

PILOTE

N° 0

HEBDOMADAIRE - 80 FRANCS



VOICI PILOTE...

Bonjour les amis !

Je crois que vous l'attendiez, votre « Pilote », mais je crois aussi que vous êtes très curieux de savoir ce qu'il est.

Aujourd'hui, nous n'avons plus rien à vous cacher : voici « Pilote ».

Pourtant, il faut que je vous en dise davantage. « Pilote » c'est, pour la première fois au monde, un vrai Grand Journal pour les Jeunes.

Regardez bien la photo ci-dessus, elle vous en dit plus long que des discours : 25 journalistes, parmi les plus grands journalistes de la grande presse, la plupart d'entre eux ont des noms que vous-mêmes ou vos parents connaissent. Les uns ont parcouru le monde entier, d'autres ont été reçus par les personnalités les plus éminentes, certains sont les correspondants des plus grands journaux d'Europe ou d'Amérique.

Jamais, dans aucun pays, une telle équipe n'a été réunie pour faire un journal s'adressant aux moins de 15 ans... Et avouez que c'est bien normal à une

époque où un garçon de 13 ans en sait souvent plus que les grandes personnes sur les fusées atomiques ou sur les derniers records de saut en hauteur.

Désormais, vous serez fiers de votre journal et vous verrez que vos parents, bien souvent, voudront le lire avant vous.

Mais ce n'est pas tout. Regardez encore la photo. Vous voyez un photographe, un assistant, un éclairagiste, une script-girl qui ont votre âge... Qu'est-ce que cela veut dire ?

D'abord, évidemment, que « Pilote » est fait pour vous. Mais surtout que nous allons vous proposer de semaine en semaine des activités extraordinaires. Tout sera permis aux futurs Pilotes : voyages, jeux, concours ; il paraît même que certains Pilotes apprendront à conduire des voitures, des bateaux, des avions, d'autres participeront à d'authentiques rodéos... Mais je vais bientôt vous en dire trop, alors que nous avons des semaines et des années pour nous retrouver et devenir de vrais amis.

Pour l'instant, retenez notre devise : « Pilote Premier Partout ! »

A jeudi prochain, les amis.

François CLAUTEAUX,
Rédacteur en chef.



P. 15

Tous les détails sur le nouvel aéroport d'Orly.



P. 16

Une aventure : la marche vers le centre de la Terre.



P. 8

Le démon des Caraïbes, une histoire de pirates.



P. 13

Marcel Fort vous apprend à jouer au pont transbordeur.



P. 20

Les aventures d'Astérix, le courageux guerrier gaulois.

LES REPORTERS DE PILOTE ETAIENT LA



Voici les nouveaux billets de banque provisoires

VOUS AVEZ CENT QUATRE-VINGTS JOURS POUR VOUS HABITUER AUX FRANCS LOURDS

(1 fr. = 100 fr. 10 fr. = 1 000 fr. 100 fr. = 10 000 fr.)

A partir du 1^{er} janvier prochain, vous serez obligés de faire du calcul mental pour acheter votre journal, un ticket de métro, un billet de cinéma ou un paquet de chewing-gum... Si cela peut vous consoler, vous ne serez pas les seuls dont le cerveau sera ainsi transformé en machine à calculer, car l'opération « francs nouveaux » touchera plus de 40 millions de Français.

Le principe en a été décidé en décembre dernier :

— Depuis trop longtemps notre monnaie ne cesse de se dévaluer, confiaient les experts aux journalistes réunis dans les salons du ministère des Finances, et les capitaux étrangers affluent en Allemagne, en Suisse et aux Etats-Unis où la monnaie est plus stable qu'en France... C'est pourquoi nous avons décidé de prendre une mesure spectaculaire qui doit redonner à notre monnaie une plus grande stabilité...

Pour la première fois, on entendit parler de « francs lourds » et, dès le lendemain, les journaux annonçaient à leurs lecteurs qu'à partir du 1^{er} janvier 1960 ils toucheraient 5 francs lourds au lieu de 500 francs légers, 100 francs lourds au lieu de 10 000 francs légers, etc. Et les Français qui n'apprécient guère que l'on touche à leur argent cherchèrent à se renseigner...

On leur a dit que le « franc lourd »

ne serait ni plus lourd ni plus léger que le franc habituel ; que les nouvelles mesures ne changeraient rien à leurs petites habitudes ; qu'ils ne gagneraient ni plus ni moins d'argent qu'auparavant et qu'il leur suffirait de faire un petit calcul arithmétique rudimentaire avant de mettre la main à leur porte-monnaie...

Les Français n'aiment pas les mathématiques aussi, pour les habituer à la nouvelle monnaie, le ministre des Finances a décidé de faire imprimer des billets intermédiaires sur lesquels figurent à la fois les « francs lourds » et les « francs légers » ; celui qui figure dans notre titre vient de sortir des presses de la Banque de France.

Ce billet, vous le connaissez bien, vaut 500 francs (légers). Pour le convertir en « francs lourds », il suffit d'enlever deux zéros. Ce billet vaudra donc 5 francs lourds...

— C'est extrêmement simple, nous a-t-on dit à la banque qui nous a délivré ce « Misérable » : 10 000 francs légers deviendront 100 francs lourds ; 1 000 francs légers = 10 francs lourds ; 100 francs légers = 1 franc lourd, etc. Vous verrez que tout ira bien...

Commencez à vous entraîner mentalement lorsque vous allez faire votre marché avec votre maman et, si vous voulez un exemple : vous achèterez votre « Pilote » 0,80 franc lourd (80 centimes) au lieu de 80 francs légers.

Spéléologues imprudents

BERNARD ET FRANÇOIS RESTENT HUIT JOURS SANS MANGER AU FOND D'UNE CAVERNE

Deux jeunes Lyonnais, Bernard et François Randouing, âgés de 23 et de 20 ans, viennent de passer huit jours au fond d'une caverne. Aujourd'hui, ils gisent dans leur lit à l'hôpital Edouard-Herriot de Lyon : leur vie n'est plus en danger, mais ils ne sont pas prêts d'oublier l'effroyable aventure qu'ils viennent de vivre.

Le 5 juillet à l'aube, ils quittaient le domicile de leur tuteur, à Lyon, pour explorer la grotte du Crochet, près d'Ambérieu, dans l'Ain.

Passionnés de spéléologie, ils s'enfoncèrent dans l'obscurité de la caverne avec, pour tout matériel, une corde de chanvre, deux lampes à acétylène, une plaque de chocolat et quelques morceaux de sucre...

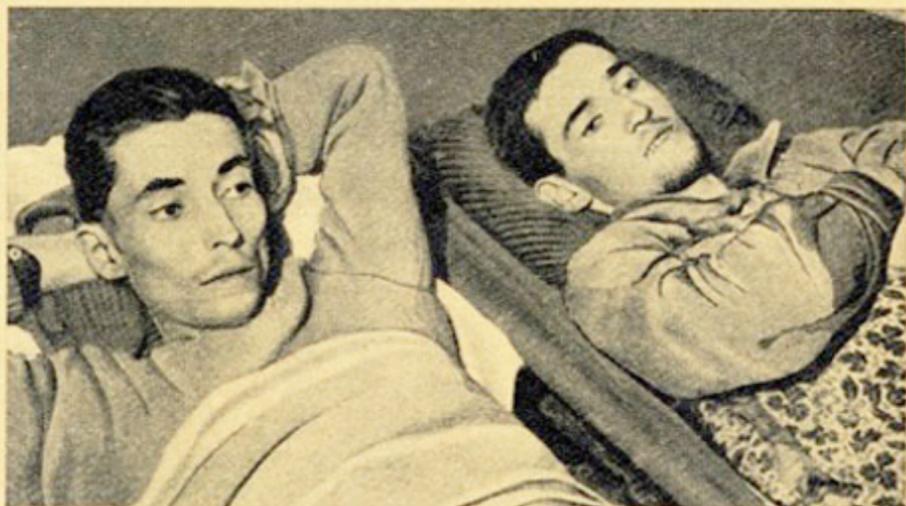
Après une heure de marche, ils s'arrêtèrent au bord d'un puits profond d'une vingtaine de mètres et, sans plus réfléchir, s'y engagèrent en rappel. Lorsqu'ils voulurent remonter à la force du poignet, ils durent s'avouer vaincus : l'eau d'une cascade les inondait, la terre glissait. Après plusieurs tentatives, ils se couchèrent sur la glaise détrempée. François disait :

« Nous n'en sortirons jamais... » Bernard refusait de s'abandonner au désespoir.

Cependant, ils avaient omis de signaler l'endroit où ils se rendaient. Le lendemain, tous les spéléologues lyonnais parlaient à leur recherche, mais aucun d'eux ne songea à la grotte du Crochet...

Les heures, les jours passaient. Epuisés, les deux jeunes gens n'avaient même pas le courage de lutter contre l'eau qui les inondait, et ils étaient à demi évanouis lorsque, deux cents heures plus tard, des routiers lyonnais les trouvèrent — par un hasard miraculeux — gisant au fond de leur puits... Leur cauchemar prenait fin.

Ces scouts-routiers, spéléologues réputés, refusèrent toute publicité. Leur sauvetage effectué, ils rentrèrent dans l'ombre, comme leurs aînés qui, il y a sept ans, risquèrent leur vie pour tenter de ramener à la surface le corps de Marcel Loubens qui venait de se tuer en explorant le terrible gouffre de la Pierre-Saint-Martin.



Ultimes expériences avant l'envoi de fusées pilotées dans l'espace interplanétaire... LA CHIENNE SOVIÉTIQUE "INTRÉPIDE", A EFFECTUÉ QUATRE VOLS EN FUSÉE

Cette petite chienne est née en Russie. Elle a fait ses classes sous la férule du professeur Pokorovski, de l'Institut de Médecine Spatiale de Moscou qui l'a baptisée du nom (prédéterminé) d'**Intrépide**.

Intrépide est, depuis quelques jours, une grande vedette de l'actualité mondiale car elle vient d'effectuer, dans d'excellentes conditions, quatre voyages dans l'espace. Pour les deux premiers, elle s'embarqua seule ; pour le troisième, elle se fit accompagner de son ami « Flocon de Neige » et,



pour le dernier (10 juillet), d'une petit lapin gris nommé « **Martha** ».

Le petit chien et le petit lapin ont désormais droit à un repos bien gagné car ils viennent, selon les savants soviétiques, de prouver de façon péremptoire que le moment ne saurait tarder où l'homme pourra, à son tour, prendre place à bord des fusées et des satellites artificiels :

— Puisque nos animaux-cobayes sont revenus sains et saufs, affirme le professeur Pokorovski, il est probable que les hommes pourront à leur tour supporter « le grand voyage »...

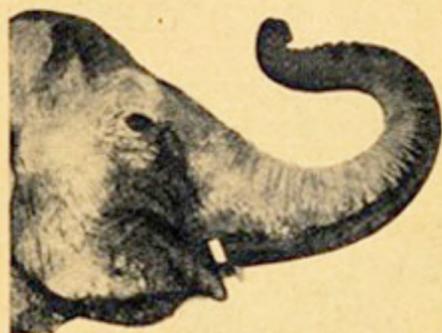
Les experts occidentaux font remarquer, de leur côté, que la fusée d'**Intrépide** est assez puissante pour emporter un pilote à son bord.

La première tentative aurait lieu en octobre...

Depuis dix ans, des centaines d'animaux ont exploré la haute atmosphère de la terre ; certains en réchappèrent, d'autres en moururent, comme Laika, la petite chienne de Spoutnik II, et le petit sapajou Able... Les amis des bêtes préféreraient que ces expériences soient tentées sur des hommes : qu'ils soient rassurés, l'heure est maintenant venue pour l'homme de prendre la relève. Les premiers pilotes de l'espace sont prêts à partir.



LES REPORTERS DE PILOTE ETAIENT LA



2.277 ANS APRÈS Jumbo s'attaque au record d'Hannibal

Jumbo, gentil éléphant du zoo de Milan, coulait des jours paisibles au milieu des siens lorsque le destin s'abattit sur lui : dans quelques jours il va tenter de rééditer l'exploit fameux que 150 de ses ancêtres réussirent 318 ans avant Jésus-Christ sous les ordres du grand général carthaginois Hannibal.

Venu d'Afrique du Nord avec 150 pachydermes et 100 000 hommes, Hannibal traversait les Alpes et culbutait les légions romaines sur le Tessin et sur la Trébie. C'est du moins ce que racontent les historiens, mais on ignore toujours quel col franchirent Hannibal et ses éléphants.

« Cornaqué » par un historien anglais, un vétérinaire et un ancien officier de l'armée des Indes, Jumbo va ainsi s'attaquer au col du Clapier (2 482 m), au-dessus de Modane.

Son matériel : une tente géante, un caparaçon fourré et des bottes spéciales pour la neige. Jumbo aura en outre un régime alimentaire scientifiquement équilibré, et il marchera au son de l'harmonica, seul instrument de musique qui lui donne un regain d'optimisme et de forme...

GROCK EST MORT

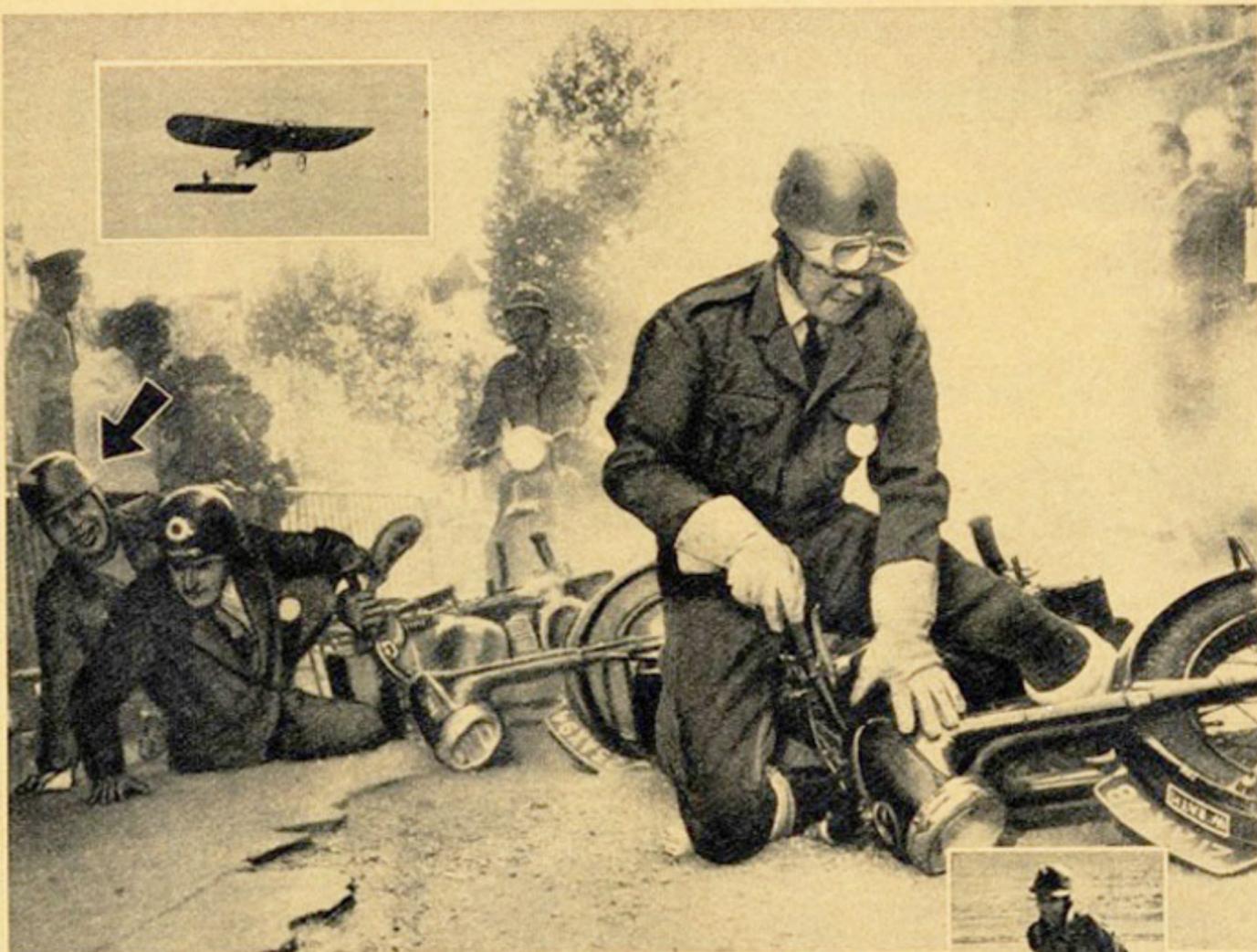


Il avait fait rire cinq générations

Grock est mort... Le grand clown, qui a tenu la gageure de faire rire cinq générations d'enfants et trois générations de grandes personnes avec les mêmes gags, vient de succomber à une crise cardiaque dans un petit village de la Riviera italienne où il s'était retiré après avoir tenu la scène pendant cinquante-huit ans...

Le vrai nom de ce vieil homme paisible est Karl-Adrian Wettach. Il est né en Suisse en 1880. Son père était à la fois aubergiste, horloger et acrobate, mais il fit tout pour détourner son fils du cirque. Tour à tour vacher, garçon de café, bonne d'enfant et précepteur, il devint clown à Budapest, mais c'est à Nîmes, en France, qu'il prit, en 1903, le nom de Grock, sous lequel il allait connaître une extraordinaire célébrité...

Au revoir, monsieur Grock !



Pour la course du cinquantenaire de Blériot : LONDRES A QUELQUES MINUTES DE PARIS



Le 13 juillet à 8 heures du matin, au pied du « Marble-Arch » de Londres, un soldat anglais — tenue kaki et cheveux rouges — sautait sur une puissante motocyclette, démarrait en trombe et s'engouffrait dans la foule des Londoniens qui se rendaient à leur travail.

57 minutes et 47 secondes plus tard, le même « diable rouge » débouchait, toujours à moto, au pied de l'Arc de Triomphe de Paris :

— J'ai pris un hélicoptère sur la Tamise, disait-il à bout de souffle aux contrôleurs de la course... Puis un chasseur supersonique, puis un autre hélicoptère, et me voici...

Premier concurrent de la course « Marble-Arch-Arc de Triomphe », le capitaine Walker avait déjoué les pronostics les plus optimistes, bouleversant les estimations des spécialistes qui avaient affirmé : « Il est impossible de relier Londres à Paris en moins d'une heure ! »

La « course du siècle » commençait bien mais, à cette heure matinale, les Parisiens étaient peu nombreux à accueillir le premier héros de la journée.

Le capitaine Walker se consola en pensant que, cinquante ans plus tôt, les Anglais étaient peu nombreux à attendre, sur les falaises de Douvres, l'aviateur français Louis Blériot qui allait tenter (et réussir) la première traversée aérienne de la Manche...

Cela se passait le 25 juillet 1909 et le quotidien britannique « Daily Mail » avait offert une prime de 1 000 livres au Français... Pour commémorer ce cinquantième anniversaire, le même journal décida d'organiser cette année une grande course de Marble Arch (cœur de Londres) à l'Arc de Triom-

phe (cœur de Paris) : la compétition était ouverte à tous, pour peu que l'on traverse la Manche en avion et que l'on respecte les règlements de la circulation terrestre et aérienne.

163 candidats s'étaient inscrits au Royal Aeroclub britannique dans l'espoir de gagner le grand prix (10 000 livres). Sur la ligne de départ : 26 Français, 3 Hollandais, 1 Belge, 1 Américain, 15 femmes, 220 avions, 107 autos, 67 motos, 11 bicyclettes, 1 voiture à cheval, des patins à roulettes, 42 hélicoptères et 1 tondeuse à gazon...

« Pilote » était présent à l'arrivée de la course à Paris : nous avons vu arriver des journalistes hollandais dans une camionnette rouge, un Anglais le chef couvert d'un chapeau melon arriver sur des patins à roulettes, une Anglaise courant à en perdre le souffle, un paralysé dans une ambulance, un Belge en radio-taxi...

Nous attendions calmement les concurrents lorsqu'une moto déboucha, freina des deux roues et se renversa sur le sol dans un nuage de poussière : un homme se releva, courut vers le contrôle. C'était le group-captain Ryder, de la R.A.F., qui battait tous les records avec 44' 37"... Le même jour, le commandant Maughan l'améliorait avec 43' 36" et le lendemain, le cadet britannique Volkens avec 42' 34"...

Finalement, la course se joua entre les différentes armes anglaises (Royal Signal Corp, Royal Air Force et Royal Navy). Mais de nombreux Français estiment qu'ils auraient pu triompher des Anglais si on leur avait confié deux des plus beaux fleurons de notre aviation : le biracteur « Vautour » et le fameux hélicoptère « Alouette III »... Mais l'Armée de l'Air française n'a pas voulu engager son matériel dans la course du cinquantenaire de Blériot...



La championne cycliste anglaise Eileen Sheridan a participé à la course Londres-Paris, accompagnée de son fils Clive, âgé de treize ans. Ces deux concurrents fort sympathiques arrivèrent à l'Arc de Triomphe 2 heures 58 minutes 38 secondes après avoir quitté Marble Arch. Leurs moyens de locomotion : la bicyclette et l'avion. Leur temps, Le Bourget-Paris : 38 minutes. Ce n'est pas un record, et il n'y eut pas de chute spectaculaire, mais ce fut, d'après Clive : « Une fort agréable promenade. »



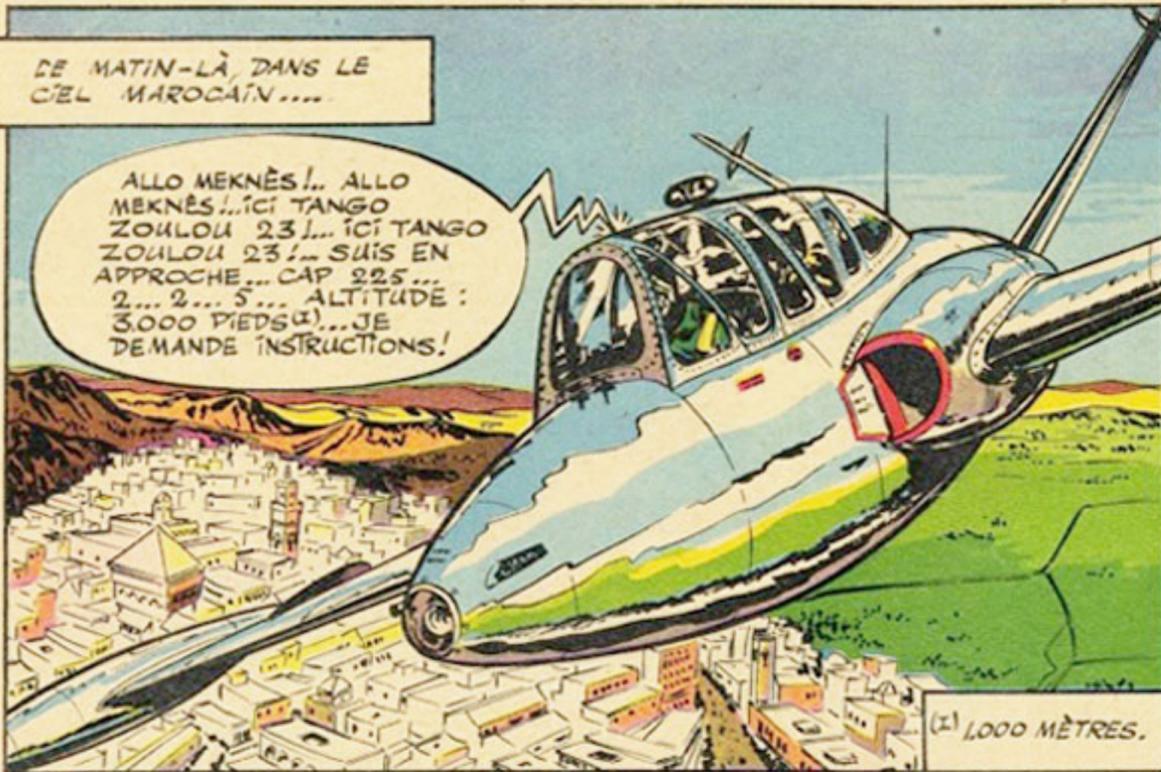
Michel TANGUY



DESSINS : UDERZO
TEXTE : J.M. CHARLIER

DE MATIN-LÀ, DANS LE CIEL MAROCAÏN....

ALLO MEKNÈS!... ALLO MEKNÈS!... ICI TANGO ZOULOU 23!... ICI TANGO ZOULOU 23!... SUIS EN APPROCHE... CAP 225... 2... 2... 5... ALTITUDE : 3.000 PIEDS!... JE DEMANDE INSTRUCTIONS!



