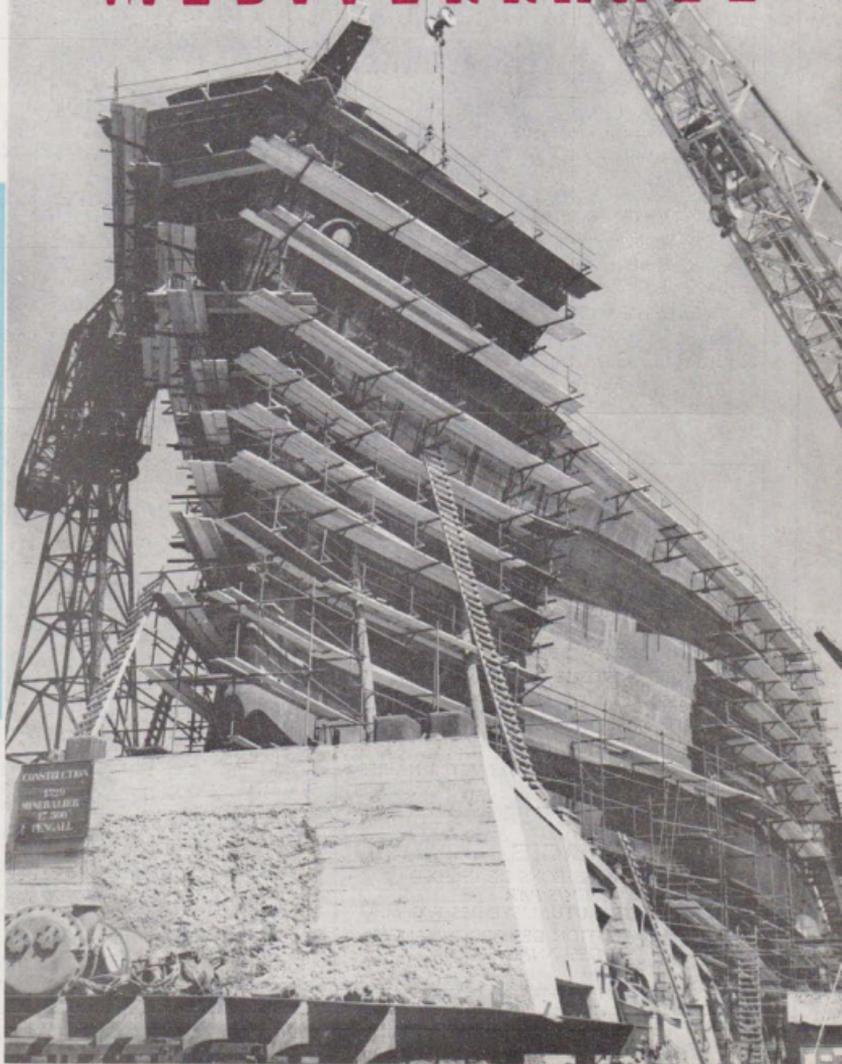


69



MÉDITERRANÉE

REVUE
DES
FORGES
ET
CHANTIERS



Le "PENGALL"
lancé le
29 Juillet 1959

(Photographie prise
le 7 Juillet)

"MÉDITERRANÉE"

Revue Mensuelle du personnel des Forges et Chantiers de la Méditerranée - La SEYNE-sur-MER

Directeur : H. VEYSSIERE

Membre de l'Union des Journaux d'Entreprise de France

Sommaire

- Pages 3 Le Point du Mois.
- 4, 5 Traité de Constructions Navales,
par Jacques SCHLUMBERGER.
- 6, 7 La Vie des Chantiers.
- 8, 9 Le lancement du « Pengall ».
- 10, 11 Le Carnet de la Grande Famille
F.C.M.
- 12, 13 Pense-Bête de Vacances.
- 14, 15, 16, 17 Vitesse, Frontière inaccessible.
par Pierre de LATIL.
- 18, 19 La Vie du Foyer.
- 20, 21 Et vo'ci du sport !
- 22, 23, 24 .. La fin des Aventures de Marmaduke
Wesson, le roman policier
de Ch. de RICHTER.
- 25 Pour votre enfant.
Lu pour vous.
- 26, 27 Fin du Traité de Constructions
Navales, de J. SCHLUMBERGER.

Voici le numéro 10 de « MÉDITERRANÉE ». Nous ne paraîtrons pas en août et septembre. Mais avec de nouvelles rubriques, de nouvelles idées, un nouveau roman, nous serons fidèles au rendez-vous d'octobre.

En attendant nous vous disons à toutes et à tous :

BONNES VACANCES !..

LE "POINT" DU MOIS

Le rapport présenté par notre Direction Générale à la récente réunion du COMITE CENTRAL d'ENTREPRISE a fait le « point » de l'activité de la Société depuis un an :

— Les principales commandes que nous avons enregistrées sont celles de 7 cargos, de 13.600 tonnes pour divers armements anglais et Israéliens. Cette importante série est venue opportunément combler en fin d'année le « trou » considérable qu'avaient fait apparaître successivement :

— La résiliation d'un pétrolier de 32.000 T. pour un armement anglais.

— La non confirmation de commande d'un paquebot de 145 m. pour un armement français.

— Le décalage que nous avions dû consentir, pour en éviter la résiliation de la construction de 2 minéraliers de 32.000 tonnes.

— En ce qui concerne la Marine de Commerce, le marasma des frets constaté depuis le début de 1957 s'est poursuivi, malgré quelques tendances sporadiques de reprise. La demande de nouveaux navires est donc restée très faible et ce n'est que grâce aux accroissements de productivité enregistrés précédemment à la suite des efforts d'organisation et de rationalisation développés par la Société depuis près de dix ans, que nous avons pu prendre, en particulier, la commande des 7 navires de 13.600 tonnes cités plus haut.

— En ce qui concerne la Marine Nationale, la tranche 1958 du programme naval affectée à l'industrie privée a été pratiquement nulle : il est à craindre qu'il en soit de même encore pendant plusieurs années.

— Pour la Défense Nationale, l'exécution des engins blindés se poursuit, avec des cadences assez faibles, limitées par les possibilités budgétaires.

La disparition pratique des commandes de la Marine Militaire, qui constituait jusqu'ici pour l'activité de notre Société un élément important, nous a incitées, étant donné que cette disparition risquait de se prolonger pendant plusieurs années, à rechercher un complément d'activité dans d'autres secteurs en expansion (comme l'industrie pétrolière) ou en création (comme l'industrie nucléaire). Pour le pétrole, nous avons enregistré quelques commandes et nous espérons pouvoir développer sensiblement notre activité dans ce secteur. Pour l'industrie nucléaire, si nous n'avons jusqu'ici obtenu aucune réalisation pratique, nos études se poursuivent activement.

L'industrie de la construction navale se trouve donc placée aujourd'hui dans une conjoncture générale moins favorable qu'en cours des dernières années. Dans un marché mondial hésitant les demandes de navires sont rares, cependant que les possibilités de construction se sont considérablement accrues ; des techniques nouvelles s'élaborent qui risquent de bouleverser nos activités traditionnelles, mais elles n'appellent pas encore un volume de travaux important. Nous croyons, cependant, que dans un milieu en expansion, où des besoins nouveaux naissent tous les jours, les échanges iront s'intensifiant et le transport maritime reste le moyen de transport privilégié. Il faut donc continuer à s'équiper et à s'organiser pour être prêts lorsque les commandes reprendront. Tous nos efforts doivent tendre vers une qualité et une productivité sans cesse améliorées.

C'est dans cette perspective que nous avons poursuivi nos efforts d'investissements : les travaux d'achèvement de la salle 2, qui permettront éventuellement la construction de navires de 74.000 T., sont pratiquement achevés et l'installation d'une nouvelle grue de 60 T. va commencer incessamment. Et nous comptons poursuivre, dans une mesure raisonnable, cet effort d'équipement.

La reproduction des articles et documents publiés dans « Méditerranée » doit être obligatoirement soumise à une autorisation préalable.



par Jacques SCHLUMBERGER

(Suite et fin)

TYPES DE GOUVERNAIS

Divers types de gouvernails sont utilisés sur les navires, dont les principaux sont :

1°) *Le gouvernail normal*, dont la surface active est située en totalité à l'arrière de l'axe d'articulation (figure 8).

2°) *Le gouvernail compensé*, figure 9 et figure 20, dont le safran comporte 2 surfaces actives : l'une sur l'arrière de l'axe d'articulation, l'autre, de dimensions réduites, le plan compensateur s'étend sur l'avant de cet axe et ayant pour effet de compenser partiellement l'effort d'orientation. Le rapport de compensation est d'environ 20 à 25 % de la surface totale du safran.

3°) *Le gouvernail à aileron* - figure 10 dont la surface active se prolonge en-dessous du fémélot inférieur et avec un plan compensateur ou aileron prolongeant le plan mince de la charpente arrière (n° 6, page 25).

Ce type de gouvernail est installé sur les navires à 2 hélices.

4°) *Le gouvernail suspendu*, figure 21 sans fémelots, ni aiguillots, le safran est fixé en porte-à-faux sur la mèche qui supporte tous les efforts.

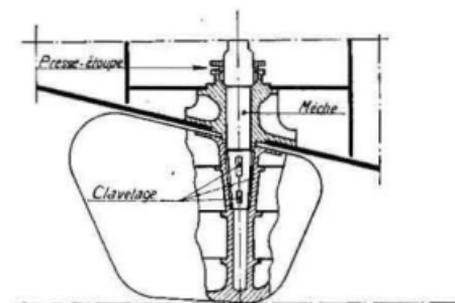


Fig 21. Gouvernail suspendu & Compensé

La liaison de la mèche avec le safran est assurée par un emmanchement conique et un fort clavetage.

5°) *Le gouvernail actif* (type Pleuger), figure 22, qui est la combinaison d'un gouvernail normal avec un moteur électrique horizontal, immergé, fixé dans un loge-

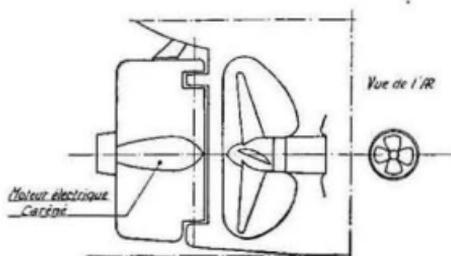


Fig 22. Gouvernail actif, type PLEUGER.

ment profilé pratiqué dans le safran et actionnant une hélice avec commande de la passerelle.

La puissance nécessaire — 30 C.V. à 400 C.V. est déterminée par les caractéristiques du navire.

Cette disposition permet de produire un effort de rotation accru, sous l'effet du gouvernail dont la réaction immédiate permet des manœuvres rapides sur des espaces restreints.

En route, fonctionnant en tandem avec la machine principale, ce système assure un gain de vitesse appréciable et même peut assurer la propulsion du navire en cas de défaillance de l'appareil propulsif principal.

6°) *Le gouvernail à bulbe Costa* - figure 23 Ce dispositif est constitué par un bulbe horizontal convenablement profilé, ajustés sur le safran du gouvernail et aligné avec le moyeu de l'hélice.

Remplissant la zone de tourbillons de l'hélice, il permet à celle-ci de fonctionner dans de l'eau compacte, augmentant ainsi la poussée de l'hélice et, de ce fait, augmentant aussi l'efficacité du gouvernail.

L'utilisation de ce type de gouvernail sur un navire

CONSTRUCTIONS NAVALES

de 9.000 T, de port en lourd a permis d'augmenter sa vitesse de 11 n, 5 à 12 n, 1.

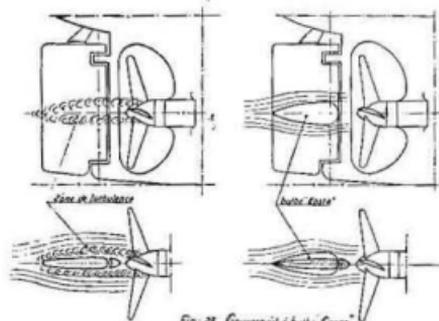


Fig. 23. Gouvernail à butte Costa

VIII. — LES SUPERSTRUCTURES

La coque métallique, dont nous avons analysé la structure dans les chapitres précédents est essentiellement le flotteur dont la carène constitue les œuvres vives du navire et dont toutes les parties sont normalement susceptibles d'être immergées.

Le pont principal, continu sur toute la longueur du navire, limite ce flotteur à la partie supérieure.

— Au-dessous du pont principal le navire peut comporter un pont, le 2^e pont ; l'espace entre ces 2 ponts constituant les entreponts et, en dessous, les cales.

— Au-dessus du pont principal le navire comporte généralement plusieurs ponts régnant ou non sur toute sa longueur, mais intéressant généralement toute sa largeur.

Le bordé de murailles et un cloisonnement relie ces divers ponts et l'ensemble constitue les superstructures dont le bordé extérieur est dénommé œuvres mortes par opposition aux œuvres vives de la carène, situées sous flottaison.

La charpente des superstructures est incorporée à la charpente résistante de la carène. Au-dessus du pont principal le pont continue le plus élevé est le pont supérieur.

La superstructure de l'extrême avant s'appelle gaillard ou teugue.

La superstructure de l'extrême arrière s'appelle la dunette.

La superstructure placée dans la partie milieu du navire et comportant généralement plusieurs ponts est le château.

Les superstructures qui ne s'étendent pas d'un bord à l'autre du navire constituent les rofs.

Lorsque la muraille se prolonge au-dessus d'un pont découvert pour former garde-corps, ce prolongement s'appelle pavois.

L'extrémité avant de la teugue est protégée par un pavois particulièrement renforcé pour résister aux paquets de mer. C'est la Fargue.

Nous avons exposé précédemment que le navire est comparable à une poutre creuse longitudinale qui doit résister à des efforts extérieurs et intérieurs. Par suite de la prépondérance des matériaux de la charpente dans les fonds nécessitée par le double-fond, ces efforts se traduisent par des compressions ou des tensions importantes dans les hauts du navire pouvant entraîner la déformation des superstructures lorsque celles-ci sont importantes.

On y remédie en divisant ces superstructures en éléments indépendants suffisamment résistants par eux-mêmes et reliés par des joints à expansion ou joints glissants convenablement protégés pour leur assurer une étanchéité convenable.

Ces joints sont comparables à un large trait de scie vertical et transversal dans la hauteur de certaines superstructures des hauts permettant aux tronçons de superstructures de se rapprocher ou s'écarter légèrement l'un de l'autre évitant ainsi la déformation des parois et des ponts.

La charpente des superstructures est constituée suivant les mêmes principes que la charpente des œuvres vives du navire.

Des membrures verticales supportant les murailles et les cloisons sont reliées transversalement par des barrots supportant les ponts, des h'ores longitudinales relient ces barrots dans les superstructures importantes.

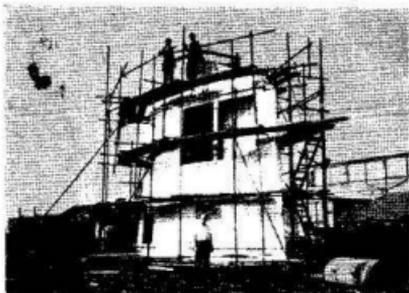
Les échantillons de ces éléments de charpente sont fixés par les règlements.

Afin d'alléger les hauts du navire, les superstructures peuvent être construites en métal léger.

