

L'Avion Jouet

témoin de son temps



AEROPORT DE PARIS

Etablissement public autonome



L'Avion Jouet

«L'Avion-jouet», bien sûr, mais surtout «l'avion-jouet témoin de son temps».

Et c'est là une découverte assez étonnante, puisqu'il est possible de raconter, par le jouet, la presque totalité de l'histoire de l'aéronautique mondiale, du plus léger au plus lourd que l'air.

Les collectionneurs d'avions-jouets sont assez exceptionnels : un avion, même un jouet, c'est encombrant et le stockage est difficile. Les avions-jouets ont été peu fabriqués et donc peu diffusés et les pièces en bon état sont rares. Les avions-jouets ne volent pas, tout au plus évoluent-ils au sol ; ils sont donc peu attractifs pour l'enfant. Si, en plus, on écarte volontairement tout ce qui ne reproduit pas un appareil ayant existé, il est difficile de réunir de quoi organiser une exposition de ce type.

C'est pourtant ce que nous avons pu réaliser, après un mois de cheminements dans le monde de cette «espèce rare de collectionneurs». Ce sont des gens inconnus et discrets, aussi est-il nécessaire d'être un peu collectionneur soi-même pour pénétrer dans leur univers.

L'antiquaire de jouets anciens est précieux, car ses nombreux contacts avec la clientèle permettent de remonter jusqu'au «grand collectionneur» et ainsi de s'assurer le «super-choix» indispensable.

Une grande majorité de ces avions-jouets fabriqués entre 1900 et 1940 ont un indéniable caractère de naïveté dans leurs formes, mais aussi beaucoup de poésie.

Les acheteurs de l'époque étaient plus attachés aux innovations d'animation du jouet, qu'à sa fidélité au modèle réel. Problème perpétuel pour les artisans, obligés de concevoir toutes les astuces possibles afin d'animer à tout prix ces avions qui ne pouvaient voler...

L'adaptation rapide à l'actualité, le prix de revient aussi faisaient que les avions les plus divers portaient les mêmes noms. C'est ainsi que fleurirent des quantités «d'Oiseau Canari» ou «d'Arc en Ciel».

Dans l'histoire de l'aviation, la plus grande révolution fut sans doute celle des années 1950, qui amena la suppression des hélices au profit des turbines. Et, pendant un certain temps, l'on verra de vieux «trimoteurs-jouets» dont on aura remplacé, à la hâte, le moteur central par le trou béant d'un réacteur, pour être plus au fait de l'actualité.

Les matériaux les plus divers seront employés par les fabricants et les artisans. Et, si le début de la fabrication des avions-jouets a vu l'utilisation de tôle emboutie ou de plomb coulé, d'autres matières premières seront employées comme l'aluminium et pendant la dernière guerre, le zamac (alliage) qui a permis des moulages plus fins ; et enfin, plus près de nous le plastique moulé ou soufflé. Nous retrouvons donc là aussi une actualité parallèle entre l'avion-jouet et son matériau de construction.

Certains fabricants, tel «MECCANO» (en Angleterre et en France), «DUX» (en Allemagne), proposeront une série de pièces de base permettant au jeune «constructeur d'avions» de réaliser la plupart des appareils existants à l'époque.

Les animations restaient limitées : l'avion pouvait rouler au sol, faire tourner son hélice, l'ensemble actionné par un moteur à ressort ; il pouvait même tourner autour d'un mât ... et culbuter. Au départ, certains jouets eurent même des ailes battantes. Puis l'électricité vint remplacer le ressort, les trains d'atterrissage, de fixes devinrent rentrants, des feux clignotants et des phares d'atterrissage vinrent compléter les modèles. Enfin, le téléguidage mécanique, électrique et maintenant électronique, acheva de rendre l'avion-jouet plus attractif.

L'aspect aussi se perfectionnera. D'abord peint à la main, les avions furent très vite richement décorés de couleurs attrayantes imprimées en lithographie sur la tôle qui sera ensuite emboutie aux formes désirées. Le zamac, en raison de son aspect argenté permettra de rendre à merveille les revêtements de dural des appareils plus modernes. D'autres seront émaillés au four pour un long usage et un meilleur vieillissement. Enfin, le plastique, teinté dans la masse, brillant ou mat, apportera un élément nouveau pour les aspects recherchés.

Nous ne prétendons pas ici avoir traité ce sujet, pour lequel un livre serait nécessaire, que nous souhaitons voir paraître un jour. Mais si vous venez voir ces quelques cent témoins réunis pour quelques semaines, ne passez pas trop vite devant eux, regardez-les bien, chacun d'eux vous parlera d'une heure heureuse et aussi d'autres heures plus graves qui ont toutes permis de donner des ailes aux hommes.

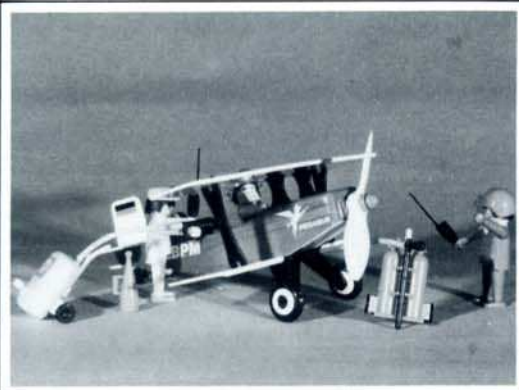
Jean Munon

Cette exposition a été réalisée grâce à l'amabilité des collectionneurs qui ont bien voulu mettre à notre disposition les plus belles pièces de leur collection. Nous remercions particulièrement MM. Bernard Macaire, et Jean Munon, de leur collaboration.

Le Jouet aéronautique et spatial contemporain

vitrine

1



Ici, trois groupes de jouets sont proposés aux enfants : dès le premier âge l'enfant est mis au contact du jouet aéronautique, avec des avions animés ou des ensembles aéroportuaires.

Viennent ensuite des ensembles à monter, à partir de pièces de base de grande qualité. Des avions, des hélicoptères, des bases de fusées, des véhicules et des personnages peuvent être élaborés.

Les jouets tout montés, souvent en métal et plastique, offrent une bonne gamme de dimensions et d'animation. Nous trouvons dans cette rubrique des avions, des hélicoptères, des petits et des grands appareils de transport, des fusées etc...



- 100 **Appareil de transport de passagers**
FISHER PRICE
- 101 **Aéroport en coffret aviation**
FISCHERTECHNIK
- 102 **Biplan à moteur mécanique**
- 103 **Douglas DC-10** FISCHERTECHNIK
- 104 **Avion de chasse sonorisé** REVELL
- 105 **Avion de tourisme et ses accessoires**
PLAYMOBIL
- 106 **Base de fusées et ses accessoires** LEGO
- 107 **Série d'avions de ligne** MATCHBOX
- 108 **Hélicoptère** TONKA
- 109 **Bimoteur** JOUSTRA
- 110 **Boeing 747** JOUSTRA
- 111 **Véhicule pompier Aéroport de Paris**
SOLIDO

Les plus légers que l'air: Les dirigeables



Les dirigeables

vitrine

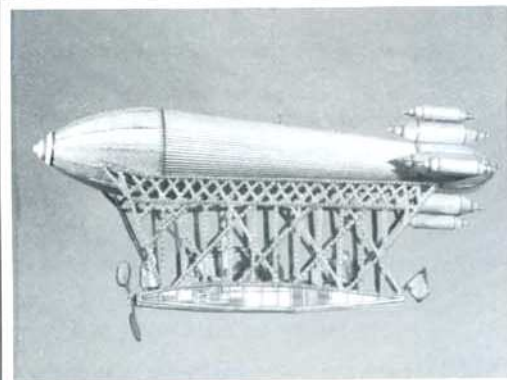
2



200 DIRIGEABLE «Liberté» - 1902
Ce dirigeable fut construit par Lebaudy et Julliot en 1902. D'un volume de 3250 m³, avec 65,60 m de longueur et un diamètre de 10,30 m, il était équipé d'un moteur Panhard Levassor de 75 CV qui lui donnait une vitesse de 50 km/h. En raison de sa couleur, il était appelé « Le jaune ». Ce jouet d'époque en toile peinte, reproduit bien la silhouette du Liberté. La partie arrière comporte un moteur à ressort actionnant une hélice. L'ensemble est peint en jaune à l'image de l'original.

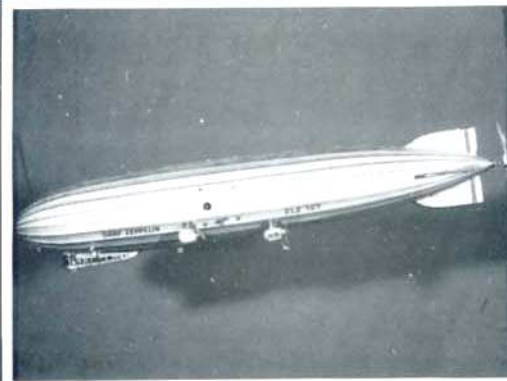


201 ZEPPELIN LZ - 3 - 1907
L'année 1900 fut l'une des grandes dates de l'histoire de l'aéronautique : le rigide est entré dans la pratique avec le ZEPPELIN N° 1. Sa capacité atteignait 12 000 mètres cubes, il avait 130 mètres de longueur et un diamètre de 11,70 mètres. Ce jouet LEHMANN fabriqué en Allemagne vers 1907, nous restitue fort bien les lignes des premiers rigides conçus par le Comte Ferdinand Von Zeppelin.



202 DIRIGEABLE «Ville de Paris» - 1907
Dirigeable militaire, construit par Surcouf et piloté par Henry Kaepferer, il fut offert à l'Etat par M. Henry Deutsch de la Meurthe. Le 15 janvier 1908, le dirigeable partait de Sartrouville et se rendait à Verdun, accomplissant les 236 km en 7 heures et 6 minutes.

Ce très beau modèle a été réalisé à partir d'une planche de découpages «Image d'Epinal» du début du siècle.

