

n°30

# J2

eunes

Jeudi 25 juillet 1968

5 COPAINS. 8000 HEURES DE  
TRAVAIL - 5 SCIES A METAUX

**UN BOLIDE  
DE FORMULE 1**



1 F. SUISSE 0,95-FS - BELGIQUE 10-FB - CANADA 35-C

Photo PEYREGNE

## ETES-VOUS AU COURANT ?

- Les rubriques de l'actualité sont en pages 3-6-7.
- Les dernières nouvelles du sport sont en page 30.



## CONNASSEZ-VOUS ?

- Les constructeurs automobiles de COMBS-LA-VILLE. Une bande de jeunes et bons copains a construit de bric et de broc sa propre voiture de courses. Il faut le faire ! Page 25.

- Les précautions à prendre et les soins à donner au cours d'une partie de plein air ? Page 4.

- L'épopée des Premières Compagnies de Transport du Far-West ? Page 29.

## VOUS FAITES, VOUS PENSEZ

- Les chefs-d'œuvre de la technique : poème à la gloire de l'homme et occasion de prier le Créateur. Page 28.

- Le jeu de vacances. Page 21. Le casse-tête de Moreau. Page 42. Les conseils sportifs d'Eric : le sauteur. Page 46.



France 0/10

# AVANT POTEMKINE

JE VEUX UN  
CUIRASSÉ LÉGER.

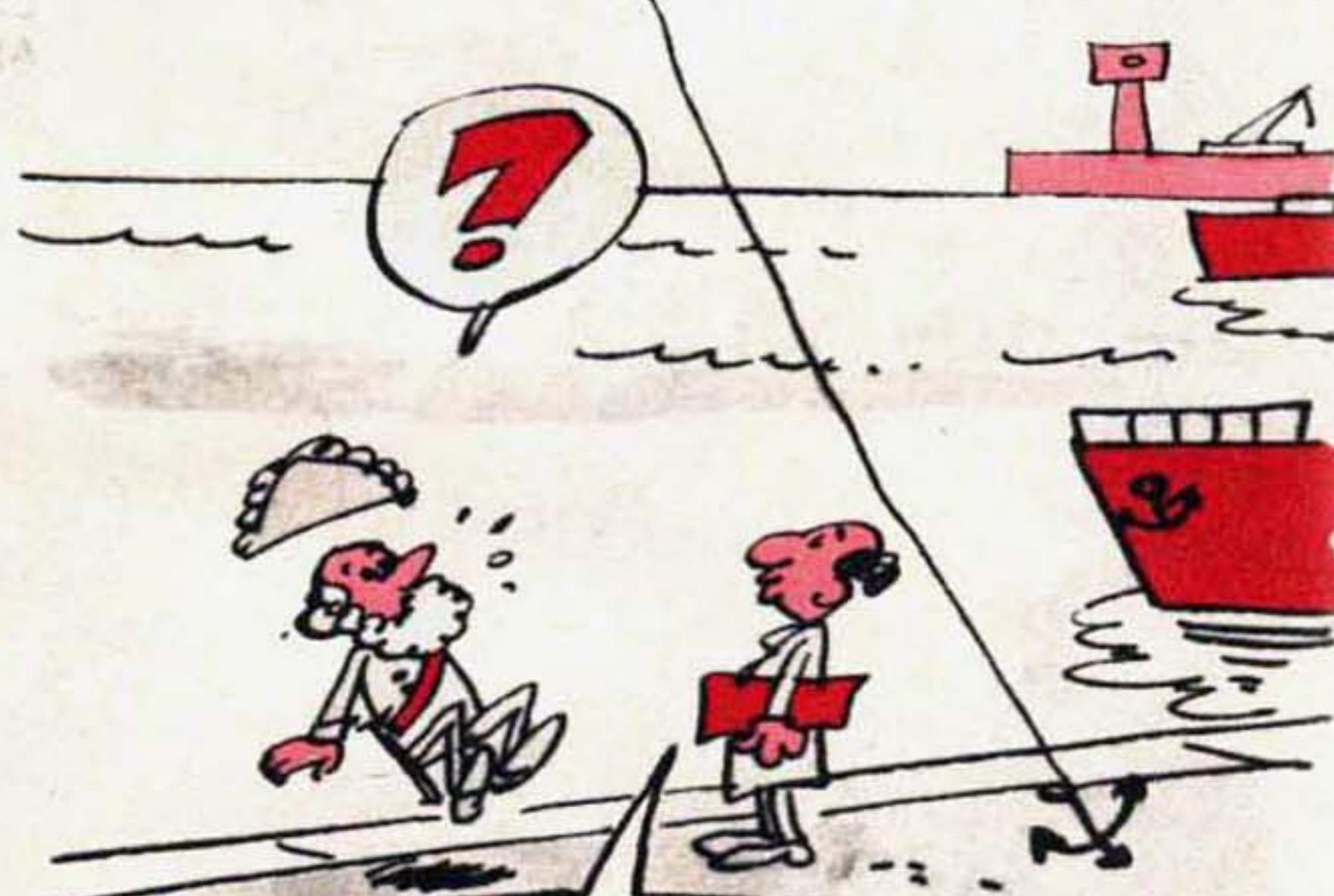
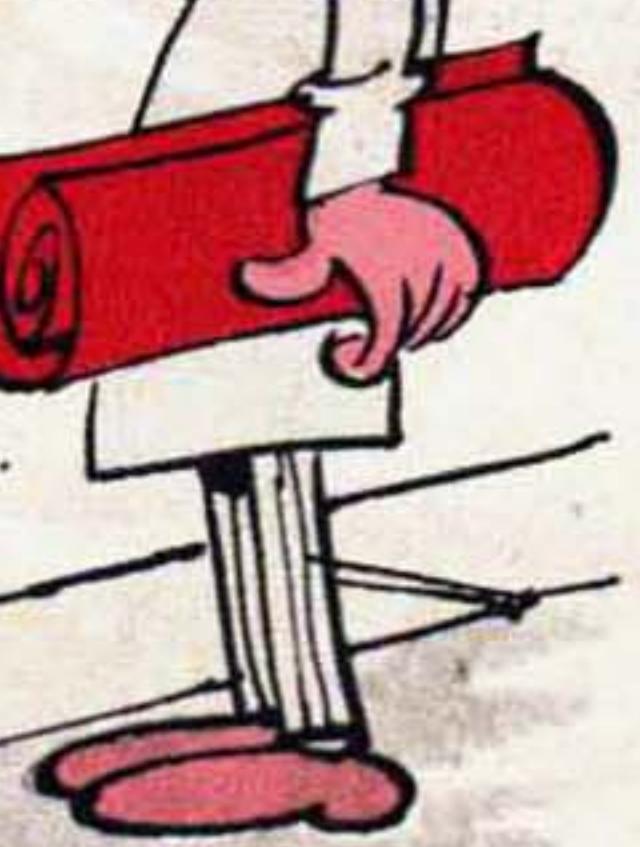
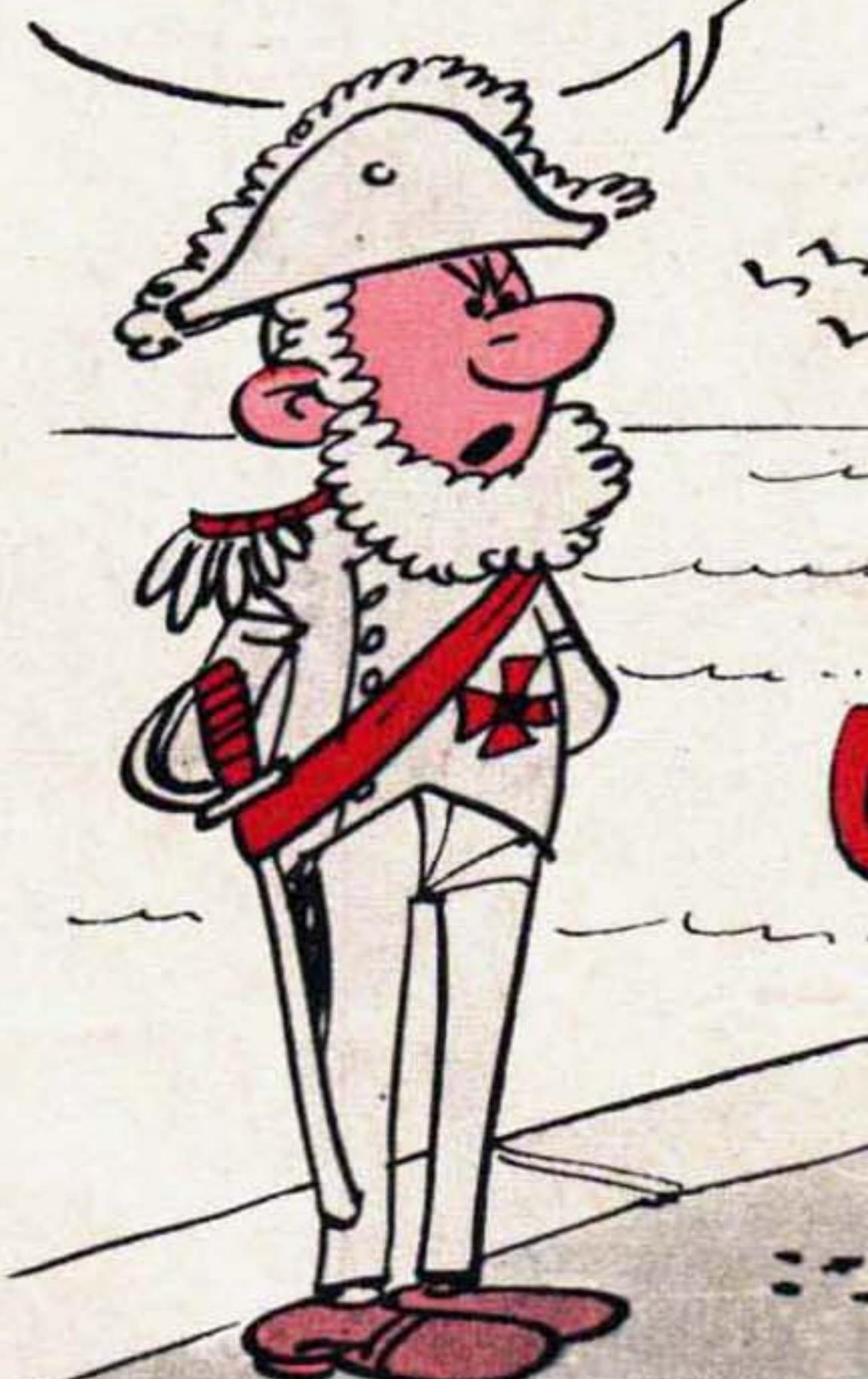
BIEN, AMIRAL.

CONSTRUCTION  
NAVALE

UN MOIS APRÈS.

ALORS, OÙ  
EST-IL CE  
CUIRASSÉ ?

LÀ !



UN SECOND MOIS APRÈS.

TROP LOURD ! IL  
COLLE AVANT DE  
COMMENCER !

D'ACCORD, AMIRAL, IL EST  
TROP LÉGER, MAIS AVEC  
L'ÉQUIPAGE, IL DESCENDRA  
ASSEZ POUR EFFLEURER L'EAU.

C'EST  
VOTRE FAUTE  
VOUS AVEZ ABSOLUMENT  
VOULU METTRE DES  
CANONS DESSUS.



# JOURNAL D'ACTUALITÉ

## ECONOMIE : Les « fêtards » de Muret

Dix millions de francs lourds : c'est ce qu'à dépensé « en pétards » la France pour commander il y a 15 jours la fête du 14 juillet.

La « maison » qui les fabrique se trouve à quelques kilomètres de Toulouse dans le village de Muret. Les artificiers font chaque jour la joie des enfants.

Installés dans un immense enclos de 37 hectares, ils disposent pour la fabrication des fusées et d'autres explosifs de 245 petites baraquées d'une ou 2 pièces. C'est une mesure de protection pour éviter la propagation du feu en cas d'accident.

La poudre, quant à elle, est stockée dans une dizaine de hangars séparés et protégés par des talus de terre.

## AFRIQUE : L'ATROCE GUERRE DU BIAFFRA

L'atroce guerre du Biafra, cette « guerre oubliée » d'Afrique qui dure depuis plus d'un an, vient d'être dénoncée de la manière la plus énergique par la Croix Rouge Internationale et le pape Paul VI.

« Il mourra en effet au Biafra » affirme un rapport de la C.R.I. « 10 000 personnes par jour si des secours rapides n'interviennent pas ».

Atrocités, famine sont le lot quotidien de toute la population Ibos qui disparaît peu à peu.

Le chef du Biafra, province sécessioniste du Nigéria

## MEDECINE : Ordinateur en jeu

Plus de 100 médecins ont assisté l'autre semaine à un congrès sur la transplantation cardiaque organisé au CAP (Afrique du Sud) sous la présidence du Professeur Barnard.

Les participants sont tombés d'accord sur la nécessité d'avoir un ordinateur électronique rassemblant toutes les informations concernant les greffes du cœur. Les informations seront mises à la disposition des chercheurs du monde entier qui pourront y puiser à leur gré.

## SECURITE : Priver le feu d'oxygène

Il y a trop d'accidents mortels par le feu sur les circuits automobiles ! Les spécialistes se sont donc interrogés sur le moyen d'éteindre le plus rapidement possible tout incendie.

Un nouveau procédé vient d'être inventé : au lieu de chercher à « noyer » le feu sous un déluge liquide ou bien de « l'étouffer » par de la neige carbonique, il s'agit d'« aspirer » le volume d'air environnant : les flammes privées d'oxygène : le feu « meurt asphyxié ».

Des essais tentés sur un avion arrosé de 600 litres d'essence sont extrêmement concluants : le feu a été éteint en moins de 10 secondes !

L'engin qui projette le gaz asphyxiant se présente sous la forme d'un canon. Il déverse 450

litres de bromure de méthyle à la minute.

Ce procédé sauvera peut-être de nombreuses vies humaines.

## BREF :

- Conséquences de la crise : 2 400 000 conducteurs d'une « plus de 8 CV » verront leur vignette majorée de 100 %.

- Les citoyens ouest-allemands doivent depuis plus d'une semaine être en possession du passeport en cours de validité pour se rendre à Berlin Ouest.

- Le doyen du Sacré-Collège, le cardinal Morano, 96 ans, est mort l'autre semaine des suites d'une longue maladie.

- La guerre de l'anchoix a repris sur la côte basque. Une trentaine de chalutiers français ont bloqué l'autre semaine le port de Bayonne pour « protester contre les thoniers espagnols qui viennent pêcher dans la fosse de Cap breton leurs appâts »...

- Deux réservoirs géants en plastique armés viennent d'être construits en France pour stocker de l'anydride carbonique à — 23,5°. Ils ont une capacité de 1 500 tonnes chacun.

- Plus de 2 000 jeunes auront participé cet été aux échanges franco-québécois.

- Le « CS GALAXY », un quadri-réacteur américain, bat tous les records : 260 tonnes !



A.F.P.

a résumé ainsi la situation : « tout ce que nous réclamons, c'est que le monde extérieur nous considère comme des êtres humains et non comme des sauvages tout juste bon à se faire massacer... ! Nos seuls médecins de la capitale sont une équipe de prêtres irlandais et trois cents religieuses qui tentent de soigner dans des conditions désespérées la population... Je vous demande de dire que nous avons faim et que nous en mourrons. »

# GESTES

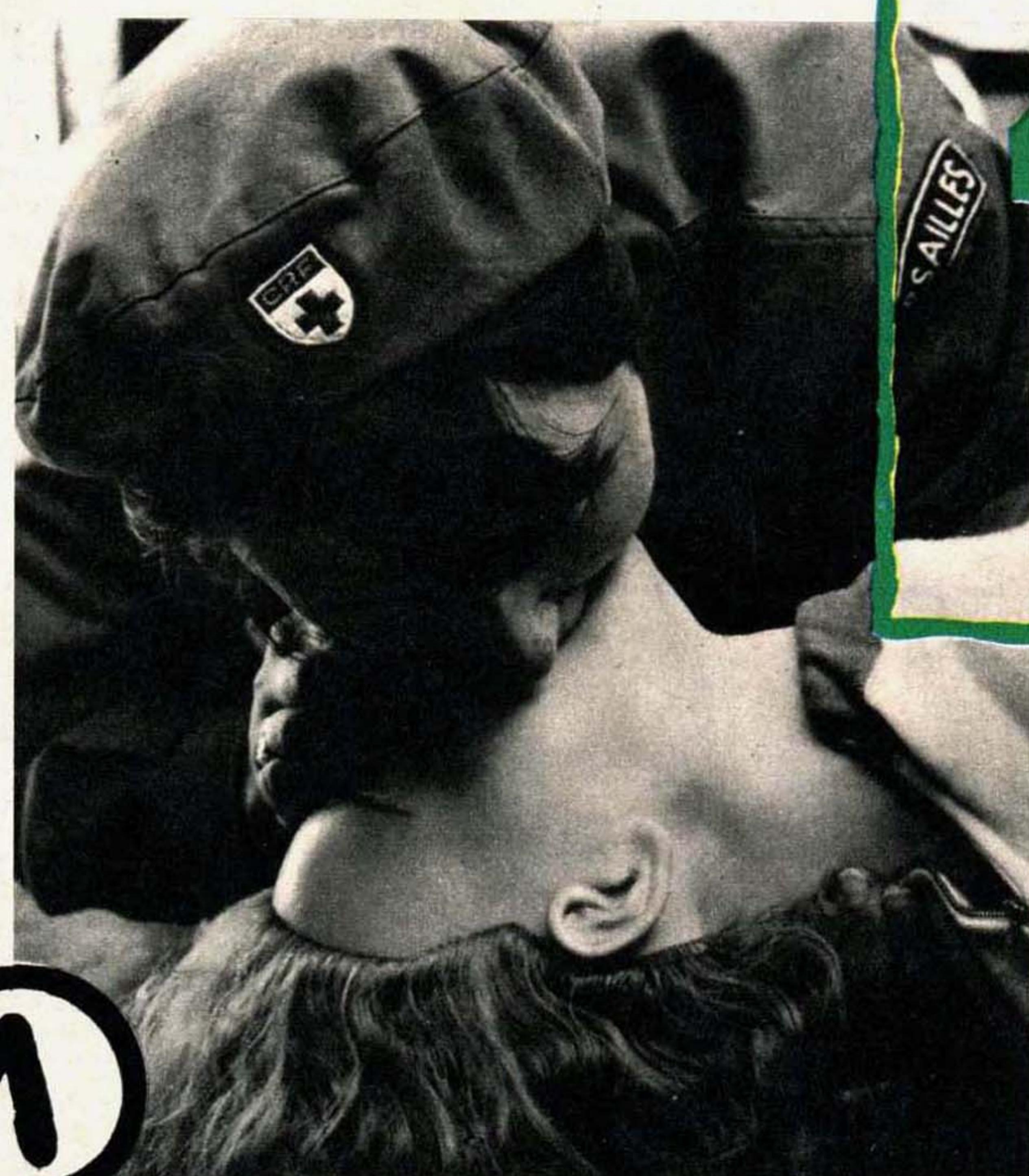
# 4

## POUR

CHAQUE jour et surtout chaque week-end, les routes sont endeuillées par de nombreux accidents de la circulation. Si les morts brutales sont sans recours, beaucoup pourraient être évitées par un secours rapide et éclairé.

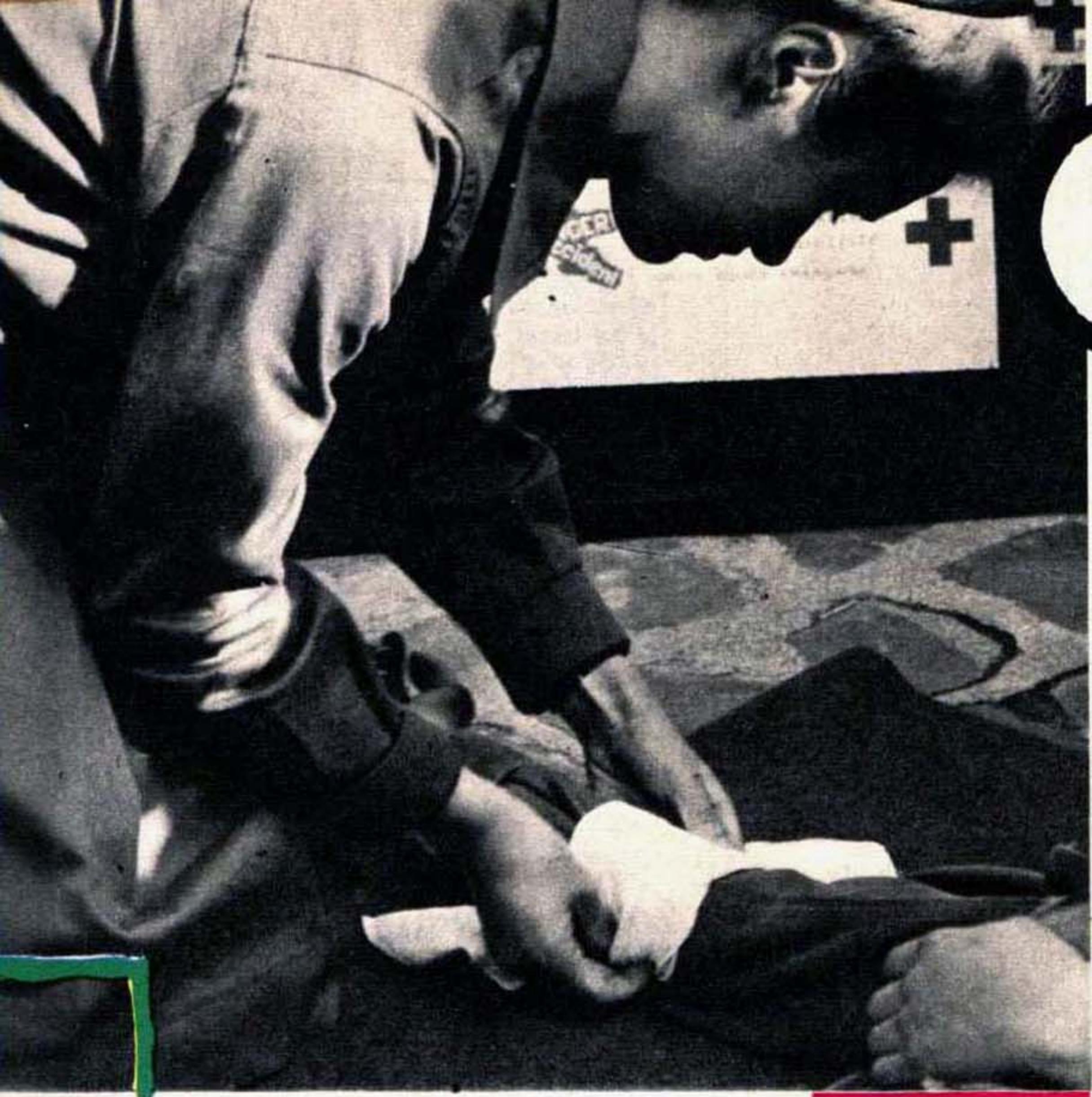
La Croix-Rouge Française a pris pour tâche l'éducation de chacun, grâce à des démonstrations répétées, suivies de cours de secourisme, aux connaissances plus approfondies, ouverts à tous.

Nous avons suivi une de ces démonstrations. Retenez bien ces quatre gestes. S'il advient que vous soyez présents lors d'un accident, que vous-même soyez accidenté mais en état de porter secours, vous pouvez sauver un vie, voire plusieurs. Quel acte plus noble que celui-ci ?



# 1

— PRATIQUER LA RESPIRATION ARTIFICIELLE PAR LE BOUCHE A BOUCHE : le blessé, allongé sur le dos, portez la tête en hyper-extension, relevant le menton, et en passant une main sous la nuque. Cette position supprime le risque d'obstruction de la gorge et des voies respiratoires par la langue. En pinçant le nez, soufflez en collant votre bouche sur celle du blessé : c'est l'inspiration, la poitrine doit se soulever. Libérez la bouche en gardant le nez pincé, c'est l'expiration. Continuez ainsi au rythme de votre propre respiration aussi longtemps qu'il le faudra, sans découragement jusqu'à l'arrivée des secours.



— **COMPRIMER LA PLAIE D'UN BLESSE SAGNANT ABONDAMMENT** : appuyer de la main sur l'artère qui saigne, puis dès que l'hémorragie diminue, intercaler un pansement entre la plaie et la main et reprendre la compression.

# VIE

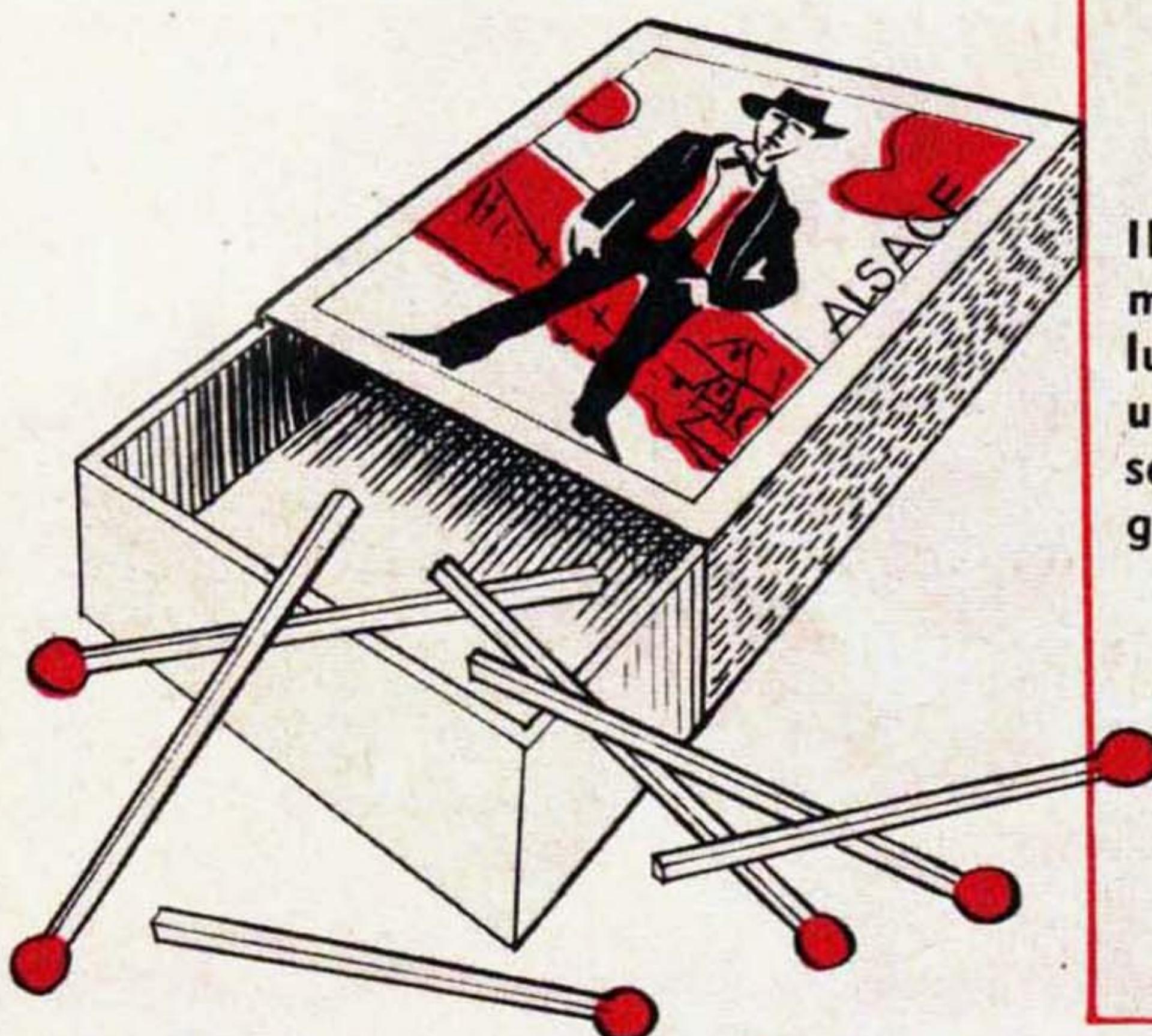


**ALERTER LES POUVOIRS PUBLICS** : la gendarmerie ou la police motorisée en campagne et Police-Secours en ville. Intervenir très rapidement ; vous trouverez presque toujours un poste téléphonique à proximité sur les routes ou dans les villages. Spécifier l'heure approximative de l'accident, le lieu exact où il a eu lieu, le nombre de victimes, si les blessés respirent. Tout ceci est très important car en dépendent l'urgence et la qualité des secours.

b) si la victime est dans le véhicule : l'en retirer rapidement le feu pouvant se produire en un instant ; de la main droite longeant le dos, prendre sous son bras droit, la main gauche devant à la hauteur du cou et en l'entourant maintenir la tête. Tirer. Cette précaution évite tout déplacement de la colonne vertébrale et particulièrement des vertèbres cervicales.



Photos Le Rouge



II) Sauriez-vous au moyen de ces 6 allumettes réaliser un dessin représentant 6 triangles ?



III) Voilà l'alphabet, mais comptez bien il y a plus de 26 lettres. Trouvez celles qui y figurent deux ou trois fois ; sortez-les de façon à ce qu'il ne reste que 26 lettres. Assemblez les autres, elles formeront une expression très connue.

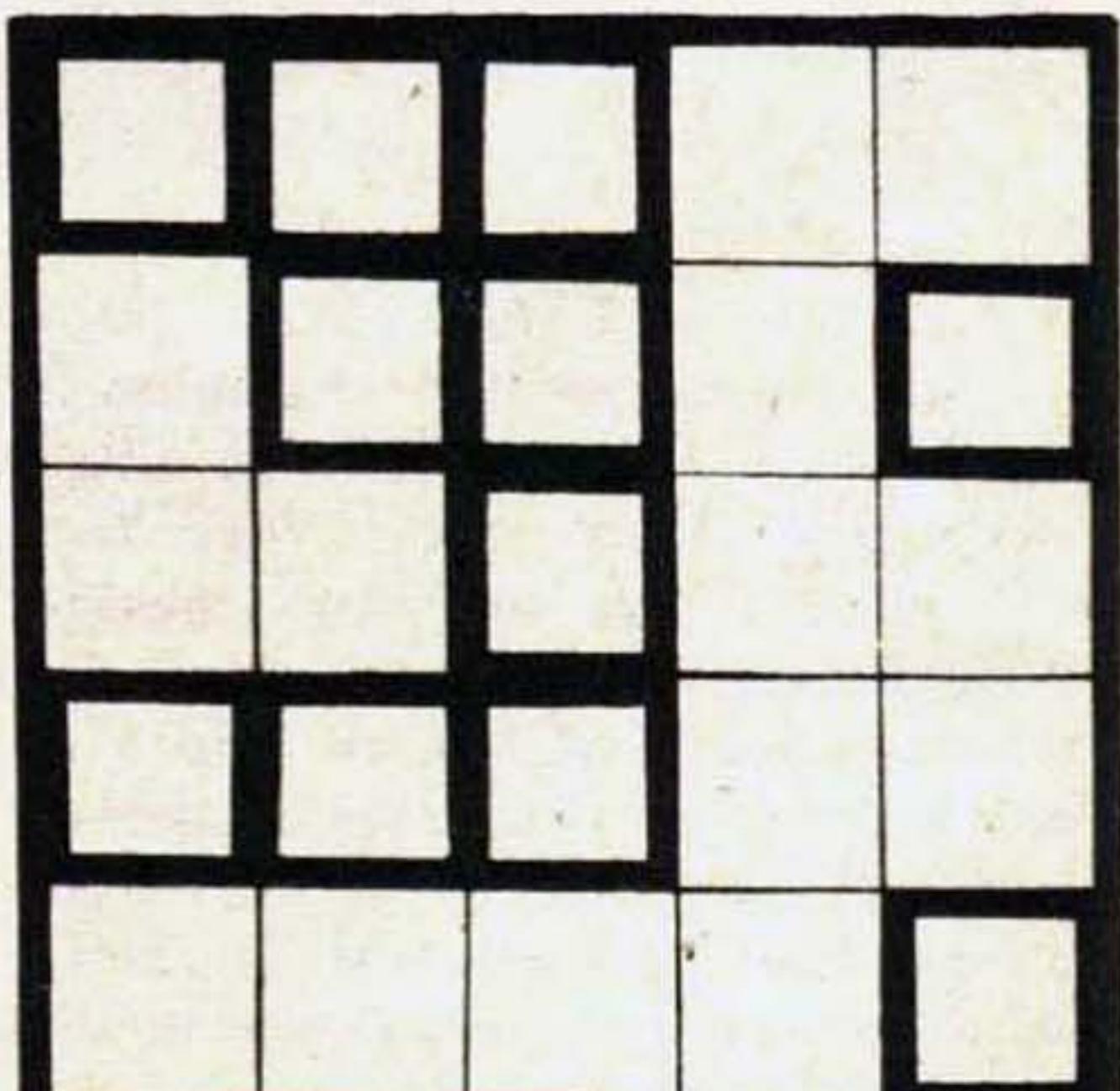
IV) Remplissez la grille grâce aux définitions suivantes : 1. boule, 2. rivière, 3. un air malicieux, 4. on la mange à Noël, 5. fabuliste. Et dans les cases qui sont renforcées, vous pourrez lire un proverbe !

SOLUTION DES JEUX, page 18

I) A quels jeux s'amusent ces 4 garçons ? Ce sont des jeux d'autre-  
fois dont vous avez peut-être oublié le nom !

AT H K N W U I V C  
O E U R S I F G Y X  
E K M D E Q P A Z B R  
E

1  
2  
3  
4  
5



# « L'OPTIMIST » RÈGNE A CARANTEC



**P**ENDANT 10 jours (du 21 au 31 juillet), un vent « d'optimist » va souffler sur la côte bretonne. Du moins, il faut l'espérer pour cette flottille de petits voiliers — « l'Optimist » — spécialement conçue pour l'initiation des jeunes.

Il ne date pas d'aujourd'hui puisqu'il a tiré ses premiers bords en 1948, en Floride. Mais il a fallu près de 20 ans pour que la France et plus particulièrement le Centre Nautique de Carantec-Henvic l'adopte pour la formation de ses jeunes barreurs.

L'« Optimist » est un petit bateau de 2,34 m de long qui ne pèse que 33 kg. Construit en contreplaqué marine, d'une surface de voilure de 3,60 m<sup>2</sup>, il est parfaitement stable et pardonne bien des erreurs aux novices. Autres avantages : son prix très bas et la possibilité offerte de le construire soi-même ou en groupe.

Bref, « l'Optimist » étant communicatif, l'Europe possède maintenant quelque 15 000 unités de ce modèle sur les 35 000 recensés dans le monde.

Pour la première fois, les régates internationales de ce type se déroulent en France. 16 pays y envoient 5 jeunes de 10 à 16 ans qui seront hébergés dans les familles de Carantec.

La Côte des Légendes s'apprête à accueillir dignement ces jeunes barreurs. Des vocations sortiront sans doute confirmées de cette confrontation. Ce sera en tous cas une grande manifestation d'amitié internationale pour ce monde des jeunes.

**J. DEBAUSSART.**

Photo Gérard BEAUVAIS.

# LES CHEVALIERS DE SAINT CERBEX

Texte : Guy Hempay.

Dessin : XBX

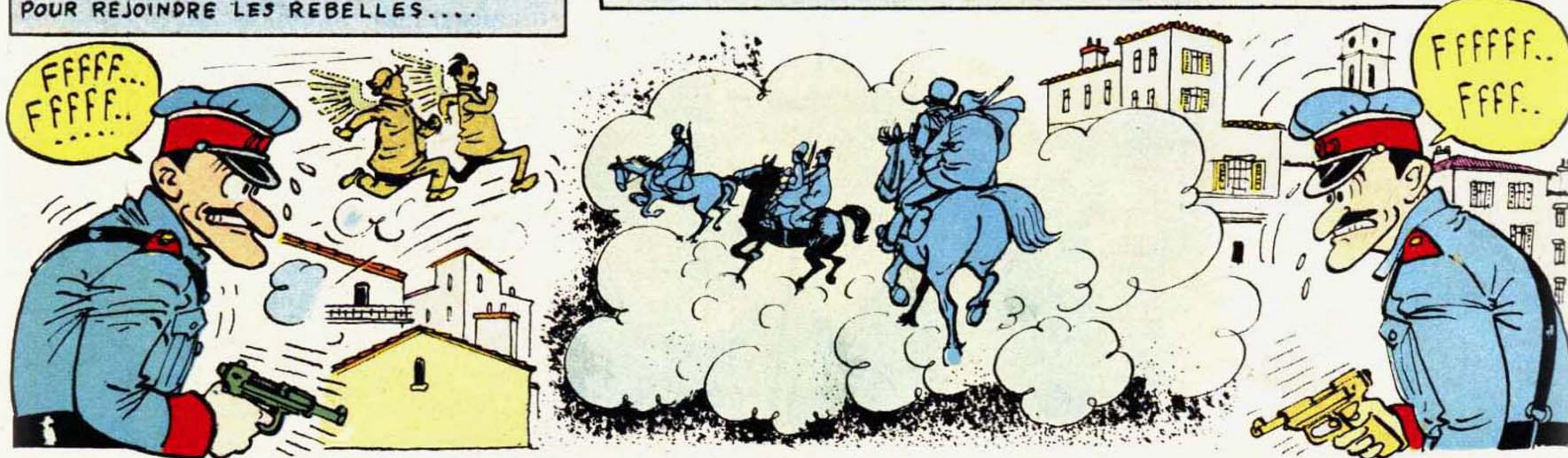
Résumé :

La Dradomie fête son « bien-aimé tyran » qui pour refaire la population a décidé de prendre deux opposants à son régime. Mais Toulbazar intervient.



LES DEUX CONDAMNÉS ONT BONDI SUR LES TOITS POUR REJOINDRE LES REBELLES....

... QUI DISPARAISSENT ENCORE PLUS VITE QU'ILS SONT VENUS...



PETIT DÉTAIL : LES DRAKONIENS TIROUENT TRÈS BIEN MAIS UN PEU TARD.

Mais enfin **Qui** a confié le commandement à un officier **BÈGUE?**

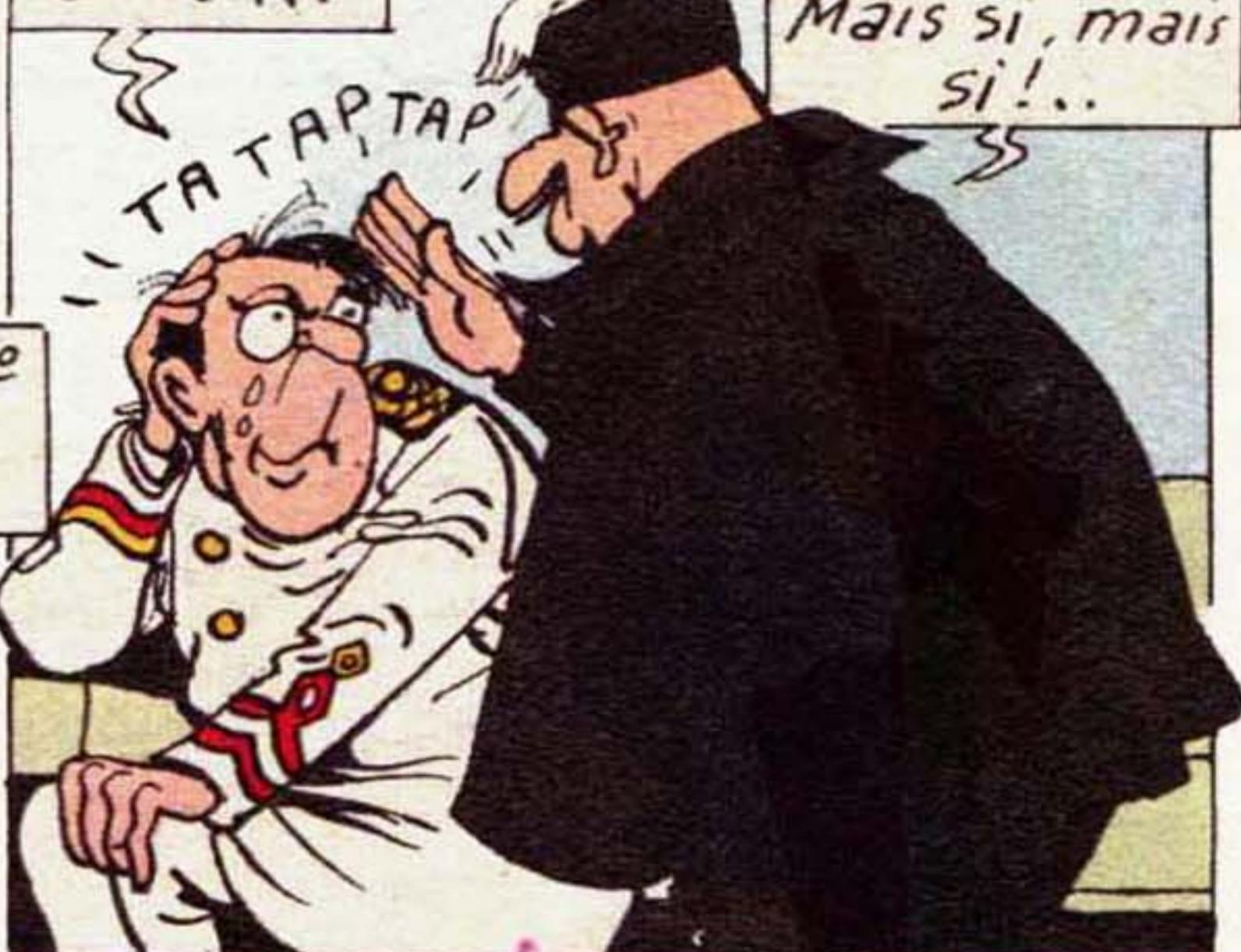
Mais je ne suis pas bête !  
Ô Mouchtouah !...  
C'était.. c'était.. hem !  
une légère trouille !



Cet homme était l'indomptable Maréchal Kybriz Toulbasar, le Tigre des Koulkonitz... Il a repris le maquis par fidélité au roi Zinzin !



Ma journée est gâchée. Quelque chose me dit que je ne suis pas aimé...



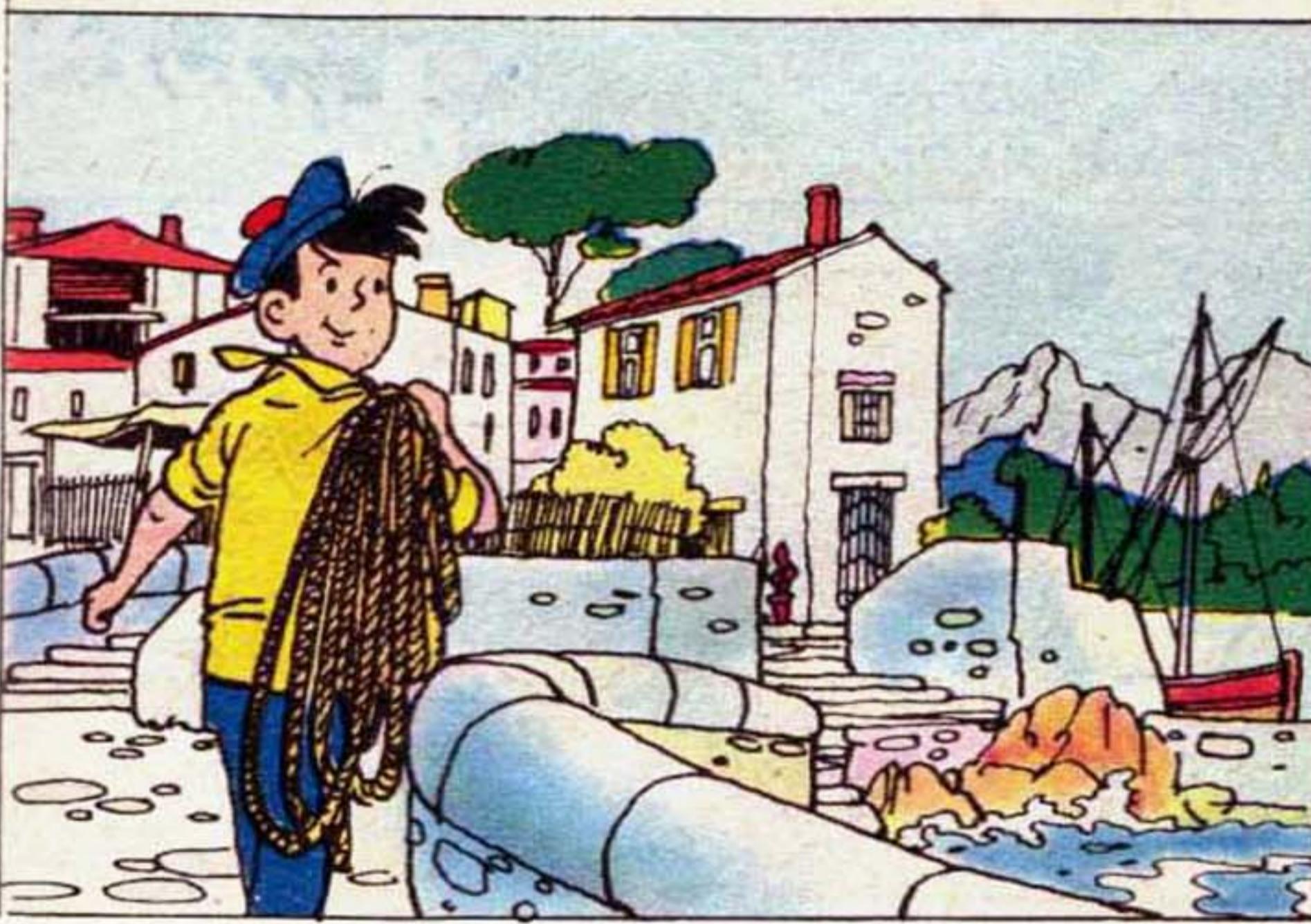
Altitude... Je... Je suis désolé... Je... J'avais préparé un discours...



