

Les belles histoires de l'Oncle Paul

Pour mieux écouler la production de la WORLD, Georges Troisfontaines flattait le souci éducatif des Dupuis. Buck Danny était au départ un historique faiblement romancé de la guerre du Pacifique. Le public se passionnait pour les documents guerriers. Charlier et HUBINON émaillaient leurs récits de petites cases « didactiques ». Ils réalisèrent bon nombre de planches documentaires sur des sujets divers (aviation, marine...) et ils consacrèrent une monumentale biographie à Surcouf (1949-52)

L'Oncle Paul, sympathique caricature de Paul Dupuis, fut une idée de génie de Charlier : conter en quelques planches une vie, un fait historique, un acte héroïque.. De sa création, le 1^{er} février 1951 – avec Cap plein Sud, la conquête du pôle dessinée par Paape sur un scénario de Charlier – au dernier récit publié en 1980, plusieurs générations de jeunes y apprirent à aimer l'histoire. Charlier sélectionna les premiers sujet et en rédigea une trentaine. Goscinny y livra quelques scénarios, mais son véritable animateur et documentaliste infatigable fut Octave Joly qui, après Comment naquit la Marseillaise (août 1951) en composa près de 1200¹.

Il convient de rétablir l'équilibre en notant que Paape contribua grandement au dessin de ces récits. L'homme par ailleurs, pilier du Journal Spirou, pour la mise en page et pour les dessins, illustrant la rubrique du Fureteur, fut toujours sous-estimé dans toutes les biographies liées au dit journal. A ce qu'il paraît, Paul Dupuis ne l'aimait guère, alors qu'il donna plus qu'aucun autre auteur, hormis Franquin, à donner une âme à cette publication. Et en plus il dessina pratiquement toutes les couvertures de la série des Belles histoires de l'Oncle Paul, si ce n'est pas toutes.

Justice et reconnaissance ne sont pas toujours bien comprises.

Paraissaient souvent en cette ces fameuses pages des récits de l'Oncle Paul, des aventures maritimes. Nombre d'entr'elles composèrent plus tard les albums de la série des Oncle Paul. 12 albums de 1953 à 1955, avec le dernier paru, le seul cartonné, Chasseurs de tombeaux, atteignant aujourd'hui la jolie cote de 1000 euros. Il est vrai qu'il est absolument introuvable.

Dans tous les récits, de marine en particulier, on trouve la patte des auteurs Dupuis, qu'ils se fassent la main ou qu'ils aient déjà une technique parfaitement affirmée. Ces histoires se lisent avec intérêt. Certes, il y a un fondement historique sérieux. Néanmoins l'auteur du scénario garde une certaine forme de liberté tout en se réservant de conter les épisodes les plus forts d'une vie.

Une belle série. Une série naturellement à collectionner. La plupart des albums sont encore d'un prix tout à fait abordable aujourd'hui. Et en plus il y a ce fumet des albums Dupuis des années cinquante !

¹ Le Journal de Spirou, 1938-1988, cinquante ans d'histoire (s), 1988, p. 82.



LES HISTOIRES VRAIES DE L'ONCLE PAUL

BARBE-NOIRE

ET 6 AUTRES HISTOIRES
AUSSI PASSIONNANTES
SUR LA MARINE

- 1 le REGULUS MALOUIN
- 2 le RADEAU de la MEDUSE
- 3 le NAUFRAGE du TITANIC
- 4 le JEAN-BART
- 5 CARLSEN le TÊTU
- 6 CAPITAINE COURAGEUX

LES HISTOIRES VRAIES DE L'ONCLE PAUL



BARBE-NOIRE

SCENARIO : CHARLIER.

DESSINS : PAAPE.



LE REGULUS MALOUIN

SCENARIO : CHARLIER.

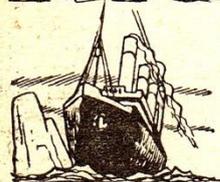
DESSINS : PAAPE.



LE RADEAU DE LA MÉDUSE

SCENARIO : JOLY.

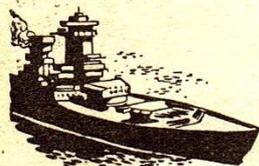
DESSINS : FOLLET.



LE NAUFRAGE DU TITANIC

SCENARIO : CHARLIER.

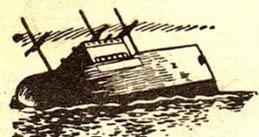
DESSINS : PAAPE.



LE JEAN-BART

SCENARIO : CHARLIER.

DESSINS : PAAPE.



CAPITAINE COURAGEUX

SCENARIO : GOSCINNY.

DESSINS : PAAPE.



CARLSEN LE TÊTU

SCENARIO : GOSCINNY.

DESSINS : PAAPE.



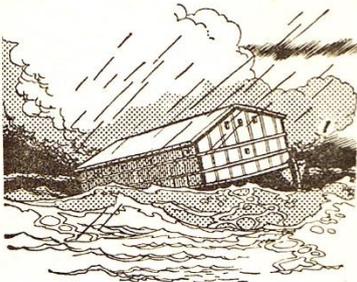
Mes chers neveux,

Un jour, un homme vit passer une branche flottant au fil d'une rivière...

Il eut l'idée de s'y accrocher et de profiter de ce chemin liquide qui « marchait » pour lui. La navigation était née !

Longtemps, tout l'art de la construction navale se résuma à assembler grossièrement quelques troncs d'arbres au moyen de cordes ou de lianes, comme le font encore aujourd'hui certains indigènes d'Amérique du Sud ou d'Afrique centrale. Mais ces radeaux rudimentaires se dirigeaient mal, étaient les jouets des courants qui les entraînaient, se couvraient d'eau dans les rapides. Enfin et surtout, si l'on pouvait descendre les fleuves en se laissant emporter au gré de leur cours, il était impossible de les remonter, sinon au prix de pénibles efforts. Aussi, peu à peu, nos premiers ancêtres s'efforcèrent-ils d'améliorer les qualités nautiques de leurs embarcations, les allégeant, étudiant de nouvelles formes, s'endurissant à creuser des troncs d'arbres au feu, pour en faire des canots.

Au lieu de les halier à bras d'hommes, comme ils l'avaient fait jusqu'alors pour leurs radeaux, ils façonnèrent des pagayes, des rames, taillèrent des voiles dans des peaux de bêtes ou dans de grossiers tissus végétaux et adaptèrent à l'arrière de leurs embarcations une rame plus grande que les autres, qui servait à les diriger.

