

MAGAZINE  
n°2

# Pipelette

PARIS

au 7<sup>e</sup> ciel!

Un dimanche  
à Orly

Une Caravelle perdue  
dans le Grand Nord

De l'autocar  
à l'avion

Ça fout  
les jetons !

Ariane dans  
le cosmos

En route  
vers la lune !





MANOIL, Voiture du futur

## Moi, je voulais une fusée !

Gamin, à la question « Que veux-tu faire plus tard ? » je répondais, comme bon nombre d'enfants : cosmonaute. Il faut dire que nous étions en pleine conquête spatiale. Cette grande aventure fascinait le public, d'autant qu'elle s'accompagnait d'une lutte impitoyable entre deux systèmes économiques et politiques antagonistes.

En cette année 1969, le monde entier est tourné vers les États-Unis qui viennent de remporter une victoire plus que symbolique sur l'URSS dans la course à la lune. L'image que je garde est celle du journaliste François de Closets : au journal télévisé, il explique le déroulement de la mission Apollo 11 à l'aide d'une splendide maquette. J'étais fasciné par sa démonstration. Au fil de celle-ci, je voyais ladite maquette perdre peu à peu des morceaux et se réduire à un tout petit module. Le journaliste montrait comment, au fil de la progression du vol, ces éléments (qu'il appelait des « étages ») se détachaient. Je fus très inquiet quand il arriva au dernier d'entre eux, le « CSM ». J'avais du mal à comprendre comment la gigantesque fusée Saturn du départ avait pu devenir cette petite capsule conique à laquelle il restait tant de chemin à parcourir, y compris pour le voyage de retour.

1969, c'est l'année où mes parents furent invités par la maison Charles Jourdan à l'inauguration de son nouveau magasin de chaussures new-yorkais, sur la 5<sup>e</sup> avenue. Je rêvais de posséder la même fusée que François de Closets. Au retour de mes parents, la déception fut à la mesure de l'espoir que j'avais placé dans ce voyage. Point de réplique de la fusée mais un American LaFrance Corgi Toys et un superbe costume de cow-boy, achetés dans le fameux magasin FAO Schwarz 745 Fifth Avenue. Ma vocation de cosmonaute ne survécut pas à cette déception.

Quarante ans plus tard, à la bourse de Chicago, je suis tombé sur une réplique démontable de la fameuse fusée, celle de François de Closets. Tandis que je regardais cette maquette dans sa boîte d'origine, les souvenirs affluaient. Pourtant, je n'ai pas eu envie d'acquérir l'objet ni même d'en demander le prix. Les rêves de conquête spatiale s'étaient évanouis. En regardant la maquette, j'ai constaté qu'elle était de qualité médiocre. À l'époque, déjà, la fabrication avait été sous-traitée à Hong Kong. J'ai compris que ce type de jouet ne pouvait pas être en vente chez FAO Schwarz, boutique de prestige qui sélectionnait les plus beaux produits, souvent de fabrication allemande.

En 1969, j'étais bien loin de me douter que, finalement, c'est le camion de pompiers Corgi Toys qui allait faire partie de mon univers professionnel. J'ai l'immense privilège de vendre un peu de rêve à mes clients, à travers ces miniatures : nul besoin d'aller sur la lune !





# Un dimanche à Orly



**P**our une personne qui voyage, les gares et les aéroports se ressemblent tous. Ces lieux de transhumance se sont progressivement uniformisés. Orly garde cependant pour moi une place à part. Gilbert Bécaud y voyait un endroit formidable pour s'évader en rêve vers de lointaines escales. J'y ai, quant à moi, de beaux souvenirs. C'est dans l'aérogare même que j'écris ces lignes, parce qu'en entrant dans le hall tous ces souvenirs me sont revenus à l'esprit.

Je ne compte plus les films qui ont ce grand hall pour décor. Il faut dire que, dans les années soixante, il symbolisait à lui seul l'univers du voyage, des retrouvailles et des séparations. Je pense au début du film de François Truffaut « La peau douce », où le personnage principal de l'histoire, un critique littéraire interprété par Jean Desailly, doit rallier Orly afin d'y prendre un avion pour Lisbonne où il doit donner une conférence sur Balzac. C'est en trombe que l'auto arrive devant l'aérogare, poursuivie par un motard de la gendarmerie qui entend bien sanctionner les excès de vitesse commis.

Les cinéastes ont une prédilection pour les scènes tournées dans le grand hall ou devant l'aérogare, à une époque où l'on pouvait encore déposer quelque chose juste à l'entrée.

Pour moi, c'est l'escalier mécanique amenant passagers et visiteurs du hall au premier étage qui symbolise à lui seul Orly. C'est cet élément architectural anodin qui m'émeut, au fur et à mesure que me reviennent les paroles de la chanson de Jacques Brel, « Orly » :

*« Il bave quelques mots  
Agite une vague main  
Et brusquement il fuit  
Fuit sans se retourner  
Et puis il disparaît  
Bouffé par l'escalier »*





Cet escalier qui trône au centre du grand hall dont il coupe le volume en deux. L'ensemble est composé de deux escaliers mécaniques, l'un montant, l'autre descendant, qui encadrent un degré de béton. Il sépare ceux qui partent de ceux qui restent.

