

n° 29

J2 eunes

Jeudi 18 juillet 1968



**TELECOMMANDÉ,
Il ne quitte pas
le sol,
Mais le ciel
est à lui.**

Photo MERCADOU.

Page 20

FAIRE LES VALISES

par P. Cuvier

ETES-VOUS AU COURANT ?

- Les derniers mois nous ont donné plusieurs disques de qualité. D'Aretha Franklin à Aldo Ciccolini, les grands interprètes servent aussi bien la musique de jazz que celle d'Albeniz. Et si vous aimez le bon folklore, les ballets occitans ne devraient pas vous déplaire. Pages 4-5.

- Le livre de Bernard Clavel, « Victoire au Mans » est un bon reportage sur les 24 heures. Une course unique au monde ; mais d'un circuit à l'autre, les angoisses et les espoirs, les enthousiasmes et les découragements des coureurs, de leurs femmes et des mécaniciens sont les mêmes.

CONNASSEZ-VOUS ?

- Nounours, ce brillant élève de l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers, construit des modèles réduits d'avion. Page 20.

- Le « Trimaran » de Tabarly : la vitesse, et peut-être le record, c'est le bateau mystère. Page 24.

VOUS FAITES, VOUS PENSEZ

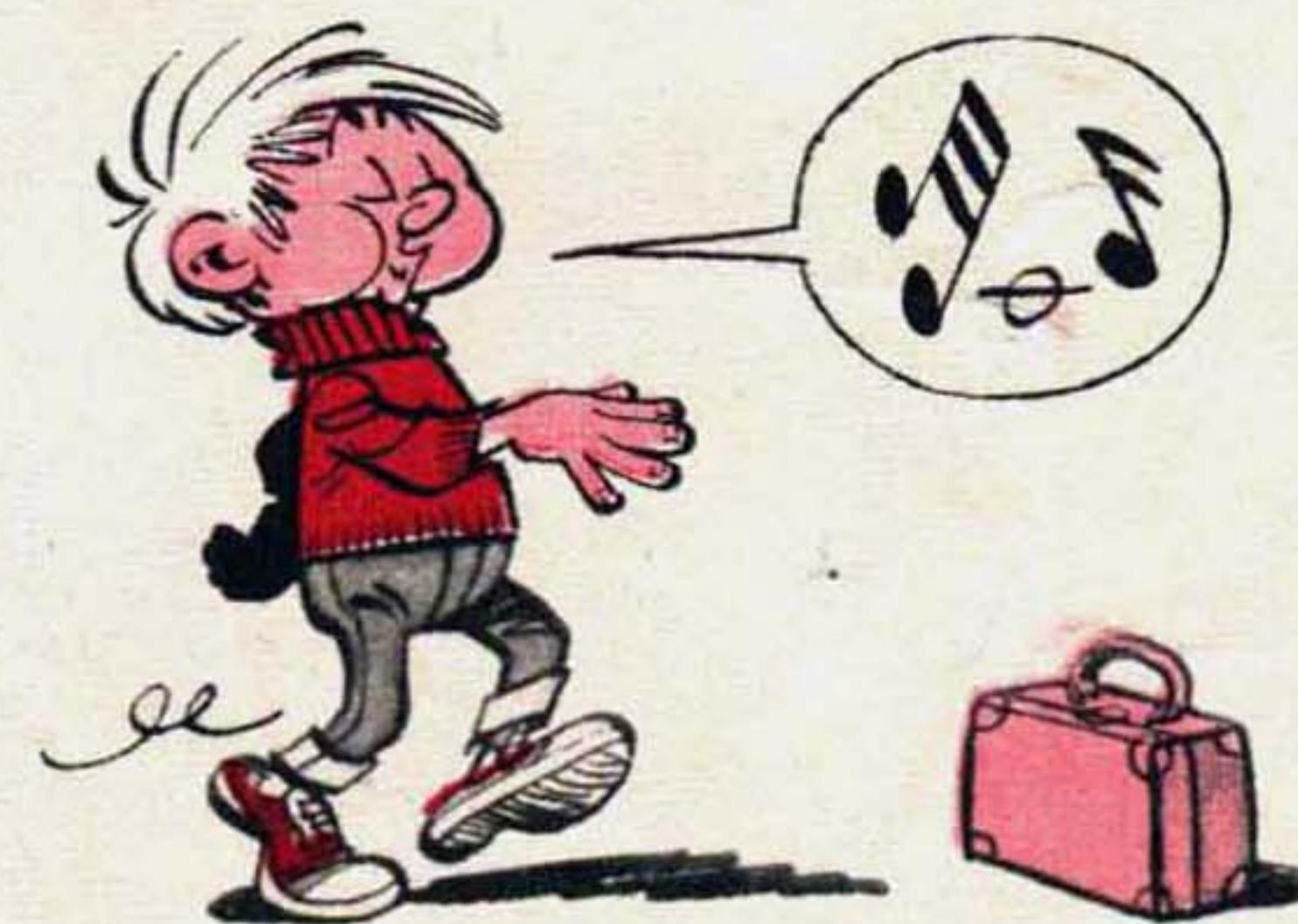
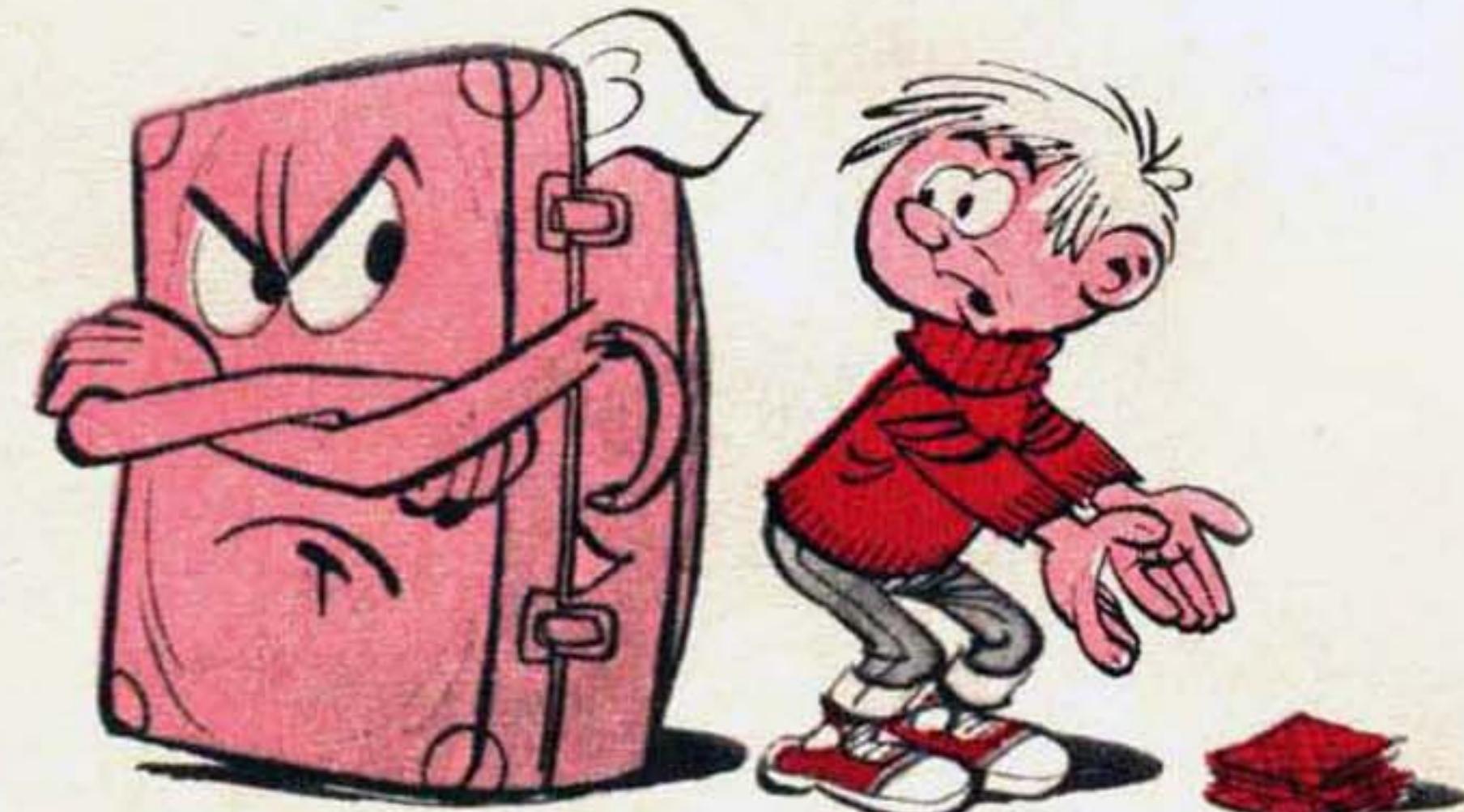
- Le sauvetage du « Projet Artémis » : il est bien parti, ce sauvetage mais ne nous quitte pas en chemin. Le « Projet Artémis » dépend de votre persévérance. Page 17.

- Le Silence : ce n'est pas l'absence de chahut, encore moins la sieste prolongée, mais un temps de réflexion au milieu de vacances bien remplies. Page 32.



Ah ! Faire les valises, ça sent déjà bon les vacances ! Mais pour les valises, qui elles dormaient bien tranquilles dans leur placard, c'est le travail qui commence. Et elles ne se laissent pas toujours faire, les valises !...

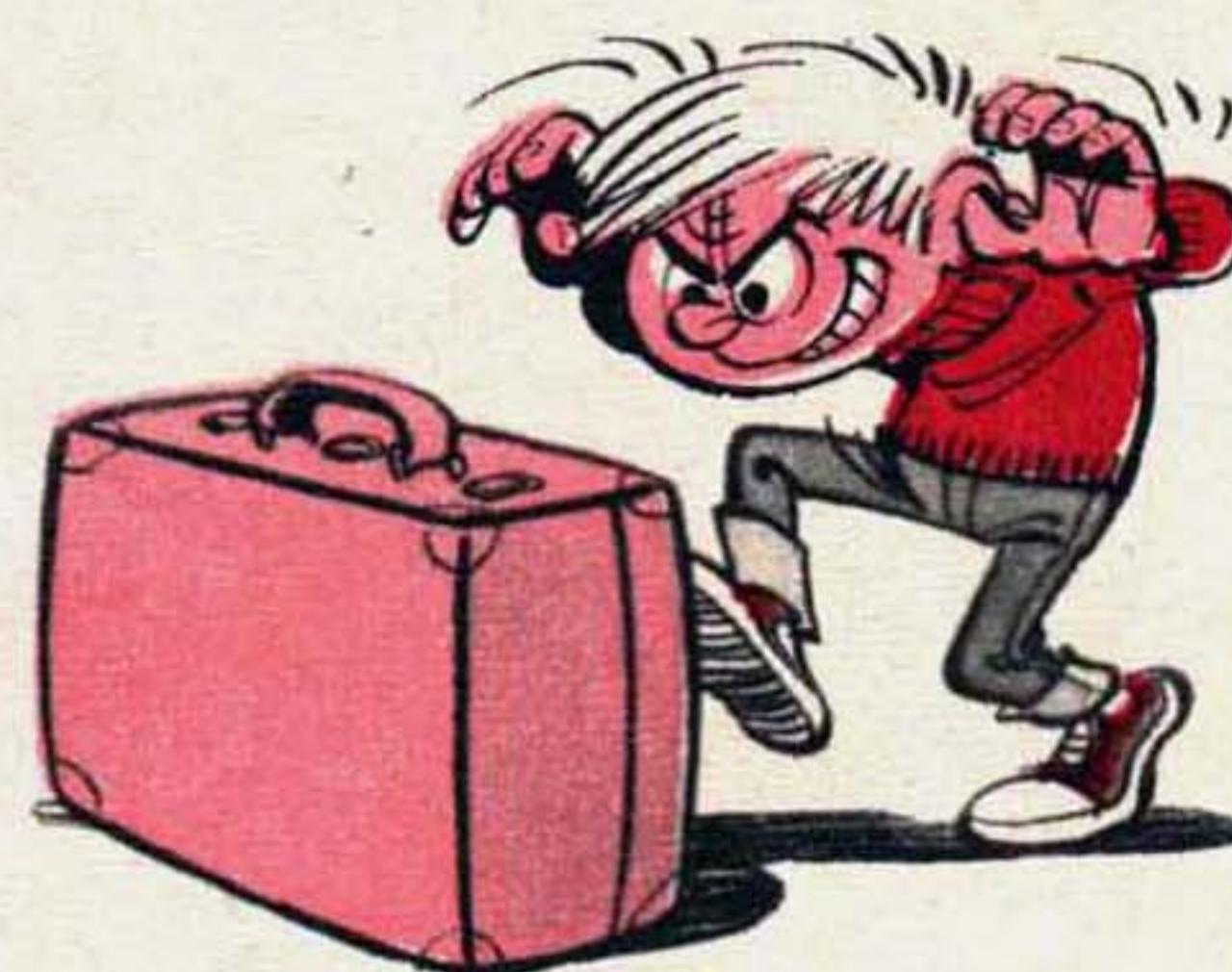
D'abord, sachez que, quelles que soient sa contenance et votre obstination, une valise refusera toujours d'accepter la totalité de ce que vous comptez y ranger. (Demandez à vos mamans !)



N'oubliez jamais qu'une petite valise n'est pas forcément une valise légère.



Moi, j'ai aussi un sac pour emporter mes devoirs de vacances. Il est bon d'avoir un "bagage intellectuel". Dans le train, je le mets dans le porte-bagage, mais je ne m'assieds pas en face, car aux arrêts... Zouitttt... BOUM!



Prenez garde aux valises fermées : quelquefois, elles sont vides !



Nous avions une malle qui venait de Nouakchott. C'était une "malle maure". Nous étions seuls à en posséder une semblable. C'était vraiment une "malle maison". Un jour, nous l'avons égarée. Ce fut une "malle plaquée".



...Et honni soit qui MALLE y pense !

Le monde et vous...



FUSEES : LES DEUX PREMIERS MISSILES BALISTIQUES FRANCAIS

Les deux premiers lancements de fusées à longue portée ont eu lieu il y a près de 10 jours au centre d'essais des Landes.

Le premier missile a été tiré d'une rampe de surface. Mis au point par la S.E.R.E.B. (Société pour l'Etude et la Réalisation d'Engins Balistiques) pour le compte de la Marine Nationale, il doit équiper le sous-marin atomique français « Le Redoutable ».

Le deuxième missile est parti d'un silo expérimental enterré. Composé d'un étage de 10 tonnes de propergol solide surmonté d'un second étage identique, cette fusée avait une portée de plus de 2.000 km. Pour la première fois au cours de ces essais, le bâtiment « réceptacle » de la Marine Nationale le « Henri-Poincaré » a été utilisé au large des Açores pour suivre les trajectoires.

Dans leurs filets posés à la pointe du Cap Saint-Hospice, à Saint-Jean-Cap-Ferrat, deux marins-pêcheurs niçois ont capturé l'autre semaine une sortue noire de 300 kg.

La foudre, l'autre samedi a tué l'un des plus brillants officiers de l'Ecole de Haute montagne de Chamonix : Jacques Vatte d'Osia, âgé de 28 ans seulement...

Deux Anglais ont donné du souci, vendredi 4 et samedi 5 juillet, aux gardes côtes français : ils ont réussi à traverser la Manche en pédalo (17 h 37 minutes !) alors que tout le monde les croyait bel et bien noyés !



A.F.P.

JO SCHLESSER avant l'entraînement sur le circuit des Essarts de Rouen. Il est volant de la voiture dans laquelle il va trouver la mort. C'est une HONDA F-1, 8 cylindres refroidis par air et châssis en alliage léger de magnésium, dont le moteur de 430 CV propulse le véhicule à plus de 360 km/heure.

COURSE : JO SCHLESSER SE TUE

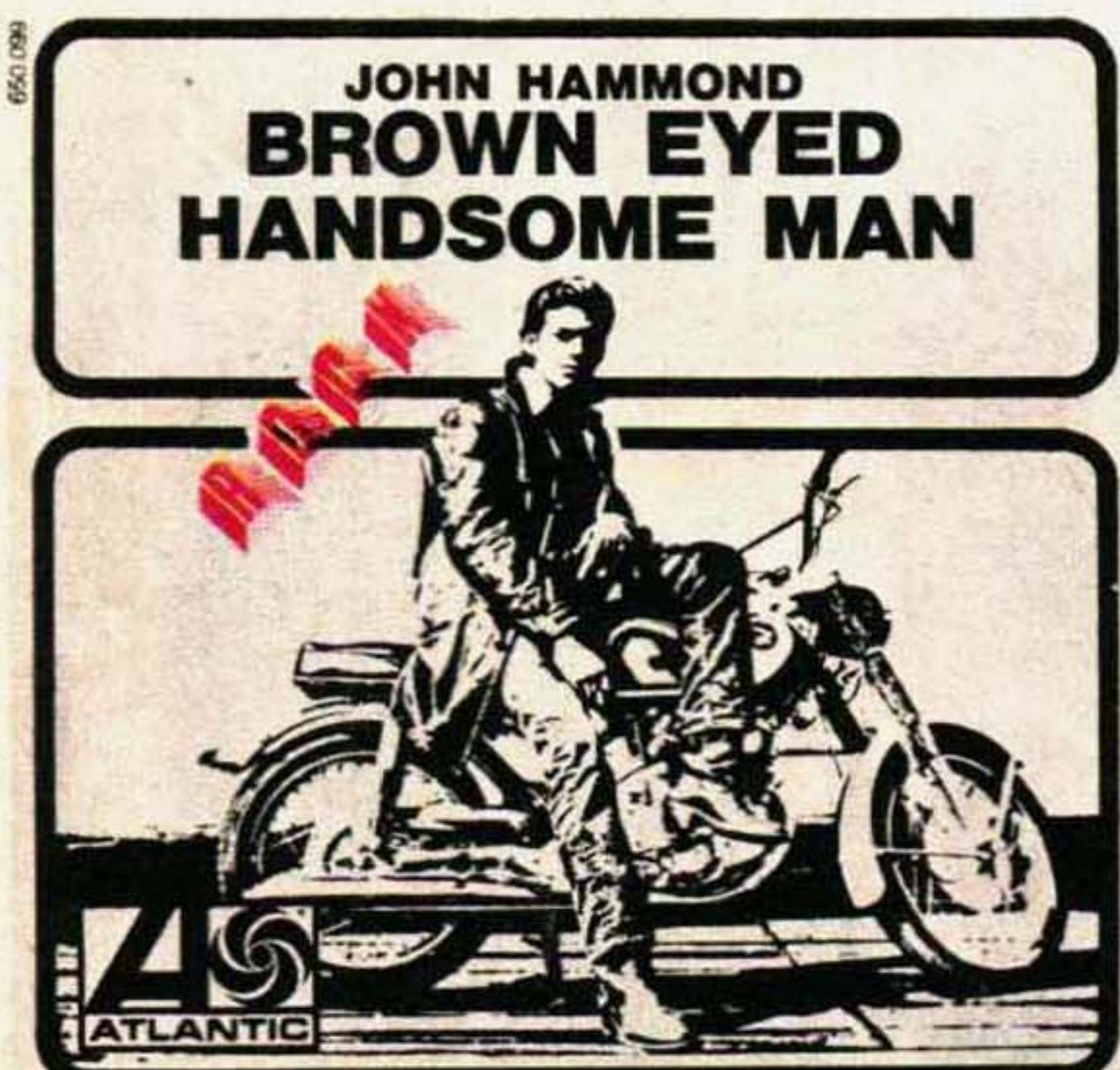
Jo Schlesser, 40 ans, un des meilleurs pilotes automobile français, s'est tué l'autre semaine sur le circuit des Essarts, près de Rouen, au volant d'une « Honda » formule I.

Depuis 1963, il avait battu les pilotes anglais en Formule Junior, à Clermont-Ferrand, Schlesser s'était classé comme l'un des premiers pilotes européens. Malheureusement, sa grande classe n'a pas connu le couronnement attendu. La « Honda » formule I qu'il pilotait à Rouen était son premier essai dans cette catégorie. A bord du bolide, qui a dérapé sous la pluie, les spectateurs attendaient pour cette course un temps record.

La France a perdu un grand pilote, c'est le quatrième coureur à avoir trouvé la mort en course cette année !

DISQUES

La selection
de
B. PEYREGNE



HERBERT LEONARD

C'est la grande révélation de ces derniers mois. Chez Philips, on assure qu'« un nouveau Johnny Hallyday » vient de nous être donné... Herbert Léonard, effectivement, possède une personnalité indiscutable, un « sens du métier » rare et la volonté nécessaire pour devenir un « grand » de la chanson. Ses premiers enregistrements ont battu tous les records des dernières semaines. C'est sûr : il ira loin... Vous pourrez faire connaissance avec lui en vous procurant ce 45 t. simple dont le prix est à la portée du modeste budget de bien des « J2 ». Il y chante deux de ses grands succès : « Quelque chose tient mon



coeur » et « J'ai l'amour dans les mains ».

(45 t. simple Mercury No 154 617)

GEORGETTE LEMAIRE

En mars dernier, sur la scène de l'Olympia, Georgette Lemaire a surpris tout le monde par la grande qualité de son tour de chant. Accompagnée par l'orchestre de Jacques Denjean, elle nous chante là quatre chansons qui y reçurent un accueil enthousiaste : « Si tu me disais », « On dégringole », « Tant de joies » et « A deux, nous deux », adaptation par J. Demarny de « Bye bye my love ». C'est un disque bien agréable...

(45 t. Philips 437 416).

DICK RIVERS

Voilà, à mon avis, l'un des meilleurs enregistrements de notre ami Dick. Abandonnant tout ce qui était un peu excessif, à ses débuts, dans ses interprétations, il chante quatre chansons bien faites, intelligentes, sympathiques et qui « collent » merveilleusement à sa personnalité :

« Le Charlatan », « Personne ne m'aime », « L'Enfant et la guitare », « J'en ai assez ». Je suis certain que vous les aimerez...

(45 t. Pathé EG 1066).

JOHN HAMMOND

Ce 45 t. simple plaira aux amateurs de rythme, à ceux qui ont gardé la passion du rock... John Hammond interprète « Brown eyed handsome man », de Chuck Berry et « Cross cut saw », de Sanders, Moss, Walker, Ingram, Ford et Person (Ouf !). Deux morceaux fort courts (un peu plus de deux minutes), mais survolés à souhait...

(45 t. simple Atlantic/Barclay 650 099).

HERMAN'S HERMITS

Ils poursuivent allégrement leur carrière fulgurante... Sur ce 45 t. simple, vous trouverez deux morceaux de qualité, copieusement imprégnés du style rythmique d'Outre-Manche : « The London Look » et « Sleepy Joe ». L'interprétation est intelligente, avec un agréable équilibre entre rythme et harmonie. Vous aimerez.

(45 t. simple Colombia CF 139).



UDO JURGENS

Ce chanteur allemand a été révélé au grand public par le Prix de l'Eurovision. En 1964, avec « Warum, Sag Warum », il ne gagna pas le Grand Prix, mais remporta un succès qui le hissa parmi les grandes vedettes internationales. Les contrats qui lui furent alors proposés lui amenèrent un tel volume de travail qu'il fut victime d'une attaque de paralysie due au surmenage. Courageusement, il reprit la lutte. Et se retrouva de nouveau devant les caméras de l'Eurovision, l'an dernier, à Luxembourg. Avec « Mercie Chérie », cette fois, il gagnait... Et il s'imposait définitivement comme une vedette de premier plan. Sur ce 33 t. 30 cm, c'est un véritable tour de chant que nous trouvons : 14 titres au total, dont Udo Jurgens a signé, pour plus de la moitié d'entre eux, la musique ou l'arrangement. Cela va de « Sommertraum » au grand succès des Beatles, « Yesterday », en passant par « Johnny Boy », « The house of the rising sun », « Maria », « Was ich dir sagen will », etc...

(33 t. 30 cm Voix de son Maître 340 675. Ce qui est enregistré en gravure universelle).

LES FRÈRES JACQUES

Cet enregistrement est, à mon avis, l'un des plus savoureux qui soient sortis des presses au cours des derniers mois. Ces artistes vraiment complets que sont les Frères Jacques, à la fois mimes et chanteurs, étaient un peu tombés dans l'oubli après avoir, des années durant, connu des succès triomphants (« La Saint-Médard », « La queue du chat », etc...). Ils nous reviennent, avec un 30 cm entier consacré à de vieilles, très vieilles chansons françaises, qu'ils interprètent avec un rare talent. On y trouve « A la claire fontaine », « V'là l'bon vent », « Avions reçu commandement », « Pique la baleine » et un savoureux cocktail d'autres refrains populaires presque oubliés, chansons de noces campagnardes, ballades qu'on chantait le soir à la veillée ou chansons de marins que les bordées scandalisaient dans les haubans pour se donner du courage. A une petite exception près, ces chansons conviennent tout à fait aux « J2 ». C'est, en tout cas, un très beau disque.

(33 t. 30 cm Philips 844 836. Gravure universelle).

ARETHA FRANKLIN

Cette grande Dame du « Rythm and Blues » a fait récemment à Paris un passage triomphal. Vous pourrez, à l'écoute de ce 30 cm, avoir une idée assez exacte des diverses facettes de son grand talent. Sur une face, six chansons de rythme rapide : « Since you've been gone », « Niki hoeky », « Comme back Baby », etc... Sur l'autre face, cinq chansons lentes absolument irresistibles : « People get ready », « Night life », Going down slow », etc... Un modèle du genre...

(33 t. 30 cm Atlantic/Barclay 902 033. Gravure universelle).

"BALLETS OCCITANS"

DE TOULOUSE

Aux amateurs de folklore, à ceux qui habitent le Sud-Ouest ou qui, à l'occasion des vacances, ont eu l'occasion de se prendre à son charme, je recommande chaleureusement le dernier enregistrement de « Chants et danses des pays de langue d'Oc » par les Ballets Occitans de Toulouse. Douze airs traditionnels de Guyenne, de Rouergue, de Haute-Auvergne, de Béar, de Quercy..., interprétés dans un grand respect d'authenticité. C'est excellent.

(33 t. 30 cm Atlantic/Barclay 902 033. universelle).

ALDO CICCOLINI

Un récent reportage auprès de ce grand pianiste m'a donné l'occasion d'écouter cet enregistrement que tous les amateurs de musique classique (et même ceux qui ne croient pas l'être, certainement !) dégusteront avec délice. Isaac Albéniz fut l'un des plus remarquables compositeurs espagnols. Son chef d'œuvre est « Ibéria », qu'Aldo Ciccolini a intégralement enregistré en deux 30 cm. Si vous ne pouvez vous offrir les deux, il vous suffira d'acquérir le premier, qui contient des morceaux vraiment remarquables : « El puerto », « Fête-Dieu à Séville », « Rondena », « Almeria », etc... C'est un enchantement de rythme, de couleur, de poésie...

(33 t. 30 cm Columbia 1085).

Elisabeth Taylor vient de réaliser de solides placements : à Londres elle s'est offert un tableau de Mouet pour 50.000 livres (600.000 F).

L'autoroute qui doit relier les rivieres française et italienne se construit : neuf viaducs et sept tunnels sont nécessaires pour les 10 derniers kilomètres du tronçon terminal : Roquebrune-Cap Martin. Toute sera fini fin 1969.

La marine indienne vient de recevoir son premier sous-marin de l'U.R.S.S. Elle en a commandé trois en tout.

Les chauffeurs de taxi d'Alger, qui sont un millier, ont protesté l'autre jour contre le projet de port d'un uniforme.

ESPACE : LE PREMIER SATELLITE DE RADIO-ASTRONOMIE

Le premier satellite de radioastronomie est américain. Il a été lancé de la base de Vandenberg à l'aide d'une fusée Delta améliorée.

Cet engin, le « R.A.E.-A » gravite sur une orbite de 5.970 km de diamètre et capte tous les signaux radio de faible fréquence provenant de l'espace. Ces signaux ne sont généralement pas captés sur terre, car l'ionosphère les réfléchit.

Pour l'enregistrement, quatre antennes de 135 mètres chacune, sont déployées. Elles dessinent dans l'espace un « X » gigantesque qui va permettre la localisation exacte des émissions.

1er JUILLET 1968 L'EUROPE SANS DOUANE ?

C'EST une date importante, attendue depuis plus de dix ans par tous les Européens, elle marque la naissance de la petite Europe.

La question que vous vous posez tous est sans doute : « Si je vais en Allemagne, est-ce que je verrai encore des postes-frontière ? »

Bien sûr, si la douane est supprimée, les frontières existent toujours. Mais les contrôles seront très simplifiés. N'oublie pas cependant qu'il faut avoir des papiers d'identité pour prouver que l'on est bien « citoyen d'un pays de la Petite Europe »... et que si tu n'es pas avec tes parents, tu dois avoir leur autorisation écrite de passer la frontière.

Mais le 1^{er} juillet est une date importante parce que : depuis des années, les Six travaillent à la suppression de leurs douanes et bien des taxes avaient été supprimées déjà : mais le 1^{er} juillet est le jour officiel de leur suppression à toutes. Par ailleurs, comme nous l'avons vu, tout n'est pas encore parfaitement au point... Il reste la question de la T.V.A...



Les Renault ont dominé le rallye Shell qui s'est déroulé aux Philippines. Pourtant une émotion assez vive s'était emparée des concurrents et des organisateurs lorsqu'un des volcans du pays, le MAYON, était entré en éruption. Fort heureusement, le rallye put se faire dans de bonnes conditions et voir la victoire toutes catégories d'une 'R 8 Gordini. (Photo Renault).



KEYSTONE

Et puis, il faut savoir que dans certaines industries, la concurrence sera très dure, l'année sera donc difficile pour beaucoup en dépit des avantages que le Marché Commun apportera dans d'autres secteurs. Ceci explique que le 1^{er} juillet 1968 ne peut être qu'une étape dans la construction de l'Europe, mais c'est une étape importante qui, à ce titre, figurera sans doute dans les prochains manuels d'Histoire.

Après le terrible accident des Essarts et avec les centaines d'accidents qui se produisent chaque week-end sur les routes, la Sécurité routière multiplie les exercices pratiques de secours aux blessés. Ici au cours d'une séance d'entraînement, un automobiliste tente d'éteindre à l'aide d'un extincteur (que chacun devrait avoir dans sa voiture) un début d'incendie. (A.F.P.)



PAUL VI AUX PRÊTRES : VOUS N'ETES PAS DES SOLITAIRES

UNE messe concélébrée en latin sur le parvis de Saint-Pierre de Rome a clôturé l'année de la Foi. A la fin, Paul VI s'est adressé aux prêtres du monde entier qui sont aux services des hommes et de la Foi.

Il a exprimé son admiration pour tous les prêtres qui, en silence, trouvent la joie dans leur ministère. Mais, il a aussi évoqué l'inquiétude et l'incertitude de certains. Il leur demande de se souvenir que le prêtre sera toujours dans une situation incompréhensible pour ceux qui n'ont pas la Foi.

Le sacerdoce du prêtre a trois dimensions :

- le prêtre est à la fois l'homme de Dieu et en même temps l'homme au service de la communauté,

- le prêtre est un homme de prière, il est un exemple de vie donnée,

- le prêtre n'est pas solitaire, il est lié à l'Eglise universelle, au diocèse, à la paroisse.

Paul VI conclut en invitant les prêtres à aimer l'Eglise jusque « dans ses limites et dans ses défauts ». « C'est l'Eglise ,dit-il, qui sauvera le monde, l'Eglise qui est la même aujourd'hui et hier et demain et qui trouve toujours, guidée par l'esprit et aidée par tous ses enfants, la force de se renouveler et de se rajeunir, de donner une réponse nouvelle aux besoins toujours nouveaux.

LE CREDO

A cette même occasion, le Pape a rappelé très clairement quelles sont les vérités que tout catholique doit croire. Ces vérités, vous les retrouverez chaque dimanche dans le « Credo » récité au cours de la messe.

C'est un Credo qui n'est pas un nouveau Credo, car au contraire, il nous vient des premiers chrétiens. Il est plus court que celui que nous disons actuellement et s'il vous arrive de réciter votre prière du matin vous le reconnaîtrez.

Apprenez-le vite : il est indispensable à tous les chrétiens pour toute la vie.

Je crois en Dieu, le père tout-puissant, créateur du ciel et de la terre et en Jésus-Christ son fils unique, notre Seigneur, qui a été conçu du Saint-Esprit, est né de la Vierge Marie, a souffert sous Ponce-Pilate, a été crucifié, est mort et a été enseveli, est descendu aux Enfers ; le troisième jour est ressuscité des morts, est monté aux cieux, est assis à la droite de Dieu, le père tout-puissant d'où il viendra juger les vivants et les morts.

Je crois au Saint-Esprit, à la sainte Eglise catholique, à la commission des saints, à la remission des péchés, à la résurrection de la chair, à la vie éternelle.

Ainsi soit-il.



BERNARD CLAVEL

VICTOIRE AU MANS

VICTOIRE AU MANS

COLLECTION



PLEIN VENT

par Bernard CLAVEL.

LE LIVRE DU MOIS

« La voiture 47 est sortie de la route au virage du Tertre Rouge »... Deux pages avant la fin du livre, c'est l'accident imprévu, stupide. Fin de la course pour Robert Boubarde et Jean-Claude Andruet qui roulent sur « Alpine ». Alors, où est la victoire, Monsieur Clavel ? On l'avait tellement espérée cette première place à l'indice pour la petite voiture bleue, tout au long de votre livre-reportage ! Les angoisses de Claudine Andruet, c'étaient les nôtres. La fatigue de Jean-Claude vers les 4-5 heures du matin, nous la ressentions aussi : et aussi l'allégresse du petit matin ensoleillé. Mais à 8 H 30 les haut-parleurs annoncent « La voiture 47 a fait un tête à queue et heurté un platane au poste 18... à la sortie du Tertre Rouge. Le pilote est indemne ». Mais, « au terme de la course, pour un pilote, continuer de vivre, c'est déjà une victoire ». Ce que j'aime dans ce livre, sa précision de reportage. En technique, on ne triche pas. Et puis, cet amour des êtres et l'admiration pour la belle ouvrage qu'on reconnaît dans tous les livres de Clavel ; qu'on soit boulanger, pilote de course ou écolier, le « métier » c'est ce qui fait la valeur d'un homme.

