

DUNLOP

RÉDACTION - ADMINISTRATION : 1, RUE ALFRED-DE-VIGNY - PARIS (8^e)

BULLETIN DU PERSONNEL

M. Massonet, Conseiller
Technique de la Fédération
Française des Sports Automob-
biles présente la VESPA 400,
montée sur Pneus DUNLOP,
du Raid PARIS - MOSCOU
devant le Kremlin.

(voir page 3)



Bonne Année

Il y a douze mois déjà, nous exprimions des vœux semblables.

Malgré les nuages qui s'amoncelaient à cette époque, 1958 s'est déroulée sans trop d'ennuis et les pronostics les plus pessimistes ne se sont pas vérifiés.

¶ L'équipe Dunlop a serré les coudes ; elle a rencontré quelques obstacles, mais elle a continué à avancer, toujours en bonne position.

Nous voici devant une nouvelle étape. Que sera-t-elle ?

Sans doute, le proche avenir est encore sombre et chargé d'incertitudes, mais nous avons de sérieuses raisons d'espérer.

1959 sera certainement une grande date dans l'expansion de notre Société : nous allons recevoir le renfort de nos amis d'Amiens qui vont appliquer leur ardeur nouvelle à une technique d'avant-garde et permettre ainsi un développement plus harmonieux de notre Maison. Cette Usine aura, en effet, une activité complémentaire de celle de notre Grand Ensemble de Montluçon et le déchargera ainsi de nombreux soucis.

D'un autre côté, l'Industrie de l'Automobile fait chaque jour de nouveaux progrès ; si elle devait connaître quelques difficultés, n'est-elle pas des mieux équipées pour y faire face.

Enfin, nous savons que, chez nous, la barre est entre des mains sûres et éprouvées et que chacun, à son poste, donnera toute sa mesure pour améliorer encore les positions acquises et découvrir des possibilités nouvelles.

Abordons 1959 avec calme et confiance.

Que cette année soit pour tous les Membres de notre Société et leur famille une année de bonheur et de paix.

" PERTES ET PROFITS : UN CONTINENT "



Nos deux vaillants explorateurs du Tour du monde en 2 CV continuent leur périple... mouvementé. Jugez-en d'après ces informations qu'ils nous adressent d'Afrique du Sud, avant d'embarquer pour Rio de Janeiro :

- charge d'un éléphant solitaire ;
- assassinat manqué soldé par un vol de 400.000 francs ;
- et une sécurité parfaite sur pneus DUNLOP...

Nos deux casse-cou entreprennent une révision mécanique devant un public intéressé.

RAID PARIS-MOSCOU

Au temps déjà lointain où j'usais mes fonds de culotte sur les bancs de l'école communale, les grands voyages décrits par Jules Verne étaient ma passion. Je rêvais de parcourir tous ces pays, mais je ne pensais jamais qu'un jour au volant d'une voiture je sillonnais les routes européennes. J'aurais voulu être mécanicien — encore un rêve — puisque finalement je fis du journalisme. Je ne le regrette pas. En un peu plus de trente ans, j'ai accumulé un tas de souvenirs et de... kilomètres.

Mais venons au but de cet article. Il y a deux ans, en septembre 1957 on lançait à Monaco la « Vespa 400 ».

Cette petite voiture, actionnée par un moteur dérivé de celui du scooter, moteur de 393 cmc de cylindrée, développant 13 CV, d'une fiscalité de 2 CV, était une surprise agréable. Présentée par les maîtres du volant qui ont noms : Juan Manuel Fangio, champion du monde de vitesse, le Monégasque Louis Chiron, un « fin volant » s'il en est un et le champion de France de vitesse Jean Behra, la « Vespa 400 » nous étonnait par sa mania-bilité, sa tenue de route et sa vitesse.

Fangio, le grand Fangio me disait :

« C'est un honneur pour l'industrie française d'avoir réalisé cette voiture. C'est à la fois une routière et un racer. On peut faire une longue route avec elle. »

C'est cette conversation avec Fangio qui me mit dans la tête d'effectuer un long voyage avec cette petite voiture. Je cherchais un itinéraire marquant et décidait d'aller à Moscou, que je mourais de connaître — et d'en revenir. Pour une pareille aventure, il me fallait un compagnon. Je faisais appel à mon camarade de reportage René Pari. Celui-ci aussi emballé de la voiture que moi-même, acceptait d'embler. On avait fait déjà tant de kilomètres ensemble que la distance, même avec cette petite voiture, ne nous effrayait pas.

Et c'est ainsi que fut décidé le voyage Paris-Moscou et retour, pris sur nos vacances. Les formalités réglées, nous quittions Paris le 18 août dernier escorté de la 403 de M. Paul Massonnet, de l'A.C.F., chargée de contrôler notre liaison. Sur les routes allemandes, tchèques, autrichiennes, polonaises, soviétiques,

italiennes et suisses, notre petite « Vespa 400 » équipée de pneus « Dunlop » se comportait admirablement et pourtant en certains passages de routes polonaises parsemées de nids de poules, ne se comptant plus, ou aux pavés rappelant ceux du Vieux Versailles ou encore le fameux enfer du Nord, du Paris-Roubaix cycliste, il était plutôt difficile de rouler.

Partout notre petite voiture connaissait le succès et en U.R.S.S., pays en pleine évolution, il nous fallut ouvrir le capot des centaines de fois, pour montrer le minuscule moteur de la « Vespa ». Les Soviétiques ne pouvaient croire que nous venions de Paris... avec ça et surtout que nous allions y retourner. Un débottaire géant, par le truchement d'un interprète bienveillant, nous demanda s'il pouvait la mettre sous son bras pour la hisser dans le camion qui la ramènerait à Paris...

Dans les avenues de la capitale soviétique, au milieu de bus et de trolley-bus luxueux, perdue dans l'immensité de ces avenues, la « puce » de la route — elle n'a jamais mieux mérité son surnom — paraissait perdue. Dans le gigantisme de Moscou, ville neuve, moderne s'il en est, elle connaissait le plus grand succès et nous étions fiers de montrer notre minuscule drapeau aux trois couleurs qui flottait à l'antenne radio. Il était un peu déchiqueté, car nous avions eu un temps de chien, mais, c'était notre drapeau.

Et, c'était le retour à Paris par la Tchécoslovaquie, Prague et ses cent clochers, l'Autriche, l'Allemagne, Garmisch avec ses hauts sommets, le Nuggier 2.400 mètres, la Maloja 2.000 mètres, puis Milan et son dôme, la Suisse avec le Simplon et ses 2.100 m. et enfin Paris.

Notre voyage avait duré 21 jours. 33 passages de frontière, 5 jours à Moscou, 3 jours à Varsovie, 2 jours à Milan, 11 jours de route : 7.214 kilomètres, 117 heures de roulement, vitesse moyenne 61 km. 690, consommation 429 litres de carburant, consommation moyenne aux 100 kilomètres 5 litres 85.

Un beau voyage était terminé. Une page de plus dans l'album des souvenirs.

Raymond MIOMANDRE



DUNLOP AUX CONFINES POLAIRES DE LAPONIE

En 1958, DUNLOP a sillonné toutes les routes, de l'extrême Sud de l'Afrique aux confins polaires de Laponie. Notre maison avait, en effet participé à l'équipement de la 2 CV de l'opération « Jeunes Reporters » organisée par la Revue « Science et Vie » et réalisée par MM. Pierre Marc et Jean Paquier. Les difficultés vaincues sur les routes à peine tracées du Grand Nord concourent autant à la renommée de nos pneumatiques que leurs victoires sur les sables sahariens ou les pavés de Pologne.

Quand deux rennes, moyen de transport et richesse essentielle de ces Lapons aux costumes pittoresques, rencontrent deux chevaux... vapeur, ils ne leur manifestent aucun intérêt particulier.

ERRATUM

Dans notre dernier numéro une coquille a malheureusement dénaturé une phrase de l'article de H. J. Lallement.

Il fallait lire en effet que la course automobile est un « Banc d'essai irremplaçable », et non pas « inemployable ». Nos lecteurs auront d'eux-mêmes rectifié.

Dans le même numéro, les photos sur la ville de Dijon étaient de M. Gueugnon.

L'USINE DE MONTLUÇON :

L'ATELIER TOURISME

L'atelier TOURISME fabrique les enveloppes non seulement pour voitures légères, mais aussi pour camionnettes, tracteurs (roues directrices seulement), véhicules agraires, militaires légers et avions.

Quel que soit le type de véhicule auquel elle est destinée, une enveloppe se compose de trois parties essentielles :

- une écorce protectrice en gomme : le « protecteur » ;
- une armature textile formée de toiles ou « plis » en terme de métier »

— deux tringles d'acier assurant un accrochage solide de l'enveloppe sur la jante.

Ces divers éléments sont d'abord « préparés » à partir de produits semi-ouvrés reçus d'autres ateliers, puis l'enveloppe, appelée « carcasse » à ce stade, est « confectionnée » par assemblage des éléments semi-ouvrés ; il reste à la vulcaniser, autrement dit à la « cuire ». D'où le nom des trois secteurs que nous devons visiter pour assister à la gestation, puis à la naissance d'une enveloppe : Préparation, Confection, Cuisson.