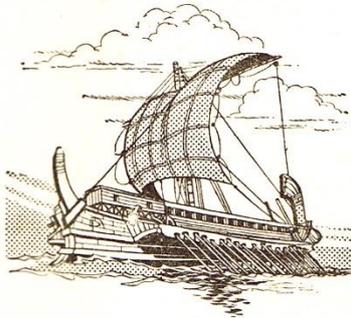


Mais il e sans doute fallu des siècles pour que l'homme ose enfin se risquer sur les mers. Longtemps, les grondements du vent, le mouvement des vagues, l'immensité de la nappe d'eau qu'il dévorait sous ses yeux, ont dû le plonger dans une terreur sacrée qui lui enlevait tout courage pour affronter les flots, que son imagination peuplait d'auteurs de monstres étranges et terribles.

Pourtant, un jour, un audacieux, plus entreprenant que les autres, osa s'écarter du rivage. Ce fut le début de la navigation maritime. Pendant toute l'antiquité et presque tout le moyen âge, elle revêtit uniquement la forme de cabotage. Les marins naviguaient sur leurs frêles esquifs, en vue des côtes, sans jamais s'en écarter. On voguait de pays à pays en longeant le rivage, où l'on abordait chaque soir pour camper.

La seule exception qu'on connaisse à cette règle, dans la plus haute antiquité, est celle de l'Arche de Noé, qui vogua au hasard quarante jours et quarante nuits, sur les flots déchaînés des océans qui déferlaient sur le monde. Chose curieuse, toutes les religions antiques conservaient le souvenir de Noé, de son Arche et du Déluge. Chez les Chaldéens, il s'appelait Shamashnapistim. Assyriens, Egyptiens, Phéniciens, parlent eux aussi de la catastrophe qui engloutit le monde. Et leurs récits épouvantés sont arrivés jusqu'à nous à travers les âges.

Après Noé, dont bien des expéditions tentèrent vainement de retrouver l'Arche, seuls peut-être les Phéniciens, qui avaient percé les secrets de la navigation d'après les astres, osèrent s'aventurer en pleine mer. Encore cela n'est-il pas sûr, et ne le faisaient-ils qu'except-



tionnellement et quand la mer était parfaitement étale.

Et pourtant, malgré les lenteurs de la navigation en vue des rivages, les hommes s'endurissaient, entreprenaient de vrais voyages au long cours. Des Egyptiens, sous Ramsès, quittant la Méditerranée, seule mer connue et fréquentée à l'époque, entreprirent le tour de l'Afrique, visitant les mystérieux pays de l'encens et de l'ébène. Le voyage dura plusieurs années, car à la bonne saison l'expédition s'arrêtait et semait du blé, qu'elle récoltait afin de reconstituer ses réserves avant de reprendre la mer. Plus tard, les Phéniciens osèrent affronter les brumes glacées et les mers grises du Nord jusqu'au lointain Pays de l'Ambre, que les archéologues ont identifié avec le Danemark.

Mais l'art de la navigation fut porté

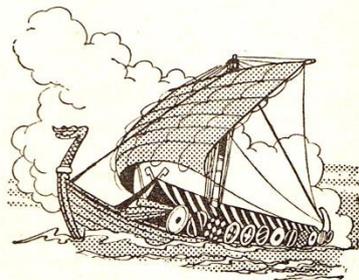
à son apogée par les Grecs. Leurs rapides trirèmes, splendides exemplaires de l'architecture navale, résumaient dans leurs lignes pures tous les progrès accomplis jusque-là par l'homme dans cet art difficile. Légères, rapides, maniables et puissantes à la fois, enlevées par les trois rangs de rames qui leur donnèrent leur nom, elles écrasèrent l'énorme flotte perse de Xerxès à Salamine. Longtemps, la flotte athénienne conserva la suprématie navale en Méditerranée.

Plus tard, cette supériorité devait leur être arrachée par les Romains. Pourtant, ceux-ci ne furent jamais de bons marins. Et s'ils possédèrent eux aussi des flottes puissantes, c'est que l'étendue et la sécurité de leur immense empire les leur imposaient, car contrairement aux Grecs, ils n'avaient guère la mer dans le sang et préféraient nettement la terre ferme. Après bien des déboires, la marine romaine devait affirmer sa supériorité, dans la lutte qui opposa Rome à Carthage, sa rivale. Dès lors, durant des siècles, les lourds convois qui amenaient dans la métropole le blé, les épices, les bois rares, les esclaves et les animaux destinés aux jeux du cirque sillonnèrent la Méditerranée, que les Romains appelaient orgueilleusement « Mare nostrum » (« Notre mer »).

Avec la chute de l'empire romain, une vague de barbarie déferla sur l'Europe, et les sciences nautiques connurent une longue éclipse. Tous les secrets de la construction navale et de la navigation se perdirent...

Les Vikings et les Normands devaient écrire un nouvel et sanglant épisode de l'Histoire de la Marine. Sur leurs fragiles et rapides « drakcars », ces intrépides et extraordinaires navigateurs, qui à leur mort se faisaient enterrer dans leur bateau, piratèrent sur toutes les côtes européennes. Ils firent mieux : il semble bien établi aujourd'hui, en effet, que bien avant Christophe Colomb ils atteignirent les côtes américaines.

A la même époque, en Orient, l'empire byzantin, qui avait seul hérité de la science nautique de Rome, avait à soutenir une lutte terrible contre un ennemi qui devait finir par l'écraser : l'Islam. Pourtant, sur les flots azurés de la mer de Crète, les dromons, ces lourds et puissants vaisseaux de guerre de Byzance, tinrent en échec la meute hargneuse des rapides et petits bateaux sarrasins. Car ils possédaient une arme terrifiante : le fameux feu grégeois, dont le secret s'est perdu, sans qu'on puisse arriver à savoir en quoi il consistait exactement. Tout ce qu'on sait, c'est que grâce à de longs tuyaux de bronze fixés





à leur proue, — les syphonaire — les Byzantins projetaient sur l'ennemi de longs jets de feu, probablement du pétrole enflammé.

Pourtant, Byzance finit par succomber, et d'Europe partirent alors d'immenses expéditions qui s'en allaient repousser l'Islam et délivrer les Lieux Saints, tombés aux mains des infidèles : les Croisades.

