

Ils apprennent à piloter à l'école

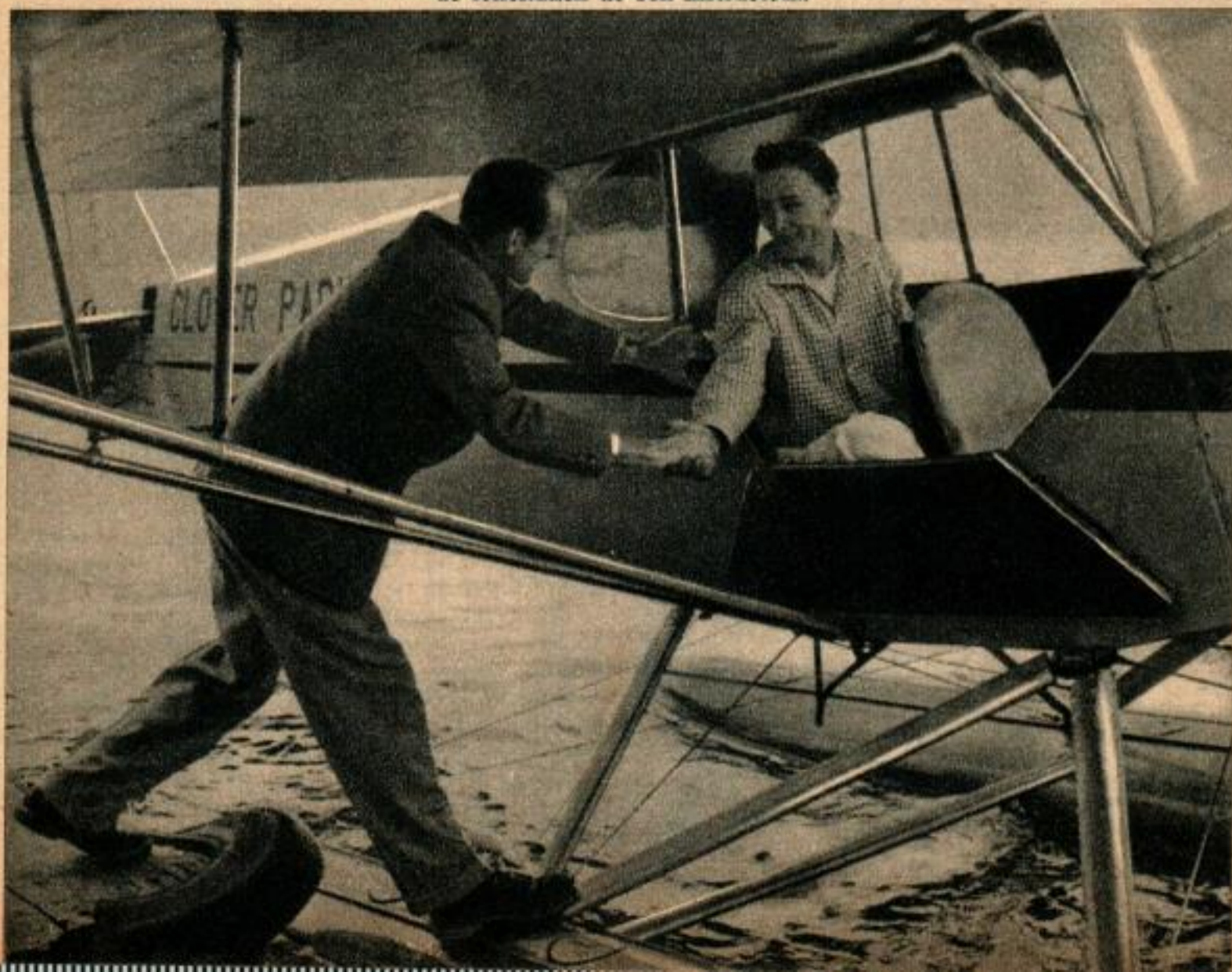
PAR CHRIS EDWARDS

LES aviateurs en herbe de l'École Supérieure de Tacoma, Etat de Washington, ont une chance unique de réaliser leur rêve... et à des prix qui sont aussi une occasion rare. Les jeunes gens inscrits au programme d'aviation de l'école peuvent piloter un avion en solo. Avant de passer leurs examens, ils peuvent accumuler les deux cents heures de vol exigées pour la délivrance d'un brevet de pilote commercial... et le tout au prix extrêmement réduit de 1 575 francs par heure de vol, en double

commande ou en solo. Les élèves des classes d'entraînement au vol ne paient en fait que juste le montant de l'entretien des neuf avions de l'école. Si un élève désire s'en tenir aux quarante heures de vol nécessaires pour la délivrance d'un brevet de pilote particulier, son investissement total ne s'élève qu'à 63 000 francs environ. Quand aux cours d'aviation théoriques, ils font partie du programme de sciences de l'école et ne coûtent rien aux étudiants.