(2) 1.000 MÈTRES.

TANGO ZOULOU 23, ICI BASE DE MEKNÈS... VOUS AVEZ L'AUTORISATION D'ENTRER DANS LE CIRCUIT ET DE VOUS POSER... PRESSION : 1017 MILLIBARS... VENT AU SOL : NORD, NORD-EST, 7 NŒUDS! RAPPELEZ-EN FINALE!



HEU!... TU CROIS QUE C'EST INDISPENSABLE?!



QUI APPELLAIT?

UN FOUGA DE LA BASE DE SALON... CE SONT LES DEUX RETARDATAIRES QUI REJOIGNENT LEURS COPAINS DE LA NOUVELLE PROMOTION, CELLE QUI EST ARRIVÉE AVANT HIER!



(2) ÉCOLE DE L'AIR

ON VA ÉPATER CES PRÉTENTIEUX DE MEKNÈS!... JE VAIS TE LEUR OFFRIR UNE DE CES ARRIVÉES-MÂISON QUI LEUR APPRENDRA TOUT DE SUITE À QUI ILS ONT À FAIRE!



AB-SO-LU-MENT!... SOUS PRÉTEXTE QUE NOUS VENONS DE DÉCROCHER NOS AILES ET QU'ILS APPARTIENNENT, EUX, À L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE LA CHASSE, ILS NOUS CONSIDÈRENT COMME DES "BLEUS"... ON VA LEUR PROUVER LE CONTRAIRE!...

AH OUI?!



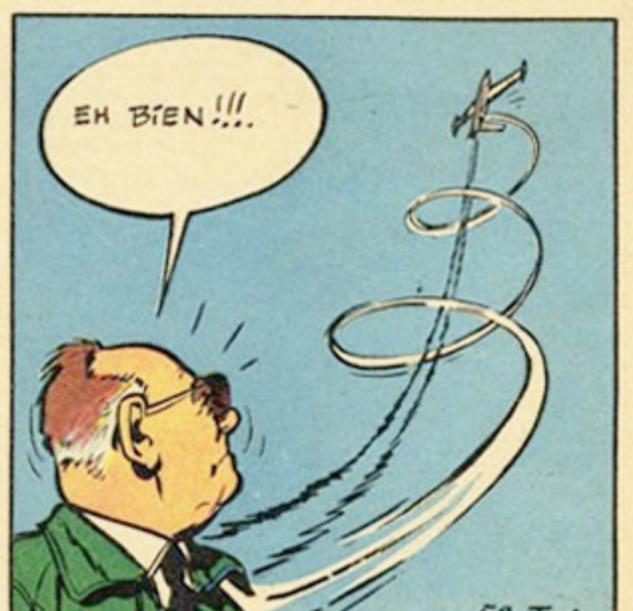
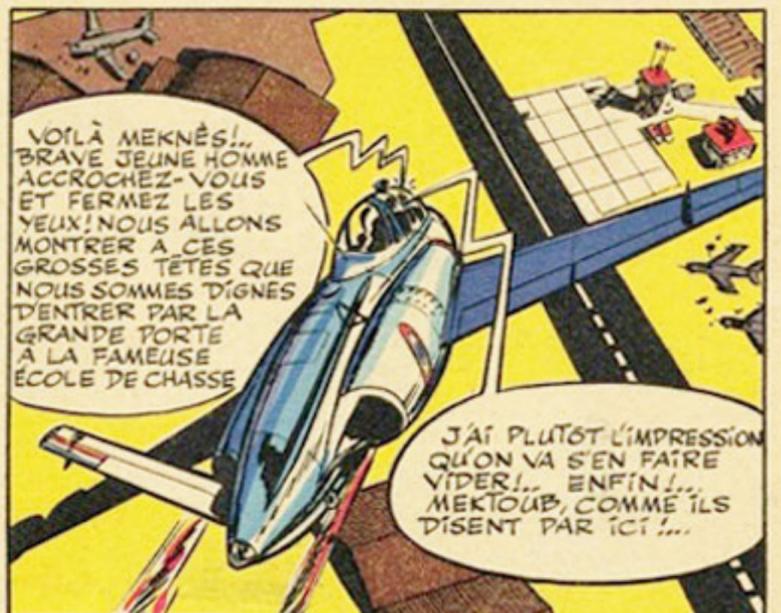
SOUS-LIEUTENANT LAVERDURE, PUIS-JE VOUS RAPPELER QUE SI NOUS ARRIVONS À MEKNÈS AVEC DEUX JOURS DE RETARD SUR TOUS NOS CAMARADES, C'EST PARCE QUE NOUS ÉTIIONS AUX ARRÊTS, SUITE À VOS EXCENTRICITÉS EN VOL?!

SOUS-LIEUTENANT TANGUY, PUIS-JE VOUS PRIER DE VOUS TAIRE OU DE DESCENDRE!... QUI EST-CE QUI PILOTE ICI, HEIN?!



VOILÀ MEKNÈS!... BRAVE JEUNE HOMME ACCROCHEZ-VOUS ET FERMEZ LES YEUX! NOUS ALLONS MONTRER À CES GROSSES TÊTES QUE NOUS SOMMES DIGNES D'ENTRER PAR LA GRANDE PORTE À LA FAMEUSE ÉCOLE DE CHASSE

J'AI PLUTÔT L'IMPRESSION QU'ON VA S'EN FAIRE VIDER!... ENFIN!... MEKTOUB, COMME ILS DISENT PAR ICI!...



EH BIEN!!!

PAUL GUTH est le petit-fils de paysans des Pyrénées et le fils d'un mécanicien de Villeneuve-sur-Lot. Il a préparé l'Ecole Normale Supérieure au lycée Louis-le-Grand. Il a été reçu à l'agrégation des Lettres en 1933. Il a été professeur de troisième aux lycées de Dijon, de Rouen et à Janson-de-Sailly à Paris.

Il quitte l'enseignement après la guerre pour faire de la littérature. Il a déjà écrit une vingtaine de livres. Il a atteint le grand public avec les sept volumes de sa célèbre série du Naïf où il a créé un personnage que l'on a comparé au Candide de Voltaire et au Charlot de Charlie Chaplin.



LE COUREUR INCONNU

Conte inédit

par PAUL GUTH

Le 46^e Tour de France cycliste prenait son départ à Mulhouse. Les derniers préparatifs avaient lieu dans le hall de la Foire. Les coureurs s'affairaient dans tous les sens comme des mouches autour d'un pot de miel. Les haut-parleurs hurlaient des ordres, immédiatement suivis de contre-ordres, hurlés encore plus fort.

La foule reconnaissait les plus célèbres des cent vingt partants et se pressait autour du stand de la visite médicale. Le vétérinaire Robic, trente-huit ans, l'âge de Mathusalem pour le Tour, passait au spiromètre, l'appareil à mesurer la respiration.

— Trois litres quatre cents, lisait-on sur le cadran.

Robic esquissa un sourire de triomphe qui creusa encore plus ses rides, pareilles à celles d'un saint breton sculpté dans le chêne.

— Les autres peuvent s'aligner, s'écria-t-il sur un ton de défi. Il n'y en a pas beaucoup qui ont ma capacité thoracique !...

En pivotant sur ses talons, pour mieux montrer son torse, il clama :

— Mon tour de poitrine varie de quatorze centimètres entre l'inspiration et l'expiration !... Qui dit mieux ?

— Au suivant ! grogna le médecin, impatient.

Un autre coureur se présenta.

— Comment s'appelle-t-il, celui-là ?... chuchotaient les spectateurs.

L'inconnu était grand, svelte, blond.

— Il a des fossettes aux joues comme Jacques Charrier, le mari de Brigitte Bardot, murmuraient les femmes.

— De quelle équipe est-il ?

Il était blond comme un Hollandais ou un Luxembourgeois. Mais les Belges sont blonds aussi. Et les Suisses, les Allemands, les Italiens du Nord. Et même quelques Français. Tous les coureurs des autres équipes étaient déjà passés au spiromètre. Non, vraiment, on ne savait pas comment s'appelaient celui-là.

— Trois litres cinq cents ! purent lire sur le cadran de l'appareil ses plus proches voisins.

L'inconnu dépassait même le vieux breton Robic ! Il était accompagné d'un garçon d'environ treize ans qui ne le quittait pas des yeux.

La course prit enfin son départ. Les centaines de voitures, rangées côte à côte sur l'esplanade, se mirent, elles aussi, en mouvement. Le 46^e Tour de

France, cette énorme foire ambulante du muscle et de la publicité commençait.

Comme les années précédentes, je suivais le Tour dans la voiture des petits suisses Bobo. Mon rôle consistait à crier dans un haut-parleur, pendant un mois, sur toutes les routes de France : « A chaque repas, Bobet mange deux petits suisses Bobo. Adoptez le petit suisse Bobo, le fromage des vedettes. Le petit suisse Bobo vous assure un teint clair, une humeur légère. Vive le petit suisse Bobo, le fromage qui sourit, le fromage de la joie de vivre ! »

Les petits suisses Bobo sont si puissants que notre voiture devançait toutes celles de la caravane publicitaire. Quand notre chauffeur, surnommé Piston, appuyait sur l'accélérateur, je croyais voir des tonnes de petits suisses Bobo appuyer en même temps sur la pédale, de tout leur poids. Et sur l'oriflamme qui flottait à notre bouchon de radiateur je croyais lire l'en-tête de notre papier à lettres : LES PETITS SUISSES BOBO, SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL D'UN MILLIARD DE FRANCS.

Seule, une voiture nous donnait du fil à retordre. Pendant l'étape Mulhouse-Metz, j'essayai en vain

avec le coureur inconnu. Il avait coiffé une visière en carton qui m'avait empêché de le reconnaître.

Le coureur inconnu lui-même excita ma curiosité. Pendant l'étape Roubaix-Rouen, il faillit emporter le maillot jaune. Notre voiture le suivit pendant cent kilomètres. Alors que les autres coureurs se déhanchaient sur leur selle, lui pédalait, très droit. Son dos oscillait à peine. Ses jambes montaient, descendaient comme des bielles. Il semblait faire une promenade.

La plupart des autres coureurs avaient fixé à leur guidon un bidon plein d'une boisson rafraîchissante dont ils avalaient, de temps en temps, une gorgée. Le coureur inconnu, lui, n'avait pas de bidon. Les autres tendaient le dos voluptueusement quand des spectateurs, au passage, les arrosaient d'un seau d'eau. Le coureur inconnu, lui, dès qu'il apercevait un admirateur qui s'apprêtait à l'inonder, faisait « non » de la main. Je le surnommaï « le coureur qui ne sue pas ».

— ... Et qui ne boit pas ! ajoutait Piston, admiratif.

A l'étape de Rennes j'allai trouver, un à un, les directeurs techniques des dix équipes, tous me répondirent : « Nous ignorons qui est ce coureur. » J'en fus réduit à l'appeler toujours : « Le coureur qui ne sue ni ne boit. »

Dans les 45,330 km de l'étape contre la montre Blain-Nantes, « le coureur qui ne sue ni ne boit » fit des merveilles. Il arriva troisième. On se précipita pour abreuver les vainqueurs en leur tendant des bouteilles d'eau minérale. Lui refusa toute boisson. Je m'étais glissé au premier rang de la foule. Je remarquai que les autres étaient inondés de sueur, les cheveux en saule pleureur, le maillot collé au dos, comme s'ils étaient tombés dans une rivière. Lui était sec. Pas une boucle de ses cheveux blonds, ou restaient encore marquées les dents du peigne, n'avait bougé. A côté de lui se tenait l'énigmatique garçon de treize ans. Lui non plus ne suait pas. Étaient-ils frères ? Je crus distinguer entre eux une ressemblance.

J'avais dit à Piston : « Cette fois il faut le coincer. Tu arrives par la gauche, moi par la droite. On les cernera. On félicitera le coureur qui ne sue pas. Il sera bien forcé de nous parler. »

Piston et moi nous effectuâmes notre manœuvre. Mais, au dernier moment, nous nous rencontrâmes, bredouilles.

— Ils sont partis ! me dit Piston en faisant un nez de désappointement long comme une aubergine. Ce n'est pas un coureur, c'est une anguille.

J'attendais « le coureur qui ne sue ni ne boit » au col du Tourmalet. Si ce géant des Pyrénées, du haut de ses 2 115 mètres, ne parvenait pas à lui extraire une goutte de sueur, c'est que nous avions affaire à un phénomène. Il ne me resterait plus qu'à adresser sur son cas un rapport à l'Académie de Médecine.

En gravissant le col, Piston aperçut soudain une cascade.

— J'ai soif ! me cria-t-il en rangeant notre voiture dans un pré.

Aussitôt la voiture du garçon de treize ans en profita pour nous doubler. Piston venait à peine de mettre pied à terre quand il la vit. Il m'entraîna avec lui, remonta en voiture, démarra et une poursuite effrayante s'engagea dans les lacets de la montagne.

Piston prenait les virages sur les chapeaux de roues. Nos pneus crissaient en chassant des graviers. Nous frôlions des précipices. Nous projections dans leur profondeur des cailloux qui rebondissaient de roc en roc.

— C'est un diable, ce mec ! grommelait Piston.

La voiture poursuivie prenait ses virages avec une audace folle. Son conducteur, ou l'inférieur garçon de treize ans, semblait avoir inventé l'expression « rouler à tombeau ouvert ».

C'est pour vous, mes chers amis du journal "Pilote", que j'ai écrit ce conte. J'espère que vous aurez autant de plaisir à le lire que j'en ai eu à l'écrire.

Paul Guth

de l'identifier. Elle roulait sur nos talons. Par devant, elle ne portait aucun signe publicitaire. Sa couleur était des plus discrètes (gris tourterelle bleuté), alors que tous les autres véhicules, pour être vus de plus loin, arboraient des teintes hurlantes : rouge sang de bœuf, jaune d'œuf, vert épinard.

Ma curiosité était telle que je dis à Piston : « Laisse-les passer. Quand ils nous doubleront, on verra bien quelque chose d'écrit sur leur panneau. »

Au mot « doubler », Piston sursauta. Son visage s'empourpra.

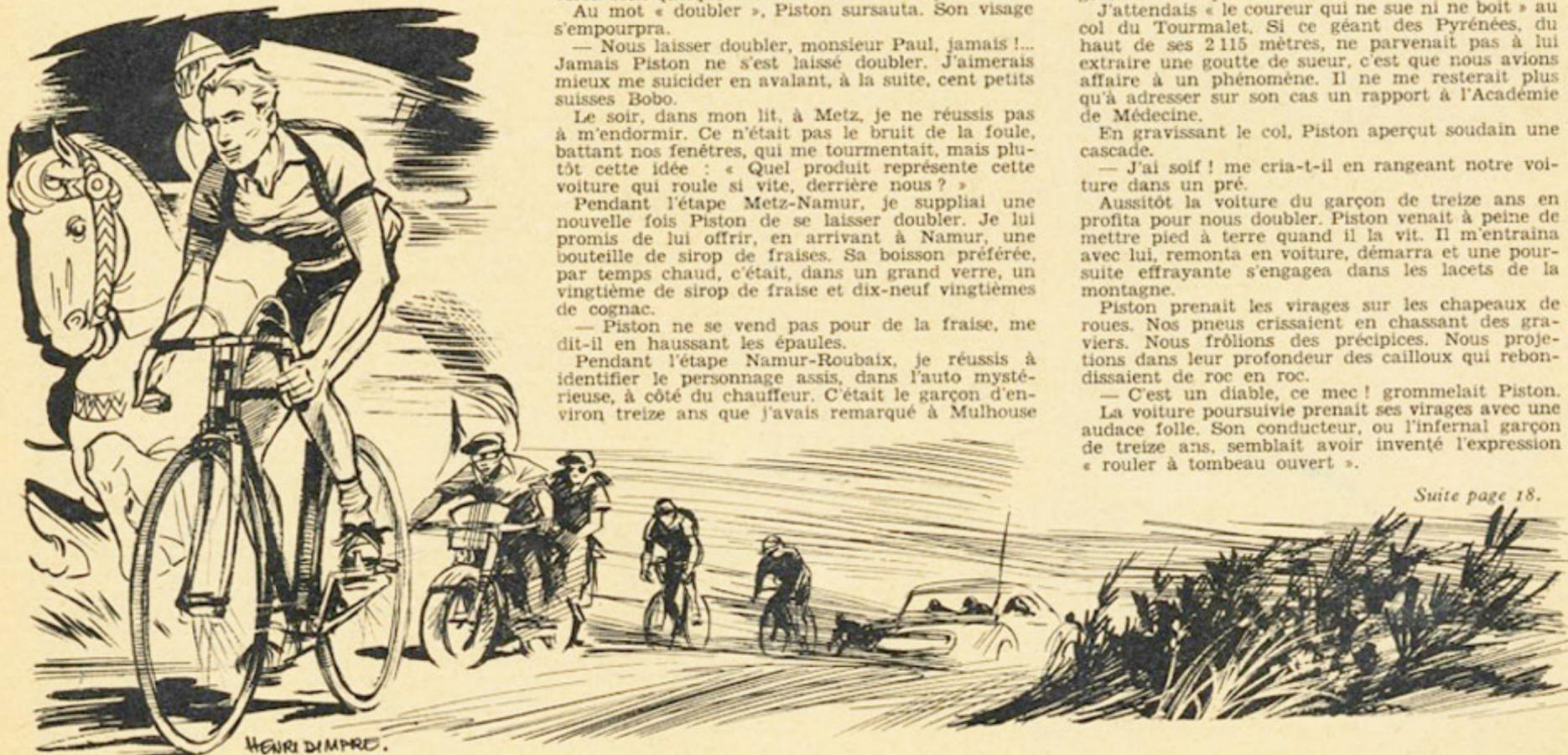
— Nous laisser doubler, monsieur Paul, jamais !... Jamais Piston ne s'est laissé doubler. J'aimerais mieux me suicider en avalant, à la suite, cent petits suisses Bobo.

Le soir, dans mon lit, à Metz, je ne réussis pas à m'endormir. Ce n'était pas le bruit de la foule, battant nos fenêtres, qui me tourmentait, mais plutôt cette idée : « Quel produit représente cette voiture qui roule si vite, derrière nous ? »

Pendant l'étape Metz-Namur, je suppliai une nouvelle fois Piston de se laisser doubler. Je lui promis de lui offrir, en arrivant à Namur, une bouteille de sirop de fraises. Sa boisson préférée, par temps chaud, c'était, dans un grand verre, un vingtième de sirop de fraise et dix-neuf vingtièmes de cognac.

— Piston ne se vend pas pour de la fraise, me dit-il en haussant les épaules.

Pendant l'étape Namur-Roubaix, je réussis à identifier le personnage assis, dans l'auto mystérieuse, à côté du chauffeur. C'était le garçon d'environ treize ans que j'avais remarqué à Mulhouse



Suite page 18.

voici qu'une autre aventure se prépare :

LA MARCHÉ VERS LE CENTRE



C'était le 16 septembre 1957, à Toronto. Bien qu'il approchât de son terme, l'été canadien manifestait une redoutable vigueur ; et les 1 500 savants de 50 pays, qui se trouvaient assemblés dans cette curieuse salle en rotonde, subissaient gaillardement les effets de la canicule. Quelqu'un parmi les journalistes proposa une escapade sur les rives du lac Ontario. Nous fûmes deux ou trois qui résistâmes à la tentation. Et c'est ainsi qu'à 15 h 17, nous eûmes la chance d'assister à l'événement. Un homme d'une cinquantaine d'années s'approcha de la tribune : « — Le Congrès international de Géodésie et de Géophysique recommande aux pays qui en auraient les moyens, d'entreprendre le forage d'un puits de vingt-cinq mille mètres en direction du centre de la Terre... »

L'EPOPEE EST COMMENCEE

Les stylos se mirent en mouvement. Les flashs éclatèrent. Nous courûmes vers les cabines téléphoniques. C'était soudain le même climat qu'à cette assemblée de l'Année Géophysique à Rome, quatre années plus tôt, lorsqu'une voix avait, elle aussi, proposé « aux pays qui en auraient les moyens » de lancer des satellites artificiels.

Aujourd'hui, en cet automne de 1959, des satellites artificiels évoluent dans la banlieue terrestre, des fusées cosmiques sont devenues des planètes et circulent autour du Soleil. Voici qu'une autre aventure se prépare : la marche vers le centre de la Terre. Quatre navires américains : le « Vema », le « Gibbs », le « Bear » et l'« Hidalgo » croisent au large de

Porto Rico, à la recherche d'une fosse qui amorcerait cette fameuse incursion vers les mystères de l'univers souterrain. Le navire océanographique soviétique « Vitiaz » accomplit une mission semblable dans la mer du Japon, entre la chaîne des Kouriles et les îles du Commandeur. L'épopée est commencée. Il est probable qu'elle opposera plus de difficultés encore que l'aven-

UN RECORD PENIBLE A SUPPORTER

Le plus impotent des passagers aériens vogue aisément à 11 000 mètres d'altitude à bord des avions de transport stratosphériques, mais aucun être humain n'a encore dépassé la profondeur souterraine de 3 kilomètres. Ce record est détenu par les mineurs noirs qui travaillent au fond de la mine d'or « Robinson Deep », en Afrique du Sud. Ces travailleurs du sous-sol devraient affronter une température d'environ 119 degrés, et ils seraient ainsi grillés vifs, si une gigantesque installation de réfrigération ne venait un peu tempérer cette fournaise.

Pourtant, qu'est-ce que ce puits désirable de 3 kilomètres, en comparaison des 6 378 kilomètres qui nous séparent du centre de la Terre ?

ture astronautique et qu'elle exigera finalement la mise en commun des moyens scientifiques et techniques de tous les pays et, d'abord, des deux grands qui sont déjà sur les rangs. Des expériences nationales vont être réalisées, à titre d'essais préparatoires ; elles précéderont l'entreprise finale que sera le grand puits planétaire. D'après les informations que nous connaissons, celui-ci serait creusé dans le plancher d'une fosse profonde du Pacifique.

OPERATION EN TROIS PHASES

L'opération « Voyage vers le centre de la Terre » se déroulera en trois



« Si nous savions très bien, au départ, à quoi nous en tenir, nous n'envisagerions pas de creuser ce trou, qui va nous coûter non seulement beaucoup d'argent, mais aussi pas mal de nuits blanches », dit M. Sidney Chapman, président de l'Année Géophysique Internationale, à notre collaborateur Lucien Barnier.

phases. Il faudra tout d'abord construire une île artificielle aussi stable que si elle était faite de roc et qui sera entièrement métallique. Cette île s'étendra sur une vaste superficie de plusieurs kilomètres carrés. Grâce à des mécanismes perfectionnés, l'île n'oscillera pas d'un centimètre, quelle que soit la violence de la houle et de la tempête. Sur les flancs de cet énorme navire éternellement immobile se découperont la nuit les hublots des laboratoires et des postes d'équipage où des hommes s'affaireront à créer le premier tronçon du grand puits : son tronçon liquide de 10 500 mètres de longueur. De la plate-forme immobile, ou ronronneront les moteurs et où scintilleront les voyants des machines électroniques, des câbles, des caissons métalliques descendront vers le plancher jusqu'ici inviolé de l'océan Pacifique. Les yeux fixés sur leurs écrans de télévision sous-marine, les hommes commanderont à distance le montage de l'extraordinaire centrale sous-marine de forage qui devra mordre dans l'écorce terrestre sur 14 500 mètres d'épaisseur. Commencera alors la troisième phase de ce moderne travail d'Hercule que Jules Verne lui-même n'aurait pas osé concevoir. Dans le silence de cette incroyable cité d'acier battue par les flots impuissants, les savants et les techniciens venus des cinq parties du globe engageront la partie décisive qui devra finalement leur livrer le secret d'une des régions les plus énigmatiques du globe. Une lucarne sera enfin ouverte dans l'écorce terrestre, inaugurant la descente vers le mystère. Dans leurs laboratoires, les géologues contempleront enfin l'image télévisée du soubassement de l'océan Pacifique qui par exception ne comporte pas de couche de granit. Singularité étrange, fort embarrassante pour les savants et qui fit croire que, de l'océan Pacifique, la Lune se sépara un jour d'avec la Terre. Hélas ! cette cicatrice est trente-deux fois trop petite pour que soit vraisemblable l'hypothèse d'une Lune sortie toute faite des entrailles de la Terre. Tant pis pour la poésie ; mais, soit dit en passant, il est à peu près certain que la Lune ne doit rien à la Terre et que ce « satellite » est plutôt la « sœur » de la planète des hommes.