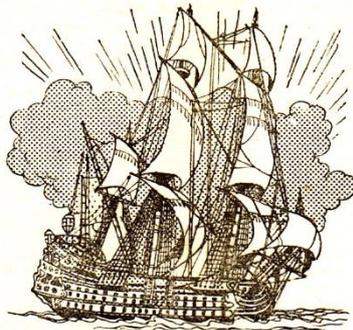
Pour transporter en Orient les masses confuses et indisciplinées des Croisés, les républiques riveraines de l'Adriatique, et notamment Venise, construisirent des flottes entières de lourdes nefs de transport, capables d'embarquer chevaux, bagages et soldats pêle-mêle.

Les Croisades renouèrent les rapports entre l'Occident et l'Orient. Les Croisés en avaient ramené de nouvelles habitudes, entre autres un goût prononcé pour les épices, dont on fit bientôt une énorme consommation dans toute l'Europe. Mais ces denrées précieuses étaient rares et chères, à cause de leur lointaine origine. Arabes et Vénitiens d'abord, Génois, Espagnols, Portugais, Anglais, Français et Hollandais plus tard, entreprirent ce fructueux commerce, d'autant plus intéressant que, sous un volume réduit, cette marchandise valait son pesant d'or. Bientôt, les nefs de nations rivales sillonnèrent la Méditerranée, lancées dans une vaste chasse aux épices. Celles-ci arrivaient d'Orient par les caravanes arabes, qui allaient les chercher aux Indes et même plus loin. De ces contacts avec les Arabes, experts en sciences nautiques, les marins occidentaux rapportèrent pas mal d'enrichissements. Ils en apprennent la navigation astronomique, l'usage de la boussole, que les Sarrasins avaient eux-mêmes appris des Chinois, et celui de l'astrolabe. Déjà les galions se chargent de canons de toutes tailles, car la poudre, cette arme nouvelle, n'a pas tardé à faire son apparition dans les combats navals.

Mais Génois et Vénitiens, habiles commerçants, se sont assuré le monopole du commerce avec les Arabes. Ceux-ci ferment impitoyablement la route des épices aux concurrents de la vieille République adriatique. Ceux-ci se voient dans l'obligation de trouver une nouvelle route vers les Indes. Ils la cherchent soit vers l'ouest, soit vers le nord, soit vers le sud, et l'ère des grandes découvertes et des lointains voyages commence. Christophe Colomb, qui cherche les Indes, redécouvre l'Amérique, après les Normands. Vasco de Gama, Magellan,

et plus tard Cartier, Drake et tant d'autres s'élancent à leur tour sur les mers inconnues, que l'imagination populaire peuplait de monstres terrifiants. Ils reculent les limites du monde connu. La découverte de l'or et de l'argent des Amériques provoque à travers l'Atlantique un prodigieux va-et-vient de lourds galions, qui s'en reviennent des Nouvelles Indes chargés à couler bas de fabuleuses richesses, autour desquelles commencent bientôt à rôder pirates et flibustiers.

C'est l'ère des rivalités nationales entre les grands pays européens. Chacun d'eux possède une solide marine de guerre qui cherche à s'assurer la maîtrise des mers. Anglais, Espagnols, Français, Hollandais, s'affrontent en vastes combats navals sur de hauts vaisseaux à deux, trois, voire quatre ponts, hérissés de centaines de canons. En même temps, les coques se chargent de dorures, les châteaux arrières énormes et pesants s'adornent de sculptures bariolées, et les étraves de figures de proue audacieusement étendues par-dessus le vide. C'est l'époque de Jean Bart, de Tromp, de Ruyter. Grâce à Colbert, la France du Grand-Roi va s'assurer la maîtrise des mers, que l'Angleterre lui ravira au siècle suivant. C'est aussi au XVIII^e siècle que la marine à voiles connaîtra son apogée. On a renoncé aux coques trop



chargées, pour préférer des vaisseaux plus sobres, plus simples, mais dont les qualités nautiques sont poussées au maximum. Cependant, les grands voyages continuent. La Pérouse, Cook, Bougainville, Dumont d'Urville, Tasman, explorent les coins du monde encore inconnus. De puissantes compagnies commerciales, telle la Compagnie des Indes, amènent dans les grandes métropoles les produits de la terre entière. L'importance d'une marine pour la grandeur d'un pays s'affirme chaque jour davantage. Vaincu à Aboukir et à Trafalgar par la flotte anglaise, Napoléon lui-même l'apprendra à ses dépens.

Mais un inconnu, que personne tout d'abord n'a pris au sérieux, vient de réaliser deux découvertes qui, en quelques années, vont bouleverser totalement l'art de la construction navale : Fulton a inventé la torpille et le bateau à vapeur. Malgré l'hostilité des vieux marins et des poètes, la machine vaincra la voile. D'abord mixtes, les voiliers deviennent peu à peu des « vapeurs ». Et devant le terrible danger que la torpille constitue pour les coques de bois, trop fragiles, les ingénieurs se lancent

dans une course au blindage, rendue plus critique par les fantastiques progrès réalisés par l'artillerie, course qui aboutira aux formidables cuirassements des navires de guerre modernes.

En même temps, les bâtiments de guerre se sérient en catégories. De nouveaux types de bateaux font leur apparition : torpilleurs, contre-torpilleurs, sous-marins, vedettes. Même chose dans la marine marchande, avec cargos frigorifiques, pétroliers, grands paquebots toujours luxueux et plus rapides.

Mais la première guerre mondiale, qui lance dans la lice une nouvelle arme, l'avion, va à nouveau bouleverser toute la tactique navale et l'art de la construction nautique. Dès 1914, la tactique de la guerre sur mer dut se modifier du tout au tout, pour faire face aux terribles dangers que représentait à présent pour une escadre l'ennemi venu du ciel.

Ainsi naquit un nouveau type de bâtiment qui, détrônant le cuirassé, jusqu'alors roi incontesté des mers, devait se révéler la pièce maîtresse des flottes modernes au cours de la dernière guerre : le porte-avions. D'abord conçu comme navire d'accompagnement chargé de fournir aux escadres et convois une protection de chasseurs et d'avions de reconnaissance, il fut bientôt doté d'appareils de torpillage et de bombardement en piqué, et joua bientôt un rôle prépondérant.