Les élèves envisageant une carrière ter-

A la fin de son premier vol en solo, un élève de l'École Supérieure de Tacoma reçoit une poignée de main de félicitation de son instructeur.





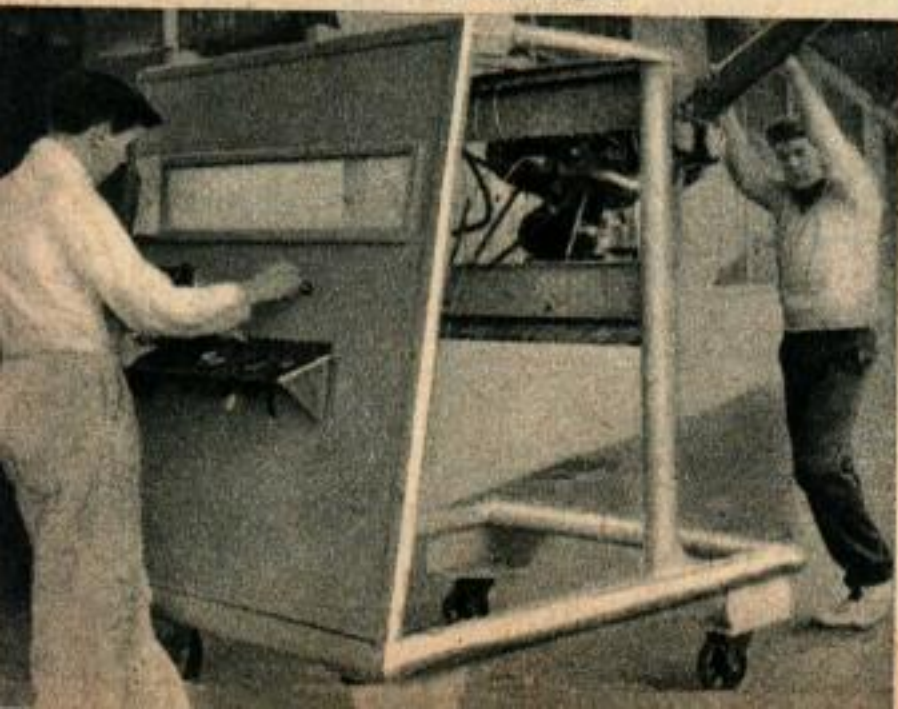
Les cours préparatoires au vol ont lieu dans un hangar servant de salle de classe. Les jeunes filles qui étudient l'aviation à cette école deviennent souvent hôtesses de l'air.

restre dans l'aviation peuvent se qualifier pour le brevet de mécanicien de cellules et moteurs, avec un an d'entraînement pratique après sortie de l'école.

Ce nouveau diplôme remplace l'ancienne licence de mécanicien d'avions et moteurs, titre que continuent d'ailleurs à employer les mécaniciens d'aviation américains en parlant du nouveau brevet. Les cours de spécialiste de mécanique ou d'aviation de Tacoma sont une véritable affaire, leur prix s'élève exactement à zéro !

Vous vous demandez peut-être si l'on n'a pas découvert un puits de pétrole sous la grande pelouse de la cour d'honneur

Un stand d'essai spécial est utilisé par les élèves pour le calage final de l'allumage d'un moteur avant rodage de celui-ci. Les étudiants effectuent des travaux de réparation et de révision pour le compte d'ateliers d'aéronautique.



de l'école. Comment une simple école supérieure peut-elle se permettre d'offrir à ses élèves un entraînement à l'aviation à la fois si avancé et si peu coûteux ? En fait, cet entraînement ne coûte qu'à peine un peu plus cher que les cours de spécialisation ordinaires des autres écoles.

A l'origine, ce programme d'aviation a été lancé sur une petite échelle. Immédiatement après la deuxième guerre mondiale, Fred Miner, le directeur des cours de spécialisation de l'école, réussit à persuader le conseil d'administration de celle-ci que les élèves désiraient surtout recevoir un entraînement dans un domaine d'avenir. Dans le progressif Ouest américain, ceci signifiait tout naturellement l'aviation. En partant de zéro, et avec quelque matériel provenant des surplus, Miner organisa, cet automne-là, un cours de mécanicien de cellules et moteurs. La première classe travailla sur un avion accidenté et sur des pièces des surplus recueillies sur les aérodromes et dans les dépôts de matériel militaire des environs. Au printemps de 1956, le programme de l'école fut approuvé par l'administration de l'Aéronautique civile.

Pour se conformer aux prescriptions de cet organisme sur la surface de sol par élève, Miner abattit le mur séparant un garage d'autobus transformé en classe de l'atelier de menuiserie de l'école, afin que ce dernier soit inclus dans la nouvelle salle. « Après tout, expliqua-t-il, de nombreux avions légers sont construits avec des carcasses entièrement en bois. »



L'école entraîne également les élèves à la réparation des hélicoptères. L'avion de transport militaire C-45 transformé est visible à l'arrière-plan.