Ces métaux légers présentent au début de leur utilisation des difficultés de mise en œuvre, mais les progrès réalisés tant pour la qualité de ces métaux, leur résistance à la corrosion par l'air marin et une plus

(Suite page 26)

LA VIE DES CHAN

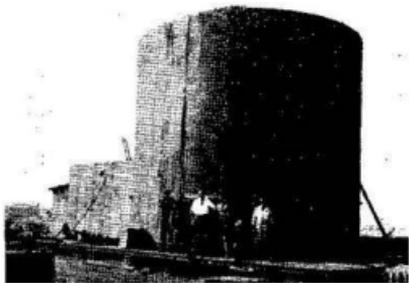


Cheminée du paquebot « Napoléon »

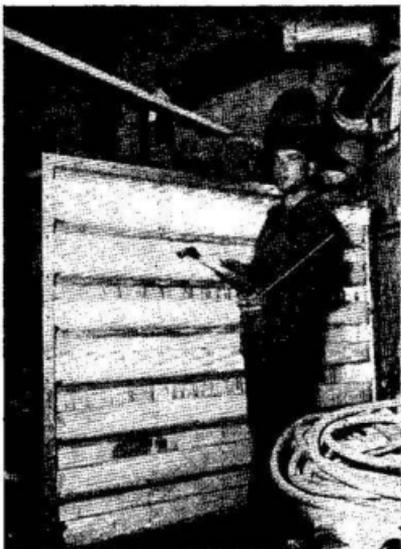


1^{er} rang, de gauche à droite : Vairelatto (C.M.) ; Lamoureux,
Chef d'Atelier ; Soriani (C.M.).
2^e rang, de gauche à droite : Girardeau (répartiteur) ; Jeau-
bert (C.E.) ; Belli (C.E.) ; Marbae (C.M.).

Cheminée du minéralier « Pengali »

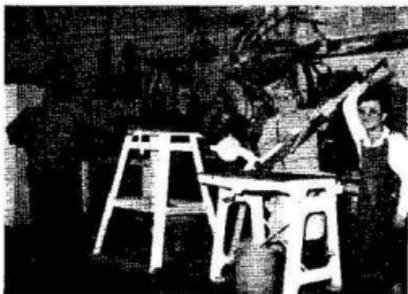


LE BARROTAGE



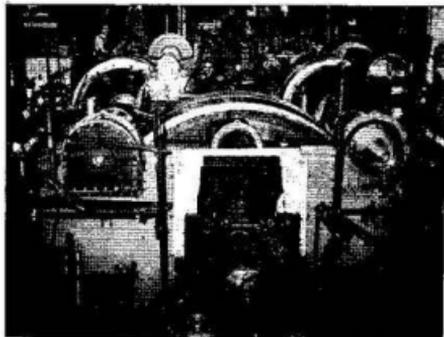
Poste de soudure Argon pour métaux légers

Vue d'atelier

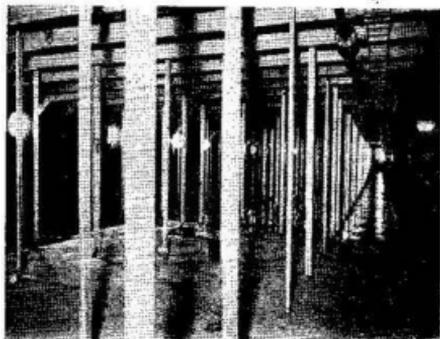


TIERS

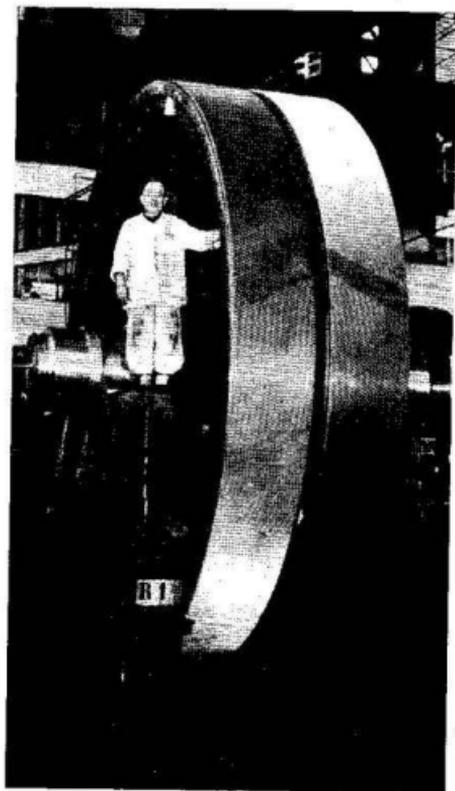
TRAVAUX EN COURS



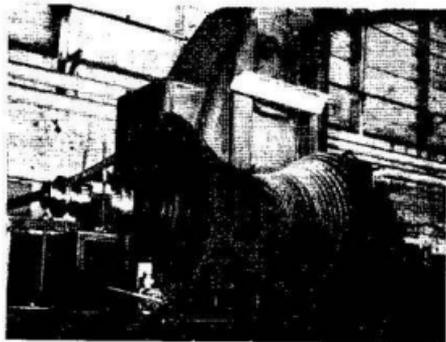
Appareil moteur du « D'Artaan »



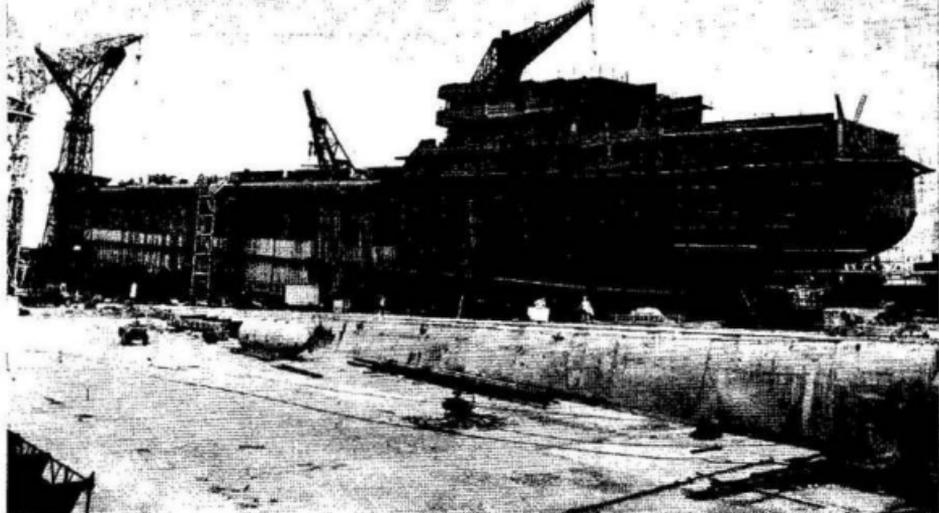
Montants métalliques type Dueroux pour façades d'emmenagements
sur le « Napoléon »



Roue dentée du « D'Artaan »



Rotor pour la société S.P.



Le Lancement du “ P ”

Nous avons lancé le 29 juillet le cargo transport de minéral « Pengall », destiné à la Compagnie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest.

Ce cargo est du même type que le « Jean Schneider », livré récemment par les Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque, à l'Union Industrielle et Maritime.

Le navire est destiné au transport des produits pondéreux (minéral, charbon, etc.).

Ce cargo est construit sous la double surveillance du Bureau Véritas et de l'Américan Bureau of Shipping.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

— Longueur hors-tout	172,50 m.
— Longueur entre perpendiculaires Véritas	163 m.
— Largeur au fort	21,70 m.
— Creux sur quille au Pont Principal	13,25 m.
— Port en lourd	17.500 T.
— Tirant d'eau moyen en charge	8,84 m.
— Volume grain des cales	21.200 m ³ .
— Puissance normale du moteur de propulsion	8.750 C.V.
— Vitesse aux essais en charge	14,6 n.

L'Etat-Major comprend 9 officiers, encadrant un équipage de 24 hommes (plus 4 pilotes et 3 élèves).

I. — STRUCTURE ET DISPOSITION DE LA COQUE

La coque est construite dans le système longitudinal, sauf les extrémités et les roofs qui sont construits dans le système transversal.

Le bordé extérieur est entièrement soudé sauf les cans supérieurs et inférieurs de la tôle du bouchain, le can extérieur de la première tôle de fond, et le raccordement du bordé avec le carreau arrondi.

Le pont principal est entièrement soudé.

Le navire est à un pont et comporte un gaillard à l'avant, un château milieu et une dunette à l'arrière.

Le navire est divisé en 11 compartiments étanches :

- Peak avant, puits aux chaînes,
- Cale à charbon, chambre des pompes, deep-tank,
- Cales 1 à 7 avec ballasts latéraux,
- Compartiment des machines,
- Peak arrière et local de l'appareil à gouverner.

Dans la tranche du compartiment des machines, le double-fond est réservé au combustible, huile de graissage et eau de réfrigération.

Dans la région des cales, le double-fond est réservé à l'eau salée pour le lestage du navire.

Il y a 2 soutes à eau de lavage et eau industrielle dans le compartiment des machines, de plus, des caisses à eau potable et à eau de lavage sont disposées dans le local de l'appareil à gouverner.

La cale à charbon est desservie par 2 mâts de charge de 5 tonnes.

Les panneaux de la cale à charbon, et des cales 1 à 7 sont des panneaux articulés type Mege à manœuvre hydraulique.

II. — APPAREIL PROPULSIF

L'appareil propulsif, construit par la Société des Forges et Ateliers du Creusot, est constitué par un moteur Diesel « Burmeister et Wain » 774 VTBF 160, d'écoulement réversible à 2 temps, simple effet, suralimenté, équipé pour fonctionnement au combustible lourd et développant une puissance normale de 8.750 C.V. à 115 tours/minute.

Ce moteur attaque directement l'hélice monobloc en mangal, à 4 pales et de 5,5 m. de diamètre qui donnera au navire une vitesse de 14,6 n. en charge. Cette hélice a été fondue au Havre dans les Ateliers Mazeline des F.C.M.

III. — ELECTRICITE

L'alimentation en courant électrique, alternatif 380 volts pour la force motrice, alternatif 220 volts pour la cuisine, alternatif 110 volts pour l'éclairage, est assurée par 3 groupes électrogènes Diesel type Ruston de 287 kw, et un groupe de mouillage Diesel de 40 kw.

IV. — AUXILIAIRES

Tous les auxiliaires de coque, guindeau, treuils de touage, treuils d'amarrage à tension constante, etc... sont électriques.

ENGALL "

L'appareil à gouverner est à manœuvre hydro-électrique à 4 presses et 2 groupes moto-pompes.

Il peut être manœuvré de la timonerie par téléporteur, du local de l'appareil à gouverner au moyen d'un manipulateur mécanique, et du pont Embarcations au moyen d'un manipulateur standard embrayable au manipulateur mécanique placé sur l'appareil.

La drôme de sauvetage du navire comprend 2 embarcations de 8 m. en acier zingué ; à tribord, une embarcation à avirons, capacité 56 personnes, et à bâbord une embarcation à propulseur capacité 52 personnes.

Comme embarcations de servitude, il y a un youyou en bois de 5 m. équipé d'un moteur hors-bord, et une plate à peinture insubmersible de 2,6 m. en matière plastique.

V. — VENTILATION

La ventilation des cales, magasins, local des pompes est naturelle au moyen de pavillons d'air frais et d'extracteurs d'air vicié.

Les autres locaux sont ventilés mécaniquement au moyen de ventilateurs centrifuges.

L'ensemble des emménagements est ventilé et chauffé par air pulsé avec appareils individuels de diffusion dans les cabines, assurant une ambiance confortable.

Ce minéralier est étudié pour recevoir éventuellement une station de lavage et de filtrage de l'air afin d'assurer une distribution d'air épuré dans le comparti-

ment machines pendant les opérations de chargement ou de déchargement du minerai dans les ports, opérations qui dégagent une poussière intense.

VI. — INSTALLATION FRIGORIFIQUE

Les chambres froides à provisions, pour le service du bord situées sur pont principal, dans le roof dunette, comprennent :

— 1 chambre à légumes à + 2° C.

— 1 chambre à viande à -10° C.

— 1 chambre à poissons à -10° C.

— 1 sas.

Leur volume total est de 51 m³ plus 9,5 m³ pour le sas.

La production du fro'd est assurée par 2 groupes frigorifiques au fréon 12, à détente directe, d'une puissance de 5.500 frigories/heure chacun, et à fonctionnement entièrement automatique.

VII. — EMMENAGEMENTS

A l'extrême avant, dans le gaillard sont disposés les magasins et l'appareillage du guindeau.

Les emménagements sont répartis dans le château milieu et la dunette.

Dans le château milieu se trouvent :

— sur la passerelle supérieure : timonerie, chambre des cartes et le local T.S.F.

— sur la passerelle inférieure : les appartements du Commandant.

— sur le pont château : la cabine de l'officier radio, le local du gyro-compass et une cabine d'élève.

— sur le pont principal : la centrale de ventilation et la centrale de manœuvre hydraulique des panneaux, le local à CO₂ et le local des tableaux électriques.

Dans la dunette se trouvent :

— sur le pont embarcations : la centrale de ventilation.

— sur le pont promenade : les cabines des officiers de pont et des officiers mécaniciens, leur salle à manger leur carré-fumoir, 2 cabines d'élèves, 2 cabines de réserve et l'hôpital.

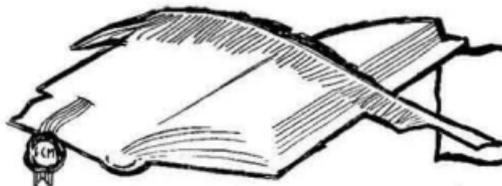
— sur le pont dunette : les appartements du Chef mécanicien, et du second capitaine, les bureaux machine et pont, le carré machine, le carré pont et civils, le carré des Maîtres et Pilotins, la salle de récréation de l'équipage, la cuisine, les cabines du cuisinier, maître d'hôtel et des pilotins, et centrale de ventilation.

— sur le pont principal : les cabines de l'équipage, les chambres froides, la cambuse, la buanderie, la lingerie, l'atelier de la machine et différents magasins.

— sur la plate-forme arrière : le local de l'appareil à gouverner et le local des machines frigorifiques.

Deux passages longitudinaux placés entre les ballasts latéraux et les écouteilles, permettent la communication par tous les temps entre le château arrière, le château milieu et le gaillard d'avant.

La mise en service de ce navire qui a pour port d'attache Nantes, est prévue pour la fin octobre 1959.



LE CARNET D'

NAISSANCES



Gilbert, né le 3-6-59, de Rufatto Jean, Charpentage.
 Chantal, née le 6-6-59, de Perrin Pierre, Usinage Chars.
 Mireille, née le 19-3-59, de Léon Maurice, Usinage Chars.
 Marc, né le 7-6-59, de Ravanello Serge, Soudure.
 Hervé, né le 10-6-59, de Guidicelli Raymond, Usinage Chars.
 Azim, né le 12-6-59, de Houllien René, Soudure.
 Gilles, né le 18-6-59, de Rufatto Jean, Entretien Electrique.
 Nicole, née le 20-6-59, de Era Jean-Pierre, Tôlerie.
 Marine, née le 22-6-59, de Belli Louis, Soudure.
 Nico, née le 24-6-59, de Arbout Julien, Charpentage et Arbout Denise, S.T.A.
 Danielle, née le 14-6-59, de Toverini Roger, Chaud.-à-Cuivre.
 « Méditerranée » fait des vœux de jeunesse et longue vie pour les nouveaux arrivants.

MARIAGES



Cavagne Henri, Charpentage, avec Mlle Mary Pauline.
 Calloch Jacques, Tôlerie, avec Mlle Carro Lucienne.
 Lebonis Marius, Outillage, avec Mlle Matteucci Louise.
 M.le Botme Josette, Bureau Travaux, avec M. Olivi Jean.

Mourgues Jean-Marie, Charpentage, avec Mlle Gamalero Albine.
 Théophé Marc, Barrotage, avec Mlle Albertini Marie-Thérèse.
 Baron Raymond, Serrurerie, avec Mlle Giovanetti Elise.
 Boos Charles, Charpentage, avec Mlle Vial Raymond.
 Mareux René, Soudure, avec Mlle Lopez Ampère.
 Ardanti Jean-Pierre, Montage Machines, avec Mlle Cam Jeanne.
 Bouchor Antoine, Entretien Mécanique, avec Mlle Mussiani.
 Crostato Louis, Mousseques, avec Mlle Peraita Sylviane.
 Billard François, Menuiserie, avec Mlle Marquet Colette.
 Theonas François, Electricité Bord, avec Mlle Costanza Anna.
 Demin Jacques, Bureau d'Etudes, avec Mlle Planas Solange.
 « Méditerranée » leur présente ses vœux et ses félicitations.