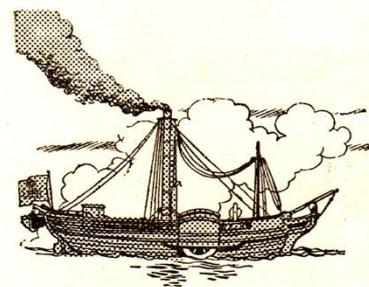
Ainsi, au cours des opérations qui se déroulèrent dans le Pacifique, de 1941 à 1945, la victoire revint aux Américains parce qu'ils possédaient un plus grand nombre de porte-avions que les Japonais.

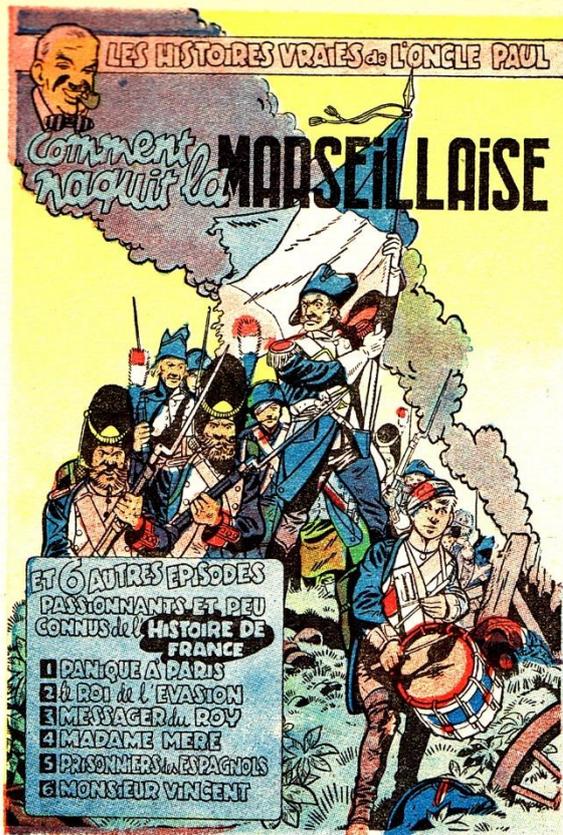
Dieu sait quels changements les fusées et la bombe atomique apporteront encore à la marine, mais il est certain que nous sommes à la veille de bouleversements aussi profonds que ceux que la vapeur et la torpille provoquèrent autrefois dans le monde des voiliers.

Si je vous ai esquissé cette brève histoire de la marine, c'était afin de vous introduire dans l'atmosphère merveilleuse qui baigne les choses de la mer. Vous allez lire sept récits qui se rattachent tous à certains épisodes de l'« épopée maritime ». Dans tous, vous retrouverez le souffle de l'aventure, l'amour des vastes horizons, les luttes difficiles que les marins s'en vont chercher sur les libres espaces salés.

Puissent-ils vous faire aimer les choses de la mer et tous ceux qui ne vivent que pour elle.

ONCLE PAUL.





Dans la même Collection :

LA MARSEILLAISE

... et six autres récits sur l'Histoire.

L'Histoire, ce n'est pas seulement une suite de dates, de noms, de lieux. Entre deux batailles, entre deux traités, il y a la vie de tous les jours, avec ses détails pittoresques, ses anecdotes savoureuses. On appelle cela la petite Histoire. C'est de celle-ci qu'il est question dans cet album. Les récits que nous avons rassemblés sont passionnants comme des romans d'aventures.

CAP PLEIN SUD...

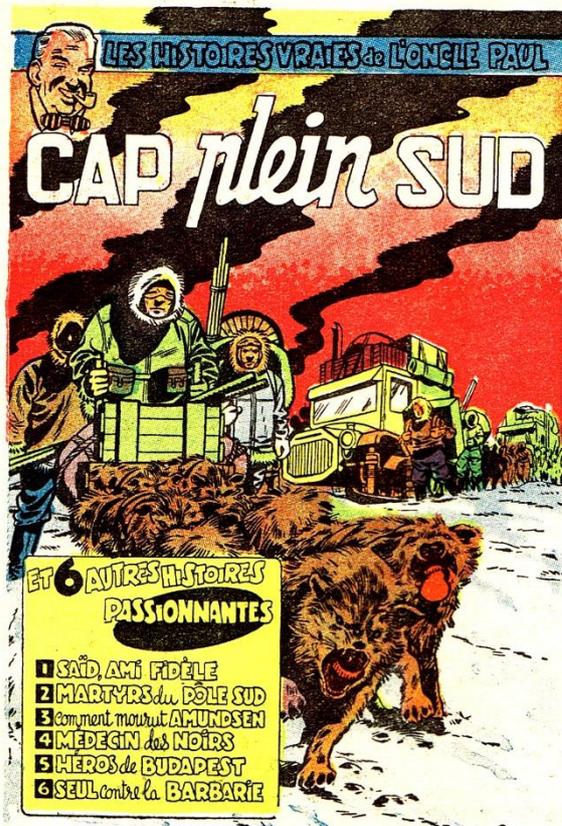
... et six autres récits sur l'aventure.

Les aventuriers ne sont pas toujours des conquérants ; l'aventure a mille et un visages, elle est toujours là, et chaque jour nous la côtoyons. En voici quelques-unes parmi les plus belles de notre époque. Nous vous souhaitons d'en vivre de semblables un jour et d'y gagner la grandeur, la noblesse et la gloire qu'y conquièrent leurs héros.

GUYNEMER...

... et six autres récits sur la conquête de l'air.

La route du ciel a été tracée par des milliers d'audacieux, de rêveurs, de savants, et elle est jalonnée de catastrophes, d'espoirs perdus, d'illusions envolées. Aucun de ces efforts, cependant, si minime soit-il, ne fut pas inutile. Ce sont quelques-uns des différents aspects du plus magnifique des efforts humains, celui qui a arraché l'homme à la terre pour le lancer dans l'espace, que nous vous contons par l'image.