Une expérience de première main

Tout d'abord, Miner se chargea lui-même de l'enseignement de toutes les classes. Etant lui-même un mécanicien avions et moteurs diplômé et très expérimenté dans l'entretien des appareils, il pense que les élèves apprennent plus vite en travaillant réellement sur des avions. « Les exercices, dans quelque matière que ce soit, ne font que faire perdre du temps à un étudiant, dit Miner. Dans nos classes d'avions et moteurs, nous reconstruisons vraiment des avions qui voleront. » Un écriteau affiché dans le laboratoire rappelle en effet aux élèves que ceux-ci « ont une vie entre leurs mains ».

Lorsque le premier avion eût été entièrement reconstruit et qu'il eût subi ses essais réels, l'école se trouva prête à passer à l'entraînement au vol. Tous les appareils utilisés par les étudiants pour le vol d'entraînement en double commande ou en solo sont la production des cours de mécaniciens.

Le programme d'aviation intéressant un nombre d'élèves de plus en plus grand, Miner s'adjoignit de nouveaux instructeurs, venus des usines d'aviation et instructeurs de pilotage ou de mécanique diplômés ou les deux. Actuellement, l'école compte, en plus de Miner, cinq instructeurs d'aviation permanents. Quatre de ceux-ci sont des pilotes-instructeurs. La flotte aérienne de l'école comprend maintenant neuf appareils, tous de différents types. Elle

comporte même un bimoteur de transport Beechcraft modèle '18 converti à partir d'un vieux C-45. Mais cette flotille se transforme constamment. Certains avions sont vendus, d'autres viennent s'ajouter lorsque les mécaniciens « sortent » une de leurs nouvelles productions.

Lorsque les dirigeants de l'école eurent approuvé l'adoption de l'entraînement à l'aviation, un sérieux problème se posa... celui du terrain. Les seules surfaces nivelées de la région étant les surfaces aqueuses des lacs du voisinage, le programme d'aviation débuta avec des hydravions. Le « terrain d'aviation » fut l'American Lake, à 5 km de l'école. Il suffisait simplement d'une rampe pour faire entrer les appareils dans l'eau et pour les en faire sortir. Pendant neuf ans, tous les vols d'entraînement furent conduits sur le lac avec des avions équipés de flotteurs. Il y a un an, l'école s'agrandit sur une partie d'un ancien dépôt de matériel de la Marine des U.S.A. Les étudiants partagent maintenant une piste d'atterrissage avec une section de la « Patrouille civile aérienne ». Bientôt, tous les vols d'entraînement se feront à partir de cette piste, sur des avions munis de roues au lieu de flotteurs. Les autobus de l'école, qui ne sont normalement pas utilisés pendant la journée, transportant les élèves entre les classes et la base navale.

Les cours de mécanique avions et moteurs attirant de plus en plus d'élèves, les achats de matières premières et de pièces commenceront à grever lourdement le « budget



Le lancement de l'hélice fait partie du cours préparatoire au vol. Les instructeurs des classes d'aviation ont constaté que leurs élèves s'instruisaient plus vite si l'enseignement était conduit avec des avions réels.

aviation » de l'école. Miner calcula qu'en utilisant et réutilisant toujours les mêmes pièces, les frais se trouveraient réduits, mais ceci serait revenu à faire des exercices plutôt qu'à exécuter des travaux d'aviation réels, ce qui était contraire à tous les principes de l'école. En démontant les avions jusqu'à la carcasse et en les reconstruisant, les élèves acquerraient au contraire l'expérience de tous les types de travaux, depuis la soudure des tubes d'acier mince jusqu'au recouvrement des surfaces avec de la toile ou de la tôle. Au bout d'un an environ, une épave était pratiquement transformée en un avion neuf. Au lieu de l'ajouter à la flotille de l'école, Miner le fit vendre aux enchères. La différence de prix entre l'achat de l'épave plus les pièces et matériaux et

la production finale capable de prendre l'air repayait largement tous les frais. L'argent en excédent était utilisé pour acheter du matériel pour les appareils de l'école.

