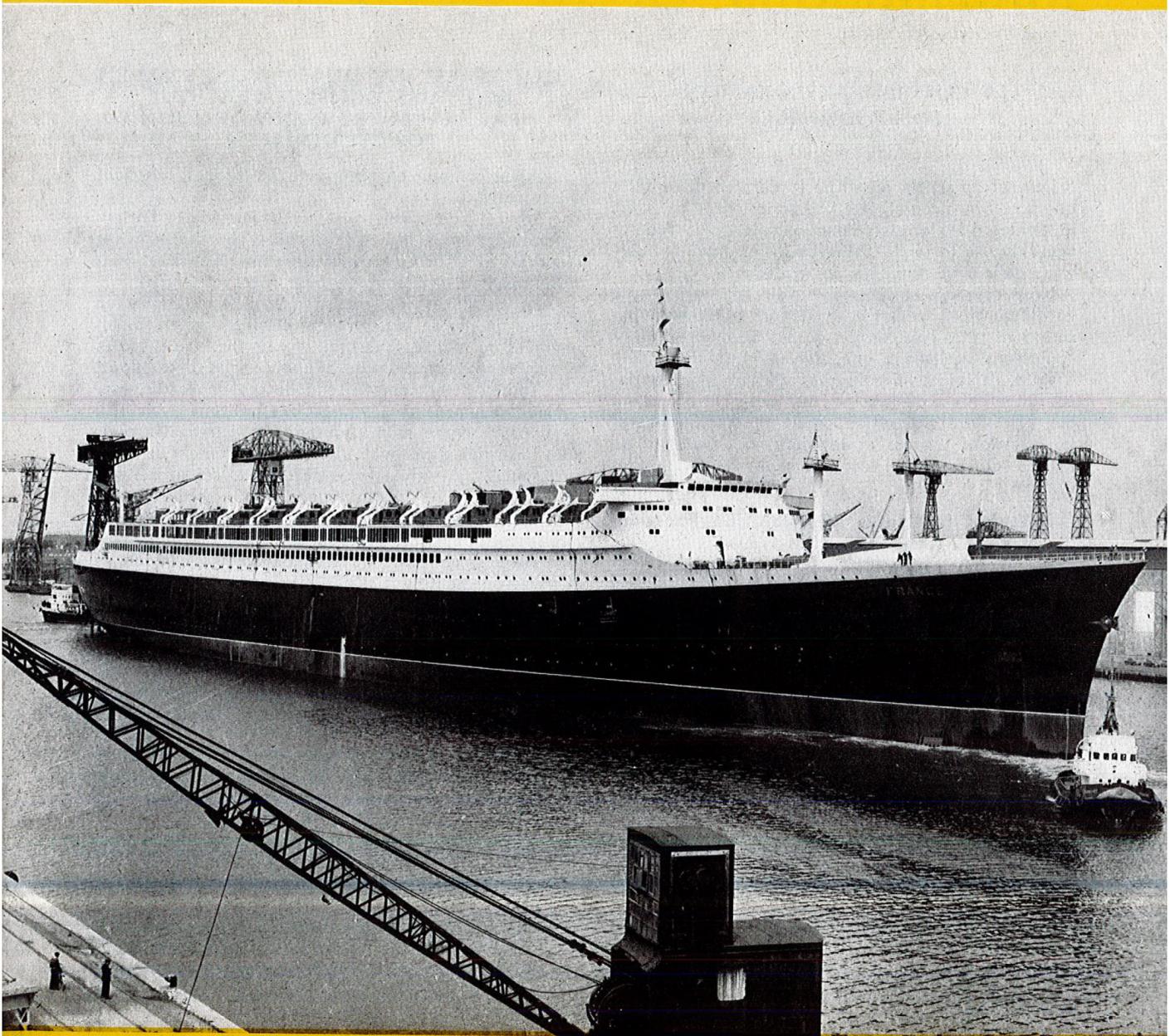


DUNLOP

BULLETIN DE LIAISON DU PERSONNEL



JUN 1961

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



Nos lecteurs et nos lectrices ont pu remarquer, dans le précédent numéro du bulletin, l'apparition d'une nouvelle couleur qui a permis de rendre ainsi plus attrayante la présentation intérieure des différents articles.

Aussi, chaque parution offrira-t-elle, une fois le bulletin ouvert, une teinte nouvelle qui apportera — nous l'espérons — une touche de diversité agréable.

informations S. M. C. D.

LE CENTRE D'EXPLORATION FONCTIONNELLE

(suite et fin)

Le présent article constitue le dernier de la série que nous avons consacrée à la description de ce qu'est le Centre d'Exploration Fonctionnelle de la Fédération Mutualiste de la Seine et à l'examen des services qu'il peut rendre à nos malades.

Nous espérons sincèrement avoir fait œuvre utile en diffusant ces articles et souhaitons que leur publication ait retenu l'attention de nos Sociétaires. Nous souhaitons également que, suivant nos recommandations, ils les aient conservés afin de pouvoir les consulter en cas de besoin. Pour ceux qui n'auraient pas pris cette précaution, nous rappelons ci-après les questions traitées et les dates des Bulletins de Liaison du Personnel dans lesquels lesdits articles ont paru :

- 1) **Qu'est le Centre d'Exploration Fonctionnelle ?** (Bulletin de Mars 1960),
- 2) **A qui est destiné le Centre d'Exploration Fonctionnelle ?** (Bulletin de Juillet 1960),
- 3) **Comment se présenter au Centre d'Exploration Fonctionnelle ?** (Bulletin de Décembre 1960),
- 4) **Comment fonctionne le Centre d'Exploration Fonctionnelle ?** (Bulletin de Mars 1961),
- 5) **Que coûte un examen général pratiqué par le Centre d'Exploration Fonctionnelle ?** (Bulletin d'Avril-Mai 1961).

Voici maintenant le texte de l'article qui clôt cette série ; il est intitulé :

NOTRE COUVERTURE

Le paquebot « FRANCE », venant de quitter la rampe de lancement, est remorqué vers son quai où sera complété son aménagement intérieur.

QUELLE EST LA DURÉE D'UN EXAMEN SANITAIRE COMPLET PRATIQUÉ PAR LE CENTRE D'EXPLORATION FONCTIONNELLE ?

Il faut compter en général de 5 à 6 jours, rarement davantage.

Le circuit des examens est fixé par le médecin d'orientation par lequel le malade est tout d'abord examiné et qui prescrit toutes les investigations nécessaires dont les résultats serviront de base à ses conclusions.

Le circuit est obligatoire mais il est variable en raison même de la nature de certains examens biologiques ou radiologiques qui ne peuvent être effectués qu'après préparation ou à une époque déterminée.

Toutefois, et compte tenu de ces impératifs, plusieurs examens et investigations peuvent avoir lieu au cours d'une même journée, en particulier pour les malades de province suivis spécialement, afin de limiter au minimum la durée de leur séjour à Paris.

On peut donc indiquer que, pour un circuit normal, le malade doit se présenter quatre à cinq fois au C.E.F. en principe au cours d'une durée d'une semaine environ.

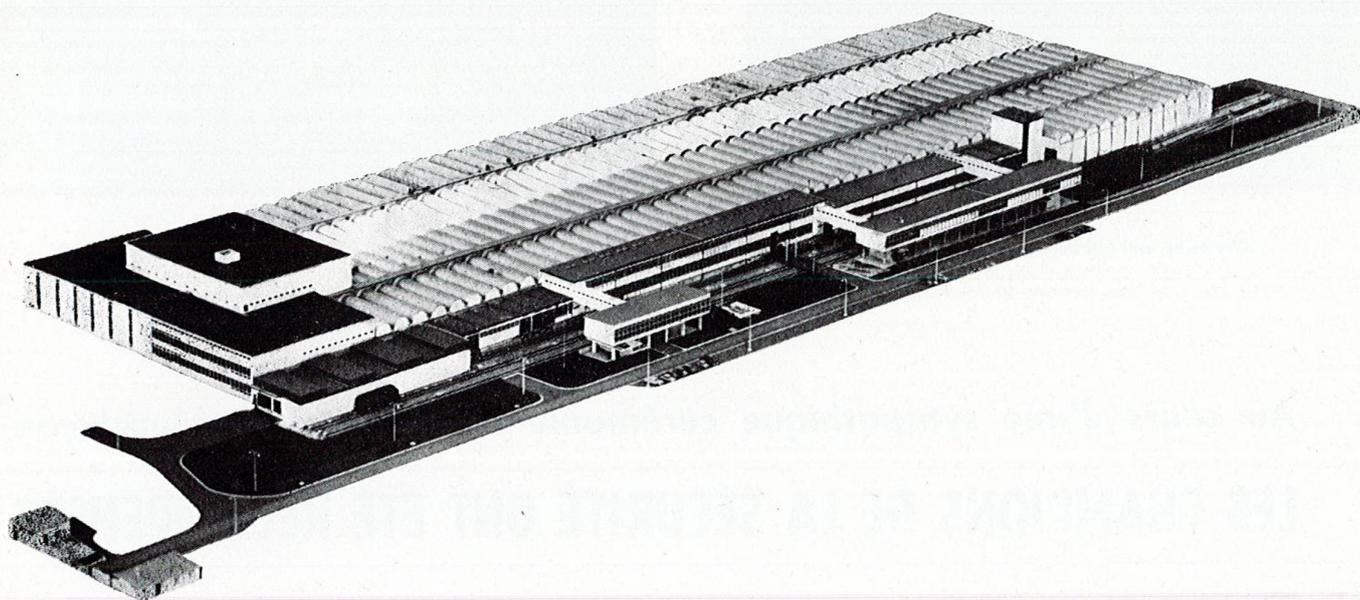
Mais, si au cours du premier examen clinique, le malade présente des symptômes de gravité, une série d'examens de laboratoires est alors pratiquée d'urgence ; les résultats sont remis dans la journée au médecin orienteur qui, s'il y a lieu, les communique aussitôt au médecin traitant, lequel pourra prescrire une thérapeutique d'attente jusqu'au moment où il recevra les conclusions.

En définitive, si la durée du circuit est impossible à préciser à l'avance, on peut cependant être assuré que, dans tous les cas, c'est la santé du malade qui la commande, et toute l'organisation concourt à la réduire dans toute la mesure du possible.

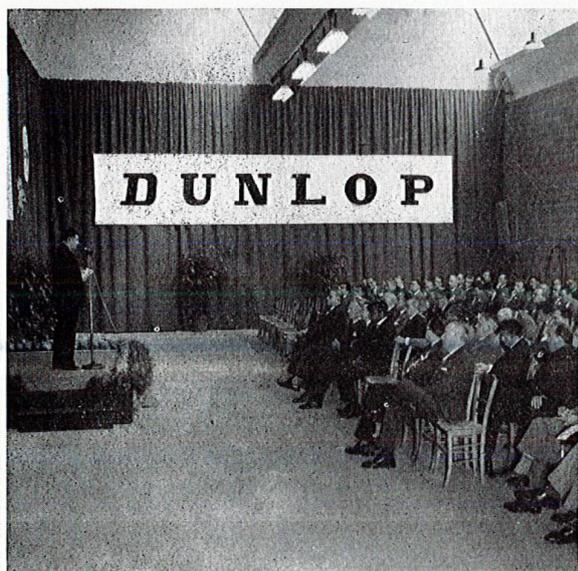
Nous vous signalons tout spécialement que si vous désirez des informations complémentaires sur le Centre d'Exploration Fonctionnelle, vous pouvez écrire directement à M. Clodi, Secrétaire Général de notre Mutuelle, qui se fera un devoir et un plaisir de vous renseigner et de vous guider afin que vous puissiez tirer le meilleur parti de l'œuvre magnifique créée par la Fédération Mutualiste de la Seine.