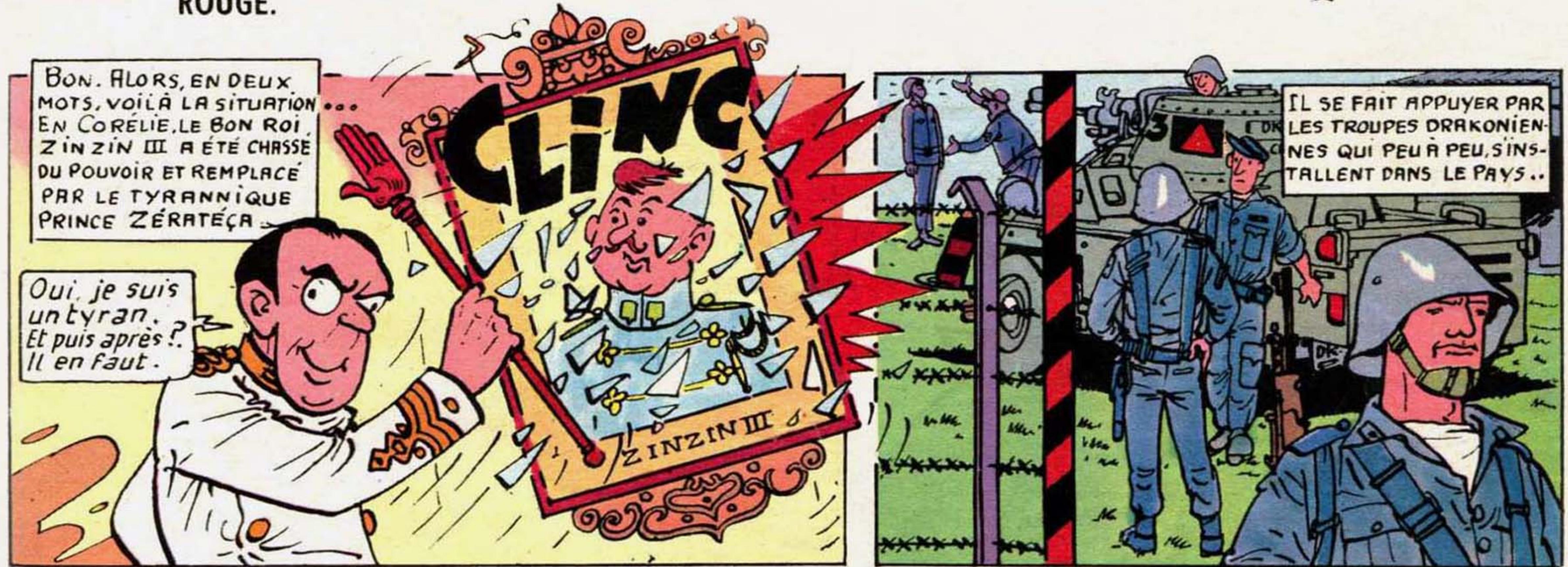
Collection « Plein Vent » Robert-Laffont.

LES CHEVALIERS DE SAINT CERBEX

RÉSUMÉ : UNE NOUVELLE HISTOIRE DE POMPON ROUGE.

Texte : Guy Hempay.

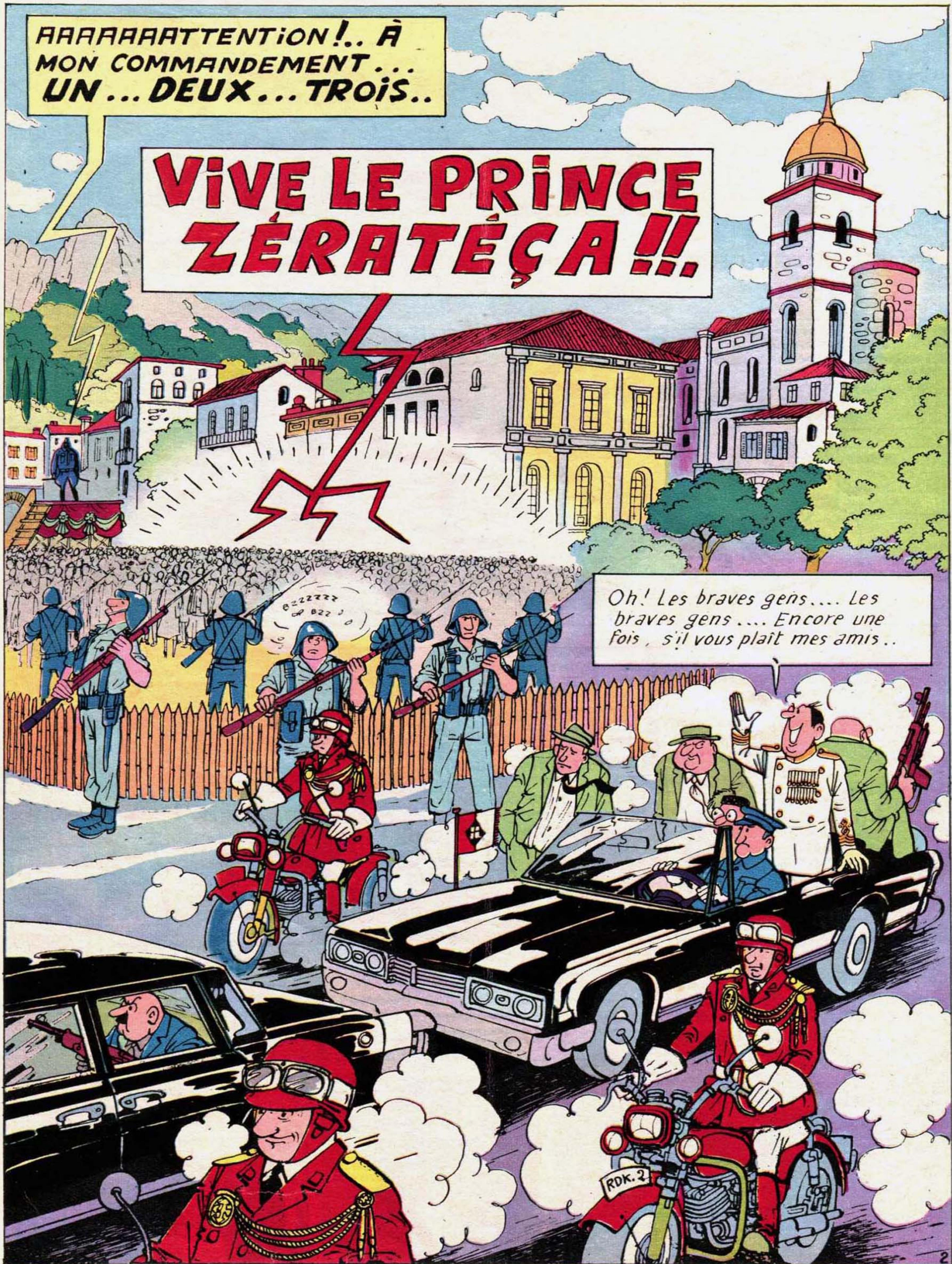
Dessin : XBe.



AAAAAAATTENTION!.. À
MON COMMANDEMENT...
UN ... DEUX... TROIS...

VIVE LE PRINCE ZÉRATÉÇA!!!

Oh! Les braves gens.... Les
braves gens ... Encore une
fois, s'il vous plaît mes amis ..



C'est trop.. C'est trop.. Je veux faire quelque chose pour eux. Monsieur le Maire, avez-vous dans votre prison quelques opposants à notre cher régime ?

Hélas, oui.. DEUX,
Votre Altitude..

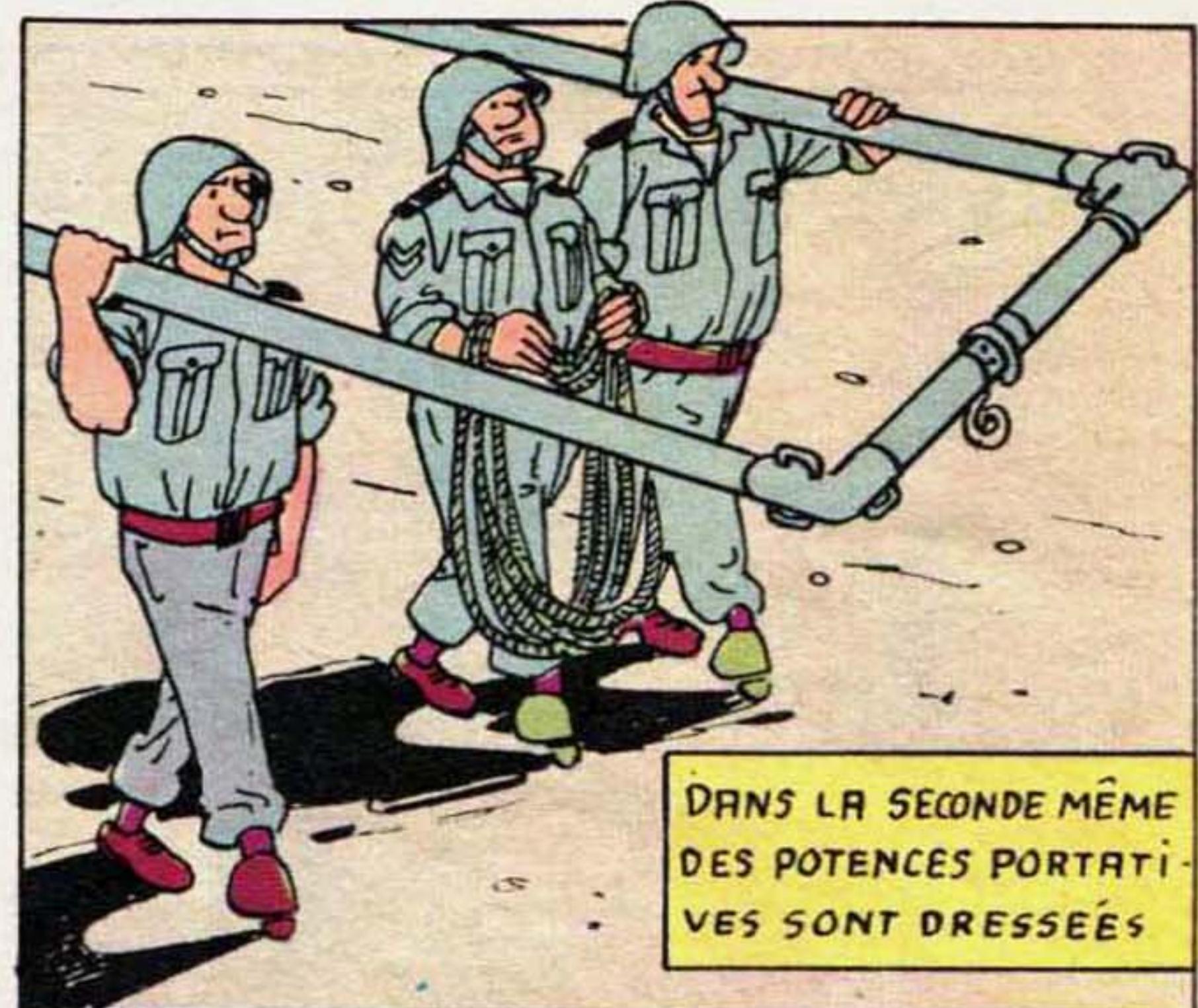
Qu'on les conduise
devant moi...



L'accueil de votre beau village m'a tellement rechauffé le cœur que je veux dès aujourd'hui vous épargner la prison.

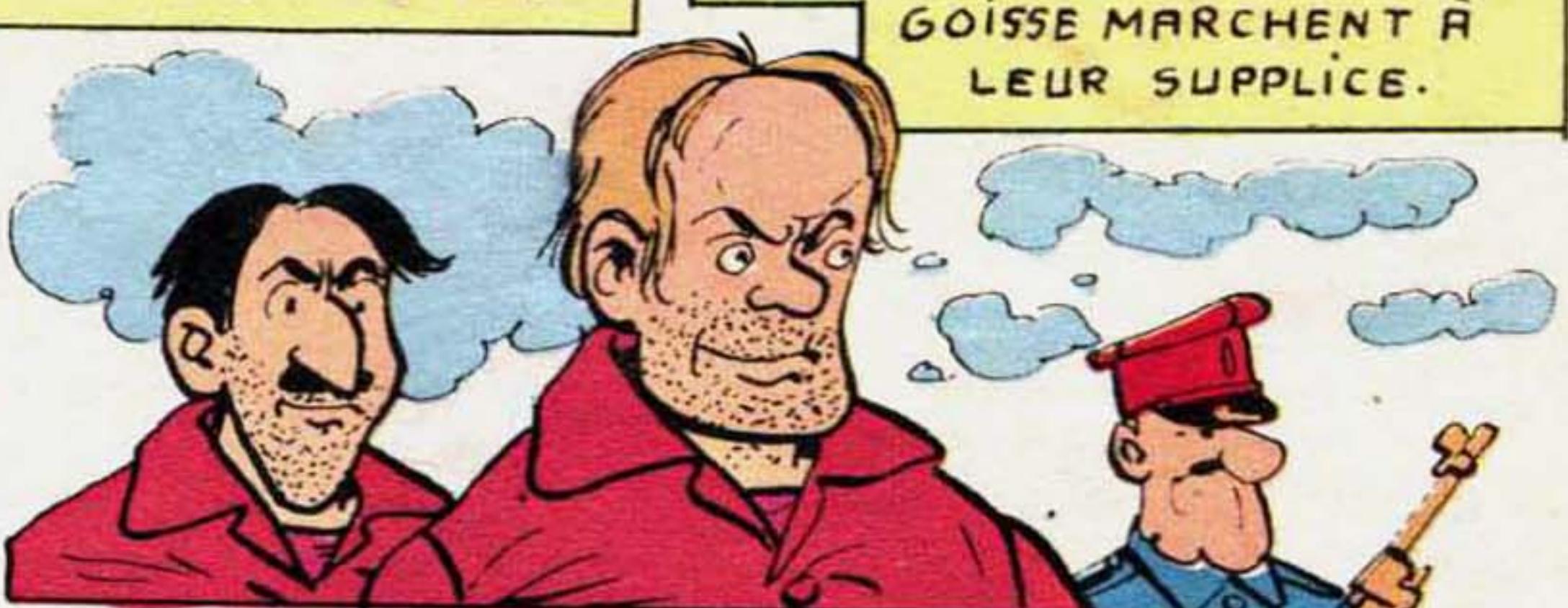
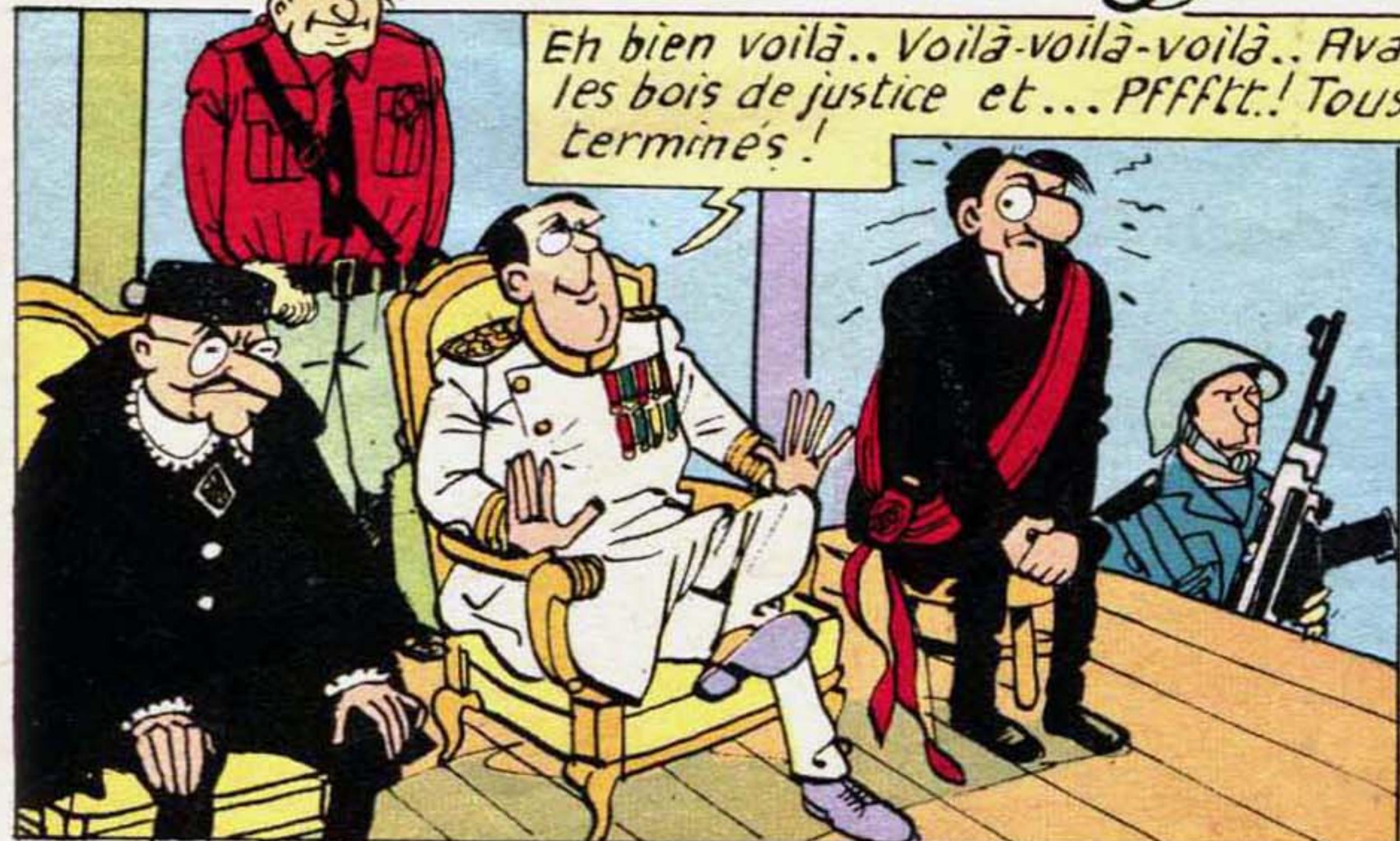
UN.. DEUX ..TROIS..

VOUS ALLEZ DONC
ÊTRE PENDUS SUR
LE CHAMP !



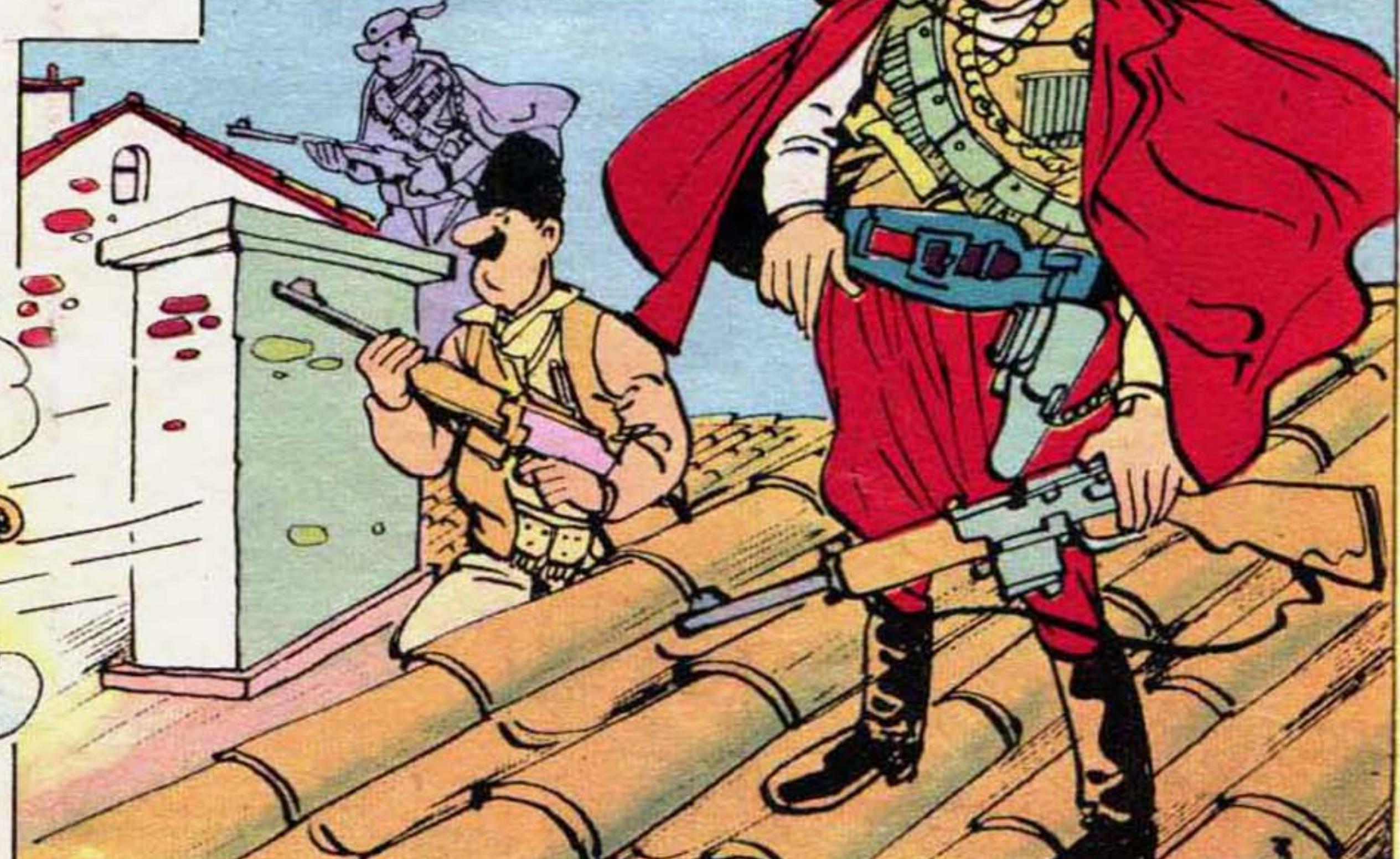
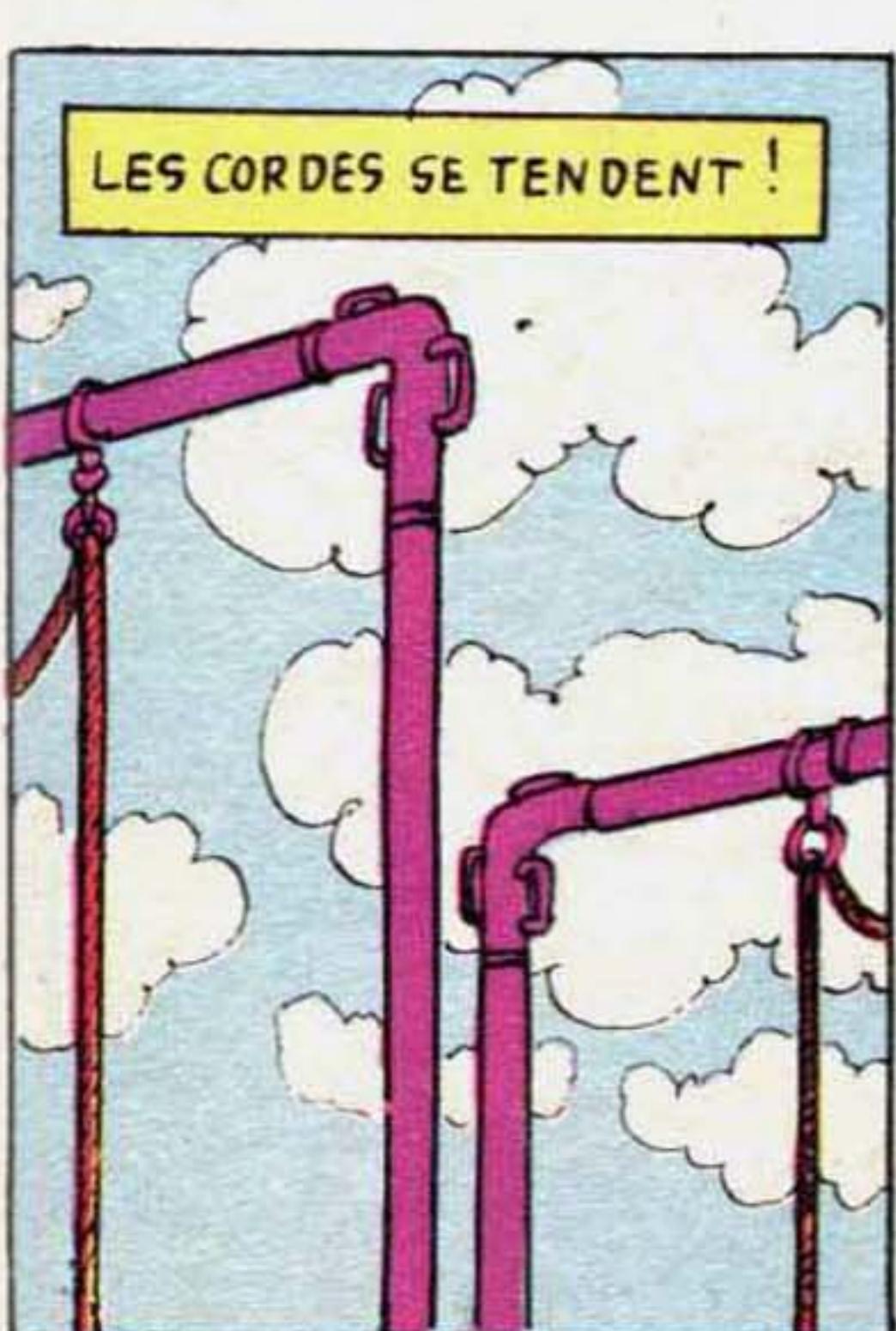
Eh bien voilà.. Voilà-voilà-voilà.. Avancez, jeunes gens vers les bois de justice et... Pfffft! Tous vos ennuis seront terminés !

INSTANT TERRIBLE : LES DEUX HOMMES DANS UN SILENCE D'ANGOISSE MARCHENT À LEUR SUPPLICE.



LES CORDES SE TENDENT !

ALORS, DANS LE QUART DE SECONDE MÊME ...



BOUCHU

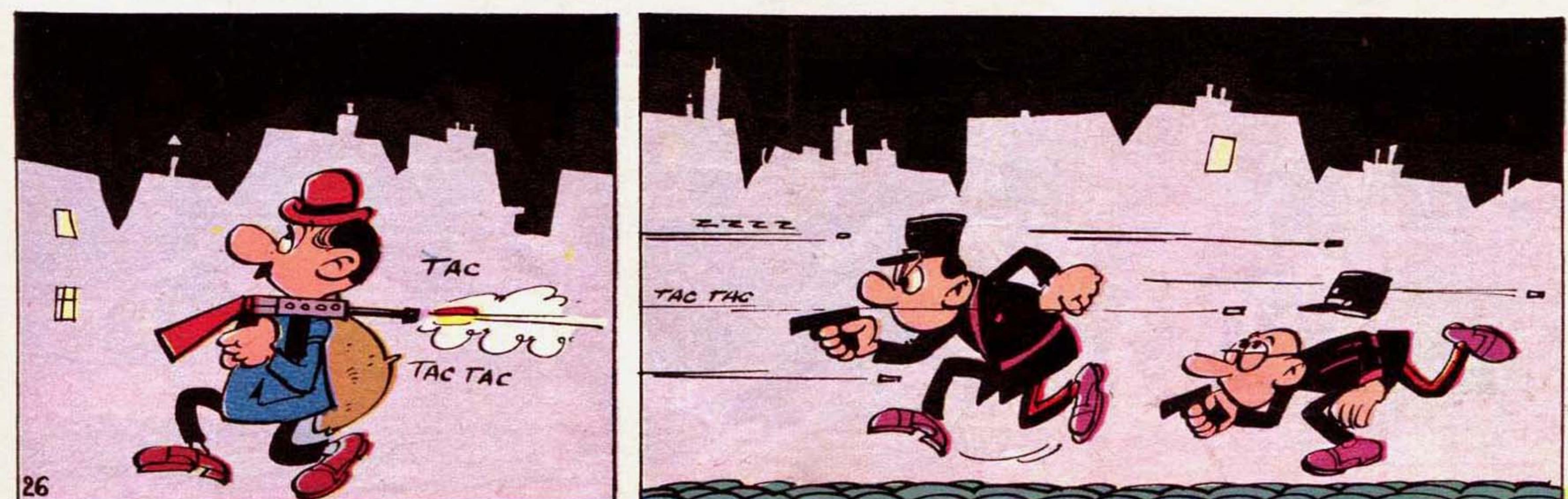
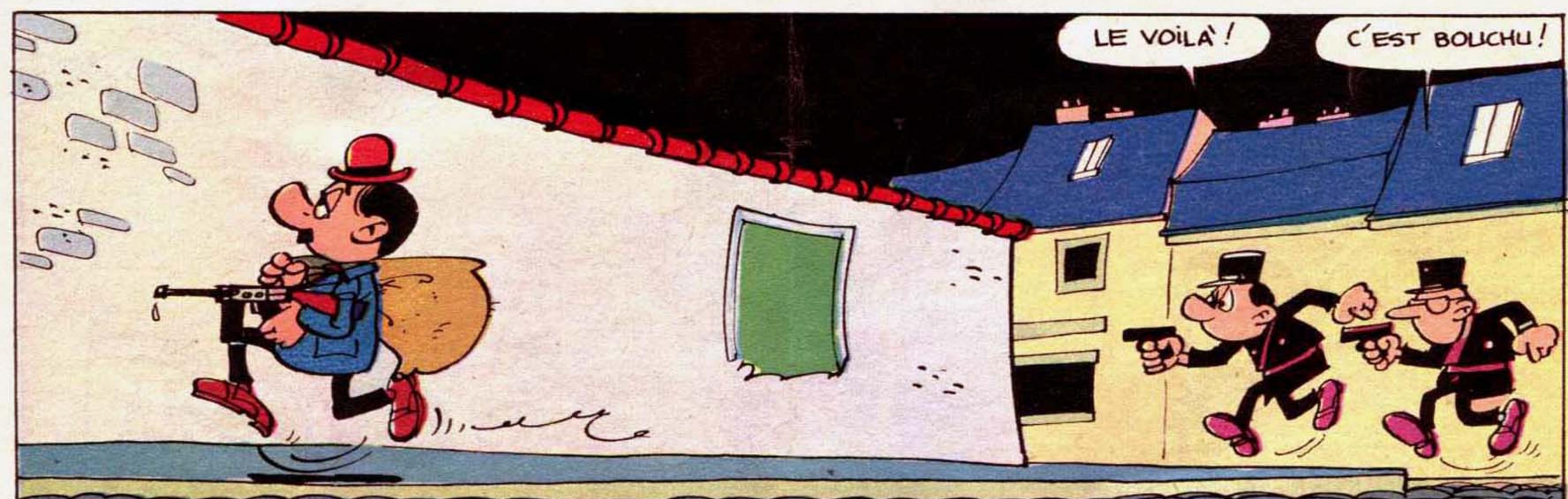
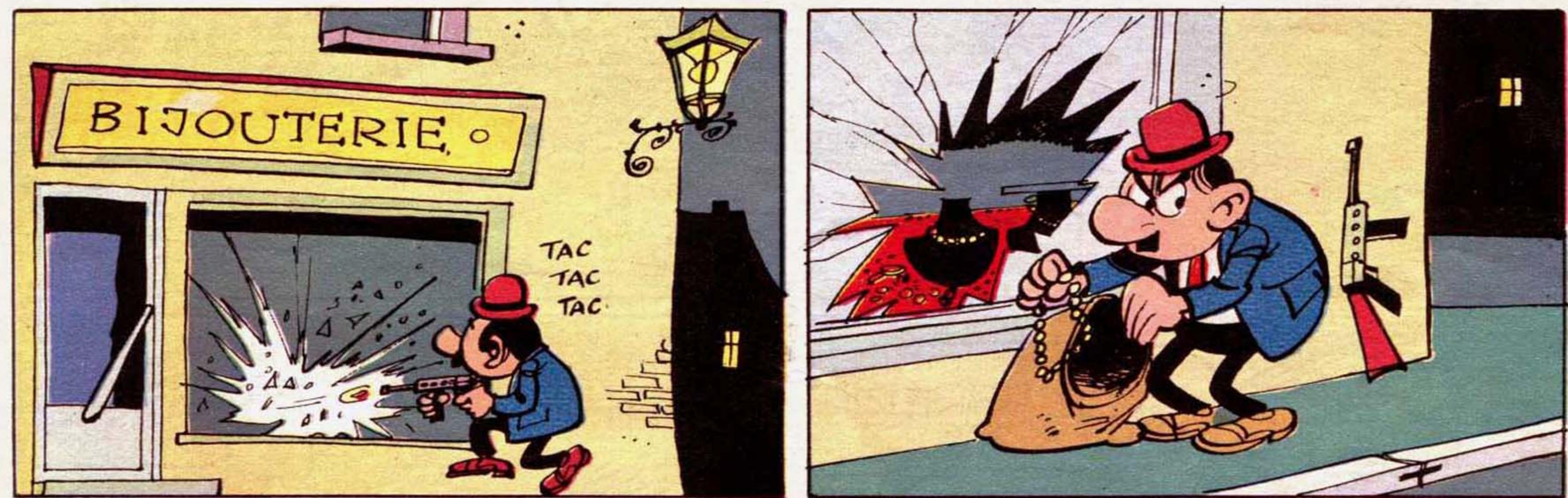
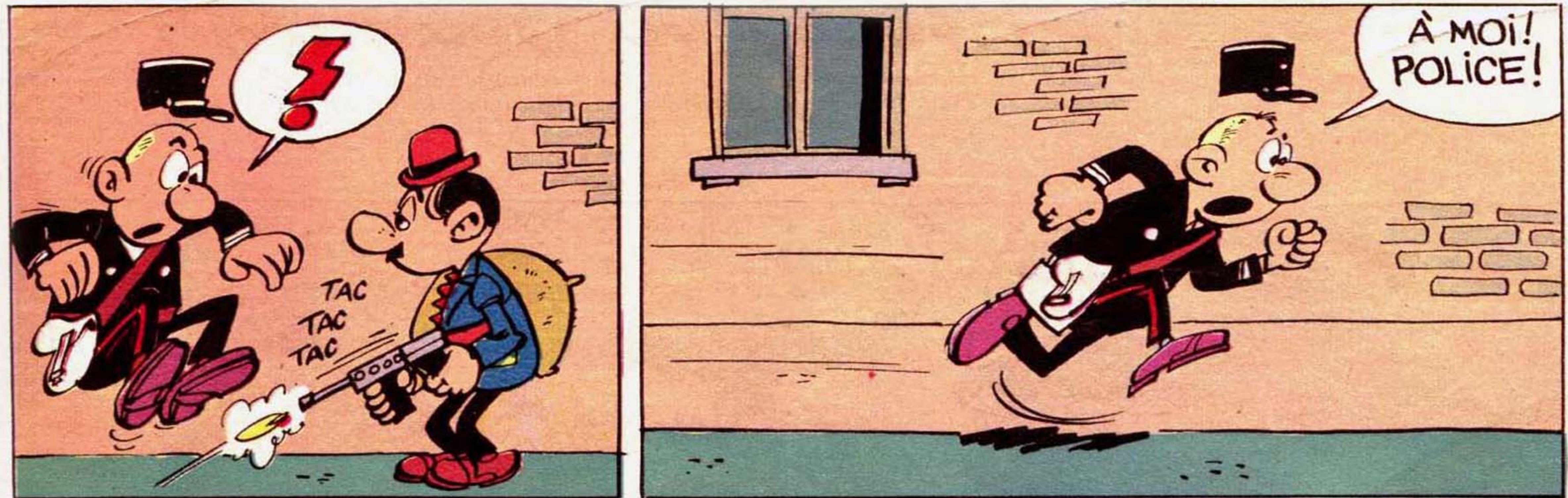
et BOUCHU

UNE HISTOIRE DE BOUCHU (si, si !) PAR *Francis*



RESUME : Bouchu est le meilleur des hommes. Pourtant il passe pour un dangereux gangster, si bien qu'il se trouve embriagé, malgré lui, dans une bande de chenapans.