Travaux de révision et de réparation

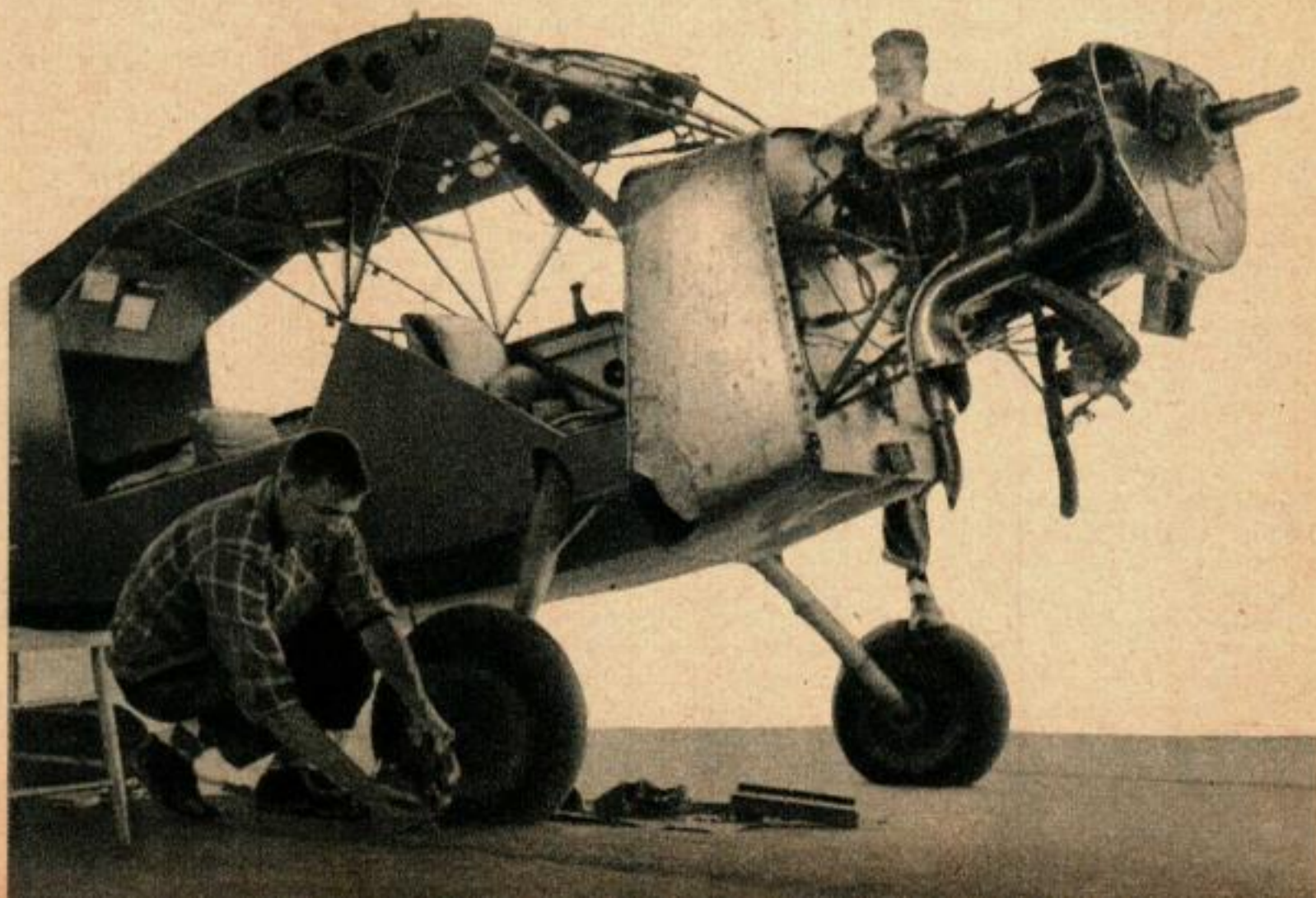
Mais l'approvisionnement en avions accidentés ne correspondait pas toujours aux besoins de l'école. Si tous les appareils se trouvant à l'atelier étaient de petits avions recouverts de toile, les élèves ne pourraient pas acquérir l'expérience de la répartition des avions entièrement métalliques. C'est pourquoi, afin de faire varier constamment les travaux de l'atelier, l'école commença à entreprendre des opérations de révision et de réparation pour le compte des ateliers aéronautiques de la région de Tacoma. L'école achète les pièces et les matières premières en bénéficiant d'une remise et facture le travail au prix normal. La différence contribue à payer les fournitures de l'école elle-même.

Dans l'ensemble, les achats de pièces et de matériaux coûtent annuellement de 3 500 000 à 4 millions de francs et sont couverts pour leur plus grande partie par la vente des cellules reconstruites et des moteurs révisés.

Miner a réussi à se procurer toute une variété d'avions et de moteurs, ce qui fait que ses élèves posséderont une expérience qui leur permettra d'être pratiquement qualifiés pour tous les travaux qui pourront se présenter à eux après leur sortie de l'école. Les appareils bimoteurs et les hélicoptères ne sont, par exemple, pas utilisés dans le programme d'entraînement au vol de l'école,

(Suite page 103)

Des avions accidentés achetés localement sont démantelés et reconstruits dans les laboratoires de mécanique des cellules de l'école.



Ils apprennent à piloter à l'école

(Suite de la page 22)

mais leur remise en condition de vol fait obligatoirement partie de l'instruction des mécaniciens. Les spécialistes des moteurs reçoivent également une instruction pratique sur l'entretien des moteurs à turbine, bien que la flotte ne comporte pas d'appareils à réaction.

Les installations de Clover Park se sont perfectionnées d'année en année, au point de comprendre maintenant un appareil d'entraînement Link complet pour l'instruction sur le vol aux instruments. Lorsque Ed Link, l'inventeur de l'appareil, apprit que Clover Park utilisait un de ses « Link trainers » pour les élèves de l'école, il fit une visite personnelle à celle-ci pour voir par lui-même comment celui-ci était utilisé. Il fut si favorablement impressionné par le programme d'aviation de l'école qu'il lui accorda une subvention de 1 million de francs pour servir de fond de départ pour la constitution d'une nouvelle bibliothèque technique.

