. A l'arrière de cette aile annulaire se trouvent 4 empennages principaux disposés en croix ; ces empennages orientables en profondeur et en direction sont destinés à assurer les moments de gouverne au cours des phases classiques de vol. C'est également la partie arrière de l'aile qui supporte, selon les mêmes plans médians que pour les empennages, le train d'atterrissage constitué par 4 atterrisseurs indépendants à amortissement oléopneumatique. Ce train d'atterrissage n'est pas escamotable.

Le fuselage comporte à la partie extrême avant un empennage « canard » destiné à faciliter les phases transitoires de vol. Cet empennage est escamotable.

Immédiatement après cette partie extrême avant où s'escamote l'empennage canard, se trouve le poste de pilotage qui précède le logement du turboréacteur. Les entrées d'air alimentant le turboréacteur sont situées latéralement de part et d'autre de la cabine de pilotage et conçues pour assurer l'alimentation correcte du réacteur même aux grandes incidences de vol.

La cabine possède un siège basculant pouvant occuper deux positions limites : l'une correspond au vol normal, l'autre au vol vertical. De la même façon, le manche, lui aussi, peut occuper deux positions. La commande de basculement du siège, dans les conditions normales de fonctionnement, est obtenue par vérin hydraulique, mais une commande manuelle de secours est prévue.

Le siège est éjectable et permet d'aban-

donner l'avion aussi bien en vol vertical qu'en vol horizontal. Un dispositif permet de commander aussi la seule éjection de la verrière sans éjection consécutive du siège.

Le parachute du pilote a été spécialement étudié pour ouverture rapide à vitesse nulle, cette ouverture se trouvant précédée de celle d'un parachute extracteur. Ces deux parachutes sont commandés par des canons temporisés.

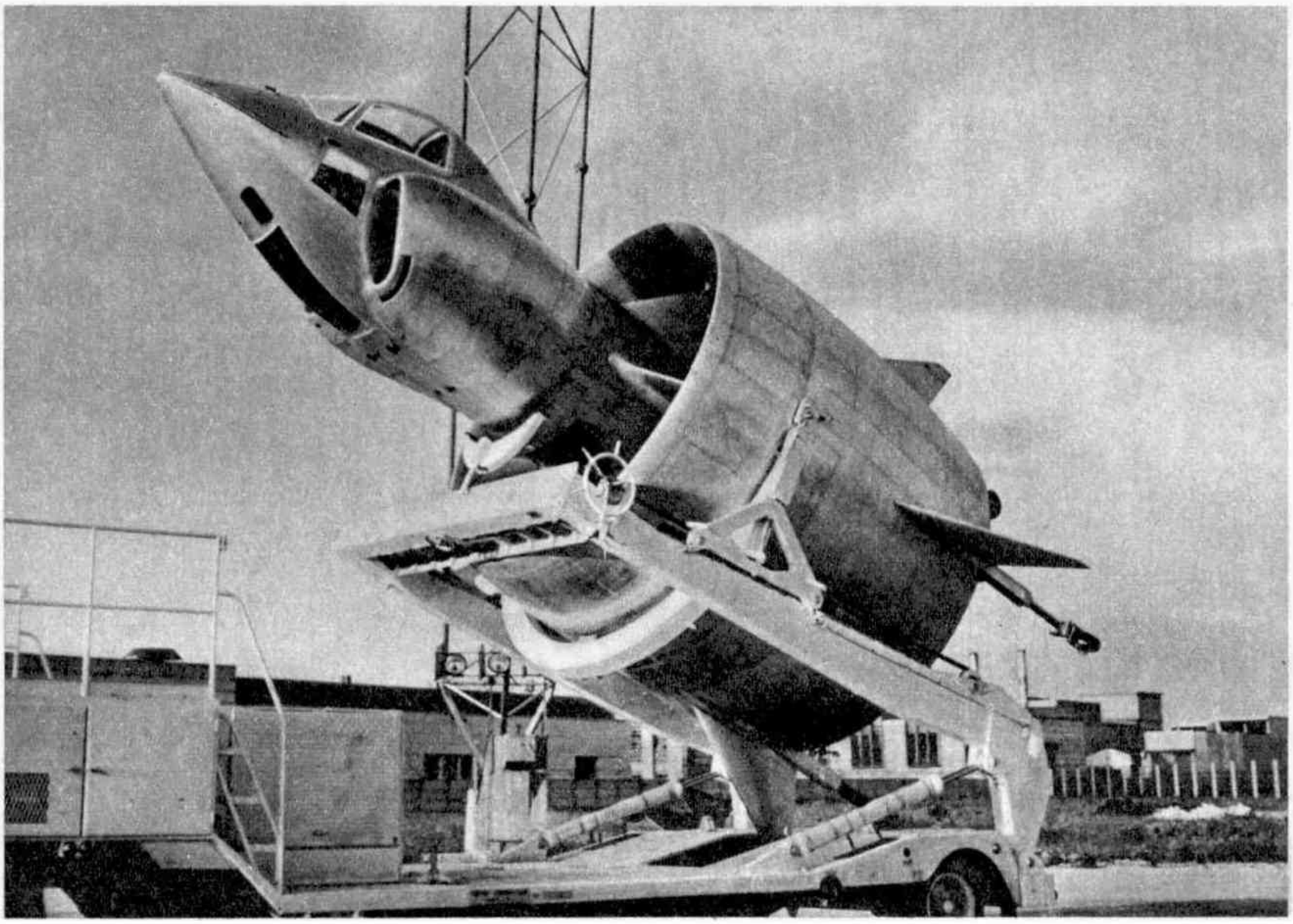
Le coléoptère est équipé d'un turboréacteur Atar E 5 U. C'est en déviant le flot de gaz qui s'échappe de l'Atar 5 qu'Auguste Morel pourra manœuvrer l'appareil lors du décollage et de l'atterrissage.

En tangage et en lacet, les moments de gouverne sont obtenus par une injection asymétrique d'air à la sortie de la tuyère spéciale du turbo réacteur. Ces jets d'air auxiliaires, prélevés en aval du compresseur, dévient le jet principal, et la tuyère est appelée, pour cette raison, « tuyère à déviation directionnelle ». Nous remarquerons que les commandes en tangage et en lacet permettent de provoquer, par création d'une composante horizontale de poussée, des déplacements latéraux de l'appareil en position verticale.

En roulis (rotation de l'appareil autour de son axe longitudinal), les moments de gouverne sont obtenus par éjection d'air, prélevé également en aval du compresseur, au travers de « buses de roulis » situées au voisinage de la cellule, sur les flancs des bras reliant le fuselage à l'aile.

Nous ne saurions terminer cet article sans donner quelques renseignements au sujet de la remorque spéciale conçue pour le transport au sol et la mise en œuvre, pour transport du C-450.

Cette remorque, attelée à un tracteur pour ses déplacements, rend non seulement possible le transport du C-450 dans de très bonnes conditions, mais elle constitue également un véritable banc d'essais : pour cela, elle dispose des outillages et des bâtis nécessaires, d'un ensemble de passerelles d'accès sur bras mobiles, d'un abri mobile repliable et d'une potence de hissage.



Un nouveau FAR-WEST : L'ALASKA

DEPUIS quelques mois, des millions de jeunes américains ont les yeux fixés sur le dernier état qui vient d'entrer dans le sein des U.S.A. Il s'agit de l'Alaska. Cette terre de 1.500.000 kilomètres carrés situé à l'extrême nord-ouest de l'Amérique du Nord, touchant presque la Russie mais séparé des U.S.A. par le Canada, est devenue un nouveau Far-West dont les richesses considérables mais encore peu exploitées font rêver tous les adolescents épris d'aventures.

L'ALASKA INONDE LE MONDE DE BOITES DE SAUMONS

ON connaît l'Alaska par l'image du saumon sur les boîtes de conserve dont ses pêcheries inondent l'univers. Et il est exact que, pour l'instant, c'est de la mer et non de la terre que vit surtout sa population.

Des bancs entiers de saumons, venus du Pacifique, remontent les rivières d'eau douce pour frayer. Quand ils redescendent le courant, des filets les attendent aux embouchures et sur la côte. D'incroyables quantités sont ainsi capturées et mises en conserve. Toutes les autres pêcheries du monde réunies n'atteignent pas la production de l'Alaska qui exporte, tous les ans, pour 50 millions de dollars de saumons.

On y pêche d'ailleurs d'autres espèces : le halibut, par exemple, poisson plat des mers du Nord, dont le poids atteint facilement 100 kilos et plus. D'énormes crabes à la chair savoureuse sont aussi, depuis quelque temps, pris au piège et mis en conserve. Cette industrie occupe, à elle seule, près de 30.000 personnes. C'est-à-dire qu'elle fait vivre près de la moitié de la population.

LE PAYS DE LA RUÉE VERS L'OR DE CHARLOT

DEPUIS qu'en 1896 une battée providentielle révéla des reflets jaunes dans les sables d'une crique du Klondyke, l'Alaska est aussi le pays de la ruée vers l'or.

Celle-ci n'a pas fait qu'inspirer à Charlot un film inoubliable ; elle a fourni à l'Alaska les premiers éléments permanents de la population blanche. Venant pour la plupart des Etats-Unis, 20.000 immigrants y débarquèrent dans la seule année 1900.

Depuis lors, les chercheurs s'acharnent encore. Ils creusent le sol, entretiennent des feux pour dégeler le terrain. Et si, à la fonte des neiges, le lavage des sables révèle une teneur trop faible, ils repartent vers le Nord, vers le froid, pour établir leurs « claims » sur de nouveaux placers.

Moins fascinants que l'or mais désormais plus importants sont les divers minerais qui, en grandes quantités, dorment dans le sous-sol alaskan.

C'est là, en effet, qu'on a détecté d'immenses gisements d'étain, alors qu'on n'en trouve aucun dans tout l'ensemble des Etats-Unis. L'exportation du charbon, qui affleure dans toutes les falaises, a rapporté, l'an dernier, presque autant de dollars que l'or.

Bien que 2 % seulement du territoire aient été prospectés jusqu'ici, on y a découvert 31 des 33 produits de la liste des matériaux stratégiques dont les Etats-Unis auraient besoin en temps de guerre : de l'antimoine, du chrome, du cuivre, du fer, du plomb, du mercure, du nickel, du platine, de l'argent, du tungstène, du zinc — et même de l'uranium. Seuls manquent jusqu'ici à l'appel le diamant industriel et la bauxite.

LE CÉLÈBRE CINÉASTE HITCKCOCK EST PROSPECTEUR DE PÉTROLE

D'ICI quelques mois, quelques années, on verra se déclencher le rush sur ces minerais. Et déjà l'on assiste au rush sur le pétrole.

La ville de Sirkta est célèbre pour ses poteaux surmontés de totems.

Depuis longtemps l'on soupçonnait que sous les plissements de la calotte polaire se dissimule la principale source de chaleur et d'énergie de notre civilisation. Tout près de Point-Barrow, le point le plus septentrional de l'Alaska qui dix mois sur douze est pris par la glace, gît une immense reserve de pétrole d'une superficie de près de 10.000 kilomètres carrés. La U.S. Navy en a la garde, mais ne l'exploite pas encore.

C'est au sud, dans la péninsule de Kenai, que, l'an dernier, a jailli pour la première fois le pétrole. Du coup les actions de la Richfield Oil Company se sont mises à grimper. La péninsule s'est couverte de puits, bien que chaque forage coûte trois fois plus cher qu'aux Etats-Unis. Les particuliers qui possèdaient des concessions sur les terrains environnants les ont cédées avec des bénéfices, allant parfois jusqu'à 4.000 %.

Du jour au lendemain, Anchorage est devenue une ville pétrolière, envahie par les géologues, les ingénieurs et les hommes d'affaires. En quelques mois, ceux-ci ont gagné 4 à 5 millions de dollars rien que par des transactions sur les concessions pétrolières. Et l'argent continue à affluer. L'acteur de cinéma James Stewart et le producteur Alfred Hitchcock se sont engagés dans la prospection pétrolière.

LES ESQUIMAUX SONT D'ÉTONNANTS OUVRIERS SPÉCIALISÉS

PARLONS maintenant un peu des habitants d'origine de l'Alaska. Ce sont les esquimaux. Ce rude peuple venant de Sibérie sait parfaitement s'adapter à la civilisation du XX^e^ siècle.

Voici ce qu'en dit un industriel américain :

Tout le long de la côte de l'Alaska vivent des phoques et une multitude de poissons divers.

L'Alaska qui est le 49^e^ Etat des U.S.A. a une superficie de 1.500.000 kilomètres carrés et possède une imposante chaine montagneuse.

● La surface de l'Alaska est de 1.500.000 kilomètres carrés, soit le cinquième du territoire actuel des Etats-Unis, ou encore deux fois le plus grand Etat des Etats-Unis (le Texas).

● Sa population est de 212.000 habitants, dont 20 % appartiennent aux forces armées et 16 % sont Aléoutiens, Esquimaux et Indiens. Entre 1950 et 1956, la population s'est accrue de 48.6 %. Age moyen actuel des habitants : 26 ans.

● Climat : Un tiers du territoire est situé au nord du cercle arctique. Le climat y est donc très rigoureux. Mais dans le sud, il est assez semblable à celui de Philadelphie. 20 volcans en activité. 65 % du territoire sont composés de toundras, de montagnes, glaciers, marais, rivières. 35 % de forêts, 1 % seulement du territoire est cultivé.

● 99 % des terres appartiennent au gouvernement américain.

● Tout américain qui veut s'installer en Alaska reçoit du gouvernement 64 hectares de terres, gratuitement, à condition de vivre sur la propriété et de la cultiver pendant au moins 3 ans.

● 70 % des revenus des habitants de l'Alaska proviennent des dépenses du gouvernement des Etats-Unis.

● L'Alaska importe 95 % de ses produits alimentaires.

● La pêche est actuellement la première industrie locale (principalement celle du saumon). Mais cela appartient déjà au passé. Les ressources de demain sont : les métaux, peut-être le pétrole, le bois, le tourisme et, grâce aux ressources hydrauliques, des industries nouvelles pourront être créées.

● Il y a environ 1.800 kilomètres de routes goudronnées, en tout (soit moins que les rues de Brooklyn) et quelque 4.500 kilomètres de routes en terre. Par contre, la ville d'Anchorage possède le cinquième aéroport du monde.

● La capitale s'appelle Juneau. Elle a 7.000 habitants et, située au pied d'un glacier, n'est accessible que par mer ou par air.

● La plus grande ville est Anettorage. Elle a 60.000 habitants.

● L'île de Diomède se trouve à moins de 4 kilomètres du territoire russe et ceci suffit à définir l'exceptionnel intérêt stratégique de l'Alaska où une « ceinture de sécurité » du continent américain (alerte par radar) a été installée : la Dew line.

Cet homme fouille dans les sables d'une rivière de l'Alaska à la recherche de pépites d'or.

« Je ne sais pas comment ils s'arrangent, mais s'ils ont besoin d'une pièce détachée qui ne se trouve pas sur place, ils en fabriquent simplement une à partir d'une vieille boîte de conserve ou d'un morceau de bois, ou de tout autre matériau qui se trouve être là. »

A Unalakleet, village de 500 habitants, situé à un peu plus de 1.000 kilomètres au nord-ouest d'Anchrorage, des Esquimaux occupent des postes très bien payés dans les installations toutes proches de l'aviation militaire et dans l'aérodrome local que possède une ligne d'aviation civile.

Dans cette région, les opérateurs de radio esquimaux gagnent jusqu'à 8.000 dollars par an (3.360.000 francs). A Nome, un Esquimau, qui est contremaître mécanicien, a un salaire annuel de 12.000 dollars (5.040.000 fr.). Quatre de ses enfants vont déjà à l'Université.

Le directeur de l'Alaska Airlines, à Unalakleet, est un Esquimau.

« Nous pourrions employer beaucoup plus d'Esquimaux que nous n'en avons » dit l'un des directeurs de la Civil Aviation Airlines. « Après tout ils sont adaptés à la vie en Alaska. Quand nous engageons du personnel aux Etats-Unis, nous avons souvent des ennuis. Ils ne parviennent pas à s'adapter aux hivers alaskans et rentrent chez eux.