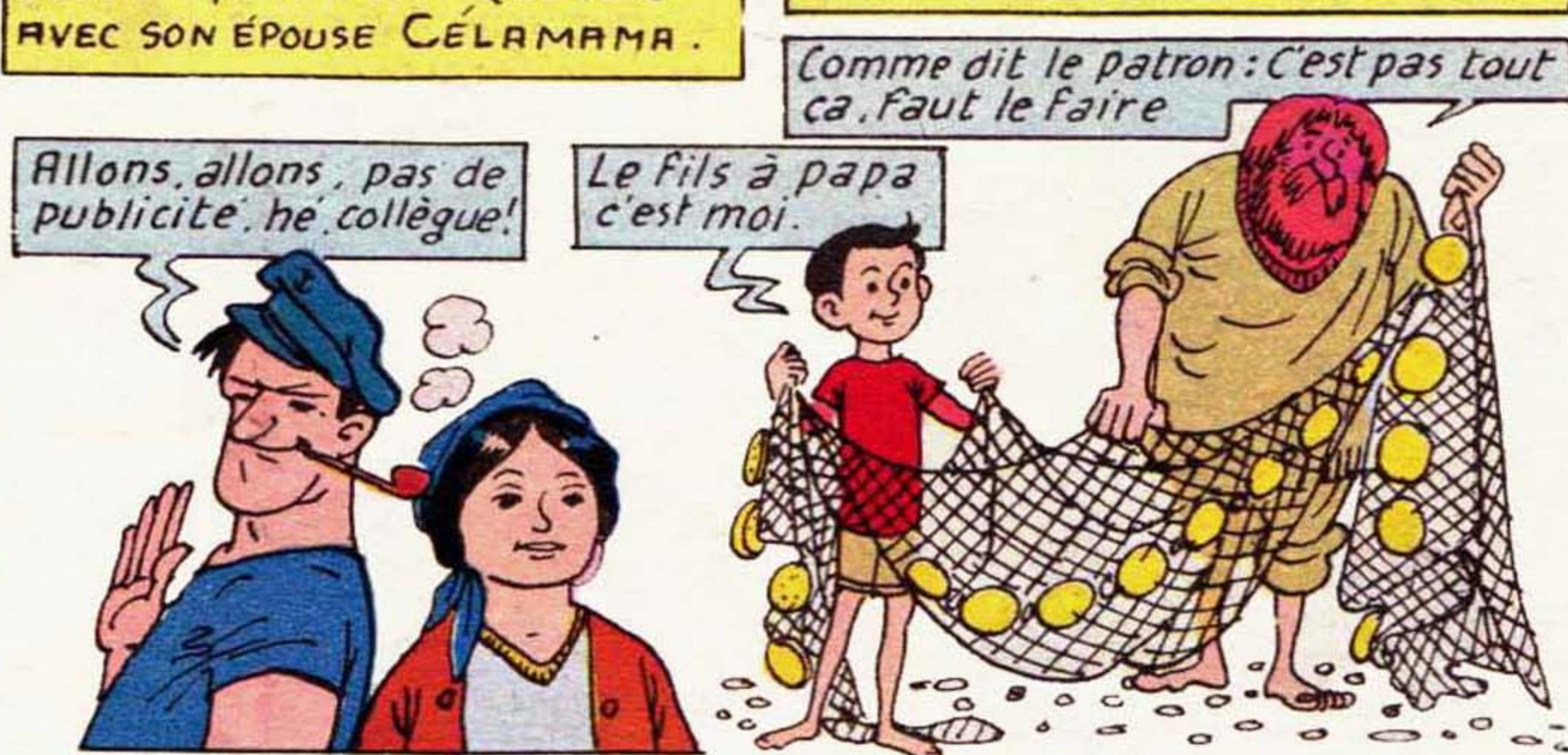
Pas de discours!! Ouiiiinn! Je veux rentrer au palais! Ramenez-moi au palais ou je fais une scène!!

**OUIIIINN..NN!**

FAISONS MAINTENANT UN TOUR SUR LE PETIT PORT DE KÉZACCO. TIENS, QUI VOIS-JE ?..



JORDI EST EMPLOYÉ CHEZ LE PÊCHEUR SÉPATOUÇA FOLFEHR. QUE VOICI AVEC SON ÉPOUSE CÉLAMAMA.



ET PUIS IL Y A TCHÉKOU, LE FISTON, ET ENFIN RIENKÇA, LEUR HOMME DE PEINE

Comme dit le patron: C'est pas tout ça, faut le faire



QUELQUES INSTANTS PLUS TARD... ..

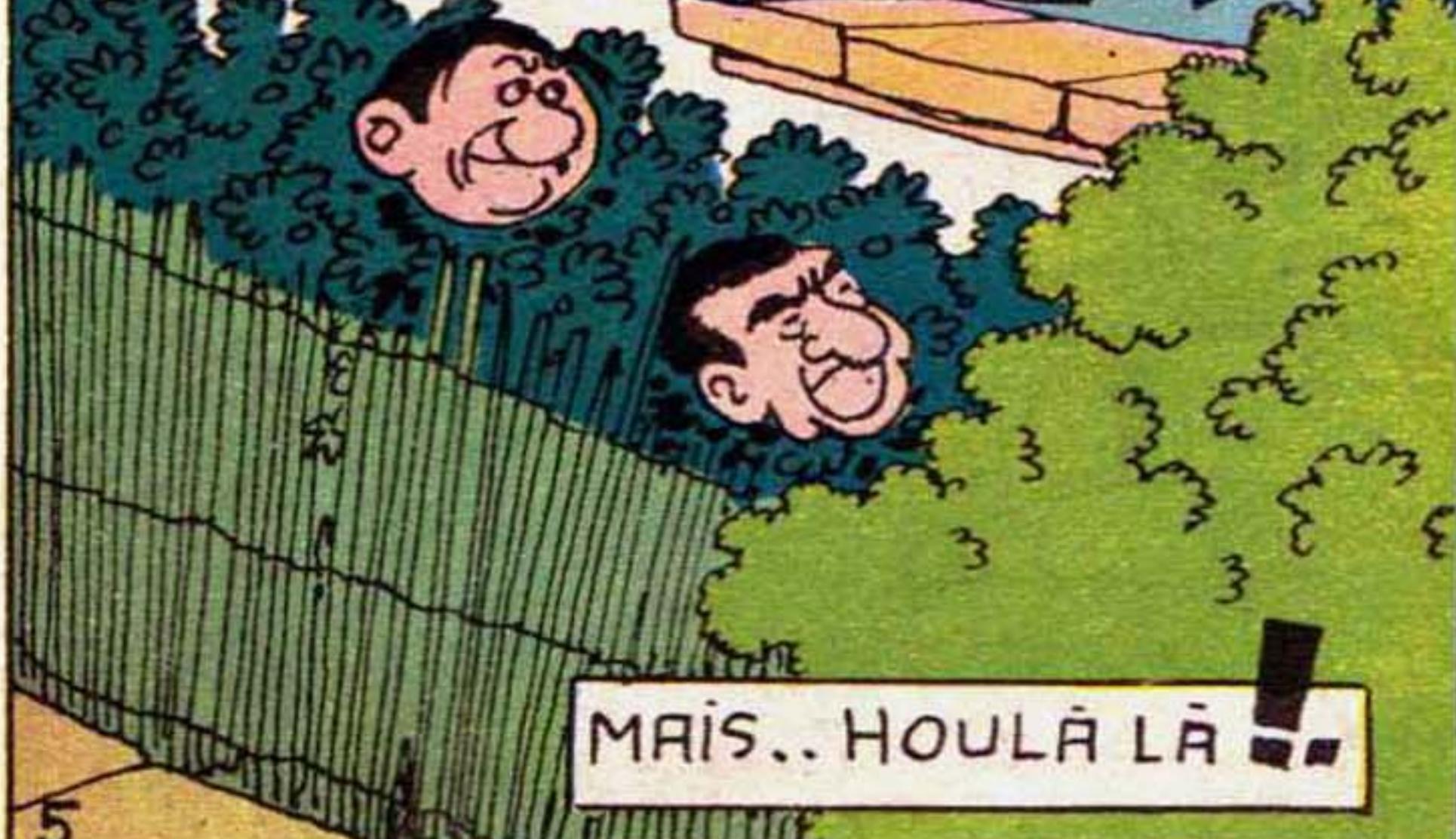
Je suis chargée par Radio-Mégano de faire un reportage sur le Tigre des Koulkonitz et j'ai pensé...



.. que vous pourriez m'aider à le joindre



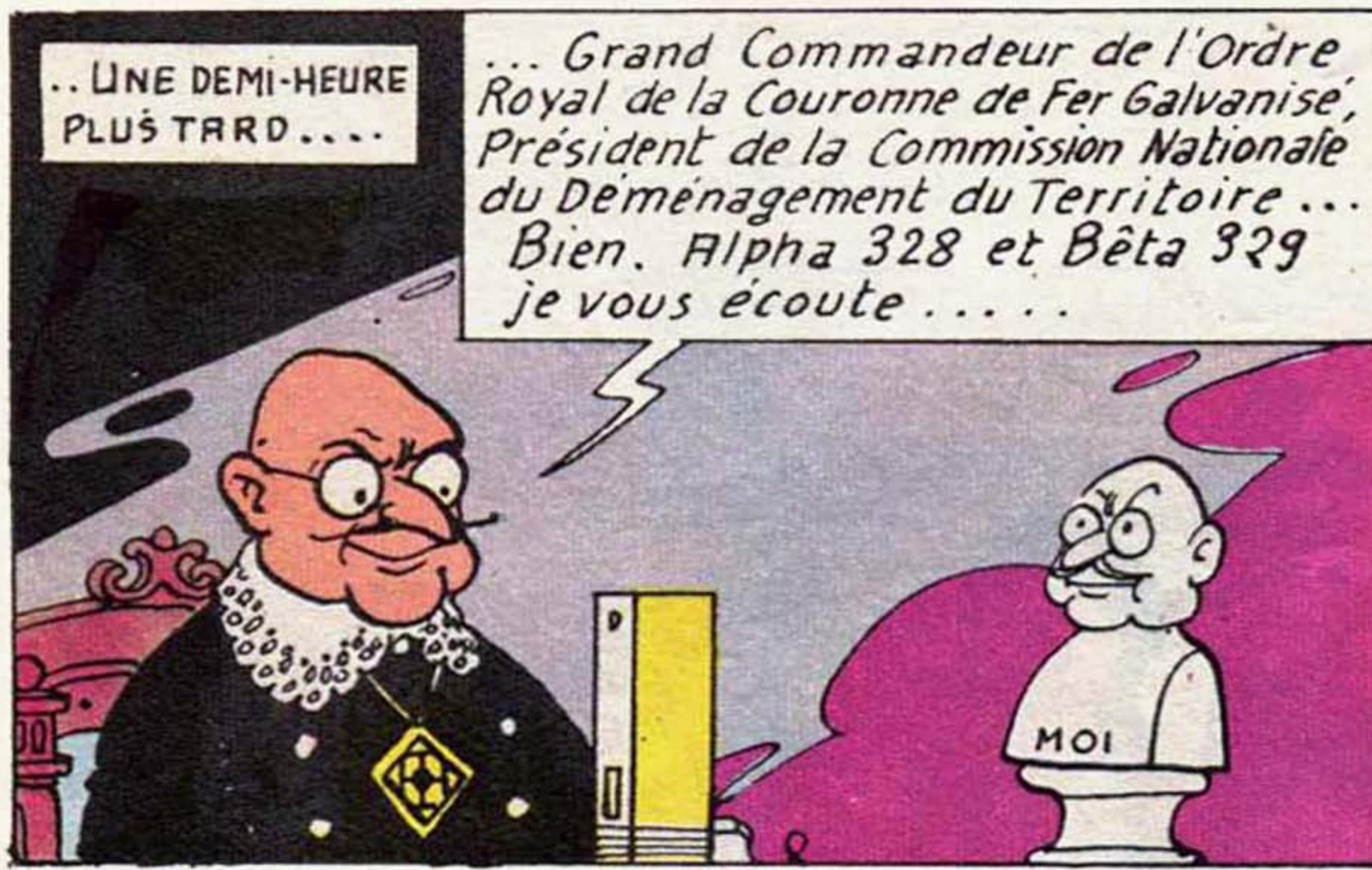
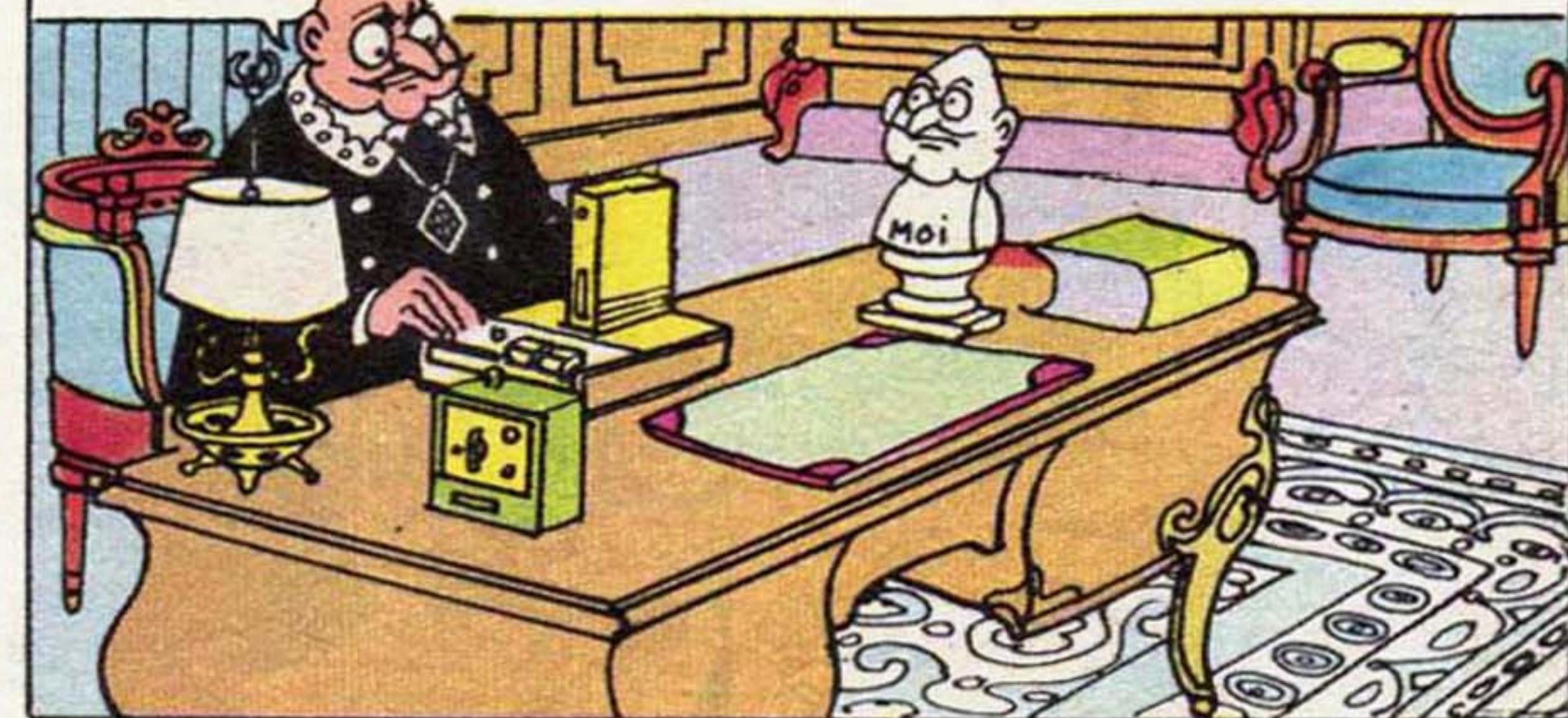
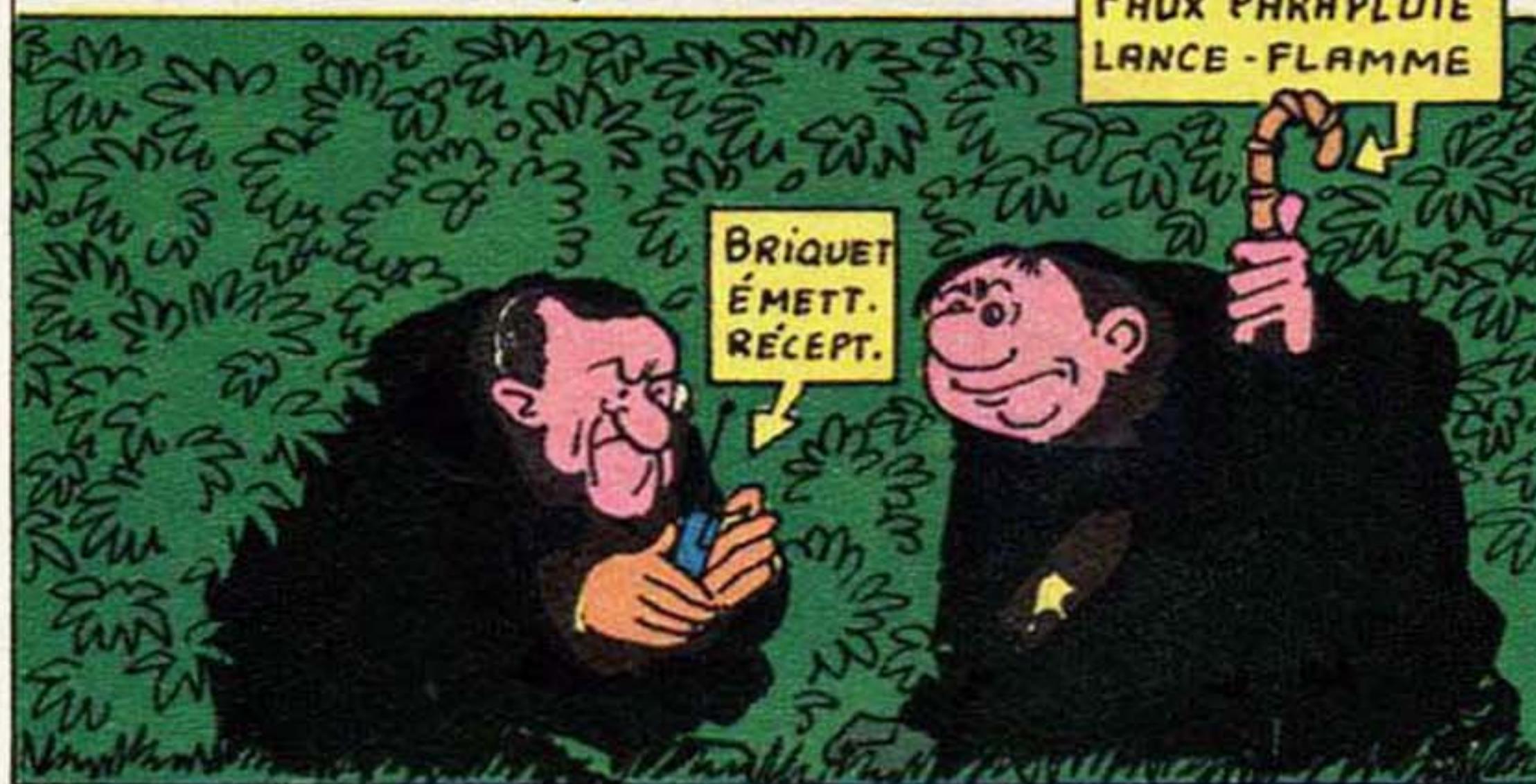
On peut néanmoins essayer de le trouver en s'engageant dans les massifs Kosmonot.. Si le patron le permet je vous accompagnerai.



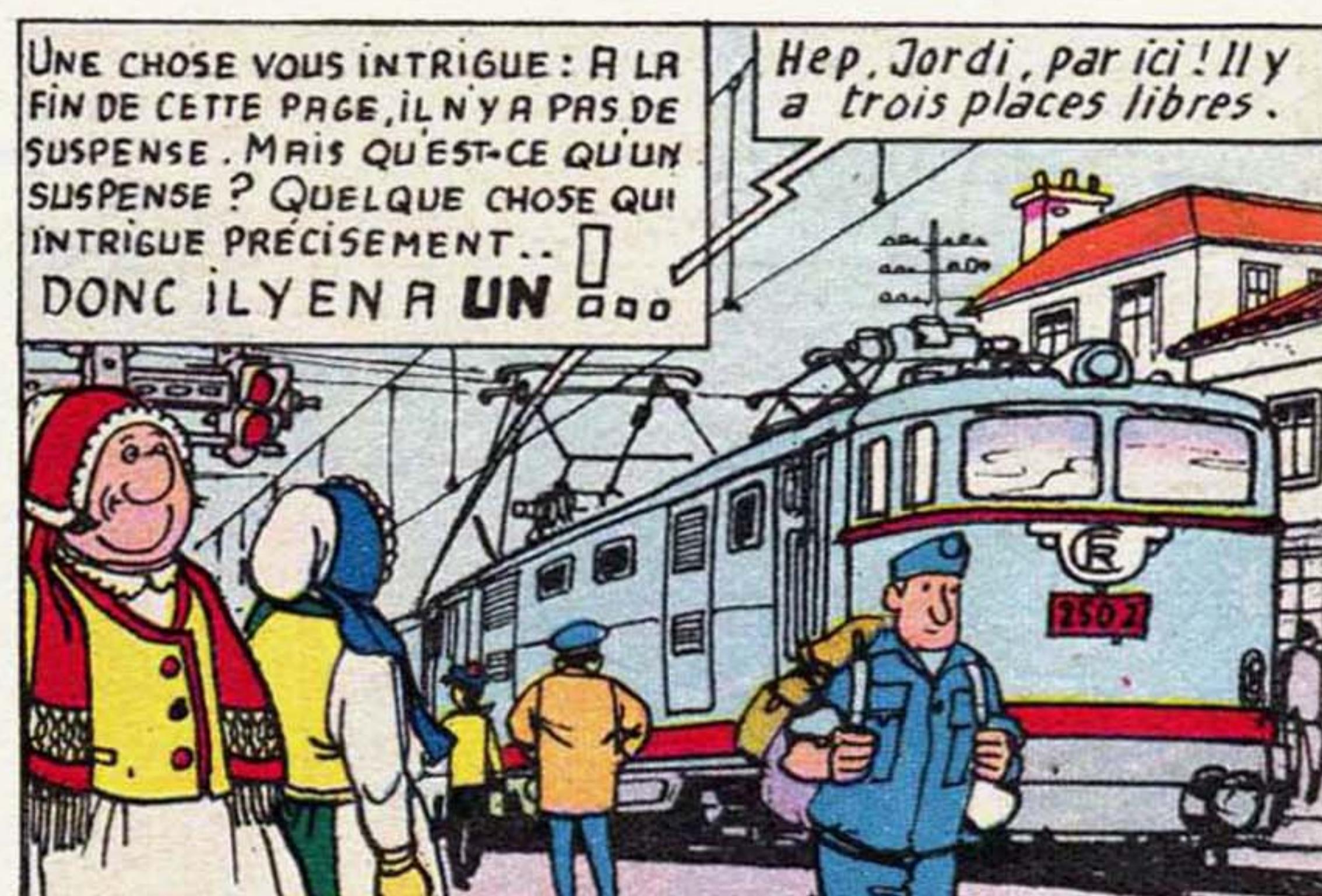
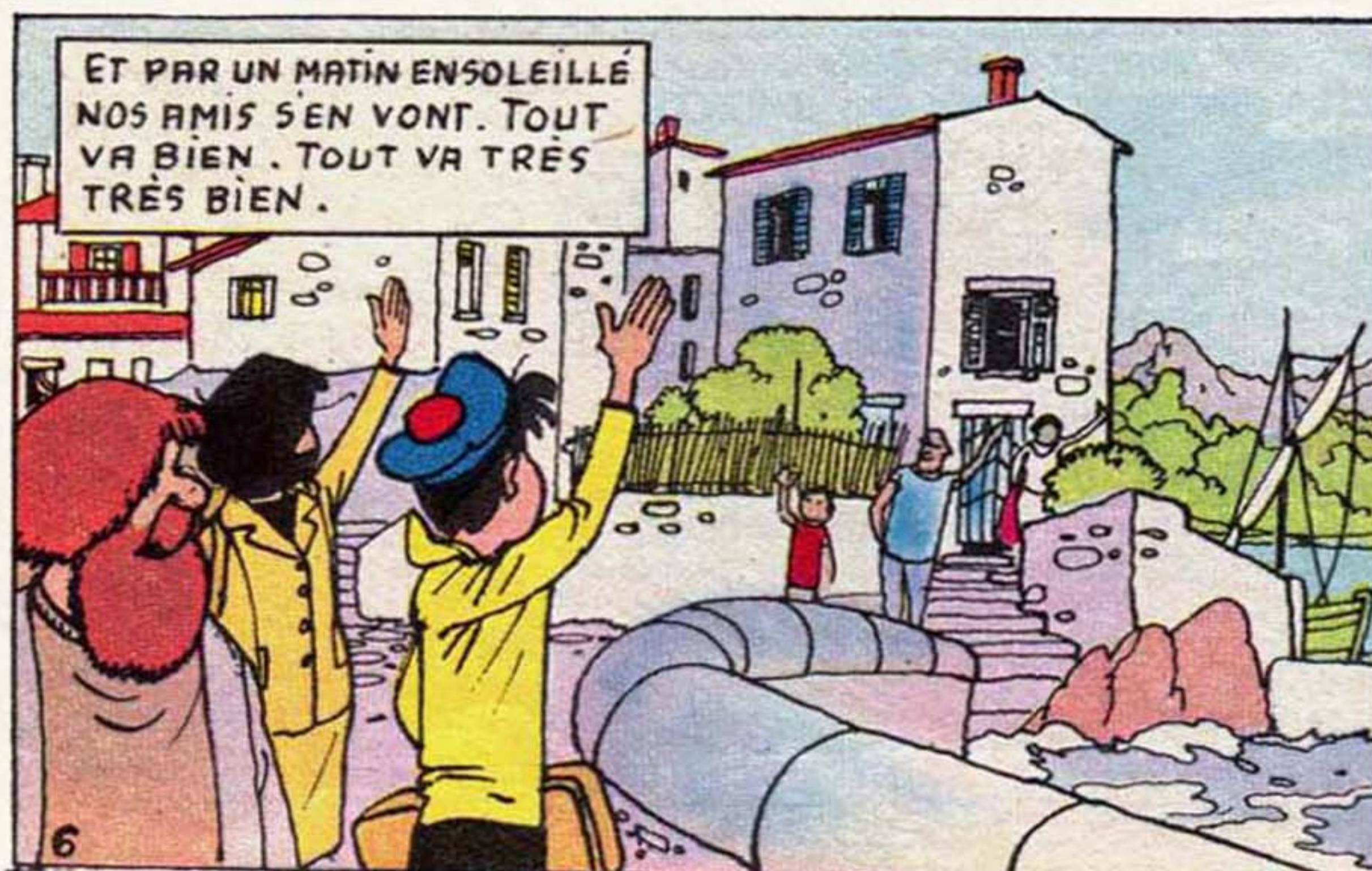
Agents Alpha 328 et Béta 329 du Cabinet Noir... Appelons réseau perpendiculaire, circuit spécial... Demandons communication **URGENTE** avec Grand Mouchtouah Savapa. Terminé.

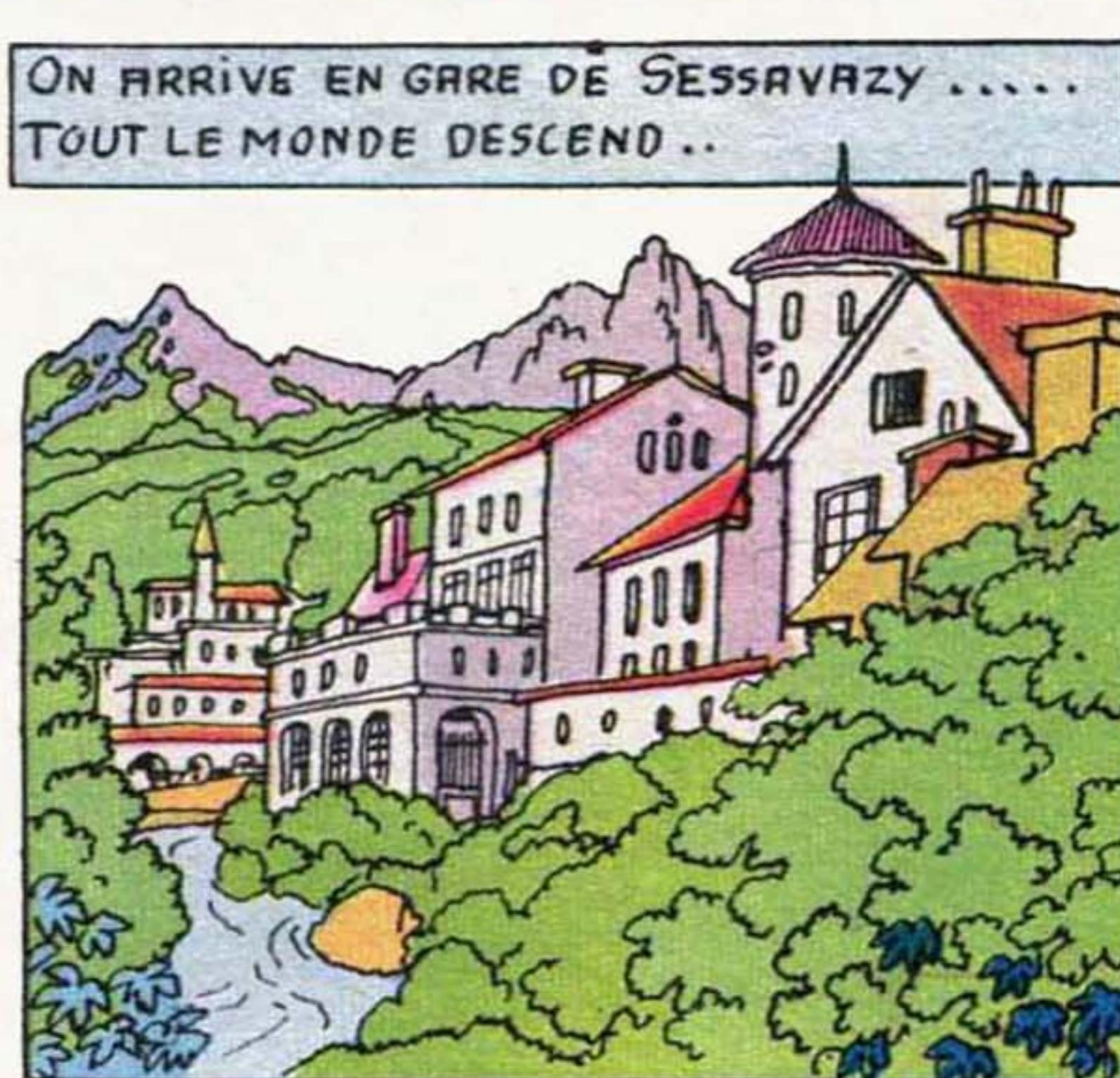
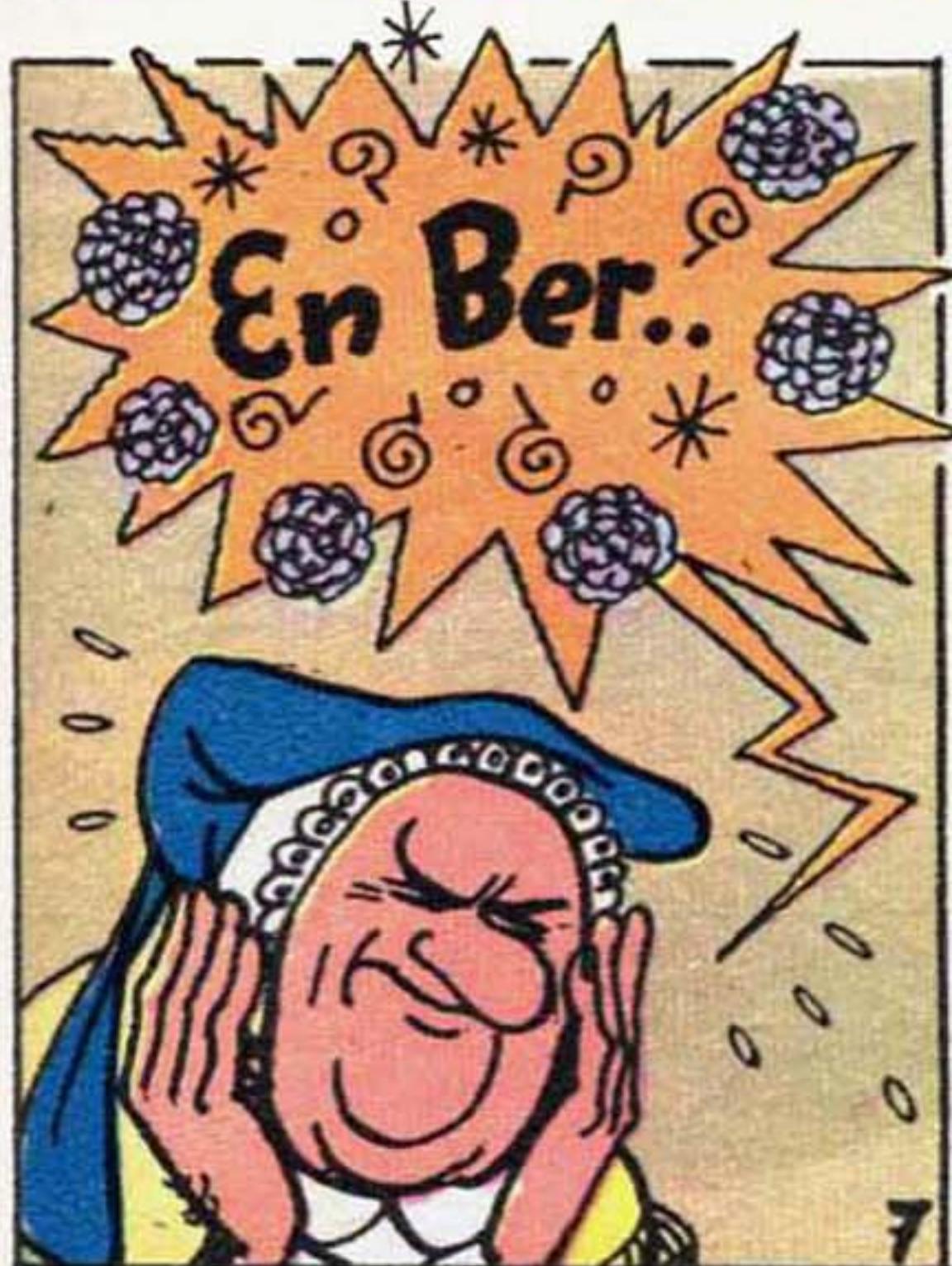
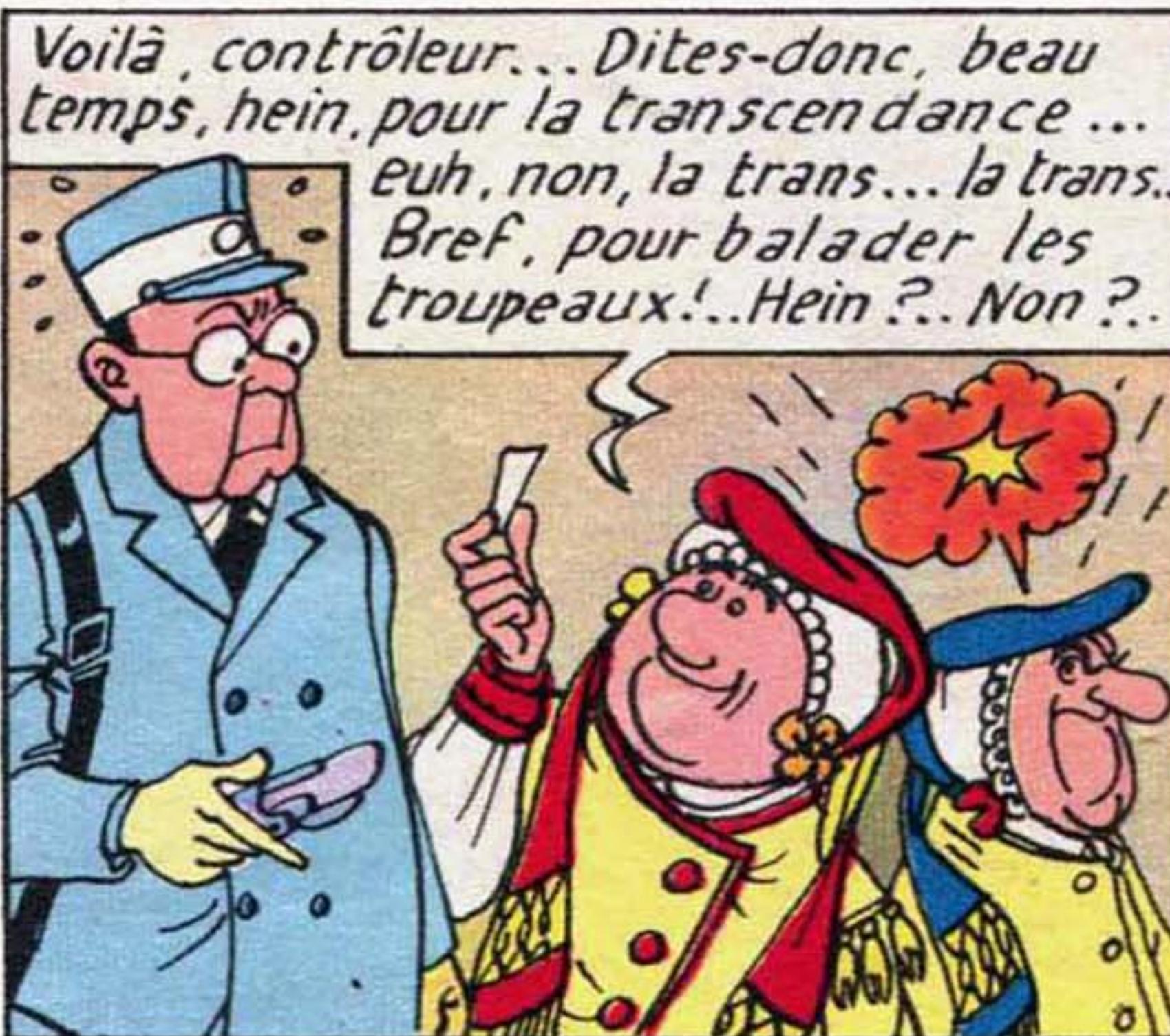
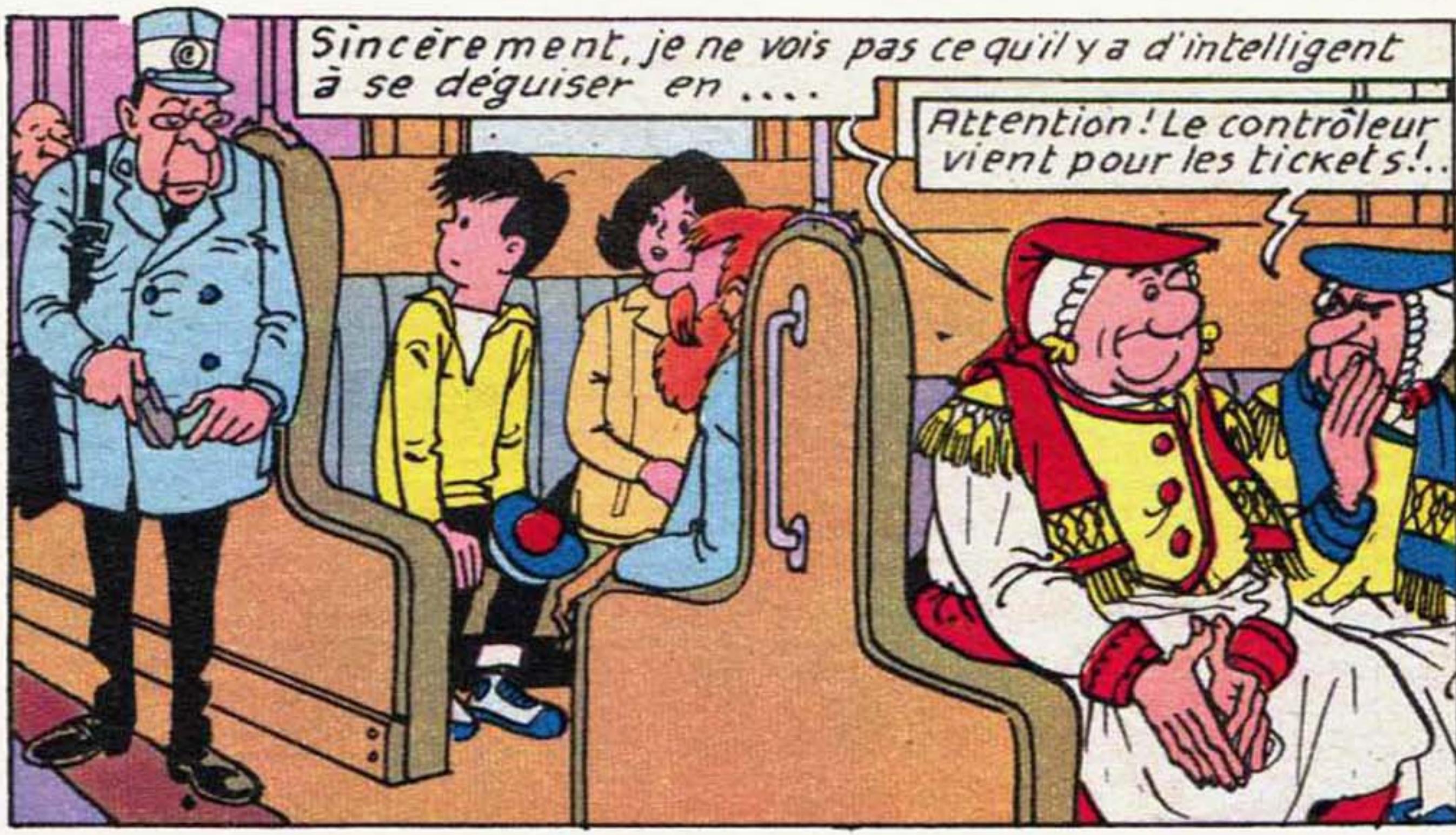
FAUX PARAPLUIE  
LANCE-FLAMME

Ici, Ma Culminence Savapa, Président du gouvernement de Son Altitude, Grand Mouchtouah de Corélie, Grand Connétable de la Milice, Chef Suprême du Cabinet Noir, Grand Chancelier de l'Ordre de la Bretelle Rose...

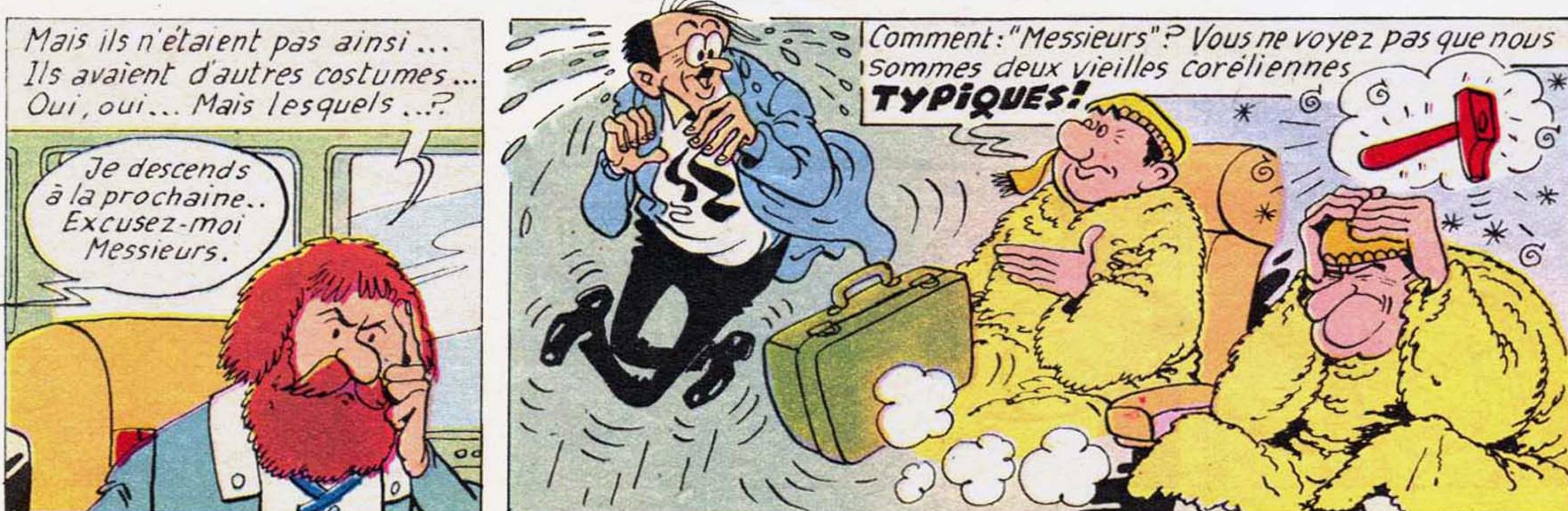
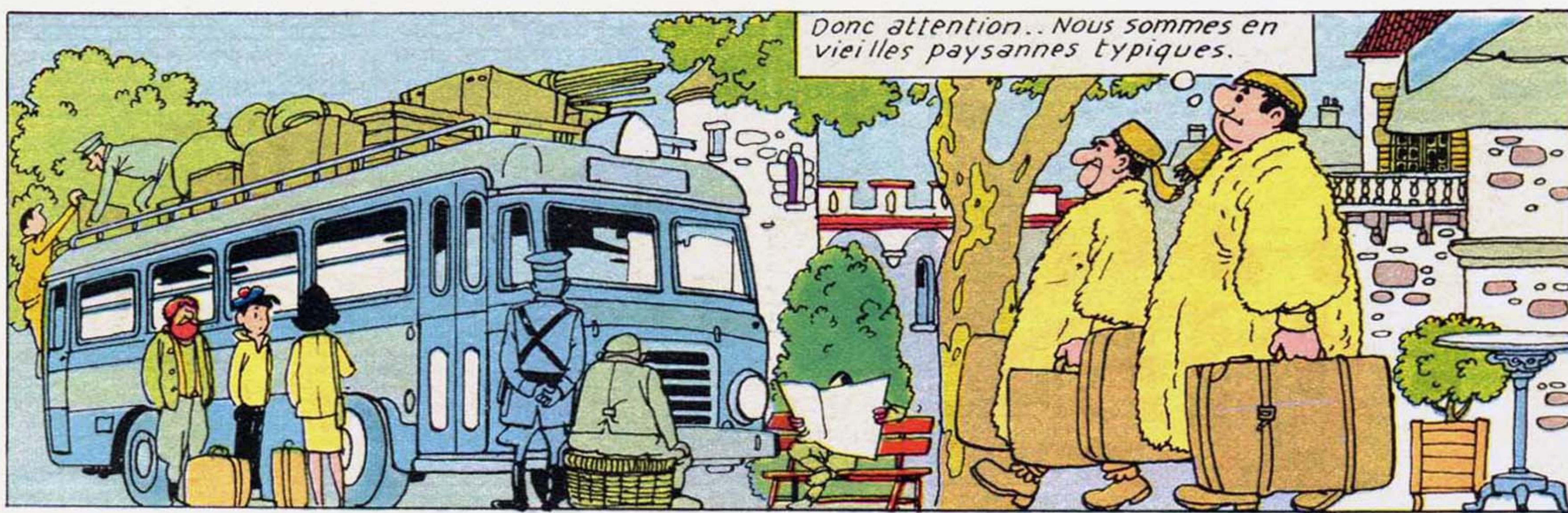


**quo!** Ah mais non ! Surtout n'arrêtez pas ces gens-là ! Oh que-non-que-non-que-non ! ... Suivez-les au contraire. Ainsi-nous connaîtrons **ENFIN** Je repaire de Kybriz Toulbasar !