Tous les élèves de l'école ne suivent pas les cours d'aviation jusqu'à leur conclusion. Mais tous les étudiants mâles doivent obligatoirement suivre un cours de « familiarisation avec l'aviation » de neuf semaines, qui leur est donné vers la fin de leurs études. Les vols dans les appareils de l'école sont une attraction très appréciée par tous ceux qui suivent ce cours. Trois autres cours de familiarisation de neuf semaines, dans les branches : électronique, technique, travaux d'atelier, complètent les études de l'année normalement passée dans les classes industrielles.

Les cours de spécialisation, dits en américain « cours vocationnels », qui commencent également vers la fin des études générales, sont au choix des élèves. Les étudiants qui s'intéressent aux sciences aéronautiques peuvent choisir des cours de météorologie, de navigation et de règlements de l'aéronautique civile, entre autres. Ces cours sont conformes aux exigences de l'Etat de Washington pour la qualification scientifique des élèves. Les étudiants diplômés à la fin de ceux-ci peuvent continuer leurs études pour devenir opérateurs de tour de contrôle, météorologistes ou spécialistes des opérations terrestres.

Les cours de spécialisation réelle pour l'aviation commerciale commencent dans l'avant-dernière année les classes de l'Ecole Supérieure. Dans les deux dernières années, les élèves suivant l'entraînement au vol assistent à trois heures de cours d'aviation par jour. Deux de ces heures sont consacrées à des travaux de classe ou de laboratoire. Pendant la troisième heure, les élèves exécutent des vols réels, soit en double commande avec leur instructeur, soit en solo. Ceux qui ne désirent pas voler utilisent cette



J'ai compris LA RADIO
LA TÉLÉVISION et L'ÉLECTRONIQUE
avec la méthode unique de
L'ÉCOLE PRATIQUE DE RADIO-ÉLECTRICITÉ

Pour que vous vous rendiez compte, vous aussi, de l'efficacité de cette méthode, nous vous proposons, à titre d'essai et sans autre formalité, l'envoi par retour du courrier :

- 1° D'UNE LEÇON D'ÉLECTRICITÉ GÉNÉRALE
- 2° D'UNE LEÇON TECHNIQUE DE RADIO-ÉLECTRICITÉ
- 3° D'UNE LEÇON PRATIQUE DE RADIO-ÉLECTRICITÉ
- 4° D'UN QUESTIONNAIRE RELATIF A CES LEÇONS
- 5° D'UN DICTIONNAIRE DE RADIO ET DE TÉLÉVISION
- 6° D'UN MATÉRIEL ULTRA-MODERNE

Notre enseignement est à la portée de tous
et notre méthode vous émerveillera...

BON POUR UN ESSAI

(A découper ou à recopier.)

Monsieur le Directeur de l'

ÉCOLE PRATIQUE DE RADIO-ÉLECTRICITÉ

11, rue du 4-Septembre, PARIS (2^e)

Veuillez m'adresser votre premier envoi de leçons et de matériel pour effectuer un ESSAI GRATUIT.

Je m'engage, en cas de satisfaction, à vous faire parvenir la somme de 2.500 F. Dans le cas contraire, je vous retournerai les cours et le matériel dans les dix jours de leur réception.

Nom

Adresse

Signature

ÉCOLE PRATIQUE DE RADIO-ÉLECTRICITÉ

11, Rue du QUATRE-SEPTEMBRE
PARIS (2^e)

MECANIQUE POPULAIRE PRESENTE

MATÉRIEL MARKLIN DISPONIBLE



ET TOUTES LES GRANDES MARQUES DE TRAINS
ÉLECTRIQUES ET ACCESSOIRES H.O. (JOUEF -
VB - SMOF - DISQUE ROUGE - JEP)

GRAND CHOIX DE MAQUETTES PLASTIQUES
A CONSTRUIRE (REVELL - LINDBERG - BATINOR
AURORA - HELLER - SOLIDO...)

CLAREL, 25, rue de la Roquette
PARIS-XI - Métro BASTILLE - Tél. : ROQ 98-94

FILMS de PROJECTIONS 8 mm et 9,5 mm
DEMANDEZ
NOTRE CATALOGUE
des nouveautés 1958-1959

CATALOGUES (1956-1958)
envoi franco contre 200 F
remboursables 400 F
au premier achat de film

Pour les visionner, utilisez notre
SERVICE - ÉCHANGE

Exclusivité :
Photo - Ciné - Montmartre
51-53, boulevard Rochechouart,
PARIS-9^e

BRICOLEURS

Faites vous-mêmes Meubles pour
votre intérieur, pour votre jardin
Jouets - Travaux de menuiserie,
grâce à nos 200 plans.