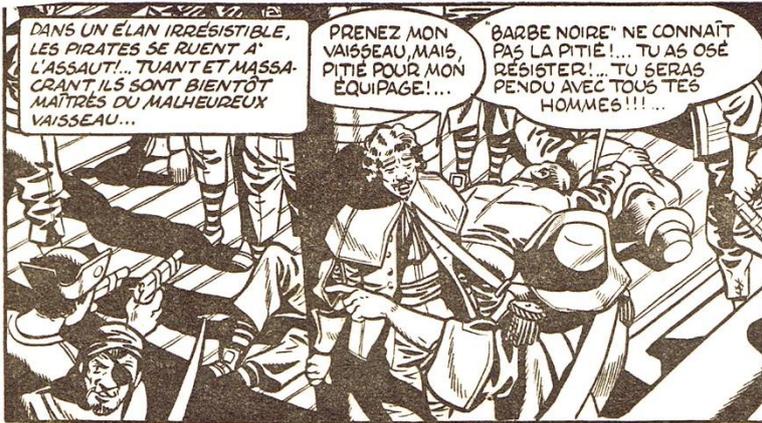
BARBE-NOIRE

A l'époque lointaine où vaisseaux de haut-bord et pirates sillonnaient les sept mers, chargés de toile et en quête d'aventures et de fortune, un terrible bandit fit trembler les marins de toutes les flottes du monde. Son histoire, la voici, toute frémissante du vent du large, toute imprégnée du parfum iodé des longues courses sur les flots bleus des mers antillaises.

SCENARIO : CHARLIER.

DESSINS : PAAPE.





DANS UN ELAN IRRÉSISTIBLE, LES PIRATES SE RUENT A L'ASSAUT!... TUANT ET MASSACRANT ILS SONT BIENTÔT MAÎTRES DU MALHEUREUX VAISSEAU...

PRENEZ MON VAISSEAU, MAIS, PITIE POUR MON EQUIPAGE!...

"BARBE NOIRE" NE CONNAÎT PAS LA PITIE!... TU AS OSÉ RESISTER!... TU SERAS PENDU AVEC TOUS TES HOMMES!...



DIEU TE PUNIRA, "BARBE NOIRE"!

HAHAHA!!!... RIEN A CRAINDRE!!!... JE COMBLE LE GOUVERNEUR ESDEN DE CADEAUX!... IL EST MON AMI... JE ME MOQUE DE TOUT!... MAIS TU VAS ME PAYER CA!...



IMPITOYABLEMENT LE MISERABLE A EXECUTE SA MENACE!... METTANT LE FEU AU VAISSEAU CHARGÉ DE SES VICTIMES, IL MET LE CAP SUR LA CAROLINE DU NORD...



ET QUELQUES JOURS PLUS TARD, CHEZ CHARLES ESDEN, GOUVERNEUR DE LA CAROLINE DU NORD...

ALORS "BARBE NOIRE"?... CROISIÈRE FRUCTUEUSE?... AVEZ-VOUS PENSÉ A... HUM... MA PETITE COMMISSION?...

J'AI TROP BESOIN DE VOTRE PROTECTION ET... HEU... DE VOTRE CECITE POUR OUBLIER EXCELLENCE!... VOICI!...



ASSURÉ DE L'IMPUNITÉ, "BARBE NOIRE" ETALANT UNE AUDACE SANS BORNES!... BIENTÔT AUCUN VAISSEAU N'OSERA QUITTER LES PORTS...

QUI NOUS DÉLIVRERA DE CE FLÉAU?... ESDEN LE PROTÈGE!... AUCUN ESPOIR!...

DEMANDONS SÉCRÈTEMENT LAIDE DU GOUVERNEUR DE VIRGINIE!... IL A MIS LA TÊTE DE TEACH A PRIX...



PEU APRÈS, CHEZ LE GOUVERNEUR DE VIRGINIE...

JE VOUS EN SUPPLIE!... OR, DONNEZ UNE EXPÉDITION CONTRE "BARBE NOIRE"!...

EXCELLENCE!... C'EST LA RUINE DU COMMERCE!... IL FAUT QU'IL DISPARAISSE!...

HÉLAS!... NOS FRÉGATES SONT TROP GROSSES POUR ATTEINDRE LE BANDIT AU FOND DE SES REPAIRES!...



UN HOMME EST ASSEZ VAILLANT POUR OSER AFFRONTÉ "BARBE NOIRE"!... LE LIEUTENANT ROBERT MAYNARD!... DONNONS-LUI DEUX BATEAUX DE FAIBLE TONNAGE, IL LE TRAQUERA JUSQUE DANS LES MOINDRES CRIQUES!...



ET UN PEU PLUS TARD... JE VAINCRAI, EXCELLENCE!... DUSSE-JE ALLER CHERCHER CE DIABLE EN ENFER!...

BRAVO, MAYNARD, MAIS CE SERA DUR!... IL BÉNÉFICIE DE HAUTES PROTECTIONS...



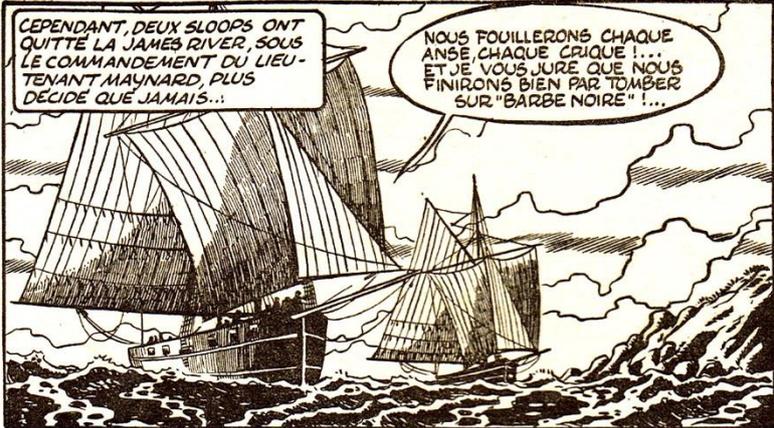
CEPENDANT, "BARBE NOIRE" POURSUIVANT SES GINISTRES EXPLOITS, PILLANT LES VILLAGES CÔTIERS

HAHAHA!... LA FARCE EST BONNE!...

100 livres de récompense à qui nous livrera Edward Teach au Barbe Noire



400 LIVRES?... JE VAUX PLUS CHER QUE CA!... HA!HA!HA!... MAIS LA PRIME SERAIT-ELLE CENTUPLE? QUI OSEAIT ME TRAHIR?... JE NE CRAINS NI DIEU NI DIABLE!!!... HA!HA!HA!...