Le Président, G. LATTARD.

Le mercredi 19 avril, l'usine d'Amiens ouvrait ses portes à la presse française...



M. DOSSIER, Secrétaire Général présente la nouvelle usine aux journalistes.



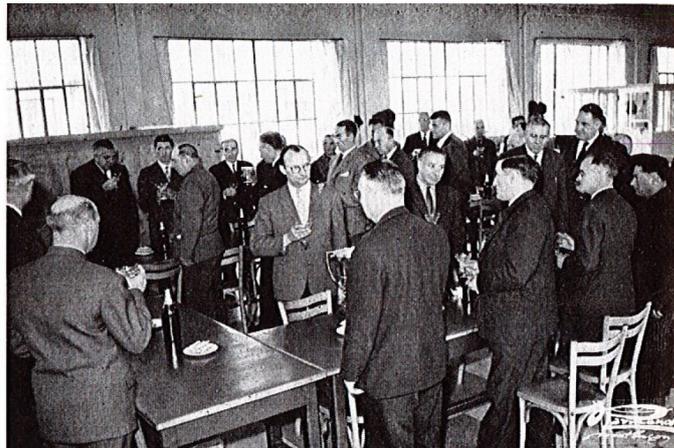
M. Ch. de Wouters, notre Président Directeur Général, entouré de tous les membres de la Direction, avait tenu à recevoir lui-même, dans la plus moderne usine de pneumatiques d'Europe, les journalistes qui avaient répondu en très grand nombre à l'invitation faite par notre Société.

Après les souhaits de bienvenue du Président, M. Dossier, Secrétaire Général, présenta la Société anonyme des pneumatiques Dunlop aux journalistes ; puis M. Deshommes exposa les problèmes propres à l'usine dont il assure la direction. Les visiteurs écoutèrent avec la plus grande attention les explications techniques qui leur furent données et ils marquèrent un intérêt très vif à la visite de l'usine même.

L'aller et le retour de Paris à l'usine d'Amiens s'effectuèrent par train spécial dans une ambiance très amicale. Ce fut une excellente journée pour la Société et ses invités.



Le directeur M. Huchet remet en garde, pour un an, la coupe à M. Mazon, Chef de fabrication de l'atelier Tourisme.



Détendus et souriants, voici les champions de la sécurité.

Au cours d'une sympathique cérémonie aux usines de Montluçon

LES CHAMPIONS DE LA SÉCURITÉ ONT ÉTÉ RÉCOMPENSÉS

La cérémonie de remise des récompenses, au titre de la « Coupe Prévention Accidents », eut lieu le vendredi 28 avril 1961, dans la salle du restaurant de l'usine.

M. Huchet, Directeur, présidait cette cérémonie, entouré des membres du Comité de Direction, des Chefs de Division, des médecins du travail, des membres du Comité « Hygiène et Sécurité », des Chefs de Service et de Fabrication, des représentants des agents de maîtrise.

Après avoir brièvement commenté les résultats « Accidents » pour l'année écoulée, M. Huchet s'attacha à montrer que le but de la Prévention n'est pas seulement l'obtention de statistiques favorables, mais aussi et surtout la sauvegarde de l'intégrité physique et morale de la personne humaine. Remerciant tous ceux qui, au long de l'année, ont travaillé dans ce sens, M. Huchet procéda à la remise des récompenses :

Récompense collective

M. Mazon, Chef de fabrication de l'atelier Tourisme, reçut, en garde pour un an, la coupe attribuée à l'atelier ayant obtenu en 1960 la plus nette amélioration quant à la régression de la fréquence et de la gravité des accidents par rapport à la moyenne des trois années précédentes.

Récompenses individuelles

M. Bardonnnet, Chef de fabrication des ateliers Mélanges et Gommage, qui cédait la coupe à M. Mazon, reçut un chronomètre, récompensant son action personnelle qui avait aidé son atelier à gagner la coupe 1959.

M. Dumont Octave, ouvrier Annexe III, auteur de la meilleure suggestion « Prévention Accidents » en 1959, fut également récompensé par un chronomètre.

Puis, les verres furent levés en l'honneur des récipiendaires et en l'espoir d'une amélioration constante de la situation « Accidents » aux usines de Montluçon.

ici... LES MOULINIAUX

Une visite au département S.M.T.



1

— La magazine des Mouliniaux.

Le Mouliniaux, magazine mensuel de 16 pages, traite les problèmes locaux de façon journalière que certains ne voient qu'à regret. L'antenne de la rue Grand'Arrière, dans le quartier Duclap.

2 — M. Jean Baudouin, Chef de Département.

Il est chargé de la réalisation de tous les programmes de M. le Maire réalisés par les élus.

3 — Le P.C. des Magasins.

M. Cayrol est chargé de la mise en circulation de la monnaie de contact à nominal qui compte 100 pièces.

4 — Les Transports et les services.

M. Jean Baudouin est chargé de la mise en place des services de transport, autobus, taxis, etc.

5 — L'Assistance Sociale.

Chargé de tous les aspects sociaux de la commune, M. Jean Baudouin est chargé de la mise en place des services sociaux, etc.



1



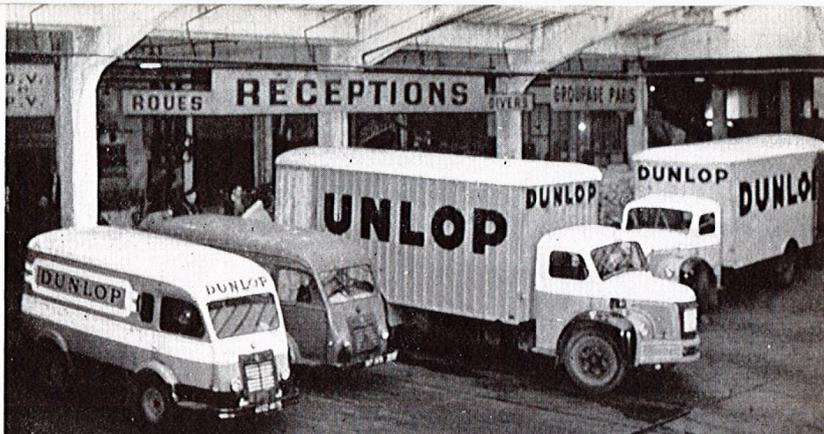
5



5

ici... LES MOULINEAUX

6



6 — La Cour intérieure et la réception.

Grande il y a trente ans, elle semble réduite aujourd'hui, mais permet cependant à un nombre impressionnant de véhicules d'y circuler. Le camion du premier plan, qui arrive de Montluçon, est aussitôt mis en déchargement par l'équipe du poste de réception.

7 — Le bureau des Magasins.

Il en est la plaque tournante. La ventilation des ordres, en direction de la réception, des magasins, de la livraison, de l'expédition et du montage, est assurée avec célérité par le « tube » pneumatique (groupe de tuyaux) que l'on aperçoit au fond, à droite.

8 — Le poste de montage.

Sous la conduite de M. Orjebin, une équipe, parfaitement entraînée, de 11 athlètes monte 600 ensembles par jour.

9 — Le quai S.N.C.F. au premier étage.

A droite, M. R. Pinard, Chef des magasins pneumatiques. Au centre d'un chassé-croisé entre le rail, au premier, et la route, au rez-de-chaussée, il veille à la synchronisation des échanges.

7



6

8



9



10

10 — Le service Vélo - Scooter - Accessoires Dunlopillo.

M. Elie, le plus ancien de la maison, range un nouveau venu : « le soufflet pneuride ».

11 — Le quai de chargement Livraison.

Descendue par la glissière, l'enveloppe, munie de sa chambre, se rend par ses propres moyens jusqu'au camion, où le receveur se prépare à la faire virer.

12 — L'Atelier d'Entretien Menuiserie.

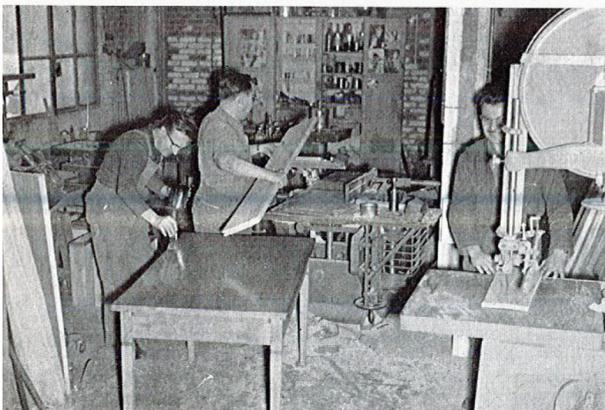
MM. Josso, A. Coatleven et G. Le Mauff exécutent une grande variété de travaux : emballages spéciaux, réfection de mobilier, réparation des planchers de camions.

13 — Le poste d'emballage.

MM. Dodat, Saint-Martin et Pœuf terminent la fixation des harasses contenant les matelas « Dunlopillo » à destination d'Outre-Mer.



11



12



13

FIN

COUPE

inter-services

En finale,
LE BOURGET
bat les
COMPTABLES
du Siège par
4 à 2



L'équipe du Bourget gagnante de la Coupe. De g. à d., debouts : MM. Groul, directeur de l'usine, Baille, Queuta, Stromca, Renaud, Huet, Rosiak et Bobet, président de la Dunlop - Sports. Accroupis : Lenne, Verrecchia, Fernandez, Barbillat et Dorigny.



Au cours de la finale, Vincent fait une passe à son goal Audebert qui bloque la balle. On aperçoit à gauche Bruce, Fernandez et Hubert ; au fond à droite Dorigny.

Comme l'an dernier, le mois d'avril a vu se disputer la Coupe inter-services au stade Paul-André, avenue Marceau à Drancy. Au cours des matches qui eurent lieu le samedi 15 avril, les services comptables battirent les Moulineaux par 3 buts à 0. C'est par le même score que l'équipe du Bourget se défait de celle des services commerciaux.

La finale eut lieu le samedi suivant 22 avril. Elle opposait les vainqueurs du tour précédent, c'est-à-dire les services comptables du Siège et l'équipe du Bourget. Mais cette partie fut précédée, en levée de rideau du match de classement pour les 3^e et 4^e places. Nous avons donc assisté tout d'abord, par un temps très maussade et sous une pluie continue, à une rencontre très équilibrée et qui a vu la victoire des services commerciaux sur l'équipe des Moulineaux par 3 buts à 2.

Le coup d'envoi de la grande finale fut donné par M. Groul, Directeur de l'usine du Bourget, qui était présent à la rencontre avec tout son « état-major ».

- dans les buts : Renaud,
- à l'arrière : Rosiak et Stromca,
- en demis, de gauche à droite : Quentin, Huet et Verrecchia,
- pour les avants : Fernandez, Baille, Barbillat, Dorigny, Lenne.

En face l'équipe des comptables présentait les joueurs suivants :

- dans les buts : Audebert,
- à l'arrière : Hubert, Taïbi,
- aux postes de demi : Fligny, Vincent, Boulet,
- Dubois, Dauthuille, Letellier, Bruce et Boulet jouaient à l'avant.

Dès le coup d'envoi, l'équipe des services comptables prit l'avantage. Sa vitesse de jeu, en effet, lui permit d'obtenir le premier but marqué par le demi-centre Vincent qui s'était porté en attaque. La réplique ne se fit pas attendre et Le Bourget égalisa vers la 10^e minute par Baille. Le score ne subit aucun changement jusqu'aux citrons.

Le déroulement de la 2^e mi-temps fut contrarié par une pluie battante. La balle et le terrain devinrent très glissants et les joueurs des services comptables, plus légers, furent nettement désavantagés. Aussi l'équipe du Bourget imposa-t-elle son jeu et inscrivit pour son compte 3 buts de plus au tableau d'affichage qui furent marqués par Fernandez (2) et Barbillat (1). Les services comptables marquèrent sur la fin un 2^e but grâce à Dauthuille. Score final : 4 à 2.