J'ai le souvenir de l'avoir emprunté enfant, avec mes petites jambes de huit ans, en accompagnant mes grands parents qui devaient prendre la Caravelle pour Nice. En haut de cette impressionnante volée de marches se trouvait, sur la gauche, une boutique de souvenirs. À côté, l'on pouvait encore prendre une consommation sur une terrasse surplombant le tarmac de l'aéroport et assister au ballet des avions. Au milieu des années soixante, c'était, pour un enfant, un spectacle fascinant. Nous sortions de l'hiver et un soleil printanier illuminait la grande baie vitrée. Pour fêter l'événement, mon grand-père m'avait

offert une caravelle Dinky Toys aux couleurs d'Air France et je pense à lui à chaque fois que je vois cet objet. Je me rappelle aussi, étant déjà amateur de Solido, qu'il y avait dans cette boutique de souvenirs un merveilleux échantillonnage de boîtes jaune et rouge.

J'aurais sans doute préféré une auto mais ma bonne éducation m'avait fait accueillir ce cadeau avec enthousiasme ! Bien que n'étant pas un grand amateur d'avions, je trouvais la reproduction fort belle. L'escalier escamotable à l'arrière me séduisait tout particulièrement. Deux ans plus tard, j'ai pris tout seul la Caravelle Paris-Nice, une pancarte autour du cou, en catégorie « enfant accompagné ». Ce jour là, c'est avec une joie mêlée d'un peu d'appréhension que j'ai pris l'escalier « pour de vrai ».

Je vous présente des Caravelle aux couleurs d'Air France. Parmi les photos sélectionnées figure celle d'un exemplaire récemment acquis auprès d'une dame dont la belle-mère travaillait à la chaîne dans l'usine de Bobigny. Après le décès de cette dernière, elle avait retrouvé, en triant ses affaires, quelques miniatures, dont certaines peu banales et notamment une Fiat 1200 turquoise et cette Caravelle dépourvue de toute peinture bleue de finition ; elle avait uniquement reçu un voile de peinture argent, ce qui lui confère une allure bien particulière. Je vous présente également un coffret Solido où trône une Caravelle. Celle-ci paraît bien simpliste par rapport au modèle Dinky Toys qui est une vraie réussite, au point que nos amis anglais emprunteront le moule

pour produire à Binns Road une version aux couleurs d'Air France. Outre, bien entendu, le boîtage, vous pouvez relever de petites différences entre les deux productions.

Finalement, d'Orly, je garde la vision joyeuse et optimiste de Gilbert Bécaud.





# ***DINKY TOYS*** *et* ***DINKY SUPERTOYS***

C'EST UNE FABRICATION MECCANO

MARQUES DÉPOSÉES

LE SE 210 CARAVELLE



AVEC ESCALIER ESCAMOTABLE



# Une Caravelle perdue dans le Grand Nord



**N**ous avons déjà une belle collection de Dinky Toys quand j'ai commencé à me rendre en Scandinavie. Nous étions encore trop occupés à rassembler autos et camions de la firme de Bobigny pour nous attaquer aux avions. Et si les quelques modèles de base étaient très faciles à trouver, il n'en était pas de même pour les trois Caravelle aux couleurs de compagnies étrangères, qui sont l'équivalent en rareté d'une Dinky Toys Afrique du Sud ou Poch. Bref, il était hors de question de disperser nos forces et nos moyens dans la recherche de ces pièces très convoitées.

Parfois, la vie du collectionneur est illuminée d'étranges coïncidences. Je m'étais constitué à Copenhague un réseau de rabatteurs, collectionneurs et brocanteurs que je contactais avant chaque venue. Je leur écrivais beaucoup, toujours plein d'espoir. Ces échanges de courrier font partie des plaisirs du collectionneur. Tous mes voyages étaient planifiés, en particulier l'itinéraire suivi dans Copenhague qui variait en fonction des heures d'ouverture et des rendez-vous. Que de bons souvenirs !

Il y avait parfois une rude concurrence avec des marchands étrangers, pour être le premier à l'ouverture de telle ou telle boutique. Un vendredi, en fin d'après-midi, je devais rendre visite à la dernière de ma liste, proche du Nyhavn, à deux pas de l'ambassade de France. Elle était tenue par une dame âgée spécialiste des poupées mais qui avait aussi, parfois, des miniatures. Elle n'ouvrait cependant jamais avant 16h. Arrivé devant la boutique, je trouve la grille fermée et une pancarte sur la porte. J'arrête un passant et lui explique que je ne comprends pas le danois. Ce dernier me traduit la pancarte et m'apprend ainsi que la boutique ne rouvrira que le lundi suivant !





Précisons au passage qu'en Scandinavie à peu près tout le monde parle anglais et cela d'excellente manière. En regardant à travers la grille, j'aperçois dans la vitrine une Caravelle « Air Algérie » neuve en boîte et, un peu plus à gauche, une version « SAS ». D'autres avions de fabrication Dinky Toys Angleterre sont également présents. Tout excité, comme on le devine, je me colle à la porte et, à travers la vitre de cette dernière, je vois une pile d'une dizaine de Caravelle posée sur le bureau, au centre de la pièce. Après une rapide réflexion, une seule solution me semble possible pour pouvoir récupérer quelques-unes de ces merveilles : en parler à l'un de mes correspondants et partager l'achat de ces raretés. J'ai toute confiance en lui et sais qu'étant sur place, il pourra négocier facilement.





