

Sous le signe de l'Hippocampe



Pierre Laffargue - Pierre Jarrige

Prologue, Pierre Laffargue

Le dossier et les photos de ce document proviennent de Pierre Laffargue.

Né le 24 décembre 1897 à Decazeville (Aveyron), Pierre Laffargue est ébéniste rue de l'Amiral Guépratte à Alger, mais en réalité il se consacre presque entièrement à l'aviation en étant journaliste aéronautique de l'Écho d'Alger.

Outre ses chroniques régulières et ses reportages dans l'Écho d'Alger et dans d'autres journaux et revues, il fait preuve d'une activité débordante au service de l'Aviation.

Il contribue à la création de la section de vol à voile de l'Aéro-club d'Algérie et il en est le premier membre le 6 septembre 1930. Ses compétences d'ébéniste lui permettent de participer activement à la construction du premier planeur de cette section.

Il passe le brevet de pilote de planeur le 14 décembre 1936 tout en suivant activement la vie aéronautique algérienne et mondiale jusqu'en 1962.

Après la guerre, il s'occupe de la Semaine de l'Aviation d'octobre 1945. Inventeur, il crée une balise pour les aérodromes sahariens. Il est aussi à la promotion de la Compagnie générale transsaharienne.

Toute sa vie il fut un ardent propagantiste de l'aviation sous toutes ses formes. Son reportage «Sous les ailes de l'Hippocampe» (paru dans l'Écho d'Alger) et la pertinence de ses commentaires montrent l'étendue de ses connaissances sur le sujet.

Avant le voyage offert aux journalistes par Air France du 28 novembre au 2 décembre 1934, le journaliste Georges Besse avait effectué un reportage sur une traversée Alger-Palma de Majorque en août 1934 sur la ligne inaugurée le 1^{er} juin 1934. Voir page 39 son reportage paru dans l'Afrique du Nord illustrée.



Pierre Laffargue

6-9-1950.

Liste des adhérents à la Section Vol à Voile Cercle club d'Algérie

N° d'ordre	Nom et adresse	Nom et adresse	
1	M. A. Gini Laffargue	35 R. Emmanu. Mgr.	x 68.0
2	M. A. Forestier	68 R. Sadi Carnot Alg.	x 68.0
3	M. A. Descamps.	chef Plateau de M ^{rs} Blanch.	x
4	M. A. Pirot	Ligneurs Bureau Ventes 5 B ^{ts} Banding	x 10.9
5	M. A. Mazard	Antoni Capitani Aristote R ^{ts} 12 R. Sadi Mgr.	x 10.9
6	M. A. Billier	5 Rue Boulenger. Mgr.	x 10.9
7	M. A. Karaz.	Plate R ^{ts} 12 B ^{ts} Villain Jougues. Mgr.	x
8	M. A. Delmazel.	M ^{rs} 129. Rue de G ^{rs} . Mgr.	x
9	M. A. Lecutin	Ligneurs M ^{rs} à J ^{rs} Mgr.	x 65.77
10	M. A. Vachnie	Automobile Buick. 24 B ^{ts} Carnot Mgr.	x 11.5
11	M. A. Duchesne-Marullaz	Jougues.	x
12	M. A. Engelmann	Ville Mathilde (Olivier Vois).	x
13	M. A. Serra.	Enting Agence 56 R. Sadi Carnot. Mgr.	x 68.0
14	M. A. Faddei		x 68.0
15	M. A. Gini Overseing.	St. M ^{rs} .	x
16	M. A. Best Edmund.	R ^{ts} rue Victor Jolland.	x
17	M. A. Best	St. Aug. - 6 B ^{ts} Kaufm.	x

Section vol à voile de l'Aéro-club d'Algérie

Sommaire

Prologue, Pierre Laffargue	
L'invitation et le départ	1
<i>La Dépêche algérienne</i> (Robert Fouën)	6
<i>La Presse libre</i> (Roger Nicolas)	10
<i>L'Afrique du Nord illustrée</i> (Robert Fouën)	12
Le repas au Grand Hôtel à Paris	14
Les remerciements.....	15
Les journalistes parisiens à Alger	16
<i>Les Ailes</i> (André Frachet)	18
Sous le signe de l'Hippocampe (Pierre Laffargue)	20
L'invitation et le départ	
Alger-Alcudia	
L'escale à Alcudia	
Bientôt Marseille	
Vers La Riviera	
Voici Marseille	
Au-dessus de la mer de nuages	
À bon port	
La visite du XIV^{ème} Salon	
Le programme d'Air France	
Retour fulgurant	
Le beau voyage (Gérard Besse)	39





L'invitation et le départ

L'effort de promotion d'Air France passe par le voyage Alger-Paris et retour offert aux journalistes d'Afrique du Nord.



ALGER, le 34 Novembre 1934

LM/LG

5406

Monsieur LAFFARGUE

Rédacteur à

L'ECHO D'ALGER

ALGER

Objet:
AIR FRANCE invite la Presse
Algérienne à visiter le
Salon de l'Aéronautique

Monsieur,

Nous sommes très heureux que la Direction de L'ECHO D'ALGER vous ait désigné pour répondre à l'invitation que la Compagnie AIR FRANCE lui a faite.

Le quadrimoteur transportant les 8 représentants de la Presse Algérienne, invités par AIR FRANCE, partira à 7 H 30, le 28 nov.

- Arrivée à MARIIGNANE vers 14 H 00
- Soirée et nuit à MARSEILLE
- Départ en avion le jeudi 29 de MARIIGNANE à 9 H 15
- Arrivée au BOURGET à 13 H 10
- Déjeuner à PARIS sous la présidence de M. ALLEGRE
Administrateur Délégué Directeur Général d'AIR FRANCE
- Visite du Salon Aéronautique
- Dîner et soirée (tenue de ville) organisés par AIR FRANCE
- Départ de PARIS le 30 en avion à 9 H 15
- Arrivée à MARSEILLE le même jour à 14 H 45
- Soirée et nuit à MARSEILLE
- Départ le dimanche 1er Décembre
- Arrivée à ALGER vers 14 H 00

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

LE REPRESENTANT GENERAL A ALGER

L. E. Desmarchais

Les journalistes algériens, invités par « Air-France » vont visiter le Salon de l'aéronautique à Paris



Notre photo représente, avant le départ (de gauche à droite), nos confrères : Garcia de la « Dépêche de l'Est », de Bône; Laffargue, de l'« Echo d'Alger »; Andréo, de l'« Afrique du Nord illustrée »; Rey, d'« Oran-Matin »; Ferrari, président du syndicat professionnel des journalistes algériens; Nicolas de la « Presse libre »; Faouën, de la « Dépêche algérienne »

La compagnie « Air-France » a très aimablement invité la presse algérienne à visiter le Salon de l'aéronautique ouvert depuis quelque temps à Paris.

Hier matin donc se trouvaient réunis à la base de l'Agha MM. Marcel Ferrari, président du Syndicat professionnel des journalistes algériens ; Laffargue, de l'« Echo d'Alger » ; Faouën, de la « Dépêche algérienne » ; Nicolas, de la « Presse libre » ; Rey, de « Oran-Matin » ; Luciani, de la « Dépêche de Constantine » ; Garcia, de la « Dépêche de l'est » et Andréo de l'« Afrique du Nord illustrée » qui participent au voyage. Nos confrères ont été reçus par M. de la Marlière, directeur de la compagnie « Air-France », Michaud, directeur de l'hydroscaple de l'Agha et Rebut, commandant la base d'hydravions.

Des paroles aimables furent échan-

gées de part et d'autre et à 7 h. 30, le quadrimoteur Lioret du service régulier Alger-Marseille, piloté par Capillon et ayant à son bord le radio Thomasset et les mécaniciens Chartoir et Fornerat, a emmené les journalistes à Marignane. Après une journée et une nuit passées à Marseille, ils repartiront ce matin en avion pour Paris où ils arriveront dans l'après-midi.

Après un arrêt d'une heure à Alcudia

**l'hydravion « Ville-d'Alger »
a améri à 13 h. 53 à Marignane**

L'hydravion « Ville d'Alger » est arrivé à Alcudia vers 10 heures par temps excellent. Les journalistes ont été reçus par M. Griffé, directeur de la base de l'« Air-France ».

Après un excellent repas, la mission est repartie à onze heures et est arrivée à Marignane à 13 h. 53 après une splendide traversée.

Les journalistes ont été aimablement reçus au débarcadère par M. Biroard, directeur du réseau méditerranéen de l'« Air-France ».

La caravane se repose ce soir à Marseille pour repartir demain jeudi pour Paris.

Un télégramme de notre envoyé spécial

Cannes, 28 novembre. — Alger, sept heures trente, Marseille quatorze heures, Cannes seize heures. Temps magnifique. Voyage splendide. Réception chaleureuse. Bravo pour Air-France et les pilotes. Demain Marseille et Paris.

P. Laffargue.



Quelques uns des participants croqués par Pierre Laffargue sur une napppe de restaurant

Les journalistes algériens sont partis pour Paris

Sur l'aimable invitation d'« Air France », plusieurs journalistes algériens se sont rendus à Paris pour visiter le Salon de l'Aéronautique. C'est à bord du « Ville d'Alger » que nous connaissons déjà que se sont embarqués nos confrères et quelques passagers. La petite cohorte algérienne, sous la conduite du Président du Syndicat professionnel des Journalistes algériens Marcel Ferrari, se composait de MM. Faouen de « La Dépêche Algérienne », Laffargue de « L'Echo d'Alger », Nicolas de la « Presse Libre », Luciani de « La Dépêche de Constantine », Rey « d'Oran Matin », Garcia de la « Dépêche de l'Est » et M. Emmanuel Andréo, administrateur de « l'Afrique du Nord Illustrée ».

Toujours aimable, M. de La Marlière, directeur de la Compagnie Air France et M. Michaud, directeur de l'Hydroescale ont souhaité bon voyage à nos confrères. Le bel avion, après un décollage parfait vint survoler un instant Alger la Blanche puis piqua sur les Baléares et Marseille.

G. B.



Photos Dessault.

Le départ des journalistes algériens pour leur visite au « Salon de l'Aéronautique », à Paris.

DIRECTION GÉNÉRALE
2, RUE MARBEUF, 2
PARIS (8^e)
 TÉLÉPHONE :
 ÉLYSÉES 20-60 - 38-95
R. C. Seine 49848 B

AIR FRANCE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 120.000.000 DE FRANCS



MEMBRE DE L'I. A. T. A.

DIRECTION COMMERCIALE
9, RUE AUBER, 9
PARIS (9^e)
 TÉLÉPHONE :
 OPÉRA 41-00 (6 lignes groupées)
 TÉLÉGRAMME : AIRFRANSAG

AFRIQUE

ORIENT

AMÉRIQUE DU SUD

EXTRÊME-ORIENT

Nom du Passager / Passenger's Name: *M^{re} Laffargue*

Paris-Alger

Collection
 Pièces
 Laffargue

21/9/1938

ALGERIE
 4
 13 SEP 1938
 ALGER

AIR FRANCE

N° 45644

Service Automobile

Bus Service

DEPART DE: *Nantes*

HEURE: *11h*

CONDITIONS DE TRANSPORT
(VOIR AU DOS)
 General conditions of carriage - See back side

COUCHE POUR LE PASSAGER
For the Passenger

AIR FRANCE

N° 45644

NOM DU PASSAGER
Passenger's Name
M^{re} Laffargue

DE (Point de Départ)
Nantes

À (Point de Destination)
Alger

ARRÊTS PRÉVUS (n° de ligne)
Agreed stopping Places
Paris

NOM ET ADRESSE
de ou des Transporteurs
AIR FRANCE ALGER

VALABLE pour { Date: *21/9/38*
 Valid for { Heure de départ: *11h*
 Departure

SERVICE
ALG

LIEU D'ÉMISSION
Place of issue
Paris

DATE D'ÉMISSION
Date of issue
21/9/38

AIR FRANCE

BULLETIN DE BAGAGE
Baggage Check

N° 45644

LIEU D'ÉMISSION
Place of issue
Alger

DATE
21/9/38

POIDS TOTAL
Total Weight
15 kg.