Après ce match disputé de façon acharnée mais dans l'esprit du jeu, le capitaine du Bourget, M. Baille, reçut des mains de M. Lebel la coupe dont il est le donateur.

Nous joignons nos félicitations à celles qui furent adressées aux vainqueurs lors du vin d'honneur auquel assistaient le Directeur de l'usine du Bourget, ainsi que certains membres des services du Siège.



Une phase de la rencontre du classement : Commerciaux contre Moulineaux. De g. à d. Loverini, Chauvin, Arnoux, Fabre, Ringeval et Archimbaud,

Le départ vient d'être donné par M. Mulet, chacun prétend encore à la victoire.



Pierre Trentin, très détendu, franchit victorieusement la ligne d'arrivée.



M. Deglos, ayant à sa droite M. Blanc, Préfet et à sa gauche, M. Daugé, Président de la F.F.C., remet sa médaille au vainqueur du 1^{er} Pas Dunlop.



La 38^e Finale Nationale du « PREMIER PAS DUNLOP » ne s'est pas révélée, cette année encore, au-dessous de sa réputation de course difficile.

106 concurrents avaient été sélectionnés, pour s'affronter au cours de ce Championnat de France des Débutants.

Toutes les Provinces s'étaient donné rendez-vous : Bretagne, Dauphiné, Ile-de-France, Provence, etc... L'itinéraire, fixé aux environs de Toulouse, offrait un parcours judicieusement choisi.

Le départ de Saint-Orens eut lieu à 8 h. 30, les coureurs prirent aussitôt une allure rapide. Cependant, très tôt, un imprévu bouleversa le déroulement du Pas Dunlop ; dès le 5^e kilomètre un carambolage encore jamais vu faucha plus de 50 coureurs. Sorti indemne de cette aventure, l'Orléanais Plessis fut le premier à prendre le large ; rejoint par Jaudeau et Maillet au bas de la côte de Saint-Félix (30^e km), il les laissa tenter à deux la folle aventure.

Elle dura 50 kilomètres de plus, car les deux coureurs furent happés par le peloton dans la côte de Valesville à 20 kilomètres du but.

Tout se passa dès lors sans histoire. Pourtant, Adrien Fantini réussit à se dégager ; malheureusement, à 1 kilomètre de l'arrivée, 50 coureurs rattrapèrent le solitaire Agenais. Un sprint massif s'engagea alors dans la côte du Griffoulet, ultime difficulté. Un embouteillage provoqua une deuxième chute qui élimina encore 10 hommes, dont le Saint-Gaudinois Bauday et surtout le Toulousain Faure, le Montois Navailles et le Normand Chedofal, à quelque 300 mètres de la banderole.

C'est alors que Pierre Trentin, Parisien de 17 ans, se détacha devant son co-équipier Fix, suivis du Bressan Morellon et d'un autre Parisien, Héry, et, grâce à un sprint stupéfiant, réussit à passer en vainqueur la ligne d'arrivée, en couvrant les 100 kilomètres en 2 h. 48'' (soit à la moyenne de 38 km 420).

Souhaitons maintenant à Pierre Trentin, qui reçut une ovation méritée, une carrière aussi glorieuse que Sylvain Marcaillou ou Raphaël Geminiani qui inscrivirent bien avant lui, leur nom au Palmarès du 1^{er} PAS DUNLOP.

Le XXXVIII^e PREMIER PAS

DUNLOP

a révélé un futur champion

A l'arrivée, le vainqueur reçut une gerbe de fleurs cravatée aux couleurs Dunlop, et le maillot de Champion de France sur route des Débutants lui fut remis par M. Daugé, Président de la Fédération Française de Cyclisme. Un cocktail offert par notre Société réunissait M. Deglos, Sous-Directeur Général, M. Daugé, Président de la F.F.C., M. Blanc, Préfet, Directeur du Cabinet de l'I.G.A.M.E, le Colonel Martin, représentant le Général Gilles commandant la V^e Région Militaire, ainsi que MM. Mulet, Directeur des Ventes, Bourdot, Directeur des Relations Extérieures, Josse, Directeur Principal de la région sud, Lannelongue, Directeur de la Succursale de Toulouse, Filaire, organisateur du Pas Dunlop; cocktail au cours duquel M. Deglos remercia ces différentes personnalités de leur aimable concours apporté spontanément pour la réussite de ce XXXVIII^e PREMIER PAS DUNLOP.

L'après-midi, une réception organisée par la municipalité de Toulouse clôtura brillamment cette manifestation sportive. De nombreux toasts furent portés en l'honneur de la Ville de Toulouse et de son accueil chaleureux, de la Fédération Française de Cyclisme, du Comité des Pyrénées et de la Société Dunlop pour la parfaite organisation de cette grande Finale cycliste en l'honneur des jeunes. Nous exprimons à chacun toutes nos félicitations pour cette belle réussite qui fit du 38^e PAS DUNLOP un grand succès, attirant la sympathie et l'enthousiasme de tous

Remise de Diplômes à Mantes



AU cours d'un vin d'honneur, M. Deguy, Directeur de l'usine de Mantes, a remis le 13 avril 1961, dans la salle de la cantine en présence des cadres de l'usine, le Diplôme de la Médaille d'Or à de nombreux récipiendaires.

C'est la première fois qu'une telle manifestation avait lieu à l'usine.

La Rédaction du Bulletin adresse à tous les nouveaux Diplômés ses vives félicitations, et leur donne rendez-vous, pour cette brillante entrée, dans « Le Carnet de la Société », page bien connue de toutes et de tous, où ils se retrouveront en excellente compagnie.



Ci-dessus, deux vues prises au cours de la cérémonie. Les nouveaux diplômés pourront se reconnaître.

M. Deguy et M. Mercier félicitent M. Martigue.



LA FÊTE DES MÈRES AU SIÈGE SOCIAL

DANS le cadre agréable de la grande salle de la rue Legendre, un sympathique auditoire, composé de toutes les mères de famille exerçant leur activité au Siège Social, assistait, le vendredi 26 mai, à un goûter organisé par le Comité d'Établissement du Siège en l'honneur de la Fête des Mères. Le champagne, pétillant dans les coupes, créa rapidement une joyeuse animation, agrémentée encore par la perspective de quelques attractions.

Ce furent d'abord les Toys — ce qui veut dire en basque « Les Jeunes » — qui emportèrent immédiatement l'adhésion de l'assistance par leur tour de chant où chaque voix fut mise en valeur au sein d'un ensemble harmonieux.

Odile, jeune chanteuse, sut détailler avec beaucoup de talent plusieurs ballades de nos troubadours modernes, comme Léo Ferré aux compositions pleines de caractère.

Un sourire vint sur tous les visages quand Vambi raconta ses meilleures histoires comiques, de façon fort subtile et pleine d'humour. La virtuose Geneviève Gaillard se fit applaudir au piano par ses broderies délicates.

On ne put que regretter l'absence des duettistes Michèle et Christian, retardés par un contretemps.

Au cours de ce goûter, chaque mère reçut, en souvenir de cette charmante réunion, des serviettes de table basques et une pochette assortie.

AU GALA DE MONTLUÇON

qualité et fantaisie étaient fidèles au rendez-vous

Les 11 et 12 mars le Comité d'Etablissement des usines de Montluçon organisait son traditionnel Gala au profit des vieux travailleurs de nos usines.

Comme ceux des années précédentes, le Gala 1961 a connu un vif succès.

Le choix du programme fut ratifié par les nombreux spectateurs qui se rendirent au théâtre municipal de Montluçon.

Le programme de variétés présenté permit de donner satisfaction à tous les goûts, à ceux qui aiment la chanson réaliste comme à ceux qui aiment la fantaisie en passant par les amateurs de vieilles chansons, d'équilibre, de magie et d'adresse.

Pia Colombo, Yann Brioux, Mouloudji et Raymond Bour s'octroyèrent une bonne part de succès si l'on en juge par les applaudissements qui leur furent destinés. Cela n'enlève d'ailleurs rien à la valeur des autres artistes; Michèle Patrick et Suzanne Gabriello surent, elles aussi, se faire adopter par les Montluçonnais.

Le gala 1961 est donc resté dans la tradition : celle de la qualité et nous sommes certains que les nombreux spectateurs ont déjà pris rendez-vous pour celui de 1962.

Une vue de la salle pendant le spectacle.

Pia Colombo et Mouloudji pendant leur tour de chant.



Invitation au voyage...

Personne n'a oublié « Normandie », ce paquebot exceptionnel, présent encore dans de nombreuses mémoires. Et personne n'oubliera « France » qui naquit, il y a presque quatre ans, le 7 octobre 1957 : paquebot ultra-moderne, étudié, perfectionné dans les moindres détails, ville de rêve, séduisante « invitation au voyage ».

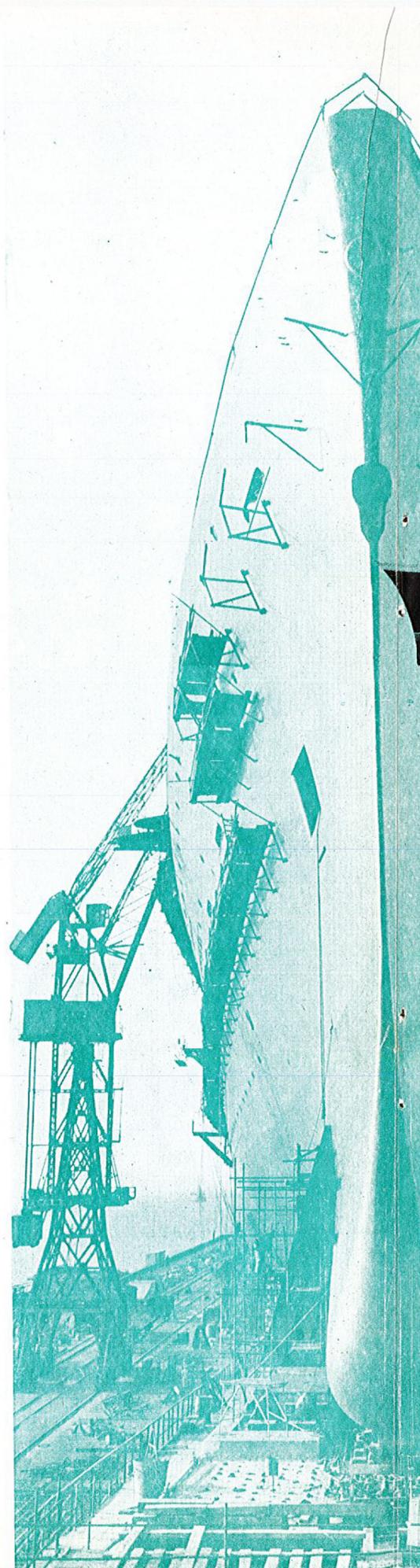
LE PLUS LONG PAQUEBOT DU MONDE

Ce qui caractérise le « France », c'est sa longueur (315 m 50), qui en fera le plus long paquebot du monde ; son poids (55 000 tonnes) ; sa capacité en passagers (2 000) répartis en deux classes : 500 en première et 1 500 en classe « Touriste » ; et le fait qu'il effectuera la traversée Le Havre-New York en 5 jours à la vitesse de 31 nœuds. « France » sera entièrement à air conditionné, 2 paires de stabilisateurs anti-roulis supprimeront tout mouvement désagréable ; le téléphone et la télévision seront très largement répandus. Quant à l'appareil propulseur, il sera établi pour développer la puissance normale de 132 000 chevaux sur 4 lignes d'arbres à 162 tours/minute environ. Il sera conçu pour que sa marche la plus économique se trouve dans la gamme des puissances normales de service comprise entre 115 000 et 145 000 chevaux.