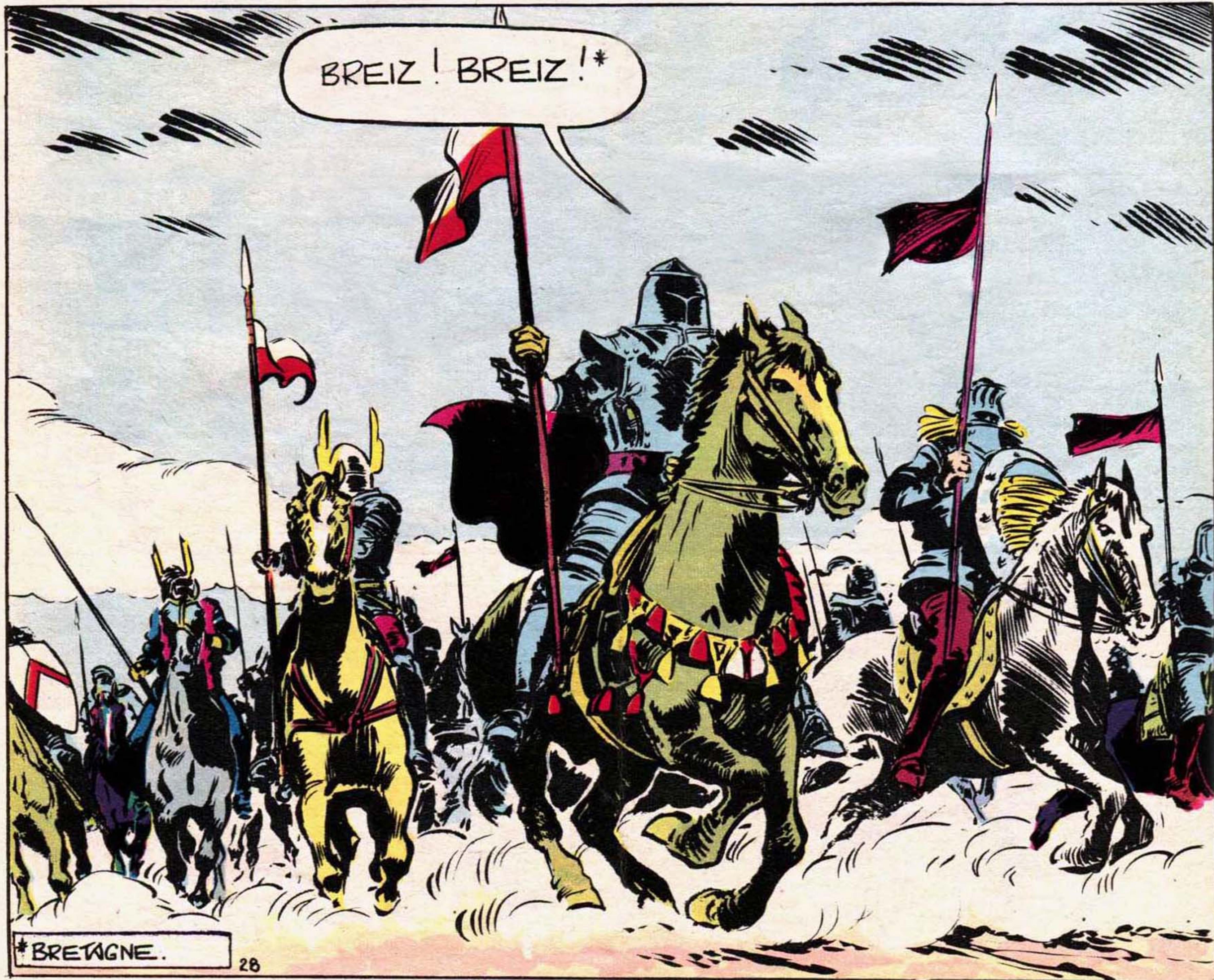




J. M. PELAPRAT.
G. MOUMINOUX.

Les Fléches de Beaumont

RESUME : Le Sire de Mauterre exploitait la crédulité des habitants en camouflant ses activités sous le signe du Fantôme de Kernhouët. Le Chevalier au Blason d'Argent a réussi à le démasquer et à le vaincre en combat singulier.





À QUELQUES TEMPS DE LA, À RENNES, DEVANT JEHAN DE MONTFORT COMPARAISSENT PHILIPPE DE MAUTERRE ET HERVÉ DE FONSTANS ...

VOUS MAUTERRE VOUS ÊTES UN HOMME DE GUERRE ET MALGRÉ VOS FÉLONIES VOUS NE SEREZ CONDAMNÉ QU'À LA PRISON ! MAIS VOUS FONTANS BRETON TRAITRE À VOTRE PAYS VOUS MERITEZ LA MORT !

À CE MOMENT...



PROJET ARTEMIS

L'image représentait le roi Jean-le-Bon et son fils âgé de 14 ans à la bataille de Poitiers (« Père, gardez-vous à droite, père, gardez-vous à gauche ! ») Vous avez été très nombreux à la trouver et, le nom de Poitiers vous ayant mis sur la voie, vous avez délimité parfaitement la région et en avez trouvé le nom de la ville la plus peuplée : TOURS.

Grâce à vous j'ai donc été en mesure de récupérer la bonne carte. Un grand merci. Un grand bravo.

Et l'opération Artémis continue !





— COMME ON SE RETROUVE !

La recherche de la bonne carte, dans une des plus belles régions de France devait me réservier une surprise de taille. Comme je me trouvais, sans renseignement précis, entre Tours et Saumur, sur les bords de la Loire et que, rêveusement, j'y évoquais les combats fameux d'Amaury, le Chevalier au Blason d'Argent, dans le Sceau des Lombards, quelqu'un vint vers moi et me tapa — assez vigoureusement — sur l'épaule.

— C'est à vous, ça ?

Un moustachu bizarre dont les traits ne m'étaient pas tout à fait inconnus. Il tenait dans sa main un exemplaire de J-2-Jeunes qui, au cours de ma promenade, avait dû tomber de ma poche. Je réponds :

— Oui, merci.

Alors l'homme me fait un clin d'œil et me demande :

— Avez-vous quelque chose contre le jeu de taquin ?

Je réponds :

— Non, mais je préférerais un stylo. Ce sont, est-il besoin de la préciser, les nouveaux mots de passe de la semaine. Je regarde mieux l'homme et soudain je le reconnais :

— Kibriz Toulbasar !

Il paraît contrarié.

— Allons bon ! Malgré ce chapeau et ce costume, vous m'avez reconnu. Dites-moi : le fait d'être du personnel du journal ne m'interdit pas de participer à l'enquête ?

— Pas du tout.

— Eh bien, voilà ma carte de membre de l'I.S.A. Je passais mes vacances dans la région et... Bon, bref : il paraît qu'un agent de l'I.S.A. recherche des plans géographiques.

— Je le sais bien. C'est moi.

— Eh bien, le chef du réseau régional de l'I.S.A. m'a chargé d'une mission auprès de vous. Tout d'abord, vous remettre ce pli.

Il s'agit d'une enveloppe cachetée. Je lis :

« Agent Y - 1. L'agent O-Z, c'est-à-dire Kibriz Toulbasar, maréchal de Corélie est détenteur de la carte n° 4. En effet, de-

vant la menace de plus en plus pressante d'agents étrangers qui veulent s'approprier ces cartes, j'ai pensé lui confier celle dont j'avais la responsabilité. Procédé I.S.A. Car l'adversaire, pas une seconde, ne pourra imaginer que nous conservons nos documents capitaux au plus maladroit, au plus balourd et au plus bavard de nos agents. Sitôt lu, détruisez ce papier. »

Je détruis, avec une allumette. Mais le Maréchal me demande :

— Peut-on savoir ce qui était écrit ?

— Le chef de réseau disait que vous étiez le seul homme capable de garder un secret, un agent irremplaçable.

— Bien ! Deuxième partie de ma mission : je dois vous conduire au château de Melville-Landeguy.

Le mot « château », ici, est de trop. Et c'est peut-être dommage. Il s'agit de ruines tout à fait inconnues qui se trouvent sur une petite hauteur, un peu en retrait de la Loire entre Villandry et Montbazon.

— LE « SYSTEME-RELAIS »

A travers les ronces, à ciel ouvert, on descend des escaliers qui, au Moyen-Age ou à la Renaissance, devaient mener à quelque cave.

Là, entre deux pierres, une grande enveloppe fermée. La carte n° 4, certainement ! Je n'aurai pas eu beaucoup de mal à la trouver, celle-là !

J'ouvre. Et je ne trouve qu'un ticket de consigne avec un papier contenant ces mots : « Voir à la consigne de la gare de Tours. »

— C'est moi qui l'ai mise à la gare de Tours, me dit le Maréchal.

— Mais pourquoi ? Il était tout aussi simple que je la trouve directement ici.

Il prend un air sérieux et digne :

— Système relais de l'I.S.A.

Allons bon !

En voilà un qui se relaie lui-même ! J'espère tout de même qu'à la gare de Tours...

J'y bondis. Et c'est le mot, car en 2 CV on ne va peut-être pas très vite mais on bondit souvent.

Enfin, voilà la carte N° 4.

Et, cette fois, il y a une indication supplémentaire.

Quand je dis « supplémentaire » d'ailleurs c'est une façon de parler. En fait, c'est une indication indispensable.

Il s'agit de trois mots, au bas de la carte : « HORS DE FRANCE. »

Et là, je vous dois une petite explication.

— HORS DE FRANCE

Dès le début du Projet Artémis, il était admis que certaines cartes pouvaient être déposées par notre cartographe dans certains pays EUROPEENS, NON FRANÇAIS MAIS DE LANGUE FRANÇAISE, MEMBRES DE L'I.S.A.

Bref, comme nous éliminons le Canada et toute puissance non européenne, il n'y a à première vue, si j'ai bonne mémoire, que la Belgique, le Luxembourg et la Suisse.

Voici la carte.

Et, à première vue encore, je pense qu'il s'agit davantage du plat pays qui est le sien plutôt que de celui des champions d'arbalète.

Mais, dans un plat pays, s'il n'y a pas de noms, tout se ressemble un peu et nous n'avons guère, comme points de repère que les villes et les cours d'eau — qui se ressemblent aussi.

Chose curieuse, le cartographe, en un certain endroit, a dessiné le drapeau français.

Non pas l'emblème à fleurs de lys de nos rois, mais le drapeau bleu, blanc et rouge de la Révolution. Je ne vois qu'une explication à cela : il s'agit d'un événement français en cette terre étrangère.

Et quels sont les événements français qui se passent dans des terres étrangères ? Le plus souvent, des batailles. Encore une, donc.

Mais laquelle ?

Une victoire — ou une défaite — de la Révolution — ou de l'Empire. Bon. J'ai ouvert mon vieux manuel d'histoire, qui ne me quitte jamais, et j'ai lu ceci :

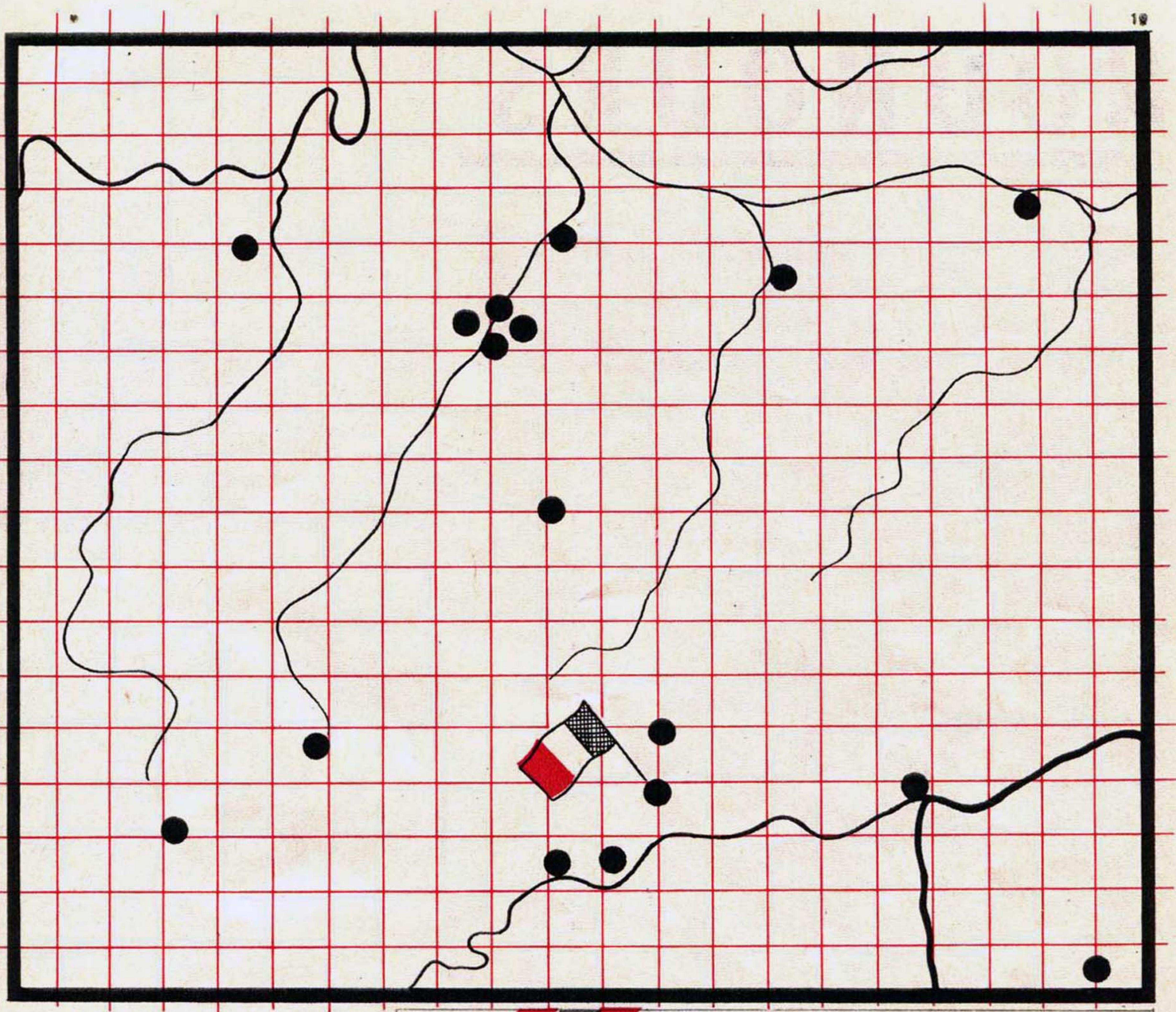
« Le 6 novembre 1792, les soldats de la République enlevaient les redoutes ennemis étagées au flanc des coteaux de Jemmapes. Trois semaines plus tard, toute la Belgique autrichienne et la Principauté de Liège étaient aux mains des Français. »

Jemmapes.

Pourquoi pas ?

Eh bien non. Ce n'est sûrement pas ça. Le cours d'eau qu'on voit près de Jemmapes ne ressemble pas à celui qu'on voit ici et qui rappelle un peu les méandres de la Seine.

A vous donc de chercher. J'attends vos réponses.



Il s'agit, comme toujours, de me dire non le nom de la ville où s'est déroulée la bataille (qui doit simplement vous mettre sur la voie) mais :

LE NOM DE LA VILLE LA PLUS PEU PLEE QUI SE TROUVE REPRESENTEE DANS LA CARTE.

Un mot. Et c'est tout.

Pour trouver la carte suivante, j'ai besoin de cette indication le plus rapidement possible.

Jusqu'à présent, en masse, vous m'avez aidé. Continuez ! Nous devons récupérer TOUTES les cartes du Projets Artémis avant l'adversaire. C'est de vous, de vous tous que cela dépend !

Agents de l'I.S.A., j'ai confiance en vous !

A la semaine prochaine.

Y — 1,
de l'I.S.A.

INTERNATIONAL SECRET ASSOCIATION 12 JEUNES - JUILLET - AOUT 1968 MISSION SPECIALE

NOM :



PRENOM :

ADRESSE :

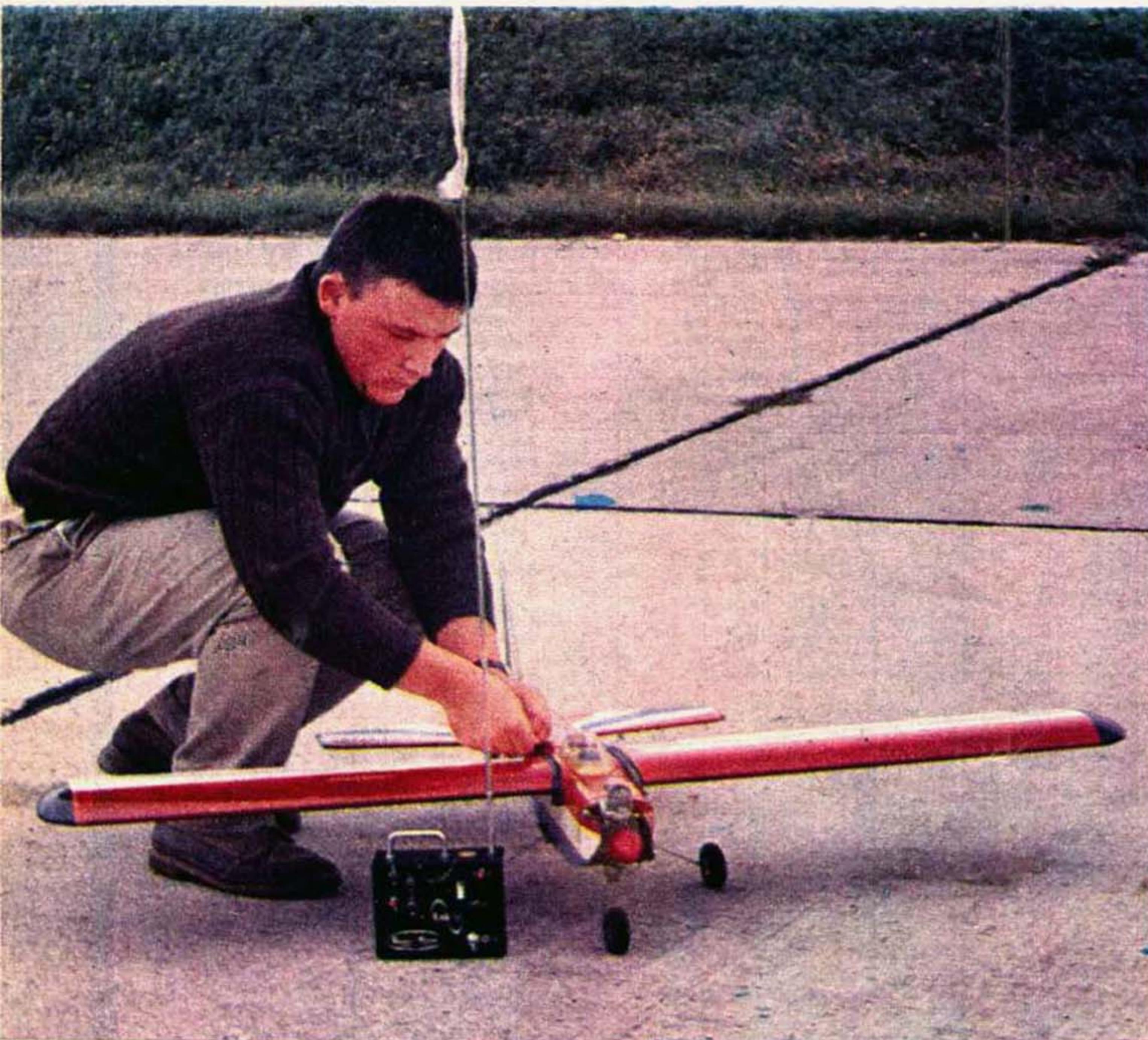
PHOTO
D'IDENTITE

Participe en tant que membre actif à l'Opération de Protection du « Projet Artémis ».

Signature du Titulaire.

Signature du délégué.

NOU NOURS



PILOTE

AU SOL

Ce grand garçon de 20 ans penché sur un modèle réduit au milieu du terrain de Coulommiers, c'est Philippe MONIOT. Mais, pour les membres du Modèle Club de Paris, pour tous ceux qui cherchent à faire voler ou à régler leur modèle réduit, c'est Nounours.

Elève Ingénieur à l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers de Lille, il passe six jours sur sept dans les classes, mais le dimanche on ne peut le rencontrer que chez les fabricants de modèles réduits de radios ou sur les centres de vol à voile. « Mon père vient quelquefois avec moi ; lui a commencé il y a 35 ans. Sur le terrain on retrouve des dentistes, des représentants, des ingénieurs et des navigants d'Air France ». Nounours, lui, a commencé à 12 ans. « J'ai commencé à faire un avion avec des boîtes d'allumettes. J'assemblais ça tant bien que

mal et j'ai réalisé mon premier modèle à mon idée. Il avait 25 cm d'envergure ». Le résultat n'était pas excellent. Mais son père, qui est ingénieur, l'avait laissé se débrouiller tout seul pour voir s'il était capable de s'intéresser à fond aux modèles réduits.

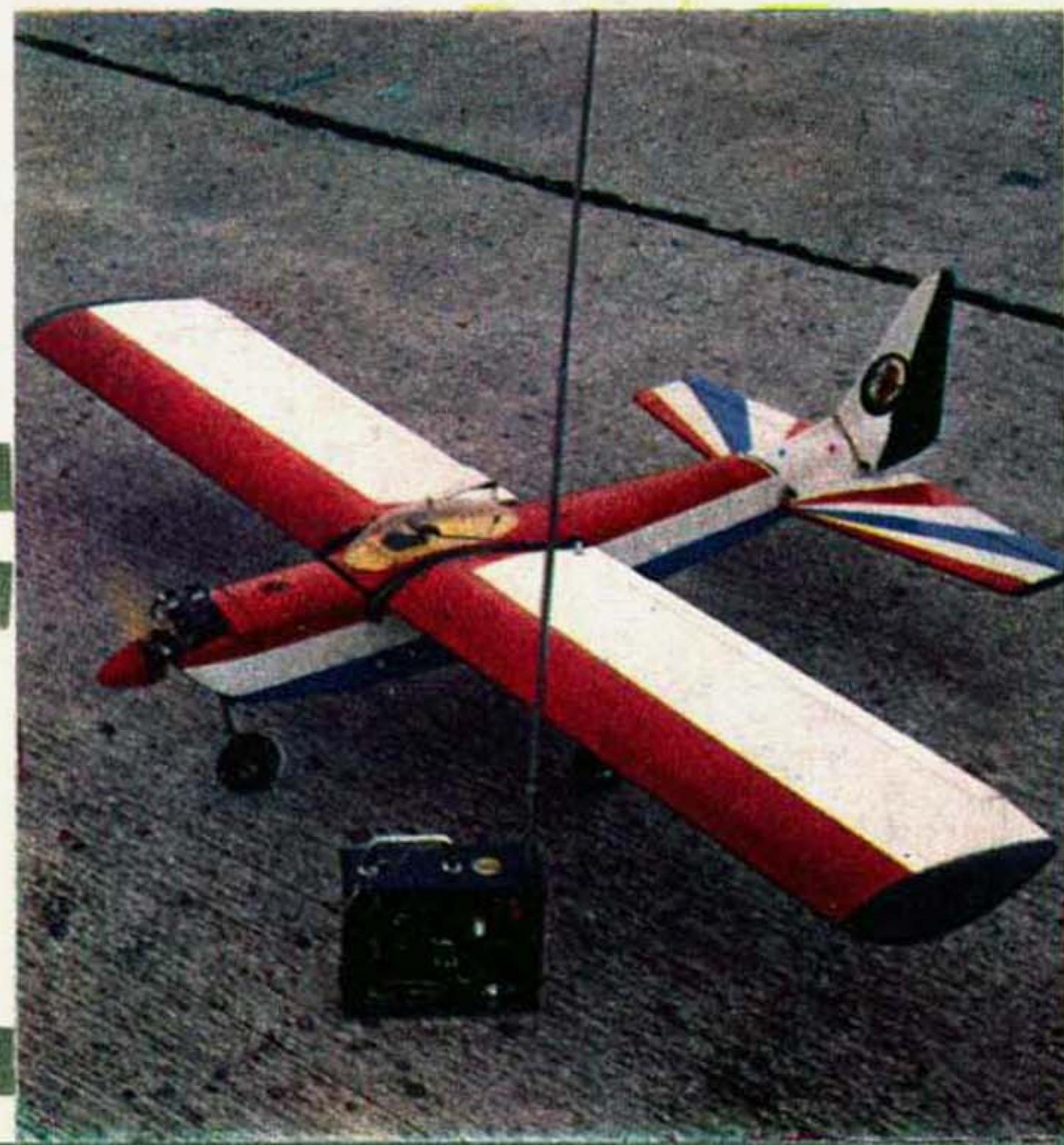
C'est à 14 ans que Nounours commence à réaliser un appareil intéressant pour faire des vols circulaires. Equipé d'un moteur, il tourne autour du pilote qui, avec deux petits câbles d'acier très fin, peut commander les gouvernes du modèle. « Je suis allé très loin dans la pratique de cette branche de modèles réduits. Je les construisais dans l'atelier de mon père ou chez moi. Cela dépendait des modèles ou de ce qu'il y avait à faire. Ma mère était affolée. Il y en avait partout : sous le lit, sur le lit, plus un tableau au mur, rien que des avions... Ma mère n'osait plus ouvrir à personne ».



COMME UN PILOTE DE BOEING

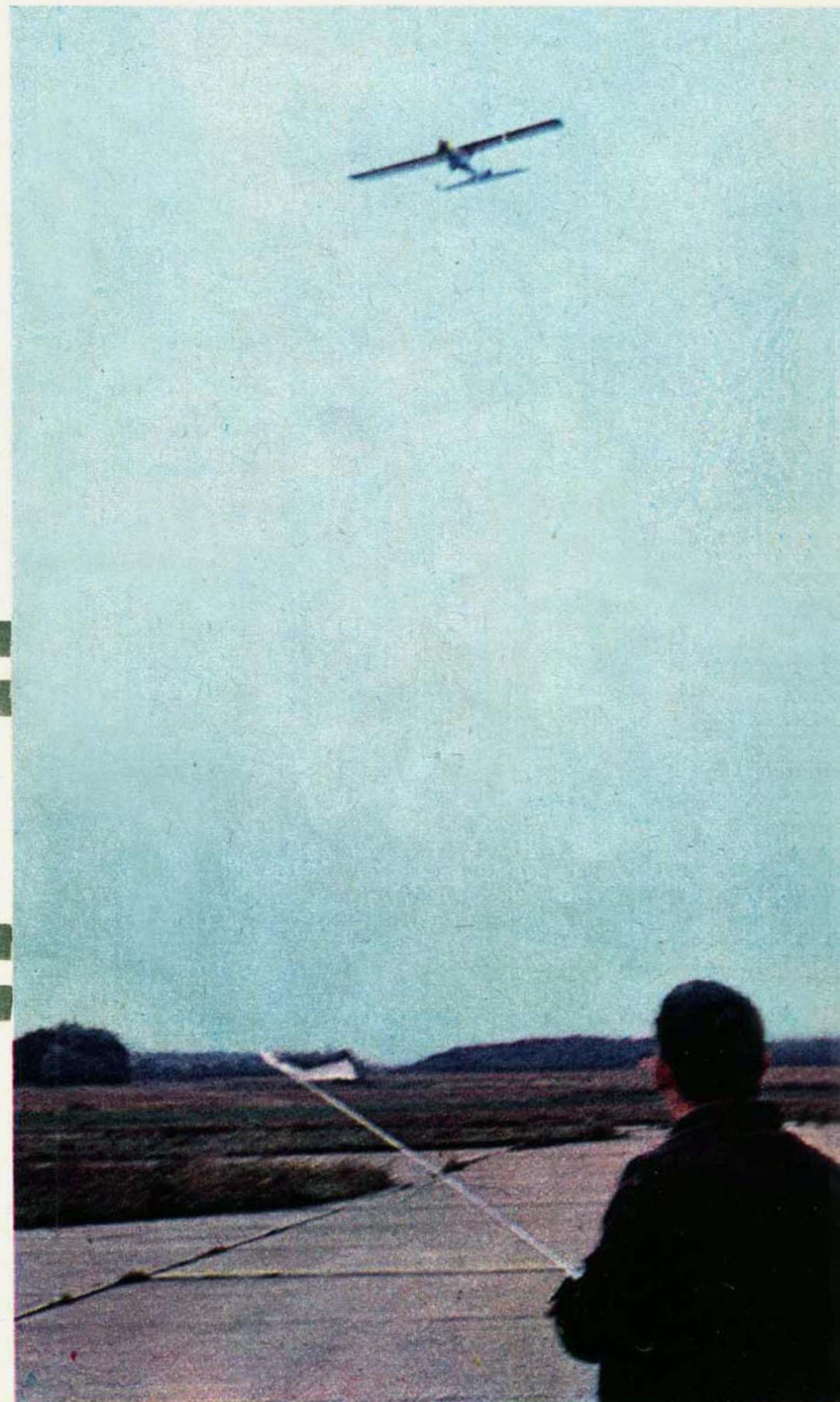
Actuellement, c'est dans le grenier que l'on trouve une quantité industrielle d'avions. Ce sont les meilleurs modèles, ceux qui ont survécu aux accidents et à la vieillesse. Tous les autres ont été jetés ou cassés.

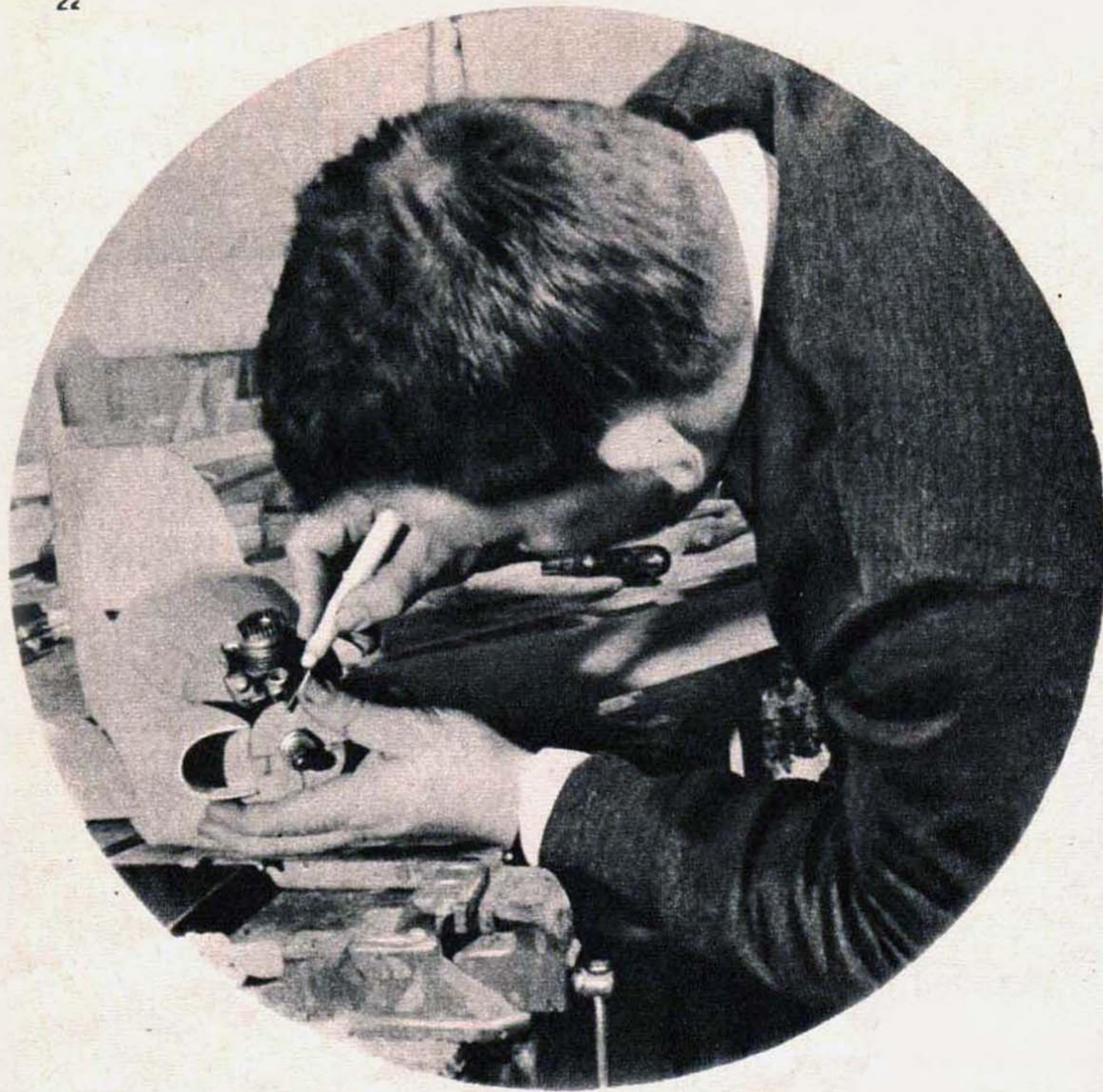
C'est aussi là que se prépare la télécommande. Nounours a commencé l'année de



son premier bac. C'était un peu une récompense. Maintenant, cela est sérieux comme matériel et comme appareils. Sur un des modèles que nous présentent Nounours, toutes les commandes d'un avion réel y sont. On peut le piloter comme un avion réel, un appareil assez rapide de voltige en multi-commandes. Il y a la commande d'inclinaison, ce sont les ailerons, la commande de lacet qui est en gros la commande de direction et qui correspond à la surface verticale arrière, à la queue. La commande de pente ou de profondeur qui correspond en gros à faire monter ou descendre l'avion. Cela ne fait malheureusement pas que ça, c'est-à-dire, qu'une action inconsidérée de la gouverne, peut conduire l'appareil à s'écraser sur le sol.