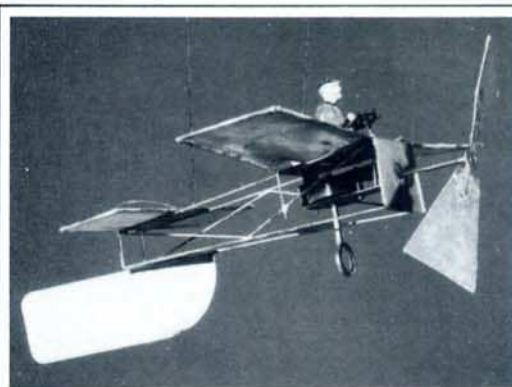


203 GRAF - ZEPPELIN LZ - 127 - 1928
Mis en chantier en 1926, d'un volume de 105 000 mètres cubes, d'une longueur de 236 mètres avec un diamètre de 30 mètres cinquante et cinq moteurs MAYBACH de 530 CV, le GRAF-ZEPPELIN allait entreprendre la première expérience de transport aérien transatlantique, le 1er octobre 1928. L'année suivante, du 8 au 29 août, le GRAF ZEPPELIN réussissait en quatre étapes, le tour du monde avec 14 passagers à bord.

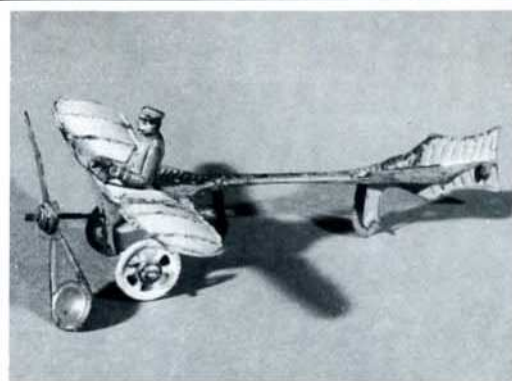
Le jouet, fabriqué en Allemagne par TIPP & CO reproduit le LZ-127, un moteur mécanique actionne l'hélice placée à l'arrière.

204 Ce «ZEPPELIN» LZ - 127, a été fabriqué par TIPP&CO en Allemagne. D'une taille plus modeste que le précédent, l'hélice arrière était mue par un moteur mécanique

Les pionniers



300 **MONOPLAN - 1906**
Ce très beau jouet allemand fabriqué par PLANCK vers 1906, évoque bien pour nous les débuts de l'aviation. Le moteur mécanique actionne une hélice en carton. La structure est en fil de fer soudé, les ailes sont en toile, le pilote tient les commandes figurées par une barre de bateau. L'ensemble, en parfait état, représente le rêve de plus d'un collectionneur.



301 **MONOPLAN «Antoinette» - 1908**
Ce monoplan aux lignes gracieuses effectua son premier vol le 8 février 1908 à Bagatelle. Conçu par Levasseur, il était équipé d'un moteur Antoinette de 50 CV.

Ce jouet d'époque correspond par certains aspects, au monoplan Antoinette piloté par Hubert Latham. La dérive arrière cruciforme, au profil découpé, offre une ressemblance très caractéristique.

Les pionniers

vitrine

3

Les pionniers

vitrine

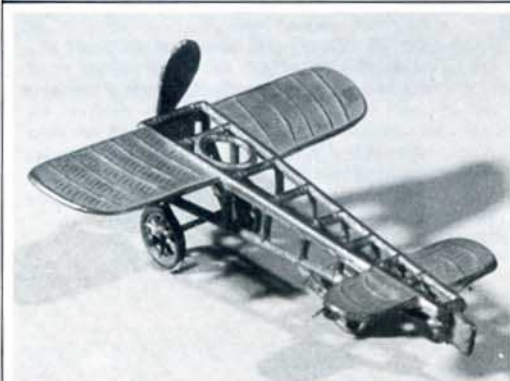
3

302

VOISIN-FARMAN - 1908

Le 13 janvier 1908, Henry Farman remportait à bord d'un Voisin, le grand prix Archdédiacon - Deutsch, à Issy-les-Moulineaux, en accomplissant le premier kilomètre en circuit fermé. Le «VOISIN» de 10 mètres d'envergure, avait un moteur «Antoinette» de 50 CV.

Ce petit modèle, fabriqué comme le Blériot entre 1909 et 1930, accompagnait les soldats de plomb dans les boîtes réalisées par des maisons comme «AR» ou «MIGNOT».



304

HOCHET - 1909

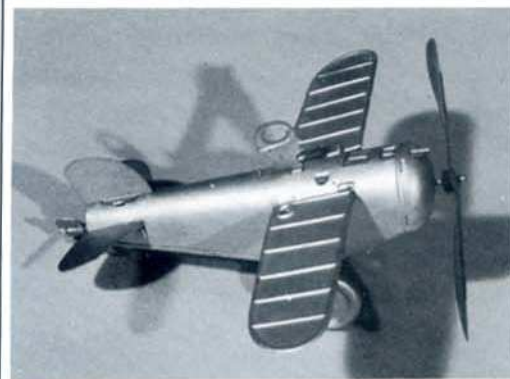
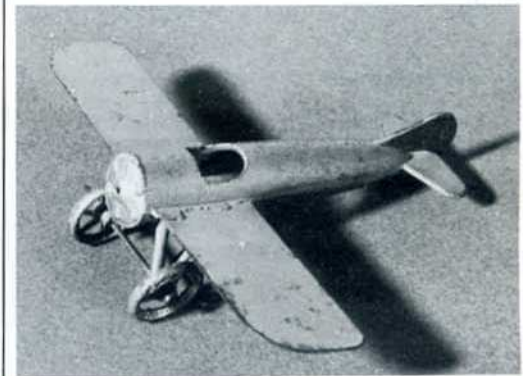
Ce jouet d'enfant est d'époque 1909-1910, l'embout en porcelaine est un sifflet. Le décor sur le tambour évoque la traversée de la Manche par Blériot. La mer est représentée avec les deux côtes, et l'aéroplane arrive au-dessus des falaises de Douvres.

303

BLERIOT XI - 1909

Le 25 juillet 1909, Blériot traverse la Manche sur un monoplan de sa conception en parcourant les 38 km en 32 minutes. L'appareil en vol avait un poids total de 300 kg Il était équipé d'un moteur «ANZANI», 3 cylindres de 25 CV.

Entre 1909 et 1930, les fabricants de soldats de plomb ajoutèrent dans leurs boîtes un petit BLERIOT peint en «gris artillerie»: ce monoplan ayant équipé l'armée en 1914.



305

DEPERDUSSIN monocoque - 1913

Le 29 septembre 1913, Maurice Prévost, sur monoplan DEPERDUSSIN remportait, à Reims, la coupe Gordon Bennet, à plus de 200 km/h. Douze records du monde furent battus ce jour-là.

Ce petit modèle, à fuselage en plomb et aux ailes en tôle, s'apparente fort bien au célèbre appareil de l'ingénieur Béchereau.

306

MONOPLAN - 1913

Ce jouet a été fabriqué en Allemagne par BING avant 1914. Il s'apparente au monoplan de type Eindecker de Fokker, à moteur rotatif. Les ailes se replient au long du fuselage et l'hélice a été lithographiée en faux bois.

La Première Guerre Mondiale

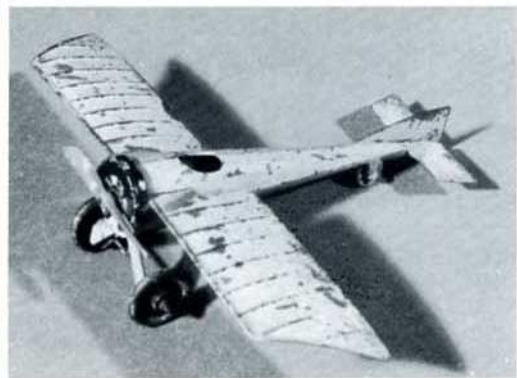


400

TAUBE (pigeon) - 1914

Le mot «TAUBE» désigne une classe de monoplans conçus avant la Première Guerre Mondiale. Rumpler réalisa le modèle le plus utilisé. Ce sera un RUMPLER «TAUBE» qui, dès le 13 août 1914, lancera sur Paris, deux bombes de deux kilos.

Ce petit modèle entièrement en métal a été réalisé par un aviateur, un mécanicien ou un «Poilu» de la Grande Guerre. Son exécution et sa fidélité sont remarquables. Le fuselage est exécuté dans une balle avec douille, de fusil «Lebel». L'échancrure pratiquée dans la douille, figure parfaitement le poste de pilotage. Le capotage moteur est un bouton de capote, tandis que les roues du train sont des boutons de vareuse. Les ailes et la dérive, découpées dans du laiton de douilles d'obus, ont été soigneusement gravées.



401

MORANE-SAULNIER «N» - 1916

Ce monoplace de chasse équipé d'un moteur rotatif Gnome de 110 CV, volait à 165 km/h. Roland Garros volait sur un type «L» équipé de la première mitrailleuse tirant au travers de l'hélice, qu'il avait fait adapter.

Le jouet assez fidèle, accompagnait les soldats de plomb de la Grande Guerre dans des boîtes vraisemblablement fabriquées par la maison «Au Plat d'Étain».