LA COQUE : EXEMPLE D'ESTHÉTIQUE INDUSTRIELLE

Les ingénieurs français ont acquis une incontestable maîtrise en ce qui concerne l'étude hydrodynamique et le dessin des coques. Celle de « France » actuellement achevée, est la plus belle qui ait jamais été construite et l'on peut dire qu'elle est un exemple d'esthétique industrielle. Pour la construction de cette coque, les chantiers ont fait appel à un certain nombre de techniques qui ont fait leurs preuves depuis la guerre, notamment la préfabrication et la soudure.

Le système de préfabrication présente d'incontestables avantages, surtout celui de pouvoir préparer à l'avance dans des ateliers ou sur des plates-formes de montage, des éléments complexes de l'ordre de 50 à 70 tonnes. La soudure a remplacé, sauf pour quelques joints longitudinaux, l'ancien rivetage des tôles de



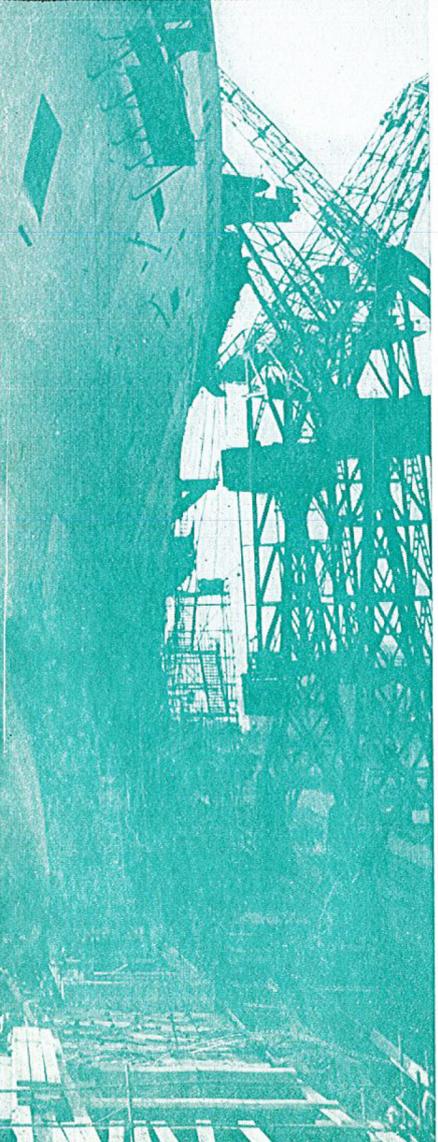
"FRANCE"

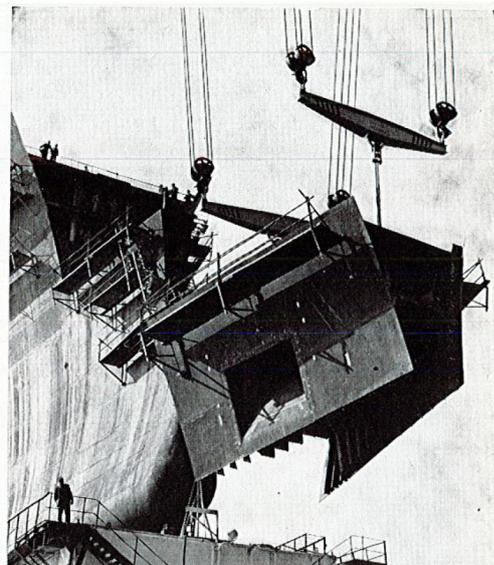
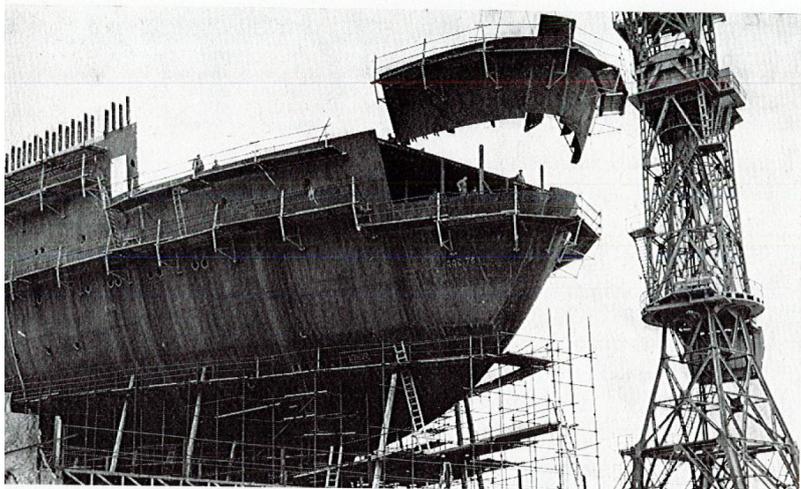
PAR CAMILLE MARIN

la coque. Cette méthode permet d'obtenir une surface très lisse et offrant, par conséquent, une moindre résistance à l'avancement. Mais elle représente aussi un gain de poids important. Ce problème du poids a été un des soucis majeurs des ingénieurs qui ont conçu le « France ». Pour que son tirant d'eau soit limité,



pour que sa consommation soit très inférieure à celle de ses prédécesseurs, pour que la vitesse de 31 nœuds puisse être obtenue avec une puissance motrice raisonnable, il fallait que « France » fût un paquebot léger. Un gain de l'ordre de 15 000 tonnes a été fait par rapport à « Normandie », non seulement grâce à l'abandon du rivetage, mais aussi grâce à l'utilisation des alliages légers qui seront le matériau utilisé pour l'ensemble des superstructures du navire. Cette utilisation réalisée pour la première fois à cette échelle, procurera de nombreux avantages. D'abord, le gain de poids réalisé dans les hauts du navire améliorera sa stabilité ; mais le principal avantage sera de permettre la suppression des « joints glissants ». En effet, un paquebot n'est pas une masse rigide. Sous l'effet de la houle, il subit des efforts de flexion qui provoquent des déformations alternées. Lorsque les navires étaient construits entièrement en tôle d'acier, les ponts supérieurs et les roofs étaient découpés en plusieurs tranches reliées entre elles par des joints glissants : ceux-ci jouaient en quelque sorte le rôle des soufflets entre les wagons d'un train et absorbaient les déformations imposées par les flexions de la coque. Sur « France », ces joints seront inutiles car l'alliage léger supportera et absorbera ces déformations. Les cheminées du « France », composées d'un fût sur lequel s'emboîtent des ailerons — eux-mêmes coiffés par un chapeau — sont très spéciales. Ainsi la fumée ne sera-t-elle pas rabattue sur les ponts. Le fût pèse 24 tonnes, les ailerons 19 tonnes et le chapeau 2 tonnes. Le total représente 40 tonnes.





CONFORT EXCEPTIONNEL POUR 3 000 PASSAGERS

Le confort des locaux du « France » sera exceptionnel. Les passagers bénéficieront du téléphone, de l'installation d'une chaîne de télévision interne, d'un système de diffusion musicale et de toute une série d'innovations qui feront de cette splendide unité le paquebot le plus moderne du monde. Sur 8 hectares de ponts seront groupés : un hôtel de plus de 1 000 chambres de classe internationale, des restaurants servant à chaque repas plus de 3 000 couverts pour passagers, état-major et équipage, une salle de spectacle de 700 places, 8 bars, 5 pistes de danse, 2 bibliothèques, 2 piscines, un parc d'attractions et de jeux pour enfants, etc... Sur cette luxueuse ville flottante il faudra faire vivre quelque 3 000 personnes, ce qui pose bien des problèmes.

D'abord celui de l'énergie électrique. Les applications de l'électricité sont très nombreuses à bord d'un navire. Outre tous les appareils auxiliaires des machines, toutes les pompes d'épuisement, d'assèchement, d'incendie, d'eau de toilette, sont mues électriquement. Les stabilisateurs de roulis sont également tributaires de l'énergie électrique. En dehors des besoins de la machine, ceux du navire « coque », autrement dit, de la partie hôtel du navire sont très nombreux et développés. Outre la lumière, nous trouvons les ascenseurs, les monte-charges, les grues, les treuils, les machines frigorifiques, les fourneaux de cuisine, grillades, friteuses, les ventilateurs d'aération, le cinéma, etc... Enfin, tout ce qui est nécessaire à la navigation tels que guindeaux, cabestans, barre, radio et les innombrables applications de l'électronique : radars, sondeurs, goniomètre et puis, la télévision.

A bord de « France », il y aura deux stations de production d'énergie électrique absolument indépendantes. Chaque station comporte trois alternateurs fournissant du courant à 440 volts et 60 périodes. La puissance de chaque alternateur sera de 2 250 kW, ce qui représente une puissance totale de 13 500 kW pour les deux stations. Le navire sera muni d'une station de sauvegarde à accumulateurs.

Le second problème est celui de l'eau douce. Une des améliorations très importantes réside dans la distribution de l'eau de

Poste d'éléments préfabriqués :

En haut, à gauche, la partie terminale du pont arrière.

En haut, à droite, un élément de 59 tonnes comprenant les écuibiers.

toilette. La multiplication des installations sanitaires, entre autres les machines à laver, ont augmenté les besoins en eau. La consommation par personne et par jour qui pouvait atteindre 150 à 180 litres avant guerre est passée à 220 litres. On prévoit même qu'elle pourra atteindre 250 litres pour 3 000 personnes, ce qui totalise 750 tonnes par 24 heures. Il devient donc indispensable de fabriquer de l'eau douce en partant de l'eau de mer. Il existe des bouilleurs à basse pression capables de distiller de grosses quantités d'eau de mer à bon marché. Sur « France », on a prévu 4 postes de distillation distincts, capables de produire globalement 1 000 tonnes d'eau par 24 heures.

Le troisième problème est celui de la climatisation. Problème complexe car, sur un navire, les compartiments sont innombrables, de volumes variés, situés à des endroits divers et soumis à des températures très différentes, selon qu'ils se trouvent placés au voisinage des sources chaudes telles que les machines et les chaufferies, ou bien en contact avec la mer et exposés au vent et au soleil. Une isolation thermique sera la première condition à remplir.

L'air soufflé sera refroidi selon les besoins dans des conditionneurs au moyen d'une circulation d'eau réfrigérée. L'eau réfrigérée sera fournie par deux centrales frigorifiques situées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière du navire et dont les éléments essentiels seront constitués par des compresseurs rotatifs à fréon.

Les conditionneurs sont au nombre de 102, répartis dans tout le bord et desservent chacun un ensemble de locaux homogènes.

L'INVITATION AU VOYAGE

La date du 11 mai 1960 restera à jamais inscrite dans les annales de la Compagnie Générale Transatlantique. En effet, ce jour a vu le lancement de « France » sous la présidence du Général de Gaulle, Président de la République et de la Communauté. Madame de Gaulle était la marraine du navire. Événement inoubliable qui a provoqué la fierté et l'enthousiasme que l'on sait. Actuellement les travaux se poursuivent activement puisque « France » doit quitter Saint-Nazaire en octobre pour ses essais.

Déjà les machines sont en place et les installations électriques, les locaux d'équipage sont terminés.