DÉPARTS AU SERVICE MILITAIRE



Estienne Michel, Bureau d'Etudes.
 Sauvan Marcel, Electricité Bord
 Colombani Joseph, Serrurerie.
 Poliss Paul, Bureau des Programmes.
 Novelli Eugène, Salle à Tracer.
 Fontarelli Roger, Chaud.-à-Cuivre.
 Le Guen François, Chaud.-à-Cuivre.
 Gabella Marcel, Mousseques.
 Fieschi Pierre, Tôlerie.
 Ravanello Serge, Soudure.
 Bastone Marc, Electricité Bord.
 Zolla Yves, Menuiserie.

Masoni Albert, Bureau d'Etudes.
 Lohmuller Eugène, Montage Chars.
 Avec tous nos vœux pour un bon temps sous l'uniforme.

RETOURS DU SERVICE MILITAIRE



Braglia André, Montage des Machines.
 Icard Louis, Barrotage.
 Rossi André, Chaud.-à-Cuivre.
 Canonero André, Bureau d'Etudes.
 Blanc Gabriel, Entretien Mécanique.
 Mirabeau Jean, Barrotage.
 Oddone Lucien, Usinage Chars.
 Gabriel Serge, Entretien Electrique.
 Comman André, Tôlerie.
 Cazes André, Serrurerie.
 Lepoit Albert, Chaud.-à-Cuivre.
 Linguetto Jean, Tôlerie.
 Albrand Auguste, Tôlerie.

NOS DÉCÉS

Magnaud Louis, Retraité, décédé, le 26-5-59.
 Trésaire Alphonse, Retraité, décédé le 3-6-59.
 Guisato Louis, Contremaître Tôlerie, décédé le 8-6-59.
 Baschieri Jules, Soudure, décédé le 23-6-59.
 « Méditerranée » présente ses condoléances aux familles éprouvées.

Résultats du C. A. P. 1959

Les apprentis dont les noms suivent ont obtenu le Certificat d'Aptitude Professionnelle.

CHAUDRONNERIE SUR CUIVRE

Calvas Louis.
 Garambous Alexandre.
 Gy Louis.
 Trojani Charles.

TRAGAGE COQUES

Apanez Manuel.
 Barthélémy J.-Paul.
 Berthe Claude.
 Blanc Georges (Mention très bien).
 Eucati Gérard.
 Gagliardi Gilbert (Mention bien).
 Hababa Christian.

Orenga Henri.
 Santarelli J.-Pierre.

MENUISERIE

Pérujat Claude.

AUSTAGE

Agostini Simon.
 Givé Pierre.
 Gory Georges (Mention bien).
 Roux Roger.

TOURNAGE

Adèle-Vinal Henri.
 Audibert J.-Pierre.
 Arribart Michel (Mention bien).
 Fausti Claude.
 Simoes Pierre.

Suzanne Alain.

SERRURERIE

Ballestra Lucien.
 Baussan Emile.
 R-on Daniel.
 Sabatier Daniel.
 Tosello Marcel.

ELECTRICITE-BORD

Gard Jean-Claude.
 Dauchart Jean-Louis.
 Gatty Roger (Mention bien).
 Gonzales Gilbert.
 Nazari J.-Pierre (Mention bien).
 Sampier Jean.
 Sariat Roger (Mention bien).
 Taill Jacques (Mention bien).
 Tozzi Pierre (Mention bien).

LA GRANDE FAMILLE F. C. M.

La remise des Médailles d'Honneur du Travail aux F. C. M.

Comme elle le fait chaque année, notre Direction a tenu à honorer ses vieux et fidèles serviteurs, au cours d'un grand apéritif d'honneur qui a suivi la remise des médailles d'honneur du travail.

Cette cérémonie empreinte de la plus franche cordialité s'est déroulée dans une atmosphère des plus sympathiques, dans les locaux du Garage décorés avec goût.

Ce fut Monsieur Veyssière, notre Directeur, qui, le premier prit la parole pour dire à tous ces récipiendaires la joie qu'il éprouvait d'avoir à décorer tant de fidèles et loyaux serviteurs où l'on pouvait voir maître : ingénieurs, chefs de service, ouvriers et agents de maîtrise ; il le fit dans un langage qui allait droit au cœur de tous, ce qui allait soulever les applaudissements des assistants, où nous avons noté la présence de Monsieur Chevalier, directeur général des F.C.M. et de nombreux ingénieurs et chefs de service de nos chantiers, ainsi que les délégués du personnel et les représentants du Comité d'Entreprise.

Monsieur Chevalier à son tour allait prononcer quelques paroles pour dire le plaisir qu'il éprouvait à se retrouver pour un moment au sein de ces chantiers qui lui rappelaient tant de souvenirs.

Puis ce fut la remise des médailles par Monsieur le Directeur qui avait toujours un mot aimable pour chacun et tient même à donner l'accolade à quelques dames qui avaient mérité cette médaille.

C'est dans l'atmosphère générale que devait se terminer cette belle cérémonie où tout le monde put trinquer soit en souhaitant être décoré un jour prochain ou bien servir les échelons de cet ordre qui récompense la fidélité.

MÉDAILLES D'ARGENT 25 ANS DE PRÉSENCE

Mme Cayol M-Louise, Employée aux Ecritures, Secrétariat, 25 ans.

Mme Maria Henriette, Employée aux Ecritures, Bureau d'Etudes, 25 ans.

Mlle Senes Elise, Dactylo, Central dactylo, 25 ans.

MM. :

Arnaud Casimir, Riveteur, Rivetage, 28 ans.

Bacel Jules, Charpentier, Charpentage, 25 ans.

Bodrero Joseph, Serrurier, Serrurerie, 25 ans.

Bouff Jacques, Dessinateur, Bureau d'Etudes, 25 ans.

Bracco Eméric, Agent de Répartition, Répartition Mécanique, 25 ans.

Colombet Claude, Contrôleur soudeur, Contrôle soudure, 25 ans.

Di Sacco Vasco, Fendeur Triageur, Poinçonnage, 30 ans.

Dufre Marcel, Chaud.-à-Cuivre, Entretien et divers, 25 ans.

Durantis Paul, Agent de Fabrication, Fabrication Mécanique, 25 ans.

Ferrandi Camille, Garde vestiaire, outillage, 17 ans.

Fosteri Eliaze, Chef d'Equipe, Mécanique, 25 ans.

Fournier Léon, Soudeur, Soudure, 25 ans.

Galvy Roger, Menuisier, Menuiserie, 25 ans.

Gianni Second, Serrurier, Serrurerie, 25 ans.

Gilbert Georges, Dessinateur, S.T.A., 25 ans.

Gilardi Déclair, Agent de répartition, Répartition atelier mécanique, 25 ans.

Guerrucci Alexandre, Conducteur de pont, Mécanique, 25 ans.

Guitton Jules, Photographe, Bureau d'Etudes, 25 ans.

Halgand Pascal, Contremaître, Rivetage, 25 ans.

Hourtaie Roger, Tracteur de pièces mécaniques, Mécanique, 16 ans.

Imbert François, Conducteur de pont, Mousseuses, 25 ans.

Malton François, Monteur tôlier, Charpentage, 25 ans.

Marquand Alexandre, Chef d'Equipe, Ent. Ferret, 25 ans.

Lorenzini Joseph, Menuisier, Menuiserie, 26 ans.

Loustaier Pierre, Chanfreineur, Soudure Rivetage, 25 ans.

Loubatier Bathélemy, Monteur tôlier, Tôlerie, 26 ans.

Lugon Joseph, Chaud.-à-Cuivre, 25 ans.

Lujugé Emile, Soudeur à l'Arc, Soudure, 25 ans.

Malfatto Charles, Manœuvre, Mouvements Généraux, 23 ans.

Mallon Gabriel, Contremaître, Montage Machines, 25 ans.

Mattino Virgile, Contremaître, Soudure, 26 ans.

Matteucci Alexandre, Charpentier, Charpentage, 25 ans.

Meunier Gabriel, Chaud.-à-Cuivre, 25 ans.

Mikhalin Karabeth, Raboteur, Mécanique, 25 ans.

Moré Escol, Serrurier, Serrurerie, 26 ans.

Olivier Jean, Gardien, 14 ans.

Parola Paul, Chaud.-à-Cuivre, 25 ans.

Paul Marius, Forgeron massif, serrurerie, 25 ans.

Prébonde Gabriel, Chaud.-à-Cuivre, 25 ans.

Renard Paul, Gardien, 23 ans.

Reppick Vancelles, Contremaître, Entretien Electrique, 20 ans.

Ricci Louis, Frappeur, Entretien et divers, 22 ans.

Richimé Pierre, chef d'Equipe, Mousseuses, 23 ans.

Roubaud Etienne, Chimiste, Soudure, 26 ans.

Rugani Alfred, Chef d'Equipe, Entretien Electrique, 25 ans.

Sabatier Eugène, Serrurier, Serrurerie, 15 ans.

Simon Rebort, Gardien, gardien, 22 ans.

Soriani Donante, Ajusteur, Montage Machines, 30 ans.

Toché Glairin, Contremaître, Charpentage, 22 ans.

Tramont Pierre, Ajusteur, Montage Machines, 35 ans.

Vallaurt Jacques, Ajusteur, Outillage, 26 ans.

Viallet Jean, Retraité, 25 ans.

MÉDAILLE DE VERMEIL 35 ANS DE PRÉSENCE

MES :

Fariol Fanny, Chef du Secrétariat, 35 ans.

Steffen Marie, Empl. principale Central dactylo, 35 ans.

Bousset Marcelle, Dactylo, 25 ans.

MM. :

Rodière Pierre, ingénieur, Direction, 13 ans.

Abbona Emile, traceur-tôl., Tôlerie, 43 ans.

Adam Elie, Frappeur, Formage, 30 ans.

Andréini Silvio, Retraité, 36 ans.

Baudin Antoine, Percuteur, Soudure, 24 ans.

Basso Germain, Contremaître, Mousseuses, 41 ans.

Bertone Alexandre, Contremaître, Charpentage, 31 ans.

Bertone Michel, Retraité, 43 ans.

Bosio Michel, Traceur-Tôlier, Tôlerie, 32 ans.

Decome Henri, Chef d'Equipe, Entretien Electrique, 35 ans.

Cravanne François, Chef d'Equipe, Electricité bord, 36 ans.

Giovanetti Marius, Chef d'Equipe, Mécanique, 35 ans.

Lampouretz Alphonse, Chef d'Atelier, Barrotesse, 24 ans.

Luperi Antoine, Retraité, Barrotage, 42 ans.

Mouston Alexandre, Retraité, 15 ans.

Ruffato Abel, Retraité, 44 ans.

Sic Louis, Agent de Fabrication, Fabrication Mécanique, 35 ans.

Stauffer Herman, Empl. aux écrits, Magasin Général, 35 ans.

Turifère Marius, Chef d'Equipe, Apprentissage, 23 ans.

Verge Marcel, Contremaître, Electricité bord, 36 ans.

MÉDAILLE D'OR

45 ANS DE PRÉSENCE

MM. :

Espinosa François, Contremaître, Mécanique, 45 ans.

Guéillet Albert, Traceur-tôlier, Tôlerie, 45 ans.

Lerda Marius, Traceur-tôlier, Salle à tracer, 36 ans.

Vassé Jean, Retraité, 46 ans.

Mauric Victor, Traceur-tôlier, Electricité bord, 46 ans.

Molinari François, Retraité, 45 ans.

Nuvolone Augustin, Retraité, 47 ans.

Patrouilleux Fernand, Retraité, 45 ans.



PENSE

Nous sommes tous en vacances, ou bien près d'y être. Finis les soucis, les multiples contraintes journalières, les horaires stricts et l'éternel recommencement du quotidien. On enferme ses humeurs moroses dans le placard avec les vêtements d'hiver et l'antimite, et on se prépare à la joie des vacances, à la fantaisie permise, aux écarts de régime et aux prouesses sportives.

Ces vacances bien méritées, vous en parlez depuis longtemps, vous les avez soigneusement préparées, mais avez-vous pensé à tout ?

Quand vous serez partie avec les enfants, votre mari, lui, restera encore quelque temps à travailler avant de vous rejoindre. Cette période de solitude forcée, faites en sorte qu'elle ne soit pas pour lui une époque de pénitence, où il se retrouvera, seul, mélancolique et étranger dans une maison trop bien rangée.

Il vous faut, avant de partir, organiser sa vie de célibataire. Vous qui connaissez mieux que personne ses petites manies et ses défauts, tout autant que ses qualités d'homme d'intérieur, prévoyez pour lui, facilitez-lui les choses, évitez-lui les recherches fastidieuses, les sujets d'énerverment et les surprises désagréables dues à son ignorance de certains problèmes domestiques.

Songez que les pièces qu'il habitera ne doivent pas être transformées en garde-meubles et que, s'il a envie d'inviter des amis, il puisse les recevoir confortablement et agréablement. Résolez à l'avance les problèmes touchant au ménage et au blanchissage, groupez dans un placard toutes les provisions dont il aura besoin pour ses petits déjeuners et ses dîners à la maison.

Et n'hésitez pas — soyez sûre qu'il ne s'en formalisera pas, bien au contraire — à lui laisser des instructions détaillées et précises qu'il trouvera sur une liste, bien en vue. Ne l'accablez pas, toutefois, de recommandations qui le transformeraient en femme de ménage. Il vous en saura gré !



Si vous êtes partie l'esprit en paix en ce qui concerne votre mari, vous être peut-être encore un peu soucieuse, quant à vous, car certaines imprudences de vacances vous ont appris à vous méfier du soleil, de la chaleur, du laisser-aller alimentaire,

Nourrissez-vous un peu au gré de votre appétit, mais évitez les trop grandes négligences de régime si vous

devez surveiller votre alimentation. On mange moins en été. Il faut manger mieux et manger des aliments qui, de faible volume et de digestion facile, conservent cependant à l'organisme toute la vitalité dont il a besoin. Ce sont les produits sucrés qui répondent le mieux à ces caractéristiques. Le sucre s'assimile en un quart d'heure et il est l'aliment idéal du muscle et de l'effort musculaire.

Essayez de conformer votre alimentation à votre nouveau mode de vie. Commencez la journée par un



petit déjeuner appétissant où pain, beurre et confiture se verront associer des fruits, des yaourts ou bien encore, merveille pour la santé, une pomme coupée en fines tranches et saupoudrée de sucre. Une ou deux heures plus tard, vous pourrez prendre un jus de fruits avec quelques biscuits pour pouvoir vous contenter à midi d'un déjeuner léger.

Pitié pour votre foie ! Vos vacances doivent être aussi les siennes. Désintoxiquez-vous, bannissez les apéritifs, les fritures, les graisses et les sauces compliquées. Le grand danger des vacances est le repas fin. Un plat avec un entremets froid ou une salade de fruits suffit. Par contre, goûtez bien à quatre heures, faites un dîner substantiel mais léger et couchez-vous tôt.



Faut-il craindre le soleil ? C'est la question qui revient chaque été car, depuis les simples petits désagréments jusqu'aux accidents véritables, beaucoup de maux

BETE DE VACANCES

sont imputables au soleil. Ou plus exactement, aux imprudences que l'on commet durant les premiers jours d'exposition au soleil.



Le coup de soleil n'est pas autre chose qu'une brûlure et il n'est grave que s'il atteint une surface très étendue du corps. On n'est à l'abri du coup de soleil qu'à partir du 15^e jour. Pour l'éviter, il faut s'exposer très pro-

gressivement. L'usage de crèmes solaires et protectrices permet de limiter les risques.

L'insolation est assez rare. Elle est consécutive à un effort musculaire intense associé à une exposition prolongée au soleil très vif. La chaleur produite par l'organisme ne peut être éliminée en raison de la chaleur ambiante trop forte. Le rôle du vêtement est capital. Habillez-vous légèrement. Les enfants et les nourrissons, souvent trop chaudement vêtus. Pour les nourrissons, en particulier, est à craindre le « coup de chaleur ». Trop vêtu, dans une pièce ou un jardin où la température est trop élevée, l'enfant peut faire une déshydratation aiguë, accompagnée de fièvre. Laissez votre enfant libre de ses mouvements, habillez-le très légèrement et pensez à lui donner à boire fréquemment et davantage.

