

LE GRAND CARAMBOLAGE DE 1966

Dans un fleuve de neige d'un blanc éblouissant roulant à un kilomètre à la minute 100 voitures s'écrasaient les unes contre les autres dans cette énorme réaction en chaîne de chocs.

par E. Fales

L y avait certainement quelque chose qui ne tournait pas rond chez les conducteurs, ce jour-là ; dans la bourrasque de neige ils auraient dû avancer lentement, mais la plupart semblaient pris de folie. L'officier de police Lex Farrell estime qu'ils étaient hypnotisés par la neige ; d'autres disent qu'ils avaient peur d'être pris et ensevelis dans la tempête.

Car ce n'étaient pas ceux qui allaient vers l'Ouest ; aveuglés par la neige, ils avançaient péniblement contre la tourmente, conduisant avec précaution ; mais ceux qui allaient vers l'Est semblaient fous.

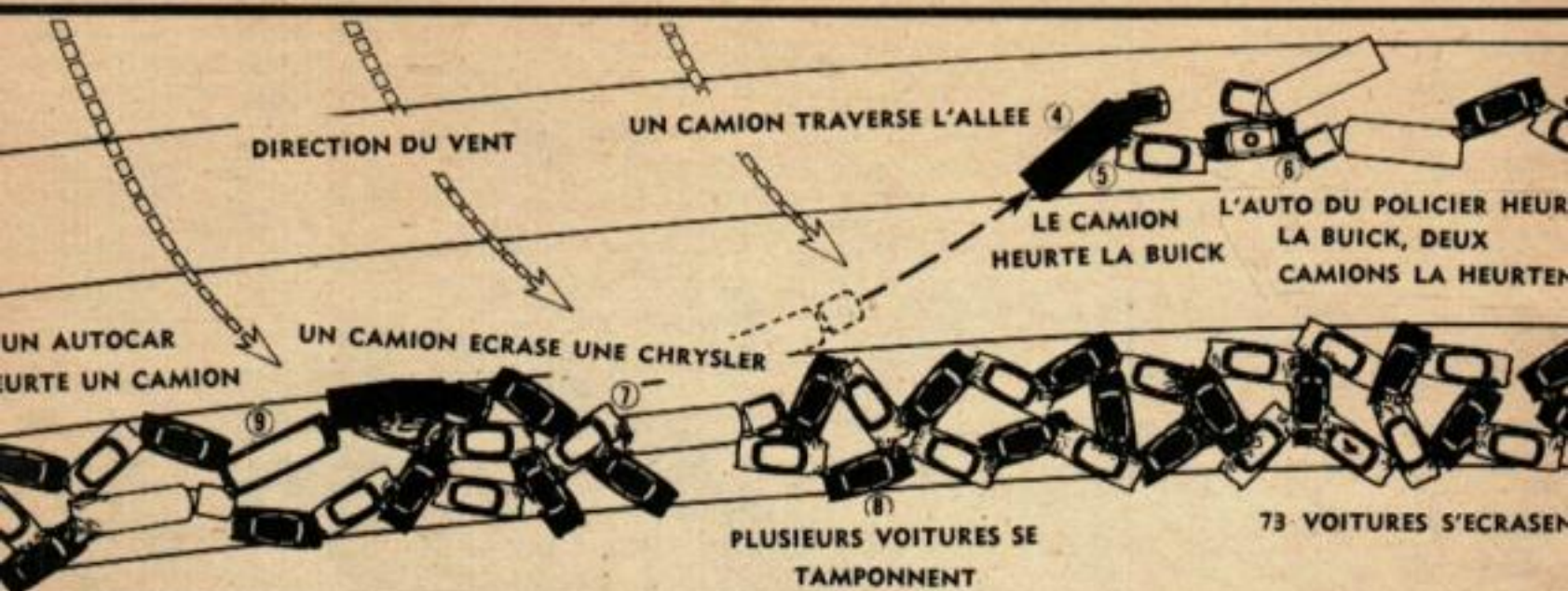
« Quelle que soit la cause, dit Farrell, actuellement chef de l'autoroute de New York, j'ai vu les conducteurs dépasser nos chasse-neige à 80 ou 100 km à l'heure, les yeux étrangement fixes. »

C'était un dimanche, le 30 janvier 1966. Le matin, une tempête de neige recouvre Washington, D.C. ; elle va vers le Nord, paralyse la Pennsylvanie, tuant vingt personnes dans l'Etat de New York, en blessant des centaines. Syracuse, Rochester, Buffalo sont ensevelis. Des gens qui croient pouvoir sortir de leur voiture en panne tombent morts, suffoqués par la neige. A midi, la tempête s'abat sur l'autoroute et les énormes chasse-neige faiblissent. La neige implacable, qui tue les hommes, pénètre dans les moteurs ; elle bouche les entrées d'air, fait monter l'huile, étouffe les carburateurs.