CEPENDANT, DEUX SLOOPS ONT QUITTÉ LA JAMES RIVER, SOUS LE COMMANDEMENT DU LIEUTENANT MAYNARD, PLUS DÉCIDÉ QUE JAMAIS...

NOUS FOUILLERONS CHAQUE ANSE CHAQUE CRIQUE!... ET JE VOUS JURE QUE NOUS FINIRONS BIEN PAR TOMBER SUR "BARBE NOIRE" !...



MAIS DÉJÀ TEACH ÉTAIT PRÉVENU...

QUE ME CONTEZ-VOUS LÀ?... UNE EXPÉDITION PUNITIVE?... AH!... ON VA VOIR!...

HUM... CETTE FOIS, C'EST SÉRIEUX... MIEUX VAUT VOUS CACHER QUELQUE TEMPS, JE VOUS TIENDRAI AU COURANT...



IMPRESSIONNÉ, "BARBE NOIRE" SE LAISSA CONVAINCRA... AVEC UN FAIBLE ÉQUIPAGE, IL SE REFUGIA DANS LA BAIE D'OCRAKOKE...



MAIS MAYNARD AVAIT MIS SUR PIED TOUT UN SERVICE DE SURVEILLANCE!...

TONNERRE!... CE BATEAU RE-POND EXACTEMENT AU SIGNALLEMENT!...

"PAS DE DOUTE... C'EST LUI!... C'EST "BARBE NOIRE" !..."



ET BIENTÔT...

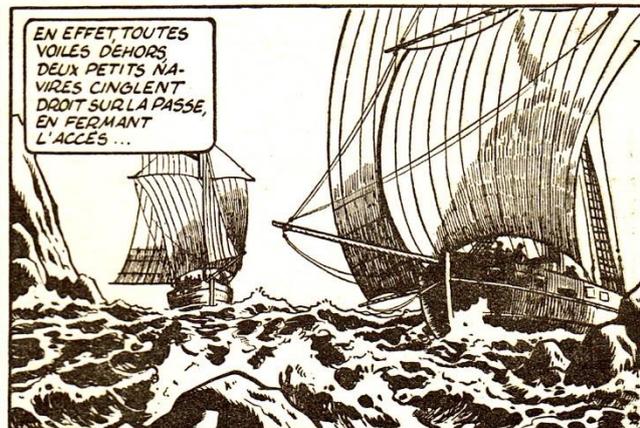
DANS LA BAIE D'OCRAKOKE, DIS-TU?...

OUI, EN VOUS PRESSANT, IL NE PEUT VOUS ÉCHAPPER...



PLUS TARD, SUR LE BATEAU DE "BARBE NOIRE",

ALERTE!... DEUX SLOOPS FONT VOILE DROIT SUR L'ENTRÉE DE LA BAIE !!!...



EN EFFET, TOUTES VOILES DÉHORS, DEUX PETITS NAVIRES CINGLENT DROIT SUR LA PASSE, EN FERMANT L'ACCÈS...



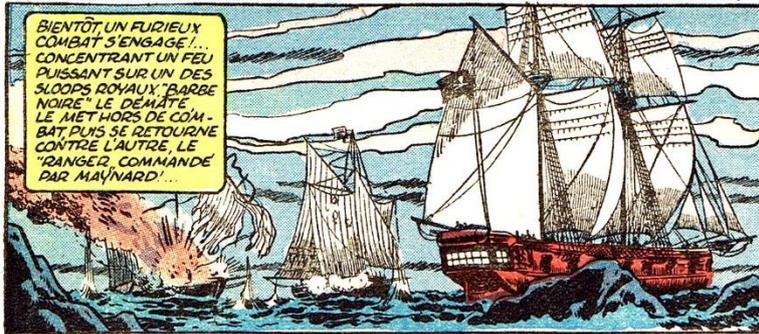
ENFER!... ILS HISSENT LE PAVILLON ROYAL!... C'EST CETTE CANAILLE DE MAYNARD!... NOUS SOMMES PRIS AU PIÈGE... COMME DES RATS!...



CE RASCAL NE ME TIENT PAS ENCORE... HISSÉZ LES VOILES!!!... BRANLE-BAS DE COMBAT!... NOUS ALLONS CREVER SON BLOCUS!... LUI PASSER SUR LE VENTRE!... ET CE BATEAU SAUTERA PLUTÔT QUE DE SE RENDRE!!!...



HISSANT LE PAVILLON NOIR, "BARBE NOIRE" FONCE DROIT SUR LES DEUX SLOOPS DU LIEUTENANT MAYNARD...



BIENTÔT, UN FURIEUX COMBAT S'ENGAGE!... CONCENTRANT UN FEU PUISSANT SUR UN DES SLOOPS ROYAUX, "BARBE NOIRE" LE DÉMÂTE. LE "NET HORS DE COMBAT" PUIS SE RETOURNE CONTRE L'AUTRE, LE "RANGER" COMMANDE PAR MAYNARD!



MON DIEU!... CE TIR MEURTRIER FAUCHE MES HOMMES COMME DES MOUCHES... OH!... J'AI UNE IDÉE!

TOUT LE MONDE À PLAT VENTRE, ET FAITES LES MORTS!...



NE VOUS RELEVEZ QU'À MON SIGNAL!... DIEU SOIT LOUÉ, CES RASCALS TOMBENT DANS LE PANNEAU!... ILS SE RAPPROCHENT!



EN EFFET... CORNES DU DIABLE!... NOTRE MITRAILLE A DÉCIMÉ CES CHIENS!... LA VICTOIRE EST À NOUS!... FINISSONS-EN... À L'ABORDAGE!...



EN AVANT!... PAS DE QUARTIER! TUE!... TUE!!!



MAIS SOUDAIN...

DEBOUT, LES MORTS!!!

HEIN?!... DAMNATION!... NOUS SOMMES TOMBÉS DANS UN PIÈGE!...



MAINTENANT, À NOUS DEUX, BARBE NOIRE!...

TU M'AS ROULÉ!... MAIS PAR LE DIABLE, J'AURAI TA PEAU, ET TA TÊTE ORNERA MON BEAUPRE!...



UN TERRIBLE DUEL S'ENGAGE ENTRE LES DEUX HOMMES...

D'ACCORD!... MAIS SI JE T'ABATS JE TE JURE QUE C'EST TA TÊTE QUI GARNIRA LE MIEN!...