FRANCHISE
Free Allowance

EXCÉDENT kg. *A*
Excess

EXCÉDENT kg. *A*
Excess

PRIX PAYÉ POUR EXCÉDENT
Paid for Excess

AGENCE
Attached
ALGER

DÉCLARATION D'INTÉRÊT
LA LIVRAISON ☒ Social Declaration of value at Delivery

DÉCLARATION spéciale de valeur à assurer par le transporteur
Special Declaration of value for insurance by

POUR L'AÉRODROME DE DÉPART
or Airport of Departure

EMIS PAR / ISSUED BY:
Paris - Alger 21.10.1938
ultime qui sur Paris -
Nantes...



AIR FRANCE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 120.000.000 DE FRANCS
2, rue Marbeuf - PARIS (8^e)
MEMBRE DE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DU TRAFIC AÉRIEN
MEMBER OF INTERNATIONAL AIR TRAFFIC ASSOCIATION
I. A. T. A.
Le nom du transporteur est indiqué sur le billet de passage
The name of the carrier appears on the passenger ticket

Billet ALLER et RETOUR
Return ticket

RETOUR
(inward journey)

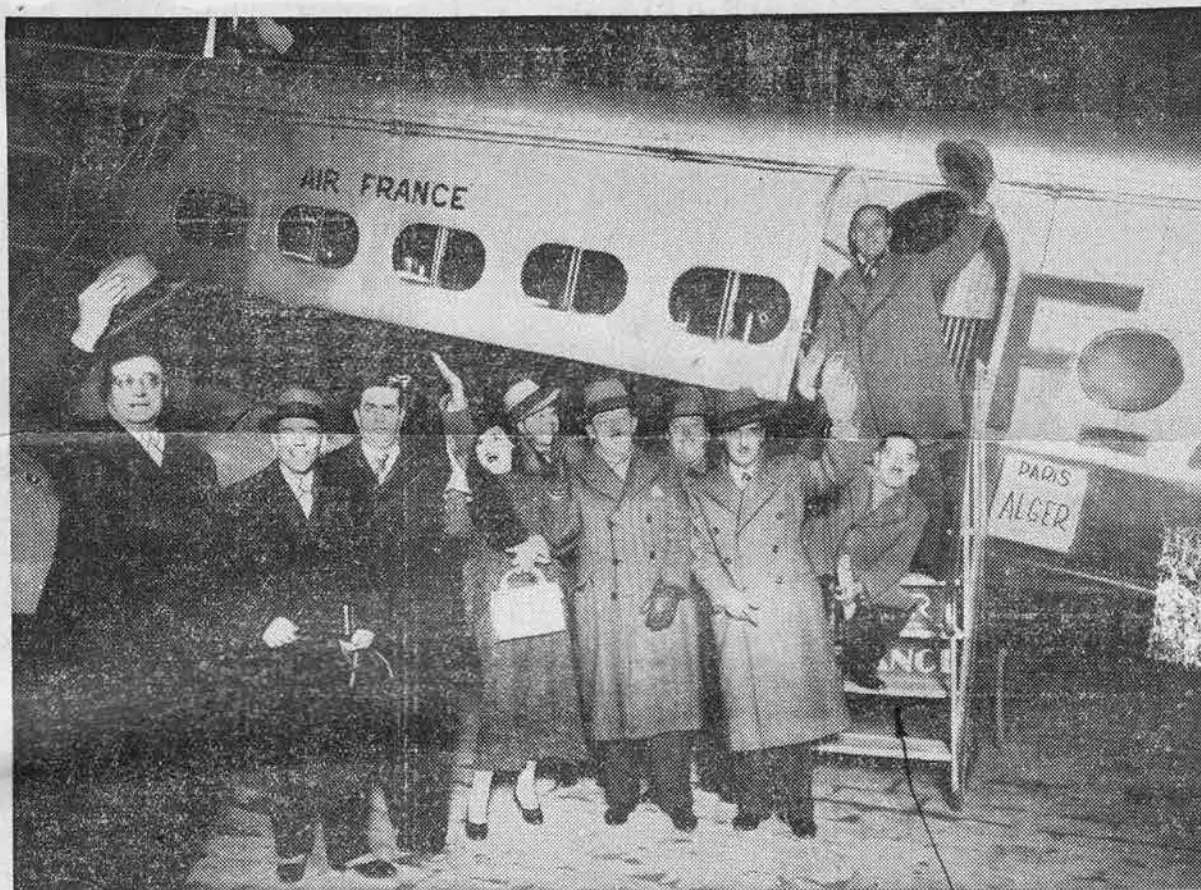
N° AF 141253 ^(b)

NOM DU PASSAGER Passenger's name	HEURE ET LIEU DE DÉPART Car service, Time and place of departure	POUR LA RÉSERVATION DE LA PLACE DE RETOUR S'ADRESSER A: If the return journey is not reserved apply to:
<i>M^{re} Laffargue</i>	<i>116 rue Lafayette Paris</i> <i>10h 15</i>	<i>2 rue Scribe</i>

ALGERIE
 5
 FRANCS
 IMPÔT TIMBRE
 ALGERIE
 40c
 PALESTINE

Paris-Marseille-Alger

en 8 h. 15 de vol effectif avec la délégation
des journalistes algériens



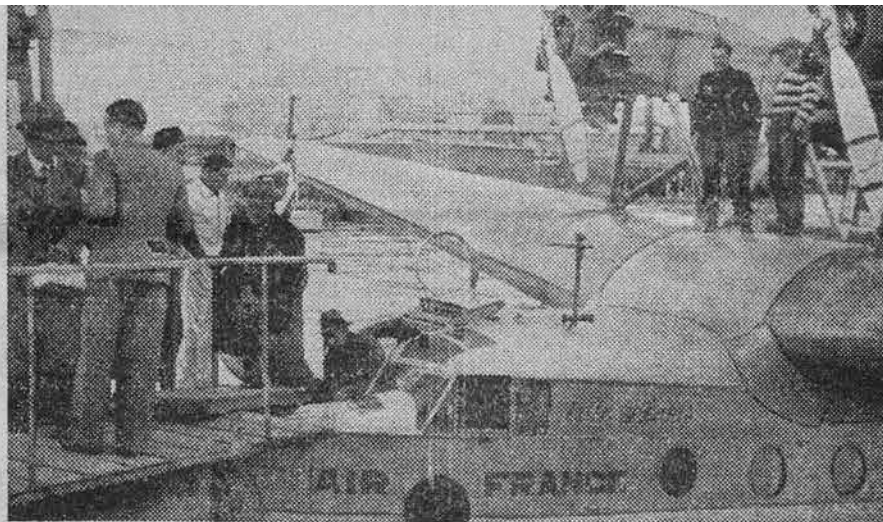
6 h. 40 du matin, aéroport du Bourget. Il n'y a pas d'heure pour les reporters-photographes, ils opèrent par tous les temps, à toute heure du jour et de la nuit. Devant le Wibault « Paris-Alger », de gauche à droite : MM. Garcia, Andréo et Zana, Mme Zana, MM. Nicolas, Faouën, Ferrari, Luciani, Laffargue et Rey, juché au haut de l'escalier

(Photo Tito, Le Bourget).



15 h. 25, même jour, base maritime de l'Agha, les journalistes au débarquement du quadrimoteur Lioré-et-Olivier. De gauche à droite : MM. Rey, de Michaud, de la Marlière, Garcia, le pilote Larbonne, Nicolas, Luciani, Ferrari et Mme, Laffargue et Faouën

(Photo S. Rolando fils).



A la base maritime de l'Agha, le quadrimoteur vient d'être amarré. Les journalistes, heureux de la belle réalisation d'Air - France, débarquent avec le sourire

(Photo S. Rolando fils).

Au-dessus de la Grande Bleue

Le quadrimoteur Lioré et Olivier est en position de départ. Il nous attendait ainsi que le pilote Larbonne, le radio Geylade, les mécaniciens Boisseau et Pierretti et le barman André. Après une nouvelle « opération photographique » — ces photographes sont impitoyables — c'est l'embarquement à bord du « Ville-de-Tunis ».

Après un appel de la manette des gaz, les quatre moteurs vrombissent. C'est l'envolée au-dessus de la Méditerranée. Il est 10 h. 15.

Dans de nombreux articles j'ai dit tout le bien que je pensais de ce merveilleux appareil qu'est le « Lioré et Olivier ». J'ai dit et répété la valeur hors de pair des pilotes, des radios et des mécaniciens des lignes. Dois-je répéter aujourd'hui une fois de plus la sécurité, le confort et la rapidité de cette liaison aérienne par dessus la Méditerranée ? Je ne le pense pas, car, depuis que cette ligne a été ouverte aux passagers, je n'ai entendu que des satisfecit.

Notre voyage d'hier ne fit pas exception à la règle. Cette promenade à 1.500 mètres des flots a été particulièrement goûtée par les journalistes, dont quelques-uns faisaient pour la première fois l'aller et retour par ce mode moderne de transport.

Air-France décidément a eu toutes les attentions pour notre délégation. Comme nous ne pouvions déjeuner à Alcudia, M. Biroard avait fait préparer par un grand restaurant marseillais un repas froid fort bien composé... et c'est en l'air que nous avons consciencieusement rempli les devoirs impérieux que réclamait notre estomac mis en appétit par ce déplacement aussi agréable que rapide.

Les Baléares

A 13 h. 15, le quadrimoteur se pose dans la baie d'Alcudia — deuxième escale prévue. — Pendant que l'appareil fait son plein d'essence, nous bavardons fort gaie-ment — en fumant une cigarette, plaisir des dieux — avec l'ami de nous tous M. Griffe, commandant la base maritime des Baléares.

M. Herman Santos, directeur de l'Hôtel Miramar à Alcudia, a certainement gardé un bon souvenir de notre précédent passage, datant de quelques jours à peine. N'a-t-il pas le geste délicat de joindre à du champagne frappé selon les règles, une

carte de visite nous souhaitant une heureuse traversée. On ne peut être plus aimable.

A Alger, à 15 h. 25

Quinze minutes plus tard, nous reprenons l'air pour la dernière étape du trajet... et à 15 h. 25, après un tour d'honneur au-dessus d'Alger, la « Ville-de-Tunis » était posée de main de maître sur le plan d'eau de l'Agha. La première liaison commerciale aérienne entre les deux capitales venait d'être effectuée avec un plein succès. En 8 h. 15 de vol effectif et 8 h. 45 de temps Paris-Marseille-Alger venaient d'être reliées.

Nous ne pouvons pas terminer ce compte rendu de la première liaison directe sans féliciter les services d'exploitation d'Air-France d'avoir réussi le tour de force de préparer la réalisation de ce voyage de retour en moins de 24 heures. Tout avait été prévu. Rien n'avait été laissé au hasard. C'est la meilleure démonstration de l'excellence des méthodes, du matériel et des équipages d'Air-France. Ses dirigeants veulent faire de cette compagnie unique française une des plus fortes aviations commerciales européennes, gageons qu'ils y parviendront sous peu.

Au débarcadère, MM. de la Marlière, directeur de l'agence d'Air-France à Alger ; de Michaud, directeur de l'hydro-escale de cette firme, et Rebut, commandant la base maritime de l'Agha, nous souhaitèrent la bienvenue.

M. de la Marlière avant que nous nous séparions tint à nous réunir au Bar Cintra de l'Hôtel Aletti. Un vin d'honneur nous y attendait. Il n'y eut pas de discours, mais un échange d'impressions qui pour nous tous seront inoubliables.

R. FAOUEN.

A Paris, 6 heures du matin

J'ai souvenir d'une vieille chanson — d'avant-guerre je crois — dans laquelle il est question des halles, des maraîchers qui déballet dans le matin pâle des fleurs, des légumes et des fruits.

Quatre heures du matin. Paris s'éveille et nous aussi. Jusqu'à nous parviennent les bruits des tôt levés et des tard couchés. Nous nous apprêtons. MM. Ferrari, président du Syndicat professionnel des journalistes algériens ; Luciani, de « La Dépêche de Constantine » ; Garcia, de « La Dépêche de l'Est » ; Laffargue, de « L'Echo d'Alger » ; Rey, d' « Oran-Matin » ; Nicolas, de « La Presse Libre » et moi, pour prendre l'autocar d' « Air-France » qui nous attend à la porte de l'hôtel pour nous conduire au Bourget.

Sur l'aérodrome nous avons le plaisir de rencontrer MM. Briend, secrétaire général de l' « Air-France » ; Chitry, chef du service Presse-Propagande ; Robert, adjoint de M. Chitry. A eux s'étaient joints quelques confrères du Maroc et de la Tunisie qui avaient tenus à nous accompagner jusqu'à l'aire de départ.