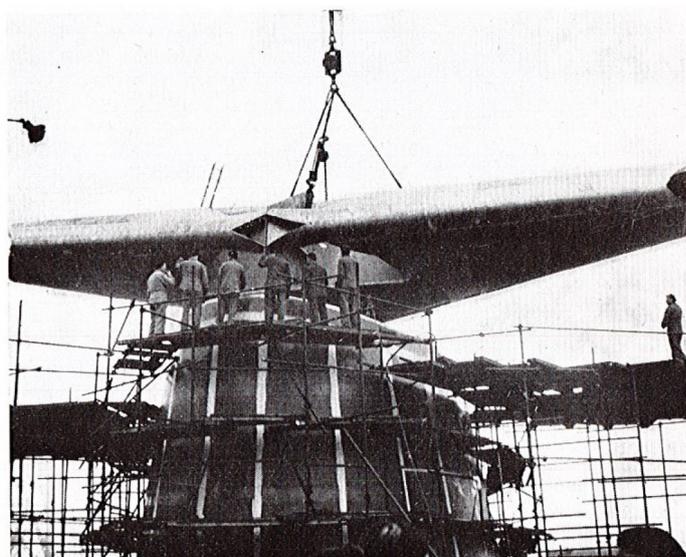
Les décorateurs s'affairent... cabines, salle des spectacles, salles à manger sont entre leurs mains.

Une lumière rose « cocktail » a été adoptée pour l'ensemble du navire comme étant la plus seyante et la plus agréable. Quant au montage des deux hautes cheminées, il aura lieu en juin.

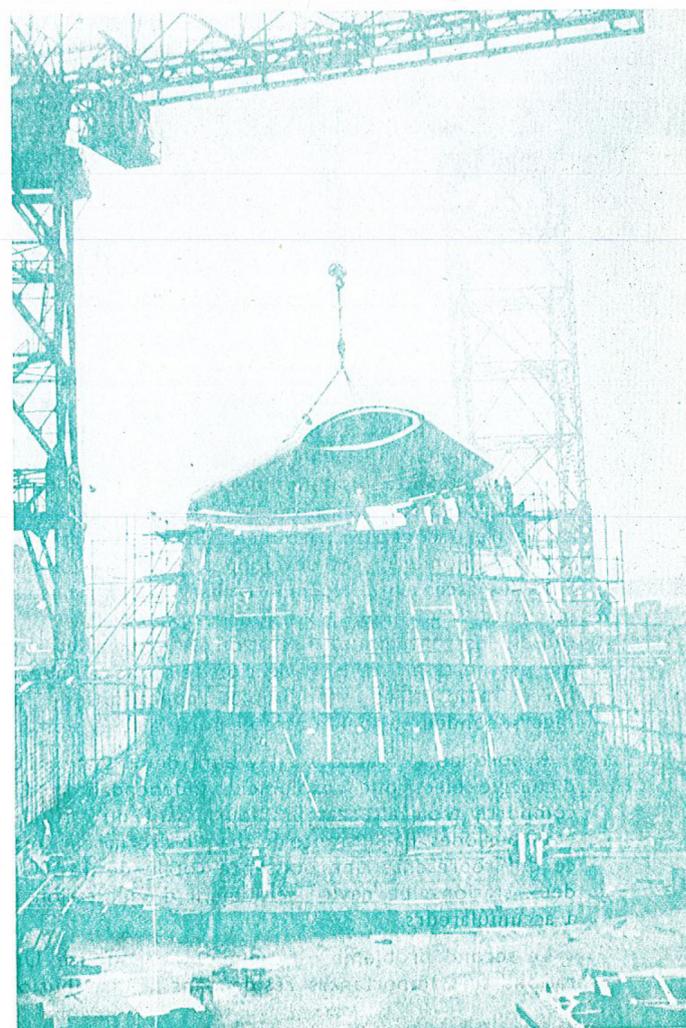
Et dans quelques mois, en novembre, « France », grande réalisation intégralement française, commencera une carrière qui promet d'être une réussite totale.

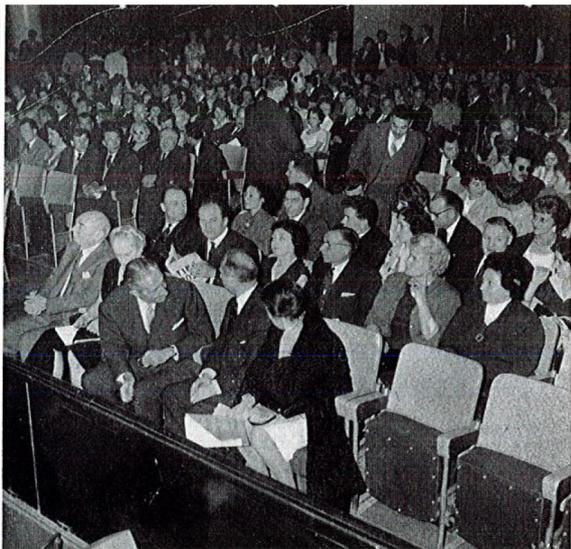
C. M.

Nous remercions la Compagnie Générale Transatlantique de nous avoir aimablement communiqué cette documentation.



Ces deux photographies représentent la pose des ailerons au sommet de la cheminée.





LA NUIT DUN

Ci-contre : une vue de l'assistance pendant l'entracte.

Au milieu, de g. à d. : MM. Lattard, Sarrat et Wild échantent leurs impressions.

Ci-dessous : la souriante Germaine Ricord.



donné d'applaudir ne furent pas inférieure à leur réputation : Clymène en début de spectacle, la souriante Germaine Ricord ensuite et surtout Colette Deréal au talent confirmé et dont la distinction alliée à une parfaite élégance fut particulièrement frappante.

Nous avons aussi beaucoup apprécié, au cours de la première partie du spectacle, Jean Albert. Ce dernier, qui fit partie de l'Equipe des Compagnons de la Chanson, présenta un numéro très goûté du public. Son émission vocale est d'une parfaite netteté, son dynamisme extraordinaire. Cet artiste a vraiment une personnalité attachante.

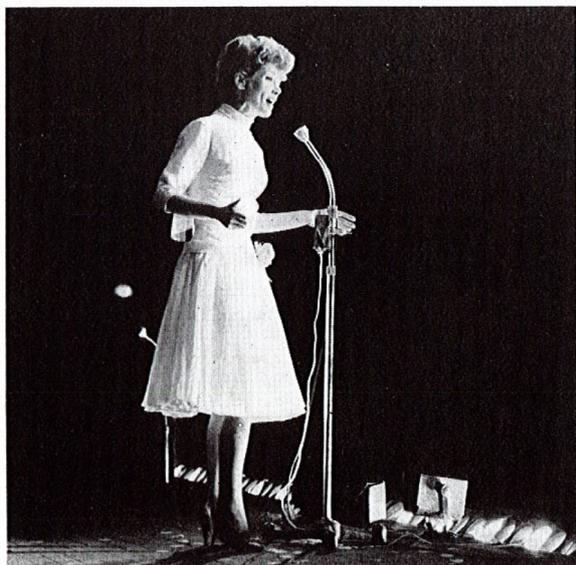
Les spectateurs qui ont assisté, cette année encore au Palais de la Mutualité, à la Nuit Dunlop en garderont le meilleur souvenir. Le Comité d'Etablissement du Siège et des Succursales avec le concours des Comités des usines du Bourget, de Mantes et d'Amiens avaient bien fait les choses et le programme varié du gala promettait beaucoup.

Il ne nous sera pas possible de relater dans le détail tous les moments agréables de cette soirée qui eut un succès complet.

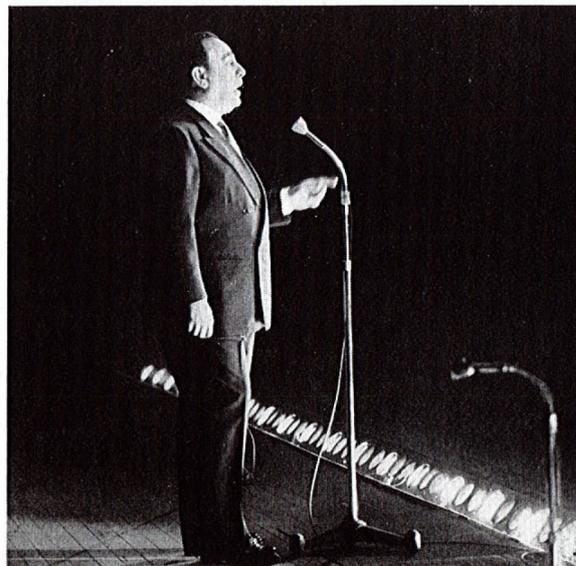
Toutes les attractions (les Rollskatt et les Bergams entre autres) ont été excellentes. Les chanteuses renommées qu'il nous fut



LOP A BRILLÉ DE MILLE ÉTOILES



Colette Deréal : de l'élégance et du rythme.



La grande vedette de la soirée : Tino Rossi.

Patrick Raynal, quant à lui, apporta une note de franche gaieté en racontant les aventures burlesques du brave paysan berichon en visite à Paris et aux prises avec ses embarras.

A l'entracte, les membres des Comités organisateurs offrirent un vin d'honneur aux nombreuses personnalités de notre Société qui avaient bien voulu honorer de leur présence cette soirée.

Et Tino Rossi, va-t-on dire ?

Tino Rossi restera la grande vedette de ce gala. Il avait abandonné le tour de chant depuis plus de deux ans. Son retour a coïncidé avec une reconquête foudroyante du public.

Accompagné par Pierre Spiers au piano, Tino Rossi interpréta tout d'abord des extraits de « Méditerranée » et de « Naples au baiser de feu ». Après quelques nouvelles et bonnes chansons, il effectua, à la demande du public, un pot-pourri des succès qui ont

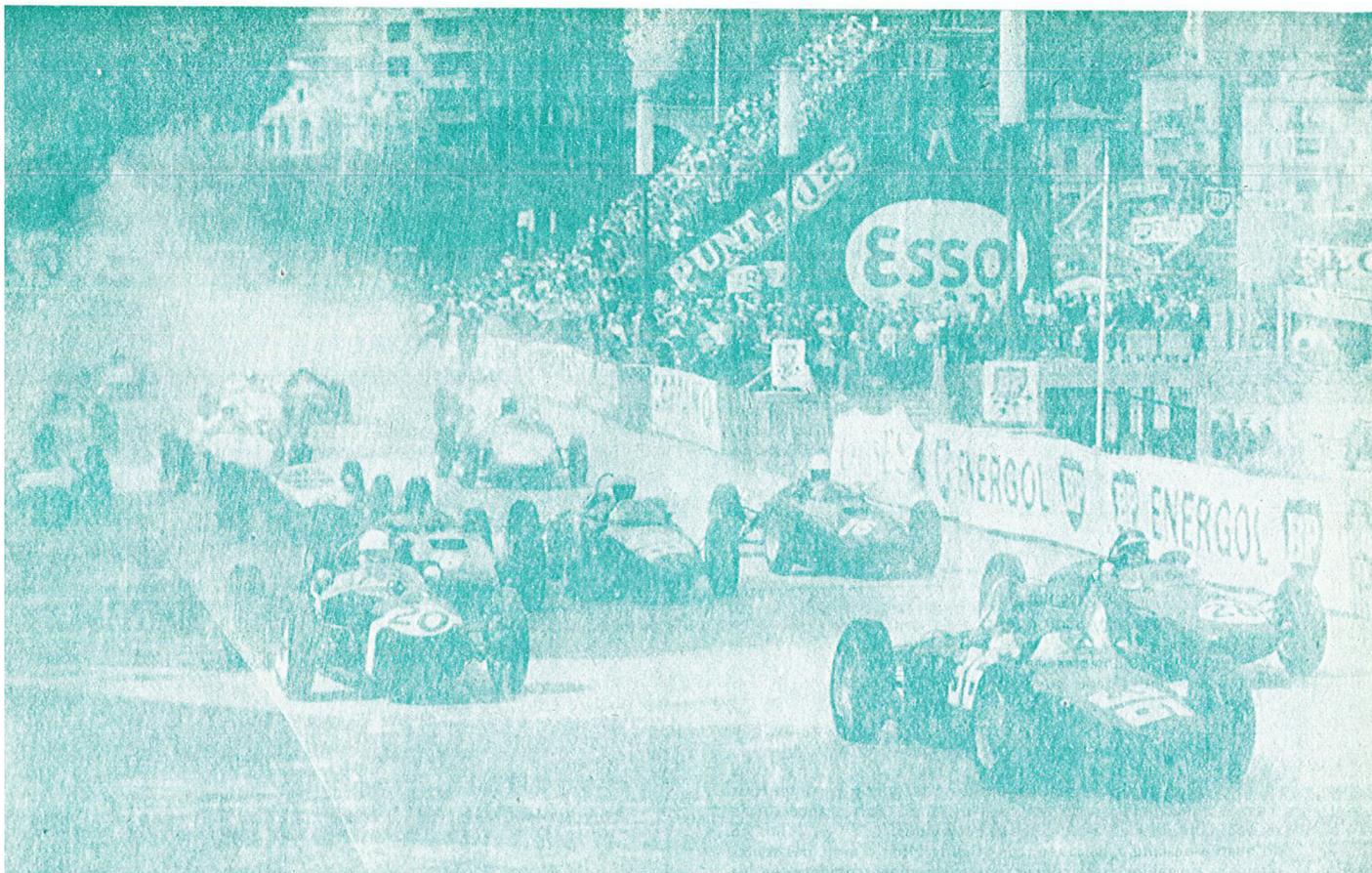
fait sa notoriété. On put s'apercevoir ainsi que certains refrains de Vincent Scotto gardaient la même jeunesse.