EN ESQUIMAU « COSAQUE » SIGNIFIE : « HOMME BLANC »

AUTREFOIS les Esquimaux fabriquaient les mukluks, ou chaussures, et les parkas (tuniques) avec des peaux de bêtes. Aujourd'hui, ils achètent des bottes et des parkas commandés par leurs magasins aux Etats-Unis.

Les Esquimaux d'Unalakleet vivent dans des maisons de rondins, de même que la plupart des autres habitants de l'Alaska. Les Igloos ne leur ont jamais vraiment servi d'habitation, sauf lorsqu'il leur fallait chercher abri durant un long parcours.

Une dynamo a récemment été installée dans le village, et la plupart des maisons des Esquimaux ont l'électricité. Une famille a même une machine à laver. Il ne se passera pas longtemps, dit-on, avant que les Esquimaux commencent à commander des réfrigérateurs et des glacières.

Il y a, à Unalakleet, une école primaire et une école élémentaire, où se rendent 180 enfants. Tous les enfants et pratiquement tous les adultes parlent l'anglais.

Ce jeune Alaskan a troqué les vêtements traditionnels en peau de phoque contre un costume très moderne.

« Ah ! ce sont tous des Cosaques maintenant » dit une femme esquimau, mère de seize enfants.

Pour les Esquimaux, « Cosaque » est synonyme d'homme blanc. C'est une réminiscence de l'époque où les Blancs venaient tous de Russie.

Anchorage, 100.000 habitants, est la plus grande ville de l'Alaska. Elle possède un très grand aérodrome.

le vainqueur du Pentathlon est un ATHLÈTE COMPLET

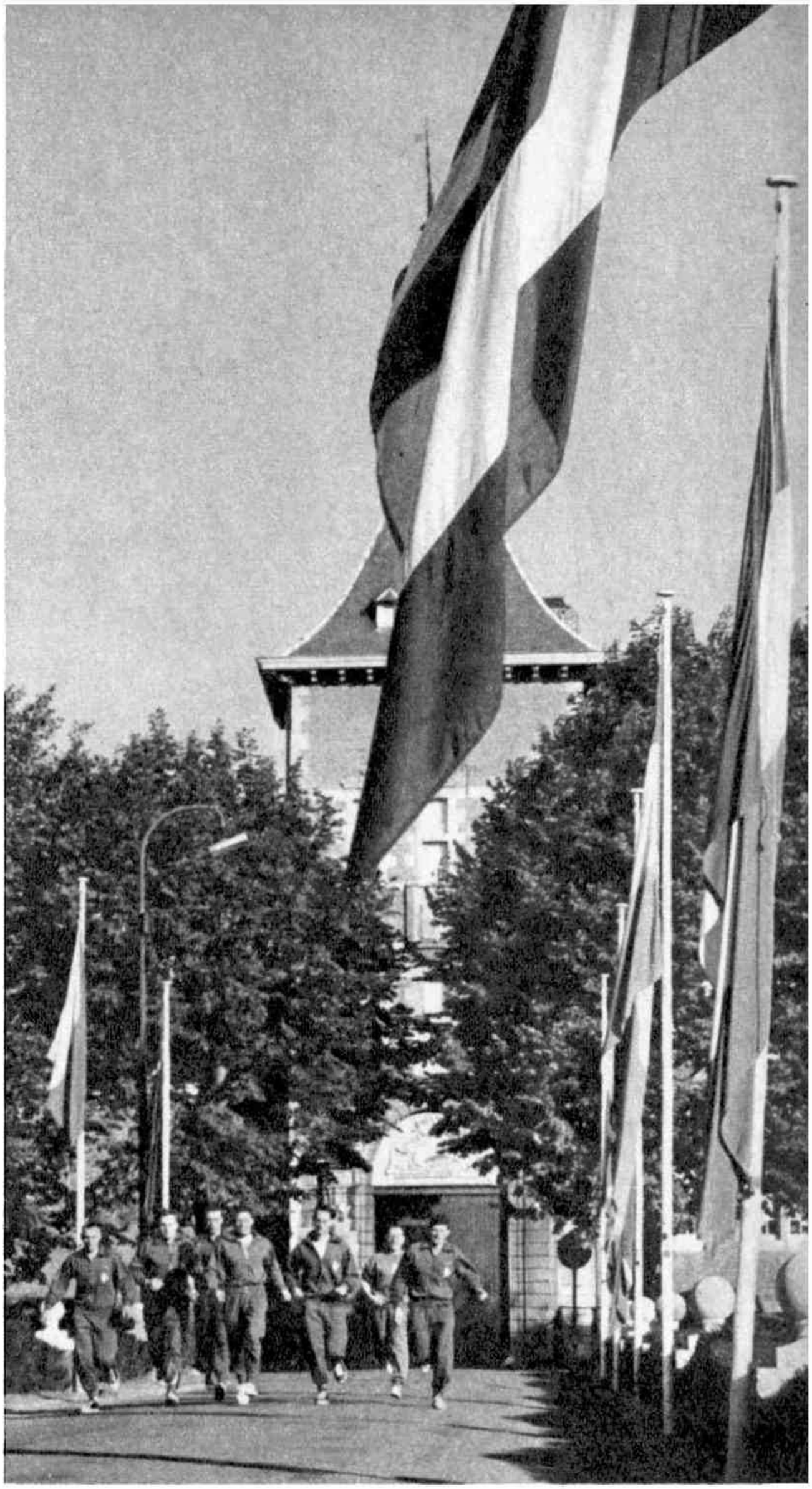
CHAQUE année sans aucun tapage publicitaire se tient une importante épreuve sportive. C'est le Pantathlon Aéronautique International Militaire. Des athlètes de huit pays différents s'y affrontent au cours de six épreuves.

La première épreuve est réservée aux pilotes à réaction qui doivent faire un parcours triangulaire de 300 à 400 kilomètres et à une altitude imposée.

La deuxième épreuve est l'escrime qui peut être considérée comme le sport nº 1 de l'aviateur. L'escrime permet d'améliorer la vitesse, l'à-propos et la précision des réactions.

La troisième épreuve, le baskett-ball, ce qui selon les termes du Commandant Petit *développe — en plus des qualités de solidarité et de discipline que nous retrouvons dans tous les sports d'équipe — les qualités suivantes, au plus haut degré : coordination, dosage des mouvements, contrôle nerveux, adresse, décision. Ces qualités proprement « intellectuelles » jointes aux qualités physiques de détente, de démarrage et de résistance, font de ce sport le jeu d'équipe par excellence du personnel navigant. Ajoutons qu'il constitue un éducatif précieux de la vision, tant « périphérique » que « en profondeur ». Mais le basket n'a pas été choisi dans la série du P.A.I.M. pour représenter un sport collectif. C'est une épreuve individuelle qui a été créée en s'inspirant d'une formule déjà connue sous le nom de « Critérium du jeune basketteur ». Ces quatre exercices retenus : adresse, vitesse, coordination et décontraction, peuvent aussi s'appeler : parcours en dribble, plus grand nombre de paniers réussis en 30 secondes, marquer 5 paniers avec 5 ballons disposés sur la ligne des coups francs, plus grand nombre de coups francs réussis sur 10 tentatives. Ces exercices sont indiqués dans l'ordre ; ce qui permet de juger tout de suite de leur caractère réciproquement perturbant. Dans le manuel sportif de l'aéronautique navale, publié par L'U.S. Naval Institute d'Annapolis, on peut constater l'importance accordée au basket-ball par les Américains, dans la formation du pilote de guerre (il s'agit d'un programme appliqué en pleine guerre). Un mot résume la situation, un seul : c'est le titre de l'un des chapitres de ce manuel : « Basket-ball with Wings ». Wings, « Les Ailes », correspond à notre macaron de pilote, et l'on peut traduire, à peu près : « Le basket-ball a conquis son brevet de pilote ! »*

Et le Commandant Petit nous parle maintenant de la quatrième épreuve : la natation.



Ces athlètes qui s'avancent en petites foulées sont des militaires qui vont disputer le Pentathlon militaire.

Ecoutez bien : une minute, neuf secondes, deux dixièmes !

A votre avis, qu'est-ce que c'est ? Le temps que vous mettez au cent mètres nage libre ? Alors, mes compliments ! C'est bien. Vous me direz que le record du monde est de 54" 6. D'accord, mais c'est bien quand même.

Le temps que je viens de vous donner est celui qu'a mis le sergent Gravemaker (Pays-Bas) en 1957, pour parcourir une distance un peu spéciale, un 105 mètres qui se répartit comme ceci :

La plus dure épreuve : celle du parcours d'évasion.

— *d'abord, 50 mètres avec départ plongé d'une hauteur de 3 mètres, passage sous un obstacle de 6 mètres de long, rétablissement sur le bord du bassin;*

— *ensuite, 5 mètres à parcourir sur le bord du bassin sur une surface non glissante pour changer de ligne;*

— *enfin, 50 mètres nage libre avec plongeon de départ.*

On voit que l'ami Gravemaker n'a pas perdu trop de temps en route ! les autres non plus du reste, puisque le deuxième n'a mis que 4 secondes 7 dixièmes de plus que lui ! Et chacun des 24 concurrents a mis moins de 2 minutes. Considérez que ce n'est pas un championnat de natation, que vos pentathlètes viennent de disputer l'épreuve aérienne, l'escrime et le basket, et qu'il leur reste le tir et le parcours-évasion, et convenez que c'est plus qu'honorable !

Concentration, décision, équilibre, maîtrise de soi au moment du plongeon; évaluation de la place la plus indiquée pour l'entrée dans l'eau afin de réduire l'effort avant le passage sous l'obstacle; inspiration; choix de la nage; changement de nage; effort du rétablissement au milieu du parcours; épreuve de vitesse et poussée finale : telles sont le différentes « perturbations » qui se présentent.

Le Commandant Petit évoque la cinquième épreuve : le Tir.

La position du pied, dans cette épreuve de tir, est importante, celle du bras également ainsi que celle des doigts. Tout est important. Il est important, également, d'avoir la volonté de mettre les 20 balles dans la cible qui vient de s'éclipser. Vingt fois, toutes les dix secondes, elle apparaîtra pendant trois secondes. C'est plus qu'il n'en faut pour placer une balle dans la cible ou, plus exactement dans la silhouette. Encore faut-il bien la placer cette balle, vingt fois, pour marquer des points. Et ce n'est pas si facile. Cela demande beaucoup de qualités, les mêmes qualités que l'on demande à un chasseur en vol, au moment de tirer.

Quant à la dernière épreuve, c'est celle du parcours évasion qui a pour but de mettre en évidence les qualités foncières du combattant moderne : force musculaire et psychique, initiative, ingéniosité, esprit d'équipe.

Elle résulte d'une étude minutieuse qui a donné naissance à un règlement d'apparence compliquée mais dont l'application a prouvé qu'il suivait de très près les conditions dans lesquelles pourrait se trouver un évadé en pays ennemi ou un aviateur cherchant à échapper aux poursuites à la suite d'un « crash » ou d'un saut en parachute.

L'épreuve comprend :

— un parcours « obstacles », un parcours « orientation », un parcours « retour » pendant lequel les concurrents sont traqués par des patrouilles et peuvent être « abattus » ou « pris », un franchissement de frontière particulièrement délicat, un dernier parcours qui mène à l'arrivée.

Le tout se déroule sur 14 à 18 kilomètres, selon la difficulté du terrain. Le contrôle est fermé sept heures après le départ. Voici quelques impressions notées à l'occasion du parcours-évasion du 4e P.A.I.M. à Namur, en 1951 : L'épreuve allait bientôt se terminer. Mais le plus dur restait à faire. Le capitaine Raoul Mollet, de la Force Aérienne Belge, réunit les meilleurs éléments des U.D.A. (Unités de Défense d'Aérodrome) et leur tint ce langage : « Vingt aviateurs suspects viennent d'atterrir en fraude. Ils menacent Namur. Il s'agit de les retrouver, coûte que coûte. La région est difficile et propice au maquis. A vous de les trouver. Si vous ne réussissez pas à les prendre vivants, n'hésitez pas à les abattre ».

Et cent gars résolus partirent, armés de mitraillettes, pour ratisser 36 kilomètres carrés.

On avait beaucoup entendu parler en Belgique de ces vingt mystérieux aviateurs descendus dans la province de Namur. Ils appartenaient à différentes nationalités; on avait identifié des Hollandais, des Anglais, des Italiens, des Suisses, des Français et même des Belges qui avaient abandonné leurs Météores sur le terrain de Beauvechain, après avoir mitraillé la ville de Maldegem.

Le 20 juillet au matin, ils s'échappaient tous de la citadelle en direction du sud.

Vers midi, on arrêta l'un d'eux, un Italien, alors qu'il tentait de s'emparer d'un véhicule de l'Armée. Le 20 juillet au soir, heureusement, ils étaient tous repris. Tous, sauf trois pilotes français.

Le vainqueur du Pentathlon Militaire est vraiment un athlète complet.

La première épreuve du Pentathlon est un parcours triangulaire à bord d'avion à réaction.

RESULTATS DU GRAND CONCOURS "AIR-MER"

RÉPONSES TYPES AUX 5 SÉRIES D'ÉPREUVES

PREMIÈRE SÉRIE (Aventuriers)

1re QUESTION. Lapérouse, en 1788

2e QUESTION. Vasco de Gama, navigateur portugais en 1498.

3e QUESTION. Magellan, navigateur portugais vers 1470. Réponse également valable . Sébastien Del Cano (Second de Magellan).

4e QUESTION. Les navigateurs anglais Jean et Sébastien Cabot, en 1497. Réponse valable : Les Wikings et Eric Le Rouge (en 985).

5e QUESTION. Pedro Alvarez Cabral.

DEUXIÈME SÉRIE (La mer et ses mystères)

1re QUESTION. Le planeton.

2e QUESTION. Le Cœlacanthe.

3e QUESTION. La fosse de l'Ile Mindanao aux Philippines, qui atteint 10.790 mètres.

4e QUESTION. 4.050 mètres par le bathyscaphe F.N.R.S. III, dans l'Océan Atlantique, au large de Dakar.

5e QUESTION. Les dauphins ne sont pas des poissons mais des mammifères cétacés. Cette question contenait un piège... puisqu'il ne s'agit pas de poissons.

TROISIÈME SÉRIE (Les termes de la marine)

1re QUESTION. On le qualifie de vent *debout*.

2e QUESTION. *Le quart*, parce qu'il est de quatre heures consécutives.

3e QUESTION. *Le Bosco*.

4e QUESTION. *La cambuse*, ou soute aux vivres ou Coquéron.

5e QUESTION. On les appelle *minéraliers*, par extension ont été considérées comme à demi-valables les réponses mentionnant transport de Pondéreux.

QUATRIÈME SÉRIE (Technique du modélisme)

1re QUESTION. Arbre de région tropicale. Equateur.

2e QUESTION. Colle cellulosique.

3e QUESTION. Augmentation du nombre de tours de remontage. Seules ont été considérées non valables les réponses indiquant qu'il ne fallait pas lubrifier.

4e QUESTION. Oui, il peut tourner dans les deux sens.

5e QUESTION. Non, la peinture se décompose.

CINQUIÈME SÉRIE (Idendifiez ces bateaux)

1re QUESTION. La Santa Maria.

2e QUESTION. Transport du Pétrole.

3e QUESTION. La Belle Poule.

4e QUESTION. L'Arromanches.

5e QUESTION. Le France.

LISTE DES GAGNANTS

1er CHATEAU Jean-Claude, Evreux. Voyage à l'occasion des fêtes de Pâques.

2e GAUBICHER Jean-Luc, Metz. Boîte à construire : Paquebot LISIEUX.

3e SEYTRE Jean-Claude, Vallone (A.-M.). Boîte à construire : Voilier ISLANDER.

4e LOGEAIS Daniel, Saint-Gratien. Boîte à construire : Voilier ISLANDER.

5e VOIS Gérald, Saint-Germain. Boîte à construire : Voilier ISLANDER.

6e SELLON Philippe, Bordeaux. Boîte à construire : Voilier ISLANDER.

7e DORIAN François, Fès (Maroc). Boîte à construire : Vedette SIBELLE.

8e ALLEGRE André, Marseille. Boîte à construire : Vedette SIBELLE.