Le photographe sévit. Les moteurs du Wibault-Penhoët ronronnent. Le pilote Champaloux et le radio Floret sont à leur poste. Comme passagers de la première liaison commerciale aérienne Paris-Marseille-Alger direct nous prenons place dans l'appareil... et c'est le décollage... et c'est l'ascension rapide vers la meilleure altitude.

En survolant le beau pays de France

Il me faudrait l'âme d'un poète et une muse chérie pour chanter comme le fit Lamartine de son Lac ce réveil de la nature vu à une altitude voisine de deux mille mètres. Je n'entends pas les oiseaux pépier dans les clairières, ni le bruissement soyeux de la source qui murmure, pas plus que la fuite rapide, vers des retraites obscures, des oiseaux nocturnes surpris par la venue de l'aube ; mais ce spectacle dont nous sommes les mobiles spectateurs tenterait les pinceaux d'un peintre. Quel merveilleux artiste que ce soleil qui se lève. Il sait graduer les couleurs, les harmoniser pour faire de son lever une œuvre d'art.

Peu à peu, la campagne, avec un petit air mignard, se défait des derniers voiles de nuit. Aux bosquets, aux forêts restent encore accrochés quelques lambeaux

de « cotonnade » qui estompent leurs contours. Par un dernier fêste de coquetterie devant l'astre naissant, quelques arbres conservent leur parure de gelée blanche.

Au loin, tout au loin, comme en un diorama, le Mont Blanc détache orgueilleusement sa cime sur un fond de rose fait, pendant qu'à nos pieds se déroule le paysage de Corbigny. Emu, je me rappelle le destin tragique de l' « Emeraude » et de ses passagers. Devant mes yeux se dresse fantomatique la silhouette si sympathique et si décidée d'un des premiers animateurs de la Compagnie unique, le regretté Noguès, qui devait périr dans cette catastrophe causée par une tempête de neige d'une rare violence.

Le Morvan, à l'allure de 200 kilomètres-heure, est rapidement dépassé. Entre les monts du Forez et ceux du Lyonnais, la Loire, sous nos pieds, déroule ses capricieux méandres... et c'est Saint-Etienne... et c'est la vallée du Rhône... et c'est la Crau.

A Marseille, 10 heures du matin

L'étang de Berre scintille de mille facettes sous les rayons du chaud soleil de Provence. L'aérodrome de Marseille-Marignane, notre première escale, nous reçoit.

A notre descente du trimoteur, MM. Biroard, directeur d'exploitation du réseau méditerranéen d'Air-France, et Morvan, son adjoint, nous accueillent cordialement. Il est 10 heures.

Rapidement — juste le temps donné aux reporters-photographes marseillais de nous mitrailler de leur objectif — nous sommes conduits en autocar à la base maritime.

Après le déjeuner officiel, présidé par M. Charvet, directeur général adjoint de Air-France, et au cours duquel, à la demande des journalistes algériens, fut décidée la liaison directe Paris-Marseille-Alger pour le retour de la délégation en Algérie, les représentants de la presse algérienne furent invités à visiter le XIV^e Salon de l'Aéronautique sous la conduite de MM. Conty et Robert.

Ce que fut cette visite ? Un émerveillement. Nous avons pu nous rendre compte de l'effort accompli pour rattraper le retard, pour combler la distance qui nous séparait des aviations étrangères. Je crois pouvoir dire qu'à l'heure actuelle, nous n'avons plus rien à envier aux étrangers, que ce soit en aviation militaire, commerciale ou de tourisme.

Aviation militaire

Sous la ferme impulsion du général Denain, ministre de l'Air, les ateliers de constructions aéronautiques ont mis à l'étude et réalisé des appareils militaires qui répondent aux nécessités de l'heure présente ; mais, ne l'oublions pas, nos escadrilles n'utilisent encore pas ou très peu ces nouveaux appareils. Les possibilités budgétaires ne sont pas élastiques. Mais un effort sera fait en 1935 et un plus grand en 1936 pour doter nos militaires d'avions de chasse, de bombardement et de reconnaissance. Il faut pour tant faire vite...

L'avion « Mureaux » 113 R2 est un appareil de reconnaissance à large rayon d'action. Son excès de puissance, ses qualités acrobatiques lui permettent d'accepter le combat avec un avion de chasse. La vitesse est de l'ordre de 315 kilomètres-heure.

L'appareil de chasse biplace de cette firme atteint le 380 kilomètres-heures à 5.000 mètres d'altitude, avec une distance de bombardement. Le biplace, à l'allure de 290 km-h., a un rayon d'action effectif de 850 à 1.300 kilomètres suivant la charge emportée et un plafond de 10.000 mètres. Le multiplace de combat est un sesquiplan, dont la charge utile est de l'ordre de 3.700 kilos et la vitesse de 310 km-heure.

L'avion de chasse Morane-Saulnier, monoplan parasol rigide, dépasse le 350 km-h. avec un plafond pratique de 10.600 mètres.

Le monoplace de chasse Dewoitine entièrement métallique atteint et dépasse même le 400 km-heure. Les avions Loire de chasse ont à peu de chose près les mêmes caractéristiques que le Dewoitine.

Dans les avions de bombardement nous trouvons Lioré et Olivier, Potez, Société Aérienne Bordelaise, Amiot, etc... dont les vitesses sont de l'ordre de 250 km-heures suivant l'emploi auquel on les destine.

Dans la catégorie des hydravions, nous

rencontrons les Breguet, Cams, Farman, Pierre Levasseur, Chantiers de la Loire, Lioré et Olivier, etc... Ils ont tous une moyenne de 250 km-heure environ.

Pour les coloniaux, nous avons le L.H. 70, le S.P.C.A. IX, le Marcel-Bloch etc... Leur vitesse moyenne horaire est de l'ordre de 240 kilomètres environ.

Aviation de tourisme

Dans l'aviation de tourisme, plusieurs constructeurs ont mis au point différents types d'appareils de plaisance, de travail ou d'entraînement.

Morane et Saulnier présente deux types d'avions, tourisme et école : Mauboussin son « Corsaire » biplace ; Potez son modèle 58, triplace de tourisme, et son 60 biplace, à l'heure de vol économique ; Caudron-Renault son « Luciole », son « Phalène », son « Pélican », sa « Frégate », son « Rafale » et son « Simoun » ; Salmson son triplace « Phrygane » etc...

L'autogire Lioré et Olivier, licence La Cierva, a beaucoup intéressé les visiteurs par sa supériorité indiscutable à faire à volonté du « surplace ».

Tous ces différents types d'avions de tourisme ont une vitesse moyenne horaire de l'ordre de 160 à 180 km. Elle passe à 265 km. avec les modèles « Rafale » et « Simoun ».

Aviation étrangère

Cette année les constructeurs étrangers se sont inscrits nombreux au Salon de l'Aéronautique. On y note les Italiens, les Anglais, les Allemands, les Tchécoslovaques, l'U.R.S.S., etc...

L'Italie expose des types ou maquettes de Breda, Macchi, Fiat, qui sont suivant le cas des appareils de bombardement, de tourisme ou d'acrobatie.

Le bolide d'Agello, recordman de la vitesse pour un avion, est la réalisation de la mécanique.

L'Allemagne ne présente, elle, que des avions de transport, de tourisme ou d'acrobatie.

L'Angleterre expose deux de ses types d'avions de chasse entièrement métalliques dont l'ordre de vitesse est de 360 km-heure.

La Pologne a un appareil de chasse particulièrement offensif si l'on en juge par ses deux canons d'ailes et sa vitesse de 416 km-heure à l'altitude de 5.010 mètres qu'il atteint en 5' 30".

La Tchécoslovaquie a deux beaux appareils de chasse avec ses biplans monoplace Avia et Letov.

La Russie n'expose que l'appareil de sport 29 qui sauva les naufragés du « Tcheliousskine » et la maquette du fameux Gorskii de 42 tonnes, aux 8.000 chevaux et dont une roue d'atterrissage laisse entrevoir l'imposante masse.

R. FAOUEN.

La Délégation des journalistes algériens au Salon de l'Aéronautique a réalisé la liaison commerciale directe entre Paris et Alger en 8 heures 30

ALGER-PARIS, PARIS-ALGER **AIR-FRANCE**

I. — Trois mille kilomètres dans le ciel de France

Moi je m'attarde au passé, ce passé fut-il hier, et je me retourne en arrière presque toujours avec un regret.

COLETTE.

Vivant avec mon temps dans la mesure du possible, j'ai eu l'occasion de découvrir non pas l'aviation, mais l'avion, l'automobile. On en a peur un peu, on aimerait néanmoins y prendre passage pour « savoir ce que c'est », et comme on ne rencontre pas tous les jours un ami qui en possède un, on éprouve après le baptême de l'air quelque fierté non dépourvue de condescendance à l'égard qui n'ont encore jamais joué à l'homme volant. Cela m'était advenu. Quelques fois j'ai confié mes os à l'avion, pour des trajets d'ailleurs jamais bien importants. Aussi ai-je fait une véritable découverte en effectuant

le parcours Alger-Paris dans les deux sens.

L'homme qui sait du nouveau raconte. C'est parfois un défaut. On me pardonnera de raconter, parce que le voyage que grâce à Air-France ont accompli les journalistes algériens marque par certains côtés une étape importante dans les relations aériennes entre l'Algérie et la Métropole. Il montre en tout cas, et ce n'est pas le moins intéressant, que l'aviation de transport est sûre dans sa rapidité.

La dernière phase du voyage est résolue. Les journalistes algériens ont regagné leur Algérie. Ils ont quitté Paris hier matin et sont arrivés à Alger dans l'après-midi, réalisant, grâce à Air-France un raid commercial inédit sur cette ligne.

LE DEPART DE PARIS

« Cette obscure clarté qui tombe des étoiles » n'existe pas à Paris où le ciel, en ce moment, est constamment voilé de gris. Il fait jour ou il fait nuit. Il fait

même plus longtemps nuit que jour, car dès cinq heures de l'après-midi il faut illuminer.

Nous quittons notre hôtel un peu avant six heures du matin. Il faisait encore nuit et sans la fée électricité, la capitale eût été un coupe-gorge. Les rues étaient vides et sans vie. Cette circulation intense qui est un des attraits de Paris était réduite à sa plus simple expression. Des voitures de livraison passaient de temps en temps et quand on voyait un taxi, c'était presque un évé-

nement.

Avec cela on sentait un petit froid incisif qui faisait regretter son lit.

Un dimanche, à 6 heures du matin, Paris dort d'un sommeil profond. Des noctambules attardés regagnent, le dos rond, leur « chez soi ». Un homme en habit et deux dames en robe de soirée arpentent précipitamment le boulevard. Ils n'ont sans doute pas chaud.

Roger NICOLAS.

Pour être logique, avant de parler du retour, il faudrait développer le sujet du voyage à Paris : la visite du XIV^e Salon de l'Aviation. Mais il vaut mieux épuiser la partie touristique de ce reportage. Ce sera chose finie, à laquelle on ne pensera plus.

ESSAI DE LIAISON RAPIDE

Pendant notre séjour dans la capitale, Air-France conçut le projet de nous faire couvrir d'une seule traite le parcours Paris-Alger. Ce serait une expérience dont on pourrait dans un avenir prochain tirer la leçon pratique. Les dirigeants de la Compagnie nationale de transports aériens ont de grandes idées sur la liaison entre la capitale métropolitaine et la capitale algérienne. Ils veulent créer un service rapide sur lequel ils fondent avec raison des espoirs de réussite. Mettre Alger à neuf ou dix heures de Paris — nous avons mis huit heures et demie avec une seule demi-heure d'arrêt — serait une réalisation magnifique. Pour les services qu'elle serait appelée à rendre, souhaitons qu'elle devienne possible à bref délai.

DÉPART DU BOURGET

Le Wilbault qui nous avait amenés s'appelait « Le Diligent ». Celui qui nous emporte se nomme « Le Vaillant ». C'est un programme. Nous retrouvons avec plaisir ce grand oiseau de France qui, tous moteurs rouillants, semble vibrer de l'impatience de prendre l'air.

Ceux qui nous ont reçus, nous ont piloté à travers Paris, ont eu pour nous mille attentions, ont tenu à être avec nous jusqu'au dernier moment. De même, nos confrères qui restent ont bravé le désagrément d'un réveil trop matinal et le froid du petit matin pour assister à notre envol. J'ai déjà nommé M. Briand, secrétaire général d'Air-France ; MM. Chitry et Robert, chef et chef-adjoint du service de la presse ; M. Andrieu, administrateur de l'Afrique du Nord illustrée ; Mme et M. Zena, directeur du Petit Matin, de Tunis.