Un mois plus tard, profitant d'une manifestation à Bruxelles à laquelle nous assistions tous deux, nous avons partagé le butin. C'est ainsi que j'ai pu, sans casser ma tirelire, acquérir les trois versions aux couleurs des compagnies étrangères. Fort logiquement, s'il y avait dans la boutique plusieurs exemplaires de la Caravelle Air Algérie et de la Swissair, il n'y en avait plus que deux de la SAS, le modèle aux couleurs de la compagnie scandinave ayant rencontré davantage de succès. J'ai eu, par mon ami Bent Danielsen, à qui j'avais donné l'adresse, l'explication de ce petit trésor. C'était un passionné d'aviation de Copenhague qui avait, par goût, accumulé les reproductions d'avions en tous genres et de toutes marques. Et c'est bien évidemment les Dinky Toys qui étaient pour nous les plus intéressantes.

Quelques années plus tard, il n'était pas rare, en se posant sur le tarmac de l'aéroport de Copenhague, de croiser quelques Caravelle aux couleurs blanche et rouge de la Sterling Airways. Je pense même qu'il s'agissait de la dernière version, la « Super Caravelle ». Cela me rappelait de bons souvenirs et c'est ainsi que la Caravelle sera toujours liée, pour moi, à la Scandinavie.

*La vie ne fait pas de cadeau  
Et nom de Dieu c'est triste  
Orly, le dimanche,  
Avec ou sans Bécaud !*



SOLIDO, Chausson AP52 Swissair / Air France



TEKNO, Scania - CR 76 Air France



# De l'autocar à l'avion



**J**e me réjouis toujours lorsque j'aperçois un car Air France dans la grisaille du périphérique. J'imagine les destinations lointaines vers lesquelles s'en vont les passagers et je me dis que, dans une quinzaine d'heures, ils auront oublié les embouteillages parisiens.

C'est peut être la même démarche qui a conduit les fabricants de jouets à inscrire à leurs catalogues des cars aux couleurs des compagnies aériennes de leur pays. Il est cependant plus probable que la raison soit commerciale. Ces objets devaient faire partie des souvenirs proposés aux voyageurs en partance dans les boutiques de l'aéroport. On imagine qu'ils étaient achetés aux enfants contre la promesse d'un comportement exemplaire.



SOLIDO, Chausson AP52 Air France

Dinky Toys France avait projeté la reproduction d'un car Isobloc portant les couleurs d'Air France mais celui-ci ne dépassa pas le stade du prototype. C'est Solido qui sera le premier à produire en série un tel véhicule. Pour cela, il tirera profit du Chausson AP52 réalisé pour la Citram, entreprise de transports de la région bordelaise. Le moule fut ainsi en grande partie financé par cette société, Solido se contentant d'apposer des décalcomanies aux couleurs d'Air France. La girouette du car indique comme destination « Orly », évocatrice d'évasion vers des pays lointains pour les petits français. La couleur de base reprend celle du Citram mais sans les filets jaunes. On peut supposer que ce véhicule eut un certain succès, comme l'atteste la réalisation d'une seconde version, dans une livrée bleu pâle. Nettement postérieure en fabrication, elle est équipée de jantes en acier. Plus tard encore, Solido présentera dans son catalogue un autre véhicule aux couleurs d'Air France.



GAMDA, EL AL

Les accords commerciaux liant Solido, Tekno et Dalia prévoyaient que la firme d'Oullins diffuserait une partie de la gamme du fabricant suédois, d'où ce bus Scania CR76 Air France, réalisé spécifiquement pour le marché français. On peut y voir la volonté de Solido de rester associé à la compagnie aérienne nationale.



BLUE BOX, Leyland British Airways

Minialuxe reprendra l'idée bien des années après, en appliquant des autocollants « Air France » sur son car Floirat, simplifié et modernisé. Ce replâtrage aboutit à un modèle peu réaliste. Minialuxe tentait ainsi de donner un coup de jeune à son car qui était au catalogue depuis le milieu des années cinquante. Dans les échelles de reproduction allant du 1/40<sup>e</sup> au 1/70<sup>e</sup>, les autres compagnies aériennes ont été oubliées.

Signalons un très intéressant projet abandonné par Solido. Il s'agit d'un Chausson AP52 aux couleurs de la Swissair. Pour cela, le bureau d'étude s'est contenté de repeindre le car et d'utiliser la décalcomanie appliquée sur les Caravelle. On peut imaginer que ce car fut proposé à l'importateur Solido en Suisse. Curieusement, les couleurs choisies sont celles des PTT suisses et non celles de la Swissair ! Peut-on en conclure que ce prototype préfigurait deux versions ?