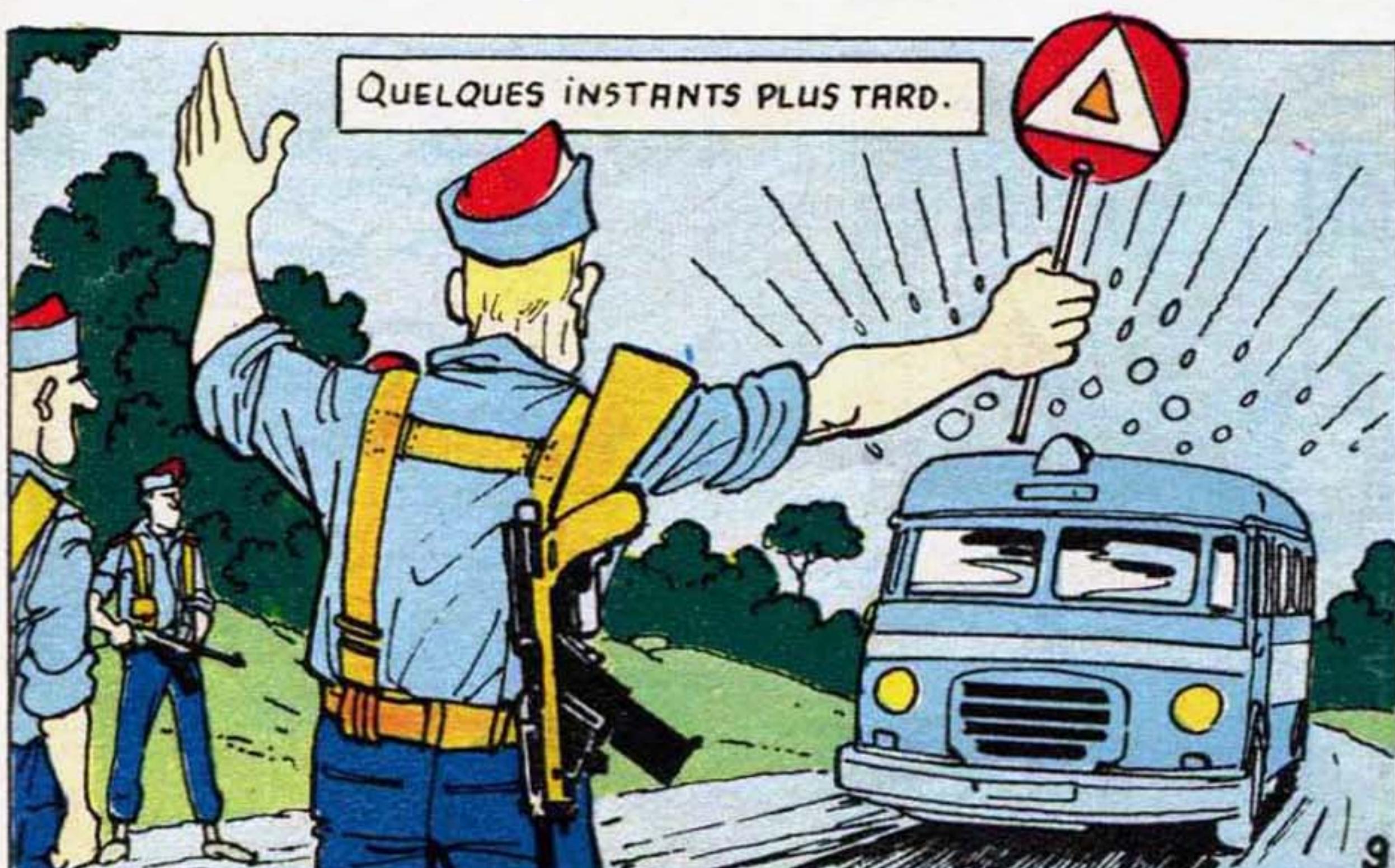
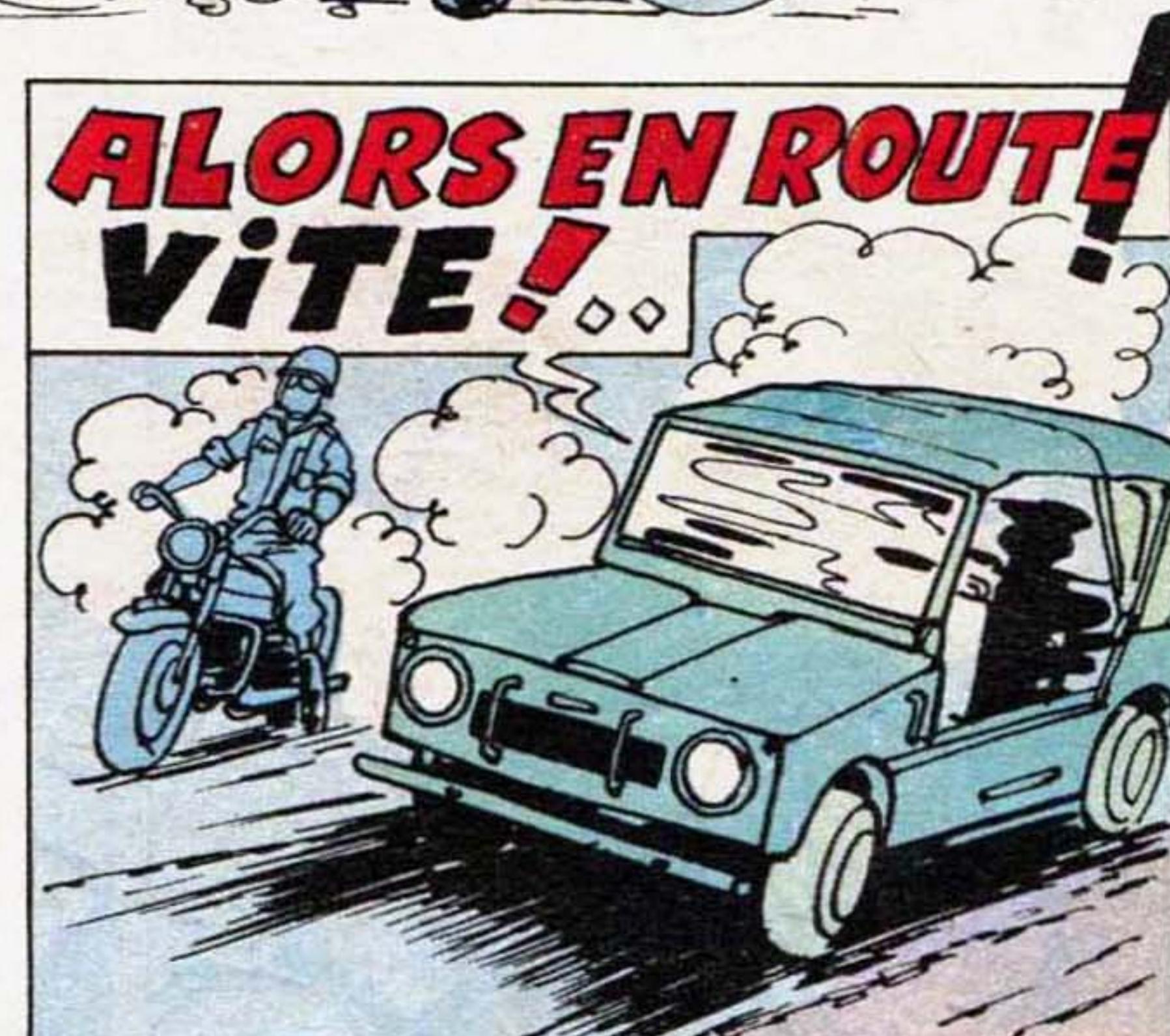
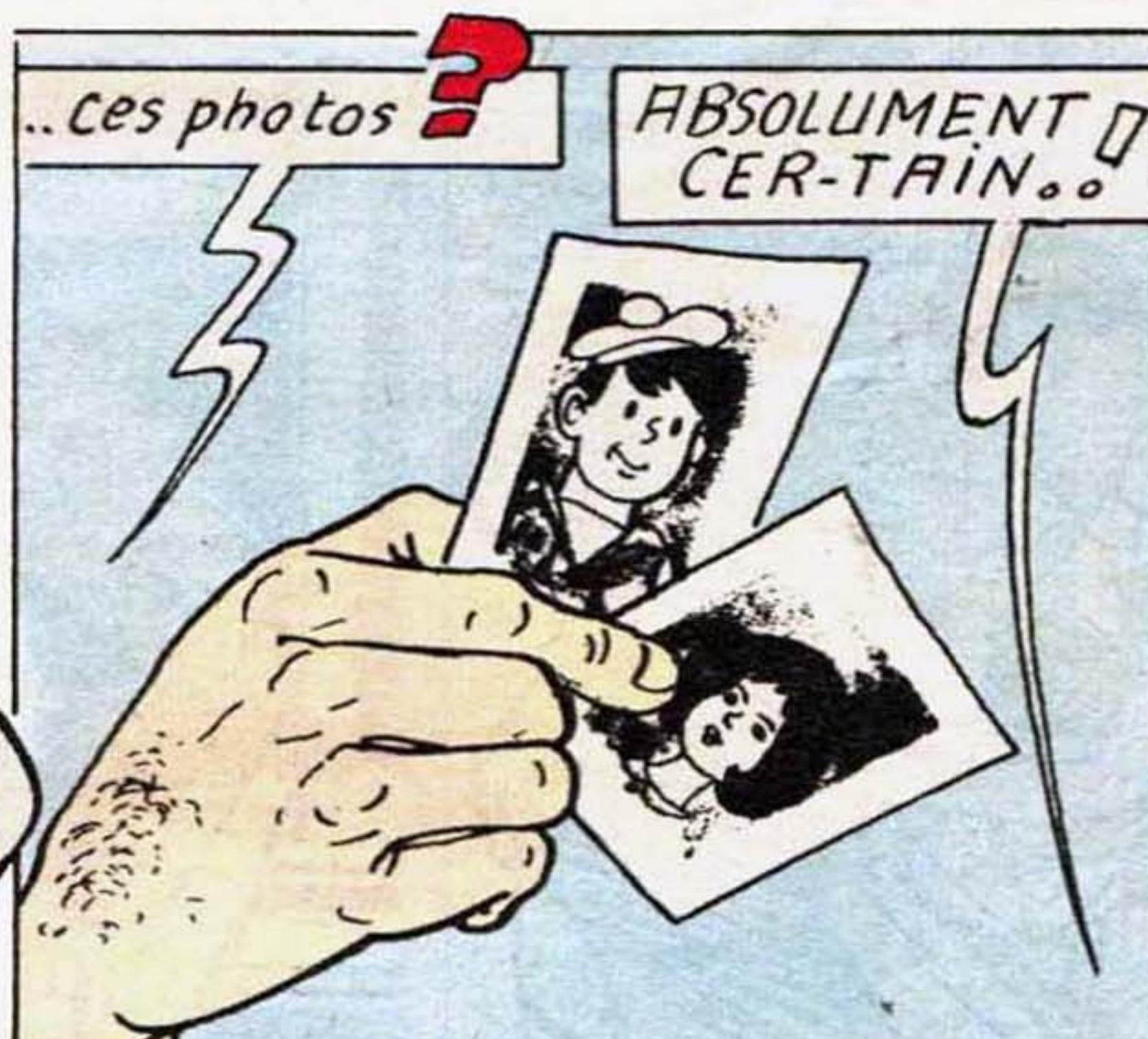
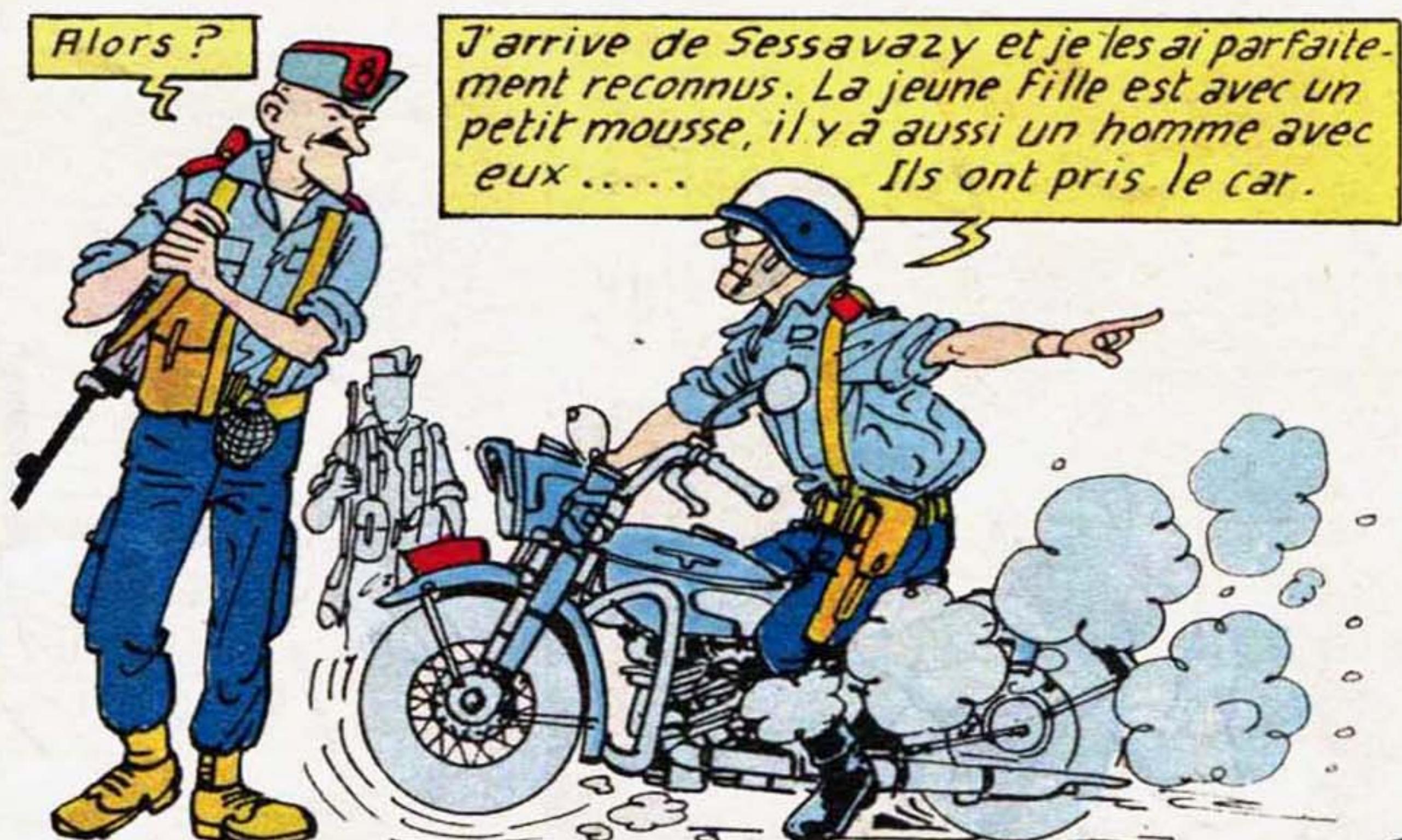
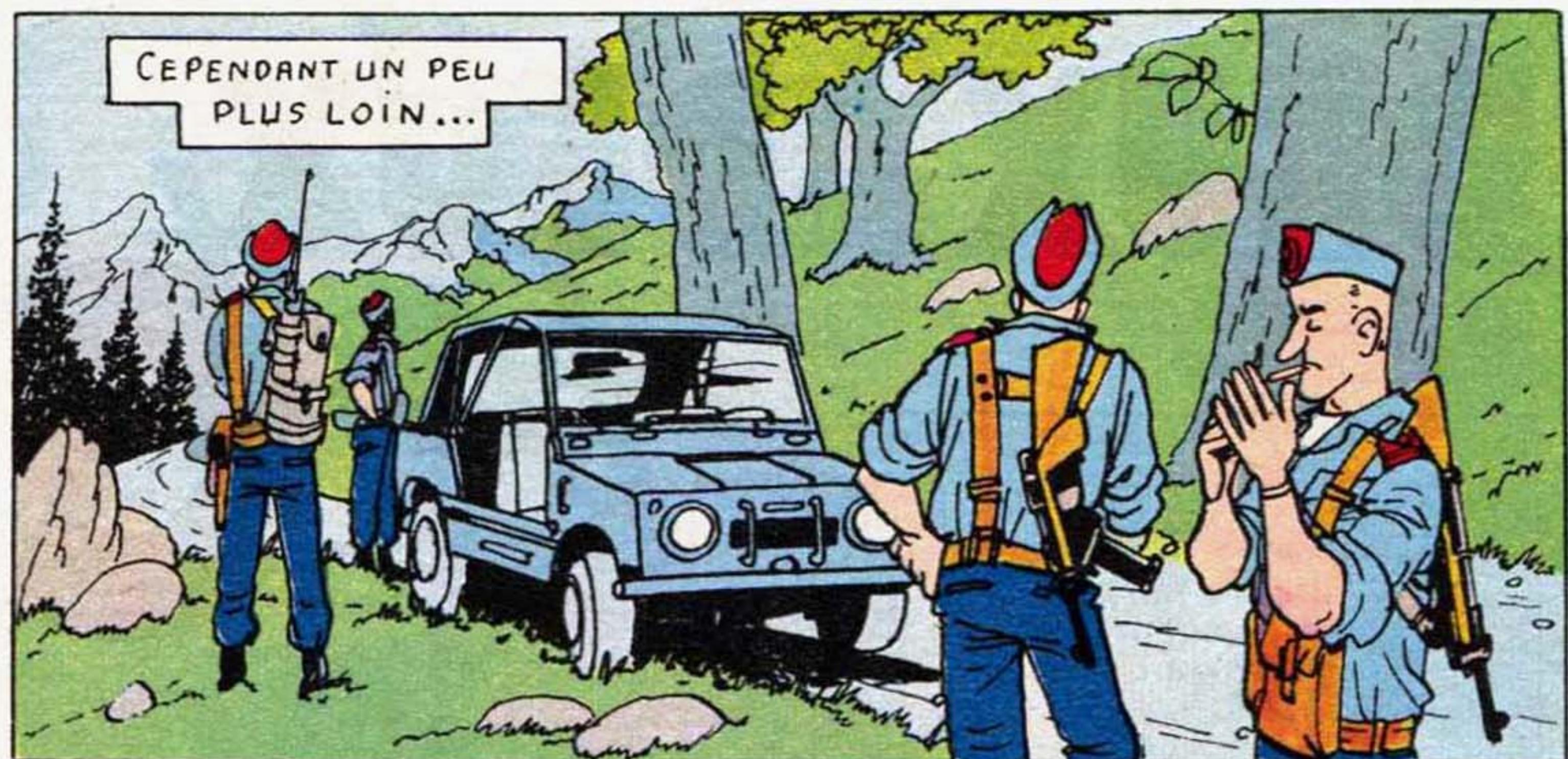


*Vous voulez sans doute savoir si le Tigre des Koulkonitz, l'indomptable Kybriz Toulbazar sera débusqué, arrêté, anéanti. Croyez bien que votre impatience n'a d'égale que la nôtre. Aussi avons-nous décidé de vous donner tout de suite, et dès la page suivante, la suite de l'histoire.*



OK! J'ai saisi le topo... Comme ils nous suivent sûrement pour trouver Kybriz Toulbasar, nous allons nous dérouter des massifs Kosmonot...

Topo rigoureusement exact, Martine. Vous avez dix sur dix pour l'intox!



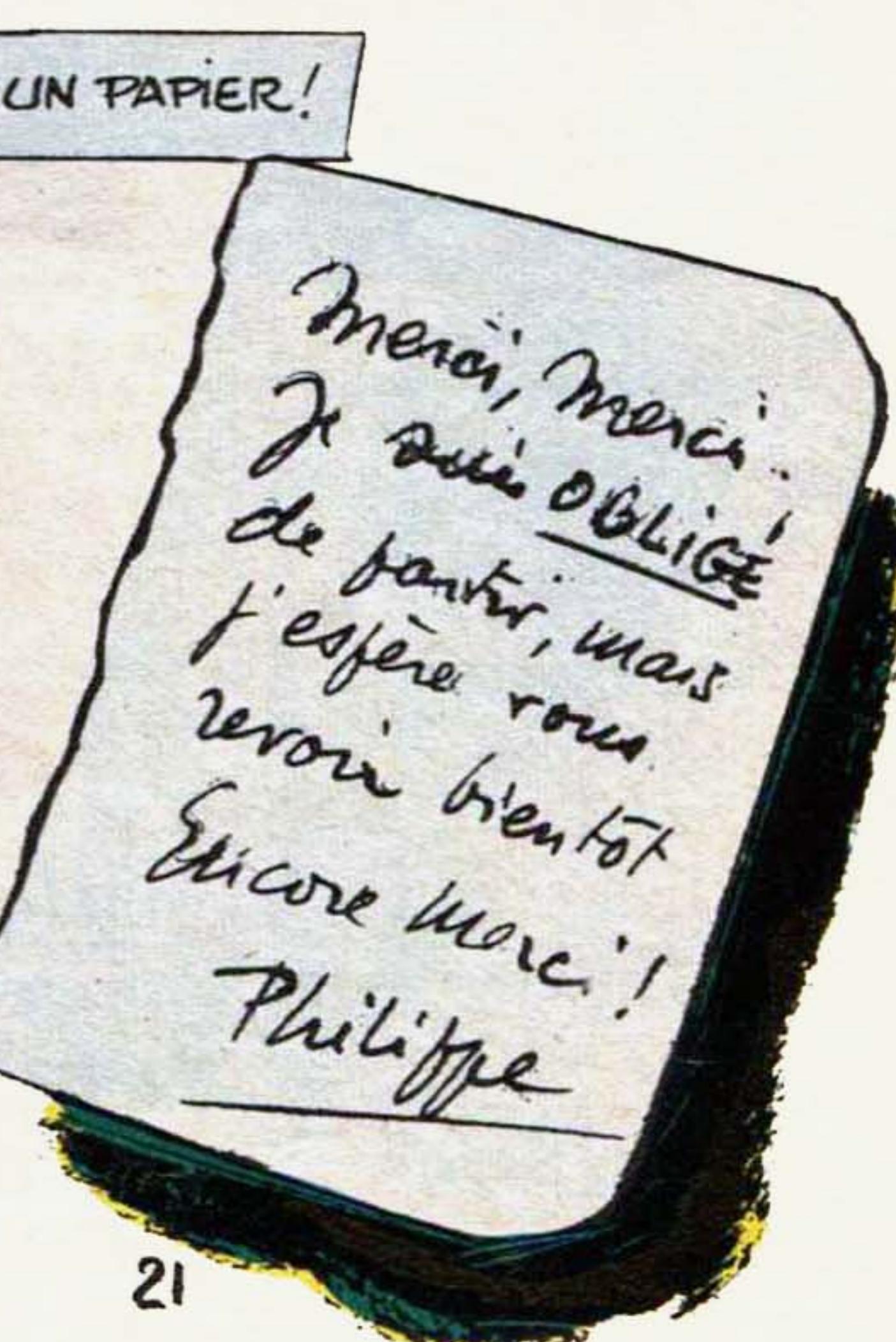
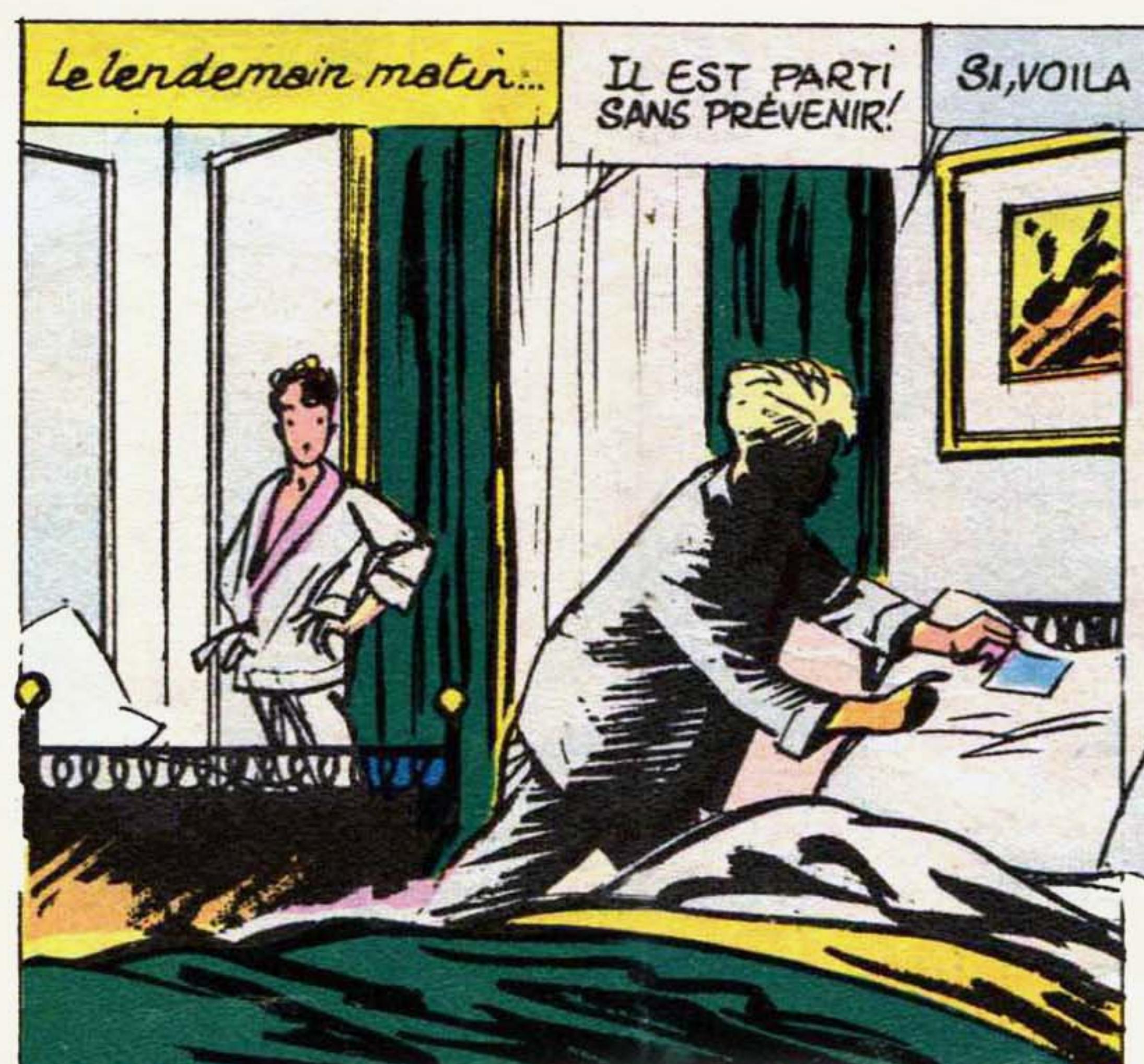
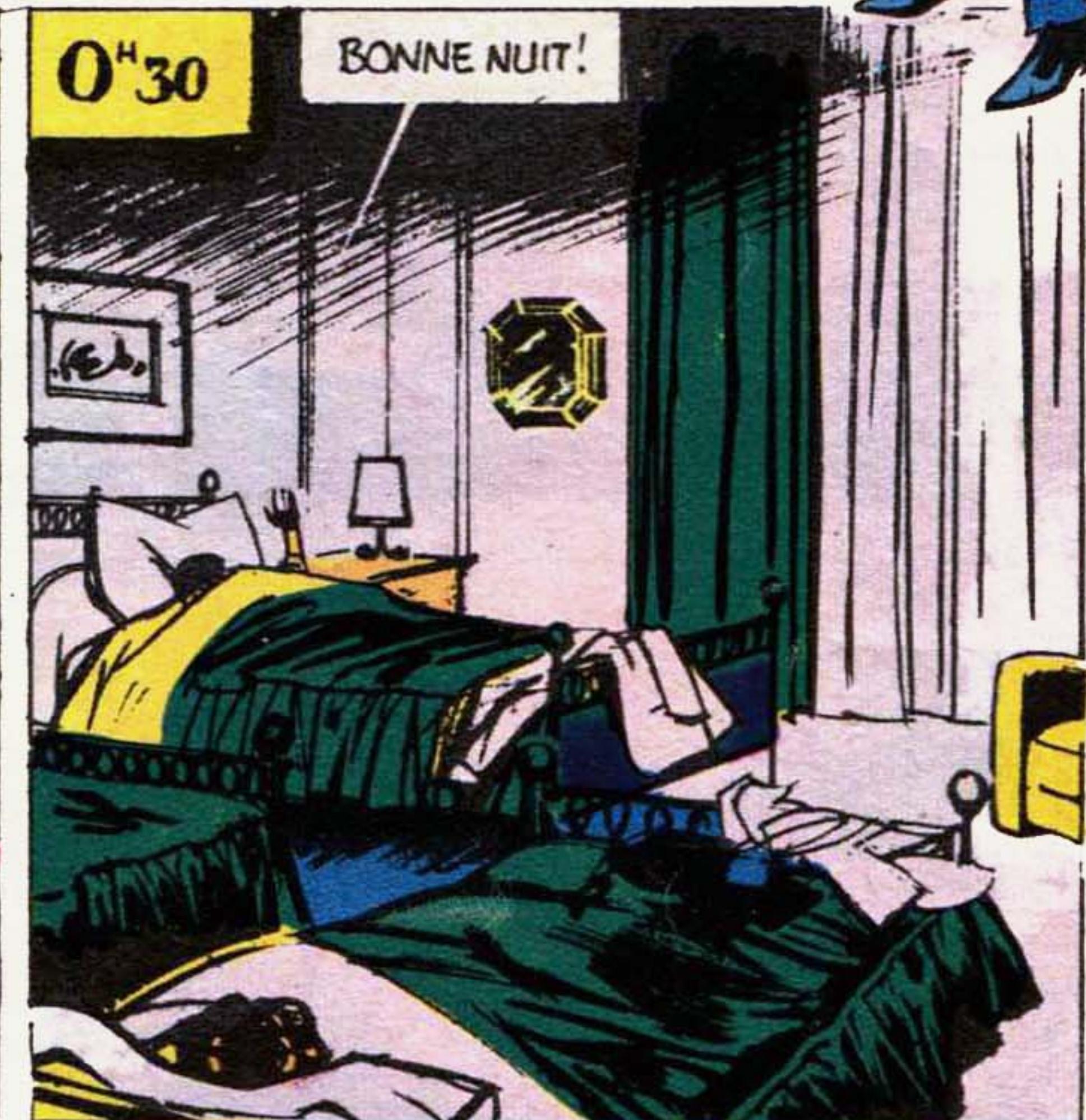
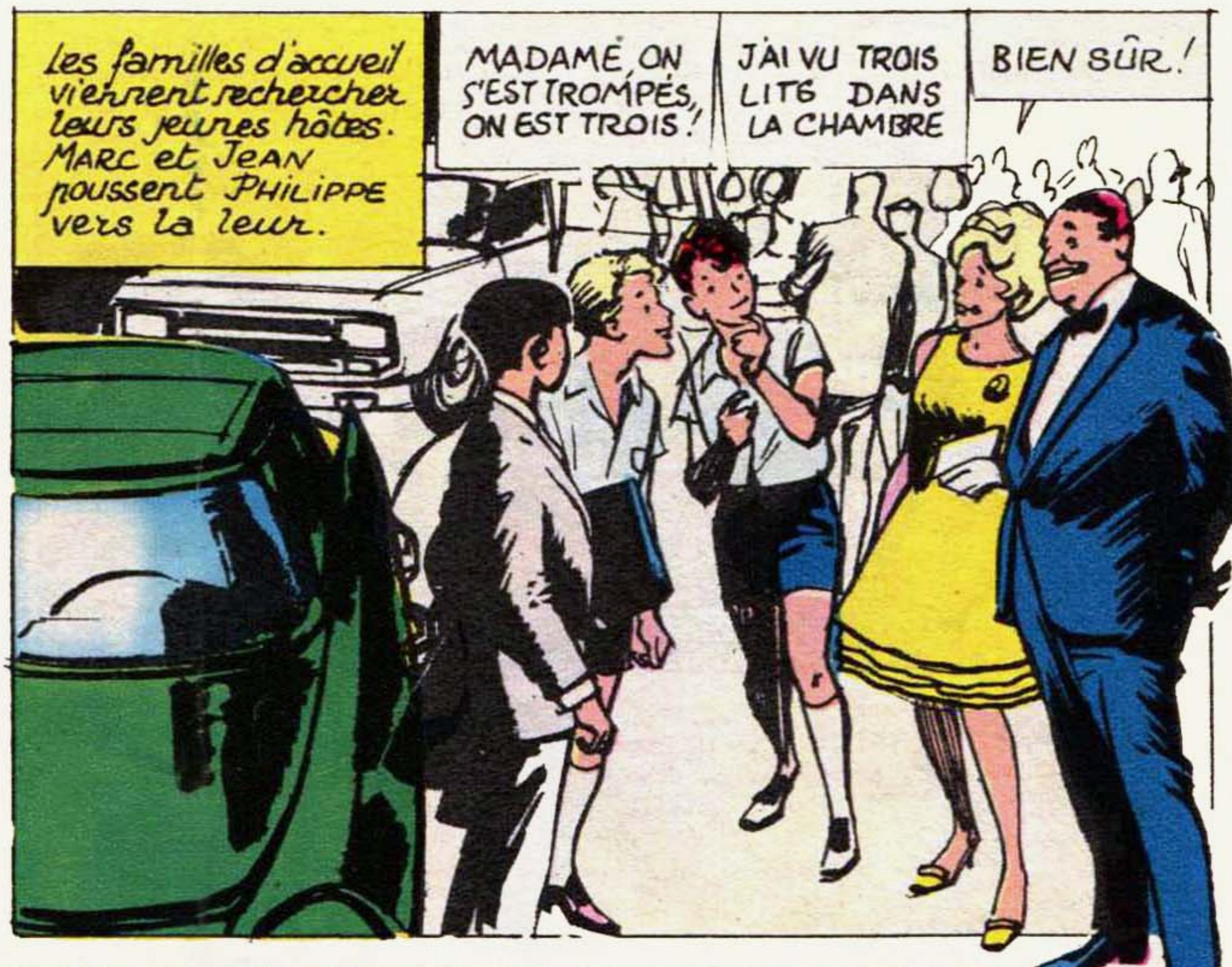
# DEUX ET DEUX, FonCINQ

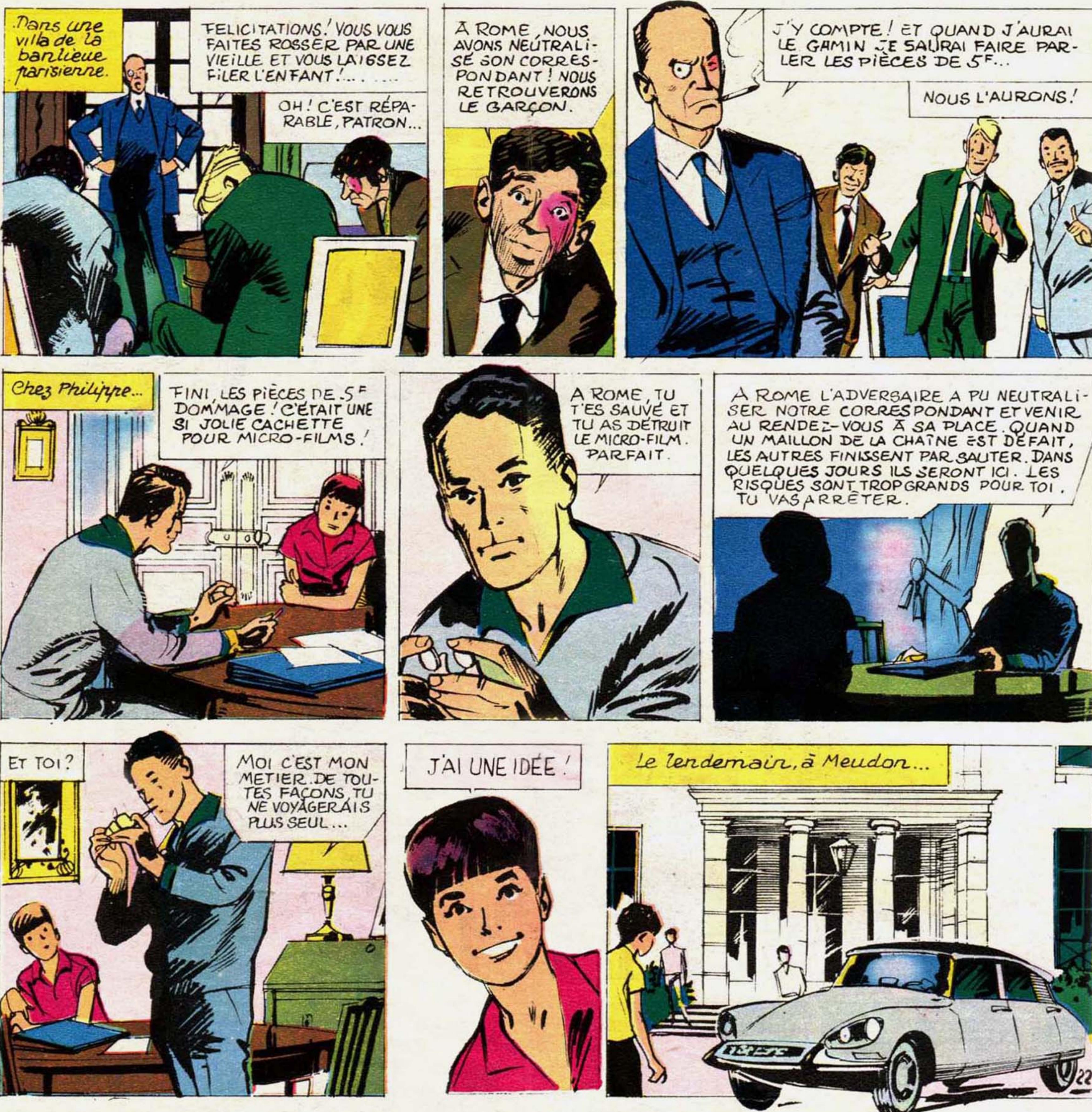
PAR SERGE DALENS

Résumé :

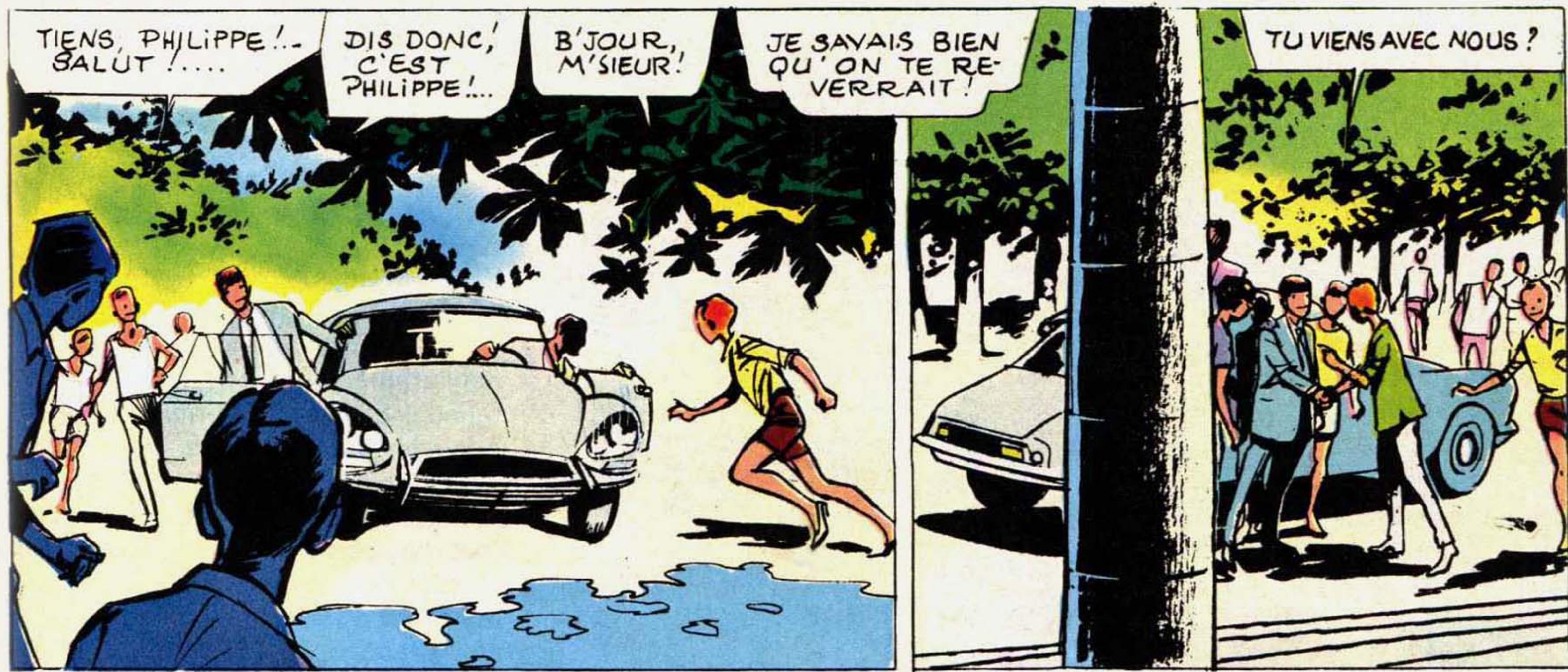
Philippe, chargé de mener à Rome une mission difficile et dangereuse, y a fait connaissance des petits chanteurs à la Croix de Bois. Pourra-t-il poursuivre cette amitié ?







*Meudon, rappelez-vous, c'est la petite ville de la banlieue parisienne où habitent, entre deux voyages à l'étranger, les Petits Chanteurs à la Croix de Bois. Et sans doute l'idée de Philippe de se rendre à Meudon n'est-elle pas si mauvaise...*



Un peu plus tard...

D'ACCORD!  
NOUS  
PRENONS  
PHILIPPE.

MERCI!

JE VAIS  
RETROU-  
VER MES  
AMIS....

Deux jours plus tard, Philippe entre à la Maré. Mais "il y a de l'eau dans le gaz"...

**TU RESTES  
VRAIMENT  
AVEC NOUS  
CE COUP-CI ?**

TU VOIS...

ICI, ON N'A PAS  
L'HABITUDE DE  
FILER .... SANS  
LAISSER D'ADRESSE !

IL FAUT POURTANT  
CROIRE QUE JE NE  
VOULAISS PAS VOUS  
QUITTER, PUISQUE  
ME "REVÓICI"!...



Pendant ce temps...

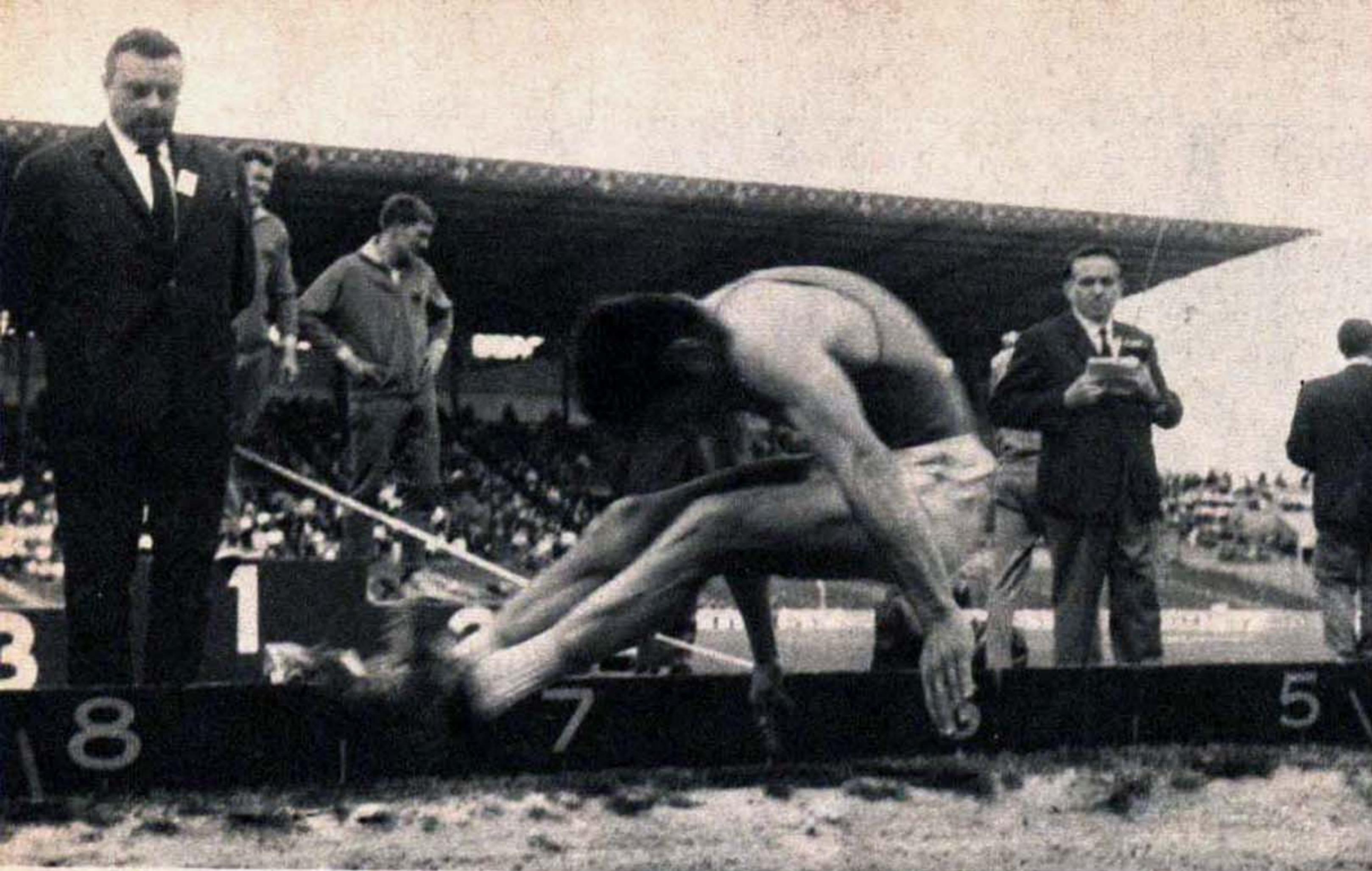
J'AI RETROUVÉ  
LA FILIÈRE !...  
JE SAIS OÙ  
HABITE LE GA-  
MIN, ET AVEC  
QUI !...