L'autoroute, une des plus circulantes, est encombrée d'étudiants regagnant l'université, de marins retournant à leur bateau, de familles apeurées de la Californie, du Nouveau-Mexique, du Canada, de la Floride.







Comment s'est produit le carambolage. Il commence à 3 h 58 quand la Ford 6 le camion la heurte. La réaction

A une heure, à la borne 208, la mort frappe. Une « Volkswagen » conduite par un jeune ménage a un accident.

A une heure de l'après-midi, à la borne 208, la mort frappe. Une Volkswagen montée par un couple en voyage de nocces a un accident ; quand la jeune mariée arrête sa voiture dans la neige, une semi-remorque lui rentre dedans. Un carambolage s'ensuit et la route est obstruée. Sur toute sa longueur de 964 km, ce ne sont que heurts, dérapages, épaves. Dans la salle de veille de la direction de l'autoroute, à Albany, 20 hommes parmi les plus endurcis du pays n'en croient pas leurs oreilles ; de partout on appelle à l'aide : les voitures de police, les chasse-neige, les accidentés.

A 2 h 15 quelqu'un dit « Si on interrompait le trafic ? » Mais fermer une route, c'est en surcharger une autre ; comment arrêter 20 000 voyageurs, la plupart sans vêtements chauds, sans remèdes, sans nourriture, sans argent ? Il n'y avait rien à faire ; on prend la décision d'essayer de tenir avec les chasse-neige le plus longtemps possible.

A 2 h 30 le contrôle de Buffalo appelle Albany « Le vent souffle de nouveau. Visibilité nulle ».

La nuit va tomber. Les officiers d'Albany ont trois points noirs : le premier, Indian Castle, à 90 km à l'ouest, où 1 400 personnes sont bloquées dans un restaurant. Supposez qu'un incendie se déclare ou que le chauffage tombe en panne. Le deuxième, Weedsport, New York, à 320 km à l'ouest, où l'un des meilleurs policiers de l'autoroute est perdu et presque mort dans les congères. Enfin, Batavia Rock Cut.

Entre Buffalo et Rochester, la tempête fait des ravages. Sur une route secondaire, à quelques kilomètres de l'autoroute, un homme et sa fille sortent de leur voiture en panne ; le vent les renverse et les étouffe. Un groupe d'automobilistes réussit à se mettre à l'abri, mais l'un d'entre eux, resté en arrière, ne peut sortir. Le vent entasse sur sa voiture une couche de neige de huit mètres.

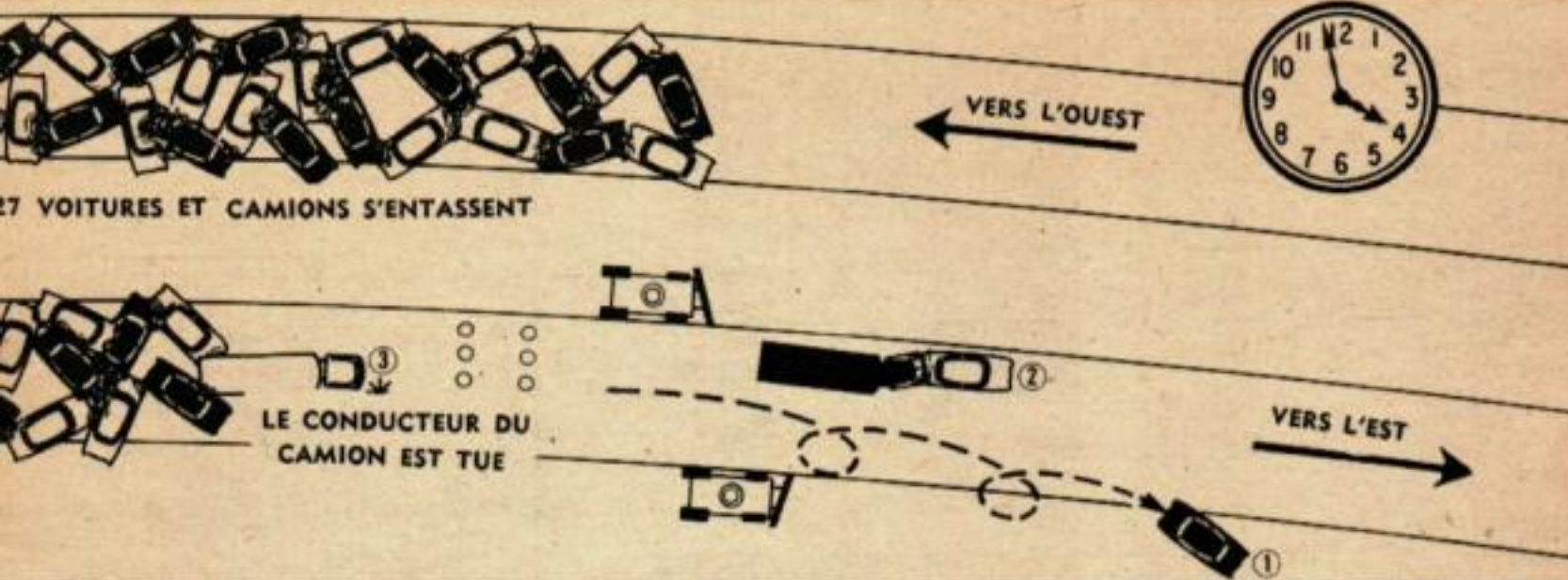
La situation est critique ; dans la soirée des centaines d'autos se lancent sur la route.