Le pilotage d'un modèle réduit demande un entraînement et un doigté comparables





au pilotage de n'importe quel engin motorisé assez complexe. C'est même parfaitement comparable au pilotage des avions de vraie grandeur puisque les mêmes causes produisent les mêmes effets et que seule change la disposition des éléments pour le pilote.

Il y a aussi les commandes-moteur. Sur ce modèle, on peut mettre les gaz qu'on veut, plus ou moins accélérés ou plus ou moins ralentis. Il y a même des freins sur les roues arrière du train. Mais plus on met de commandes sur l'appareil, plus ou a de chances de le voir s'écraser au sol. Un appareil très simple qui n'a pas de commandes volera tout seul.



NOUNOURS PILOTE AU SOL

A LA PORTEE
DE TOUS ?

Nounours est élève ingénieur et pourtant ce sport est déjà pour lui compliqué. Est-il possible à un jeune sans spécialité de faire du modèle réduit ? « Parfaitement ; ce qu'il faut, c'est commencer par des modèles simples. Il ne faut pas avoir les yeux plus gros que la tête. On peut s'équiper d'une façon correcte pour 300 à 400 F. Cela demande de tout construire soi-même, depuis la radio-commande à la cellule. Il faut que le garçon achète un plan ou qu'il le réalise très exactement. La radio-commande s'achète dans une boîte de montage émetteur-récepteur à monter soi-même. Ce système est très simple ».

Supposons l'appareil construit. Où peut-on le faire voler ? Il faut d'abord appartenir à un groupement à cause de l'assurance. Les modèles les plus complexes pèsent jusqu'à 3 kilos et atteignent une vitesse de 200 km/h en piqué... cela s'est vu ! Il y a donc un danger certain. Pour un club qui a 25 membres à l'actif l'assurance s'élève à 300 F par an environ que l'on divise par le nombre de membres. Il faut aussi qu'il entre dans un groupement parce que seul, il sera incapable de faire voler son modèle réduit tout de suite tandis que dans un club il pourra bénéficier d'une aide dès le départ. Il faut quand même une expérience qui ne s'acquiert pas du premier coup. Enfin, on n'a pas le droit de faire voler des modèles réduits n'importe où.

Le modèle réduit vous conduit souvent à pratiquer le vol à voile. De là-haut on surmonte une situation qui d'en-bas vous pose beaucoup de problèmes. Les corbeaux, par exemple. « Je

me souviens, il y avait un grand groupe de corbeaux qui volaient en cercle près du terrain. Par curiosité, j'ai approché mon modèle réduit et immédiatement, je vois trois corbeaux qui se détachent et qui suivent le modèle réduit derrière et puis, à un moment, ils piquent pour s'approcher. Alors, par une manœuvre plus ou moins savante, je me place derrière et j'essaie de leur rentrer dedans. Les corbeaux s'écartent puis réattaquent par derrière en appelant du renfort. Je refais une manœuvre et je les épargne une deuxième fois. Alors, par curiosité j'ai voulu rentrer dans « l'escadrille ». Je me suis placé au-dessus et je suis descendu brutalement en piqué, traversant la troupe de corbeaux et me suis retrouvé intact de l'autre côté.

Par contre, un de mes amis a eu moins de chance. Les corbeaux s'étaient précipités sur son modèle réduit, lui ont entièrement crevé son entoilage et son appareil est allé s'écraser au sol, faute de surface portante.

Quand je volais en tant que modéliste sur le terrain de vol à voile de Romorantin, j'avais des planeurs qui venaient évoluer avec moi. Comme eux, je cherchais l'ascendance et dès qu'ils voyaient le modèle réduit monter, ils montaient avec lui.

C'est comme ça que l'on a pu constater qu'un de mes modèles réduits avaient atteint 1500 mètres de hauteur accompagné de planeurs qui le suivaient à un vingtaine de mètres. Il a pu rester une heure en l'air piloté du sol. Moi, je ne voyais plus rien, j'avais les yeux fixés sur mon poste et les gens qui m'entouraient me rendaient compte de ce qui se passait. Cet exploit a été contrôlé par les pilotes de planeur et les militaires au sol. »

Comme je demandais pourquoi il y avait tant de dentistes et de médecins, il me répondit : « C'est qu'il faut un certain nombre de connaissances en radio et en électrique bien plus que d'être bricoleur car c'est les pannes radio qui provoquent les catastrophes. Et il se perd pas mal d'appareils. Hier, il y en a un qui n'est pas revenu. Deux automobilistes sont partis à sa recherche. Mais l'avion faisait 100 à 250 km/h. Ils sont revenus tard dans la nuit, bredouilles. »

Des histoires comme celle-là, Nounours peut en raconter des centaines car entre eux, comme les chasseurs, les modélistes racontent leurs exploits qui, comme leurs petits avions, montent sans jamais s'arrêter.

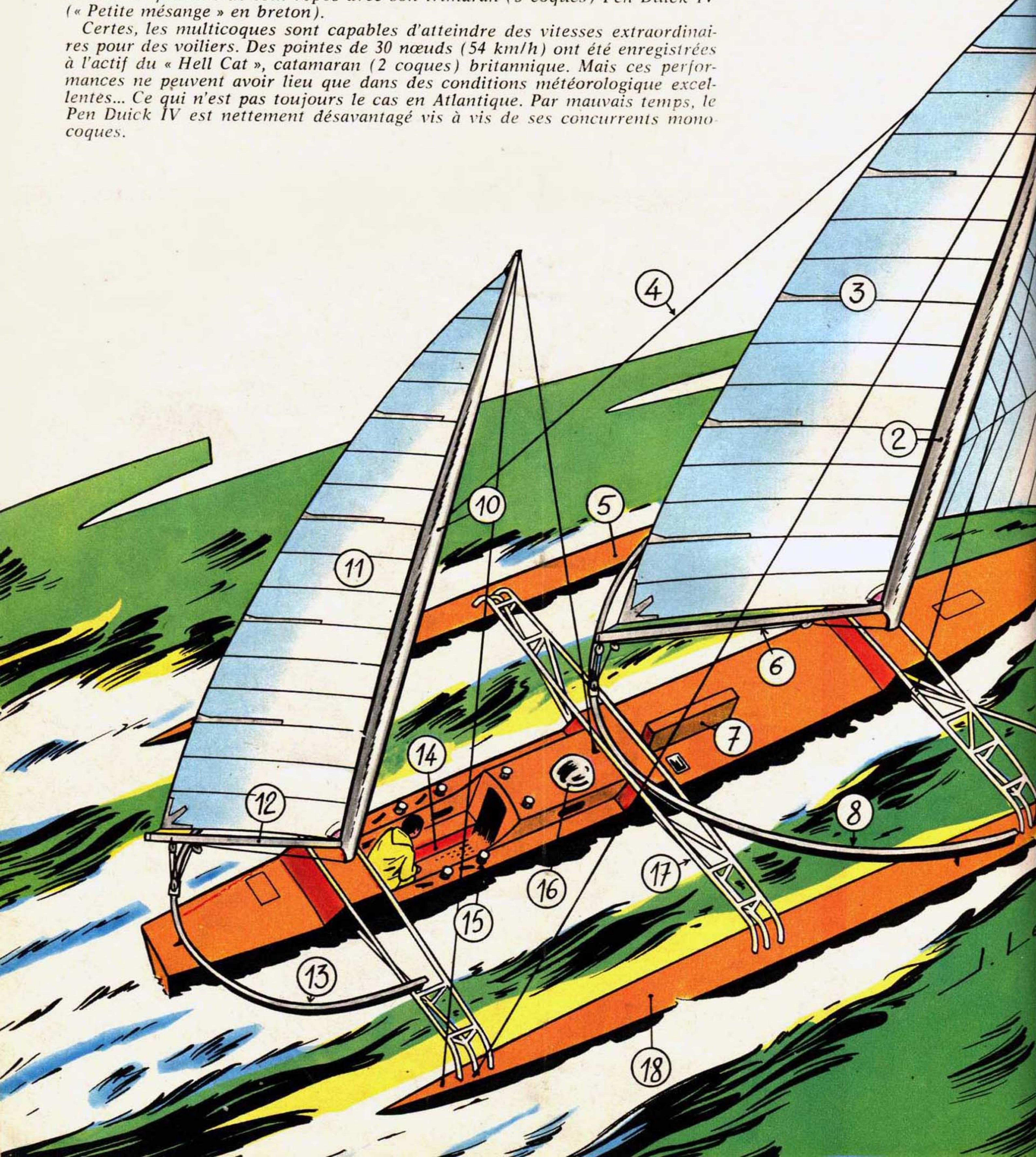
Reportage MERCADOU.

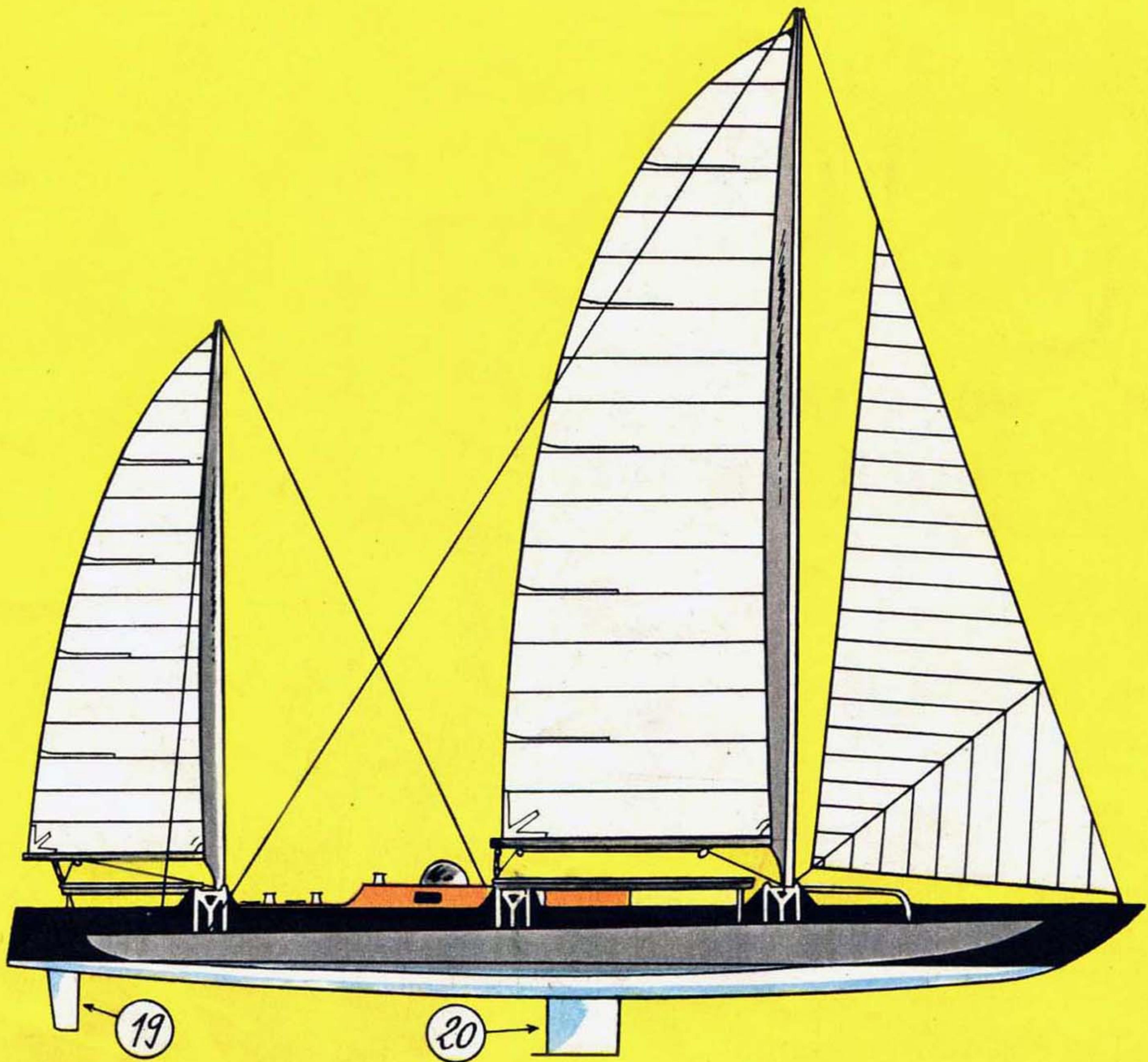


Pen Duick IV

Pour sa traversée en solitaire de l'Atlantique, Tabarly n'avait pas choisi une formule de tout repos avec son trimaran (3 coques) Pen Duick IV (« Petite mésange » en breton).

Certes, les multicoques sont capables d'atteindre des vitesses extraordinaires pour des voiliers. Des pointes de 30 nœuds (54 km/h) ont été enregistrées à l'actif du « Hell Cat », catamaran (2 coques) britannique. Mais ces performances ne peuvent avoir lieu que dans des conditions météorologique excellentes... Ce qui n'est pas toujours le cas en Atlantique. Par mauvais temps, le Pen Duick IV est nettement désavantage vis à vis de ses concurrents monocoques.





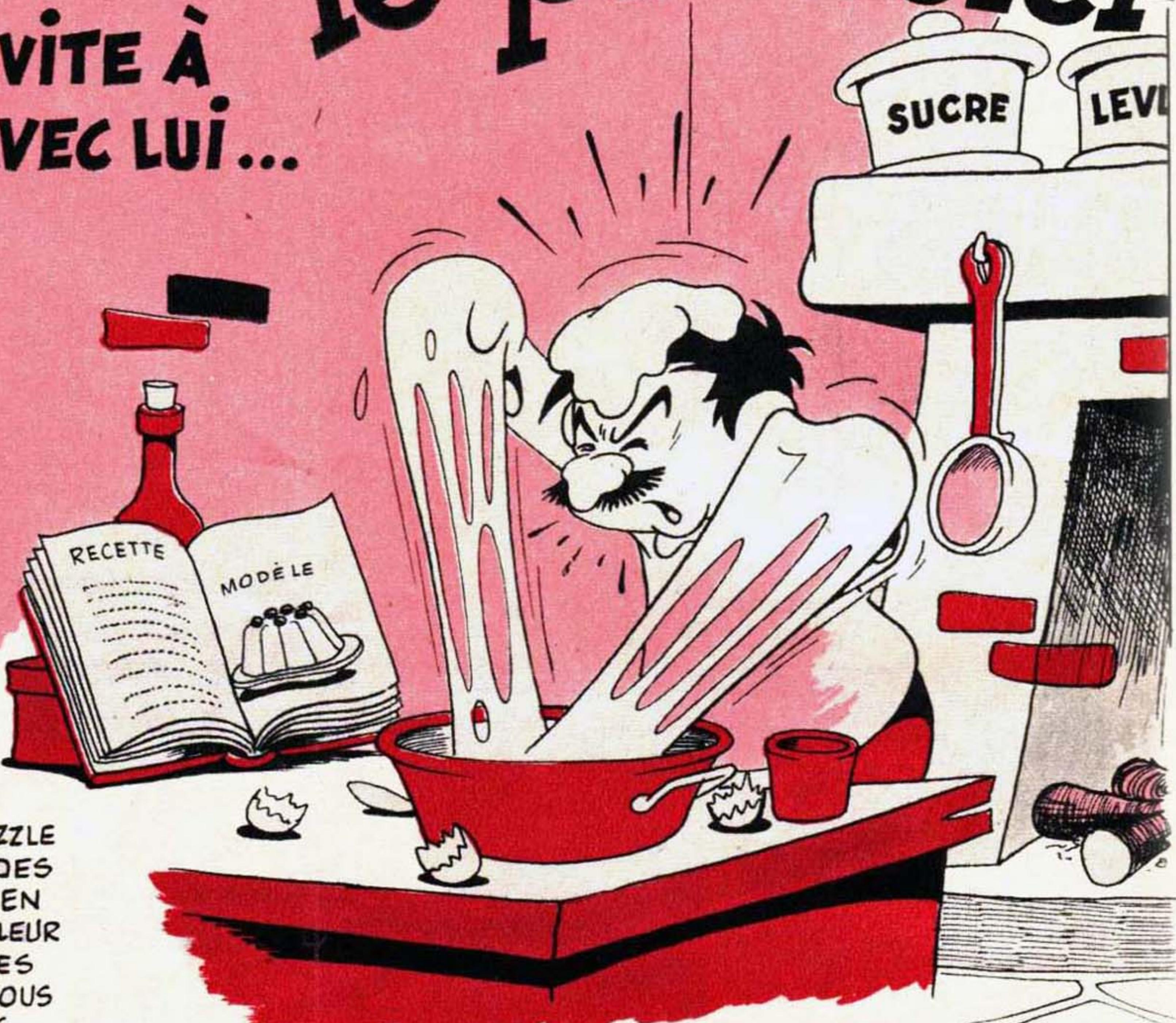
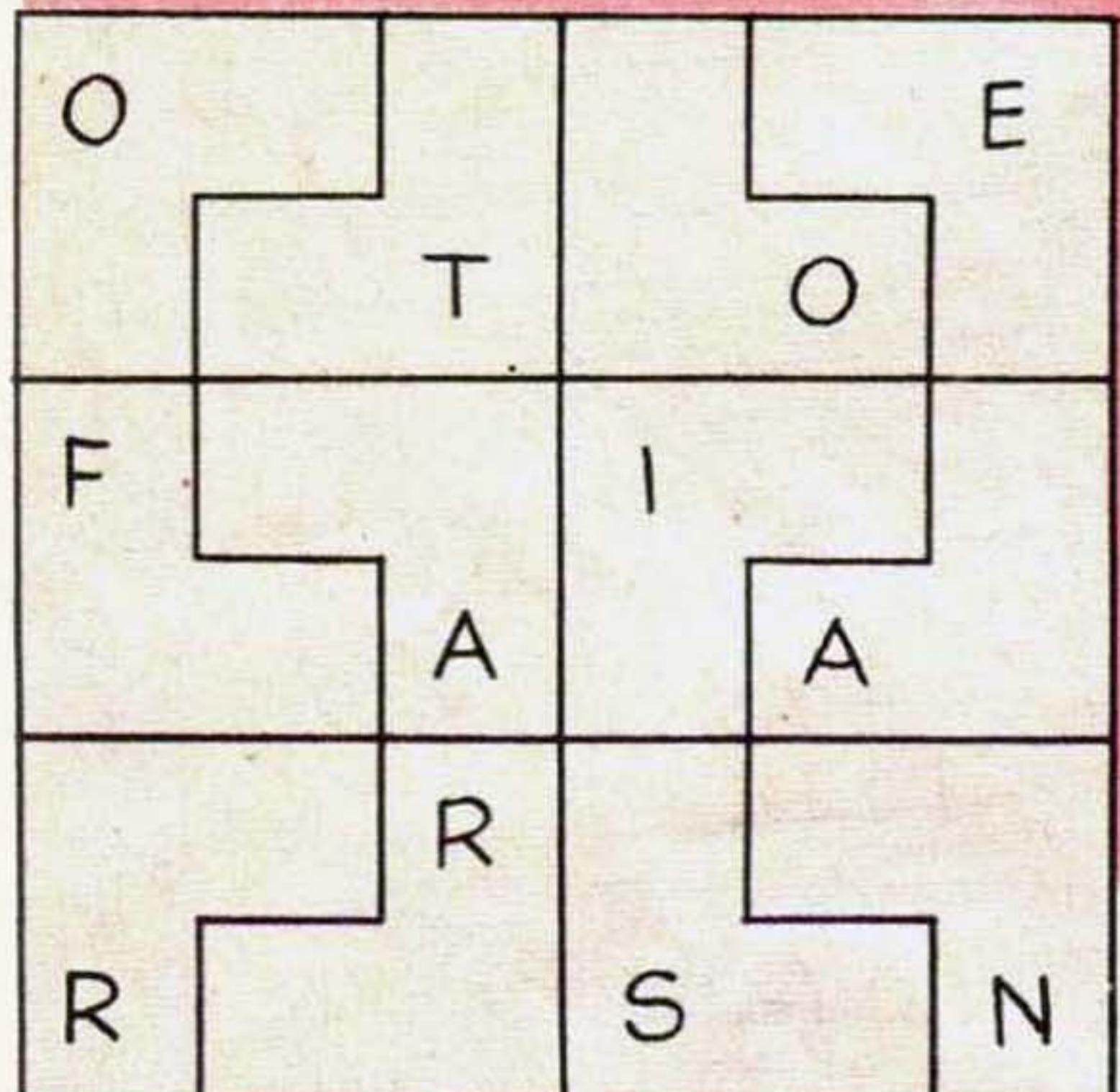
FICHE D'IDENTITÉ DU PEN DUICK IV

— Longueur hors tout :	20,55 m
— Longueur à la flottaison :	18,90 m
— Largeur :	10,50 m
— Tirant d'eau :	1,20 m
— Déplacement :	5 tonnes
— Surface de voilure :	110 m ²

- 1) Voile de foc.
- 2) Grand mât.
- 3) Grand-voile.
- 4) Pataras.
- 5) Flotteur babord : 17 mètres de long sur 0,60 mètres de large.
- 6) Gui de la grand-voile.
- 7) Coffrage contenant la quille en position relevée.
- 8) Rail permettant d'amarer la grand-voile.
- 9) Hauban.
- 10) Mât d'artimon.
- 11) Voile d'artimon.
- 12) Gui d'artimon.
- 13) Rail permettant d'amarer l'artimon.
- 14) Cockpit.
- 15) Bitte d'amarrage.
- 16) Dôme transparent permettant de surveiller les voiles de l'intérieur de la cabine.
- 17) Structure métallique liant les 3 éléments du trimaran.
- 18) Flotteur tribord (même dimensions que celles de babord).
- 19) Gouvernail.
- 20) Quille rétractable.

HONORÉ le patissier

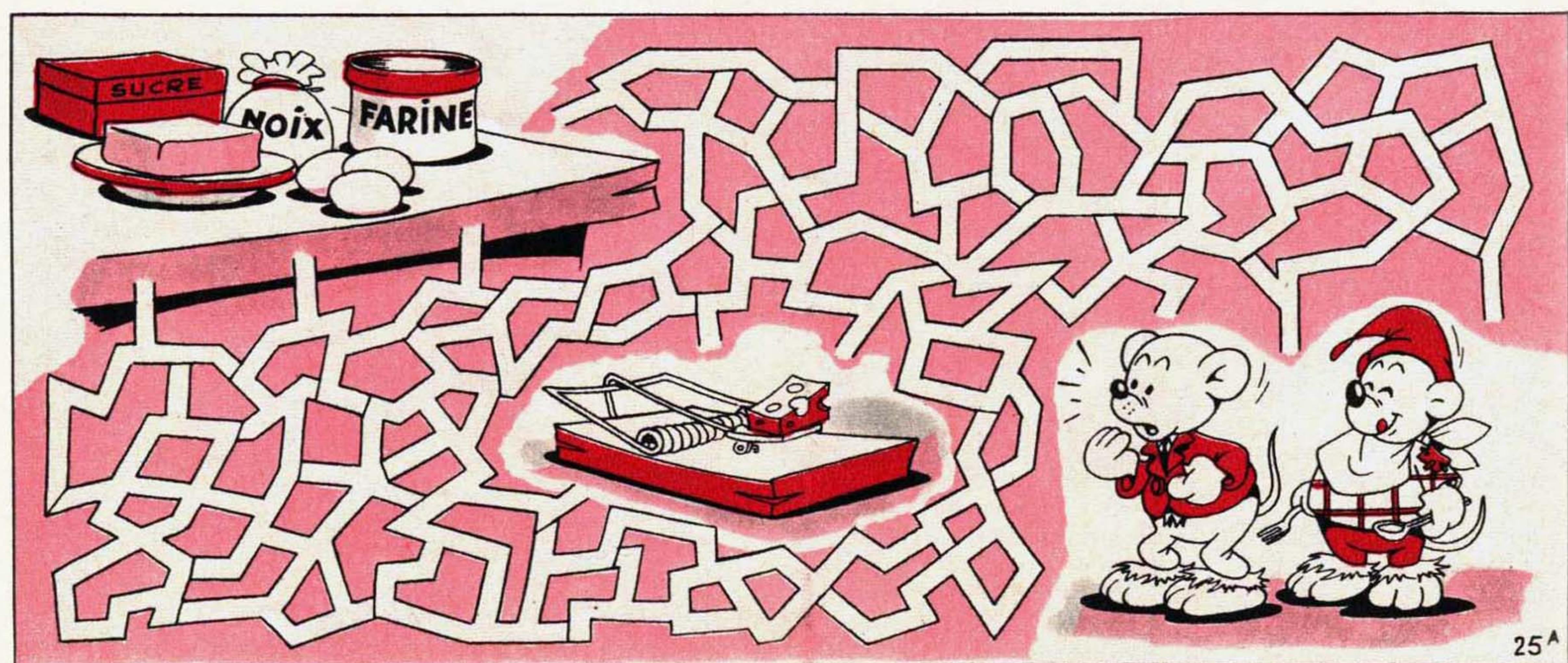
vous invite à jouer avec lui...



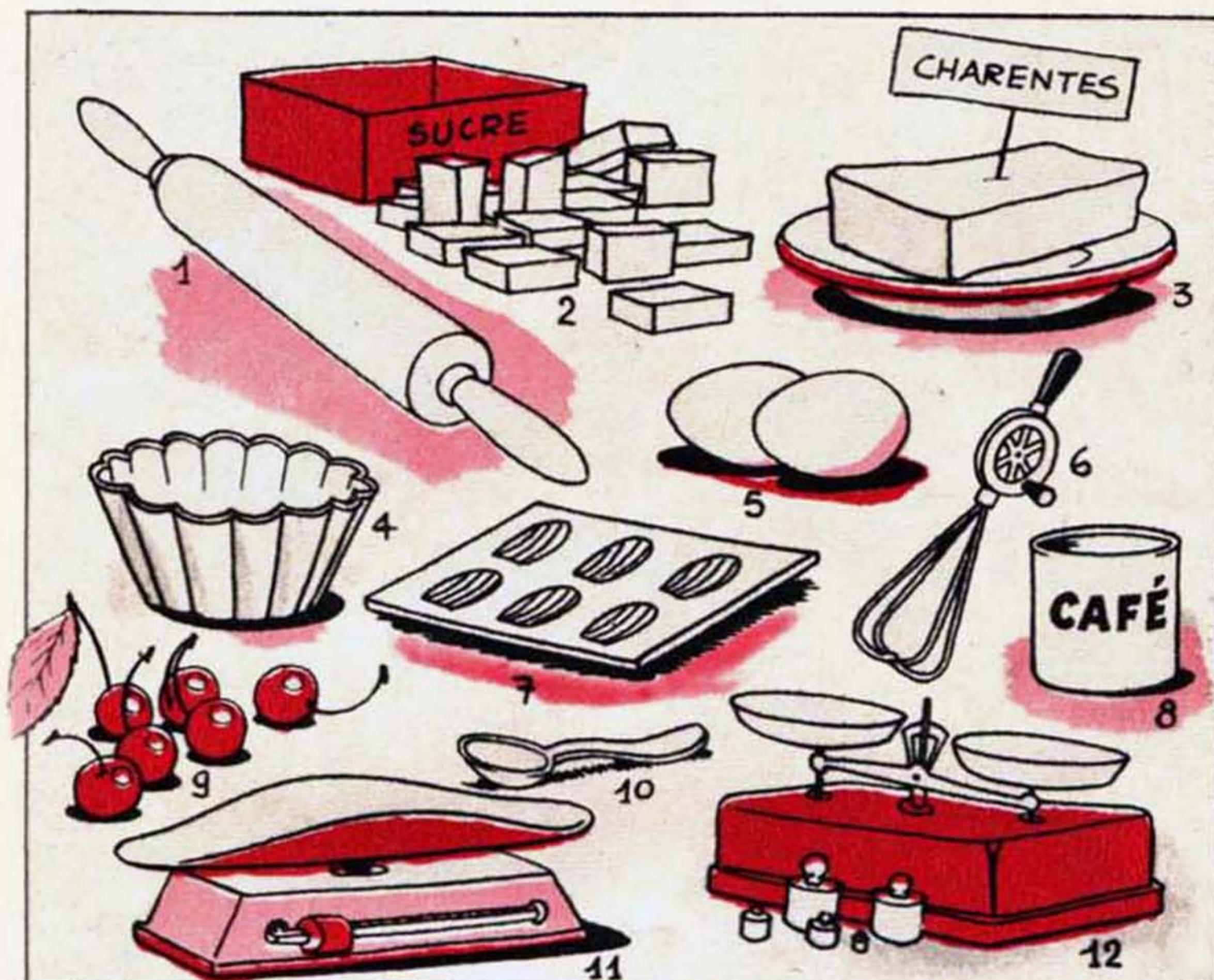
I	N	R	F	S	E
S	A	I	A	N	N
I	G	E	C	E	A
S	I	N	R	I	T
O	R	E	N	R	A
C	A	S	R	O	A

COMPLÉTEZ CE PUZZLE EN VOUS SERVANT DES CASES CI-CONTRE, EN TENANT COMpte DE LEUR ORIENTATION ET DES LETTRES REPÈRES, VOUS TROUVEREZ SIX DES FRUITS APPRÉCIÉS DES PATISSIERS.

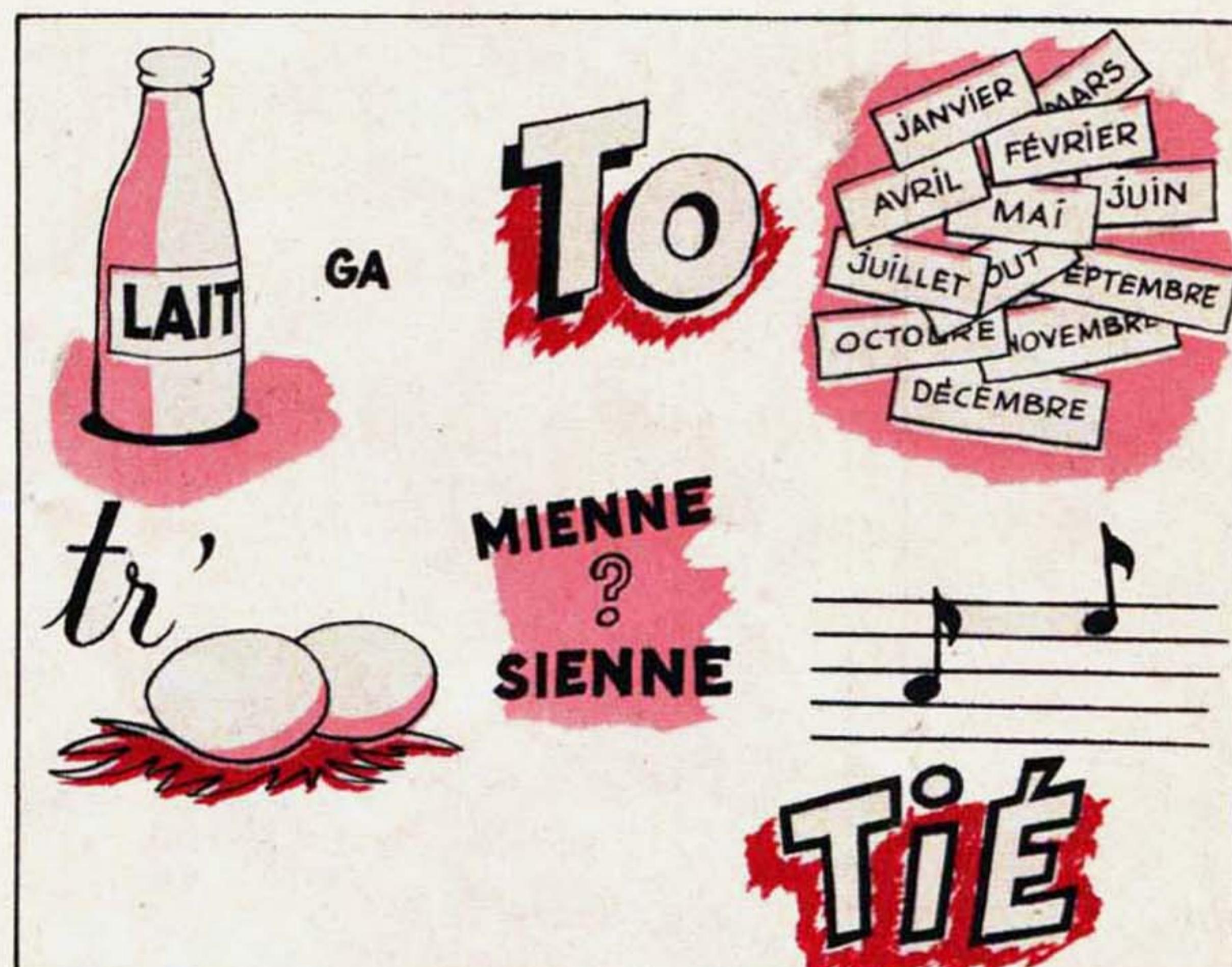
LE RAT DES VILLES INVITE LE RAT DES CHAMPS À UN FESTIN ROYAL... MAIS LE CHEMIN DU "RESTAURANT" EST DANGEREUX. QUI VEUT LES VEUT LES GUIDER, AFIN D'ÉVITER LE PIÈGE ?