DINKY TOYS, BOAC

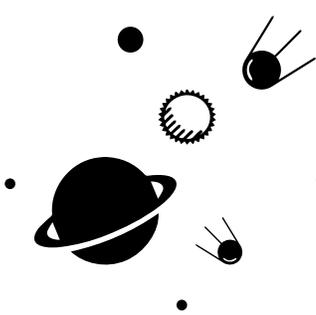


BLUE BOX, Commer BOAC

De l'autre côté de la Manche, le plus célèbre car aux couleurs d'une compagnie aérienne sera le Commer Harrington « Contender » de la BOAC proposé par Dinky Toys, au 1/76<sup>e</sup> pour être précis. 28 exemplaires de ce véhicule seront livrés par le carrossier anglais à la BOAC. Sa reproduction exigera un moule spécifique et l'on peut remercier Dinky Toys de ne pas s'être contenté d'appliquer une décalcomanie sur un des modèles de sa gamme. Cette miniature fera l'objet de copies asiatiques en plastique, à des échelles supérieures, souvent équipées d'un moteur électrique et d'un système de filoguidage. Aux États-Unis, TWA, United Airlines et d'autres grandes compagnies aériennes américaines verront des cars jouets porter leur livrée, issus généralement des pays asiatiques. Un petit mot, enfin, sur le car Leyland produit chez Gamda aux couleurs de la compagnie israélienne El Al. Les teintes en sont vives et plaisantes.







# Ariane dans le cosmos



Partons à l'opéra pour une représentation d'une œuvre atypique de Richard Strauss dont voici en quelques lignes l'argument - un peu remanié dans l'intention louable de vous présenter de belles miniatures.

## Le prologue

C'est l'histoire d'un nouveau riche dont la fortune pourrait, par exemple, être due à son succès dans le domaine de la boisson pétillante énergétique. Il ne sait plus quoi faire de son argent et veut épater la bourgeoisie autrichienne en organisant une fête somptueuse. Ses goûts ne sont pas très affirmés et, pour rester dans le style viennois, il va donc passer commande à un tout jeune compositeur d'un opéra : Ariane à Naxos.

Pauvre Ariane ! Elle a été abandonnée par Thésée qui file le parfait amour avec sa sœur. L'ingrat l'a bien mal récompensée de l'avoir aidé à sortir du labyrinthe après qu'il ait occis le Minotaure. Désespérée, elle n'attend plus que la mort sur l'île de Naxos.

Comme notre roi de la boisson énergétique n'est pas certain que cette création suffise à démontrer sa magnificence, il décide d'offrir à

ses convives un second spectacle, beaucoup plus léger. Il s'agit d'une commedia dell'arte servie par la pétulante Zerbinette qui, à l'inverse d'Ariane, collectionne les amants et les consomme quelquefois par paire. Le compositeur de l'opéra est outré que tant de vulgarité puisse succéder à son chef-d'œuvre. Pour leur part, les comédiens s'inquiètent de la difficulté qu'ils auront à dérider un public qui se sera bien ennuyé pendant la représentation lyrique ! Mais le maître des lieux a également commandé pour 21 heures un feu d'artifice destiné à être le clou de la soirée. Pour que la durée cumulée des deux spectacles ne le compromette pas, il ordonne finalement qu'opéra et commedia soient fusionnés et joués simultanément. C'est sur cette idée totalement loufoque que se termine le prologue.



### L'histoire

On retrouve donc Ariane seule et éplorée. Son Thésée l'a plaquée. Elle aurait dû se méfier en voyant qu'il avait acheté une Porsche 356A. Avec un tel bolide, le playboy athénien n'a eu aucun mal à séduire sa sœur !

Zerbinette tente de la consoler mais en vain. Ariane estime que l'on ne peut donner son cœur qu'une seule fois dans sa vie, ce qui fait beaucoup rire Zerbinette. Cette dernière explique à Ariane qu'elle jette ses amants comme des mouchoirs usagés car les hommes ne valent pas un sou de plus. Elle a, pour sa part, fait l'acquisition d'un minibus Combi Volkswagen qui lui permet d'emmener en tournée sa troupe... et quelques amants !

MÄRKLIN, Porsche 356





MÄRKLIN, Borgward Isabella

C'est à ce moment stratégique que surgit Bacchus, au volant de sa Borgward Isabella flambant neuve. Le cœur chaviré et sans doute

éblouie par la superbe berline allemande, Ariane le prend pour Thésée, s'abandonne à lui sur les sièges couchettes et reprend goût à la vie.





MÄRKLIN, Volkswagen minibus

Pour l'amour de Bacchus, elle jette non seulement son bonnet mais son diadème par-dessus les moulins, donnant ainsi naissance à la constellation et peut-être même à la Simca qui portent son nom.

