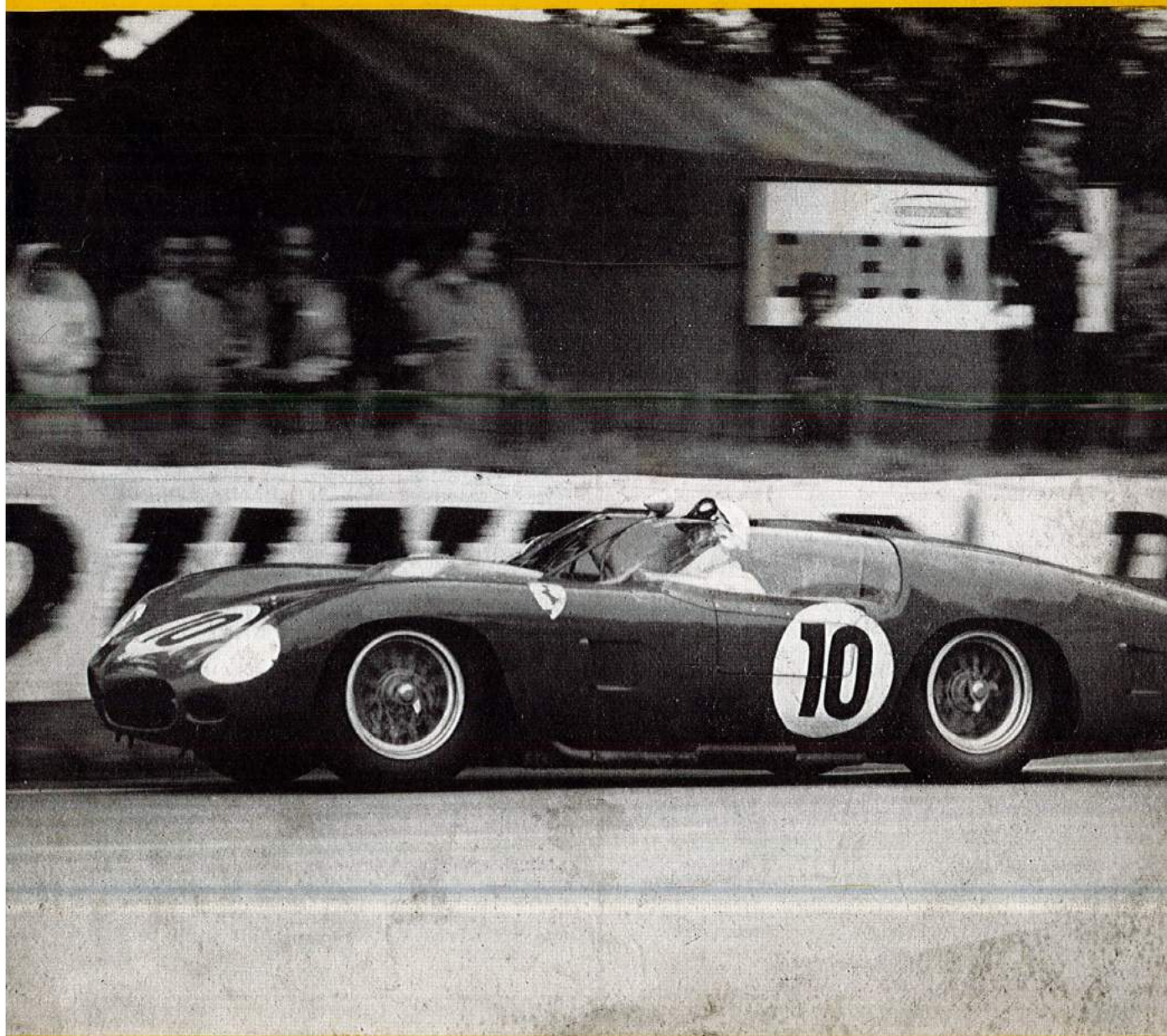


DUNLOP

BULLETIN DE LIAISON DU PERSONNEL



JUILLET 1961

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



Nouvelles Brèves

LA VOITURE D'OCCASION ET SON PASSÉ

Dès l'an dernier allusion a été faite ici à une disposition, alors à l'état de projet, qui intéressait au plus haut point le marché de la voiture d'occasion.

Ce qui était projet est devenu réalité. L'I.N.S.E.E. (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques) vient de décider de mettre son Fichier Central des Automobiles à la disposition des usagers.

Dorénavant, tout acheteur éventuel d'une voiture d'occasion peut avoir connaissance du « curriculum vitae » de cette voiture, à savoir :

- la date de mise en circulation exacte;
- la profession de son ou de ses propriétaires successifs;
- les départements où elle a été domiciliée.

Naturellement ni le nom ni l'adresse du ou des propriétaires successifs ne sont divulgués.

Il n'en reste pas moins qu'il est aujourd'hui permis de savoir avec certitude si une voiture d'occasion est ou n'est pas de première main, si elle est susceptible d'avoir parcouru de longs kilométrages entre les mains d'un médecin de campagne, d'un vétérinaire ou d'un représentant, ou, au contraire, si elle a seulement été utilisée par un rentier, ce qui implique promenades dominicales et faible kilométrage.

Pour obtenir ces renseignements, il en coûte 15 NF. Il suffit d'adresser une demande, accompagnée d'une enveloppe timbrée et d'un mandat ou d'un chèque, 11, rue Boulitte, Paris (14^e), en précisant :

- la marque de la voiture ou du véhicule;
- son type;
- son numéro d'ordre dans la série du type. L'indication du seul numéro d'immatriculation est insuffisante.

Pour le moment, les réponses sont obtenues en trois jours. Après une période de rodage, les services du Fichier Central espèrent répondre en 24 heures.

(Argus du 16-3-61)

DANS LE DOMAINE DE L'AUTOMOBILE

SIMCA « 5 CV »

La nouvelle Simca 5 CV, moteur arrière, serait présentée au Salon de Paris en Octobre prochain.

Il est probable que la presse sera conviée dès septembre à prendre un premier contact avec cette « nouveauté » de la construction française, et que les livraisons ne commenceront que l'année prochaine.

(D'après l'Equipe du 12-6-1961)

RENAULT « 3-4 CV »

La Régie Renault a diffusé le premier document officiel de sa nouvelle voiture qui sera présentée au Salon de Paris. Cette nouvelle Renault est une traction avant 3-4 CV, qui offrira la particularité de ne pas avoir besoin de graissage, celui-ci étant fait une fois pour toutes en ce qui concerne les roulements, et les articulations utilisant largement les propriétés autolubrifiantes des silicones. En outre, le refroidissement se fera par l'intermédiaire d'un mélange spécial sous pression.

(D'après l'Equipe du 20/6/1961)

POUR UNE POLITIQUE RÉALISTE DE L'AUTOMOBILE

Les deux tableaux suivants se rapportent à l'article de la page 5 du présent numéro.

I. — Taxes comprises dans le prix de l'essence

Pays	en NF par litre vendu à la pompe
France	0,735
Italie	0,58
Allemagne Occidentale	0,40
Grande-Bretagne	0,38

II. — Evolution de la production automobile en Europe Occidentale

Pays	1959	1960
Allemagne Occidentale	1 718 529	2 055 142
Grande-Bretagne	1 560 427	1 810 700
France	1 283 159	1 369 283
Italie	500 769	644 617

DANS LE DOMAINE DES SPORTS

DUNLOP PLÉBISCITÉ

Nous reproduisons ci-dessous les déclarations faites à notre Sous-Directeur Général, M. Max Deglos qui a été l'un des premiers à féliciter les vainqueurs des 24 Heures du Mans :

« Formidables vos pneus; notre Ferrari a eu une merveilleuse adhérence, aussi bien sur le sol sec que sur le mouillé », a déclaré Olivier Gendebien, approuvé par Phil Hill ».

De leur côté, Gérard Laureau et Bouharde, vainqueurs à l'indice de performance sur leur D.B.-Panhard, devaient dire :

« Nous avons couvert 3.500 km avec les mêmes pneus Dunlop. Ceux-ci auraient pu entamer une nouvelle ronde tant ils étaient impeccables à l'arrivée ».

Et l'Equipe de conclure :

« Un fameux éloge, lorsqu'on sait le rôle capital joué par les pneumatiques dans une compétition automobile ».

(D'après l'Equipe du 13-6-1961)

SUCCÈS DUNLOP

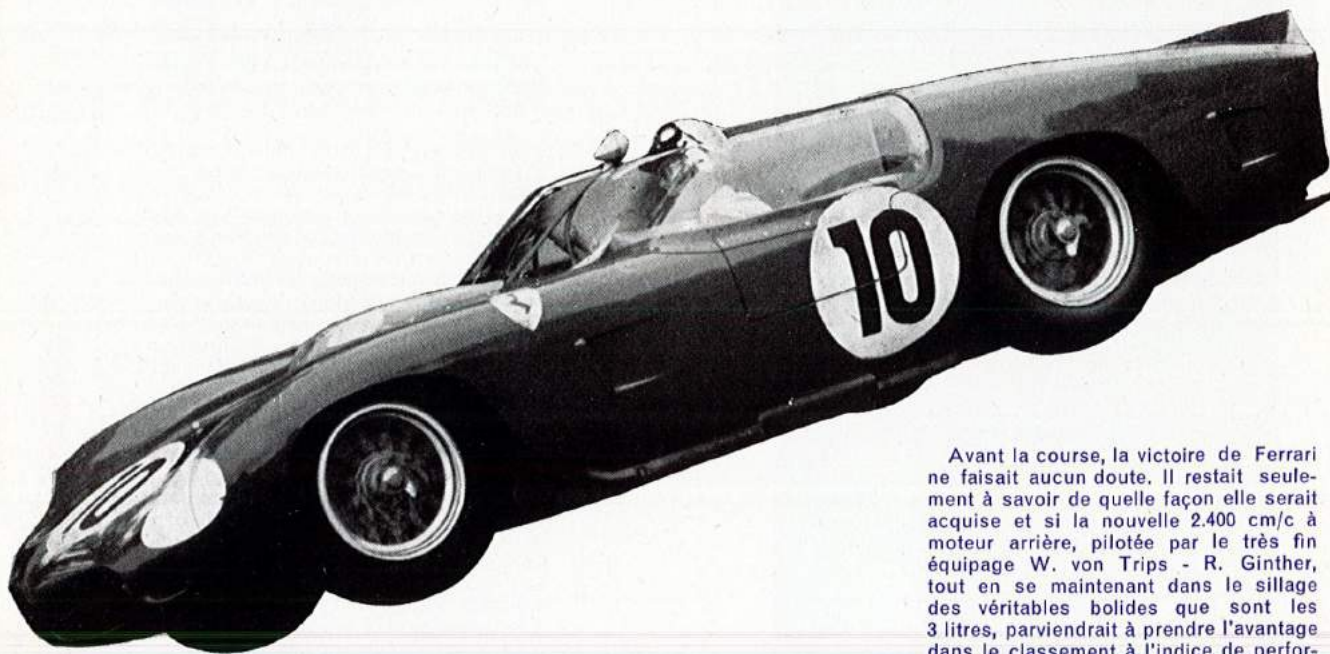
Dunlop triomphe au Grand Prix de Belgique avec Phil Hill, von Trips et Ginther classés respectivement 1^{er}, 2^e et 3^e, sur Ferrari, avec freins à disque.