Le premier mot d'ordre est donc : « Soyez prudents ». Le second — du moins pendant la première semaine de vacances — pourrait être : « Protégez-vous ». Ce sont des petits sacrifices à faire au début, des efforts pour juguler l'enthousiasme et l'impatience des premiers jours, mais si vous voulez passer de bonnes vacances, sachez vous les imposer.

F.O.

L'Oscar 1959 de la Presse d'Entreprise

PALMARES

28 mai 1959, place Gaillon. L'Oscar de la Presse d'Entreprise a été remis pour la quatrième fois. Cérémonie qui devient traditionnelle. La remise des prix ne consacre pas seulement les lauréats pendant la courte seconde d'un flash ou les quelques minutes qu'ils passent devant le micro. En leur décernant un diplôme avec le cheque de leur prix, l'Oscar donne aux lauréats une consécration dans leur propre entreprise.

Le prix du « Farsien Libéré » d'un montant de 100.000 francs est décerné à M. Jacques Gabès de la Sté Nationale des Pétroles d'Aquitaine pour trois séries d'articles dans « La Gazette ».

Le prix du C.E.D.U.S. s'élevant à 75.000 francs revient conjointement à Mlle Renée Boutjanot et à Mme Rosalme Lancelo-Lombardini de la Sté des Pétroles Shell Berre pour l'ensemble de leurs chroniques « La

Femme et le Foyer » publiées dans « Echanges Shell Revue ».

Le prix de l'A.F.R.E.P. d'un montant de 50.000 francs est décerné à M. René Ast de la Sté Alsacienne d'Aluminium pour le numéro spécial de « L'Ami » consacré au 25^e anniversaire de la Société.

Des mentions exceptionnelles sont attribuées à :

— M. Pierre Dubois du Port Autonome du Havre pour le numéro spécial de juillet 1958. d'« Scaée ».

— M. Georges Guillemain de l'aéroport de Paris pour l'ensemble des numéros de « Propos en l'Air ».

— M. Roland Sainot, d'Electricité et Gaz d'Algérie pour son article « Dans le Constantinois avec ceux de la distributions paru dans « Journal d'E.G.A. » de novembre-décembre 1958.

Rappelons que la composition du Jury de l'Oscar est la suivante :

Les Présidents d'honneur et en exercice de l'U.J.E.P.

MM. Claude Bellanger, directeur général du « Farsien Libéré » et Pierre Moret.

Le Directeur Administratif de l'U.J.E.P. : M. Robert Saint-Jannet.

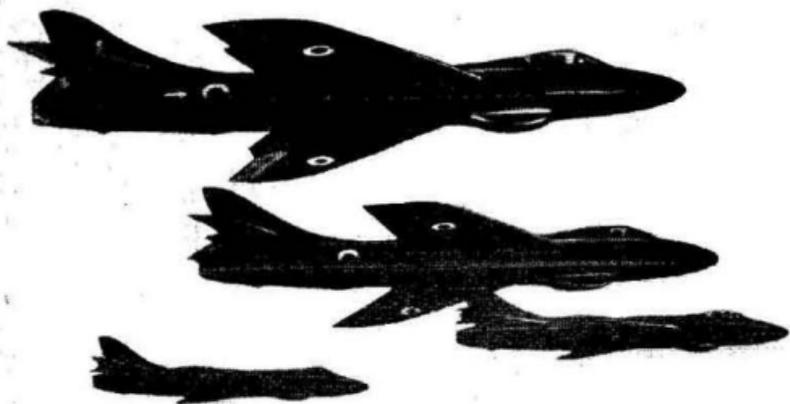
M. Jean Choppin de Janvry, directeur des relations extérieures d'Esso-Standard, Président d'honneur. Fondateur de l'A.F.R.E.P.

M. Jean Nohain, producteur à la R.T.F.

M. Alfred Rezier, directeur honoraire au Ministère du Travail.

M. Jean de Voque, président du C.E.D.U.S.

Nos félicitations à nos confrères qui ont remporté ces récompenses.



VITESSE FRONTIERE I

PAR PIERRE DE LATIL

Si nous dis'ons ex abrupto que l'aviation va toucher à son plafond de vitesse, nous ne manquerions pas de nous faire objecter : « Mais vous désespérez donc du progrès !... La science trouve toujours autre chose pour permettre à la technique, sa fille, d'aller plus loin, plus loin encore, même au-delà de ce qui a pu nous sembler, provisoirement une impasse ». Aussi, nous garderons-nous bien d'affirmer dès l'abord ce dont nous sommes intérioritément persuadés ; car pour un écrivain scientifique, c'est une position assez intenable que de sembler désespérer du progrès. Mais nous vous mènerons à être convaincus du plafond que frôlent nos avions !...

Evidemment, l'histoire des techniques est remplie de ces mauva's prophètes qui annoncent que les limites sont atteintes, qui dénoncent l'im-pos-si-bi-li-té physiologique pour l'homme d'affronter de nouveaux progrès. C'est ainsi que les chemins de fer devaient provoquer de graves maladies, que le vent de leur vitesse allait causer de sérieuses blessures aux imprudents qui met-

traient le nez à la fentière ! Bien sûr, la cause des contempteurs de la vitesse semble à jamais condamnée par ces billevesées... Et pourtant, qu'un argument ait été employé à faux, ne prive pas cet argument des vertus qu'il peut avoir dans d'autres circonstances.

C'est entendu : l'homme ne devrait pas craindre le train ou l'auto roulant à 100 km/h. Est-ce une raison pour qu'il affronte aujourd'hui en train, en auto ou en hydro-glisseur le 1.000 km/h ?... Au siècle dernier, on ne disposait de nulle expérience au-delà des vitesses d'un cheval au galop ; aujourd'hui, toutes les expériences sont faites, systématiquement faites sur toute la gamme des vitesses. Nos arguments à nous ont donc une autre valeur que ceux de nos aïeux qui n'avaient pas encore découvert leur pleine condition d'homme en ne s'épanouissant pas grâce à la vitesse de machines qui nous donnent presque un don d'ubiquité. Or, nos arguments à nous en 1959, c'est que sur terre, les frontières de la vitesses sont pratiquement atteintes et que les limites

touchées par les records représentent un plafond à peu près absolu, Expliquons- nous.

LES LOIS IMMANENTES DE LA MECANIQUE

Notre corps est ce qu'il est, de chairs tendres et d'os fragiles ; les métaux à notre disposition sont ce qu'ils sont : et surtout, plus immanentes encore, les lois de la mécanique sont ce qu'elles sont. Si donc une auto heurte un obstacle à 100 à l'heure, de graves conséquences pour notre corps ne peuvent être évitées. L'expérience à grande échelle prouve que les plus grandes vitesses autorisées par nos autos signifient la mort en cas d'accident. D'où la nécessité qui s'impose de réglementer les vitesses, de nous interdire de demander à nos mécaniques toutes leurs possibilités.

Aucun pays ne laisse partout la vitesse libre, et nombreux sont ceux parmi les plus grands, qui ne laissent libre nulle part. Une limitation absolue de la vitesse va sans doute s'imposer au monde entier. En France, le climat psychologique semble rendre, depuis peu, une telle réglementation possible. Si donc, l'usage de la vitesse et son abus ont mené les hommes à s'imposer vo-

emporter au galop des chevaux, a déjà parcouru toute la gamme des vitesses qui lui sont imparties sur terre.

« Oui, mais il y a l'air maintenant ! Et là-haut, pas de limites à la vitesse ! » Ainsi va-t-on disant que le progrès nous mènera toujours plus vite pour cette raison simpliste qu'il nous a menés, jusqu'ici, toujours plus loin.

De tels arguments sont d'un optimisme aussi faux que l'était le pessimisme des ennemis du chemin de fer. Toujours cette manie de raisonner sur la base des impressions présentes sans avoir l'intelligence de se hausser à des vues planétaires embrassant l'ensemble de l'Histoire...

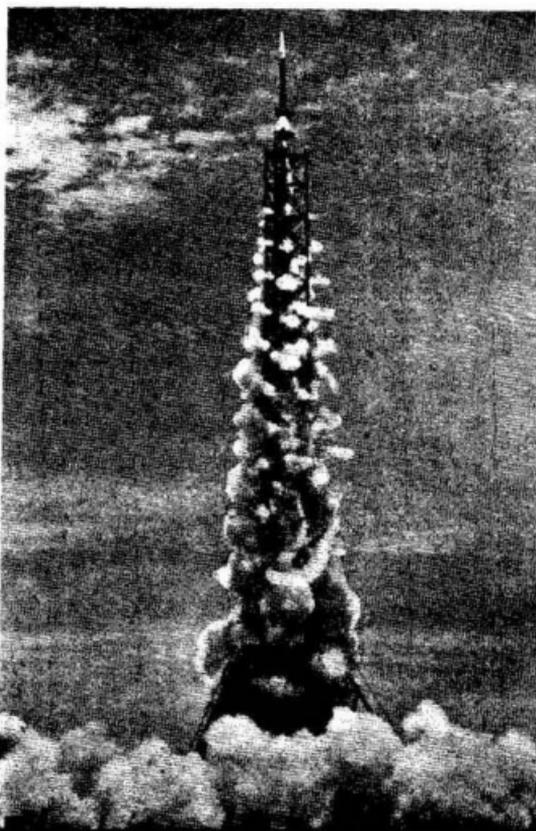
UN EMPIRE NOUVEAU

Il est évident qu'un empire nouveau de la vitesse fut soudainement offert aux hommes par les avions. Mais était-il infini ?... Certainement pas : la lumière ne doit-elle pas en effet s'incliner sous la loi d'airain de

ACCESSIBLE

lontainement une frontière, ce n'est pas pour demain abattre cette barrière, car les lois au verdict desquelles on a voulu se soustraire sont, répétons-le, inhérentes à la nature de notre corps et des choses.

Soyons beau joueur néanmoins, et admettons une « route » idéalement plane, infiniment large, où une automobile soit assurée d'être seule. De telles pistes existent, en très petit nombre. Peut-être même n'y en a-t-il qu'une, celle de ce lac desséché où, en certaines saisons, les Etats-Unis offrent une surface parfaite pour les records de vitesse pure. Eh bien ! là encore, nous trouvons une limite : celle où l'automobile veut devenir un avion, où elle tend à s'envoler, par un effet de « portance » sur l'air des structures inférieures, effet qu'accroît ce que les aviateurs appellent « l'effet de sol » et qui est dû au faible écart entre la surface portante et la terre. Déjà bien avant les 300 km/h., une auto voit dangereusement diminuer son « adhérence » elle n'est plus gouvernable. Ainsi, l'affaire est donc claire : l'humanité qui, voici à peine plus d'un siècle, en était réduite à ramper sur ses misérables jambes de plantigrade ou bien à se laisser



l'absolu einsteinien : sa vitesse dans le vide est une limite insurpassable. Où, sans aller si loin, se situe la limite pratique des vitesses aériennes ?

Il est facile, trop facile, de répondre : l'homme va buter sur le « mur du feu », cette vitesse qui chauffe, qui brûle, qui fond tous les matériaux par frottement contre l'air. D'abord, nous devons dénoncer cette expression « mur », terme défendable pour la zone critique des vitesses du son, car au-delà, une fois le « mur » franchi, s'ouvrirait un nouveau royaume des vitesses. L'expression devient en revanche exécration pour l'obstacle nouveau de l'« échauffement dynamique », car cette fois, il n'y a pas un « au-delà » où tout redevient aisé : plus on va vite, plus l'échauffement s'accroît ; tous les degrés d'échauffement se feront sentir, contre lesquels il sera d'abord facile de lutter, puis contre lesquels le combat par refroidissement artificiel sera de plus en plus ardu, puis contre lesquels il n'y aura plus rien à faire qu'à renoncer.

On doit remarquer en outre qu'il n'y a pas une vitesse interdite de façon absolue, mais une vitesse pour chaque densité de l'air, c'est-à-dire pour chaque altitude. On peut néanmoins dire que, vers 2.000 km/h., il faudrait déjà lutter contre l'échauffement aux moyennes altitudes, et que, là où il y a encore juste assez d'air pour que l'avion puisse s'y accrocher de ses ailes, les 3.500 km/h., représentent à peu près la limite, et là, vraiment le mur. Ainsi, nos avions commerciaux étant loin encore de ces vitesses, le Progrès aura-t-il encore « du pain sur la planche... ». Eh bien ! non... Nous resterons nettement en deçà de ce « mur du feu », et cela pour cette excellente raison que la planète Terre est trop petite pour de telles vitesses.

Ici, il convient de souligner que l'homme n'est pas sensible à la vitesse ; rien n'est sensible à la vitesse, même pas l'eau dans le verre sur notre table du wagon-restaurant. Mais tout est sensible à l'accélération ou à la décélération, c'est-à-dire à une modification de la vitesse ; si le train s'arrête trop brusquement, l'eau déborde de notre verre ; et nul n'ignore aujourd'hui les tortures qu'infligent à l'organisme de trop fortes « accélérations » soit « directes » soit « centrifuges » selon que le mouvement s'effectue en ligne droite ou bien en courbe.

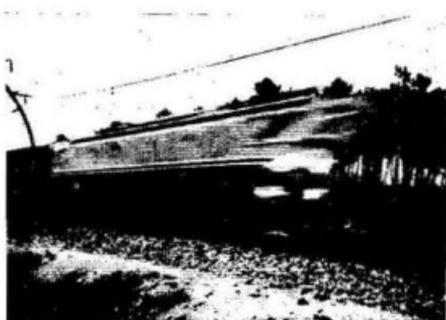
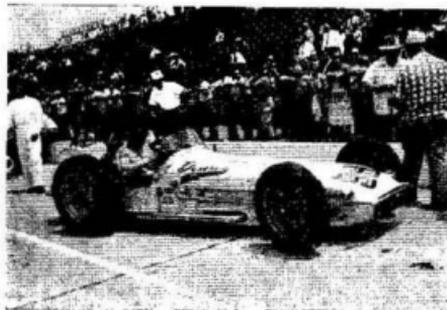
UNE HISTOIRE EXEMPLAIRE

Nous y voilà : certes, la vitesse, en soi, n'est pas nocive à notre corps, mais à condition qu'elle ait la place devant elle pour s'épanouir. Admettons que, pour aller chez le boulanger du coin, vous vouliez foncer à 100 km/h. Il vous faudrait de rudes accélérations pour y parvenir, ne serait-ce qu'un dixième de seconde... Cette histoire vous semble folle ?... Elle est, au contraire, merveilleusement exemplaire ; elle montre que, pour parcourir une distance donnée, une certaine vitesse est seule adaptée. Si votre doigt veut aller d'un point à l'autre de cette page, il ne devra pas filer trop vite ; de même, il est une vitesse adaptée à un achat à la boutique d'en face ; c'est peut-être celle d'un sprinter, mais ce n'est certainement pas celle d'une auto de course.

Voilà donc où nous voulions en venir : les vitesses atteintes par les avions ne sont plus en harmonie avec le domaine qu'ils doivent parcourir. Déjà à 1.100 km/h., les « Sabre » durant la guerre de Corée, ne pouvaient plus manœuvrer : le temps d'apercevoir un avion ennemi, un obstacle ; le temps d'enregistrer cette perception, d'élaborer une décision en réponse ; d'exécuter cette décision, de la transmettre aux mécanismes ; le temps que l'avion obéisse à cet ordre, et la situation n'était plus la même ; l'avion ennemi était déjà passé ! Evidemment, les nécessités du combat aérien exigent de rapides évolutions, et un avion de transport n'a pas à prendre de virages très courts. Cela n'empêche pas que, étant données les distances qu'il doit franchir, tout avion trouve fatalement son plafond de vitesse au-delà duquel il n'est plus adapté au vol qu'il doit effectuer.

Une accélération de 3 g. (trois fois l'accélération de la pesanteur) est admise comme la limite de ce qui peut être affronté sans risque trop grave par un pilote bien entraîné.