La Première Guerre Mondiale

vitrine

4

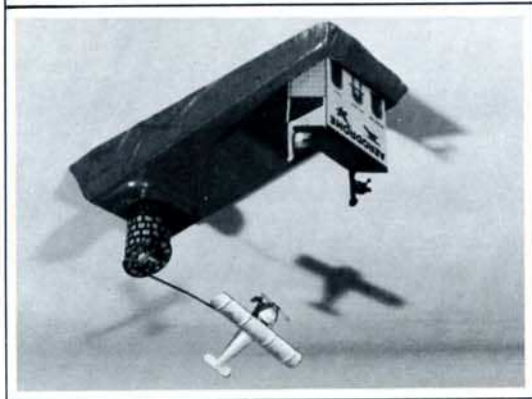
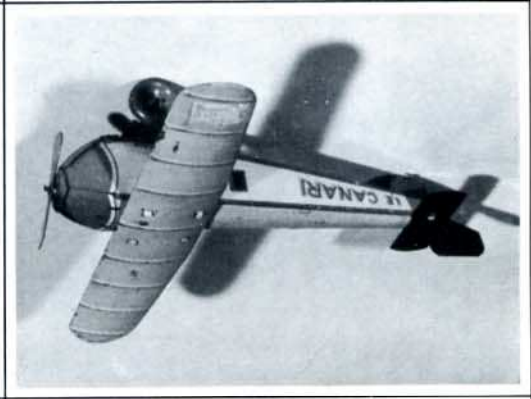

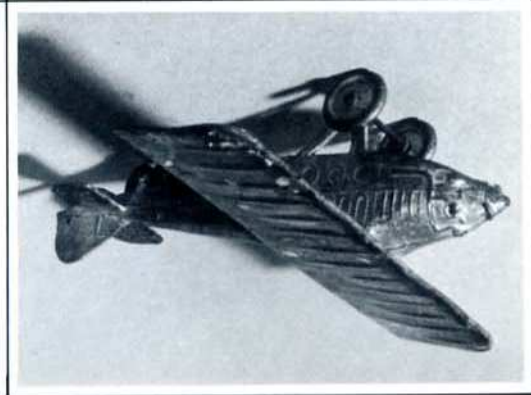
La Première
Guerre
Mondiale

vitrine

4

402	<p>UN HANGAR DES ORIGINES - 1916 Ce type de hangar, de par sa forme, était dénommé «Hangar tonneau». Il fut utilisé à la fin de la Première Guerre Mondiale, puis par la suite sur les aérodromes civils. Ce jouet très simple, évoque bien les premières installations des aérodromes civils et militaires des années 1920 - 1935.</p>
403	<p>ANSALDO SOPWITH «Baby» - 1916 Cet hydravion, dérivé du Sopwith Schneider britannique, était équipé d'un moteur le Rhone de 120 CV qui lui donnait une vitesse maxi. de 165 km/h. Il effectuait des missions de chasse côtière et de bombardement léger.</p>
	
404	<p>NIEUPOINT 11 «Bébé» - 1916 ▲ Ce petit chasseur apparut au printemps de 1916. Equipé d'un moteur rotatif le Rhone 9 C de 80 CV, il avait une vitesse maximale de 156 km/h.</p>
405	<p>FOKKER DR 1 - 1918 Il apparut au début de l'année 1918. Ce triplan avait un moteur le Rhone 9 cyl. rotatif de 110 CV, construit sous licence en Allemagne, qui autorisait une vitesse maximale de 165 km/h. Le «Baron rouge» : Manfred Von Richthofen obtiendra une partie de ses 80 victoires sur ce type d'appareil.</p>
406	<p>SPAD XIII - 1918 Cet excellent chasseur biplan, équipé d'un moteur Hispano de 235 CV, avait une vitesse de pointe de 222 km/h. De grands pilotes comme Guynemer ou Rickenbacker s'illustreront à son bord. Ces quatre petits appareils ont été produits par EDISON au 1/72ème en Italie vers 1970. Réalisés en métal et plastique, ils ont une grande finesse de reproduction.</p>
407	<p>CURTISS «Jenny» - 1918 Ce biplan américain était un appareil d'entraînement. Il permit la formation des nombreux pilotes de l'Army Air Corps envoyés en Europe. Plus de 3000 exemplaires furent construits aux Etats-Unis. Ce Curtiss a été fabriqué au Japon en 1960 par S & E. Il nous restitue bien l'aspect général de l'avion réel.</p>

Les raids,
les records,
les meetings

<p>504</p> <p>JOUET AERIEN : le meeting - 1929 Les années 1925-1930 virent l'apparition de meetings aériens sur de nombreux terrains. Ce jouet allemand «Johan DISTLER» à Nuremberg, évoque fort bien les démonstrations de l'époque. Entièrement en tôle emboutie imprimée, il se compose d'une tribune avec ses spectateurs et de sa caisse pour la vente des tickets. Lui faisant face, un moteur mécanique qui permet de faire évoluer l'appareil devant la tribune.</p>	<p>503</p> <p>BERNARD 191 GR «Oiseau Canari» - 1929 Le 14 juin 1929, Assolant, Lefèvre et Lottin reliaient les Etats-Unis à l'Espagne. Le jouet réalisé en tôle emboutie, à moteur mécanique et peint en jaune, comme son grand modèle, porte sur le fuselage l'inscription «Le Canari». Il ne restitue que de très loin les formes exactes de l'appareil du grand raid. Il était produit par les Ets. J.M.L.</p>
	
<p>502</p> <p>AUTOGIRE C8 II DE LA CIERVA - 1928 Conçu en 1928 par La Cierva, l'autogire C8 II va réaliser la jonction Londres-Paris, le 18 septembre 1928. Ce biplace en tandem, équipé d'un moteur Armstrong Siddeley «Lynx» de 200 CV, volait à 145 km/h de croisière. En 1940, notre Armée de l'Air disposait de 47 autogires. La maison TOOTSIEY, aux Etats-Unis vers 1940, a très bien reproduit cet important précurseur de l'hélicoptère.</p>	
<p>501</p> <p>RYAN «Spirit of St Louis» - 1927 Le 20 mai 1927, Charles Lindbergh s'envola de Roosevelt Field sur le «Spirit of St Louis», monoplane RYAN-WRIGHT de 225 CV et après 33 h 29, d'un vol solitaire, atterrissait de nuit au Bourget. La maison japonaise «BANDA» a fabriqué de manière très fidèle, le célèbre appareil. En France, dans les années 1927-30, c'est vraisemblablement la Maison «AR» qui produisit le même avion, en plomb.</p>	

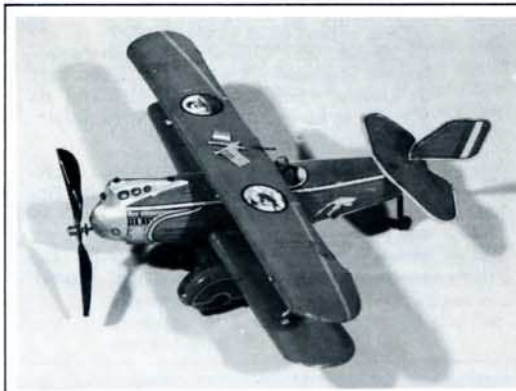
Les raids,
 les records,
 les meetings



Les raids, les records, les meetings

vitrine

5



505 **BREGUET XIX «Point d'Interrogation» 1930**

Le 2 septembre 1930, Costes et Bellonte réussissent le premier «Paris-New York» sans escale.

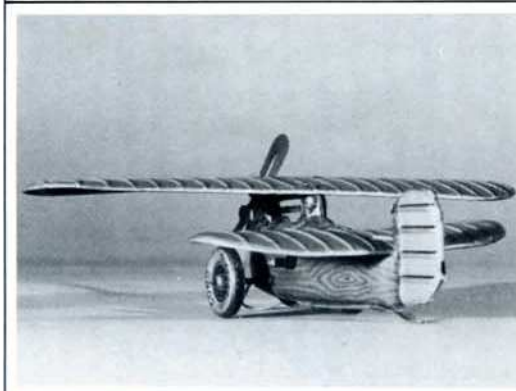
Ce très beau jouet, fabriqué en Allemagne par GUNTHERMANN, reproduit bien les lignes du BREGUET, Grand Raid. Le fabricant a représenté sur l'avion les effigies des deux célèbres aviateurs.



506 **DEWOITINE 27 - 1930**

Avec son moteur Hispano-Suiza 12 MC de 500 CV, cet avion volait à près de 300 km/h, en 1928. Le DEWOITINE 27 fut vainqueur, avec Marcel Doret, comme pilote, du concours d'acrobatie, au Meeting International de Chicago, en août 1930.

La société française J.E.P. (Jouet de Paris) réalisa à l'époque, avec une grande fidélité, cet avion remarquable. Les lignes du moteur Hispano-Suiza ont été particulièrement bien respectées.



507 **MIGNET HM 14 «Pou du Ciel» - 1933**

Avec une envergure de 6 mètres, une longueur de 3,50 m, un poids de 160 kg et une vitesse de 104 km/h, il était prévu pour être construit et piloté par des amateurs. Il obtint vite un réel succès et l'on en comptait cent exemplaires ayant volé, en 1935.

C'est la firme allemande TIPP&CO qui a produit avec une grande précision, le petit appareil dans les années 30.



508 **DE HAVILLAND DH 88 «Comet» - 1934**

Le 20 octobre 1934, le «Comet» rouge de Scott et Campbell Black, décollait de Mildenhall en Angleterre, pour rejoindre Melbourne en Australie, et gagner la course en 2 jours 22 heures et 58 minutes. Cet appareil d'un poids total de 2520 kg avait une vitesse de croisière de 354 km/h.

Fabriqué en Chine vers 1960 par «LINTOY», le jouet nous restitue très bien les formes élégantes et aérodynamiques du «Comet».



509 MACCHI M 67 - 1934
 En 1934, le pilote Agello, sur l'hydravion MACCHI battait le record absolu de vitesse à plus de 709 km/h. Ainsi, de 1927 à 1937, l'hydravion avait battu l'avion en vitesse.

La Société J.E.P. (Jouet de Paris) réalisa, en jouet, un hydravion de course qui se prévalait plus des formes DEWOITINE. Son hélice, à quatre pales, était propulsée par un puissant moteur mécanique. Deux flotteurs, véritables petits canots, équipés de gouvernails, assuraient les changements de direction sur l'eau.



511 NORTHROP GAMMA 2B «Polar Star» - 1935
 Le 3 janvier 1935, Elsworth et son pilote Balchen explorent le pôle Sud sur un Northrop Gamma. L'appareil est un monoplane à moteur en étoile, très aérodynamique, et de belle ligne.

Ce jouet américain, de l'époque, reproduit fidèlement l'avion en livrée blanche. Les ailes portent une publicité de carburant à la marque «Pure».



510 CAUDRON C 460 - 1935
 Le 27 mai 1934, et le 19 mai 1935, Raymond Delmotte remportait la coupe Deutsch de la Meurthe. En 1936, Michel Détroizat enlevait les «National Air Races» à Los Angeles.

La maison C.I.J. (Compagnie Industrielle du Jouet) a très bien reproduit les lignes très pures de ce monoplace, conçu par l'ingénieur, Marcel Riffart, alors directeur technique des avions Caudron-Renault.