A la tombée de la nuit la radio avertit la police de veiller à une file de voitures qui vient de l'Est, de Buffalo. Malheureusement, impossible de les voir.

Quand le chef de la section de Batavia, Lew Farrell, vient ce jour-là prendre son service, à midi, sa première pensée est pour la trouée, un endroit où le vent s'engouffre avec violence, à 5 km à l'Est de Batavia. A 1 h 18, Farrell entend la radio d'un chasse-neige : « Je quitte Batavia ; je vais creuser une tranchée dans la trouée. » A 3 h 50, le chasse-neige annonce : « Mauvaises congères ».

Alors Farrell fait sortir le matériel lourd : deux machines F.W.D. International, pesant chacune 15 tonnes avec le ballast. La première, sa lame de 750 kg tournée vers la droite, va ouvrir la piste de

Un homme resté en arrière ne peut sortir de sa voiture ; le vent lui fait un cercueil de 8 m de neige.



convertible (1) dépassant les chasse-neige dérape. Une deuxième voiture (2) s'arrête, en chaîne commence ses ravages.

circulation, à droite ; derrière elle va suivre l'autre machine, sa lame tournée vers la gauche, pour dégager la piste de dépassement.

Tandis que les deux chasse-neige se hâtent vers l'Est, vers la trouée, le conducteur en chef est un vétéran qui n'a pas froid aux yeux, Al Hagan.

C'est drôle, mais la route est parfaitement dégagée. La visibilité est à peu près la longueur d'une voiture. Pourtant les autos et les camions dépassent sans cesse les chasse-neige à des vitesses fantastiques.

Un policier, Owen Bowers, vient juste de franchir la passe et se trouve à trois kilomètres en avant. Il voit des autos filer à toute vitesse et se dit : Si ça n'allait pas si mal, j'en attraperais quelques-uns ». Vers 3 h 58, Hagan appelle, du chasse-neige. Une voiture est accidentée dans la passe.

Le conducteur d'une Ford convertible de 1963 a dépassé les chasse-neige et a dérapé ; il a tourné sur lui-même et disparu ; Hagan crie à la radio : « Un, ici ».

Les chasse-neige s'arrêtent, l'un à côté de l'autre, un sur chaque bord. Hagan court au secours de la voiture accidentée ; l'autre homme installe sur la route des rangées de feux et saute sur le bord, car les voitures et les camions arrivent.

Au dépôt de Batavia, Lew Farrell entend l'appel de Hagan ; avec un adjoint, Robert Musall, il fourre 140 signaux dans une camionnette et il prend le chemin de la trouée. « Quand nous arrivons à la grande route, raconte Farrell, toutes les voitures vont vers l'Est poussées par la tempête, vont comme le vent ». Ils installent deux autres barrières de feux à environ 600 m à l'Ouest de la passe. Ils continuent, plaçant un signal tous les 300 m. Au moment où ils abordent la côte qui mène à la passe, le haut-parleur fait entendre l'appel urgent d'un policier vers Buffalo « Red Flash ».

Red flash, c'est comme un S.O.S. ; c'est le silence radio. Alors vient le message. Un policier qui se dirigeait vers l'Ouest, L.D. McConnel, parle : « Je suis à la borne 387 1/2 ; j'ai été heurté et poussé dans la voiture qui me précédait ; maintenant ça s'entasse autour de moi ».