Or, si l'on calcule le rayon de courbure que peut décrire un avion volant à 2.400 km/h., pour ne pas soumettre son pilote à une accélération supérieure on découvre que son virage doit avoir au moins 15 km de rayon !... Un aviateur découvre sur le sol ce qu'il cherchait, il fait demi-tour ; mais il ne pourra repasser qu'à 30 km. du point voulu, ou bien achever un cercle de 94 km ! Même à des vitesses moindres, le pilote n'ose plus toucher le



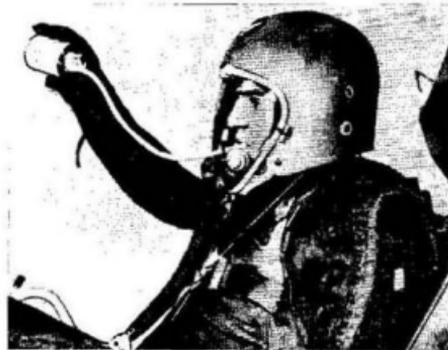
manche à balai ; il sait qu'il sera gravement « sonné » dès la moindre amorce de virage. Tous les physiologistes de l'air ont dénoncé, et les troubles physiques et les dérèglements psychologiques qu'une telle fantaisie pourrait occasionner. Tout le monde est d'accord : l'aviation de chasse pétine, limitée par les possibilités de ses pilotes. Elle doit passer la main aux engins sans hommes.

Or, il n'est pas question de soumettre les passagers commerciaux à 3 g. Il n'est pas question de lancer des avions en ligne droite comme un obus sans aucune possibilité de manœuvre. Sans même parler de la nécessité d'atterrir à faible vitesse, nécessité qui limiterait les vitesses de croisière (la technique pourra remédier à cela par le « décollage vertical »), sans parler des terribles « embarquées » que fait l'avion vers les 2.000 km/h., nous nous trouvons devant une limite : l'avion ne peut plus virer, ne peut plus évoluer. A l'échelle des parcours français et européens ces vitesses ne sont d'ailleurs pas justifiées si elles le sont à l'échelle des parcours intercontinentaux...

L'aviation commerciale est en train de conquérir les 800-900 km/h. avec les gros quadri-réacteurs. Elle atteindra bientôt sur les lignes transatlantiques les 900-1.000 km/h. Ces vitesses infra-soniques pourront être appliquées à l'Europe, bien que sur un parcours Paris-Londres, le gain de 200 km/h., soit assez faible par rapport au temps toujours perdu sur les routes à la sortie de

Paris ou de Londres, et des formalités de douane et de police. Et voilà le plafond que nous annonçons.

Plus loin, surgissent les difficultés du « mur » sonique, et aucune ligne commerciale ne pourra être exploitée autour des 1.100 ou 1.200 km/h. Sans doute pourra-t-on « sauter le mur » et mettre l'avion commercial dans le sillage des plus actuels bombardiers à 1.600-1.800 km/h. Mais à de telles vitesses, qui ne sont pas pour demain, seuls seront adaptés les très grands parcours intercontinentaux. Sur Terre, d'autre part, les plus grandes étapes n'auront jamais plus de 20.000 km. (si l'étape est de



REPAS DANS L'ESPACE...

Vêtu d'une combinaison interplanétaire, cet aviateur américain montre la manière dont il se nourrit au cours d'un vol dans l'espace.

En effet ce « biberon » spécial a été mis au point dans les laboratoires de l'intendance de l'Armée Américaine à Chicago. Rempli de nourriture semi-liquide, sus de viande de légume ou de fruit, il permet aux voyageurs de l'espace d'absorber ces ingrédients dans une atmosphère dépourvue de pesanteur.

21.000, on passe « par l'autre côté » et elle n'est plus que de 19.000). Les vitesses aujourd'hui conquises par les militaires et qui nécessiteraient un équipement spécial pour les passagers sont à l'extrême limite de nos possibilités d'adaptation.

Il est vrai que dans les espaces interplanétaires des vitesses d'un autre ordre seront exigées, mais là encore, l'omnibus pour la Lune ou l'express pour Mars n'iront pas une vitesse proche de la lumière. Il faudrait imaginer la navigation interstellaire et non plus seulement interplanétaire pour en venir à des vitesses dignes des romans de la science-fiction.

On en revient toujours là : nous ne prenons pas notre auto pour aller chez le boulanger, ni l'avion pour une course en banlieue.

(Copyright Détente. Air Liquide).

Boucherie Chevaline

Jean IAFRATE

Rue République - La SEYNE

Succursales :

Rue Vincent-Courdouan - TOULON

Place de l'Eglise - PONT-du-LAS



POUR VOUS, MONSIEUR



LE COIN DU BRICOLEUR

SI VOUS AVEZ DES GUIRS MOISIS !

Les moisissures du cuir sont fréquentes, notamment sur les chaussures qu'on a quittées, mouillées, ou abandonnées un certain temps dans un réduit humide. Voici comment remédier à cet inconvénient.

Avec un chiffon imprégné d'un peu d'essence de térbenthine vous aurez vite fait de faire disparaître les traces de moisissures. Il vous restera après à donner au cuir sa souplesse. Frottez vigoureusement ce cuir avec du suif additionné d'un peu d'huile pour en faciliter la pénétration. Enlevez le lendemain l'excès de graisse et séchez comme d'habitude.



POUR PROLONGER LA DURÉE DES HAMACS, DES GORDAGES ET FILETS !

Faites-les tremper d'abord une heure ou deux dans de l'eau où vous aurez dissous une cinquantaine de grammes de savon

blanc ; essorez l'objet entre vos doigts, (mais surtout ne le sèchez jamais), et plongez-le dans un bain de sulfate de cuivre dissous dans l'eau à raison de 20 grammes de sulfate par litre.

Trois-quarts d'heure après, sortez-le, faites-le sécher au soleil.

Vous éviterez par ce procédé les déâts d'insectes et les moisissures.



POUR ENLEVER À VOS RÉCIPIENTS LES ODEURS D'ESSENCE OU AUTRES

Pour enlever, les odeurs tenaces de vos récipients vous employez très souvent l'eau de Javel. Mais ce produit laisse à son tour une odeur âcre et attaque les parties métalliques.

10 grammes de chaux vive dans un demi-verre d'eau que l'on fait délayer pour obtenir un lait de chaux. Vous versez alors ce lait de chaux dans votre récipient à déodoriser et vous agitez deux ou trois minutes de chaux de chaux (poudre de chlore).

Vous agitez le récipient de façon que l'intérieur soit mouillé en tous ses points, jusqu'au lendemain, vous laissez les choses dans cet état, puis arrosez avec une dernière fois, vous videz le récipient avec vous rincez soigneusement à grande eau et mettez à sécher.

Toute odeur aura désormais disparu.



POUR METTRE EN BOUTEILLE LES CONSERVES DE SAUCE TOMATE

Il est inutile de perdre son temps à essayer de faire passer la sauce de l'entonnéir à la bouteille à l'aide d'un fil de fer ou autre instrument aussi mal adapté. Utiliser simplement une ventouse en caoutchouc, servant à déboucher les évier. Naturellement, la dimension devra être en rapport avec celle de l'entonnéir utilisé.

Il suffira alors de verser la sauce dans l'entonnéir et d'exercer une légère pression avec la ventouse ce qui aura pour effet de chasser la sauce dans la bouteille.

POUR VOUS, MADAME

PARTONS D'UN BON PIED AVEC DE JOLIES MAINS

Ne dites pas : « En vacances ça n'a pas d'importance ! Je soignerai mes pieds après » et pendant ce temps-là aussi, mes ongles se repoussent d'avoir subi une année de vernis ». Non !... ce n'est pas vrai et ce n'est pas une solution. Vous devez soigner vos pieds et vos mains plus que jamais. Nous allons voir comment, si vous le voulez bien ?

Partons d'abord de vos mains : malgré le sport et le grand air qui les mettent à une rude épreuve, vous devez vous en occuper très sérieusement et ceci dans votre intérêt, afin de les retrouver aussi agréables à regarder, à la rentrée.

Dès les premiers jours de vacances consacrez leur quelques minutes quotidiennes. Ne pensez pas seulement à vos ongles ; massez tous les soirs le dos de la main, chaque doigt à la fois, que la paume avec une bonne crème grasse que l'on trouve très facilement dans le commerce. Massez toujours en remontant vers le poignet.

Faites vos ongles une ou deux fois par semaine. C'est une preuve de propreté et de bon goût ; inutile d'être manucure pour cela !... Voici quelques petits conseils qui vous aideront beaucoup :

1. - Enlevez l'ancien émail avec un coton

limbé et dissolvant, en cas de préférence. Frottez doucement en grattant.

2. - Limez avec une lime émeri en partant des côtés vers le centre ; ne limpez jamais et profondément dans les coins, l'ongle doit garder sa forme ovale, il n'en sera que plus gracieux.

3. - Polissez toujours vos ongles avec une poudre ou pâte à polir pour les fortifier et stimuler la circulation.

4. - Faites-les tremper dans une eau tiède et savonneuse afin d'adoucir les petits peaux, ensuite enduisez le contour de la cuticule avec une crème à ongles qui éliminera les peaux mortes et nourrira l'ongle par sa matière. Repoussez-les avec un bâtonnet de bois très doucement. Essayez, massez avec une crème nourrissante, ou huile.

5. - Appliquez toujours une base avant votre vernis ; elle protège l'ongle et agit en temps qu'adhésif entre l'ongle et le vernis coloré. Passez toujours deux couches de votre vernis coloré.

Ne séchez jamais votre vernis au soleil ni devant un ventilateur.

Si vous avez les ongles très fragiles, c'est-

à-dire cassants, posez un lacis adhésif ultra-fin sur vos ongles trop faibles (on ne trouve dans le commerce), massez ensuite votre vernis.

Solènez vos mains, ne les séchez jamais, même si vous devez faire de gros travaux ménagers ; pour cela, portez des gants, ils sont indispensables à toute femme soucieuse de son raffinement. Quoi de plus joli que de jolies mains ?

« Et ses pieds ?... Les malheureux ! Ne sont-ils pas à plaindre ? Avez-vous que nous les mettons très souvent à une rude épreuve, comme s'ils étaient « invariables », il faut avoir recours, pour les soigner à un médicament spécial, et je ne vous parlerai pas des soins à appliquer, mais simplement de quelques conseils utiles pour leur entretien et leur embellissement.

Les professeurs de podologie mettent en accusation les talons hauts. Ils sont une catastrophe permanente et surtout, les escarpins sont des instruments de torture — portés continuellement — et provoquent les pires maux sur la démarche, la structure du pied et même sur la colonne vertébrale. Ils arrivent à enlaidir la forme du mollet et donnent aux orteils une forme

VIE DU FOYER

POUR VOUS, MADAME



de marteaux. Ne vous étonnez plus après cela d'avoir des « cors » ! Les professeurs sus-nommés terminent cette mise en accusation en affirmant que « le pied est, au XX^e siècle, la seule partie du corps, comprise ».

Donc, en vacances, pas de talons démesurés... mais non plus, pas de ballerines extra-plates. Pourquoi, pas de ballerines, sans aucun soupçon de talons ? Parce que cela accuse la démarche, sur le talon, d'abord appelée « marche italienne », atténuée la cambrure du pied et provoque tous les maux dus aux escarpins.

Marchez, marchez beaucoup, où que vous soyez, c'est le meilleur sport féminin ; mais avant cela faites ces petits soins indispensables :

1° - Prenez d'abord un bain de pieds ; essayez bien, surtout entre les orteils pour éviter les mycoses et l'eczéma ;

2° - Frictionnez vos pieds avec de l'alcool camphré, il vous apportera désinfection, rafraîchissement et bien-être.

Si vos pieds sont « extra-fragiles » massés aussi avec une crème adoucissante pour assouplir l'épiderme et... Partez d'un bon pied !...

A LA MONTAGNE

La marche en terrain difficile, accidenté est la meilleure pour l'entretien de vos pieds. Si c'est un terrain plat, allez nus-pieds ; rien de meilleur pour affiner les chevilles. Profitez aussi du soleil (encore et toujours lui) où que vous soyez, il cicatrise les cors !...

Pour les longues randonnées pédestres, ne portez pas de semelles de cuir : portez de la corde, encore et toujours de la corde ! Pensez aux incantaginaires basques qui ne portent que l'espadrille à empaigne de toile et à semelles de corde. Cela vous donnera une démarche très gracieuse, dansante, « allée »...

POUR CELLES QUI N'AIMENT PAS MARCHER...

Vous n'aimez pas la marche ? Pas le soleil ? Faites ces quelques mouvements, ils vous aideront beaucoup :

1° - Marchez sur la pointe des pieds, sautillez à travers votre chambre ; sautez à la corde, même !

2° - Montez les escaliers, dix, vingt fois sur la pointe des pieds aussi, baissez et relevez la pointe des pieds.

3° - Allongez les jambes tendues, baissez et relevez la pointe des pieds.

Alignez pour l'entretien des ongles, de la même façon que pour vos mains : posez vos pieds jusque sous la voûte plantaire, le talon et le tendon d'Achille.

Et maintenant, si mes petits conseils vous sont de quelque utilité, allez joyeusement danser (arandoles et... « charleston »), et applaudir ! fions les enlaidies et soleil radieux.

Bonnes vacances, chères petites amies sœurs...

NICOLE ROUSSEL.



ENSEMBLE « GAPI »

Zéphir à carreaux en rose et blanc, vert et blanc, jaune et blanc, bleu et blanc.

Il est d'une seule pièce et s'entille comme une combinaison.

(Chez MARYTHE, 3, rue Lagane, à La Seyne).

Pour vos *Coillettes*
de Printemps
et pour toutes vos Cérémonies

Consultez le choix incomparable de Lainages Haute Couture et Classiques, les exclusivités en Soierie et Nouveautés de Lyon

A LA BOULE D'OR

84 à 90, Cours Lafayette, TOULON

La Maison de la Qualité

LA FEMME PRESSÉE

Nous avons noté ce mois-ci pour vous :
1.200 — Tout un choix de braccetti, qui donneront de la grâce à vos robes légères. En perles rondes de différents coloris : blanc, bleu et jaune, gris et rose.

2.450 — Les colliers assortis aux braccetti, ils sont sur trois rangs de perles.
3.900 — Les larges rayures sont à la mode. Elles ont l'avantage de grandir une femme petite, si elles sont portées dans le sens vertical, et de faire paraître plus petite une femme grande.

Vous les trouverez ici dans un boudoir à manches longues dans les tons : orange et blanc, vert et blanc, bleu et blanc.

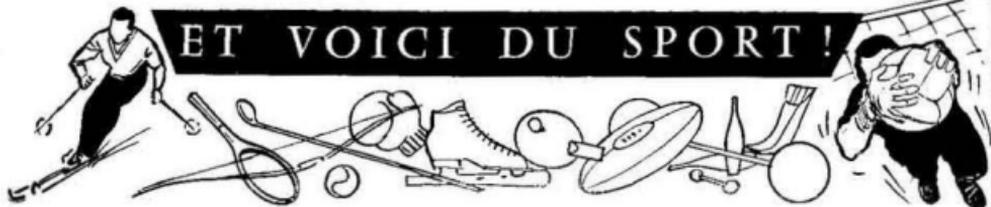
Vous pourrez compléter le boudoir par un short assorti dont le prix est de : 2.250 fr.
MARYTHE - 3, Rue Lagane
La Seyne

3.920 — Pour les hommes qui craignent particulièrement la chaleur, et qui ont le souci de leur élégance, voici une idée particulièrement réussie : une chemise-veste, qui, comme son nom l'indique tient de l'une et de l'autre. Elle est en imitation shantung, dans les tons gris clair et grège. Manches chemise, trois poches et 2 ouvertures de côté. Nous devons cette création à la marque « La Lionne ».

4.850 — La même veste, mais en raphiafine, un tissu plus lourd. Les tons sont : gris métallique et vison.

5.000 — Un pull-over à manches longues particulièrement élégant, en laine fine pour les soieries un peu fraîches. Découleté en pointe. Emmanchures et encolures diminuées. Jaune, bordeaux ou vert foncé. Marque « Le Boléro ».
C. CAMBRESIER, Chemisier,
6 bis, Rue Cyrus-Hugues,
La Seyne

6.500 — Un maillot en tergal avec petite jupe, aux charmantes impressions jaune, gris et blanc sur fond gris clair.
Il a deux avantages : le 1^{er} de bien mouler le corps, et le 2^e de sécher instantanément.
MARYTHE - 3, Rue Lagane
La Seyne



ET VOICI DU SPORT !