Un à-côté plaisant du départ en avion, c'est qu'il supprime les longs adieux qu'on se fait en agitant inlassablement un mouchoir ou un chapeau. La petite cérémonie, un tantinet ridicule, devient quasi-impossible sur les aérodromes. On décolle rapidement, on prend de la hauteur, et, le temps de tirer son mouchoir, on est déjà loin. Il n'y a pas de petites évolutions.

On dit adieu une bonne fois, et « marche la route » comme profèrent les vieux tirailleurs chevronnés.

Le pilote met son appareil face au vent, fait donner son moteur à fond et tout d'un coup, on se sent enlevé. Quand on regarde vers le terrain, les hommes sont déjà minuscules.

« Le Vaillant » a décollé avec une remarquable aisance. Il fonce dans la nuit à 230 kilomètres à l'heure, vitesse de croisière. Quel oiseau vole plus vite que nous ?

LEVER DE SOLEIL.

Il nous est donné de voir un lever de soleil. C'est un genre de spectacle qui n'est pas encore tombé dans le domaine du lieu commun. Cela tient très certainement à ce que si l'on accepte de se coucher tard, on a de la peine à se lever matin. Pour ma part, j'avoue n'avoir jamais consenti à perdre de mon sommeil afin d'assister à la naissance de l'astre du jour. Il m'a fallu vivre quelque temps au Sahara et être réveillé bien malgré moi par le froid des premières heures du matin pour assister à la lutte que livre la lumière à l'ombre.

A peine avons-nous passé la banlieue parisienne que la nuit devient moins opaque. À l'Est, l'écran noir qui masquait ciel et terre est déchiré par une lueur. Notre horizon se manifeste. Les cimes des Alpes découpent une dentelle noire sur l'espace qui s'empourpre. Nous volons maintenant dans une imprécise clarté où le paysage, mal dessiné, semble une apparence de paysage.

Par notre direction Sud-Est, nous marchons à l'aurore. La lumière naît. À 230 kilomètres à l'heure, nous nous précipitons vers elle, comme pour en jouir plus tôt.

Le soleil prépare le dernier décor avant son apparition. Il lance un grand trait rouge, épais, et net à la manière de celui qui marque dans un texte une phrase à retenir.

Enfin, voici le disque encore blafard. Il apprête ses rayons, mais un nuage noir, le traître, le happe et l'éclipse comme l'héroïne d'un mélodrame. Cette tragédie se déroule alors que nous passons sur Joigny. A Clamecy, elle est terminée. Elle a eu pour spectateur impassible le Mont-Blanc couvert de neige, qui reste imposant malgré le lointain et nous considère avec sérénité, fier de ses 4.810 mètres quand nous sommes à peine à 1.200.

VOIR ET DORMIR.

Passage au-dessus du Morvan. La nuit a été froide. La gelée couvre le sol. Un grand bois réduit par notre hauteur aux dimensions d'un carré de fleurs, ressemble avec ses arbres tout blancs à un massif de chrysanthèmes.

Ressuscité comme un Phoenix, le soleil reparait, cette fois, dans sa gloire. Il darde suffisamment ses rayons pour que nous ayons chaud dans notre salon volant.

Un petit somme.

Un somme de deux heures à peine, dont je suis brutalement tiré par un compagnon de route parce que nous sommes arrivés à Marignane. L'avion va vite. En dormant, j'ai manqué de voir la moitié de la France. Tant pis pour moi. Je saurai la prochaine fois qu'on ne dort que dans les tortues terrestres, le train qui fait du 100 à l'heure et l'automobile qui bat des records à 70 à l'heure.

Roger NICOLAS.

L'Afrique du Nord illustrée (Robert Faouën)



Le voyage des journalistes algériens à Paris

L'Afrique du Nord illustrée du 11 mai 1935

Comme dans l'opérette, les journalistes invités par Air-France à visiter le Salon de l'Aéronautique à Paris, peuvent chanter « j'ai fait un beau voyage ».

Beau voyage, en effet, pour de multiples raisons. La première est que la rapidité avec laquelle a été effectué le trajet d'aller et surtout de retour, démontre avec clarté la supériorité de l'avion sur tous les autres modes de locomotion en usage actuellement. A côté de cette rapidité le facteur sécurité n'est point à négliger, de même que celui du confort. En un mot, tout est réuni pour faire du voyage en avion le moyen idéal de communication entre la France et l'Algérie.

En invitant à ce voyage les journalistes algériens, « Air-France » a voulu faire connaître à tous le dévouement constant du personnel naviguant ou sédentaire, ainsi que la perfection du matériel en service. J'ai moi-même parlé de la chose dans ces colonnes. Je n'y reviendrai pas aujourd'hui si ce n'est pour remercier bien sincèrement « Air-France » d'avoir permis aux journalistes de se rendre un compte exact de l'état actuel de l'aviation commerciale française, jusqu'ici trop ignorée. Maintenant, la foule, le grand public pourra se rendre à l'évidence et ne plus considérer comme extraordinaire un moyen de transport dont l'avenir est certainement plus beau que n'osent le croire les plus optimistes.



Photo Schleifer.

Le programme de l'aviation marchande comprendra pour 1935 des trimoteurs Wibault-Penhoet à l'allure si puissante et si sûre.



Photo Andréo.

... A quelques cent kilomètres de Marignane, une mer de nuages obscurcit le ciel... et pourtant M. Ferrari ; M. et Mme Zana n'en sont pas impressionnés...

Paris-Marseille-Alger en liaison directe

Il fait encore nuit noire lorsque le portier de l'hôtel nous réveille. Je mets le nez à la fenêtre... Brr... qu'il fait froid. La colonne de mercure doit aussi être « gelée ». Elle est toute ramassée et arrive péniblement à dépasser le zéro.

5 heures 45 du matin - MM. Briend, secrétaire général d'Air-France ; Chitry, chef du service Presse-Propagande et Robert, son adjoint nous attendent pour nous conduire en autocar à l'aérodrome parisien du Bourget.

Pourquoi partir si tôt ? Pour notre voyage du retour « Air-France » a décidé de nous faire goûter les joies de la liaison directe Paris-Marseille-Alger dans la journée, liaison qu'elle compte mettre en application au printemps prochain.

En attendant que les moteurs du « Wibault » soient chauds, nous nous réchauffons en battant de la semelle... mais ça n'est pas long... le photographe fixe sur la plaque — que nous emportons — notre groupe sympathique auquel s'étaient joints nos confrères de la presse marocaine et tunisienne.

Le pilote Champaloux et le radio Flôret sont prêts à partir. Rapidement nous nous installons à nos fauteuils. Lentement l'appareil se met en marche dans la nuit noire pour « prendre son terrain ». Manche en avant, pleine sauce... et notre vaisseau aérien rapidement s'élève dans les airs. De nombreux points lumineux sous nos pieds, c'est Paris qui dort en ce jour dominical.

A l'horizon, une lueur rose, puis rougeâtre, s'en va grandissant, répandant une faible lueur sur la campagne toute blanche de givre. Au loin, tout au loin, comme une invite à le gravir, le Mont-Blanc dresse ostensiblement ses 4.810 mètres.

Par la vallée du Forez, notre trimoteur dévore avec une assurance parfaite les kilomètres qui nous séparent de Marseille.

On commence bientôt à distinguer une nappe d'eau tranquille qui miroite sous le soleil qu'a glorifié le chantre de Mireille. Nous voici à l'Étang de Berre. Avant de se poser sur l'aérodrome de Marseille-Mari-gnane, nous apercevons sur notre droite, le centre d'entraînement d'Istres.

Descente d'appareil. Echange rapide de salutations

avec MM. Biroard et Morvan. Photographes marseillais. Autocar. Re-photographes marseillais. Re-salutations et nous voilà de nouveau en l'air, mais à bord de l'hydravion quadrimoteur « Lioré et Olivier » piloté par Larbonne. L'arrêt à Marseille n'aura été que d'un quart d'heure.

« Air-France » pense à tout. Comme notre escale



... Le clou du Salon est certainement l'exposition par les Italiens du bolide d'Agello...



En attendant que les moteurs du « Wibault » soient chauds, le photographe fixe sur la plaque notre groupe sympathique...

d'Alcudia ne durera que le temps nécessaire à faire le plein d'essence, M. Biroard nous a fait préparer un succulent repas froid par un vatel marseillais... et c'est entre les côtes provençales et Mayorque que nous comblons le vide de notre estomac creusé par cette promenade matinale.

Alcudia, quinze minutes d'arrêt. Si nous ne pouvons aller à l'hôtel Miramar, l'hôtel Miramar vient à nous sous la forme de bouteilles de champagne accompagnées de vœux d'heureuse traversée. Que son propriétaire M. Herman Santos, en soit ici remercié.