Avec cette nouvelle victoire, Dunlop enlève les trois premières épreuves du Championnat du Monde de Vitesse (conducteurs).

(D'après l'Equipe du 19/6/1961)

NOTRE COUVERTURE : Phil Hill au volant de sa Ferrari 3.000 cm³ pendant les 24 heures du Mans.

24 HEURES DU MANS



Pour la deuxième année consécutive, la Scuderia Ferrari, équipée de pneus et freins à disques « Dunlop » enlève le Championnat du Monde des Constructeurs.

Alors qu'il reste encore une épreuve à courir, le Grand Prix de Pescara en Italie, celle-ci ne sera qu'une formalité pour le célèbre Constructeur de Modena qui, vainqueur déjà à la Targa Florio et à Sebring, a confirmé, lors des 24 Heures du Mans, sa grande supériorité en enlevant les trois premières places du classement général à la distance et battant le record absolu.

Le prestige du Grand Prix d'Endurance Français reste entier ; c'est bien la plus grande course automobile du Monde. Aux Maserati, Porsche, Aston-Martin qui eurent le mérite d'accepter la bataille, exprimons le regret que Jaguar n'ait pu joindre ses derniers modèles 3 litres 800. La mise au point de moteurs, devant maintenant développer 280 CV pour prétendre à la victoire, n'est pas chose facile. L'impitoyable circuit du Mans, où il faut être certain de pouvoir marcher sans défaillance à 200 km/heure de moyenne, exige une préparation extraordinaire. Souhaitons, pour une ampleur encore plus grande de cet incomparable banc d'essais qu'est cette course des 24 Heures, la présence en 1962 de nos amis de Coventry.

Par H. J. LALLEMENT

Avant la course, la victoire de Ferrari ne faisait aucun doute. Il restait seulement à savoir de quelle façon elle serait acquise et si la nouvelle 2.400 cm³ à moteur arrière, pilotée par le très fin équipage W. von Trips - R. Ginther, tout en se maintenant dans le sillage des véritables bolides que sont les 3 litres, parviendrait à prendre l'avantage dans le classement à l'indice de performance. Ce programme, bien mis en route, n'a pu être réalisé à cause d'un petit détail : les soudures rivetées du réservoir d'essence ont lâché, ce qui a malheureusement augmenté la consommation de carburant de telle façon qu'il a fallu laisser, au milieu de la nuit, la machine sur un bas-côté de la route.

Dès lors, il restait à prouver à Ferrari que, sans être inquiétées, ses machines pouvaient tranquillement battre le record du monde sur route des 24 Heures, détenu par Jaguar. En fait, deux voitures de Modena ont atteint ce but, la première avec O. Gendebien et P. Hill couvrant 4.476 km 580 à la moyenne de 186 km 527 à l'heure, et la seconde aux mains de W. Mairesse et R. Parkes avec 4.438 km 718.

Il existe au Mans trois épreuves distinctes dont le but est d'inciter les constructeurs à un effort supplémentaire. Il est hors de doute que le classement à la distance sera toujours au sommet des performances, mais il ne faut pas oublier cette véritable course dans la course qu'est le classement à l'indice de performance, autrement dit, la plus grande distance parcourue par rapport aux cylindrées des voitures.

Cet indice de performance que Ferrari visait avec une seule voiture, la 2.400 cc. à moteur arrière, a donné lieu à une bataille sensationnelle, et le résultat en fut longuement indécis. Il n'est pas



Flashes sur les 24 Heures.

exagéré de souligner son caractère international, du fait que l'on trouve aux trois premières places, une D.B. Panhard (France) une Ferrari (Italie) et une Porsche (Allemagne). Notre ami René Bonnet peut être fier de cette victoire ; son premier pilote Gérard Laureau peut être comparé à Olivier Gendebien au point de vue intelligence de la compétition. Il est absolument remarquable de constater que le kilométrage accompli par la D.B., aux couleurs de France, de 850 cc. (5 de nos chevaux fiscaux) est égal à celui établi, il y a onze ans, par le regretté Louis Rosier sur une Talbot 4.500 cm/c, représentant à l'époque la plus grande distance jamais parcourue en 24 Heures. Après cela, je laisse aux détracteurs de la véritable compétition automobile, la responsabilité de leurs prétentions.

Cette autre victoire Dunlop, je l'avoue, nous a valu un émouvant instant, lorsque « La Marseillaise » amplifiée par des centaines de micros, a remémoré les grandes victoires de notre Pays, qui, soyons en persuadés, se renouvelleront ; et nous aimerions revoir souvent les poignées de mains dans le genre de celles échangées par notre S/Directeur Général M. Deglos avec MM. Panhard et Bonnet.

Le troisième classement dit « à l'indice énergétique » devait donner la victoire à la marque dont la voiture consommait le moins de carburant par rapport à sa puissance et au kilométrage parcouru. Après une homérique « explication » entre Sunbeam (Angleterre) et Porsche (Allemagne), enregistrons le succès fort appréciable de Sunbeam-Dunlop, véritable voiture de Grand Tourisme à la portée de tout le monde, qui tourna à la moyenne remarquable de plus de 146 km à l'heure.

Ce triple tableau, représentant autant de victoires Dunlop, serait incomplet si nous passions sous silence les prestations de Porsche. Si la célèbre marque de Stuttgart ne figure pas au palmarès des classements officiellement reconnus au Mans, c'est qu'elle se trouvait dans une position intermédiaire entre les classements « à la distance » et ceux des indices de performances.

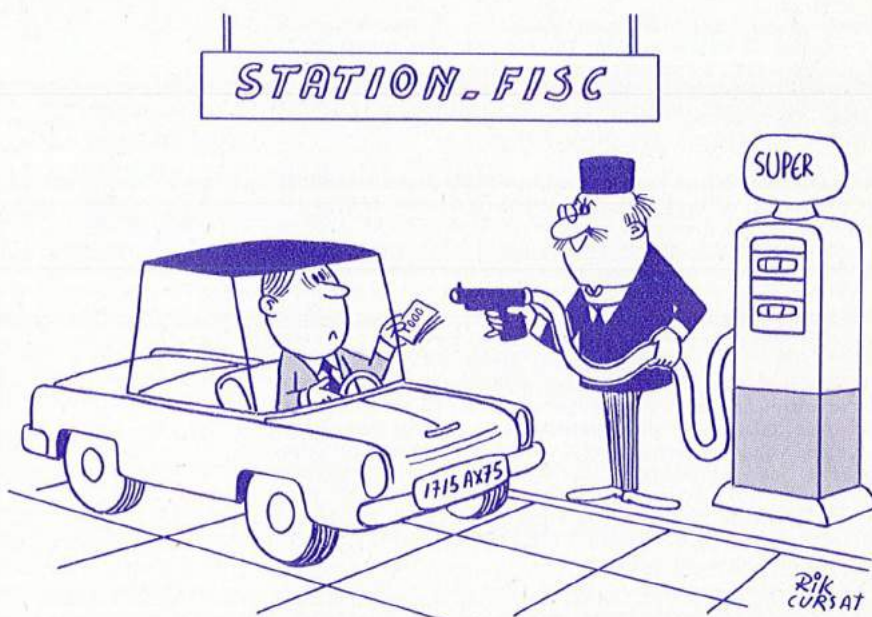
A l'issue de la 22^e heure, une Porsche pouvait prétendre être victorieuse au classement énergétique. Un ressort de soupape défaillant laissa la victoire à Sunbeam, mais notons qu'une 1.600 cm/c (9 CV) gagna sa catégorie à près de 160 km/heure, et qu'une 1.800 cm/c de même marque (10 CV) couvrit 4.154 km. Les deux performances, accomplies aussi avec l'aide de Dunlop sont admirables et dignes d'une grande maison européenne.

J'aurai le plaisir, dans une prochaine édition, de vous entretenir du Championnat du Monde de Vitesse. Plusieurs courses de la plus grande importance auront eu lieu depuis le début de la saison, et pour ceux que cela intéresse, j'ajouterai quelques commentaires vécus qui agrémenteront, je l'espère, les résultats très heureux pour notre Société.

H.J. LALLEMENT.

M. Deglos présente M. Armour industriel américain, aux vainqueurs O. Gendebien et P. Hill.

Pour une POLITIQUE REALISTE



...

Au cours de ces derniers mois, l'industrie automobile française a connu certaines difficultés qui se sont traduites par des licenciements ou des réductions d'horaires dans plusieurs entreprises.

Plusieurs causes peuvent expliquer ces difficultés : d'une part, le ralentissement saisonnier des ventes, car la demande se réduit sensiblement à partir de l'automne — notamment pour les voitures particulières — pour reprendre au printemps. D'autre part, le fléchissement des exportations; l'industrie automobile française avait fait un gros effort depuis deux ans pour développer ses ventes sur les marchés extérieurs, en particulier aux Etats-Unis; alors qu'elle n'exportait encore que 167 200 voitures sur les marchés étrangers en 1957, ce chiffre

accidentelles, s'ajoute un phénomène beaucoup plus grave : l'insuffisance du développement du marché intérieur. Déjà, en 1959, les ventes sur le marché intérieur avaient marqué une diminution par rapport à l'année précédente; en 1960, si une légère reprise a été constatée, la progression est nettement inférieure à celle constatée dans les pays voisins.

PAS D'EXPANSION SANS MARCHÉ INTÉRIEUR ACTIF

L'évolution de la production automobile française reflète cette situation; tandis que la progression a été, entre 1959 et 1960, de près de 20 % en Allemagne, de 16 % en Grande-Bretagne et de 28 % en Italie, elle n'a été que de 6 % en France. L'écart ne cesse donc de s'accroître entre la production française et celle des deux autres grands pays producteurs européens, notamment l'Allemagne qui, pour la première fois, vient de franchir en 1960, le cap des 2 millions de véhicules produits dans l'année.

Une telle situation est particulièrement préoccupante au moment où le marché intérieur français s'ouvre plus largement à la concurrence internationale par l'abaissement des droits de douane et la libération des échanges et où les constructeurs étrangers — notamment américains — réalisent de vastes programmes d'investissements en Europe. La construction automobile française risque donc, dans les années à venir, de se trouver sérieusement handicapée pour se maintenir en position compétitive face à cette concurrence.

UNE FISCALITÉ ABUSIVE

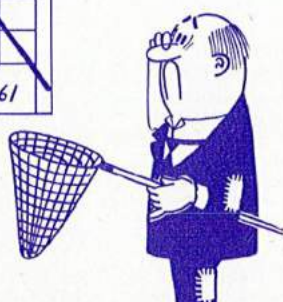
Pour maintenir sa vitalité, l'industrie automobile doit disposer d'un marché intérieur actif; c'est aussi la condition pour maintenir les exportations à un niveau élevé. Or, dans ce domaine, malgré des avertissements répétés, les Pouvoirs publics font

...

de L'AUTOMOBILE



EXPORTATIONS



était passé à 251 000 en 1958 puis à 445 000 en 1959 (dont 181 000 aux Etats-Unis). Mais, au cours du 1^{er} semestre 1960, la contre-offensive des constructeurs américains, par la mise sur le marché des voitures « compact », a provoqué une baisse des ventes aux Etats-Unis, de telle sorte que, malgré les efforts des constructeurs pour compenser cette baisse par un développement des exportations sur d'autres marchés, les exportations vers l'étranger n'ont porté que sur 191 000 véhicules au cours du 2^e semestre 1960, contre 230 000 pendant les six derniers mois de 1959.