9e BOURGAIN René, Le Portel (P.-de-C.). Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

10e PIGNET Erik, Lunel (Hérault). Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

11e PLANCKE Erik, Calais. Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

12e COPAIN Alain, Calais. Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

13e PENEL Jean-Paul, Bruay-en-Artois. Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

14e MACADRE Jackie, Nancy. Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

15e KOLLY Michel, Cluny (S.-et-L.). Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

16e REMONDIERE Philippe, Caen (Calvados). Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

17e SEPTIER Jean, Sainte-Honorine-du-Fay. Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

18e DEFAY Gérard, Chateaubriand. Boîte à construire : Voilier EFFRONTÉ.

19e TRAIZET Michel, Le Perreux. Boîte à construire : Planeur FORMID.

20e VARRIOT Jean-Louis, Paris-15e. Boîte à construire : Planeur FORMID.

21e RANCHOU Claude, Bordeaux. Boîte à construire : Voilier ALLÈGE D'ARLES.

22e GUILHOT Bernard, Clermont-Ferrand. Boîte à construire : Voilier ALLÈGE D'ARLES.

23e AYME Jean-Noël, Chatenois (Vosges). Boîte à construire : Voilier ALLÈGE D'ARLES.

24e KAUDY Pierre, Sucy-en-Brie. Boîte à construire : Voilier ALLÈGE D'ARLES.

25e HIERHOLTZ Robert, Paris-1er. Boîte à construire : Voilier ALLÈGE D'ARLES.

26e RIGAULT Jean-Francois, Attichy (Oise). Boîte à construire : Voilier ALLÈGE D'ARLES.

27e PLEUVEN Armel, Laval. Boîte à construire : Planeur ÉPERVIER.

28e EYMAN Jean-Octave, Colmar. Boîte à construire : Planeur ÉPERVIER.

29e CHAUVEAU Michel, Rennes. Boîte à construire : Planeur ÉPERVIER.

30e BENOIST Yves-Edouard, Villemonble. Boîte à construire : Planeur ÉPERVIER.

31e CABANNE Patrick, Paris-14e. Boîte à construire : Planeur VOLI VOLA.

32e HUSSON Hervé, S. P. 69.484. Boîte à construire : Planeur VOLI VOLA.

33e VANACKER Gérard, Paris-6e. Boîte à construire : Planeur VOLI VOLA.

34e OLIVIER Patrick, Paris-17e. Boîte à construire : Planeur VOLI VOLA.

35e CASTEL Jean-Pierre, Annappes. Boîte à construire : Planeur VOLI VOLA.

36e ACHARD Georges, S. P. 69.498. Boîte à construire: Avion SUPERAS.

37e GRAFF Daniel, Colombes. Boîte à construire : Avion SUPERAS.

38e BALAT Joël, La Chartre-sur-Loir, Boîte à construire : Avion SUPERAS.

39e JOLY Jean-Pierre, Reims. Boîte à construire : Avion SUPÉRAS.

(Suite page 29.)

Un événement pour le prestige culturel de la France :

La fusion de la Comédie-Française et le cinéma

1680. Une lettre de cachet de Louis XIV autorise Molière à créer la Comédie-Française.

1958. M. Pierre Descaves, administrateur général du Théâtre Français, fait don du répertoire classique au cinéma.

D'ores et déjà, ces deux dates sont historiques et primordiales pour notre théâtre.

L'idée de filmer nos grands classiques est en l'air depuis la naissance même du cinéma. Depuis 10 ans, des pourparlers sont en cours et plusieurs metteurs en scène ont essayé d'arracher l'autorisation à la célèbre maison. M. Pierre Descaves vient de signer avec une importante société productrice l'autorisant à tourner tout le répertoire du Français, à raison de deux pièces par an. Ces films seront présentés comme les « spectacles officiels de la comédie française ».

Les conditions : une absolue fidélité à l'œuvre théâtrale, au texte original et à l'interprétation que donnent les Comédiens français. De même pour les décors et les dispositifs scéniques qui, reconstitués en studios, se doivent de conserver leur caractère de décors de théâtre.

Même parti pris de fidélité à l'auteur de la mise en scène théâtrale mais dans la stricte mesure où celle-ci est compatible avec les nécessités de l'optique et du rythme cinématographique. Aussi l'esthétique des spectacles filmés de la Comédie-Française a été conçu pour se tenir à égale distance d'un style de théâtre et d'un style de cinéma s'efforçant d'éviter le double écueil de l'adaptation proprement dite (qui risque toujours d'être une trahison) et d'un théâtre purement et simplement « photographié » ce qui est toujours une erreur.

L'inénarrable M. Jourdain « Le Bourgeois Gentilhomme » pris entre le Maître à danser et le Maître de philosophie.

« Le bourgeois gentilhomme », la pièce la plus populaire et la plus « visuelle » de Molière vient de servir de ballon d'essai.

Dès le soir de la première, le film a remporté un triomphe.

Tout y est parfait de goût et de sobriété. La projection dure une heure quarante sans que l'on sente le temps passer, sans une seconde d'ennui.

Du premier coup, Molière s'affirme le plus grand dialoguiste que le cinéma ait connu. Son

texte n'a pas une ride et jamais il ne fut mieux détaillé que par cette caméra qui grâce à ses gros plans en rend toutes les nuances.

Les fanatiques de la vieille maison le reconnaissent eux-mêmes : le divertissement de Molière a gagné à être filmé.

Louis Seigner, dans le rôle de M. Jourdain vient de trouver le meilleur rôle de sa carrière cinématographique. On peut même dire qu'il vient d'accéder à l'immortalité en campant le « Bourgeois Gentilhomme » le plus extraordinaire que l'on puisse rêver.

L'importance de ce film pour le prestige culturel de la France s'avère déjà incalculable. Les étrangers, les provinciaux se déplaçaient jusqu'à présent spécialement pour venir voir nos classiques à Paris. En tournée, nous refusions toujours du monde. Ils iront voir les films. En plus, il y aura tout un public spécialisé : les étudiants. Là, des accords ont été conclus avec des Universités du monde entier toutes enthousiastes de ce projet, que ce soit de l'un ou de l'autre côté du rideau de fer. Quand à nos écoliers et étudiants ils vont bientôt être gâtés jusque dans les villages les plus reculés.

De plus, ces films que l'on peut appeler classiques ne se démoderont pas. En outre, ils n'auront donc pas, à mon avis, besoin d'être amortis en deux ou trois ans, comme les autres.

En effet, on pourra confronter l'interprétation de génération en génération des comédiens. Imaginez ce que serait Sarah Bernhardt en bobines inaltérables pour ne pas employer l'expression inélégante, mais combien expressive de « en conserve ».

Devant ce succès, Jean Meyer, metteur en scène du « Bourgeois Gentilhomme » et sociétaire à la Comédie-Française a décidé de filmer cette année même « Bénérice », la pièce la plus visuelle de Racine, le « Mariage de Figaro » de Beaumarchais et surtout le « Misanthrope » l'œuvre la plus fameuse de Molière.

ELSA CASALS.

LAROUSSE

a pensé à vos étrennes

La période de Noël et des fêtes de fin d'année est celle qui favorise le rêve éveillé en l'attente de la joie des présents.

Beaucoup de ces rêves ne se réaliseront peut-être pas. Mais ceux offerts par la perspective de recevoir des livres seront les plus facilement prolongés par les textes lus et relus, par les illustrations évocatrices, surtout s'il s'agit d'un des beaux volumes LAROUSSE.

Il en est pour tous les goûts et pour tous les âges.

Par exemple, tous ceux qui s'intéressent à la conception et à la construction d'une voiture moderne, qui veulent connaître les détails de ses organes, les différents types de moteurs, de boîtes de vitesses, de freins, etc., considéreront L'AUTOMOBILE ET SES GRANDS PROBLÈMES comme un cadeau idéal.

Cet ouvrage qui vient de paraître, rédigé par des ingénieurs et des spécialistes éminents, traite également des bolides de compétition et de la préparation des coureurs, des plus célèbres voitures depuis 1920 et des perspectives d'évolution de la technique dans l'avenir. Enfin une profusion de photographies, de schémas et de dessins aide à comprendre les questions les plus complètes.

Dans le même esprit, L'AVIATION NOUVELLE comblera les vœux de ceux qui se passionnent davantage pour les réalisations actuelles et futures de l'aéronautique.

Passons aux confidences pour avouer — tout à fait entre nous — qu'il nous arrive d'être déçus par les photographies que nous avons prises avec le bel appareil qui nous a été récemment offert. Voilà des déceptions qui ne se renouvelleront pas lorsque nous posséderons LA PHOTOGRAPHIE ET LE CINÉMA D'AMATEUR, véritable encyclopédie d'un art dont il faut connaître la technique pour réussir les clichés en noir ou en couleurs qui nous satisferons.

Enfin, pour les plus jeunes, la toute nouvelle ENCYCLOPÉDIE POUR LA JEUNESSE évoque sous une forme intéressante et attrayante la vie des anciens Egyptiens, des Grecs, des Romains, les secrets des animaux et des plantes tandis que l'ENCYCLOPÉDIE LAROUSSE DES ENFANTS, avec ses vives couleurs, attire leur attention sur tout l'étrange et le pittoresque du monde, dans tous les temps et dans tous les pays.

Ce ne sont là que cinq exemples choisis dans la grande variété de cadeaux que ceux qui veulent nous faire plaisir pourront choisir dans le catalogue LAROUSSE.

Jeunes voici votre patron

MAURICE HERZOG

Depuis quelques mois, « jeunes » vous avez un patron. C'est Maurice Herzog qui dirige le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports. Nul homme ne paraît plus qualifié que lui pour occuper cette lourde tâche. Pourquoi? Eh bien, écoutez son histoire et la réponse s'imposera d'elle-même.

3 juin 1950. Deux hommes chaudement habillés marchent péniblement dans la neige. Le thermomètre marque —36 degrés. A cette si basse température la respiration est particulièrement épuisante, d'autant plus que nos deux hommes sont à près de 8.000 mètres d'altitude. Mais les voici maintenant parvenus au faîte du pic tant convoité. L'un d'eux agite un chapeau. C'est l'alpiniste Maurice Herzog. Celui qui prend la photo est « *Biscaye* », plus connu sous le nom de Louis Lachenal. Les deux hommes sentent en leur poitrine une fierté légitime. Ils sont les premiers à atteindre un pic de 8.000 mètres et celui-ci, l'Annapurna, s'élève au cœur du plus imposant massif montagneux de la terre : l'Himalaya. D'autres alpinistes avaient à plusieurs reprises tenté de réaliser un semblable exploit; mais bien souvent, les expéditions se terminaient tragiquement. On se souvient en effet, de la disparition complète dans les brumes glacées d'un groupe d'alpinistes allemands qui étaient partis avant-guerre, à l'assaut du Nanga Parbat, autre pic de l'Himalaya, s'élevant à plus de 8.000 mètres.

UN GANT GLISSE SUR LA NEIGE ET C'EST LE DRAME POUR HERZOG

Maurice Herzog et Louis Lachenal pouvaient donc être fiers d'avoir été les premiers à vaincre 8.000 mètres. Quand ils entamèrent la descente, ce fut le drame. Maurice Herzog perd un gant qui dévale sans fin la pente neigeuse. Mais comme il est dopé, l'alpiniste ne fait guère attention à cette perte. Il pense qu'il a une paire de chaussettes dans son sac et qu'elles pourront lui servir de gants. Mais il oublie d'accomplir ce geste salutaire... Quelle étourderie penserez-vous? Mais songez qu'à cette altitude l'oxygène est rare, que la tourmente est très violente et que l'homme doit concentrer tout son corps et son esprit dans l'accomplissement d'un seul acte.

DANS LA TOURMENTE 4 HOMMES HURLENT POUR RETROUVER LEUR CHEMIN

Et pour Maurice Herzog, le principal est de descendre. Une ombre se profile. C'est Lionel Terray. Il empoigne le bras d'Herzog, le soutient et brusquement il lui crie : *Mais où se trouve Lachenal*? Maurice Herzog tend le bras. Biscaye gît cent mètres plus bas, sans piolet, sans passe-montagne, sans gants!! Toute la nuit Lionel Terray aidé de Gaston Rebuffat

essaie de rétablir la circulation dans les membres des deux alpinistes qui sous l'effet du froid intense, commencent à geler.

Au petit matin, les quatre hommes repartent... Curieux équipage ! ! Les deux vainqueurs de l'Annapurna soutenus par Lionel Terray et Gaston Rebuffat. En montagne, le soir descend vite. Les alpinistes ont l'impression d'être perdus. Ils hurlent dans l'ombre qui monte. Cri terrible lancé par quatre poitrines anxieuses et épuisées. Mais la neige étouffe l'appel désespéré. Brusquement, Lachenal disparait dans une crevasse. Heureusement qu'elle n'est profonde que de quelques mètres. Ils y passent la nuit. Au matin, une avalanche s'abat dans le trou. Les hommes se dégagent, fouillent la neige à mains nues pour récupérer le matériel. Lachenal a perdu ses souliers et ses pieds sont gelés; les pieds et les mains d'Herzog le sont également. Peu avant neuf heures, l'alpiniste Schatz qui remonte, aperçoit le groupe pitoyable.

Au camp II, installé au pied de l'Annapurna, un terrible calvaire attend Maurice Herzog. Toute la journée le médecin Oudot fouille les veines de son bras pour tenter de lui injecter un médicament capable d'améliorer l'état de ses membres gelés. Il réussit enfin. Mais Maurice Herzog perd quelques phalanges et hélas tous ses orteils.

La montagne lui est désormais interdite. C'est un coup très dur pour lui. Mais, patiemment, il entreprend la rééducation de ses membres atrophiés et en février 1957, il attaquait le Hoggar.

Nous lui avons posé quelques questions :

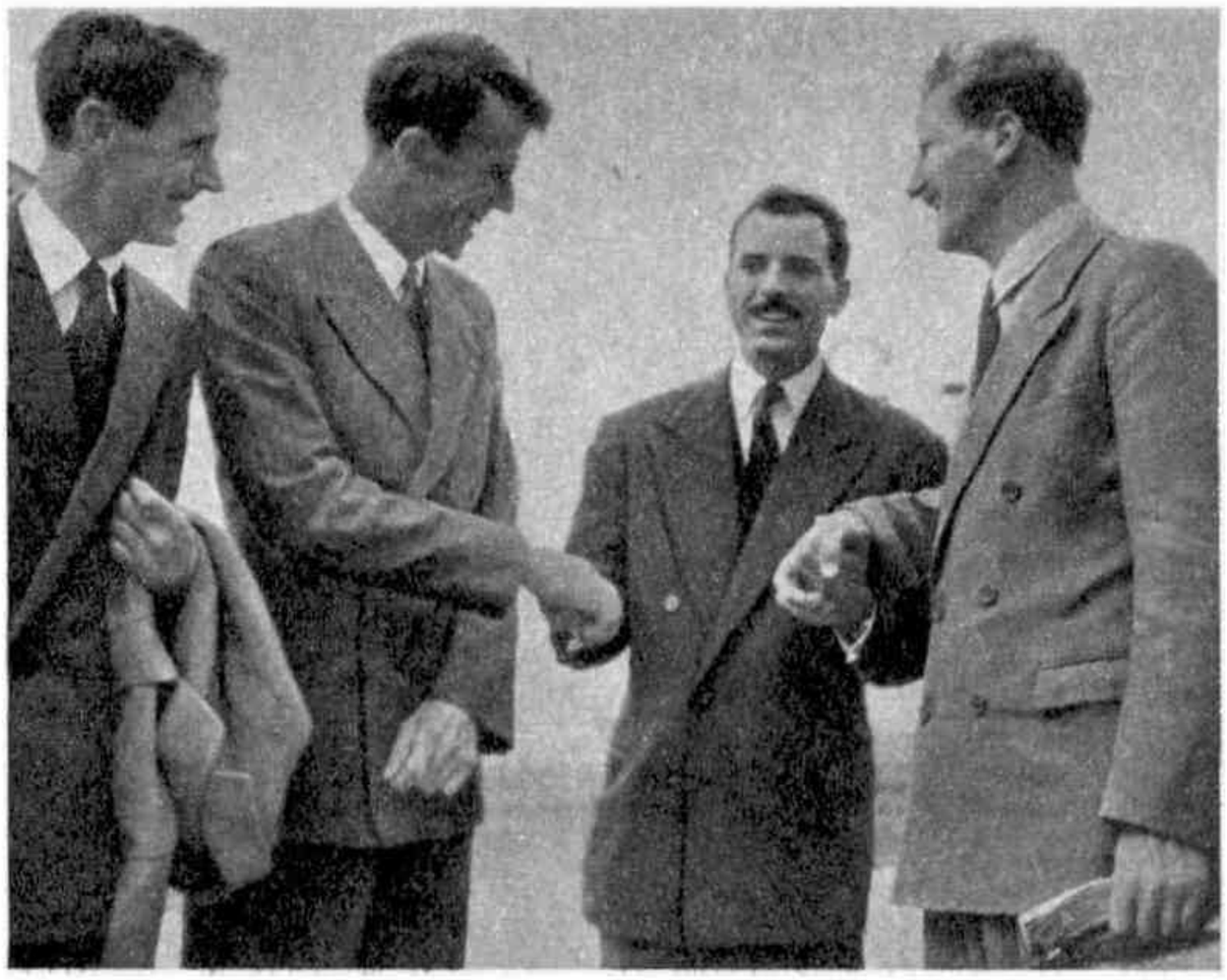
— D'autres alpinistes s'étaient-ils rendus dans le Hoggar avant vous ?