**BRAVO ! NOUS  
TOUCHONS  
AU BUT !...**

23° 40. le lendemain soir...

C'EST AU 6<sup>e</sup>,  
À GAUCHE ...





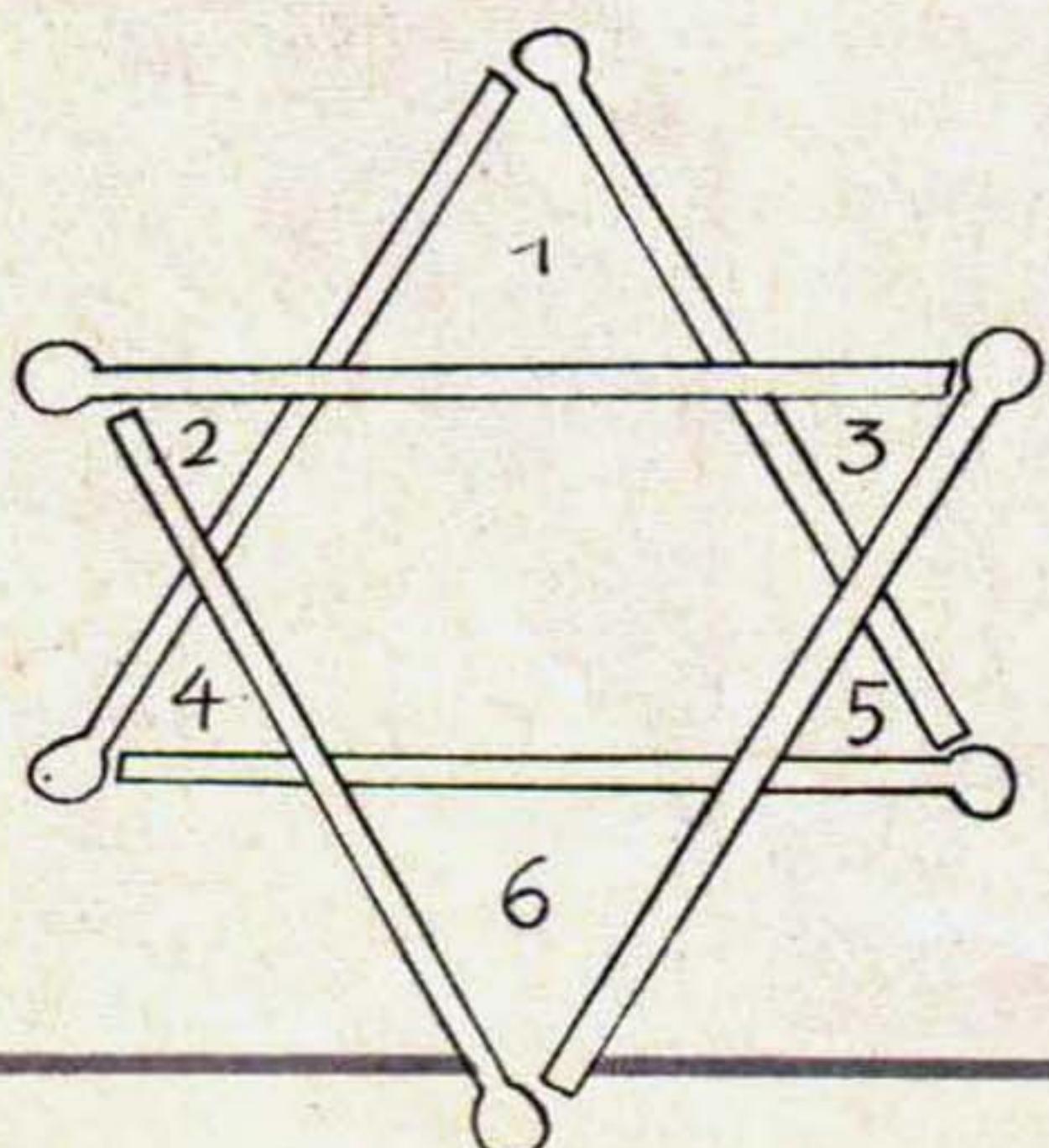
**Jacques Pani a montré son éclectisme au cours des critérium nationaux d'athlétisme. Il a couru le cent mètres en 10 secondes 4/10. Il devrait venir battre son record de France... du saut en longueur.**

(Ph. A.G.I.P.)

**P. Jonquières d'Oriola a perdu à trois mois des Jeux Olympiques son compagnon de gloire de Tokyo ; « Lutteur B » attaqué par un étalon dans la propriété de Jonquières s'est cassé le postérieur gauche. On a du l'abattre.**

(Ph. A.G.I.P.)

## SOLUTIONS DES JEUX (page 6)



**I - Le yoyo, le jokari, le DIABOLO et le sabot. II - Pour trouver la réponse regardez l'étoile de David (sur le drapeau Israélien). III - Euréka ! IV - Qui dort dine !**

**L**'ANNEE 1968 aura été particulièrement importante pour le tennis. Elle aura permis de voir pour la première fois réunis les meilleurs joueurs de tennis du monde. Jusqu'ici en effet, ceux qui font du tennis leur seul métier se trouvaient tenus à l'écart et n'avaient pas le droit de participer aux grandes compétitions officielles. Mais cet interdit a été levé, et maintenant les championnats sont ouverts à tous. Ainsi les Australiens Laver et Rosewall ont-ils pu — six à quinze ans après — inscrire leurs noms au palmarès des grands tournois : Rosewall gagne à Paris comme en 1953 et Laver à Wimbledon comme en 1961 et 62. Le rouquin Red Laver est d'ailleurs le seul athlète avec l'Américain Donald Budge à avoir réussi à remporter la même saison les quatre grands championnats, ceux d'Australie, de France, de Grande-Bretagne et des Etats-Unis. A Paris comme à Wimbledon, cette fois les finales étaient une affaire entre Australiens, mais entre Australiens joueurs professionnels. Les professionnels n'ayant pas le droit de participer à la Coupe Davis, l'Australie risque bien cette année de perdre le fameux trophée qui pourrait bien être de nouveau conquis par les Américains dont les espoirs reposent sur les raquettes de Clarke Graebner et d'Arthur Ashe.

Arthur Ashe mérite une mention toute particulière car il est le premier grand champion noir de tennis. Jusqu'ici seule une joueuse de race noire s'était distinguée : l'Américaine Mike Gibson, qui avait gagné le championnat de Wimbledon il y a juste dix ans. Agé de vingt-cinq ans, Arthur Ashe, fils d'un gardien de stade de Richmond en Virginie, commença à se distinguer en 1963, passait alors du dix-huitième au sixième rang du classement américain où

# ARTHUR ASHE

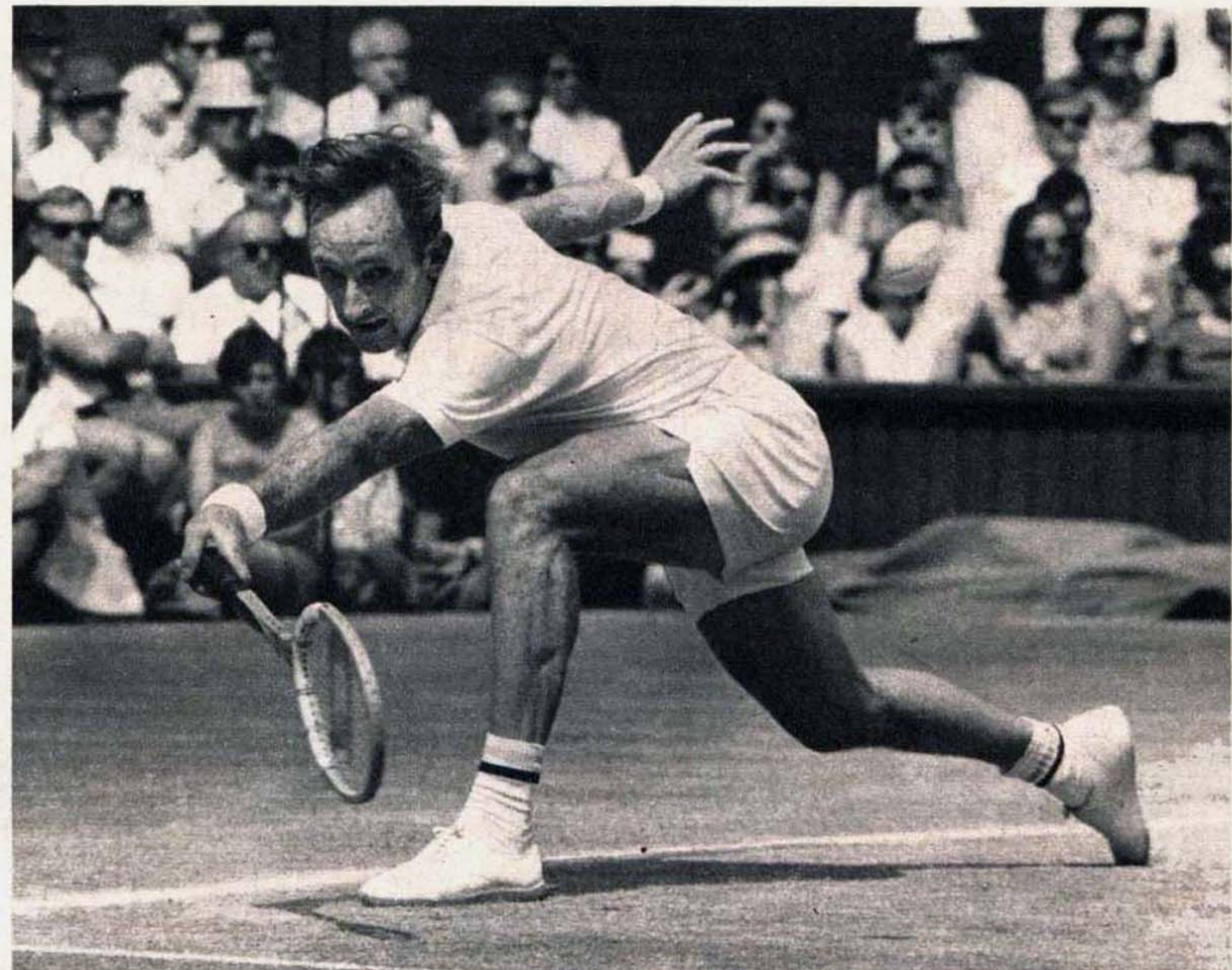
*Premier athlète noir champion de tennis*

il figure actuellement à la deuxième place. Depuis cette époque, il fait partie de l'équipe de Coupe Davis et s'il n'avait guère obtenu de résultats marquants à Wimbledon, éliminant cependant le champion de France Pierre Darmon en 1965, il se mit en évidence cette fois-ci. N'accéda-t-il pas à la demi-finale après avoir battu l'Australien Newcombe, le Hollandais Okker ?

Diplômé de l'Université de Californie, lieutenant dans l'armée de terre à l'Académie militaire de West Point, il reçut en 1964 le trophée Sohnston récompensant le meilleur sportif américain. Cet athlète longiligne possède un service destructeur et il conduit ses matches avec beaucoup d'intelligence, variant admirablement ses coups. Il manque peut-être encore de résistance physique mais fait preuve d'un rare sang-froid, ne se laissant pas troubler par des fautes d'arbitrage ou un manque de réussite.

Dans ce tournoi de Wimbledon, véritable championnat du monde de tennis, les Français n'ont guère brillé : il faut cependant souligner la flatteuse performance réalisée par Jacques Thamin, seize ans, qui réussit à accéder à la finale de l'épreuve des juniors. La performance est d'autant plus méritoire que Jacques Thamin, champion de France cadet l'an dernier, n'avait jusqu'alors jamais joué sur herbe, ce qui change beaucoup pour un habitué de la terre battue.

Se comportant très bien à la volée, Jacques Thamin devrait fort bien faire à condition de s'entraîner avec sérieux tout en suivant ses études de première du lycée Lokand. Il a en tout cas l'ambition de réussir. Après sa défaite assez sévère devant l'Australien Alexander à Wimbledon, il affirmait : « Je reviendrai l'an prochain, et je gagnerai. » Voilà une belle résolution.



L'Australien Rod LAVER, vainqueur de la coupe, à Wimbledon  
ASHE en action - photos AFP



# BASILE et Cie

par R. BUSSEMEY



# PROJET ARTEMIS

## 4. — LA CARTE N° 5

*DATE-LIMITE : 30 juillet (à minuit, le cachet de la poste faisant foi).*

Vous m'avez tous, ou presque, indiqué : BRUXELLES.

Et c'était cela, évidemment.

Certains, dans leurs cartes postales de réponse ont cru bon d'ajouter un petit commentaire concernant cette fameuse bataille de la Révolution ou de l'Empire qui s'était déroulée sur le sol belge.



Et là, il y a eu de nombreuses erreurs !

Beaucoup m'ont cité Charleroi, en précisant, à juste titre, que le drapeau bleu, blanc et rouge pouvait tout aussi bien intéresser 1914 que la Révolution ou l'Empire. Charleroi était effectivement sur la carte n° 4 et, géographiquement, assez près de la ville au drapeau. Mais ce n'était pas Charleroi.

D'autres ont penché pour Waterloo, qui était aussi sur la carte n° 4. Ce n'était pas ça non plus. Waterloo se trouve beaucoup plus au nord.

Il s'agissait de la bataille de Fleurus, nom que vous avez tous, de toute façon, écrit dans l'adresse de votre carte postale puisque c'est au 31 de la rue de Fleurus que nous recevons vos envois. Fleurus fut, ainsi que chacun sait, une victoire française contre l'Autriche en 1794, dûe au général, puis maréchal Jourdan.

Il est évident que nous n'avons tenu aucun compte de ces erreurs pour l'attribution de la prime, la seule réponse qui, en ce sens, nous intéressait étant : Bruxelles.

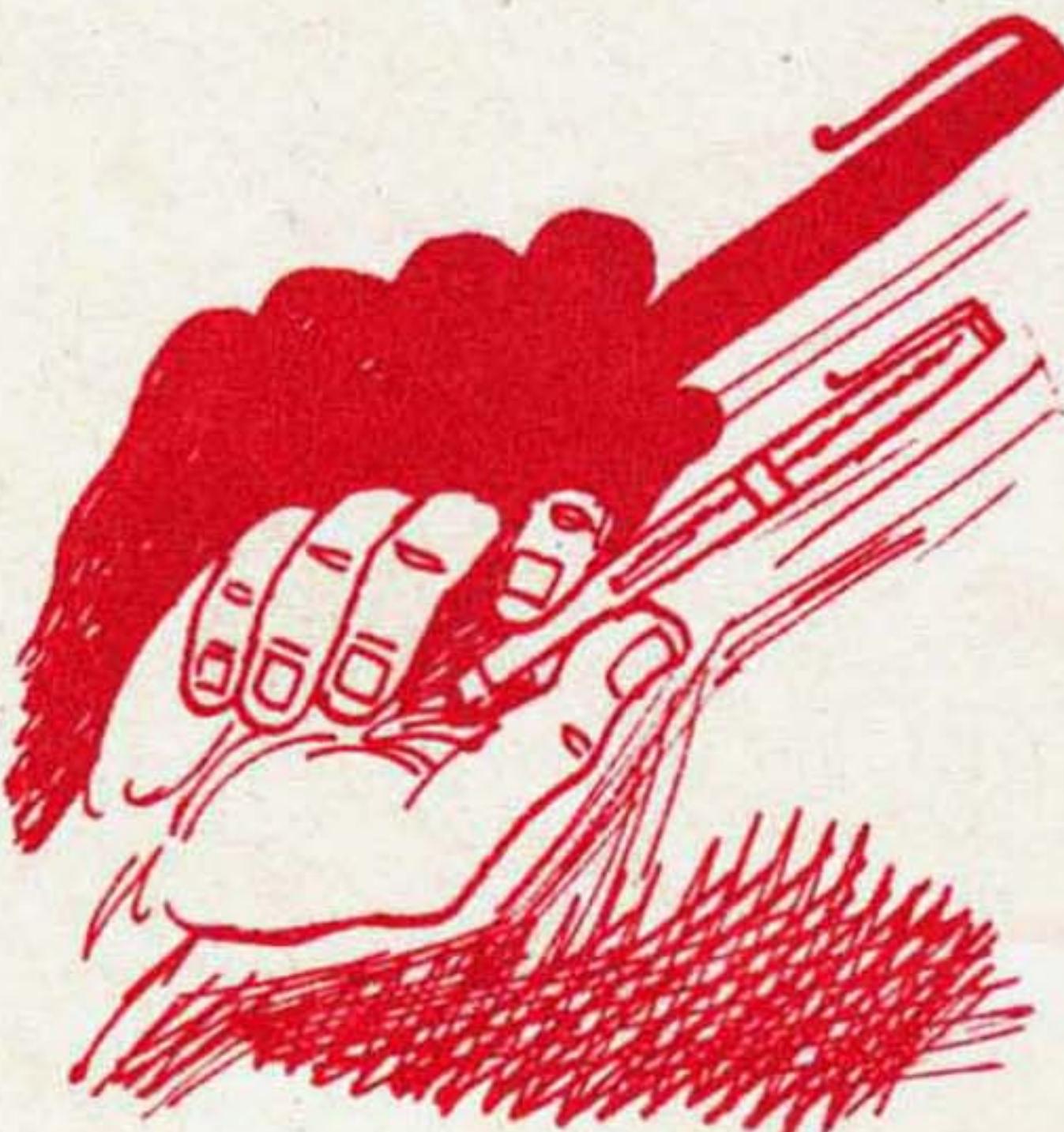
#### — DES STYLOS PAR MILLIERS

Ce n'est pas à Bruxelles pourtant que j'ai trouvé la carte n° 5 mais à Ligny (autre lieu de bataille soit dit en passant) où il m'est arrivé une assez curieuse aventure.

Comme je tenais le journal J-2-Jeunes en main, trois hommes se sont approchés de moi et l'un d'eux m'a dit :

— Avez-vous quelque chose contre les stylos ?

Il attendait sans doute que je répond : « Non, mais je préférerais un jeu de taquin. » Or, de deux choses l'une : ou cet homme se trompait, ou il était un faux agent de l'I.S.A. Car, suprême astuce, l'I.S.A., cette semaine, a conservé le mot de passe de la semaine dernière, pressen-



tant que l'adversaire croirait, comme d'habitude, qu'on en changerait ! C'est donc : « Avez-vous quelque chose contre le jeu de taquin ? — Non mais je préférerais un stylo » qu'il faut toujours dire.

Alors, prudence, étonnement, air ahuri.

— Non, je n'ai rien contre les stylos. Quelle est le sens de cette question stupide ?

— Attention, continue l'autre, je veux parler des VRAIS stylos, des stylographes — qui « gravent » — à plume, et non de ces modernes pacotilles qui...

— Mais non, je n'ai rien contre les stylos à plume.

— Alors, dans ce cas...

Il se tourne et fait un signe à ses deux compagnons. Aussitôt, ceux-ci, comme des prestidigitateurs, sortent de leurs poches une quantité incroyable de stylos et viennent vers moi, les bras tendus et le sourire commercial.

— Nous représentons la marque Inkt-Pot. Voici notre assortiment complet. Il n'est pas possible que, dans ce choix, vous ne trouviez pas le stylo de votre vie !

Je suis parvenu très difficilement à me débarrasser de ce commando de représentants. Je les ai plantés là mais ils sont restés dans les parages. Alors un homme qui avait assisté à la scène, à son tour s'est approché et, discrètement, m'a lancé :

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

Cette fois, c'était bien un agent de l'I.S.A. Et j'ai répondu :

— Non mais je préférerais un stylo.

Aussitôt, les trois hommes, toujours à l'affût, ont de nouveau bondi vers moi, l'air vainqueur, l'œil pétillant :

— Ah ! Nous savions bien que vous aviez besoin d'un stylo. Vous allez examiner notre assortiment et...

Il a fallu nous réfugier dans ma voiture.

Bref, grâce à l'agent de l'I.S.A., pour retrouver la carte n° 5, je me suis rendu, vous ne devinerez jamais où, à Waterloo ! Là, dans l'arrière-boutique d'un aubergiste dispensant la gueuze et les souvenirs napoléoniens — et, bien sûr, appartenant au réseau local de l'I.S.A. — un enregistrement magnétique m'attendait :

« Si, pour une raison quelconque, l'I.S.A. devait avoir un besoin urgent de la carte n° 5 concernant le Projet Artémis, je dois signaler qu'elle se trouve à Ligny chez M. Hébert. Sitôt entendu, veuillez effacer cet enregistrement. »

Je cherche donc à Ligny le nommé Hébert — agent A-B-132 pour les amis, — je trouve la carte n° 5 et voilà.

#### — LE PORTRAIT D'UN CONNETABLE.

Cette fois, aucune indication écrite.

Il s'agit donc, comme d'habitude, d'un coin de France.

Tout me porte à penser qu'il est ques-



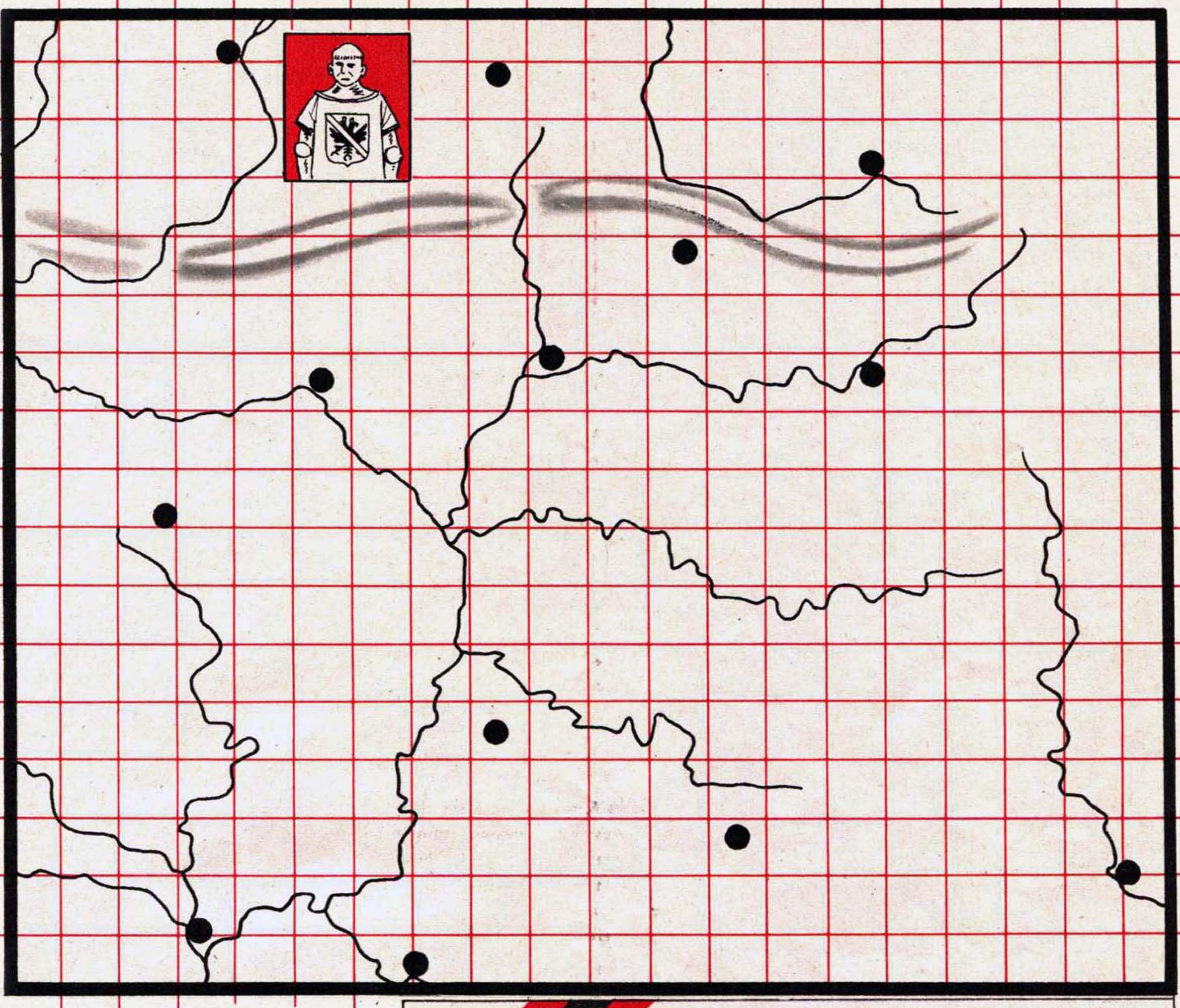
tion, encore, d'une région assez plate.

Mais la France présentant le relief le plus varié, cela peut se trouver aussi bien au nord qu'au sud, à l'est qu'à l'ouest.

Et ces cartes sont tellement fragmentées qu'on peut autant se trouver devant un pays côtier, bien que la mer ne soit pas représentée que devant un pays central.

Bref, toutes les suppositions sont admises, comme toujours avec une seule indication vraiment précise : le portrait de ce guerrier du Moyen-Age. Il est placé ici à proximité de son lieu de naissance.

Si je parviens à découvrir l'identité de ce personnage, à coup sûr, je trouverai dans le dictionnaire le nom de la ville près de laquelle il est représenté, et le reste suivra.



Cela peut vous aider vous aussi. Mais, je vous le rappelle, ce n'est pas le nom de cette ville qui devra figurer sur votre carte postale de réponse mais : **LE NOM DE LA VILLE LA PLUS PEU PEUPLEE REPRÉSENTÉE SUR LA CARTE.**

L'indication de ce personnage n'est qu'un point de repère.

Une fois de plus, agents de l'I.S.A., j'attends vos réponses. Ne perdez pas une minute, pas une seconde.

Sans vous, je n'aurais pas pu récupérer les 5 premières cartes. Or, j'en ai encore trois à récupérer. L'opération Artémis continue.

Je compte sur vous.

A la semaine prochaine.

Y — 1,  
de l'I.S.A.

**INTERNATIONAL SECRET ASSOCIATION**  
**2 JEUNES - JUILLET - AOUT 1968**  
**MISSION SPECIALE**

**NOM :** .....

**PRENOM :** .....

**ADRESSE :** .....

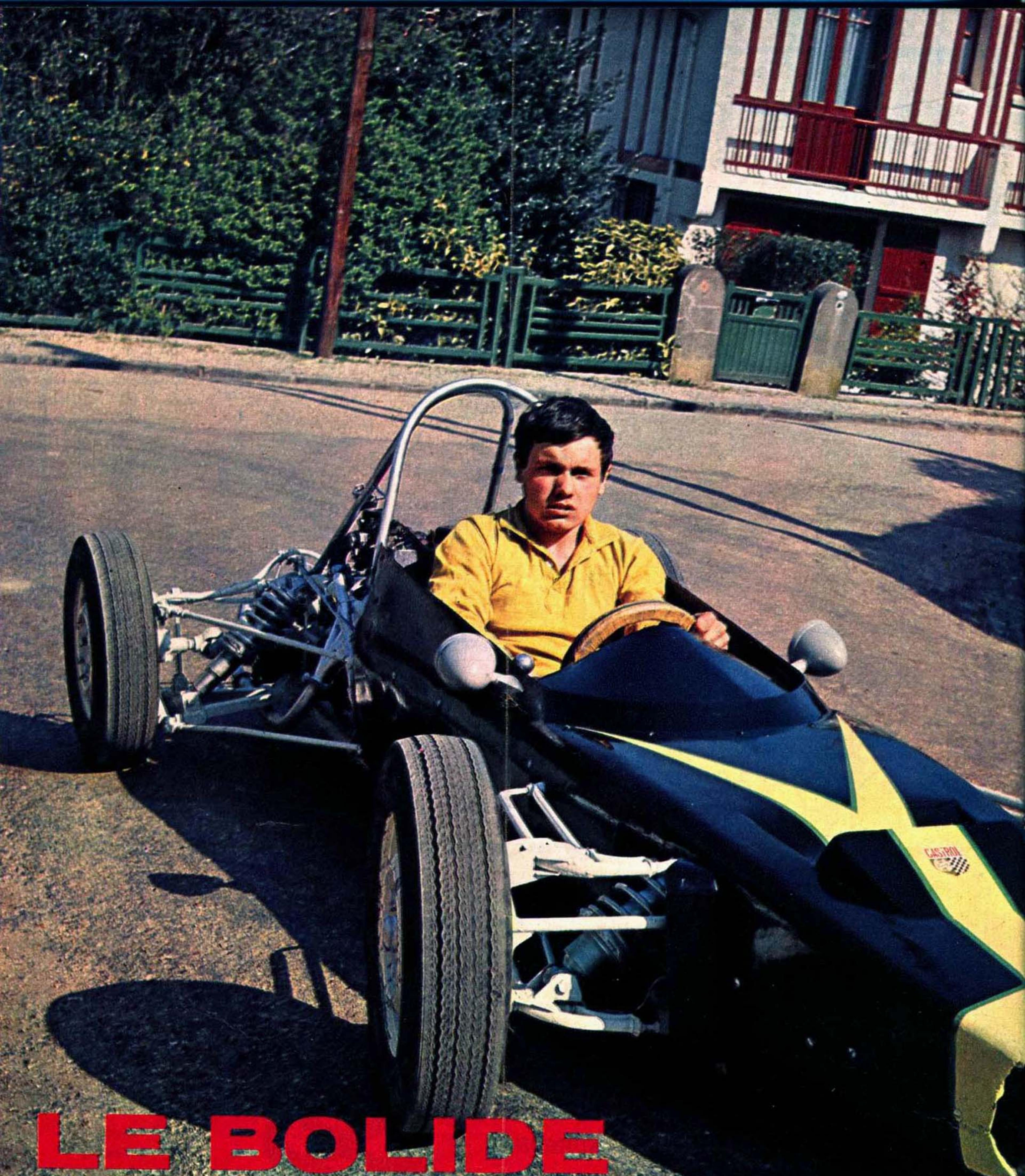


PHOTO  
D'IDENTITE

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

Signature du Titulaire.

Signature du délégué.



# LE BOLIDE



DE CO  
- LA - V



**MBS  
VILLE**



*Au départ, ils étaient cinq. Seize ans à peu près pour chacun d'eux. Seize ans et la passion de l'automobile au fond du cœur. Ils lisaien tous les journaux spécialisés, suivaient avec passion, à la télé, toutes les compétitions mettant aux prises les bolides pilotés par des gens au nom prestigieux : BELTOISE, ELFORD, LARROUSSE, TRINTIGNANT, PESCAROLO... Ils y révèrent pourtant avec une telle force qu'un beau jour les cinq copains prirent la décision qui fit crier « Au tou ! » tous les adultes de COMBS-LA-VILLE, en Seine-et-Marne : ce bolide de « formule 1 », ils allaient le construire eux-mêmes !...*



## UN "INGÉNIEUR" DE 16 ANS 1/2

L'« ingénieur » de l'équipe, c'était Pierre CRAPEL, 16 ans 1/2 alors, élève au lycée technique de Melun. Depuis l'âge de 10 ans, il collectionnait les plans de voitures, confectionnait des maquettes, lisait tout ce qui paraissait, traitant de l'automobile. Il avait, en classe, étudié un peu la résistance des matériaux, appris à établir un plan dans les règles. Il se mit au travail dessinant le chassis de la monoplace, les organes de transmissions, etc...

— Ce n'était pas un travail facile. Il fallait tout étudier avec précision, en gardant bien présent à l'esprit que bientôt il y aurait à l'intérieur un gars roulant à plus de 100 à l'heure... C'est une responsabilité de taille !

Le plan mis au point, il fallait passer au travail



## LE BOLIDE DE COMBS-LA-VILLE

pratique. Et là les choses commencèrent à se compliquer. Ils étaient cinq, je vous ai dit, lorsque l'idée vit le jour. L'un d'eux vint une fois, et puis on ne le revit plus. Un autre se contenta de faire des apparitions épisodiques. Un troisième, plus âgé que les autres, dut partir au service militaire et ne put aider ses camarades qu'à l'occasion de rares « permissions ». Pierre CRAPEL se retrouva seul avec son copain de toujours — ils se connaissent depuis la maternelle ! — Gilles MARTINEAU, du même âge que lui et aussi passionné d'automobile que lui. Ils n'étaient plus que deux, mais cela ne les fit pas renoncer au projet. Deux, aidés par Luc, 15 ans 1/2, qui ne connaît pas la mécanique, mais accepta d'être le « manœuvre » de l'équipe.

Ici, il faut dire deux mots au sujet des parents. Ceux de Pierre n'étaient pas du tout favorables. Ceux de Gilles, heureusement, eurent une attitude tout à fait différente. « Au début, soyons francs, nous ne croyions pas qu'ils pourraient réussir, m'explique son père. Mais je me suis dit que nous n'avions pas le droit de les empêcher de tenter leur chance »...

Au fond du jardin, pour abriter leur « atelier », Gilles et Pierre construisirent spécialement une cabane...



## LE MOTEUR D'UNE VIEILLE "4 CHEVAUX"

Pierre dessina entièrement seul les plans du bolide, d'après les règlements officiels de la Fédération des Sports Automobiles.

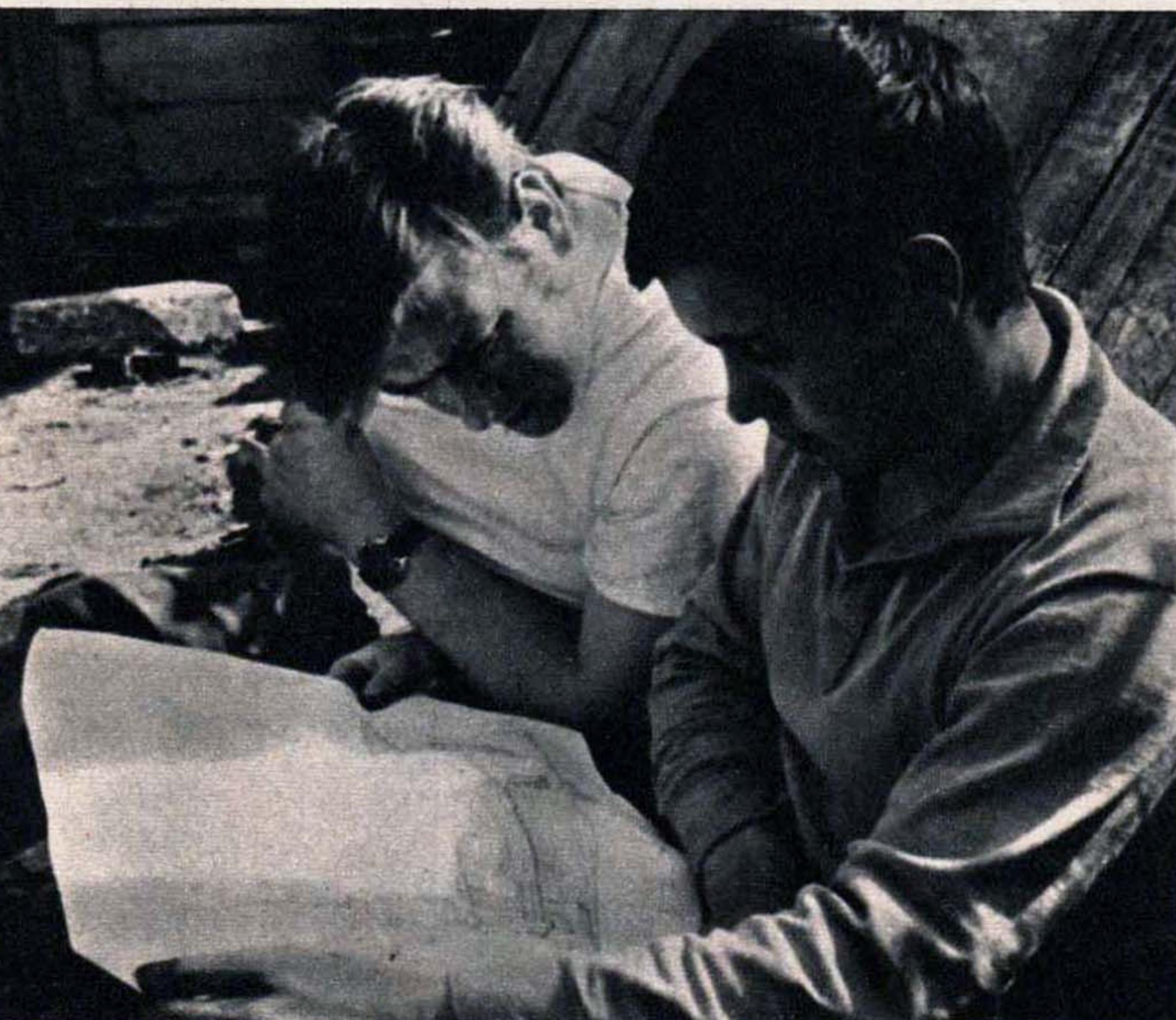
On leur prêta un coin du jardin, chez Monsieur et Madame MARTINEAU. Ils y construisirent une cabane, destinée à abriter leur « atelier ». Ce fut désormais leur quartier général.

Alors commença la course aux « pièces détachées » de toutes sortes, indispensables à la réalisation de la voiture. Ils ne disposaient, pour se les procurer, que leur maigre « argent de poche », et quelques dons reçus ça et là en récompense de menus services rendus.

Pour monter le chassis, on acheta de la ferraille chez un serrurier et chez un électricien de COMBS-LA-VILLE. Dans une ville proche, on se procura un moteur de « 4 chevaux », une voiture passablement âgée, mais qui n'avait pas roulé plus de 10.000 kilomètres, ce qui est très peu. Tout était rouillé, la voiture n'ayant pas roulé depuis des années. Certaines pièces essentielles manquaient. Gilles et Pierre démontèrent le moteur entièrement, nettoyèrent pièce par pièce tous les organes, fabriquèrent eux-mêmes, avec de la ferraille, les tiges de « culbuteurs » qui étaient perdues. Ils transformèrent eux-mêmes, le travail fait, l'acier normal en acier trempé en faisant rougir les tiges dans une chaudière et en les « trempant » ensuite dans l'eau glacée...

L'arbre à cames, pièce essentielle dans un moteur, était faussé. On le remplaça par un autre, prélevé sur un vieux moteur acheté à la casse par le beau-frère de Gilles, qui avait fini par s'intéresser au travail de cette équipe vraiment pas comme les autres.

Pour trouver les autres pièces impossibles à fabriquer eux-mêmes, Gilles et Pierre utilisèrent des éléments provenant de six vieilles voitures différentes. Les roues sont celles d'une « Fiat 600 » ; elles ont été données par un ami. Les éléments du tableau de bord ont été empruntés à une antique « Vedette ». Le bouchon de remplissage d'eau appartient à une « 2 chevaux ». Les amortisseurs sont ceux d'une « Aronde », etc...



La monoplace de Gilles Martineau et Pierre Crapel : 3,50 m de longueur, 1,38 m de voie arrière, 400 kg, 155 km/h. chrono. Pour la réaliser : des pièces empruntées à 6 vieilles voitures et 8000 heures de travail...

## UNE COQUE MOULÉE EN POLYESTER...

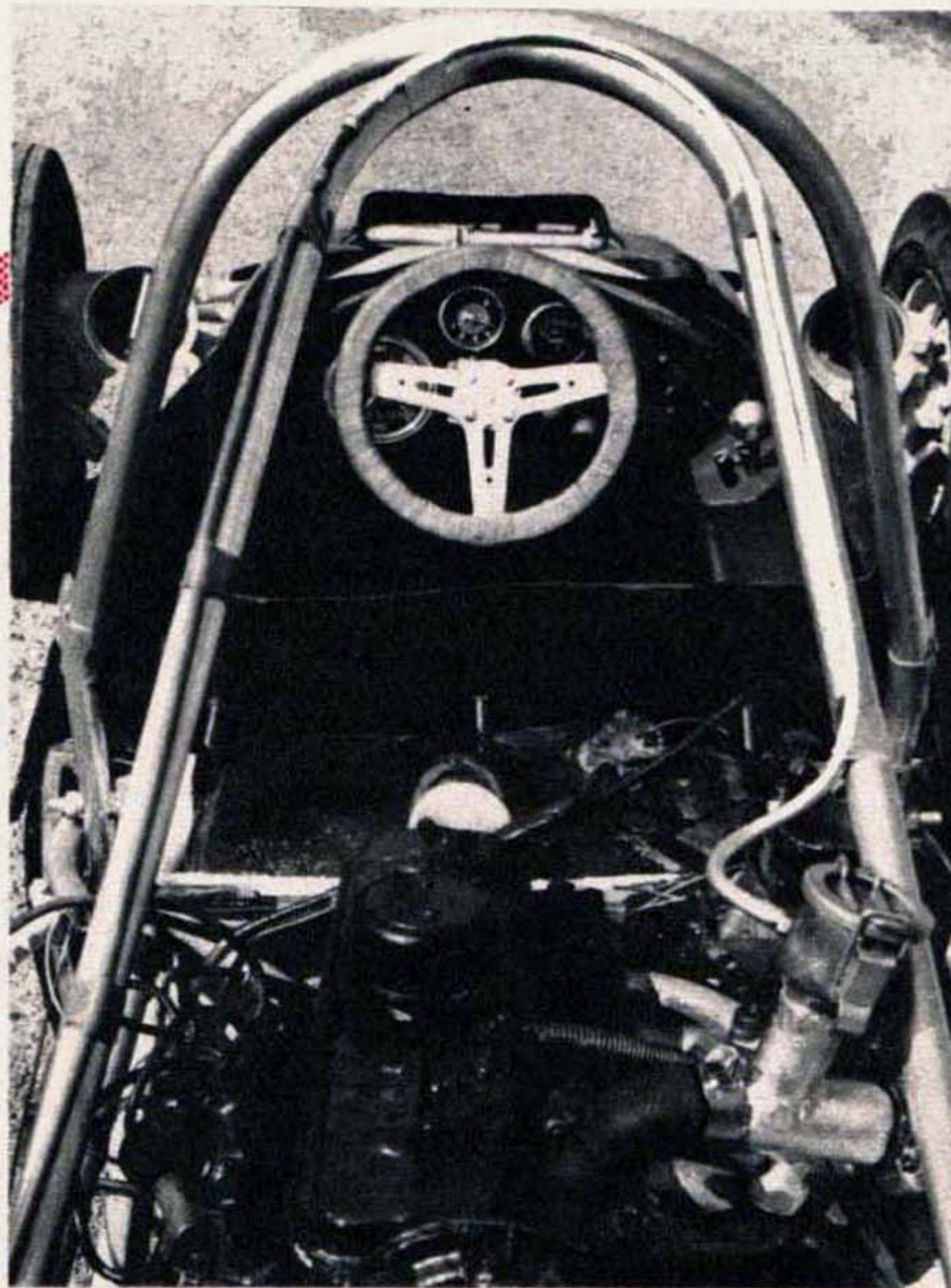
Gilles et Pierre s'étaient procuré les règlements officiels de la Fédération des Sports Automobiles. Ils en respectèrent scrupuleusement les clauses. Ainsi, leur voiture peut, un jour, être homologuée pour participer à des compétitions...

— Il nous est arrivé d'être à deux doigts de « perdre le moral » ! Mais nous avons serré les dents. Le chassis nous causa pas mal d'ennuis : il n'y a pas de poste de soudure, ici. Nous avons du assembler toutes les barres métalliques par boulonnage. Par la suite, la voiture a été transportée chez le serrurier qui a bien voulu nous faire les soudures indispensables. Le porte-moyeu arrière a été fait par nous-mêmes. Nous l'avons découpé, au forêt, dans une plaque de tôle de 5 mm d'épaisseur, puis nous avons limé l'arrête ainsi formée. Je vous assure que ce n'est pas un petit travail !

Ce ne fut pas, pourtant, le plus dur. Ce qui laisse à Pierre et Gilles le souvenir le plus pénible a trait à la direction.

— Il nous a fallu scier la crémaillère de direction, empruntée à une « 4 chevaux », pour pouvoir la faire entrer dans notre montage. Nous avons, dessus, vraiment sué sang et eau. Quatorze scies y trépassèrent. Lorsqu'elle fut sciée, nous n'étions pas encore au bout de nos peines. Il fallut percer un trou dans la barre pour fixer les bielles. Six heures de travail...

Lorsque les parties mécaniques furent mises en place, on dessina la carrosserie. Pierre chercha la ligne la plus fonctionnelle et la plus belle, qu'il fit naître sur le papier. Puis nos deux amis avec du bois de rebut, effectuèrent un moule. Ils durent le refaire trois fois. Enfin, dans le troisième moule garni de plâtre, la coque prit forme, en mêlant un tissu de verre à de la résine synthétique, additionnée d'un catalyseur permettant d'accélérer la prise. Trois fois de suite, on répéta l'opération afin d'obtenir une coque en « polyester » suffisamment résistante. Il faisait trop froid dans la cabane pour effectuer ce travail dans de bonnes conditions. Pierre et Gilles durent y descendre un vieux poêle et la climatiser du mieux qu'ils purent !



Le moteur est celui d'une vieille « 4 Chevaux », qui n'avait pratiquement jamais roulé. Il fut entièrement démonté, et modifié pour être parfaitement adapté aux hauts régimes.

## 8000 HEURES DE TRAVAIL

Un jour, enfin la voiture put faire ses premiers pas. D'autres problèmes surgirent : nos amis n'ont pas — pas encore — leur permis de conduire. La voiture ainsi équipée ne peut être immatriculée, ce qui est nécessaire pour rouler sur route. Et il n'y a pas de piste à proximité...

Par autorisation spéciale, on utilisa le parking de COMBS-LA-VILLE. Le beau-frère de Gilles, chauffeur professionnel se mit au volant, casqué. Sur les 250 mètres de ce mini-circuit, alors qu'une équipe de caméramen des actualités filmaient la scène, le petit bolide dépassa les 100 km/h chrono.