ATTENTION!... TU VAS PIÉTINER UN DE TES BLESSÉS!...

OÙ ÇA?... JE...



HA! HA! HA!... IMBÉCILE!... JE T'AI ROULÉ!...

OH!...



CE GERA TA DERNIÈRE SCÉLÉRATESSE, GREDIN!...



TIENS!... BANDITI!...

AAAAHHH!!!...



TEACH S'ÉCROULA, PERCÉ DE CINQ BALLE ET DE VINGT COUPS DE SABRE!... DÉMORALISÉS, LES PIRATES SURVIVANTS SE RENDIRENT ET FURENT PENDUS!... ET MAYNARD RENTRA AU PORT, LA TÊTE COUPÉE DE BARBE NOIRE, AU BOUT DE SON BEAUPRE!...



AINSI FUT PUNI TEACH, DIT BARBE NOIRE, QUI DÉFIAIT DIEU!... GRÂCE À L'INTELLIGENCE ET À LA TENACITÉ D'UN SIMPLE LIEUTENANT QUE LA FÉROCITÉ ET LES HAUTS PROTECTEURS DE SON ENNEMI N'AVAIENT PU DÉCOURAGER!... RETENEZ LA LEÇON, GARÇONS!...

Le plus grand des corsaires français... La belle époque de la marine à voiles avec ses pirates, ses naufrages, ses combats, ses gestes de bravoure et de folle audace...

Des aventures passionnantes, un récit absolument historique. Des couleurs et des dessins impeccables...

LISEZ LES ALBUMS :

SURCOUF, ROI DES CORSAIRES

SURCOUF, CORSAIRE DE FRANCE

SURCOUF, TERREUR DES MERS





LES HISTOIRES VRAIES DE L'ONCLE PAUL

le mystère du

**BRICK
FANTÔME**



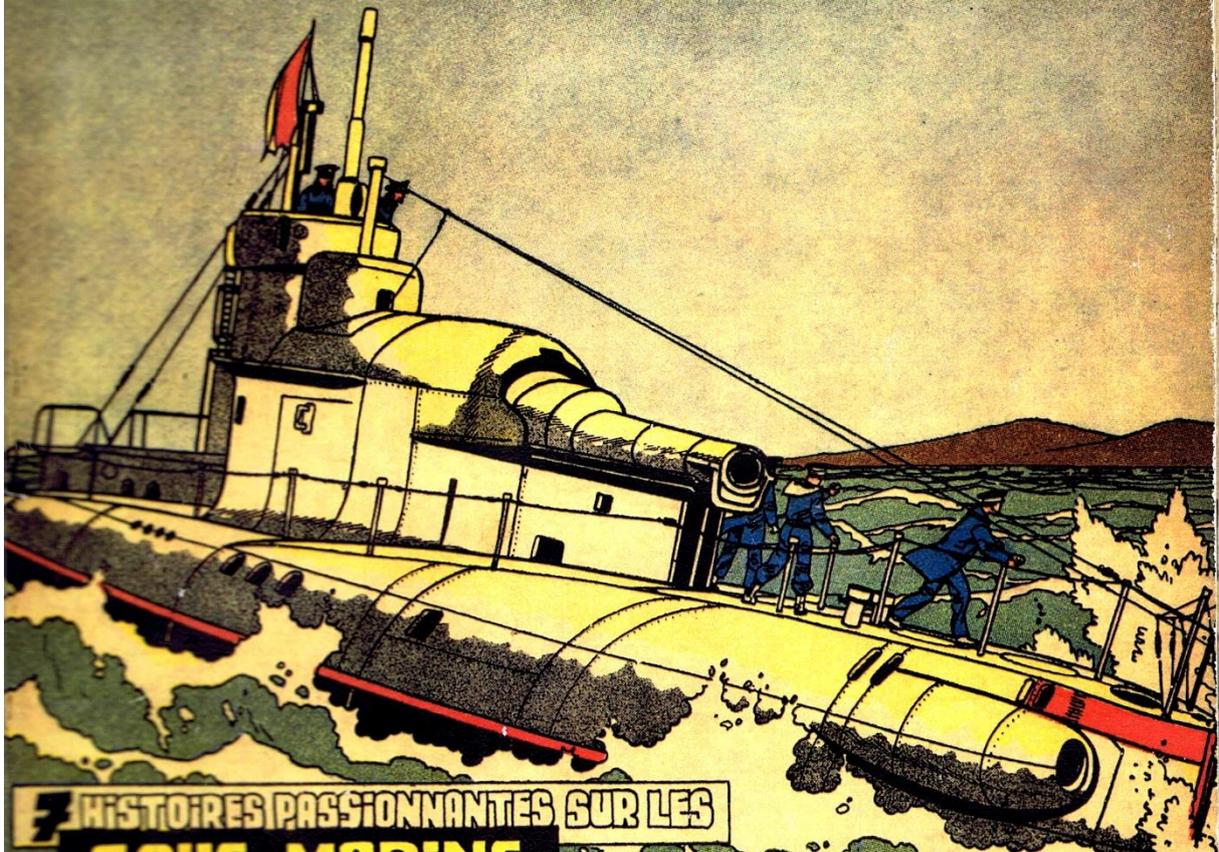
ET 6 AUTRES HISTOIRES
AUSSI PASSIONNANTES

- RÉVOLTE sur le NÉGRIER
- KON-TIKI
- LE TOUMELIN
- le SECRET de la Marie-Célèste
- la virgée de la GRAND-PORTE
- FORCEUR D'ABÎMES



LES HISTOIRES VRAIES DE L'ONCLE PAUL

REQUINS D'ACIER



HISTOIRES PASSIONNANTES SUR LES

SOUS-MARINS

- FULTON INVENTE LE 1^{er} SOUS-MARIN.
- NOËL SOUS LA MER
- FEU 1... 2... 3!...
- le TORPILLAGE du Lusitania
- LA FIN d'un PIRATE
- A L'ABORDAGE EN 44
- les HOMMES-GRENOUILLES