— Avant la guerre, il y eut une équipe formée de Frison-Roche, de Pierre Ichac et de celui qui est maintenant le général Coche. En fonction en Algérie, il nous a rendu de grands services.

Plusieurs expéditions ont été entreprises depuis la guerre; celle de Bernard Pierre, Maurice Martin et Jean Syda, puis des Lyonnais (Dubost, Gendre) et des Suisses (Grélot).

Une dizaine de voies avaient été ouvertes. Comme nous étions très nombreux, nous avons pu nous livrer, par équipe, à une œuvre d'exploration. Une cinquantaine de voies — allant des moyennes aux plus grandes difficultés — sont maintenant reconnues.

Il ne faudrait pas donner une trop grande importance à notre séjour, poursuit Maurice Herzog. On peut en dire ceci. Ce n'est pas une grande expédition, mais un camp d'alpinisme; ce n'est pas un exploit, c'est un palmarès.



De gauche à droite :
Alfred Grégory, Sir Edmund Hillary, Maurice Herzog et Sir John Hunt.

— Avez-vous rencontré des obstacles sérieux ?

— Oui, c'est la « Montagne des génies » — Garet et Djenoun — qui nous a opposé le plus de résistance. C'est une immense forteresse de granit lisse. Elle a été escaladée, pendant cette expédition, par six voies différentes — dont trois nouvelles. Mais ses grandes faces Est et Ouest, ainsi que son éperon Nord n'ont pu être vaincus.

Notre mission a cependant été positive. De nouvelles routes ont été ouvertes. On peut envisager de faire maintenant un guide du massif, de dresser une carte esquisse.

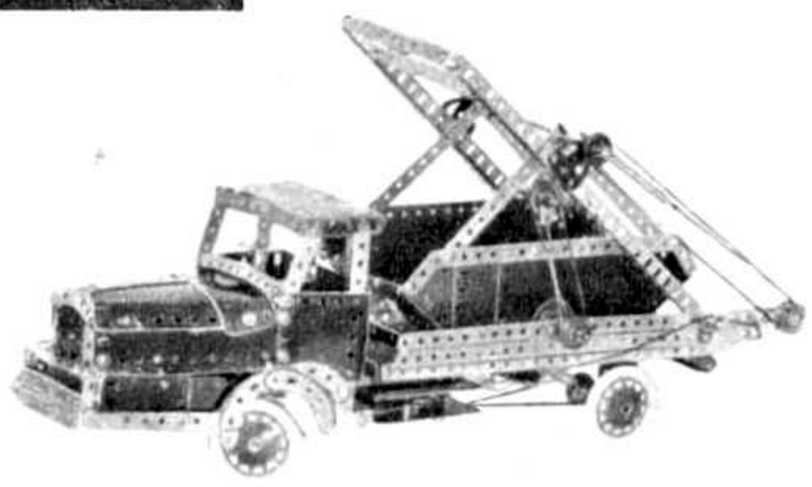
Cette exploration doit ouvrir la voie à un développement touristique du Hoggar. Il existe un service aérien, et Tamanrasset est déjà un centre très vivant.

Nous avons, d'ailleurs, été très aidés et très bien accueillis par les militaires.

De cet entretien, j'ai retiré l'impression très nette que Maurice Herzog est un homme d'une très grande volonté et puisqu'il s'est consacré à la jeunesse, on peut être sûr qu'il l'aidera au maximum.

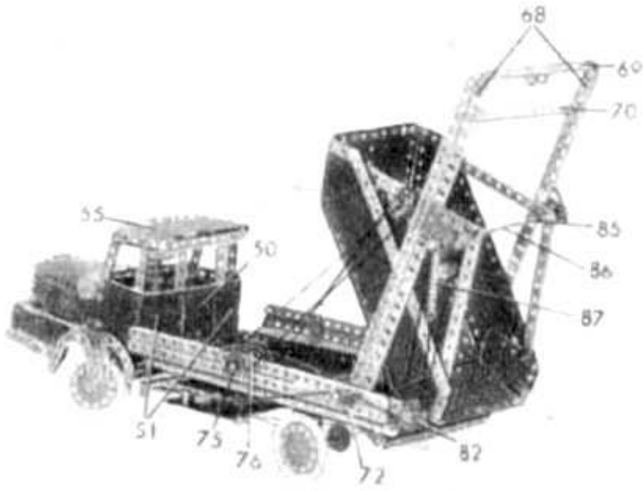
CAMION UNIC

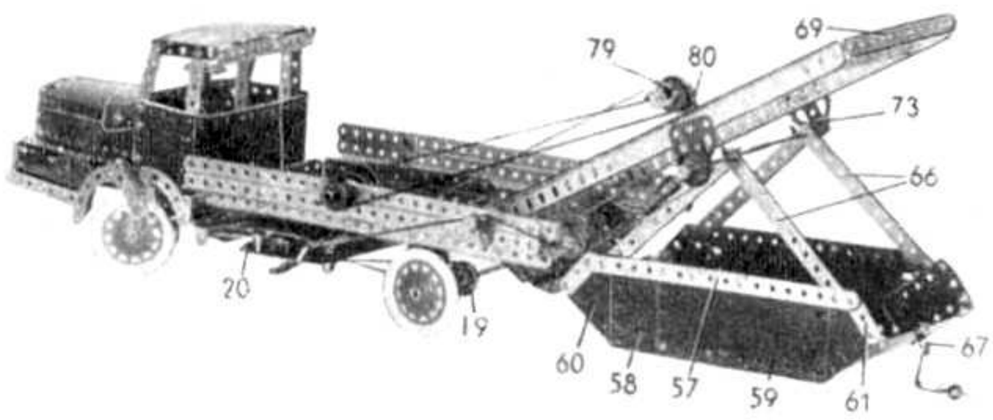
MULTIBENNE MARREL



COMME nous vous l'annoncions dans notre numéro 14, nous reprenons aujourd'hui les résultats de notre dernier concours Modèles Meccano et nous sommes particulièrement heureux de vous présenter le travail de M. Philippe Sellon, 7, rue Pedroni à Bordeaux qui a remporté le 1er prix dans la Section B.

Nous sommes persuadés que vous approuverez les décisions du Jury lorsque vous aurez à votre tour construit le multibenne Marrel de sa composition.





DESCRIPTIONS

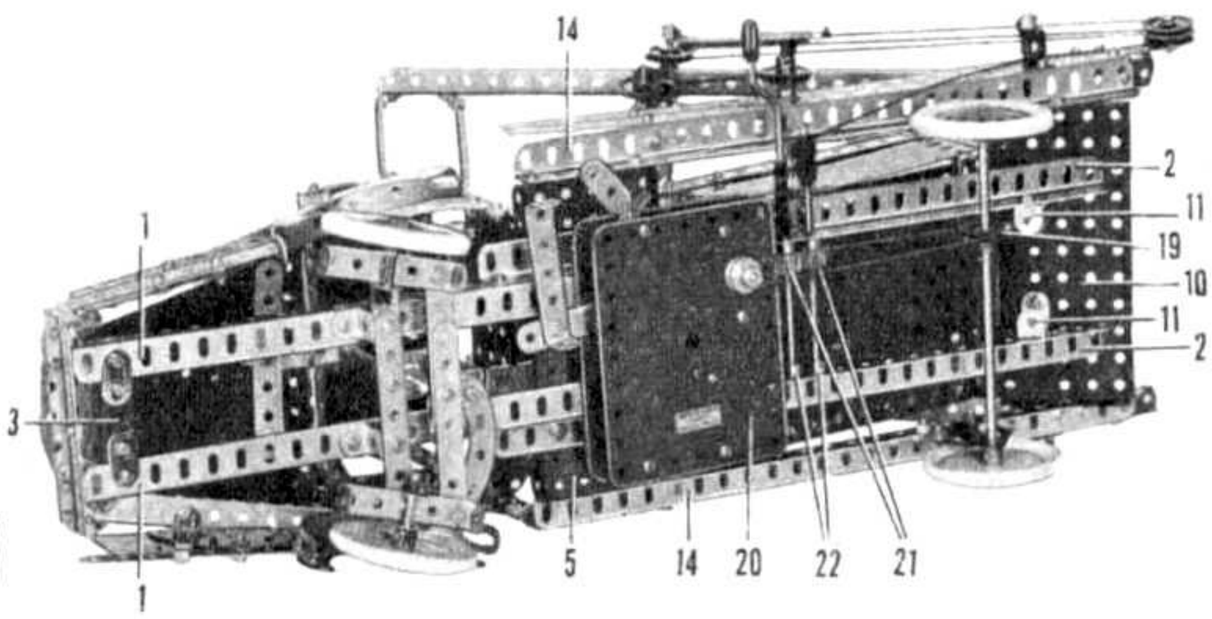
Ce véhicule utilitaire a été réalisé avec la boîte n° 7.

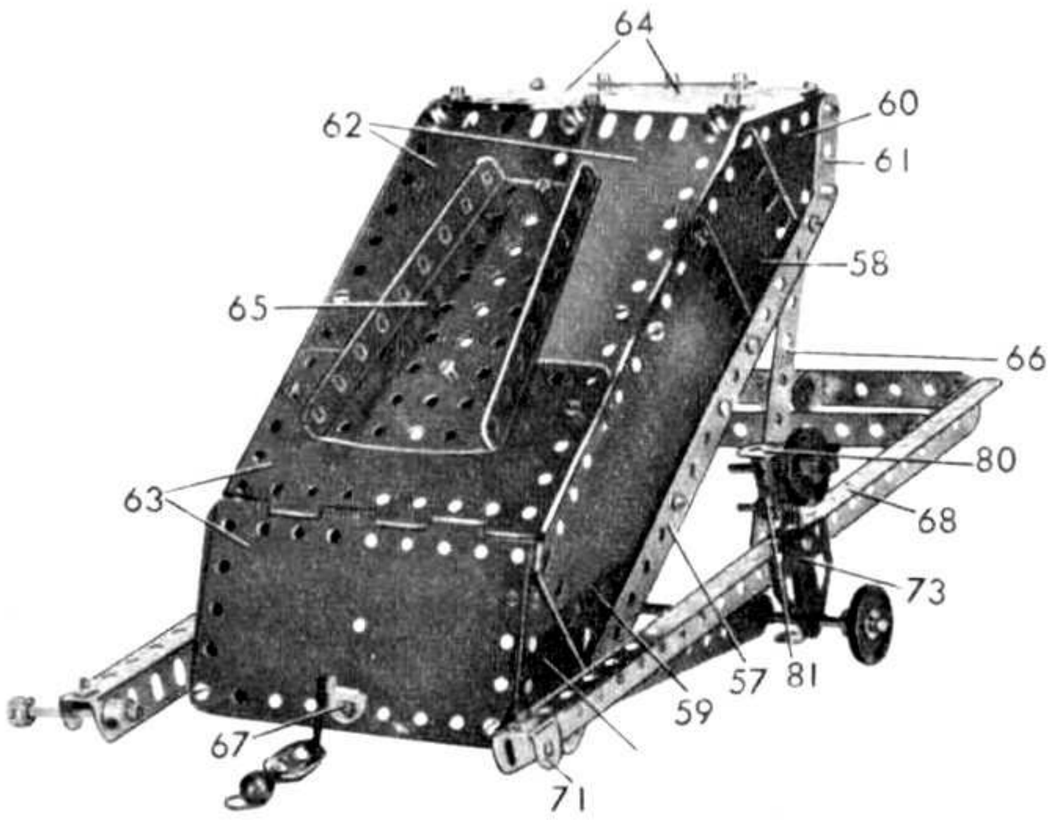
CHASSIS

Vous assemblerez d'abord 4 cornières de 25 trous (1) et (2) de façon à réaliser la base même du châssis. Ces cornières seront fixées inversées entre elles — extrémité de l'une sur le 16e trou de l'autre — L'avant, sur lequel elles seront montées par l'intermédiaire de 2 supports plats, est une plaque à rebords 6 × 4 (3). De chaque côté de cette plaque se dressent 2 bandes coudées 60 × 12 (4) qui soulignent la calandre. Une plaque à rebords 14 × 6 (5) est vissée derrière l'emplacement de la cabine et maintient les cornières du châssis. La calandre se termine en assemblant 2 équerres 25 × 25 (6) avec une bande incurvée (7).

La base sera réalisée avec 2 bandes de 7 trous (8) reliées entre elles par un support plat. Chaque extrémité de ces bandes est fixée aux équerres (6) par l'intermédiaire d'équerres 13 × 10 (9). Deux autres équerres 13 × 10 invisibles sur les photos attachent le tout au châssis sur les cornières (1).

L'arrière du véhicule est terminé par une plaque à rebords 14 × 6 (10) fixée sur les cornières par 2 sup-





MONTANTS

Ce sont 2 cornières de 25 trous (68) reliées au sommet par une bande de 11 trous (69) et des équerres 13 × 10. Au trou 3 l'ensemble sera renforcé par une seconde bande de 11 trous (70).

Ces montants seront fixés au châssis avec des supports doubles (71) dans lesquels passent des tringles elles-mêmes soutenues de chaque côté par une équerre renversée de 12 mm (72). Des bagues d'arrêt maintiennent ces tringles. Au point 11, en partant du sommet des montants, sont fixées des embases triangulées plates (73) destinées à supporter la benne.

SYSTÈME DE LEVAGE.

Voir figure (1).

Voici le point le plus délicat du modèle. En effet, il s'agit là de bien comprendre les mouvements commandés par les câbles (ou ficelles).

Sur le côté gauche du châssis plusieurs poulies ont été montées, elles sont placées sur la bande supérieure (15) et au trou 12 en partant de l'avant. Un bras de manivelle est placé à cet endroit également pour faire épaisseur (74).

Ces poulies sont : une de 25 mm à moyeu (75), une sans moyeu de 12 mm (76), une de 25 mm sans moyeu (77) et un disque de 35 mm, 8 trous (78).

Sur le montant gauche, une poulie de 25 mm à moyeu (79) est fixée au moyeu d'une bande coudée (80) et d'un accouplement pour tringle (81).

L'arrière du châssis possède lui aussi 2 poulies de 25 mm sans moyeu (82) vissées sur une bande de 5 trous (83). Enfin, à l'opposé de la poulie (79) sur le montant de bascule de la benne une poulie de 25 mm à moyeu (84) passe au travers d'un essieu (85) portant la benne. Cet essieu est lui-même formé de 2 tringles réunies par un raccord tringles (86). Un ressort de rappel (87) est fixé sur la tringle (85).

Le tout consiste maintenant à bien monter la ficelle comme l'indique la figure 1 et vous aurez enfin un modèle extrêmement intéressant dont le moins que l'on puisse dire est qu'il fait déjà honneur à son « inventeur » et justifie complètement les grandes joies que vous tirerez de votre Meccano.