Un silence de mort pendant quelques instants, puis la voix s'élève de nouveau : « Buffalo, c'est terrible ! »

Farrell saute dans la camionnette, et met en marche. Son cœur bat à se rompre : la borne 387 1/2 est en plein milieu de la passe. Les deux voies, celle de l'Est et celle de l'Ouest sont bloquées. Et des deux côtés des automobilistes se précipitent vers le danger.

Les conducteurs qui veulent passer la trouée ce jour-là se heurtent à un fleuve de neige à moitié solidifiée qui avance sous la poussée du vent ; les ingénieurs appellent ce phénomène « snow pinch » (neige pincée) ; dans le blizzard la neige ne reste pas à

La visibilité est à peu près de la longueur d'une voiture ; pourtant, les autos et les camions dépassent les chasse-neige à des vitesses fantastiques.

A la tombée de la nuit, la radio avertit la police de veiller à une file de voitures qui vient de l'Est, de Buffalo. Malheureusement, impossible de les voir.



Un policier qui se dirigeait vers l'Ouest, L.D. McConnell, parle :
 « Je suis à la borne 387 1/2 ; j'ai été heurté et poussé dans la voiture qui me précédait. Maintenant ça s'entasse autour de moi. »

« Tout à coup — je n'ai rien vu, j'ai entendu du bruit — un camion m'arrive dessus. »

terre, elle coule comme un énorme fleuve ; lorsque le vent est coincé entre des forêts, des collines, des montagnes, des tranchées, ce fleuve marche tout droit ; la passe est donc en train de se remplir.

Au même moment où la Ford rouge a dérapé, une femme appuie sur son frein ; de même une autre qui la suivait dans une Chrysler, et un étudiant en Volkswagen. De même encore le conducteur d'un gros camion de vivres de Sioux City.

Le camion heurte une voiture, son conducteur descend et court poser des signaux. Il entend un rugissement, voit un autre camion qui arrive, les roues avant de côté ; il dérape, échappe à son conducteur. Un automobiliste raconte avoir entendu « un son comme si un avion vous tombait dessus. Tout à coup (je n'ai rien vu, j'ai entendu le bruit) un camion m'arrive dessus ; je sens qu'il pousse ma voiture ; nous glissons et nous nous arrêtons. Je cours vers le bord, pendant quelques secondes c'est le silence complet ».

Et puis c'est l'enfer. Un semi-remorque pousse deux voitures vers la gauche. Les voitures heurtent le mur et se plient en accordéon. Le semi-remorque bascule. Un camion dérape vers l'allée qui sépare les deux voies et se précipite sur la route de l'Ouest, directement à la rencontre d'une file de trente voitures.

Revenons à la voie de l'Est où l'on entend le bruit sourd d'un corps heurté par une voiture. Le conducteur du camion de vivres de l'Iowa est renversé, projeté, et va s'écraser dans la neige. A dix mètres de là, un camion arrive en glissant par-dessus les autres voitures. L'étudiant de la Volkswagen court vers l'arrière avec un feu, il est touché ; sa voiture est broyée. Un moniteur d'auto-école arrête sa voiture et se porte à son secours.

« J'entends un rugissement et je vois un camion qui fonce vers moi, raconte-t-il à la police ; quand je reviens à moi, des gens sont en train de me couvrir de manteaux ; je suis coincé sous l'essieu du camion. Tout autour de moi des gens gémissent ; j'entends les voitures qui continuent à se heurter. »

Un autocar s'arrête dans un crissement de freins, mais un camion le heurte et l'envoie dans un autre camion qui se trouvait devant. Sous l'effet de la compression de l'air, la glace arrière est soufflée ; tout l'avant se brise, des gens tombent, certains sont blessés. Les voitures commencent à s'entasser contre la paroi. A certains endroits, il y a deux couches de voitures, avec des gens à l'intérieur ; ailleurs, trois voitures l'une sur l'autre. Dans ce sinistre jeu de quilles, les passagers sont projetés de tous côtés ; les capots s'ouvrent, les glaces se brisent, les roues continuent à tourner.

Une jeune femme sanglote, comme hystérique : « Ma voiture ! » Et elle désigne un tas de ferraille d'à peine 70 cm de haut, une magnifique Chrysler écrasée sous un camion.