LES PLANS PRATIQUES
30, chaussée du Bois, ABBEVILLE
(Somme) Doc. M.P. contre 3 timbres

GRANDISSEZ



en 3 mois de 4 à 16 centimètres — même si votre croissance normale est achevée. Voilà une belle prestance acquise facilement ! Et n'oubliez pas qu'un grand en impose d'emblée par un ascendant et une autorité toute naturelle. Faites-vous une opinion en demandant notre documentation gratuite, c'est sans engagement (joindre 3 timbres pour frais d'envoi). Académie de Grandissement Scientifique, Service Z 8 30, boulevard Princesse-Charlotte, Monte-Carlo.

Au doigt et à l'œil.

en toute saison.
ULTRA-FEX vous obéira...
et vous étonnera.

Sans calculs compliqués, sans expérience de la photo, avec **ULTRA-FEX 6 x 9**, vous réussirez facilement d'excellents clichés, dont la remarquable netteté autorisera les plus forts agrandissements.

Équipé du **FLASH FEX** à condensateur, **ULTRA-FEX** vous permettra d'opérer en toute saison, de nuit comme de jour, à l'intérieur comme à l'extérieur.



ULTRA-FEX synchronisé 2845 fr.
FLASH FEX à condensateur 1950 fr
Demandez notice N° 63
et appareil miniature gratuits.
INDO 12, place Gailleton, LYON

VOICI L'OUTIL
UNIVERSEL :
Rectifier, Fraiser,
Polir, Graver, Percer,
etc... etc...

110 et 220V.
ANTIPARASITE

AVEC
UN
ROTOFIELD
TOUT VOUS SERA FACILE !

HOUNSFIELD FILS S. A. 8, rue de Lancry - Paris 10^e
MAROC : HOUNSFIELD-PERROT : 20 22, Bd. Wey - CASABLANCA
BELGIQUE : MACBEL : 42, Pl. Louis-Morichard - Bruxelles

NOTICE GRATUITE EN SE RÉFÉRANT À CE JOURNAL

TRANSISTORS



8 transistors
2 germanium
OC. P.O. GO.
Gainé 2 tons
Prise d'antenne
voiture

**PRIX DE
FABRIQUE**

Gaillard

21, rue Ch.-Lecocq - Paris XV^e - VAU : 41-29

Devenez Cinéaste

CHASSEUR D'IMAGES

et gagnez
120.000 fr. et plus par mois

● Des débouchés innombrables, des possibilités étonnantes et encore peu connues, permettent actuellement de se faire une situation agréable, lucrative, sans aucun capital, grâce à la prise de vues « Relief et Couleurs 3-D. »

● Facile à apprendre chez soi, cette activité attrayante, indépendante et sans aléa, peut aussi constituer une occupation d'appoint, assurance de gros gains immédiats, où que vous habitez (nous pouvons vous prêter une caméra).

● Écrivez sans tarder (joindre 2 timbres) à « **CINECO** » (Service I-1) A.P., 50, r. de Châteaudun, PARIS.

Apprenez à

DANSER

Seul chez vous ou en notre Studio.
Méthode P du Professeur Pascaud.
Écrire 60, rue St-Antoine, PARIS-4^e.

SI VOUS RECHERCHEZ UN BON MICROSCOPE D'OCCASION

adressez-vous en
toute confiance
aux Établ. Vaast,
17, rue Jussieu
PARIS-5^e - GOB. 35-38
Appar. de toutes
marques (biologi-
ques, enseigne-
ment) garantis sur
facture. Access.
et optiques (ob-
jectifs oculaires).



ACHAT-ÉCHANGE

Liste MP envoyée franco
(Maison fondée en 1907)

heure pour l'étude des opérations au sol. Cet entraînement spécialisé occupe la moitié de la journée de l'étudiant.

Les élèves qui n'ont pas choisi les cours de science aéronautique, mais qui désirent devenir mécaniciens d'aviation, commencent leurs classes de trois heures de laboratoire une année plus tôt, puis continuent ce même programme durant les deux dernières années. Lorsqu'ils ont reçu leur diplôme de l'Ecole Supérieure, ils suivent des cours post-scolaires pendant une autre année encore. Au bout de celle-ci, ils passent l'examen pour le brevet « cellules et moteurs » de l'administration de l'Aéronautique civile des U.S.A. Ce certificat leur donne la qualification d'inspecteurs des avions et moteurs d'aviation civils, pour lesquels ils peuvent signer l'acceptation des travaux de réparation et certifier de leur aptitude au vol. Toute opération d'entretien d'avions civils aux Etats-Unis, qu'il s'agisse d'un Piper Club monomoteur ou d'un appareil de ligne multimoteur, est obligatoirement effectuée par un mécanicien titulaire de la licence « cellules et moteurs » ou sous la direction de l'un de ceux-ci. Lorsque les mécaniciens titulaires de ce brevet commencent à travailler, ils reçoivent automatiquement des salaires plus élevés que ceux des mécaniciens professionnels ordinaires. Les élèves des cours de mécanicien peuvent aussi s'entraîner au vol en payant le taux horaire de 1 575 francs. Tous les appareils utilisés dans le programme d'entraînement au vol étant la production des cours de mécanicien, les mécaniciens qui volent acquièrent ainsi un sens de responsabilité personnelle de leur travail.