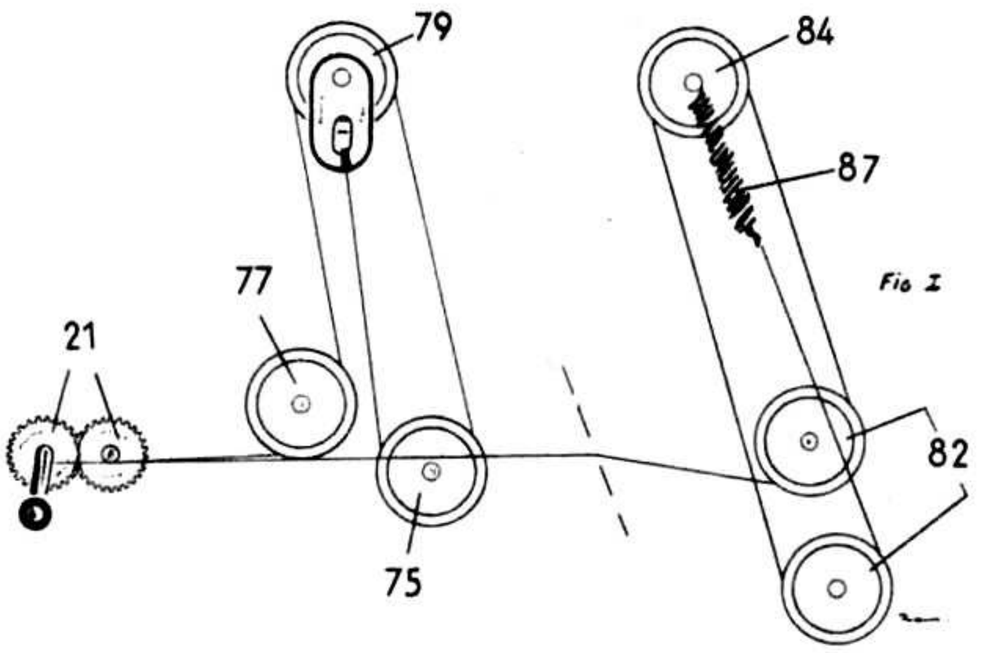
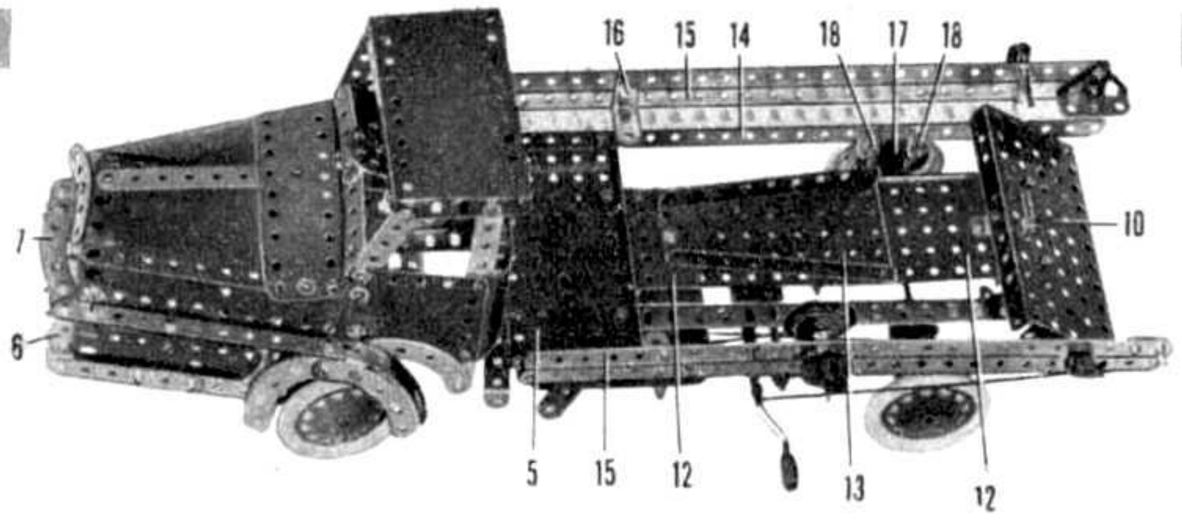


Fig 1

PIÈCES NÉCESSAIRES AU MODÈLE

Nos 1 × 4, 2 × 15, 3 × 6, 4 × 2, 5 × 12, 6a × 4, 8 × 8, 10 × 9, 11 × 4, 12 × 18, 12a × 4, 12c × 5, 14 × 1, 15 × 1, 15a × 1, 16 × 2, 17 × 2, 18a × 4, 18b × 1, 19b × 1, 22 × 5, 22a × 2, 23 × 1, 23a × 1, 24 × 1, 24a × 1, 26 × 2, 35 × 18, 37a × 183, 37b × 166, 38 × 8, 38d × 1, 40 × 2, 43 × 1, 45 × 2, 46 × 1, 48 × 2, 48a × 10, 48b × 1, 51 × 1, 52 × 2, 53 × 3, 54 × 2, 59 × 6, 57c × 1, 62 × 2, 63 × 1, 90 × 2, 90a × 7, 111 × 1, 111a × 2, 111c × 6, 115 × 1, 125 × 4, 126 × 2, 126a × 4, 147b × 1, 176 × 2, 186b × 1, 187 × 4, 188 × 6, 189 × 3, 190 × 6, 191 × 2, 192 × 5, 198 × 1, 200 × 2, 213 × 1, 214 × 2, 215 × 4, plus 1 moteur 1A.



ports doubles (11). Le plancher est obtenu avec 2 plaques à rebords 9 × 6 (12) reliées entre elles et raccordées d'une part à la plaque (5) et d'autre part à la plaque (10). Enfin, une plaque secteur à rebords (13) destinée à recevoir la benne est vissée sur la plaque (12).

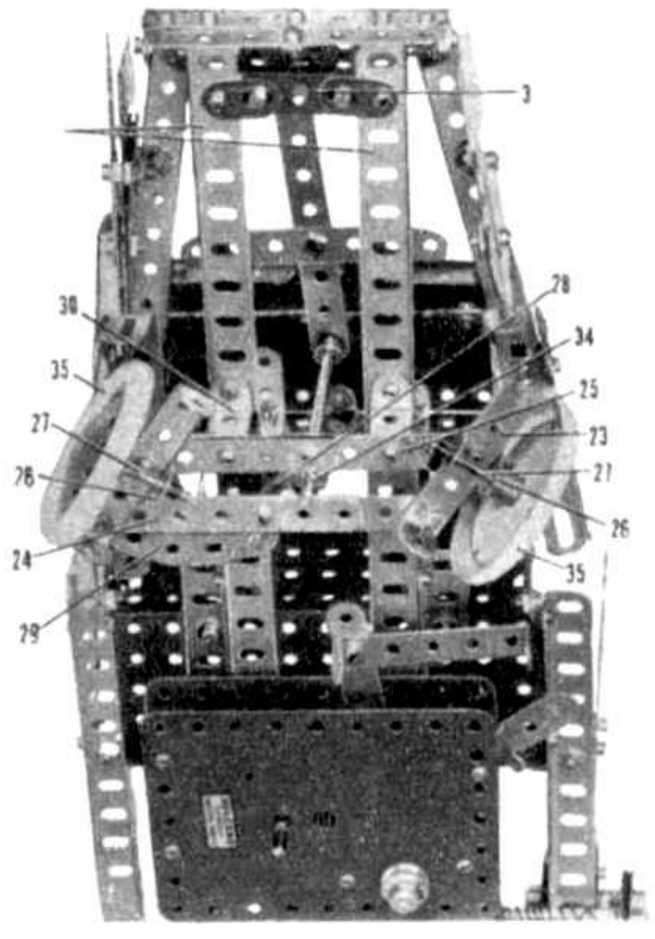
De chaque côté du camion, en partant de la cabine vers l'arrière, 2 cornières de 25 trous (14) sont réparties et supportent chacune 2 bandes de 25 trous (15) par l'intermédiaire d'équerres 25 × 25 (16). Les roues arrières seront montées sur une tringle laquelle passe au travers de 2 embases triangulées plates (17) fixées sur la cornière (14) avec des supports plats (18).

Une poulie à moyeu de 25 mm (19) assure le mouvement de marche commandé par le moteur IA (20). Ce moteur est lui-même fixé sur les cornières (1) sans difficulté.

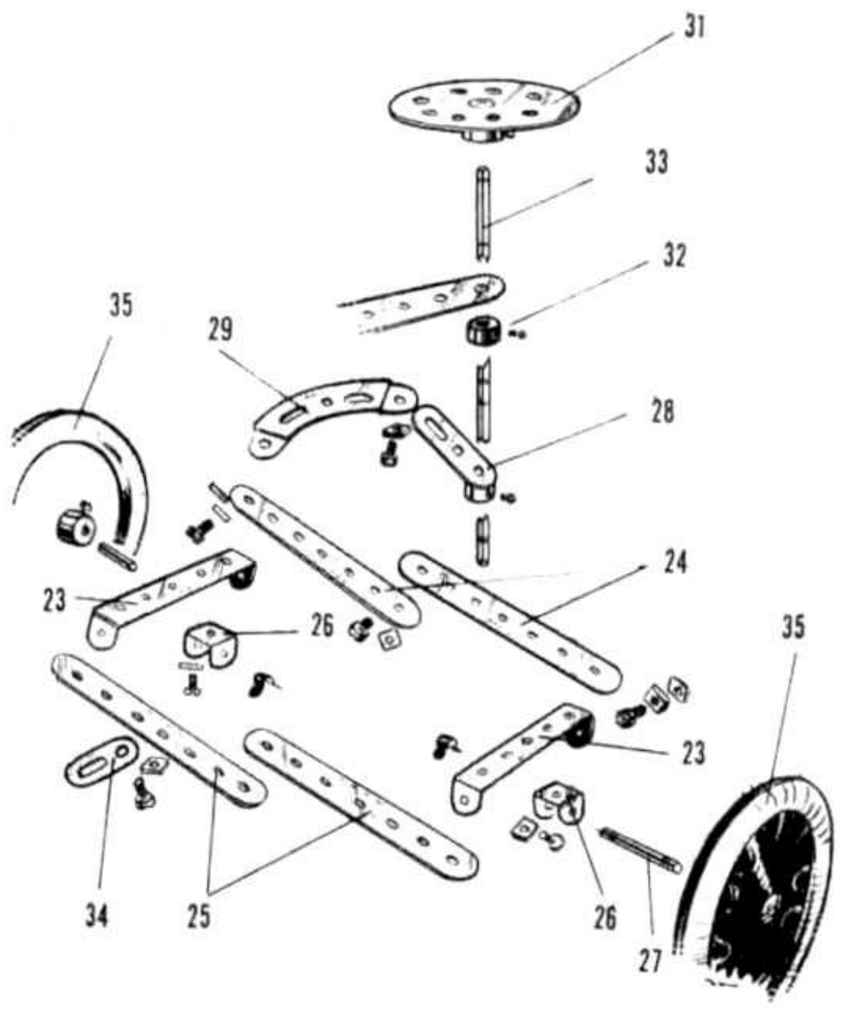
Puisque nous sommes sous le châssis, profitons en pour placer les pignons de 19 dents (21) destinés au fonctionnement de la benne. Ces pignons sont placés sur une manivelle et une tringle et maintenus par 2 bagues d'arrêt (22).

SYSTÈME DE DIRECTION

Avec le système de direction, nous pénétrons dans un domaine un peu plus épineux mais la difficulté est loin d'être insurmontable



Deux bandes coudées 60 × 12 (23) sont reliées entre elles par 2 bandes de 7 trous (24) raccordées sur 5 trous et par 2 autres bandes de 7 trous (25) raccordées également sur 5 trous mais fixées au centre des bandes coudées (23). Les pièces doivent pouvoir tourner et, dans ce cas, il faudra les visser à double écrous. Avant de visser les pièces 25 sur 23, il y aura



lieu de placer de part et d'autre une équerre double (26) destinée à recevoir la tringle (27) porte-roue (35).

La barre, formée par les 2 bandes (25) porte en son milieu un support plat (34) dans lequel passe la tringle de commande du volant.

Le mouvement de direction est obtenu avec un bras de manivelle (28) monté sur une bande incurvée épaulée (29) laquelle est raccordée à la bande coudée (23).

Nous insistons sur le fait que toutes les pièces mobiles doivent être vissées à contre-écrou.

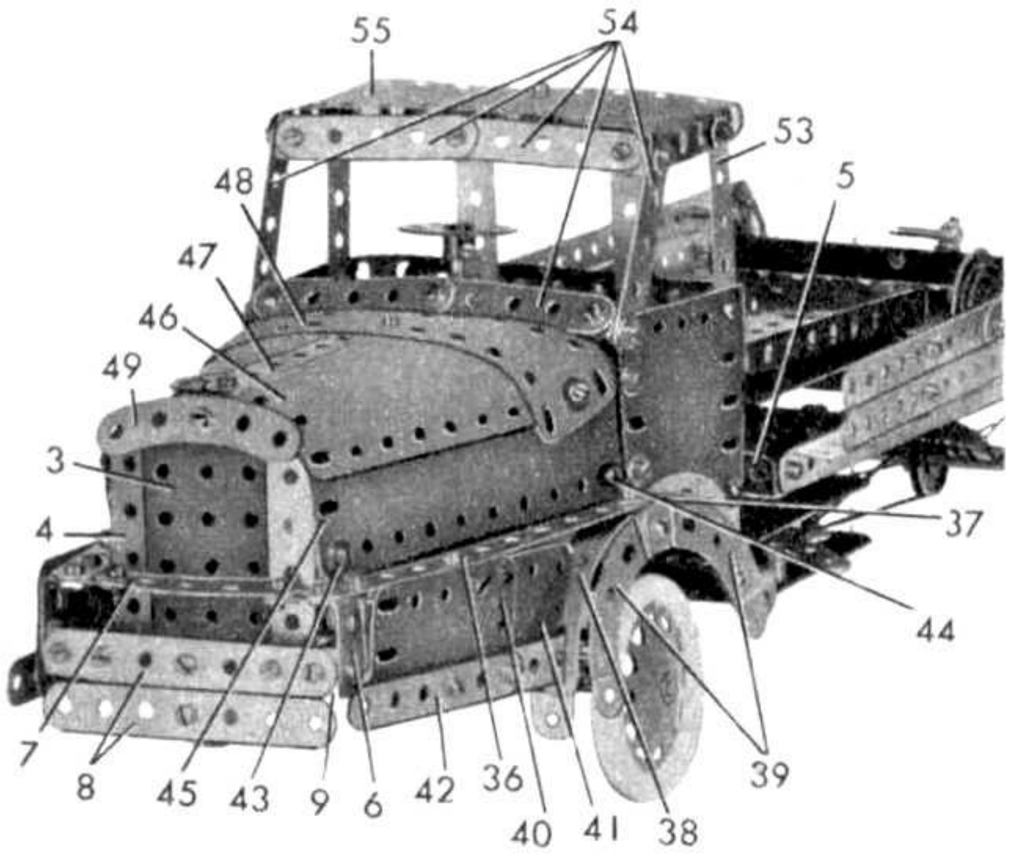
L'ensemble se raccorde au châssis par l'intermédiaire de 2 cavaliers (30) fixés sur la barre (25). Le volant est figuré par une roue barillet 8 trous (31) et une bague d'arrêt (32) soutient la tringle (33).

AVANT DU CAMION ET CABINE

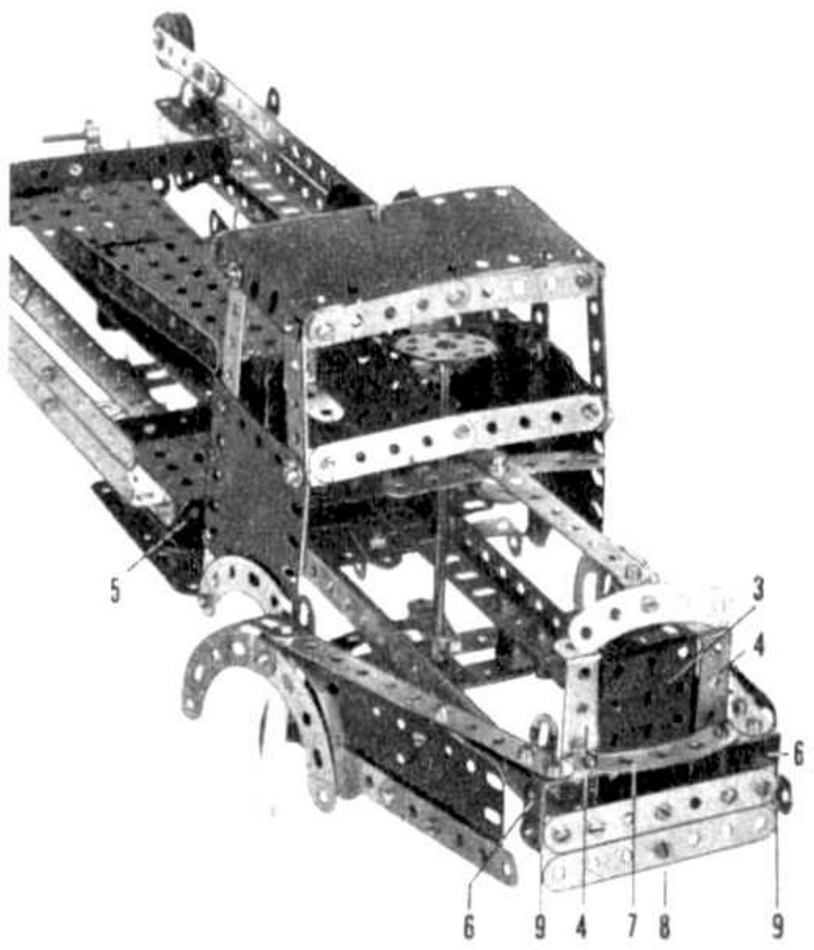
Le système de direction étant mis en place, nous refermerons le capot en utilisant des plaques flexibles de différentes dimensions. Il y aura lieu, au préalable, de monter les ailes.