Sur la route de l'Ouest le chauffeur d'une Buick prépare l'argent du péage, et dit à ses passagers « Si nous pouvons traverser ce creux... »

Juste derrière lui, le policier McConnell, dans la voiture N° 7164, voit un fantôme apparaître sur la route. Sorti on ne sait d'où, un camion arrive en face, celui qui a quitté la voie de l'Est. McConnell a le temps d'apercevoir les lumières rouges de la Buick qui freine. Un choc ; la Buick se soulève et retombe ; le camion l'a heurtée en plein front.

Un troisième camion arrive sur la droite, frôlant les portières de la voiture de police ; aussitôt, un troisième choc.

Le camion qui poussait la voiture a été heurté à son tour par une autre voiture.

Et alors, très rapidement, 24 autres collisions. « On pouvait les compter facilement », raconte l'agent. Dès que sa voiture est immobile, il envoie à Buffalo le signal « Red Flash ».

Mais ce n'est qu'au moment où il se glisse hors de sa voiture qu'il réalise la force du vent. Une tourmente de 50 km/h, c'est quelque chose ; celle-là fait presque 100. Dans la Buick, un homme et un enfant gémissent ; le conducteur du camion est en sang. Sur l'autre voie, on entend comme des explosions, mais on ne voit pas jusque-là. Le policier court à sa radio : « Buffalo, vite, des ambulances. Ça se cogne de partout. »

Quand le policier Owen Bowers avait entendu le Red Flash, il avait cherché un endroit dégagé par les chasse-neige pour virer, et fait machine arrière.

Bientôt, les voitures l'arrêtent, il sort de la sienne, et, en se glissant derrière les autres, il s'avance vers l'ouest de la tranchée. Il entend des voitures qui se heurtent.

Tout à coup, il est pris dans la bourrasque de neige ; il lève la main : il ne la voit même plus. Il se heurte à des gens qui courent de tous côtés, certains en manches de chemise. Un homme va de tous côtés, une lumière à la main, qui jette des étincelles rouges. Bowers bouscule un autre homme qui ne cesse de crier : « Ça va très bien, ça va très bien ». Or, il a la figure pleine de sang.

Soudain, une rafale dégage le paysage ; il ne fait pas encore nuit ; aussi loin que Bowers peut voir, environ un kilomètre et demi à l'ouest, il ne voit que des épaves.

Il commence à fouiller les carcasses pour découvrir les blessés et les morts ; des gens crient, dégringolent dans la neige, montent sur les pentes. D'autres rentrent dans les voitures pour se mettre au chaud. De l'autocar écrasé des gens descendent encore.

Dans une voiture, un homme crie : « Faites quelque chose ; appelez une ambulance ! » Bowers entend une voix calme qui répond : « Il y en a une douzaine qui vont arriver, si elles peuvent ! ». C'est la voix du policier McConnell ; il a la figure gelée.

Ils vont à la voiture de McConnell et ils appellent Buffalo : « Il n'y a donc pas moyen de fermer cette route ? »

Buffalo enjoint à tous les agents de faire cesser le trafic ; mais sur la radio, tout le monde se plaint : « Comment pourrions-nous les arrêter, nous ne les voyons pas. »

Alors, les policiers se décident. Il y a tellement de blessés que McConnell pense devoir faire l'ambulance avec sa voiture. Ils la dégagent, la remplissent de blessés et McConnell part pour essayer d'atteindre Batavia. Bowers cherche les blessés ; il entend toujours des collisions.

Enfin, il aperçoit un clignotant.

L'ambulance du Genesee Memorial de Batavia, après une course remarquable, arrive alors que les collisions n'ont pas encore cessé. L'équipage saute dehors avec un brancard ; il met une femme dessus

« Tout autour de moi,
des gens gémissent ;
j'entends les voitures
qui continuent
à se heurter. »

Un autocar s'arrête
dans un crissement
de freins ; mais
un camion le heurte
et l'envoie sur un
autre camion qui
se trouvait devant.
Sous l'effet de
la compression
de l'air,
la glace arrière
est soufflée.

(Suite page 113)

Le grand carambolage de 1966

(Suite de la page 45)

et se prépare à embarquer quand, tout à coup, une voiture arrive on ne sait d'où, frappe l'ambulance et la transforme en tas de ferraille.

Bowers, en train de jeter un coup d'œil dans une Volkswagen, remarque une roue à rayons ; il se dit : « Que diable vient faire une roue à rayons dans une Volkswagen ? » Il regarde un peu mieux : il y avait une Triumph dedans.

Mais alors, Bowers ne voit plus rien du tout. Ses yeux au paupières bordées de glace se ferment et ses mains sont trop froides pour les réchauffer. Heureusement, il sent bientôt deux chaudes mains sur ses yeux ; quand il peut les ouvrir, il voit le conducteur de l'ambulance ; il a trouvé une voiture encore munie de ses portières et installé la femme à l'intérieur.