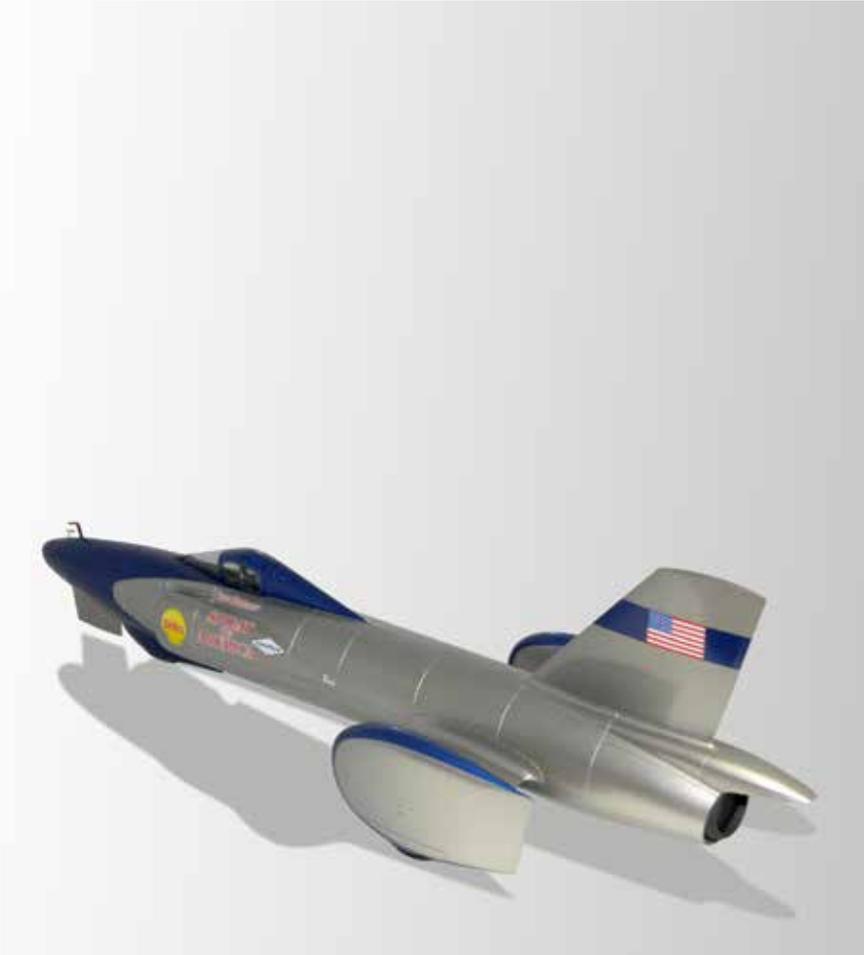


Pour illustrer cette histoire, je n'ai malheureusement pas trouvé de miniatures autrichiennes. Si ce pays nous a donné quelques compositeurs géniaux, il a été plus chiche dans le domaine des jouets. C'est donc chez les cousins allemands que j'ai puisé mon inspiration, notamment chez le plus célèbre d'entre eux, je veux parler de Märklin. Ce fabricant de Göppingen a produit de belles miniatures qui se caractérisent par une qualité de gravure exceptionnelle, héritage du travail de précision effectué sur ses reproductions de matériel ferroviaire au 1/87<sup>e</sup>. Curieusement, cette marque prestigieuse n'a pas toujours utilisé des peintures de qualité exemplaire. Le problème semble se situer au niveau du temps de séchage entre couches et de l'emballage. Il est assez fréquent de voir à la surface des pavillons des défauts de peinture ou même des particules de carton collées au vernis.



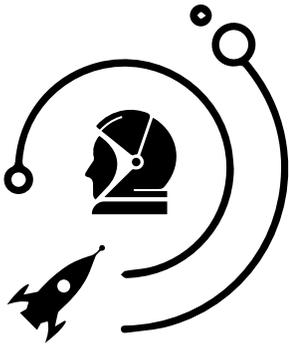
MÄRKLIN, Porsche 356



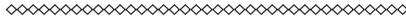


UGO FADINI , Spirit of America.





# En route vers la lune !



On peut considérer que l'avion et l'automobile sont apparus quasiment en même temps. Je fais ici abstraction des dessins de Leonard de Vinci et du fardier de Cugnot... Ces deux moyens de locomotion vont se développer parallèlement. Au départ, l'automobile connaît une évolution plus rapide, ce qui est logique quand on pense à la difficulté de faire décoller puis voler un aéronef. C'est la première guerre mondiale qui va accélérer les progrès techniques de l'aviation, chaque camp pensant, à juste titre, que la maîtrise de l'air permettra une victoire plus rapide. Il en sera de même

pendant le second conflit mondial qui verra la naissance du moteur à réaction sur les fusées allemandes et même sur quelques avions, peu avant la chute du Reich. Ces progrès vont être transposés dans le domaine civil. À partir de ce moment, l'avion va se différencier définitivement de l'automobile, ses réacteurs permettant de couvrir de grandes distances d'un seul coup d'aile en peu de temps. Le potentiel de développement de ce type de moteur étant très important, les autos de record l'adopteront au début des années soixante, le moteur à explosion ayant désormais montré ses limites.



ERZGEBIRGE,  
Opel Rak 2



ERZGEBIRGE, Opel Rak 2

Dans deux domaines au moins l'automobile va s'inspirer de l'aviation.