De chaque côté une bande de 11 trous (36) sera vissée sur l'équerre 25 × 25 (6) à l'un des bouts et de l'autre sur une équerre 13 × 10 (37) supportant 2 bandes cintrées à glissières (38) et 2 bandes incurvées épaulées (39). Une plaque flexible 6 × 4 (40) fixée sur une plaque semi-circulaire (41) couvrira cette aile et sera terminée par 2 bandes de 5 et 6 trous (42).

Il faudra encore prévoir 2 équerres 13 × 10 réparties à chaque bout (43) et (44) sur la bande (36) pour visser les plaques flexibles du capot. Ces plaques seront respectivement de dimension 14 × 4 (45), 11,5 × 6 (46) répétées 2 fois avec pour consolider l'ensemble une bande de 11 trous (47) dans laquelle passe le volant et une plaque flexible de 14 × 4 (48)



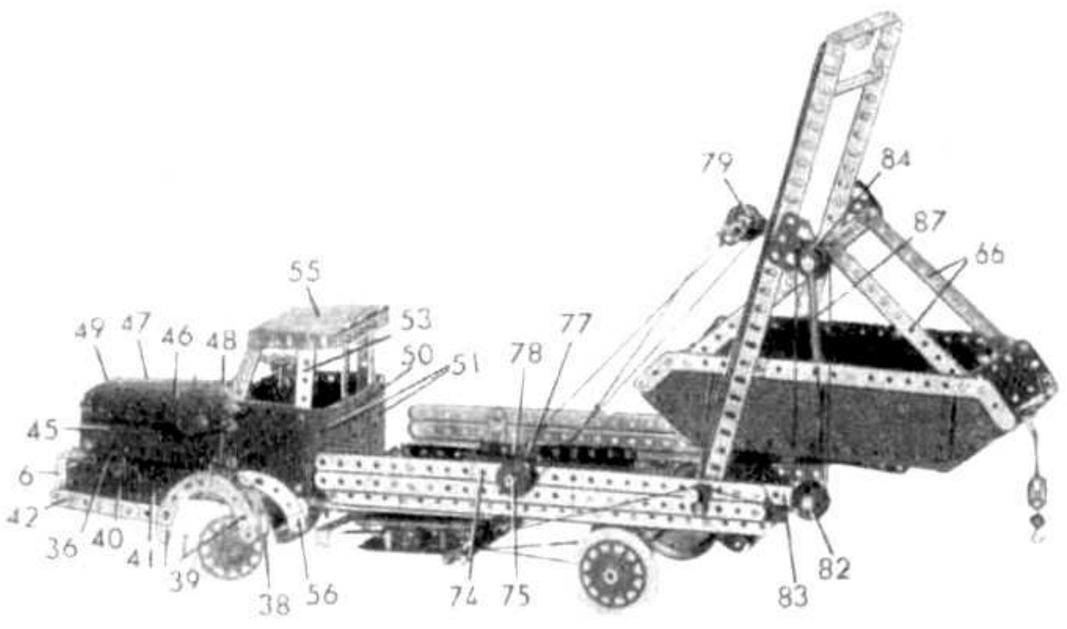
soutenue en-dessous avec une bande de 7 trous invisible sur la photo. Les plaques (46) et la bande (47) sont raccordées au radiateur par l'intermédiaire d'une équerre 13 × 10 légèrement ouverte fixée sur une bande incurvée (49). La cabine est réalisée avec pour point de départ une plaque à rebords 9 × 6 (50) de chaque côté de laquelle partent des plaques flexibles 6 × 6 (51) cintrées pour les besoins de la cause. Les portes sont obtenues avec des plaques flexibles 6 × 6 (52) également fixées sur une bande de 11 trous (53). Le pare-brise et les montants de la cabine sont des bandes de 5 trous (54) reliées entre elles par des équerres 13 × 10. Le toit est une plaque flexible 14 × 6 (55). Enfin, la base des portes est terminée par une bande incurvée (56) qui épouse l'aile.



LA BENNE

Pratiquement entièrement réalisée avec des plaques flexibles, elle se construit de la façon suivante :

Monter sur 2 bandes de 11 trous reliées entre elles sur 4 trous (57) les plaques flexibles 6 × 6 (58) et 6 × 4 (59). Les plaques 6 × 4 (60) seront quant à elles fixées sur les bandes de 3 trous (61). Le fond de la benne sera obtenu avec 2 plaques flexibles 11,5 × 6 (62) et une plaque à charnière 11,5 × 6 (63). L'avant sera constitué par 2 plaques flexibles 6 × 6 (64). Une plaque secteur à rebords (65) devra permettre à la benne de bien s'encastrer sur le plateau au cours du fonctionnement. Il va sans dire que toutes ces plaques sont fixées entre elles par des équerres 13 × 10 légèrement ouvertes. Quatre bandes de 11 trous (66) portent la benne et en assurent le système de bascule. Il ne faudra pas omettre l'équerre 13 × 10 (67) supportant le crochet de fixation et de mise en bascule de la benne, lequel crochet se fixe sur le châssis pour autoriser les différents mouvements de la machine.



30 JOURS DU

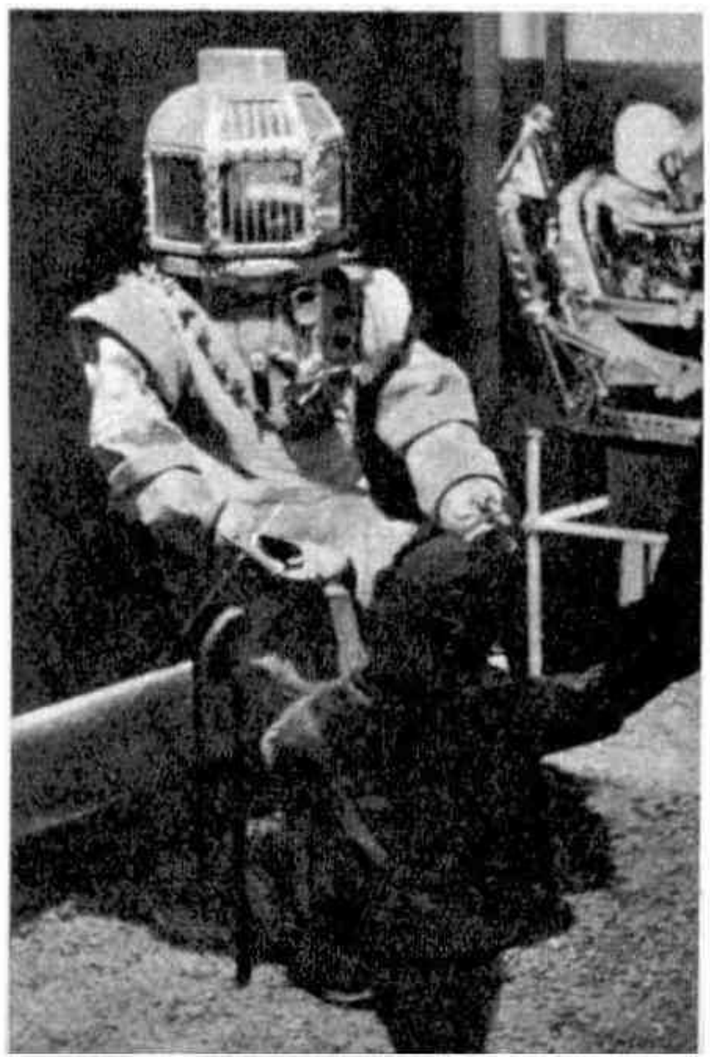
Entre deux astres

UNE CENTRALE A ÉNERGIE SOLAIRE DEVANT ÊTRE UTILISÉE SUR LA LUNE

La Westinghouse Electric Corporation vient d'établir les plans d'une centrale électrique alimentée par l'énergie solaire qui devrait être utilisée à la surface de la Lune par les futurs astronautes.

L'élément essentiel de cette centrale électrique consisterait en un treillis métallique étalé sur le sol au-dessus d'une vaste feuille de matière plastique revêtue d'un certain produit chimique. « Lorsque le soleil frappera la feuille de matière plastique, a expliqué un porte-parole de la Société Westinghouse, la surface traitée chimiquement émettra des électrons qui seront captés par le treillis métallique. Il se créera ainsi un voltage électrique qui subsistera aussi longtemps que le soleil frappera la surface ». Pendant les 14 jours consécutifs du mois lunaire au cours desquels la centrale se trouverait exposée aux rayons solaires, elle produirait 3.000 kilowatts par hectare, soit assez d'électricité pour alimenter 20.000 lampes de 60 kilowatts ou 10.000 postes de télévision.

Si ce procédé n'est pas pratiquement utilisable à la surface de la Terre, c'est que l'existence de l'atmosphère obligerait à placer l'appareil dans un vide artificiel, ce qui serait fort coûteux. En outre, l'intensité des rayons solaires est beaucoup plus faible à la surface de la Terre qu'à celle de la Lune.



Un satellite autour du soleil

Voici pourquoi il est possible, en utilisant les appareils dont on dispose actuellement, de placer un satellite dans une orbite autour du Soleil. Une fusée à cinq étages ayant au décollage un poids d'environ 112.000 kilos pourrait envoyer ce satellite à une distance du soleil égale à celle qui le sépare de Mercure, soit environ 58.000.000 kilomètres. Une fusée de plus grande puissance permettrait de rapprocher l'orbite du satellite à une distance de 6.000.000 à 8.000.000 kilomètres du Soleil.

Ce satellite aurait pour mission essentielle de faire de nouvelles analyses de l'atmosphère gazeuse du Soleil, qui semble s'étendre jusqu'à quelque 149 millions de kilomètres de la Terre. Le satellite pourrait également mesurer l'intensité des rayons ultra violets, des électrons et des protons. Les indications qu'il enregistrerait seraient transmises jusquà la Terre.

Pionnier I à Paris

Grâce à la Société française d'astronautique les parisiens ont pu voir du 21 novembre au 7 décembre la maquette de « Pionnier I » entourée d'un certain nombre de réalisations françaises concernant l'astronautique dont une tenue de voyageur interplanétaire (nos 2 photos ci-dessous).

Dans les airs

LA MARINE AMÉRICAINE VA ENVOYER DANS LA STRATOSPHÈRE UN BALLON D'OBSERVATIOE PORTANT DEUX HOMMES

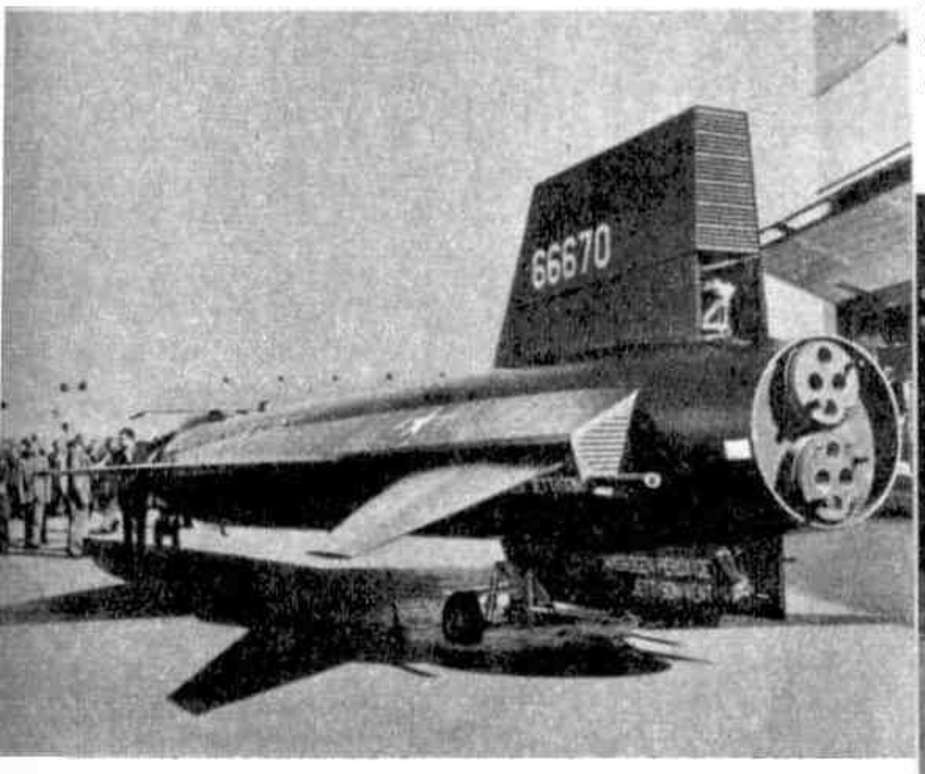
La marine américaine a l'intention d'envoyer prochainement à une altitude de 24.000 mètres un ballon d'observation muni d'un télescope de 406 millimètres, et de divers appareils. Le ballon emportera un équipage de deux hommes : le commandant Malcom D. Ross, directeur du programme « Strato-Lab » du Bureau de Recherche navale, qui pilotera l'appareil, et le professeur John Strong, directeur du Laboratoire d'astrophysique et de physique de l'université Johns Hopkins.

Les deux hommes seront installés dans une nacelle faite d'une feuille d'aluminium de 3 millimètres d'épaisseur et ayant un peu plus de 2 mètres de diamètre. Cette nacelle comportera onze hublots permettant d'examiner le ciel et la surface de la Terre. Elle transportera également certains instruments. Le télescope, du type Schmidt, un réflecteur primaire, un spectrographe spécial et un système de repérage automatique des étoiles, seront installés au-dessus de la nacelle.

Le ballon et ses instruments ont été mis au point par l'Université Johns Hopkins, financée par le Bureau de Recherche navale et la Fondation nationale des Sciences. Il doit permettre de mesurer la teneur ou vapeur d'eau de l'atmosphère de Mars et de prendre de cette planète des photos que

l'absence d'atmosphère rendra particulièrement nettes, la réfraction de la lumière se trouvant ainsi complètement supprimée. Si l'expérience « Strato-Lab » est couronnée de succès, la Marine américaine envisage d'utiliser des ballons du même type pour entreprendre un vaste programme de recherche astrophysique.

Le X 15 poursuit ses essais



Vue arrière de l'avion-fusée X-15 qui doit, au début de 1959, porter pour la première fois un homme dans l'exosphère. Le X-15 sera largué à 12 kilomètres d'altitude par un bombardier B-52. Deux fusées développant une poussée totale de 22.700 kilos lui imprimeront une impulsion suffisante pour l'engager dans une trajectoire préétablie qui le fera monter à plus de 160 kilomètres d'altitude, puis rentrer tangentiellement dans l'atmosphère. Le pilote d'essais Scott Crossfield, de la North American Aviation, doit le piloter.