Ces faits n'expliquent cependant que partiellement les difficultés de l'industrie automobile française. Car, à ces causes

preuve d'une incompréhension totale. La fiscalité excessive en apporte la démonstration. De tous les pays d'Europe, la France est celui où l'essence est la plus lourdement taxée : les taxes représentent 75 % du prix du litre d'essence acheté à la pompe par le consommateur, ce qui explique que ce prix soit nettement plus élevé que partout ailleurs.

Rappelons que le montant de ces taxes par litre d'essence, qui atteint 0,73 NF en France, n'est que l'équivalent de 0,40 NF en Allemagne, de 0,38 NF en Grande-Bretagne et de 0,58 NF en Italie. Ce dernier pays après avoir également eu recours à une taxation élevée y a renoncé car il s'est rendu compte qu'une réduction du taux des taxes avait des effets bénéfiques en favorisant l'augmentation de la consommation et en stimulant l'essor de l'industrie automobile.

A la fiscalité sur l'essence, s'ajoute d'ailleurs en France d'autres impôts : la vignette dont le produit devait alimenter le Fonds de Solidarité aux Vieux Travailleurs mais qui va maintenant purement et simplement au budget de l'Etat; les taxes à l'achat (T.V.A. et taxe locale) ainsi que le coût de la carte grise. Ainsi, pour une voiture moyenne de 7 CV dont le prix de vente (catalogue) est de 6 990 NF, la T.V.A. comprise dans ce chiffre représente déjà 1 398 NF, mais il s'y ajoute encore 380,22 NF pour la taxe locale, la vignette et la carte grise, ce qui représente au total une taxe à l'achat de 1 778,22 NF, ou plus de 30 % du prix hors taxe du véhicule.

Pour justifier au moins en partie cette fiscalité excessive, il avait été indiqué qu'une partie importante du produit des taxes devait aller au Fonds routier, afin de contribuer au financement des travaux d'aménagement ou d'amélioration du réseau routier. Or, pendant plusieurs années, la part affectée au Fonds routier est allée en s'amenuisant et ce n'est qu'en 1961 que l'on a relevé les crédits affectés à ce Fonds.



Le résultat, c'est que la France ne possède que quelques kilomètres d'autoroutes, contre plusieurs centaines de kilomètres en Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas et en Belgique, sans parler des Etats-Unis. Dans tous ces pays, de nouveaux aménagements sont en cours; en France, il faudra 15 ans pour que le programme envisagé de 1 800 kilomètres soit réalisé. Et, de plus, malgré l'importance des taxes prélevées sur l'automobiliste, celui-ci devra encore supporter des péages pour



circuler sur la plupart de ces futures autoroutes. En outre, notre réseau routier — que l'on a longtemps cité comme l'un des plus beaux du monde — est insuffisamment entretenu. On peut donc craindre à juste titre que le touriste étranger soit de plus en plus incité à emprunter les autoroutes que Belges, Allemands, Suisses et Italiens construisent à proximité de nos frontières, ce qui priverait ainsi la France des ressources en devises que procure le tourisme.

La situation n'est pas plus satisfaisante en ce qui concerne la circulation et le stationnement dans les grandes villes. Faute d'avoir prévu des remèdes à temps, ce problème devient de plus en plus insoluble et l'on est conduit à envisager des « pis-aller », comme le stationnement payant qui, sans s'attaquer pour autant à la cause du mal, freineront plus encore le développement de l'automobile.

On conçoit aisément que, dans de telles conditions, l'usager hésite à faire la dépense d'un nouveau véhicule, d'où la stagnation du marché intérieur.

Or, la France qui a été le berceau de l'automobile dans le monde ne peut laisser périliter son industrie, d'autant que, directement ou indirectement, celle-ci fait vivre plus d'un million de personnes. Il n'est pas trop tard pour redonner à celle-ci et à toutes les branches qui en dépendent — dont les pneumatiques — une pleine vitalité. Mais il faut faire vite. La première condition est de provoquer un choc psychologique, qui attestera la meilleure compréhension des Pouvoirs publics, par une baisse substantielle du prix de l'essence; le développement de la consommation et la reprise de l'activité dans tous les secteurs de l'automobile compenseront rapidement le « manque à gagner » redouté par les services financiers.

Parallèlement, il faut s'attaquer de façon audacieuse aux problèmes de la circulation. Les dépenses engagées à ce titre sont particulièrement rentables, car l'automobile n'est pas seulement un instrument de tourisme, c'est aussi un outil de travail et l'un des moyens essentiels pour redonner de la vie et de l'activité aux régions que l'on s'efforce de ranimer artificiellement par des crédits et des subventions, en négligeant parfois de créer les bases d'un essor durable, au premier rang desquelles figurent des transports faciles et bon marché.

D. COIS

Vous trouverez dans les « Nouvelles Brèves », page 2, deux tableaux comparatifs sur les taxes comprises dans le prix de l'essence et sur la production automobile dans les principaux pays européens.

à bâtons rompus avec...

Après M. Croci, grand explorateur de la voûte céleste, M. Dubois, mélomane et chanteur de talent, notre invité suivant nous révèle, au cours d'un dialogue impromptu, les recherches qu'il a tentées, les découvertes qu'il a faites, et les joies qu'en retour il a éprouvées en se livrant à son passe-temps favori : la photographie.

Mais il n'est pas seulement question du passé ; M. Dromer, plus que jamais passionné par cet art, veut bien nous dévoiler ses projets les plus chers, tout au long d'une discussion amicale à laquelle il a participé avec beaucoup de gentillesse.

L'église Saint-Gervais illuminée (Paris).



M. DROMER

Prénom : Albert.

Age : 28 ans.

Né à : Paris.

Situation de famille : Marié.

Père de deux enfants.

Profession : Employé sur machines au Service Dactylos.

Signes particuliers : En plus de son violon d'Ingres, la photographie, pratique le bricolage en virtuose.

Les illustrations de cet article proviennent de la collection particulière de M. Dromer.

L n'y a pas encore très longtemps, au début du siècle, la photographie n'était pratiquée que par un petit nombre d'initiés. Aujourd'hui, le mystère s'est dissipé ; l'appareil photo est devenu un objet familier. Sa technique, de jour en jour, plus simplifiée par l'automatisme, ses possibilités d'emploi très étendues en font un fidèle compagnon de voyage ; présent à tous les événements, il en fait revivre chaque instant.

— M. Dromer, maintenant que vous avez plusieurs années d'expérience derrière vous, reportez-vous à vos débuts, au moment de vos premiers essais et faites-nous en le récit.

— J'avais alors un appareil de grand format, assez ancien : un « folding » comme on l'appelait à ce moment-là, et qui appartenait à mon père. Je vous avouerai que mes débuts ne furent pas très prometteurs, mais le premier pas était fait.

— Somme toute, ces échecs ne vous découragèrent pas, au contraire !

— Avec un ami nous passions des soirées entières dans une petite pièce transformée, pour la circonstance, en laboratoire. A l'aide d'un matériel de fortune, que j'avais construit en achetant les éléments séparés « aux Puces », nous reproduisions sur papier de vieux négatifs. Ensuite nous allions à la lumière du jour juger des résultats. Ceux-ci ne nous satisfaisaient que rarement ; alors, il fallait recommencer.

Je m'aperçois aujourd'hui que ce sont toutes ces expériences qui m'en ont appris le plus, car le meilleur moyen de se perfectionner dans ce domaine est d'user du papier, et là, je peux dire que nous en avons largement usé.

— Après cette période passée dans la « chambre noire » — ce qu'est tout laboratoire-photo digne de ce nom — n'êtes-vous pas revenu à la prise de vue proprement dite ? Pour certaines personnes c'est le seul aspect qui importe. Ce qui se passe chez le photographe — le développement des pellicules et le tirage sur papier — n'est qu'un simple travail de routine peu attrayant. Etes-vous de cet avis ?

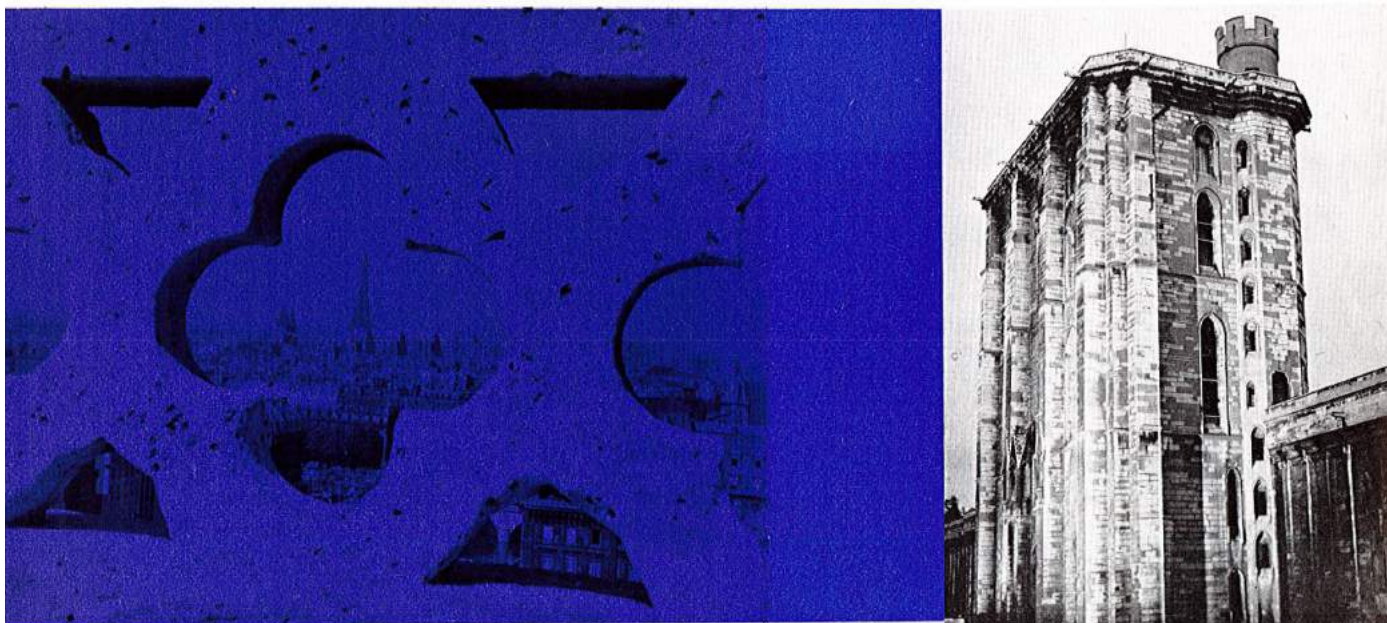
— Oui... et non ! Vous allez voir pourquoi. La prise de vue est certainement importante ; on ne cadre pas dans son viseur n'importe quoi. Je me souviens, à ce propos, d'une anecdote : j'étais en

ma fantaisie : celui qui me convient le mieux. Si je n'avais pu agrandir ma photo avant de la recadrer, il me serait peut-être resté, en finale, une image de la grandeur d'un timbre-poste.

— Je comprends que cela soit très attrayant. Mais revenons un peu à vous-même. Vous avez certainement été amené à exécuter des portraits ?