Tout d'abord, dans celui de la motorisation. En cherchant à développer de nouveaux moteurs nettement plus puissants, on ouvre de nouvelles voies. En mars 1928, Opel fait, avec la Rak 1, une première tentative de motorisation par fusées d'un engin terrestre. Elle sera suivie, deux mois plus tard, par un nouveau modèle qui semble tout droit sorti d'un film de science fiction. Affublée de deux ailes et propulsée par 24 fusées dont le panache de fumée fera sa notoriété auprès des opérateurs d'actualités et du grand public, cette Rak 2 atteindra 230 km/h lors d'une tentative de record, le 23 mai 1928, sur le circuit de l'Avus. Opel en extrapolera deux versions sur rails, la Rak 3 puis la

Rak 4 dont l'explosion entraînera l'interdiction de ce type d'essais par l'autorité ferroviaire allemande !

Ces engins s'avéraient, comme on l'imagine, très difficiles à maîtriser...

La reproduction en jouet présentée est une fabrication Erzgebirge, en bois. C'est une miniature peu fréquente.



HUBLEY, Firebird III

Le deuxième domaine est celui de l'aérodynamique. Ce sont d'abord les appendices puis les formes fluides des avions qui vont inspirer les constructeurs de voitures de record. Prenons le Spirit of America : il ne lui manque plus que les ailes pour décoller ; son fuselage semble provenir directement d'un jet. C'est au modéliste italien Ugo Fadini que nous devons la reproduction de cet engin, à mes yeux une des plus belles réalisations artisanales jamais produites. Tout est parfait dans cette maquette. Il est intéressant de mettre côte à côte l'Opel en bois, rustique, et ce Spirit of America. Deux mondes, deux conceptions diamétralement opposées. Mais l'une et l'autre ont un charme certain.

Le phénomène le plus intéressant à mes yeux est celui qui a conduit l'industrie automobile à s'inspirer du design aéronautique pour doter ses productions d'une ligne plus moderne.

Prenons la Studebaker Champion de Raymond Loewy. La calandre, mais aussi les parties vitrées, rappellent des formes vues dans l'industrie aéronautique. Plus tard, ce seront les immenses ailerons, les feux et les clignotants qui rappelleront les jets. La Pontiac Firebird III, prototype de salon de 1958, est à ce sujet éloquent. Un vrai condensé de mauvais goût ! Bulles, ailerons, dérives, le bureau d'étude de la GM a tout emprunté au domaine des fusées et de la conquête spatiale. C'est Hubley qui proposera cette auto en miniature.



TOOTSIETOYS, Buick Le Sabre



Pour être exact, le modèle avait été conçu par la firme canadienne Real Type (voir la version photographiée, sans décoration), Hubley ayant, en fait, simplement racheté ce fabricant et s'étant ainsi approprié les moules. Je ne sais pas si les automobilistes de l'époque ont vraiment cru qu'un jour ils paraderaient dans de tels engins. Cela permettait au moins de vendre des modèles de série plus sages.

La motorisation est, nous l'avons dit plus haut, un des domaines aéronautiques qui ont inspiré les constructeurs automobiles. Outre le réacteur, un autre candidat à la succession du bon vieux moteur à pistons a fait également son apparition à la fin du second conflit mondial, sur les avions allemands : la turbine. Ce mode de propulsion ne donnera jamais satisfaction dans l'automobile. Il faut avouer, avec le recul, qu'il était utopique d'essayer de l'y adapter. Pourtant, de nombreux bureaux d'étude vont plancher sur le sujet, l'objectif, une fois encore, étant de faire rêver les automobilistes à la voiture du futur. Tootsietoy's a reproduit plusieurs prototypes qui avaient essentiellement vocation à faire fantasmer le public. Il fallait bien que

l'industrie du jouet transmette cette part de rêve au monde de l'enfance.

Ainsi, la Buick XP 300 de 1951 et la Chrysler Experimental de 1947 sont des sortes de vaisseaux de l'espace adaptés aux routes américaines. La GM Le Sabre 1951 de chez Marx, autre grand fabricant de jouets américain, reproduit également une « dream car » propulsée par une turbine. C'est un jouet très peu fréquent.

Dans la droite ligne de cette démarche, l'industrie automobile se servira de la conquête spatiale comme source d'inspiration pour la création de nouveaux modèles.