— D'après mes calculs, sur un bon circuit elle doit atteindre 155 km/h, dit Pierre.

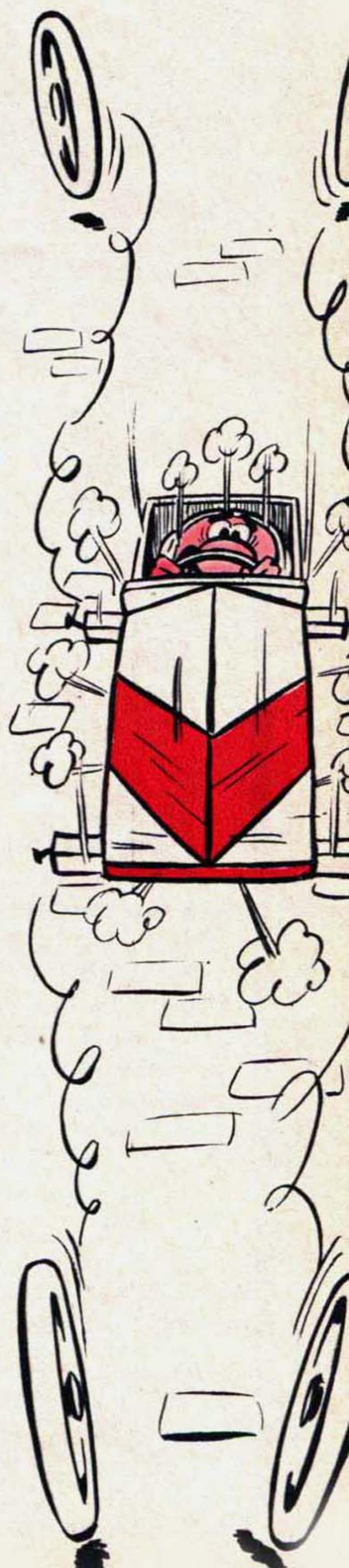
Pour voir cela de près, nos amis, maintenant, cherchent un circuit de compétition qui voudrait bien, de temps à autre, les accueillir. Et ils commencent à monter — de nouveau entièrement de leurs mains — une fourgonnette qui leur permettra de transporter leur bolide jusqu'à la piste.

Mais ils ont d'autres projets en tête :

— Nous voudrions essayer de monter une voiture pour les « 24 heures du Mans », une voiture à deux places, carrossée, qui puisse atteindre de très grandes vitesses. Pour le moment, nous cherchons un moteur. Après... Après, nous monterons une mono-place tout à fait révolutionnaire. Si nous parvenons au bout de ce projet, je vous assure qu'on en entendra parler !

Si les moyens manquent, le courage, lui, ne fait pas défaut. A la construction de leur première voiture de course, ils consacrèrent près de 8000 heures de travail !

B. PEYREGNE.





# DANS UN BUILDING DE 20 ETAGES

« Dans un building de 20 étages  
Eté comme hiver  
Tu travailles pour une société  
De 100 000 actionnaires... ».

Chanson de BENET et MAGENTA  
Interprétée par Eddy MITCHELL.



Etre un numéro anonyme dans une cage de verre, c'est difficilement supportable. Mais ce n'est pas une raison pour condamner le building. La tour de 20 étages, elle, peut être très belle. Des architectes, des maçons, des charpentiers l'ont faite, grâce à une technique formidable et beaucoup de talent.

Es-tu prêt à admirer, ou au contraire, condamneras-tu les exploits techniques ?



« Dieu nous attend à chaque instant dans l'œuvre du moment. Il est en quelque manière au bout de ma plume, de mon pic, de mon pinceau, de mon cœur, de ma pensée ».

P. Teilhard de Chardin.

Quand tu travailles et que tu fignoles, crois-tu que tu rapproches de Dieu ou non ?

Où Dieu est-il le plus présent pour toi ? Dans l'arbre, merveille de la création, ou dans la charpente taillée en cœur de chêne ?



« Pourquoi nous travaillons ? Nous travaillons pour transformer l'herbe en blé, puis en pain, les merises en cerises et les cailloux en acier puis en automobile ».

J. FOURASTIER.

Es-tu d'accord avec cette déclaration ?  
Quel sens donnes-tu à ton travail ?



## PRIERE DES PROTESTANTS DE L'EGLISE REFORMEE DE FRANCE

« O Dieu Crâteur, Source de toute beauté,  
Inspire et renouvelle le travail des musiciens,  
des peintres, des sculpteurs, des architectes,  
afin qu'ils fassent goûter à tous les hommes  
les magnificences de ta création,  
Qu'ils nous aident à avoir une existence plus  
harmonieuse :  
Que notre oreille, notre œil et notre esprit  
soient pénétrés de beauté vraie à la gloire de  
ton Nom ».

Amen.

LA GRANDE AVENTURE DE L'OUEST AMERICAIN

IV.

## LA FANTASTIQUE EQUIPEE



## DE LA WELLS-FARGO



*Il y eut tout d'abord les caravanes, les interminables files de wagons couverts qui, quittant Indépendance, sur les rives du Missouri s'aventurèrent sur les pistes, en direction de l'Orégon ou de Santa Fé.*

*Dans les terres nouvellement défrichées de l'Ouest, des villes furent édifiées. Ce furent tout d'abord des maisons isolées, puis de modestes bourgades pour devenir, enfin, des cités florissantes.*

*Il fallut bientôt assurer une liaison rapide entre tous ces centres. Le chemin de fer n'avait pas encore étendu son long ruban d'acier au travers de la Prairie.*

*Deux riches banquiers de la Californie, Henri WELLS et William F. FARGO, examinèrent de près ce problème et ils y apportèrent une solution, en créant une compagnie de diligences la « WELLS-FARGO ».*

*Cette entreprise venait fort à point.*

*En effet, au cours de l'année 1857, le Congrès des Etats-Unis avait décidé de faciliter la création d'un service de diligence en direction de la Californie.*



## IV. LA FANTASTIQUE EQUI

rents impétueux et gravir les pentes escarpées des montagnes. Il y avait un relais tous les 10 miles, soit tous les 16 kilomètres où les chevaux étaient renouvelés et où parfois les voyageurs pouvaient se restaurer. Il y avait également une forge, pour les réparations sommaires.

On chargeait tout d'abord le courrier et venaient ensuite les voyageurs qui étaient acceptés à raison de 6 par voiture. Les carrioles étaient fabriquées à Concorde, par la firme Abbott, Dewning and Compagny qui s'inspira des diligences alors en usage en Angleterre. Les voitures étaient bien suspendues mais manquaient néanmoins de confort.

Ces voyages étaient de véritables aventures. Les mauvaises rencontres étaient très fréquentes. Les bandits tendaient des embuscades car ils savaient que dans les coffres, en dessous du siège du conducteur, se trouvaient, très souvent, des sommes considérables, destinées aux banques de l'Ouest. Les Indiens, eux, refusaient généralement le passage sur leurs terrains de chasse. Ils décrochaient leurs flèches sur les voyageurs téméraires qui passaient outre à leur interdiction.

Le conducteur appelé « Le Roi de la Piste » était vêtu d'un pantalon sombre à rayures, d'une chemise claire et d'un veston foncé. Il avait des bottes toujours bien astiquées et portait un chapeau clair. Il lui était défendu de boire et de parler pendant les heures de travail. Il est vrai que, le plus souvent, il se ratrappait à l'étape. Le conducteur était



toujours assisté d'un convoyeur, armé d'une Winchester, laquelle était chargé de la protection de la diligence. Il devait scruter sans cesse l'horizon, donner l'alerte dès qu'il percevait quelque chose d'insolite et repousser les attaques des Indiens et des desperados.

Derrière les deux hommes, sur le toit de la voiture et à l'arrière, étaient entassés les bagages de voyageurs. Chacun d'eux n'avait droit qu'à 12 kilos. Chaque 450 grammes supplémentaires coûtaient 1 dollar.

Traverser la Prairie était une véritable aventure. Pour aller d'Independence aux côtes ensoleillées de la Californie, il fallait plus de 25 jours si la chance vous était favorable et si l'on ne faisait pas de mauvaises rencontres.

Pendant de nombreuses années, la WELLS-FARGO assura le service régulièrement, sans la moindre défaillance. Afin de réprimer le brigandage qui sévisait dans l'Ouest, cette entreprise créa son propre service de Police et de Sécurité. Elle eut ses détectives qui surent mener à bien de difficiles enquêtes et qui mirent fin aux exploits de plusieurs dangereux bandits.



### LES DESPERADOS

De nombreux bandits se distinguèrent en attaquant les diligences. S'ils étaient pris, ils étaient rapidement jugés et condamnés à être pendus. La sentence était aussitôt exécutée. Le misérable était hissé à la maîtresse branche d'un arbre en bordure de la piste.

L'un de ces bandits réussit néanmoins à se rendre sympathique. C'était, en effet, un bien curieux homme. Il s'agit d'un ancien conducteur de diligence de la WELLS-FARGO, un certain Sam BASS, qui

### ATTENTION AUX EXCEDENTS DE BAGAGES

Il fallait, partant des rives du Missouri, franchir plus de 2000 miles soit environ 3000 kilomètres, en roulant tout le jour et parfois même la nuit, sur des pistes poudreuses, à peine visibles dans la plaine, franchir des rivières et des tor-

# EMPIRE DE LA WELLS - FARGO



se piquait de poésie. Un jour, las de tenir les rênes, il décida de changer de métier. Il dévalsa tout d'abord un train, puis s'intéressa aux voitures de son ancienne entreprise. Il ne tua personne au cours de son aventureuse carrière et se contenta de célébrer lui-même ses exploits dans de curieuses poésies, dont on peut voir, aujourd'hui, les manuscrits dans les vitrines du Musée de la WELLS-FARGO, Montgomery Street, à San Francisco.

Mais les diligences de l'Ouest devaient bientôt disparaître, devancées elles aussi, comme le Pony Express, par le progrès.

Un jour, le chemin de fer supprimant les distances et permettant de longs voyages dans un temps plus court, relia l'Est à l'Ouest.

Le 10 mai 1869, à Promontory Point, lorsqu'on enfonça dans une traverse en bois de buis, un clou d'or, la liaison ferroviaire était établie entre l'Atlantique et le Pacifique.

Les diligences de la WELLS-FARGO devenaient des pièces de musée, des pièces qui, aujourd'hui, coûtent fort cher aux collectionneurs qui les recherchent.

Mais la WELLS-FARGO continua dans d'autres activités. Elle possède encore maintenant un vaste réseau d'établissements banquaires et, à San Francisco, elle a un magnifique musée qui relate, avec des documents exceptionnels, son merveilleux passé.

Enfin elle est toujours présente dans le monde du tourisme international, puisque l'American Express est issu de ses services d'autrefois.



## BEN HOLLADAY

Ben Holladay fut un homme d'affaires de grande valeur avec des idées hardies et qui ne ménageait rien, ni le temps, ni l'argent pour les réaliser.

Il naquit en 1809 dans un petit village du Kentucky et fit ses premières armes, dans un très modeste magasin où il devait satisfaire aux exigences d'une clientèle autoritaire et difficile. Il s'employa de son mieux pour ne mécontenter personne.

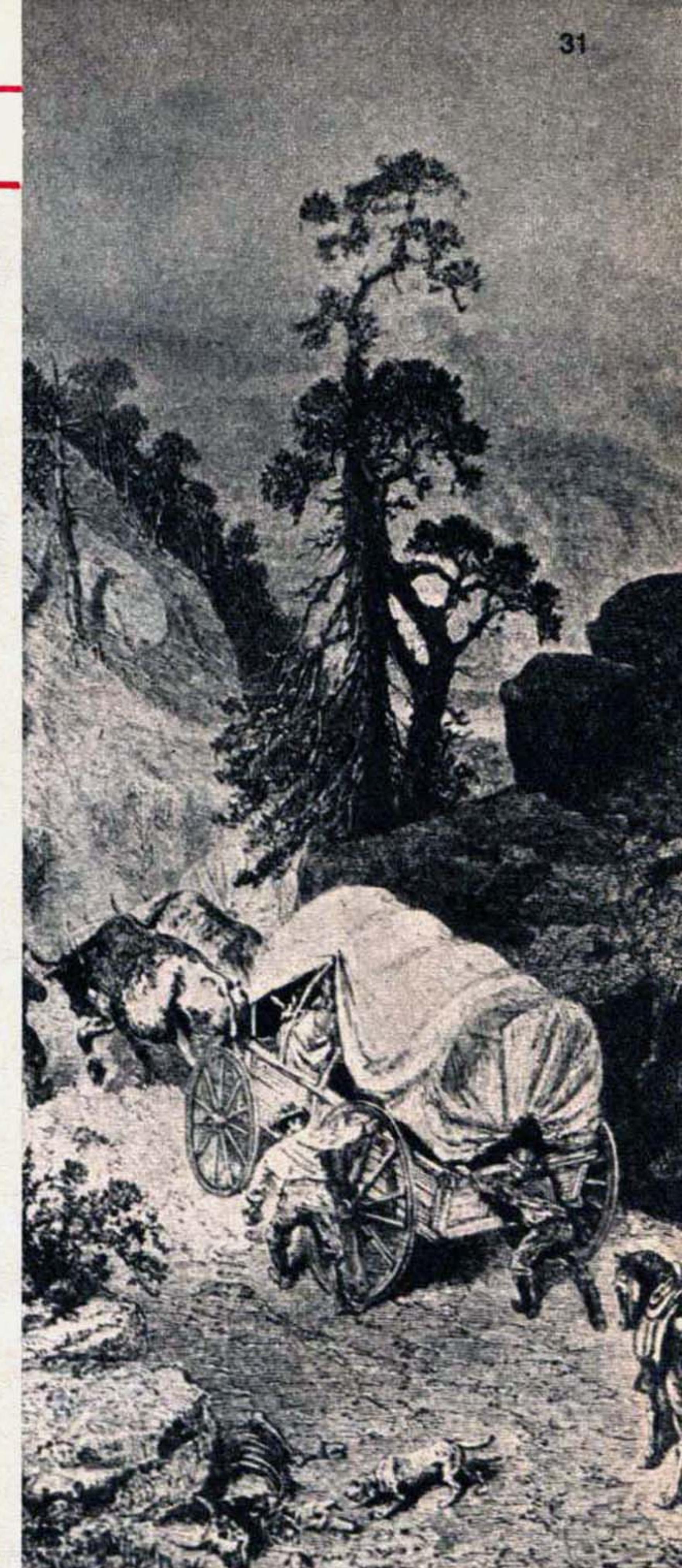
En 1836, il s'en fut travailler à Saint-Louis, dans le Missouri. C'était là une ville très commerçante avec un important trafic. Le chemin de fer apportait, de l'Atlantique, de nombreuses marchandises et les bateaux à fonds plats qui sillonnaient le cours du Mississippi déversaient d'importants chargements de la Nouvelle Orléans au Sud et des ports fluviaux de l'Iowa, au Nord. Il demeura trois années dans cette ville.

En 1846, lorsqu'éclata la guerre avec le Mexique, Ben Holladay comprit, aussitôt, tout le parti qu'on pouvait tirer d'un service de transport bien organisé. Il se confia au général Kearney qui lui conseilla de mettre son projet à exécution. En 1849, il constitua une caravane de plusieurs chariots transportant tout un choix de marchandises et de provisions qu'il expédia à Salt Lake City, où les hommes de Brigham Young, le chef des Mormons, lui firent bon accueil. Ayant fait un très important bénéfice, il persévéra et finit par s'installer en Californie où il ne tarda pas à devenir un homme d'affaires de première importance en créant de chaque côté des Montagnes Rocheuses, mais principalement sur le versant Ouest, de nombreuses lignes de diligences, lesquelles tout d'abord concurrenceront le réseau établi par les Majors, Russell et Waddell ; mais qui finit par fusionner avec lui.

En mars 1862, deux autres sociétés de transport, la « Central Overland California » et la « Pike Peak Express Company », se trouvant en difficulté, furent rachetées par lui et connurent un nouvel essor.

Il changea alors la raison sociale de son entreprise qui devint alors la célèbre « Overland Stage Line ». Il lui donna des équipements neufs et modernes, modifia le tracé de plusieurs parcours, fit construire de nouveaux relais et signa de nouveaux accords avec le Gouvernement.

En moins de 4 années, il se constitua un vaste empire qui s'étendait sur l'Idaho, le Montana, l'Etat de Washington et l'Orégon. Il desservait également la région de Salt Lake City, car il avait su conserver d'excellents rapports avec les



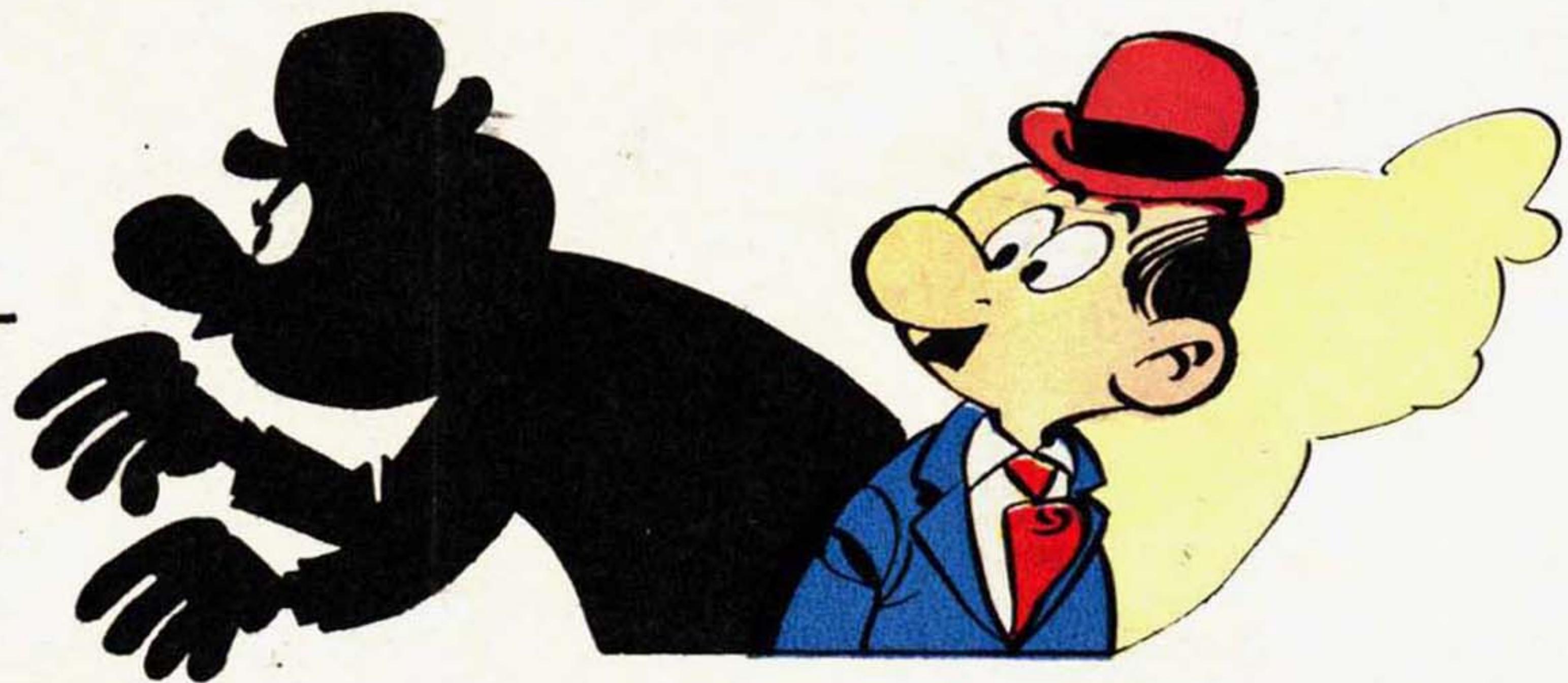
Mormons de l'Utah.

En février 1866, se trouvant à New-York, il apprit que 3 compagnies rivales, la WELLS-FARGO, l'American et l'United States se préparaient à créer, en pool, une ligne reliant Salt Lake City à Denver. Il pensa contrecarrer les intentions de ses rivaux, mais il ne put le faire. Ce fut alors que la WELLS FARGO lui offrit de lui acheter l'ensemble de son immense entreprise. Il voyait, pour un temps assez proche, la fin du règne des diligences. Déjà, on envisageait, à Washington, la construction d'un chemin de fer transcontinental, reliant Omaha à Sacramento. Ben Holladay, en juillet 1866, transporta la tête de sa ligne de diligences d'Omaha, à Columbus, Nebraska, là où se trouvaient déjà, les chantiers de l'« Union Pacific » du colonel Granville Dodge. Deux mois plus tard le terminus du chemin de fer était à Fort Kearney qui devint le point de départ de l'Overland Mail Company.

Mais bientôt, Ben Holladay finit par céder aux offres de la WELLS-FARGO. Le 1er novembre 1866, il céda son affaire.

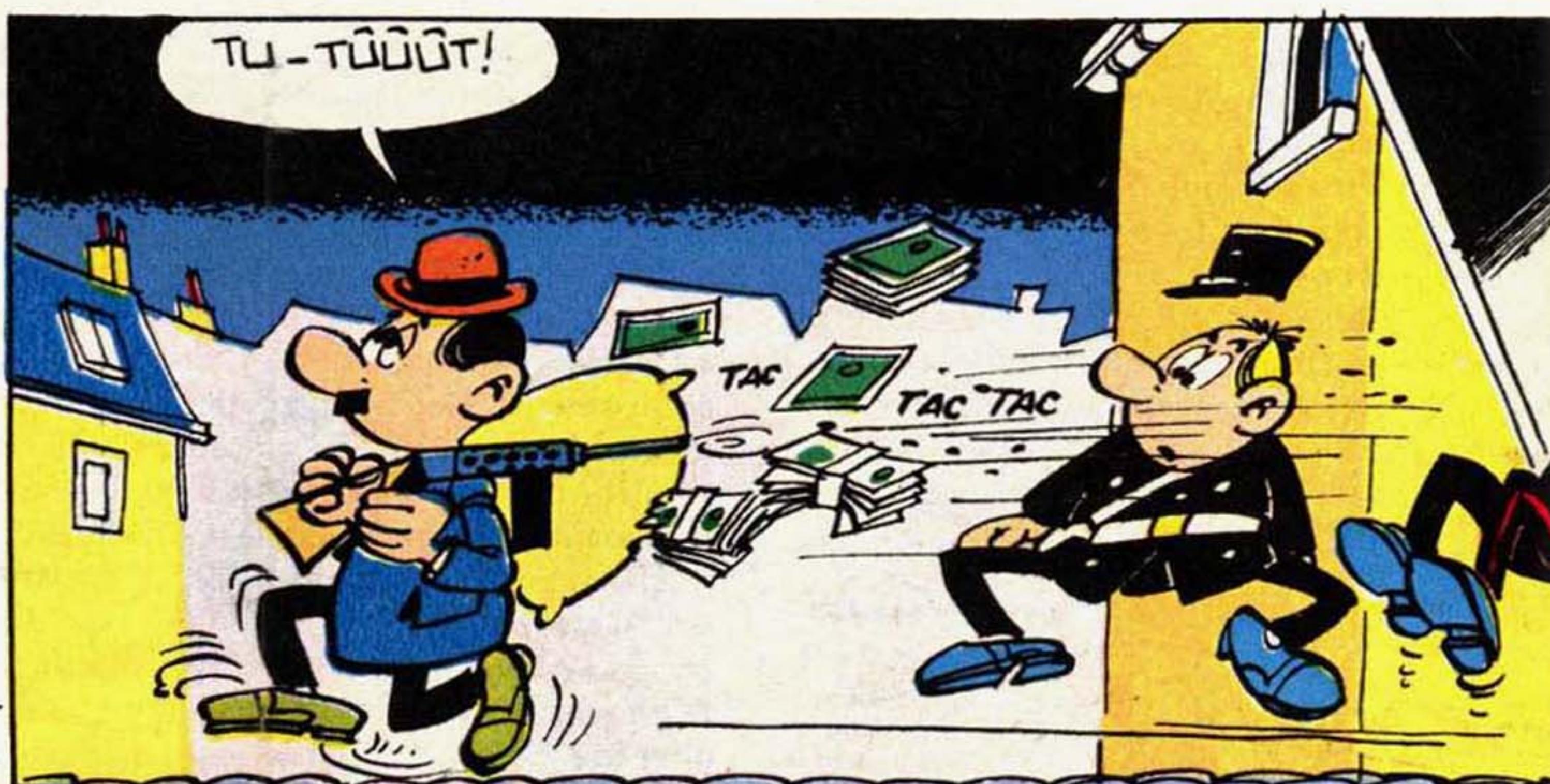
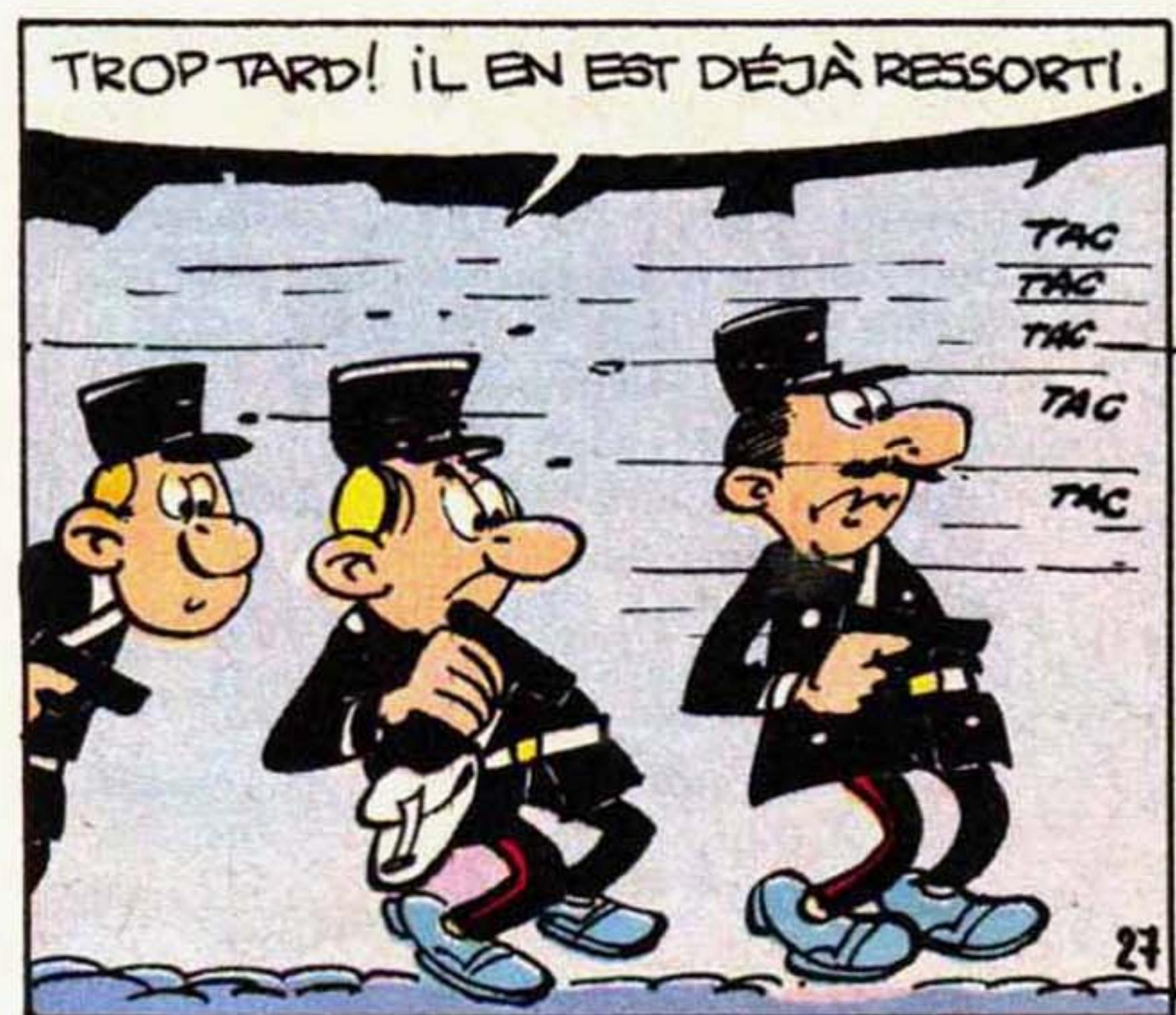
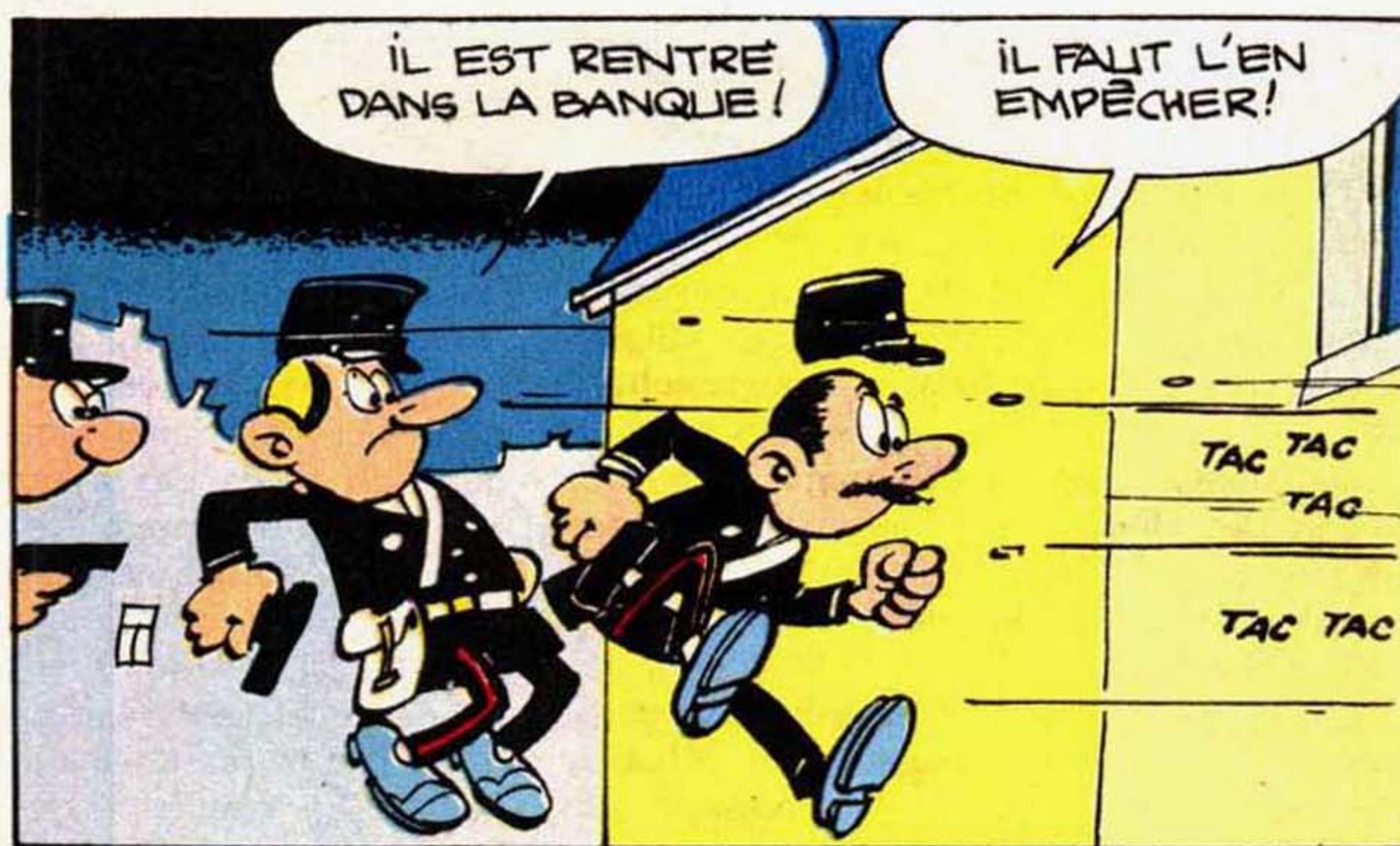
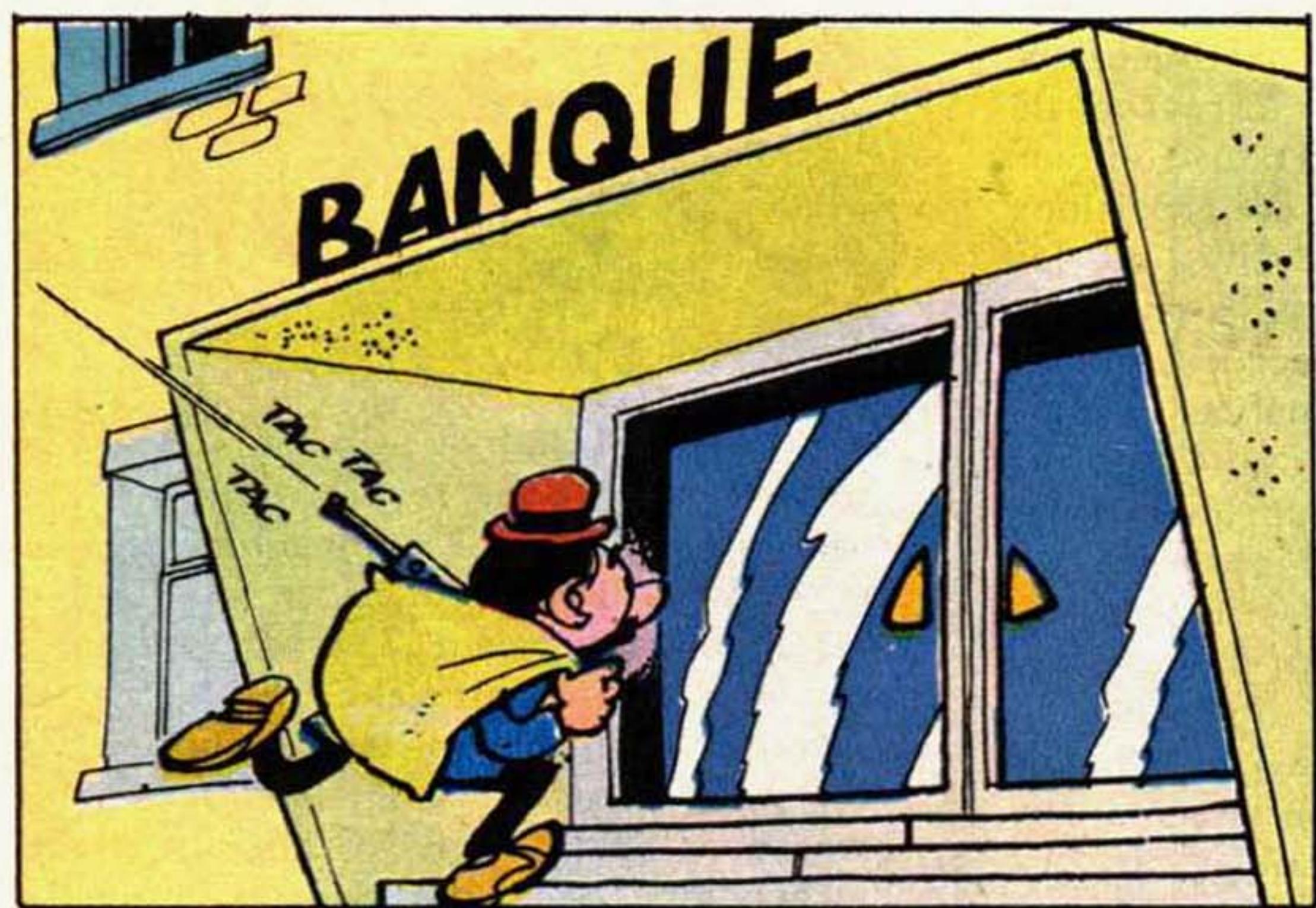
# BOUCHU ET BOUCHU