— Chaque amateur s'initie un jour ou l'autre à ce genre photographique. Pour moi, j'y suis venu très vite, ayant plus de facilité à trouver des modèles qu'à découvrir de nouveaux paysages.

Pour me rendre compte de ma valeur, je me suis



Ci-dessus : Du haut des Tours de Notre-Dame.

A droite : Vieux Donjon (Fort de Vincennes).

haut des tours de Notre-Dame. Autour de moi, des gens penchés au-dessus de la balustrade, photographiaient Paris. Le point de vue était admirable, mais le photographe me paraissait assez banal, car des dizaines de cartes postales reproduisaient déjà ce panorama. Et puis, tout à coup, j'eus l'idée de me baisser et de regarder Paris au travers des rosaces creusées dans la pierre : je tenais ma photo ! Vous voyez, il suffit parfois de se pencher de cinquante centimètres et l'on découvre un angle de prise de vue original.

— Bien, mais vous nous avez dit : « oui... et non ! »

— Tout ce que l'on voit dans le viseur d'un appareil photographique n'est pas toujours utile. On aimerait parfois supprimer certaines parties ; le laboratoire permet cela.

Après avoir pris un paysage, par exemple, je fais un agrandissement de cette photo. Ensuite, je garde uniquement les détails qui m'intéressent en cachant le reste ; j'invente, en quelque sorte, un format à

inscrit, il y a huit mois à un club qui s'est classé treizième en Coupe de France ; car il existe pour la photographie une classification en tous points comparable à celle du football.

— Dans tout photo-club on doit rencontrer des gens très calés ; car n'est pas admis qui veut, n'est-ce pas ?

— Non, il faut d'abord se faire connaître. Ainsi pour moi, c'est en me classant troisième à un concours organisé par le club, que celui-ci est venu solliciter mon adhésion.

Depuis j'ai pu avoir l'avis d'autres amateurs ; les critiques qu'ils m'ont faites m'ont permis de progresser énormément. Je ne suis plus seul à chercher. Je sais, en apportant de nouvelles photos, que d'autres personnes vont les examiner, et essayer d'en faire ressortir les qualités et les défauts.

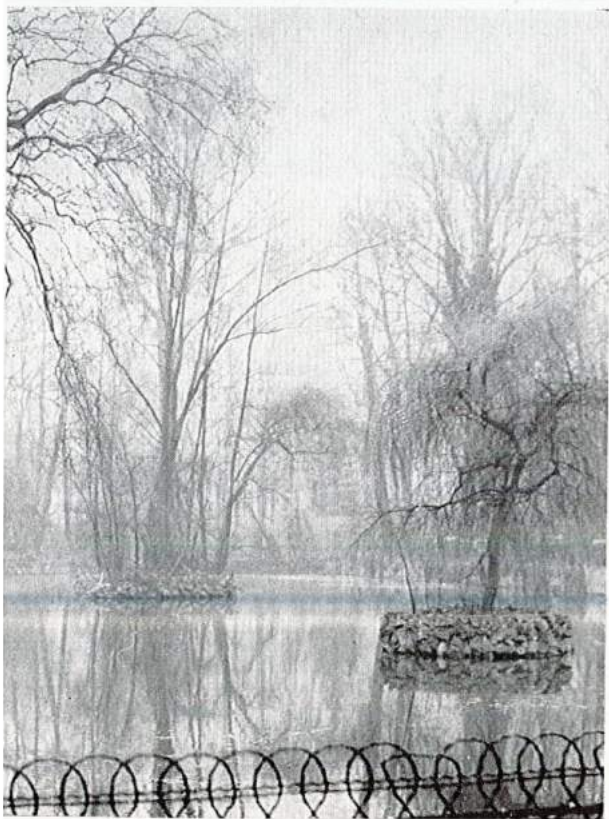
— Vous m'avez dit tout à l'heure avoir pratiqué le portrait, plutôt par nécessité que par véritable inclination et...

— Je vous arrête sur le mot nécessité, il me paraît trop fort. Il y a, parmi les personnes les plus douées du club, d'excellents photographes de paysages, mais peu en revanche, de portraitistes. Il m'a semblé avoir plus de chances de réussir dans un genre où



L'enfant à la rose : Muriel.

Brumes (Parc Montereau à Montreuil).



nous étions moins nombreux. Mais, en dehors de cela, j'aime beaucoup le portrait, surtout celui d'enfant.

— *S'il y a peu d'amateurs dans ce genre c'est peut-être parce qu'il est difficile ?*

— Il est vrai que l'on ne procède pas de la même façon pour photographier un enfant en train de jouer et un bouquet de fleurs dans un vase. Dans le second cas, on peut tout prévoir. Pour ce qui est de l'enfant, il faut l'intéresser si l'on veut une expression naturelle ; ensuite il faut saisir le meilleur moment. Cela demande de la compréhension, et une certaine dose de patience.

— *Je suppose que vos deux garçons ont dû vous servir plusieurs fois de modèle...*

— Je pourrait dire cent fois !

Le plus grand, âgé de six ans, aime beaucoup me suivre dans le laboratoire, et ce sont des cris de joie : « Papa, c'est moi ! c'est moi ! » quand il voit apparaître son image dans le bain de révélateur.

J'ai pu améliorer mon matériel grâce à des travaux photographiques que j'exécute pour de nombreuses personnes ; travaux très divers : mariages, surprise-parties, portraits, reportages artistiques et sportifs... Vous pouvez vous rendre compte que la matière ne manque pas.

— *Je me rends compte surtout, et nos lecteurs avec moi, que ce sont vos talents qui ne manquent pas. Seulement, tous ces à-côtés vous laissent peu de temps à consacrer à votre propre plaisir...*

— J'arrive cependant à concilier ces deux activités. Dans mon travail personnel, je reste parfois plus, d'une semaine sans toucher à mon appareil, et puis un jour, la fièvre me prend ! J'emporte tout mon matériel et je pars me promener dans Paris, l'œil aux aguets.

Je rentre quelquefois bredouille, sans avoir appuyé une fois sur le bouton de déclenchement. Certains autres jours, en revanche, je n'ai plus assez de rouleaux de pellicules sur moi. Dans les premiers temps, au cours de mes ballades, je ne savais que regarder ; tout me semblait digne d'intérêt.

Maintenant que je suis devenu plus exigeant vis-à-vis de moi-même, je réfléchis avant de prendre une photo. Je me suis aperçu, certaines fois, que toute l'originalité d'une vue que j'avais prise résidait dans l'éclairage dont je ne m'étais pas beaucoup soucié. Or, il est toujours vexant de se rendre compte que l'on n'est pas le responsable d'une réussite.

— *Autrement dit, votre désir est de conserver un esprit critique, et d'essayer de traduire vos impressions en images ?*

— C'est du moins ce que j'essaie d'obtenir. En fin de compte, la photographie représente pour moi plus qu'un passe-temps : c'est une façon de m'exprimer, de tenter de communiquer à d'autres personnes ce que je ressens devant tel ou tel paysage, essayer de rendre sensible la beauté d'un sourire sur un visage d'enfant.

Et la réussite récompense de beaucoup d'efforts. C'est la chance que je souhaite à tous ceux que la photographie a séduits.

Propos recueillis par
J.-L. BROT

FIN

Quarante-deux personnes s'étaient donné rendez-vous pour participer à notre excursion. Le départ s'effectua, dans un car bien rempli, le vendredi soir 28 avril. Après une halte à Conneré, ce qui nous permit d'apprécier un excellent repas, l'arrivée à la Colonie de vacances eut lieu vers trois heures du matin.

Chacun se livra, dès la matinée du samedi, à diverses occupations - toutes agréables ; certains visitèrent les alentours du domaine, d'autres préférèrent se diriger vers la mer pour s'y baigner ou pour pêcher des coquillages dans les rochers.

Excursion traditionnelle au MARESLÉ

A midi, tout le monde se réunit dans la grande salle-à-manger où fut servi un repas que présidait Monsieur le Maire de Pénestin. Ensuite, le car nous transporta à Saint-Nazaire, — où nous pûmes admirer le paquebot « France », — puis à la Baule.

Le dimanche matin fut consacré à la visite des aménagements réalisés pour la colonie de vacances en vue du confort et de l'hygiène des enfants. De nouveau en excursion l'après-midi, après un repas où se succédèrent huîtres, soles meunières, rôti de porc, etc..., notre groupe partit à la découverte des multiples aspects de la côte bretonne en passant par la Roche-Bernard, Vannes, Auray, la Trinité-sur-mer, Carnac et Quiberon.

Lundi 1^{er} mai fut le jour du retour par le chemin des écoliers, c'est-à-dire par Nantes, Tours, puis Montrichard et le château de Chambord. Malgré la pluie qui accompagna ce retour, tous se déclarèrent enchantés de ce séjour au Maresclé, tant par l'excellence des repas, la diversité des excursions que par l'ambiance sympathique qui ne cessa de régner.

Promesse fut faite de se retrouver, toujours plus nombreux, l'an prochain pour un aussi joyeux week-end.

L. AUDIBERT

Secrétaire du Comité d'Établissement
du Siège et des Succursales

LES VAINQUEURS DU CONCOURS REÇOIVENT LEURS PRIX

M. Albert Thaumiaux, qui ne pensait peut-être pas gagner ce concours, est maintenant l'heureux possesseur d'un appareil photographique. Notre reporter est venu le surprendre chez lui. Il fut particulièrement bien reçu, et M. et M^{me} Thaumiaux avaient le sourire comme vous pouvez le constater.



M. Thaumiaux, vainqueur du concours, et sa femme. Ils n'ont pas oublié leur chien, fidèle gardien de la maison... et des vêtements de son maître — si l'on se souvient d'une certaine histoire de chasse.

Aussi, nous pensons que le nouveau concours photo que nous vous présentons à la page suivante aura un concurrent de plus M. Thaumiaux.

Nous avons reçu, en même temps, une lettre très aimable de M. Gustave Grégoire qui était notre deuxième gagnant. Grand amateur de chants folkloriques, M. Grégoire a maintenant dans sa collection un disque de chants populaires russes que nous lui avons offert. Voici d'ailleurs ce qu'il nous a écrit : « J'ai le plaisir de vous accuser réception du disque et du colis d'articles publicitaires au nom de mon fils Roland. Nous vous remercions vivement de ces cadeaux. Toute la famille profitera de la musique ; quant à Roland, il est ravi. »

M. Barthoux, troisième prix du concours, a préféré recevoir un livre d'Histoire.

Ainsi donc, ce premier concours est terminé. Beaucoup d'entre vous ont hésité à nous répondre. Cette réserve n'avait pas lieu d'être, car chacun était un éventuel gagnant.

Cependant, rien n'est perdu, voici que nous vous offrons une nouvelle chance : un nouveau concours est né, les prix seront plus nombreux, et ils sont à votre disposition. Pour cela, il vous suffit de lire notre page :

8000 Reporters



Les vacances sont à votre porte. Bientôt, vous aurez choisi — selon vos goûts — la montagne, la mer ou la campagne ; ce sera peut-être une grande ville ou bien un calme petit village.

8.000 reporters...

Vous serez l'un d'eux !

En effet, le nouveau concours, que nous vous proposons, consiste à nous faire parvenir les deux plus belles photographies prises pendant vos vacances sur un sujet de votre choix.