Lorsque les élèves sont appelés pour leur service militaire, après avoir reçu leur diplôme « cellules et moteurs », ils sont immédiatement « saisis » par l'Air Force. Bon nombre d'entre eux terminent leur service comme instructeurs et avancent rapidement en grade. L'Aviation les envoie souvent dans des écoles de spécialistes militaires, où ils en apprennent encore beaucoup plus long sur leur métier.

Si l'on veut parler du budget du programme des sciences aéronautiques, les dirigeants de l'école calculent que le cours de mécanicien coûte environ 252 000 francs par élève et par an. Le prix du cours d'entraînement au vol est un peu moins élevé du fait que les étudiants paient 1 525 francs de l'heure pour utiliser les appareils. Une partie de l'argent subventionnant le programme d'aviation de l'école provient de l'Etat de Washington et une autre partie est fournie par le Gouvernement fédéral en application de la loi Smith-Hughes, décrétée en 1917 dans le but d'encourager l'instruction « vocationnelle ».

Les cours de mécanique aéronautique, d'entraînement au vol et d'opérations terrestres coûtent à peine un peu plus cher que les cours de spécialisation dans la mécanique automobile, la menuiserie ou n'importe



MONTEZ VOUS-MÊME CE RÉCEPTEUR ET INTERPHONE A TRANSISTORS

En montant le ZISTOR, livré en pièces détachées avec une notice d'assemblage, vous apprendrez à connaître les merveilles de la technique des transistors. Et vous disposerez d'un élégant récepteur portatif qui sera la synthèse des perfectionnements les plus récents. Le haut-parleur supplémentaire livré dans la boîte vous permettra non seulement l'écoute de la radio dans deux pièces différentes, mais vous servira également de « téléphone intérieur ».

- 4 transistors (2 BF - 1 MF - 1 changeur)
- Super-hétérodyne
- Clavier 3 touches (P. O. - G. O. - Interphone)
- Alimentation : 1 pile 4,5 volts

FABRICATION GARANTIE THOMSON

ZISTOR

Distributeur exclusif :

LES JOUETS RATIONNELS

6, rue Cauchois - PARIS (18^e)

Tél. : MON 00-57

En vente dans tous les grands magasins, magasins de jouets et chez les spécialistes du modèle réduit.



JEUNE OUVRIER GAGNEZ PLUS

DEVENEZ TECHNICIEN FACILEMENT

Qui gagne plus que vous ? Vérifiez autour de vous : ce sont ceux qui savent plus que vous.

Comment gagnerez-vous davantage, bientôt ? Quand vous aurez appris (tranquillement, chez vous) ce qui vous manque en une ou plusieurs de ces matières.

MÉCANIQUE - TECHNIQUE DU BATIMENT TECHNIQUE ÉLECTRICITÉ - RÈGLE À CALCUL

Vous deviendrez ensuite : ouvrier qualifié, chef de travaux, monteur, contremaître, technicien, dessinateur, professeur technique adjoint, etc. Les machines-outils, l'extension de l'automatisation exigent de plus en plus des spécialistes bien payés (il en manque).

C'est facile : Même si vous n'avez été qu'à l'école primaire ! Nous vous expliquons en mots simples, progressivement, avec beaucoup de dessins, par correspondance. Nous vous demandons seulement quelques minutes d'attention le soir, après votre travail. Résultats certains.

Gratuitement, sans engagement : Que risquez-vous ? Apprenez quels gains, quelles places ont décrochés vos camarades, grâce à nos Cours. Réclamez aujourd'hui même l'étonnante brochure n° P 82 « Le chemin du succès », à l'

INSTITUT TECHNIQUE SUISSE

8, Rue de Bâle à SAINT-LOUIS (Haut-Rhin)

laquelle des spécialisations techniques enseignées au niveau de l'école supérieure.

Les adultes sont acceptés

Au cours des toutes dernières années, des adultes ont été acceptés dans les cours de mécanicien d'aviation. Les militaires peuvent aussi suivre ces cours et bénéficier ainsi de certains avantages réservés aux anciens soldats, et les adultes sérieusement intéressés peuvent aussi les suivre à titre personnel.