PRÉPARATION

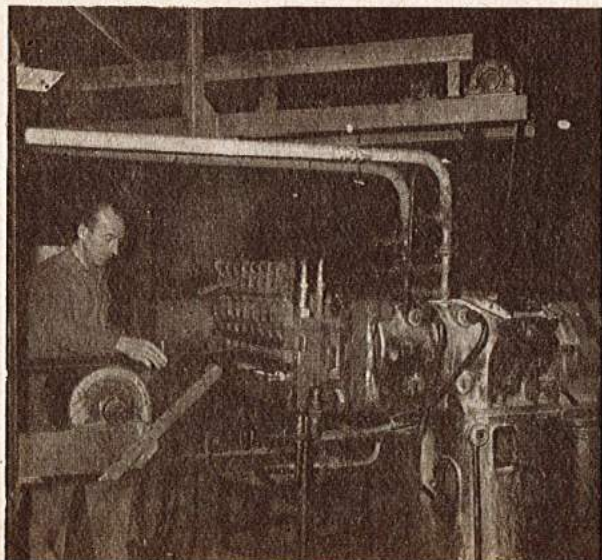
Les PROTECTEURS se tirent sur des boudineuses suivant un mode opératoire semblable à celui du tirage des chambres à air. La gomme, reçue de l'atelier Mélanges sous forme de plaques, est réchauffée sur une ligne d'outils à cylindres ; puis sous la forme d'une bande d'alimentation, elle est happée par une vis sans fin qui la pousse dans le « corps » de la machine (cylindre en acier poli) jusqu'à l'extrémité de celui-ci, où elle est contrainte dans une « tête » ; celle-ci, sorte de gros entonnoir progressivement aplati dans le sens de la hauteur, conduit la gomme à une filière,

d'où elle sort sous l'aspect d'une bande profilée. Après passage dans un bac de refroidissement rempli d'eau constamment renouvelée, cette bande profilée est coupée en protecteurs de longueur déterminée par le Procédé de Fabrication.

Les TISSUS GOMMES arrivent de l'atelier Gommage en pièces de 200 mètres de longueur. Il s'agit de couper le tissu en bandes de largeur et de biais déterminés (le biais est calculé de façon à obtenir le meilleur comportement de l'enveloppe sur la route). Pour cette coupe, deux types de machines :

M. Vertadier, conducteur de boudineuse, exécute tous les réglages nécessités par un tirage correct ; secondé de cinq hommes, il est responsable de tout le travail effectué sur la machine et les installations annexes.

M. Fayard, conducteur, est responsable de la coupe sur machine NRM : réglages de la largeur et du biais, intervention pour tout incident de marche ; il coordonne le travail d'un attrapeur de bandes et de deux jointeurs.



— « Spadone » : le tissu se présente à la coupe verticalement, sous l'action de son propre poids.

— « N.R.M. » : le tissu se présente horizontalement, supporté par une table de coupe à sangles.

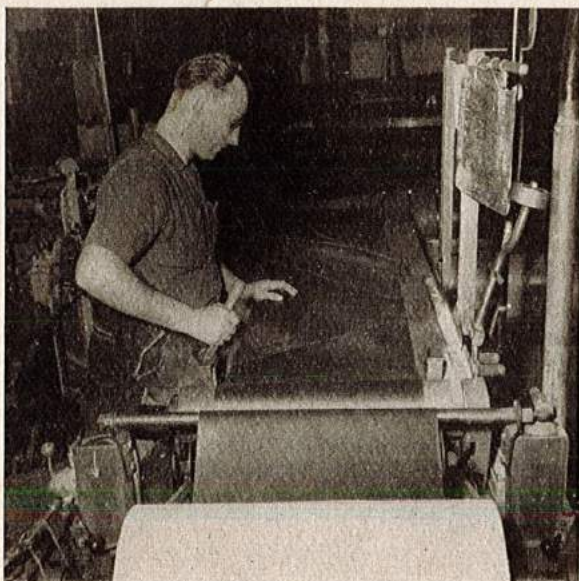
Dans l'un et l'autre cas, un dispositif mécanique, installé à l'amont de la machine, assure le déroulage du tissu sous une tension régulière et l'enroulage de l'intermédiaire vide.

Le tissu est ensuite « jointé », c'est-à-dire que les bandes sont collées bout à bout, formant une nappe continue d'une trentaine de mètres, puis enroulé sous intermédiaire autour d'un axe cylindrique.

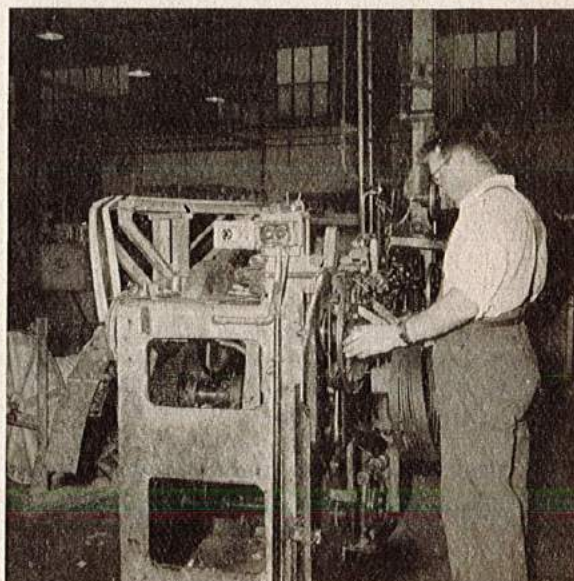
Certains plis reçoivent, sur une partie de leur lar-

geur, une feuille de gomme débitée en continu par une calandre.

Les TRINGLES sont confectionnées sur machine « Creel-Beads ». Plusieurs fils d'acier cuivrés sont juxtaposés de manière à former un ruban ; ce ruban est enrobé de gomme à son passage dans la filière d'une petite boudineuse, puis enroulé en spires jointives sur un tambour de développement réglable entraîné mécaniquement après un nombre déterminé de tours, le ruban est sectionné par une cisaille. Après confection, les tringles sont enveloppées d'une « bandelette support » en tissu gommé et prennent alors le nom de « talons ».



M. Martin jointe les bandes de tissu coupées par la machine N.R.M., éliminant, si besoin est, les parties défectueuses.



M. Malleret, conducteur, veille à la bonne marche de la machine « Creel-Beads ».

CONFECTION

Nos éléments semi-ouvrés sont maintenant prêts à l'emploi : nous sommes en mesure de constituer, de « confectionner » la carcasse.

L'atelier dispose de plusieurs types de machines à confectionner. La partie essentielle est la même pour tous les types : un « tambour », c'est-à-dire un cylindre métallique tournant autour d'un axe horizontal ; les parties accessoires varient selon les types de machines : appareils de « roulage » ; dispositifs de distribution des éléments de confection.

On distingue, selon le mode de pose des plis, deux méthodes de confection des carcasses :

— pli par pli : le « confectionneur carcasses », plus couramment appelé « confectionneur » pose les plis un à un sur le tambour.

— par bracelets, les plis sont, au préalable, accolés deux à deux ; c'est le « bracelet » ainsi constitué que le confectionneur pose sur le tambour.

Toute confection suit le schéma général suivant : pose d'un certain nombre de plis, appelés « plis accrochés » parce qu'ils sont retournés, repliés autour des talons ; puis viennent, si la dimension en comporte, les « plis non accrochés » moins larges que les premiers parce qu'ils n'enveloppent que partiellement les talons.

Dans toute l'épaisseur de la carcasse, le sens des biais est alterné et les plis sont posés de manière à présenter des « échelonnements », c'est-à-dire que les bords de deux plis successifs ne sont pas superposés, mais décalés, de façon que les différences d'épaisseur aillent toujours en dégradé. Après le dernier pli, le confectionneur pose, sur chaque bord de la carcasse, une « bandelette talon » de deux à trois centimètres de largeur, destinée à renforcer la région de l'enveloppe qui sera en contact avec la jante. Enfin c'est l'application du protecteur.



M. Bignet, confectionneur bracelets.

Tout au cours de la confection, l'emploi d'un solvant permet le collage des divers éléments ; des roulages successifs assurent leur parfaite adhérence et la parfaite compacité de la carcasse.

Le nombre et les caractéristiques des éléments sont très variables selon les dimensions d'enveloppes : la « chaussure » 4 plis des voitures moyennes (Aronde

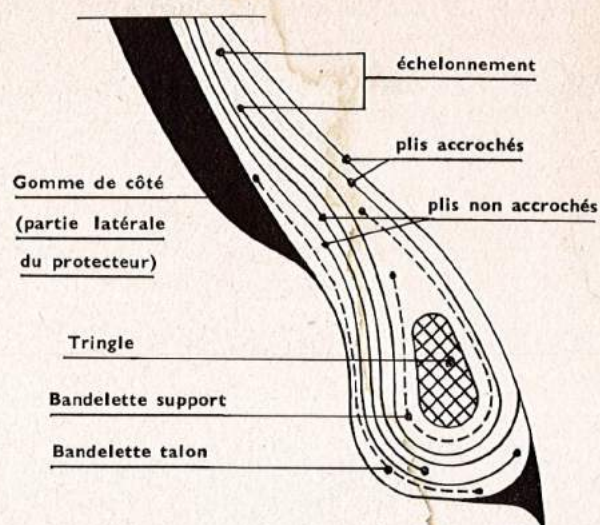


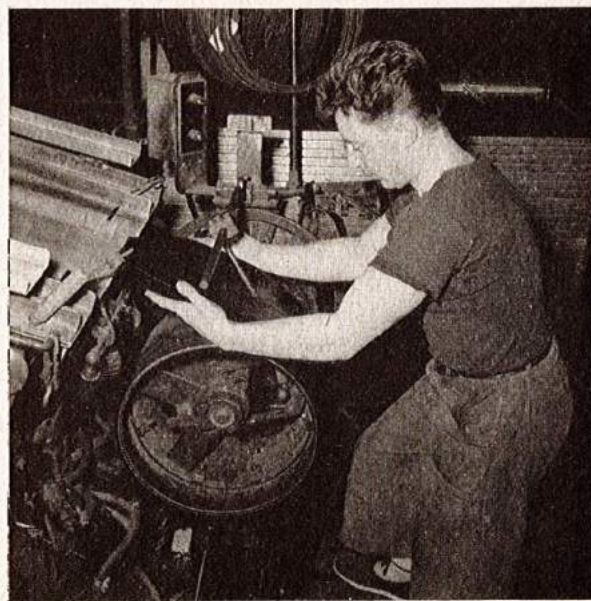
SCHÉMA
Coupe schématique d'un talon d'enveloppe 4 plis.

et 203 par exemple) pèse de 7 à 8 kilos ; le brodequin 8 plis de grosses camionnettes accuse près de 24 kilos... L'énumération pourrait être longue... Regardons plutôt M. Guillot confectionner l'escarpin 2 plis dont les 5 kilos n'alourdiront pas le pied agile de la Dauphine (à la vérité, 200 grammes de plus, mais ne le dites pas : les élégantes aiment tant minimiser un peu leur pointure !)