REMONTEE DANS LE TEMPS

Quel passionnant champ d'opération que cette immensité chaotique de fosses profondes, de montagnes sous-marines, de volcans, de failles bouleversés par les tressaillements incessants ! Et puis, la turboforeuse mordra dans les sédiments accumulés au cours de centaines de millions d'années. Elle attaquera les roches originelles, celles qui formèrent bien avant que la vie n'apparaisse sur la Terre, au temps où il n'y avait pas encore d'oxygène et où toute l'eau qui est liquide aujourd'hui se trouvait contenue dans les fantastiques nuages de l'atmosphère alors traversée d'éclairs apocalyptiques.

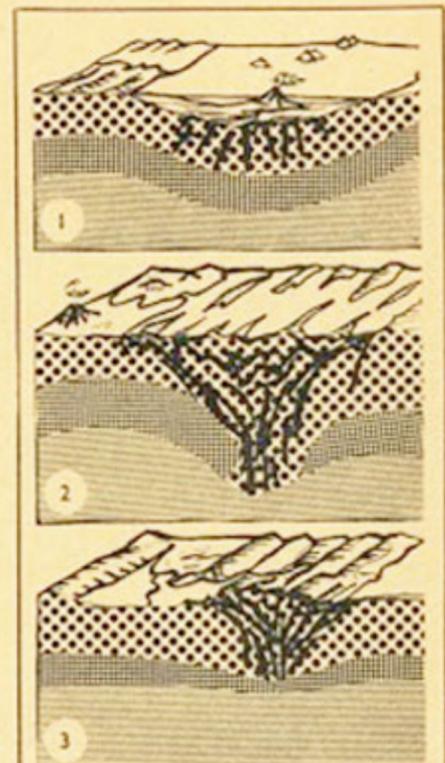
La Terre se défendra contre l'homme. Elle lui opposera une arme redoutable : la chaleur. A chaque portion de trente mètres, le trépan subira une augmentation de température d'un degré. Quatre cents degrés à 12 000 mètres, cinq cents degrés à 15 000 mètres, huit cents degrés à 25 000 mètres. Mais l'homme a prévu la parade. Pendant des mois et des mois, les savants et les techniciens ont préparé leur contre-offensive. Dans un premier temps, des turboforeuses useront les roches grâce à leur couronne de boue siliceuse constamment injectée. Et puis interviendront les trépan à ultra-sons qui effritent les granits les plus compacts. Enfin, des fusées éjecteront des gaz portés à 7 000 ou 8 000 degrés. Petit à petit, le couloir progressera et un jour toutes les radios du monde clameront la nouvelle : « Déjà conquérant de l'espace cosmique, l'homme vient, pour la première fois, d'atteindre la cote — 25 000 mètres ! »

QUE TROUVERA-T-ON A —25 KM ?

Que trouvera-t-on à la cote — 25 000 mètres ? C'est là une interrogation obsédante et qui passionne les scientifiques. Selon certains le fameux puits planétaire devrait déboucher sur quelque réservoir de magma où bouillonne cette lave que nous voyons parfois surgir des volcans. D'autres spécialistes croient que l'on ne trouvera que des roches existant encore à l'état

solide, et donc relativement froides. En fait, chacune de ces opinions contradictoires peut s'admettre ; et personne n'est à même aujourd'hui de choisir définitivement l'une à l'exclusion de l'autre. D'ailleurs, comme me le disait le savant anglais Sidney Chapman : « Si nous savions très bien au départ à quoi nous en tenir, nous n'envisagerions pas de creuser ce trou qui va nous coûter non seulement beaucoup d'argent mais aussi pas mal de nuits blanches. »

Il y a pourtant quelque chose d'assuré : ce qui se passe à l'intérieur de



ORIGINE DES ALPES

Là où se dresse le mont Blanc, où les hommes ont construit Grenoble, Briançon et Genève, miroitait une mer voilà environ 600 millions d'années. Lentement, dans le fond de cette mer, s'est créée une énorme fosse qui s'est emplies de sédiments (1). Un jour, les milliards de tonnes de squelettes et de boue qui s'étaient accumulés dans cette tranchée ont créé un déséquilibre (2). Il s'en est suivi des jaillissements de roches qui allaient s'empiler les unes sur les autres, chasser progressivement la mer et composer cet ensemble de pics que nous voyons aujourd'hui dans le Sud-Est de la France (3).

Peut-être que cette étrange histoire est en train de recommencer dans les Indes Néerlandaises, où nous voyons des guirlandes d'îles qui rappellent les lignes sinuées de la chaîne alpine.

la Terre ne doit guère correspondre à ce qu'apprennent encore certains manuels de classe. Deux années de recherches scientifiques mondiales ont dévalué beaucoup de pages de nos livres de sciences naturelles. Il n'est pas vrai, par exemple, que les montagnes se soient formées en raison du refroidissement de l'écorce terrestre. La Terre ne se refroidit pas, il est même plus conforme à la vérité de dire qu'elle se réchauffe. Pourtant, soyons assurés que l'édification des montagnes se poursuit sous nos yeux même. Qui pourrait en être plus certain que les habitants de St-Paul-sur-Ubaye, dont plusieurs maisons viennent de s'écrouler, précisément parce que les racines des Alpes continuent à tressaillir, ce qui, selon certains savants, prouverait que les Alpes continuent de croître.

LES BEBES QUE NOUS SOMMES

Nous avons trop pris l'habitude de raisonner en habitants de la surface de la Terre. Nous ressemblons à ces bébés que l'on confine dans leur parc et qui n'ont pas idée qu'ils pourront un jour sauter. A ces petits, il leur manque la notion du déplacement en hauteur, du saut, de l'escalade. Et nous ! Bien sûr, nous voyons les corps exister sous trois formes : liquide, gazeuse et solide. Et nous avons conclu qu'il devait en être de même, bien loin au-dessus de nos têtes et très profondément sous nos pas. L'affaire des volcans n'est évidemment pas pour nous aider à y voir



Trois centrales électriques branchées sur le lit du Vésuve. Le trépan vient de crever la couche d'argile qui, depuis des millions d'années, emprisonne de fantastiques quantités de vapeur. De cette chaudière naturelle, dont le foyer est le lit de lave incandescente qui, de temps à autre, va jaillir du cratère du Vésuve, des milliards de tonnes de vapeur fusent à une vitesse supersonique.

DE LA TERRE

clair puisque, là encore, nous trouvons des roches à l'état solide (bombes), à l'état de liquide visqueux (lave en fusion) et à l'état de gaz. Cela ne paraissait pas stupide d'imaginer que, la chaleur terrestre augmentant d'un degré de trente mètres en trente mètres, on devait arriver à un moment où tout devenait fondu; et de là découla la supposition que notre Terre serait une boule de feu refroidie à l'extérieur mais dont l'intérieur serait liquide. On est arrivé effectivement à la conclusion que vers 50 kilomètres de profondeur, toutes les roches doivent être à l'état fondu parce qu'elles se trouvent portées à une température de 1500 degrés. Mais dans notre calcul, nous avons oublié quelque chose de très important : c'est que la région où nous voulons prendre nos mesures ne correspond plus à notre univers quotidien; un élément nouveau est venu tout déranger : c'est la pression.

LA PRESSION NOUS ATTEND

A chaque virage de nos conquêtes futures, qu'il s'agisse du cosmos, des profondeurs océaniques ou des entrailles de la Terre, nous trouverons inéluctablement cet adversaire redoutable qu'est la pression. Et même sur notre sol, là où petit à petit notre organisme s'est façonné, nous constatons combien la pression peut modifier les faits les plus simples. Prenez un pain de glace, posez un marteau dessus, et vous verrez que sous la pression du marteau la glace fondra, et progressivement l'outil s'incrusterait dans le pain de glace : la pression a accéléré la fusion de la glace.

La cocotte-minute, qui conquiert les cuisines françaises, modifie les rapports qui existaient depuis des siècles entre le fourneau et le potage. Nos bouillons maintenant comprimés par un coussin de vapeur ne bouillent plus à cent degrés. Eh bien ! dans le tréfonds de notre planète, il se passe d'étranges événements que nous ne pouvions imaginer tant que nous restions incorrigiblement des « terriens » habitués à la « pression atmosphérique ».

Songeons que dans le voisinage du centre de la Terre, la pression doit être de trois millions de kilogrammes par centimètre carré ! Cela signifie qu'une table de deux mètres de côté qui y serait placée supporterait une pression de 120 millions de tonnes; croyez-vous que dans ces conditions notre table ne souffrirait pas quelques petites modifications ? Au cours d'expériences réalisées en décembre dernier, des savants soviétiques ont obtenu des pressions dépassant 15 millions de tonnes au centimètre carré et ils se sont amusés à soumettre des corps ordinaires à ces pressions. Voici ce qu'ils ont constaté : à la pression de trois millions et demi de kilos, l'or devient une fois et demi plus dense (lourd), le plomb double de densité. De l'eau comprimée à 115 000 kilos au centimètre carré forme des cristaux de glace en quelques millièmes de seconde. La physique et ses lois sont bouleversées.

DES DOCUMENTS JAMAIS VUS

Mais notre puits de 25 kilomètres va déboucher sur une région où la pression moyenne est de 7 300 kilos au centimètre carré. De là, nous allons donc ramener pour la première fois des roches qui ne sont pas comme on les voit à la surface du sol. Il n'est pas exclu qu'à partir de là nous découvrirons notre planète sous des traits fondamentalement différents de ceux que nous lui connaissons jusqu'à présent. Et, pour commencer, si les continents, les îles, les océans, les lacs... si tout cela n'était pas aussi fixe qu'on le croit...

UNE CURIEUSE REVELATION

Je me rappelle la journée du 28 juin 1956. Les lauréats du Prix Nobel se trouvaient réunis à Lindau en Allemagne; et c'est devant ces savants de réputation mondiale que l'éminent professeur anglais Blackett exposa cette curieuse révélation : « Les continents terrestres se déplacent et fuient vers le Nord. La Grande-Bretagne avance particulièrement vite, à raison de 6 mètres par siècle. Elle était proche de l'Equateur voilà cent cinquante millions d'années. » Il y avait de la part du professeur Blackett beaucoup

de témérité à relancer ce vieux débat sur la dérive des continents; mais il semble bien que cette fois on ne tournera pas la page aussi facilement qu'on l'avait fait au siècle dernier quand l'Allemand Alfred Wegener avait, pour la première fois, supposé que nos continents pouvaient fort bien flotter sur quelque océan invisible et souterrain. Wegener était d'ailleurs parti de la constatation de faits assez surprenants; il avait remarqué que les silhouettes continentales pourraient s'assembler à la manière d'un jeu de puzzle. L'Amérique du Sud s'emboîte dans la concavité africaine. La côte Est de l'Amérique du Nord s'ajuste le long d'une ligne qui relierait le Cap Nord norvégien au Cap Vert sénégalais. Est-ce là une coïncidence? Si ce n'est pas une coïncidence, alors il faudrait admettre qu'à un moment l'ensemble des socles continentaux fut soudé en un seul bloc, et que des cassures, puis des éloignements causèrent l'éparpillement que nous lisons aujourd'hui sur la mappemonde. Les discussions se déroulaient très vives autour de cette hypothèse. On en venait presque aux mots désagréables, quand le 5 août 1958 un événement s'est déroulé à la Conférence Internationale Géophysique dans un des amphithéâtres de la Faculté de Moscou. Je revois très bien l'homme qui nous parla : un grand gaillard d'une quarantaine d'années. — « La Scandinavie, nous dit-il, se relève en moyenne d'un centimètre par an, cela parce qu'elle se libère progressivement de ses glaciers qui fondent. Du même coup, nous constatons que la Hollande s'enfonce, elle, de un centimètre par an également. » Ainsi, nous étions en présence d'une information scientifique dûment contrôlée et qui montre que, dans une région relativement restreinte du globe, le soulèvement de quelques kilomètres carrés de continents amène, en contrepartie, l'abaissement d'une autre région voisine. Tout se passe donc comme si un mécanisme d'équilibre jouait quelque part dans le sous-sol. Il est évident que la Hollande est rattachée à la Suède et à la Norvège d'une manière rigide. Il n'y a pas entre elles de raccords en caoutchouc.

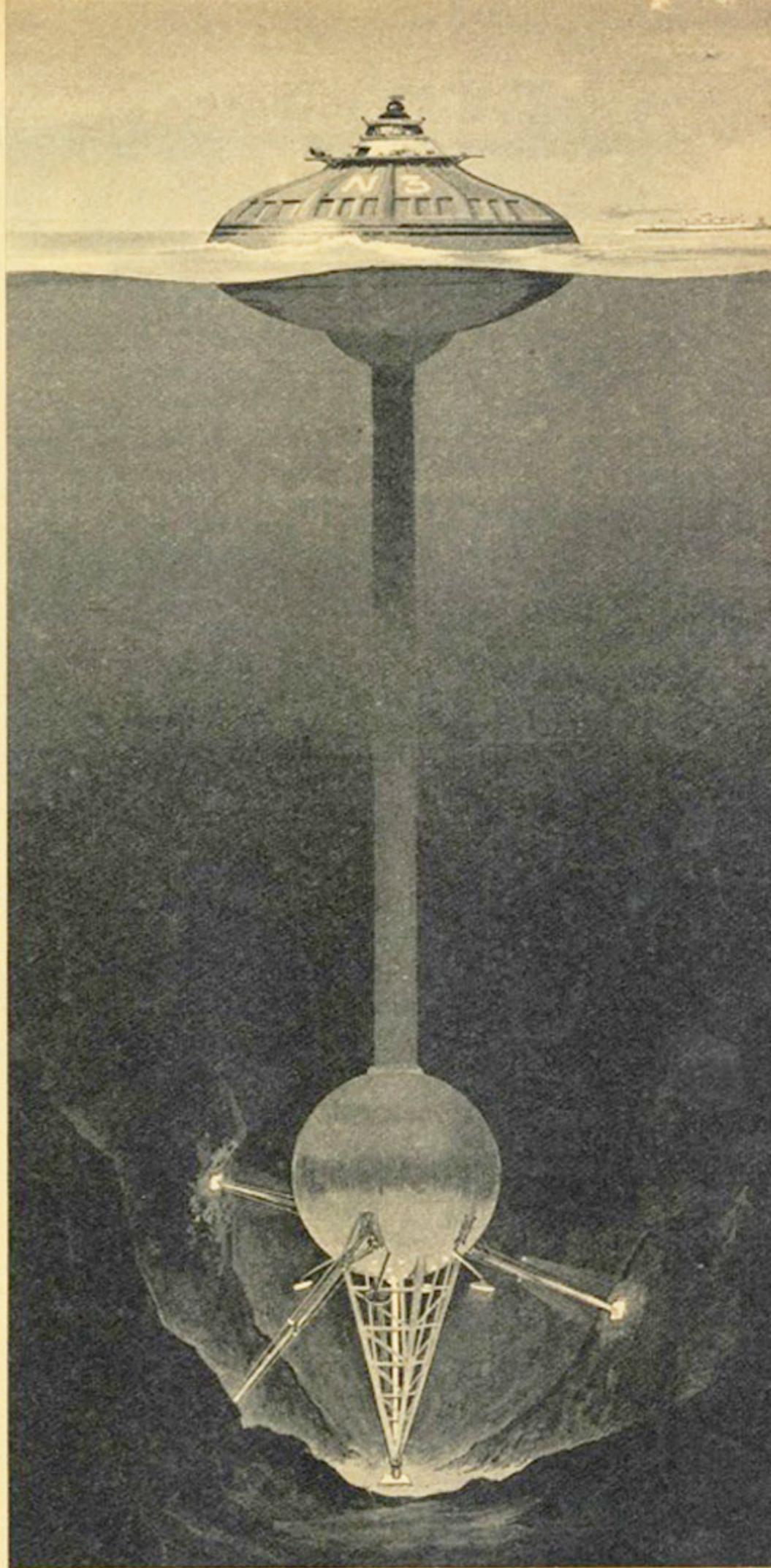
LE MECANISME AMORTISSEUR

C'est donc plus profondément qu'il faut rechercher ce fameux mécanisme amortisseur, et nous arrivons vite à la conclusion que les continents ressemblent à des bateaux flottant sur l'océan. Quand la proue d'un bateau s'enfonce, c'est la poupe qui s'élève, et quand le bateau penche à babord, il se hausse à tribord, tous les marins vous le confirmeront. Alors, si ce phénomène de flottaison des continents est vrai pour ce qui concerne les balancements de haut en bas, pourquoi ne serait-il pas vrai quand il s'agit des mouvements horizontaux de dérive? Voilà bien une des énigmes les plus préoccupantes que la science doit éclaircir. Nous avons construit des villes, des ports; nous avons étiré des routes et des voies ferrées avec l'idée que ces œuvres seraient presque éternelles et nous lisons dans le lent enfoncement de la Hollande sous les flots ce qui est peut-être la condamnation à terme de tant de travail et de génie. Mais, attention, ne cédon pas au pessimisme car un homme averti en vaut deux, et nous saurons bien, finalement, faire échec au danger.

Peut-être pensez-vous que nous voilà bien éloignés de notre puits de 25 kilomètres. Au contraire, nous sommes en train de tourner autour de lui et de

COMME DANS UNE BASSINE DE CONFITURES

Depuis qu'on s'est mis à étudier d'un peu plus près les tremblements de terre, on s'est rendu compte qu'en certains points de l'écorce terrestre il existait des pressions fantastiques qui tendaient les roches comme une corde de violon. A certains moments, cette tension devenait tellement grande que tout cassait et qu'il se produisait une faille. Lors du tremblement de terre d'Orléansville, le 9 septembre 1954, on a vu le sol partagé par une déchirure longue de plusieurs kilomètres. Les savants pensent que ces tensions formidables sur l'écorce terrestre sont provoquées par des courants qui parcourent le magma en fusion et qui sont analogues aux courants que l'on voit circuler lentement dans une bassine de confitures durant la cuisson.



dresser une première liste des réponses qu'il devra nous fournir. Ces réponses ne concernent pas seulement les savants qui sont de très haut; elles sont également attendues par les techniciens auxquels nous avons confié la tâche de nous approvisionner en minerais et en combustibles. Depuis cent ans, nous avons fouillé une toute petite pellicule de 3 km de notre écorce terrestre. Il devient maintenant nécessaire d'enfoncer plus loin nos batteries de foreuses. Les métallurgistes de demain ne perdront pas leur temps à faire cuire la pauvre quantité de minerais encore disponible dans des gisements qui deviennent de plus en plus rares. Nous allons nous ruer vers les immenses emplacements de granite et de basalte d'où nous apprendrons à extraire l'aluminium, le fer, le cuivre, l'étain, l'uranium et l'or. Le forage du puits de 25 kilomètres annonce le temps des machines combinées souterraines qui seront peut-être semblables aux brise-glace atomiques et qui, broyant ou fondant les roches, pénétreront dans les profondeurs de la planète. Tout au long du puits planétaire, nous disposerons des thermomètres qui nous renseigneront sur le comportement exact de cette formidable chaudière naturelle qu'est notre propre pla-

nète. Il nous suffira d'aller puiser l'eau des mers et de la déverser à flots continus dans cette chaudière pour que nous en retirions des milliards de tonnes de vapeur gratuite.

Capable de recréer sur la Lune ses propres conditions d'existence terrestre, l'homme va devenir aussi le maître de sa planète. Dans le même temps qu'il sera devenu dompteur des énergies du Soleil et de la mer, il aura pu passer la bride à sa vieille machine, la Terre. Cette aventure a commencé, toutes énergies mondiales réunies, le 1^{er} juillet 1957. Le premier bouquet de ce grandiose feu d'artifice fut tiré dans la nuit du 4 octobre 1957 lorsque s'élança dans l'espace le premier Spoutnik. Nous marquerons bientôt dans le grand livre de l'histoire humaine la date du forage de 25 kilomètres qui est désormais inscrit à l'ordre du jour de nos savants. Ainsi se trouveront réalisées les géniales prophéties de notre Jules Verne et l'homme n'aura pas commis ce péché d'orgueil qui aurait pu le pousser à partir à la conquête de l'univers en méprisant cette planète sur laquelle s'est merveilleusement élaboré le beau roman de l'humanité.



Le DÉMON

UN MATIN DE 1715, EN PLEINE MER DES CARAÏBES...



DIEU SOIT LOUÉ! LA TORNADE S'ÉLOIGNE! NOUS SOMMES SAUVÉS!..

J'AI CRU NOTRE DERNIÈRE HEURE VENUE! LE GALION CRAQUAIT DE PARTOUT!.. HEUREUSEMENT, LA MER S'APAÏSE!.. IL N'Y A PLUS DE DANGER!..

HUM!.. NE LE DITES PAS TROP TÔT, SENOR!.. IL FAUDRA PLUSIEURS HEURES AVANT QUE NOUS AYONS RÉPARÉ LES AVARIES ET RETROUVÉ UNE VITESSE DE MARCHÉ SUFFISANTE!.. MAIS IL Y A PIRE!..



CETTE MAUDITE TEMPÊTE A DISPERSÉ NOTRE CONVOI!.. ET MALHEUR, DANS CES PARAGES, AUX VAISSEAUX ISOLÉS, SURTOUT LORSQU'ILS TRANSPORTENT UNE CARGAISON COMME LA NÔTRE!..

QUE CRAIGNEZ-VOUS DONC, SENOR CAPITAN?..

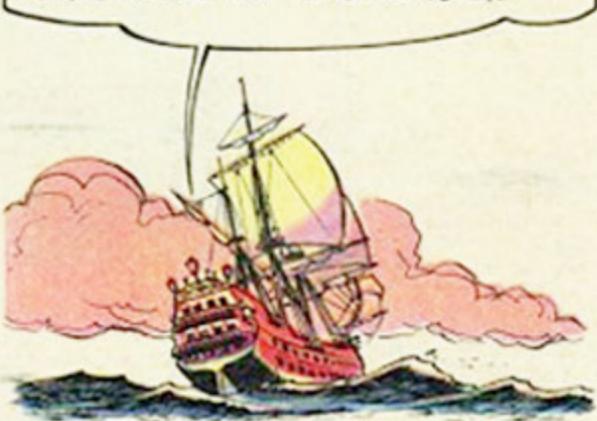


D.1.A

LES PIRATES, SENOR!.. LES PIRES VOYOUS DES SEPT MERS SE SONT TOUS DONNÉ RENDEZ-VOUS DANS CES EAUX!.. LES ÎLES, LES CRIQUES SONT INNOMBRABLES PAR ICI ET LEUR FOURNISSENT DES REPAIRES INEXPUGNABLES.



ILS ONT DES ESPIONS DANS TOUS NOS PORTS ET SONT RENSEIGNÉS CHAQUE FOIS QU'UN NAVIRE APPAREILLE POUR RAMENER EN ESPAGNE L'OR OU L'ARGENT EN PROVENANCE DE NOS MINES DU MEXIQUE OU DE COLOMBIE!..



VOILÀ POURQUOI NOS VAISSEAUX N'OSENT PLUS QUITTER LES PORTS DES INDES OCCIDENTALES QU'EN CONVOIS ESCORTÉS PAR DES NAVIRES DE GUERRE!.. LA PESTE SOIT DE CETTE TEMPÊTE QUI A DISPERSÉ LE NÔTRE ET..



HO!.. DE LA DUNETTE!..

UNE VOÏLE SUR BABORD PAR LE TRAVERS À NOUS!..



?!?!

EN EFFET!.. TRÈS LOIN, UNE HAUTE ET MINCE VOILURE VIENT DE JAILLIR DE LA MER!..

HO, DE LA VIGIE!.. DISTINGUES-TU SON PAVILLON ET SON GRÉEMENT?..



C'EST UN RUDE MARCHEUR. UN BRICK, JE CROIS!.. MAIS IL NE PORTE PAS LE MOINDRE INSIGNE!..

D.1.B

des CARAÏBES

DESSINS: V. HUBINON

TEXTE: J.M. CHARLIER



PER LA MADRE!... IL VIENT DROIT SUR NOUS!... HUM!... JE N'AIME PAS CA!... SURTOUT PAR ICI...

MA CHÉRIE!... DESCEND DANS LA CABINE PRÈS DE NOTRE PETIT GARÇON!... ÇA VAUDRA MIEUX!...

SÂGNANT RAPIDEMENT SUR LE PESANT GALION, LE BRICK MYSTÉRIEUX MANOEUVRE À LUI COUPER LA ROUTE...

ON N'APERÇOIT AUCUN CANON À BORD DE CE BATEAU!... C'EST SÛREMENT UN VAISSEAU MARCHAND!...