En tout, Bowers avait compté trente blessés ; le problème est maintenant de les évacuer et de sauver les centaines d'autres personnes qui ne savent comment partir et risquent de périr de froid. Il y a peut-être 400 voitures en panne serrées dans et autour de la passe ; dedans, un millier de personnes sans nourriture ; l'essence commence à baisser et certaines voitures sont déjà à sec.

D'autres policiers arrivent ; certains pensent qu'il faut ouvrir un chemin jusqu'aux fermes qui se trouvent à un peu plus d'un kilomètre. Cette solution est abandonnée comme trop risquée.

On organise une caravane de 20 voitures qui doit se diriger vers l'est avec le vent. On choisit les voitures qui ont un bon système de chauffage, de dégivrage, et assez d'essence. Des femmes ont trop peur pour conduire, on met des étudiants au volant.

Ce convoi n'a pas fait 3 km qu'il est arrêté ; une autre voiture de police a été heurtée par un camion.

Alors, on décide d'essayer un convoi vers l'ouest ; il n'y a que 5 km à faire, mais 5 km contre le vent. Les chasses-neige dégagent une place pour tourner. Les policiers Bowers et McConnell, revenus d'un deuxième voyage, font la morale à chaque conducteur : « Suivez donc cette lumière, mais ne rentrez pas dedans ! »

Tant que les voitures tournent, à la suite des chasse-neige, le vent les pousse ; mais quand il faut l'affronter, les conducteurs, pris de panique, abandonnent.

Ceci paraîtra incroyable à tous ceux qui ont déjà conduit dans une tempête ; mais ce jour-là, c'était presque un ouragan. La neige poudreuse qui descendait des pentes et passait devant les pare-brise était épouvantable ; avec une neige pareille, il est impossible de savoir si on tourne à droite, à gauche, ou si on va tout droit.

Alors, on fait un troisième essai. Le convoi avance péniblement vers l'ouest, sur 3 km, et s'arrête ; avec son chasse-neige, Hagan est bloqué par un énorme congère.

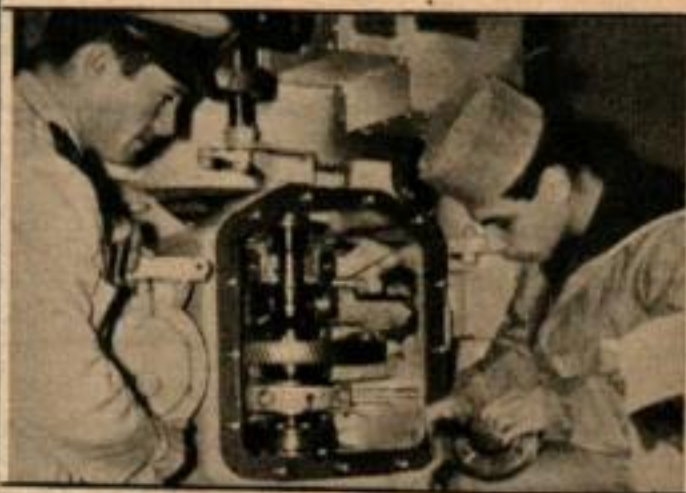
LA MARINE NATIONALE

FORME

progressivement son personnel dans ses

ECOLES DE SPECIALITES

- Brevets Elémentaires
- Cours de Quartiers-Maitres
- Brevets Supérieurs



TOULON

Mécaniciens
Missiliers
Electriciens d'armes
DéTECTEURS
DéTECTEURS A.S.M.
Radios
Transfiliistes
Timoniers
Infirmiers
Maitres d'hôtel

CHERBOURG

Electriciens
Charpentiers

BREST

Manceuvriers

LORIENT

Fusiliers

ST-RAPHAEL

puis bases d'Aéro-
nautique navale

Pilotes
Navigateurs
Contrôleurs aéro

ROCHEFORT

Mécaniciens aéro
Electromécaniciens
et électronique, aéro
Fourriers
Cuisiniers
Commis aux vivres
Secrétaires

UN ENGAGEMENT DE 3, 4 OU 5 ANS

permet, aux jeunes Français, de bénéficier de cette **FORMATION**.

Pour tous renseignements, remplissez le bon ci-dessous et envoyez-le à l'adresse indiquée.