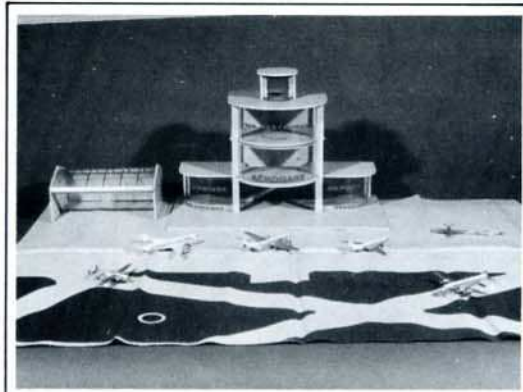
Les raids,
 les records,
 les meetings

vitrine

5

10

Des aéroports "clés en mains"



600 UN AEROPORT INTERNATIONAL
Un «aéroport clés en mains», c'est ce que nous proposait la marque C.I.J. (Compagnie Industrielle du Jouet) dans les années 1950. Composé d'un tapis plastique souple imprimé, avec le dessin de deux pistes et des aires de stationnement; il était complété par une tour de contrôle sur aérogare, dans l'esprit du Bourget, et d'un hangar d'entretien.

C.I.J. fabriquait à la même époque un DOUGLAS DC 7, un BREGUET «Provence», une CARAVELLE, un BOEING 707, un NORATLAS, un NORECRIN et un FOUGA.

Tous ces appareils trouvaient place sur les aires de stationnement et les pistes.



601 UN AERODROME SECONDAIRE
Cet autre «aéroport» construit en bois et en métal ne manquait pas de charme. Le système de fermeture à glissières des portes du hangar était assez élaboré. C'était un jouet «FAUVEL».

602 CONSTRUIRE UN HANGAR
Ce coffret, dans son parfait état d'origine, était produit par «MARCAL». Tous les éléments nécessaires à l'édification de deux hangars de grandes dimensions, avaient été soigneusement réalisés en métal embouti. Le montage par tenons était très rapide.

Des aéroports
"clés en mains"

vitrine

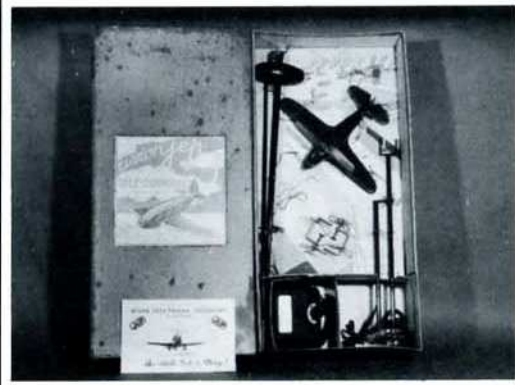
6

Construire des avions, apprendre à piloter

700 **MONOPLAN type «CANARD» - 1927**
Sur le catalogue de jouets du «Bon Marché» 1927, l'on trouve 6 versions de ce petit appareil démontable.
Ce dernier est le modèle numéro 3, fabriqué par «AL-MA». Le fuselage est en aluminium, les ailes en toile et l'hélice est mue par un moteur caoutchouc. Il pouvait voler 150 m en ligne droite ou effectuer des vols circulaires par gauchissement des plans, et atteindre 30 m de hauteur. Ce modèle était titulaire du Premier Grand Prix du concours de l'Exposition Internationale d'Aviation, au Grand Palais à Paris. Son prix allait suivant la dimension de 29,50 F à 85 F de l'époque.

701 **CONSTRUIRE DES AVIONS - 1942-45**
Ici nous sommes en présence d'une boîte de construction d'avions, fabriquée par «AVIADYP» vers 1942-1945. Les matériaux employés et la chanson des «J3» figurant dans la notice ne font aucun doute à ce sujet. Il s'agit de la boîte N°1 qui permettait de construire un monoplan «Météore». La maison «AVIADYP» proposait également une boîte complémentaire 1 A pour la construction de quatre avions et une boîte 1 B pour six avions. La conception de montage était identique aux principes généraux de la construction aéronautique et permettait à l'enfant de devenir vraiment, un constructeur d'avions.

702 **APPRENDRE A PILOTER - 1954**
C'est une véritable école de pilotage que «JEP» proposait en coffret. Il contenait un appareil de transport en matière plastique, équilibré par un contrepoids, l'ensemble pivotait autour du sommet d'un pylone.
L'hélice mue par un moteur électrique, contenu dans le fuselage de l'avion, avait une inclinaison calculée de façon à assurer un déplacement vertical ou horizontal. Un frein à tambour actionné à distance, agissait sur la rotation du pylone.
On pouvait obtenir toutes les évolutions d'un avion ou d'un hélicoptère réel. L'appareil était éclairé et pouvait lancer des containers.
Ce coffret complet, en état de marche, a été fabriqué par «JEP» en 1954.



Construire
des avions,
apprendre
à piloter

vitrine

7

Les avions "MECCANO" de papa



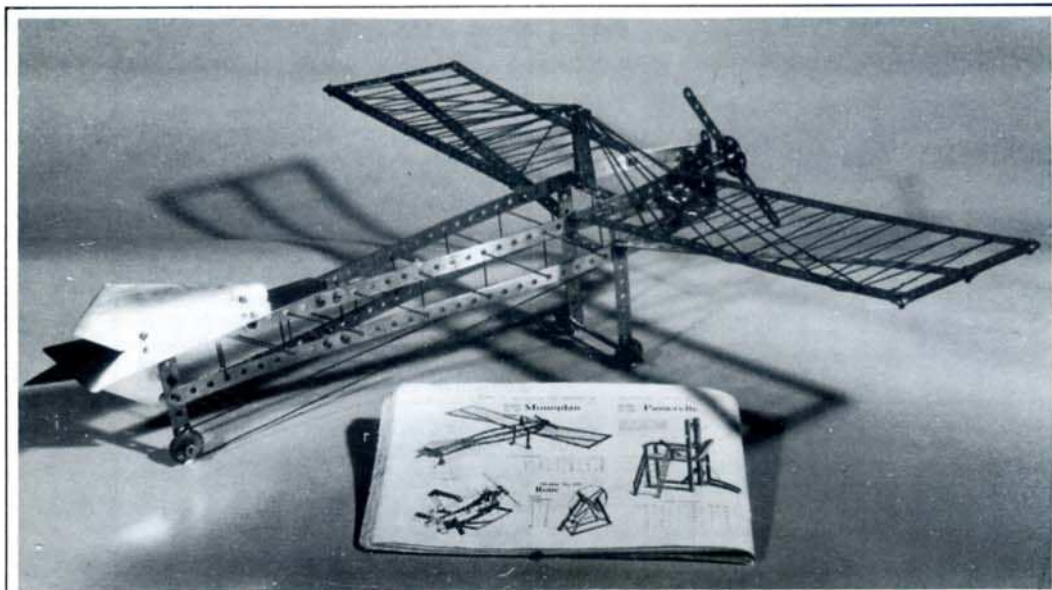
801 SPAD 91.C1 - 1929
Le SPAD 91, équipé d'un moteur Hispano de 500 CV, atteignait 278 km/h. Une ultime version, le SPAD 91-7 battit, en juin 1932, le record du monde de vitesse sur 500 kilomètres, à 308,8 km/h de moyenne. La boîte n° 1 du constructeur d'avions «MECCANO» permettait la construction de ce type de biplan.

802 ARMSTRONG WHITWORTH «Argosy» - 1929
Le trimoteur «Argosy» était un biplan équipé de trois moteurs «Jaguar» lui donnant une vitesse de 175 km/h. Il assurait la liaison régulière entre la Grande-Bretagne et le Continent, et transportait 20 passagers. La boîte n° 2 du «Constructeur d'Avions» de la maison «MECCANO» à Liverpool, permettait de réaliser ce grand trimoteur présenté en blanc et bleu.

803 SUPERMARINE S6B - 1931
En 1931, avec l'hydravion SUPERMARINE S6B, la Grande-Bretagne remportait définitivement la coupe Schneider, à plus de 655 km/h. La maison «MECCANO», déjà bien connue pour son système de construction mécanique, produisit des boîtes de pièces appelées «Constructeur d'avions». La boîte n° 1A permettait entre autre la réalisation d'un hydravion de course du type «Schneider Trophy».



Les avions
"MECCANO"
de papa
vitrine
8



800 AVION MONOPLAN - 1916 ▲
 En 1916, le système «MECCANO» suggérait, dans son manuel d'instructions, sous le n°117, la construction d'un monoplan s'inspirant du BLERIOT et de l'ANTOINETTE.
 Le modèle, photographié ici, a été reconstruit avec le manuel et les pièces de l'époque, certaines pièces portant gravé «1916» (année de fabrication).

805 Une autre version pouvait être construite et permettait de réaliser un hydravion avec immatriculation civile. Ces deux versions ont été produites par les usines «MECCANO» de Bobigny en France.

806 Fabrication spéciale - 1930
 Ce biplan, en tôle ondulée et présenté aux couleurs suisses, était fabriqué par MECCANO en Angleterre, et diffusé en Suisse.

804 GLOSTER «Gladiator» - FAIREY «Swordfish» - FAIREY «Albacore» - 1935
 Ces trois appareils étaient démodés à la veille de la Seconde Guerre Mondiale. Néanmoins le GLOSTER participa activement à la défense de Malte. Il était le premier chasseur biplan à cockpit fermé, en Angleterre. Le FAIREY était un appareil embarqué de reconnaissance et servit encore jusqu'à la fin de la Seconde Guerre Mondiale.
 Entre 1935 et 1940, la Sté MECCANO, avec sa boîte n°0 du «Constructeur d'avions», offrait la possibilité de réaliser un petit biplan à deux places, évoquant les avions cités ci-dessus.

807 DEWOITINE 338 - 1937
 Le premier DEWOITINE de série entra en service à Air France au début de l'année 1937, sur la ligne Paris-Marseille. En juin 1938, Air France avait reçu dix D.338. A la fin de l'année, vingt exemplaires étaient en service. Avec ses 11 100 kilos, il transportait de 12 à 22 passagers, à la vitesse de croisière de 260 km/h.

La boîte n 2 du «Constructeur d'avions» de «MECCANO», comportait les éléments nécessaires pour construire ce grand trimoteur.