NE VOUS Y FIEZ PAS!... LIEUTENANT!... POSTEZ LES CANONNIERS À LEURS PIÈCES!...

SI SENOR!...

D.2.A

IL COURT PARALLÈLEMENT À NOUS ET IL N'Y A PRESQUE PERSONNE SUR LE PONT. VOUS AVEZ DU VOUS TROMPER!...

LIEUTENANT!... FAITES TIRER UN COUP DE SEMONCE POUR LUI ORDONNER D'ENVOYER SES COULEURS!...

ENFER!... LES... LES PIRATES!

BRUSQUEMENT LE BRICK A INFLECTI SA ROUTE, FONÇANT DROIT SUR LE GALION. ET TANDIS QU'À GRAND FRACAS LES PANNEAUX DES SABORDS S'OUVRENT, DEVOILANT UNE IMPRESSIONNANTE VOLÉE DE CANONS, UN PAVILLON SINISTRE MONTE À BLOC À LA CORNE D'ARTIMON: LE "JOLLY ROGER", LE DRAPEAU NOIR À TÊTE DE MORT!...

D.2.B

L'ORDRE EST AUSSITÔT TRANSMIS. D'UN DES SABORDS DU GALION PART UN COUP À BLANC. MAIS, SOUDAIN...

OH!

BRANLEBAS DE COMBAT!... AUX ARMES!... AUX ARMES!... LES PIÈCES DE BABORD, FEU!!!...

SANGBLEU!... BRIGITTE!... MON FILS!...

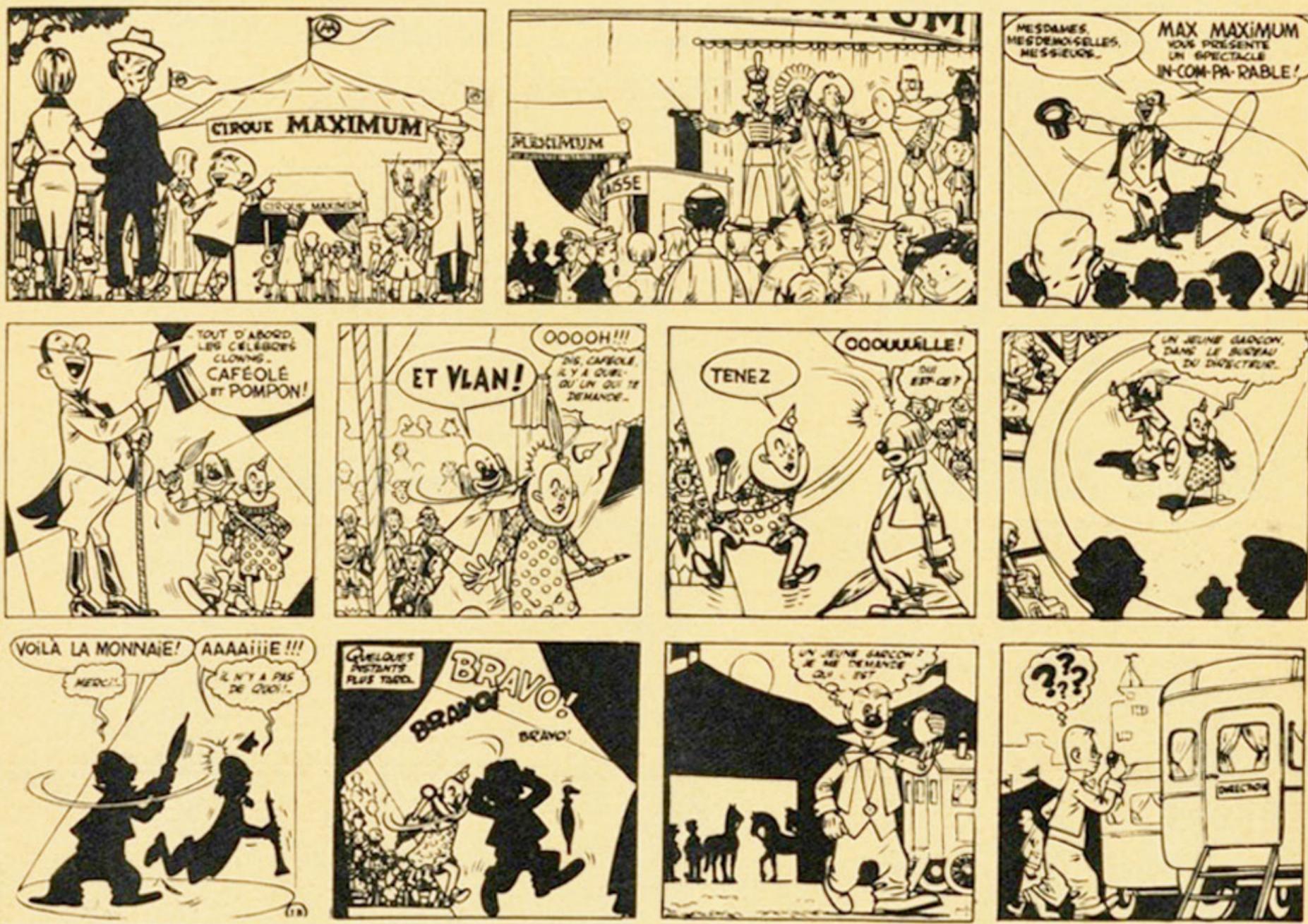
MAIS IL EST DÉJÀ TROP TARD!... LES PREMIÈRES, LES PIÈCES DU BRICK VIENNENT DE CRACHER À BOUT PORTANT SUR LE VAISSEAU PRIS À L'IMPROVISTE ET...

MADRE DE DIOS!... NOUS NE GOVERNONS PLUS!...

TOUS DEBOUT!... À L'ABORDAGE!!!!

D.2.C

PISTOOLLIN



EMPLACEMENT RÉSERVÉ

A

DOP-MONSAVON



Michel a quinze ans. Mais, aux « 24 Heures », c'est un homme !



Claude, dix-huit ans, connaît à fond les voitures et la course.

Auto



Grâce à MICHEL ET CLAUDE BONNET les fils de leur patron (15 et 18 ans) les pilotes D.B. des "24 h. du Mans" connaissent leur position en course

MICHEL a quinze ans. Claude en a dix-huit. Ce sont les fils du constructeur d'automobiles René Bonnet, dont les « D.B. Panhard » participent régulièrement à la célèbre course des « Vingt-quatre heures du Mans ».

Depuis trois ans déjà, leurs jouets favoris, ce sont les jolies petites voitures toutes neuves, à la carrosserie luisante qu'ils astiquent avec amour, tous les jeudis, à l'usine de Champigny. Et Claude, le « grand », a même le droit de les essayer, à 130 à l'heure, sur la piste de Montlhéry !

Depuis trois ans, ils suivent pas à pas chaque étape de la construction,

de la mise au point. Et, depuis trois ans aussi, quand la grande épreuve commence, ils y ont leur place à tenir, leur rôle à jouer. Toute la famille est là, d'ailleurs, au grand complet : M. Bonnet dirige la course de ses petits bolides, surveille le ravitaillement, les réparations. Sa femme chronomètre les tours effectués par les « D.B. » et par leurs principaux concurrents. Michel est au stand et il téléphone les écarts et les temps réalisés à Claude, installé de l'autre côté du circuit, au virage de Mulsanne. En cet endroit du parcours, les voitures ralentissent. Au passage de chaque « D.B. », Claude brandit une ardoise où sont transcrits, en langage secret, les renseignements que lui a communiqués Michel. Chaque pilote de l'écurie Bonnet connaît ainsi sa position et l'écart qui le sépare de son concurrent immédiat.

Imaginez ce qui se passerait, si l'un des deux frères commettait la moindre erreur ! Mais, depuis trois ans, Claude et Michel ne se sont jamais trompés. Pendant ces « vingt-quatre heures », ils ne dorment pas, ils mangent à peine : ils ne vivent que pour le dénouement, pour la fin de la course où ils espèrent entendre proclamer la victoire de leur père. Les vaillantes petites « D.B. » rivalisent avec des monstres quatre fois plus gros qu'elles ; et souvent, elles en triomphent !

Le rêve de Michel et de Claude ? Construire à leur tour des voitures de course, bien sûr ! Ils fréquentent, l'un le collège technique de Nogent-sur-Marne, l'autre l'Ecole Violet. Ils vont poursuivre leurs études d'ingénieurs, pour seconder leur père, d'abord, puis pour le remplacer.

Il y aura encore longtemps des voitures Bonnet dans la course !



René Bonnet, leur père, constructeur de la « D. B. », compte toujours sur la victoire.

Nous avons noté, ce mois-ci, deux nouveautés particulièrement intéressantes :

Chez NOREV :

Une étonnante pelle mécanique. C'est une reproduction très fidèle au 1/43.

La reproduction des mouvements est d'un réalisme absolu : mouvement de la pelle, mouvement des galets de la chenille, etc., et le mécanisme très ingénieux semble d'une grande robustesse. Avec ce modèle, NOREV inaugure

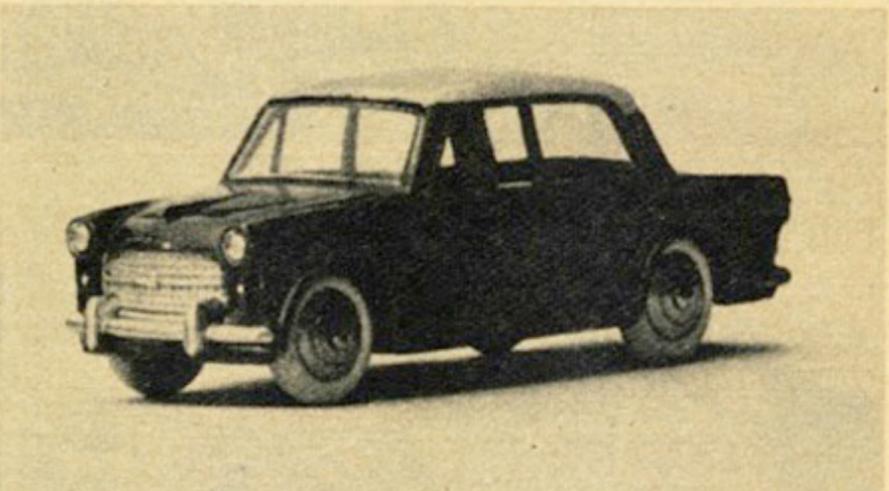


une nouvelle série ; souhaitons qu'elle s'enrichisse rapidement.

NOUVEAUTÉS MINIATURES

Chez DINKY TOYS :

Une Fiat 1200 « Grande Vue ». C'est un modèle muni de glaces, dont le fini et les détails sont excellents.



la voiture de votre papa pourrait-elle "tourner" au Mans ?

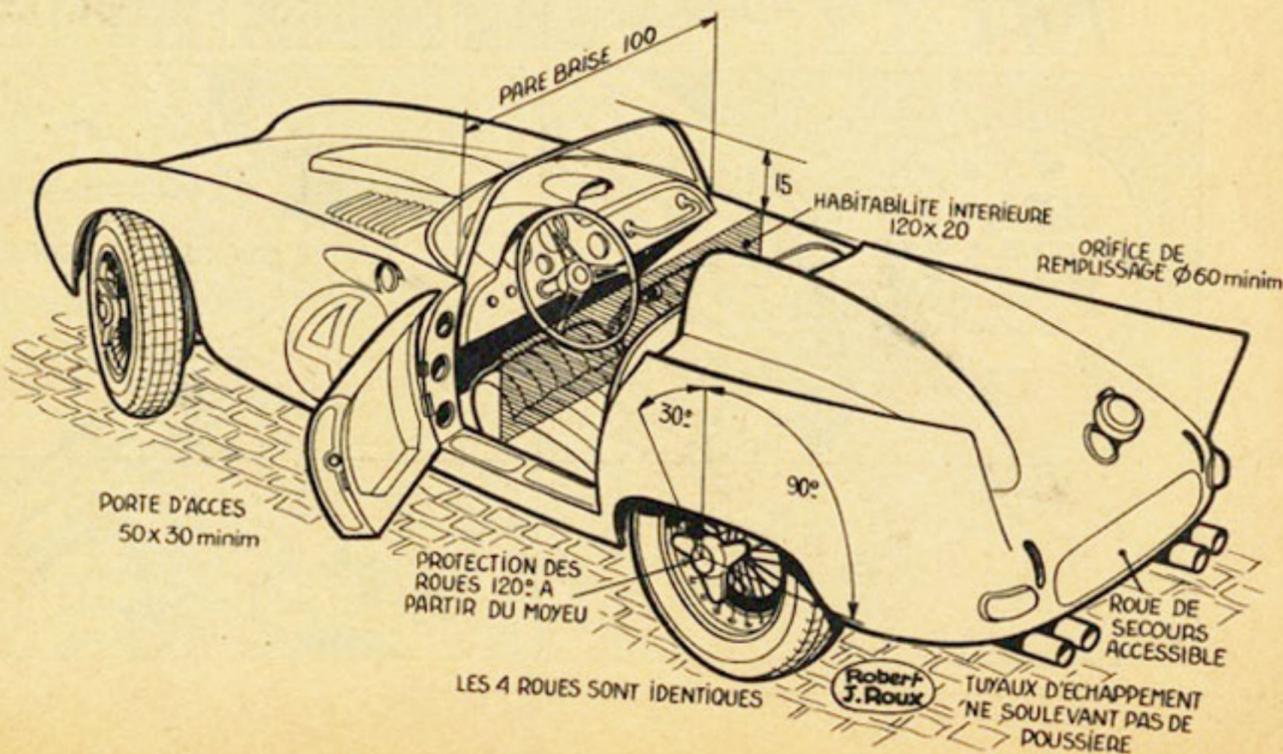
LES voitures qui participent à la grande épreuve des « Vingt-Quatre heures du Mans », l'une des courses automobiles les plus importantes et les plus difficiles du monde, sont de marques, de nationalités, d'aspects différents. Elles n'ont en commun, semble-t-il, que leur puissance monstrueuse, leur vitesse de bolides.

En réalité, elles sont toutes semblables. Oui, ne prenez pas cet air étonné : hauteur des pare-brise, largeur des portières, profondeur de l'habitacle, tout est strictement réglementé et les constructeurs doivent en tenir compte dans leurs plans. Sinon...

Sinon ? Eh bien ! quelques jours avant la course, dans un grand parc du Mans, se déroule « l'examen ». Et les examinateurs sont sévères. Armés d'un assortiment d'instruments de mesure, ils épluchent chaque voiture, minutieusement, et éliminent sans pitié celles qui ne sont pas parfaitement conformes aux décisions du Règlement Sportif International.

Si l'on est « recalé », on a encore une chance : il faut, dans les quarante-huit heures, modifier le défaut qui est cause de l'échec. Imaginez alors la fièvre parmi les constructeurs et les mécaniciens !

Vous le voyez, ne dispute pas qui veut les « Vingt-Quatre heures du Mans ». Voici une voiture-type. Regardez-la bien. Comparez-la avec celle de votre papa. Croyez-vous qu'il pourrait l'engager dans la course ?



PILOTE A



Vous connaissez tous Rodolphe — le Rodolphe de « Salut Marcel », de « Sans famille » et de « L'île au trésor » ; ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que Rodolphe est passionné d'expériences de chimie et de physique et aussi de tours de prestidigitation. Il lui arrive même d'inventer de toutes pièces de nouvelles expériences. Chaque semaine, Rodolphe vous présentera, à cette place, l'expérience qu'il aura essayée devant ses petits camarades.

cette semaine :

RODOLPHE PRÉSENTE LE VERRE MAGIQUE

Je suis sûr que vous êtes comme moi : vous aimez faire des expériences de physique ou de chimie. Peut-être aussi avez-vous des petits frères et des petites sœurs, alors c'est très amusant de leur montrer des tours. Seulement, il faut que ce soit des tours sans

étonner non seulement vos frères et sœurs, mais aussi vos parents et amis.

Le matériel n'est pas compliqué : un grand verre droit (comme les verres dans lesquels on sert des demis de bière), une pelure d'orange bien découpée (de la moitié d'une orange) et deux cure-dents.

Vous percez d'abord la pelure d'orange avec les cure-dents et vous la placez à peu près à la moitié du verre (comme sur le dessin). Vous versez alors doucement du vin qui vient se placer au fond du verre. Vous en versez jusqu'à ce que le vin touche la pelure d'orange. Ensuite, vous versez doucement de l'eau.

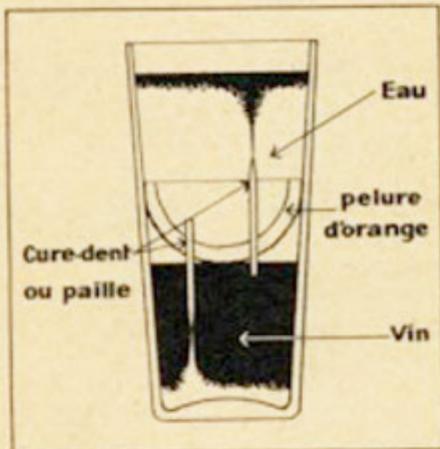
Vous voyez alors le vin qui monte à travers l'eau et l'eau qui descend. Au bout d'un moment, toute l'eau est en bas et le vin en haut, sans mélange !

L'explication est simple : le vin est moins lourd que l'eau. Vous pouvez d'ailleurs aussi faire l'expérience avec de l'huile et de l'eau.

Amusez-vous bien. N'hésitez pas à m'envoyer aussi vos idées d'expériences.

Salut, les amis.

RODOLPHE



danger et des vrais tours sérieux, scientifiques même.

Aujourd'hui, je vous propose celui-ci qui est très facile. Je vous recommande de vous essayer plusieurs fois, tout seul, afin de bien vous faire la main ; ensuite, vous



Il vient de m'arriver une bien étrange aventure. Il faut vous dire, tout d'abord, que je me nomme Evariste Ploingre. C'est un nom comme les autres, ne prêtant pas spécialement à rire, sauf à l'école, où mes camarades me disaient que Ploingre ça faisait penser au bruit que fait un plumier qui tombe par terre.

Maintenant que je me suis présenté, je peux continuer mon récit. Je devais aller déjeuner chez mon oncle, Oscar Ploingre. Celui-ci m'avait dit : « Evariste, mon neveu, tes parents sont en vacances, je t'invite à venir déguster chez moi un coq au vin. »

J'avais accepté avec enthousiasme, car ma tante prépare fort bien le coq au vin, mets préféré des Ploingre. Je passe donc par la rue Notre-Dame - des - Victoires, où habite tonton, quand je vois un immeuble neuf, encore en cours de construction. Une idée, comme ça, je décide de visiter cet édifice. J'entre, je regarde (les Ploingre sont curieux) et j'arrive devant une porte sur laquelle est posée une pancarte : « PILOTE - REDACTION ». « Il s'agit, pensais-je, d'un journal. » (Les Ploingre sont vifs.) Intéressé de voir comment fonctionne un journal, j'ouvre la porte et là, j'aperçois une quantité de gens qui courent dans tous les sens, qui entrent et qui sortent des bu-

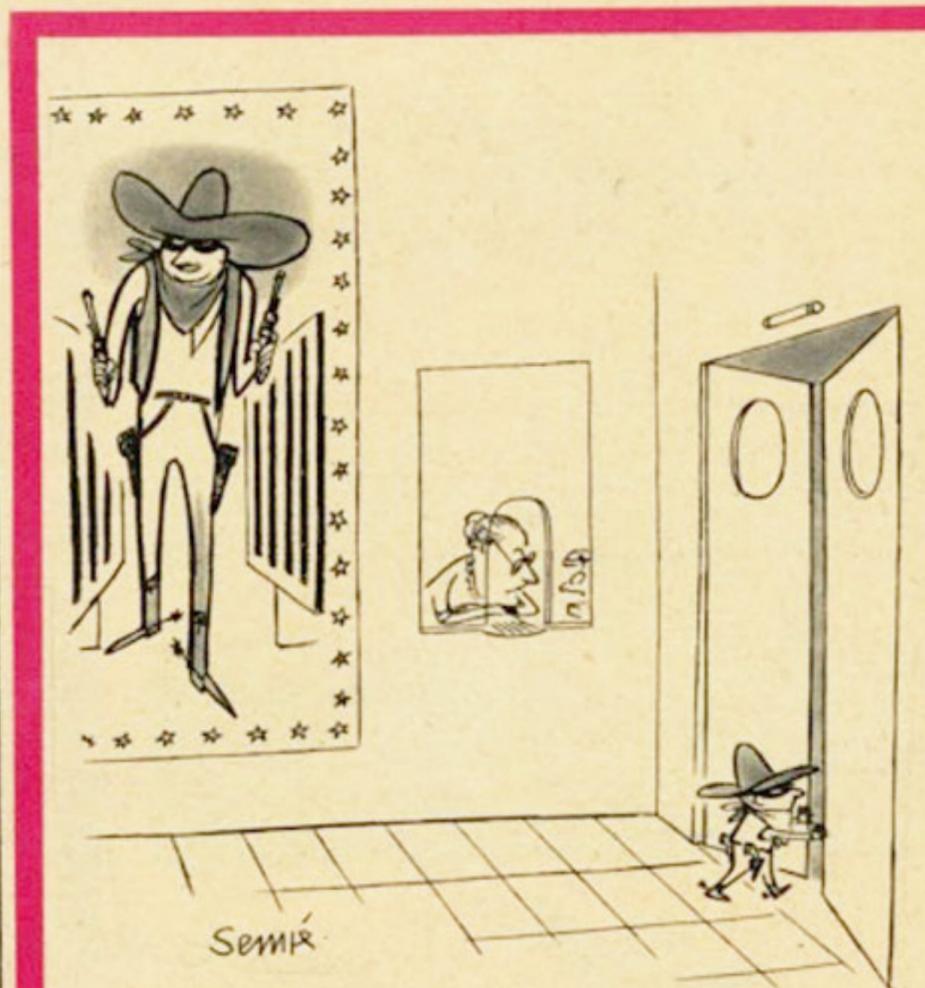
reaux, qui crient, qui s'agitent, qui hurlent, qui brandissent des papiers, qui rient, qui chantent, qui ont l'air de se faire du souci, qui ont l'air ravis, qui semblent travailler avec acharnement. « Evariste, mon ami, me dis-je, ce n'est pas ta place, ici, et le coq au vin attend dans le pâté de maisons voisin ! »

J'allais sortir discrètement, quand un monsieur maigrichon me voit et se met à crier : « Ne restez pas comme ça, mon vieux ! Au travail ! Le coursier part pour l'imprimerie dans dix minutes ! Il me faut votre article dans cinq minutes ! » « Mais, protestai-je, le coq au vin... » « Coq au vin ? me dit le monsieur maigrichon, pas dans ce numéro, trouvez autre chose ! Et vite ! » Et il est parti.

Les Ploingre ont un esprit de décision remarquable. J'ai avisé un bureau vide, une machine à écrire sur laquelle j'ai tapé d'un doigt fébrile ces quelques lignes. Un coursier a arraché le papier de la machine et il a filé en me disant : « T'es pas un rapide, p'tite tête ! »

Ce qui serait amusant, c'est que mon article paraisse dans le journal !

EVARISTE PLOINGRE.



MAMAN a lu ce que la maîtresse avait écrit sur mon livret de classe : « Ce mois-ci Nicolas a été assez calme. »

« Il faut le récompenser », a dit maman à papa. Alors, papa m'a donné des petites tapes sur la tête en disant : « C'est bien mon petit, c'est bien mon petit » et il s'est remis à lire le journal. Mais alors, maman lui a dit que ce n'était pas suffisant et que pour m'encourager il fallait que papa m'emmène au cinéma. Moi, j'étais content, surtout qu'au cinéma du quartier il y avait six dessins animés et un film

de cow-boys qui s'appelle le « Mystère de la mine abandonnée » et sur les affiches ils disent que c'est très bon.

Mais papa, lui, il n'avait pas trop envie d'aller au cinéma. Il a poussé deux ou trois gros soupirs et puis il a dit qu'il était très fatigué, qu'il travaillait toute la semaine et qu'il préférait rester à la maison. Maman lui a répondu qu'au fond il avait peut-être raison et qu'il pourrait en profiter pour repeindre le garage qui en avait drôlement besoin. Papa a plié le journal et il a levé les yeux d'un drôle d'air, comme s'il avait peur que le pla-

LE SOUVRIRE

MARCEL FORT VOUS APPREND A JOUER AU PONT TRANSBORDEUR

Vous connaissez tous Marcel Fort — le Marcel Fort de « Salut » Marcel », du « Quitte ou double », de « Qui est le crack » ? Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que Marcel Fort est également le spécialiste des jeux que l'on peut jouer entre amis. Chaque semaine, Marcel Fort vous présentera le jeu qu'il aura mis au point pour vous.