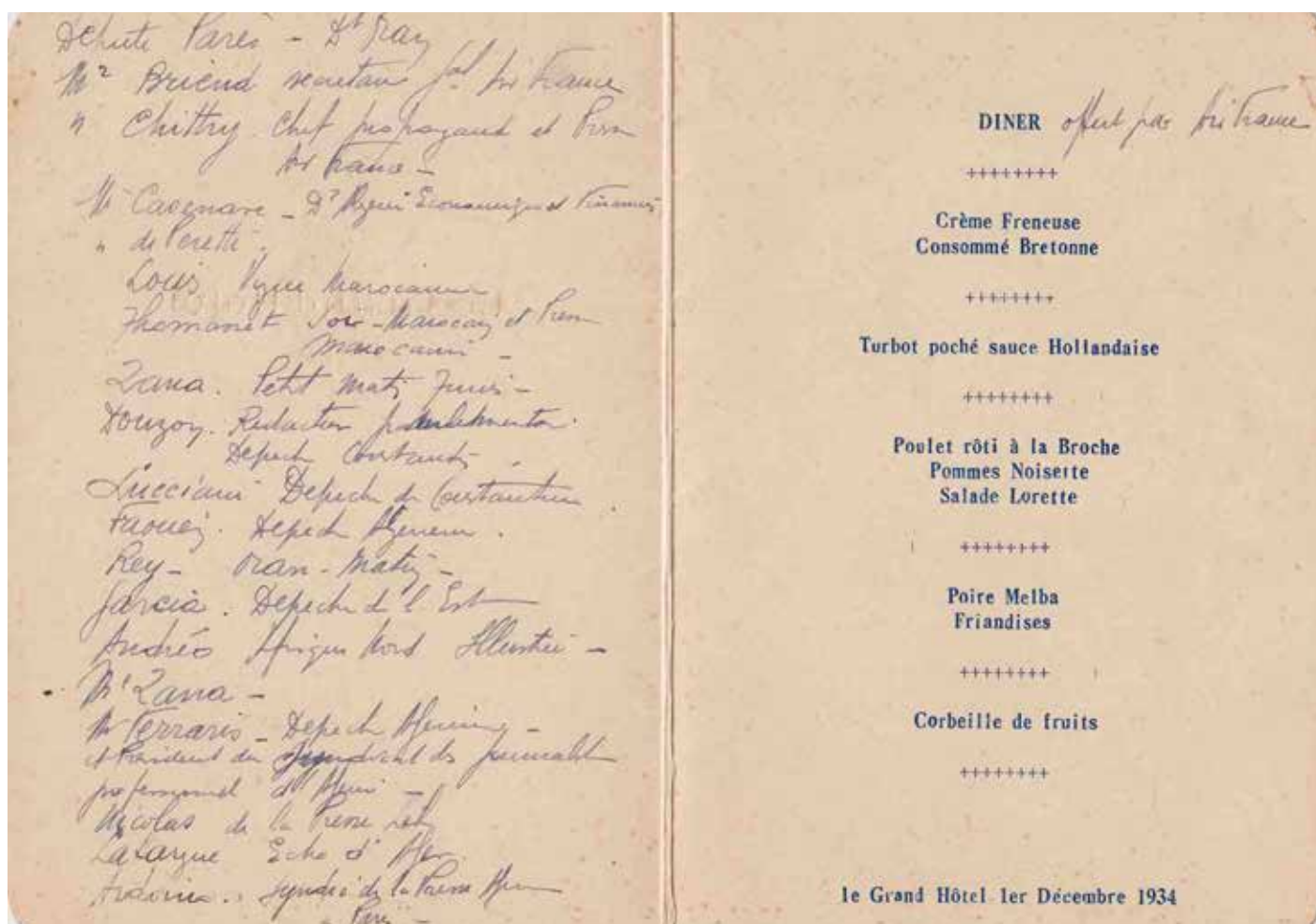
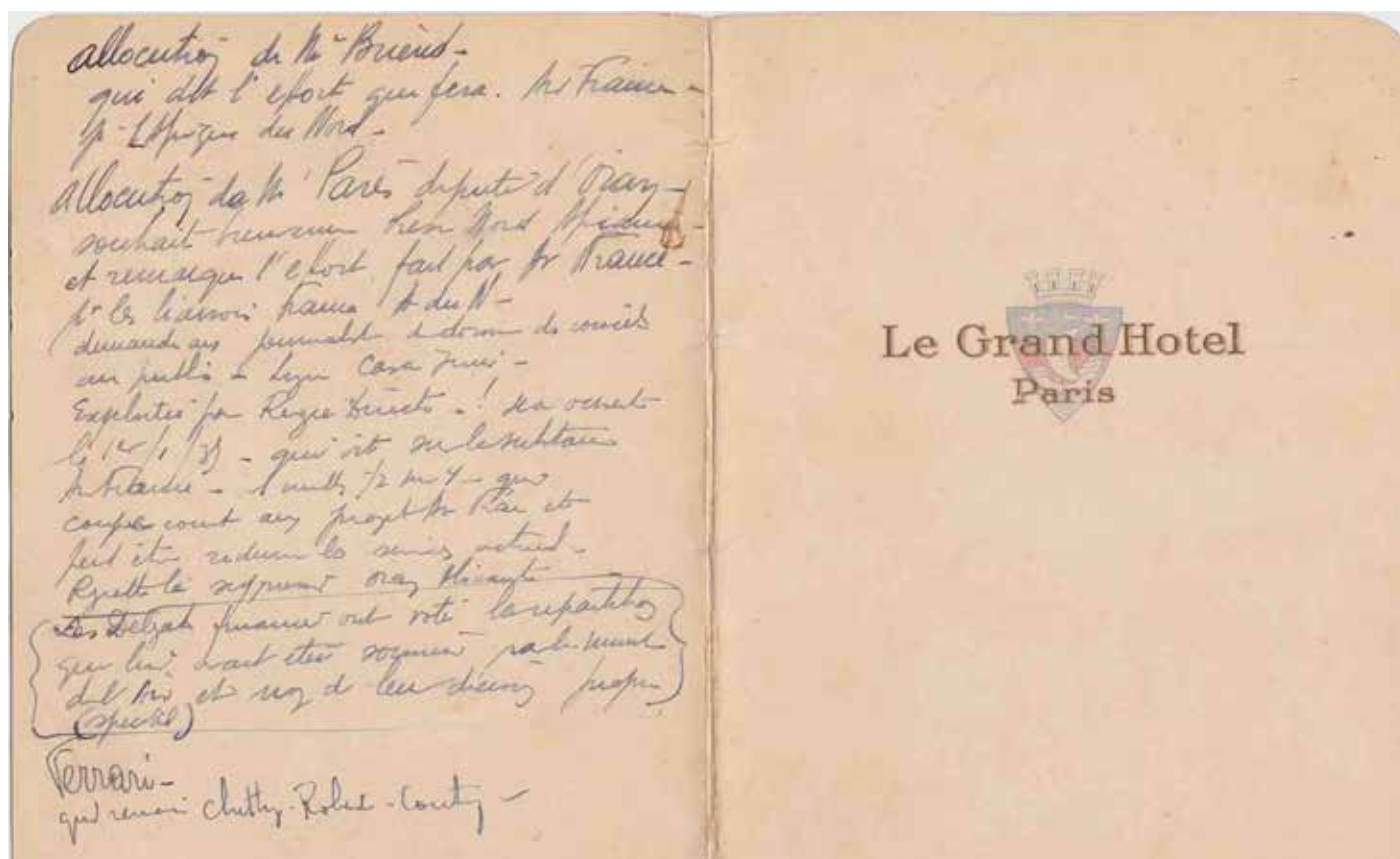
Et nous revolons pour couvrir la dernière étape du trajet. Un virage fermé d'honneur au-dessus d'Alger... et Larbonne nous pose délicatement, à 3 heures 25, sur le plan d'eau de l'Agha.

Au débarcadère M. de la Marlière nous invite à vider une coupe à l'hôtel Aletti pour clôturer cette magnifique randonnée de 1.500 kilomètres au-dessus des paysages de France et de l'écran bleu méditerranéen.

Pour terminer, nous nous devons de remercier MM. Charvet, directeur-général adjoint d'« Air-France » ; Briend, secrétaire-général ; Conty, chargé de missions ; Chitry, chef du service Presse-Propagande, son adjoint M. Robert ; Biroard, directeur du réseau méditerranéen, son adjoint M. Morvan ; de la Marlière, représentant général à Alger et Griffe, chef de la base maritime d'Alcudia de toutes les délicates attentions qu'ils ont eues à notre égard.

F. - A.I.R.

Le repas au Grand Hôtel à Paris



Le repas au Grand Hôtel le 1^{er} décembre 1934. Pierre Laffargue y a annoté les éléments des allocutions de MM. Briand et Parès (député d'Oran) et les noms des participants

Les remerciements

ALGER, le 30 Décembre 1934

LM/LG

5451



Monsieur LAFFARGUE

35, Rue d'Ameurah, 35

A L G E R

Reçu le 22/12/34
Mon Cher LAFFARGUE,

Au nom de la Direction Générale d'AIR FRANCE, je tiens à vous féliciter et à vous remercier pour les articles complets, très documentés, et particulièrement intéressants que vous avez écrits sur le voyage de la délégation des Journalistes d'ALGER à PARIS, et sur le Salon de l'Aviation.

Veuillez agréer, mon cher Ami, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

LE REPRÉSENTANT GÉNÉRAL A ALGER

A. C. de Moulins

le 22 Décembre 1934

Monsieur de la MARLIÈRE
Représentant Général d'Air-France
A L G E R

Cher Monsieur,

Je vous remercie très sincèrement de votre lettre du 20 Décembre me félicitant pour les articles " SOUS LE SIGNE DE L'HIPPOCAMPE " venant après le très beau voyage ALGER - PARIS - ALGER que j'ai pu accomplir grâce à vous et à votre sympathique société.

Croyez que je ferai toujours ce qui sera en mon pouvoir pour divulguer à travers le grand public les avantages des voyages en avion.

Veuillez agréer, Cher Monsieur, mes meilleures salutations.

Après le voyage

Les journalistes parisiens à Alger

Toujours dans l'effort de propagande, Air France offre le voyage Alger-Paris-Alger à des journalistes parisiens le 2 mai 1935.

Sept journalistes parisiens réalisent la liaison Paris-Alger dans la journée

Peu avant 17 heures, nous notions la présence, à la



Photos Dessault

Les journalistes parisiens débarquent de l'hydravion d'Air France.

base maritime d'Air-France à l'arrière-port de l'Agha, de MM. Pourcher, directeur des S. N. Aé. ; de la Marlière, agent général d'Air-France et du monde « aéronautique » attendant l'arrivée, par le quadrimoteur Lioré et Olivier (pilote, Parayre ; radio, Thibault ; mécanicien, Colombon), de quelques membres de la presse parisienne venant à Alger fêter le succès de la liaison aérienne Paris-Alger dans la journée.

Nos confrères MM. Robert Guérin, chef de la rubrique sportive du « Matin » ; Marcel Reichel, secrétaire général du Syndicat de la presse sportive ; Didier, Poulain, du « Journal » et de l'« Auto » ; Richard, de la « Liberté » ; Rolland, des « Débats » ; Charles Morice, du « New-York Herald » ; Frachet, des « Ailes », et M. Chitry, chef du service de Presse-Propagande d'Air-France, qui avaient quitté Paris à 7 h. 15 du matin, étaient passés à Marseille à 12 h. 30 ; à Alcedia à 15 h. 45, arrivaient à Alger à 17 heures, après un voyage splendide de confort et de rapidité.

Nos hôtes, après une pause à l'hôtel Aletti, prirent place dans un car qui les promena dans la grande banlieue algéroise.

Le soir, un dîner réunissait les personnalités et les arrivants. Quelques discours furent prononcés à l'issue du repas. Ce furent des souhaits de bienvenue aux journalistes parisiens et, de ceux-ci, des remerciements pour l'invitation et des félicitations pour la belle démonstration faite de l'organisation d'Air-France, de la valeur de son personnel navigant et du matériel employé.

R. FAOUEN.

L'Afrique du Nord illustrée



AIR FRANCE

Menu

Geminy Royal glacé

Sole Meunière

Poularde de Houdan rôtie à la broche

Croquettes Bemy

Salade Mirabelle

Berceau d'asperges froides sauce grêliche

Vasque de fraises Melba

Petits fours

Corbeille de fruits

Café

Liqueurs

Casino Municipal - Alger, le 3 Mai 1935

Repas offert aux journalistes parisiens à l'hôtel Aletti à Alger le 3 mai 1935

Allocution de Monsieur de la Marlière

Le 3 mai 1935, au repas offert, à l'hôtel Aletti, par Air France aux journalistes parisiens.

Il y a onze mois jour pour jour, Air France inaugurerait l'ouverture officielle de la ligne Alger-Marseille au trafic de passagers.

Pendant ces onze mois, Air France a transporté entre Marseille et Alger :

2 300 passagers

1 800 000 lettres

19 000 kilos de messageries et de bagages

représentant une augmentation de 700 % en passagers, 60 % en postes et 70 % en messageries, comparativement à la période précédente.

Pendant ces onze mois, le coefficient d'utilisation des appareils, c'est à dire le rapport entre le tonnage utilisé en passagers, postes et messageries et le tonnage offert, a été voisin de 80 %, coefficient considéré comme remarquable dans n'importe lequel des transports en commun.

Enfin, la régularité des services a été de 95 %.

Ces brillants résultats obtenus sans un seul incident, sont dus aux méthodes d'organisation d'Air France, à l'expérience, à l'habileté et au dévouement des équipages, à la prudence et à l'attention soutenue des chefs d'escale.

Nous ne pouvons pas ne pas nous souvenir avec émotion, qu'il y a onze mois, le très regretté Berlureau assistait à une réunion analogue et, dans son ardeur de propagantiste en faveur des liaisons aériennes entre la métropole et l'Algérie, réclamait Alger-Paris dans la journée.

Son vœu est aujourd'hui exaucé.

Alger-Paris en 8 h 30 de vol et, depuis quelques jours, trois services de quadrimoteurs par semaine.

Vous imaginez certainement les difficultés d'organisation en matériel et en personnel qu'Air France a dû vaincre et les dépenses très lourdes qu'elle a dû engager pour organiser une telle liaison rapide entre Paris et Alger.

Dans le plan de développement de ses réseaux, Air France continue à favoriser l'Algérie, dans l'espoir que celle-ci lui en saura gré.

Air France remercie Monsieur Pourcher, directeur de l'Établissement régional d'Alger, et la Presse métropolitaine et algérienne, d'avoir soutenu les efforts et d'avoir bien voulu assister à cette réunion intime autour de Monsieur Ghitry, messenger des victoires d'Air France.

Nous souhaitons une bienvenue particulièrement cordiale à Messieurs Guérin, du Matin, Didier Poulain, de l'Auto et du Journal, Geson, du Daily Mail, Rolland, des Débats, Frachet, des Ailes, et Reichel, de l'Ami du Peuple, et regrettons seulement que leur présence en Algérie soit si courte.

Nous savons avec quel intérêt, avec quelle compétence, ils suivent et encouragent les efforts de l'aviation française dans le monde, synthétisée par l'activité d'Air France.

Nous sommes heureux de voir parmi vous Monsieur Ferrari, président du Syndicat professionnel des Journalistes algériens, et les membres du Bureau de ce syndicat qui ont bien voulu se joindre à lui.

Je lève mon verre en l'honneur de Monsieur Pourcher, de la Presse métropolitaine et algérienne, d'Air Afrique, représentée par Monsieur Poulin, et je bois à la continuation des succès d'Air France.