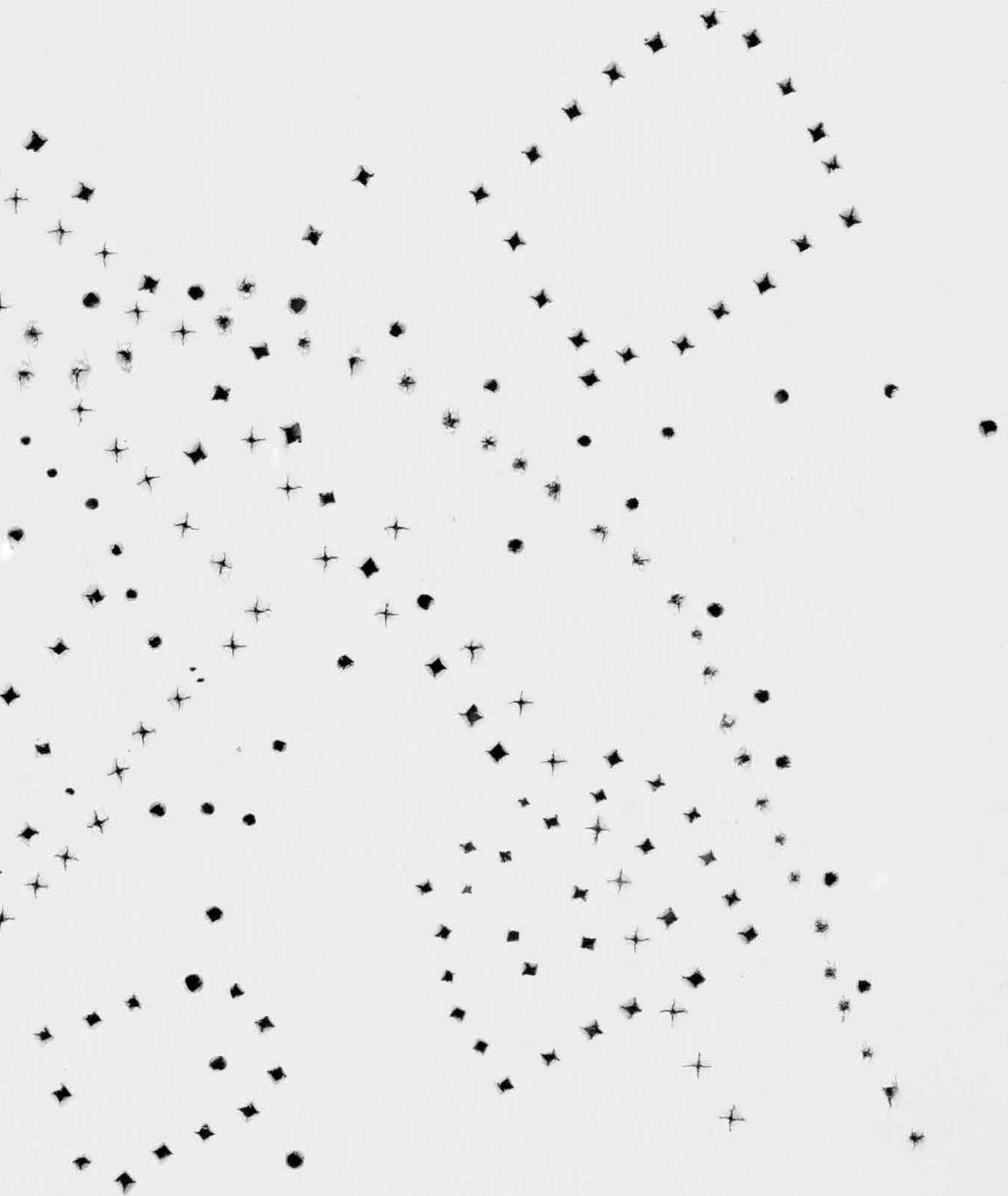
Lorsque celle-ci fera moins rêver, il faudra trouver d'autres sources d'inspiration.

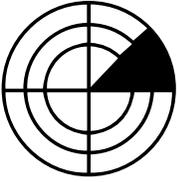


TOOTSIETOYS, Chrysler Experimental



MARX, Buick Le Sabre





# Ça fout les jetons !



**L**a première fois que j'ai vu des peintures et sculptures de Lucio Fontana, à Milan, je n'ai pas saisi toute la puissance de l'œuvre. J'avais bien conscience de l'importance de cet artiste mais, n'ayant pas toutes les clefs, je n'avais pu apprécier son travail à sa juste valeur. Plus tard, toujours à Milan, dans un autre musée, j'ai connu une émotion bien plus forte que celle ressentie précédemment. En quelques toiles, le commissaire de l'exposition avait réussi à synthétiser la recherche de l'artiste argentin : l'espace... l'infini. Lucio Fontana a passé toute sa vie à essayer de faire voyager le spectateur.

Assurément influencé par son époque et la conquête spatiale, il s'est très vite intéressé au cosmos. Je ne sais pas si Fontana souhaitait vraiment que la course à la lune aboutisse. Je me demande s'il ne préférerait pas rester dans son monde imaginaire.

D'autres artistes, comme Martial Raysse, ont également trouvé leur inspiration dans l'évolution technologique de leur époque. Il faut dire qu'après guerre, particulièrement dans les années soixante, les artistes étaient des rêveurs, des poètes. Je me souviens, par contre, combien nos grands parents étaient, pour leur part, inquiets devant ce « progrès » galopant.





CIJ, Saviem lance-fusée Véronique

Les fabricants de jouets n'ont pas été insensibles à la course à la lune. Ils ont proposé à leurs petits clients des camions semi-remorques équipés de fusées, toutes plus impressionnantes les unes que les autres. C'est un domaine où les bureaux d'étude ont laissé pleinement s'exprimer leur créativité. Dans la réalité, les fusées sont transportées par morceaux et, ainsi tronçonnées, difficilement identifiables en tant que telles. Cela n'a pas empêché certaines marques de jouets d'offrir dans leurs catalogues des engins transportant des fusées entières. Ils se sont généralement basés sur un modèle préexistant de leur gamme, en l'adaptant pour permettre d'y charger une fusée et en le transformant même parfois en lanceur de missile. Dinky Toys, qui copiait au plus près la réalité, ne pouvait reproduire de tels ensembles mais ses concurrents ne s'en sont pas privé.