Les avions
 "MECCANO"
 de papa
 vitrine

L'aviation commerciale, l'époque des trimoteurs

900 **FARMAN Monoplan - 1928**
Ces avions commerciaux des années 1920, s'inspirent beaucoup des formes FARMAN ou POTEZ.

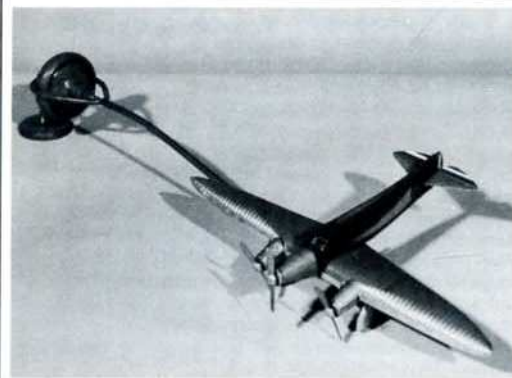
Construits en tôle emboutie et assemblés par languettes pliées, ces petits appareils suspendus à des tiges, pouvaient évoluer en tournant autour d'un pylone central.

901 **FORD trimoteur - 1928-29**
Cet appareil très sûr, fut fort employé aux Etats-Unis. En 1928, l'un de ces avions fréquentait régulièrement l'aéroport du Bourget, en provenance de Londres. Il transportait une dizaine de passagers à la vitesse de croisière de 196 km/h.

Le Japon a fabriqué, dans les années 1950-60, cette bonne reproduction en jouet, de l'appareil, sous la marque TN.

902 **FOKKER F-11 «Sea Gull» - 1928**
Construit aux Etats-Unis dans des usines Fokker, à la suite d'un accord, il était équipé d'un moteur Pratt & Whitney de 525 CV et transportait 7 passagers.

Ce jouet d'époque a été réalisé en fonte par une maison américaine.



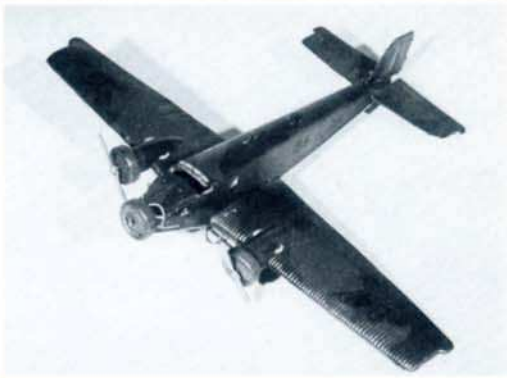
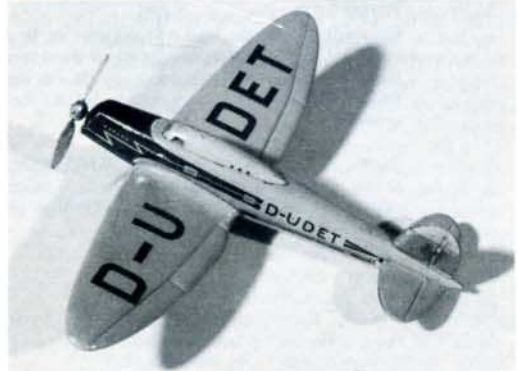

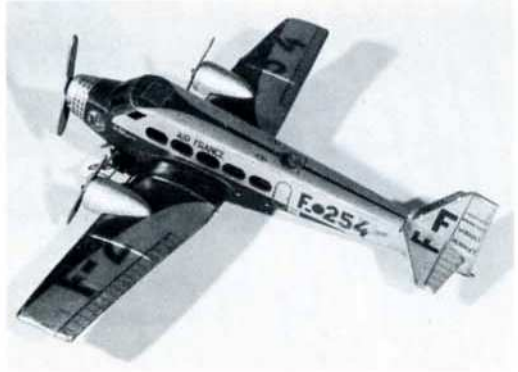
905 **COUZINET «Arc en Ciel» - 1933** ▲
Le COUZINET 70, piloté par Jean Mermoz réalisera la première liaison France-Amérique du Sud avec sept personnes à bord, le 12 janvier 1933. Le COUZINET pouvait franchir en toute sécurité, une distance de 5 800 km. Pour la première fois, en exploitation commerciale, un avion battait les hydravions sur un grand parcours maritime.

La maison «MECCAIVION» réalisa à l'époque, un jouet assez fidèle. Suivant le système très en vogue auprès des constructeurs, un ensemble de tringles reliées à l'avion, permettait de le faire évoluer à partir d'un gyroscope. La société «MECCANO» le produisit également, dans sa série «Dinky Toys», dès 1935.

L'aviation commerciale, l'époque des trimoteurs

vitrine

9

<p>903 DORNIER «Super Wal» - 1930 Il effectua son premier vol le 23 septembre 1930. Cet hydravion transatlantique était équipé de deux ou quatre moteurs Hispano-Suiza de 600 CV. Il transportait 22 passagers à 180 km/h de croisière. Cet hydravion a été fabriqué par RICO en Espagne avant 1940. Une hélice, mue par un moteur mécanique, permettait de faire naviguer l'appareil sur l'eau.</p>	
<p>904 JUNKERS F-13 - 1930 Le F-13 fut l'un des pionniers de l'aviation commerciale. Produit de 1919 à 1932 et équipé d'un moteur de 310 CV, il transportait 8 passagers à 160 km/h de croisière.</p>	<p>906 JUNKERS 52 - 1933 ▲ Conçu dès 1930, ce trimoteur allemand équipera 75 % de la flotte de la compagnie Lufthansa. Il transportait de 15 à 17 passagers, à 210 km/h de croisière. En 1934, une version bombardier sera construite, mais c'est principalement la version transport (civile et militaire) qui sera développée. La maison TIPP&CO de Nuremberg, a réalisé cette version militaire de transport du JU 52, de facture très réaliste, à partir de métal ondulé.</p>
	<p>907 908 ▲ HEINKEL 70 - 1933 Il fut le premier appareil commercial européen, à train rentrant, vraiment moderne. Il transportait 4 passagers, à la vitesse maximum de 360 km/h. Entre le 14 mars et le 28 avril 1933, le commandant Untucht de la Lufthansa établit huit records internationaux de vitesse. Douze HE 70 équipèrent la compagnie allemande. La firme «LEHMANN» a reproduit très fidèlement au 1/100ème la version civile aux couleurs de la compagnie Lufthansa. L'immatriculation est au nom de Ernst Udet, le célèbre pilote d'acrobatie allemand. La même maison produira également une version militaire, finie en peinture de camouflage.</p>
	<p>909 ▲ DEWOITINE 332 «Emeraude» - 1933 Le 11 juillet 1933, le DEWOITINE 332 effectuait son premier vol, piloté par Marcel Doret. «L'Emeraude», destiné à la compagnie Air Orient, pour la ligne France-Indochine, effectua une série de voyages qui eurent un retentissement considérable. C'est la maison JOUSTRA qui réalisera une très belle production en jouet, de ce grand trimoteur.</p>
	<p>910 ▲ BREGUET - WIBAULT - 1934 Ce trimoteur desservait le réseau européen de la compagnie Air France en 1934. Il transportait 10 passagers à 230 km/h de croisière. La Société J.E.P. (Jouet de Paris) réalisa en métal une bonne reproduction de l'appareil. Il était peint aux couleurs de la compagnie Air France.</p>

L'aviation commerciale, l'époque des trimoteurs

vitrine

9

L'aviation commerciale, l'époque des trimoteurs

vitrine

9

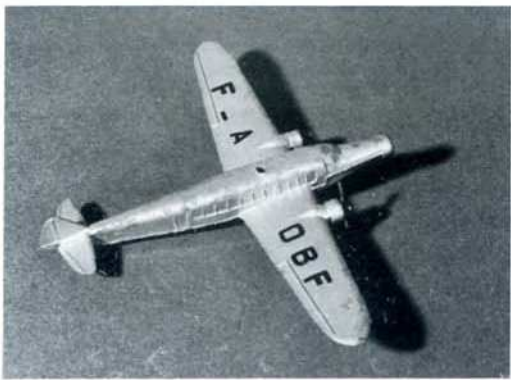


911 **DOUGLAS DC 2 - 1935**
 En 1935, les lignes aériennes suisses étaient équipées avec ce type d'appareil. Le DC 2 (DC : Douglas Commercial) transportait une vingtaine de passagers à 315 km/h de croisière.
 Nous devons ce très beau jouet à la maison «METTOY», en Angleterre, qui a su reproduire, en métal, les lignes du DC 2.



912 **AIRSPEED «Envoy» - 1935**
 Ce petit bimoteur sera mis en service le 8 avril 1935 ; le 27 mai suivant, il équipera la North Eastern Airways. L'un de ces appareils deviendra l'avion personnel du Roi George VI.
 Ainsi, la firme anglaise MECCANO reproduisit, dans sa série «Dinky Toys», l'avion personnel de Sa Majesté le Roi George VI «The King's aeroplane».

913 **MARTIN 130 - 1936**
 Cet hydravion transocéanique, fut le second appareil utilisé par la compagnie PAA sur les lignes du Pacifique. Avec 4 moteurs Pratt & Whitney de 830 CV, il transportait 52 passagers à 262 km/h de croisière. Le Martin 130 a été fabriqué aux Etats-Unis par WYANDOTTE TOYS.