Les Ailes (André Frachet)

Les Ailes n° 725 du 9 mai 1935

Paris-Alger-Paris en 36 heures

Tel est, désormais le temps total d'un voyage régulier qui comprend un séjour de 15 heures à Alger

Il y a encore dix ans, on eût considéré un pareil voyage, effectué en si peu de temps, comme un exploit sportif. Il est devenu le fait de chaque jour. Chaque jour, par le service régulier d'Air-France, vous pouvez partir de Paris le matin, dîner et coucher à Alger et être de retour chez vous, à Paris, le lendemain soir. Et cela sans danger, confortablement, avec le minimum de fatigue.

Au buffet de l'aéroport du Bourget, tous les matins, vers 7 h. 10, le haut-parleur, installé dans la salle d'attente, lance cette invitation à un beau voyage : « Allo, allo, les voyageurs pour Lyon, Marseille, Alger en avion... »

La Compagnie Air-France assure, en effet, depuis quelques semaines, la liaison aérienne quotidienne — sauf les lundis — Paris-Alger. Et, sur son aimable invitation nous nous sommes embarqués vendredi dernier, avec une demi-douzaine de confrères parisiens pour apprécier le nouveau service direct.

A bord du confortable Wibault, dans un ciel d'un bleu radieux, le paysage tant de fois décrit défilait rapidement sous nos ailes. La « toile d'araignée » du poste de T.S.F. de Sainte-Assise, Auxerre, le massif tourmenté du Morvan — générateur de remous quand on le survole trop bas — la Saône et ses débordements, autant de points de repère familiers rencontrés avant d'apercevoir Lyon, toujours embrumé, et ses gratte-ciels de Villeurbanne.

Lyon-Bron, 15 minutes d'arrêt, qui peuvent être agréablement mises à profit dans la confortable aérogare édiflée sur ce terrain, la seule digne de ce nom que nous possédions à ce jour.

Mais, tristesse ! nous avons laissé le beau temps à Paris et un fort vent du Sud a retardé notre vol vers Marseille. La pittoresque vallée du Rhône à tribord et les admirables cimes neigeuses des Alpes, à bâbord, ont pu, ainsi, être plus longtemps contemplées et personne ne s'en est plaint.

Un large virage au-dessus de l'étang de Berre désert à cette heure — celle de la bouillabaisse — et l'adroit pilote Chauvard nous pose à Marignane. Sur l'aire d'embarquement, deux trimoteurs Junkers Ju-52 à grandes croix gammées, tout flambant neufs, dont les fanions bleu et jaune de la « Lufthansa » claquent au vent : sommes-nous bien en France ?

Quelques minutes après, un car nous amenait à l'hydroescale où nous avons pris place aussitôt à bord du quadrimoteur LeO-24 *Ville-de-Bône*, le N° 5 de la série livrée à Air-France.

Le temps d'apercevoir le *Santos-Dumont* perdu dans l'immense hangar en porte-à-

faux, en cours de construction, et dans une amusante descente, qui rappelle le waterchute de Luna Park, l'appareil roulait avec son charriot sur le slip et se mettait à flot dans une éblouissante gerbe d'eau.

La terre a bien vite disparu à nos yeux et le voyage s'est poursuivi, sans heurt, entre un ciel nuageux et une mer moutonneuse.

Spectacle monotone, bien sûr, mais on est si bien installé, dans les fauteuils du Lioré, pour lire ou dormir, bercé par le ronronnement des quatre « moulins » tournant sagement au régime de croisière, que le temps passe très vite.

Et puis, il y a un barman à bord et il semble que la dégustation d'un authentique Porto ou d'un whisky soda a une toute autre saveur à quelque mille mètres que sur le banal plancher des vaches...

Ce barman, d'une impassible correction de tenue et de manières, effectuait son deuxième voyage.

— Il y a seize ans, m'a-t-il dit, que j'attendais cette place. Breveté pilote en 1918, à la fin de la guerre j'ai boulingué depuis

« Nous marchons à 100 milles à l'heure. » A sa lecture, le cœur de marin de Jean Chitry, enseigne de vaisseau de réserve. Chef des Bureaux de Presse et de Propagande d'Air-France, tressauta d'allégresse.

— Voyez, dit-il, maintenant on compte en milles, ce n'est plus de l'Aviation terrestre...

Profitions de l'occasion pour remercier ici Jean Chitry — qui a été un mentor parfait — pour ses attentions de tous les instants pendant ce rapide voyage.

Terre... Les Baléares, Alcudia, enfin, où nous nous sommes magnifiquement posés sans un rebondissement. Dans la baie, est ancré un dépanneur de la Compagnie prêt à porter secours au large en cas de besoin. Un canot automobile nous a amené le ravitaillement en essence et, un quart d'heure plus tard, nous reprenions notre vol.

Le trajet comporte la traversée d'une partie de l'île Majorque et, pendant une petite demi-heure, nous avons survolé d'immenses cultures possédant chacune une citerne alimentée par un moteur à vent. A droite, vers Palma, région montagneuse, le coup d'œil est splendide.

L'escale d'Alcudia, sensiblement à mi-chemin de Marseille-Alger, coupe agréablement le voyage au-dessus de la mer.

Pour se distraire, on se pose des « colles » : à quelle altitude sommes-nous ? Les uns et les autres estimaient que nous étions à 300, 500, 800 et 1.000 mètres alors que le bon pilote Parayre nous annonçait que nous naviguions tranquillement à 150 mètres. Ce petit jeu nous a montré qu'une évaluation correcte, sans autre repère que les moutons qui couronnent la crête des vagues, est difficile.

Somme toute, le temps a passé très rapidement et, sans ennui, nous avons atteint la côte africaine, fonçant droit sur Alger-la-Blanche dont les bâtisses, encadrées de verdure et s'étageant à flanc de coteau, apparaissaient de minute en minute plus nettement à nos yeux.

Un court virage au-dessus du port et après avoir longé le boulevard du Front de mer, notre Lioré amérissait dans un bassin un peu avant que les horloges locales marquent 17 heures.

Au débarcadère, nous avons eu la bonne surprise d'être reçus par nos sympathiques confrères de la presse algéroise, toute dévouée à l'idée aéronautique, MM. Andréo, de *L'Afrique du Nord Illustrée* ; Faouen, de la *Dépêche Algérienne* ; Laffargue, de *L'Echo d'Alger*, etc., par MM. de la Martinière, de Michaud, d'Air-France, enfin, aimable attention, par M. Pourcher, Directeur du S.N.Aé. et ses collaborateurs, MM. Rebut, Durney et Bonnefoux.

L'homme d'affaires, qui aurait emprunté avec nous la voie aérienne, avait encore grandement le temps de vaquer à ses occupations dans la soirée et, au besoin, de regagner le lendemain soir son bureau de Paris.

Quant à notre caravane, elle a pu effectuer en voiture, avant la nuit, une rapide visite de la grande et belle cité.

Le soir, à l'issue d'un banquet donné par Air-France au confortable Hôtel Aletti, pour fêter Paris-Alger direct, M. de la Martinière nous a annoncé que ce service fonctionnait avec un rendement remarquable. M. Pourcher prit également la parole pour féliciter tous les bons artisans algérois de la cause aérienne.

Que dire de notre retour, le lendemain, qui s'est effectué avec la même aisance confortable ? Nous devions décoller à 8 h. 30 mais le train qui amenait une partie du courrier a eu trente minutes de retard ; nous l'avons patiemment attendu et, néanmoins, les appareils ont respecté l'horaire.

Cette fois, nous avons déjeuné à Alcudia où un gentil couple en voyage de noces a été déposé. Repas accéléré car le chef de base était près de nous, chronomètre en mains, pour éviter tout retard, qui équivaut à une amende du Ministère : 100 francs par cinq minutes.

Puis, Marseille, Lyon, Paris où Leburgne nous a déposés à 19 h. 20, sans fatigue, frais et dispos après avoir couvert pendant ces deux jours environ 3.000 kilomètres.

En vérité, quel autre mode de transport permet cela ?

En bref, l'impression dominante que nous rapportons de cet aller et retour est l'impeccable organisation, au sol et en vol, de la Compagnie Air-France. La science et l'habileté des équipages ne sont plus à louer ; leur formidable labeur quotidien mérite un hommage que nous n'avons jamais trop souvent l'occasion de leur rendre.

Enfin, à Lyon, à Marseille, à Alcudia, à Alger, partout, le personnel, d'une tenue impeccable, exécute adroitement son travail et donne certainement aux voyageurs une haute idée de l'Aviation marchande française.

André FRACHET.

Sous le signe de l'hippocampe (Pierre Laffargue)



L'invitation d'Air France

Connaissez-vous l'hippocampe, qui vit dans les mers chaudes et tempérées, qui tient tout à la fois du poisson par la queue et la nageoire dorsale, et du cheval par la courbure du corps et surtout par la tête ? On le nomme cheval marin et il a été choisi par Air-France comme emblème.

C'est sous ce signe, auquel je suis rallié maintenant, que je vais essayer de vous raconter le voyage merveilleux qui vient d'être offert aux journalistes nord-africains par la compagnie Air-France à l'occasion du 14^{ème} Salon de l'aéronautique qui a dimanche fermé ses portes après avoir obtenu un succès plus franc que celui d'il y a deux ans.

Ce voyage s'est pour moi décomposé ainsi : Première journée, Alger-Marseille, puis Marseille-Cannes en hydravion d'abord et en avion ensuite, et enfin Cannes-Nice en autocar. Deuxième journée, Nice-Cannes, puis Cannes-Marseille et Marseille-Paris en avion ; réception par Air-France et visite du Salon. Troisième et quatrième journées, visite du Salon. Cinquième journée : retour fulgurant de Paris à Alger, comprenant le parcours Paris-Marseille en avion et celui Marseille-Alger en hydravion dans le délai effarant de 3 heures 45 minutes, arrêts compris.

Comme vous le voyez, journées bien remplies au cours desquelles j'ai pris de nombreuses notes à votre intention. Suivons donc notre programme.

La compagnie Air-France a été fondée dans le but de grouper dans une organisation unique les différentes sociétés de navigation aérienne subventionnées par l'État. De la dispersion des efforts ne peut naître une bonne organisation. Chacun tirant de son côté, qu'il s'agisse des tarifs ou du matériel, le rendement est mauvais et les services mécontentent les usagers. L'économie a donc présidé à la fusion.

C'est pour que nous puissions juger de l'amélioration de la navigation aérienne que les aimables dirigeants d'Air-France ont invité les journalistes de dix-sept nations à venir à Paris. L'Afrique du Nord ne fut pas oubliée. Les spécialistes de l'aviation dans les principaux journaux de la colonie et des protectorats tunisien et marocain furent aimablement invités et, disons-le de suite, admirablement traités.

Alger - Alcudia

Le départ des journalistes algériens fut donc fixé à mercredi dernier par le superbe hydravion quadrimoteur Lioré-Olivier à moteur Gnome et Rhône bien connu des Algérois.

À la base d'hydravions de l'Agha nous fûmes accueillis par MM. de la Marlière, l'actif représentant général d'Air-France à Alger, Michaud, directeur de l'hydrobase et Rebut, commandant la base d'hydravions. Les photographes nous ayant mitraillé copieusement (c'est bien notre tour), nous primes place dans le luxueux paquebot aérien.

Celui-ci a pour pilote Capillon, le radio est Thomasset qui a accompli à ce Jour plus de 400 traversées et qui, jeune soldat, fut fait chevalier de la Légion d'honneur pour services rendus à l'aviation française. Comme mécaniciens, Chartoir et Fornerat. Avec une telle équipe et un si beau matériel, nous pouvions partir rassurés. Après les manœuvres habituelles, le «Ville-d'Alger» décollait à 7 h 30 très exactement. Exactitude qui sera observée tant au départ qu'à l'arrivée durant tout notre voyage. Ce fait à lui seul en dit déjà long sur l'organisation.

Après un tour sur Alger, pour admirer les beautés de la ville, notamment la Casbah, infiniment curieuse vue à 800 mètres, nous piquons droit sur les Baléares. Le temps, incertain au départ, s'éclaircit. Nous volons entre 800 et 1 000 mètres. La visibilité est de plus en plus bonne, si bien que nous commençons à apercevoir les Baléares une heure après notre départ d'Alger.

Dans la cabine, ceux qui font pour la première fois un vol au long cours, s'extasient sur les aménagements intérieurs : hublots donnant le maximum de visibilité, bien que moins grands que ceux des avions car la coque doit avoir une construction spéciale, à l'arrière, un petit bar admirablement tenu ; décoration générale très soignée.

Le revêtement des portes et des soubassements sont en avodiré verni, ce bois colonial qui imite le citronnier, les bandes sont nickelées, les fauteuils pour onze passagers sont recouverts de velours gris. Tout cela est élégant et de bon goût.