M.
Date naiss. Niv. Etudes
Adresse
.....

S.E.M. 15, rue de Laborde - Paris 8^e

Tél. : 522.91-10 (poste 317)

L'ARMÉE de TERRE OFFRE

AUX JEUNES GENS AGÉS DE 18 ANS

une situation d'avenir

Dès leur entrée au service, ils ne sont plus à la charge de leur famille.

Durant les seize premiers mois, ils ont de 134 à 320 F d'argent de poche selon leur grade.

A partir du dix-septième mois, s'ils sont sous-officiers, ils perçoivent une solde mensuelle de début de 650 F environ.

En outre, s'ils sont liés au service pour cinq ans, ils ont droit à une prime d'attachement pouvant atteindre 6 000 F.

la possibilité d'apprendre un métier

Ils peuvent :

- faire une carrière de sous-officier ou d'officier et prendre leur retraite après quinze ou vingt-cinq ans de service ;
- acquérir une spécialité militaire ayant une équivalence civile ;
- ou préparer une spécialité civile intéressante en profitant des possibilités de promotion sociale nouvellement offertes au choix des militaires.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, s'adresser à

L'ETAT-MAJOR de l'ARMÉE de TERRE - Direction Technique des Armes et de l'Instruction (Serv. « 5 M »)
37, boulevard de Port-Royal - PARIS-13^e

Farrell, monté avec lui, revient en arrière pour rassurer les conducteurs : « Nous avons lancé un message pour qu'on nous envoie un gros chasse-neige. Continuez à rouler en avant et en arrière en attendant, pour ne pas être pris dans la neige. » Bientôt, le chasse-neige arrive.

En cas de danger, disent les policiers, on trouve toujours « l'homme de la situation » ; on allait s'en rendre compte ; le chasse-neige venait juste de dégager le terrain, le convoi allait se mettre en marche, quand Farrell voit une femme qui déboîte, s'avance et s'arrête. Elle fait tourner ses roues. Farrell crie : « Non, pas cela ! ». Mais c'est trop tard, elle est coincée dans la neige, et la route est encore bloquée pendant 45 minutes. Il faut que le chasse-neige fasse demi-tour et vienne la tirer.

On remet les voitures en ligne. Cette fois-ci, quand Al Hagan fait démarrer son chasse-neige, Farrell jette un coup d'œil en arrière. Pas une seule voiture ne suit !

Mais cette fois, le chasse-neige continue. Des ambulances, des chasse-neige, des équipes de secours et des camions de vivres arrivent de plusieurs villes ; il faut ouvrir un chemin.

Une heure plus tard, ce convoi de gens apeurés arrivait enfin à Batavia, derrière un homme du chasse-neige qui marchait à pied. Cet homme tenait une lampe allumée d'une

main, de l'autre, il touchait l'aile de la voiture de tête pour ne pas la perdre.

Au cours de la nuit, quelques petits groupes réussissent à partir, et parmi eux, tous les blessés. Dans la tranchée, les policiers avaient groupé les gens dans les voitures qui chauffaient encore ; ils distribuaient l'essence, huit litres à la fois.

Peu à peu, d'autres sauveteurs arrivent avec des couvertures, des médicaments, des sandwiches. Un convoi de chasse-neige, de camions de dépannage, d'ambulances, en tout 150 véhicules, s'était mis en route d'Albany. Il y avait aussi les corbillards, car, dans cet énorme entassement de voitures, on pensait trouver des cadavres. Au petit jour, la tempête s'apaise et on commence à faire les comptes ; sur 325 voitures bloquées, 100 sont endommagées ; sur ce nombre, 70 sont complètement inutilisables. Sur certaines voitures, il y a trois mètres de neige ; les sauveteurs vont de congère en congère, à la recherche des morts.

On craignait qu'il y eût plusieurs dizaines de morts ; à l'aube, on s'est rendu compte d'un véritable miracle ; à part une jeune femme qui avait été renversée à Indian Castle, pas une vie humaine n'avait été perdue sur l'autoroute. En partie grâce au courage des équipes de secours de l'autoroute après le Red Flash du policier McConnell ; en partie aussi grâce à l'aide étonnante que les conduc-

SEULS LES RABOTS **RECORD**

SONT ÉQUIPÉS
sur demande DU FER
— SUPER STERLING



AGRÉE PAR :

- FORMICA
- NOVOPAN
- ISOREL
- ISOPLAST
- POLYREY
- DECOPON, ETC...