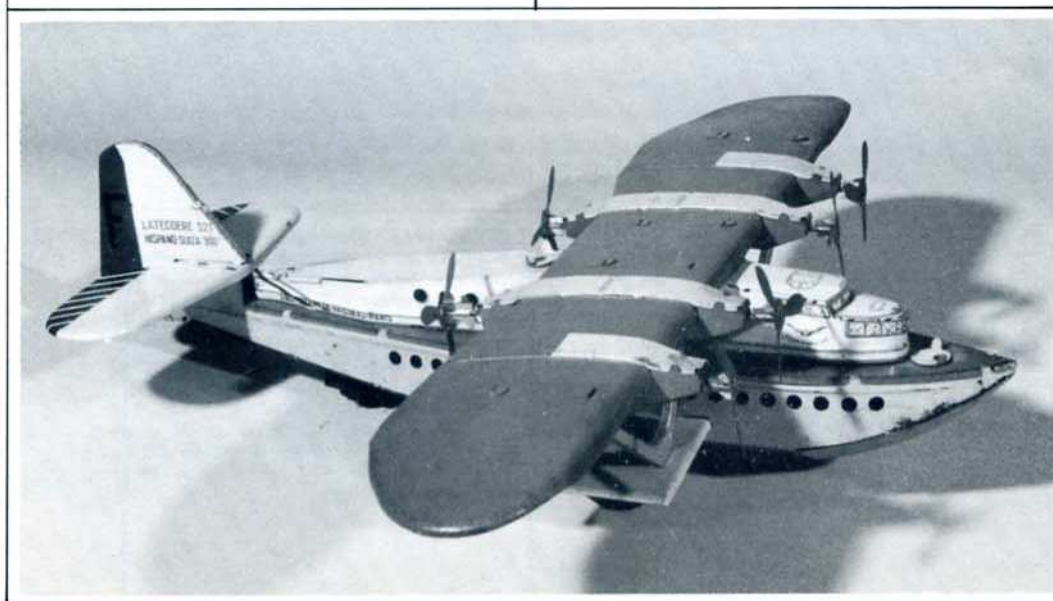
914 **DEWOITINE 338 - 1937** ▲
 Le premier DEWOITINE de série entra en service à Air France au début de l'année 1937, sur la ligne Paris-Marseille. En juin 1938, Air France avait reçu dix D.338. A la fin de l'année, vingt exemplaires étaient en service. Avec ses 11 100 kilos, il transportait de 12 à 22 passagers, à la vitesse de croisière de 260 km/h.
 L'usine MECCANO, dans sa gamme «Dinky Toys», le réalisa en 1938, sous la référence 61 a.



915 **BLOCH 220 - 1937**
 Prévu pour le transport de 16 passagers, et 300 kilos de fret, il fut mis en service en 1937, sur les parcours continentaux. Avec ses 1 660 CV, il volait à 280 km/h sur des étapes de 1 600 kilomètres. Dix sept de ces appareils équipaient la flotte Air France.
 MECCANO, toujours dans sa gamme «Dinky Toys», le réalisa en 1939, sous la référence 64 b.

17

<p>916 SHORT «Empire» - 1937 Il effectua son premier vol en juillet 1936. Il desservait le réseau des lignes impériales vers l'Afrique du Sud, l'Inde et l'Australie. Plus de 38 000 000 de miles furent assurés par ces hydravions. Equipé de 4 moteurs Bristol Pegasus de 910 CV, il transportait 24 passagers de jour et 19 de nuit à 332 km/h de vitesse maximale. C'est MECCANO en Angleterre qui réalisa une miniature du Short Empire dans la gamme des Dinky-Toys.</p>	
<p>917 LATECOERE 521 «Lieutenant de Vaisseau Paris» - 1938 Classé dans la catégorie des hydravions de croisière, cette classe nouvelle de «navires volants», agissait comme de grands navires de surface. Du 23 au 31 août 1938, Henri Guillaumet et ses compagnons réalisèrent la première traversée française de l'Atlantique Nord, reliant Biscarosse à Port-Washington, à 178,500 km/h de vitesse moyenne. Monsieur Louis COUHE, alors directeur d'Air France raconte : «Le 14 juillet, à l'aube, nous sommes prêts. Le météo semble favorable sur la route du Nord ... Nous sommes chargés au maximum, à 42 tonnes. Il nous faut aller prendre le départ très loin dans le port de Washington. 42 tonnes ! mais cela ne fait pas peur à Guillaumet qui décolle son appareil magnifiquement. Nous atteindrons Biscarosse, apportant avec nous le Ruban-Bleu Aérien de l'Atlantique Nord. Voici notre temps : New York - Biscarosse : 28 heures et 30 minutes».</p> <p>Le jouet a été produit à l'époque par la maison C R (Charles Rossignol). Cette belle pièce, en tôle imprimée, restituée correctement le grand hydravion transatlantique. Sa fragilité de construction et son excellent état en font une pièce rare.</p>	<p>918 ▲ SAVOIA MARCHETTI SM 75 - 1938 La vogue des trimoteurs amena «SAVOIA MARCHETTI», en Italie à produire un avion de ligne : le SM 73, en 1930. Il était prévu pour le transport de huit passagers. La version SM 75 produite en 1938 avait une vitesse de croisière de 325 km/h pour un poids total au décollage de 14,5 tonnes. C'est encore la maison italienne «INGAP» qui a réalisé une bonne copie en jouet de ce trimoteur qui, dans sa version SM 79 militaire, sera très redouté de la marine alliée.</p>
<p>919 POTEZ 662 - 1938 Construit à un exemplaire, il fut l'avion commercial le plus rapide du monde, en 1938. Il transportait 12 passagers à 325 km/h. Avec des moteurs Gnome & Rhone, à la place des Renault d'origine, on obtint 385 km/h de croisière et 500 km/h en vitesse de pointe.</p> <p>La Société MECCANO, en France, le fabriqua dans sa gamme «Dinky Toys». Il figurait dans le coffret, réf. 64 de 1939.</p>	



L'aviation commerciale, l'époque des trimoteurs

vitrine

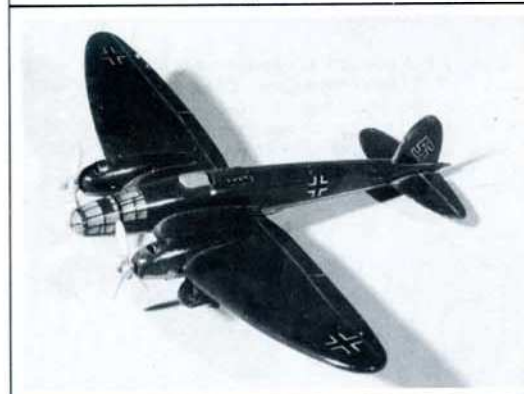
9

18

La Deuxième Guerre Mondiale



1000 **HEINKEL 51 - 1934**
Heinkel produira en 1928 un prototype militaire, cet appareil atteindra la vitesse de 312 km/h, soit 32 km/h de plus que le Bulldog de la R.A.F. mis en service un an après. Pendant les années 30, toute une succession de chasseurs prototypes engendrera le redoutable HE 51. Equipé d'un moteur BMW de 750 CV, il aura une vitesse de pointe de 330 km/h. En 1935, la Luftwaffe renaissante s'équipera en HEINKEL 51, tel que l'escadron JG 1 « Richthofen » à Döberitz.
Le jouet a été fabriqué par TIPP&CO en 1941. Les lignes générales étaient particulièrement réussies. Deux versions monoplan, de couleurs différentes, figuraient dans le catalogue de 1938.



1001 **HEINKEL 111 - 1936**
Le HEINKEL 111 de série, sortit d'usine en octobre 1936. Version bimoteur du HE 70, le premier HE 111, appareil gracieux à ailes et dérives elliptiques, fera sa première apparition un an plus tard, comme avion de ligne civil. Une version bombardier volera secrètement et équipera la Luftwaffe en 1938.
C'est la Sté LEHMANN qui produira cet avion au 1/100ème, version militaire, en peinture de camouflage.

La Deuxième
Guerre
Mondiale
vitrine
10



1002 JUNKERS 87 «Stuka» - 1937
 Réalisé en 1935, et produit en 1937, ce bombardier en piqué, tristement célèbre sera présent sur de nombreux théâtres d'opérations, pendant la Seconde Guerre Mondiale.

Avant la guerre, ce fut la firme allemande DUX qui le fabriqua en tôle emboutie, assemblée à vis.
 En France, la maison J.E.P. (Jouet de Paris) le fabriqua à son tour, après 1945, ayant reçu les matrices de fabrication en dommages de guerre. Le modèle français arborait les cocardes tricolores.



1004 FIAT CR 42 «Falco» - 1938
 Ce biplan de chasse à moteur en étoile vola pour la première fois le 23 mai 1938. Deux ans plus tard, il participa à la campagne de France, et, bien que techniquement dépassé, il donna beaucoup de mal à nos pilotes de chasse.

La firme italienne «INGAP» l'a fabriqué en livrée civile rouge et l'aspect général de l'appareil est très soigné.

1003 MESSERSCHMITT 109 E - 1937
 Conçu en 1935, (BF 109 V-1) le ME 109 de série fut produit en mai 1937. Il fut de loin le principal chasseur de la Luftwaffe. Les derniers 109 produits en Espagne, en 1956, vont clore 21 années de production excédant probablement 35 000 unités. Avec son moteur DB 601 A de 1175 CV, sa vitesse en palier était inférieure à 567 km/h. La version E «Emil» de 1939-40 était par conséquent inférieure au «Spitfire».

La firme allemande DUX fabriqua également une très belle reproduction du ME 109, camouflée, dans le même type de fabrication que le «Stuka».



1005 GRUMMAN GE 23 - 1938
 Le «Tonneau Volant» ! Conçu pour la «Navy» en 1931 et livré en juin 1933 aux unités, la version G 23 fut construite au Canada, en 1937. Une partie de ces G 23 fut exportée aux forces républicaines engagées dans la guerre civile espagnole. En 1938, les forces franquistes en capturèrent huit, qui furent repeints aux couleurs de la «Ejercito del Aire».