Le jeu consiste, pour chaque concurrent, mains attachées derrière le dos, à transborder les objets avec la bouche, d'une table à l'autre, et ce, dans un minimum de temps.

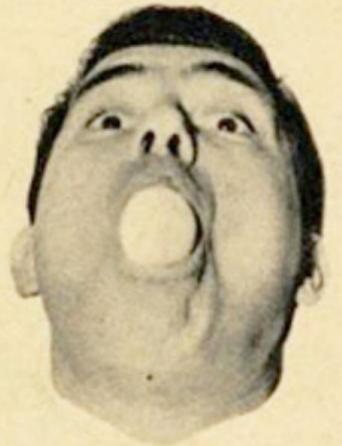
Bien entendu, vous devez transborder un objet à la fois, bien que, si vous arrivez à saisir à la fois une chaussure, une clef et une pièce de monnaie, j'aimerais bien faire votre connaissance pour que vous m'expliquiez comment vous avez fait, cette prouesse n'ayant jamais été réussie. N'essayez même pas, c'est impossible et, croyez-moi, c'est la voix de l'expérience qui parle !

Vous verrez que pour transporter le moulin à café, tout ira relativement bien, il suffit de le saisir par la poignée. Pour le tampon-buvard, pas de problème insurmontable. Les lacets de la chaussure vous seront d'une aide considérable pour faire voyager cet objet. Mais, par contre, pour ce qui est de l'œuf dur, croyez-en toujours cette voix de l'expérience dont je vous parlais tout à l'heure, ce sera une autre affaire... Enfin, je vous promets un fou rire général !

Si la place vous manque, les tables pourront être séparées d'un ou deux mètres seulement, ce n'est pas la distance qui importe le plus.

Papa, s'il est libre, pourra être désigné comme chronométrateur officiel, et, s'il le désire, il pourra tenter sa chance au jeu du « pont transbordeur » !

Marcel FORT



POUR jouer au pont transbordeur, il vous faut deux tables que vous espacerez de quelques mètres. La première table est chargée de différents objets non dangereux. (J'insiste : pas de bords coupants, attention à vous ! Pas d'objets fragiles, attention à vos parents !) La deuxième table est totalement vide. Supposons que vous avez réuni sur la table, un moulin à café (ancien modèle), un œuf dur (d'un modèle récent, si possible), une chaussure (propre), une clef, une pièce de monnaie, etc.



Nicolas

PAR SEMPE ET GOSCINNY

fond ne lui tombe dessus. « Ça va, il a dit, j'irai voir le mystère de la mine abandonnée. » J'ai embrassé papa, et maman a fait un grand sourire. Tout le monde était très content.

Le déjeuner m'a paru très long et je n'avais pas très faim. Papa et moi nous avons mis nos beaux costumes et enfin, nous sommes arrivés devant le cinéma. J'ai reconnu là plusieurs de mes petits camarades qui attendaient pour entrer. Geoffroy était habillé en cow-boy. Le papa de Geoffroy est très riche et lui paye toutes sortes de jouets et de choses. Geoffroy aime bien s'habiller de façon différente pour chaque film. La dernière fois il y avait un film avec des fusées qui allaient dans la lune et Geoffroy est arrivé en Martien avec une sorte de bocal en verre sur la tête. Il ne l'a même pas enlevé à l'entracte pour manger des glaces. A la fin, il s'est trouvé mal dans son bocal. Moi, je me demande comment Geoffroy va s'habiller quand il y aura un film de Tarzan. En singe, peut-être.

Papa a acheté les billets et nous sommes entrés dans le cinéma. J'ai demandé à papa d'aller au premier rang, là où on entend mieux et où les images paraissent plus longues. Papa, il ne voulait pas, il me tirait par la main. Mais les lumières se sont éteintes et l'ouvreuse a dit à papa de se décider parce qu'elle avait d'autres gens à placer.

Au premier rang, papa était le seul grand, à côté de papa se trouvait mon ami, le gros Alceste, celui qui mange tout le temps.

Les six dessins animés se sont bien passés. Papa, à l'entracte, se plaignait seulement d'avoir un peu mal à la tête et aux yeux.



On a acheté des glaces, une pour moi (au chocolat) et une pour papa. Alceste en a acheté quatre, pour tenir le coup pendant le film.

Puis, la lumière s'est éteinte à nouveau et « Le mystère de la mine abandonnée » a commencé. C'était formidable ! Il y avait un homme, tout en noir, la figure couverte par un mouchoir noir et qui avait un cheval noir. L'homme tuait un vieux mineur et la fille du vieux mineur pleurait et le shérif, qui était tout en blanc et qui n'avait pas de mouchoir sur la figure, jurait de découvrir qui était l'homme noir. Il y avait aussi un méchant banquier qui voulait s'emparer de la mine après la mort du vieux mineur.

C'est à ce moment que papa s'est retourné pour demander au petit garçon qui était assis derrière lui, de ne plus donner de coups de pied dans le dossier de son fauteuil. « Laissez mon petit garçon tranquille ! » a dit une grosse voix dans le noir, derrière papa. « Je le laisserai quand vous lui aurez dit de ne plus me dévisser les vertèbres à coups de pied ! » « C'est la tête que je vais vous dévisser, comme ça mon petit garçon pourra voir le film ! On n'a pas idée de se mettre au premier rang, grand dadais ! » « Ah oui ? » a dit papa en se levant. « Mes glaces ! » a crié Alceste. En se levant papa avait renversé sur son costume les glaces qu'Alceste avait laissées sur le bras de son fauteuil (deux vanilles et deux fraises). Les gens criaient : « Silence ! » et aussi : « Lumière ! ». Puis on a entendu des explosions ; c'était Geoffroy qui tirait avec ses revolvers à capsule. Alceste appelait le shérif pour qu'on lui rende ses glaces. Le monsieur à la grosse voix, dans le noir, disait que papa mangeait les glaces des enfants. On s'est vraiment bien amusés.

Malheureusement, l'ouvreuse est venue avec deux messieurs et nous avons dû partir. Alceste nous a suivis jusqu'à la maison ; il voulait récupérer les glaces qui étaient sur le costume de papa. Papa avait l'air fatigué.

Cette nuit-là, j'ai eu soif, comme d'habitude et j'ai appelé papa pour qu'il m'apporte un verre d'eau. Mais papa ne m'a pas répondu. Alors, je suis descendu et j'ai trouvé papa dans le salon, en pyjama.

Il téléphonait au cinéma pour savoir si le banquier était bien l'homme en noir qui avait assassiné le vieux mineur.

NICOLAS.

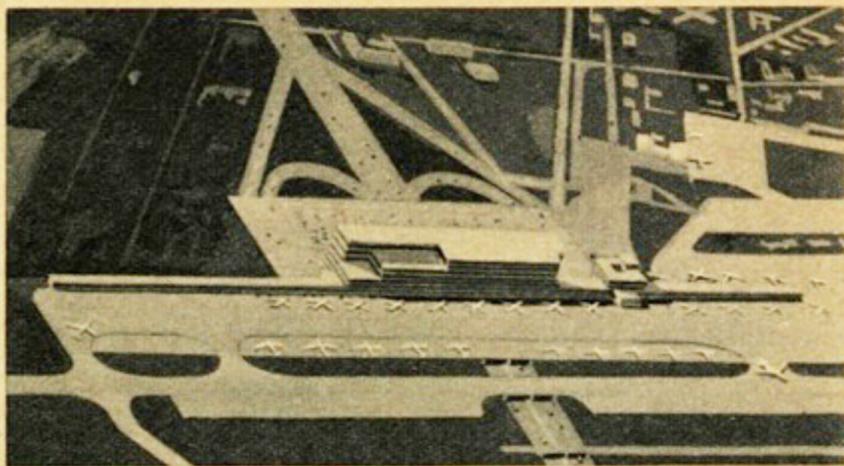


mark trent

voyage dans le temps...



la plus grande gare de France
est une gare aérienne...



LE NOUVEL AEROPORT D'ORLY

Huit cent mille kilomètres de lignes aériennes viennent aboutir ou passent à Orly... Des lignes qui, tissant autour de la Terre une immense toile d'araignée invisible, en font vingt fois le tour !

Il ne faut pas croire que les avions commerciaux partent d'Orly ou y arrivent comme bon leur semble. Bien au contraire, ils doivent suivre des voies très précises et tout appareil qui s'en écarte est un appareil égaré. Dix fois plus rapide que le train, l'avion obéit aux mêmes lois générales, à ceci près qu'une ligne de banlieue le mène à Londres, Berlin, Rome ou Madrid et qu'une « grande ligne » ne s'arrête qu'à New York, Buenos Aires ou Tokyo...

En une seule année, Orly a vu passer deux millions de passagers et cinquante mille tonnes de marchandises. En 1959, l'équivalent de la population de Paris prendra l'avion à Orly ou en descendra... Quant au trafic de fret, c'est l'équivalent de 800 locomotives arrivées par les airs qui ont encombré la gare de marchandises...

Comment fonctionne et comment se présente cet important centre de communications mondiales ? Couvrant une surface égale au cinquième de la surface de Paris (1 800 hectares en 1961), Orly emploie 10 000 personnes qui, de l'ingénieur au pompiste, du douanier au balayeur de pistes, de l'administrateur à l'hôtesse d'accueil, ne sont là que parce que des avions se posent et décollent à chaque instant sur les pistes, emportant ou déposant des passagers par centaines...

LES PISTES

Les pistes sont le terminus et le départ des lignes aériennes. Elles en sont les seules parties « solides ». Bien entendu, elles ne sont pas disposées n'importe comment, mais en tenant compte des vents les plus fréquents dans la région, les avions devant toujours décoller et se poser face à ces vents ou au plus près. Même à Orly où il y a plusieurs pistes, une seule est en service, selon la direction du vent et les pilotes en sont informés par radio.

Le trafic devenant de plus en plus dense — 40 000 avions ont décollé et autant ont atterri à Orly en 1958 — il a fallu augmenter la cadence des mouvements d'avions, car on ne peut accroître le nombre des pistes indéfiniment, comme on augmente le nombre des voies dans une gare... De plus, les avions étant de plus en plus lourds, puissants et rapides, il faut leur offrir des pistes de plus en plus longues et solides. Les pistes d'Orly peuvent recevoir des avions pesant jusqu'à deux cents tonnes. Elles sont si solides qu'une locomotive pourrait y rouler sans dommage !

Orly dispose actuellement de deux pistes principales, l'une orientée Nord-Sud, de 2 400 mètres, et l'autre orientée Est-Ouest de 2 100 mètres. C'est cette dernière qui a été rallongée jusqu'à 3 300 mètres pour recevoir les grands avions à réaction transatlantiques.

Cette piste de 3 300 mètres coupe la route nationale 7, la route du soleil. Pour éviter de dévier celle-ci, on l'a enterrée sous la piste, grâce à deux ponts de 300 mètres de large et, maintenant, les avions roulent au-dessus des voitures ! Ceci uniquement pour la piste, mais les avions ne peuvent y séjourner longtemps. Ils doivent laisser la place aux suivants et, pour cela, empruntent alors les « bretelles », pistes secondaires aussi solides que les précédentes et conduisant les appareils à l'aérogare. Avec les routes de trafic, il y a, en tout, sept ponts enjambant la Nationale 7...

Une telle installation coûte extrêmement cher et, pour fixer les idées, il suffit de savoir qu'une piste

d'atterrissage coûte un million le mètre courant en 60 de large ! Voilà un « sacré ruban », comme disent les équipages, un ruban de béton épais d'un bon mètre et qui doit être entretenu constamment. La nuit, des voitures spéciales sillonnent les pistes qu'elles balayent avec soin. Ces voitures comportent des plaques aimantées qui aspirent littéralement les pièces métalliques pouvant se trouver sur les pistes. Au petit jour, lorsque le trafic reprend, celles-ci sont propres et les réacteurs des avions modernes ne risquent pas « d'avaler pierres et divers objets » qui ne manqueraient pas de les détériorer... De même, les pneus sont protégés contre toute crevaison ou tout éclatement...

Mais les voitures d'entretien ne prennent possession des pistes que tard dans la nuit, car le trafic s'étend jusqu'au-delà de minuit. Ces pistes sont alors visibles des pilotes grâce aux balises, rangées de lampes à forte intensité qui les bordent de chaque côté et qui, elles aussi, doivent être soigneusement entretenues. Les pistes principales sont balisées de lampes jaunes et les bandes d'accès le sont en bleu.

DOUZE HOMMES DANS UNE TOUR

Perdue au milieu du terrain, une petite tour au sommet entièrement vitré et surmontée d'une grande antenne de radar, constitue le cerveau du Grand Orly. C'est là qu'une douzaine d'hommes surveillent, dirigent, enregistrent toute l'activité aérienne du terrain.

Imaginons un avion arrivant de New York. Depuis son départ, il a suivi une route bien déterminée et il aborde enfin les côtes de France à hauteur d'Amiens environ. Dès ce moment, son pilote n'est plus libre de ses mouvements. Il est littéralement pris en charge par le Centre de contrôle régional de Paris-Orly qui, par radio, le conduit au-dessus de la porte de l'aéroport. Sans cesse, un radar fouille le ciel et découvre inévitablement tout avion qui ne suivrait pas la règle et ne préviendrait pas de son arrivée à 200 km aux alentours d'Orly. Le Centre régional ayant amené l'avion à la porte du terrain, encore située à quelques dizaines de kilomètres des pistes, c'est la tour de contrôle qui prend alors le relais et amène littéralement l'appareil jusqu'à l'entrée de piste. Les heures de pointe, plusieurs avions se présentent à la fois à la porte et les contrôleurs de trafic doivent les disposer alors en « pile d'assiettes ». Chaque avion, surveillé au radar, tourne en rond à une altitude bien précise. Au-dessus de lui et en dessous, d'autres avions tournent également étagés de 300 mètres en 300 mètres. L'avion le plus bas se pose le premier et, dès ce moment, toute la pile descend de 300 mètres et le « cirque » recommence...

LE GARAGE AUX AVIONS

A Orly, le garage aux avions s'étend sur un kilomètre de longueur, soit la longueur des Champs-Élysées ! La nuit, les hangars s'illuminent et des centaines d'ouvriers s'agitent autour des grands avions inertes. Orly est la base technique des compagnies Air-France, TAI et de la compagnie américaine TWA pour l'Europe. Tous les appareils de ces sociétés y sont entretenus, révisés, réparés, contrôlés.

A Orly, chaque avion des trois compagnies passe régulièrement dans les hangars, pour éviter les pannes accidentelles qui sont, d'ailleurs, très rares. Le garage aux avions d'Orly est toujours garni d'appareils qui, sagement, toutes les 100 heures de

vol, puis toutes les mille heures, viennent subir leur examen plus ou moins complet.

ORLY ET SES CENTRALES

Le grand aéroport d'Orly est une véritable ville installée à côté de la capitale. Une ville qui dispose de ses propres centrales fournissant l'énergie dont elle a besoin. Une première centrale thermique assure le chauffage des hangars, des bâtiments et de l'aérogare elle-même. Sa puissance est telle qu'elle pourrait chauffer 8 000 appartements urbains.

Une autre centrale, électrique celle-là, alimente tous les postes et les installations de sécurité. Les appareils de la tour de contrôle, des radars, de l'ensemble radio et des balisages de pistes sont pourvus en électricité par cette centrale.

ET LES PASSAGERS?...

Neuf milliards de francs ont été dépensés en 1958 pour l'aéroport de Paris. Aujourd'hui, le passager de l'avion s'identifie au passager du train ou de l'autocar. Il prend l'avion pour aller là où il a besoin d'aller. Tous ces milliards dépensés, tous ces avions mis en ligne, toute cette gigantesque organisation, tous ces ouvriers et techniciens sont, en fait, au service d'un seul et même personnage : le client, le passager qui, à trois millions d'exemplaires, prend l'avion parce qu'il a besoin de l'avion pour son plaisir ou pour ses affaires...

Monsieur le passager entre à l'aérogare d'Orly par la grande porte. Au début de l'année 1961, la nouvelle aérogare sera un palais de 200 mètres de long, construit autour d'une armature métallique aussi lourde que la Tour Eiffel (7 200 tonnes d'acier) et s'étendant sur cinq étages. Le hall d'attente sera tout juste précédé, comme aujourd'hui, des salles de formalités indispensables — passeport pour l'étranger, douane — mais le hall d'attente, lui, sera peuplé de nombreux magasins où le passager pourra faire ses dernières emplettes de souvenirs.

Et pendant que Monsieur le passager accomplit ses formalités élémentaires et malheureusement inévitables, les avions, parkés sur l'aire d'embarquement, vident goûlument les camions-citernes venus leur donner les forces nécessaires à la traversée ou au voyage, d'autres voitures viennent apporter à la cuisine de bord les plats préparés par le meilleur traiteur de Paris, une autre amène l'équipage à bord...

Dans quelques instants, les passagers seront invités à emprunter une des deux jetées de 200 m qui les mèneront, à l'abri des intempéries — ces intempéries qui n'arrêtent plus les avions — jusqu'à la « Caravelle », au Boeing 707 ou au « Super Star » à bord duquel ils prendront place, gracieusement accueillis par les hôtesses de l'air au sourire rassurant...

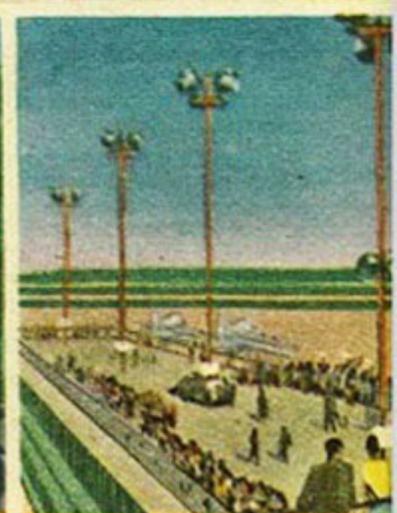
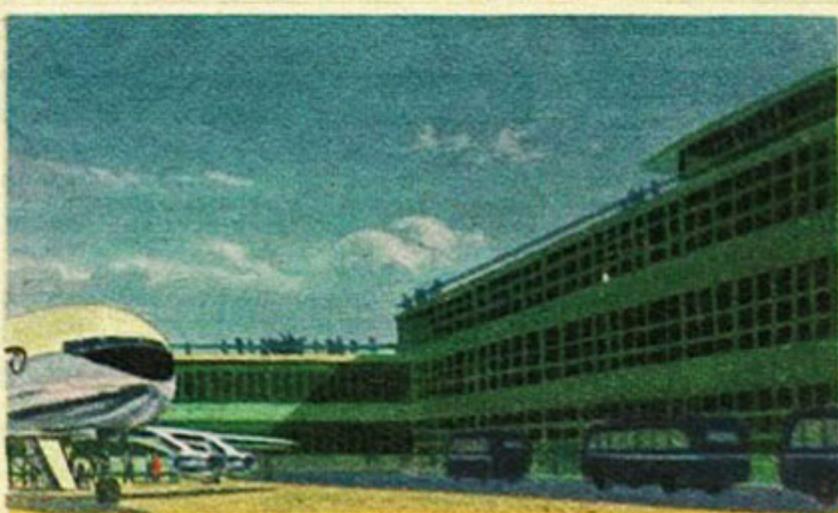
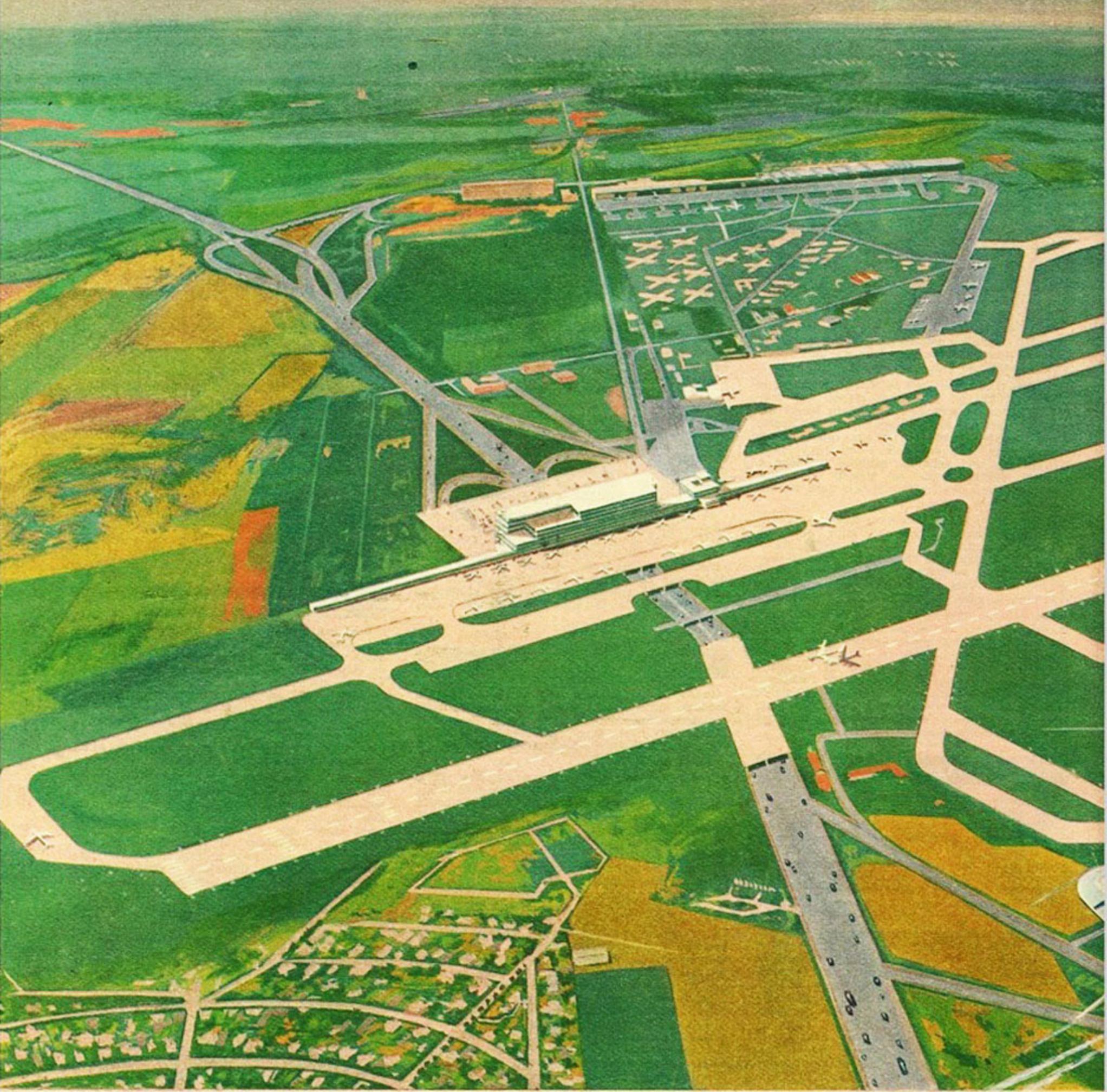
Monsieur a laissé sa voiture au parking ? Il la reprendra ce soir, lorsqu'il sera rentré de sa course à Londres où des affaires l'appellent, car il a promis d'être chez lui pour dîner...

Bientôt, les moteurs grondent, les réacteurs rugissent, l'avion s'ébranle, roule lentement, prend sa piste et décolle...

Là-bas, sur les terrasses, une femme agite un mouchoir, mais son mari ne la voit pas. Dame, un avion ce n'est tout de même plus un train. Le qual est plus long, il mène à l'autre bout du monde... Orly est la porte du monde entier, les dépenses engagées en valent la peine...

J. GAMBU.

LE NOUVEL AEROPORT



Venant de tous les points du globe, ou s'y rendant, les passagers peuvent acheter un dernier souvenir de la France dans le grand hall où l'on parle toutes les langues.

Le quai aux avions ! Le grand voyage commence et des cars emportent les passagers vers leurs avions respectifs, toujours précédés par une charmante hôtesse...

Les amis, les parents, ou les simples curieux regardent les départs depuis les terrasses. Parfois, dans...

AÉROPORT D'ORLY



De l'autre côté de l'aéroport, les hangars de maintenance et d'entretien sont le grand garage aux avions où ceux-ci viennent régulièrement en visites de contrôle.



Point de départ et terminus de tout vol, la piste en service est aussi active le jour que la nuit, grâce à un balisage lumineux qui ne connaît jamais de panne.



Les curieux suivent les départs et les arrivées. Le pouchoir s'agite, exactement comme les bagages !