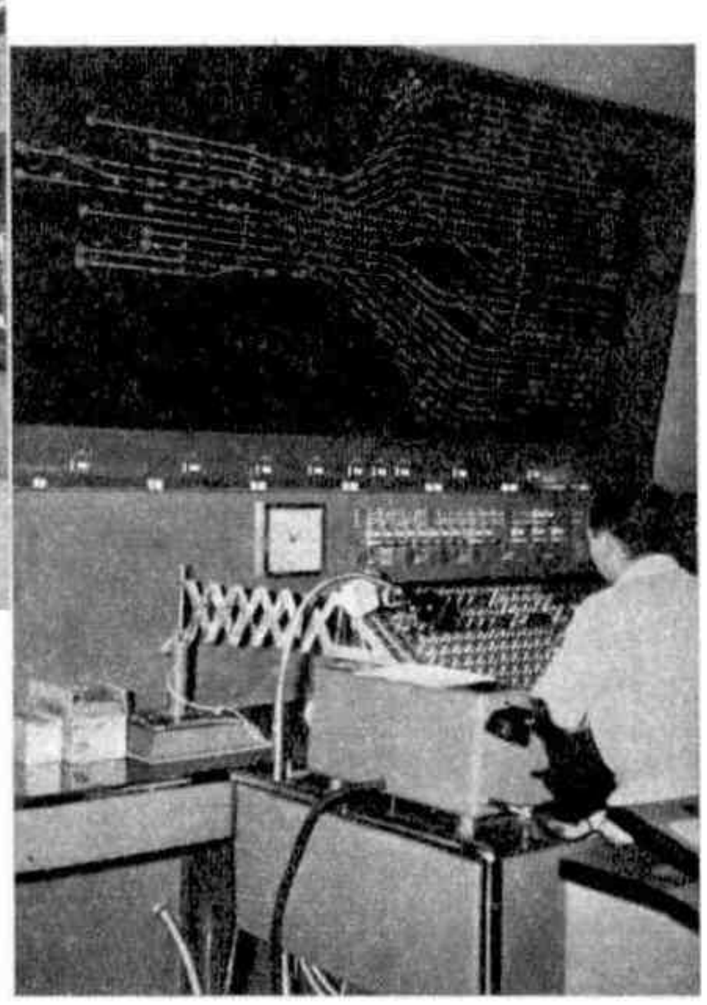
Sur terre

UNE FUSÉE U.S. ATTEINT 4.590 KM/H SUR VOIE FERRÉE

L'aviation américaine annonce qu'un véhicule propulsé par fusée a atteint récemment une vitesse de près de 4.590 kilomètres à l'heure (4,8 mach) sur une voie ferrée d'une dizaine de kilomètres, au Nouveau-Mexique. Ce serait la vitesse la plus élevée jamais atteinte par un véhicule terrestre.

Le poste d'aiguillage électronique de la gare du Nord

Les travaux d'électrification de la ligne Paris-Lille ont profondément modifié la structure des installations de voie et de signalisation de la gare du Nord, ce qui a permis de moderniser très sensiblement les techniques jusqu'ici adoptées dans ces domaines.



C'est ainsi que pour remplacer deux postes d'aiguillage de type ancien, un poste unique du modèle le plus moderne à 319 boutons, vient d'être mis en service.

La S.N.C.F. possède une cinquantaine de postes de ce type, appelés P.R.S., c'est-à-dire « postes tout relais à transit souple ».

Celui de la Gare du Nord est le plus important de tous. Il permet en effet de tracer 493 itinéraires, de manœuvrer 100 aiguilles et 56 signaux.

Voici ce nouveau P.C. électronique. Muni de 315 boutons, ce clavier permet à l'aiguilleur de tracer 493 itinéraires différents en commandant à 100 aiguilles et 53 panneaux de signalisation lumineuse. Deux à quatre agents suffisent à son fonctionnement.

Inauguration du Pont Rochambeau

Des cérémonies pittoresques ont marqué à Washington l'inauguration du Pont Rochambeau, plus exactement la consécration du pont de la 14e Rue, qui enjambe le Potomac, à la mémoire du général de Rochambeau. C'est à la suite d'un décret du Congrès que ce pont commémore maintenant le rôle glorieux joué par le comte de Rochambeau, à la tête des troupes françaises envoyées aux Etats-Unis pour combattre aux côtés des Américains pendant la Guerre de l'Indépendance.

Un groupe d'hommes costumés en gardes françaises, portant le drapeau original des Etats-Unis et le drapeau français fleurdelysé, apportait une note colorée à la cérémonie, au cours de laquelle Mme Hervé Alphand, femme de l'ambassadeur de France, coupa le ruban qui barrait symboliquement le pont. On notait, parmi les personnalités présentes : le comte Jean de Rochambeau, descendant direct du général, Mrs Woodrow Wilson, veuve de l'ancien président des Etats-Unis et le sénateur Théodore Green, président de la Commission sénatoriale des Affaires étrangères.

LISTE DES GAGNANTS

(suite de la page 23)

40e **VIOLLEAU Jean, Sucy-en-Brie.** Plan pour le Voilier SEA BIRD.
41e **SPONGA Robert, Aix-les-Bains.** Plan pour le Voilier SEA BIRD.
42e **DESCAMPS Michel, Mons-en-Barœul (Nord).** Plan pour le Voilier SEA BIRD.
43e **CHAUSSADE Gérard, Abbeville.** Plan pour le Voilier SEA BIRD.
44e **DESCOUS Jacques, Grandval (Cantal).** Plan pour le Voilier SEA BIRD.
45e **LABAN Jacques, La Pergola-Belvédère (A.-M.).** Plan pour le Voilier SEA BIRD.
46e **POTIER Daniel, Le Raincy,** Livre.
47e **COURSIER Bernard, Le Vésinet.** Livre.
48e **FABRE Jean-Pierre, Gap.** Livre.
49e **GEORGES Philippe, Paris.** Livre.

Et voici : le Relief Sonore

D'ICI peu, le marché français du Disque va voir apparaître une nouvelle technique (déjà en usage aux U.S.A. et en Allemagne) : la Stéréophonie ou Relief Sonore.

Pourquoi cette recherche du « Relief Sonore »?... Bien peu d'entre nous en effet se rendent compte que notre perception auditive est double. Nous savons tous que nous avons deux yeux et que c'est la superposition des deux images vues individuellement par chaque œil sous un angle différent qui nous donne le sentiment du relief, la notion de profondeur. C'est grâce à cette vision binoculaire que nous estimons que tel objet est plat ou rond... Un œil unique nous donnerait la vision plate d'une photographie, l'usage simultané des deux yeux rétablit le relief. Cela, chacun le perçoit quotidiennement mais, il est moins évident que l'usage de deux oreilles puisse avoir une conséquence équivalente... et pourtant !

D'une manière empirique tout d'abord chacun d'entre nous perçoit confusément qu'il existe un relief sonore... à l'audition d'un cri, notre cerveau est capable d'estimer approximativement non seulement sa distance mais sa direction... Que faites-vous lorsque dans la forêt un son vous parvient? Vous pivotez sur vous-même jusqu'à ce que vous estimiez vous trouver face à la source sonore... mais, quelle est la raison qui fait qu'à tel moment vous croyez avoir découvert la bonne direction? Tout simplement c'est le phénomène d'audition biauriculaire qui vous guide ! La perception sonore reçue, étant différente pour chaque oreille aussi bien en puissance qu'en qualité, du fait de l'orientation par rapport à l'origine du son, vous vous placez face à la source sonore pour que les deux perceptions vous parviennent d'une manière symétrique... on peut dire alors (par approximation) que les deux images sonores deviennent superposables.

Pourtant, direz-vous, d'où vient que l'on puisse recevoir d'un même son des « images sonores » différentes avec chaque oreille? Cela nous amène à examiner rapidement les phénomènes de propagation du son... Lorsqu'une source sonore (un diapason par exemple) entre en vibration, le son se propage de tous côtés autour de son point d'origine.

Ce son ayant une vitesse constante, nous percevons d'abord les vibrations venues par le plus court chemin (en général la ligne droite) puis, une succession de vibrations qui parviendront par des chemins détournés, après avoir été réfléchies sur les divers obstacles présents (murs, sol, arbres, etc...). Ce phénomène est d'observation courante, c'est le fameux écho que renvoie la montagne.

Mais il est rare que les vibrations directes et les vibrations réfléchies soient distinctes comme dans le cas de l'écho. En général, les diverses vibrations (directes et réfléchies) parviennent à l'oreille et se superposent en un temps relativement court. Pratiquement l'oreille n'analyse qu'un seul son mais lui attribue une certaine « couleur sonore ». Ainsi la voix du prédicateur dans une église, vigoureusement renvoyée par les murs de pierre, apparaît comme « riche en réverbérations » alors que la voix du correspondant qui vous téléphone d'une cabine tapissée d'amiante (qui absorbe le son) est considérée comme mate ou sans réverbération...

Ces quelques remarques sur les différences de couleur d'un même son (phénomène bien connu des techniciens de la Radio, du Cinéma et du Disque) vous font aisément comprendre que selon sa position par rapport à une source sonore unique, l'oreille peut lui attribuer des différences de couleur... que donc, l'oreille droite n'entend pas identiquement la même image sonore que l'oreille gauche. La localisation de l'origine du son est donc un phénomène de comparaison entre les deux perceptions de chaque oreille, accrue par ailleurs par le fait que le pavillon auriculaire est dissimétrique ce qui permet par exemple même avec une seule oreille de distinguer la direction de la source d'un son par simple déplacement de la position du pavillon... la position de meilleure réception du son permettant d'en localiser l'origine.

Tout cela met donc en lumière le fait que l'appareil auditif est capable de localiser dans l'espace l'origine d'une ou plusieurs sources sonores et d'en apprécier le déplacement.

Or, jusqu'à présent, les procédés de reproduction sonore n'utilisant qu'un seul haut-parleur ne pouvaient donner qu'une image sonore plate. S'inspirant des procédés de relief visuel, des chercheurs eurent l'idée de coupler deux haut-parleurs s'adressant chacun à une oreille différente et diffusant la même image sonore mais avec une intensité et une couleur différentes... La Stéréophonie ou Relief Sonore était né.

Pratiquement on imagina donc d'utiliser une bande magnétique à double piste, chaque piste enregistrant les sons captés par deux micros placés de part et d'autre de la source sonore... En fait, ce procédé empirique ne donnait que des résultats peu probants où l'on devait arriver bientôt à fabriquer du relief sonore en utilisant un même micro et en créant artificiellement par l'électronique les différences de couleurs des sons émis par les deux haut-parleurs.

Mais l'expérience ne devait pas s'arrêter là — rien n'empêchait d'utiliser 4, 5, 6 ou 7 pistes sonores différentes reliées à des haut-parleurs disposés en cercle autour de l'auditeur — c'est par exemple ce qui fut réalisé par J.-W. Garrett à ce spectacle de Son et Lumière de Chambord, où la fameuse chasse du Roi René se poursuivant dans la forêt est d'une vérité hallucinante... C'est également la technique utilisée dans les spectacles de Cinérama.

Aujourd'hui le disque lui-même va permettre l'audition en relief sonore. Pour cela un électrophone spécial a double tête lira simultanément le son enregistré sur deux sillons placés côte-à-côte. Aux deux têtes de lecture seront reliées deux haut-parleurs distincts. Tout porte à croire que pour les mélomanes, cette innovation sera aussi importante que les nouvelles techniques d'enregistrement haute fidélité ou la transmission par modulation de fréquence.

CONCOURS N° 1

CONDITIONS D'ADMISSION

Le club est ouvert à tout possesseur d'un Dinky Toys.
Pour vous inscrire il suffit de vous adresser à votre fournisseur habituel ou d'écrire à M. le Secrétaire Général du Club, 70, avenue Henri-Barbusse à Bobigny et d'envoyer le prix de l'insigne soit 100 francs en mandat, virement postal (au C.C.P. 1459.67 Paris) ou autre mode de règlement.
Vous recevrez, avec cet insigne aux couleurs or et rouge, un Diplôme de membre.

DINKY TOYS

JOURNAL

NUMÉRO 6

JANVIER. Le premier mois de l'année depuis la réforme de Numa était consacré à Janus. Ce dieu parfois identifié avec le soleil, était figuré avec deux visages (d'où son épithète de bifrons) l'un représentant le commencement, l'autre la fin du jour, quelquefois avec quatre. Il tient à la main le lituus, emblème augural et une clef. Le pavot lui était consacré. Les portes de son temple, fermées en temps de paix, s'ouvraient chaque fois que la guerre était déclarée.

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

Bonne Année

Ah! qu'il est agréable au seuil de l'an neuf de vous présenter, au nom de toute l'équipe, les vœux les plus sincères pour 1959.

Nous ne vous souhaiterons jamais assez de ne pas vieillir trop vite et de profiter de vos jeux au maximum. Vous avez cette chance inouïe de vivre dans un siècle de progrès spectaculaires de toutes sortes et de... Dinky Toys.

Vos Dinky Toys suivent la marche du temps et s'améliorent de jour en jour davantage; est-ce assez dire que cette année verra des miniatures encore plus belles et plus adaptées à vos exigences. Partez du bon pied, formez des clubs Dinky Toys et amusez-vous, ce seront-là nos meilleurs vœux.

D. T. C.

A VOUS DE JOUER

M. Andrès Nogueras Pera, de Barcelone (Espagne), nous a envoyé des photographies de sa collection admirablement présentée dans un décor de sa création. C'est là une œuvre d'art et notre ami Espagnol a beaucoup de talent.

C'est maintenant la collection de Jacques SCHERRER qui défile sur la table du Salon. En y regardant bien, outre la quantité imposante, il s'y trouve des modèles anciens que nous serions bien heureux de posséder!

La station-service de L. BALIGAND, de Bourges, mérite, elle aussi, des compliments et les voitures nombreuses qui s'y pressent démontrent l'intérêt que le client y rencontre (sans doute).

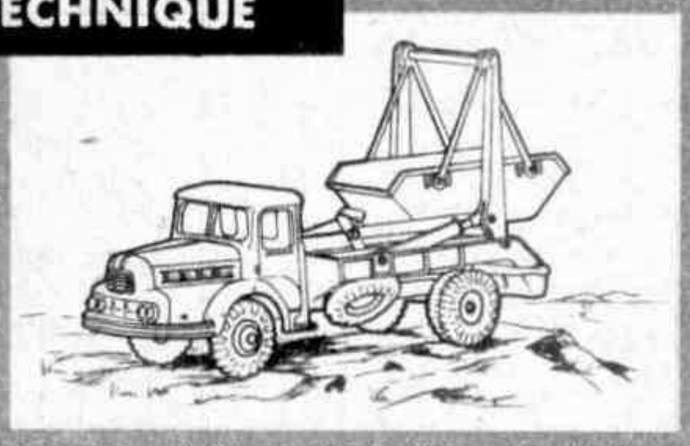
M. Georges PENNEQUIN, de Vincennes, possède également une belle collection qui inspire au respect, et compliments au photographe pour la réussite de son cliché.

Parmi les nouveautés à sortir en 1959 figurent une Simca Chambord, une Alfa Roméo, une 2 CV Vespa, un bombardier biplace Caravelle, une ambulance militaire, une Volkswagen, etc...

Voici un membre du Club qui compte parmi les plus jeunes. Il n'y a vraiment pas d'âge pour jouer aux Dinky Toys. M. ROSSIGNOL fils nous le prouverait si besoin était puisqu'il est âgé de 31 mois, le veinard!

Que le membre dont le numéro d'adhésion au club est 1899 se fasse connaître. Une surprise lui est réservée.

FICHE TECHNIQUE



CAMION UNIC MULTIBENNE MARREL
38 A

DINKY SUPERTOYS

Longueur (benne sur le camion) 132 mm.
Longueur hors tout (benne sur le sol) 197 mm.
Echelle 1/55.

REPRODUCTION : cabine et benne grises, calandre, ailes et châssis jaunes, pneus noirs à nervures.

DETAIL : un levier commande les mouvements de la benne. Suivant la position d'un verrou la benne bascule ou se pose sur le sol.

CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE VÉRITABLE

Moteur Diesel 6 cylindres 150 CV.

Types de véhicules :

Lautaret - Galibier - Isoard
Somport - Puymorens
Tourmalet - Bussang
Donon - Saverne.

AU PALAIS DE LA GOURMANDISE

J'AI VISITÉ UNE USINE DE CHOCOLAT

par J.-M. R... Membre du Club D. T.