CHACUN
DE CES
DESSINS
REPRÉSENTE
UN
GATEAU.
À VOUS
DE TROUVER
LESQUELS.



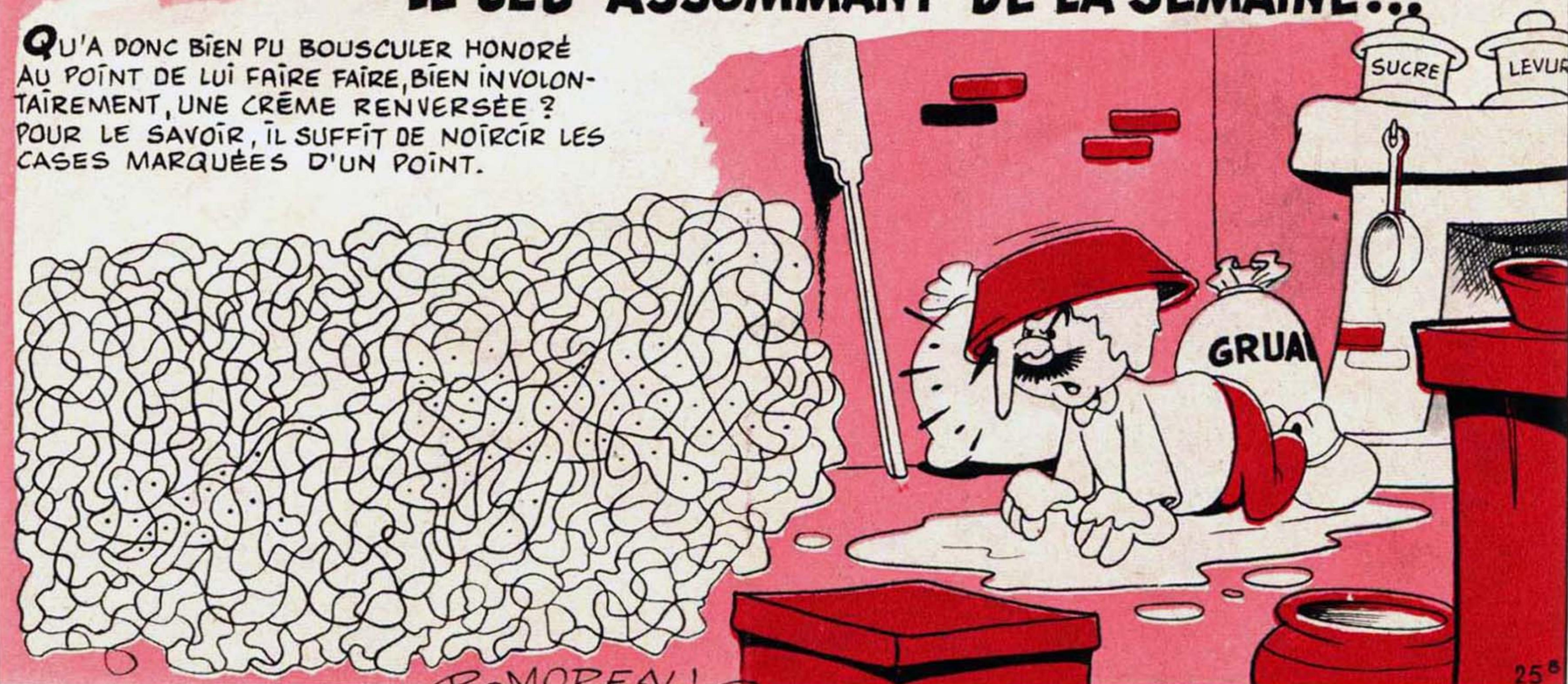
UN DE CES OBJETS N'A PAS D'UTILITÉ DANS LA PROFESSION D'HONORÉ.



CE RÉBUS CONTIENT UN CONSEIL QUI EST TOUJOURSAGRÉABLE À SUIVER.

LE JEU "ASSOMMANT" DE LA SEMAÎNE...

QU'A donc bien pu bousculer Honoré au point de lui faire faire, bien involontairement, une crème renversée ? Pour le savoir, il suffit de noircir les cases marquées d'un point.





EAG

LE MARTIN-PÊCHEUR

Tit... Titit !... Sous l'ombre des arbres qui font à la Tave un tunnel de verdure un petit obus scintillant a filé droit devant moi... Au ras de l'eau, il a disparu derrière l'angle du vieux moulin dont la roue s'est tue depuis longtemps. C'est un martin-pêcheur, un arnié comme on l'appelle en Provence, un bien curieux nom qui veut dire mite : jadis, les ménagères avaient coutume de placer sa peau dans leurs armoires ; elle avait, paraît-il, la propriété d'en chasser les mites ! J'en ai vu l'année dernière, pendus au plafond ceux-là, dans les cuisines en Camargue et dans la Crau. On a conservé ici une autre vieille tradition, celle de pendoulaoun arnié (1), baptisé dans cette contrée devino-vènt ou viro-vènt (devine-vent ou tourne-au-vent), parce que son bec annonce, dit-on, selon la position qu'il prend, la direction d'où va venir le vent. Pauvre pescairou (2) ! Persécuté par les vieilles légendes et plus encore de nos jours par les pisciculteurs qui n'aiment guère te voir hanter leurs bassins...

Il faut avouer, c'est vrai, que ce petit oiseau farouche, à la somptueuse livrée bleu de moire, y commet d'importants dégâts. Car il trouve là en abondance sa nourriture préférée, des petits poissons à sa taille, notre pêcheur ne pouvant pas avaler ceux qui dépassent sept centimètres. Et il en consomme de grandes quantités, surtout à l'époque où sa progéniture boulimique ne cesse de réclamer proie sur proie.

Avec beaucoup de patience, de longs détours à travers les rochers qui encombrent le lit de la rivière, je l'ai retrouvé. Sur une branche qui surplombe l'eau claire, il se tient immobile, la tête animée d'imperceptibles mouvements. Brusquement, il s'est laissé tomber. Dans un jaillissement de gouttelettes, il a plongé, pour réapparaître aussitôt tenant dans son bec en poignard un vairon qui brille au soleil. Maladroitement, il l'a lancé en l'air, l'a rattrapé pour le gober tout rond, la tête la première... Et il a repris son affût. Cinq minutes ne se sont pas écoulées. Même attaque en piqué ! Un second poisson, une truitelle cette fois qui se débat furieusement. Sans la lâcher, mon martin-pêcheur a gagné un rocher voisin. Quelques coups sur la pierre pour assommer cette nouvelle proie, et hop ! la voici engloutie comme la précédente.

Il a quitté son perchoir et s'est rapproché. Mais que fait-il donc ? On le dirait suspendu à un fil, maintenu sur place dans le tourbillon de ses ailes bleues. Je risque une photo... Trop tard ! Il a filé, m'abandonnant à ma déception. Je ne le verrai plus...

Où est-il allé ? Nous sommes en avril. Sans doute a-t-il déjà choisi sa compagne. Je les imagine tous deux, affairés à la préparation du nid. Un nid ? Un long boyau d'un mètre creusé dans la falaise d'une sablière ou d'une gravière et terminé par une petite chambre recevra le mois prochain les œufs ronds et blancs. Six ou sept petits naîtront trois semaines plus tard qui transformeront peu à peu ce corridor en un cloaque puant, à tel point que les nourriciers, à chaque visite, s'empresseront d'aller plonger dans la rivière avant de reprendre la chasse. Les derniers jours avant l'éclosion, l'amas des déjections accumulées s'écoulera même par l'orifice en un suintement nauséabond et blanchâtre entremêlé d'arêtes et de déchets en putréfaction.

Une seconde couvée éclora en juin dans un tunnel voisin, quelquefois une troisième en août. Mais les jeunes devront quitter rapidement le territoire occupé par leurs parents. Le martin-pêcheur garde, en effet, très jalousement son parcours de pêche contre toute intrusion de ses voisins et seul, l'instinct de la reproduction l'amène en janvier chaque année à rechercher la compagnie.

On pourrait se demander pourquoi ces oiseaux si prolifiques ne sont pas plus abondants chez nous. C'est que la mortalité est grande. Quand surviennent de fortes gelées recouvrant de glace leurs cours d'eau préférés, beaucoup périssent d'inanition. Et puis il y a l'homme qui leur fait en certaines régions une chasse acharnée en raison des dommages causés aux piscicultures. Il suffirait pourtant de recouvrir de filets les bassins, comme cela se fait notamment en Angleterre, pour éviter de détruire stupidement ces joyaux colorés qui demeurent un des plus beaux ornements de nos rivières européennes.

Paul-Henry.



ACTUALITÉS

SPORT

J

AMAIS un athlète n'avait lancé le marteau (cette boule de fonte fixée à une chaîne) aussi loin, aussi jeune. A dix-huit ans, le Français Jacques Accambray a réussi ce que nul spécialiste n'avait mis à son actif à cet âge. Avec une performance de 64,40 m il a fait mieux que le Soviétique Konovalov, le plus précoce jusqu'alors avec 63,60 m. Au début de cette saison, ce solide garçon de 1,93 m pour 106 kg, né le 22 mai 1950, dans le Nord, à Divion, près de Bruay, résumait ainsi ses ambitions : « réaliser deux fois la limite de 64 m représentant le minimum de qualification pour les Jeux de Mexico, remporter le titre de champion d'Europe des juniors cet été à Liepzig et approcher le record européen juniors (68,09 m) établi en 1960 à Tokyo par l'Allemand Beyer qui se classait ainsi troisième aux Jeux Olympiques ».

Jacques Accambray n'a aura guère tardé à atteindre ses objectifs : sélectionné pour la première fois en équipe seniors lors du match France-Allemagne, un seul athlète avait précédemment connu l'honneur de porter aussi jeune le



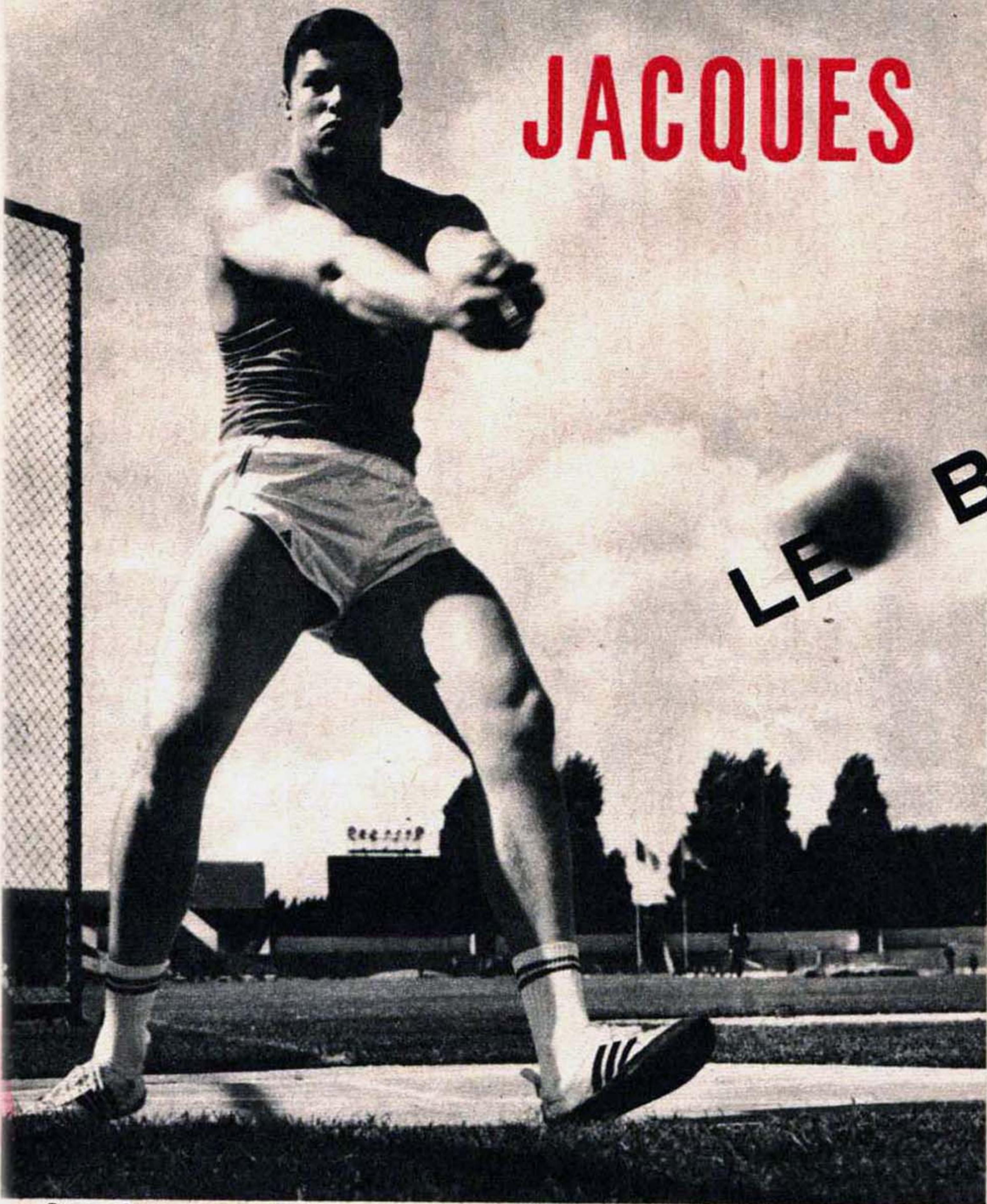
A.D.N.P.

maillot tricolore — il lançait à 64,40 m, améliorant ainsi de près de trois mètres le record juniors qu'il avait fait passer deux semaines auparavant de 58,52 m à 67,92 m ! Ce résultat de 64,40 m lui permettait de se hisser au deuxième rang des performers français derrière Guy Husson 60,40 m qui règne depuis des années sur le lancer du marteau. Personne ne paraissait devoir menacer la suprématie de Husson pendant quelque temps encore : il se pourrait bien qu'Accambray lui



JACQUES ACCAMBRAY

LE BENJAMIN DES LANCEURS



Presse Sport

Le lancer du marteau encore peu populaire en France est en Ecosse un sport traditionnel et national. Chaque année aux jeux écossais d'Aberdeen, les champions de chaque village viennent se mesurer. Ce sont tous de véritables amateurs mais leur vigueur compense parfois une technique apprise de père en fils.

AGIP

succède dans un proche avenir.

Formé au S.O. Bruay, par Henri Vasseur, le blond Jacques Accambray a accompli en moins de deux saisons de surprenants progrès.

Champion départemental scolaire de cross, il trouvait cette activité sportive un peu rebutante et en s'adonnant au travail des poids et haltères, il essaya pour se divertir de lancer le poids, le disque et le marteau.

Il expédia ce dernier engin à 30 m ce qui surprit l'entraîneur du club. Quelques mois plus tard, il

réalisait 54,36 m. Il avait alors seize ans. Venu à l'Institut National des Sports il allait progresser à toute allure et devenir l'un des plus grands espoirs français des lanceurs. Généralement en France les spécialistes de lancer se mettent beaucoup plus tardivement en évidence, aussi la révélation d'Accambray comme celle d'ailleurs de son camarade de club Henri Warzyglowa représente-t-elle une garantie d'avenir et de sérieuses espérances pour les Jeux de Munich en 1972. Ce qui n'interdit pas de songer également à des performances flatteuses pour cet automne aux Jeux de Mexico.

Possédant force, dynamisme et détente, se montrant déjà technicien éprouvé, Jacques Accambray dont le mouvement final est fort efficace s'astreint tout en préparant son baccalauréat à un entraînement sévère dont le programme comprend quatre heures de travail technique et huit heures de musculation par semaine. Ainsi, il parvient actuellement à faire des flexions en portant une charge de 140 kg sur les épaules...

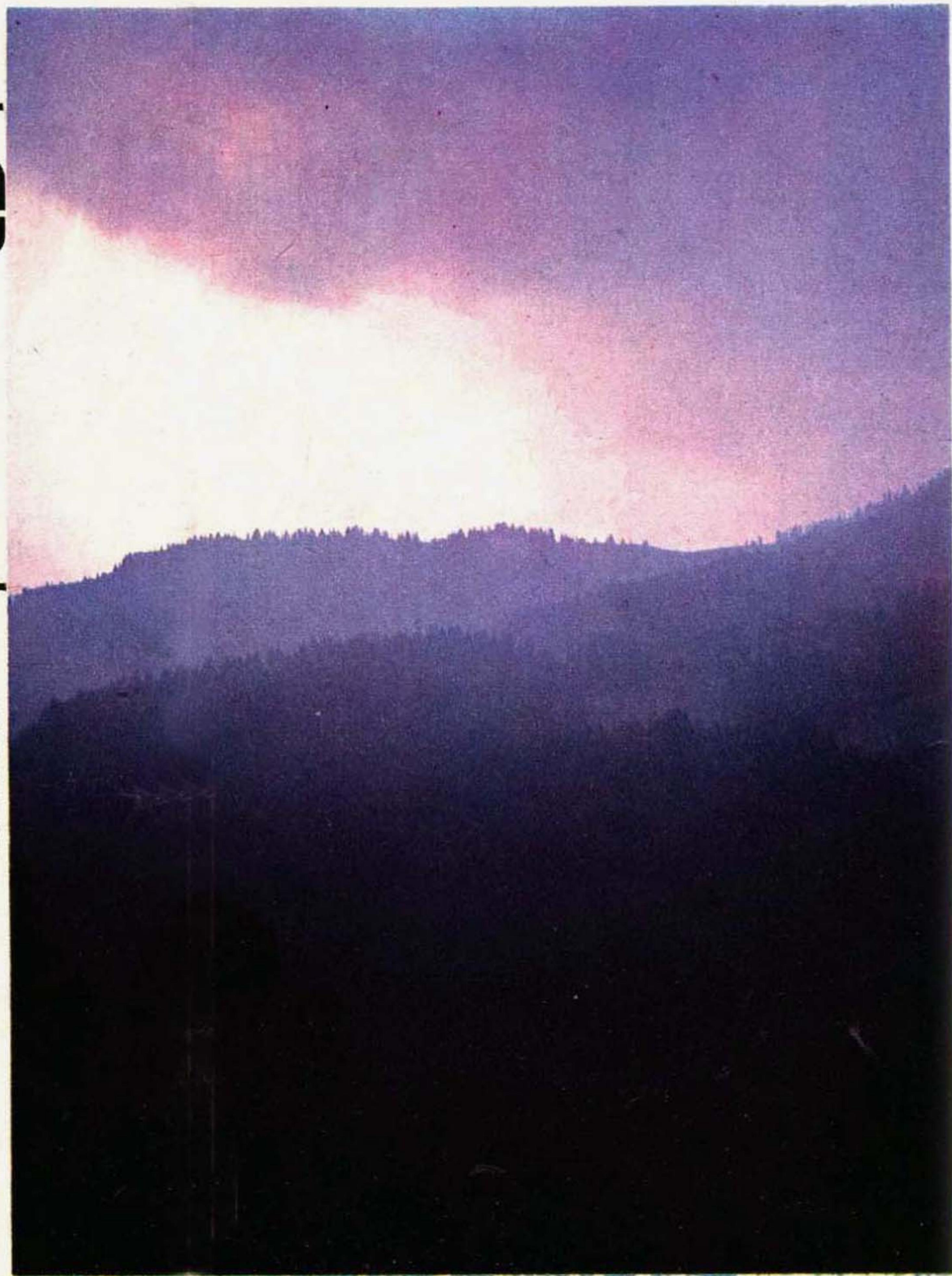
JE N'AIME PAS LE SILENCE

C'est comme
un grand
vide

Connais-tu cet épisode de la vie du prophète Elie ? Il est raconté au chapitre 18 du Premier Livre des Rois, dans la Bible.

« Elie entra dans une grotte pour y passer la nuit. Et voici que la parole du Seigneur lui fut adressée : « Elie, dit-il, que fais-tu ici ? ». Il répondit : « Je suis dévoré de zèle pour le Seigneur, le Dieu des Armées. Car les Israélites ont abandonné votre alliance, ils ont renversé vos autels et passé vos prophètes au fil de l'épée. Je suis le seul qui reste et ils en veulent à ma vie ». Le Seigneur lui dit : « Sors, tiens-toi sur la montagne en présence du Seigneur, il va passer ». Et voici que devant le Seigneur s'éleva un ouragan violent et impétueux qui fendait les montagnes et brisait les rochers. Le Seigneur n'était pas dans le tremblement de terre. Après le tremblement de terre, un feu : le Seigneur n'était pas dans ce feu. »

Photo DEBAUSSART



LE SEIGNEUR N'ETAIT PAS DANS LA FOUDRE POUR TA PRIÈRE

Tes vacances sont une occasion de rencontrer le Seigneur. Mais où le trouveras-tu ?

Celui qui a le courage du Silence, celui-là met des atouts dans le jeu de sa vie. Il se rend compte de ce qu'il est et de ce qu'il fait. Il peut se corriger ; il peut donner un sens à ses actions.

Seigneur

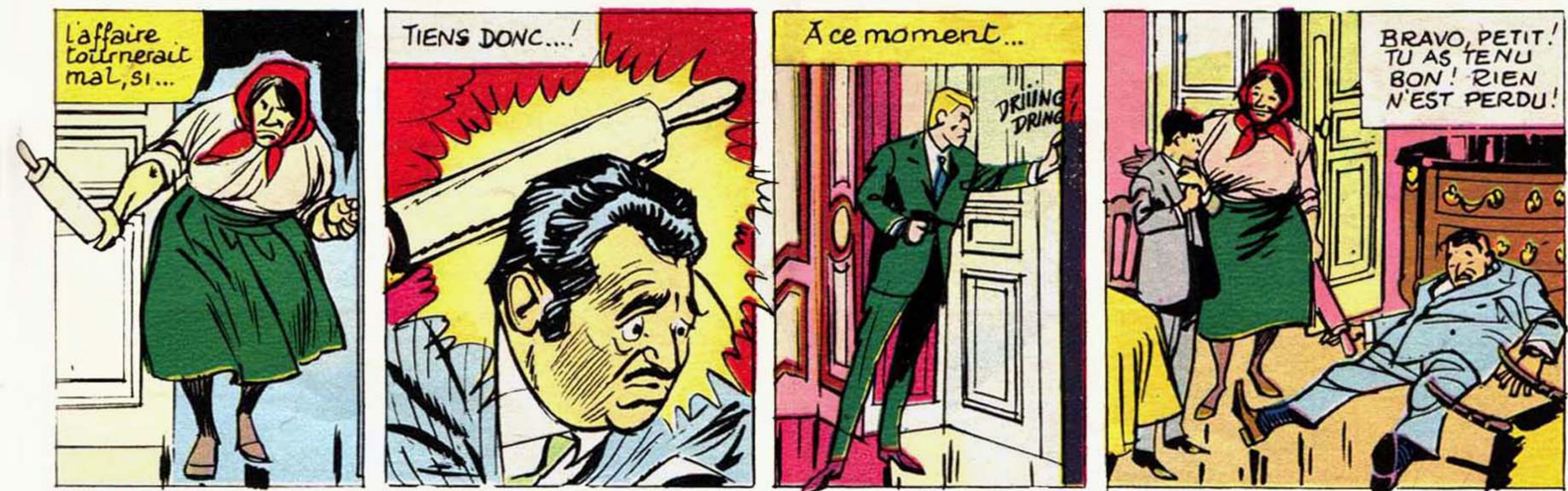
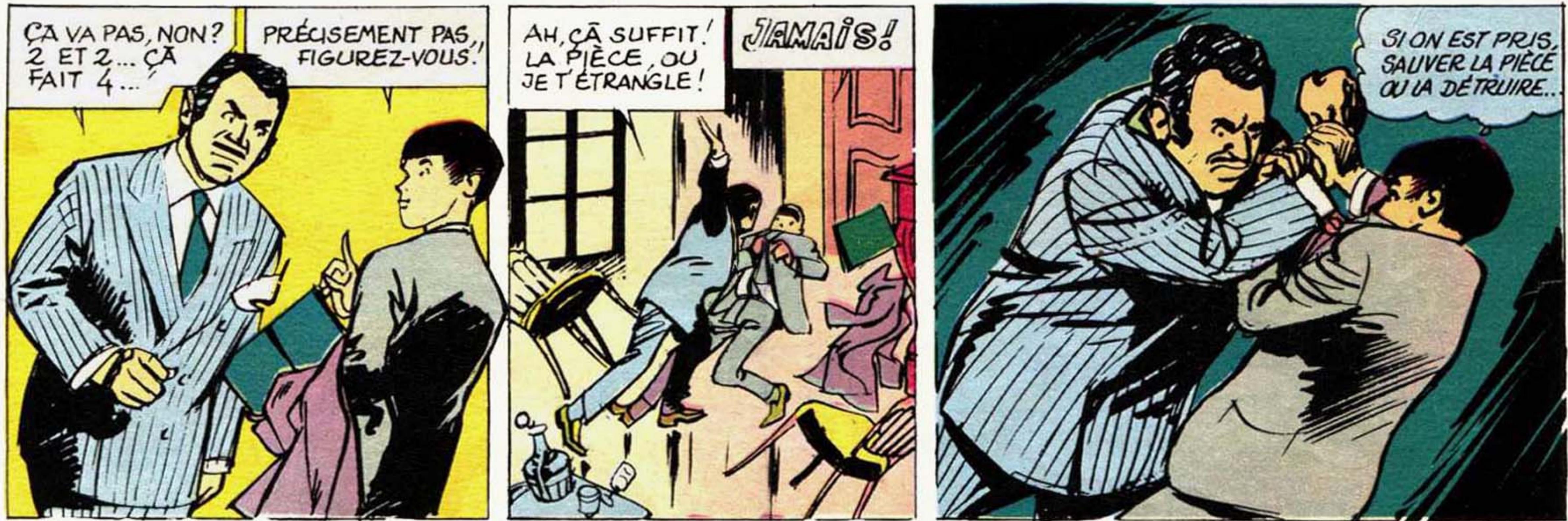
Je n'aime pas le silence,
C'est comme un grand vide dans lequel j'ai peur de tomber.
Peur de me retrouver seul à seul avec moi.
Peur de me retrouver seul avec Toi, Seigneur.
Toi qui as aimé te retirer dans le désert,
Pour être plus disponible à tes frères.
Apprends-moi, Seigneur, à m'arrêter, à faire silence.
Apprends-moi à te rencontrer.
Pour que je sache mieux écouter les autres.
AMEN.

(Extrait de Lumière sur la Route)

DEUX ET DEUX font CINQ

PAR SERGE DALENS

RESUME : Philippe a été chargé de remettre une pièce aux correspondants à Rome de son narrateur. Pour plus de sûreté, Philippe commence la phrase convenue : « 2 + 2 = 5 »...



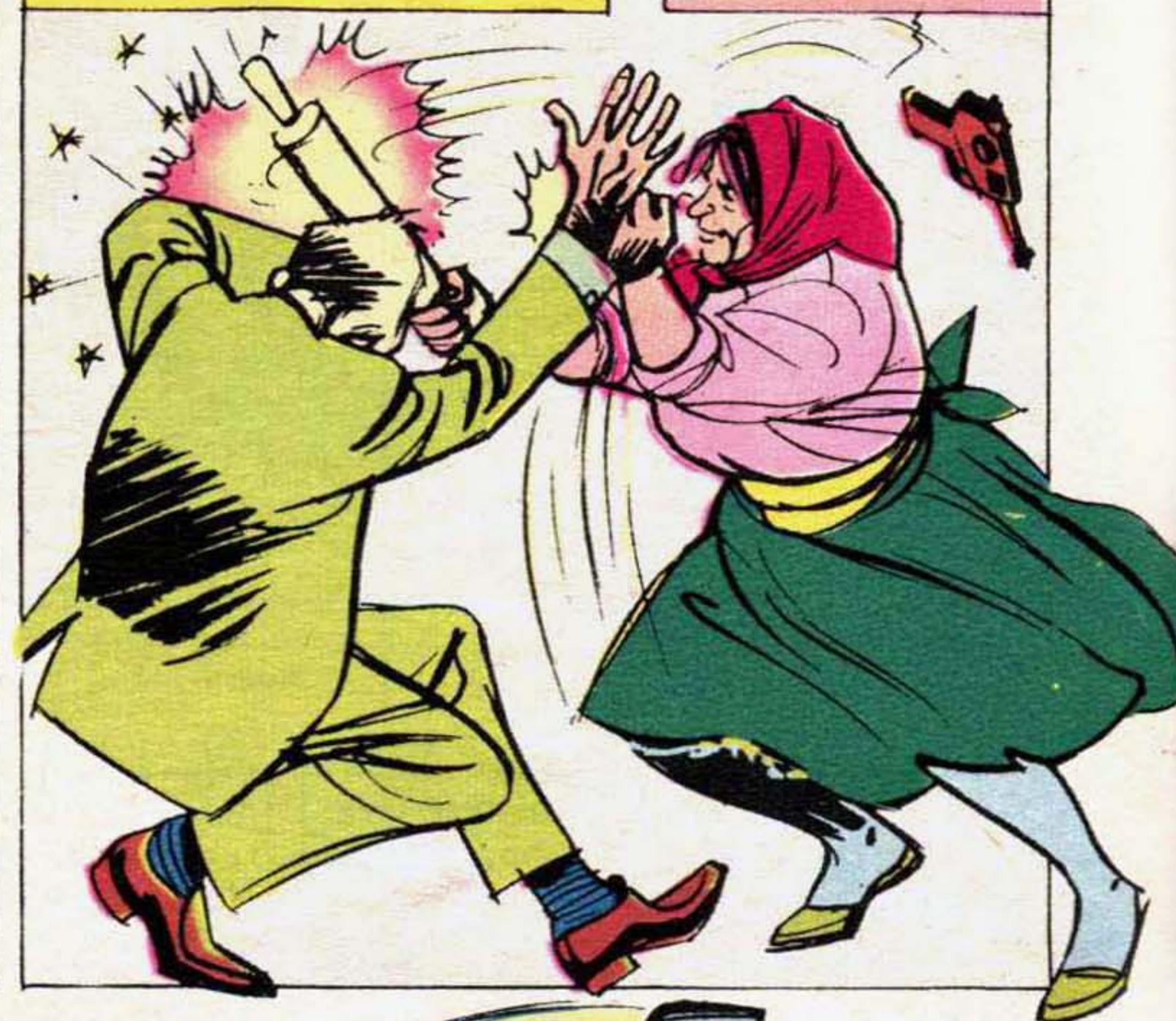
Philippe se fait arrêter
PIAZZA VITTORIO-EMMANUELLE
entre dans un café et
demande l'indicateur des autobus.



Puis il va aux toilettes... Et là...



Pendant ce temps...



...ET DE DEUX!

Mais pendant ce temps,
Polo, le chauffeur de la
voiture commence à s'impatienter. Finalement, il
grimpé l'escalier
quatre à quatre...



...et attaque durement
la fausse vieille...



Heureusement
le karaté
n'est pas fait
pour les chiens...



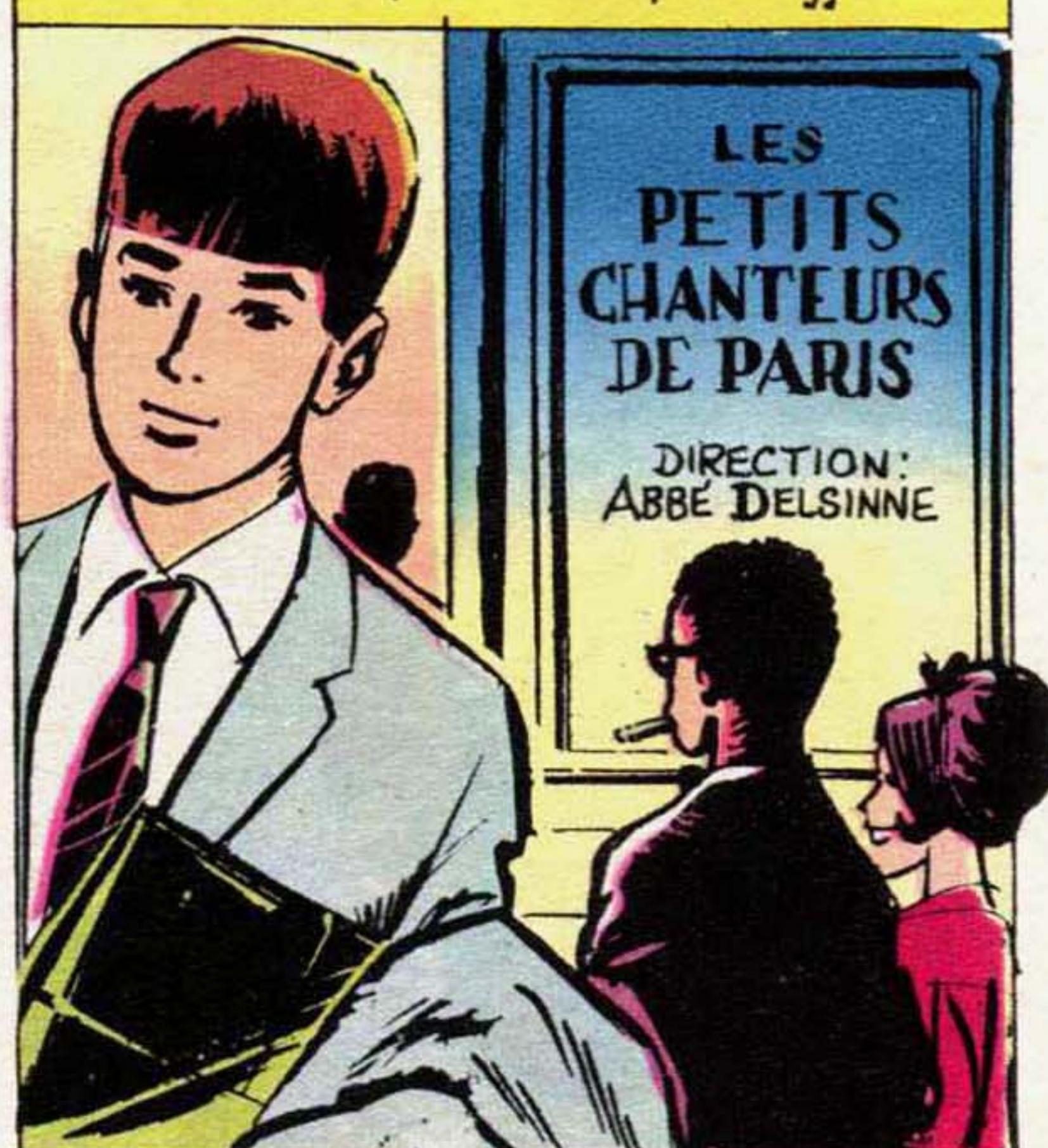
Philippe marche au hasard,
cherchant un hôtel...