Flashes sur le Sport aux F. C. M.

La coupe inter-ateliers de football a obtenu un très joli succès. C'est finalement la formation des Mous-sèques qui en battant la Chaudronnerie par 3 buts à 1 s'est adjugée le précieux trophée.

L'équipe gagnante avait la formation suivante :

Grassiano ; Ranuccini ; Gabella ; Demichels ; Asquoët ; Augier ; Bessone ; Ambroggio ; Navello ; Gay ; Gozzoli.

..

Le challenge bouliste des F.C.M. a obtenu un record d'engagements, c'est en effet 108 joueurs qui au moment du tirage au sort, étaient prêts à en découdre sur la place Noël-Verlaque.

La victoire est revenue à l'équipe Baudin, Bordigoni, Marengo, qui a battu l'équipe Auramo, Agostini, Macario, par 13 points à 6.

..

Le samedi 13 juin a été la nuit des boxeurs de l'A.S.F.C.M. Ce n'est pas une réunion de boxe avec des combats inédits que devaient nous offrir les responsables de cette active section ! mais une soirée dansante, qui n'a pas manqué d'obtenir un légitime succès. Bientôt on pensera aux choses sérieuses !..

..

Pendant cette même soirée, Francis Magnetto, qui compte beaucoup d'amis dans nos Chantiers, remportait un magnifique succès à Hyères.

et devenait champion de France de la catégorie poids-lourds.

..

La section d'athlétisme de l'A.S. F.C.M. a participé avec bonheur aux championnats du Var 1959.

En séniors féminines : relais 4x100 1^{er} A.S.F.C.M.

En minimes masculins : 750 mètres : 1^{er} Naud (A.S.F.C.M.) ; 2^e Renaud (A.S.F.C.M.).

Hauteur : 1^{er} Renaud 1 m. 40 (A.S.F.C.M.) ; 2^e Naud, 1 m. 25 (A.S. F.C.M.) ; 3. Agaccia 1 m. 20 (A.S. F.C.M.).

Relais : 1^{er} A.S.F.C.M. en 31^{''} 3/10^e

Voilà de beaux résultats et toutes nos félicitations aux jeunes champions.

..

La section cycliste ne reste pas inactive, après le circuit de Cotignac, voici les résultats du Grand Prix de St-Jean à La Seyne.

Fino, Poulouain et Villon Paul, se sont taillés la part du lion dans les éliminatoires cadets.

En vitesse cadet c'était Poulouain, de l'A.S.F.C.M. qui enlevait la 1^{re} place, cependant que Gianelli toujours de l'A.S.F.C.M. terminait 2^e. de la finale des seconds.

Résultats flatteurs pour les dirigeants.

..

L'équipe de football a terminé maintenant sa saison, et en disposant de Garéoult se retrouve vice-champion du Var.

Pour une première saison le résultat n'est pas à dédaigner et tout à l'honneur des actifs joueurs et dirigeants.

..

Le rugby prépare sa future saison et un nouveau bureau a été mis sur pieds. Voici la composition de ce dernier :

Président général : M. Veysièrre, directeur des F.C.M.

Président actif : M. Persoglio Edmond.

Vice-présidents : MM. Berretta ; Baudena ; Crema ; Curet ; Derovère ; Massardier.

Secrétaire général : M. Maria.

Secrétaire adjoint : M. Risticoni.

Trésorier général : M. Reyre.

Trésoriers adjoints : MM. Luquet et Sias.

Commissaire aux comptes : M. Baschiéri.

Commission des Travaux : MM. Manavella ; Baudena ; Sias ; Blachère ; Follis ; Arthaud ; Simondi.

Commission des Fêtes : MM. Gailhac ; Blachère ; Reyre ; Arthaud ; Belletini ; Navarro ; Simondi.

Commission de Propagande : MM. Crema ; Risticoni ; Navarro.

Commission sportive : MM. Massardier ; Pinardeau ; Gailhac ; Simondi ; Arthaud ; Fagnon ; Rey.

Licences : MM. Maria et Gailhac.

Commission des Sports F.C.M. : M. Blachère.

SI NOUS PARLIONS UN PEU DE... " LA PÉTANQUE "

Reine de notre Midi

Voici l'été revenu, avec son cortège de promesses alléchantes : la plage, les congés, les départs en vacances, les week-end au cabanon (qu'on nous pardonne d'avoir glissé ce terme saxon mais très à la mode) et le complément à tout ce programme, bien chez nous, comme dirait Jean Nohain : les boules, plus précisément la pétanque. Ah, cette pétanque, lequel d'entre nous n'y pense, surtout par ces journées ensoleillées, c'est justement en y songeant que nous avons voulu vous entretenir de ce jeu qu' nous passionne tous, petits et grands et qui, en Provence, est véritablement devenu le

en arriver à ce qu'il est à ce jour, c'est-à-dire parfaitement organisé avec Sociétés, concours richement dotés, et championnats sur le plan national ; de nouveaux joueurs commencèrent à se faire un nom ou un sobriquet, les Pignol, You You Morando, Roso, Lichou et Basso Paul ; plus près de nous Henri Roso, Denans, Lambert, Pinot, les regrettés Cadicre et Gras ou encore Gravassac, La Cabre ; à Toulon : Baldi, Matraglia, Borsi, Roggéro ; Petit Fernand à Marseille, et même à Paris, dans la Capitale, Jo Arama qui vient de se distinguer à la Télévision dans l'émission la « Tête et les Jambes ».



YOUYOU MORANDO. (Seynois)



GALANOTTI. (Marseillais).



BALDI. (Toulonnais)

Sport-Roi, balayant l'ancien jeu « National », connu également sous le nom de « jeu du cadre » ou encore « Lyonnais » et qui dans le Midi, ne se pratique guère plus qu'à Nice.

Nous ne vous ferons pas l'injure de vous apprendre les règles de la pétanque, mais plutôt de faire, en quelque sorte, l'historique de ce jeu dans notre région.

On peut dire que jusqu'à la veille de la grande guerre, celle de 14, on jouait surtout à la longue. Les vedettes de l'époque avaient nom : Parpelet, Le Grelé, Jambon, Victorin, dit le Bouc, Narigon, Olmo, Hideox, seul survivant, Bérenguier, Thomas, Courbon pour ne parler que des Toulonnais ; côté seynois, nous avions, Rampal dit la Poire, Silvy dit Pipette, tué au champ d'honneur, Viale dit Vinaigre, Marro dit Maccaron, une des célébrités de l'époque, amputé d'une jambe, lors de la grande tourmente, il y avait encore Susini dit Mon, Davino dit Pino, etc, etc...

Après la guerre, la pétanque se mit à gagner du terrain. Des joueurs comme Hideox s'adaptèrent vite à ce nouveau jeu dont la vogue ne cessait de grandir pour

Comme on peut s'en rendre compte aisément, ce jeu qui sent la bouillabaisse et l'aioli, comme le dit une chanson qui eut sa vogue, a vraiment acquis ses titres de noblesse ; chez nous, aux Forges et Chantiers, nous avons nos champions pour ne citer que Baudin, Marengo, Bordigoni, Scatena, Ayello, Pasero et Del Tedesco.

Tous les ans, un grand challenge est mis en compétition et nous pouvons affirmer qu'il est très suivi.

Pour finir, il ne nous reste plus qu'à souhaiter à tous nos boulomanes beaucoup de succès, ne jamais connaître « Fanny » et surtout la plus saine des détenteurs, sous le ciel le plus bleu qui puisse exister

P.L.

Nous signalons à toutes fins utiles, qu'au sein de l'A.S.F.C.M. il existe une section bouliste, dont le responsable est Monsieur Edouard Gilly, qui est très compétent en la matière.

Le bureau en est ainsi constitué : Président : Scatena ; Vice-Président : Del Tedesco ; Secrétaire : Gilly ; Secrétaire-adjoint : Avramo.

Les Méaventures de Marmaduke WESSON

Roman policier de Charles de RICHTER

RESUME DES NUMEROS PRECEDENTS

Marmaduke Wesson qui est cassier dans une banque de Marsate (Analeterre) est poursuivi par une bande de gangsters qui ont fureté la morte de son frère, ont tenté de le tuer à coups de mitraillettes, et ont provoqué un accident d'automobile dont Marmaduke sort assommé.

Trois gangsters ont tenté de l'interroger et l'ont laissé avec sa dignité souveraine Mrs. Gordine. Mais que fait Betty Springfield la jeune fille dont Marmaduke est amoureux ? Et Marmaduke se demande s'il n'est pas victime d'un doublement de la personnalité. Mais l'inspecteur Wedchouse est entré en scène.

Il a conseillé à Marmaduke d'accepter d'entrer en contact avec une bande de gangsters. Marmaduke est enthousiasmé, a accepté et il a un rendez-vous avec ses persécuteurs dans une maison mystérieuse.

VII

M. MARMADUKE WESSON FAIT UNE PROMENADE EN MER

Marmaduke Wesson ne devait pas oublier de siéger les quelques heures passées en pleine mer en compagnie des gens que le sort s'était plu à lui infliger comme compagnons.

Il dut de ne pas devenir complètement fou, au mal de cœur abominable qui le saisit dès l'instant où le canot doubla la Jete de Ramsate et qui ne lui laissa pas une seconde de répit jusqu'à ce qu'il ait remis « le pied sur la terre ferme » et ce, le mystère un fois résolu.

Au début, les ordres de l'inconnu avaient été strictement exécutés, mais dès que le jour eut ne tarda pas à être — et l'on pouvait difficilement parler de teinte — la surveillance ne tarda pas à se relâcher, inutile de dire qu'il ne chercha en aucune manière à en tirer parti ; il était bien trop occupé autrement.

La mer pourtant n'était pas précisément mauvaise, mais un petit vent de noroit — vent assez fréquent dans ces parages — échauffait le flot en une multitude de petites vagues ; insuffisantes, peut-être pour incommoder un navire de fort tonnage, mais parfaitement capot, en tout cas, de se jouer d'un canot automobile naviguant à petite allure et mettant souvent en panne.

Or, c'est précisément ce que faisait le canot où gisait Marmaduke Wesson. Si, dans la première partie du voyage il avait filé à toute vitesse, bondissant pour ainsi dire, joyeusement au-dessus des lames et colant, ceux moussaches d'écumée de chaque côté de son étrave, il se contentait maintenant de demeurer stationnaire. A moins que le moteur ne fut relancé pendant deux ou trois minutes, histoire de corriger à drève trop forte.

L'on était, en effet, parvenu à cet endroit de la mer du Nord où tôt ou tard passerait la « City of Canterbury » au cours de son voyage de retour, et l'inconnu qui avait son plan, n'avait garde d'être pris en défaut.

Enveloppé dans un grand ciré et coiffé d'un sacrot qui lui donnait un air ou ne peut plus vieux pêcheur, il était assis à l'avant, aux côtés du propriétaire du canot et tout en tirant sur une courte pipe, surveillait sans relâche l'horizon à l'aide d'une puissante jumelle. Il commençait à s'enervier et à plusieurs reprises avait déjà juré brutalement, quand enfin il se leva. Dans les jumelles de ses jumelles, un navire venait d'apparaître et tout lui permit d'espérer qu'il s'agissait bien de la « City of Canterbury ».

— C'est elle ? Questionna l'homme qui conduisait le canot.

L'inconnu lui passa les jumelles, et l'homme ayant regardé à son tour, approuva en se rasseyant.

— Pas d'erreur possible. C'est bien elle. Alors, qu'est-ce qu'on fait ?

L'inconnu avait tout prévu et il se mit en devoir d'exécuter son plan.

— La fusée, ordonna-t-il en se tournant vers un de ses hommes qui aurait dû être en train de veiller sur Marmaduke Wesson, mais qui, fatigué de travail, avait allumé cigarette sur cigarette.

— O-kay, grogna l'homme.

— La sirène maintenant, commanda l'inconnu.

La sirène mit longuement, se fut, puis recommença. L'homme debout, tendit l'oreille mais il n'entendit rien en réponse.

— Une seconde fusée, glapit-il, en émettant un juron.

Elle s'éleva à peine au-dessus du canot qu'un son lugubre emplît l'espace et péla le sang dans les veines de Marmaduke Wesson. La « City of Canterbury » avait aperçu le signal et répondait à l'aide de sa grosse sirène.

L'inconnu se leva dans l'excitation du moment et, la jumelle collée à ses yeux, suivit les évolutions du gros bateau.

— La chance de diriger le jeu-là ! Il mettez le cap sur nous vite, tous les bidons d'essence à la mer.

Il avait un instant songé à saborder au dernier moment le canot, mais à la réflexion il avait jugé cette perte inutile. Le manque d'essence empêcherait la panne, tout aussi logiquement, et mieux valait perdre quelques bidons soigneusement lestés qu'un bateau d'une telle valeur dont il avait constamment besoin.

L'ordre fut exécuté, et tandis que les bidons s'enfonçaient sous les feds, l'inconnu s'apprêta à jouer son rôle de naufragé et à demander du secours. Avant tout, il fallait éviter qu'on offre de le ravitailler, mais là, il se savait paré.

La distance entre le canot et le navire diminua rapidement, et bientôt, la « City of Canterbury », qui avait allumé ses projecteurs et arrêté ses machines, ne fut plus qu'à quelques encablures. Sur le pont, il aperçut un homme armé d'un porte-voix qui se penchait par-dessus la rambarde.

— Ohé du canot ! Béla la voix. Qu'y a-t-il que nous pulsions faire pour vous ?

L'inconnu fit un cornet de ses mains et répondit en hurlant de toutes ses forces.

— Nous sommes morts de froid et de fatigue, et mes dents est très malade. Il importe de se ramener à terre sans délai. Nous paierons ce qu'il faudra !

Devant l'acte d'humanité nécessaire, l'homme du bateau ne discuta plus.

— All right. Nous allons manœuvrer pour nous rapprocher de vous. Préparez-vous à embarquer dès que nous accosterons.

Les cordes de sifflet, retentirent sur le pont, puis la sonnerie du Chabour transmit aux machines les ordres de la passerelle.

Les hélices brassèrent l'eau à nouveau et obéissant à la barre, la « City of Canterbury » s'approcha à très petite allure et filait par le rangé contre la coque du canot. L'homme était toujours contre à rembarde qui surveillait à la manœuvre.

— Stop ! laça-t-il en se levant la main.

L'ordre fut exécuté et l'homme se pencha vers les pseudo-naufragés.

— Je vous entore l'échelle. Attrapez.

Le échelle de corde qu'il tenait à la main se déroula, et l'inconnu, qui était toujours debout, en saisi l'extrémité.

Fixez-la au flanc de votre bateau pour l'immobiliser et alicey.

L'inconnu obéit et ceci fait, se dirigea vers l'arrière où se trouvait Marmaduke Wesson. Saissant l'infortuné caissier par le collet de son manteau, il le mit debout de vive force.

— Ecoute dit-il à voix basse, tu vas monter le premier, ou plutôt non, le second. Morton passera avant toi et Warner te suivra. Tu es donc encadré, inutile de le dire qu'ils sont armés et ce qui, attends si tu dis la moindre chose qui puisse donner l'œil.

Marmaduke Wesson marmotta quelques mots inintelligibles et soutenu par ses deux gardiens, se vit pousser vers le plieg de l'échelle. Il s'agitait en glissant à chaque pas, mais il n'eut pas plutôt levé les yeux et vu de quoi il s'agissait, qu'il recula épouvanté.

— Mais... mais je ne veux pas ! bêgaya-t-il épouvanté.

Quelque chose de dur se colla contre ses reins, et une voix féroce lui souffla :

— Monte ! ou dans cela...

Il préféra s'en remettre au ciel.

Il se colla contre les échelons et s'agrippa tant bien que mal aux cordes, mais quoi qu'il fit, il n'avait pas l'air d'avancer et sans doute ne serait-il jamais parvenu au faite si son sylvain immédiat ne l'eût encouragé par des poussées énergiques. Des mains, heureusement, le happèrent par les épaules, ditôt qu'il fut à leur portée, et ce lui évita de s'écraser ; de tout son long sur le pont. Son état, en tout cas, expliquait trop bien la requête des occupants du canot et l'officier, qui surveillait l'embarquement, donna aussitôt des ordres pour qu'on le transportât dans une cabine de première.