N'hésitez pas ! Votre appareil en main, ne refusez pas à la chance de se manifester en votre faveur. Participez à ce concours, simple et amusant, qui vous permettra de gagner l'un des nombreux prix, dont le premier d'une valeur de 100 NF. En outre, la photo qui aura obtenu le premier prix sera reproduite sur la couverture du bulletin donnant les résultats du concours.

Un jury examinera chaque photographie.

Toutes les audaces sont permises ; mais n'oubliez pas que l'originalité n'exclut pas la simplicité.

A tous nous souhaitons :

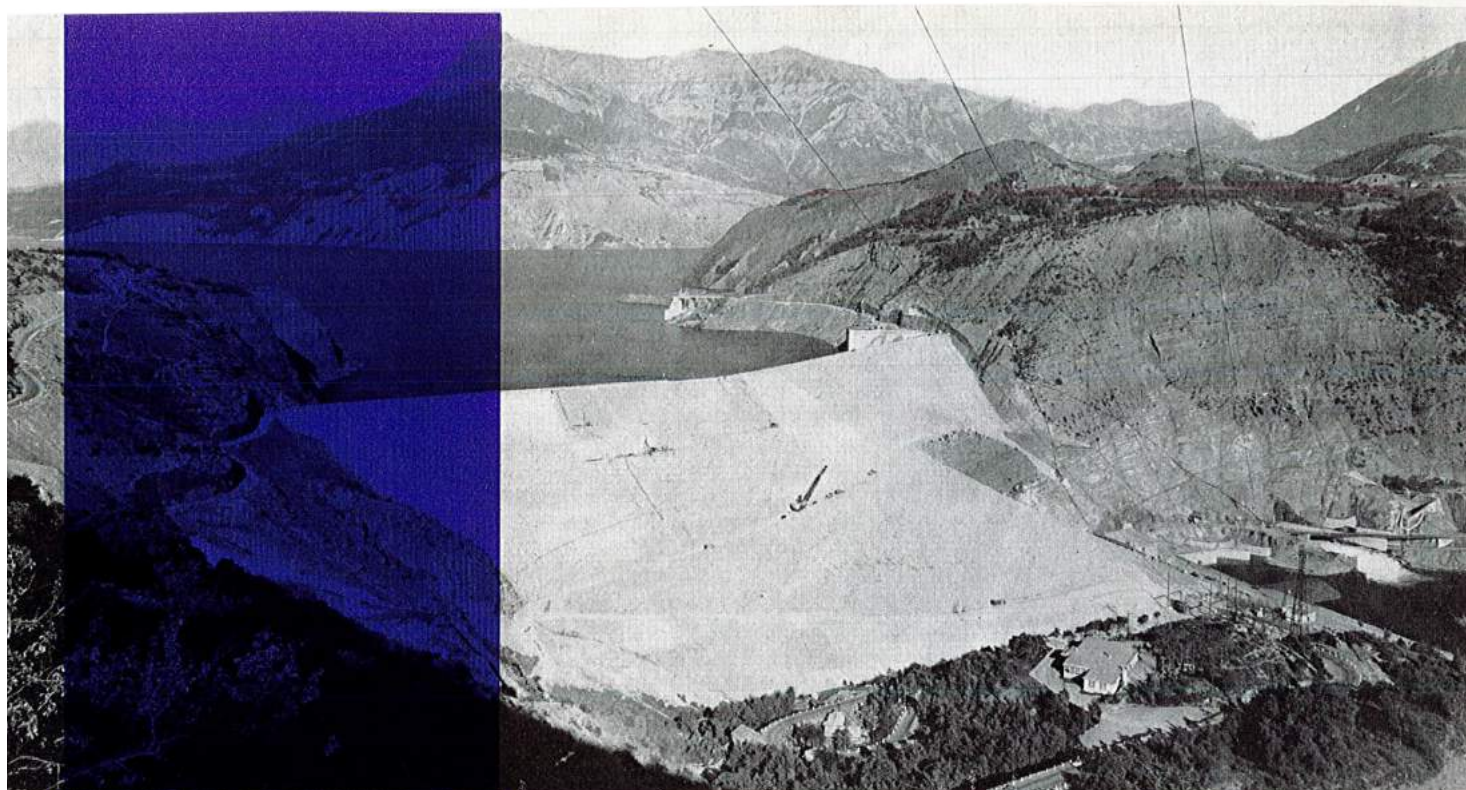
Bon reportage !

Chaque photographie, d'un format minimum 13 × 18, devra être accompagnée de son négatif.

Nous vous conseillons, pour permettre une meilleure vision, de faire tirer vos photos sur un papier blanc brillant. Pour les vues en couleurs, seule la reproduction en noir et blanc sera admise.



8000 REPORTERS
 Publié par DUPONT
 Concours Bulletin de Liaison
 1, rue Alfred de Vigny
 Paris 18



SERRE PONÇON

par CAMILLE MARIN

Pendant les trois cents kilomètres de son cours, la Durance, fille de la Provence, et ses affluents traversent ou longent cinq départements : les Hautes-Alpes, les Basses-Alpes, le Var, le Vaucluse et les Bouches-du-Rhône.

Si l'on sait que les apports annuels de la Durance atteignent 6 000 millions de m³ au Pont Mirabeau, en aval du confluent du Verdon, et que près de la moitié de ce volume est drainée par le bassin versant situé à l'amont de Serre-Ponçon, on comprend que ces caractéristiques fassent de la Durance et de ses affluents l'un des meilleurs ensembles hydroélectriques français.

Malheureusement, le régime hydraulique de la Durance est extrêmement irrégulier. Il déborde au printemps et en automne, alors qu'il est inexistant en hiver et en plein été. On a enregistré au mois d'août,

au Pont Mirabeau, une descente de débit allant jusqu'à 45 m³/s alors que les crues annuelles peuvent atteindre 2 à 3 000 m³/s.

Une des plus fortes crues a été enregistrée en 1886 avec un débit estimé à 6 000 m³/s. Ces crues et leurs désastreuses conséquences pour les irrigations de la Basse-Durance ont attiré l'attention sur la nécessité de régulariser les débits de cette rivière qui recèle un potentiel énergétique considérable (plus de 7 milliards de Kwh équipés ou possibles).

Depuis longtemps, le site de Serre-Ponçon, non loin de Gap, avait retenu l'attention des ingénieurs qui, à plusieurs reprises, y effectuèrent des sondages. Ces sondages, hélas, ne donnèrent aucun résultat, la présence d'une couche d'alluvions d'une centaine de mètres d'épaisseur étant la cause de ces échecs répétés.

Une campagne de reconnaissance systématique (plus de 10 000 m de forage) fut alors entreprise par l'Electricité de France à partir de 1946 pour déterminer la topographie du rocher sous-jacent et la nature du remplissage alluvionnaire. Ces sondages montrèrent que la vallée souterraine avait une profondeur de 100 m environ, avec une section au droit du Serre de Monge.

nouveau visage de la

700 MILLIONS DE KW PAR AN

Il n'était pas pensable de déblayer l'importante masse d'alluvions pour permettre de « fonder » sur le rocher un barrage en béton; d'autre part, il était possible de disposer d'un volume considérable d'alluvions en Durance et d'une masse suffisante de matériaux imperméables provenant du cône de déjections du torrent des Lionnets, situé en amont du défilé de Serre-Ponçon. Le choix du type d'ouvrage s'est donc porté sur une digue en terre constituée par un noyau étanche épaulé par deux recharges en alluvions.

La loi de déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement de la Durance a été promulguée le 5 janvier 1955. Outre le barrage de Serre-Ponçon, la loi prévoit l'aménagement de la Basse-Durance du Confluent du Verdon à l'étang de Berre. Les travaux du barrage de Serre-Ponçon ont été entrepris dès le début de 1955.

La digue projetée à Serre-Ponçon permet de retenir 1 200 millions de mètres cubes d'eau (dont 700 seront utilisés effectivement). La hauteur de la digue au-dessus du lit est de 120 mètres et l'épaisseur à la base de 650 mètres. La retenue des 1 200 millions de m³ d'eau dilate la Durance

sur vingt kilomètres et l'Ubaye sur dix. Le Lac ainsi formé est presque aussi vaste que celui d'Annecy.

La création de ce lac qui submerge le village de Savines (900 habitants) celui d'Ubaye et d'autres a soulevé un délicat problème humain. De plus, il a fallu construire 25 km de voies ferrées et 40 km de routes.

Au pied du barrage se trouve une gigantesque usine souterraine hydroélectrique. Equipée de 4 groupes verticaux d'une puissance totale de 360 000 KwA, elle permettra une production annuelle de 700 millions de Kw/h.

OUVRAGE-CLÉ L'AMÉNAGEMENT DE LA DURANCE

La régularisation des débits permise par le réservoir de Serre-Ponçon offre un triple intérêt :

- 1° Pour la production d'énergie.
- 2° Pour l'agriculture : Elle permettra l'alimentation normale des canaux d'irrigation de la Basse-Durance. La quantité d'eau ainsi assurée (un débit régulier de 200 m³/s) permettra l'irrigation des terres cultivables du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône et développera la production des fruits et primeurs provençaux.

DURANCE

- 3° Pour la protection contre les crues : Elles pourront être évitées ou, tout au moins, atténuées.

Enfin il ne faut pas oublier l'exploitation touristique du lac : le site de Serre-Ponçon est très attirant, le climat de la région est privilégié, l'immense étendue d'eau, d'un bleu soutenu, ajoute à la grandeur du paysage. En bordure du lac on prévoit la construction d'hôtels, de restaurants, de plages, de tout ce qui rendra la vie agréable sur les rives de ce lieu enchanteur, que l'homme a fait surgir :

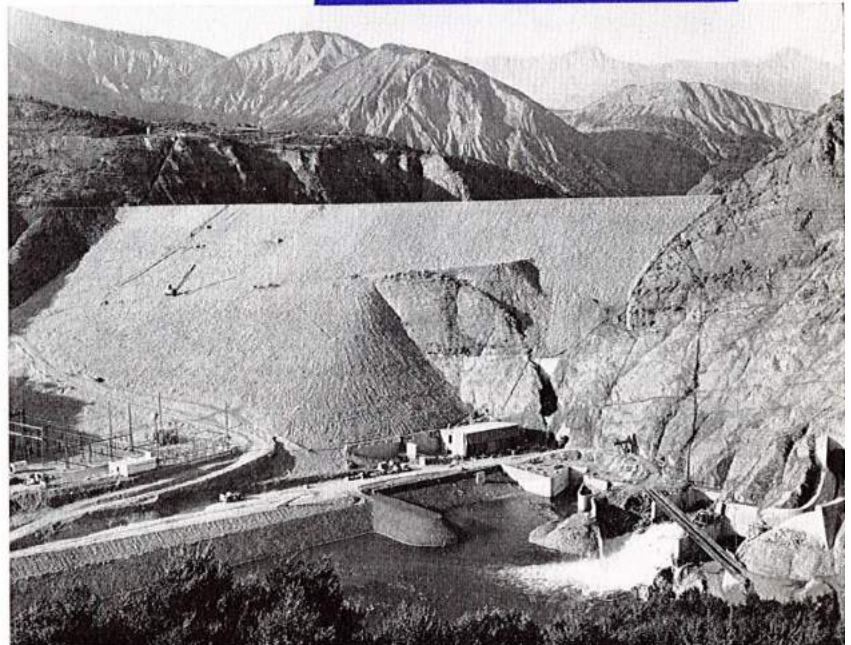
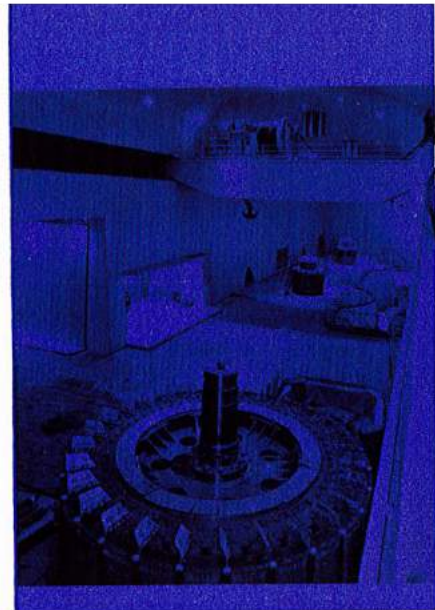
SERRE-PONÇON

C.M.