Indifférent à la vie nocturne, il
passe devant le PALAZZO PIO...



...Il ne remarque même pas l'affiche...



Une aventure de Jim et Heppyc



par P. CUCREY

RESUME : Jim a obtenu des Indiens Akidjways la permission de construire un chemin de fer sur le territoire de ces derniers. Le tracé de la ligne passe sur l'emplacement occupé par un énorme rocher en forme d'ours.

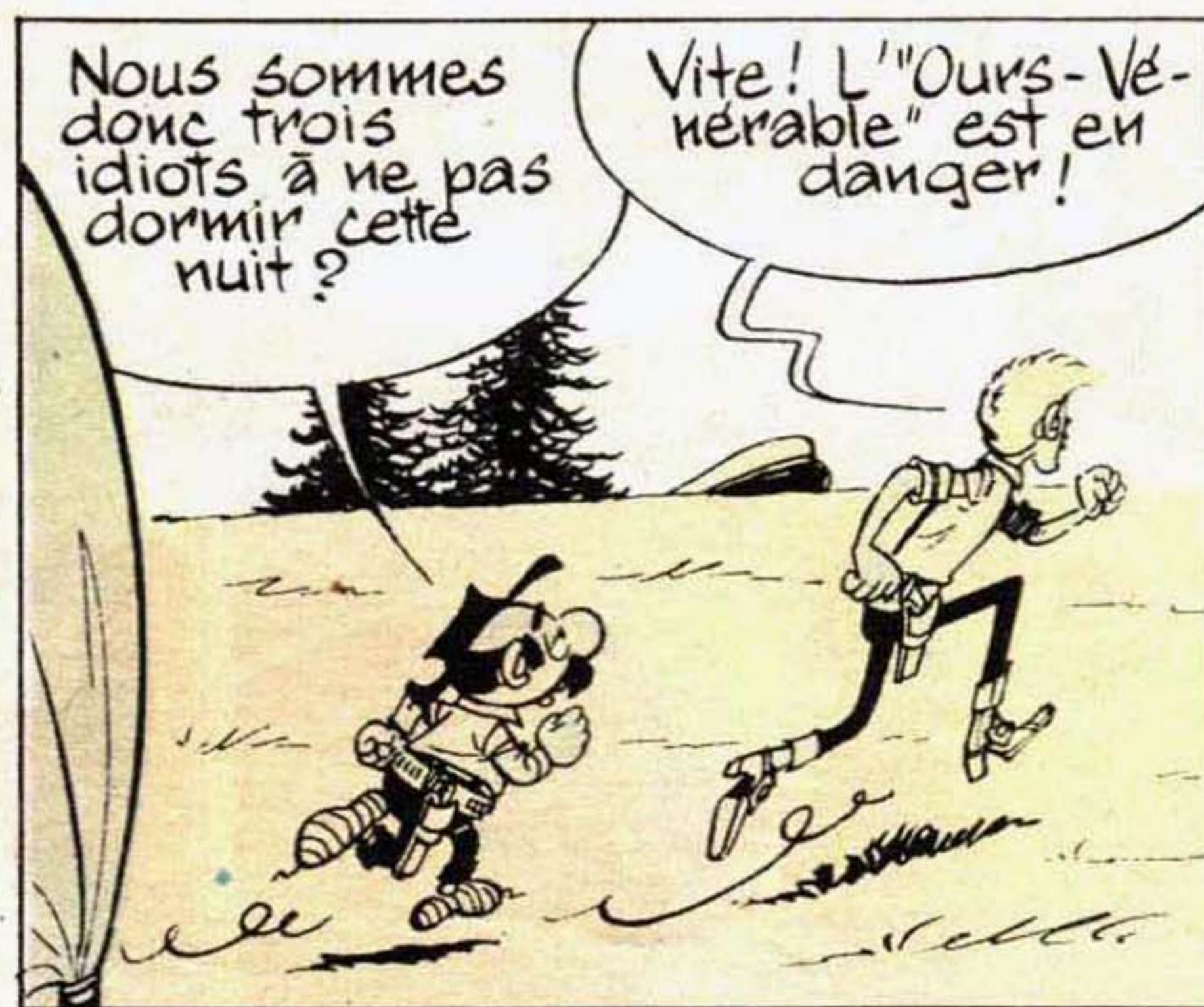
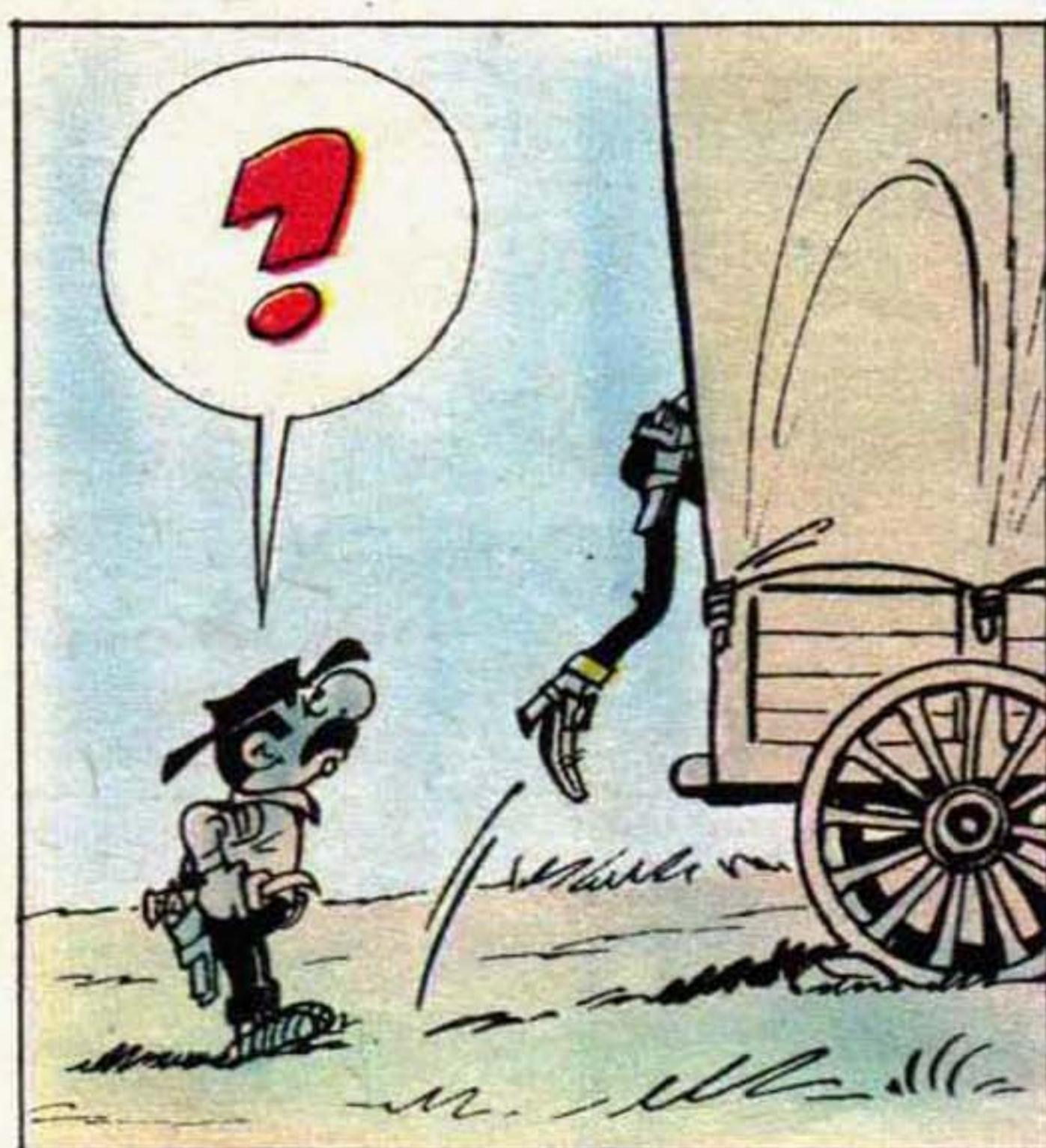
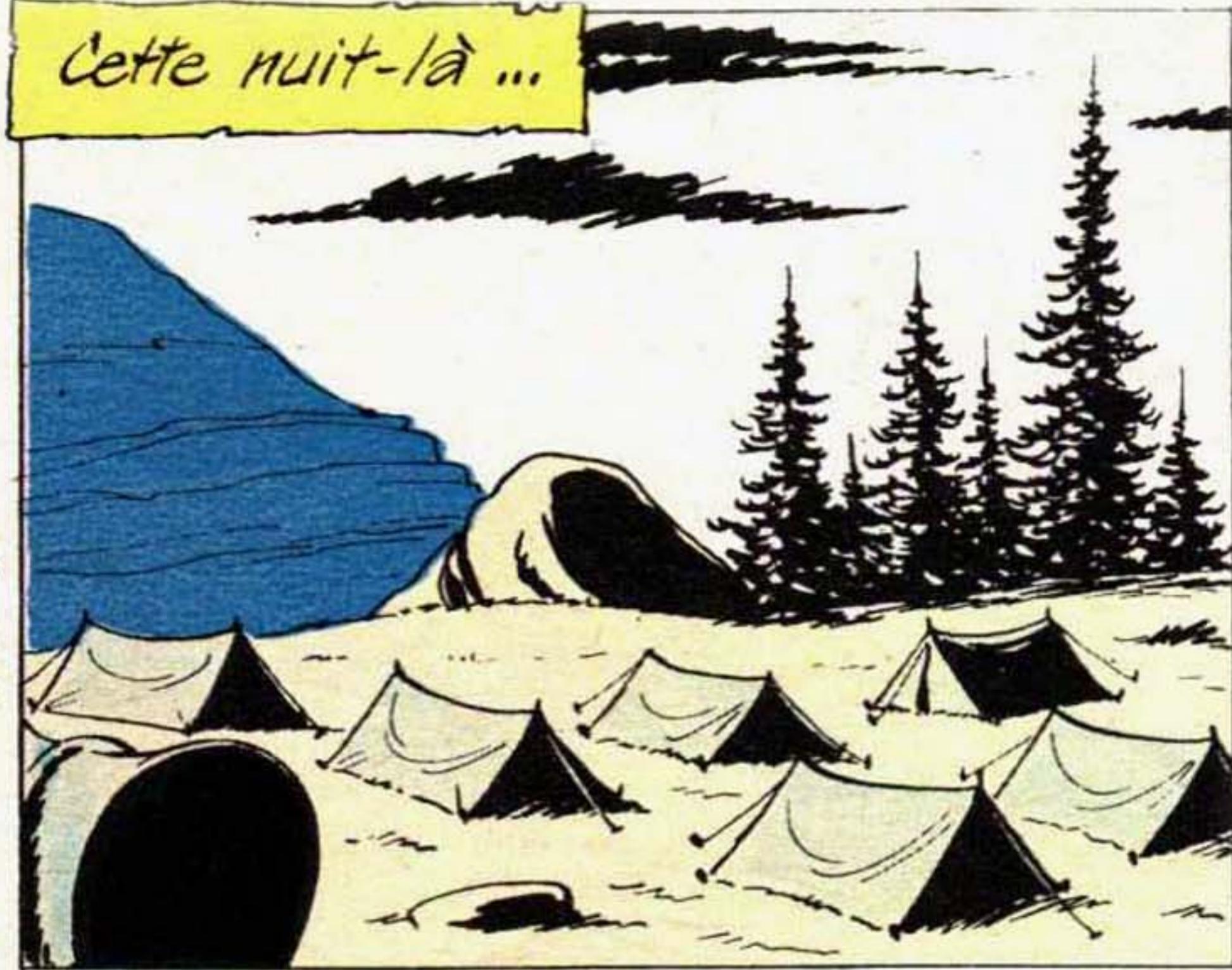
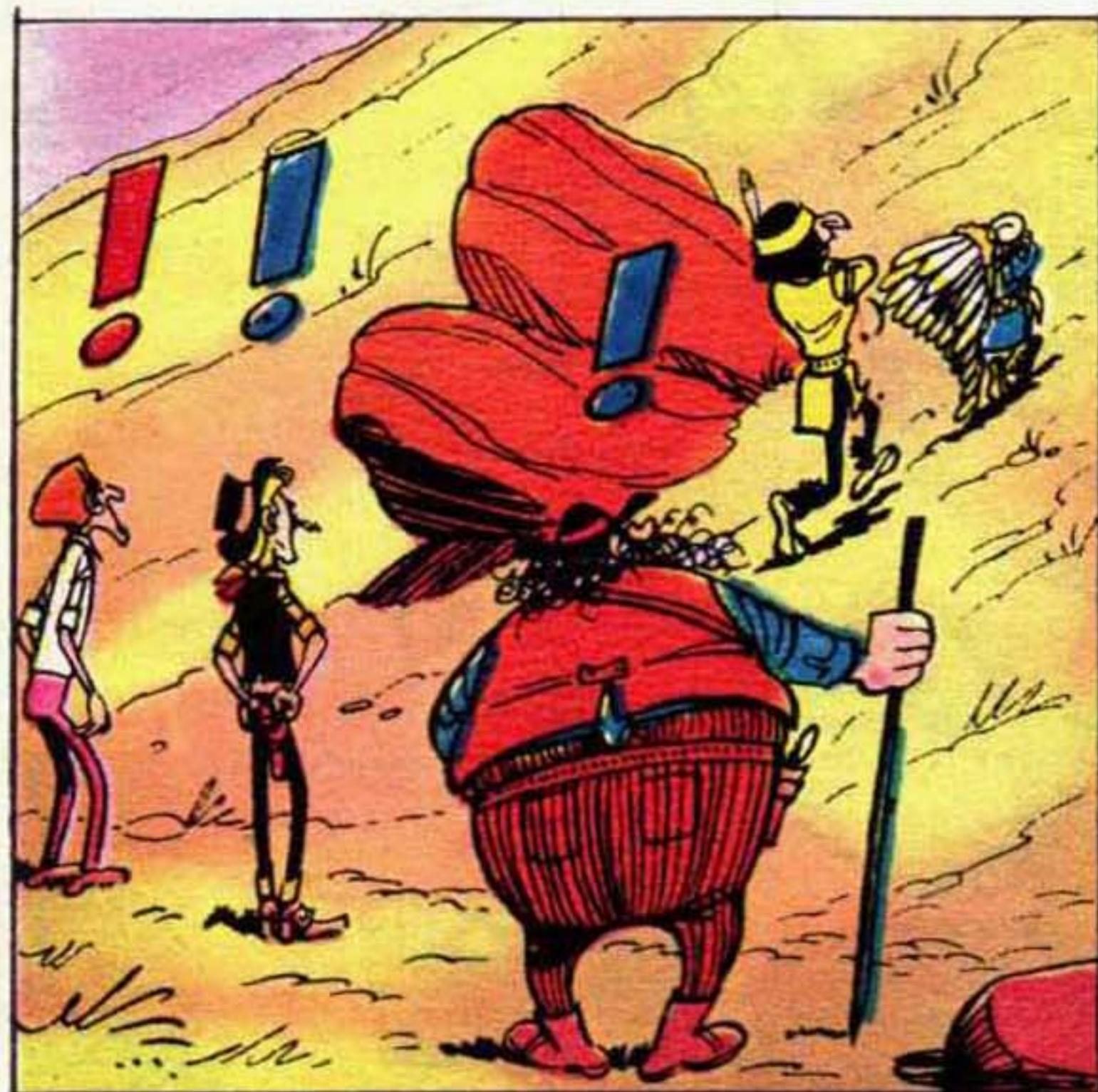


L'"Ours-vénérable" est notre totem. Les visages-pâles ne le détruiront pas! *

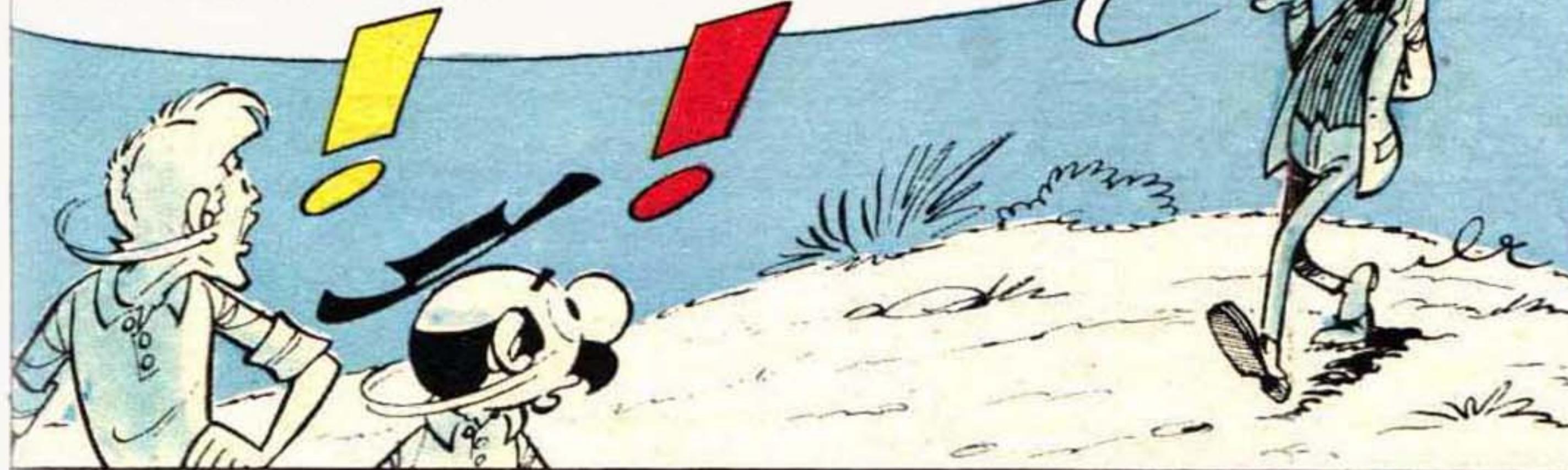
* L'interprète étant sourd, tous ces textes sont évidemment criés, mais afin de laisser assez de place au dessin, nous les avons écrits en caractères normaux.

Si les hommes blancs touchent à l'"Ours-vénérable", le cheval-de-feu ne traversera jamais le territoire des Akidjways. Limaçon-bondissant a parlé! *





**...POUR LA PROMENADE ! COMME
VOUS, JE N'AI PU RÉSISTER
AU PLAISIR...J'AI BOURRÉ
MA PIPE ...**



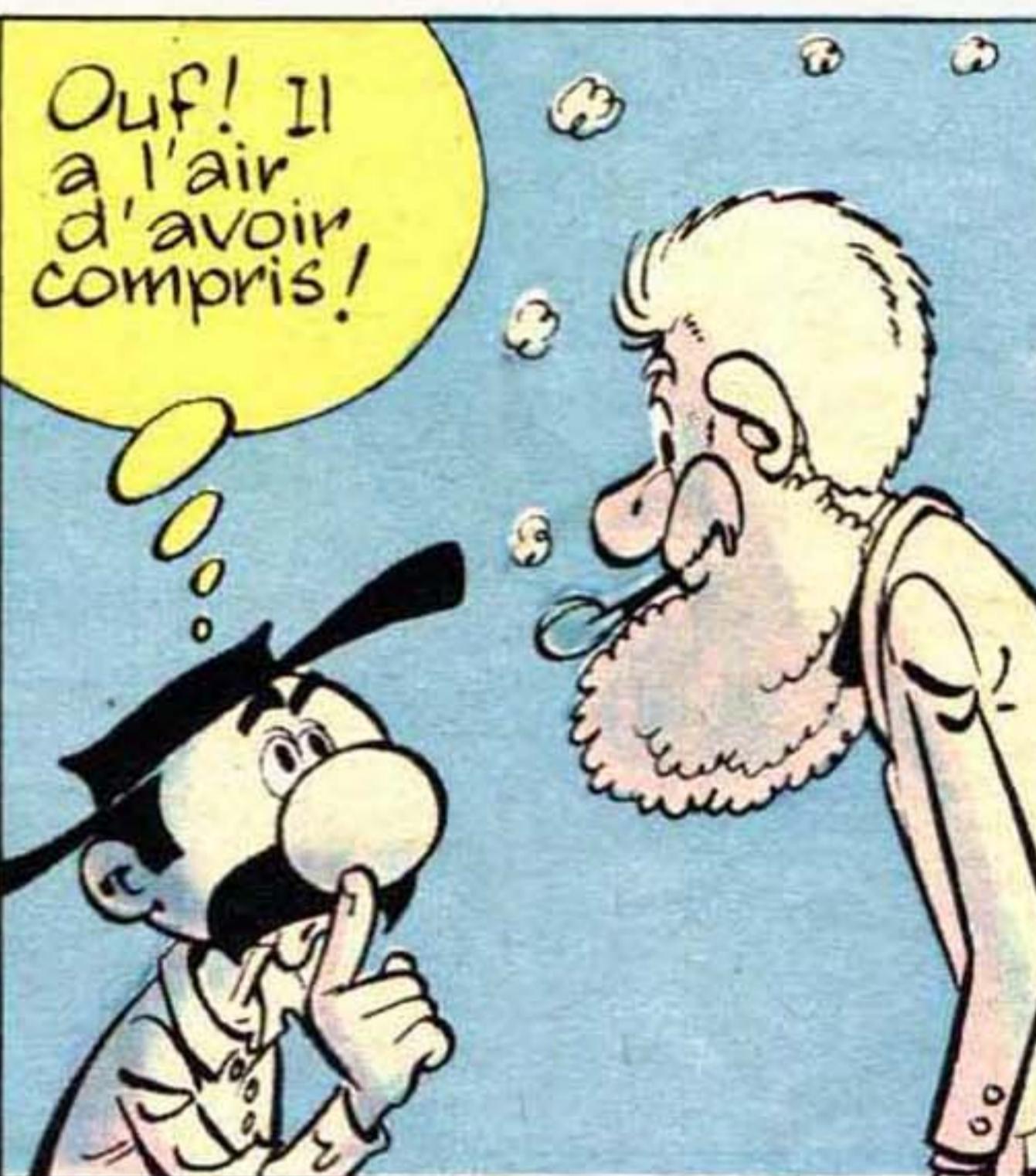
...ET EN AVANT !



**VOUS DITES ?
PARLEZ FORT,
VOYONS !**



**Ouf ! Il
a l'air
d'avoir
compris !**



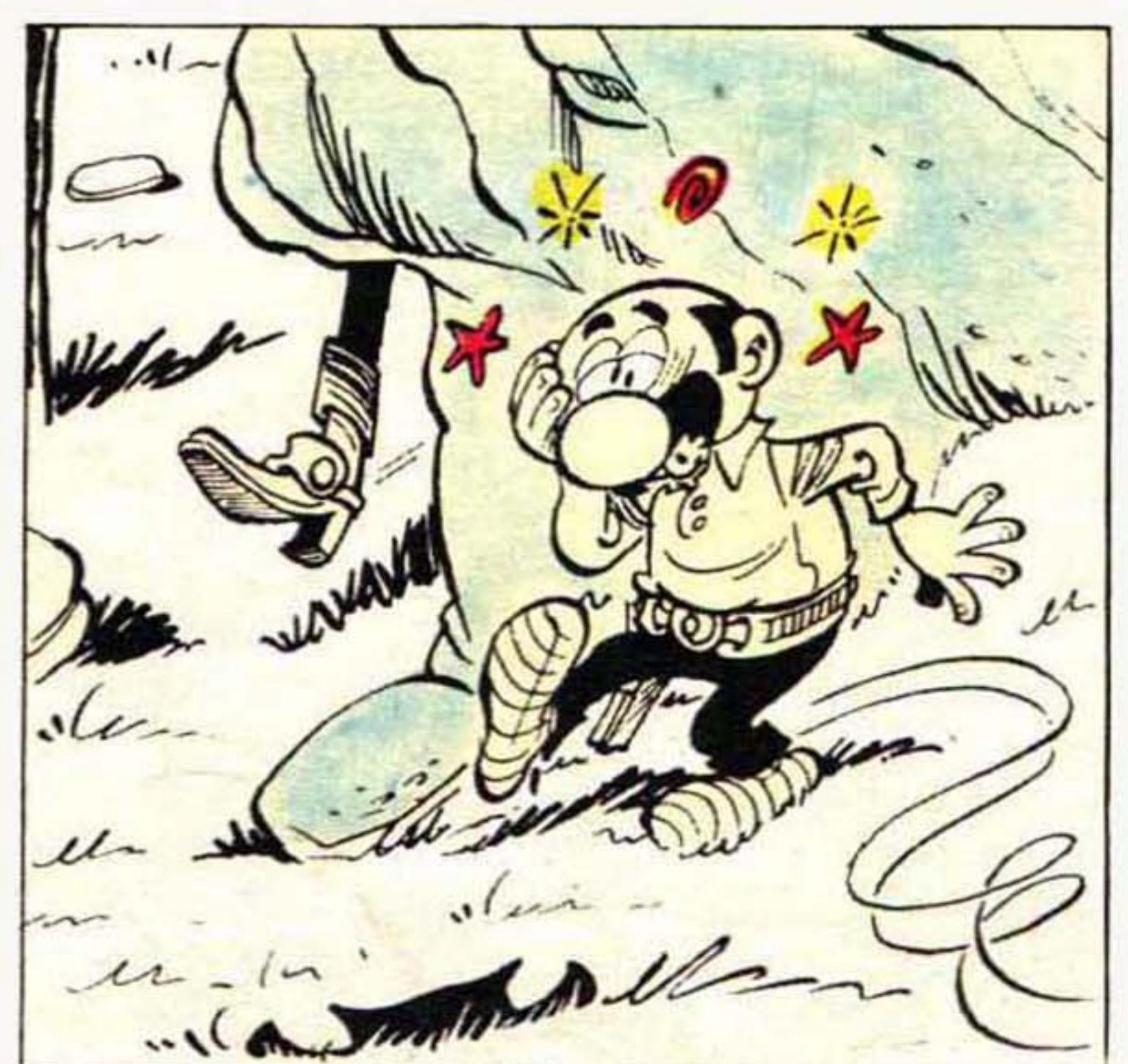
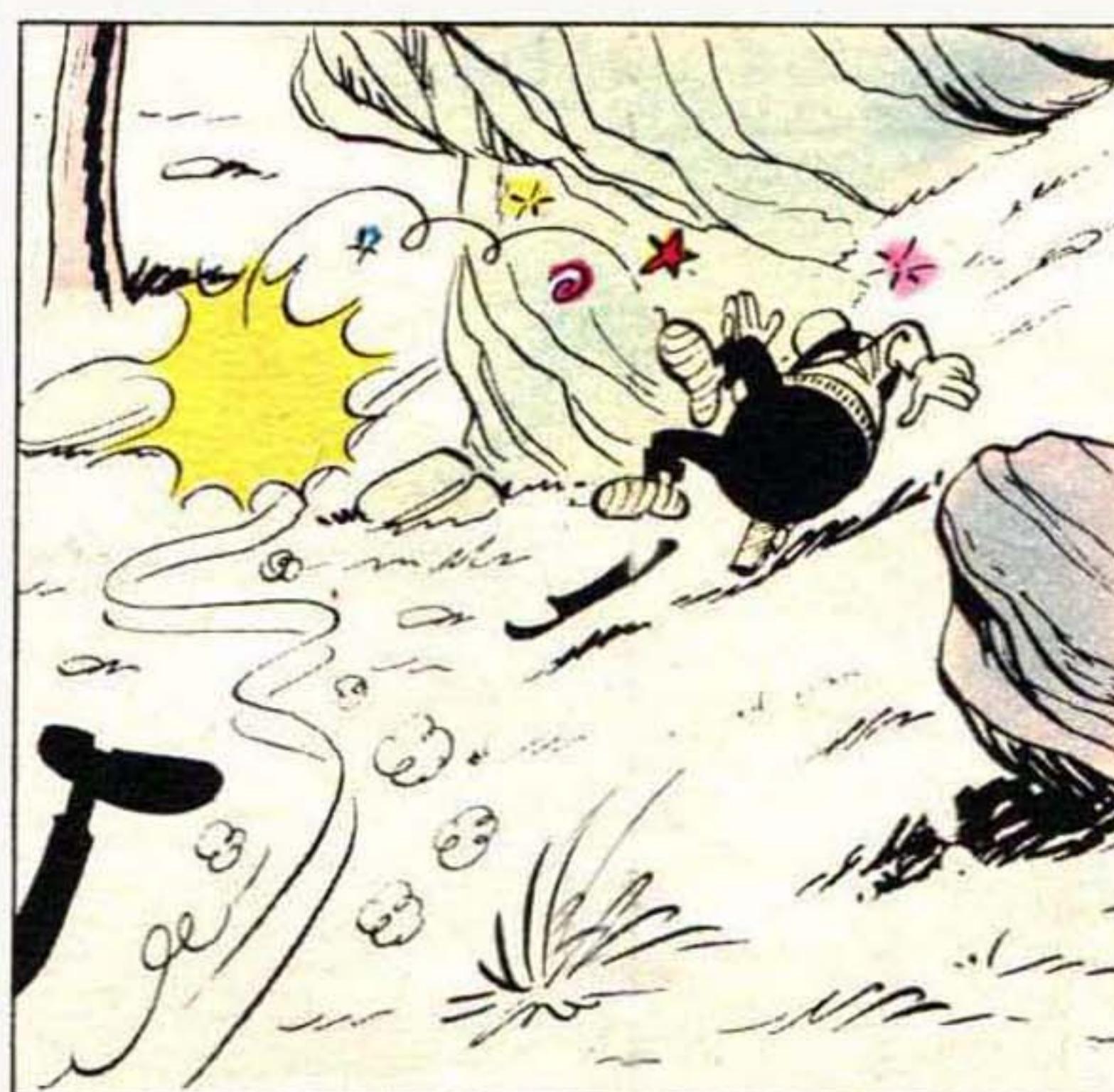
**VOUS AVEZ RAI-
SON, RESPECTONS
LE SILENCE DE
 CETTE CALME
NUIT !**