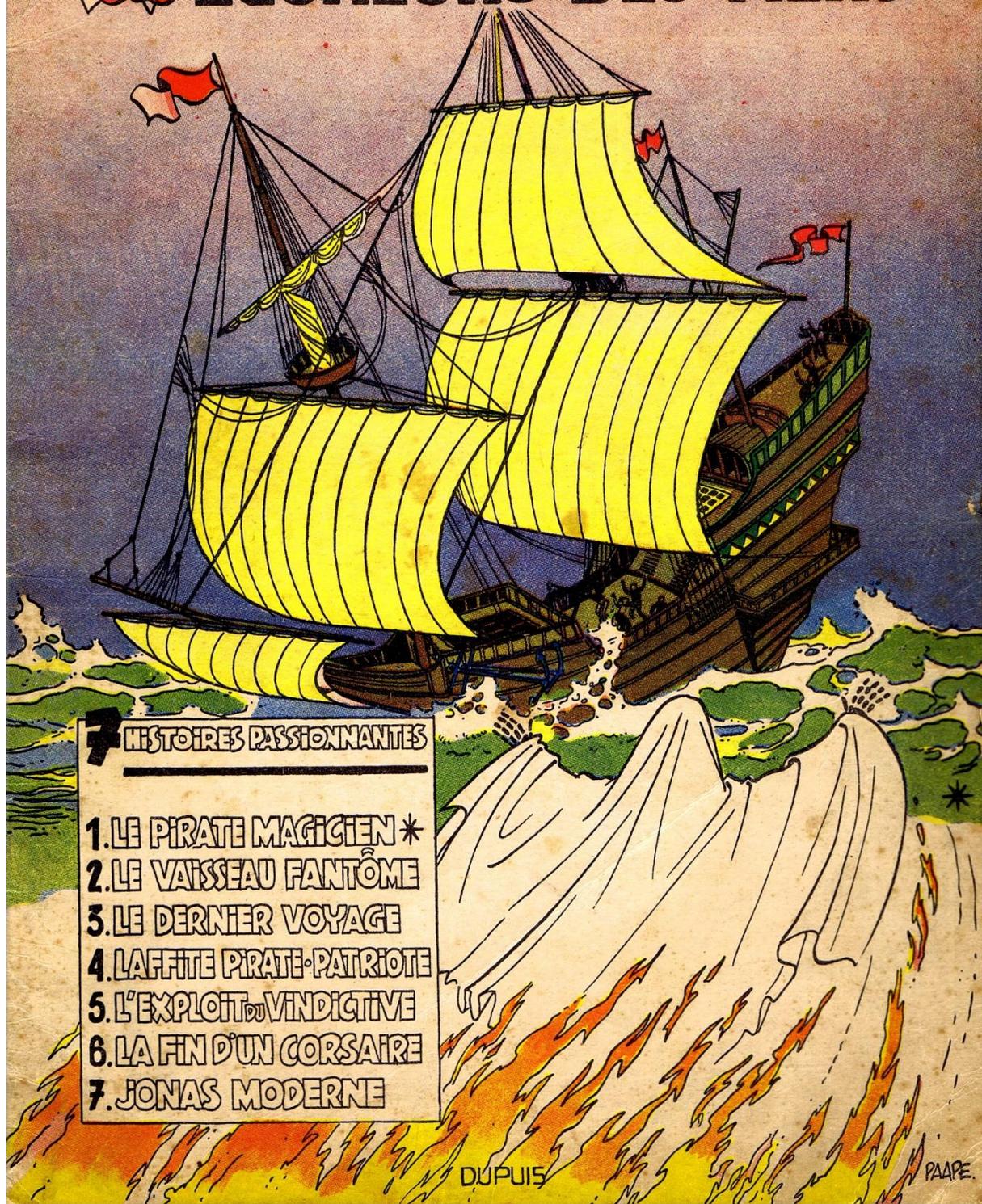
Eddy.

EDITIONS DUPUIS



LES HISTOIRES VRAIES DE L'ONCLE PAUL

ECUMEURS DES MERS



- 7 HISTOIRES PASSIONNANTES**
1. LE PIRATE MAGICIEN *
 2. LE VAISSEAU FANTÔME
 3. LE DERNIER VOYAGE
 4. LAFFITE PIRATE-PATRIOTE
 5. L'EXPLOIT. VINDICTIVE
 6. LA FIN D'UN CORSAIRE
 7. JONAS MODERNE

DUPUIS

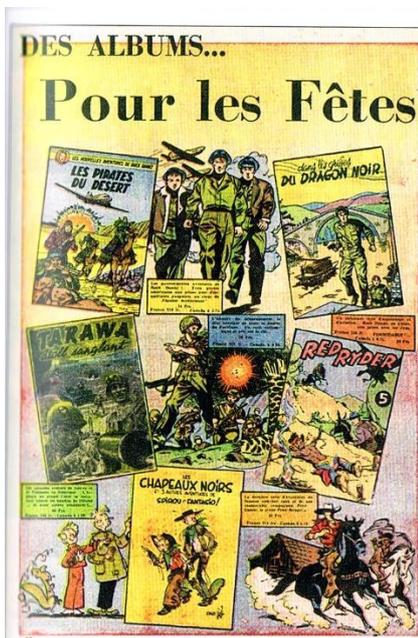
PAAPE

ONCLE PAUL (Les Histoires vraies de l') / Ed. Dupuis.

Cette célèbre série fit les beaux jours de *Spirou* à partir de 1951 sur des scénarios édifians de Charlier puis de O. Joly. Ce fut le banc d'essai de nombreux dessinateurs aujourd'hui bien connus comme Paape, G. Forton, Funcken, Attanasio et Graton. Quelques-unes seulement de ces histoires ont été regroupées en album.

État neuf + 50% (sauf le 12 + 100%)

1	1953 B	Barbe-Noire	80 €
2	1953 B	Comment naquit la Marseillaise	60 €
3	1953 B	Cap plein sud (EO belge et française).....	60 €
4	1953 B	Guynemer	100 €
5	1953 B	Le Mystère du brick fantôme.....	60 €
6	1953 B	Trois Enfants contre les Indiens.....	100 €
7	1954 B	Héros d'épopée	60 €



Oncle Paul, publicité dans *Spirou* n°765 du 11 décembre 1952.

8	1954 B	Combattants de la vie	60 €
9	1954 B	Robert le Diable	60 €
10	1954 B	Requins d'acier	220 €
11	1955 B	Écumeurs des mers	400 €
12	1955 C	Chasseur de tombeaux	1.000 €

« Chasseurs » au pluriel en p. de titre, le dos, pincé papier rouge, est souvent refait.