À mes yeux, le sommet en la matière est un modèle proposé par CIJ : le tracteur Saviem semi-remorque lance-missiles « civil ». La firme de Briare l'a même affublé d'un prénom féminin : « Véronique ». Véronique fut, en fait, la première fusée-sonde française, cette appellation poétique étant la contraction de Vernon (ville où fut pensée la sonde) et d'Electronique. CIJ, coutumier du fait, a récupéré le chariot plat en tôle équipé de 4 trains de roues déjà utilisé pour le Renault 120 CV transport exceptionnel acheminant la pile nucléaire EDF de Marcoule et que l'on reverra sur le Saviem JL 20 porte-transformateur ! Il a été coiffé d'un berceau incliné sur lequel est posé une sorte de suppositoire géant. Pour couronner le tout - et ce détail n'aurait pas déplu à Martial Raysse - CIJ s'est cru obligé d'ajouter un personnage surmonté d'une cible perforée, sans doute chargé de diriger le tir mais qui, du fait de sa position, a toutes les chances de finir rôti comme un poulet !

On est loin des ordinateurs de la NASA, c'est de la fusée made in Briare (France), bricolée au plus haut point et, pour tout dire, ça fout les jetons ! On n'ose imaginer la catastrophe si elle venait à échapper à son guide plus ou moins carbonisé. Pour cela, certes, il faudrait qu'elle puisse décoller...



WINROSS, White

FJ proposera aussi son lanceur. L'ensemble fait tout de même plus sérieux. La fusée porte un marquage US Air Force, davantage à même d'inspirer confiance. C'est un jouet qu'on m'a offert dans mon enfance. J'étais alors dans ma période poids lourds et les lignes brutes du tracteur Pacific me fascinaient. J'avais été un peu surpris de la rusticité de l'ensemble car j'étais habitué aux camions Solido avec suspension et détails rapportés. J'avais, de surcroît, été fort déçu par le lanceur : vu ses faibles prestations, la fusée ne risquait pas de se retrouver sur orbite... En 1973, ce camion devait déjà constituer un invendu.

Le problème du lancement ne se pose pas sur la version proposée par Siku. En effet, l'ensemble, composé d'un tracteur Henschell et d'une interminable remorque surbaissée, se « contente » de transporter la fusée Titan, un point c'est tout ! Siku est une firme atypique. Dans les années 50-60, son catalogue est pléthorique. Peu de catégories de véhicules commerciaux y sont omises. La grande majorité reproduit fidèlement des véhicules du paysage routier d'outre-Rhin. Notre ensemble est directement issu de l'imagination des membres du bureau d'étude. Il n'a rien de crédible. En dépit de sa rareté, il n'enthousiasme pas les



SIKU, Henschel porte-fusée

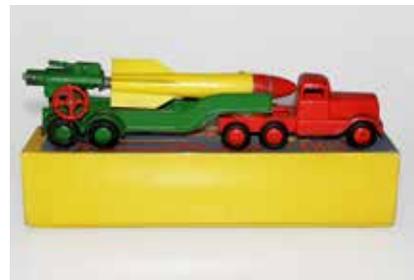


FJ, Pacific porte-fusée

amateurs de camions Siku mais reste le témoin parfait d'une époque, celle de la course à l'espace.

En Angleterre, Crescent Toys adaptera un camion reproduisant vraisemblablement un tracteur Thornicroft ou Autocar, pour en faire un semi-remorque lance-fusée militaire, également décliné en version civile. Les dirigeants de la firme choisiront pour ce dernier une livrée bariolée du plus bel effet : rouge, jaune vif et vert pomme ! Le contraste avec la version kaki est saisissant. Notons qu'aucune marque ne s'est risquée à reproduire des fusées russes. Nous sommes en pleine guerre froide et, malgré l'avance initiale de l'URSS en la matière, les fabricants de jouets du bloc de l'ouest ne se sont sûrement même pas posé la question. Il ne fallait pas traumatiser le jeune public ! Les

chars soviétiques de Solido n'avaient d'ailleurs pas eu grand succès : en pleine guerre froide, la présence de l'étoile rouge sur les blindés faisait office de repoussoir...



CRESCENT TOYS, porte-fusée



Rédaction  
Isabelle et Vincent Espinasse

Relecture et corrections  
Bruno Dufresne

Conception graphique  
Guillaume Philippe

Illustrations  
Lucio Fontana, *Concetto-Spaziale* (détail)  
Georges Méliès, *Le voyage dans la lune* (détail)  
Sebastiano Ricci, *Bacchus et Ariane* (détail)  
Tintoret, *L'origine de la voie lactée* (détail)  
Tullio Crali, *Plongée dans la ville (de la carlingue)* (détail)

Impression  
Impression Multi Service, Pantin

Retrouvez-nous toutes les semaines sur le blog  
[autojauneblog.fr](http://autojauneblog.fr)

et tous les jours sur le site  
[www.autojauneparis.com](http://www.autojauneparis.com)





Retrouvez-nous sur  
[www.autojauneparis.com](http://www.autojauneparis.com)

Cet exemplaire ne peut être vendu.