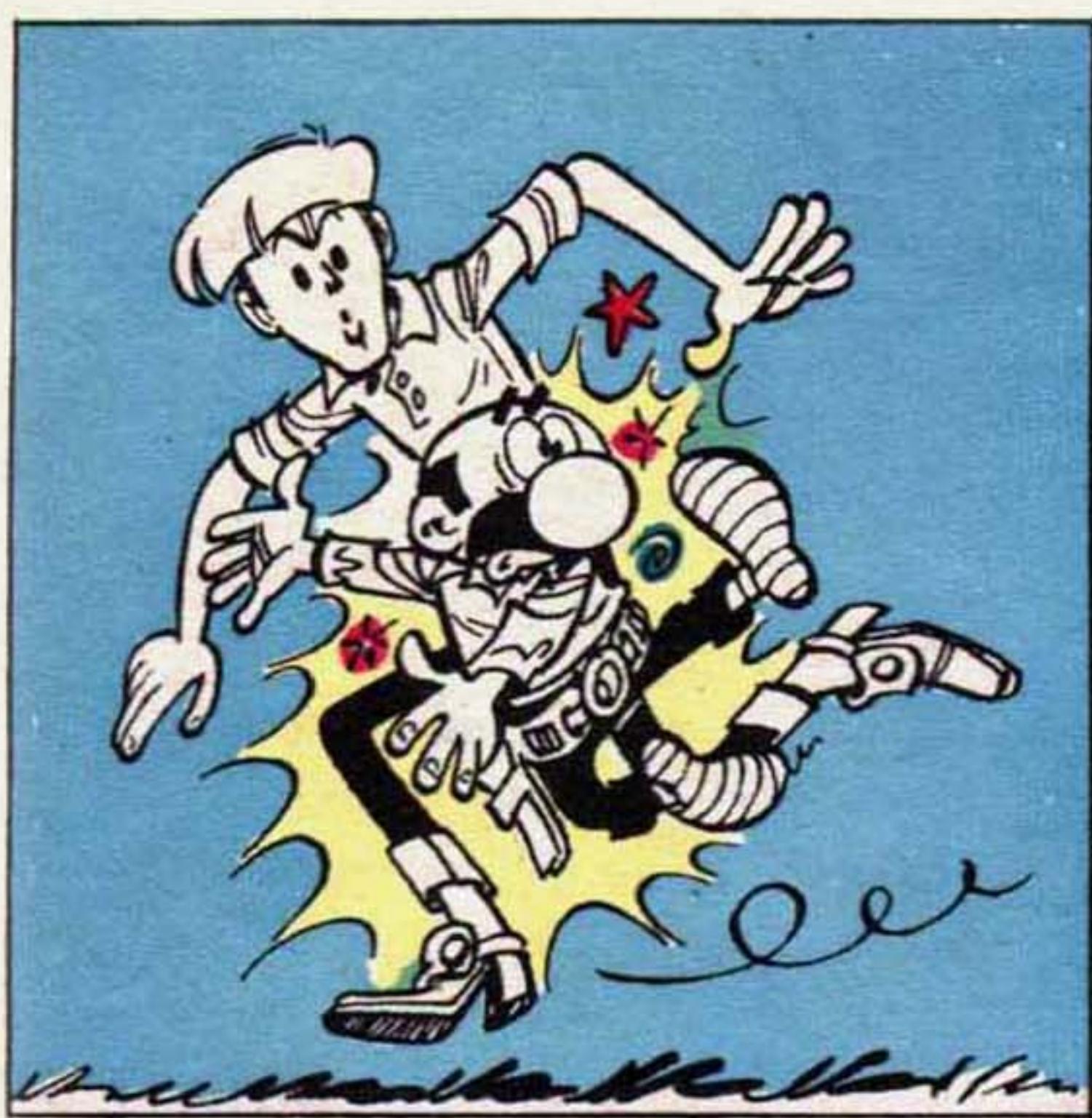


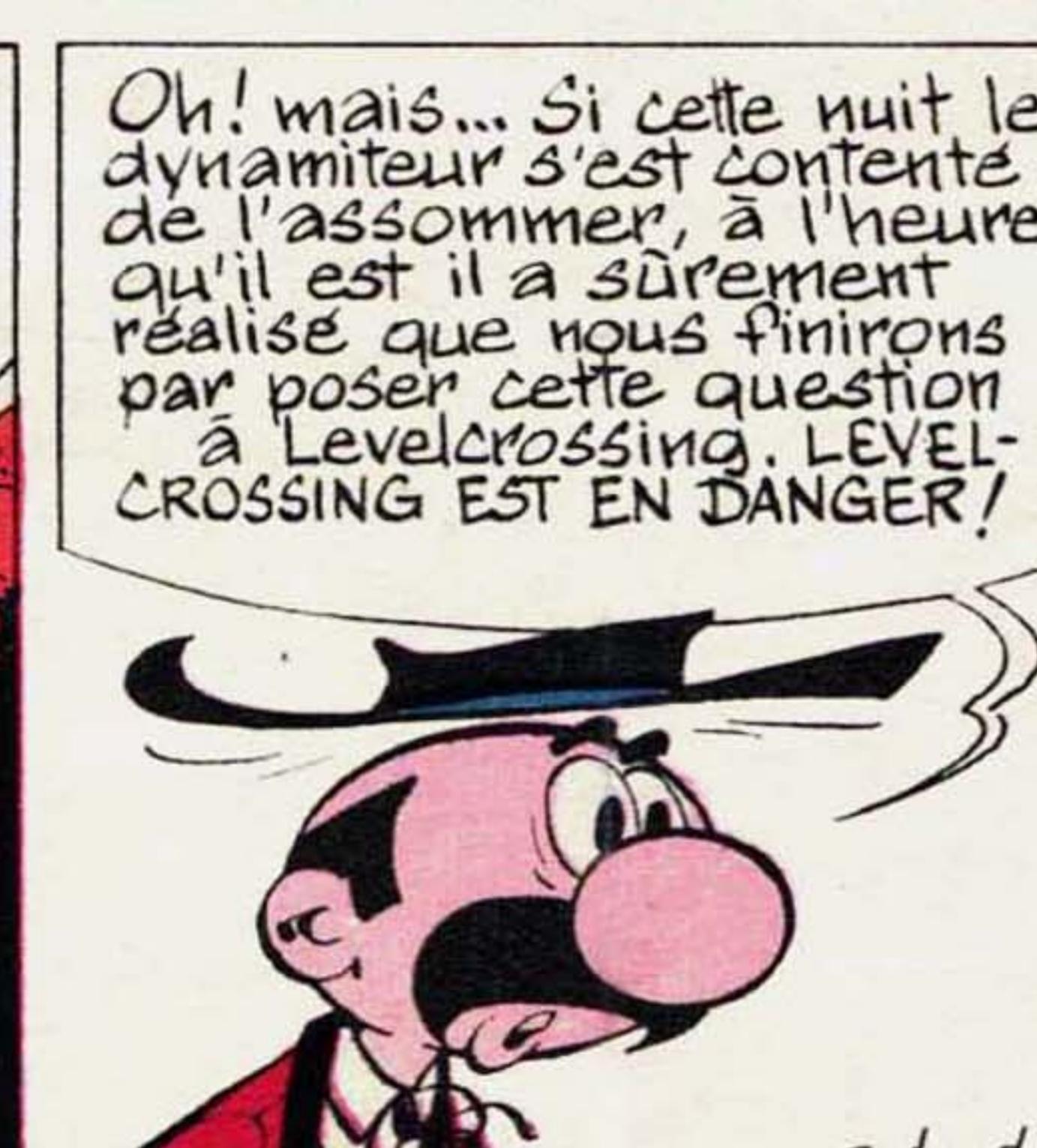
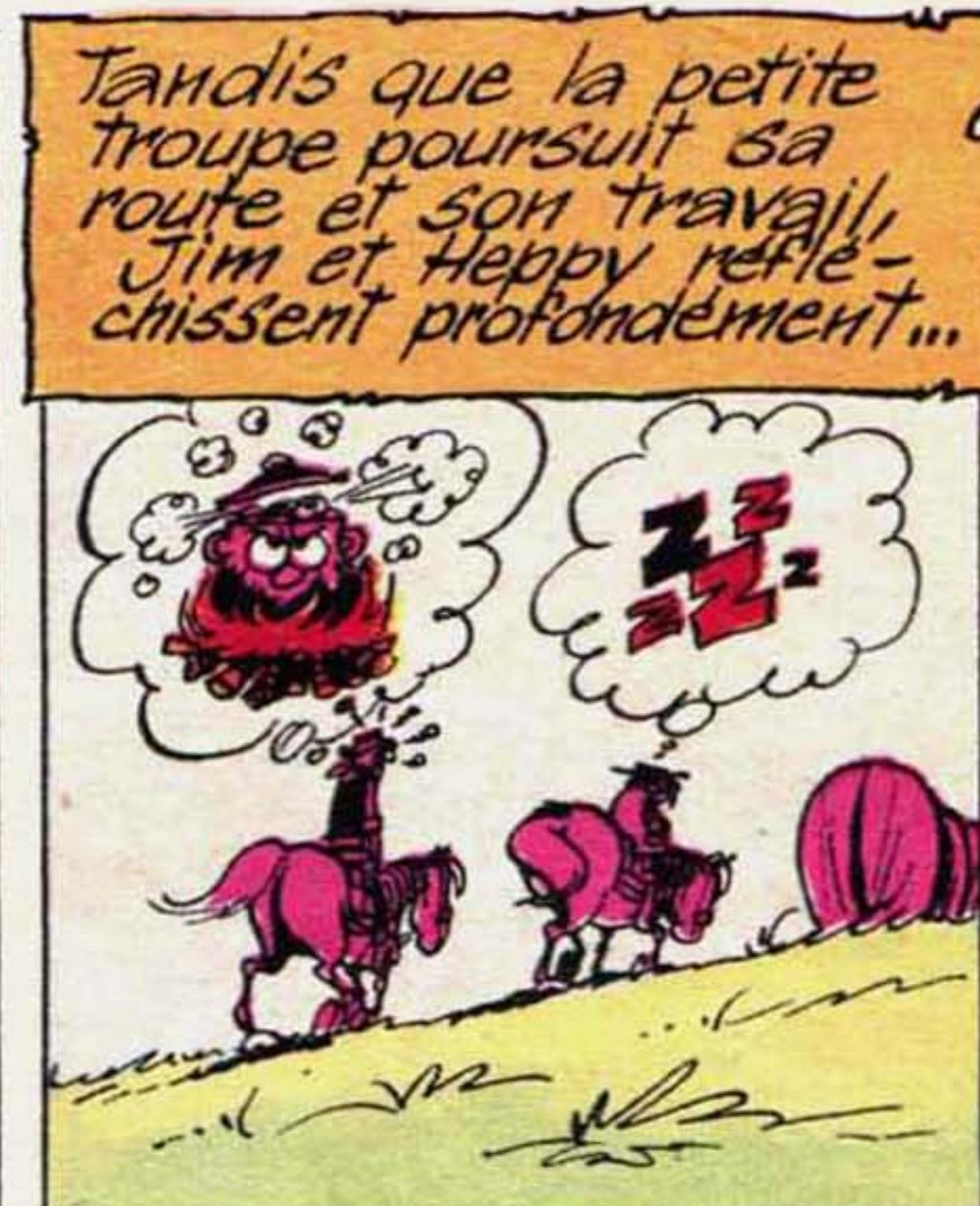
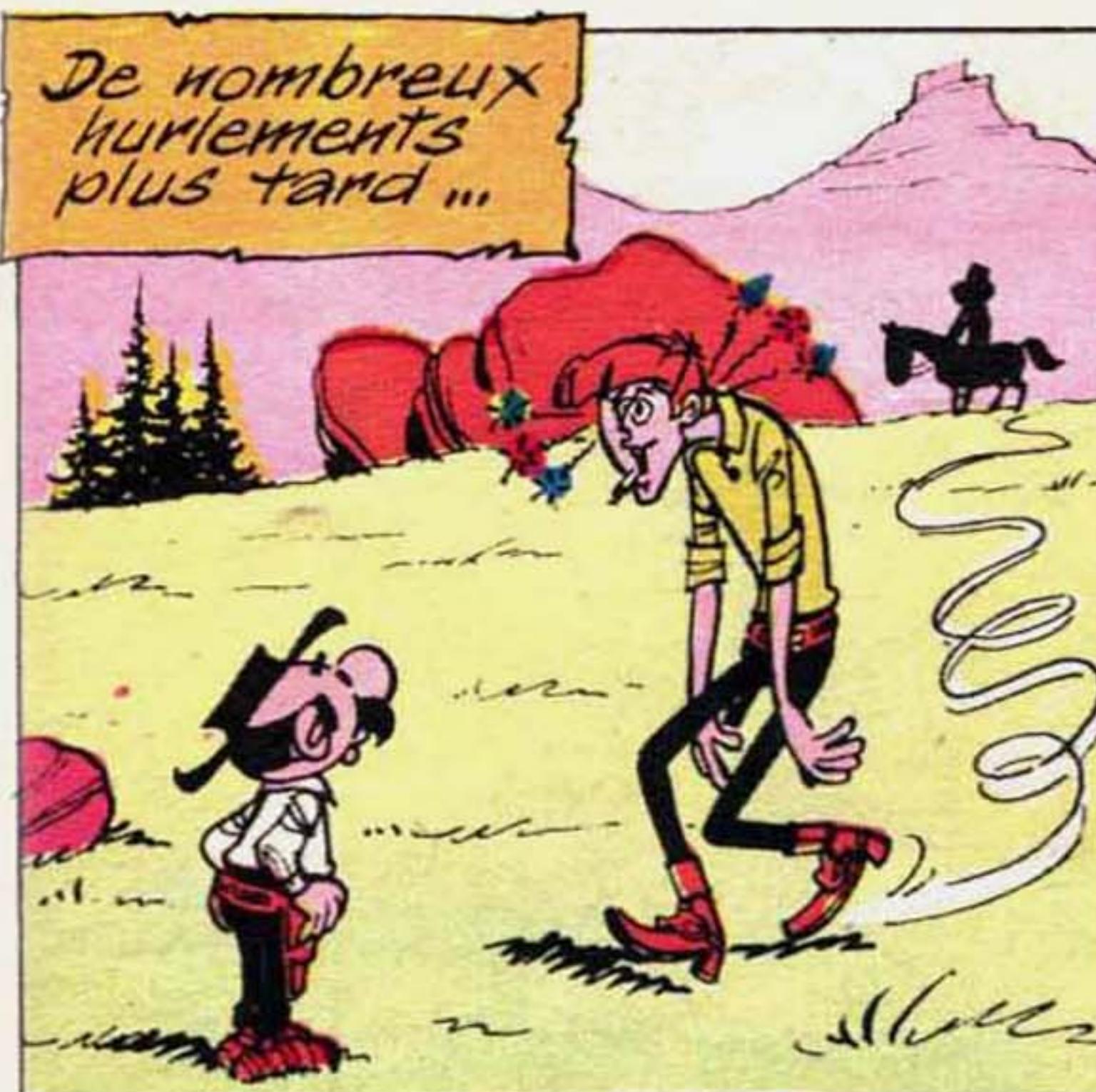
Je renonce...
Mais... où est Jim ?
Compris ! Pendant
que je me dépêtre
avec Levelcrossing,
lui, il fait la
chasse au dyna-
miteur !



Excusez-moi...
Je fais toujours
un petit peu de
course la nuit !







BASILE et Cie





LA GRANDE AVENTURE DE L'OUEST AMERICAIN

III

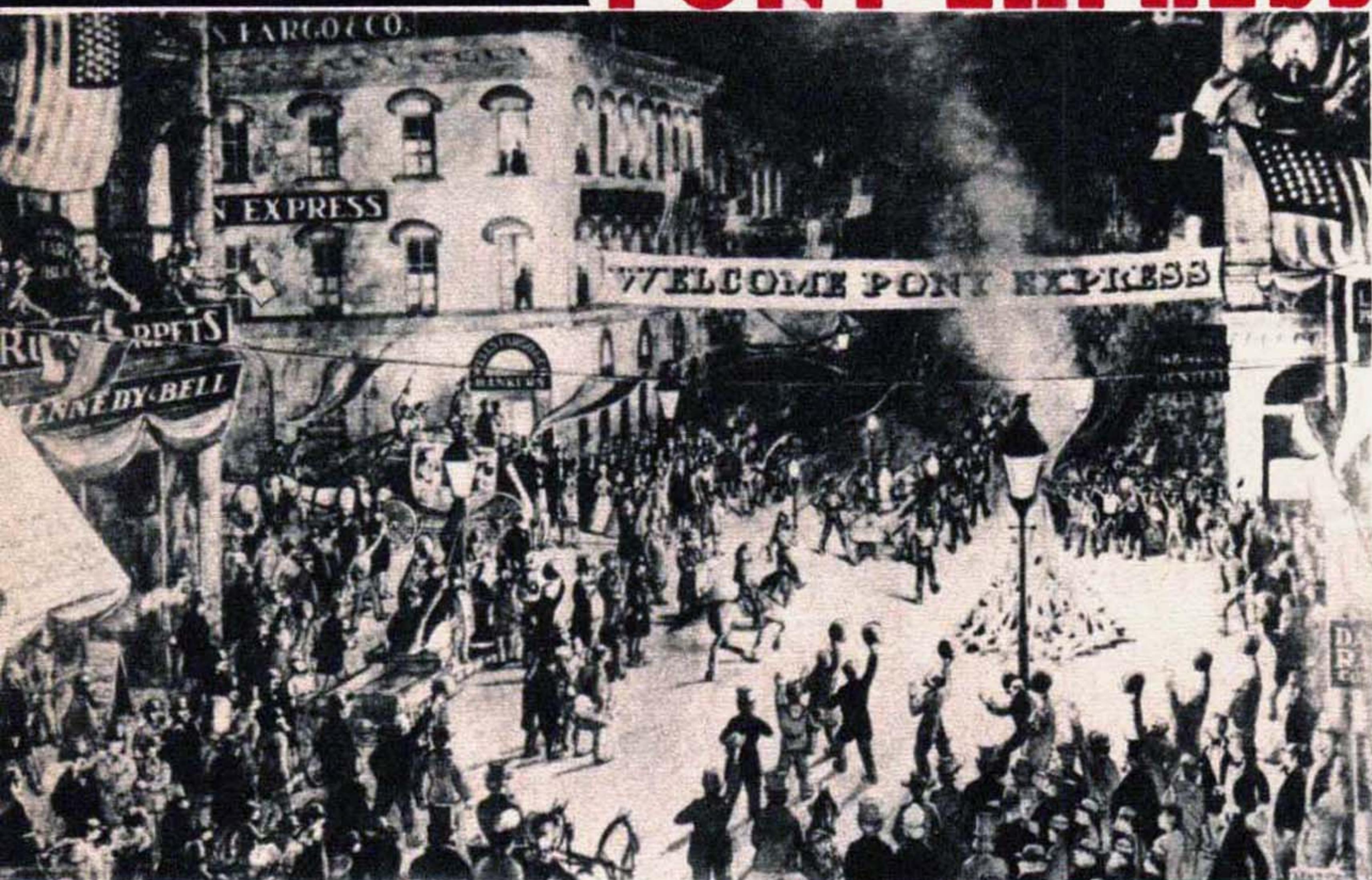
L'EPOPEE DU PONY EXPRESS

LORSQU'AU milieu du siècle dernier les vastes territoires de l'Ouest se trouvèrent habités par de nombreux pionniers, fermiers ou prospecteurs, bûcherons ou commerçants, le gouvernement de Washington se trouva devant un grave problème : celui d'établir des communications sur de très vastes étendues depuis le Mississippi jusqu'aux côtes du Pacifique. Le courrier pour la lointaine Californie était transporté par voiliers, faisant route par le Cap Horn et ce voyage demandait plusieurs mois. Il fallait diminuer les distances et créer des transports rapides.

En 1852, un émigrant français, François-Xavier Aubrey, établit une première liaison à cheval entre Indépendance, sur le Missouri, et Santa-Fé, au Nouveau Mexique. Les cavaliers devaient affronter mille dangers et lutter contre les Indiens hostiles et les despérados. La tentative, après plusieurs essais, fut abandonnée. Le courrier, comme par le passé, fut confié aux chefs de convoi des caravanes.



L'EPOPEE DU PONY-EXPRESS



Quelques années plus tard, plusieurs hommes entreprenants, Alexander Majors, William Russel et William Baddell qui exploitaient dans l'Ouest, une importante compagnie de transport eurent l'idée de reprendre le projet de François-Xavier Aubrey, en créant un service accéléré de transport de dépêches et de messages. Les cavaliers, sélectionnés parmi les meilleurs, devaient couvrir, dans un minimum de temps le maximum de distance. Une ligne fut établie entre Saint-Joseph, dans le Missouri et Sacramento, la capitale de la Californie. Des relais furent établis, jalonnant l'interminable piste.



THE DAILY TIMES
MONDAY MORNING, 6 JANUARY - 1860.
FOCAL AND TELEGRAPHIC
GREAT EXPRESS ENTERPRISE
From Leavenworth to Sacramento
In Ten Days!
Clear the Track and let the Pony Go
Through!

In our telegraphic columns a few days ago there was an item stating that it had been decided by the Government to start an Express from the Missouri river to California and the time to be ten days; but we were not aware that our fellow-citizen, Wm. H. Russell, Esq., was at the head of the enterprise until we were shown the following dispatch. Its importance can be readily perceived:

WASHINGTON, Jan. 27th, 1860.
To JOHN W. RUSSELL—Have determined to establish a Pony Express.

UN COUTEAU ET UNE BIBLE

Les messagers du Pony Express — ainsi se nommait la nouvelle entreprise — portèrent d'abord une chemise de laine rouge et un pantalon bleu. Ils adoptèrent rapidement une veste de cuir à

franges. Ils étaient coiffés d'un chapeau de feutre, couleur « pain brûlé ». Ils étaient armés de 2 colts, d'une Winchester et d'un couteau genre bowie knife. Ils portaient, en bandoulière une trompe pour annoncer de loin leur venue et dans leur sacoche, se trouvait une Bible dont ils ne devaient se séparer sous aucun prétexte. Par la suite, leur encombrant attirail fut quelque peu allégé.

Pour le transport des dépêches, les selles fabriquées pour la firme, à Chattanooga, dans le Tennessee, étaient d'un modèle tout particulier. Elles étaient recouvertes d'un revêtement de cuir qui s'adaptait rapidement : la « mochila », laquelle comprenait des pochettes, les



« cantinas », destinées à recevoir les sacs de dépêches.

Dès qu'un messager arrivait dans un relais ou l'attendaient les employés de la ligne tenant par la bride un cheval frais, il sautait de sa monture, saisissait la mochila, la jetait en travers de la selle du nouveau cheval qu'il enfourchissait sans plus attendre. L'arrêt n'avait duré que quelques secondes. Il repartait aussitôt au galop.

Les dépêches étaient écrites sur un papier très fin et portaient un cachet spécial, celui de l'entreprise du Pony Express. Elles étaient enfermées dans des enveloppes de soie huilée, afin de résister à toutes les intempéries.

En entrant au service de MM. Alexander Majors, William Russel et William Baddell, il fallait prêter serment, jurer sur la Bible que l'on obéirait aux ordres, sans discuter, que l'on boirait modérément et qu'on se garderait de lancer des jurons pendant les heures de travail.

Les chevaux du Pony Express furent

sélectionnés parmi les plus belles bêtes et aussi les plus vigoureuses. Des spécialistes visitèrent les ranchs, achetant les montures à des prix défiant toute concurrence.

Entre Saint-Joseph où aujourd'hui se trouve le Musée Pony Express et où l'on peut visiter la première forge de la firme, et Sacramento, s'échelonnaient plus de 190 relais. Dans des régions perdues, des hommes vivaient des mois entiers, loin de toute civilisation, à la merci des Indiens rebelles et des aventuriers. Ils devaient entretenir, constamment, des chevaux pour la remonte et veiller à assurer leur réserve de fourrage.

Tout le temps que dura l'exploitation



du Pony Express le service fut chaque jour assuré par 190 cavaliers, employant 500 chevaux.

125 KILOMÈTRES PAR JOUR

Chaque cavalier devait parcourir au moins 80 miles par jour, soit près de 125 kilomètres en changeant de cheval tous les 16 miles soit chaque fois 25 kilomètres. Les arrêts ne devaient pas excéder 2 minutes. Mais souvent les étapes étaient plus longues. Fréquemment le messager arrivait dans un relais qui avait été attaqué, pillé et dont il ne restait que des ruines fumantes. Il devait alors poursuivre sa course avec la même monture. C'est ce qui arriva à Bob Halsam qui, trouvant chaque poste saccagé par les Peaux Rouges, dut parcourir d'une seule traite 185 miles, soit près 275 kilomètres. Depuis cet exploit, cet extraordinaire messager fut autorisé à s'appeler Bob « Pony » Halsam.

Pour exercer leur dangereux métier, ces hommes courageux touchaient un salaire mensuel de 120 à 150 dollars. A cette rémunération assez importante, s'ajoutait un énorme prestige car tout le monde n'était pas digne de travailler pour le Pony Express.

Parmi les messagers du Pony Express, il y eut le célèbre Wild Bill Hickok qui commanda un poste dans le Nebraska, à Rock Creek, où il eut prise à partir avec une bande de dangereux ruffians, les frères Mac Canlas qui lui ayant cherché querelle furent tous descendus. Ils étaient 10. William F. Cody, le futur Buffalo Bill travailla alors qu'il n'était âgé que de 15 ans, pour l'entreprise Majors, Waddell et Russell.

L'époque du Pony Express fut de courte durée. Elle dura 2 années seulement, mais 2 années fertiles en émotions et en incidents de toutes sortes.

Les vaillants messagers furent supplantés, dans l'Ouest, par un redoutable concurrent : le télégraphe. La compagnie Western Union, soutenue par le gouvernement, décida de relier Fort Kearney, dans le Nebraska, à la capitale de la Californie, la riche Sacramento. En dépit de l'hostilité des tribus indiennes qui sabotaient les lignes, coupant à ras du sol les poteaux et sectionnant les fils, le télégraphe fut enfin mis en service, courant octobre 1861. La liaison fut établie entre New-York et San Francisco. Le premier message envoyé était ainsi conçu : « L'Atlantique et le Pacifique se saluent ! ».

Désormais les courageux garçons du Pony Express entraient dans la fabuleuse légende de l'Ouest.

WILLIAM F. CODY, DIT BUFFALO BILL

William F. Cody est la plus célèbre personnalité de l'Ouest américain. On a bâti, sur lui, une fabuleuse histoire et lui-même, avec une véritable bonne foi, ne savait discerner le vrai du faux. Quoi qu'il en soit, William F. Cody a fait pour cette époque de l'Histoire des Etats-Unis, d'un grand peuple, une extraordinaire publicité. Il a révélé au monde, grâce à son Wild West Show, ce qu'était le Far-West, avec ses cow-boys et ses Indiens.

Il est né à Le Clair, près de Scott County, dans l'Iowa, le 26 février 1845. Il était le fils d'un modeste ranchman, Isaac Cody, qui paya de sa vie, ses convictions sur l'abolition de l'esclavage.

Devenu chef de famille à la mort de son père, alors qu'il était seulement âgé de 9 ans, il fit ses premières armes comme gardien de troupeau, justement pour le compte de Russel, Majors et Waddell, pour lesquels il devint ensuite escorte de caravanes. Trois années plus tard, il devint messager pour le Pony

Express et se classa parmi les plus intrépides.

Au début de la guerre de Sécession, il servit comme Ranger dans une milice du Kansas mais, à la mort de sa mère, libéré de ses promesses, il servit dans les troupes de l'Union et accomplit, comme agent secret, deux missions dangereuses dans les lignes sudistes. Sitôt démobilisé, il se rendit à Saint-Louis, pour y épouser Louisa Frederici, qui demeurera la compagne de toute sa vie.

Il redevint scout pour le compte de plusieurs généraux célèbres comme Sheridan, Sherman et Custer, dans le Kansas.

Alors qu'il travaillait pour les frères Goddard, chargée de nourrir les ouvriers du Kansas Pacific Railway, qu'il approvisionnait en viande de buffle, il disputa un match qui l'opposa à un certain Bill Comstock et enleva le titre envié de « Buffalo Bill ».

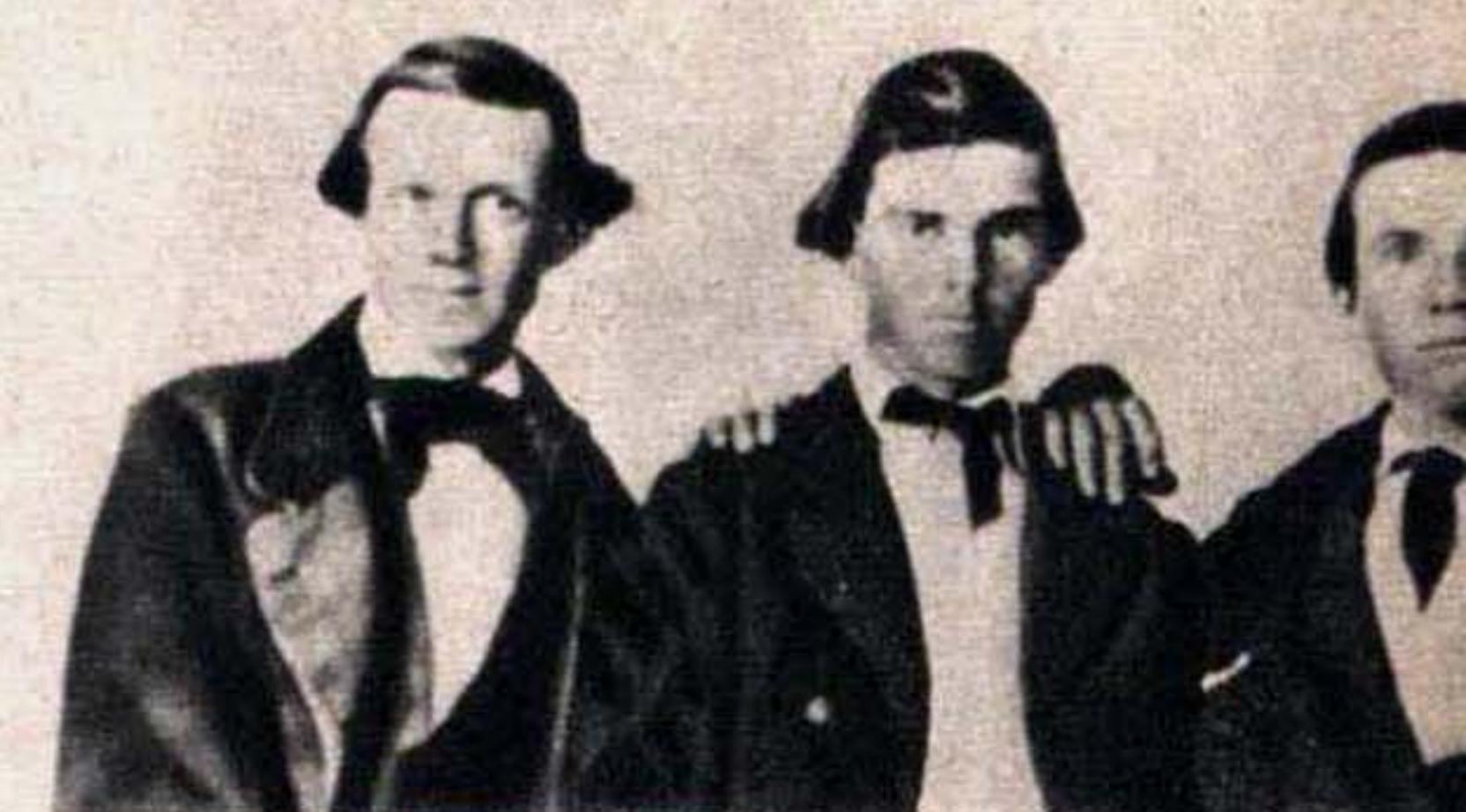
En 1872, le grand duc Alexis qui visitait les Etats-Unis lui demanda de lui servir de guide pour une chasse au bison, à North Platte, dans le Nebraska. Cette même année William F. Cody monta à Chicago et dans plusieurs grandes villes de l'Est, sur les planches, pour y créer une pièce de Ned Buntline « Scouts of the Plains ». William F. Cody était un piètre acteur, mais la pièce partout remporta un très gros succès du fait de son immense popularité.

S'était retiré dans son ranch de North Platte, dans le Nebraska, Buffalo Bill mit au point un fantastique spectacle le « Wild West Show », digne de Barnum, avec lequel il visita tout d'abord les grandes villes de l'Est des Etats-Unis puis les pays d'Europe. Il s'installa, deux fois de suite, à Paris, en 1889 et en 1905, révélant ainsi aux Français le véritable Ouest américain.

A son retour en Amérique, il se retira dans le Wyoming où il créa non loin du Parc de Yellowstone, une ville portant son nom.

En 1917 Buffalo Bill donna sa dernière représentation à Omaha, dans le Nebraska lorsqu'il se sentit souffrant. Il fut emmené chez sa sœur Mary à Denver où, après avoir été baptisé il rendit le dernier soupir.

Texte et documents de George Fronval.



J2 A LA DECOUVERTE DU COSMOS

SATURNE ET SON ANNEAU,

MERVEILLE DES MERVEILLES.

Avec la longue période des vacances qui commence, nous avons devant nous une formidable moisson de découvertes à rassembler, avec l'aide de la lunette que nous avons récemment construite (1). Après la Lune, après Jupiter et l'éternel ballet de ses satellites, nous allons faire un saut dans le cosmos à 1 milliard 400 millions de kilomètres du soleil, jusqu'à Saturne, la plus belle, la plus merveilleuse de toutes les planètes, avec son anneau.

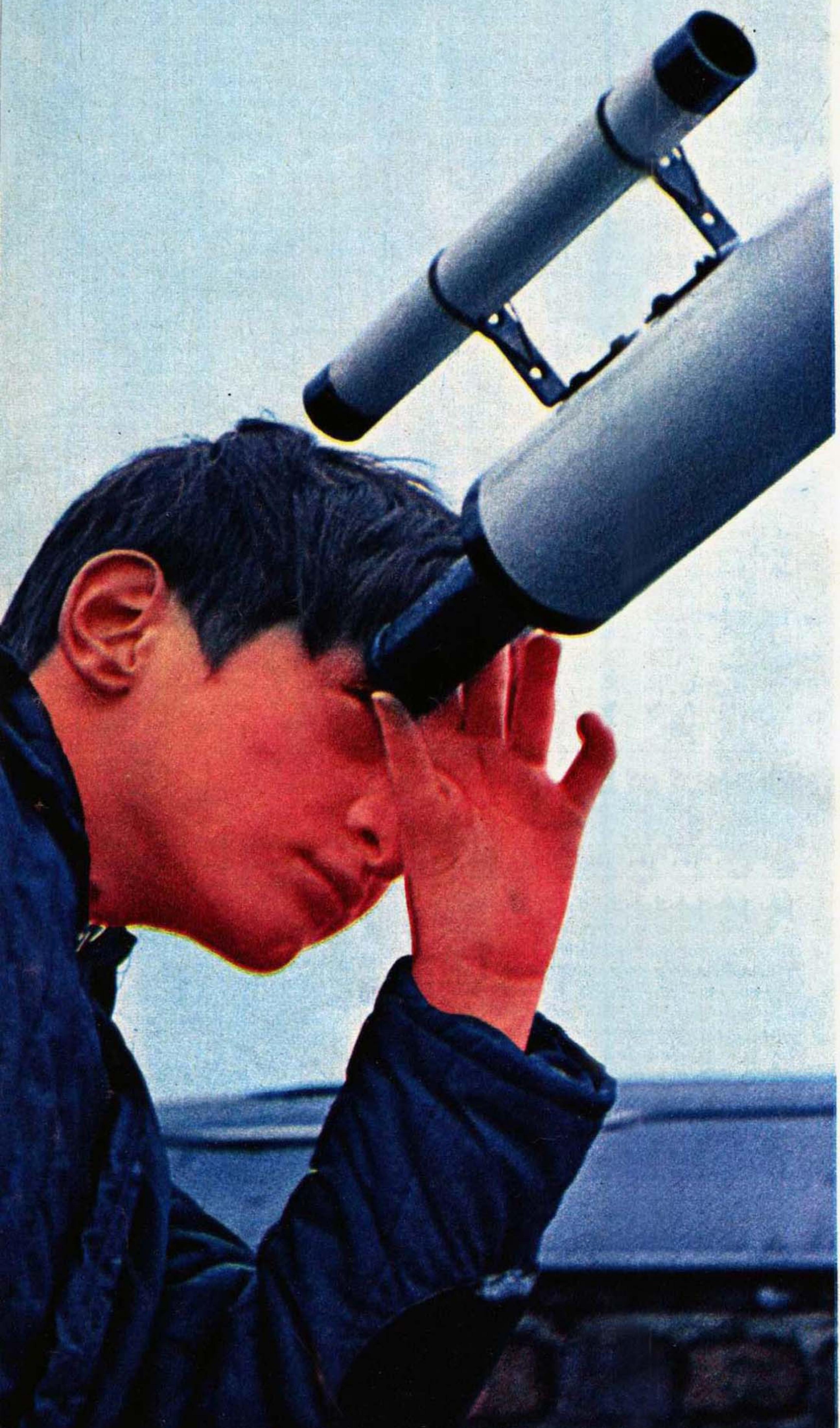
Observer Saturne, en ce début de juillet, nous sera facile, si nous acceptons d'être très matinal. Mais c'est les vacances, et tout est possible !

L'opération Saturne commencera donc par le remontage à bloc du réveil, réglé pour sonner... à 3 heures du matin. Nous repérerons très vite la planète, dans la constellation des « Poissons », un peu à gauche et au-dessous du carré de « Pégase », en plein sud-est (carte tournante publiée dans J2 JEUNES du 11 avril), comparable à une étoile de première grandeur, mais ne scintillant pas. Tout de suite, quel intrigant et merveilleux spectacle ! L'anneau de Saturne n'a jamais cessé de susciter la curiosité et l'admiration de toutes les générations d'astronomes.

SOUS UNE MYRIADE DE PETITS SATELLITES MINUSCULES...