Nous remercions le Service de Presse de l'Electricité de France qui nous a aimablement fourni cette documentation.

Vue en aval du barrage et du lac-réservoir.

La Centrale souterraine. Au premier plan, les turbines.



Le barrage : une digue de 120 m. de haut, épaisse de 650 m. à la base.

Le poste transformateur.



VOS ENFANTS

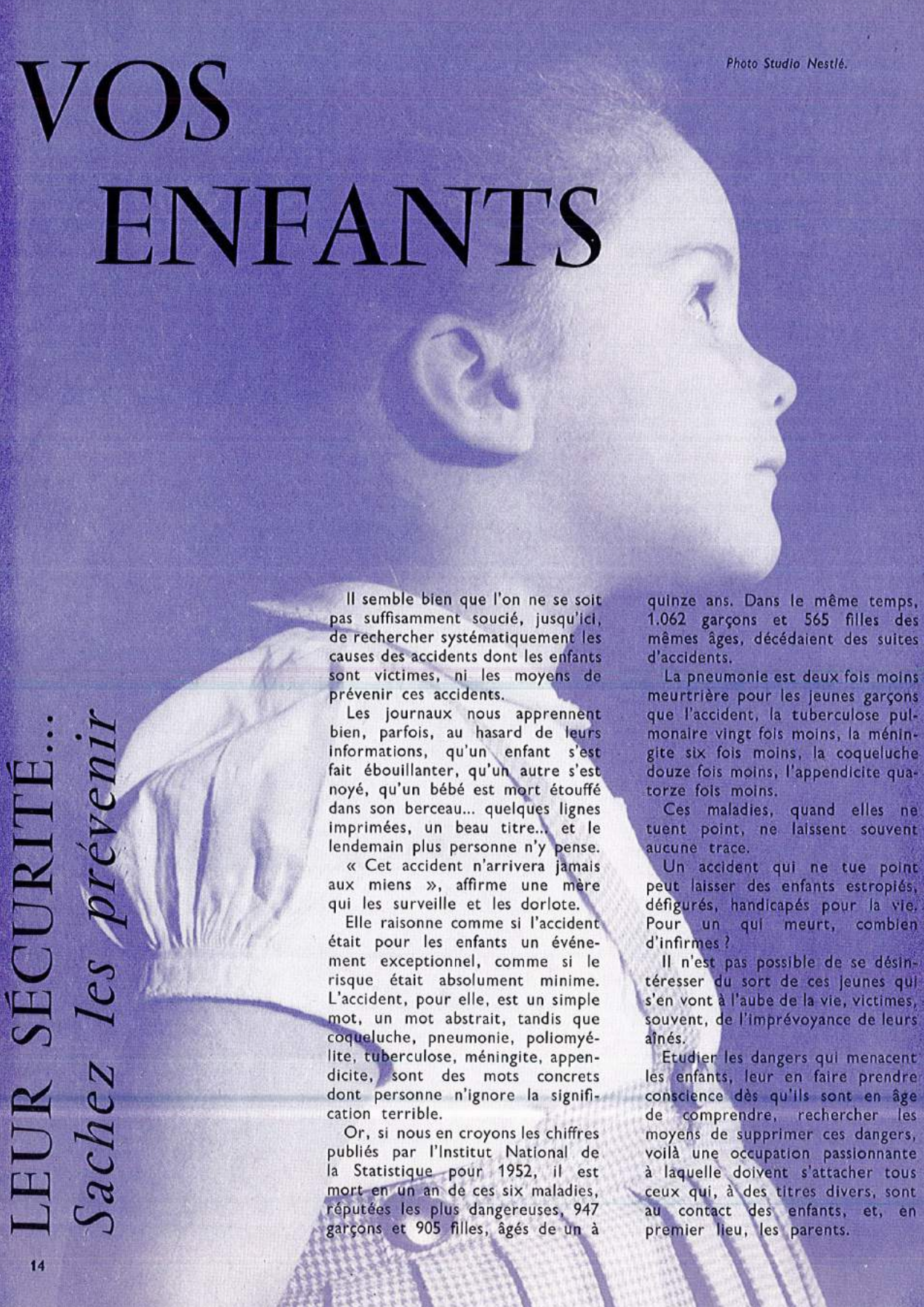


Photo Studio Nestlé.

LEUR SÉCURITÉ...
Sachez les prévenir

Il semble bien que l'on ne se soit pas suffisamment soucié, jusqu'ici, de rechercher systématiquement les causes des accidents dont les enfants sont victimes, ni les moyens de prévenir ces accidents.

Les journaux nous apprennent bien, parfois, au hasard de leurs informations, qu'un enfant s'est fait ébouillanter, qu'un autre s'est noyé, qu'un bébé est mort étouffé dans son berceau... quelques lignes imprimées, un beau titre... et le lendemain plus personne n'y pense.

« Cet accident n'arrivera jamais aux miens », affirme une mère qui les surveille et les drolote.

Elle raisonne comme si l'accident était pour les enfants un événement exceptionnel, comme si le risque était absolument minime. L'accident, pour elle, est un simple mot, un mot abstrait, tandis que coqueluche, pneumonie, poliomyélite, tuberculose, méningite, appendicite, sont des mots concrets dont personne n'ignore la signification terrible.

Or, si nous en croyons les chiffres publiés par l'Institut National de la Statistique pour 1952, il est mort en un an de ces six maladies, réputées les plus dangereuses, 947 garçons et 905 filles, âgés de un à

quinze ans. Dans le même temps, 1.062 garçons et 565 filles des mêmes âges, décédaient des suites d'accidents.

La pneumonie est deux fois moins meurtrière pour les jeunes garçons que l'accident, la tuberculose pulmonaire vingt fois moins, la méningite six fois moins, la coqueluche douze fois moins, l'appendicite quatorze fois moins.

Ces maladies, quand elles ne tuent point, ne laissent souvent aucune trace.

Un accident qui ne tue point peut laisser des enfants estropiés, défigurés, handicapés pour la vie. Pour un qui meurt, combien d'infirmes ?

Il n'est pas possible de se désintéresser du sort de ces jeunes qui s'en vont à l'aube de la vie, victimes, souvent, de l'imprévoyance de leurs aînés.

Etudier les dangers qui menacent les enfants, leur en faire prendre conscience dès qu'ils sont en âge de comprendre, rechercher les moyens de supprimer ces dangers, voilà une occupation passionnante à laquelle doivent s'attacher tous ceux qui, à des titres divers, sont au contact des enfants, et, en premier lieu, les parents.

LEUR AVENIR... *nous pouvons vous aider*

Que fera mon enfant quand il sera un homme ? Et comment puis-je l'aider dès maintenant à réussir dans la vie ? Combien d'entre nous se posent ces questions ? Et quel est le père de famille pour qui elles ne sont pas une préoccupation essentielle et constante ?

Nous convenons tous qu'une bonne éducation, qu'une bonne instruction sont des facteurs indispensables de la réussite. Mais alors, on se trouve devant la difficulté d'atteindre ce double but. L'orientation, la formation d'un enfant sont parmi les choses les plus difficiles qui soient.

Photo A.G.I.P.



Mon enfant n'apporte aucun intérêt à ses études, il travaille mal. C'est une phrase que l'on entend trop souvent. Celui qui la profère devrait en bien des cas retourner le problème et se demander « Ai-je su choisir, pour mon enfant, des études susceptibles d'avoir de l'intérêt pour lui, des études qui soient adaptées à son tempérament, à ses goûts et à son caractère ? »

Nous qui écrivons ces lignes, et qui avons une exacte connaissance de la question, nous pouvons affirmer, qu'à part un infime pourcentage d'enfants malades ou anormaux qui relèvent du médecin, tous les autres peuvent faire des études profitables à condition que ces études aient été judicieusement choisies en fonction de leurs capacités, et que ce choix ait été fait à temps. Or, ce n'est pas souvent le cas, et il ressort d'une statistique récente que, sur cent enfants dirigés vers les études secondaires, trente seulement parviennent à obtenir leur baccalauréat. Il en est exacte-

ment de même pour l'enseignement technique. C'est un effroyable gaspillage de valeur humaine contre lequel on s'est efforcé de réagir par le moyen de la réforme de l'enseignement.

Dorénavant, on s'applique à étudier le comportement et le caractère de chaque enfant à partir de la 7^e, que l'on appelle aussi le cours moyen, et pendant lequel il est âgé de 10 à 11 ans. Viendra ensuite le cycle d'observation portant sur la 6^e et la 5^e, aux âges de 11 à 12 ans et de 12 à 13 ans. Enfin une nouvelle étude sera faite en 4^e pour une orientation théoriquement définitive. A chacun de ces stades, des

réorientations pourront être envisagées. Mais cette réforme ne pourra prendre son effet que le jour où les moyens matériels auront été réunis, c'est-à-dire le jour où l'on disposera de suffisamment d'écoles et de maîtres. Pour l'instant nous en sommes seulement au stade expérimental.

Pour notre part nous n'attendons pas le moment où ce nouveau système fonctionnera régulièrement et nous proposons aux pères de famille qui nous liront et qui sont certainement nombreux à se poser le problème si grave que nous venons d'évoquer de les aider par le moyen suivant.

Nous nous sommes assurés la collaboration d'un organisme spécialisé pour tout ce qui concerne les conseils, la documentation, la critique en vue de l'orientation des études, d'une carrière, du choix d'une école ou d'un enseignement. Vous qui avez à résoudre des problèmes particuliers de cet ordre posez les nous, et ceci, quel que soit

l'âge de votre enfant. Il vaut mieux étudier une question d'orientation et le choix d'études dès le plus jeune âge, mais il y a presque toujours une possibilité de réorientation jusqu'à 15 ou 16 ans, et même dans certains cas, encore plus tard.

Adressez vos demandes aux Relations Extérieures de notre Société qui transmettra à l'organisme intéressé. Ce dernier se met gratuitement à votre disposition pour vous conseiller dans le choix d'une orientation pour votre enfant.

N'hésitez pas, n'attendez pas, écrivez-nous tout de suite. Prenez vos précautions pour la rentrée scolaire.

« 27 siècles vous contemplent... 27 siècles de travail » : c'est par ces mots que, transposant la phrase fameuse de Napoléon, M. Huchet, Directeur de l'usine, illustra de façon concrète et frappante la somme de travail que représentaient les 94 médaillés réunis dans la salle du restaurant le matin du 16 juin.