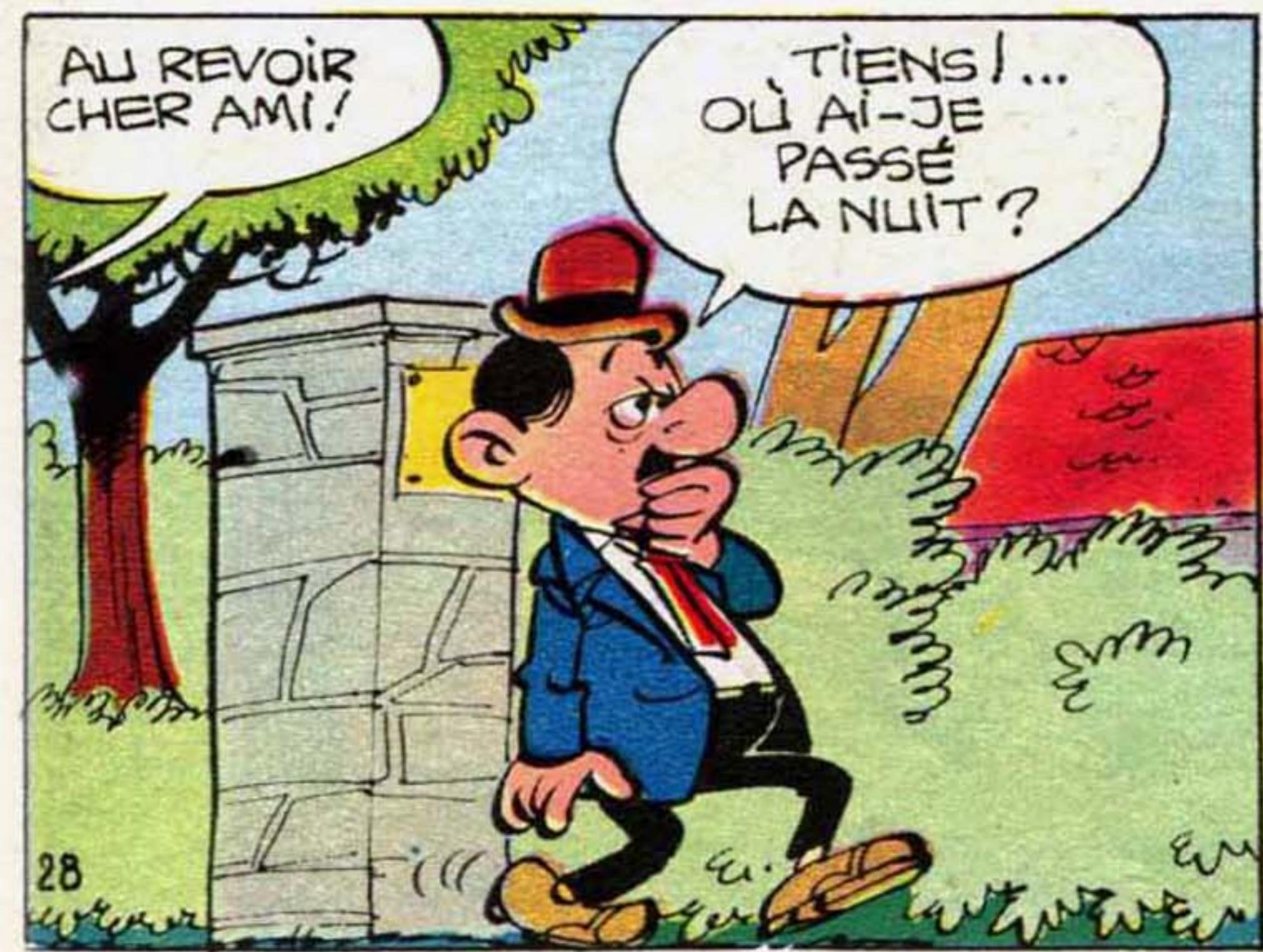
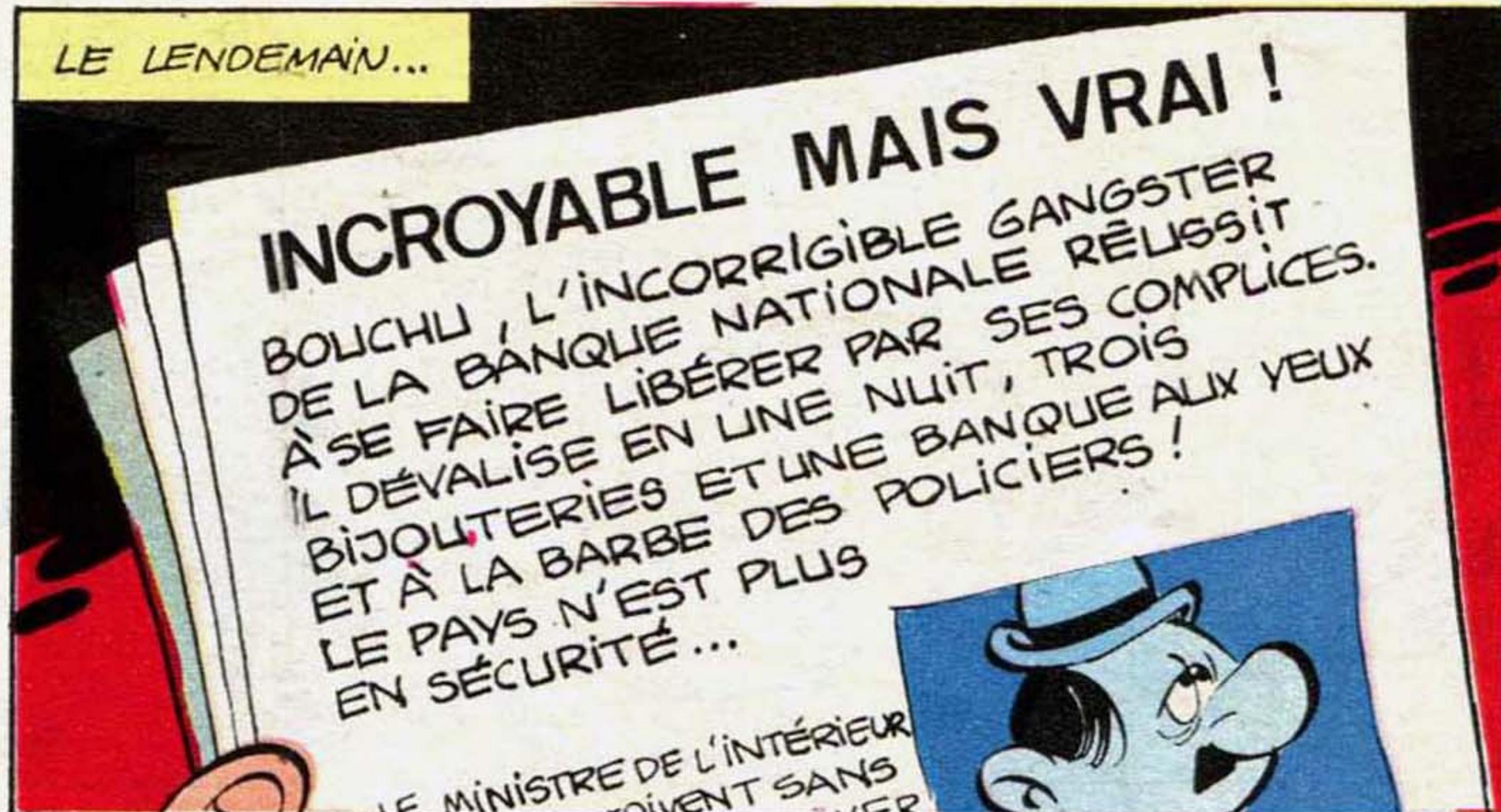
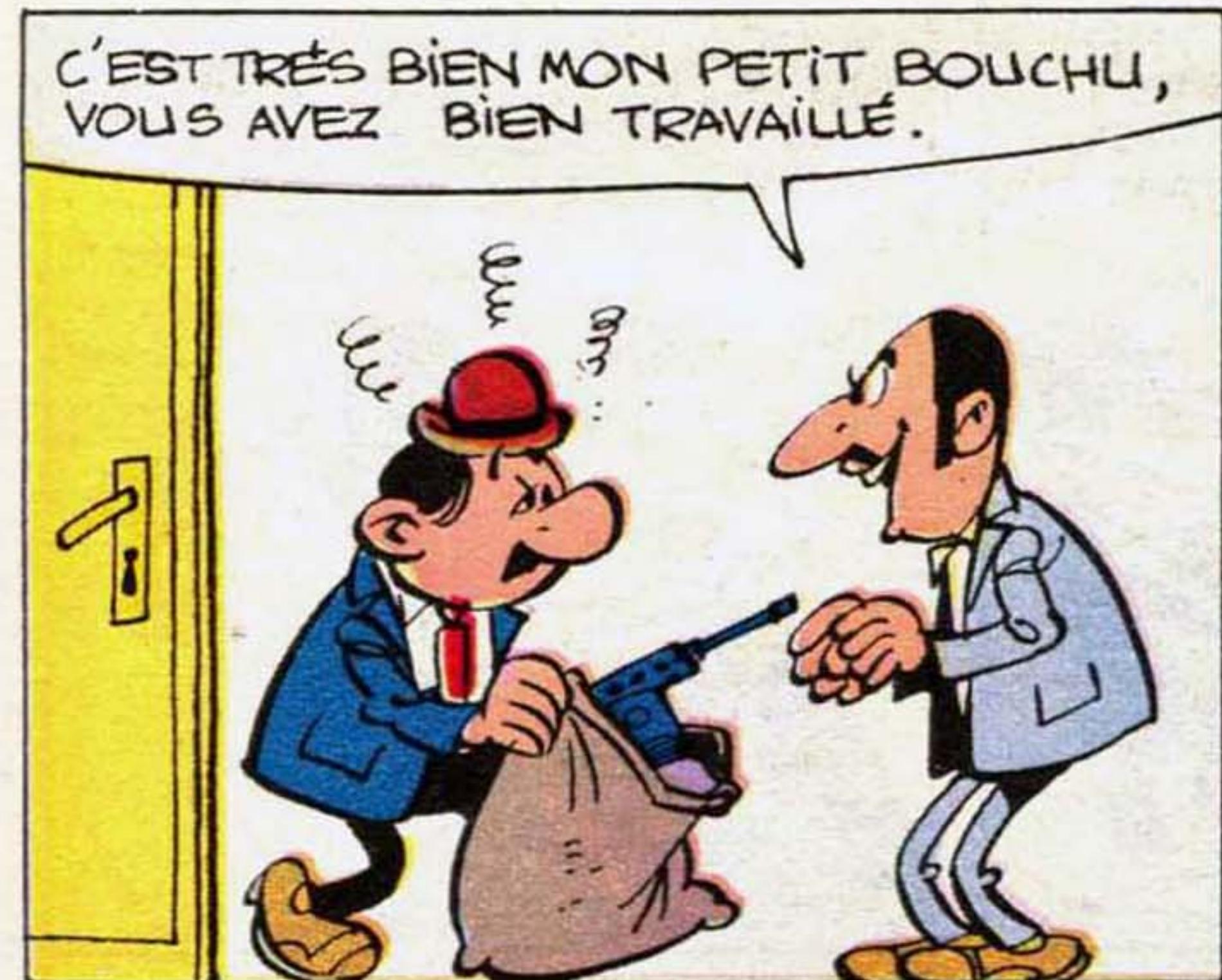
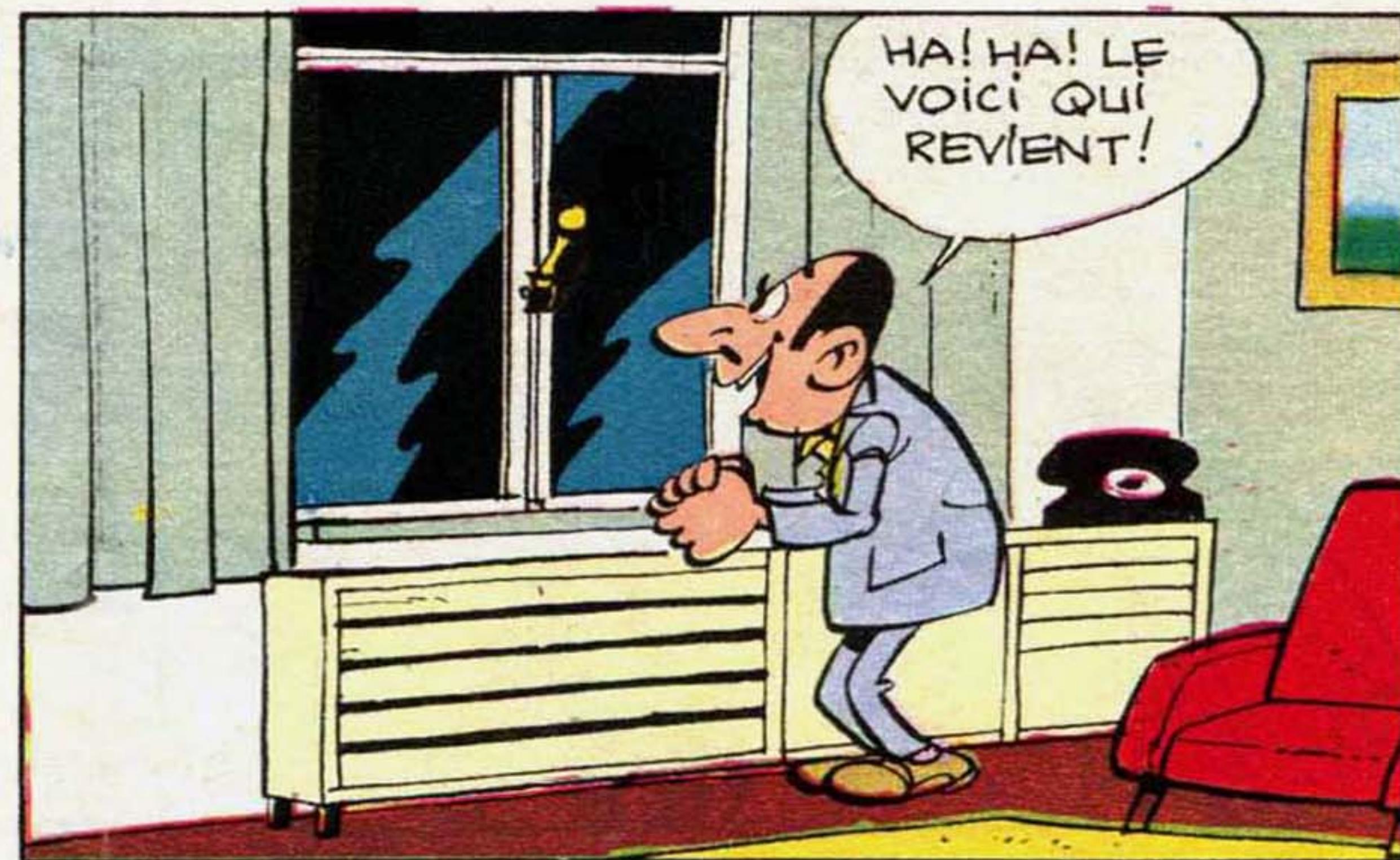
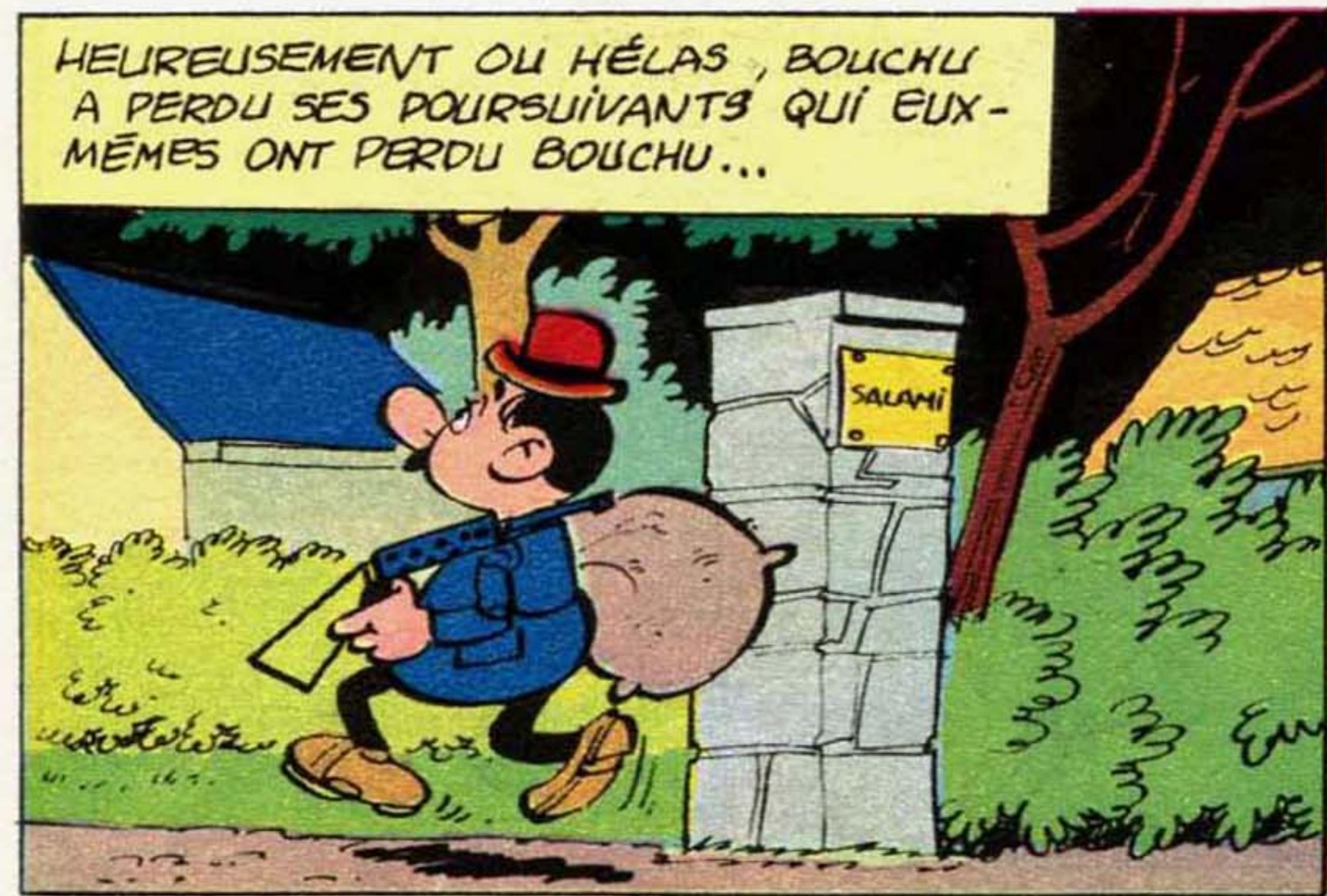
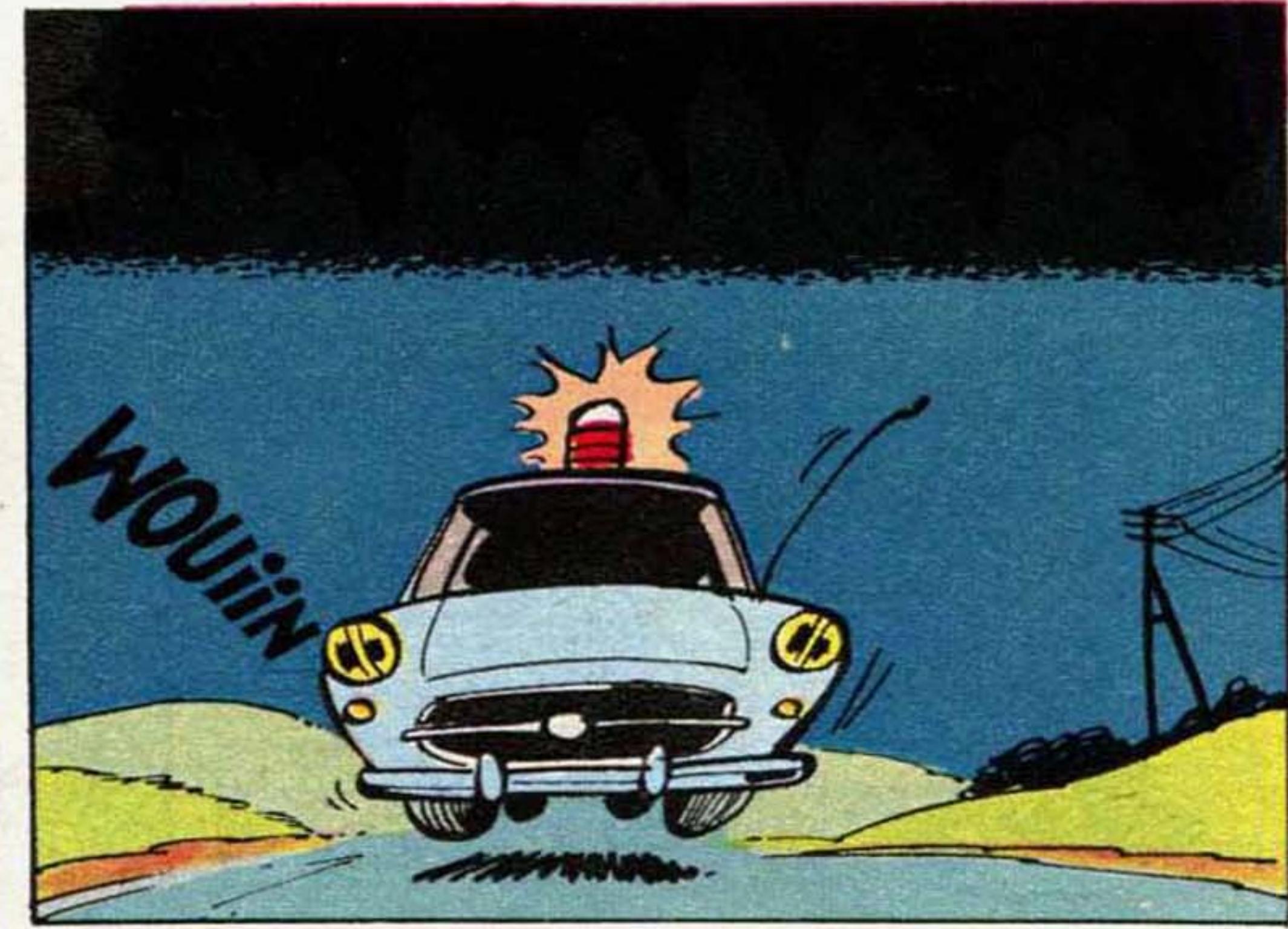
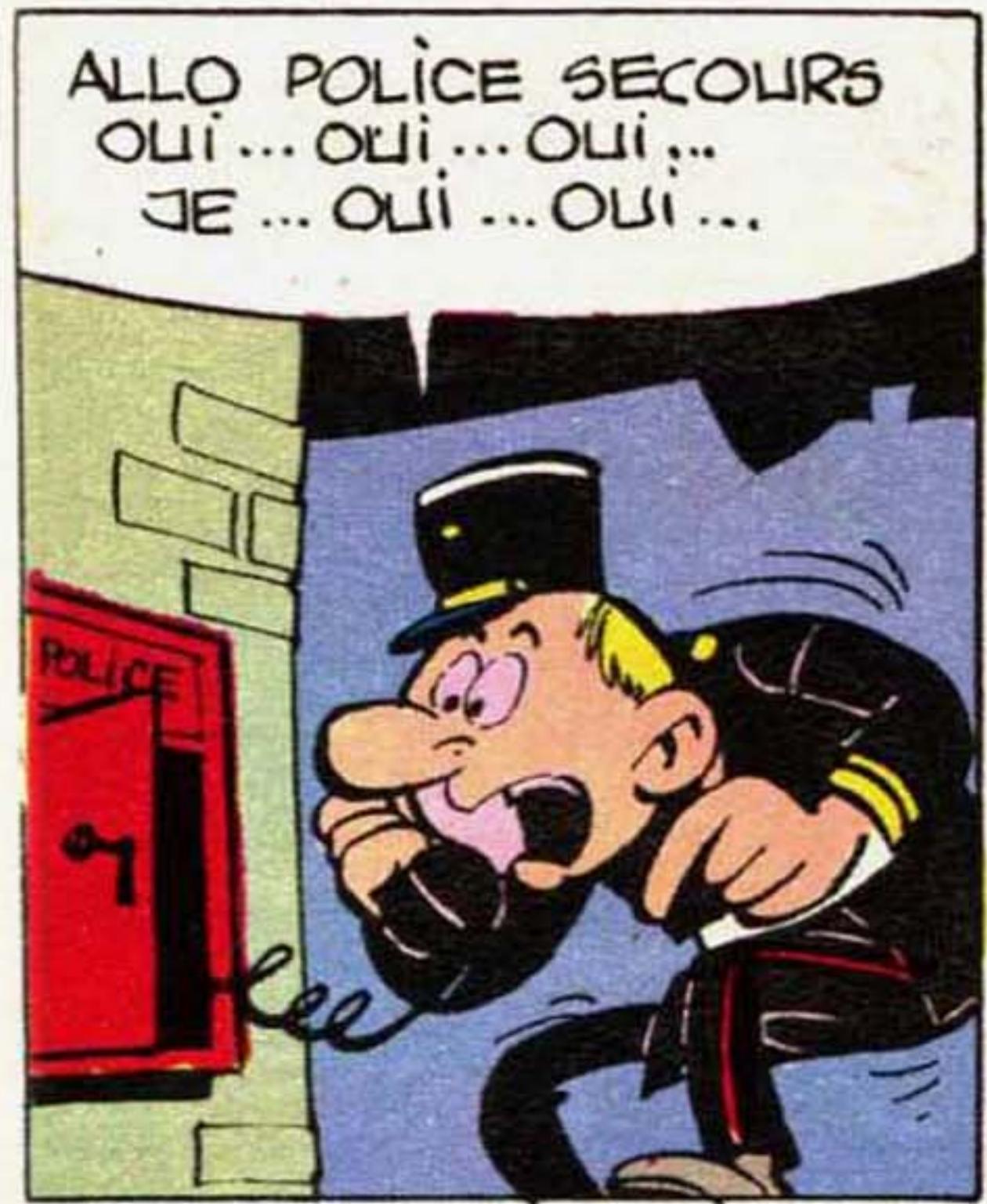
TEXTES ET  
DESSINS DE  
Francis

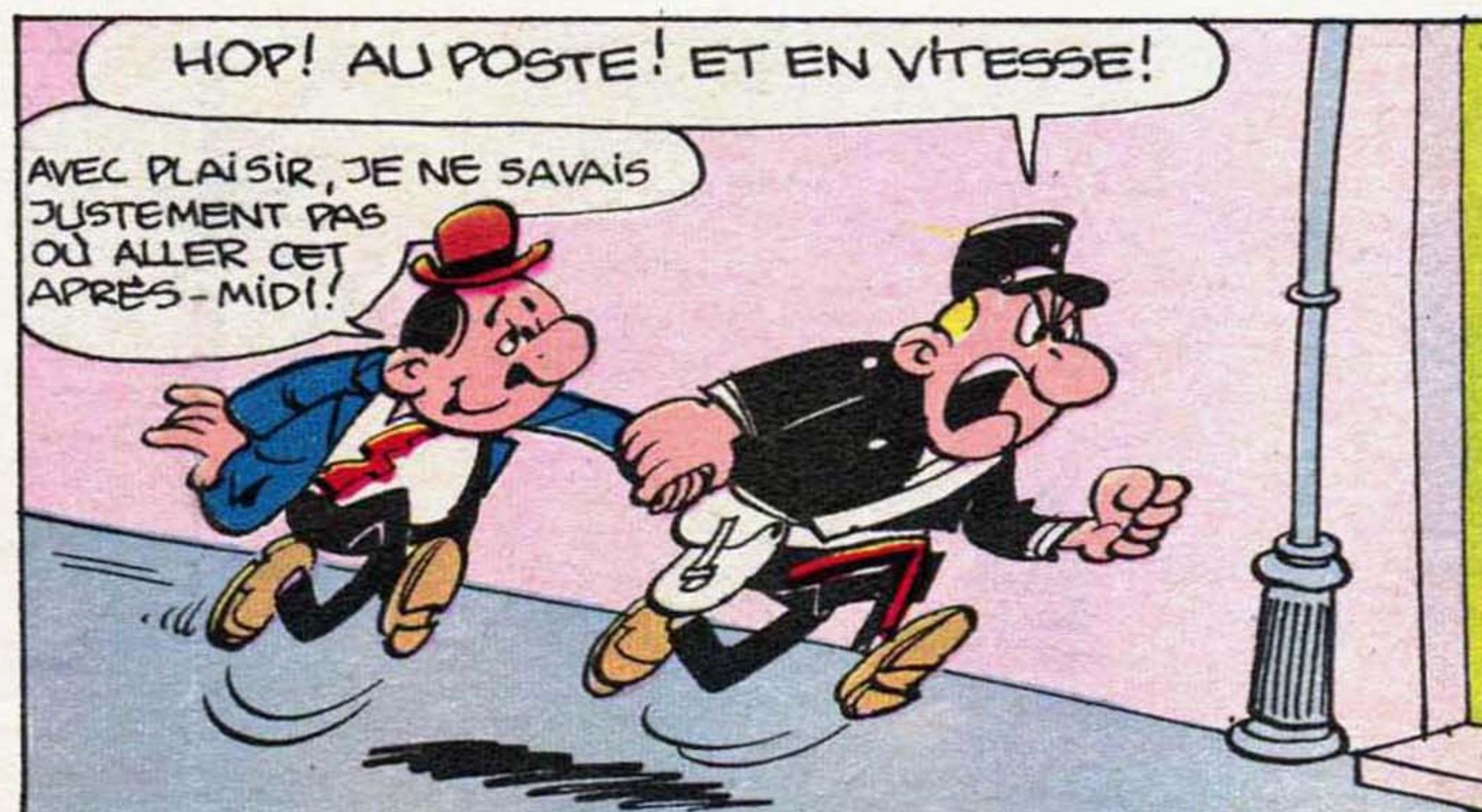
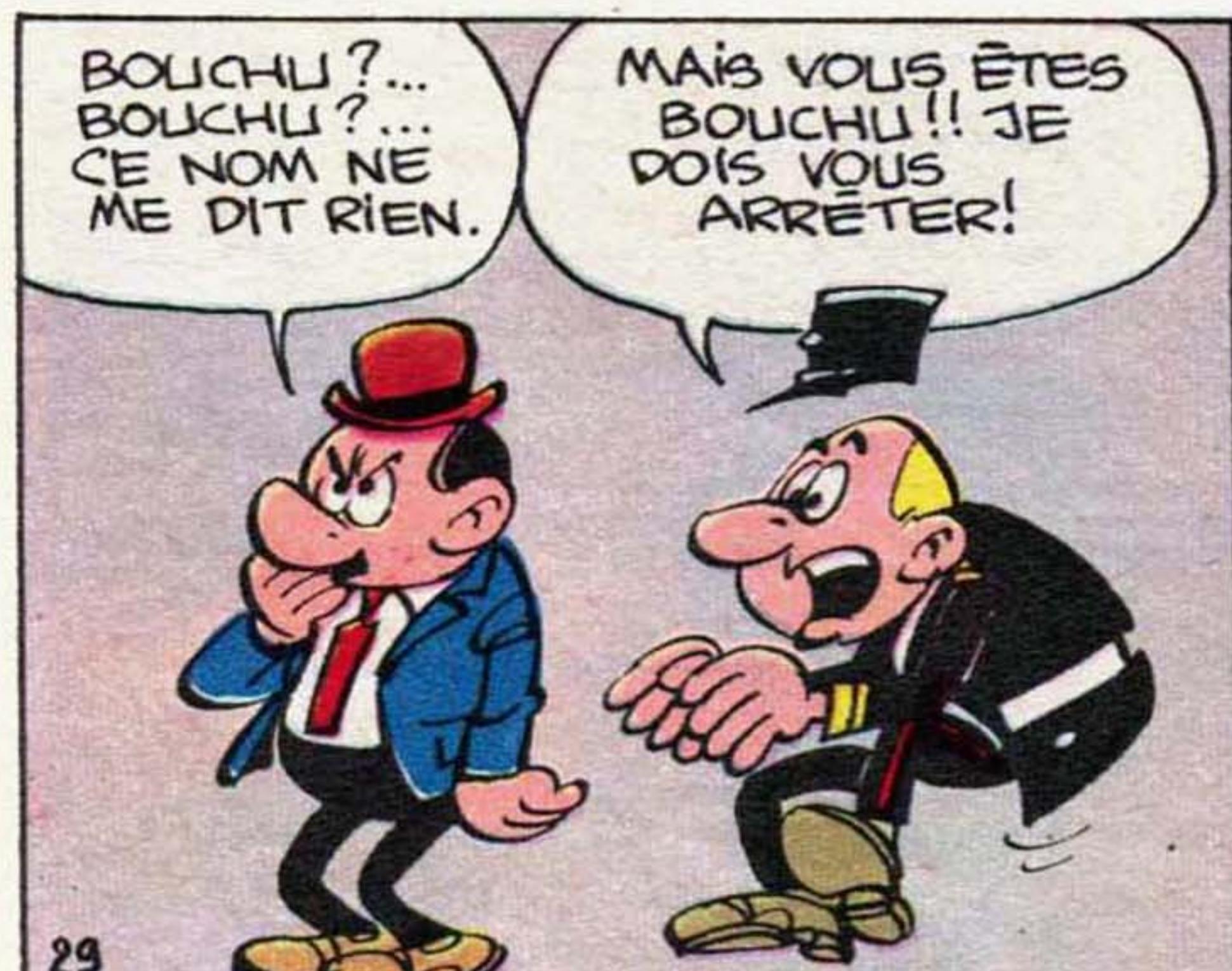
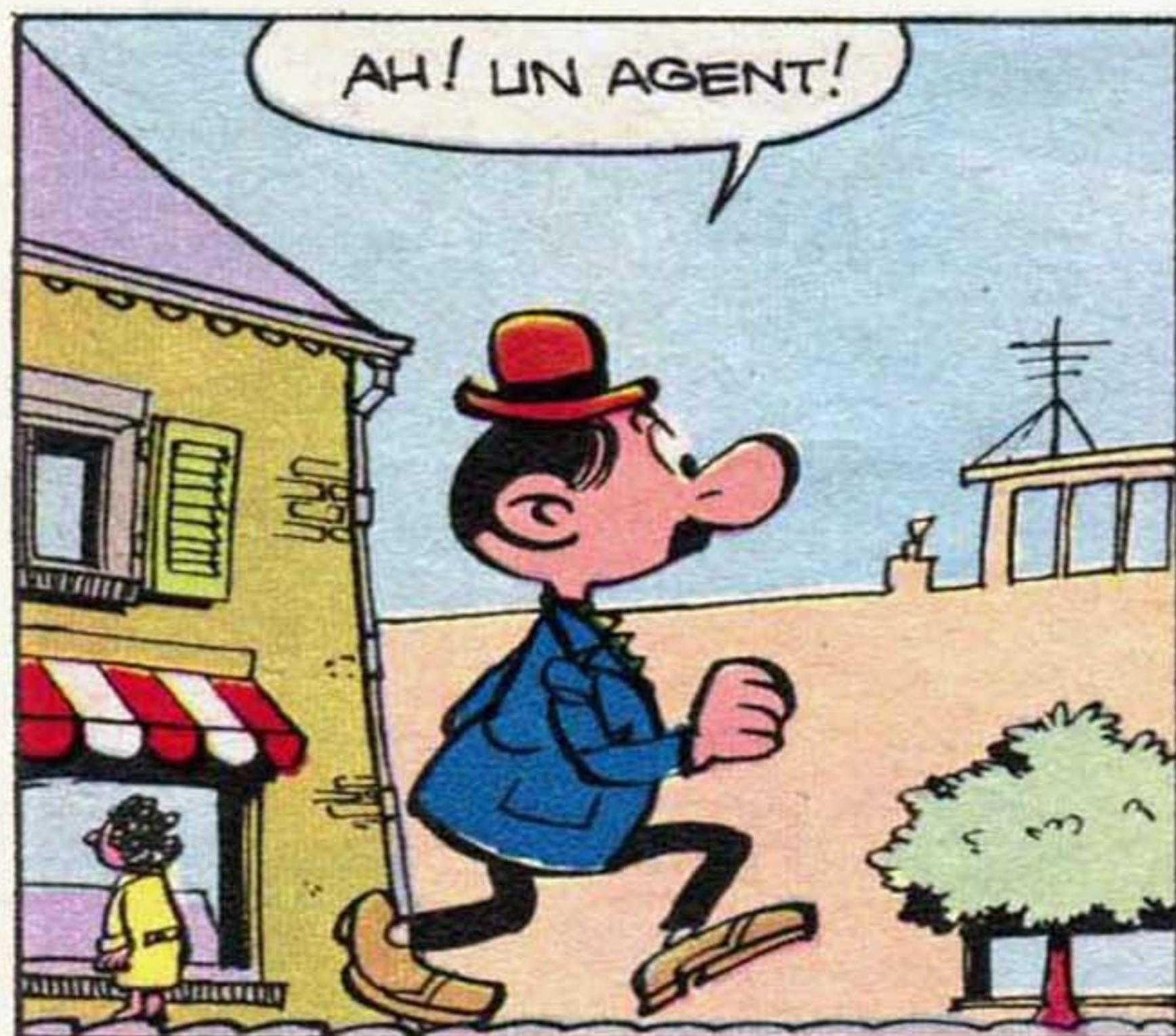


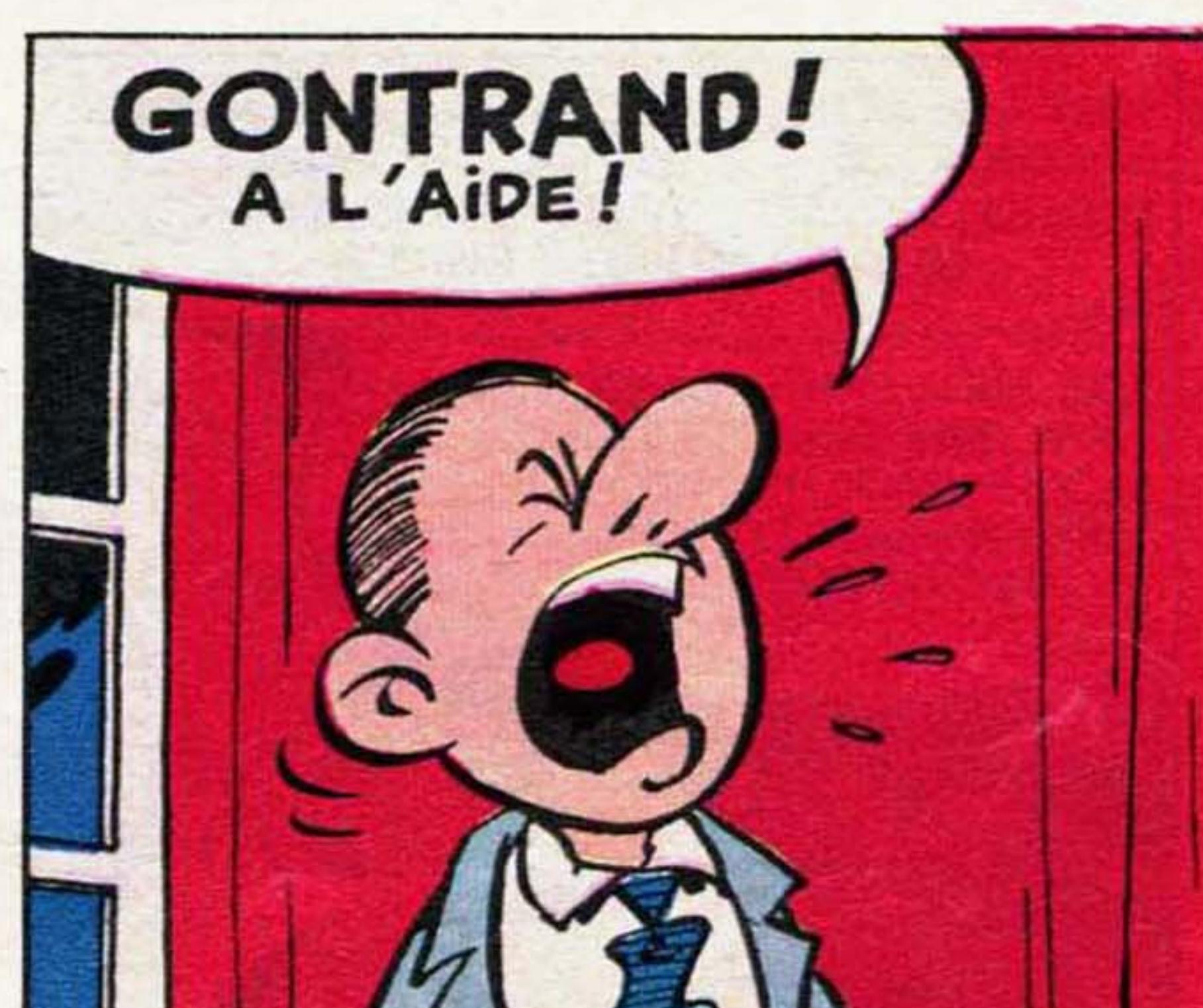
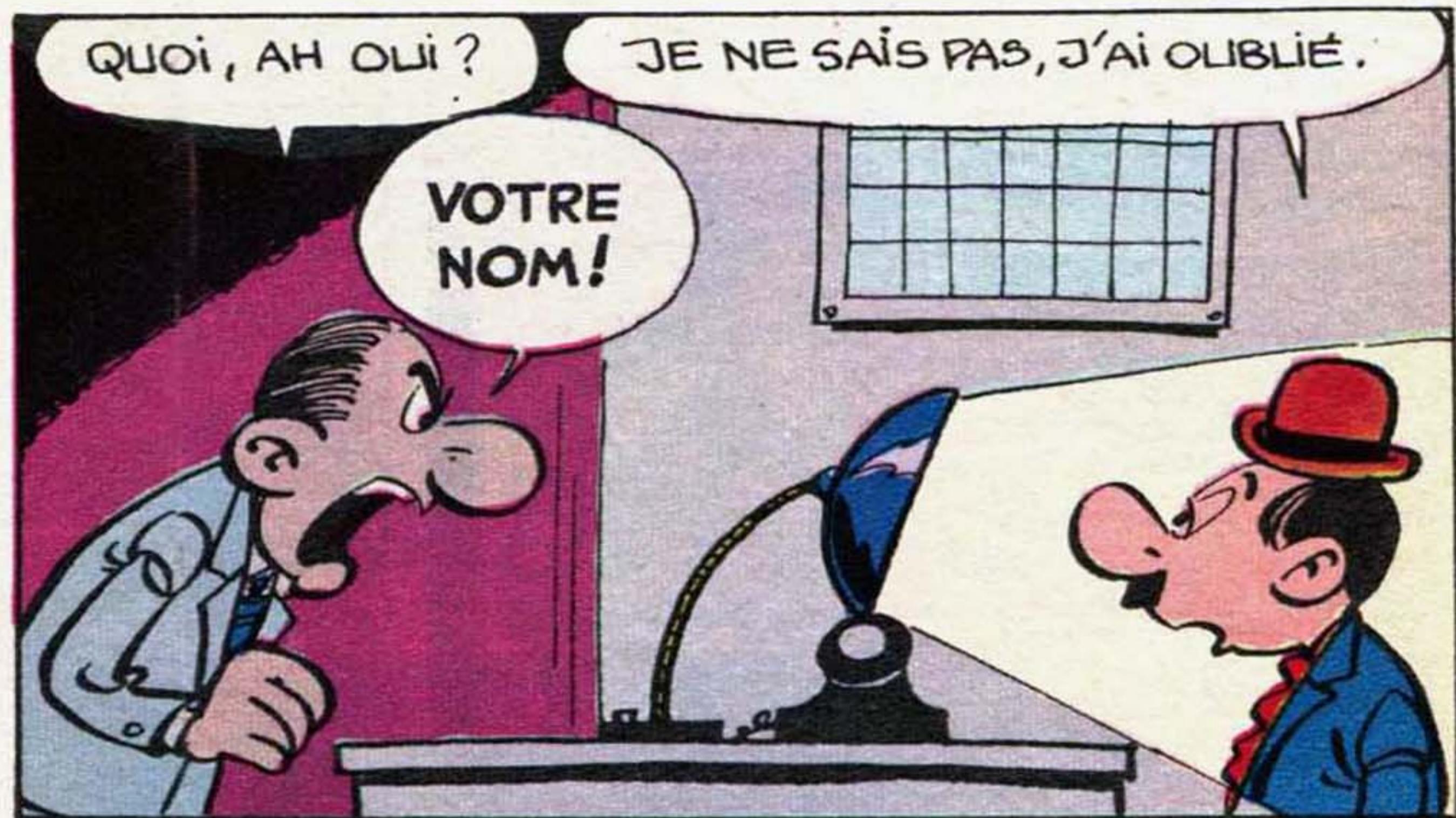
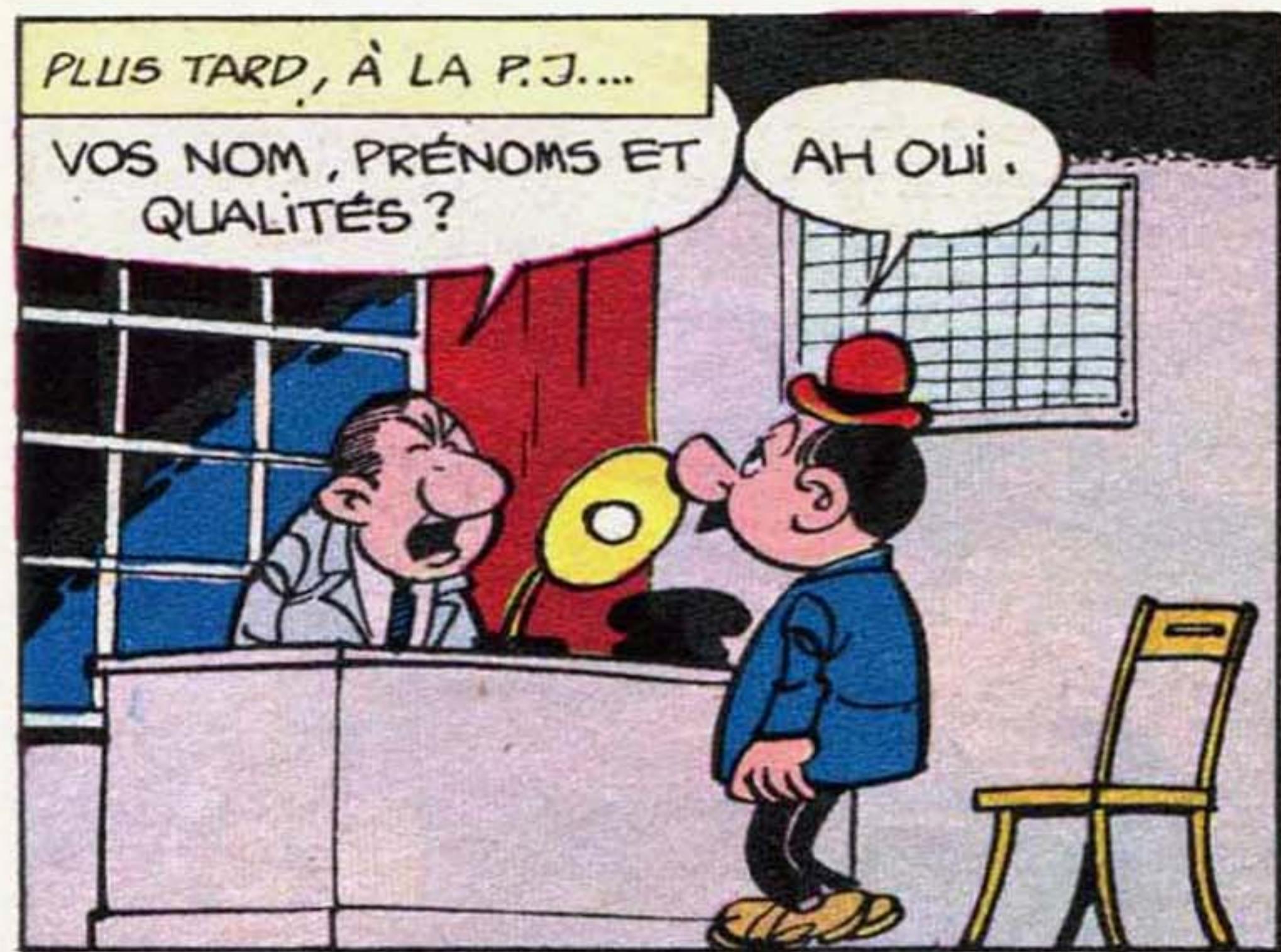
Résumé :