Il convient en fait de parler « d'anneaux », au pluriel. C'est que l'on distingue, en effet, avec un instrument assez puissant, trois anneaux principaux juxtaposés, désignés, de l'extérieur vers l'intérieur, par des lettres A, B, C. L'anneau C est aussi appelé « anneau de crêpe », du fait de sa semi-transparence, et les anneaux A et B sont séparés par un vide, épais et très noir, la célèbre « division de Cassini ».

Les anneaux de Saturne changent d'aspect, d'année en année. Ils « s'ouvrent » ou se « referment », selon les lois de la perspective dans l'espace. Ils paraissent plus ou moins inclinés pour l'observateur, et tantôt l'on voit la face Nord, tantôt la face Sud. Tous les 15 ans, ils disparaissent même tout à fait, parce



que vus par la tranche, ou du côté non éclairé par le soleil. La dernière disparition eut lieu en trois séquences successives entre juin et décembre 1966. Actuellement les anneaux sont vus par « le dessous », c'est-à-dire la face Sud (le « dessus » dans la lunette renversant les images), et sont en train de s'ouvrir progressivement, jusqu'en 1972 où leur petit axe apparent sera maximum.

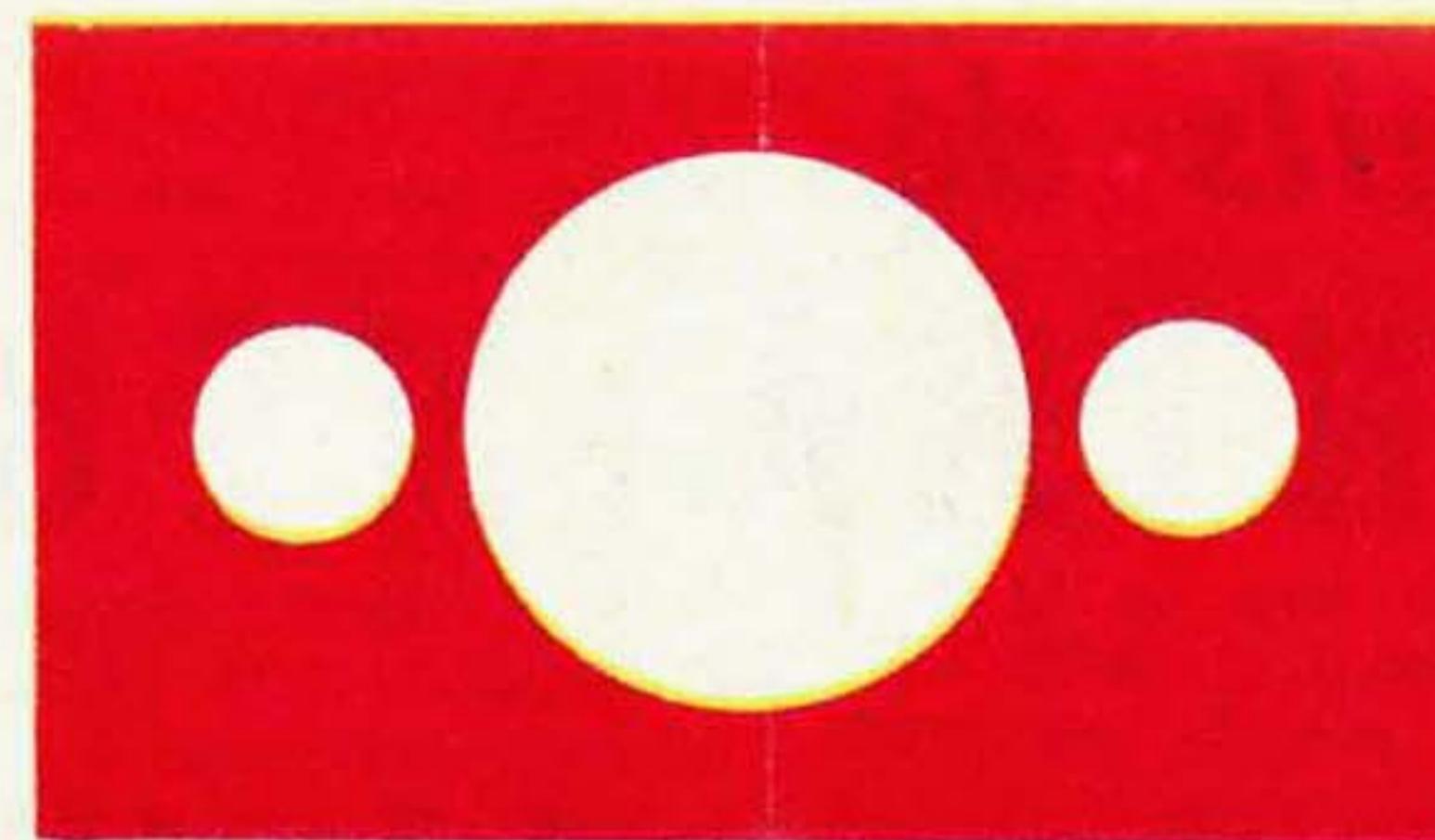
L'observation astronomique et la théorie ont permis de démontrer que les anneaux n'étaient pas solides, mais constitués d'une multitude de petits satellites minuscules, gravitant très près les uns des autres. Les anneaux mesurent 276 000 km de diamètre extérieur, soit les 3/4 de la distance Terre-Lune, et ils sont si minces qu'une « maquette » les représentant sous un mètre de diamètre, devrait être découpée dans du papier de soie !

Le globe est presque aussi gros que celui de Jupiter, la planète géante : 115 100 km de diamètre. Son volume vaut 812 fois la Terre (diamètre = 12 742 km). Il ressemble aussi beaucoup à Jupiter, mais les bandes nuageuses sur Saturne sont moins nombreuses et beaucoup plus pâles.

... UN IMMENSE OCEAN D'HYDROGÈNE.

Le monde de Saturne, où le froid des espaces interplanétaires se fait durement sentir (-150°C) se réduit à un immense océan d'hydrogène liquide, pour l'essentiel, sous une atmosphère d'hydrogène, d'azote, d'hélium, de méthane, d'ammoniac. Il n'y a aucune chance que la vie, telle que nous la connaissons, s'y soit développée dans ces conditions.

Saturne possède 10 satellites, dont l'un fut découvert en 1966 lors de la der-



En 1610, pointant pour la première fois une lunette sur Saturne, Galilée crut apercevoir deux petits astres de part et d'autre de la planète. Puis les aspects changeants ne cessèrent de dérouter les observateurs de l'époque, ayant à leur disposition des lunettes bien inférieures en qualité à celle de « J2 JEUES » ! Il fallut attendre 46 ans pour découvrir avec Huygens en 1656 la véritable nature des anneaux.

Les dessins d'alors représentaient Saturne sous les formes géométriques les plus insolites et les plus variées.

nière disparition des anneaux. Le plus gros, Titan, possède une atmosphère (de méthane), fait unique parmi tous les satellites de planètes. Il fait un tour sur son orbite en un peu moins de 16 jours. Titan est accessible à notre lunette, et nous le rechercherons dans le prolongement des anneaux, diaphragme d'objectif enlevé.

François PEYREGNE.

(1) « J2 JEUNES » depuis le 1er février 1968.

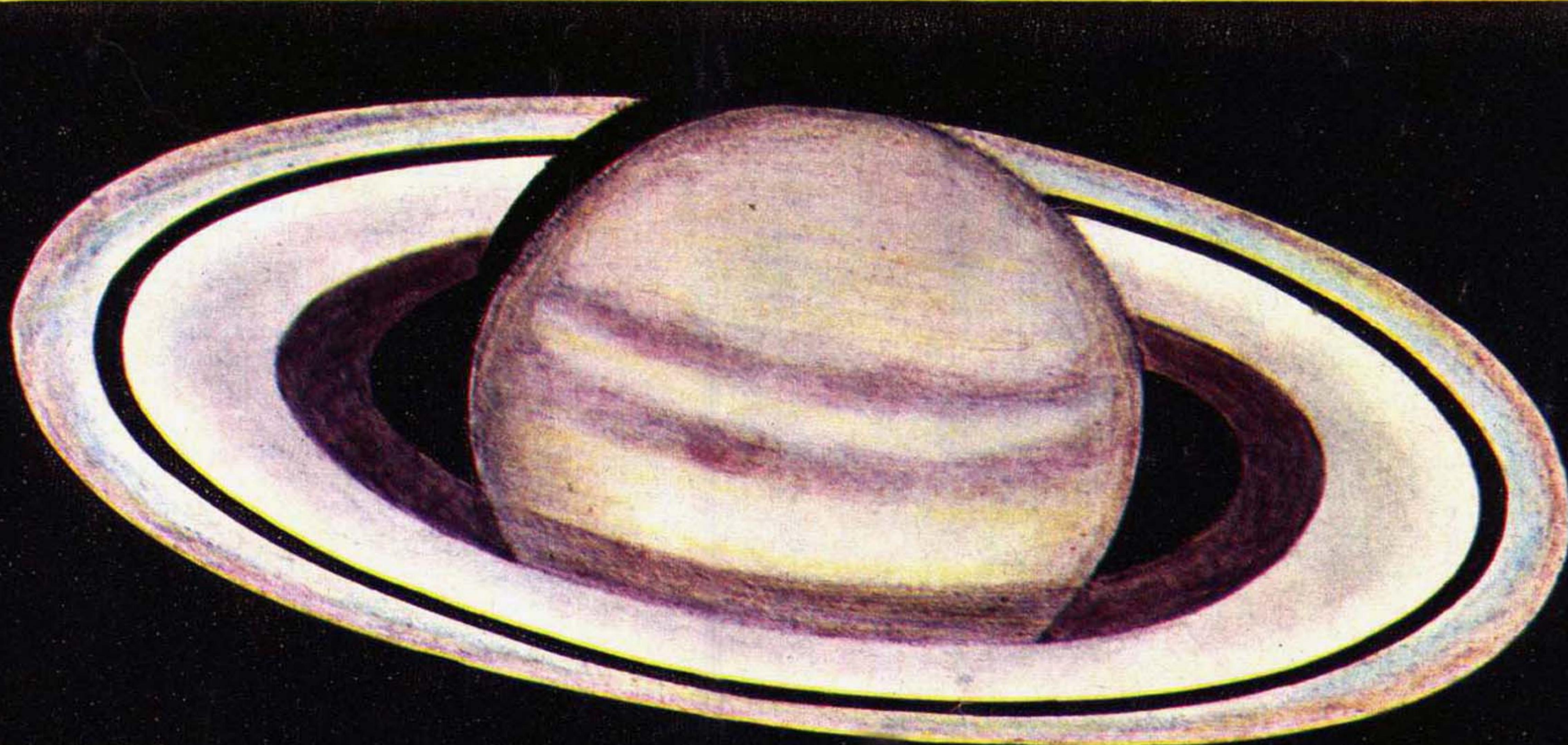
Les autres planètes du système solaire

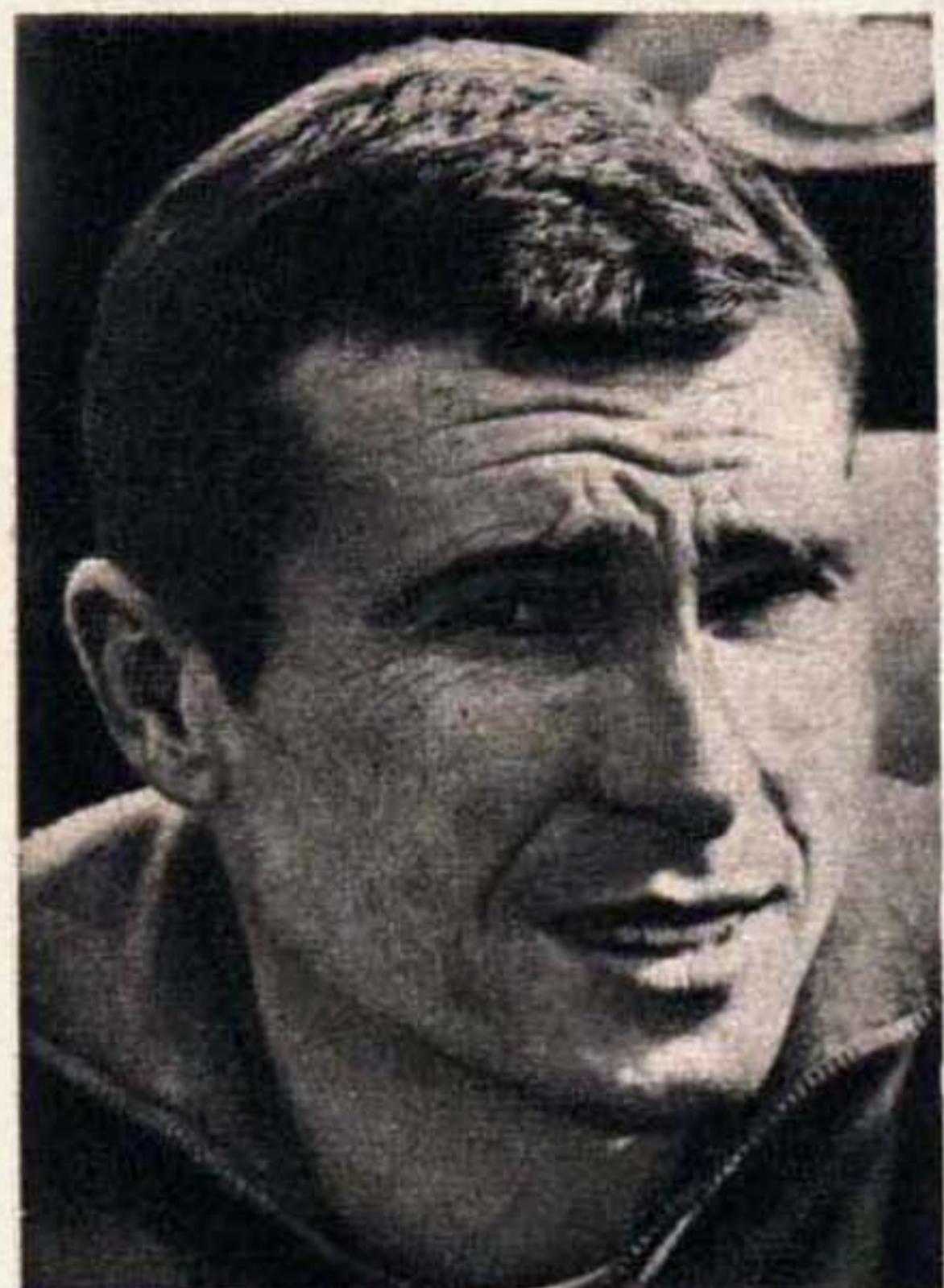
Nous avons étudié ensemble, déjà, Jupiter et Saturne. D'autres planètes gravitent autour du soleil, et nous vous les rappelons : Mercure, Vénus, Mars, La Terre, une multitude d'astéroïdes, Jupiter, Saturne, Uranus, Neptune, Pluton.

La distance Terre-Soleil est « courte » ; en moyenne 150 millions de kilomètres. Cependant le système solaire s'étend démesurément jusqu'à la plus lointaine des planètes, Pluton, située à près de six milliards de kilomètres (16 000 fois le chemin Terre-Lune) ! Ceci est encore extrêmement peu, pourtant, nous le verrons, à l'échelle du cosmos.

Dans notre lunette, les planètes Vénus et Mars, seront-elles aussi très intéressantes à étudier. Mais, parce que situées en perspective trop près du soleil, elles sont inobservables pour le moment.

La planète, au voisinage de l'ouverture maximum des anneaux, avec les colorations visibles dans un grand instrument. Remarquez l'ombre du globe sur l'anneau, l'anneau de crêpe semi-transparent et la ligne noire de la division de Cassini.





Conseils de L'ENTRAINEUR

par Eric BATTISTA

Le tennis de table

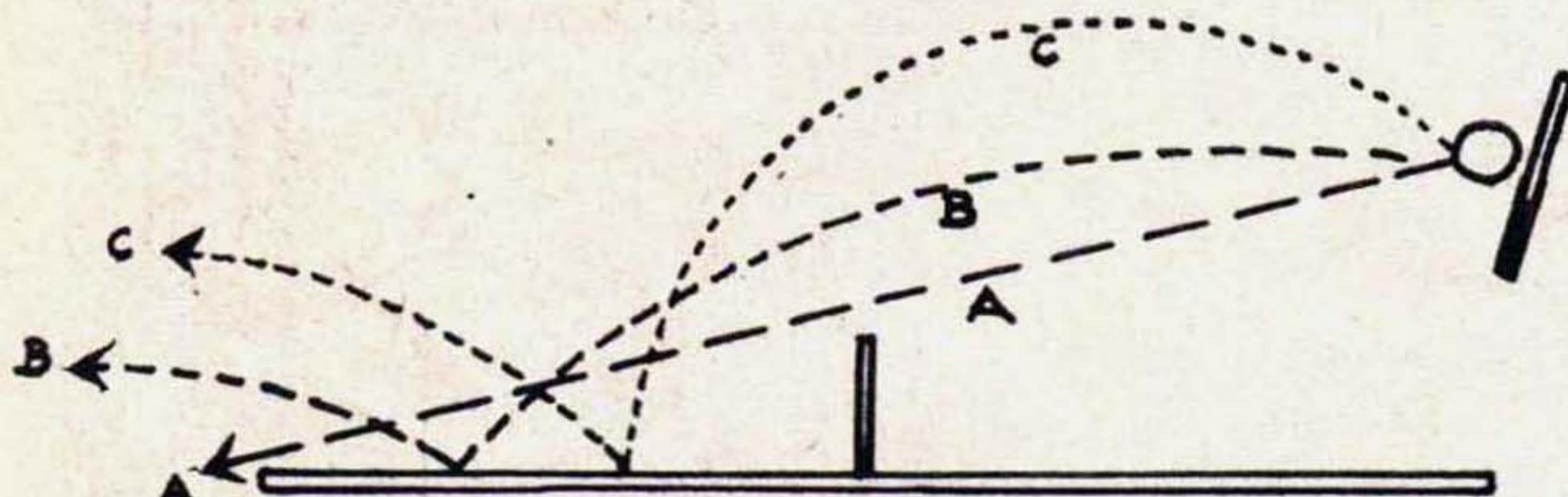


FIG 6

Trajectoires de la balle selon son effet =
 A = balle frappée sans effet
 B = balle à effet léger = courbure longue
 C = balle à effet important = courbure courte

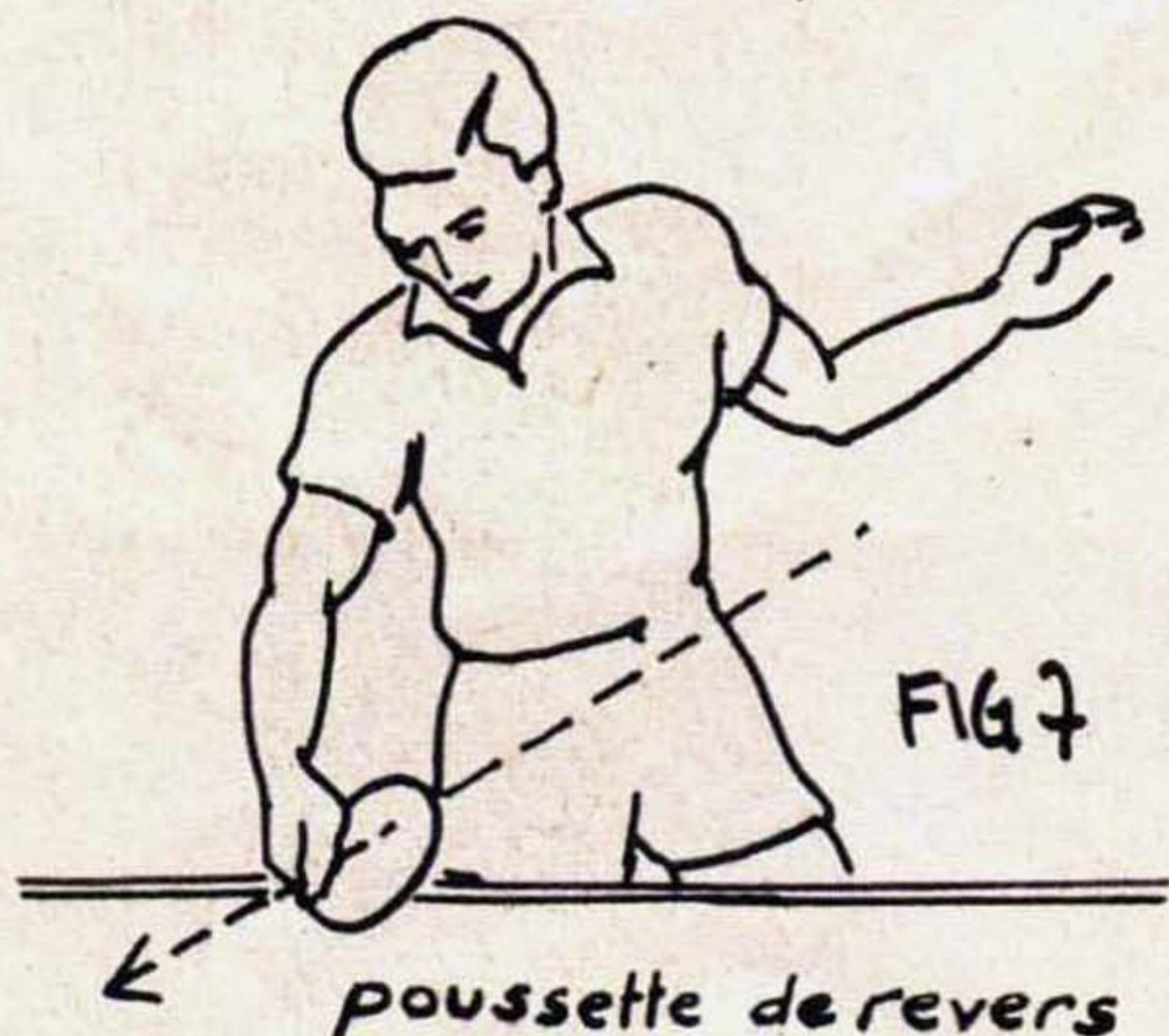


FIG 7

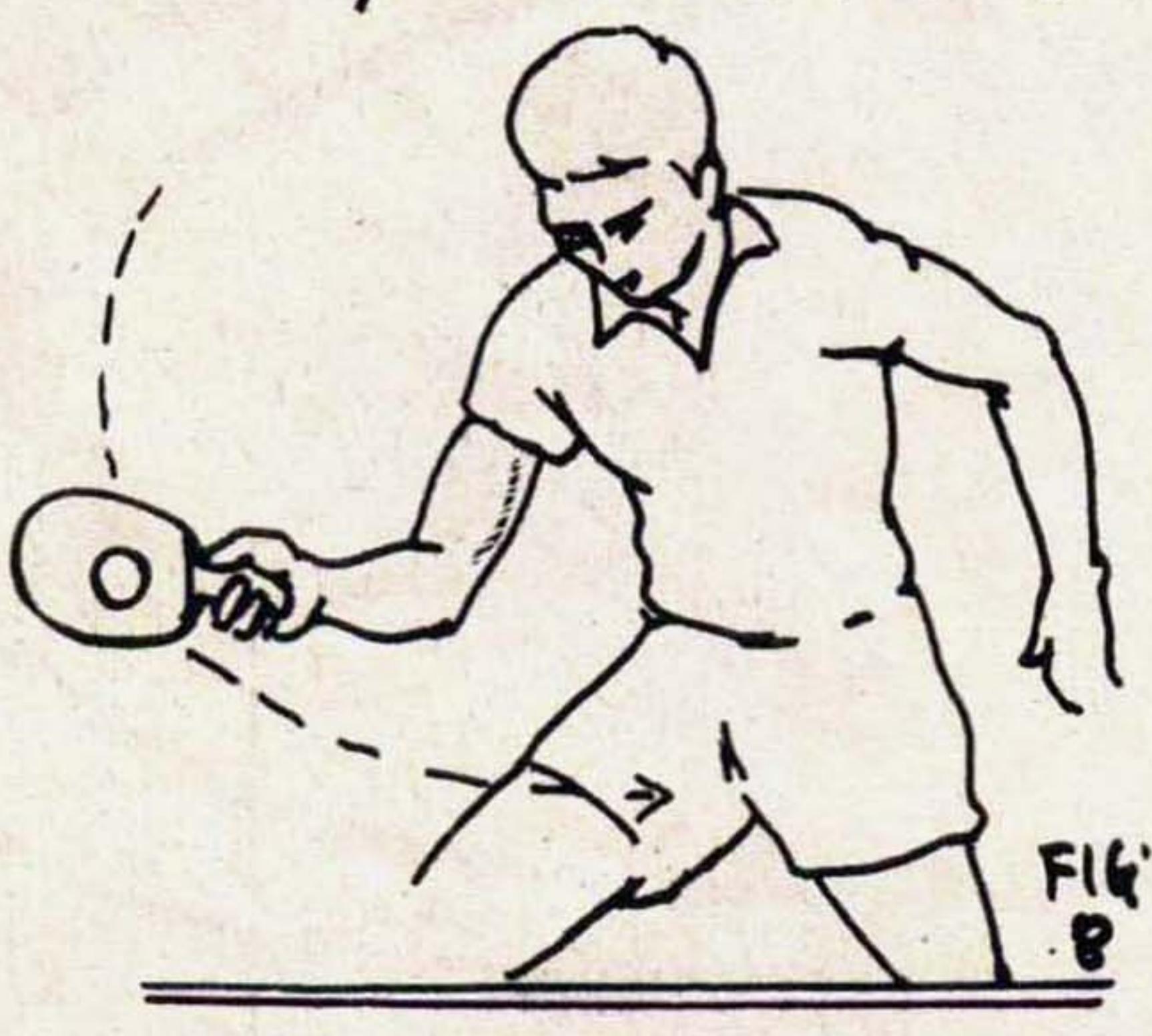


FIG 8

LA PRISE DE LA RAQUETTE (Fig. 5).

Celle-ci est tenue entre le pouce et l'index, chacun d'eux en contact avec une face de la palette ; les 3 autres entourent le manche sans crispation. L'index et l'avant-bras demeurent dans le prolongement. Les joueurs asiatiques utilisent la prise dite « en porte-plume ». Mais son usage s'adresse à des joueurs confirmés.

LA BALLE ET SON EFFET (Fig. 6).

Pour pouvoir passer au-dessus du filet et retomber dans le camp adverse, la balle doit décrire une trajectoire courbe ; celle-ci s'obtient en donnant à la balle un mouvement plus ou moins rapide de rotation sur elle-même : l'effet. Ce dernier est produit grâce à un brossage de la balle, la raquette frappant plus ou moins inclinée. Pour accélérer la vitesse de rotation de la balle il faut la frotter très longtemps et rapidement.

Entraînez-vous d'abord à brosser la balle en variant l'inclinaison de votre raquette et rendez-vous compte des effets obtenus sur sa trajectoire. Ne vous souciez ni de la table ni du filet.

Brosser la balle d'un geste dirigé bas vers le haut, c'est « lifter » ; le geste inverse, c'est « couper ». Ce dernier relève la trajectoire de la balle.

A. AGODOFF, entraîneur national, conseille pour les débutants la progression suivante : le débutant doit rechercher avant tout à renvoyer les balles dans le camp adverse et à réaliser plusieurs échanges sans rechercher la difficulté ni les points. Pour cela, il s'initie aux coups poussés exécutés à proximité de la table.

LA POUSSETTE.

- Coup poussé du revers (Fig. 7).

— jouer tourné vers le revers, côté et pied droits en avant,

— raquette tenue inclinée à 45° de l'arrière vers l'avant ; celle-ci doit être maintenue inclinée durant tout le coup de façon à POUSSER la balle vers le filet. Le geste part au-dessus de la ceinture et se localise surtout au coude.

Eviter :

— de redresser la raquette à la verticale,
 — de soulever la balle.

- Coup poussé droit (Fig. 8).

— jouer placé de 3/4 par rapport à la table, côté gauche en avant,

— raquette inclinée à 45° ; celle-ci la table et frotte la balle par en dessous en la poussant vers le filet. Le geste part au-dessus de la ceinture et a une grande amplitude (raquette perpendiculaire au filet en fin de course). Maintenir l'inclinaison de la raquette pendant tout le coup.

S'entraîner ensuite à renvoyer alternativement la balle du revers et en coup droit en se tournant tantôt vers la gauche tantôt vers la droite dans une position de départ convenable.

J2 jeunes

Ancien Journal
COEURS VAILLANTS

REDACTION-ADMINISTRATION :

31, rue de Fleurus — Paris-6^e
C.C.P. : U.O.C.F. 1223-59 Paris
Tél. : 548-49-95

HEBDOMADAIRE EUROPEEN
FONDE EN 1929

LES ABONNEMENTS PARTENT
DU 1^{er} DE CHAQUE MOIS

Indiquez lisiblement : NOM, ADRESSE
PUBLICATION, DUREE demandée,
au verso de votre titre de paiement.

TARIFS DES ABONNEMENTS

FRANCE et EX-COMMUNAUTE
6 mois : 24,00 F — 1 an : 47,00 F

Chaque demande de changement d'adresse doit obligatoirement être accompagnée de la dernière bande d'envoi et de 0,60 F en timbres-poste.

SUISSE
ADMINISTRATION
FLEURUS - SUISSE
Saint-Maurice, Valais
C.C.P. SION n° 19 5705.

6 mois : 24 FS — 1 an : 47 FS

BELGIQUE

ADMINISTRATION
GRAND-CŒUR
17, rue de l'Hôpital, Gilly
C.C.P. 430-60 Grand-Cœur, GILLY
3 mois : 125 FB. — 6 mois : 245 FB.
1 an : 490 FB.

CANADA

1 an : \$ 15,5
Abonnements chez votre librairie et
« Periodica »

AUTRES PAYS

ADMINISTRATION
31, rue de Fleurus - Paris-6^e - France
6 mois : 28 F — 1 an : 55 F

Régleur exclusif de la publicité :
UNIPRO, 103, rue La Fayette - Paris (10^e)
Tél. : 526-75-31.



Inprimerie Wils S.A. - Toekomstlaan 2,
Merksem - Antwerpen - Belgique
Directeur-Général J. Jansen.
Déposé au Ministère de la Justice à la date
de la mise en vente.
5629. — Loi n° 49.956 du 16 juillet 1949
sur les publications destinées à la jeunesse.
Président du Conseil d'Administration.
Directeur de la Publication :
David JULIEN.

Membres du Comité de Direction :
Michel NORMAND, Jean PIHAN.



J2 JEUNES est ton journal
J2 MAGAZINE est le journal des
filles de 11 à 15 ans

A PROPOS D'HELICOPTERE.
« Pourrais-tu me donner des renseignements concernant la marche d'un hélicoptère ? »
Robert JUGAND — Savoie

Les pales du rotor ou sorte de turbine sustentatrice dans le sens vertical d'un hélicoptère, servent à deux fins : provoquer l'ascension de l'ensemble d'abord et, ensuite, l'avancement dans le sens horizontal. Ce dernier mouvement étant obtenu par une modification d'angle des pales du rotor précité.

L'hélice de queue : elle est indispensable, en effet, car en son absence, le mouvement même du rotor entraînerait tout l'ensemble dans le même mouvement de rotation : voir dessin avec flèches correspondantes noires. Or, pour compenser un tel mouvement, l'hélice de queue provoque un mouvement inverse (sens de la flèche rouge) ce qui compense le premier sens de rotation et maintient l'appareil en ligne droite.

Il est toujours possible de modifier l'angle des pales du rotor, même celui-ci en marche, par des dispositifs mécaniques permettant la modification de cet angle. Ce qui est assez simple, mais fort difficile à expliquer sur le papier.

Pour soulever 75 kg à 1 mètre du sol et en 1 seconde, il faut 1 cheval-vapeur (unité délaissée qui a fait place à son équivalence : 736 watts). Il y a donc lieu à un calcul précis selon ce que l'on veut obtenir, mais on ne peut pas tabler au-dessous d'une dizaine de chevaux pour un seul passager, ce qui fait néanmoins 7.360 watts ou 7,36 kilowatts.

Les détails que tu demandes sont assez complexes car il y a là un ensemble de questions techniques qui ne peuvent se résoudre qu'avec l'expérience, la théorie et la pratique. Nous ne pouvons pas,

sous peine de te faire courir de grands risques, te donner des précisions absolues sur le point qui t'intéresse. Il y a là de gros risques à prendre.

GREFFE DU REIN.

« J'ai su que la greffe du rein était possible et était pratiquée depuis longtemps. Peux-tu m'en expliquer la technique opératoire ? »

Grégoire LIZE — LION

Cette dernière est au stade expérimental ; mais, par contre, les greffes du rein sont courantes et réussissent lorsque les conditions nécessaires sont réunies, c'est-à-dire : que le rein greffé vienne d'une personne ayant le même groupe sanguin que le receveur, et que celle-ci soit de la même famille, par exemple, une mère peut donner un rein pour son fils, ou un frère pour un autre frère. Ces greffes ont un taux de réussite très élevé et il y a beaucoup de personnes, en France, et dans le monde, qui vivent normalement avec une greffe.

La médecine a fait de grands progrès dans ce domaine et il est possible, pour un malade, de vivre pendant un certain temps avec un rein artificiel (qui reste externe), en attendant l'opération de la greffe.

**J2
jeunes dialogue avec ses lecteurs**

JE VEUX PRATIQUER
LA SPELEOLOGIE.

« A qui faut-il s'adresser pour faire partie d'un club de spéléologie ? »

Jean-Louis — Haute-Savoie

Il n'est pas possible de faire soi-même un matériel de spéléologie ; ce sont des spécialistes qui fabriquent les différentes parties du costume et les accessoires qui sont nécessaires.

Si tu ne connais pas de magasin spécialisé, je te conseille d'écrire à la :

* Fédération Française de Spéléologie
130, rue Saint-Maur
75 — PARIS 11^eme

REPONSES DES JEUX DES PAGES 26 - 27

LE PUZZLE :

Orange — Citron — Fraise — Ananas — Cerise — Raisin.

LES SEPT GATEAUX :

Mat — deux — laines (Madeleine).
Eclair — Religieuse — Palmiers.
Le Mot « Ka » (Moka) — Croissant.
Paris-Brest.

L'INTRUS :

Le 11 est un pèse-bébé.

REBUS :

Lait — Petit « ga » — To — An — Tr'œufs — Tienne — La — Mi — Tié.

LE JEU « ASSOMMANT » :

Un chat courant après un rat.

Plumoo