POUR ceux qui l'ignoreraient, nous ne le savons que depuis si peu de temps, ce sont les Espagnols qui commencèrent à fabriquer le chocolat dans leur pays au XVI[e] siècle. Depuis, la France et le Monde entier se lancèrent dans la précieuse gourmandise, heureusement. Le chocolat est un aliment complet, 100 grammes nous fournissent en effet, 500 calories plaçant cette sucrerie en très bon rang parmi les produits essentiels de notre alimentation. Votre maman ne serait cependant pas très contente si vous envisagiez de remplacer la soupe par le chocolat sous ce prétexte un peu hâtif mais valable, car les deux sont nécessaires à l'organisme.

Le chocolat étant dérivé direct du cacao, c'est donc la fève du cacaoyer qui constitue la matière première à la fabrication.

Les fèves sont d'abord triées par des machines qui les répartissent selon leur grosseur; tout passe ensuite dans un tablier transbordeur où des ouvriers enlèvent au passage les petites impuretés qui pourraient rester. Cette première opération est extrêmement utile car les puissants concasseurs et broyeurs qui battent ensuite les fèves n'auraient nulle peine à réduire en poussière les impuretés, petits morceaux de bois, etc... qui, rentrant dans la composition du chocolat, auraient les plus désastreux effets.

Collection de Jacques Serrat.

Paysage espagnol de Nogueras Pera.

M. Rigaud a beaucoup de clients dans sa station service.

Les fèves sont alors torréfiées. Le cacao frais ayant, comme vous le savez sans doute, un goût âcre peu agréable, il n'acquiert son arôme caractéristique et perd son âcreté qu'après son passage à la chaleur.

Aussitôt refroidies, les fèves grillées passent dans un concasseur qui les réduit en petits fragments. Le broyage, qui fait suite, a pour but de réduire à l'état de poudre les petits morceaux de fèves grillées. Le moulin à cacao chargé de ce travail se compose de grosses meules entièrement chauffées à la vapeur qui finissent par livrer une matière entièrement fine, grasse de tout le « beurre » que contient le cacao.

Etendue d'eau ou de bon lait crémeux, pour le chocolat au lait, cette masse est alors additionnée de sucre pur et devient une crème très épaisse, c'est le chocolat.

Mais ce n'est pas tout. Cette belle pâte brune est, ensuite, envoyée dans des bassins allongés, les « conches », où sa masse est brassée sans relâche pendant plusieurs jours par de grands bras d'acier. C'est ce qui donne au chocolat un velouté, un lié qui constitue l'un des plus grands avantages des chocolats de qualité.

Une fois refroidi, le chocolat durci est libéré de sa prison métallique et emballé pour être livré à la consommation.

Voici brièvement l'histoire du chocolat, aussi à cette saison mangez-en mais n'abusez pas!

Enfin voici le CONCOURS DINKY TOYS

RÈGLEMENT

Ce concours est ouvert à tous les amateurs de Dinky Toys. Il comporte 5 questions énumérées ci-dessous :

1° Quel a été le premier Dinky Toys sorti en France et en quelle année? **3 points**

2° En quelle matière les Dinky Toys sont-ils fabriqués? **3 points**

3° Une grosse erreur s'est glissée dans les pages de votre numéro. Trouvez-là. **3 points**

4° Envoyez-nous une photographie de votre collection présentée avec originalité et goût. **6 points**

5° Adressez-nous une idée de jeu avec plusieurs Dinky Toys. **5 points**

Le gagnant sera celui qui aura totalisé le plus de points.

Les envois devront être adressés le 28 février 1959 avant minuit, dernier délai, le cachet de la poste en faisant foi.

Les décisions du jury seront sans appel et les résultats seront publiés dans Meccano-Magazine du 1[er] mars 1959.

LISTE DES PRIX :

1[er] prix : 10.000 fr.
2[e] prix : 5.000 fr.
3[e] prix : 3.000 fr.
4[e] prix : 2.000 fr.
5[e] prix : 1 Dinky Toys.
6[e] prix : 1 abon. de 1 an à « Meccano-Magazine ».

ET MAINTENANT BON VENT !

A VOTRE SERVICE

CLUB DINKY TOYS - SECTION DAMIER LE MANS

Jeudi 8 janvier 1959 : Visite coopérative laitière

S'inscrire d'urgence. *Départ : « DAMIER », 9 h. 30*

DES COLLECTIONNEURS « DINKY TOYS » D'ALGER : « Nous souhaiterions que vous réalisiez une belle collection de modèles Berliet ».

Nous avons renoncé à notre projet de reproduire le fameux « T.100 », qui serait disproportionné par rapport à l'ensemble de notre collection. En revanche, le porte-char actuellement à l'étude sera équipé d'un Tracteur Berliet.

Que le membre dont le numéro d'adhésion au club est 1899 se fasse connaître. Une surprise lui est réservée.

Nouvelles des Clubs

L'EXPOSITION LES "JEUNES AMIS DE L'AUTO" par la Section de Châtellerault

Le Club DINKY TOYS, Section de Châtellerault, vient encore de se distinguer sous la conduite dynamique de Mlle TREMINE. En effet, une exposition intitulée « Les jeunes Amis de l'Auto » avait été organisée du 1[er] au 6 novembre dernier dans la meilleure salle de la ville.

Nombreux furent les visiteurs témoignant ainsi de l'intérêt pour les miniatures comme pour nous donner plus de fierté.

A signaler ce magnifique village réalisé en maquette et doté des plus modernes installations. Un réseau ferroviaire des plus complets, réseau Hornby s'entend, donnait à cet ensemble une impression de vie pleine de réalisme. Il convient de féliciter chaleureusement le créateur de ce réseau M. Rigaud sans oublier l'énorme travail du Commandant Avril, réalisateur de toutes les maquettes y compris le si joli hameau de Versailles avec ses personnages miniatures et ses mille détails minutieusement placés dans leur cadre. Nous nous proposons, d'ailleurs, de reproduire la photographie de ce travail dans notre prochain numéro; des raisons techniques ne nous ayant pas permis de le faire présentement.

Les Châtelleraudais, Mlle Trémine en tête, ont bien servi la cause du Club Dinky Toys. C'est agréable à dire !

MECCANO-COURRIER

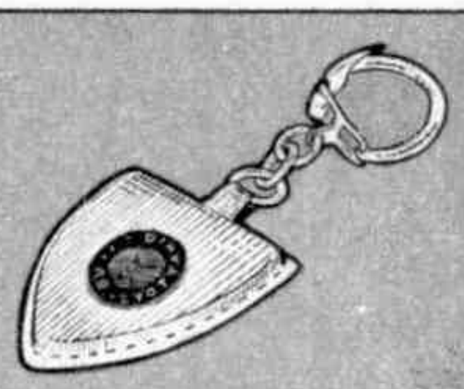
TRIPORTEUR « MECCANO ». P. GREGOIRE, d'AUXERRE (Yonne) a droit à tous nos compliments pour son modèle de triporteur *Meccano*. Notre correspondant ajoute à sa description que des véhicules de ce genre pullulent au Japon. Intéressant à savoir.

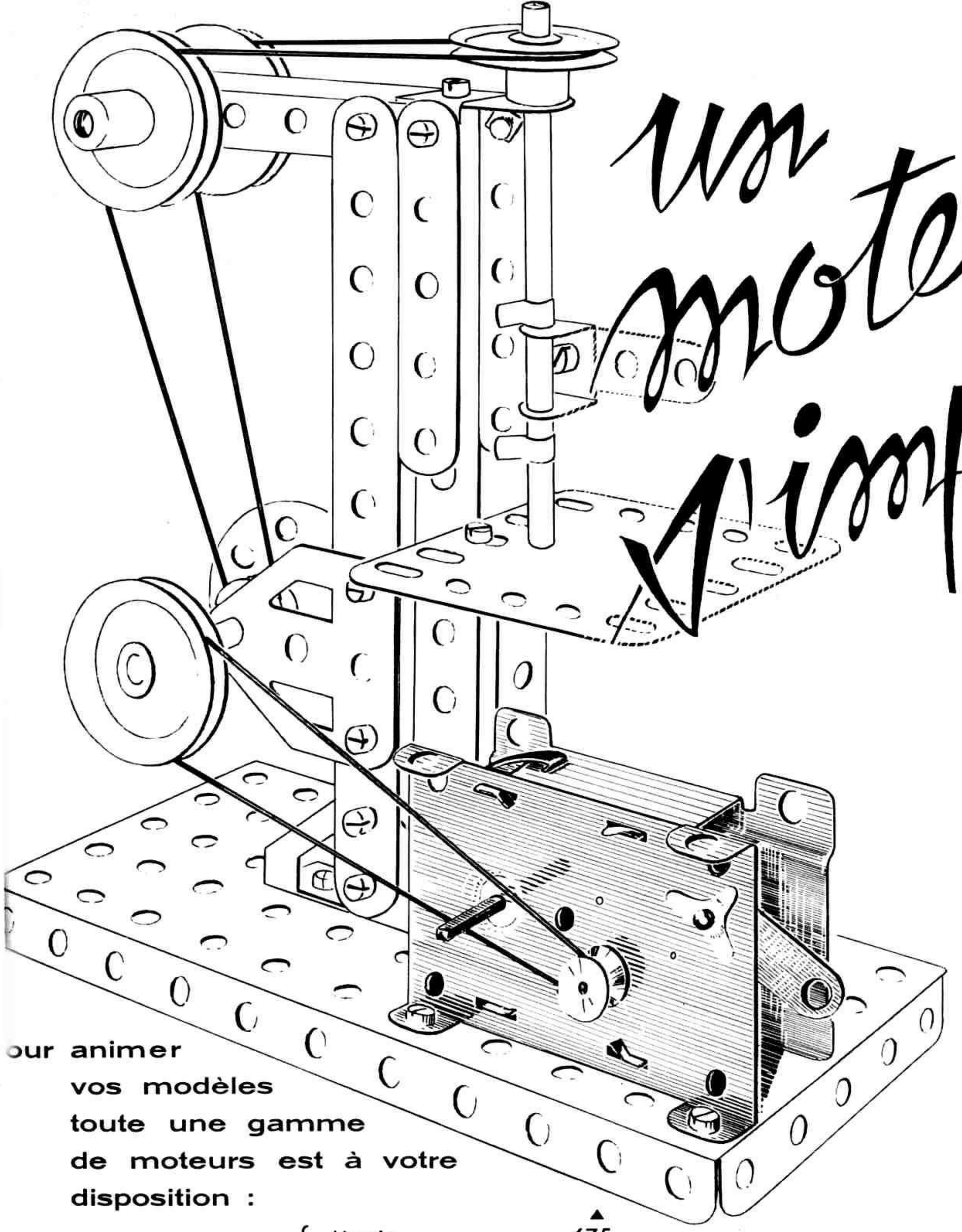
Bernard LE HEMBRE, 2, boul. Pierre-Ola, Nice (A.-M.) désirerait fonder un club « Meccano » dans sa ville. Avis aux amateurs d'avoir à se faire connaître en lui écrivant. Merci.

★ ***Nouveauté***

Un magnifique porte-clés spécialement étudié pour les membres du Club sera bientôt en vente au prix de 300 fr. (quantité limitée).

Retenez-le dès maintenant au Secrétariat du Club Dinky Toys, 70, Avenue Henri-Barbusse, Bobigny (Seine)





un moteur s'impose

our animer
vos modèles
toute une gamme
de moteurs est à votre
disposition :

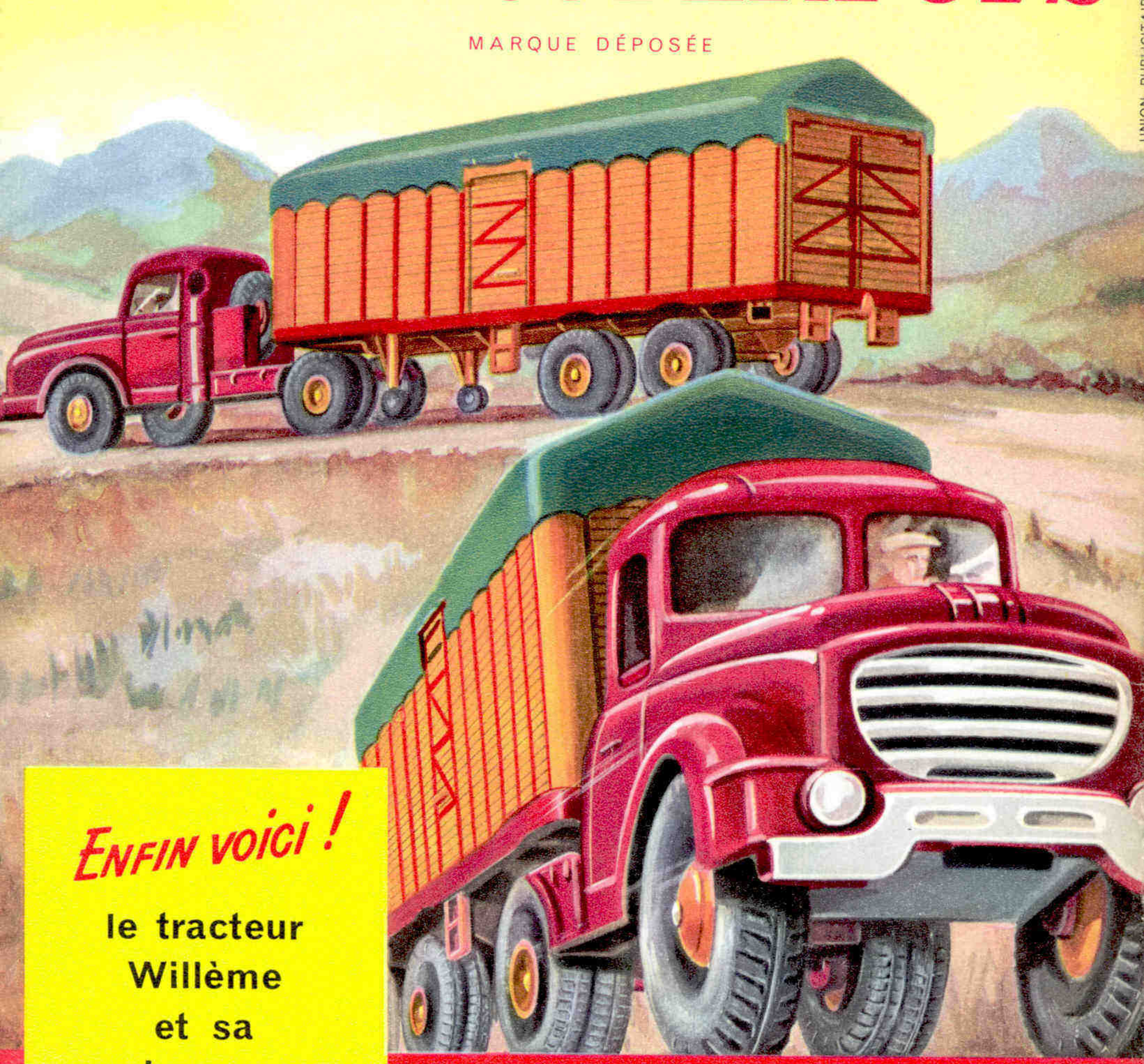
Magic	675
1 A à renversement de marche	2.075
Electrique 20 volts	2.850
Universel 110 volts	5.400
Universel 220 volts	5.775

MECCANO

DISTRIBUÉ PAR LES N.M.P.P.

DINKY SUPERTOYS

MARQUE DÉPOSÉE



ENFIN VOICI !

le tracteur Willème et sa semi-remorque bâchée

Le tracteur, du même type que celui du fardier, est reproduit en rouge et la semi-remorque détachable du type Fruehauf possède des portes latérales et arrière ouvrantes. La bâche amovible est en plastique de teinte verte.

Longueur hors tout 267 mm., soit une échelle de 1/55.

ÉDITÉ PAR LES ÉDITIONS DES REVUES DE FRANCE, 62 RUE AMPÈRE, PARIS. DIRECTEUR GÉNÉRAL : B. CHEVRY. DÉPOSÉ AU MINISTÈRE DE LA JUSTICE A LA DATE DE LA MISE EN VENTE. LOI N° 49.956 DU 16 JUILLET 1949 SUR LES PUBLICATIONS DESTINÉES A LA JEUNESSE. RÉDACTEUR EN CHEF DE LA REVUE : A. RIO. DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : B. CHEVRY. COMITÉ DE DIRECTION : B. CHEVRY, G. FOURNIER, C. VUITTON.