Centrage du bracelet sur le tambour.



Pose du protecteur.



CUISSON

La gomme des carcasses est à l'état « plastique » : molle, elle peut subir des déformations, mais elle ne reprend pas sa forme primitive dès que cesse d'agir la cause de la déformation ; bref, elle ne possède pas « l'élasticité ». Cette qualité fondamentale lui sera donnée par la vulcanisation.

Qu'est-ce que la vulcanisation ? Rappelons-nous que Vulcain était, dans les croyances antiques, le Dieu du feu, en particulier du feu des volcans dont la lave est riche en soufre ; rappelons-nous aussi que la matière est formée d'atomes, groupés en molécules. A l'état brut, les molécules du caoutchouc peuvent

définitive alors qu'elle est encore à l'état plastique. La carcasse a été confectionnée sous la forme approximative d'un cylindre ; le « galbage » lui donne la forme générale d'une enveloppe. Une pression intérieure lui fait épouser dans les moindres détails le relief intérieur du moule où elle cuira.

Les « Bag-O-Matic » ont permis de combiner les opérations de galbage et de moulage que les « pots » et autoclaves obligent à effectuer successivement. Un Bag-O-Matic comporte deux moules s'ouvrant en coquilles d'huître ; au centre de chaque moule, une « membrane » en caoutchouc peut recevoir successi-

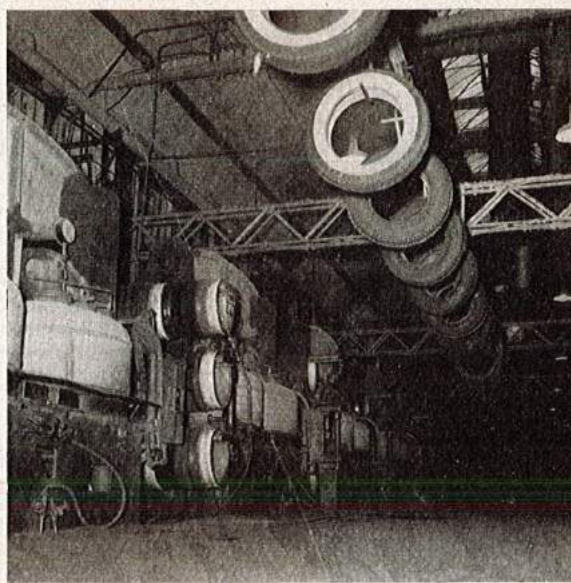


M. Vincent, cuiseur, veille à tous les facteurs influant sur la qualité finale de l'enveloppe : propreté de la carcasse et du moule, centrage de la carcasse, galbage correct. Notre photographe l'a surpris à l'instant où il venait de mouler une carcasse Flanc blanc dans un Bag-O-Matic.

glisser les unes sur les autres et leurs forces d'attraction mutuelle sont insuffisantes pour les ramener à leurs positions relatives initiales quand a cessé d'agir la cause de leur glissement : c'est l'état plastique. Nous savons déjà que les mélanges contiennent du soufre ; sous l'action de la chaleur — d'où le nom de « cuisson » — chaque atome de soufre peut se lier à deux molécules de caoutchouc ; il constitue alors un « pont soufre ». Grâce à l'ensemble de ces ponts, les molécules sont emprisonnées dans une sorte de filet : elles deviennent plus solidaires les unes des autres et, déplacées, reprennent leurs positions relatives initiales : c'est l'état élastique.

La vulcanisation confère — les charges aidant — d'autres propriétés intéressantes, par exemple : résistance aux variations de température, aux flexions répétées, à l'abrasion.

Il faut, évidemment, donner à l'enveloppe sa forme



Dans les bras du convoyeur, les nouveau-nés prennent le chemin de la toilette.

vement le vide et une pression de vapeur. Le « cuiseur » moule la carcasse en la posant, convenablement centrée, autour de la membrane en élongation où a été fait le vide ; puis, tandis que la presse se referme, une pression de vapeur est admise progressivement dans la membrane et le galbage s'effectue ; la pression de vapeur atteint son maximum quand le moule est complètement fermé, puis est admise de l'eau chaude. Elle apporte, par l'intérieur, une partie des calories nécessaires à la cuisson ; l'autre partie provient d'une pression de vapeur extérieure aux moules. En fin de cuisson, le cycle inverse se déroule ; le cuiseur n'a plus alors qu'à prendre l'enveloppe pour la confier à un convoyeur dans les bras duquel le nouveau-né prend le chemin des lieux où l'on va faire sa toilette et s'assurer de sa bonne constitution...

Ce sera l'objet d'un prochain article.

NOS ARBRES

DE NOËL



Notre
et M
avec



On s'anime... (LE BOURGET)



...On se captive... (PARIS)



... On participe... (PARIS)



Pardon ! Je ne suis pas une poupée à distribuer, mais une marionnette distinguée ! (MONTLUÇON)



La suspension hilarante mise au point à MONTLUÇON



Je voudrais bien
noir est si triste



Président Directeur général
de Wouters examinent
l'intérêt les jouets qui vont
être distribués (PARIS).



Le Père Noël du Bourget est plus
rassurant que notre photographe...



... mais aussi généreux que celui de
MANTES.



...on est récompensé ... (PARIS)



... ainsi qu'à MANTES



en le blanc, mais le
e ! (LE BOURGET)



→
Est-ce un Père Noël Martien qui
↓ a rendu visite à MONTLUÇON ?



DURANT & DUPONT...

...D'AMÉRIQUE PAR MARCEL REICHEL

On sait l'extraordinaire développement de l'industrie de l'automobile aux États-Unis.

Ce développement fut l'œuvre de quelques hommes, dont les noms, parfois oubliés, n'ont rien d'extraordinaire pour une oreille française : Durant, Dupont... sans oublier Chevrolet, pilote français qui s'illustra dans les grandes courses américaines du début du siècle. C'est en honneur à la mémoire de Chevrolet que le départ « lancé » est donné à Indianapolis sous la conduite d'une « Chevrolet ».

Durant fut certainement une des plus étonnantes figures de l'industrie américaine de l'automobile ; peut-être même la plus typique parmi cette cohorte de « Self made men », d'hommes qui se sont faits eux-mêmes, dont l'histoire de la jeune Amérique est riche.

Durant fut le fondateur de la General Motors. Tout simplement !

Et l'histoire mérite d'être contée.

Durant n'était pas tout à fait le premier venu : son grand-père avait été gouverneur de l'État de Michigan, et la famille Durant était honorablement connue et estimée à Flint. Honorablement connue et estimée, mais peu argentée, et notre homme commença sa carrière sans capitaux : sa première affaire consista dans l'achat pour 50 dollars (250 fr de l'époque) d'une invention qui le mit à même de monter un atelier de carrosserie qui devint bientôt un des plus importants de la région de Flint.

En juillet 1904, David Buick venait de construire sa première voiture automobile, et l'avait vendue à un médecin, lequel, tout fier de son acquisition emmena ses bons clients, M. et Mme W.C. Durant, faire une excursion. Ce qui eut pour résultat que Durant, carrossier, s'assura la majorité dans la « Buick Cy » société au capital de 35.000 dollars (175.000 fr en 1904), et une usine fut créée à Flint (Michigan).

Notons, en passant que, en 1910, Charles Nash devint directeur général de Buick, où il avait débuté comme ouvrier au salaire de 1 dollar par jour. Toujours à la « Buick Cy », Nash eut comme successeur un nommé Walter Chrysler, lequel céda ultérieurement la place

à Harold Curtice, actuel président de la General Motors.

Mais revenons à Durant. Commerçant et spéculateur avant tout, il conçut de couvrir tout le marché américain par des modèles fabriqués dans ses usines. C'est dans ce dessein que, en 1908, il créa la General Motors, englobant Buick, et aussi des marques comme Elmore et Carter Car. Pour convaincre ses actionnaires il leur déclara que l'industrie de l'automobile était dans un tel état d'imprévisible évolution qu'il fallait s'assurer une grande variété de modèles pour être sûr d'avoir le bon...

En 1909 il acquit le contrôle de Cadillac qui avait été créée en 1899 sous le nom de Détroit Automobile Company. A ce propos, il est amusant de noter que Henry Ford ^{1er} fut, en 1899, un des premiers actionnaires de la Détroit Automobile, société qui avait été fondée pour construire une voiture conforme à un prototype réalisé par le jeune Ford... Le capital était

La première Buick 1904.