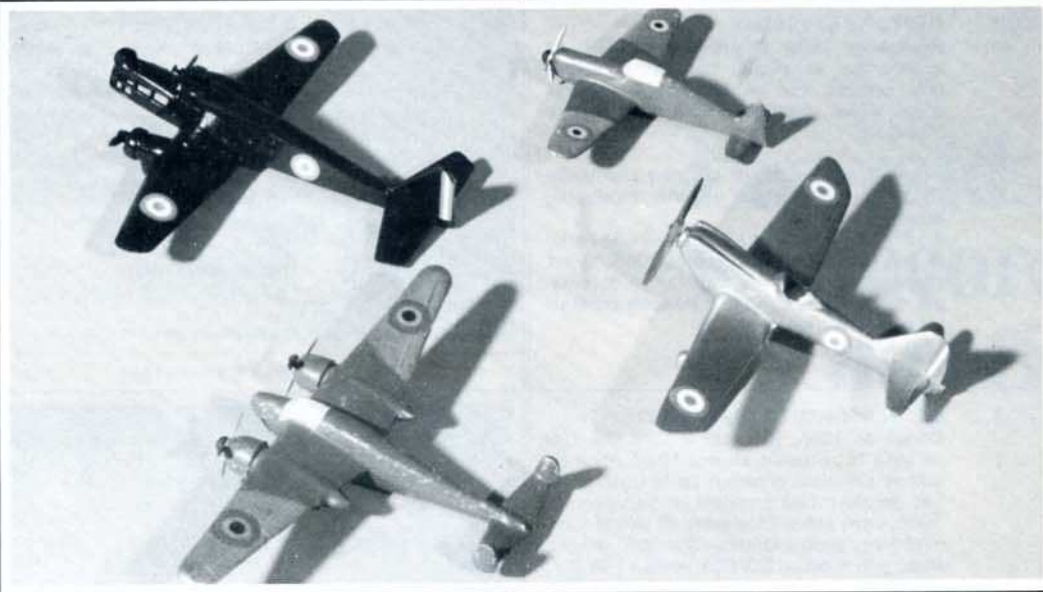
Le jouet reproduit très bien le biplan, dans les couleurs de la guerre civile, et a été fabriqué par «RICO» en Espagne.

La Deuxième
 Guerre
 Mondiale

vitrine

10

La Deuxième
Guerre
Mondiale
vitrine
10

<p>1006 HEINKEL HE 100 - 1938 Le prototype vola le 22 janvier 1938. Le pilote Udet établit un nouveau record du monde en circuit fermé sur 100 km, avec une vitesse de 634,73 km/h. Le 30 mars 1939, Dieterle établit un record du monde de vitesse avec 746,6 km/h. Ce chasseur monoplace, équipé d'un moteur DB de 1175 CV, avait une vitesse maximale de 670 km/h. Douze HE 100 formeront une unité de défense, mais cet excellent appareil n'équipera jamais la «Luftwaffe».</p> <p>Le HEINKEL 100 fut fabriqué par TIPP & CO en Allemagne vers 1938, de manière assez fidèle. ▶</p>	
	
<p>1007 DEWOITINE 500 et 510 - 1939 Issu du programme 1930-32, les premiers DEWOITINE 500 de série entrèrent en service à partir de mai 1935. Au 15 juin 1938 ces 171 avions représentaient 54 % des appareils en ligne. Le 16 août 1939, baptisés «avions de transition», ils étaient encore 132 en unités de première ligne ... avec une vitesse maxi allant de 350 à 390 km/h</p> <p>La maison MIGNOT, fabricant de soldats de plomb, produisit à l'époque le DEWOITINE pour accompagner leurs figurines.</p>	<p>1008 MORANE-SAULNIER 406 - 1939 Au 3 septembre 1939, sur 811 appareils de chasse modernes, 400 MORANE 405/406 étaient en service dans les formations. Avec 860 CV, sa vitesse était de 486 km/h. Très maniable, sa complexité de construction et ses nombreux défauts en faisaient un appareil dépassé face au matériel ennemi. (Le MESSERSCHMITT 109 avec 1100 CV avait une vitesse de 560 km/h).</p> <p>«METALLIX» le réalisa en jouet dans l'esprit des «Dinky Toys» de la Société MEC-CANO.</p>
<p>1009 MARCEL BLOCH M.B. 210 - 1939 Conçu en 1934, pour la marine, ce bombardier bimoteur en version terrestre équipait encore notre aviation, à 268 exemplaires, en 1939. Manquant de puissance, délicat à piloter, il transportait 1000 kilos de bombes à la vitesse de 250 à 300 km/h.</p> <p>Ce petit modèle d'époque, en plomb, de la maison «Au plat d'Étain», nous restitue bien les formes de ce bimoteur de bombardement.</p>	<p>1010 BREGUET 690-693 - 1940 Produit en série en 1939-40, il était le seul avion d'assaut français. L'avion était sain et solide, mais mal adapté à sa tâche. Ce bimoteur avait une vitesse qui, suivant la version, allait de 360 à 480 km/h. Sur 254 appareils construits, pas moins de 47 furent perdus.</p> <p>«METALLIX» l'a réalisé au 1/100ème en métal coulé.</p>



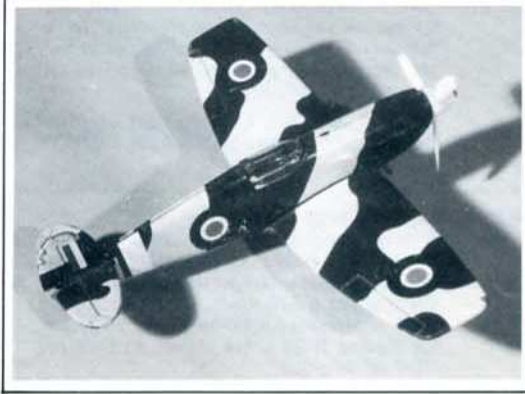
1011 **HAWKER «Hurricane» - 1940**
Le vainqueur de la «Bataille d'Angleterre», avec son moteur Rolls-Royce Merlin de 1030 CV, volait à 520 km/h contre 560 pour le ME 109 allemand. Mais cet appareil confortable, rustique, endurant au combat et très maniable, était en fait un excellent chasseur de première ligne.
Le Portugal équipa son aviation avec cet avion.
Ce HURRICANE fort bien exécuté, a été réalisé par la maison «RICO» en Espagne.



1012 **SIEBEL SI 204 A - 1941**
Ce bimoteur léger de liaison et d'école, vola pour la première fois au début de 1941. Possédant un revêtement travaillant tout métal, il était équipé de moteurs Argus de 360 CV. La Tchécoslovaquie et la France le construisirent pendant l'occupation. La production se poursuivit après 1945 avec le C-103 tchèque et le Martinet français NC 701.
Fabriqué par TIPP&CO en Allemagne à l'époque, les lignes générales du SIEBEL ont été bien réalisées et restituent la version à nez pointu du SI 204 A.



1013 **MACCHI MC 202 «Folgore» - 1941**
Le prototype vola pour la première fois le 10 août 1940, et il fut livré en avril 1941 à la Regia (Armée de l'Air Italienne). Conçu par l'ingénieur Castoldi de la MACCHI, le Folgore (la «Foudre») sera de loin, le plus beau et le meilleur chasseur jamais produit en Italie. Equipé d'un moteur Alfa-Romeo (version sous licence du Daimler Benz 601 A de 12 cylindres inversés en V) de 1175 CV, il avait une vitesse maximale de 600 km/h.
En Italie, la maison «INGAP» a fabriqué une bonne réplique du MACCHI 202 entre 1940 et 1948.







1014 **SUPERMARINE «Spitfire V» - 1941**
Dérivé du «Spitfire I» de 1936, il était équipé d'un moteur de 1140 CV et apparut au printemps 1941. Il fut construit à 6479 exemplaires et fut le meilleur chasseur allié en 1941-42. Sa vitesse était de l'ordre de 600 à 660 km/h. Lorsque l'on veut savoir si le «Spitfire» a été le plus grand chasseur, il faut préciser d'abord de quel modèle on parle. Il y eut 24 versions principales.
Ce jouet anglais en tôle nous offre une version «V» du «Spitfire» avec ses ailes rognées qui permettaient l'attaque au sol.

1015 **BREWSTER F2-A3 - 1941**
Equipant la marine des Etats-Unis, en 1939, avec un moteur de 1200 CV, sa vitesse de croisière était de 258 km/h. Présent sur les théâtres d'opérations, en Europe et dans le Pacifique, ce «tonneau» deviendra un vrai cercueil pour ses pilotes.
La maison «HUBLEY» aux Etats-Unis a réalisé un petit modèle en métal coulé de ce chasseur si trapu !

La Deuxième
Guerre
Mondiale
vitrine
10

22

La Deuxième
Guerre
Mondiale
vitrine
10

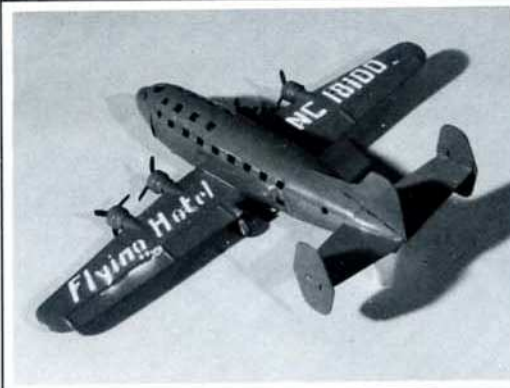
	<p>1016 CURTISS P-40 B - 1941 Le prototype vola dès 1938. Avec le moteur Allison de 1200 CV, il avait une vitesse maximale de 548 km/h. Le Groupe des Volontaires Américains de Chennault s'opposera efficacement aux Japonais, en Chine à Kunming, en janvier 1942. C'est l'un de ces P-40 «Flying Tiger» que la maison HUBLEY a reproduit très soigneusement, aux Etats-Unis.</p>
	<p>1017 LOCKHEED P 38 «Lightning» - 1941 Réalisé en 1939, le premier avion de combat valable fut livré en août 1941. Ses deux moteurs Allison de 1150 CV lui permettaient une vitesse de l'ordre de 630 km/h. Dans le ciel, le «Lightning» était calme, stable, indulgent et extrêmement agréable. C'est «HUBLEY» aux Etats-Unis qui en a fait un jouet en métal coulé, très bien réalisé.</p>
	<p>1018 BELL P 59 «Airacomet» - 1942 Réalisé en 1942, il fut le premier appareil à réaction américain. Il resta au stade de pré-série. Avec ses deux réacteurs de 750 kilos de poussée, il avait une vitesse de croisière de 600 km/h. «HUBLEY» a produit également ce prototype en jouet, de manière très réaliste.</p>
	<p>1019 REPUBLIC P 47 «Thunderbolt» - 1944 Conçu en 1940, ce vrai pur sang fut livré en juin 1942. Chasseur de grande valeur, la version P 47 M, avec un moteur de 2800 CV, volait à 756 km/h, en 1944. «HUBLEY» l'a également reproduit en jouet, avec quelques erreurs dans la ligne, mais l'aspect de monstre puissant a été bien rendu.</p>
	<p>1020 MESSERSCHMITT 262 «Schwalbe» - 1944 Premier chasseur à réaction opérationnel du monde, le ME 262, avec ses deux réacteurs Jumo 004B de 900 kilos de poussée atteignait une vitesse maximale de 870 km/h. Conçu en 1938-39, dessiné en 1940, il fit son premier vol le 18 juillet 1942. Livré en avril 1944 à un groupe d'essai, il équipa le kommando Novotny en octobre 1944. Très maniable en vol, techniquement en avance sur tous les essais alliés, ce remarquable chasseur, même aujourd'hui, est resté de ligne moderne. 1453 exemplaires furent construits. Ce petit ME 262 en métal est un jouet relativement récent, fabriqué par LINTOY en Chine.</p>
	<p>1021 BOEING B-29 - 1945 Il fit son premier vol en septembre 1942 et sa première mission en juin 1944. Avec ses quatre moteurs Wright Cyclone de 2200 CV il volait à 575 km/h. Il est l'auteur des raids atomiques sur Hiroshima et Nagasaki. Le Boeing B-29 a été réalisé en bois par TOB en Belgique.</p>

Les prototypes, l'aviation commerciale après 1945, l'Espace



1100 **BOEING 377 «Stratocruiser» - 1947**
Directement issu du B 29 Superforteresse, ce quadrimoteur, au confort très avancé, transportait 60 passagers à 500 km/h. Le 3 juin 1949, la Pan American Airways mettait en service le B 377, sur l'Atlantique Nord.