Invisibles des passagers les contrôleurs de la navigation aérienne dirigent les avions vers Orly, par radio, aussi sûrement qu'un « dispatcher » des Chemins de fer !



A l'étage inférieur de la tour de contrôle, les radaristes surveillent sur leurs écrans, 24 heures sur 24, les mouvements des avions jusqu'à 200 km de l'aéroport.

LE COUREUR INCONNU

(Suite de la page 5.)

— Piston, je préfères que tu roules à tombeau fermé, dis-je tout à coup.

J'en avais assez de cette folie. Les petits suisses Bobo avaient besoin de moi. Peut-être, un jour, à force de travail, pourrais-je devenir secrétaire d'un des sous-directeurs, puis chef de bureau. Le service des emballages me plaisait.

— Jamais, monsieur Paul! hurla Piston, déchainé. J'aime mieux sauter dans un précipice et me réduire en bouillie.

— Piston, je fais appel à ta conscience professionnelle. Si tu ne crains rien pour ta vie, ni pour la mienne, pense aux petits suisses Bobo.

A ces mots je crus distinguer quelque émotion sur son visage. Mais il la maîtrisa.

— Tant pis si nos petits suisses s'écrasent dans un ravin! s'écria-t-il. Ça fera de la publicité.

— Piston, répliquai-je tristement, tu te rends compte de ce que tu dis? Sans doute devons-nous chercher toutes les occasions de publicité. Mais les chercher en risquant de détruire notre cargaison de petits suisses Bobo, c'est mal!

Piston baissa la tête, mais, en même temps, il appuyait sur l'accélérateur.

A peine avait-il fait ce geste sacrilège qu'il freina en étouffant un juron. A cent mètres devant nous, la voiture poursuivie, que nous cachait un virage, s'était arrêtée. Enfin, nous allions savoir!

Nous nous rangeâmes derrière elle, sur le talus, autant que le permettait la pente.

Il n'y avait personne dans la voiture. Ses occupants étaient descendus. Dans un pré, grand comme un drap de lit, suspendu au-dessus du vide, le garçon de treize ans et le chauffeur étaient penchés sur une masse blanche.

A pas de loup nous nous approchâmes: c'était le coureur inconnu. Il gisait là, dans l'herbe. Il était si beau, sa pose était si noble, que je pensai au chevalier Roland, couché autrefois, dans l'herbe verte, au col de Roncevaux et rendant l'âme après son combat contre les Sarrasins.

Je m'approchai encore plus près.

— C'est votre frère? dis-je au garçon de treize ans, penché sur le blessé.

Il se releva à demi. Je crus d'abord qu'il n'allait pas répondre. Après une hésitation, il fit « oui » de la tête.

— Il s'est fait mal? dis-je stupidement.

Pas une tache de sang, pas une goutte de sueur ne marquaient le visage du coureur. Ses cheveux

blonds étaient aussi correctement arrangés que d'habitude. Dans leur profondeur restaient encore gravées les dents du peigne. A côté de lui sa bicyclette gisait dans l'herbe. Elle aussi semblait intacte. Sa roue avant tournait doucement. Ses rayons étincelaient comme des diamants.

Soudain j'eus peur. Le coureur inconnu semblait dormir. Peut-être était-il mort. Mais il me sembla que sa poitrine se soulevait. Son souffle faisait trembler un brin d'herbe.

— Il est tombé? Qu'est-ce qui s'est passé? demandai-je au garçon.

— Oui, fit-il encore, en hochant la tête.

— Il ne faut pas le laisser là. Voulez-vous qu'on le transporte dans notre voiture?

— Non, j'ai la mienne, répondit enfin le garçon.

Je pris le coureur sous les bras. Le garçon le prit par les pieds. Cet exercice était au-dessus de ses forces. Piston l'aida. On porta le blessé jusqu'à la voiture du garçon.

— Je vous assure, il serait mieux dans la mienne, fus-je obligé de dire.

En effet la banquette arrière de la voiture était trop petite pour qu'on pût y allonger le coureur.

— Vous voyez, j'avais raison, dis-je avec quelque satisfaction.

Le garçon finit par céder. On porta le coureur dans ma voiture. Piston prit le volant, s'appêta à démarrer.

— Pas à Bagnères! dit vivement le garçon.

— Mais Bagnères est la ville la plus proche et elle est en même temps la ville-étape!

— Non, il ne faut pas, il ne faut pas!...

Il semblait nerveux, agité. Quel mystère cachait cet entêtement?

— Pourquoi ne voulez-vous pas? Que craignez-vous à Bagnères?

— Pour mon frère, il faudrait une ville avec un fort.

Un fort? Je crus avoir mal entendu.

— Un port?...

— Non, pas un port. Un fort.

— Une forteresse

— Oui.

L'énigme était à son comble.

— Pourquoi un fort?

— Je vous expliquerai.

— Mais dans un fort, on ne pourra pas le soigner.

— Alors, moi, je vais où? grogna Piston.

Derrière nous, sur la route étroite arrivaient les autres voitures. Elles klaxonnaient, tempêtaient. Il fallait vite sortir de là.

— Si vous voulez un fort, dis-je à la hâte, il faut aller à Lourdes: au château fort.

— Vite, à Lourdes! ordonnai-je en soupirant à Piston, qui démarra dans la direction indiquée.

— Mais pourquoi vous faut-il un fort? demandai-je au garçon.

— Je vous le dirai tout à l'heure.

— Non, maintenant! Vous bousculez assez notre emploi du temps en nous faisant retourner à Lourdes, d'où nous venons, au lieu d'aller à Bagnères, où nous devrions être. Nous avons le droit de savoir pourquoi.

Son visage se plissa d'une telle peine que je faillis renoncer. Mais ma curiosité était mise à une trop rude épreuve. Elle l'emporta.

— C'est pour vous une question de correction, insistai-je.

Et le garçon parla. Ce qu'il me raconta me parut d'abord si invraisemblable que je dus lui faire répéter plusieurs phrases pour me persuader que je ne rêvais pas. Le coureur inconnu et lui appartenaient à une grande famille dont il me supplia de ne pas révéler le nom. Ils descendaient de chevaliers du Moyen Age qui avaient participé à la recherche du Graal, c'est-à-dire du vase où Joseph d'Arimathie recueillit le sang du Christ. Leurs ancêtres s'en allaient à cheval à travers le monde pour y redresser les torts, défendre les veuves et les orphelins, protéger les faibles.

Jean, c'était le prénom du coureur inconnu, avait décidé, lui, de faire régner la justice dans le sport cycliste. Il s'était engagé dans le Tour de France pour aider les fatigués, les isolés. Quand il sentait un coureur en difficulté, il roulait à sa hauteur. Il l'encourageait par des paroles réconfortantes, puis il se plaçait devant lui et l'entraînait.

C'était surtout dans les côtes qu'il exerçait sa charité, car c'était là surtout que les coureurs perdaient courage. Il en avait aidé beaucoup dans les étapes précédentes, mais il comptait sur le Tourmalet pour dispenser à fond ses secours. A mi-montée, en voulant entraîner un malheureux, il avait emmêlé sa roue dans la sienne et avait roulé dans ce pré. Malheureusement, une vieille légende de la famille déclarait que si l'aîné de chaque génération faisait une chute grave, il tomberait en léthargie. On ne pourrait le réveiller qu'à l'intérieur d'une enceinte fortifiée, en sonnant du cor, en souvenir des hauts faits de ses ancêtres.

C'est ainsi que, deux heures plus tard, dans la grande salle du château fort de Lourdes, je réveillai le coureur inconnu, tandis que le son du cor roulait sur les toits de la Ville Sainte et retentissait jusqu'aux montagnes que dorait, au loin, le soleil couchant.

P. G.

EMPLACEMENT RÉSERVÉ
AUX
CHAUSSURES BALLY

JEAN-PASCAL CURTILLET

16 ans 1/2 - 1 m 82

NOUVEAU CHAMPION DE FRANCE DE NATATION
rêve de mener de front études et compétition !

O MAGINEZ un garçon de 16 ans battant le champion olympique : c'est l'histoire — la belle histoire — de Jean-Pascal Curtillet, champion de France des 200 mètres nage libre et vainqueur à Alger de Jean Boiteux, lauréat olympique du 400 mètres en 1952, à Helsinki. Si bien que Curtillet a réussi la triple performance d'être champion de France cadets et seniors et d'avoir « épingle » à son palmarès le plus glorieux de ses aînés. Pour avoir un terme de comparaison, imaginez un

écolier en âge de passer le certificat d'études et qui décrocherait en même temps son bachot et sa licence. C'est exactement l'aventure vécue par Jean-Pascal.

Au fait, où en est-il de ses études, ce nouvel as de la natation française ?

— Encore un cancre, diront les adversaires du sport, ceux qui croient toujours qu'un sportif est une brute et que le premier prix de gymnastique est une fiche de consolation donnée aux élèves qui ne brillent ni en maths ni en français — pour ne pas parler du latin !

Eh bien ! ces retardataires auront tort, une fois de plus. Jean-Pascal Curtillet est un excellent élève qui entrera en première à la rentrée scolaire et y préparera son baccalauréat.

— Que comptez-vous faire ensuite, Jean-Pascal ?

Si on lui pose cette question, Jean-Pascal vous regarde bien en face et, avec détermination, répond :

— Chirurgien...

Il aura 17 ans le 21 septembre prochain. Il mesure déjà 1,82 m, il a un sourire éclatant de jeunesse et il sait ce qu'il veut faire dans la vie.

— Et dans le sport, Jean-Pascal ?

— Eh bien ! je continuerai...

— Malgré vos études ?

— Bien sûr : j'aime nager et je ne vois pas pourquoi je m'arrêterai ; c'est une question d'organisation de loisirs.

Il nous semble, à ce moment, entendre ricaner les adversaires du sport :

— Un prétentieux, votre jeune homme ! Il pense pouvoir tout faire !

Eh bien ! non, justement : Jean-



Pascal Curtillet est le garçon le plus simple qui soit. Il est tout le contraire d'un orgueilleux et même d'un enfant prodige. Il n'est pas supérieurement doué. Il a débuté, en sport, au Bridja-Club d'Alger, comme tous ses camarades, sans éclat, sans se prendre pour une vedette avant même de savoir nager correctement. Mais il était travailleur et observateur. Il ne s'ébattait pas dans l'eau pour le seul plaisir de s'ébattre. Il regardait autour de lui, attentif au comportement des vedettes à l'entraînement, notant silencieusement, avec un intérêt rare chez un garçon de son âge — il avait alors

13 ans à peine — les moindres détails. Lorsque, après avoir fait ses classes, on commença à l'entretenir de la théorie de la natation, il surprit tous ses dirigeants par l'étendue de ses connaissances.

Jean-Pascal Curtillet : l'équivalent français de Jon Konrads, le fameux triton australien. Pas encore par les temps réalisés en compétition, certes, mais au moins par le sérieux, l'assiduité à l'entraînement, le désir d'arriver à des résultats probants et flatteurs, et surtout le désir de se surpasser soi-même.

Félix LEVITAN



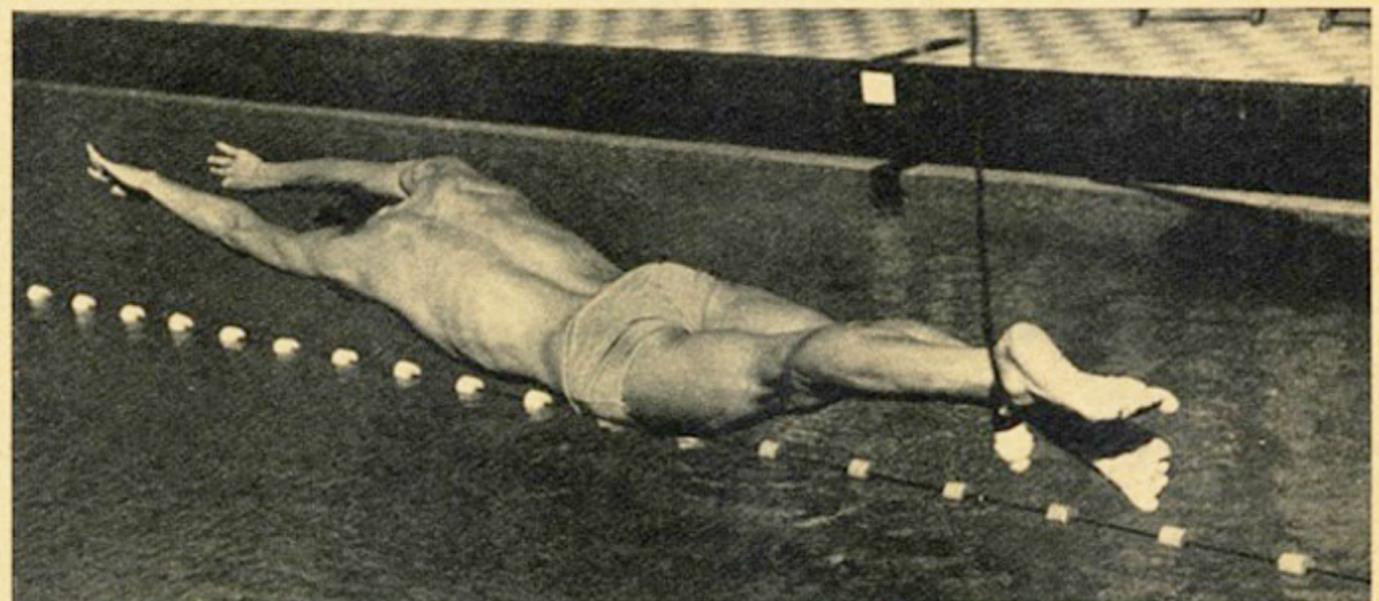
LOUIS BOBET :
plus de Tour de France

UN grand champion s'en va : Louison Bobet ne disputera plus jamais le Tour de France qu'il a gagné trois fois, en 1953, 1954 et 1955.

Mais dans son abandon même, il a donné une admirable leçon d'énergie. Il n'avait jamais gravi le col de l'Iseran, le plus haut d'Europe, à 2 770 mètres. Il a voulu aller jusqu'au sommet, péniblement, loin du peloton qui l'avait lâché dès les premières pentes du Galibier. Ce n'est que sur l'autre versant que, malade, transi de froid, il abandonna, sur l'ordre formel du docteur Dumas, médecin du Tour.

Certes, nous reverrons Louison Bobet dans les grandes classiques et tout d'abord dans Paris-Tours, une des rares épreuves qui manquent à son prestigieux palmarès, celle qu'il rêvait secrètement de remporter, mais sa carrière s'achève et il le sait, tout le premier.

Louison Bobet a dit adieu au Tour de France. Il courra encore un an peut-être puis il « racrochera », comme l'on dit en argot de cyclisme. Et l'on peut bien dire que, lorsque sa silhouette puissante et racée aura disparu des pelotons, il manquera quelque chose au sport.

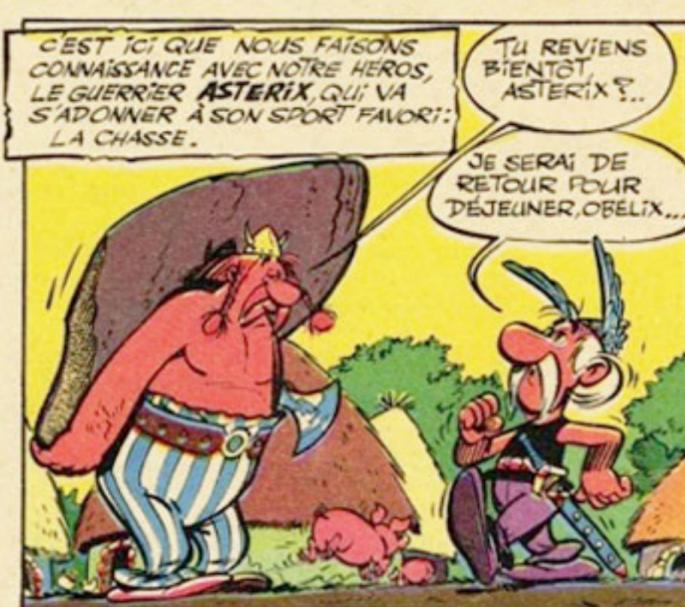
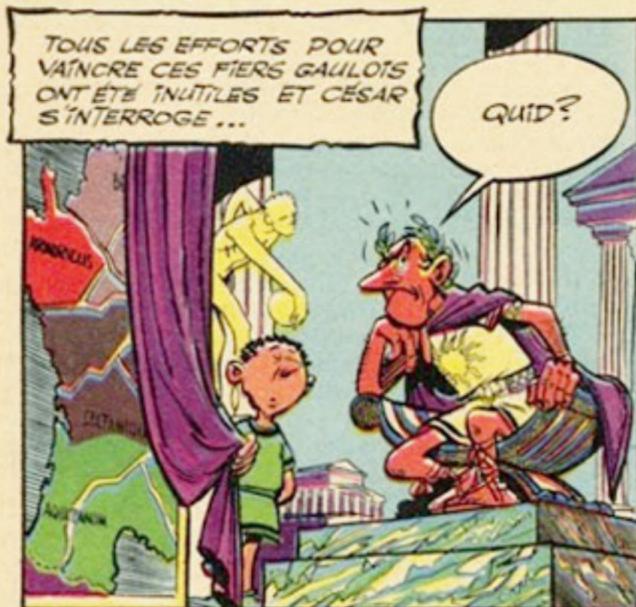
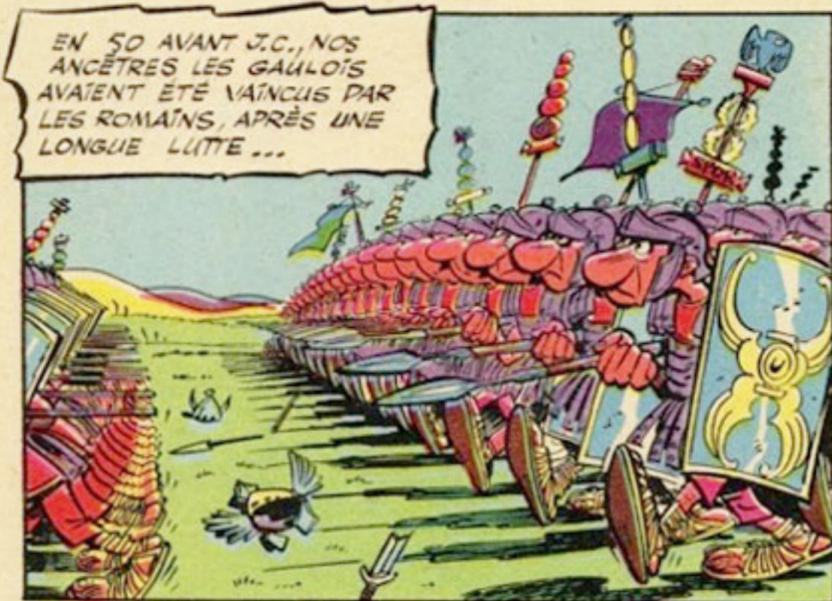


Le magnifique départ de Jean-Pascal Curtillet montre sa musculature harmonieuse et déjà remarquablement développée pour son jeune âge.

Astérix

DESSINS: **UDERZO** TEXTE: **GOSCINNY**

LE GAULOIS



**Nidoclair,
Cheveu,
et Cie**



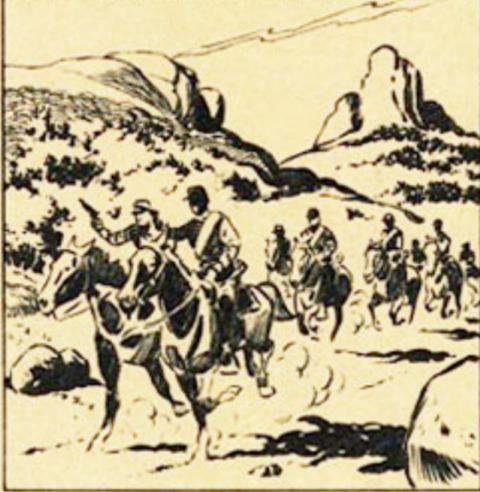
D'APRÈS L'ÉMISSION DE GUY BERTRET ET JACQUES LEDRAIN, TOUS LES JEUDIS A RADIO-LUXEMBOURG.

EMPLACEMENT RÉSERVÉ
AUX
ÉTABLISSEMENTS JACQUEMAIRE

BISON NOIR



CETTE ANNÉE LÀ COMMENÇA LA LUTTE ENTRE LES ÉTATS DU SUD ET CEUX DU NORD. L'ENJEU EN ÉTAIT L'ESCLAVAGISME. LA GUERRE DE SÉCESSION ÉTAIT EN MARCHÉ.



LES TRIBUS INDIENNES, JUSQU'À L'ARRIVÉE DES BLANCS, VIVAIENT DANS LA QUIÉTUDE LA PLUS PARFAITE PÊCHANT, CHASSANT, ERRANT PAR CLANS ENTIERS DE MONTAGNES EN PRAIRIES.



L'INVASION DES BLANCS LES SURPRIT. LES ARRIVANTS PILLIÈRENT, INCENDIÈRENT, TRUISSIÈRENT, ET LES PEUX ROUGES TERRORISÉS DÉCIMES ABANDONNÈRENT LEURS TERRITOIRES. DONT LES VISAGES PÂLES S'EMPARÈRENT.



ALORS, DU DAKOTA À L'OREGON ET DU WYOMING AU NOUVEAU MEXIQUE, LES INDIENS DÉCLARÈRENT QU'ENTRE LES BLANCS ET EUX CE SERAIT LA GUERRE... UNE GUERRE SANS MERCÉ...

UNE SEULE TRIBU NE PREND PAS PART À LA RÉVOLTE : CELLE DES DAWNÉES, DONT LES TERRAINS S'ÉTENDENT DU COLORADO AU DÉSERT DU NEVADA. LES BLANCS LES ONT LAISSÉS EN PAIX, ET SERPENT ROUGE LE GRAND SÂCHEM FAIT DONC DE MÊME.



CETTE NEUTRALITÉ, N'EST PAS POUR PLAIRE AUX COMANCHES ET AUX APACHES, PAS PLUS QU'UN GROUPE D'ADVENTURIERS QUI SERAIT HEUREUX DE S'APPROPRIER LES TERRAINS DES DAWNÉES. C'EST POURQUOI, UNE NUIT D'OCTOBRE 1861...



ALORS QU'UN COURRIER GALOPE VERS SALT-LOKE.....



BRAVO, TU L'AS EU !

TAIS-TOI ! VA POSER LE COLLEUR À CÔTÉ DE LUI.

COMMANDANT ! LE CHEVAL DU COURRIER EST RENTRÉ SEUL AU FORT. LA SELLE EST TACHÉE DE SANG... SÛR, QU'IL A ÉTÉ ATTAQUÉ PAR CES COYOTES DE PEUX-ROUGES !



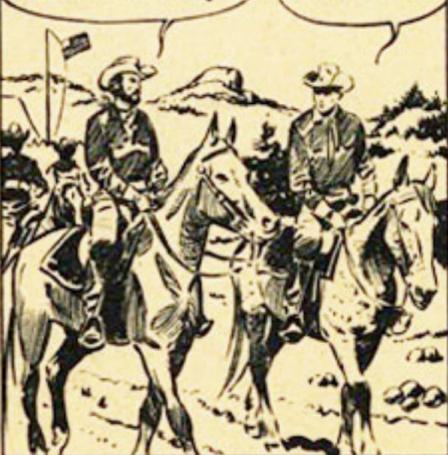
LIEUTENANT COBIG PRENEZ LE PREMIER PELOTON ET RECHERCHÉZ LE COURRIER. PRENEZ AVEC VOUS LE SERGENT BENTON, IL CONNAÎT LA RÉGION ET EST L'AMI DE BISON NOIR, LE FILS DE SERPENT ROUGE.



LE PELOTON SORTIT DU CAMP

ALORS BENTON, IL PARAIT QUE VOUS ÊTES L'AMI DE CETTE RAÇAILLE ?

J'AI CET HONNEUR MON LIEUTENANT



VOUS N'ALLEZ TOUT DE MÊME PAS ME FAIRE CROIRE QUE VOUS ÊTES L'AMI DE CES SAUVAGES ?

CES SAUVAGES COMME VOUS DITES, SONT CAPABLES DE SENTIMENTS, SOUVENT OUBLIÉS PAR LES CIVILISÉS QUE NOUS SOMMES.



QUAND J'AI SAUVÉ LE JEUNE BISON NOIR DE LA NOYADE JE N'AI PAS RÉFLÉCHI À LA COULEUR DE SA PEAU. DEPUIS IL EST MON AMI ET JE SUIS SÛR QUE C'EST UN HOMME LOYAL.