A peine dans la cabine avec l'infortuné Marmaduke Wesson, le chef de l'expédition reprit son air naturel. Il était dans la place. Il entendait, maintenant, mesurer l'affaire bon train jusqu'au bout.

S'approchant de la couchette où gisait sa victime, il la secoua par l'épaule.

— Mon petit, dit-il, finie la comédie. Tu as un rôle à jouer ici et tu vas le jouer convenablement ou sans cela...

La durée de son regard éclaira suffisamment le sens de la phrase.

— Mais tout en retard, continua-t-il en tirant quelque chose de sa poche, bois ça.

Marmaduke Wesson, hors d'état d'offrir la moindre résistance, prit la bouteille plate qu'on lui tendait et but à même le goul.

Parfait, constata l'homme en la lui reprenant et en com-

Les Méseaventures de Marmaduke WESSON

tant qu'elle était à moitié vide. Quelques minutes de repos et tu verras que ça ira mieux.

Nous n'irons pas jusqu'à dire que Marmaduke Wesson sut levé la main dix minutes plus tard, si par hasard un référendum avait été institué pour connaître les personnes désireuses d'adopter la carrière maritime, mais le fait est que se-on les encouragements paroles de l'inconnu, il allait beaucoup mieux.

— Alors, quelanna ce dernier, ce est prêt ?

Il constata dans les yeux de Marmaduke Wesson une clarté qui ne se y trouvait pas précédemment, et poursuivit :

— Tu sais pourquoi nous sommes ici, donc, inutile d'y revenir. Je te répète seulement encore une fois, que je n'ai aucune mauvaise intention. Je tiens tout simplement à être fixé sur l'identité de ta bande... Après quoi, on pourra s'entendre. Seulement, tu sais ce que je t'ai dit. Nous sommes armés et si tu veux nous rouler, tant pis.

— Mais... voulut protester Marmaduke Wesson.

L'autre lui coupa la parole.

— Ou s'est tout dit. Marche ou prend garde. En tout cas, tu ne prendras pas de pas connaître le chemin de la cale aux autos ?

Il le prit par le bras et ouvrit la porte de la cabine. Deux de ses hommes étaient assis dans la couloir et attendaient.

— Tout le monde est à son poste ? interrogea-t-il.

Les hommes acquiescèrent.

— Oui, patron. Jimmy et Mac Cullin sont dissimulés dans l'auto. Je vous répond qu'ils réservent à ceux qui vont venir une jolie petite surprise.

Ils firent à cette évocation et l'inconnu les imita.

Alors-y. Mais surtout, écrivons qu'on nous aperçoit.

Il surgit sur le pont et se dirigea vers l'arrière où débouchait l'escalier donnant accès à la cale numéro 3.

La petite troupe parvint à l'escalier et disparut. Un relint d'air chaud frappa Marmaduke Wesson en pleine figure et le i presque détailler ; mais on ne lui demanda pas son avis. Les matins qui lui seraient le bras et l'entraînaient et, sorte de pantin sans volonté, il dut obéir aux ficelles qu'on tirait.

Une nouvelle porte fut franchie, et toute la bande se trouva dans l'obscurité complète. Pourtant, l'air était respirable et, au-dessus de leur tête, il y avait le ciel. Ils étaient maintenant dans la cale 3 ; celle où allait se jouer la fin du drame.

Marmaduke sentit ses gardiens s'arrêter et il, comme eux. En même temps, l'inconnu s'approcha et lui glissa à mi-voix :

— Tu vas attendre que tes hommes arrivent, et il est certain qu'ils ne vont pas tarder. Dès que tu les apercevras se dirigeront vers notre auto — tu la reconnais, hein ? C'est celle qui est là-bas

— tu les intercepteras et leur diras de venir te rejoindre. On se charge du reste. Seulement, matignon à toi si tu tentes de leur donner l'éveil. Allez, cache-toi !

Marmaduke Wesson, qui suait à grosses gouttes, se sentit tirer vers le plancher, et non gré, mal gré, prit refuge derrière une caisse. Ses deux gardiens et l'inconnu l'impriment et, coincé entre les trois, il s'endormit.

Dix minutes furent s'écouler, puis, au-dessus du bruit des vagues qui déferlaient contre la coque du navire et du balancement des machines, un autre son s'éleva. La porte de la cale venait de s'ouvrir, livrant passage à deux hommes.

La poigne de l'inconnu se resserra sur le bras de Marmaduke Wesson.

— Tu y es ? lui souffla-t-il.

Les deux hommes, dont on apercevait indistinctement les silhouettes, se frayèrent un chemin à travers les autos de toutes marques. Il était évident que la grande limousine signalée par l'inconnu, était leur but.

La poigne se resserra.

— Vas-y ! siffla l'inconnu. Appelle-les par leur nom. Ça vaudra mieux.

— Mais... bêgaya Marmaduke Wesson au comble de l'affolement, comment voulez-vous que je...

— Obéis, nom de nom, grose-la voix.

Marmaduke Wesson se contenta de trembler et la voix réitéra :

— Vas-tu obéir, oui ou non ?

Devant de silence obstiné, l'inconnu jeta toute prudence par-dessus bord.

— Ah, tu ne veux pas. Eh bien tant pis pour toi, tu vas voir un peu si...

Il pointa son automatique vers un des hommes qui venaient d'entrer dans la cale et qui n'était plus qu'à quelques mètres de la fameuse auto, quand il se retourna dans un brusque sursaut : une main venait de se poser sur son épaule.

En même temps, toutes les lampes de la cale s'allumèrent et une voix glaciale tomba :

— Ça ne vous ferait rien de lâcher immédiatement cet automatique et de lever les bras en l'air ? Vous êtes tous marqués, et nous sommes suffisamment nombreux pour vous réduire à l'impuissance.

L'inconnu s'était redressé comme si une vipère l'avait mordu au talon et avait fait face à cette voix. Il poussa un cri de colère en s'apercevant que la main du dit gros homme braquait un revolver.

— L'inspecteur Woodchoue, s'écria-t-il en obéissant et en jetant pourtant un regard circulaire.

Il vit que le gros homme n'avait pas menti. Des policiers gardaient toutes les issues. Voulait lutter ou simplement équivait à courir à une mort certaine.

— Okay, on est refait ! déclara-t-il en laissant tomber son revolver. Plus besoin de vous planquer vous autres, ni de vous amuser à vous offenser, ça ne ferait qu'aggraver notre cas.

Les deux hommes, qui étaient à ses côtés, se levèrent, tandis que la portière de l'auto s'ouvrait et que deux autres complices apparaissaient.

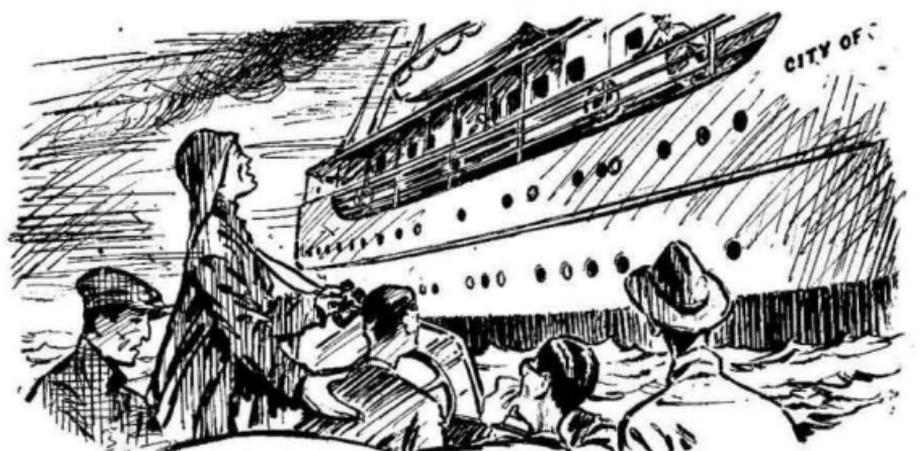
— Tiens ! tiens ! plaisanta l'inspecteur Woodchoue, un joli petit lot ! Bates, voulez-vous débarrasser ces gentlemen de leurs revolvers et vous assurer qu'il n'y a plus personne de dissimulé ici ?

Le Sergent Bates, aide de deux policiers, accomplit ce petit travail, tandis que l'inspecteur Woodchoue, juché sur une caisse sifflait, le petit air qu'il scannait tant affectueusement.

Quand tout le monde eut les menottes au poing, il se décida à rentrer son arme et rogneranda :

— Ma parole, c'est bien la première fois que j'arrête une bande au complet sans que son chef ou le maître de ses membres ne crie au défilé de justice, et ne m'accuse d'avoir commis le plus colossal erreur du siècle ! Faut-il que vous soyez sûr de la sûreté de nos renseignements, tout de même !

Un retournement était en train de s'opérer dans l'esprit de l'inconnu. Tout ce qui lui avait paru suspect s'éclairait maintenant.



Dessin de ZVEGA

Les Mémoires de Marmaduke WESSON

Parbleu, comment avait-il été assez bête pour donner tête basse dans le panneau. Mais cet imbécile de calaisier était à la noce de la police ! ce n'était qu'un vulgaire, qu'un infâme indicateur !

Il se tourna vers l'inspecteur Woodhouse et vomit plus qu'il ne prononça :

— Comme si votre sale argent n'avait pas bien fait son petit travail de mouchardage ! Que je le repince celui-là ! Mais où est-il passé ?

L'inspecteur Woodhouse se posa la même question, et faisant un pas en arrière, jeta les yeux derrière la caisse où l'instinct d'avant avait saisi le chef et ses deux acolytes. Il ne fut pas long à trouver ce qu'il cherchait.

En entendant une voix inattendue et en voyant la lumière, Marmaduke Wesson s'était retourné et s'était cru brutalement fou. L'homme qui s'était trouvé devant lui était l'homme de Margate, l'homme qui l'avait fait boire et qui s'était si étrangement joué de lui. Derrière cette vision affolante, son raison n'avait pas tenu. Pousant un profond soupir, que nul n'avait perçu, il avait gisé au sol et n'avait plus ouvert les yeux.

Il n'était proprement évanoui.

VIII

M. MARMADUKE WESSON ENTREVOIT

LES CLOCHES DU MARIAGE

Marmaduke Wesson était étendu sur le sofa de son studio. Il faisait un admirable après-midi et, dehors, un bouquet s'égalait joyeusement, tandis que des lames de soleil se découpaient à travers la jalouse contre le parquet clair.

Il n'était pas seul car, assise à côté de lui, il y avait une grande jeune fille blonde à l'allure sportive qui lui tenait la main.

En tous deux écoutaient le récit que leur faisait un gros homme, recouvert tout à tour à s'étonner le front et à avaler de la bière : l'inspecteur Woodhouse. Il y avait déjà un bon moment qu'il parlait et, pas une fois, ses interlocuteurs ne l'avaient interrompu.

— Vous comprenez, excellents-t-il, le marché aux métaux précieux de Londres était intriqué par l'afflux incessant d'or de provenance incertain sur lequel les vendeurs se refusaient à fournir la moindre explication. Tout permettait de supposer qu'il s'agissait d'or volé sur le continent et introduit en fraude en Angleterre. Mais voilà toutes nos suppositions, nous n'arrivions pas à découvrir les voies et les moyens dont on se servait pour faire passer ces lingots d'or — résultat de cambriolages de bijouteries, et de banques — à notre nez et à notre barbe.

C'est à lors que le hasard, ce grand Dieu des poètes, vous jeta dans mes bras, ou plutôt, contre mon vœu, j'aurais été malade que vous auriez passé à côté de moi, bon bandit couronné encore. D'un regard, je vous d'un air agréable rotundité, et grâce à cela nous entrâmes en conversation.

— En contact immédiat, continua Miss Springfield en souriant. — Si vous voulez, coméda l'inspecteur Woodhouse. Un autre que vous se serait jeté contre moi que je me serais contenté de bronner et que j'aurais passé outre, mais quelque chose dans votre physionomie me frappa. Vous étiez hagard. Exactement le visage d'un homme qui vient de commettre un mauvais coup. Je ne vous aurais pas reconnu sur le rhampo que je vous aurais mis la main au collet ; mais je me souviens à temps vous avoir vu à la Westminster. On peut n'importe toujours se tromper sur le compte d'un homme, surtout quand il est calaisier ; c'est pourquoi j'entrepris la conversation et, généralement, assez adroitement, une petite valse au pub le plus proche.

« Je ne fus pas long à me féliciter de mon flair, il y avait quelque chose de louche, et plus vous alliez, et plus je me sentais intéressé. C'est au point où vous arrivâtes à la lettre de menace et que j'appris votre voyage en France et le petit incident du retour d'où tout juste si je n'étais pas allé de vous asseoir une tige dans le dos et de vous criser ; merci. Vous venez de m'apporter la solution du problème qui me hantait — ainsi que toute la police — pendant des mois. Je savais maintenant comment la bande s'est prise à entrer son or en toute impunité. Elle en faisait fabriquer des unités orlans' au sofa de frêne et recevait d'ailleurs toutes les douanes se serait jama' amusé à inspecter d'innocents outils dans le coffre d'une armoire à bijoux. »

— Évidemment, hasarda Marmaduke Wesson qui avait écouté cet exposé sans ouvrir le poilière des yeux. Je comprends très bien l'importance de ce que vous m'avez dit.

L'inspecteur Woodhouse ne le lâcha pas achever.

— J'y arrive. Je savais le vrai employé, mais cela ne me disait rien sur les personnes mêlées à l'affaire. Évidemment, j'aurais pu donner un coup de fil à la nuit même chez vous et j'aurais été sûr de ne pas faire chou-blanc. Mais cela est certain, j'aurais dû de me tomber sur du simple menu fretin. Or, je voulais plus que tout autre la bande. Et non seulement cela, mais encore une indication précise sur l'endroit où les documents intéressants seraient à ma disposition.

« C'est pourquoi je vous conseillai de vous trouver chez vous et de faire le signal convenu ; je voulais que nos adversaires vien-

nent à votre appel et je le voulais dans un but bien précis : simplement pour qu'ils vous entraînent et vous conduisent à la maison ignorée où se trouvaient Miss Springfield. »

— C'est pour cela que vous leur avez téléphoné ?

— Oui.

— Ils auraient pu vous glisser entre les mains ? Suggéra Miss Springfield.

L'inspecteur Woodhouse secoua la tête.

— Non, toutes les précautions étaient prises. Mes hommes dans le village auraient été rôtés avant qu'elle n'aurait pas échappé aux barreaux suivants. Tout avait été prévu. Nous ne pouvions pas échouer.

— Et ensuite ? questionna Miss Springfield que ce récit de sensation commençait à ennuyer.

— Ensuite ? Eh, mon Dieu, c'est bien simple. Sitôt que je suis où se trouvait la maison, je préparai mon plan d'attaque et je débouchai un de mes hommes à Londres chercher des tuyaux dont j'avais absolument besoin. Je consultais l'empressement de la maison à minuit moins le quart ; à dix heures du matin j'avais mes renseignements complémentaires. Je n'aurais plus qu'à agir.

— Vous auriez pu vous contenter de donner l'assaut à la maison ? hasarda Miss Springfield.

L'inspecteur fit la moue.

— On aurait risqué d'avoir des morts et puis, je vous le répète, je voulais surtout la bande. C'est pourquoi j'ai employé un moyen énergique pour décider le chef à jallier le bateau qui ramenait l'autre.

J'ai joué sur sa psychologie de chef de bande jaloux de son autorité et n'entendant pas qu'un autre marche dans ses plate-bandes, il ne pouvait pas agir autrement. Vous avez vu que j'aurais raisonné juste.

En effet, murmura Marmaduke Wesson d'un air rêveur.

L'inspecteur Woodhouse se tourna vers lui et lui tendit la main.