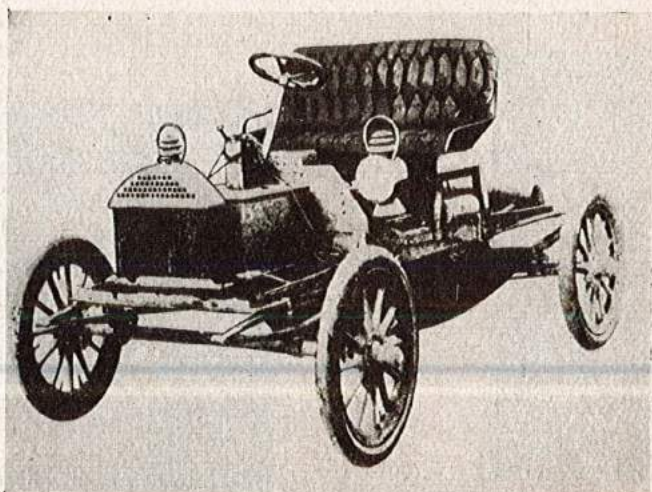




Photo Keystone

Henry Ford
au volant
de sa voi-
ture 1900

de 10.000 dollars et la Détroit Automobile avait pour programme la construction de 10 voitures ; mais on avait mangé 86.000 dollars sans sortir une seule voiture, lorsque Ford se retira de l'affaire, en cédant pour 1.800 dollars un brevet de carburateur.

Peu après que la General Motors eut incorporé la Cadillac, Durant qui avait surestimé ses possibilités financières dut, ruiné, laisser la General Motors aux mains des banquiers.

En 1910, voici donc Durant considéré comme liquidé, financièrement. Mais, lui, ne s'avouera jamais vaincu et ceci jusqu'à son dernier jour.

Ayant appris que Louis Chevrolet avait une voiture de course, construite par un certain William H. Little, lequel possédait un petit atelier, Durant acheta l'atelier et le droit d'utiliser le nom de Chevrolet, célèbre alors comme pilote de course. Puis il s'assura le contrôle

de la « Republic Motor Car Company » de Parrytown et commença à fabriquer des Chevrolet.

A peu près à la même époque Durant s'associa à un nommé John J. Raskob et par l'intermédiaire de Raskob il obtint l'appui financier de la Famille Du Pont (de Nemours), si bien que, en 1915, Durant était reparti en campagne à la tête de la Chevrolet Motor Car Company, avec un capital de 20 millions de dollars.

On avait fait du chemin depuis les 50 dollars de l'affaire de carrosserie !

Toujours avec l'appui des Du Pont (de Nemours), Durant acheta un fort paquet d'actions de la General Motors et par un échange d'actions entre la General Motors et Chevrolet, Durant redevint le maître de la General Motors, augmentée de Chevrolet. C'était au printemps 1917, lorsque l'Amérique entra dans la première guerre mondiale.

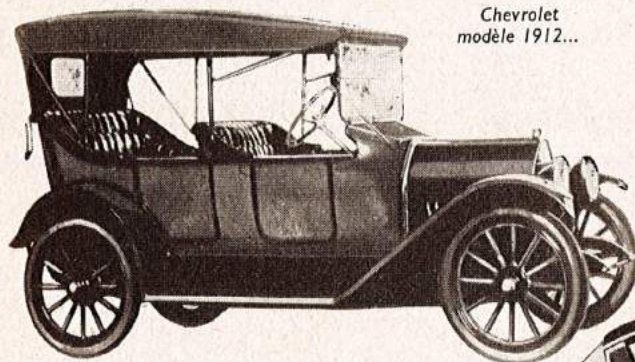
Entre temps, et alors qu'il était évincé de la General Motors, Durant avait acquis plusieurs usines d'équipements dont la plus importante était la « Dayton Engineering Laboratories » connue sous son nom commercial DELCO, dont la cheville ouvrière était Charles F. Kettering, considéré comme le « génie technique » de la General Motors ; lequel Kettering est décédé ces jours derniers.

La General Motors fit de bonnes affaires pendant la première guerre mondiale, mais Durant avait reconnu la nécessité de motoriser l'agriculture, et il investit des millions (de dollars) dans la mise sur pied d'une division de tracteurs agricoles.

Mais, peu après la fin de la guerre de 1918, une période d'inflation se traduit en Amérique par une crise commerciale d'une extrême violence... et en août 1920, Durant dut démissionner de la Présidence de Chevrolet. Il était à nouveau par terre.

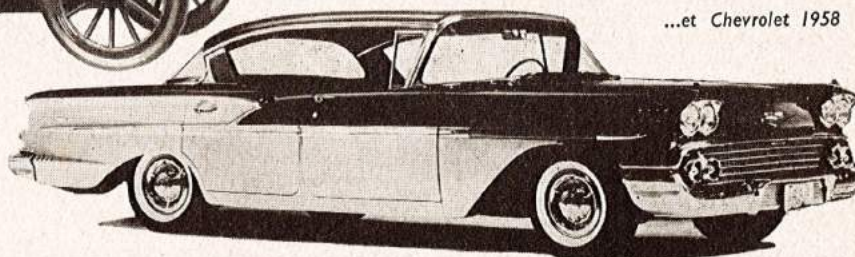
Pas pour longtemps, car la réputation qu'il avait acquise à la General Motors lui permit de trouver les concours nécessaires pour fonder la « Durant Motors », avec l'intention de concurrencer la General Motors... dont il était deux fois le père, pourrait-on dire !

La crise de 1929 devait l'abattre pour, au moins, la troisième fois. Mais celle-ci fut la bonne, car il ne put jamais reconstituer sa fortune. Quant à son premier associé, Buick, qui s'était retiré fort riche, il perdit sa fortune au cours des dernières années de sa vie et mourut ruiné.



Chevrolet
modèle 1912...

Photos General Motors France



...et Chevrolet 1958



450 SPORTIFS DONT UNE CENTAINE DE FOOTBALLEURS PORTENT LES COULEURS DE L'E.D.S. MONTLUÇON CLUB OMNI SPORTS MONTLUÇON

Premier club omni-sports de la région montluçonnaise, l'E.D.S.M. réunit environ 450 membres actifs qui sont répartis entre huit sections, dont l'effectif au printemps dernier était le suivant :

Football 109 ; tennis 98 ; basket-ball 54 ; boules 31 ; cyclisme 28 ; cyclotourisme 22 ; poids et haltères 15 ; judo 15. Il convient d'ajouter à ces sections l'école des sports, dont l'effectif varie entre 70 et 80 jeunes auxquels est inculqué l'A.B.C. de toute activité sportive sur un plan général, après quoi munis d'une base solide, ils peuvent se spécialiser selon leurs goûts et leurs aptitudes.

En vérité deux sections dominent l'activité du club, tant par le nombre des pratiquants que par leur valeur : celle du football dont les six équipes portent brillamment depuis longtemps les couleurs « jaune et noir » de Dunlop et ensuite celle du basket-ball qui vient de se hisser au premier plan en Auvergne.

Les footballeurs de Dunlop vont-ils reprendre place parmi les « grands amateurs » ?

C'est la question que se posent tous ceux, et ils sont de plus en plus nombreux, qui dans la région de Montluçon suivent avec intérêt les résultats des « caoutchoutiers » de Cluchague.

L'an dernier à pareille époque, commentant dans ce bulletin la victoire aussi nette qu'inattendue de l'E.D.S.M. sur le Red Star au terme d'une partie qui vit notamment Jean Manairaud imposer sa loi à la grande vedette sud-américaine Yéso Amalfi, nous avions considéré que les footballeurs de Dunlop, malgré les trois défaites successives qui avaient suivi cette victoire, étaient dignes de figurer parmi les « grands amateurs ».

Quelques semaines plus tard il fallait déchanter et ce bel optimisme avait disparu, mais après avoir sérieusement rétrogradé, l'E.D.S.M. livrait finalement un duel magnifique aux mineurs de Brassac pour la première place du Championnat d'Auvergne que ces derniers ne s'adjugèrent que d'extrême justesse, grâce au goal-average.

Ce rappel d'une belle fin de saison au printemps dernier justifiait amplement la confiance des dirigeants et des supporters de l'E.D.S.M. au début de la saison en cours.

Ce qui n'a pas empêché les « jaune et noir » de décevoir leurs amis d'entrée de jeu en concédant pour leurs trois premiers matches officiels deux défaites et un nul.

Il est vrai que plusieurs titulaires et non des moindres ont été éclopés ou malades (Manairaud, Vazeille et Borregga), ce qui constituait un très lourd handicap, compensé en partie seulement par l'arrivée de deux nouveaux, Michaudel et Swinotch.

Ce départ laborieux fut brusquement suivi d'un retour magnifique et « au sprint » pourrait-on dire comme le font les cyclistes, les footballeurs de l'E.D.S.M. qui avaient bondi à la seconde place, derrière Riomes-Montagnes, ont délibérément pris la tête du Championnat d'Auvergne.

Ils viennent de consolider cette première place en gagnant le derby des « caoutchoutiers » qui les opposait le 21 décembre aux Clermontois de l'A.S. Montferrandaise dont ils ont triomphé à Dunlop par le score éloquent de 3 buts à 0.

Ainsi à mi-chemin, ou presque, d'une épreuve qui peut évidemment réserver des surprises, il est sans doute présomptueux d'affirmer que les Montluçonnais de l'E.D.S.M. atteindront cette saison l'objectif qu'ils ont manqué de peu la saison dernière.

Il apparaît cependant que dans la présente compétition régionale la carrière des footballeurs de Dunlop se présente sous des auspices particulièrement favorables et sous le signe d'une progression lente mais régulière.