Michel Rivegauche, quelque peu retardé, clôtura la soirée accompagné au piano par Jacques Lesage. Il interpréta ses toutes nouvelles créations et fut, lui aussi, longuement applaudi.

La grande formation des Cha-Cha Boys qui avait donné des échantillons de sa qualité pendant le spectacle, anima le bal de nuit jusqu'aux premières heures du dimanche.

Rappelons que les bénéficiaires de cette soirée ont été affectés aux œuvres sociales de notre Société. Les budgets de la Caisse d'entraide de la Société Mutualiste, de la Colonie du Maresclé et de l'Amicale des Prisonniers de Guerre auront ainsi profité des résultats de cette œuvre charitable et distrayante qu'est la Nuit Dunlop.

Nos félicitations à tous les dévoués organisateurs.



SUR TOUS LES CIRCUITS...

A LA TARGA FLORIO

par H. J. LALLEMENT

Les deux premières Epreuves du Championnat du Monde des Constructeurs ont été courues à Sebring et en Sicile. Elles ont été l'occasion pour Ferrari de prendre une sérieuse option sur le titre auquel le Constructeur de Modena attache, avec juste raison, une grande importance.

Si aux 12 Heures de Floride, on assista à un véritable festival Ferrari, il n'en fut pas de même à la Targa Florio où Porsche aligna une redoutable équipe de trois nouvelles voitures « Sport » dont la cylindrée s'élevait entre 1700 et 1800 cmc plus deux voitures 1600 cmc « Grand Tourisme ».

Lorsque dès le premier tour du célèbre circuit des Madonies, deux des trois Ferrari étaient éliminées sur accident, la victoire des Porsche ne paraissait plus faire de doute d'autant plus que leur chef de file, Stirling Moss, menait un train d'enfer battant à plusieurs reprises le record du tour et tenant à effectuer huit des dix tours que comporte la course, ne laissant le volant à son co-équipier Graham Hill que 144 kilomètres alors que le champion Britannique en couvrait 568.

Les deux pilotes de la Ferrari désormais seule en course, W. von Trips et O. Gendebien, eurent le grand mérite de mener sagement leur nouvelle 2 litres 400 à moteur arrière dont ils ne savaient pas grand'chose.

A mi-course, deux Porsche en tête ne parvenaient cependant pas à prendre une avance suffisante pour ménager les moteurs et J. Bonnier, alors au volant de la seconde Porsche, subissait le premier assaut de la Ferrari sans pouvoir l'empêcher de lui ravir sa place.

Dès lors, ce fut le match Moss-von Trips atteignant un degré d'intensité que jamais ne connut une Targa Florio, puis le fantastique dernier tour de von Trips au cours duquel il pulvérisa le Record de plus d'une minute à la moyenne de 180 kms/h.

A ce dernier tour, Moss était victime de la rupture du différentiel de sa Porsche... à 8 km de l'arrivée et l'on ne saura jamais si cet accident lui coûta la victoire ou bien si de toutes façons, il aurait dû se contenter de la seconde place, tant la performance de von Trips fut élevée, dépassant même les plus optimistes prévisions.

Notons seulement que Ferrari, après avoir battu le record des 12 Heures de Sebring, s'adjugea celui de la Targa Florio (moyenne 103 kms 430). Nos freins à disque équipaient les voitures victorieuses.

Les nouvelles Maserati à moteur arrière de 2900 cmc ont fait ce qu'elles pouvaient : terminer. Une se classa quatrième à plus de 30 minutes du vainqueur; nous avons remarqué un jeune pilote italien, Vaccarella qui fut fort bien secondé par notre Champion de France Maurice Trintignant.

En ce qui concerne Dunlop, dont le succès ne faisait pas de doute, nous nous devons de souligner la collaboration magistrale que nous avons apportée aux Constructeurs nous faisant confiance et prétendant à la victoire : pour la première fois dans l'histoire de la Targa Florio, il n'y eût aucun changement de pneumatique. Ainsi la mission de notre Marque a été pleinement accomplie, ayant pu mettre sur un pied d'égalité Ferrari, Porsche et Maserati.

Ci-contre : Le départ du Grand Prix de Monaco vient d'être donné.

A MONACO

Ouverture à Monaco des Grandes Epreuves comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs.

Au mois d'avril, à Syracuse en Sicile tous les prétendants au titre avaient eu l'occasion de se rencontrer sur un circuit rapide et les Moss, Brabham, Gurney, Bonnier, Mac Laren, Ireland, etc., habitués pilotes de Cooper, Lotus et Porsche avaient eu à faire connaissance d'un jeune italien de 23 ans Baghetti, à qui, étant donné son application à l'entraînement, M. Ferrari avait confié une 1500 cmc, nouvelle formule 1 à moteur arrière.

Première sortie de la Ferrari, première grande Course de Baghetti. Résultat : une victoire 100 % italienne ce qui n'était pas arrivé depuis longtemps.

Il n'y a rien de surprenant que les Ferrari aient alors fait figure d'épouvantail à Monaco. Plus puissantes que les voitures Britanniques, plus maniables que les Porsche, on en était à se demander qui, des trois conducteurs de Ferrari, Phil Hill, von Trips ou « Richie » Ginther, serait vainqueur.

La réponse est venue, logique et fort agréable car la logique est rare en course. Ce n'est pas la meilleure voiture qui a gagné, c'est certain mais c'est à coup sûr le meilleur pilote car nous avons vu du grand Stirling Moss. Sur les 100 tours que comportait la course de Monaco, Stirling en a mené 90. Son avance sur le second, Ginther n'a jamais excédé 11 secondes. Il s'en est contenté de quatre ou cinq à l'arrivée, car Stirling Moss n'avait pas seulement à surveiller ses concurrents, ses dépassements et les virages, mais aussi... les compte-tours de sa Lotus car il y avait une fuite d'huile dont il était facile de mesurer l'aggravation par l'intensité de la projection sur le tube d'échappement.

Les trois Ferrari n'eurent aucune peine à se classer derrière Stirling Moss. Les Porsche ne sont pas encore au point : J. Bonnier et D. Gurney ont joué leur chance avec enthousiasme mais il n'y avait rien à faire. Au volant des autres Cooper et Lotus il n'y avait que des pilotes désabusés, cherchant des « chevaux » en ce début de saison et comme il n'y a qu'un Stirling Moss, je crois qu'il sera très difficile au sympathique Jack Brabham d'inscrire une troisième fois — cette année du moins — son nom au palmarès des Champions du Monde.

Pour le palmarès Dunlop, une nouvelle victoire. Les seize voitures ayant pris le départ à Monaco étaient équipées de la même façon avec notre nouveau pneu allégé dont je vous parlais dans notre dernier bulletin : 5.00 x 15 à l'avant et 6.00 x 15 à l'arrière.

Il est à retenir que le temps record du Grand Prix de Monaco a été battu avec des voitures 1500 cmc malgré des moteurs d'une cylindrée inférieure de 1000 cmc à ceux des années précédentes (113,787 km/heure contre 108,400).

Ce résultat est dû aux améliorations de suspension, freinage et surtout à l'extraordinaire tenue de route de nos nouveaux bandages sur parcours accidenté.

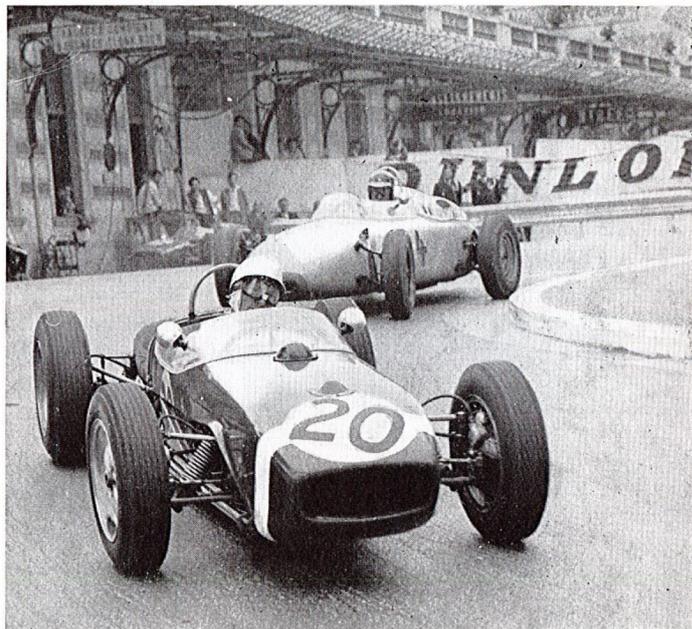
Le début de cet exposé se situait à Syracuse. Il se terminera à Naples avec le même acteur : Baghetti qui sur Ferrari a confirmé sa victoire de Sicile. L'Automobile-Club d'Italie avait en effet organisé une Epreuve à la même date que Monaco pour recevoir ceux qui n'auraient pas pu se qualifier pour la « grande première »... et ils furent nombreux.

Juste avant de passer ce papier, il m'est agréable de vous faire part d'un double succès Dunlop, pneus et freins à disque.

Le Grand Prix des Pays-Bas a en effet été remporté par W. von Trips sur Ferrari, le second est Phil Hill également sur Ferrari; J. Clark (Lotus) est troisième et Stirling Moss (Lotus) quatrième.

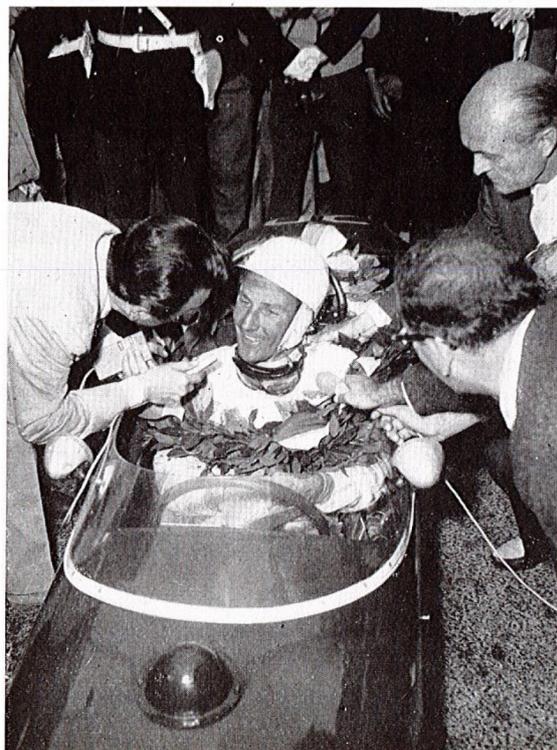
Ce Grand Prix comptant aussi pour le Championnat du Monde, deux pilotes sont actuellement premiers ex-aequo : S. Moss et W. von Trips.