M. Wesson, dit-il, je sais très bien que j'ai agit assez rationnellement aux yeux et je vous en fais mes excuses. Mais la loi justifie les moyens. Grâce à vous un trafic honteux est arrêté. Cela vaut bien les quelques désagréments — et je se cherche nullement à les minimiser — que vous avez endurés. J'ai pris soin que votre justice vous soit rendue sous aveugle de ce que vous a dit le Directeur de la Westminster en venant vous rendre visite afin de vous complimenter sur votre belle action.

Il acquiesça, la réponse de Marmaduke Wesson, et comme celle-ci tardait à venir, il sourit et continua :

— Dois-je ajouter que vous n'avez peut-être pas tout à fait à vous plaindre des événements qui se sont déroulés ? Si les choses avaient été conduites autrement, vous auriez peut-être eu nous nous trouvions en mer, ont bien compris certaine convention. Il se serait passé, au cours de votre interrogation par la police, une certaine affaire que vous auriez conduite comme il faut, certain curieux incident. On m'a en effet, par exemple.

M. Marmaduke Wesson, subitement rougi comme une pivoine, se dressa sur sa couche et se hâta de l'interrompre.

— Mon Dieu, inspecteur, écoutez-là, je ne me souviens pas très bien, et même, il me semble...

Miss Springfield désigna du même cran dont elle avait déjà fait preuve devant les bandits.

Inspecteur, d'elle à haute voix, j'ai déclaré ce jour-là que j'étais prête à épouser Marmaduke Wesson si me faisait jamais l'honneur de demander ma main ! Ce que j'ai dit alors, je le redis aujourd'hui.

Elle se tourna vers Marmaduke Wesson et acheva :

— Qu'en pensez-vous, Miss ?

Marmaduke Wesson pouvait être timide et falot il n'en était pas moins sensible à tous les honneurs, particulièrement pour lui. Il eut la réaction que tout être normalement constitué et sérieusement épris, aurait eu à sa place. Il se leva d'un bond, saisit Miss Springfield par la taille et la serra contre lui.

Miss Springfield eut quelques mots à dire.

Betty ?

L'inspecteur Woodhouse n'en entendit et n'en vit pas plus. Avec le tact parfait du policier, il venait de se souvenir qu'il avait extrêmement chaud et qu'un petit tour au jardin lui ferait le plus grand bien.

— Quand il revint, un quart d'heure plus tard, il trouva les deux amoureux assis côte-à-côte.

— Au fait, dit-il, il faudra songer à me rendre ce fameux marteau. Il y a de fortes chances pour que le syndicat des Orfèvres vous l'offre en cadeau de mariage, mais en attendant, la Loi en a besoin.

— Entendu, plaisaient Miss Springfield. Il est chez moi dans le poudrier. Je m'en suis servi pour arranger une couveuse.

L'inspecteur Woodhouse leva les bras au ciel.

— Un marteau en or massif ? Enfin, tout est bien qui finit bien. Mais vous ne trouvez pas que c'est curieux tout de même ?

Il prit un temps, puis, devant la mine attentive de ses auditeurs, il conclut :

— Jusqu'à présent, l'amour se servait d'un arc pour envoyer ses flèches. Ceste fois-ci, il se sera servi d'un marteau... pour enfoncer son clou.

Où, mais il est en or ! plaisaient Miss Springfield.

Et devant l'éclat de rire joyeux de sa fiancée et le rire plus grave de l'inspecteur Woodhouse, Marmaduke Wesson fit ce qui de lui était plus agréable de faire depuis bien des jours. A son tour, il prit à gorge déployée.

— FIN —



POUR L'ENFANT



LU POUR VOUS

« **VIVEMENT LES VACANCES** », par Edouard Streeter.

Un charmant livre sur les vacances d'un ménage qui a loué une villa au bord de mer. Naturellement, il y a les enfants et même les petits-enfants. C'est une satire de la vie estivale. Il y a dans ce livre un humour léger qui va loin et rappelle les grands auteurs anglo-saxons. (Hachette).

« **LES COMPAGNONS DU COQUELICOT** », par Henri Troyat, de l'Académie Française.

C'est un grand livre plein de passion et d'événements. Il se passe au lendemain de l'épopée napoléonienne et il est bourré de notes historiques et de documents sur cette époque. Selon son habitude, Troyat mêne son récit avec un brio et une science de grand écrivain. Ce roman d'amour d'une jeune aristocrate française et d'un officier russe est attachant de la première à la dernière ligne. (Flammarion).

« **LE DESTIN DES YVARSEN** », par M.A. Desmarests.

C'est le 4^e tome de « **Torrent** ». Nous retrouvons tous les héros des livres précédents. Un livre traversé de personnages sympathiques dans la bonne lignée du roman d'aventure français. (Denoeil).

« **NAPOLEON ET JUAN** », par Cécil Saint-Laurent.

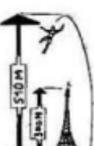
Encore un Saint-Laurent, de la bonne envie ! Tous les amis de « **Caroline Chérie** » suivront ce livre et comme ils sont innombrables, ce sera encore un grand succès pour l'auteur. Les aventures ont toujours l'audience d'un vaste public. (Presses de la Cité).

Les Aventures de Régis Rocket Cadet de l'espace



SI L'HOMME NE SURPASSAIT PAS LES ANIMAUX PAR SON INTELLIGENCE IL DEVIENDRAIT L'UN DES PLUS FOIBLES PRÉDATEURS. QUE VAUT-IL, SANS AUCUN PERFORMANCE DES ANIMAUX ?

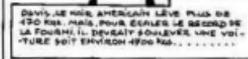
PRODUCTION 1952-53



POUR ÉGALER LA PUCE QUI SAUTE JUSQU'À 500 FOIS SA TAILLE, L'HOMME QUI PASSE SUPPLÉMENT 2 MÈTRES, DEVIENDRAIT SAUTER 250 MÈTRES JUSQU'À DE PEU TOUS LES JOURS. ÉBRIÈLE.

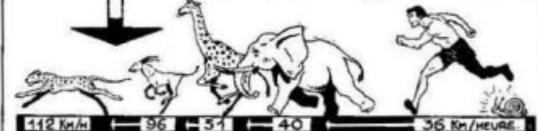


POUR ÉGALER AVEC LE HAMMÉTROT TIRANT 450 TONS 400 PAGES POUSSÉ IL DEVIENDRAIT TIRER UN AUTOMOBILE DE 427 ET UN WAGONNET DE 40 T POUSSÉ LE PÈRE-GRÉVILLE.



DAVIS LE NÈGRE AMÉRICAIN LÈVE PLUS DE 490 KG. MAIS, POUR ÉGALER LE RECORD DE LA FOURMI IL DEVIENDRAIT SOULEVER UNE VOITURE SOIT ENVIRON 490 KG.

EN LONGUEUR, IL DEVIENDRAIT FRANCHIR, POUR ÉGALER LE RECORD DE LA PUCE, 850 MÈTRES LA DISTANCE QUI S'ÉTAIT LIBRAIRIE DE LA COLONNE VERMOREL, SOIT 500 FOIS SA TAILLE C'EST À PEINE S'IL PASSE LES 8 MÈTRES.



MAIS L'INTELLIGENCE DE L'HOMME COMPENSE SA FAIBLESSE, EN LE PRÉCOURANT DES MOYENS MÉCANIQUES QUI DÉPLACENT SA FORCE MUSCULAIRE, IL RESTE AINSI LE PLUS FORTE.

« **LA TERRE EST BASSE** », par Marius Laurent.

Un livre pour les « **jardiniers-amateurs** ». Mais à côté de mille détails

utiles, il fourmille d'anecdotes et de drôleries. Il amusera tous les passionnés de la bouture et du sécateur. (Hachette).

F.O.

TRAITÉ DE CONSTRUCTIONS NAVALES

(Suite de la page 5)

grande facilité de soudage permettent actuellement de généraliser leur emploi dans la construction navale.

La longueur des superstructures peut atteindre la longueur totale du navire.

Tenant compte du pont principal qui existe normalement sur tous les navires, on peut distinguer le navire à 1, 2, 3 ponts suivant le nombre de ponts continus qu'il comprend.

Les paquebots, navires destinés essentiellement au transport des passagers, ont généralement 2, 3 et parfois 4 ponts continus.

Les cargos, navires destinés essentiellement au transport des marchandises, ont généralement 1 ou 2 ponts continus.

Les paquebots mixtes et les cargos mixtes, qui sont des compromis entre le paquebot et le cargo, transportent un assez grand nombre de passagers.

Les cargos à 2 ponts les plus courants sont ceux du type *Shelterdeck* (« Duquesne », « Iraouaddy », « Gange », « Euphrate », « Wavcrest », « Roald Amundsen »).

Le pont *shelter*, constitué à l'origine, un simple abri au-dessus du pont principal pour protéger les marchandises en pontée (arrimées sur le pont principal), ou les bestiaux transportés.

L'espace compris entre les 2 ponts appelé *entrepont shelter* n'était pas compté pour la fixation du volume appelé *jauge* qui caractérise le navire et sert de base à la perception de certains droits et taxes ; aussi les armateurs en vinrent à utiliser ces entreponts *shelter* pour loger des marchandises.

Toutefois, ces entreponts *shelter* doivent répondre à certaines conditions spéciales d'aménagement précisées par l'Administration : le pont principal est toujours considéré comme le pont exposé, ses panneaux de cale doivent être étanches, tandis que les panneaux du *shelterdeck* doivent avoir en principe un caractère temporaire ; les cloisons transversales de l'entrepont *shelter* doivent avoir des ouvertures conformes à certaines dimensions et modes de fermeture.

IX. — JAUGEAGE DES NAVIRES

Le jaugeage de la capacité intérieure des navires a pour but de fixer la capacité de chargement du navire qui sert à déterminer les droits de quai, de port, de canaux auxquels il peut être soumis. Cette capacité intérieure ou *jauge* se mesure en tonnes/capacité ou tonneaux.

La jauge s'appelle aussi le tonnage, qui est essentiellement différent du déplacement.

Le jaugeage est effectué par l'Administration des Douanes.

L'unité officielle de capacité pour la jauge est la tonne de jauge, qui vaut 100 pieds cubes anglais, soit 2 m³, 8314 ou 1/0, 353 m³.

X. — LE FRANC-BORD

Tous les navires de commerce doivent porter à l'extérieur, sur la coque, de chaque bord et au milieu de la longueur, une marque qui détermine l'enfoncement maximum que le navire ne doit pas dépasser, ce sont les *marques de franc-bord* — appelées aussi *lignes de charge*.

Le *franc-bord* mesuré au milieu de la longueur de la flottaison en charge, est la distance verticale sur la surface extérieure du bordé de muraille de cette ligne de flottaison en charge jusqu'à la face supérieure d'un pont de référence, appelé *pont de franc-bord*.

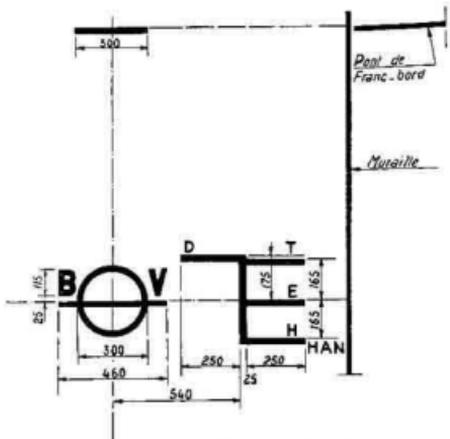


Fig. 24. — Marques de franc-bord

La Convention Internationale de Londres, de 1930, sur les lignes de charge a fixé les règles précises servant à la détermination des francs-bords dont le but est de

fixer le chargement maximum admissible assurant aux navires une réserve de flottabilité et une stabilité suffisantes pour une bonne tenue à la mer, en tenant compte de la densité moyenne de l'eau dans les régions froides, tropicales ou tempérées, en été, en hiver, et en eau douce.

Les marques de franc-bord sont apposées sous le contrôle des Sociétés de classification.

Elles comprennent, sur chaque bord, un cercle et des lignes de 25 m/m d'épaisseur (figure 24).

1° La ligne de pont réglementaire, de 300 m/m de long dont l'arête supérieure coïncide avec le niveau du pont de référence de mesurage.

2° Le disque et le franc-bord d'été, en-dessous de la ligne de pont. — Le disque ayant 300 m/m de diamètre extérieur, son centre sur l'arête supérieure d'une ligne horizontale de 460 m/m de longueur, dont la distance à la ligne de pont est égale au franc-bord d'été en eau salée. De part et d'autre du cercle sont tracés les initiales de la Société de Classification qui contrôle le navire (B.V. — Bureau Veritas).

A 540 m/m de l'axe vertical du disque, une ligne verticale de part et d'autre de laquelle sont tracés les marques de franc-bord ED - eau douce, ET - été, mers tropicales, E - été, H - hiver, H. AN - hiver Atlantique-Nord.

XI. ECHELLES DE TIRANT D'EAU

Nous avons défini au début (n° 2, page 5), le déplacement du navire qui représente son poids total.

Ce déplacement peut varier suivant l'état de chargement, navire léger, c'est-à-dire sans cargaison, ou navire en charge et correspond à des flottaisons différentes.

On appelle exposant de charge la tranche de dépla-

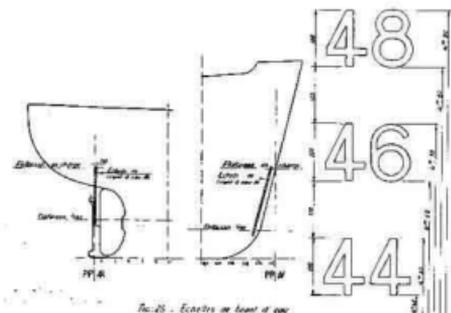


Fig. 25. — Echelles de tirant d'eau.

cement qui est comprise entre la flottaison légère et la flottaison en charge maximum définie par les marques de franc-bord.

Le déplacement du navire se déduit du tirant d'eau de la carène (n° 2, page 5) ; ce tirant d'eau est indiqué par les échelles de tirant d'eau constituées par une graduation tracée sur chaque bord, à l'avant et à l'arrière de la carène et parfois au milieu du navire (figure 25).

Ces graduations comportent des chiffres dont la hauteur en projection verticale est fixée à 10 centimètres pour les mesures métriques et 153 millimètres (1/2 pied) pour les mesures en pieds anglais.

L'espacement en hauteur est égal à la hauteur des chiffres. La partie inférieure de chaque chiffre correspondant au tirant d'eau sous quille qu'il indique.

La lecture du tirant d'eau sur les échelles de tirant d'eau doit s'effectuer sur eau calme.

Le relevé du tirant d'eau Avant et du tirant d'eau Arrière permet d'obtenir le tirant d'eau moyen (demi-somme de ces tirants d'eau AV. et AR.).

Un tableau établi lors de la Construction du Navire: l'Echelle de charge permet de connaître le déplacement correspondant au tirant d'eau moyen relevé.

Le Commandant et le 2^e Capitaine peuvent ainsi connaître l'état de chargement de leur navire avec une précision suffisante et s'assurer que le tirant d'eau est compatible avec les fonds traversés durant la navigation et les exigences imposées pour l'entrée dans certains ports ou la traversée des canaux maritimes.

La coque du navire est maintenant en état d'être mise à l'eau. — Son lancement peut être effectué.

Nous avons exposé l'enchaînement des circonstances qui ont abouti à la commande du navire ; et, après avoir situé le cadre dans lequel s'effectuent les études et s'élaborent tous les plans nécessaires à la construction, nous avons exposé la technique de construction de la coque.

Cette coque, telle que nous la trouvons maintenant est inerte, sans vie ; elle n'est que le contenant dont seul le contenu donnera la vie.

L'exploitation de cette coque nécessite des installations nombreuses et très diverses : machines électriques, appareils de navigation, appareils et accessoires pour les manœuvres de mouillage et d'accostage, pour le chargement et le déchargement des marchandises, installations pour la sécurité du navire et du personnel, transmissions intérieures et extérieures, installations pour la force et l'éclairage électrique, aménagement de l'intérieur pour permettre l'habitabilité du navire ; enfin tout ce qui contribue à animer le flotteur que constitue la coque.

MÉDITERRANÉE

Lire en pages 14, 15, 16 et 17, un grand article :

« VITESSE FRONTIÈRE INACCESSIBLE »