De nouveau la confiance règne au sein du club ; une confiance certes tempérée par les douches écossaises de ces dernières années, mais qui s'impose si l'on considère que la section de football de l'E.D.S.M. dispose d'une pépinière de jeunes que tous les clubs d'Auvergne lui envient.



LES MINIMES ONT PERDU LEUR MANAGER STANISLAS NIEMIEC

Cette photo des minimes de l'E.D.S.M. entre leur entraîneur Eugène Frey (à gauche) et leur manager Stanislas Niemiec (à droite) date de six ans.

La plupart de ces jeunes, dont certains ont déjà joué en équipe première effectuent actuellement leur service militaire et le plus petit du lot — au milieu du second rang et coiffé d'une casquette — n'est autre que Beulama devenu professionnel et brillant second de Villenave, le gardien de but du Havre.

Un petit qui a grandi !

Stanislas Niemiec qui ne comptait que des amis au sein de l'E.D.S.M. et notamment parmi les footballeurs est mort il y a quelques semaines.

Venu à Montluçon de sa Pologne natale il y a une trentaine d'années, Niemiec s'imposa aussitôt comme l'un des meilleurs techniciens du football au sein de la première équipe patronnée par Dunlop.

Puis il devint tout naturellement dirigeant en se spécialisant dans le rôle combien difficile pourtant de manager des minimes, ces tout petits qu'il voyait grandir et progresser avec une joie qui le payait de ses peines.

Car Niemiec était un passionné du football.

Aussi sa disparition laisse-t-elle un grand vide au sein de la famille des footballeurs de Dunlop.

Derrière leurs aînés les jeunes de l'E.D.S.M. restent dignes de leur réputation et collectionnent les victoires officielles, puisque les cadets n'ont enregistré que deux défaites alors que juniors et minimes sont invaincus.

Les basketteurs de Chieppa qui viennent de se distinguer en Coupe de France dont ils ont atteint le stade des 64^e de finale vont maintenant reporter tous leurs efforts en vue d'obtenir le titre de champion d'Auvergne qui paraît à leur portée.

Enfin dans le domaine du cyclisme qui fut un peu délaissé depuis deux ans, mais qui va connaître un nouvel essor grâce au vétéran Amigo qui va former des jeunes en s'entraînant, signalons l'adhésion de Max Cohen devenu Montluçonnais depuis peu.

Louis MICHEAU

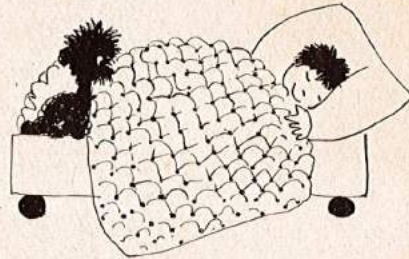
LA SAISON DU **BLANC** SOUS LE SIGNE DE LA **COULEUR**

Finis les trousseaux d'autrefois qui emplissaient une fois pour toutes les armoires, refusant au linge de maison toute fantaisie ! Les choses ont bien changé et nulle ne le regrette puisque draps et nappes, jusqu'aux torchons, suivent maintenant une mode et se transforment d'année en année.

Un juste souci de « pratique » a mis en disgrâce les draps trop lourds et trop brodés, les serviettes à franges, les nappes blanches trop vite salies. La machine à laver commande et les draps les plus appréciés, les plus demandés, sont maintenant les draps de coton poids-plume qui sèchent facilement et peuvent sans peine être lavés à la maison. Les femmes refusent les draps de nylon, mais adoptent volontiers les cotons fins dits « longibre » qui pèsent moins de 400 gr. Ils brodent leur ourlet de « bourdon » ou de jours échelle (les seuls qui résistent à la machine à laver). Les taies, pour la première fois, sont en rilsan (elles pèsent moins de 80 gr.), douces au visage, elles sèchent aussi vite qu'une paire de bas et ne se repassent pas.

Pour le linge de toilette, la couleur domine. Grandes raies, tons pastellisés, jusqu'aux imprimés fleuris, ont conquis les maîtresses de maison. Tout s'assortit, du peignoir au tapis de bain, sans oublier gants et serviettes et la grande nouveauté de l'année (fort spectaculaire) ce sont les serviettes tissées avec un fil de Lurex (or ou argent) qui ne craignent rien d'aucune lessive.

Même les draps qui traditionnellement se transmettaient de mère en fille se démodent ! Ceux que nous proposent cette année les fabricants de blanc s'ourlent de larges biais de couleur, s'incrudent de nœuds, s'impriment de bouquets et de papillons. Amusante fantaisie, le drap quadrillé bleu et blanc comme le Vichy et le drap romantique à revers volant. Un grand magasin lance la « broderie minute » (à peine le drap est-il acheté qu'on indique ses initiales et il est brodé sous vos yeux en vingt minutes).



Dans la cuisine triomphent toujours les torchons imprimés (recettes de cuisine, légumes, sujets humoristiques) ; il paraît que le vieux torchon à litesaux classiques est en disgrâce. Très appréciés de nouveaux torchons spongieux et aérés qui (avant même le premier lavage) essuient parfaitement. Tissés en deux épaisseurs, ils ont l'incontestable avantage de sécher en un temps record.

Pour la première fois, nous voyons cette année aux expositions de blanc des torchons en tissu éponge « Jacquard » et réversibles. Pourquoi pas ?...

L'avènement des tissus synthétiques a bouleversé la mode du linge de maison. Pour les couvre-pieds l'Isothermyl (dont on fait aussi des douillettes) possède le double avantage d'être ultra-léger et de se laver comme un mouchoir. Le précieux duvet est, lui aussi, en passe d'être détrôné ! Les couvertures sont en orlon, j'ai vu des tapis de bain en rilsan à séchage instantané, des nappes plastique et métis qui ont exactement l'aspect du linge basque (et aussi son toucher) avec l'avantage de ne retenir aucune tache.

À la salle à manger la couleur joue et gagne. C'est le bleu dur et le vert acide qui ont l'honneur de l'actualité... Les maîtresses de maison d'aujourd'hui aiment le linge jeune, pimpant et gai, les nouveautés les attirent qui renouvellent l'ambiance de la maison.

INFORMATIONS



DUNLOP A AMIENS

Luc BORGIAZ né le 29-10-58,
fils de M. BORGIAZ (Agent technique du personnel)
est le premier enfant né chez nos amis d'Amiens.

GALA DUNLOP 59

Le 11 avril 1959 aura lieu le gala annuel Dunlop, qui obtient toujours un plein succès.

Chaque année, un spectacle différent est offert et les plus grandes vedettes ont chanté pour nos œuvres sociales.

A cette occasion nous faisons éditer un programme toujours agréablement présenté.

Depuis deux ans, le dessin de la couverture a été l'œuvre bénévole de Col-lègues et nous souhaitons perpétuer cette formule.

Nous faisons donc appel à tous pour présenter à la Commission un projet qui devra tenir compte des exigences techniques suivantes :

- format 21 x 27 ;
- 3 couleurs maximum, dont le fond ;
- porter en titre « La Nuit Dunlop » sous-titre non obligatoire « Le Gala des Galas ».

Les dessins devront parvenir au Comité d'Établissement le 10 Février 1959 au plus tard.

Un dessin sera retenu et son auteur sera récompensé de la façon suivante :

- a) s'il est d'une Succursale :
Déplacement payé pour 1 personne,
2 places gratuites.
- b) s'il est de la Région Parisienne :
Un cadeau de valeur,
2 places gratuites.
Répondez nombreux à notre appel et,
Bonne inspiration !

La Commission d'Organisation du Gala

VIE DE LA SOCIÉTÉ

DISTINCTION

M. Boutteville Jean, ingénieur au Service Marchandises, a été nommé à titre militaire chevalier de la Légion d'Honneur, par Décret du 2 décembre 1958.

GRANDE MÉDAILLE D'OR (55 ans)

M. Grisoni François.

MÉDAILLE D'OR (45 ans)

M. Lattard Gustave.
M. Brigeau Henri.
M. Busso Victor.
M. Breuillard Camille.
M. Beaumont Louis.
M. Dagouillon Louis.
M. Hemery Georges.
M. Lagrange Henri.
M. Pierre Louis.
M. Sajous André.

MÉDAILLE DE VERMEIL (35 ans)

M. Albert Maixent.
M. Allegre Pierre.
M. Bizouart Jean.
M. Barraud Paul.
M. Benoit Marcel.
M. Baveux Michel.
M. Bardet Paul.
Mlle Brasseur M.-Antoinette.
Mlle Corbel Simone.
Mlle Coustaud Germaine.
Mme Cerini Jeanne.
M. Coppin Emile.
M. Colombat Joseph.
Mme Causse Marie-Jeanne.
Mlle Cret Marthe.
M. Ducros Marc.
M. Delalande André.
M. Discher Léon.
M. Denis Jean.
M. Demet Pierre.
M. Gaucher Antoine.
M. Haas Jean.
Mme Halle Simone.
M. Intartaglia Henri.
M. Luans Joseph.
Mme Loiseau Henriette.
M. Laigre Henri.
M. Labatut Marcel.
Mlle Maurer Renée.
Mlle Mas Encarnacion.
M. Navet Maurice.
M. Penzini Jean.
M. Passat Edmond.
M. Pierre Louis.
M. Payant Eugène.
M. Ruhaux Marcel.
M. Rivier Léon.
Mme Savin Jeanne.
M. Sadoun Yontob.
Mme Sprenger Fernande.
M. Severe Jean.
M. Scribot Julien.
M. Volka Raymonde.
Mme Varin Marguerite.
M. Villaume Louis.