La maison allemande «GAMMA» l'a réalisé en tôle imprimée aux couleurs de la compagnie américaine P.A.A. ; des feux de position s'allumaient pour animer le modèle.







1101 **DOUGLAS DC 4 prototype - 1947**
Ce jouet américain fabriqué par WYANDOTTE TOYS, reproduit le prototype du Douglas DC 4, qui comportait donc plusieurs dérives.







Les prototypes,
l'aviation
commerciale
après 1945,
l'Espace

vitrine
11

24

Les prototypes,
l'aviation
commerciale
après 1945,
l'Espace
vitrine
11

	
<p>1102 DE HAVILAND «Comet» - 1949 Premier appareil commercial mis en service dans le monde, le COMET transportait 44 passagers, à la vitesse de croisière de 750 km/h. La maison française J.E.P. l'a réalisé en jouet, dans les années 1950-55, aux couleurs de la compagnie Air France.</p>	<p>1103 LEDUC 010 - 1949 Cet appareil expérimental à statoréacteur fit son premier essai de vol autonome, le 21 avril 1949. Des vitesses de l'ordre de Mach 2,5 furent atteintes en 1956. Le 15 février 1958, le Secrétaire d'Etat à l'Air, arrêta les essais de ce prototype exceptionnel, pour insuffisance de crédits. Les Etablissements SOLIDO réalisèrent une petite reproduction au 1/150ème.</p>
<p>1104 DOUGLAS DC 6B - 1951 Développement du DC 4, le DC 6B équipa de nombreuses compagnies aériennes, dont Air France. «ARNOLD», en Allemagne, l'a produit en jouet aux couleurs de la compagnie hollandaise K.L.M.</p>	
	
<p>1105 MYSTERE MD 452 et IIC - 1951 Le «MYSTERE» effectua son premier vol le 23 février 1951. En octobre 1954, la version IIC était produite. En juillet 1955, il était livré à l'unité 1/40 «Paris». Il avait une vitesse de l'ordre de 1000 km/h. En France, «MECCAIVION» l'a produit en jouet démontable, avec un train d'atterrissage à roues caoutchoutées.</p>	<p>1106 CONSTELLATION «Super G» - 1953 Le Super CONSTELLATION transportait de 48 à 88 passagers, suivant l'aménagement. Sa vitesse de croisière était de 470 km/h. Il devait assurer toutes les lignes intercontinentales, avec un confort encore jamais atteint. «JOUSTRA» en France, l'a réalisé en tôle imprimée, très fidèlement. Un système de télécommande permettait de le faire évoluer au sol.</p>

	<p>1107 VICKERS «Viscount» - 1953 Il fut incontestablement l'une des plus belles réussites de l'industrie aéronautique mondiale. Il transportait de 40 à 49 passagers, à 480 km/h de croisière. «SCHUCO», en Allemagne, l'a réalisé en tôle imprimée, aux couleurs de la compagnie anglaise BOAC. Un système de feux de position à éclats animait le modèle.</p>
	<p>1108 SE 210 «CARAVELLE» - 1955 Etudié en 1951, par Sud Aviation, il fut mis en service en mai 1959. Il transportait de 64 à 89 passagers, à 800 km/h de croisière. «CARAVELLE» est toujours en service, à l'heure actuelle. Ici, un jouet japonais «ALPS» nous montre «CARAVELLE» aux couleurs de la compagnie américaine United.</p>
	<p>1109 TU 104 - 1956 Le TU 104 (Camel) dont le prototype fut connu en Occident au cours de 1956, équipa l'Aeroflot. D'un poids de 70 tonnes, il transportait 50 passagers à 880 km/h. Ce jouet soviétique reproduit avec fidélité le véritable appareil.</p>
	<p>1110 TRIDENT I - II et III SO 9000 à propulsion mixte - 1956 Etudié dès 1949, il effectua son premier vol le 2 mars 1953 à Melun-Villaroche, piloté par Jacques Guignard. Le «TRIDENT II» avait une vitesse de l'ordre de Mach 1,7 à Mach 2. Le 15 Avril 1959 verra l'arrêt définitif du programme pour absence de crédit. C'est «SOLIDO» en France qui a reproduit en jouet un TRIDENT en métal coulé au 1/150ème.</p>
	<p>1111 SIKORSKY S 58 - 1957 Le 1er mars 1957, l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux devient le premier héliport de Paris et s'ouvre au trafic des hélicoptères SIKORSKY S 58 de la compagnie Sabena, sur la ligne Paris-Bruxelles. «ALPS» au Japon, a fabriqué avec réalisme cet hélicoptère de transport commercial.</p>
	<p>1112 BOEING 707 - 1960 Ce quadrimoteur de 141 tonnes peut transporter de 110 à 162 passagers à 970 km/h. Il est en service sur les lignes intercontinentales. Ce jouet japonais, de marque non identifiée, a été réalisé aux couleurs de la compagnie SAS. Il est équipé d'un dispositif sonore de bruit de réacteur, de phares d'atterrissages éclairants et d'un train rentrant.</p>
	<p>1113 SUPERMARINE «Spitfire II» et MESSERSCHMITT 109 E - 1970 Pour l'anniversaire de «The Battle of Britain», MECCANO, en Angleterre, réalisa deux belles reproductions en métal moulé de ces deux célèbres chasseurs de la Seconde Guerre Mondiale.</p>

Les prototypes,
l'aviation
commerciale
après 1945,
l'Espace

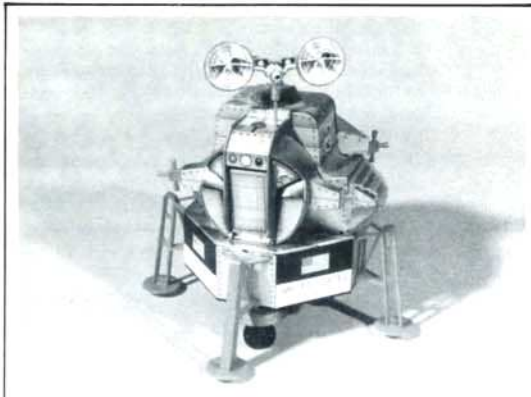
vitrine

11

Les prototypes, l'aviation commerciale après 1945, l'Espace

vitrine

11

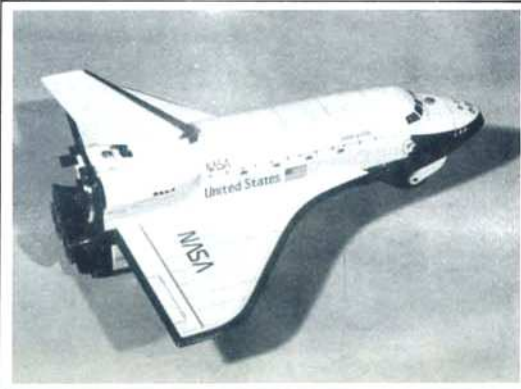


1116 NASA «LM» - 1969
C'est le module lunaire des missions «Apollo», véhiculé par des fusées de type «Saturn». Ce sera la «navette cosmique» qui permettra de se poser sur la Lune le 21 juillet 1969.

Le jouet a été fabriqué récemment au Japon. Il évoque bien l'aspect de l'engin. La fabrication en tôle imprimée reste dans l'esprit des jouets plus anciens des années 1925-30. Les visages des cosmonautes ont été reproduits sur les hublots. Une partie du relief est en trompe-l'oeil et certains éléments ont été réalisés en plastique.

1115 CONCORDE - 1976
Ce supersonique franco-britannique, mis en service en 1976, transporte 100 passagers à 2 200 km/h. Avec lui, aucun point du monde n'est éloigné de plus de 12 h. Les Etablissements «JOUSTRA» ont réalisé un «CONCORDE», équipé d'un moteur à friction et d'un nez de fuselage mobile.

1117 NASA «Navette Spatiale» - 1979
L'année 1980 verra le début de l'utilisation de la «Navette» pour des vols réguliers entre la Terre et les engins sur orbite. La «Navette» décolle comme une fusée, manoeuvre en orbite terrestre et atterrit comme un avion. Elle entrera dans l'atmosphère à 28 000 km/h et se posera à 333 km/h.
C'est la marque japonaise T M qui vient de la produire en jouet. La réalisation en tôle imprimée est d'une grande finesse.



Les collectionneurs sont toujours à la recherche de nouvelles pièces. Si vous en avez dans vos greniers ou si vous en connaissez chez un parent ou un ami, ils vous remercient à l'avance des informations que vous pourrez leur donner :

M. Macaire - Tél. 522 05 07

Photos : Jean Cassan
Maquette : Yannick Ménager
Textes : Jean Munon
Imprimerie Spéciale ADP
Réalisation : Editions-Communication DG R EC
Dépôt légal n° 7917 - Décembre 1979