Il est 9 heures et demie ; le ciel, après des semaines de temps pluvieux ou maussade, est clair depuis hier ; le soleil inonde les jardins, fait jouer sur le vert des pelouses le rouge des massifs de roses. Des ateliers et des services

LES MÉDAILLÉS DU TRAVAIL A MONTLUÇON

les nouveaux médaillés arrivent, par petite groupes, autour de leurs chefs. On bavarde quelques instants devant le restaurant, le soleil fait ressortir avec éclat sur les tons neutres des vestes les trois couleurs des rubans, l'argent, le vermeil et l'or. Puis on entre. Les tables sont garnies comme de coutume, on s'assoit.

M. Huchet prend la parole, exprime sa joie de satisfaire à cette « aimable tradition » qui veut que, chaque année, les travailleurs anciens dans l'entreprise soient mis à l'honneur pour leur longue fidélité. Il énumère les distinctions décernées : 65 médailles d'argent, 25 médailles de vermeil, 4 médailles d'or. S'apercevant que ces dernières sont attribuées à des messieurs, il « félicite les dames de ne pas vieillir ». L'ensemble de ces médailles, constate-t-il, représente 2.700 années de travail : « 27 siècles vous contemplent... » 27 siècles d'un travail qui permet à notre marque de s'entourer d'un renom sans cesse grandissant.



Photo de gauche : *Honneur aux Dames : Mme Emile reçoit un bouquet d'œillets rouges des mains de M. Huchet. A leur côté, on aperçoit M. Chèque, Mlle Bouillaud, Mme Maume et M. Cosse.*



Photo de droite : *Un moment de la cérémonie.*

Sur ces quelques mots, il lève sa coupe en l'honneur des médaillés.

Notre Directeur fait alors le tour des tables, félicitant individuellement tous les décorés. Une attention particulière pour les dames : à chacune d'elles, il offre un bouquet d'œillets rouges. Ces fleurs éclatantes sont accompagnées discrètement de rameaux de chêne et de branches d'asperagus... allusion délicate au travail féminin, où s'allie à la robustesse du premier la finesse du second... Une parole particulière aux médaillés les plus jeunes, prouvant que le dévouement au travail n'attend, pas plus que les autres valeurs, « le nombre des années ».

Puis M. Huchet rejoint sa place ; quelques instants de détente... et chacun repart continuer la tâche — parfois ingrate mais d'autant plus noble — qui lui a valu de participer à cette cordiale manifestation.

le carnet de la société



SIÈGE ET SUCCURSALES

M. ARCHIDOIT Jacques.
M. MARADENNE Louis.
Mlle PINON Jeanine.
M. DUTHIL André.
M. SGARD René.
M. BLANC Jacques.
M. VIGNIER Jacques.

USINE DE MANTES

M. AUVINET Jean.
M. BARON Alexandre.
Mme BERTRAND Josette.
M. BERTRAND Marcel.
M. BOURGEOIS Gaston.
M. CAQUET Paul.
M. JANDECKA Albert.

M. LE BOURHIS François.
Mme HERMANT Madeleine.
Mme MARTIGNE Jacqueline.

USINES DE MONTLUÇON

M. BACHET Fernand.
M. EDARD Marcel.
M. LEFEVRE Jean.
M. MARTIN Roger.
M. PETITET Marcel.
M. SANTONI Emile.
M. SIMON Georges.
M. TARRON Robert.
M. ZELTNER Guy.
M. DEBARBAT Gaston.
M. DUCOUSSET Robert.
M. JOB Alexis.

M. LAFAYE André.
M. LAMOINE Victor.
M. MARTIN Roger.
M. MOUSSET Paulin.
M. PERGNIER Lucien.
M. PERRICHON Emile.
Mme LACLEMENCE Jeanne.
Mme MAUGARNIS Léontine.
M. SLIVINSKI Madeleine.
M. DEPEIGE Roland.
M. DURIN Léon.

DOUBLE PRIME

M. BAILLEUL Fernand.
M. DUMAS Pierre.
Mme GLAUBICIUS Franciska.
Mme VINCENZI Marie-Louise.



SIÈGE ET SUCCURSALES

ISABELLE, fille de M. Yves SAINVET (T.C.S.), née le 5 avril.
CHRISTINE et ALAIN, jumeaux de M. Adrien CIBLAC (V.IEN), nés le 15-4.
REINE et MARTINE, jumelles de M. Louis TOUTOUT (V.IEN), nées le 14-4.
DANIEL, fils de M. Fernand MAURY (V.IEN), né le 23 avril.
LAURENT, fils de M. Henri LE FLOCH (Réception SMT), né le 9 avril.
BAAZIZ, fils de M. Ali Ben Mohamed ABDI (Sle d'Alger), né le 16 mai.
PIERRE-JEAN, fils de M. Antoine LOPEZ (Sle d'Oran), né le 8 mai.
PATRICE, fils de Mme Eliane RECARD (Sle d'Orléans), né le 8 mai.
THIERRY, fils de M. Roland BOURGADE (Sle de Montpellier), né le 15 mai.
CORINNE, fille de M. Roland DERAS (Sle de Rouen), née le 28 mai.

USINE DE MANTES

Jean-Yves, fils de M. Daniel BOISSY (Service Entretien), né le 23 avril.

USINES DE MONTLUÇON

FRANÇOISE, fille de M. Maurice LEPINEUX (PF.), née le 30 avril.
PIERRE-LAURENT, fils de M. Michel KOCIEMBA (E.), né le 8 mai.
SYLVIE, fille de Mme Michèle LABEL (COM.UM.), née le 6 mai.
CHRISTIAN, fils de M. Jean COURRY (EAM.) et de Mme Jeanne COURRY (EMS.), né le 10 mai.
CHRISTINE, fille de M. Roger LAVILLE (CB.), née le 19 avril.

CORINNE, fille de M. Lucien MENU (MMP.), née le 15 avril.
PATRICIA, fille de M. Robert ROUSSEL (TO.), née le 9 avril.
CHRISTINE, fille de M. Roger CANDA (TO.), née le 16 avril.
CHRISTIAN, fils de M. André CREDEVILLE (PL.), né le 24 avril.
FRANCIS, fils de M. Pierre JOLLIVE (PL.), né le 20 avril.
JOCELYNE, fille de M. Georges GENIN (TO.), née le 12 avril.
JEAN-LUC, fils de M. Robert JAMET (TO.), né le 21 avril.
THIERRY, fils de M. Jean NANTY (PL.), né le 24 avril.
MARIE-JOSÉ, fille de M. Laurent WYPORSKI (REST.), née le 23 avril.
MICHEL, fils de M. Maurice JOMIER (FM.), né le 27 avril.
DANIEL, fils de M. Roland MARTIN (PL.), né le 1^{er} mai.
DIDIER, fils de M. Roland AUBRUN (PL.), né le 30 avril.
NADINE, fille de M. André VOLPEI (PL.), née le 3 mai.
PATRICK, fils de M. Gauthier FABBRI (TO.), né le 30 avril.
EVELYNE, fille de M. Roland GAUTHIER (EN.), née le 24 avril.
GUY, fils de M. Georges ATRUX (TO.), né le 2 mai.
VÉRONIQUE, fille de M. Germain RIFFART (EN.), née le 4 mai.
HOURIA, fille de M. Mohamed RAHMANI (MEL.), née le 6 mai.
DIDIER, fils de M. Michel PELAGE (ELEC.), né le 9 mai.
ANNIE, fille de Joachim ROS (TO.), née le 7 mai.
CHRISTIAN, fils de M. Georges JAILLET (PL.), né le 6 mai.
PASCAL, fils de M. René SPERRY (DFN.), né le 13 mai.



SIÈGE ET SUCCURSALES

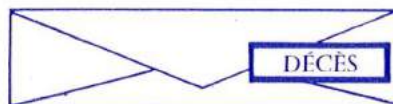
M. DAVANCEAU Jean (T.C.S.) avec Mlle Paule JESTIN, le 1^{er} avril.
M. DENUZIÈRES Johan (D.P.AL.) avec Mlle Bernadette LAFLECHE, le 4 avril.
M. BERTHEBAUD Marcel (V.IEN) avec Mlle Jeannine BALESTRIE, le 29 avril.
M. GOUY Robert (Sle de Nantes) avec Mlle Liliane BRETECHER, le 22 avril.
M. VITROU (Sle de Rouen) avec Mlle Michèle MORA, le 17 juin.
M. BOCQUET Jean-Claude (O.R.M.) avec Mlle Geneviève BRETAGNOL, le 15 avril.

USINE DE MANTES

Mlle POILPOT Denise (Atelier) avec M. LE PENSEC Michel, le 15-4.

USINES DE MONTLUÇON

M. PERRUCHON Daniel (TO.) avec Mlle Madeleine REVIDON, le 15 avril.
M. LAMOINE Camille (TE.) avec Mlle Odette LAPAYRE (TE.), le 8 avril.
M. BACCILLE Nicolas (MEL.) avec Mlle Jeanne BOURIN, le 20 avril.
M. SAVIOT André (PL.) avec Mlle Monique PERONNY, le 22 avril.
M. MUNKOWITCH Christian (PL.) avec Mlle Nicole PARINAUD, le 22 avril.
M. JOAO Jean (PL.) avec Mlle Franciska OBONA, le 22 avril.
M. VERGE Gérard (PL.) avec Mlle Yvette BEJON, le 29 avril.
M. PETITJEAN Marcel (RV.) avec Mme Yvonne DODARD, le 10 mai.
M. VITAL Michel (EN.) avec Mlle Edith BERTHAULT, le 29 avril.



USINE DE MANTES

Mme CATELAIN Marcelle (Atelier Finition) a perdu son beau-père, M. Eugène CATELAIN, le 19-4.

USINES DE MONTLUÇON

M. GUALLART Roger (PL.) a perdu son père, M. Francisco GUALLART, le 29-3.
M. DEPLAINE Antoine (MCM.) a perdu sa mère, Mme Marie DEPLAINE, le 13-4.
M. SENETAIRE Marius (TO.) a perdu sa mère, Mme Philomène SENETAIRE, le 3-4.

M. GAMET André (VE.) a perdu son fils, Philippe, le 26-4.
M. le Dr CHOIGNON Roger, entré à la Société le 1-1-54, décédé le 27-4.
M. PELAGE Michel (ELEC.) a perdu sa mère, Mme Marie PELAGE, le 2-5.
M. BOUTILLON Joseph (MGS.), entré à la Société le 18-12-46, décédé le 10-5.
M. GATTOLIN Emile (EN.) a perdu sa femme, Mme Marie GATTOLIN, le 11-5.
M. PRAULT Benjamin (MAG.) a perdu son père, M. PRAULT, le 19-4.
M. TAILLANDIER Pierre (EN.) a perdu sa mère, Mme Louise TAILLANDIER, le 21-4.

sport E.D.S.M.

PAR L. MICHEAU



Yves Toupel, capitaine des « jaune et noir », bavarde avec deux dirigeants de l'E.D.S.M. MM. Georges Bourbon et Aimé Brusset.

Le rideau est tombé sur la saison de football des « grands amateurs » parmi lesquels les montluçonnais de Dunlop viennent de jouer un rôle de premier plan.

Ils avaient, la saison précédente, atteint un modeste objectif : rester en C.F.A. grâce à une place de 8^e à laquelle ils étaient parvenus non sans difficulté.