MÉDAILLE D'ARGENT (25 ans)

M. Alary André.
M. Allegre Pierre.
M. Andry Pierre.

M. Abit Xavier.
M. Auvray Jean.
M. Barbin Pierre.
M. Berdos Emile.
M. Bousquet Albert.
M. Bournet Victor.
M. Borgeault James.
M. Badre Jean.
M. Biron Baptiste.
M. Buridan Sylvain.
M. Bardet Paul.
M. Bouthors André.
M. Brunet Gilbert.
Mme Bernard Fernande.
M. Biez Arthur.
M. Baettig Jacques.
M. Babovitch Pierre.
M. Barat André.
M. Besnard Rolland.
M. Blin Jean.
M. Bonhomme Pierre.
M. Bossus Henri.
M. Brejon Léon.
M. Bernard Jean.
M. Billard Jean.
Mlle Boisset Simone.
Mme Bellavoine Angèle.
M. Boussard Maurice.
Mme Baron Madeleine.
Mlle Bayart Marcelle.
M. Bayeul Raymond.
Mme Buisson Germaine.
M. Bunoust Raymond.
M. Croze Henri.
M. Corpet Edmond.
M. Charpentier Georges.
M. Chevalier Camille.
M. Cantais Gaston.
M. Chaffard André.
M. Caudebec Julien.
M. Canac Bernard.
M. Cesari Pierre.
M. Chaboud Maurice.
M. Chery André.
M. Cousin Bernard.
Mme Couve Andréa.
M. Casassa Dominique.
M. Choux Charles.
M. Costa Marius.
Mme Dieguez Marie.
M. Dezabre Fernand.
M. Denizon Francis.
M. Duclos Albert.
M. Duploux Julien.
M. Duchene Robert.
M. Escande Marcel.
Mme Engeldinger Andrée.
Mlle Frenot Germaine.
M. Frammery Albert.
M. Gazeau Claude.
M. Godart Roland.
Mme Gautier Suzanne.
M. Girard André.
M. Girard Marcel.
Mme Guichard Alice.
Mme Giordan Louise.
M. Gesbert Francis.
M. Gidel Henri.
M. Godard René.
M. Guiard Henri.
M. Gobet Charles.
M. Groperrin Marcel.
Mme Guiltat Camille.
Mme Garo Jeanne.
M. Giroux Marcel.
Mme Gualtieri Renée.

Mlle Geulin Simone.
Mme Guillaumet Pauline.
Mlle Genty Louise.
M. Hubert René.
M. Hardy Henri.
M. Haas Roger.
M. Haffner Jacques.
M. Illarime Armand.
M. Jutel Louis.
M. Josse Michel.
M. Joilet Marcel.
M. Kibler René.
M. Laval Roger.
Mme Labarthe Jeanne.
M. Lagneault Pierre.
M. Lannelongue Max.
M. Leveque Pierre.
M. Lambertson Sylvain.
M. Leducq Georges.
Mme Lange Marthe.
Mme Le Rolland Raymond.
M. Laneuse Jean.
M. Leloup Maurice.
Mme Lokay Paulette.
M. Laurent Henri.
M. Lecrevisse André.
Mme Lefebvre Blanche.
M. Leruste Roger.
M. Lanon André.
M. Leost Henri.
M. Lehiabi M'hamed.
Mme Long Albertine.
M. Langlet Gilbert.
Mme Leblanc Marcelle.
M. Lechef André.
Mme L'Herbier Henriette.
M. Lhomme Georges.
M. Loyez Léon.
Mlle Maysonnave Henriette.
M. Mourot Paul.
M. Meites Georges.
Mme Marco Jeanne.
M. Memain Jean.
M. Mangematin Jean.
M. Marcel Georges.
Mlle Mas Simone.
Mlle Minot Andrée.
Mlle Morette Alice.
Mme Muret Georgette.
Mme Marc Lucienne.
Mme Maunoir Marie-Jeanne.
M. Maunoir Marcel.
M. Mosnier Pierre.
M. Mandin Henri.
M. Marsay Lucien.
M. Millet Jean.
M. Moreau Etienne.
M. Mahjoub Ben Ahmed.
M. Marin La Meslée Amédée.
M. Mathieu Léon.
Mlle Moullet Léoncie.
M. Maertens Charles.
M. Manicacci Jean.
M. Marc Louis.
Mme Marzi Anna.
M. Meyer Pierre.
M. Minard Roger.
Mme Mondan Yvonne.
M. Morcillo Manuel.
M. Moret Roger.
M. Morian Pierre.
Mlle Mugnier Solange.
M. Normand Jean.
M. Nobis Marcel.
Mme Noirot Odette.
M. Nudemann Samuel.

M. Ovens Pierre.
M. Pujol Georges.
M. Priou Maurice.
M. Pintapary Eugène.
M. Proust Antoine.
M. Pretavoine André.
M. Payot Henri.
M. Perraud Charles.
M. Pompeus Francis.
M. Petit André.
Mlle Prost Camille.
M. Proisy Georges.
Mme Passat Suzanne.
M. Pean Robert.
M. Pedehontaa Louis.
M. Pinard Raymond.
M. de Prez Crassier Jacques.
Mme Poly Elisabeth.
M. Roudil d'Ajoux André.
Mme Reine Odette.
M. Roulet Lucien.
M. Rodary Raymond.
M. Rojot Ferdinand.
Mme Robert Denise.
Mme Ribière Jeanne.
Mlle Rigoulot Yvonne.
M. Ricklin Pierre.
Mme Ragot Germaine.
M. Reboul Roger.
M. Ray André.
M. Raiff Raphaël.
M. Renaut Maurice.
M. Rochette Paul.
M. Romanetto Pierre.
M. Rossi Albert.
M. Rozelier Pierre.
M. Salabert Pierre.
M. Simonet Marcel.
Mlle Sacchi Antoinette.
M. Sagot Armand.
M. Strasfogel Armand.
M. Sallaz Georges.
M. Stoeblen Camille.
M. Salmon Louis.
M. Simonet Raymond.
M. Spanu Sauveur.
M. Sadorge Gaston.
M. Salvert Maurice.
Mme Seger Gilberte.
M. Schwartz André.
M. Sitoleux Arthur.
M. Sprenger Georges.
M. Teyssou René.
M. Tournoux René.
M. Turlin Jean.
M. Taillier Arsène.
M. Thoral Auguste.
M. Vallée Jacques.
M. Vuillerey Roger.
M. Valiton Jean.
M. Villenave Roger.
Mme Varin Marguerite.
M. Verrier Jean.
Mlle Vergnon Marcelle.
M. Valardo Roger.
Mme Velud Renée.
M. Van Dorpe François.
M. Wild Pierre.
M. Zidole Henri.
Mme Zidole Olga.
M. Boussard Emile.
Mme Caron Louise.
Mlle Champemont Paulette.
Mme Dijoux Yvonne.
M. Delaporte Marcel.
Mme Dubreuil Simone.

DIPLOME DE MÉDAILLE D'OR

SIÈGE SOCIAL ET SUCCURSALES

M. Chansart Robert.
M. Coatleven Julien (Annexe des Moulineaux).
M. Garnier Fernand (V. IEN).
M. Gualtieri Lucien (Annexe des Moulineaux).
M. Pelliet Jean-Louis (Com. Ind. A.M.).
Mlle Le Bourhis Adèle (I.R.P.).
Mme Jegou Henriette (V. EX.).
M. Caudebec Julien (Sle de Rouen).
M. Blouin Maurice (Sle de Dijon).
M. Jerome Louis (Sle de la Région de Paris).

USINES DE MONTLUÇON

M. Kornafel Pierre (T.O.).

M. Kozdeba Wladislaw (M.C.M.).
M. Kubicki Jean (T.E.).
M. Ostrebowski Tadentz (T.O.).
M. Philippon Bernard (M.E.).
M. Pinaud Edmond (M.I.E.).
M. Charveiron Claude (R.V.).
M. Clavaud Henri (P.L.).
M. Darabasz Joseph (P.L.).
M. Dubreuil Auguste (P.L.).
M. Kolota Edouard (P.L.).
M. Michaud Jean (T.O.).
M. Alemany Marcel (P.L.).
M. Auboiroux Elie (Com. P.R.).
M. Tognon Antoine (Com. P.R.).
M. Lamouline Raymond (L.A.).

M. Aumeunier Léon (M.C.M.).
M. Bravy Robert (T.O.).
M. Dedenis René (C.B.).
M. Deblaine Aimé (R.V.).
M. Forichon Alfred (P.L.).
M. Louis André (P.L.).
M. Millet Raymond (P.L.).
M. Picard Robert (E.G.).
M. Mazure René (P.L.).
M. Micot Pierre (P.L.).

USINES DU BOURGET

M. Gosset Lucien.
M. Lucas René.

DOUBLE PRIME

M. Chassagne Julien (V.E.).
M. Pellietier Clovis (E.N.).
M. Guidot Camille (E.I.M.).

M. Kirstein Bernard (T.O.).
M. Feuillet Charles (Per. M.).
M. Goigoux Antoine (P.L.).

M. Chabredier Émile (M.E.).
M. Ducluzeau François (T.O.).
Mme Ripon M.-Louise (T.O.).

MARIAGES

SIÈGE SOCIAL ET SUCCURSALES

M. Audebert René (Sle de Limoges), marié le 18-10-58 à Mlle Mamont Marie-Thérèse.
M. Rémy Pierre (Sle de Lille), marié le 25-10-58, à Mlle Renée Debeurne.
Mlle Laurent Marie-Claude (Comptometer), mariée le 8-11-58, à M. Georges Dupont.
M. Marlin Jean-Marcel (D.B.A.), marié le 7-11-58, à Mlle Roques Françoise.