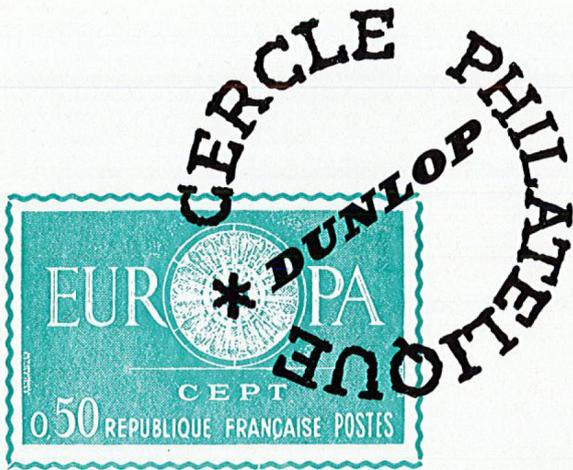
H.J. LALLEMENT



Stirling Moss (n° 20), sur sa Lotus, négocie un virage au Circuit de Monaco.

Vainqueur incontesté de l'épreuve, Stirling Moss reçoit la couronne de lauriers.





Les Timbres

par R. MINARD
et J. DELERY



LES NAVIRES ET ENGINES NAVIGANTS (suite)

Dans notre premier article, nous vous avons exposé comment, et avec quels timbres, nous vous conseillons la constitution de cette première partie de votre collection.

Nous avons également marqué une distinction entre les engins des temps primitifs, anciens et du Moyen-Age, et les bateaux des temps modernes et contemporains.

Pour les premiers, qui tirent leur sujet des périodes préhistoriques et anciennes, s'étendant sur plus de 30 siècles, ainsi que du Moyen-Age qui a duré environ un millénaire, de la chute de l'Empire Romain, en 395, à la prise de Byzance par le Sultan Mahomet II, en 1453, nous retenons environ 350 vignettes. Certaines, comme les pirogues sur le lac Ebrié, le Lakatoi sur le Mambara, les jonques et sampans de l'Extrême-Orient, toujours utilisés de nos jours, font l'objet de grandes séries illustrées du même sujet dans lesquelles on peut se limiter, au départ, à un seul exemplaire tout en laissant dans l'album les blancs nécessaires au complément de cette ossature.

Le Moyen-Age qu'illustrèrent de grands savants tels que Thomas Daquin, Roger Bacon, Arnault de Villeneuve, d'audacieux architectes bâtisseurs de cathédrales gothiques défiant les lois de la pesanteur et de la résistance des matériaux, comme Pierre de Montreuil, et

des lettrés érudits tels que Villehardouin, Comynes, Gerson n'a guère inspiré les administrations postales, tout au moins dans le sujet que nous traitons.

Si les Drakkars des Vikings et les galères vénitienes, extrapolation, au XIII^e siècle, des trirèmes romaines, figurent sur quelques timbres, nous n'avons pu trouver aucune reproduction des vaisseaux construits par les maîtres charpentiers de Barfleur pour Guillaume-le-Conquérant, ni de ceux qui, comme la Blanche Nef, sortant des mêmes chantiers, furent utilisés par ses successeurs à la fin du XI^e siècle et au début du suivant.

Ajoutons que les administrations postales ont également laissé dans l'oubli les navires pontés de haut bord, nef de la Méditerranée et nef de l'Océan qui servirent de modèles aux constructeurs des caravelles, naves et galiotes utilisées par les grands navigateurs contemporains de Charles-Quint et d'Isabelle de Castille.

Ces derniers types de bateaux, que nous avons placés en tête des engins navigants des temps modernes et contemporains, vont nous permettre quelques commentaires sur l'illustration philatélique de la marine depuis la seconde partie du XV^e siècle jusqu'à nos jours.

Pour cette époque beaucoup plus courte, atteignant tout juste un demi-millénaire, nous disposons d'un choix de timbres bien plus étendu et plus varié que justifient en partie les progrès rapides de la marine passant des minuscules caravelles aux lourds vaisseaux carénés

de cuivre du XVIII^e siècle, tributaires du régime des vents, et souvent victimes des tempêtes, jusqu'aux rapides transatlantiques modernes, villes flottantes de luxe, dont la fine étrave fend les flots tumultueux des océans.

Les 960 timbres que nous avons relevés parmi les plus marquants pour cette période comprennent 290 voiliers, 474 bateaux à moteur ou à vapeur pour la promenade, la pêche, les transports de marchandises et de passagers, 54 à destination spéciale, 18 fluviaux et 124 vaisseaux de guerre.

La part réservée à ces derniers est la plus modeste et peut se subdiviser entre 36 voiliers et 88 bâtiments à moteur et à vapeur, dont une canonnière fluviale.

Hormis le yacht impérial des Hohenzollern, représenté 173 fois sous deux clichés, et ayant servi, avant la Grande Guerre, à l'affranchissement dans toutes les colonies allemandes, nous ne trouvons parmi cet important ensemble que deux grandes séries, l'une de 47 voiliers, émise en Guyane anglaise, et l'autre de 37, émanant de Sainte-Hélène, ayant même sujet mais, en écusson, différentes effigies de souverains britanniques. Citons encore 7 plus petites séries allant de six à seize exemplaires, dont trois pour la marine de guerre.

Nos amis, que la grâce philatélique a touchés de son aile envoûtante, pourront eux-mêmes retrouver dans les trois catalogues Yvert et Tellier, que nous tenons à leur disposition, les quelque 1.300 figurines que nous avons évoquées plus haut et qu'il n'est pas possible de

et la Navigation



citer ici, même en limitant notre liste au numéro du timbre et à son pays émetteur.

Le plaisir de ceux qui voudraient constituer une collection thématique sur le sujet traité sera, nous en sommes certains, bien plus grand s'ils peuvent découvrir eux-mêmes ces nombreuses vignettes qui représentent un raccourci illustré, à travers les âges, de la navigation.

II. — L'EXPLORATION MARITIME DU MONDE

Les découvertes de l'antiquité et du Moyen-Age.

La navigation ayant été l'un des premiers moyens de locomotion pour l'homme, il était fatal que celui-ci s'enhardit à effectuer des voyages au voisinage des côtes en élargissant chaque fois son rayon d'exploration. Les Phéniciens, les Grecs, les Romains, les Carthaginois et les Arabes furent les plus remarquables navigateurs de l'Antiquité qui, après avoir bourlingué tout autour de la Mer Noire et du Bassin Méditerranéen, poussèrent des pointes les uns vers les côtes de Mauritanie, les autres jusqu'en Islande, d'une part, et vers les mers de Chine, d'autre part.

Nous n'avons aucun timbre commémorant leurs découvertes ni celles d'ailleurs de leurs successeurs du Moyen-Age.

En effet, les explorateurs de la fin du XIV^e siècle et du début du XV^e, qui permirent de situer sur les portulans, cartes primitives alors en usage, le cap Bajador, les Açores, Madère, et les Canaries, pas

plus que notre compatriote, Jean de Bethancourt, qui fut roi de ces dernières, ne retiennent pas l'attention des administrations postales. Le Prince Henri, dit Le Navigateur, quatrième fils du Roi Jean I^{er} du Portugal, qui fonda au cap Saint-Vincent une école de navigation et d'astronomie et dirigea les expéditions qui parvinrent les premières au cap Bajador, en 1433, à l'Équateur, en 1471, à l'estuaire du Congo, en 1485, et au Cap, en 1498, fait seule exception à cet oubli, encore son effigie ne figure-t-elle que sur les timbres de l'Angola.

Marco Polo, qui parcourut de 1271 à 1291 l'Asie, alors connue par les Européens sous le nom générique des Indes, sert de sujet à différentes séries de vignettes que nous n'avons pas retenues, son périple s'étant effectué par la voie terrestre la plupart du temps. Nous le citons cependant ici en raison de l'influence qu'il exerça sur ses contemporains grâce à son Livre des Merveilles où il décrit la magnificence des pays traversés, l'extraordinaire vitalité de leur commerce et des innombrables flottes marchandes qui sillonnent fleuves et mers ainsi que l'extravagante richesse du Cathay et du Zipangu où l'or était en telle abondance que le palais du Mikado en était recouvert et pavé.

Les contacts fréquents des Croisés avec les infidèles, qui nous firent connaître la boussole, instrument d'origine chinoise indispensable à la navigation en pleine mer, et l'appât au gain des importateurs des épices, des soieries et des pierreries, furent, avec le livre de

Marco Polo, les mobiles qui poussèrent les Portugais et les Espagnols à la conquête des Indes par le sud et par l'est. La route de l'ouest qui s'arrêtait à Alexandrie et aux ports de la Mer Noire où les Arabes amenaient à quai, dans des conditions aussi précaires qu'onéreuses et en quantités toujours insuffisantes les précieuses marchandises de l'Orient, était en effet le monopole des marines génoises et vénitienes qui en tiraient d'immenses profits.

Il avait fallu auparavant faire admettre à nouveau la sphéricité de la terre qu'on croyait, depuis l'avènement du Moyen-Age, un grand rectangle ou un disque circulaire bordé au nord par des barrières infranchissables de glace et au sud par des flots bouillants sous un soleil tout proche et prêt à enflammer les vaisseaux.

Il fallut également trouver un vaisseau capable d'affronter les flots de l'Océan. La nef haut bordée, créée pour les Croisades, lourde et peu rapide car elle était sommairement grée, fournit le modèle à un bâtiment à 3 mâts, plus allégé et plus maniable, la caravelle qui offrait trois fois plus de voile au souffle d'Eole, filait 5 à 6 nœuds, et allait porter au-delà des océans la plupart des grands navigateurs, de Diaz à Pizarre et Numez de Balboa.

Une fidèle reproduction de ce bateau, magnifique pièce d'orfèvrerie du milieu du XVI^e siècle, et connue sous le nom de Nef de Charles-Quint, est exposée au Musée de Cluny, à Paris. De ses flancs sortent par les sabords vingt canons qui en constituaient l'armement principal.

RM, JD

(à suivre)

USINE DU BOURGET

GEORGES, fils de M. Miroslaw TARANEK (RT), né le 31 mars.
BRIGITTE, fille de M. André BEAUCAMP (J.B.C.), née le 6 février.
DANIÈLE, fille de M. Gérard DOREMUS (Mécanique), née le 17 mars.

USINE D'AMIENS

BÉATRICE, fille de M. Etienne DAMBRICOURT (P.UA), née le 25 mars.
MICHEL, fils de M. Richard SAUVE (I.UA), né le 4 avril.
LAURENCE et ANNE, filles de M. Jean DEVRIENDT (P.UA).
DIDIER, fils de M. Guy CROGNIER (P.UA), né le 18 février.
MARIE-LINE, fille de M. Claude FAUCHON (P.UA), née le 16 février.
DIDIER, fils de M. Jean DHEILLY (P.UA), né le 11 mars.
JEAN-LUC, fils de M. Jacques VASSEUR (P.UA), né le 6 mars.
YANNICK, fils de M. Yves SOUILLEAUX (P.UA), né le 13 mars.