ÇA, SERGENT, L'AVENIR NOUS LE DIRA.





Devant les caméras de Télé-Match, M. Cadet se prépare à sauver la « tête ».

ÉCHEC A GUILLAUME TELL...

VOUS connaissez l'histoire de Guillaume Tell, ce héros suisse du XIV^e siècle qui, ayant refusé de saluer le chapeau du gouverneur placé sur un mât, fut condamné à traverser d'une flèche une pomme placée sur la tête de son fils. Épreuve terrible dont l'arbalétrier sortit victorieux. M. Cadet est son moderne successeur. Obligé de se déplacer en fauteuil roulant, il n'a pas renoncé au sport. Il est même devenu champion de France d'arbalète. C'est un jeu pour M. Cadet d'abattre, à trente mètres, des pommes de plâtre placées sur des mannequins de bois.

Pourtant le drame a éclaté, sous les yeux de millions de spectateurs, à une récente émission de T.V. « Télé-Match », réalisée par Pierre Bellemare, avec Roger Couderc.

Deux semaines durant, M. Cadet qui était les « jambes » avait sauvé la « tête » de M. Laperge qui était interrogé sur l'antiquité romaine. En cette troisième semaine, alors qu'il peut gagner un million, M. Laperge a « le trac ». Il « sèche », et Bellemare doit recourir à M. Cadet qui, cette fois, doit abattre au moins huit pommes sur dix. Deux flèches seulement peuvent manquer la cible.

L'épreuve commence... Roger Couderc, depuis le stade,

annonce : Une flèche... bonne. Deux... bonne. Trois... Ah ! raté... Quatre... bonne. Cinq... raté... M. Cadet, l'infatigable, a perdu deux flèches sur cinq. Il ne peut plus se tromper. Dans un silence angoissé, l'épreuve se poursuit.

Sixième flèche... bonne. Septième... Oh, on voit mal... Si, la pomme est ébréchée... Bonne...

Mais Bellemare coupe :

— M. Cadet est éliminé, car le règlement précise que les cibles doivent être abattues et pas seulement touchées.

— Nous ignorions ce détail, s'indigne Couderc.

La discussion s'éternisant, Couderc demande à M. Cadet de tirer les dernières flèches et l'émission se termine, semblait-il, sur une double réussite. Le lendemain, la presse s'émue et M. d'Arcy, directeur des programmes de la T.V. décide de réunir la commission de contrôle, arbitre suprême, qui visionne le film de l'émission et conclut, sans trancher le débat :

— « M. Cadet a perdu, de toutes façons, car cela avait échappé au cours de l'émission en direct, l'une des dernières flèches avait manqué son but. »

Mais, pour Roger Couderc, c'est toute cette polémique qui a troublé M. Cadet. Normalement, il aurait dû gagner. Pour les téléspectateurs, le doute subsiste...

une double prouesse de la TÉLÉVISION et d'un PARACHUTISTE

POUR du beau travail, ce fut du beau travail ! Il faut englober dans les mêmes félicitations, aussi bien toute l'équipe technique de l'émission « L'Antenne est à vous » que M. Violin, le parachutiste extraordinaire de maîtrise, moniteur de l'Association Inter-Clubs de la région du Nord, qui, pour nous, téléspectateurs, seconde par seconde, a commenté en direct sa descente au cours d'une chute libre depuis 3 000 mètres d'altitude.

L'avez-vous suivi, sur votre petit écran, cet exploit du jeudi 18 juin, réalisé dans le cadre des « Émissions de la Jeunesse » ? Il nous paraissait tout naturel que la voix de M. Violin nous parvienne distinctement : il semblait facile qu'il atterrisse, juste devant les caméras.

Et pourtant, quel tour de force...

André Gaillard, qui avait eu l'idée de l'émission, bénéficiait de l'équipement technique important du centre de Lille :

— Mais, nous a-t-il dit, ma principale inquiétude était la météo. Si nous avions un vent supérieur à 7 mètres-seconde, le para ne pouvait pas sauter. Même si le vent était inférieur à cette vitesse, il fallait éviter que le moniteur soit placé entre le soleil et la caméra, en contre-jour, car on n'aurait rien distingué à cause de l'éblouissement. Et puis il fallait aussi que l'atterrissage se produisît dans le champ des caméras. Par chance, tout a été « au poil » : le vent était bon, M. Violin pouvait sauter face à nous et se poser à 15 mètres de l'objectif, après avoir tracé sa trajectoire dans le ciel avec du talc qu'il avait emporté dans ses poches.

Le réalisateur, Bertrand Dunoyer, pour sa part, avait eu d'autres problèmes à résoudre. Il fallait qu'il fasse décoller l'avion, un « Farman 192 », l'un des derniers vétérans de la grande époque de l'Aéro-postale, une demi-heure avant le saut du moniteur, car il lui fallait ce temps pour grimper à 3 000 mètres.

— J'ai calculé le temps de la présentation, raconte M. Dunoyer, et du film que nous passions d'abord sur les activités de l'Aéro-Club du Nord. Je savais que la longueur de cette bande correspondait au temps nécessaire au « Farman » pour s'élever à 500 mètres.

— Vous aviez une liaison constante avec le para ?

— Bien sûr, par radio. Et en cas de panne nous avions prévu une liaison à vue par feux de Bengale de couleurs différentes, mais elle a été inutile.

Tout était donc « paré » du côté technique. Mais il restait l'homme, M. Violin, qui devait calculer et diriger sa chute en « nageant » dans l'air avec ses bras pour atterrir dans le champ de l'objectif, tout en s'occupant de son micro pour nous commenter sa chute.

— J'avais un laryngophone, m'a dit M. Violin. C'est une sorte de collier en plastique, possédant deux pastilles micro en plastique également qui se placent de chaque côté du cou. Cet appareil était relié par un fil partant d'une des deux pastilles et aboutissant à un petit poste émetteur portatif que j'avais placé dans une des poches de ma combinaison de vol. Ma voix arrivait également au camion de son qui la retransmettait en direct sur l'antenne.

C'est ainsi que M. Violin, grâce à cette incroyable précision technique et à ce minutage rigoureux, a pu nous commenter 2 400 mètres de chute libre, ayant ouvert son « pépin » à 600 mètres seulement du sol.

Mais cette émission devait également nous apporter une déception et deux satisfactions.

Déception d'abord, parce que le commissariat de l'Éducation nationale et des Sports a interdit à Jean-Pierre Monnier, 13 ans, de faire son premier saut devant les caméras, le trouvant trop jeune.

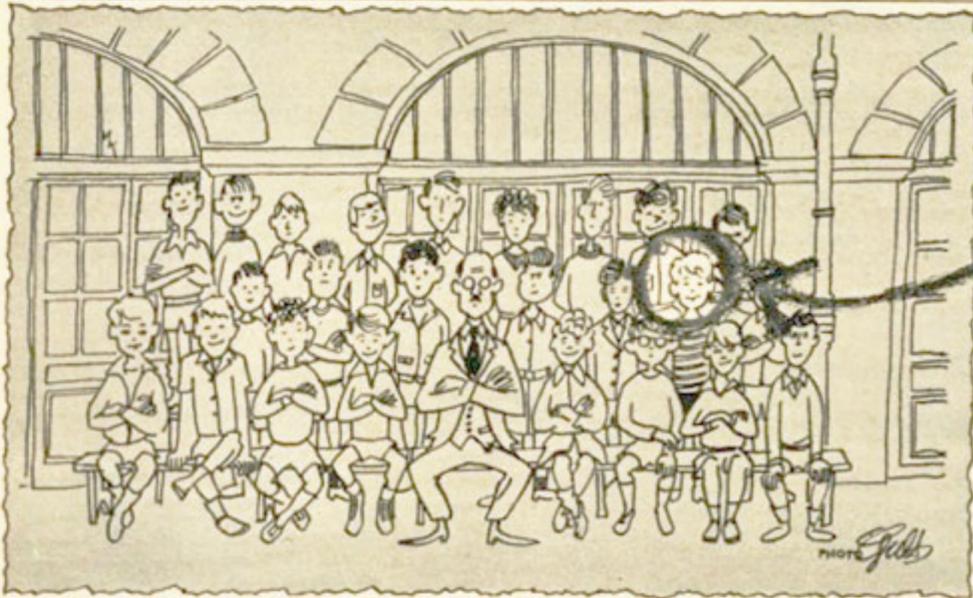
Satisfaction ensuite car nous avons pu suivre sur l'écran les évolutions de deux élèves qui avaient sauté de 500 mètres : Danièle Broutin, que nous connaissions déjà car elle avait participé à une émission du « Gros Lot » et répondu avec brio pendant quatre semaines aux questions de Pierre Sabbagh sur Dostoïevsky, et Jean Caron qui mérite le titre de « futur champion » pour son beau travail de suspentes. Il s'est posé si près des caméras qu'on a cru un moment qu'il atterrirait sur les cars de reportage de la télé...





P'TIT PAT *gamin de Paris*

DESSINS DE DAGUES
TEXTE DE FORLANI



Ça c'est la photo des élèves de sixième du lycée Napoléon Baughien. Elle a été prise juste le jour de la rentrée. Ce petit jeune homme entouré d'un rond c'est moi. Mon nom c'est Patrick Martin. Mais on dit "P'tit Pat", ça va plus vite. Je suis un excellent garçon vous verrez... un excellent garçon qui a beaucoup de goût pour l'aventure (beaucoup trop même si l'on en croit Madame Mère !)



AH! J'AVAIS HÂTE DE LES VOIR FINIR CES VACANCES... AVEC CE DIABLE DE P'TIT PAT TOUJOURS A ESCALADER LES ROCHERS OU A NAGER SOUS L'EAU... CENT FOIS IL A FAILLI...

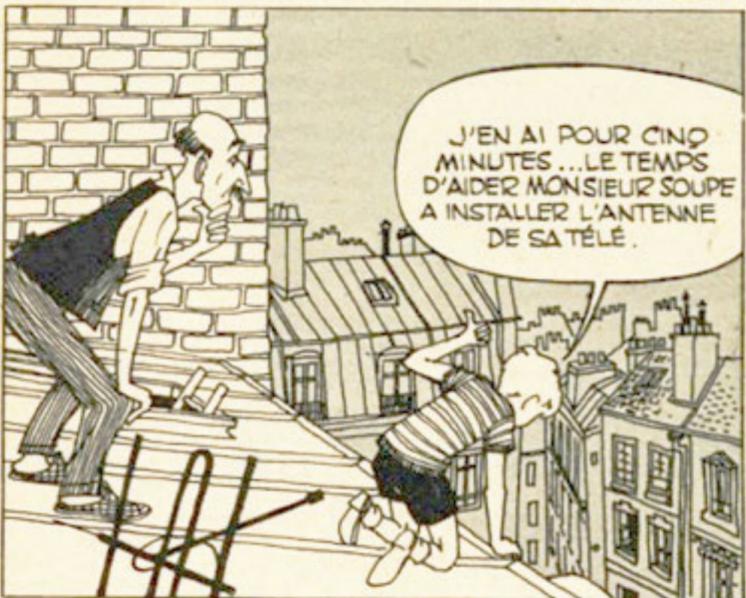


REGARDEZ, MADAME MARTIN...

MALEDICTION!



P'TIT PAT... P'TIT PAT!

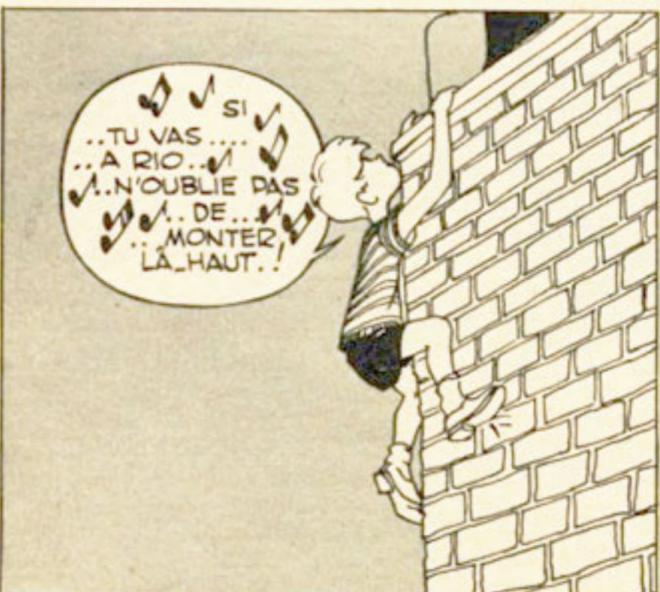


J'EN AI POUR CINQ MINUTES... LE TEMPS D'AIDER MONSIEUR SOUPE A INSTALLER L'ANTENNE DE SA TÉLÉ.

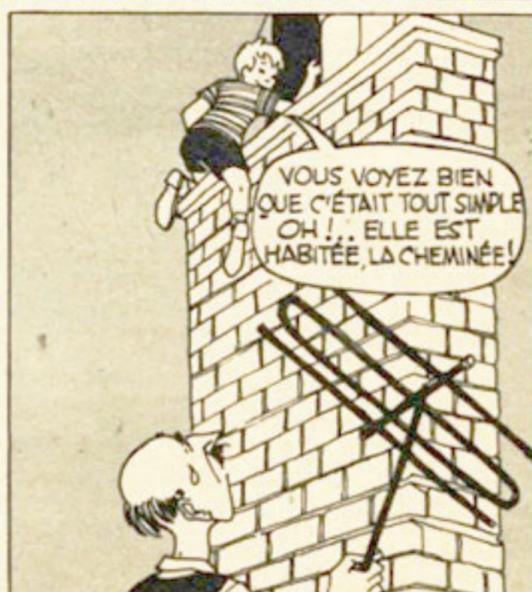


TU N'ARRIVERAS JAMAIS EN HAUT.

A CŒUR VAILLANT RIEN D'IMPOSSIBLE



SI... TU VAS... A RIO... N'oublie pas de monter là-haut.



VOUS VOYEZ BIEN QUE C'ÉTAIT TOUT SIMPLE OH!.. ELLE EST HABITÉE, LA CHEMINÉE!



MAIS DIS-DONC TOI, TU ES BLESSÉ... ET QU'EST CE QUE C'EST CE PETIT PAPIER QUI TE PEND AU COU? UN MESSAGE?...

EMPLACEMENT RÉSERVÉ

À

ESSO

ICI débutera, dès le numéro 1 de « Pilote », un grand roman « à suspense », spécialement écrit pour nos jeunes lecteurs, par Pierre Véry.

Il n'est plus besoin de présenter Pierre Véry. Il est l'un des romanciers et des auteurs de films les plus connus du public. L'un des plus aimés, à cause de l'originalité de son talent et du climat de narquoise poésie qui baigne la plupart de ses ouvrages. Depuis vingt ans, ses romans connaissent un succès qui ne s'est jamais démenti. Bon nombre d'entre eux ont été adaptés par le cinéma et sont devenus des films dont chacun se souvient. Pierre Véry a d'ailleurs écrit plusieurs histoires originales, directement pour le cinéma, et il est actuellement l'un des scénaristes les plus cotés de l'écran français.

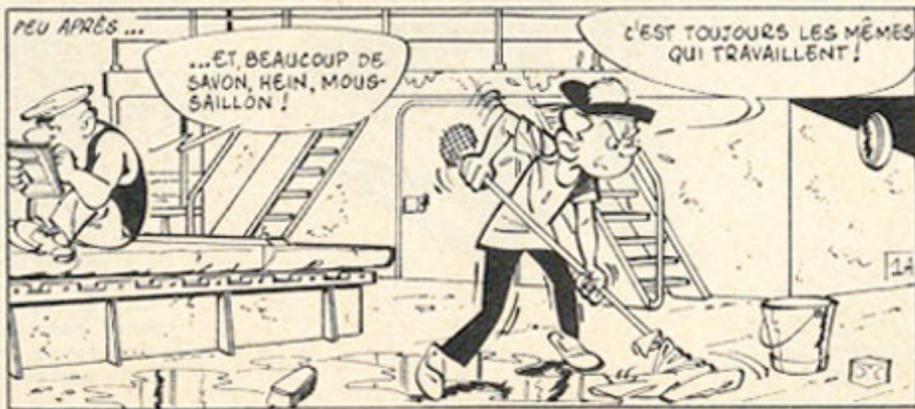
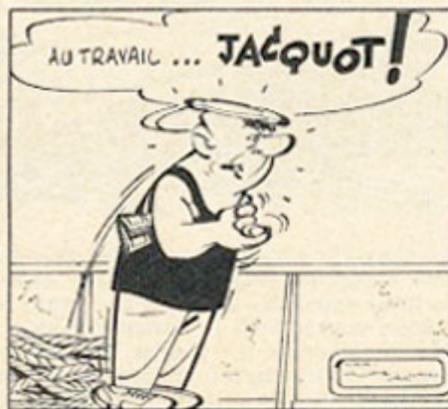
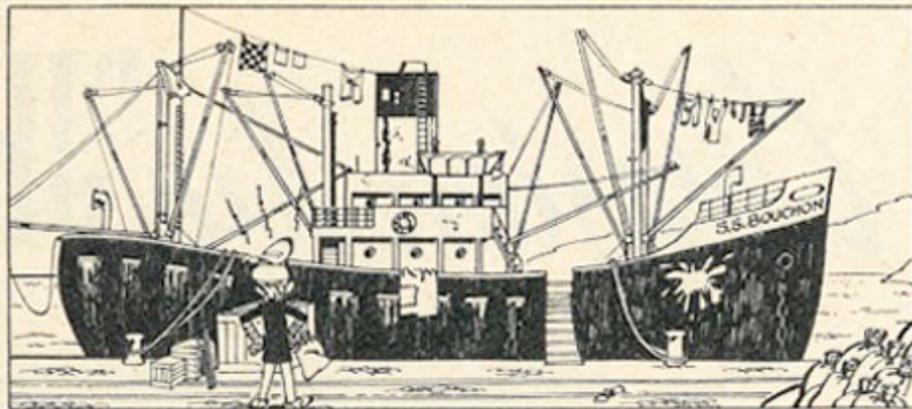
Parmi toutes les œuvres dont il est l'auteur, il est à peine besoin de rappeler les plus célèbres :

« Les Disparus de Saint-Agil », « Les Anciens de Saint-Loup », « Dansé à l'ombre », « Le Pays sans étoiles », « L'Assassinat du père Noël », « Goupi Mains-Rouges », « Un grand patron », « Les Quatre Vipères », « Monsieur, Madame et le Mort », « L'Inspecteur Max », « Le Meneur de jeux », « La Révolte du père Noël », etc.

JACQUOT LE MOUSSE
DES
ORANGES POUR
CAPISTO

TEXTE
GOSCINNY

DESSIN
WART



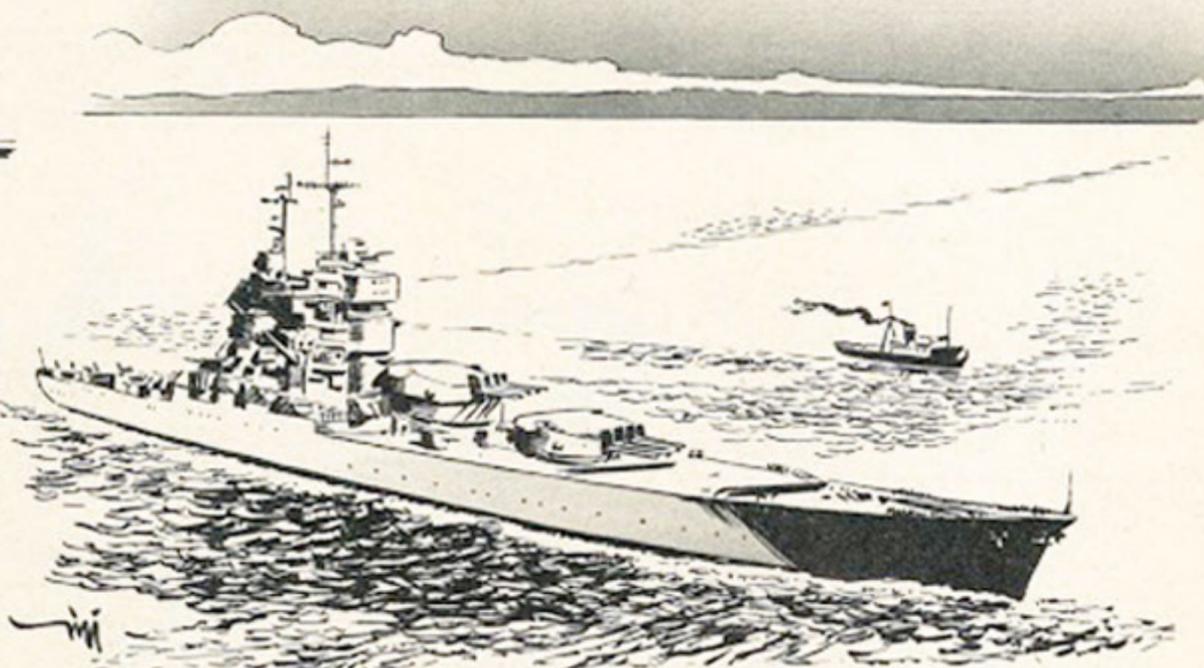
EMPLACEMENT

RÉSERVÉ

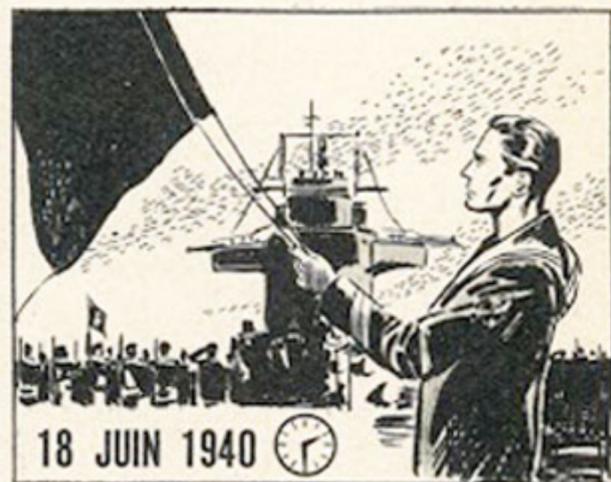
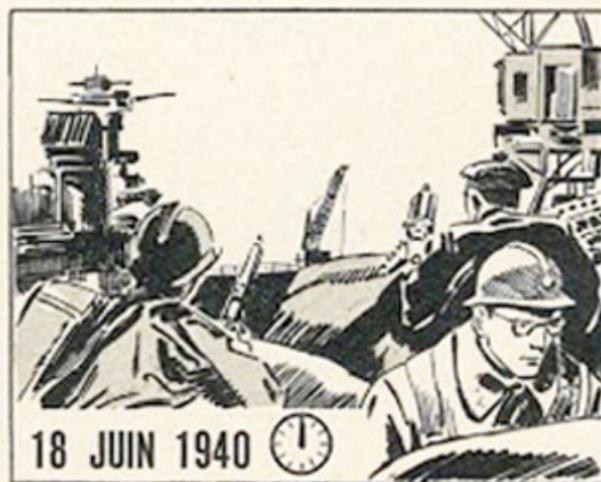
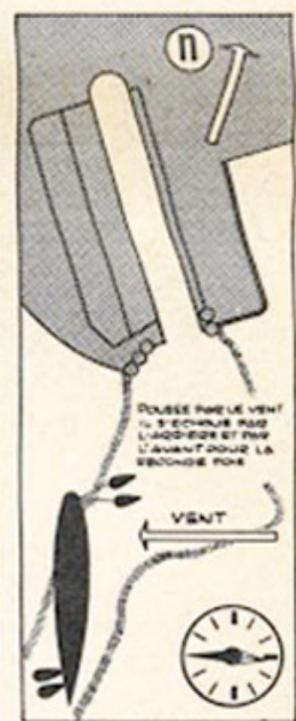
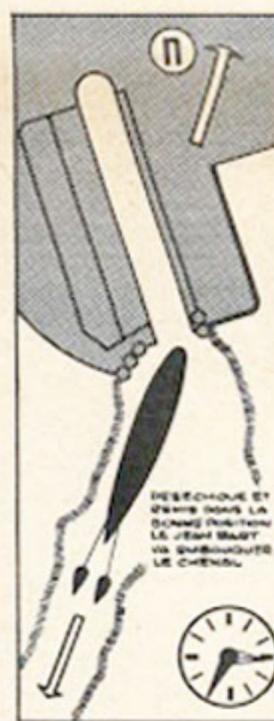
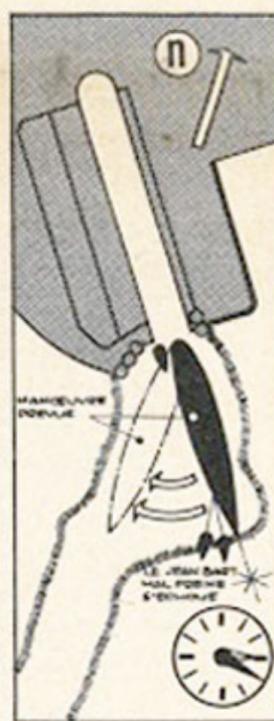
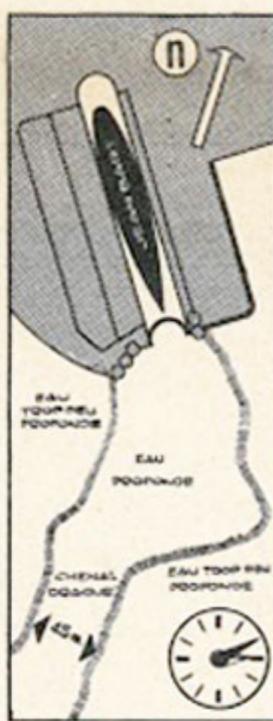
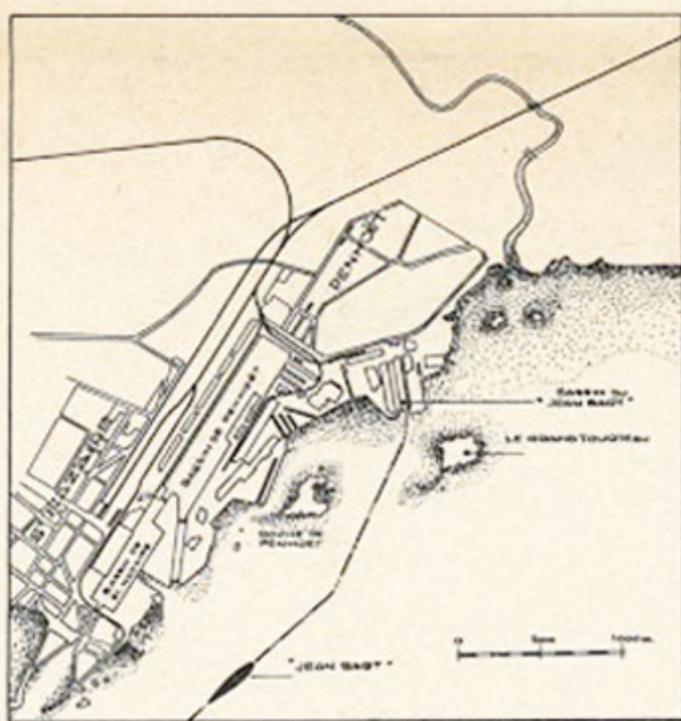
A