USINES DE MONTLUÇON

M. Lamy Roger (T.O.), marié le 25-10-58, avec Mlle Madeleine Chantal.
M. Pires Avelino (M.E.L.), marié le 23-8-58, avec Mlle Rodrigues Gloria.

M. Clavaud Jean-M. (P.L.), marié le 30-10-58, avec Mlle Malterre Jeanne.
M. Pin Daniel (M.G.), marié le 29-11-58, avec Mlle Massounier Françoise.
M. Renon Georges (T.O.), marié le 10-12-58, avec Mlle Kohine Mathilde.
M. Gallard Serge (C.B.), marié le 6-12-58, avec Mlle Scarbotte Violette.
M. Duranthon Pierre (E.F.), marié le 18-10-58, avec Mlle Jollet Marie-Thérèse.
M. Pinel René (T.O.), marié le 23-4-57, avec Mlle Depoux Rolande.
M. Come Pierre (Elec.), marié le 25-10-58, avec Mlle Troian Nelly.
M. Missieux Pierre (T.O.), marié le 25-10-58, avec Mlle Bonnet Irène.

M. Clément Auguste (M.E.L.), marié le 8-11-58, avec Mlle Dumont Bernadette.
M. Depeige André (E.N.), marié le 25-10-58, avec Mlle Darcy Paulette.

USINES DE MANTES

M. Neutens Paul, Atelier Dunlopillo (C.), marié le 18-10-58, avec Mme Robiteau Georgette.
Mlle Auffret Nicole, Atelier Dunlopillo (Finition), mariée le 18-10-58, avec M. Marrye Michel.
Mlle Van Wittenbergh Monique (Sce Pul), mariée le 29-11-58, avec M. Bizien Louis.

NAISSANCES

Philippe Glaunec, né le 23-10-58, fils de M. Glaunec Marcel (Annexe des Moulineaux).
Gilles Mathias, né le 31-10-58, fils de M. Mathias Jean-Jacques (Annexe des Moulineaux).
Anne Deguercy, née le 25-10-58, fille de M. Deguercy Jacques (Sle Région de Paris).
Patrick Chatonnier, né le 2-10-58, fils de Mme Chatonnier Jacqueline (Dactylos).
Patrick Colombin, né le 28-9-58, fils de Mme Colombin Marie-Thérèse (Dactylos).
Bénédict Gailly de Taurines, née le 22-10-58, fille de M. Gailly de Taurines Bernard (Direction Gle).
Catherine Hatif, née le 24-11-58, fille de M. Hatif Roland (Sle Région de Paris).
Philippe Desforges, né le 18-11-58, fils de M. Desforges Claude (Com. Ind. M.P.).
Claudine Prost, née le 19-11-58, fille de M. Prost Pierre (Sle d'Alger).
Frédéric Bauer, né le 6-11-58, fils de M. Bauer Francis (E.F.).
Patrice Julien, né le 7-11-58, fils de M. Julien Roger (Com. P.R.).
Maud Cassier, née le 14-11-58, fille de M. Cassier Raymond (T.O.).
Jean-Claude Galloyer, né le 12-11-58, fils de M. Galloyer Émilien (T.E.).
Ghislaine Lhommet, née le 12-11-58, fille de M. Lhommet Germain (M.E.L.).
Michel Soubrand, né le 20-11-58, fils de M. Soubrand Camille (M.E.L.).
Bernadette Dautry, née le 23-11-58, fille de M. Dautry Jean (T.O.).
Claude Mazillier, né le 22-11-58, fils de M. Mazillier André (T.O.).
Martine Blaignon, née le 27-11-58, fille de M. Blaignon Robert (P.L.).
Richard Kaczalski, né le 2-12-58, fils de M. Kaczalski François (Gom.).
Jean-Louis Bourdeau, né le 4-12-58, fils de M. Bourdeau Jean (C.B.) et de Mme Bourdeau Renée (C.B.).
Annick Bejon, née le 3-12-58, fille de M. Bejon Jean (T.O.).
Gilles Rouyat, né le 4-12-58, fils de M. Rouyat Marcel (T.O.).
Brigitte Nadot, née le 5-12-58, fille de M. Nadot Daniel (T.O.).

Patrick Bussy, né le 8-12-58, fils de M. Bussy René (V.E.).
Jean-Pierre Destrée, né le 10-12-58, fils de M. Destrée Pierre (T.O.).
Philippe Desmontais, né le 9-12-58, fils de M. Desmontais Jacques (Elec.).
Patrice Venuat, né le 15-12-58, fils de M. Venuat Roger (T.O.).
Janine Sourdille, née le 2-11-58, fille de M. Sourdille Edmond (MAT).
Thierry Morinet, né le 18-10-58, fils de M. Morinet Henri (E.N.).
Marc Chatain, né le 17-10-58, fils de M. Chatain Roger (T.O.).
Isabelle Maurie, née le 19-10-58, fille de M. Maurie Alexandre (T.E.).
Bernadette Boudonnat, née le 22-10-58, fille de M. Boudonnat Henri (P.L.).
Laurence Norre, née le 21-10-58, fille de M. Norre Louis (T.O.).
Pascal Darde, né le 23-10-58, fils de M. Darde Jean-Claude (M.E.).
Bernadette Bouhehort, née le 22-10-58, fille de M. Bouhehort (M.E.L.).
Denise Neollier, née le 26-10-58, fille de M. Neollier Émile (T.O.).
Gilles Nanty, né le 28-10-58, fils de M. Nanty Jean (P.L.).
Corine Vodable, née le 28-10-58, fille de M. Vodable Albert (T.O.).
Sylvie Cadalino, née le 2-11-58, fille de M. Cadalino René (T.O.).
Brigitte Denis, née le 2-11-58, fille de M. Denis André (V.E.).
Jacques Greuzat, né le 29-10-58, fils de M. Greuzat Henri (T.O.).
Alain Tourret, né le 2-11-58, fils de M. Tourret Roger (M.E.L.).
Eric Alligier, né le 5-11-58, fils de M. Alligier Roger (T.O.).
Alain Barazinski, né le 31-10-58, fils de M. Barazinski Zenech (M.E.).
Christine Doucet, née le 6-11-58, fille de M. Doucet Maurice (M.E.L.).
Thierry Bindelin, né le 10-11-58, fils de M. Bindelin Ernest (M.E.L.).

Noël Basset, né le 9-11-58, fils de M. Basset Henri (T.O.).
Evelyn Nerat, née le 13-11-58, fille de M. Nerat Maurice (C.B.).

USINES DU BOURGET

Chantal Oreste, née le 15-10-58, fille de M. Oreste Paul (J.B.C.).
Sylvie Martin, née le 29-10-58, fille de M. Martin Silvére (J.B.C.).
Evelyn Le Gallic, née le 31-10-58, fille de M. Le Gallic Achille (R.T.).
Dominique Calvo, née le 20-11-58, fils de M. Calvo Manuel (Laminage).
Gilles Martinot, né le 28-11-58, fils de M. Martinot Daniel (Entretien).

USINES DE MANTES

Dominique Setzepfandt, né le 27-9-58, fils de M. Setzepfandt Helmut, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Jean-Michel Armand, né le 25-9-58, fils de M. Armand Michel, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Reynald Picard, né le 30-9-58, fils de M. Picard Michel, Atelier Dunlopillo (Finition).
Serge Wutke, né le 30-9-58, fils de M. Wutke Raymond, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Marie-Christine Fauchon, née le 10-10-58, fille de M. Fauchon Georges (Service T.U.L.).
Patricia Quesnel, née le 7-10-58, fille de M. Quesnel Albert, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Michel Fric, né le 23-10-58, fils de M. Fric Albert, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Jean-Paul Guyomard, né le 21-10-58, fils de M. Guyomard François, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Véronique Vasseur, née le 26-10-58, fille de M. Vasseur Alain, ingénieur (Service Entretien).
Serge Michel, né le 10-11-58, fils de M. Michel Jean (Service I.U.L.).
Catherine Malbranche, née le 3-11-58, fille de M. Malbranche Gérard, Atelier Dunlopillo (Cuisson).
Sylvie Le Caro, née le 12-11-58, fille de Mme Le Caro Gisèle (Service P.U.L.).
Sandrine Janton, née le 20-11-58, fille de Mme Janton Jacqueline (Service PER. UL.).

DEUILS

Mme Puyplat Germaine, née le 20-5-1897, décédée le 7-12-1958.

Entrée à la Société le 28-8-1933, remplissait les fonctions d'employée d'Approvisionnement à notre Service Marchandises.

M. Treffiere Eugène-Louis, né le 4-11-1879, décédé le 20-11-1958.

Entré à la Société le 10-7-1919, avait pris sa retraite le 30-9-1940, alors qu'il assumait les fonctions de Directeur Régional.

M. Galland Arthur (E.N.), né le 20-8-1900. Entré à la Société le 21-2-45, décédé le 13-12-58.

M. Bougerol Marcel (M.I.E.), né le 4-9-1905. Entré à la Société le 8-4-38, décédé le 15-12-58.

M. Niemec Stanislas (F.M.), né le 6-5-1896. Entré à la Société le 16-2-29, décédé le 7-12-58.

M. Casy Simon (EN. Menuiserie), né le 21-3-1905. Entré à la Société le 9-9-47, décédé le 16-11-58.

M. Chwalek Franciszek (Ouvrier MEL), né le 21-12-1894. Entré à la Société le 13-9-46, décédé le 29-10-58.

Mme Catinaud Estelle (Ouvrière C.B.), née le 6-10-1900. Entrée à la Société le 3-11-45, décédée le 30-10-58.