Cette saison, ils avaient visé plus haut; mais avec le recul du temps, il apparaît maintenant qu'ils étaient en droit de briguer la première place du Groupe Sud-Ouest dont ils ont finalement pris brillamment la seconde, derrière Bergerac.

N'ont-ils pas en effet battu deux fois (2-1 le 2 octobre à Dunlop, et 1-0 en déplacement le 29 janvier) les footballeurs du pays de Cyrano !

C'est au cours de la seconde phase du championnat, sur des pelouses généralement sèches où leurs avants évoluèrent avec aisance, que les « jaune et noir » se mirent le plus souvent en évidence.

Ils étaient 4^e le 1^{er} janvier derrière Bergerac, Brive et Pau; à égalité avec Limoges et Albi.

Ils furent ensuite invaincus, totalisant six victoires et six matches nuls, soit 18 points, ce qui leur permit de s'assurer la seconde place.

Les Béarnais de Pau devaient essuyer un cuisant échec le 19 mars à Dunlop où les Montluçonnais se surpassèrent en marquant 5 buts contre 2.

Sur les 26 matches de C.F.A., disputés cette saison par l'E.D.S.M., 12 furent gagnés et 4 perdus, les dix autres étant nuls.

Il est curieux de constater que si les Montluçonnais de Toupel ont deux fois triomphé de Bergerac, qui pourtant termina nettement détaché avec 7 points d'avance, ils ont, en revanche, succombé à Moulins, et fait un match nul à Thiers et à Macau (c'est-à-dire trois des quatre clubs qui vont redescendre en Division d'Honneur régionale).

**NOS FOOTBALLEURS TERMINENT
SECONDS DU GROUPE SUD-OUEST EN
C.F.A., DERRIÈRE BERGERAC... QU'ILS
ONT BATTU DEUX FOIS !**



Foot-ball

« Sans ces quelques contre-performances, nous pouvions terminer sur les talons des Bergeracois dont l'équipe, nettement la plus homogène du groupe Sud-Ouest, mérite sa première place » nous a déclaré M. Georges Bourbon, Directeur Sportif de l'E.D.S.M.

Le Président de la Commission de football, M. Aimé Brusset, est, lui aussi, très satisfait : « je considère, dit-il, que dans la mesure de nos moyens pour la saison prochaine, et sans renforts spectaculaires — c'est-à-dire avec les mêmes joueurs, à un ou deux éléments près — nous tenterons de confirmer notre actuel classement... avec évidemment le secret espoir de faire mieux ».

Il s'agirait donc de viser la première place dès le départ de la prochaine saison; une place à laquelle personne ne croyait en août dernier et qui eût été, cependant, à la portée des footballeurs montluçonnais de Dunlop s'ils avaient cru plus tôt à leur chance.

L'équipe E.D.S.M., seconde du groupe Sud-Ouest. De gauche à droite (debouts) : Jouvencau, Zaïk, Toupel (Cap.), Wyzoki, Pin, Lemut. (Accroupis) : A. Ibrahim, Ouillon, K. Ibrahim, Verwaerde, Garcia et Tobji.

Haltérophilie

18 ans, 1 m 59 et 60 kg : Gérard Ferreira est devenu haltérophile par le football.

Et il n'y a guère plus d'un an.

Une année durant laquelle il a collectionné les exploits à une telle cadence, qu'après avoir pris la seconde place du championnat de France des juniors (dans la catégorie des poids plumes), le 16 avril à Monaco avec 265 kg pour les trois mouvements olympiques, Gérard Ferreira, encore débutant, portait son record personnel à 272,500 au cours de la rencontre Auvergne-Orléanais le 30 avril à Issoudun.

Brun de poil comme la plupart de ses ancêtres Portugais, Gérard Ferreira qui est né à Montluçon le 2 septembre 1942 est soudeur. Il débuta par le football, parmi les minimes de l'E.D.S.M., et opéra la saison dernière dans l'équipe des juniors de Dunlop qui s'est adjugé le Championnat du District de l'Allier.

Après avoir tapé dans le ballon rond sur la pelouse du Stade Dunlop, Gérard Ferreira était venu plusieurs fois assister aux séances d'entraînement des haltérophiles que dirige Léon Blanchard dans le modeste gymnase aménagé à proximité des bureaux du secrétariat de l'E.D.S.M.

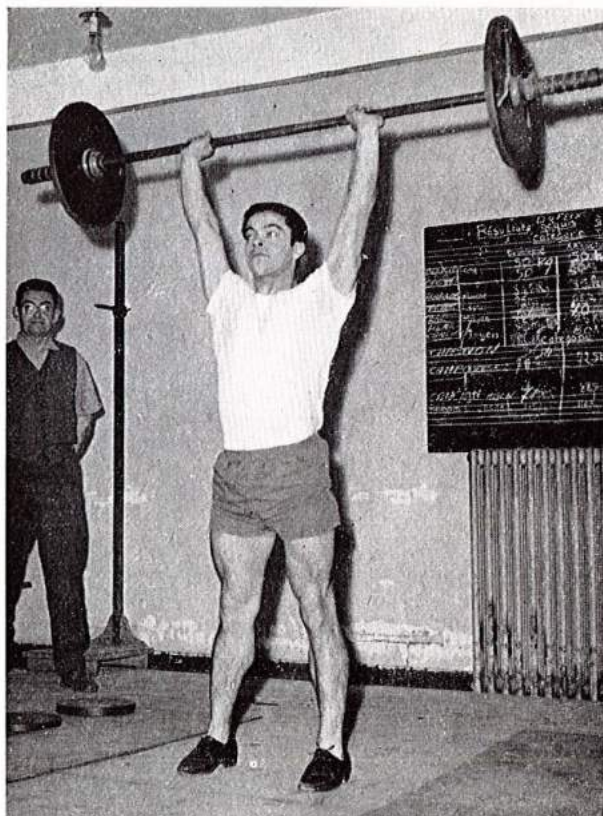
C'est ainsi qu'il fut invité certain soir de l'hiver 1959-1960 à faire un essai.

Essai tellement concluant que Léon Blanchard fut littéralement héberlué par l'aisance et la force de ce jeune footballeur auquel il proposa aussitôt de tenter sa chance dans cette spécialité des leveurs de fonte.

Les événements devaient lui donner raison et, dit-il : « Je n'aime pas discuter un arbitrage, mais la vérité m'oblige tout de même à regretter que Gérard Ferreira ait été frustré d'un premier titre national à Monaco ».

Qu'importe cependant, car il a l'avenir devant lui. Un avenir plein de promesses, à la condition toutefois qu'il ait la sagesse de sacrifier le football, en raison des risques de blessures que comporte ce sport dans lequel Ferreira se comporte également très bien.

On conçoit que notre vieil ami Léon Blanchard, sportif éclectique s'il en fut à Montluçon, soit particulièrement fier de son élève numéro un. C'est pourquoi il attend avec optimisme la saison prochaine qui doit lui apporter de nouvelles satisfactions sous forme de titres et de records.



Gérard Ferreira perfectionne son geste sous le regard attentif de son entraîneur, M. Léon Blanchard.

Basket

A l'ombre de leurs camarades footballeurs, qui ont participé avec le succès que l'on sait au Championnat de France des « grands amateurs », les basketteurs de l'E.D.S.M. se sont, eux aussi, particulièrement distingués cette saison.

Relégués en Promotion d'Auvergne, les poulains de Chieppa ont surclassé tous leurs rivaux en réalisant maintes fois des scores élevés, à tel point qu'en plusieurs circonstances ils dépassèrent le cap des 100 points.

Parallèlement au championnat régional, ils firent une belle carrière dans la Coupe de France où ils atteignirent les 32^e de finale, s'inclinant alors devant l'A.S. Saint-Etienne, après avoir successivement éliminé Auxerre, Gueugnon, Limoges et Les Aubrais.

Trois joueurs sont à citer pour leur attachement au club « jaune et noir », Dziel et Chieppa, qui en étaient cette saison à leur vingt-quatrième licence consécutive, et Chabot à sa vingt-troisième. Trois « vétérans » qui n'ont d'ailleurs, pas envie de « raccrocher ».

L'équipe de basket. De gauche à droite : Lefeuve, Dziel, Chieppa (Cap.), Legwinsky, Patary, Chabot et Boutillon.





camping...

Sans une bonne tente, pas de bon campeur... D'ailleurs, qui sont donc les campeurs? Il y a tout d'abord les « puristes », ceux qui partent à pied avec leur gros sac sur le dos. Ils deviennent pourtant plus rares, et ce sont surtout les très jeunes gens qui en font partie. Le campeur, maintenant, se motorise : scooter, voiture ; il peut ainsi emporter avec lui un matériel beaucoup plus perfectionné, oublier les charmes du feu de bois pour le confort du gaz-butane...

Chaque année, le Salon International de Plein Air offre aux amateurs de camping les dernières nouveautés et les dernières améliorations en matière d'équipement. Ainsi les tentes ont de nouvelles armatures, de nouvelles formes de double-toits, de nouveaux tendeurs, de nouvelles formes de gouttières et d'ouverture. Quant aux couleurs, notons que cette année, la mode est au bleu, qui fait une sérieuse offensive, concurrençant le vieil or, le beige, le vert ou le jaune. On aime aussi les effets bicolores, le double-toit et la tente ayant une couleur différente.

Pourtant le campeur, avant de se préoccuper de ce côté « artistique », pense tout d'abord à la forme de sa maison de toile. Certes, on est loin des modèles où l'on devait rentrer à quatre pattes. La tente 1961 est devenue une véritable petite maison. Qu'importe son poids, puisqu'on a un véhicule pour la transporter. Le principal est que plusieurs personnes puissent y prendre place, car des familles entières passent ainsi leurs vacances.

Il importe de bien dormir, même sous la plus petite tente. Deux formules se partagent les suffrages : le matelas pneumatique et le lit de camp. Le premier est d'une grande légèreté, et tient peu de place quand il n'est pas gonflé. Certains campeurs préfèrent le lit de camp qui repose sur plusieurs pieds. Les derniers modèles sont relativement légers, et peuvent se transformer dans la journée en chaises-longues ou en fauteuils, parfaits pour les heures de farniente.

Quant au sac de couchage, lui aussi est doté des derniers perfectionnements. En nylon, ils sont faciles à entretenir. Pour le duvet, bien qu'extrêmement léger, il est chaud, douillet et très protecteur. Un capuchon le prolonge. Le système à glissière en fait parfois tout le tour, le sac de couchage ouvert peut ainsi tenir lieu de couverture une fois le logis regagné. Pourtant ces modèles sont moins chauds que ceux qui ne présentent qu'une petite ouverture en haut.

Les réchauds, à un ou deux feux, sont munis d'un parevent et « enfermés » dans une sorte de petit meuble métallique très commode.

Table et fauteuils pliants sont les derniers achats du campeur chevronné. Ils sont moins importants et peuvent « attendre », au même titre que les auvents supplémentaires, comme le garage pour la voiture...

Si vous avez décidé de faire du camping, il vaut mieux, surtout en période de vacances, vous inscrire à une fédération, à un groupement. Cela vous permettra de trouver des terrains plus agréables que ces camps « commerciaux » qui se sont installés tout le long des côtes et où l'affluence, et les multiples voisinages bannissent le charme incontestable de la maison de toile.



...1961

S.I.D.I. — LEVALLOIS