U.A.T.

l'évasion du "JEAN-BART"



18 mai 1940... L'aube de la défaite... La ruée allemande déferle sur la France !... Dans les chantiers navals de Saint-Nazaire, une énorme carcasse d'acier sans vie : la coque du futur cuirassé « Jean-Bart »... Dans les bureaux, c'est l'affolement. Sans machines, sans hélices, le navire va tomber aux mains de l'ennemi. Déjà, on a décidé de saborder le vaisseau, mais cette idée révolte Ronarc'h, futur commandant du « Jean-Bart ». Il galvanise les ouvriers, vainc les « paniquards » de l'Etat-major. En un mois de travail forcené, le cuirassé est équipé de trois chaudières, de ses hélices, de deux pompes, de ses transmissions électriques, d'un cabestan... Le 16 juin, on monte fébrilement les canons et le blindage d'une unique tourelle, on essaie les machines, tandis qu'une drague achève de creuser le chenal qui permettra au navire de quitter sa cale d'achèvement...



Ronarc'h vient d'apprendre la demande d'armistice. Il faut avancer le départ du « Jean-Bart ». Le capitaine de vaisseau le fixe au lendemain, à la pleine mer de 4 heures du matin. Tout le monde le taxe de folie. Travaillant nuit et jour, la drague n'a pu ouvrir au vaisseau qu'un chenal de 45 m de large qui ne laisse que 40 cm d'eau sous la quille!

C'est dans ce goulet minuscule, que le « Jean-Bart » devra manoeuvrer, en pleine nuit et tous feux éteints !... Suicide !... Soudain, une nouvelle affolante se répand. Les Allemands sont à Nantes, à moins de 60 km !... Ronarc'h fait fortifier les approches du chantier, décide à transformer son cuirassé en forteresse et à se faire sauter avec lui !...

On embarque les explosifs destinés au sabordage, en même temps qu'on active les préparatifs d'appareillage... Alerte !... Les guetteurs signalent une colonne blindée approchant de la ville. Ronarc'h fait hisser le pavillon national sur le « Jean-Bart » et se retranche à bord. Heureusement on s'aperçoit que la colonne blindée est anglaise !...



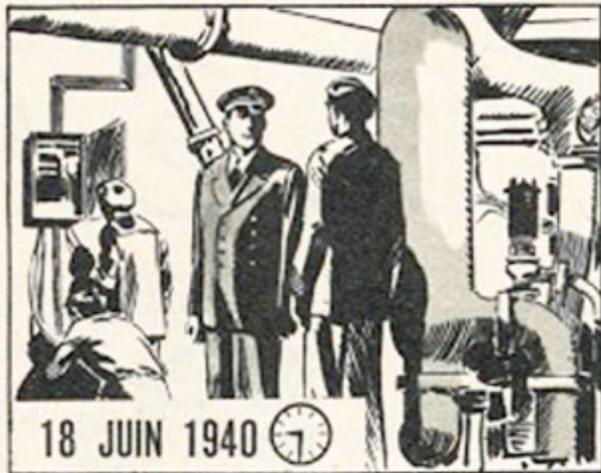
18 JUIN 1940

Ronarc'h va reconnaître le chenal où il devra manoeuvrer, dans la nuit, et que l'on balise hâtivement. Il est inquiet. Le compas gyroscopique, indispensable au cuirassé, n'est pas arrivé!... On finit par retrouver le camion qui le transporte. Réquisitionné, celui-ci a été utilisé à la construction d'une barricade!... Fébrilement, on installe le compas sur le cuirassé.



18 JUIN 1940

Réglées trop sommairement, les installations électriques du « Jean-Bart » sautent à tout instant. Trois fois, il faudra rallumer les chaudières et réchauffer les machines. Les treuils électriques sont en panne, et c'est à bras qu'il faut manoeuvrer les câbles de retenue, nécessaires à la sortie de cale du navire. Le bruit de la bataille se rapproche de plus en plus...



18 JUIN 1940

Le chef de la drague, affolé, avertit Ronarc'h qu'on a décelé une butte sous-marine, en travers du chenal. Le passage ne sera dégagé qu'à 2 heures et ne laissera que 30 cm d'eau sous la quille!... Pour comble, le « Jean-Bart » est mal équilibré et l'électricité du bord, toujours capricieuse. Seule, l'inébranlable confiance de Ronarc'h soutient le moral de tous.



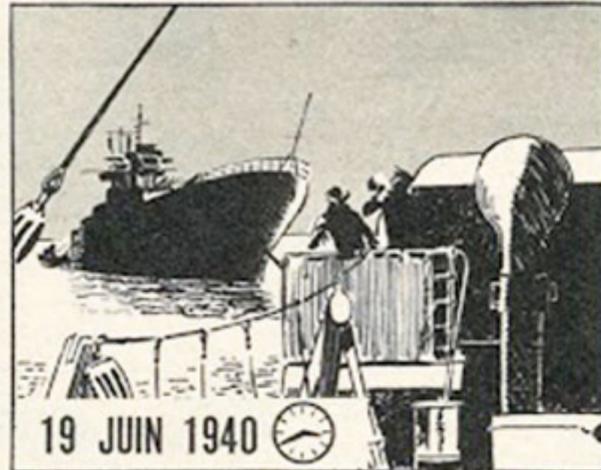
19 JUIN 1940

Les trois remorqueurs, qui devaient arriver à 2 heures, ne sont pas au rendez-vous. Ronarc'h envoie une vedette à leur recherche. Catastrophe!... L'un d'eux s'est enlisé et les deux autres s'efforcent de le déséchouer!... Enfin, à 3 h 10, les remorqueurs sont là, mais on a perdu un temps précieux et une brise gênante s'est levée. Le sas est ouvert.



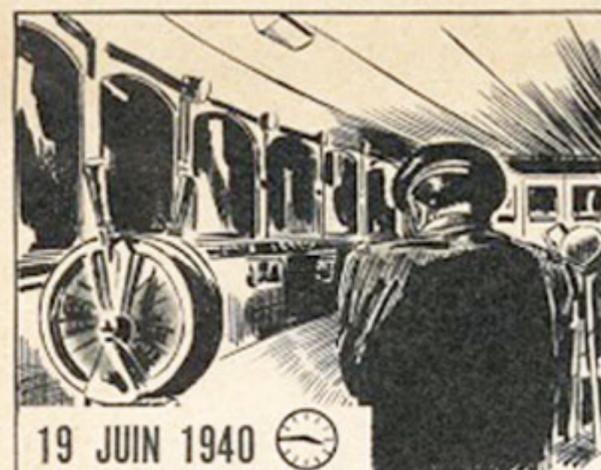
19 JUIN 1940

La nuit est d'encre et la sortie de cale commence. Retenu par une aussière, au lieu de quatre, le « Jean-Bart » est halé hors du sas, par ses remorqueurs. Trop vite! Ne pouvant se freiner avec ses hélices, il dépasse l'aire approfondie par la drague et qui ne mesure que 280 m de long. Au péril de leur vie, les équipes de quai tentent vainement de retenir le bâtiment...



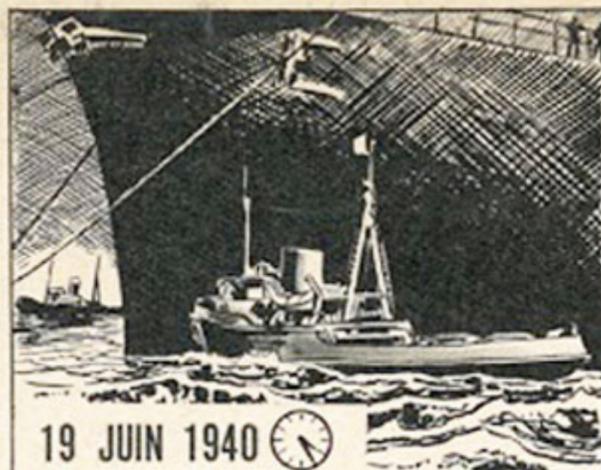
19 JUIN 1940

Et le « Jean-Bart » s'échoue par l'avant!... Heureusement la mer n'a pas fini de monter. La marée le remet à flot. Halé en arrière, le cuirassé manoeuvre pour se placer dans l'axe du chenal. Mais la nuit est opaque. Impossible d'éclairer à cause des avions ennemis. Et les transmissions du bord sont en panne...



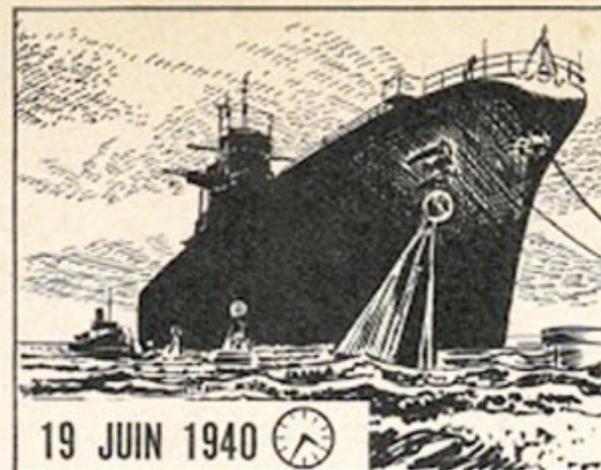
19 JUIN 1940

C'est au jugé, que Ronarc'h oriente son navire. Hélas!... Trompé par un paquet d'herbes qu'il prend pour une des balises, il commande la marche en avant... Soudain le « Jean-Bart » s'immobilise. Il s'est à nouveau échoué et le vent pousse l'arrière de l'énorme masse inerte contre l'autre rive du chenal!... Sur sa passerelle, Ronarc'h pleure de rage et de douleur!...



19 JUIN 1940

Mais il réagit aussitôt. Les remorqueurs s'épuisent vainement à tenter de dégager le cuirassé. Heureusement, d'autres bateaux accourent à la rescousse!... Les uns tirant, les autres poussant, ils réussissent enfin à remettre le « Jean-Bart » à flot, le nez pointé vers le chenal. Ronarc'h n'a plus que quelques minutes de haute mer, pour franchir celui-ci.



19 JUIN 1940

Faute de compas, c'est à l'estime, que le commandant engage son navire dans l'étroit goulot. La moindre fausse manoeuvre et c'est l'échouage, la fin de tout espoir!... Mais le miracle se produit!... Bien qu'à ce moment, le cuirassé n'ait plus que 20 cm d'eau sous la quille, il franchit l'étranglement sans le moindre accroc et atteint enfin l'eau profonde!...



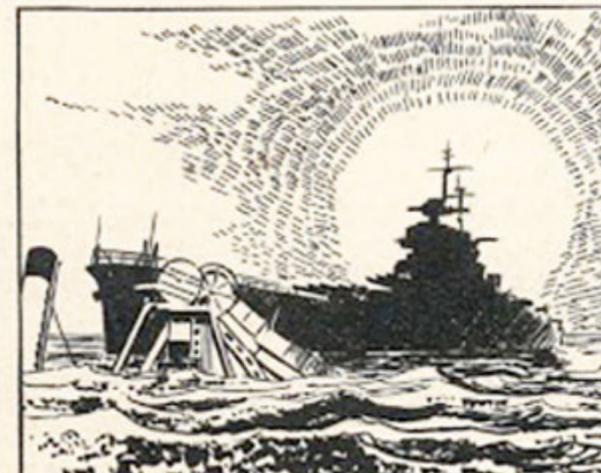
19 JUIN 1940

Sauvé?... Pas encore!... Au moment où, à bord, la joie éclate, une escadrille de bombardiers allemands, arrivant au ras de l'eau, fonce droit sur le « Jean-Bart ». Par trois fois, malgré le tir meurtrier qui les accueille, les Heinkel larguent leurs bombes sur l'énorme cible, remorquée à la vitesse ridicule de 4 nœuds. Deux d'entre eux sont touchés.



19 JUIN 1940

Mais une bombe éclate sur le pont du cuirassé. Dégâts insignifiants. Et, tombant du ciel, des chasseurs français mettent en fuite les assaillants. Ronarc'h fait mettre les machines en route, larguer les remorques. Au ralenti, car ses moteurs ne lui permettent pas d'autre allure, le « Jean-Bart » file vers le large, évitant les derniers pièges de l'estuaire.



19 JUIN 1940

Marchant à 12 nœuds, le vaisseau atteint la mer, contournant la dangereuse épave d'une drague géante coulée en travers de l'estuaire. Trois jours plus tard, ayant victorieusement déjoué plusieurs attaques aériennes et sous-marines, le « Jean-Bart » fera une entrée triomphale à Casablanca!...

BELLOY *Chevalier sans Armure*



EMPLACEMENT RÉSERVÉ

PILOTE RÉPOND A VOS QUESTIONS

Oui, Pilote répondra à vos questions grâce à ce courrier « pas comme les autres ». Vous pourrez, en effet, nous interroger sur tous les sujets qui vous intéressent et nous présenterons vos lettres aux spécialistes les plus qualifiés et les plus connus, ce sont eux-mêmes qui vous répondront.

LE courrier que nous allons ouvrir à votre intention a déjà une existence propre. Bien sûr, il y manque encore l'essentiel, — c'est-à-dire vos lettres. Mais cette rubrique, que nous voulons vivante et documentée existe avant même que d'être ouverte puisque notre « équipe » est constituée.

L'Equipe, ce sont tous ceux qui ont bien voulu apporter leur concours pour répondre aux questions que vous nous poserez. Spécialistes de l'aviation, du sport, des voyages, de la science, du cinéma, etc. — ils attendent vos lettres, tout prêts à vous faire profiter de leurs connaissances ou de leur expérience.

Nous avons eu la chance, ce mois d'août, de rencontrer trois d'entre eux. Ce qui nous a fort réjoui, bien sûr, s'il n'en va pas de même pour eux ! Ils préféreraient sans doute se promener sur une plage... Mais le travail commande. Et c'est ainsi que nous avons pu joindre Jean Grandmougin, Christiane et Louis Ledrich.

C'est dans son bureau que Jean Grandmougin nous a reçu. Devant lui, des dizaines de dépêches d'agences, coupées, marquées au crayon bleu, annotées en marge : le « matériel » grâce auquel il rédige chaque jour ses éditoriaux.

Vos parents, c'est certain, le connaissent bien. Chaque midi et chaque soir, ils écoutent les commentaires qu'il leur donne sur les événements du jour, son opinion sur les grands problèmes internationaux, les informations qu'il développe.

« Mais, diront peut-être certains esprits chagrins,

les sujets que traite Jean Grandmougin ne sont pas de ceux qui intéressent la jeunesse. Pensez donc !... la politique internationale... »

Ce n'est pas notre opinion. Ni celle de Jean Grandmougin. Et il sait ce dont il parle puisqu'il est père de trois fillettes : Marie-Béatrice (12 ans), Marie-Dominique (10 ans) et Marie-Pascale (2 ans), celle-ci ne s'intéresse encore, avouons-le, qu'à des problèmes beaucoup plus simples !

C'est aux fillettes, ensuite, que nous avons pensé en rendant visite à Christiane. Dans l'immeuble de Radio - Luxembourg, elle sortait du studio où elle venait d'enregistrer « Le passe-temps des dames et des demoiselles », — une émission que toutes nos jeunes amies écoutent certainement.

Quand on la rencontre, Christiane c'est d'abord un sourire. Un large sourire, un vrai sourire, qui exprime tout à la fois la joie et l'amitié.

Mais ce sourire permanent s'est fait plus sympathique encore lorsque nous lui avons demandé quelques mots pour les jeunes lectrices (et pourquoi pas les jeunes lecteurs ?) de « Pilote ».

— Vous savez que vous m'avez fait grand plaisir en me demandant de participer à votre « Courrier », nous dit-elle aussitôt.

— Nous vous remercions beaucoup d'avoir accepté.

— Me remercier ? Vous plaisantez ! Je suis ravie à l'idée de collaborer à votre journal. J'aime tellement les jeunes, les problèmes qu'ils se posent me passionnent... Quand recevrons-nous les premières lettres ?...

A peu de distance de là, rue Magellan, se trouvent les studios où s'enregistrent les disques « Festival ». Et c'est là que nous avons trouvé Louis Ledrich, en plein travail, malgré la saison. Quand nous avons poussé la porte du studio, Louis Ledrich était en pleine répétition. Sans lâcher son accordéon, il s'est dirigé vers nous. Et lui aussi, il avait un large sourire.

— Vous venez pour « Pilote », dit-il avant toute question.

Oui, nous venions pour « Pilote », lui demander si...

— Bien sûr, j'accepte, dit-il, et avec grand plaisir.

Si donc, vous vous posez une question quelconque dans ce domaine, adressez-la nous : Louis Ledrich y répondra, c'est juré !

... Et maintenant, tout est prêt.

Comme nous vous le disions, il ne manque plus que vos lettres.

Nous les attendons !

Tout à fait d'accord pour répondre aux jeunes lecteurs de Pilote sur tout ce qui concerne les problèmes internationaux.

Jean Grandmougin

Jean Grandmougin

Vous avez un tonner de questions de jeunes que les journaux ne traitent pas. C'est fort agréable, avec un peu de temps, j'attends de vous faire plaisir...

Christiane

Christiane

C'est avec plaisir que je répondrai aux questions et aux problèmes de tous les jeunes amis de « Pilote ».

Louis Ledrich

Louis Ledrich



PILOTE

SOCIÉTÉ
D'ÉDITIONS PILOTE

Rédaction et Administration :
30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e).

Téléphone : Central 19-10
Central 18-31

Adresse télégraphique :
Paris.

■

GERANT

L.-R. RIBIERE.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

J.-M. HEBRARD.

REDACTEUR EN CHEF

F. CLauteaux

REDACTEUR EN CHEF ADJOINT

R. JOLY.

SECRETARE DE REDACTION

R. GOSCINNY.

DIRECTEUR ARTISTIQUE

J.-M. CHARLIER.

DESSINATEURS

A. UDERZO, F. BOUCROT,
H. DIMPRES, MURTIIN, V. HUBINON,
J.-J. SEMPE, R. POIVET, MARTIAL,
L. NORTIER, DAGUES, C. GODARD,
R. GIGI, C. GATY.

ACTUALITES

D. LEFEVRE-TOUSSAINT,
LUC MICHEL.

SCIENCES

L. BARNIER.

TELEVISION

B. MUEL, G. MONTASSUT

RADIO

R. BOURGEON.

JEUX

MARCEL FORT,
JEAN-MICHEL FEGY,
FRANÇOIS CHATELARD,
RODOLPHE.

SPORTS

FELIX LEVITAN.

AUTOMOBILE

BUCCHANIERI

ROMAN

PIERRE VERY.

SCENARISTES

R. FORLANI, G. BERTRET,
J. LEDRAIN.

MISE EN PAGES

A. NAUDY.

PROPAGANDE

P. LEININGER.

DOCUMENTATION

R. TATEREAU.

ABONNEMENTS

France et Union Française Etranger

3 mois

6 mois

1 an

C. C. P. 000 Paris

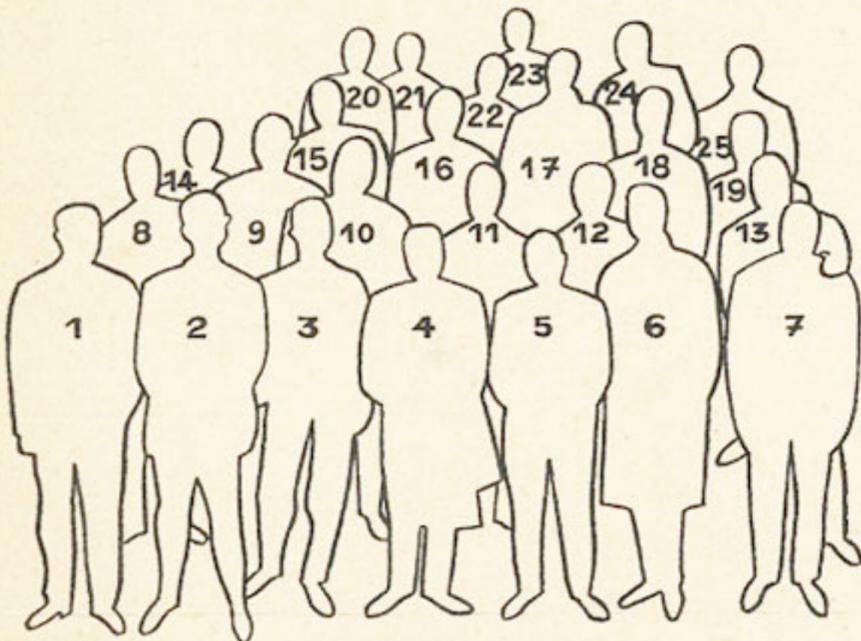
La reproduction des textes et des photographies est interdite. PILOTE décline toute responsabilité pour les documents envoyés.

Les manuscrits ne sont pas rendus.

Publicité : EDIFRANCE, 30, rue Notre-Dame-des-Victoires, Paris (2^e). — CENTRAL 12-75, 13-30, 16-99.

L'ÉQUIPE DE PILOTE

1. Lucien Barnier.
2. Guy Montassut.
3. Bob Gigi.
4. René Goscinny.
5. Jean Hebrard.
6. Albert Uderzo.
7. Henri Dimpres.
8. Lucien Nortier.
9. Christian Gaty.
10. Raymond Joly.
11. François Clauteaux.
12. Roger Bourgeon.
13. Félix Lévitane.
14. J.-M. Charlier.
15. Christian Godard.
16. Francis Boucrot.
17. Remo Forlani.
18. Murtin.
19. Bucchanieri.
20. Marcel Fort.
21. Dagues.
22. Pierre Véry.
23. François Chatelard.
24. Luc Michel.
25. Jean-Michel Fégy.



UNE AVENTURE EN IMAGES
ACTUELLEMENT EN PRÉPARATION
PRENDRA PLACE DANS CETTE PAGE
DÈS LE NUMÉRO 1 DE PILOTE