En 1954, la Fondation Ford décerna à Fred Miner une subvention destinée à lui permettre d'étudier à fond pendant un an les diverses méthodes d'enseignement aéronautique. Au cours de cette année, Miner voyagea à travers les Etats-Unis, le Canada et l'Europe. A la suite de ses recherches extensives sur les programmes d'entraînement à l'aviation, Miner a acquis l'impression que les écoles offrant actuellement de tels programmes à leurs élèves ne réussissent pas, simplement parce qu'elles n'accordent pas à ces programmes toute l'attention qu'ils méritent. « Pour organiser un cours d'aviation réussi, affirme Miner, les écoles doivent offrir à leurs élèves une expérience de première main avec le vol réel. Les instructeurs doivent aussi avoir une connaissance extrêmement étendue de la pratique aéronautique. »

Lorsque Miner parle du programme de

COMBINÉES 4 OPÉRATIONS

Raboteuse • Dégauchisseuse •
• Mortaiseuse •
Toupie à montée indépendante



— C 200 —



Combinée professionnelle
Modèle réduit

PRIX, complète, avec moteur tri ou
bi 0,75 CV. et protecteurs
T.T.C. 143.165 »
(Dispositif de sciage en sus)



— C 250 —



A
TABLES
RELEVABLES
ET
RÉGLABLES

PRIX : complète avec moteur 2 CV.
et protecteurs (T.T.C.) ... 240.125 »

NOTICES détaillées sur nos machines contre
3 timbres. CATALOGUE GÉNÉRAL d'outillage
contre 120 F EN TIMBRES.

MACHINES A BOIS LUREM

C 510
C 410
C 350
C 250
C 200



LUREMP

CONSTRUCTEUR SPÉCIALISTE
84, rue du Général-Gallieni
MONTREUIL-S/BOIS - Seine
Métro : Mairie de Montreuil.
Tél. AVR : 48-28

DÉMONSTRATIONS

à nos ateliers ou à
notre dépôt de Paris
39, RUE DE LA FONTAINE-AU-ROI
PARIS-XI^e - Métro : Goncourt

CRÉDIT 3 - 6 ou 12 MOIS

NORD : Éts Walker : 342, r. Gambetta, LILLE

COMBINÉES 4 OPÉRATIONS

Raboteuse • Dégauchisseuse •
• Mortaiseuse •
Toupie à montée indépendante

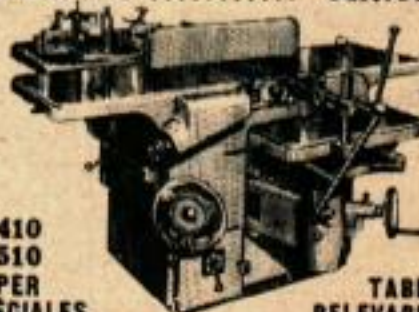


— C 350 —



COMBINÉE ARTISANALE
standard TOUS TRAVAUX

PRIX : complète avec moteur
3 CV. 2 vitesses et protecteurs
T.T.C. 347.734 »



C 410
C 510
SUPER
SPÉCIALES

TABLES
RELEVABLES

A MORTAISEUSE ESCAMOTABLE

C 410 : Poids 800 kg, complète avec
2 moteurs 4 CV dans bâti.
T.T.C. 497.640 »

C 510 : Poids 1 tonne, complète avec
2 moteurs de 4 et 5 CV dans bâti et
protecteurs. T.T.C. 582.400 »

GALLOS PUBLICITÉ

l'école, l'une des premières questions qui lui sont posées est la suivante : « Et les accidents ? » Depuis 1945, la statistique de la sécurité de Clover Park est impressionnante : un seul incident et un seul accident. L'incident se produisit lorsqu'un appareil fut retardé au décollage. Sa roulette de queue s'accrocha sur la rampe de protection tubulaire d'une bouche d'incendie, laquelle était dissimulée par de hautes herbes, au moment où l'avion quittait une piste de roulage au sol.

Quant à l'unique accident du programme... il arriva à l'automobile personnelle du chauffeur de l'école!

Pour le travail à la maison



Ne plus risquer d'estimer la table de la cuisine ou de la salle à manger ; aménager votre " coin de travail " de façon pratique et rationnelle... Vous en êtes sûr... Ce rêve devient réalité grâce à l'**établi DEXION** dont les caractéristiques techniques confirment l'objet d'une étude très minutieuse. L'**établi DEXION** se monte (ou se démonte) en quelques minutes. Son bâti, exécuté en cordons perforés DEXION lui permet de supporter une charge de 4 tonnes ! Son plateau, indéformable en aluminium, lui assure une stabilité absolue et une résistance mécanique deux fois supérieure à celle du bois massif. Cette conception qui excelle dans l'acier d'un certificat du Centre Technique du Bati.

Il s'adapte à tous les besoins, peut se composer à votre gré, se transformer, se transporter, avec la plus grande facilité.



l'établi DEXION

TECA - 8, rue Croixes - PARIS-18-

14.950 F. prix net plus.

15.500 F. expédition franco de port (France Métropolitaine).

Livraison immédiate contre mandat postal ou chèque.

Demander le 1^{er} prospectus.

Dimensions :
 Hauteur : 87,5 cm
 Largeur : 50 cm
 Longueur : 120 cm
 Hauteur en l'air levée :
 (1,2 m x 50 cm x 120 cm)
Certificat perforé DEXION
 Avec serrure à trois
 positions pour arrêter
 cette table
 Poids total : 55 kg