M. Bourachaux Maurice (Agent de Maîtrise E.S.), né le 22-6-1908. Entré à la Société le 26-5-36, décédé le 2-11-58.

SIÈGE SOCIAL ET SUCCURSALES

Mme Bourin Céleste (COM. C.V.), M. Bonhomme Pierre (C.E.T.P.), M. Gantzmann Maurice (V.S.I.T.), ont perdu leur beau-frère et oncle, M. Maurice Chotard, décédé le 3-11-58.

M. Marboeuf Pierre (Sce Marchandises), a perdu sa mère, Mme Veuve Adalalde Marboeuf, décédée le 28-11-58.

M. Collet Paul (Sle de Rennes), a perdu sa belle-mère, Mme Alix, décédée le 23-11-58.

M. Haffner Jacques (Sle de Lille), a perdu son beau-père, M. Étienne Émile, décédé le 1-11-58.

M. Leloup Maurice (Sle Le Mans), a perdu sa sœur, Mme Veuve Courboulay, décédée le 30-11-58.

M. Maignal Gaston (COM. C.V.), a perdu son père, M. Maignal René, décédé le 31-10-58.

USINES DE MONTLUÇON

Mme Combeau Marie (T.O.), a perdu son mari, M. Combeau Jean, décédé le 29-10-58.

M. Pouzeratte Michel (T.O.), a perdu son fils Patrick, décédé le 29-10-58.

Mme Grandjean Marguerite (LA), a perdu sa mère, Mme Venuat Marie, décédée le 30-10-58.

Mme Ausserre Anne-Marie (C.B.), a perdu sa mère, Mme Fombonnat Mélanie, décédée le 1-11-58.

M. Guillot Norbert (T.O.), a perdu sa mère Mme Guillot Louise, décédée le 1-11-58.

M. Edart Marcel (C.B.), a perdu son père, M. Edart Gustave, décédé le 4-11-58.

M. Bonnichon Jean-Marie (P.L.), a perdu son père, M. Bonnichon Auguste, décédé le 5-11-58.

M. Ballet Marcel (C.B.), a perdu son père, M. Ballet François, décédé le 8-11-58.

M. Minois Raymond (C.P.F.), a perdu son père, M. Minois, décédé le 8-11-58.

M. Guillot Robert (E.S.), a perdu sa mère, Mme Savary Célestine, décédée le 10-11-58.

Mme Alamy Georgette (S.D.P.), a perdu sa mère, Mme Marchand Jeanne, décédée le 16-11-58.

M. Bernard Gérard (M.C.M.), a perdu son père adoptif, M. Boussageon Jean, décédé le 23-11-58.

M. Tuizat Edmond (E.G.), a perdu sa mère, Mme Tuizat Hélène, décédée le 26-11-58.

M. Develay Georges (VE), a perdu sa fille Jocelyne, décédée le 10-12-58.

Mme Dumontell Alice (TE), a perdu sa mère, Mme August Marie, décédée le 10-12-58.

Mme Gomar Sylviane (C.U.M.P.), a perdu son mari, M. Gomar André, décédé le 14-12-58.

USINES DU BOURGET

M. et Mme Mathis Edmond ont perdu leur mère et belle-mère, Mme Mathis Elisabeth, décédée le 21-10-58.

M. Herbert Lucien a perdu sa belle-mère, Mme Saal Jeanne, décédée le 27-10-58.

M. Nachtegal Maurice a perdu son père et sa mère, M. et Mme Nachtegal Octave, décédés le 25-10-58.

USINES DE MANTES

M. Hellio Jean-Pierre, Atelier Dunlopillo (Cuisson), a perdu sa mère, Mme Vve Hellio, décédée le 31-10-58.

Mme Carre Odette, Atelier Dunlopillo (Finition), a perdu son mari, M. Carre Bernard, décédé le 3-11-58.

M. Bouillet Jacques (M.U.L.), a perdu son père, M. Bouillet Henri, décédé le 30-10-58.

M. Juon Jean, Atelier Dunlopillo (Cuisson), a perdu son père, M. Juon Johannes, décédé le 14-11-58.

M. Libercé Georges, Atelier Dunlopillo (Transformation), a perdu son beau-père, M. Juon Johannes, décédé le 14-11-58.

M. Liehrmann Roger, Atelier Entretien, décédé le 22-11-58.

LA PÊCHE

par L. MICHEAU

LA PÊCHE A LA LIGNE EST LE SPORT NUMÉRO UN
DES MONTLUÇONNAIS :
UN SUR QUATRE TREMPÉ DU FIL DANS L'EAU

Les premiers acceptent à la rigueur d'aller taquiner le goujon dans la Tardes ou la Voueize, mais ils ne descendent que très rarement pêcher en aval de Montluçon.

Les seconds au contraire prétextant que la pêche au barrage est un sport trop fatiguant et trop dangereux, en raison des vipères qui paraissent foisonner l'été aux abords de la passerelle de Saint-Marrien — ce qui entre parenthèses est d'ailleurs formellement démenti par les habitués du barrage — préfèrent aller pêcher une petite friture à Nassigny ou à Urcay.

Ils sont moins gourmands et surtout moins prodiges des efforts physiques que demande une expédition à Entraigues ou à Maison-Nueve.

Quant aux « pêcheurs du dimanche » ou des vacances, ils se recrutent généralement parmi les sportifs-sic qui aiment se rendre l'hiver autour d'une pelouse pour y assister à une partie de football ou de rugby, et qui l'été venu n'hésitent pas à aller passer quelques heures, en famille et munis d'un bon casse-croûte au bord de l'eau.

Ils se munissent en outre d'une gaule et d'un matériel suffisant pour prendre une friture. Hélas ! la digestion est souvent difficile et il est tentant de se relaxer sur l'herbe surtout lorsque le bruit court dans le secteur que « ça ne mord pas aujourd'hui ».

Ce qui explique qu'ils reviennent souvent sans avoir même tenté leur chance.

Car, en vérité, et cette constatation n'est pas une critique à l'adresse des pêcheurs de troisième catégorie, quelques cures de grand air avec ou sans poissons leur suffit amplement ; mais l'outillage du pêcheur fait partie de l'équipement pour ces genres de sortie.

La Tardes. - Flaubouras au lieu-dit Pierette, entre les moulins de Boisset et de Farouilles.

Avec la bicyclette qui fut longtemps « la petite reine » à Montluçon, la pêche à la ligne est incontestablement — surtout dans le domaine des loisirs — l'activité première des habitants de l'agglomération montluçonnaise.

Les chiffres sont éloquentes : 8.000 Montluçonnais sont inscrits cette année sur les registres de l'Union des Pêcheurs Bourbonnais, le grand club local, ce qui, en tenant compte des « indépendants », des femmes et des enfants qui s'adonnent également aux plaisirs pacifiques de la pêche à la ligne correspond environ à 15.000 chevaliers de la gaule.

Ce qui revient à dire qu'un Montluçonnais sur quatre trempe — plus ou moins — du fil dans l'eau dans l'espoir de prendre du poisson.

IL Y A PÊCHEUR... ET PÊCHEUR

Quinze mille pêcheurs que nous classons en trois catégories tant il est vrai qu'une classification s'impose dans ce domaine comme dans tant d'autres.

Tout d'abord les passionnés de la pêche qui se rendent au moins une fois par semaine, lors du week-end ou de leur repos hebdomadaire et quel que soit le temps, au barrage de Rochebut, au Pont de Prat, au bord de l'Aumance, à Chambon ou au bord d'un étang.

Viennent ensuite les « grands amateurs » qui ne manquent pas une occasion d'aller prendre l'air en espérant prendre du poisson au moins une fois par mois avec des amis de la première catégorie qui leur servent de moniteurs.

Enfin ceux qui en famille pendant la période des vacances aiment aller pique-niquer au bord de l'eau, munis d'un attirail complet et d'appâts infaillibles, mais sans se faire beaucoup d'illusions.

Car si les premiers ne reviennent à peu près jamais bredouilles, les seconds ne peuvent en dire autant mais ne désespèrent pas, alors que les derniers sont toujours plus chargés au départ qu'au retour.

DE CHAMBON A URÇAY

Les pêcheurs montluçonnais se répartissent par ailleurs en dehors de cette classification basée sur leur talent, leur persévérance et leur amour de l'effort au grand air, en plusieurs familles en fonction de leurs habitudes : les spécialistes du Barrage de Rochebut — ce barrage dont on parle tant lors des crues du Cher qui provoquent périodiquement l'inondation de plusieurs quartiers de Montluçon — les habitués de l'Aumance et les amateurs de la pêche en étang.



Le Haut-Cher - Le Pont de Prat entre Argenty et Ste Therence entre le barrage de Rochebut et Montluçon.

SPORT OU DISTRACTION ?

Les pêcheurs des deux premières catégories sont-ils des sportifs ?

Il suffit pour s'en convaincre de participer à quelques parties de pêche au Ruisseau de Budelière, à la Villedery ou à la Terrasse de Mazirat, à proximité du Château de l'Ours, voire même à Goule, à Piroit ou à Vassyvères lorsque le soleil n'est pas en grève, pour se rendre compte que cette relaxation doit être considérée comme un exercice physique certainement très sain, mais fatiguant.

La preuve en est que l'on est affamé lorsque vient la nuit et qu'il n'est pas utile d'absorber un somnifère pour dormir au retour de ces expéditions.

Pour les premiers la pêche est un violon d'Ingres, pour les seconds un sport et pour les autres une distraction.

(à suivre).

S.I.D.I. - LEVALLOIS