Le bruit est supportable, on peut, sans élever la voix, se parler d'un fauteuil à l'autre. Une chose qui étonne nos amis, c'est la facilité avec laquelle on peut circuler dans le couloir central sans que l'appareil pique ou se cabre. Commodité également appréciable : un cabinet de toilette est installé à l'arrière avec eau courante.

De ce côté, le but poursuivi par Air-France est atteint. Comme vous pouvez en juger, il est rare de trouver dans un moyen de transport terrestre autant d'avantages réunis : confort, sécurité, vitesse. Puisque nous parlons de la sécurité, disons que celle-ci est basée, pour le trajet maritime, sur le fait que l'hydravion d'Air-France est doté de quatre moteurs Gnome-Rhône dont la puissance totale est de 1 400 ch. La disposition en tandem de ces moteurs et leur puissance font que le vol est facile avec un moteur arrêté et reste possible avec deux moteurs en panne. Dans le cas le plus défavorable, amerrissage forcé, deux éléments renforcent la sécurité. D'abord la coque métallique à deux cloisons étanches, ensuite le poste de T.S.F. à ondes longues et courtes et constamment en liaison avec les postes côtiers, ce qui permet un repérage facile de l'appareil. D'autre part, le coefficient de sécurité exigé atteint 5,5, supérieur de 1,5 aux Savoia-Marchetti de nos amis italiens. Voilà une constatation intéressante.

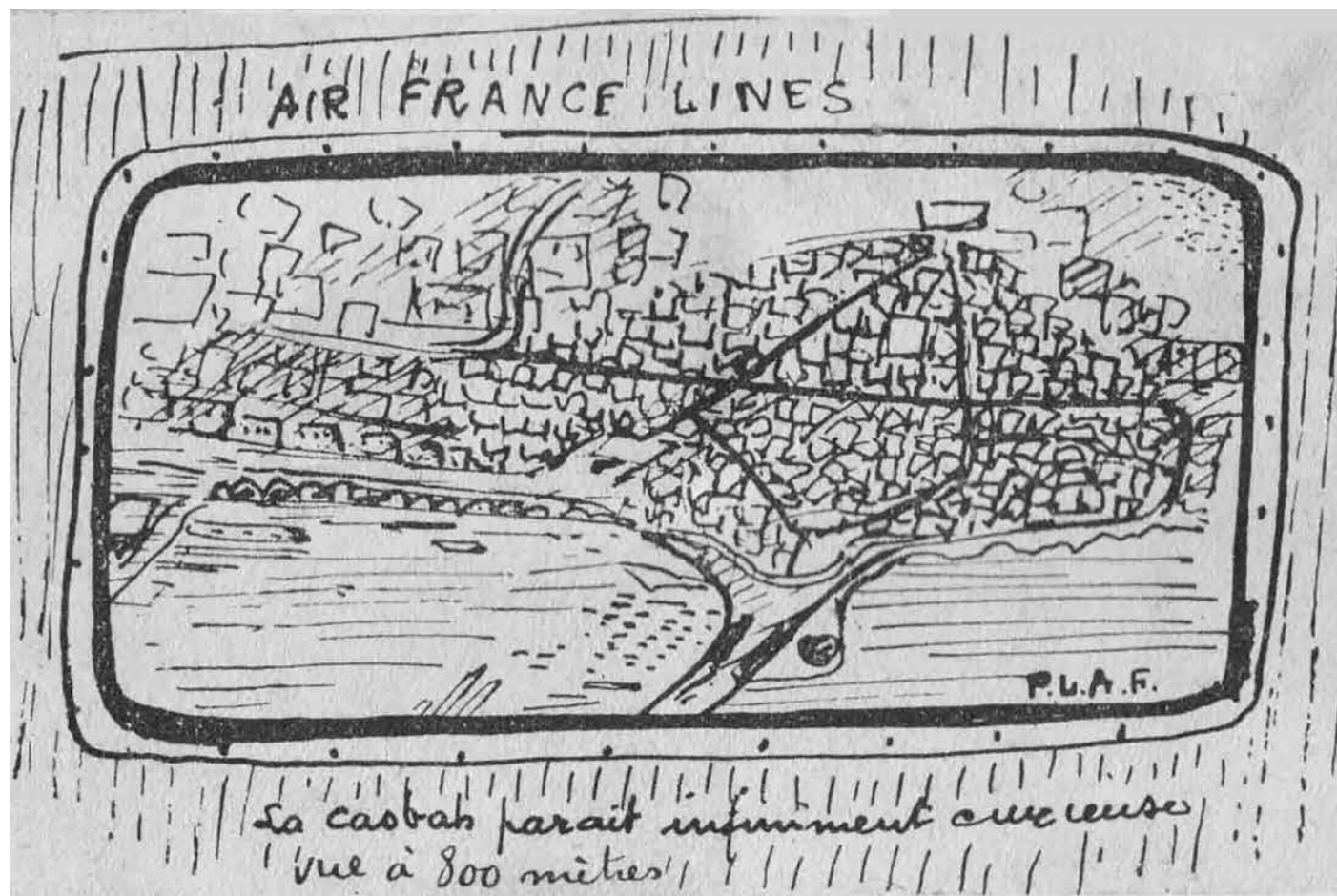
Que le lecteur m'excuse si j'ai abandonné quelque peu mon sujet. Il me semble qu'en décrivant l'appareil on suivra mieux le récit de mon voyage. Et puis, ne dois-je pas noter avant tout mes impressions de confort et de sécurité ?

Nous distinguons facilement maintenant les trois îles Baléares. Voici Ibiza à notre gauche, devant nous Majorque et, un peu plus loin en avant, Minorque.

Nous survolons Majorque en passant au-dessus du phare de Palma et l'émerveillement commence. Santany, Félanitx, Villafranca, Manacor, ville très importante : Petra, Santa-Margarita sont successivement dépassés et nous arrivons au-dessus de la baie d'Alcudia.

La mer est d'un bleu turquoise. L'eau est d'une limpidité surprenante. Les reflets diffèrent suivant les fonds et font songer aux yeux de la bien aimée, tantôt tendres, tantôt cruels.

Notre pilote après un beau virage pose impeccablement le « Ville-d'Alger » sur les eaux calmes de la baie...



L'escale à Alcudia

La vedette nous attend, ayant à son bord le sympathique chef de base d'Alcudia, M. Griffe, de la compagnie Air-France.

L'arrivée de l'hydravion donne au petit port d'Alcudia une relative animation. Les gendarmes espagnols, coiffés de leur légendaire bicornes, nous voient défilier sur le ponton donnant accès au quai. Un soleil très chaud nous oblige à nous réfugier sous le velum de l'hôtel Miramar qui accueille les habitués passagers de la Ligne. Le propriétaire, M. Santosz, a pour nous toutes les prévenances. Une table fleuri nous attend tandis que nous dégustons le traditionnel Pernod cent pour cent... Le riz à l'espagnole est le plat le plus estimé.

Les rires et les blagues fusent à tout instant. Mais l'heure du départ est déjà passée, lorsque nous songeons à repartir. Décollage parfait et le « Ville-d'Alger » prend immédiatement de la hauteur. Le lopin de terre, si on peut dire, qui nous sépare de la baie de Pollensa est rapidement franchi. L'île de Formentor apparaît bien petite à nos yeux de même que son hôtel enfoui sous la verdure. La côte est aride et déserte. Je me suis laissé dire que les nudistes étaient là à leur aise, mais ce doit être de la calomnie !

Voici enfin le cap et le phare de Formentor, la pointe extrême de Majorque. Nous laissons à droite Minorque bien éclairé par le soleil ardent. La luminosité est exceptionnelle.

Nous volons entre deux teintes de bleu et une demi-heure après notre départ d'Alcudia, nous apercevons, bien découpée, la chaîne des Pyrénées. Mais notre surprise et aussi notre admiration ira en grandissant lorsque nous distinguerons facilement le mont Ventoux au sommet couvert de neige et dans le lointain la chaîne des Alpes.

Le trajet paraît court et long tout à la fois car, désir bien humain, nous voudrions posséder de suite ces trésors lointains. Songez qu'il n'y a pas quatre heures que nous avons quitté Alger !



Escale à Alcudia

Bientôt Marseille

Voici les côtes de France. Je ne sais ce que cela représente pour vous, chers lecteurs, pour moi c'est beaucoup. Paysages superbes de la Provence ou de l'Île de France, coutumes régionales entrevues, accueil spontané et puis Paris ! Paris que je vais revoir, capitale de l'intelligence et de l'art. Paris, pivot du monde que les Américains eux-mêmes nous envient. Entre tous ses avantages, l'avion nous entraîne vite à la rêverie. Quel poète pourra chanter l'arrivée d'un vaisseau aérien sous le ciel de Provence ou d'Algérie ? Quel peintre au regard rapide pourra saisir d'un seul jet la beauté du spectacle qui nous est offert.

Voici Marseille et son port célèbre, le Rhône au loin, l'étang de Berre et ses hydravions, minuscules libellules posées sur le flot bleu, puis enfin toute la Provence est là, étalée sous nos yeux. L'Esterel, la Crau, la Camargue aux gardians invisibles pour nous. Comme toile de fond, le puissant décor des Alpes violemment éclairé, grandeur écrasante pour nous, pauvres humains que les passions déchaînent et qui devraient vivre plus près de cette belle nature, seule religion pour moi. La vanité, l'orgueil, la haine, la jalousie nous absorbent, autant de passions qui disparaissent devant le spectacle que nous avons sous les yeux. Que faire ? L'aviation aura été non pas une révélation, mais une confirmation de cette théorie et lui en serai toujours reconnaissant.

Un virage, puis sous un angle très long, notre hydravion descend, une course rapide près des flots et sans heurts, sans secousse, doucement la coque touche son deuxième élément. La manœuvre d'accostage est rapidement menée. Après avoir remercié l'équipage, nous apparaissent un à un à MM. Biroard, directeur du réseau méditerranéen et Morvan, son adjoint, qui nous accueillent chaleureusement. Certains d'entre nous ne sont pas des inconnus pour eux et c'est toujours avec plaisir que nous les rencontrons.

Le programme prévoit un arrêt d'une nuit à Marseille avec départ pour Paris fixé au lendemain matin à 9 h 15. Sitôt débarqués, je m'enquiers auprès de M. Biroard pour savoir si une correspondance existe pour Cannes. Devant l'affirmative, je décide de partir pour cette ville par l'avion qui doit décoller dans trois quarts d'heure. Un mien cousin habitant Nice et malade sera très certainement surpris de ma visite inopinée !

Je dis au revoir à tous mes camarades, groupe sympathique qui s'est placé sous la fraternelle tutelle de son président M. Ferrari. En attendant le départ pour Cannes, nous allons, M. Biroard et moi, au devant du courrier de Tunis qui amène les personnalités de la Régence. Quelques minutes après le CAMS qui fait le service entre Marseille et Tunis se distingue au loin : L'hydravion tango se pose impeccablement. À la passerelle, MM. Biroard et Morvan souhaitent la bienvenue à Mme et M. Zana du «Petit-Matin», de Tunis représentant les journaux du protectorat et qui, invités d'Air-France, feront demain matin avec nous le voyage Marseille-Paris.

Vers la Riviera

Nous revenons au terrain où un trimoteur Fokker à moteurs Gnome et Rhône Titan 230 ch est en placé pour nous emmener sur Cannes. Nous décollons à 14 h 50, Marseille m'apparaît une seconde fois, mais recouverte d'une légère brume. Le soleil dore le sol provençal de chauds rayons. Le mont Ventoux et les Alpes reprennent leur valeur, tandis que la mer est cachée par une brume épaisse. Nous piquons droit sur Nice.

Le paysage est délaissé pour une inspection de la cabine. Cette dernière occupée actuellement par cinq passagers possède huit fauteuils confortables, la visibilité est donnée par de larges fenêtres à vitres coulissantes. Un système de chauffage réalisé au moyen des tubes d'échappement peut assurer une température convenable. Cet appareil d'un modèle relativement ancien est un monoplan à aile haute qui a donné jusqu'ici pleine satisfaction. Son seul défaut est de ne pas être très rapide. Il nous faudra une heure pour parcourir les 170 km qui nous séparent de Cannes. Il y a un mois j'ai mis quatre heures par train rapide pour faire le parcours... de quoi faire rêver, convenez-en ! Quelles seront les possibilités de demain ?