FABRICATION ANGLAISE **RECORD**

Documentation 67
sur demande
à

MARKT & C^o
(PARIS) L^{td}

107, avenue Parmentier
PARIS-XI^e

Téléphone : PYR. 31-19

LE TOURNEVIS IDÉAL
AUTOMATIQUE



SPIRALUX
FABRICATION ANGLAISE

SERVICE APRES VENTE, ASSURÉ

teurs s'étaient donnée les uns aux autres. « Ils conduisaient tous comme des fous, mais une fois que le mal a été fait, ils ont été remarquables », reconnaissait Bowers.

Il fallut trois jours avant de pouvoir ouvrir l'autoroute; le soir suivant, les grands convois reprenaient leur marche et, au moins, on avait appris les choses suivantes :

Une sorte d'hypnose de tempête peut être causée par la neige, et c'est très dangereux.

Les conducteurs qui vont contre le vent sont terrorisés; ceux qui vont avec le vent ont un faux sentiment de sécurité, car ils le sentent moins.

Dans la neige, la vitesse différente entre les camions et les voitures est dangereuse. Un conducteur normal de petite voiture ne va jamais à plus de 70 à l'heure; les camions (qui ont des moteurs plus puissants) peuvent aller jusqu'à 80 ou 90; certains conducteurs essaient de les suivre. Une voiture rapide met le camion en danger, car elle risque de déraeper en doublant.

Donc, au cours des tempêtes, sur les grandes autoroutes, il faudrait fixer une « vitesse maximale de tempête » pour tout le monde. Une vitesse limitée à 50 ou 60 à l'heure éviterait des milliers d'accidents chaque hiver.

On souhaite des prévisions météorologiques meilleures pour les voyageurs; les prévisions données par la radio sont souvent imprécises et périmées. Il faudrait les donner toutes les cinq minutes.

On devrait placer des signaux d'alerte à l'entrée des routes et sur les aires de parking avoisinantes.

Il faudrait des chasse-neige plus gros et plus rapides.

Surtout, les conducteurs devraient connaître les véritables dangers des tempêtes; quelqu'un qui tombe en panne sur une grande route avec une visibilité nulle, tandis que tous les autres continuent à rouler, n'a qu'une chose à faire : abandonner sa voiture après avoir mis des signaux, et se sauver. Si le vent souffle trop fort, essayer de trouver un endroit abrité et attendre que ça passe.



comment réussir vos peintures

C'est le titre de la brochure que viennent de publier les Ets JARDIN, créateurs du REBOUCHEUR 57 et de l'ENDUIT

TOUPRET, produits bien connus de ceux qui savent peindre.

Spécialement rédigée à l'intention des particuliers, ce guide donne, en 48 pages et près de 100 illustrations, tous les conseils et "trucs" qu'il faut connaître pour réussir de belles peintures.

Il souligne notamment l'importance d'une bonne préparation des surfaces à peindre, travail maintenant à la portée du particulier grâce à REBOUCHEUR 57 (pour reboucher trous et fentes) et à TOUPRET (pour lisser l'ensemble des surfaces).

Ces deux produits, faciles d'emploi et d'une adhérence exceptionnelle sur tous les fonds, sont en vente chez votre droguiste.

Hâtez-vous de retenir votre exemplaire de cette nouvelle et utile brochure, en renvoyant le bon ci-dessous, accompagné de 2 F en timbres.



BON N° S M à retourner à

Ets JARDIN - B. P. 14. CORBEIL-ESSONNES (S.-et-O.)

avec vos nom et adresse + 2 F en timbres pour recevoir un exemplaire du guide « Comment réussir vos Peintures ».

POUR TOUS PROBLEMES D'AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR OU INTÉRIEUR

UNE SOLUTION ALUMINIUM économique • efficace • durable

Saprotait



pour toitures et bardages. Ne rouille pas. Frais en été. Chaud en hiver. Pose facile par l'utilisateur.

SAPROTOIT ROULEAUX

Rouleaux d'aluminium ondulée 40 m2 d'un seul tenant

SAPROTOIT LONG-PAN

Tôles nervurées. Idéal pour toutes toitures y compris toitures-terrasse (étanche jusqu'à des pentes de 5%).



Sanomica

Rouleaux d'aluminium surfacé, lisse ou embouti en forme de carreaux. Revêtements de murs et plaques de protection. Garanti jusqu'à 250°. 100% inoxydable, 5 couleurs. Pose facile par l'utilisateur. Existe également aluminium strié, pointe de diamant, martelé ou lisse.

profilés aluminium



Pour assurer une finition parfaite, une gamme de profilés aluminium répondant à tous les besoins du bricoleur, même le plus minutieux.

documentation D 21
sur demande à

En vente : négociants en
matériaux de construction, quincaillerie.



SEBS

10, Rue des Filles du Calvaire,
PARIS 3^e