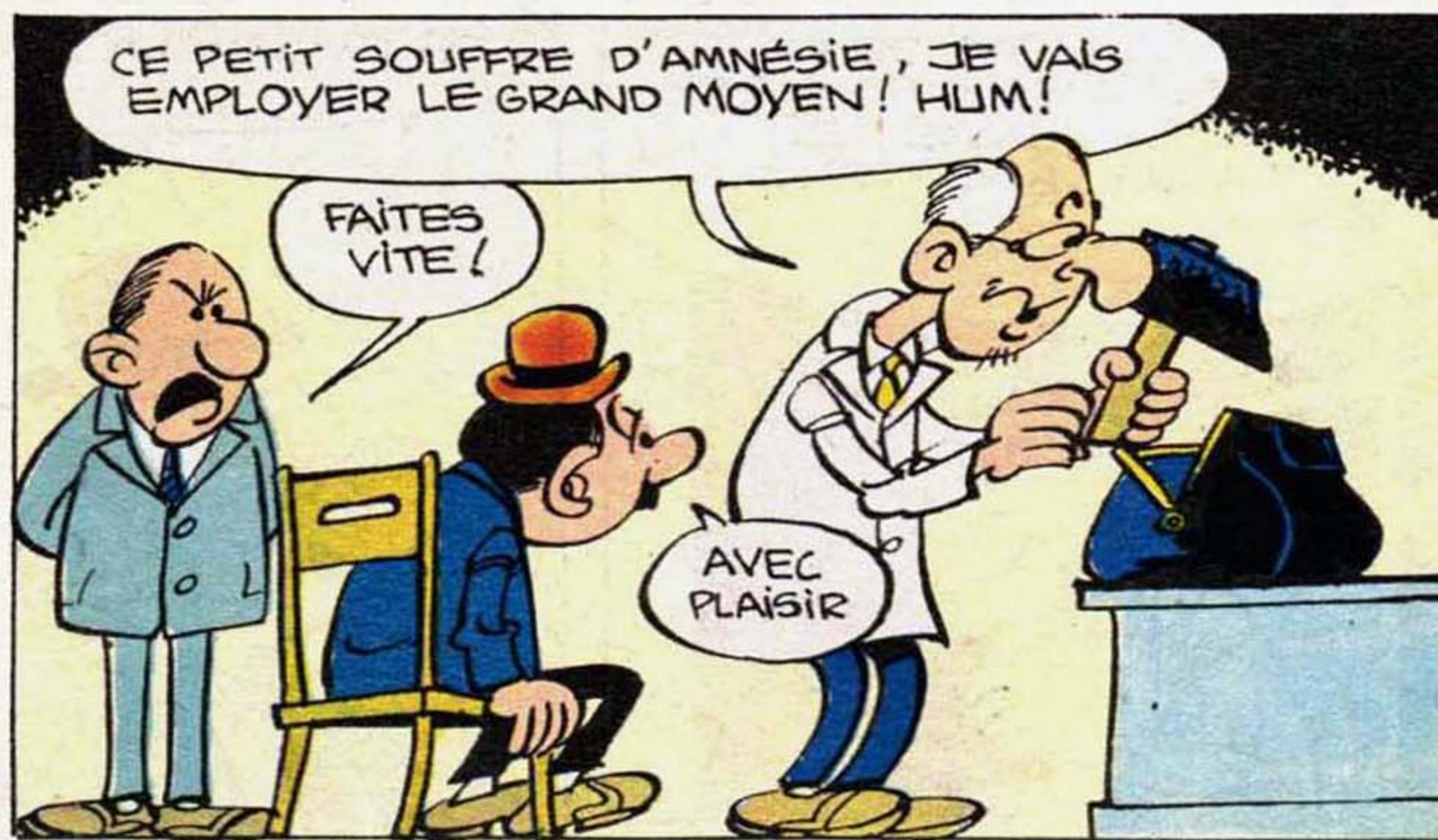
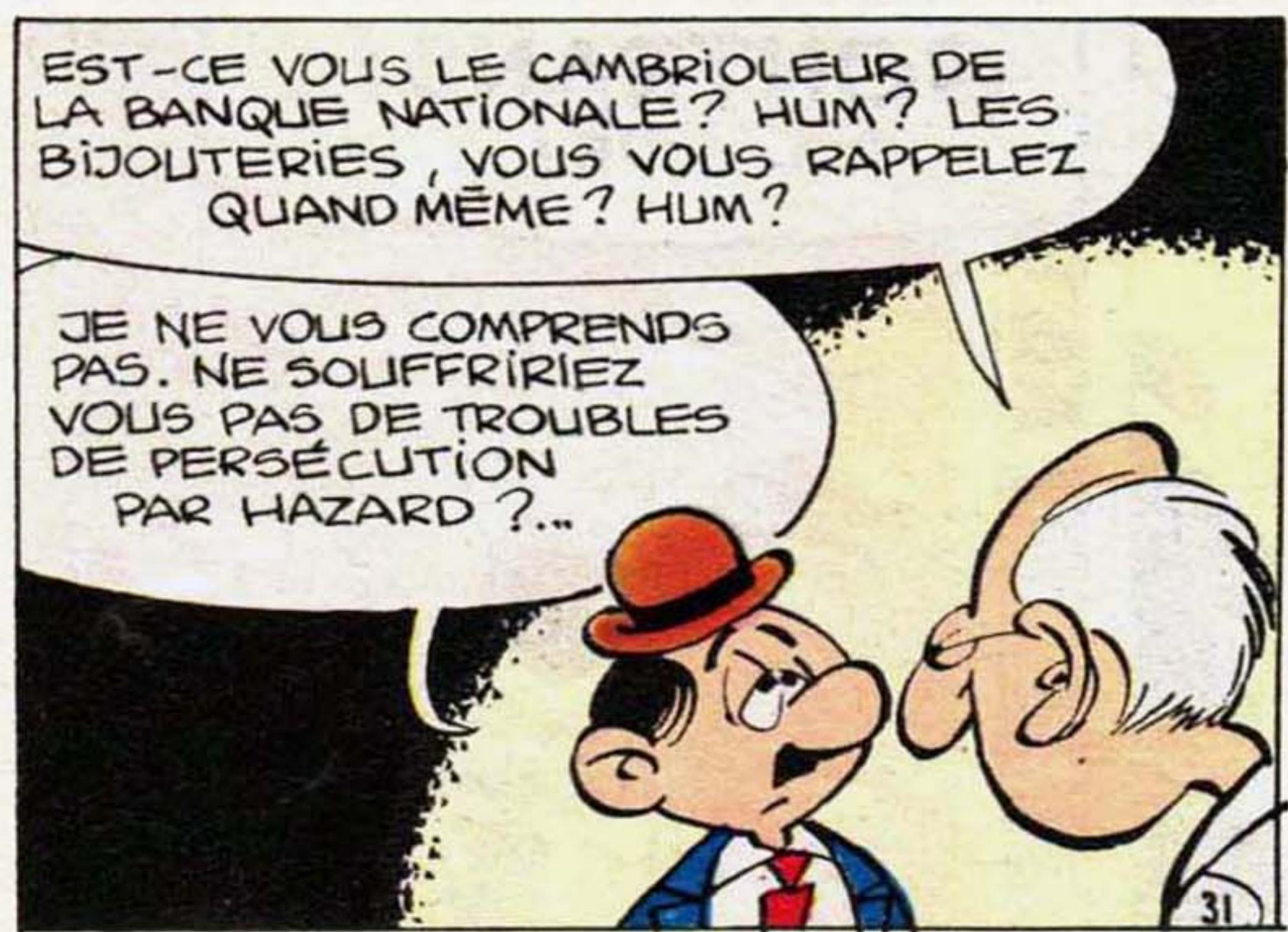
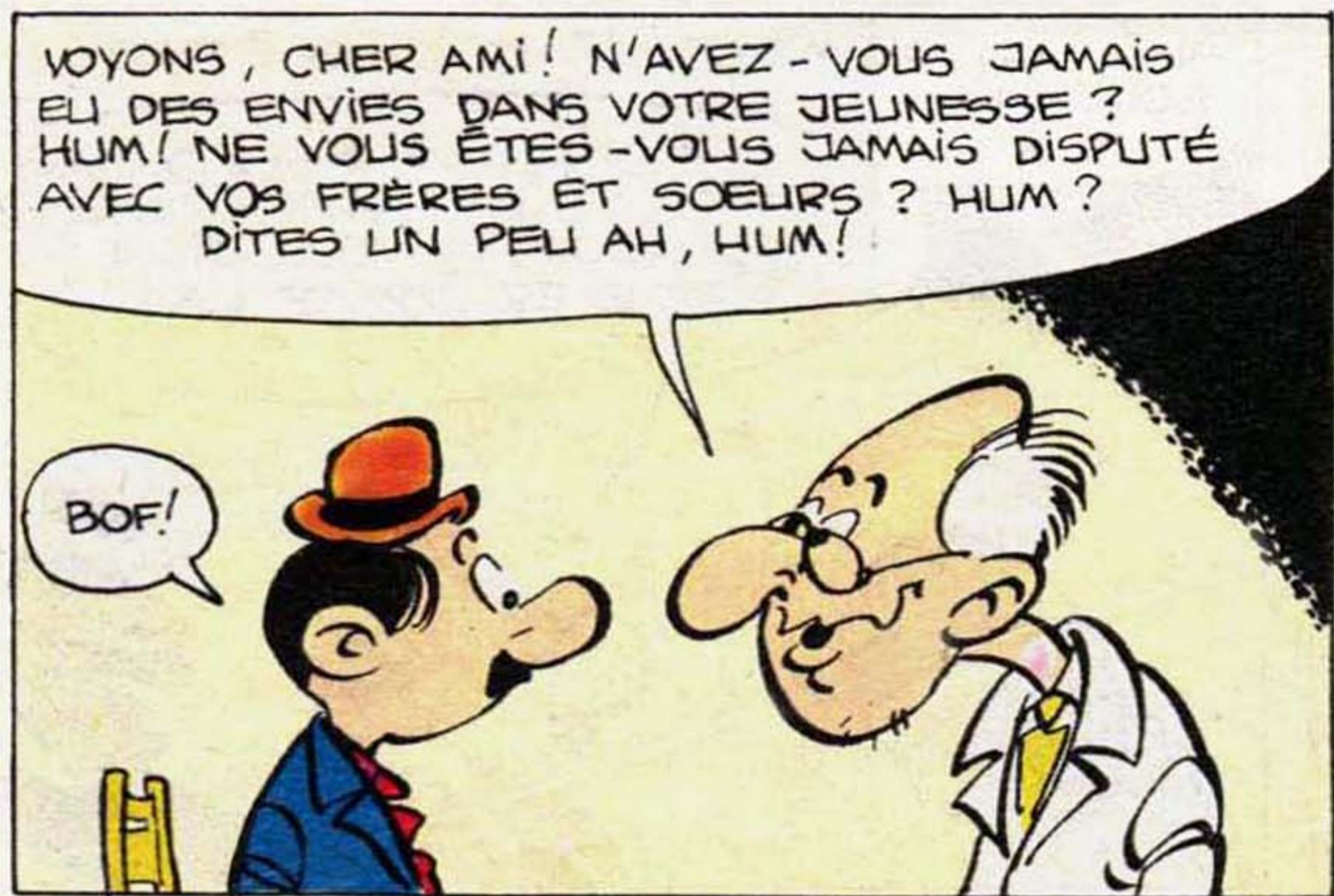
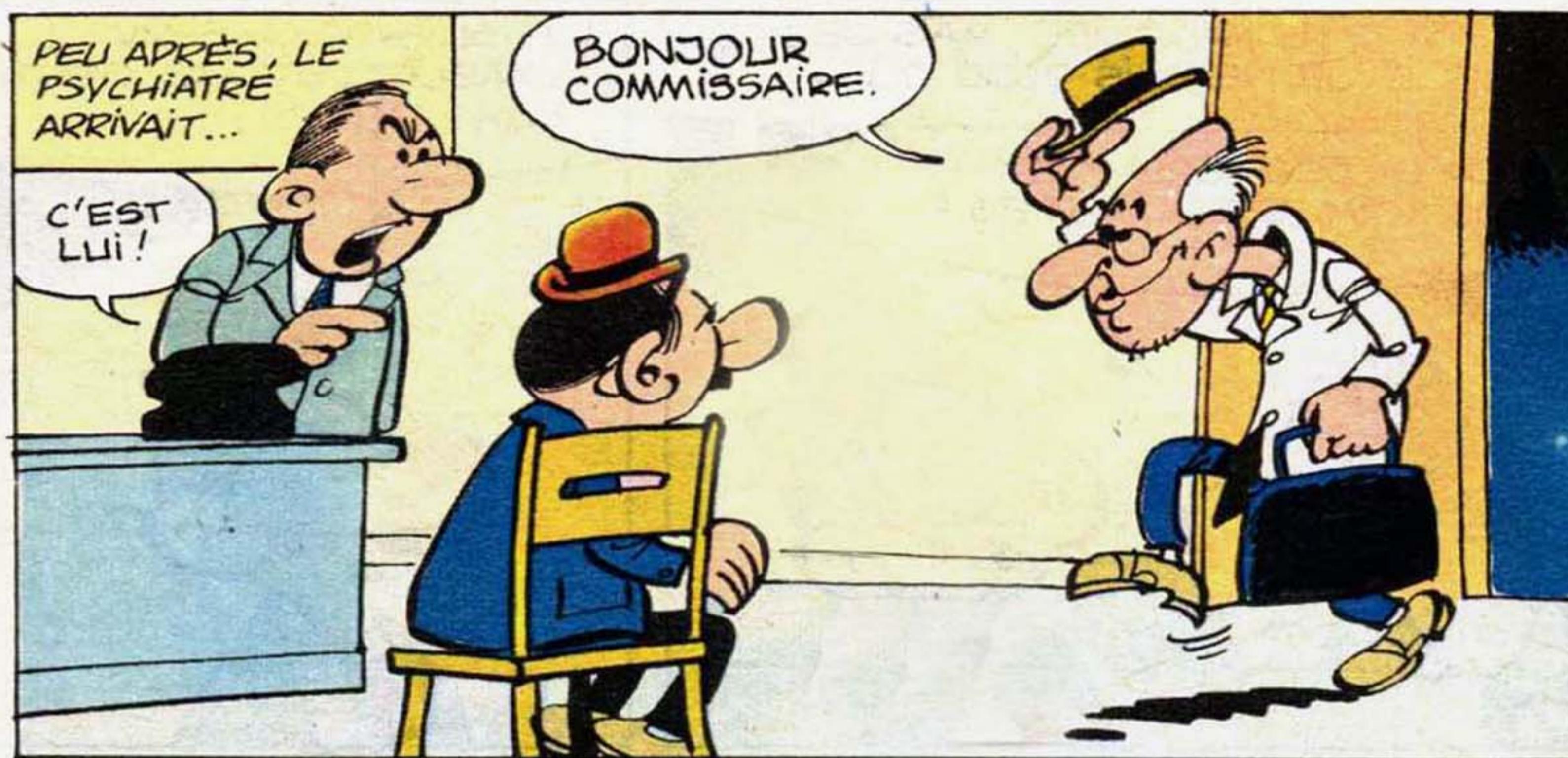
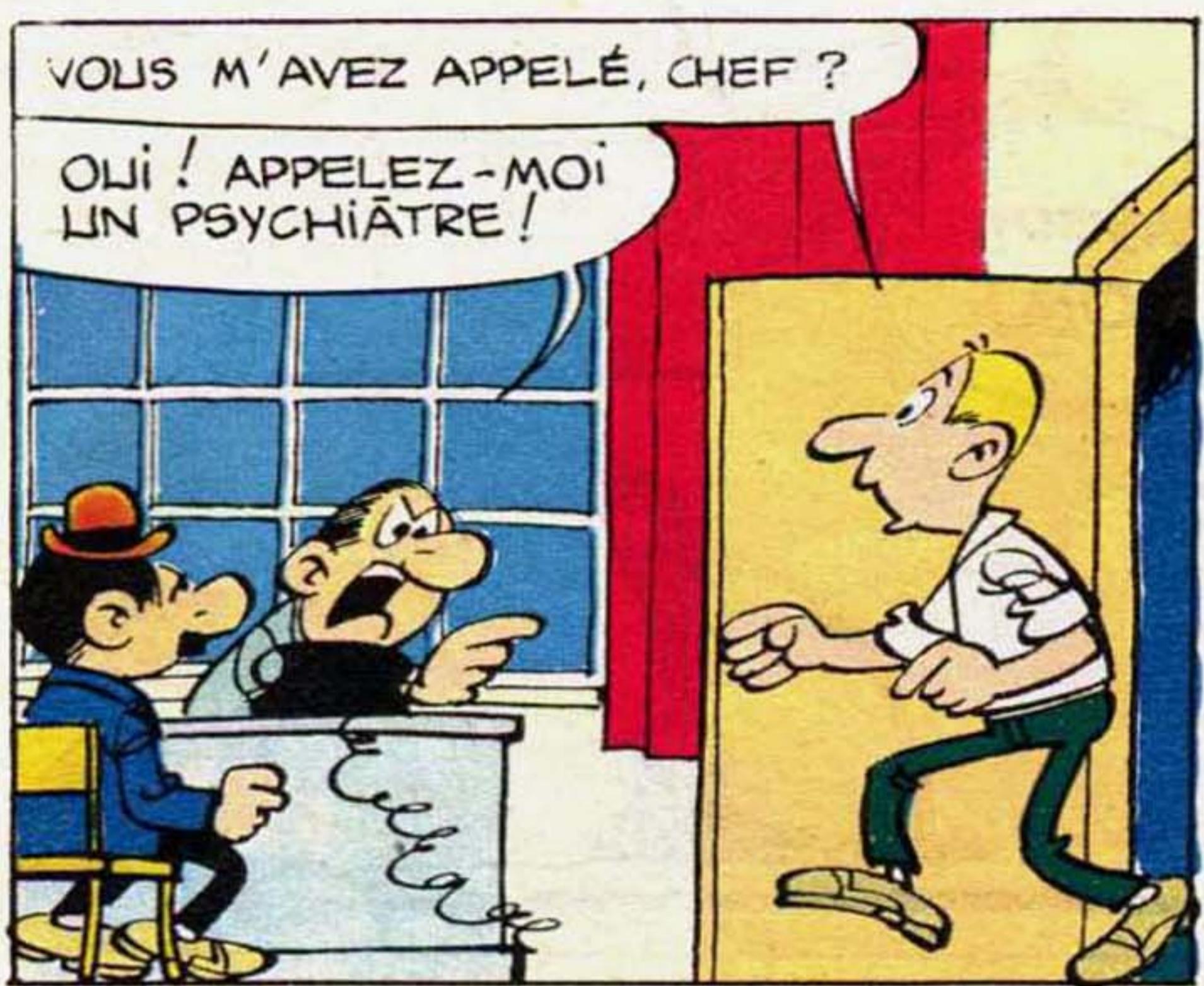
Si vous étiez, sans le vouloir, devenu l'ennemi public N° 1, comme Bouchu, ne ressentiriez-vous pas une certaine allergie à l'égard de la police ? Je vous le demande bien.











Une aventure de Jim et Heppi

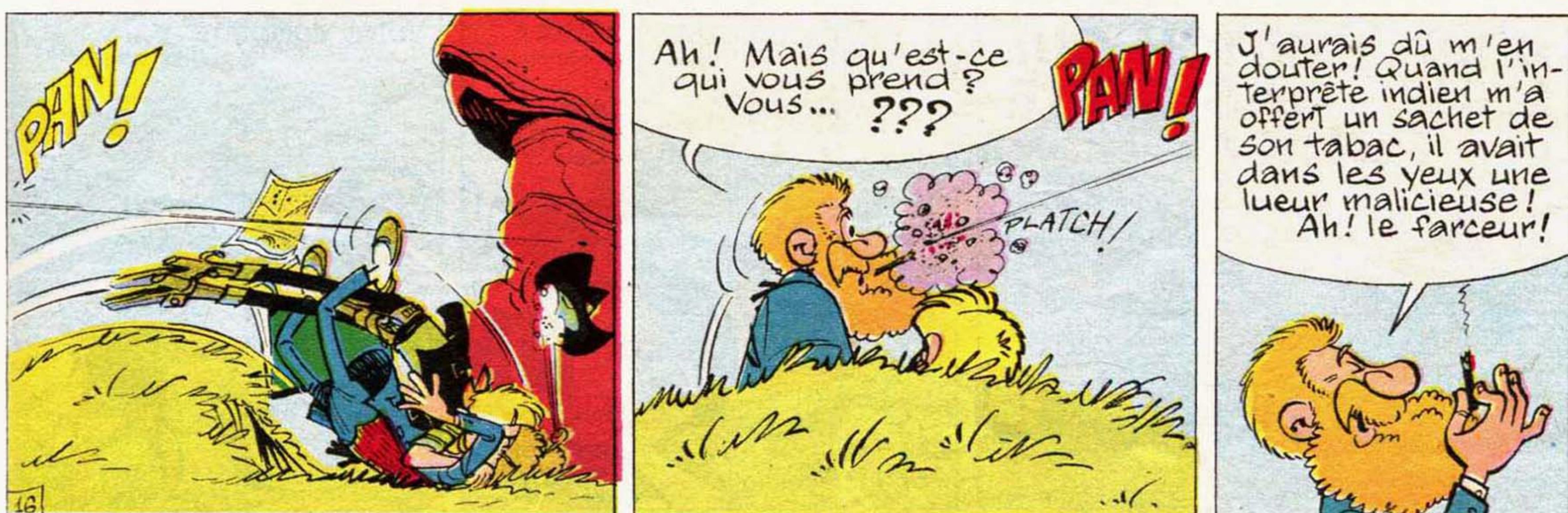
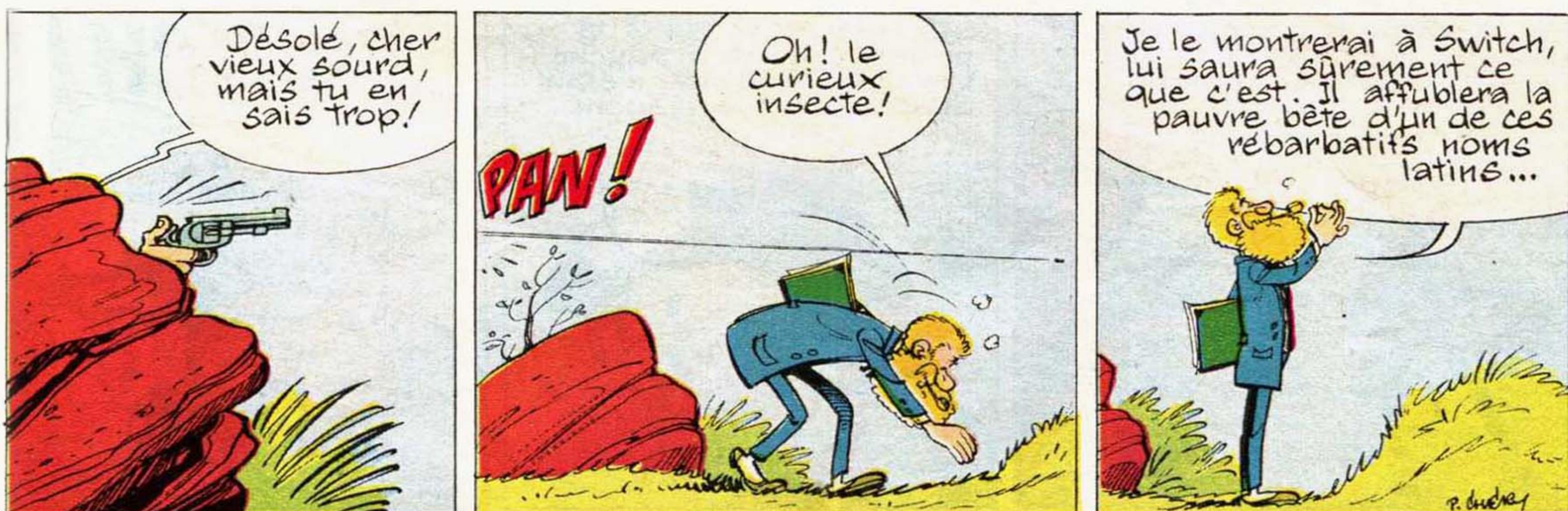
37

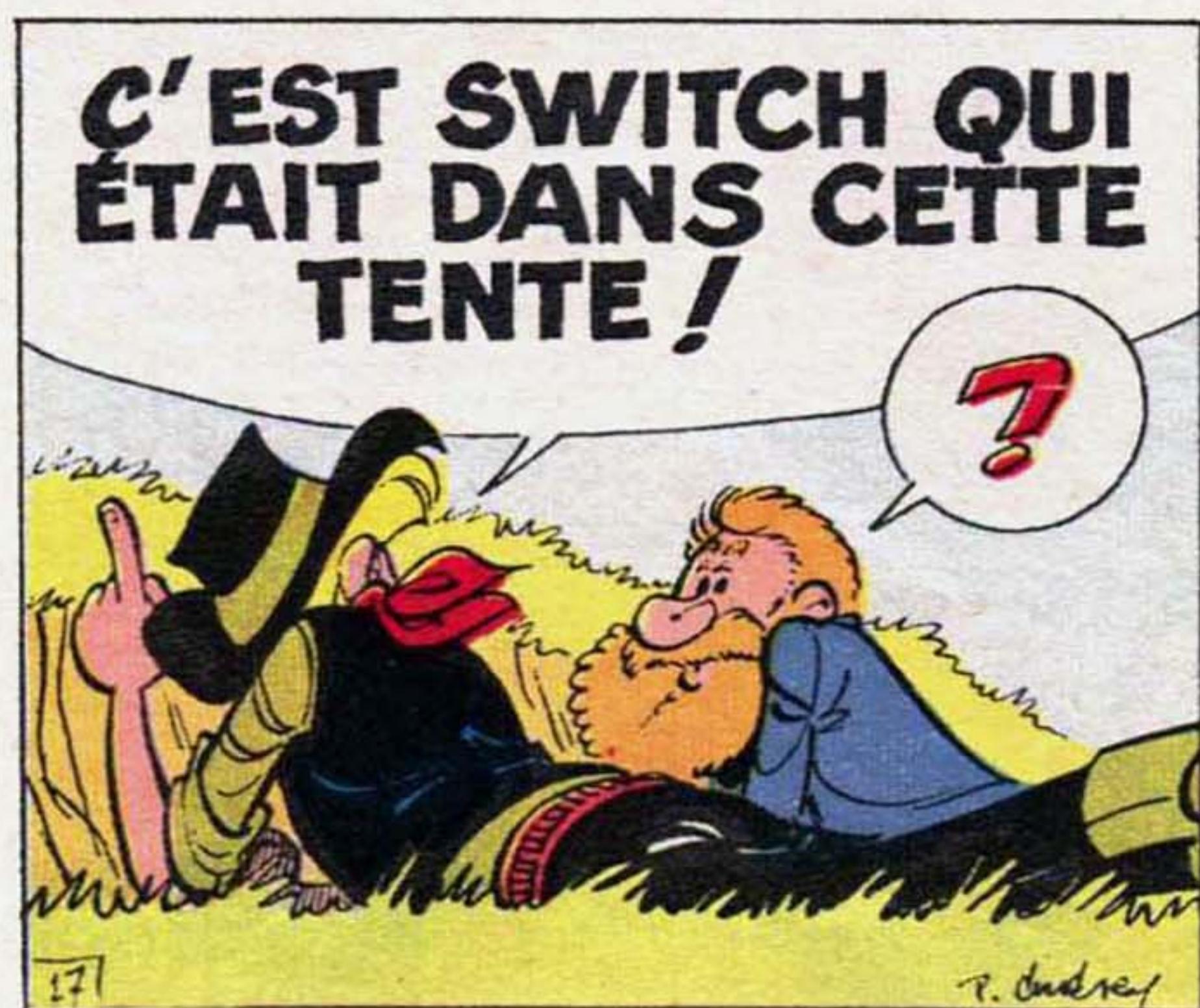
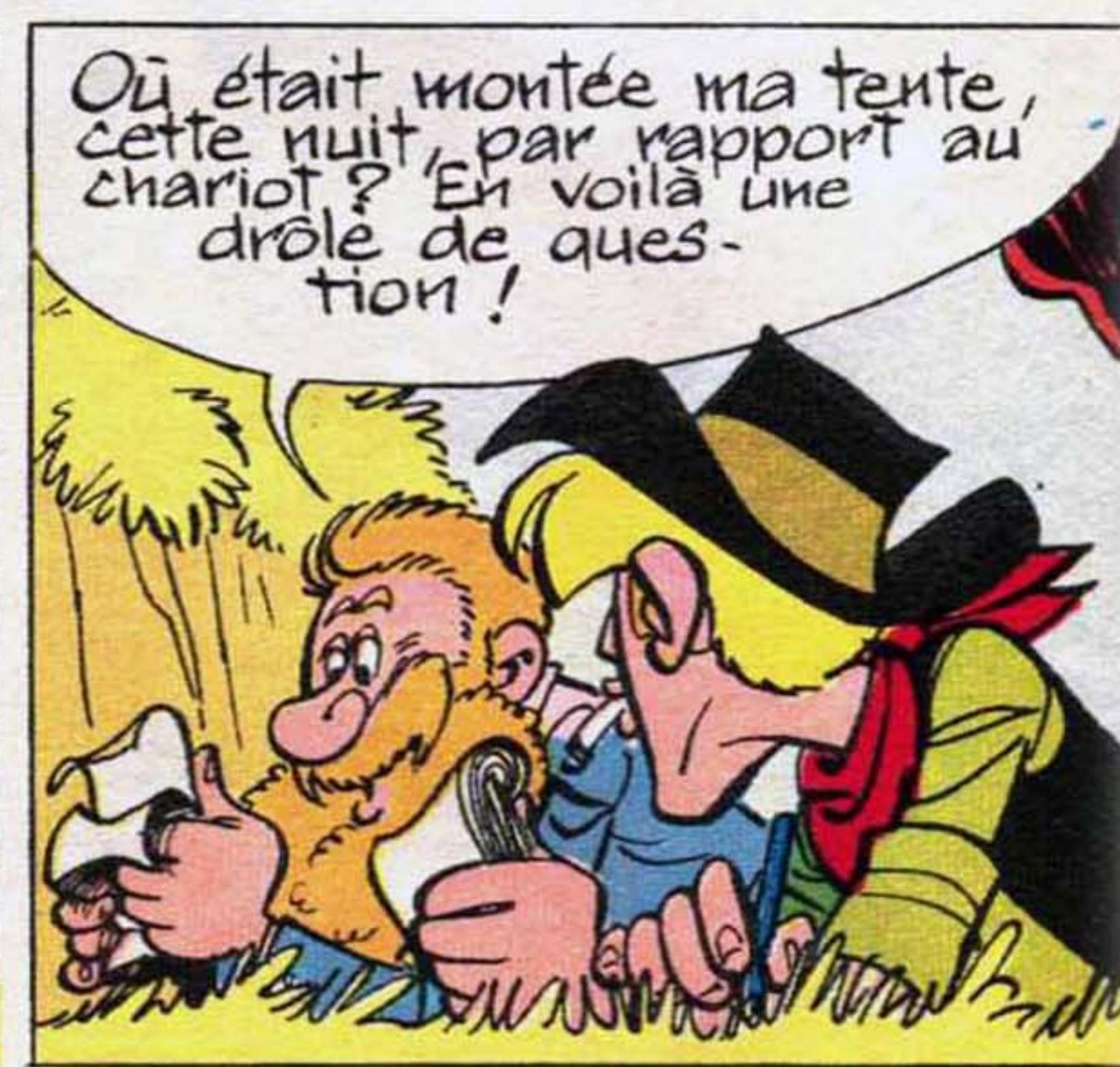
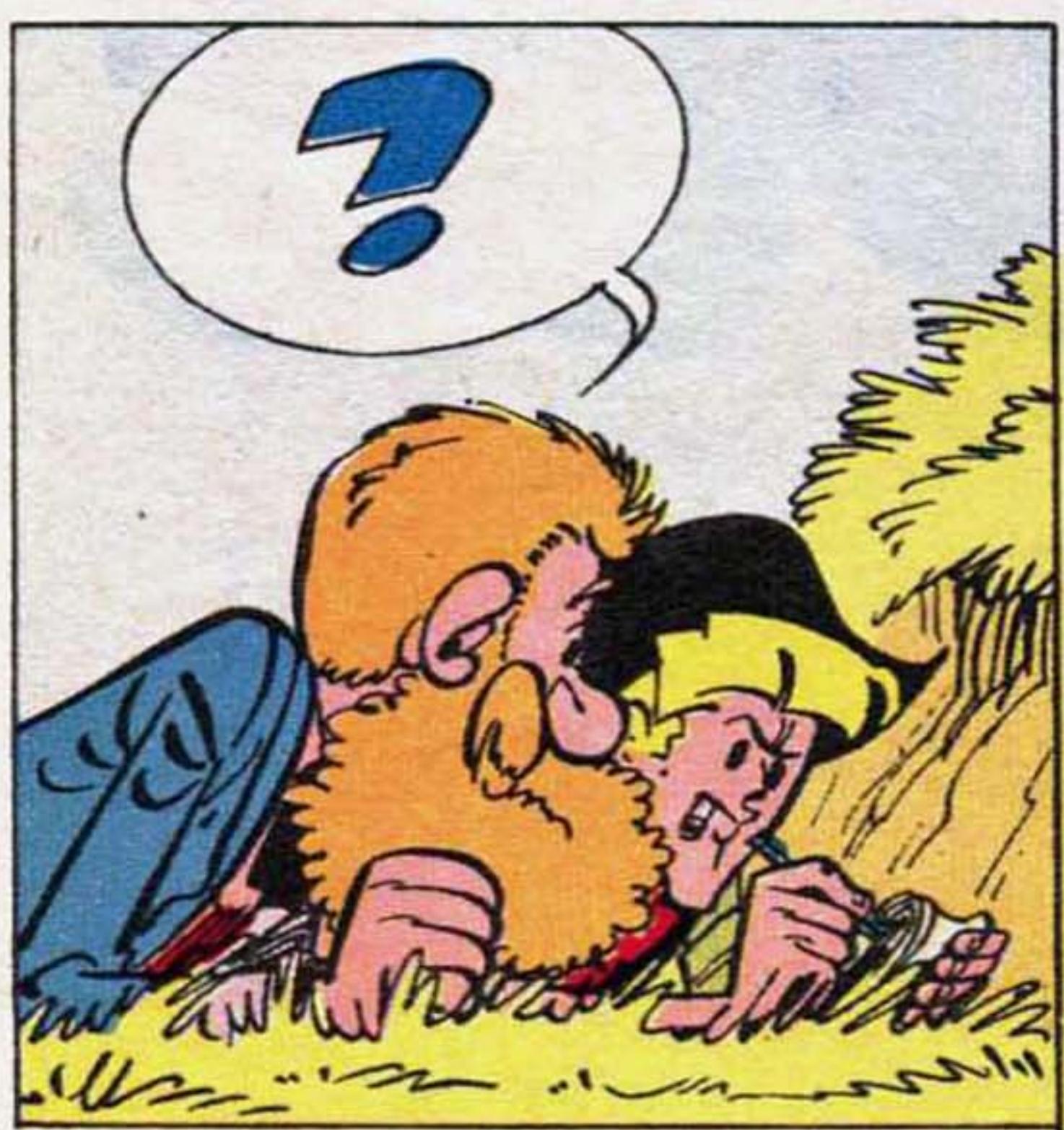


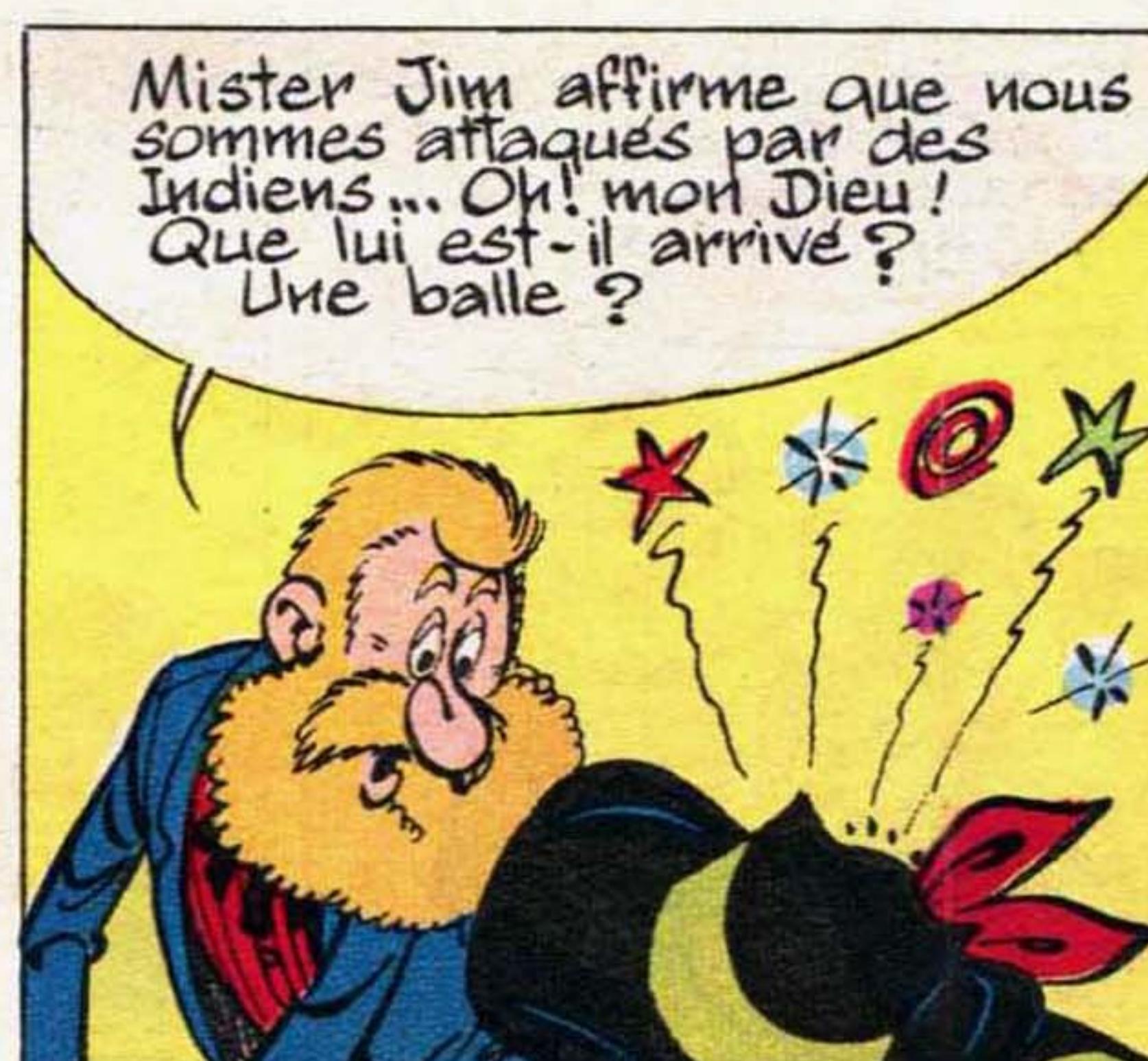
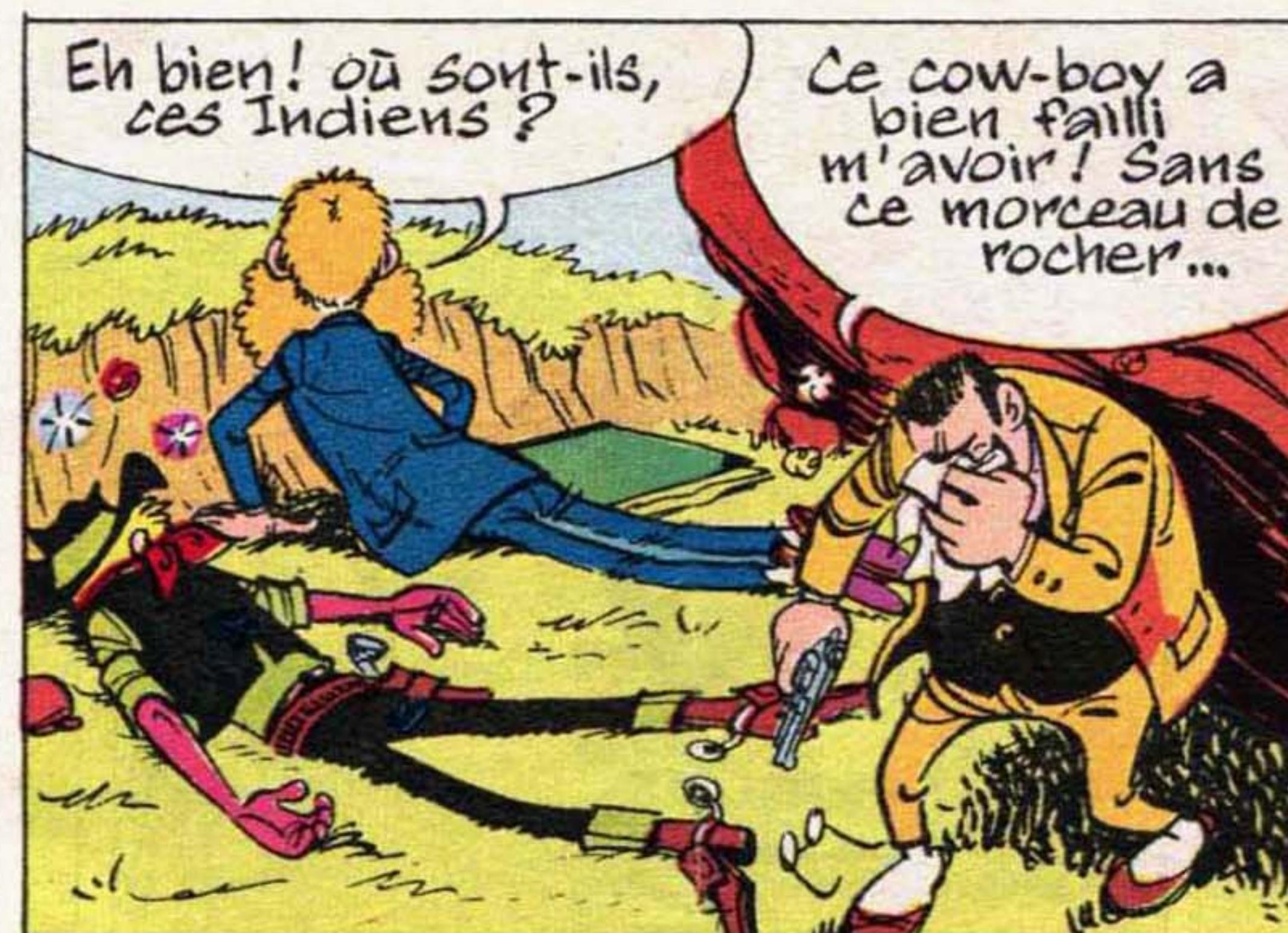
par P. Cucheray

Résumé :

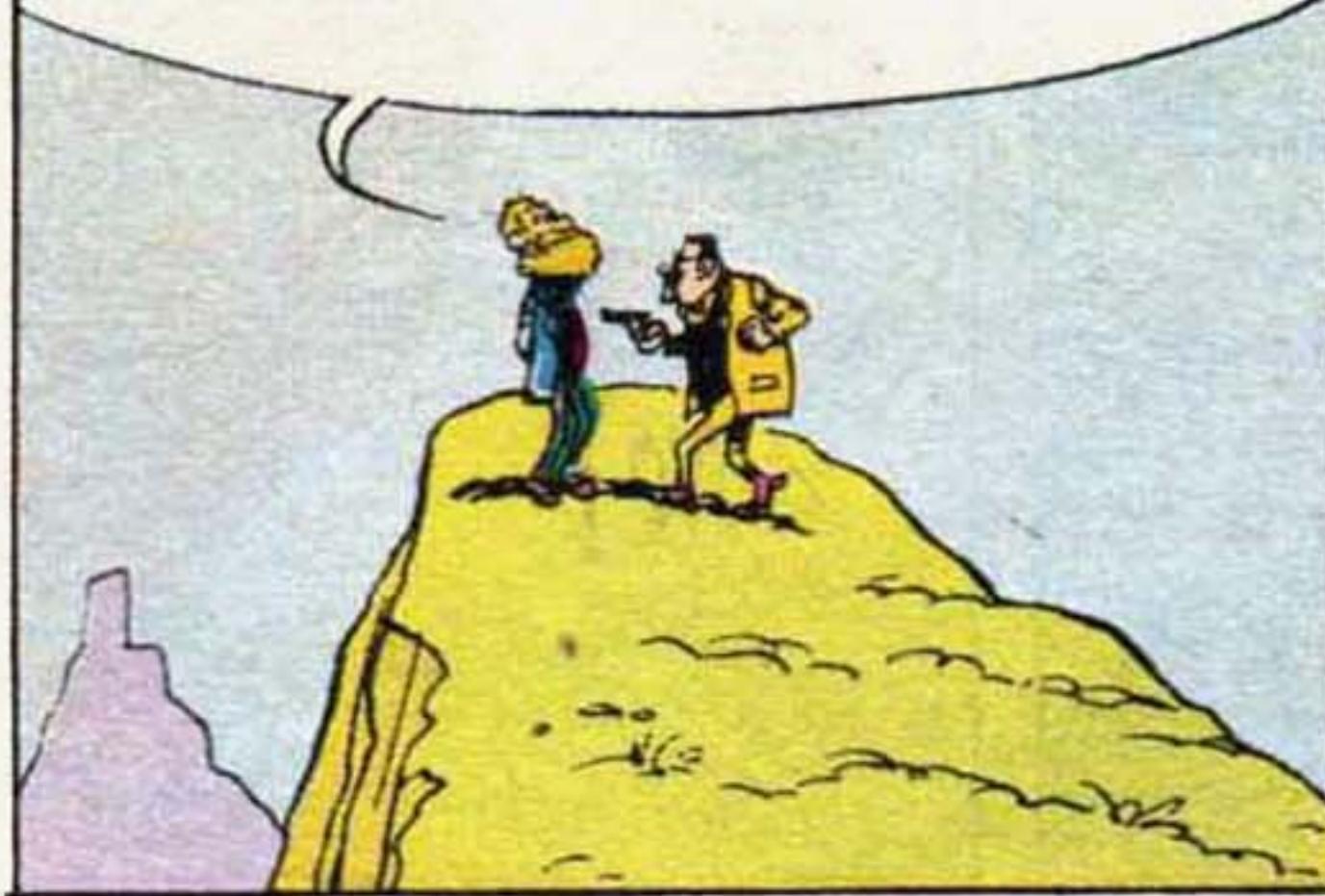
On peut être un technicien réputé de l'installation des Chemins de Fer et ne pas avoir suffisamment conscience du danger qu'il y a à se promener seul dans la nuit. La preuve, la voici.







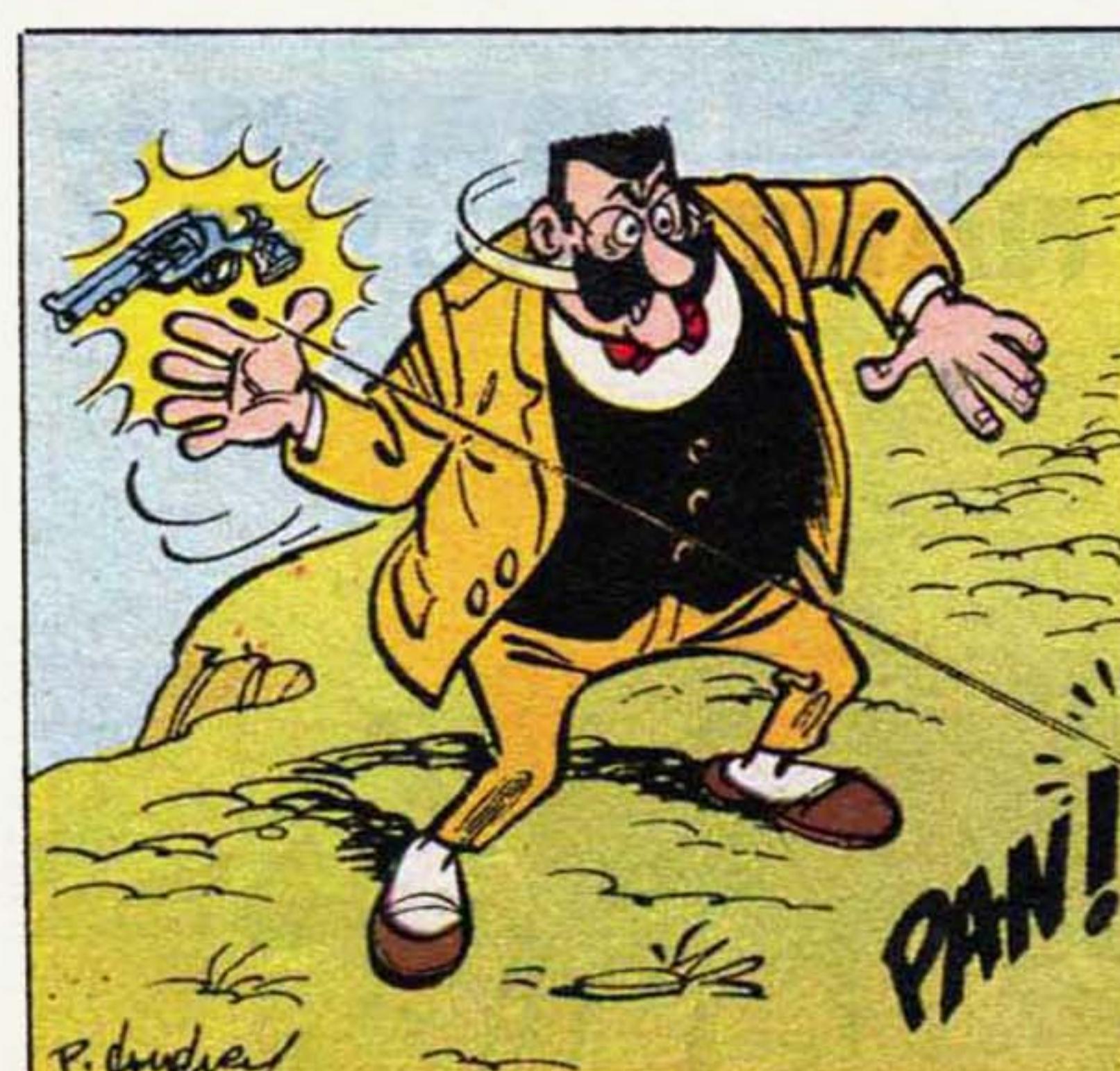
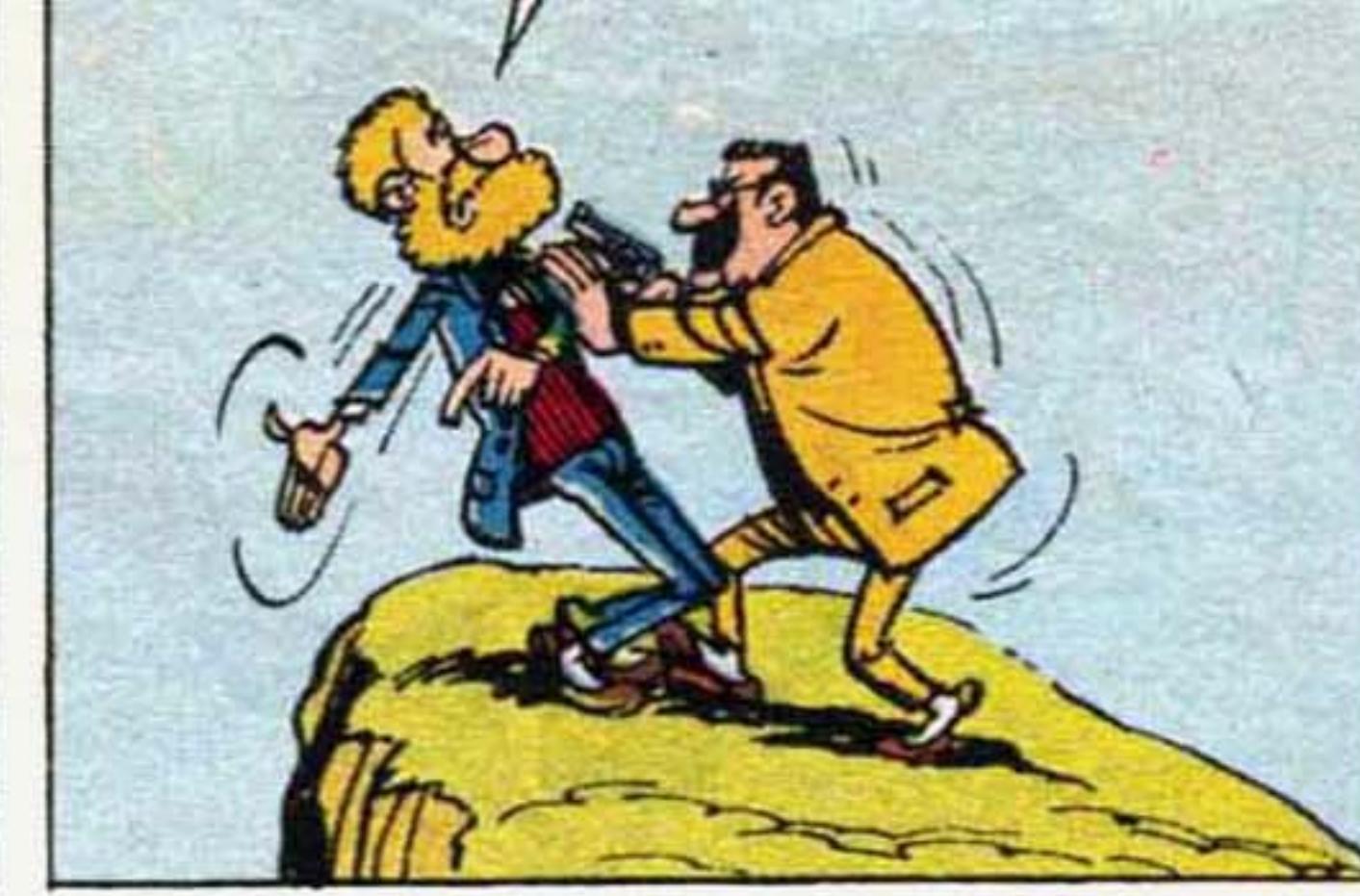
Ma surdité me joue de ces tours!... figurez-vous, mon cher Switch, que j'ai cru comprendre que vous me demandiez que sauter! N'est-ce pas bête! Vous disiez donc ...



# SAUTEZ!



Heu... Ne craignez-vous pas que nous nous fassions mal? C'est un peu haut, non? Il doit bien y avoir un autre chemin ...