USINES DE MONTLUÇON

JEAN-FRANÇOIS, fils de M. Henri AUCLAIR (E.A.M.), né le 21 février.
JEAN-LUC, fils de M. Bernard MAITRE (EN.), né le 23 février.
LIONEL, fils de M. Marcel MATHIEU (TO.), né le 27 février.
PASCALE, fille de M. Adam KREWUCUM (ME.), née le 11 mars.
MARC, fils de M. Jean MICHAUDEL (D.T.), né le 17 février.
MARTINE, fille de M. Pierre LABORDE (C.B.), né le 15 février.
ANGELO, fils de M. Pietro MOCCI (MEL.), né le 25 février.
PATRICK, fils de M. André BLAIZE (TO.), né le 22 février.
PASCAL, fils de M. Roger AUROYER (P.L.), né le 25 février.
DOMINIQUE, fille de M. Roger GIRAULT (TE.), née le 25 février.
PATRICK, fils de M. Richard AVIGNON (P.L.), né le 2 mars.

ISABELLE, fille de M. Gustave HERCUM (TO.), née le 28 février.
VIOLAINE, fille de M. Paul MACHURA (TO.), née le 2 mars.
CHRISTINE, fille de M. César SIERPINSKI (P.L.), née le 7 mars.
YVES, fils de M. Jacques FIGUIERE (P.L.), né le 8 mars.
CATHERINE, fille de M. Raymond CANCRE (R.V.), née le 6 mars.
JEAN-RICHARD, fils de M. Stéfan MOKEZYCKI (P.L.), né le 3 mars.
MARIE-LAURE, fille de M. Pierre LAPAYRE (ELEC.), née le 9 mars.
JEAN-PIERRE, fils de M. André DUPOTY (TO.), né le 5 mars.
JOCELYNE, fille de M. Jean CANTERAC (TE.), née le 12 mars.
BRIGITTE, fille de M. René TOUCHARD (MEL.), née le 10 mars.
PATRICE et CATHERINE, enfants de M. Georges CARRIER (E.), nés le 3 mars.
JOSÉ, fils de M. Argimiro MARTIN (FM), né le 17 mars.
PASCAL, fils de M. Stanislas WASIAK (TO.), né le 11 mars.
GILLES, fils de M. Robert LACROIX (PL), né le 10 mars.
JEAN-BERNARD, fils de M. Georges RENON (VE.), né le 20 mars.
GILLES VERNAUDON, fils de M. Raymond NICOLAON (PL.), né le 23 mars.
PATRICK, fils de M. Emile MONCOUYOUX (ES.), né le 23 mars.
DIDIER, fils de M. Henri CHICOIS (C.B.), né le 24 mars.
DOMINIQUE, fils de M. Jules CHANUT (TO.), né le 16 mars.
PASCAL, fils de M. Edmond CHAPON (PL.), né le 24 mars.
PHILIPPE, fils de M. Roger MARTIN (CB.), né le 29 mars.
SYLVIE, fille de M. Maurice MUELLE (PL.), née le 23 février.
SYLVIE, fille de M. René SIGNARBIEUX (TO.), née le 28 mars.
FARID, fils de M. Noui SEDJAR (RV), né le 1 avril.
PHILIPPE, fils de M. Daniel BESSELAS (ME), né le 9 avril.
MICHEL, fils de M. Pierre PICANDET (ME), né le 10 avril.
JOSÉ, fils de M. Mariano BLASCO (FMle), né 10 avril.
JOSIANE, fille de M. Henri MAURIE (C.QUAL) et Mme Paulette MAURIE (TE.) née le 9 mars.



SIÈGE ET SUCCURSALES

M. MIELET Alain (E.R.C.), avec Mlle Liliane GALLÉA (VION), le 12 avril.
M. MOREAU Michel (V.IEN), avec Mlle Odile ROUQUET, le 31 décembre.
M. FLAMANT Serge (COM. MEC.), avec Mlle Andrée PEZET, le 18 février.
M. d'OCAGNE Patrick (R.E.), avec Mlle Chantal LEMAIGRE-DUBREUIL, le 2 février.

USINE DE MANTES

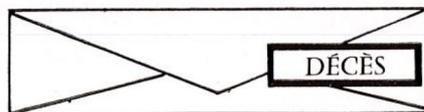
M. PALICA Tadeusz (S.A.UL.), avec Mlle Marie-Claire JANNOT, le 11 février.

USINE DU BOURGET

M. LORANGER Hubert (AP.B.), avec Mlle Michelle BAILLET, le 1^{er} Avril

USINES DE MONTLUÇON

M. DURAND Georges (EN.), avec Mlle Wanda ELZBIECIAK, le 4 avril.
M. HAMDJ Abdelkader (MEL), avec Mlle Danielle MAZOUA, le 15 avril.
M. SARRASSAT Michel (ME.), avec Mlle Yvonne AUCCOUTURIER, le 18 février.
M. MOTYKA Joseph (EMS.), avec Mlle Michelle PANDAR, le 11 février.
M. ULL Pierre (C.B.), avec Mlle Michelle BOUCHAUVEAU, le 21 février.
M. CHATELET Jean (C.B.), avec Mlle Yvette JAILLET, le 1^{er} mars.



SIÈGE ET SUCCURSALES

M. ASPES Maurice, décédé le 27 février 1961. Entré à la Société le 15 mars 1937, était Chef de l'Organisation Commerciale Siège.
M. BOURNAS Maurice, décédé le 7 mars 1961. Entré à la Société le 4 octobre 1937, il remplissait les fonctions de Monteur de pneus à notre Site Région de Paris. Epoux de Mme Marie BOURNAS, Site Région de Paris, et père de Mme Mauricette GRANGIER (V.IEN.).
Mme KNECHT Jacqueline (Dactylos) a perdu son père, M. Marcel BOUCHER, le 23-3.
M. LAVAL Roger, décédé le 8 avril 1961. Entré à la Société le 18 novembre 1930, était Sous-Chef de Service au Service V.A.

USINE DE MANTE

M. BONNOT René (atelier finition), décédé le 7 février.
M. VASSEUR Fernand (Atelier Cuisson) a perdu sa mère, Mme Yve VASSEUR, le 22 février.

USINE DU BOURGET

Mme NOBIS Jeanne (Cantine) a perdu sa mère, Mme ROUSSEAU, le 29 mars.
M. WYMAN Grégoire (AP.B.) a perdu sa mère, Mme Marie WYMAN, le 14 avril.
M. CHOBERT René (DB), entré le 17 mars 1948, décédé le 2 avril.
M. DAMELINCOURT Pierre (Presses) a perdu son père, M. DAMELINCOURT, le 31 mars.

USINE D'AMIENS

M. PETIT Raymond (I.UA) a perdu son épouse Mme Denise PETIT, le 15 février.
M. LECLERCQ Lionel (AD.UA) a perdu sa mère, Mme Mireille LECLERCQ, le 23 février.
M. FIQUET Julien (AD.UA), décédé le 12 mars.

USINES DE MONTLUÇON

M. DIAZ Marcellin (EN), M. DIAZ Marcel (EN) ont perdu leur épouse et mère, Mme Léontine DIAZ, le 16 mars.
Mme MOREAU Elise (BCD) a perdu son mari, M. Marcel MOREAU, le 21 mars.
Mme CLAVE Denise (COM.UM.), M. BOUDET Louis (VE), M. Eugène BOUDET (CUMP, Mme Berthe COFFIN (PL), ont perdu leur mère Mme BOUDET, le 23 mars.
M. LAFARGE Robert (FM) a perdu sa mère, Mme Marie LAFARGE, le 26 mars.
M. WERMESTER Pierre (EMS) a perdu son père M. Robert WERMESTER le 27 mars.
M. GUILLET Marcel (TE), Mme GUILLET Yvonne (TE) ont perdu leur fille Yvette, le 26 mars.
M. COUTY Georges (PF) a perdu sa mère Mme Léonie COUTY, le 30 mars.
M. AUTISSIER Marcel (VE) a perdu sa mère Mme Eugénie AUTISSIER, le 2 avril.
M. PRADELLE Georges (TO) a perdu son fils Serge, le 4 avril.
Mme MATHIVET Simone (TE), décédée le 8 avril.
M. GRIMAUD Marcel (M.C.M.) a perdu sa mère, Mme Julienne GRIMAUD le 16 février.
M. LANEURY Maurice (P.L.) a perdu son père, M. Jacques LANEURY, le 17-2.
M. CANGIGH Louis (P.F.), M. CANGIGH Léon (E.M.S.), ont perdu leur père, M. CANGIGH Luigi, le 21 février.
M. DUPUY Jean (PER.M.) a perdu son père, M. Joseph DUPUY, le 24 février.
M. MIALOT Auguste (PER.M.), décédé le 24 février.
M. BARASINSKI Zeneck (ME.) a perdu son père, M. Joseph BARASINSKI, le 24 février.
Mme MICHEAU Marie-Louise (Toiles) a perdu sa mère, Mme Marie CHASSAGNE, le 25 février.
M. MATHÉLY Marcel (P.L.) a perdu sa mère, Mme Marie MATHÉLY, le 25-2.
Mme ROCHE Gabrielle (TO.) a perdu sa mère, Mme Eugénie MANCIET, le 27-2.
M. JOLITON Emile (C.B.) a perdu son père, M. Albert JOLITON, le 1^{er} mars.
Mme LABITTE Lucie (VE.), Mme LEIBER Irène (M.C.M.) ont perdu leur mari et père, M. Louis LABITTE, le 1^{er} mars.
M. ROUX André (C.B.) a perdu son père, M. Louis ROUX, le 10 mars.
M. TERREYGEOL Jacques (VE.) a perdu sa femme, Mme Raymonde TERREYGEOL, le 7 mars.
Mme HAOUR Marie (C.B.) a perdu son mari, M. Adrien HAOUR, le 10 mars.
M. GAUTHIER Emile (ME.), M. GAUTHIER Adrien (EN.) ont perdu leur mère, Mme Elise GAUTHIER, le 9 mars.

A QUOI RÊVENT...



Bien des Mamans doivent se souvenir de l'époque où elles avaient entre quinze et dix-huit ans, et où elles n'étaient pas encore des femmes tout en n'étant plus des petites filles. Les rayons « teenage » n'existaient pas encore dans les magasins, et il était souvent bien difficile de les habiller à leur taille et à leur âge. Robes de benjamines un peu allongées, robes de dames trop « vieilles », tout cela n'était guère seyant ni flatteur. On appelait cela « l'âge ingrat ».

Aujourd'hui, il n'y a plus d'âge ingrat. Les demoiselles ont une mode bien à elles, très personnelle, jeune, dynamique, un rien originale parfois, et surtout d'un prix très accessible. Bien des jeunes filles ont leur budget, spécialement les étudiantes, aussi il faut qu'elles puissent acquérir sans trop de privations la nouvelle jupe ou le nouveau chemisier dont elles ont envie. Cette saison encore, nous avons relevé un certain nombre de réussites dans les modèles Juniors. Notons avant tout celle des « coordonnés » : il s'agit de toute une gamme de modèles faits dans le même tissu, et qui permettent de varier les tenues à l'infini : il y a la jupe plissée, le chemisier, le pantalon, une veste, parfaitement assortis et qu'on peut marier à sa guise. Souvent aussi, certains des éléments sont écossais ou imprimés, les autres unis dans le ton dominant de l'impression. Ceci est surtout valable pour les ensembles d'été, où viennent également s'inscrire short, caraco et même maillot deux-pièces.

Et soulignons aussi les grands succès de ce printemps : celui du tailleur à veste cardigan et jupe plissée, du petit ensemble à la Chanel gansé et bordé de tresse de laine. Chanel toujours pour les robes à trotter, dont la jupe s'agrémente de deux plis plats piqués bas sous un buste long et souple. Et, aux heures d'intempérie, les demoiselles ont définitivement adopté le ciré de pêcheur luisant et si résistant, qu'elles portent trois-quarts, avec l'inévitable surcôt assorti.



... les jeunes filles