# GÉRARD le jardinier

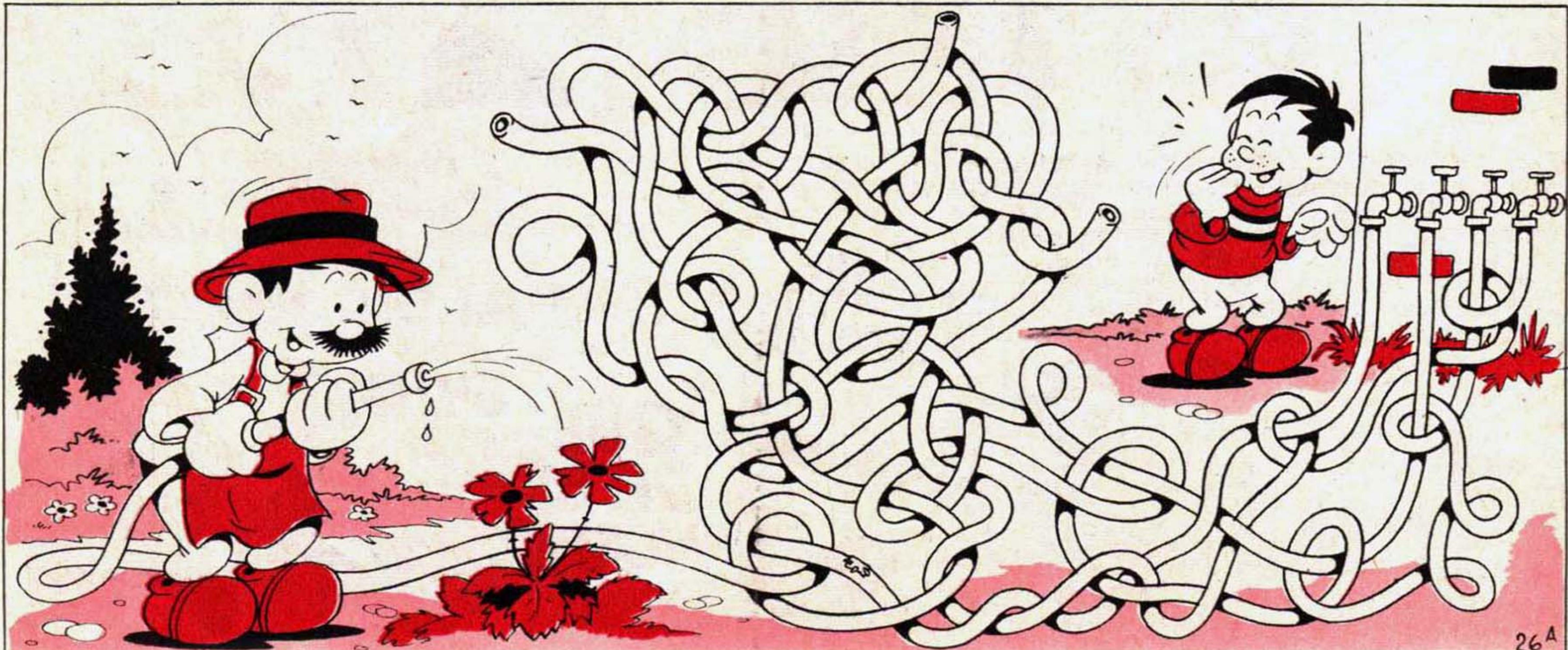
VOUS PROPOSE  
SES JEUX...

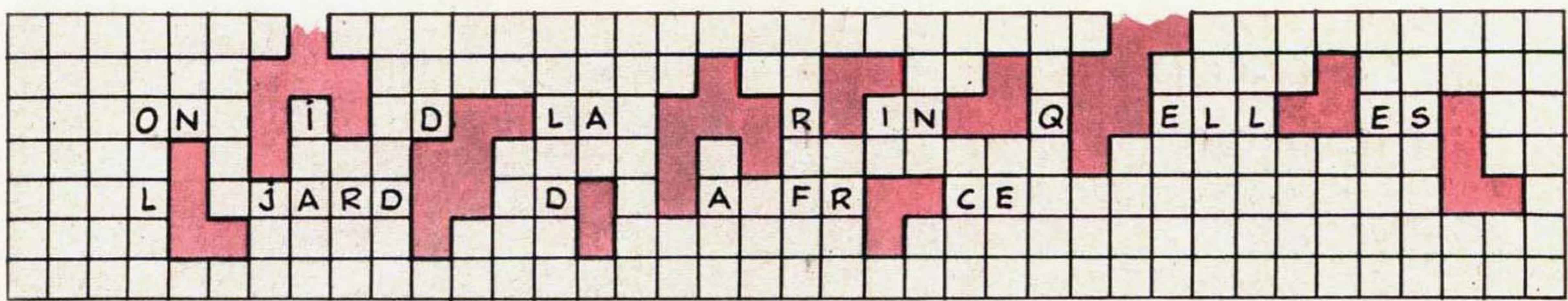


DE QUELLES FLEURS EST COMPOSÉ CE JOLI BOUQUET ? IL EST POSSIBLE DE LE SAVOIR EN COMPLÉTANT CETTE GRILLE... DES LETTRES REPÈRE SONT LÀ POUR VOUS AIDER.

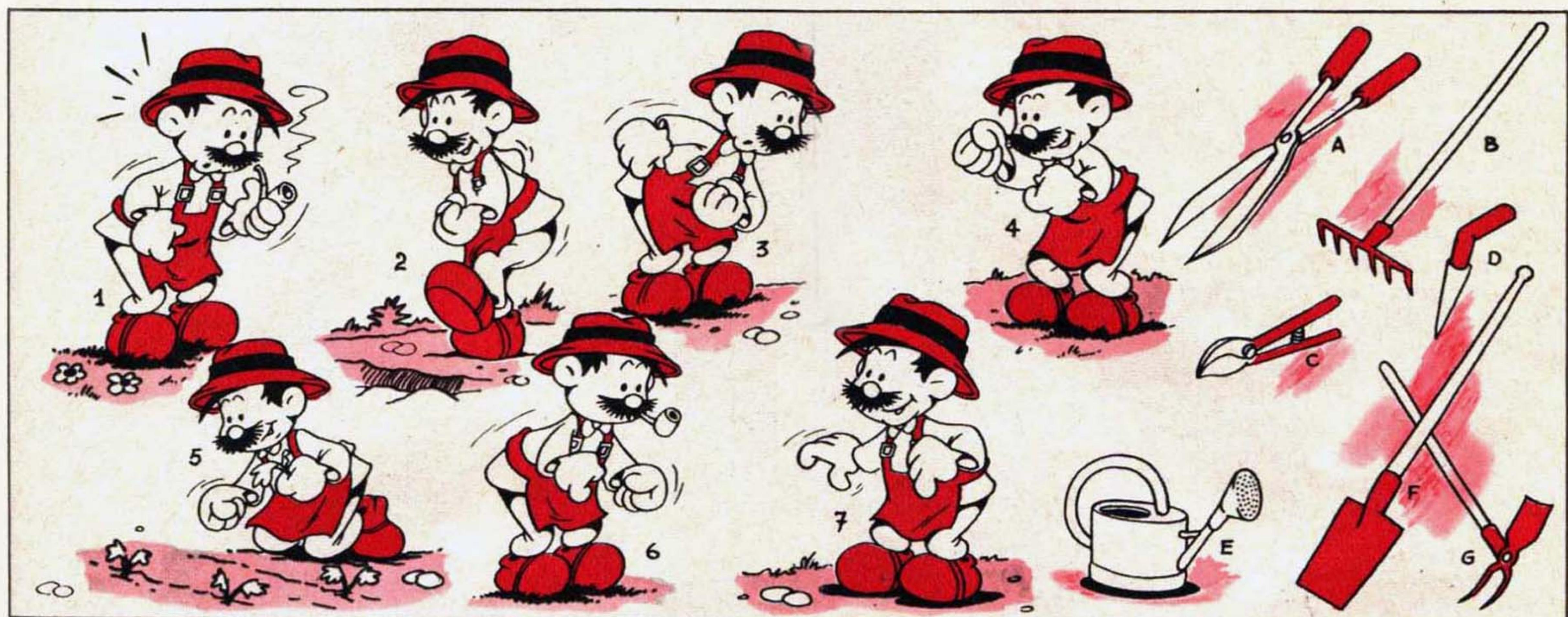
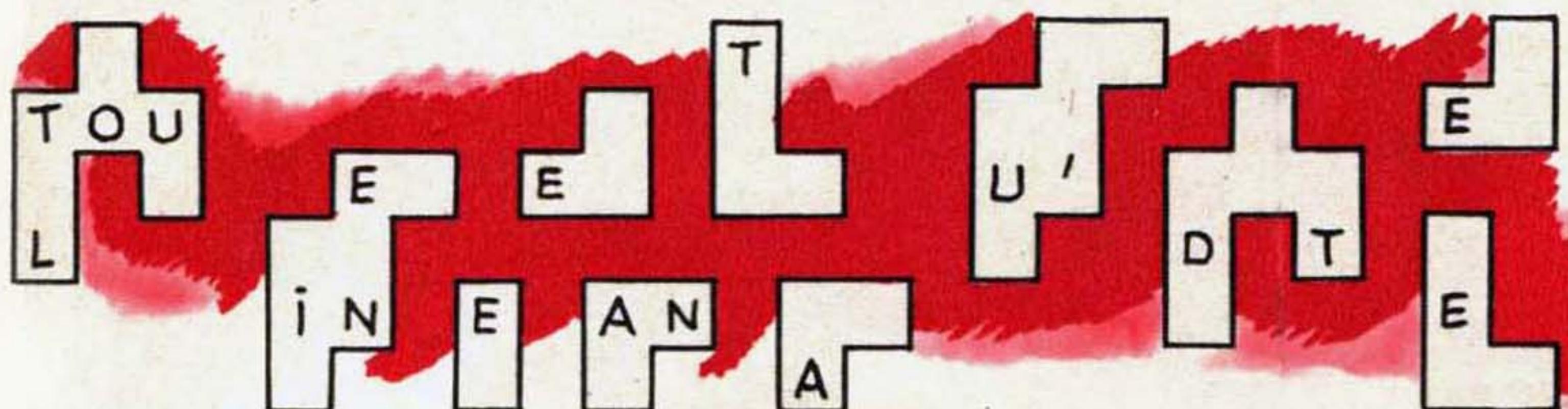


CE PETIT FARCEUR DE RIRI VEUT COUPER L'EAU À NOTRE AMI... QUEL ROBINET DEVRA-T-IL FERMER ?





UN PUZZLE QUI UNE FOIS COMPLET VOUS PARLERA D'UNE DE NOS PLUS BELLES PROVINCES.



A CHACUN SON OUTIL... À VOUS DE DONNER À L'AMI GÉRARD, L'INSTRUMENT QUI CORRESPOND À SON ATTITUDE.

## LA CHARADE

MON PREMIER  
EST UNE SÉPARATION.

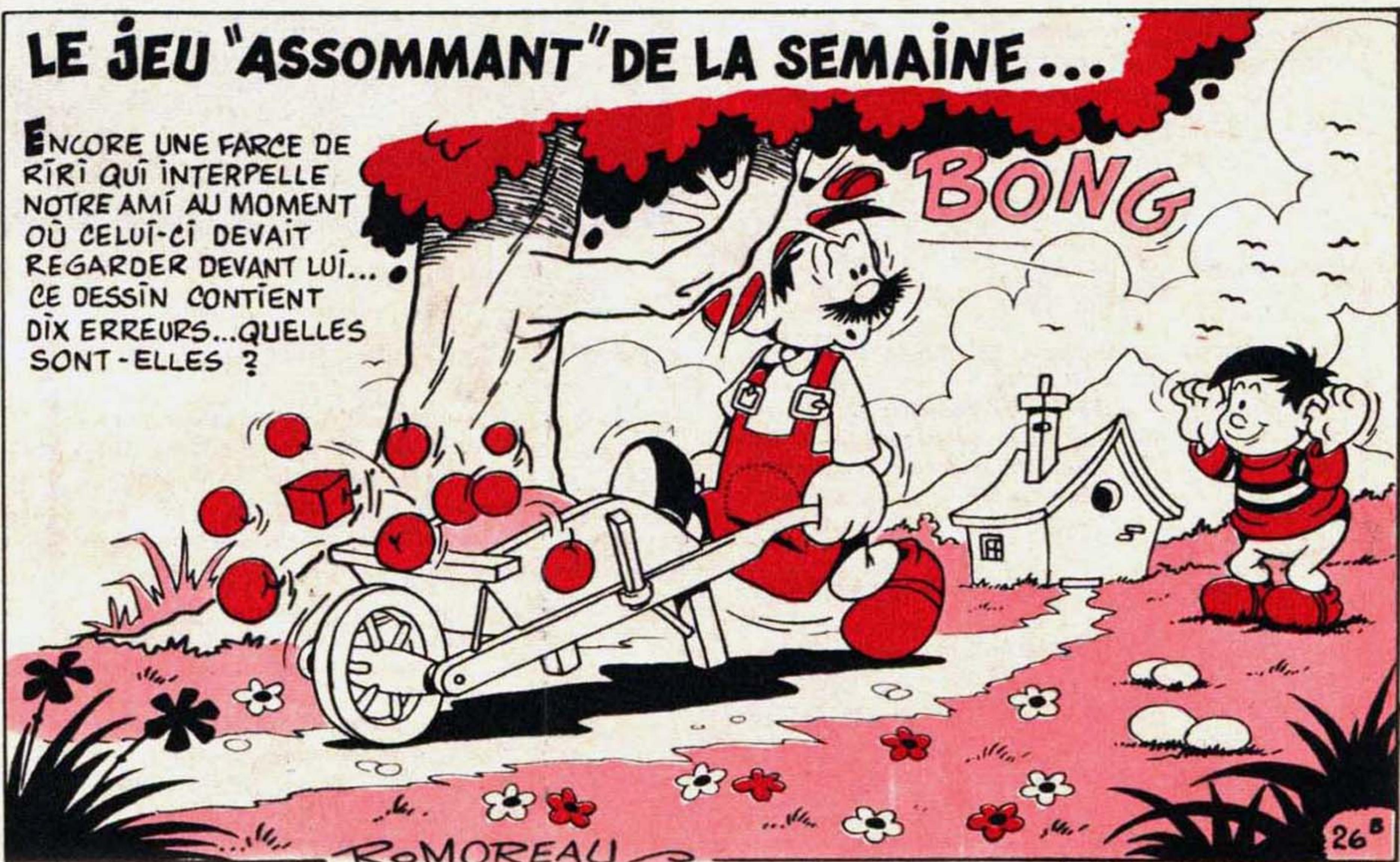
MON SECOND  
EST APPRÉCIÉ PAR  
LES PETITS CHINOIS.

MON TROISIÈME  
FAIT SOUVENT MAL  
AUX OREILLES.

MON TOUT EST  
UN BIEN SYMPATHIQUE  
AMI DE NOTRE  
JARDINIER.

## LE JEU "ASSOMMANT" DE LA SEMAÎNE...

ENCORE UNE FARCE DE  
RIRI QUI INTERPILLE  
NOTRE AMI AU MOMENT  
OÙ CELUI-CI DEVAIT  
REGARDER DEVANT LUI...  
CE DESSIN CONTIENT  
DIX ERREURS...QUELLES  
SONT-ELLES ?



## J2 A LA DECOUVERTE DU COSMOS

### PERSPECTIVE SUR LA GALAXIE

**J**USQU'A présent, nous n'avons pas encore entrepris de nous aventurer bien « loin » dans le Cosmos (1). Nous nous sommes limités à l'exploration de planètes, ces astres changeants qui gavotent auprès de nous, la Terre le long d'orbites immenses centrées sur le Soleil.

Cette fois, nous allons faire un bond formidable pour plonger avec notre lunette vers des mondes très lointains, vers les étoiles de notre Galaxie.

\* \* \*

Les étoiles produisent lumière et chaleur par elles-mêmes, et vous savez bien maintenant les différencier des planètes, mobiles parmi les constellations, astres obscurs et proches éclairés par le soleil. Ce dernier est une étoile parmi des myriades d'autres qui peuplent en nombre immense les espaces cosmiques. Les étoiles sont donc aussi d'autres soleils : autour d'elles gravitent des planètes lointaines, d'autres Terres ausis, sans doute, comparables à la nôtre.



### NOTRE GALAXIE, EN CHIFFRES

- DIAMETRE DU SYSTEME PRINCIPAL DANS SON PLAN : 100 000 années de lumière, soit encore 950 millions de milliards de kilomètres. A l'échelle de 1 micron (millième de millimètre) pour 1 kilomètre, une « maquette » de la Galaxie mesurerait plus de six fois la distance de la Terre au Soleil, ou encore 450 millions de fois la distance Terre-Lune.

- EPAISSEUR DE LA CONDENSATION CENTRALE : 16 000 a.d.l.

- DIAMETRE DU SYSTEME DES AMAS GLOBULAIRES : 160 000 a.d.l.

- DISTANCE DU SOLEIL AU CENTRE DE LA GALAXIE : 30 000 a.d.l.

- EPAISSEUR DE LA GALAXIE AU VOISINAGE DU SOLEIL : 1 300 a.d.l.

- PERIODE DE ROTATION, POUR LE SOLEIL : 200 millions d'années.

- MASSE TOTALE : 200 milliards de soleils (soit, en tonnes, 398 suivis de 34 zéros !) dont 160 milliards de soleils retenus dans le noyau central.

- DENSITE MOYENNE PAR CUBE DE 1000 km DE COTE : 7 grammes. Cette valeur souligne l'immensité du Cosmos.

Une année de lumière est la distance parcourue par la lumière, à la vitesse de 299 790 km à la seconde, pendant une année (365,34 jours). Une a.d.l. vaut environ 9 500 milliards de kilomètres. A titre de comparaison, les rayons solaires mettent un peu plus de 8 minutes pour parcourir les 150 millions de kilomètres de la distance Terre-Soleil.

### LA GALAXIE, NOTRE NÉBULEUSE SPIRALE

Tous ces mondes se trouvent regroupés au sein d'une organisation cosmique de dimensions fantastiques, en forme de gigantesque lentille aplatie, notre Galaxie.

Les galaxies, si nombreuses et si lointaines que les chiffres défient l'imagination, sont les cellules de base de l'Univers.

Comme beaucoup d'autres, notre Galaxie est un nébu-

des bras spiraux. Vu du Soleil — de la Terre — le cosmos que nous habitons se projette donc en perspective sur la voûte céleste selon le plan de la lentille galactique vue par la tranche, et cette silhouette sera un cercle, faisant le tour entier du ciel.

Vous l'avez deviné, cette silhouette de la Galaxie, c'est la Voie Lactée.

Elle présente son maximum d'éclat et de densité dans le ciel actuel, le ciel d'été, le long d'un arc jalonné principalement par les constellations du Cygne, de l'Aigle, jusqu'à l'horizon, où elle s'étale sur une vaste zone entre le Scorpion et la Couronne Australe. Là, dans la direction du « Grand Nuage du Sagittaire », où se déplacent des champs stellaires d'une richesse exceptionnelle, se situe, très loin de nous, le noyau central de la Galaxie.

En fait, nous ne pouvons pas voir, même avec les moyens les plus puissants, le centre même du noyau galactique. C'est que de nombreux voiles absorbants de gaz et de poussières interstellaires s'interposent pour faire écran. Ce sont ces voiles se profilant en noir qui donnent à la Voie Lactée son contour irrégulier, et même la divisent en deux branches, apparemment, dans notre ciel d'été.

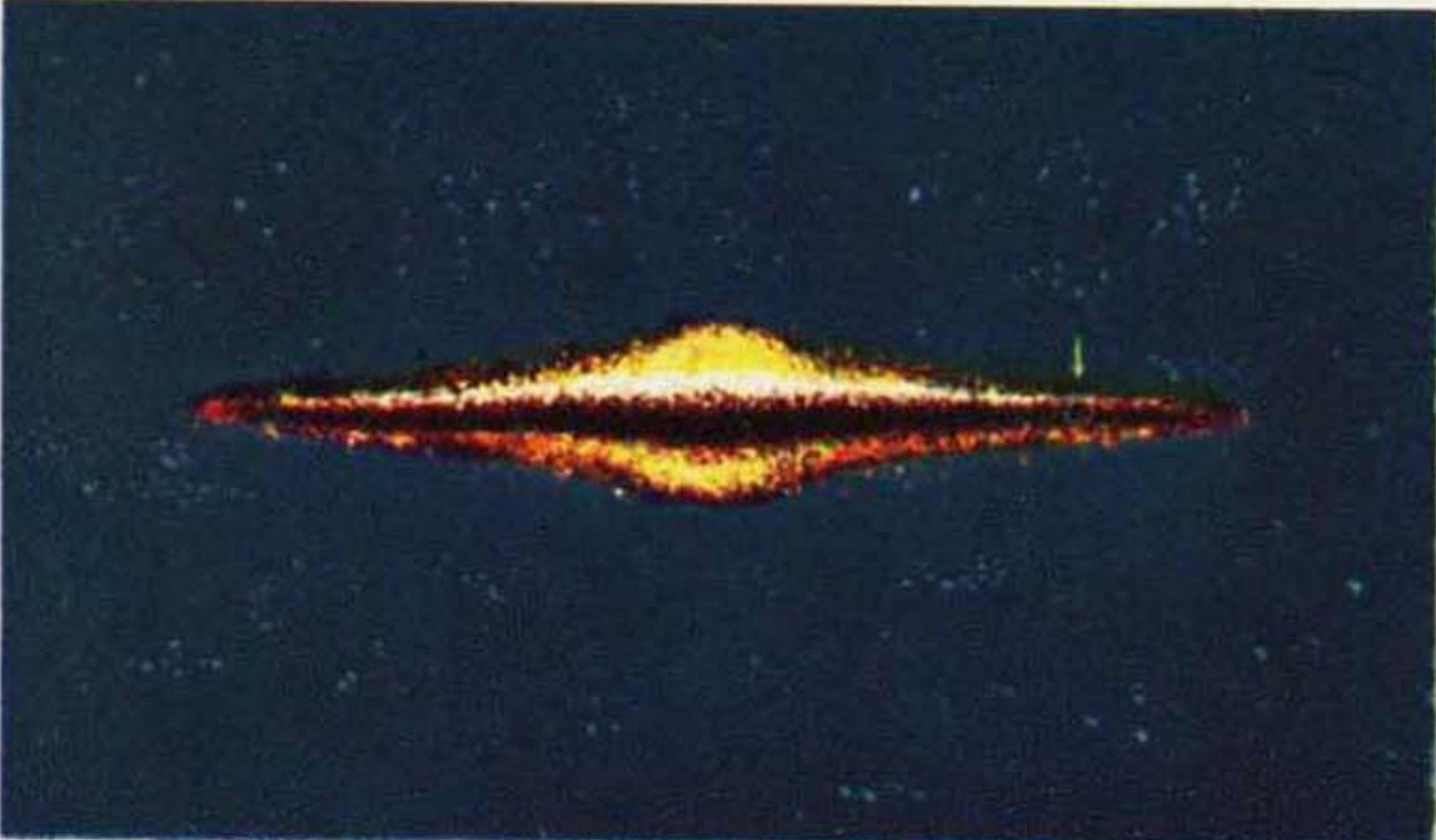
Ailleurs, les gaz, constitués surtout d'hydrogène interstellaire, s'illuminent sous les rayons d'étoiles chaudes du voisinage, donnant naissance à ces belles nébuleuses diffuses que nous aurons le loisir d'admirer, tout au long de ces vacances. Avec les amas d'étoiles et les champs très denses faits d'une poussière d'étoiles minuscules, elles constitueront autant de merveilles célestes que nous ne nous lasserons pas de découvrir et de redécouvrir avec notre lunette, sans diaphragme et faibles grossissements.

leuse spirale. Émergeant d'un noyau central très dense, des bras se déroulent et se développent jusqu'aux limites les plus extérieures.

Regardez le dessin reproduit ci-contre. Vous voyez la place occupée par notre étoile, le Soleil, dans la Galaxie, relativement assez près du bord, et presque dans le plan de symétrie de la « lentille ». Tout autour de nous, la Galaxie se déploie, avec ses étoiles et ses nuages interstellaires principalement répartis au sein

## A 280 KILOMÈTRES PAR SECONDE VERS LA CONSTELLATION DU CYGNE

La Galaxie n'est pas immuable. L'ensemble immense qu'elle constitue, si immense que la lumière, à la



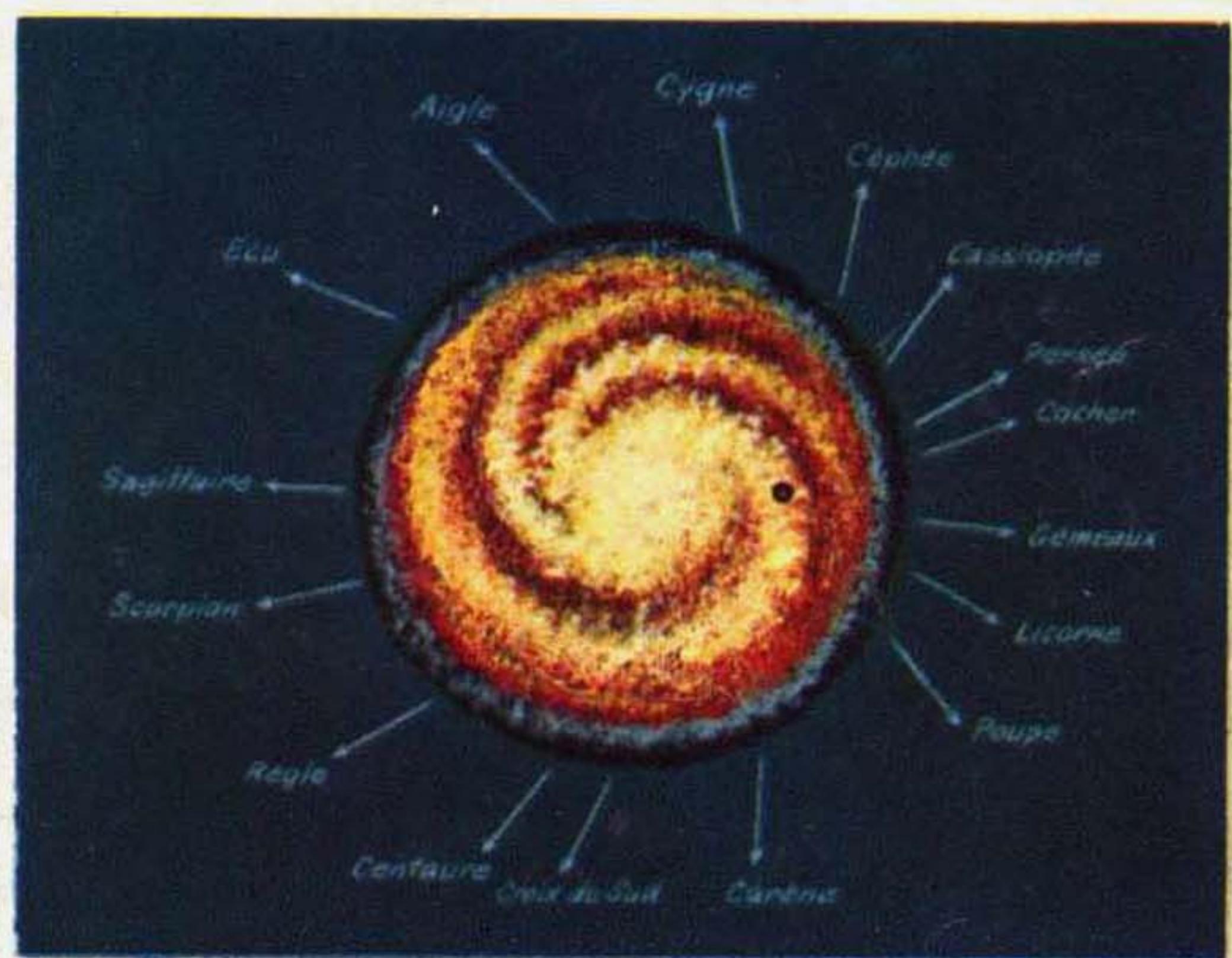
A. Aspect schématique de notre Galaxie, en coupe. La flèche rouge indique la position de notre Soleil, au voisinage du plan de symétrie. Dans la réalité le tracé est évidemment moins net, les limites imprécises, comme pour toute nébuleuse.

Autour de la Galaxie gravitent des étoiles isolées et des amas globulaires. Ces derniers sont d'extraordinaires concentrations de plusieurs centaines de milliers d'étoiles, véritables bandes stellaires condensées.

B. La Galaxie, vue de dessous. Le cercle rouge et noir représente les régions immédiatement voisines du Soleil et de ses planètes.

Les spirales ne sont esquissées qu'à titre schématique et indicatif, car leur localisation est encore rudimentaire, en dehors des régions proches du Soleil, et on ne connaît rien d'elles au-delà du moyen central dans la direction du Sagittaire.

Spouignons le fait que les constellations appartiennent au cosmos local, voisin du Soleil. Seules les commodités de la figure nous permettent de les placer à l'extérieur de la Galaxie.



vitesse de 300 000 kilomètres à la seconde, met quelques 100 000 ans à la parcourir de part en part, si lourd qu'elle pèse au total le poids fantastique de 200 milliards de soleils, tourne autour de son centre, déployant ses spirales en une ronde fantastique. Le soleil, notre étoile avec ses planètes, entraîné parmi la multitude des autres étoiles, fait le tour de la Galaxie en 220 millions d'années. Pour « boucler » ce chemin les forces gravitationnelles l'entraînent sur son orbite à la vitesse effrayante de 280 km à la seconde, dans une direction perpendiculaire à celle du Sagittaire, très près de l'étoile « Deneb », de la constellation du Cygne, que l'on voit, ce

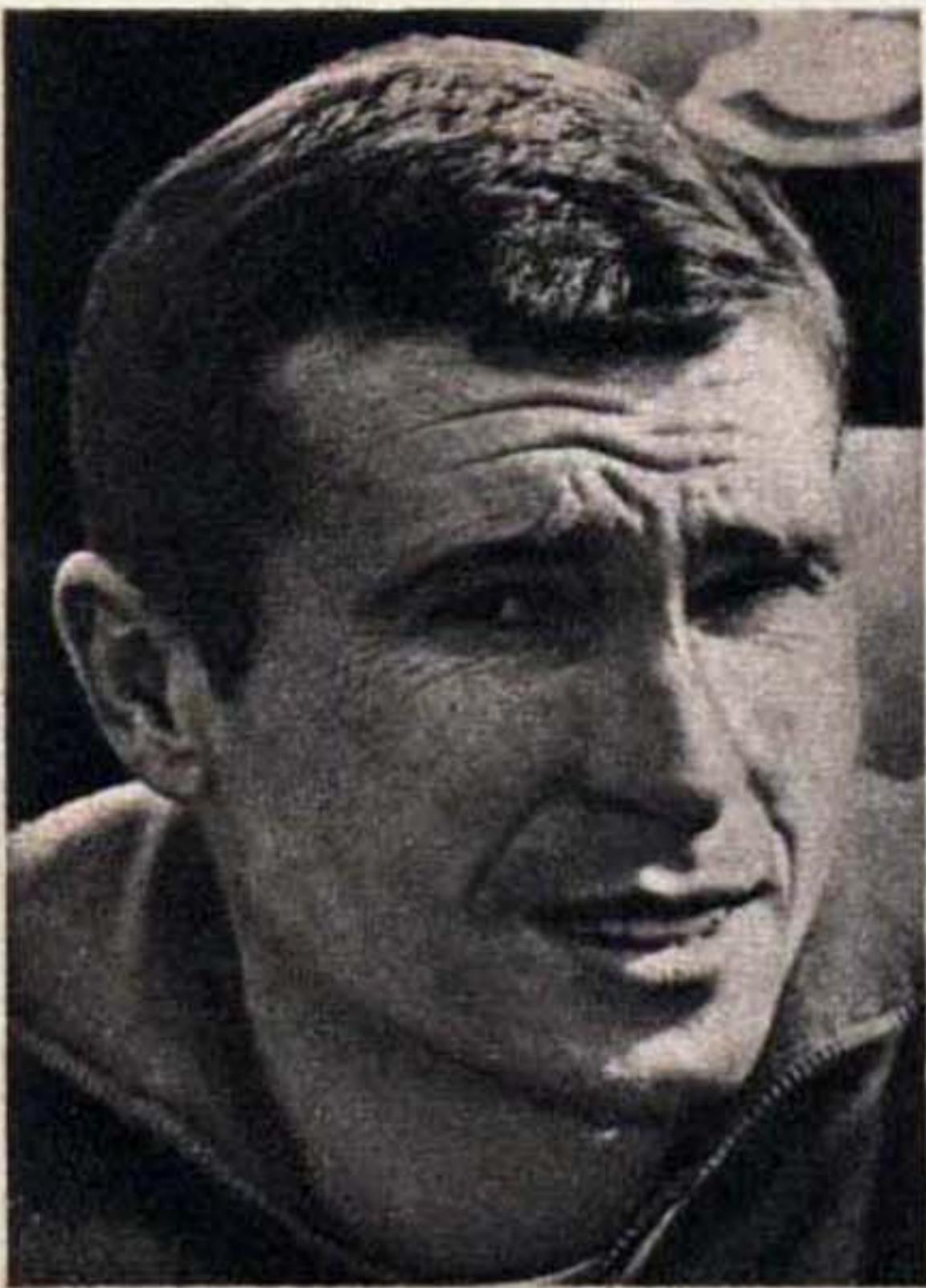
mois-ci, scintiller le soir au-dessus de nos têtes.

La prochaine fois nous explorerons la Voie Lactée, cellule d'Univers que nous habitons. Nous nous situerons aussi de manière plus précise dans le cosmos « local » qui nous entoure, avec les objets célestes qu'il offre à nos regards, auprès d'un bras de spirale projeté sur les constellations du Cygne, de Cassiopée, de Persée, puis l'horizon Nord, vers le Cocher.

François PEYREGNE.

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

Document : Observatoire de PARIS.



# Conseils de L'ENTRAINEUR

par Eric BATTISTA



## Tennis de table

### LA DÉFENSE

#### • DEFENSE DU REVERS (Fig. 9)

Il s'agit ensuite d'apprendre à communiquer de l'effet à vos balles :



défense du revers

— joueur tourné côté droit en avant — à 1 m, 1,50 m de la table  
— pieds écartés de 60 cm;

— raquette inclinée à 45° et maintenue à hauteur de la table pendant le reste.

La raquette glisse sous la balle et la brosse en prolongeant son contact avec celle-ci.

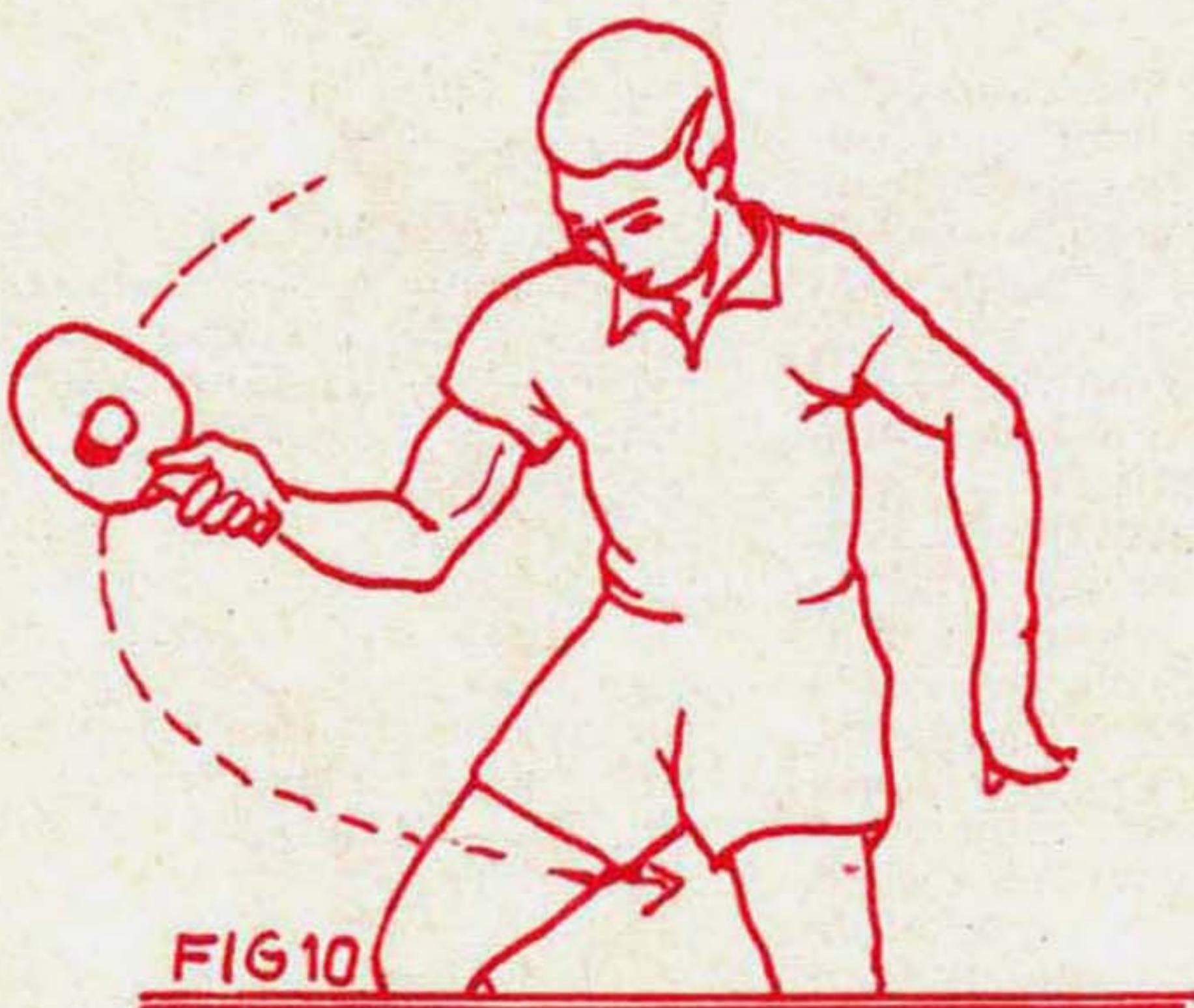
Conserver la même inclinaison de la raquette ; poursuivre le mouvement du bras loin en avant ; ne pas frapper la balle mais chercher à prolonger le contact balle-raquette.

Au début, ne vous inquiétez pas si les balles s'élèvent et sortent de la table ; vous obtiendrez petit à petit le relâchement nécessaire du bras et la justesse du coup.

#### • DEFENSE DU COUP DROIT (Fig. 10)

— joueur placé à 1 m de la table, pied et épaule gauches en avant, pieds écartés de 70 cm ;

— raquette inclinée à 45° ; celle-ci frappe la balle en s'abaissant depuis l'épaule droite et en prolongeant son mouvement vers le bas jusqu'au genou gauche. Le con-



défense du coup droit



tact balle-raquette a lieu au niveau de la ceinture, bras fléchi au coude.

Vos balles auront des trajectoires de plus en plus tendues à mesure que votre geste du bras gagnera en souplesse.

### L'ATTAQUE

#### • ATTAQUE DU COUP DROIT

— joueur placé à 40 cm de la table, tourné de 3/4 vers la droite, épaule et pied gauches en avant, pieds écartés de 50 cm ;

— la raquette, inclinée d'arrière en avant, est tenue bien dégagée et un peu en arrière du corps, à hauteur de ceinture ; elle frappe la balle par un brossage rapide dirigé du bas vers le haut. Le mouvement se termine au niveau de la tête.

Effectuer une rotation du tronc pour accompagner le geste du bras.

Ne pas essayer — au début — de renvoyer les balles dans le camp adverse ; chercher à bien exécuter le brossage de la balle sans modifier l'inclinaison de la raquette.

#### • ATTAQUE DU REVERS (Fig. 11)

— joueur placé à 90 cm de la table, pied et épaule droits en avant, pieds écartés de 30 à 40 cm ;

— raquette inclinée un peu vers l'arrière, tenue en dessous de la ceinture, coude du joueur bien décollé du corps.

La balle est « liftée », c'est-à-dire frottée du bas vers le haut, la raquette montant verticalement, son mouvement se poursuivant au niveau de la tête, coude levé en avant.

Frapper la balle le bras légèrement allongé ; se tenir de profil par rapport à la table, en dehors de la trajectoire de la balle, pour assurer un large mouvement du bras.

# J2 jeunes

Ancien Journal  
CŒURS VAILLANTS

REDACTION-ADMINISTRATION :

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

HEBDOMADAIRE EUROPEEN  
FONDE EN 1929

LES ABONNEMENTS PARTENT  
DU 1<sup>er</sup> DE CHAQUE MOIS

Indiquez lisiblement : NOM, ADRESSE  
PUBLICATION, DUREE demandés,  
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 : \$ 15,50  
Abonnements chez votre libraire et  
« Periodica »

**AUTRES PAYS**  
ADMINISTRATION  
31, rue de Fleurus - Paris-6<sup>e</sup> - France  
6 mois : 28 F — 1 an : 55 F

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

ENTITATION VOLONTÉ  
LV.P.  
\* DE LA PUBLICITÉ

Imprimerie 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.  
8629. — 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.

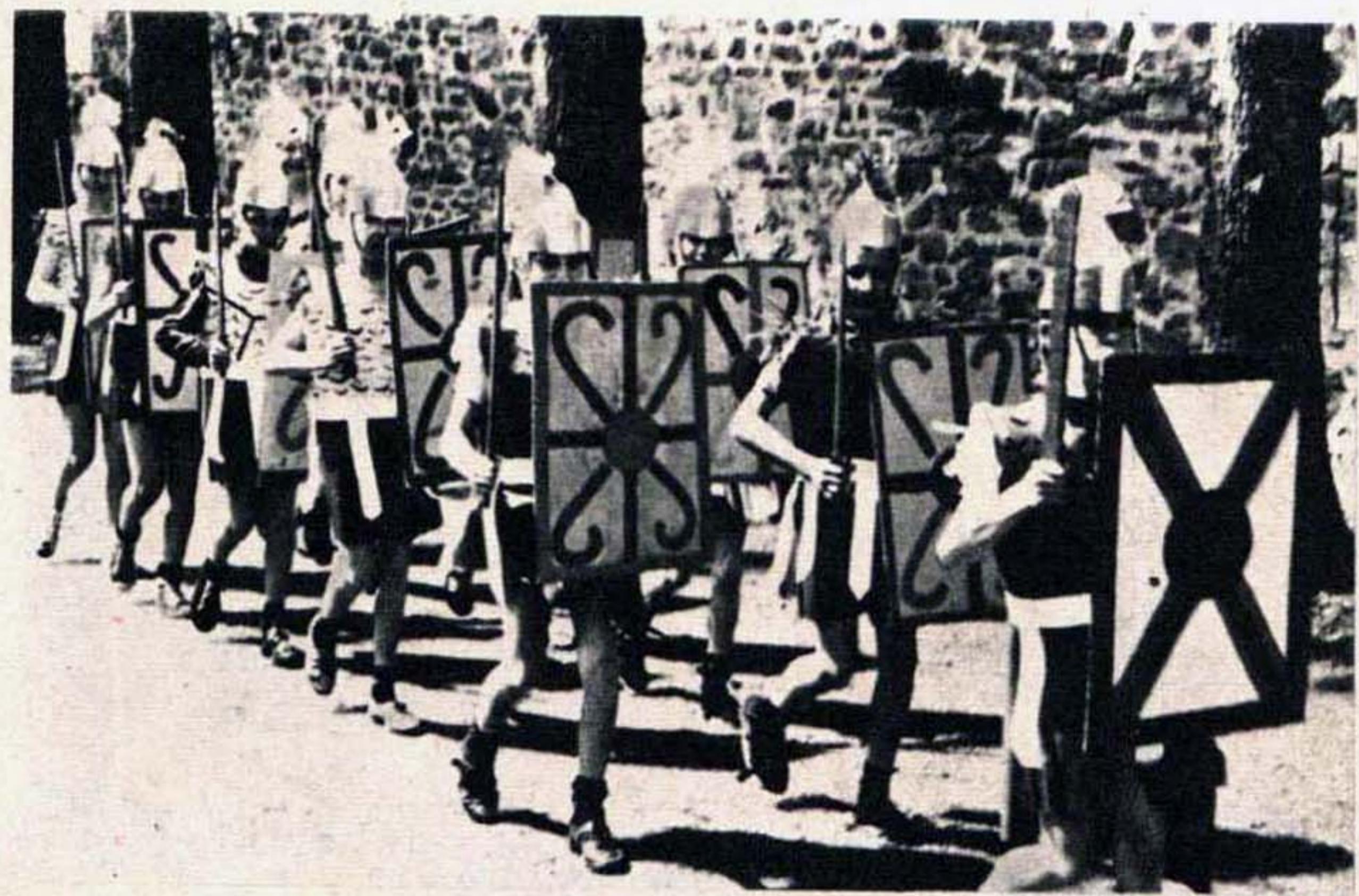
Membres du Comité de Direction :  
Michel NORMAND, Jean PIHAN.



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

## LES J2 DANS L'OB- JECTIF

### LES ROMAINS



LES SOLDATS



LES GLADIATEURS.



LES MUSICIENS

Photo JACQ

Il y avait des soldats, des gladiateurs, des sénateurs, des musiciens, le char de l'empereur.

La fête commença par un défilé et se termina par les jeux, tout cela suivant la bonne tradition romaine ».

### DE PONT CROIX

(FINISTERE)

C'est le nom de la fête qui a été réalisée par les « J2 » de Pont-Croix et leurs amis.

« Tout d'abord nous avons construit des cuirasses en carton rouge ou jaune, des casques surmontés d'une crinière pour les soldats.

### SOLUTIONS DES JEUX DES PAGES 42-43

LE BOUQUET.

Horizontalement :  
Anémone — Marguerite —  
Iris — Oeillet — Hortensia —  
Liseron — Arum — Cyclamen —  
Réséda.

Verticalement :  
Dahlia — Lilles — Pervenche —  
Tulipe — Narcisse — Azalée — Rose — Géranium — Lis.

LE PUZZLE.

« On dit de la Touraine qu'elle est le jardin de la France ».

A CHACUN SON OUTIL.

1-E — 2-F — 3-B — 4-G —  
5-D — 6-A — 7-C.

LA CHARADE.

Hale — Riz — Son (Hérisson).

LE JEU « ASSOMMANT ».

1. — Soulier noir.
2. — Une manche courte.
3. — Poche du tablier à l'envers.
4. — Boucle de bratelle de côté.
5. — Une pomme carrée.
6. — Manque un montant de brouette.
7. — Une fleur sans point noir.
8. — Riri n'a qu'un œil.
9. — Un oiseau est à l'œnvr.
10. — La petite maison n'a pas de porte.

# Plumoo