Le pilote Roth, aux commandes, a le visage fermé. Attitude coutumière à tous les pilotes d'Air-France dont la valeur et la conscience professionnelle sont grandes. La brume s'est maintenant logée dans chaque vallonnement. Le spectacle est magnifique.

Les sommets apparaissent dorés par les rayons du soleil couchant. De pensée en pensée, je songe à l'entretien que je viens d'avoir avec Monsieur Biroard qui remplit les fonctions actuelles et absorbantes de directeur du réseau méditerranéen, qui comprend les lignes Marseille-Barcelone, Marseille-Cannes, Marseille-Alger, Marseille-Tunis et Marseille-Beyrouth. Énumération qui dira mieux que tout, l'activité journalière d'Air-France dans le bassin méditerranéen. M. Biroard, breveté pilote depuis 1915 a été un des rares pionniers ayant eu une foi constants dans les destinées de l'aviation et l'ont amenée à ce qu'elle est aujourd'hui, un sûr, un rapide et un agréable moyen de locomotion. M. Biroard, qui est également capitaine de corvette de réserve, n'est pas un inconnu pour les Algérois. C'est le créateur de l'actuelle base d'hydravion de l'Agha, il est le premier à avoir effectué un vol en hydravion au-dessus d'Alger. Sa conscience professionnelle, sa compétence et les services rendus à la cause de l'aviation lui ont valu le poste qu'il détient maintenant. Indépendamment des services administratifs des lignes exploitées sous ses ordres, Air France lui a confié la direction des immenses ateliers de réparation de Marignane où sont entretenus les avions et hydravions des différentes lignes. 250 ouvriers et de nombreux ingénieurs s'affairent autour des paquebots ou trains aériens qui leur sont confiés et pour vous donner une idée de leur compétence l'hydravion géant, le Blériot «Santos-Dumont» qui, piloté par Bossoutrot, a traversé l'Atlantique Sud, a été remis en état dans les hangars de Marignane !

Spectacle que nous verrons fréquemment durant nos voyages, le brouillard s'est subitement levé. Nous pouvons tout à loisir admirer le paysage qui ne manque pas de grandeur. Les villages aux maisons de toits plats sont essaimés ; les ombres portées donnent un effet saisissant au profil terrien. Vent nul, les fumées montent droites vers nous. Au loin le manteau des Alpes est d'une éclatante blancheur.

Nous sommes maintenant à 25 minutes de Cannes, il est 15 h 35. Ce matin, à 7 h 30, mes yeux voyaient Alger et sa Casbah ! Le radio Dufflos me signale au loin les rives de la Corse... Ainsi, en 8 heures, j'ai réuni sous le même regard les rives de la côte Turquoise aux rives de l'Île de Beauté ! Quelle visibilité ! Le pilote me confirme l'opinion du pilote Capillon, aujourd'hui c'est exceptionnel. À la nature je chanterai, si ma muse était accordée, un hymne de reconnaissance ... Voici l'Esterel sous le ciel lumineux puis, à ses pieds, Saint-Raphaël et sa base d'Aviation Maritime.

La mer semble un miroir. Toute la Côte d'Azur est maintenant sous nos yeux, car nous suivons la rive à 500 mètres de hauteur. Union du ciel et de la mer, les bleus se fondent et la Côte d'Azur n'a jamais si bien mérité son appellation. Le rose tendre des pierres de la région et le vert des jardins suspendus sur la mer mettent des taches sombres ou gaies sur ce décor déjà riche en couleurs. L'antenne de la T.S.F. est remontée. Il nous a fallu une heure pour atteindre Cannes mais le radio est resté constamment en liaison avec la terre...

Enfin voici Cannes, la Croisette, les grands hôtels, le port garni de yachts luxueux aux ponts et aux matures claires. Un terrain pas très grand au centre duquel, en lettres blanches, Cannes est inscrit, nous atterrissons, il est 15 h 55. M. René Prévosto, chef de l'aéroport, s'empare de nos billets et nous filons en auto sur le centre de la ville. Je prends un des nombreux autocars qui font le service Cannes-Nice par la superbe route du littoral. Antibes, Juan-les-Pins, Cagnes-sur-Mer, puis je pousse doucement la porte de la villa et je trouve mes cousins ébahis de ma visite... il est 17 h 15 exactement et j'ai relié Alger à Nice en 9 h 45, arrêts compris.

Je suis tenté, comme le bonimenteur de place publique, de dire : qui dit mieux ?

Je vous ai laissé, hier, après vous avoir décrit le trajet Alcudia-Marseille, puis Marseille-Cannes et Nice. Après une nuit de repos dans cette dernière ville, je reprends l'autocar pour Cannes. Le temps est aussi beau que la veille, mais plus frais. Sur le terrain, le trimoteur Fokker est prêt à nous accueillir.

Nous sommes deux passagers. J'aurai comme compagnon de voyage mon confrère M. Pinkhof, du «Telegraaf» d'Amsterdam, qui revient de Allahabad s'enquérir de l'accident arrivé à ses compatriotes au cours de l'épreuve Londres-Melbourne. Le départ a lieu à 8 h 15, avec le même équipage qu'à l'aller. Sous les rayons du soleil levant, ce départ laisse une impression que les mots eux-mêmes ne peuvent décrire. Il se dégage un ensemble de vie et de lumière dont l'impression est écrasante.

Le Fokker grimpe vite et bientôt nous franchissons l'Estérel. À mille mètres, la chaleur est douce car le soleil chauffe déjà. La vie reprend ses droits dans la campagne provençale et de nombreux feux sont allumés dans les chaumières.

Sur une route, une auto suit les méandres. Elle semble haletante tant nous gagnons du terrain sur elle. On se demande jusqu'où peut aller la folie des hommes à vouloir ainsi parcourir un chemin semé d'embûches, où la mort guette à chaque virage, à chaque descente. En avion la route est libre, on domine tout et l'homme d'en bas et sa machine semblent bien peu de chose...

Voici Marseille

Voici Marseille dominée par sa basilique, Marseille noyée sous une brume légère et son port immense sous la fumée. Le château d'If semble un jouet, de même que les «transats» prêts à appareiller pour les mers lointaines.

Cher et bel avion, tu me permets de dominer tout cela, sûrement posément, sans m'avoir donné l'ombre d'une crainte et après m'avoir convaincu une fois de plus, comme si c'était nécessaire, que tu étais le moyen de transport idéal.

Voici le terrain de Marignane, que nous avons quitté hier. Plus on descend, plus on regrette l'altitude où tout s'unifiait, où tout semblait beau. Les choses et les gens se précisent ; comme la vie est moins belle maintenant !

Au sol, je retrouve tous mes camarades. Cette ambiance que je regrettais m'est rendue bientôt car, à 10 h15, nous décollons pour nous diriger sur Paris.

La météo n'est pas très optimiste : le brouillard règne en maître sur le parcours, apportant de légers retards aux horaires.

Qu'importe ! Nous avons pour nous défendre un des plus beaux avions d'Air-France. C'est le Wibault-Penhoët trimoteur, monoplan à ailes basses dont les exploits sur la ligne Paris-Londres, notamment, ne se comptent plus. Pour dompter les centaines de chevaux qui le tirent, nous avons le fin pilote Logerot et comme paralytique dans ce vol aveugle (que j'effectue pour la première fois) nous avons le radio Floret... Soyons tranquilles !

En plus des confrères de la presse algéroise et constantinoise qui ont traversé avec moi la Méditerranée, nous avons dans la cabine Mme et M. Zana, arrivés en hydravion de Tunis, et M. Pinkhof du « Telegraaf », venus de Cannes avec moi ce matin. Le voyage s'annonce bien car mes camarades de route sont tous gens sympathiques.



Le LEO H 242 à l'hydrobase de Marseille-Marignane

Au-dessus de la mer de nuages

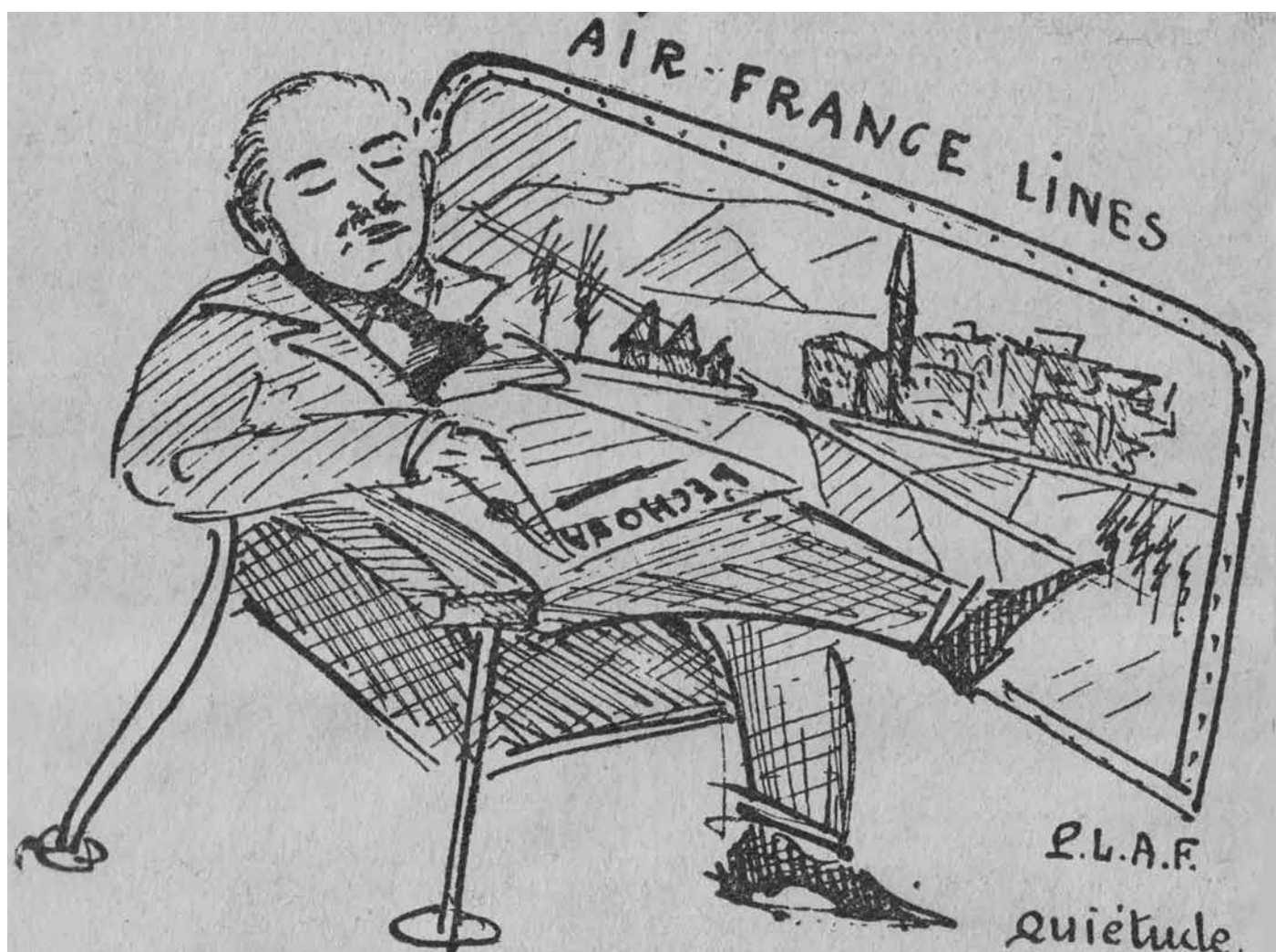
Nous volons entre 800 et 1 000 mètres, altitude de sécurité. Le Rhône nous est caché par le brouillard qui est intense. Peu après Valence, la visibilité est nulle en profondeur. Nous sommes au-dessus d'une mer de nuages, d'une blancheur éclatante sous le soleil qui darde ses rayons puissants. On a l'impression de pouvoir se poser sur cette nappe blanche comme sur du coton. Au-dessus le ciel est d'un bleu limpide.

Il en sera ainsi jusqu'à Paris, sauf de rares moments.

Nous passons au-dessus de l'aérodrome de Lyon-Bron que nous ne voyons pas. Mais la T.S.F. merveilleuse nous l'indique avec précision. À 11 h 10, dans un trou, nous apercevons le Rhône, puis à nouveau le rideau est tiré sur la terre. À 11 h 45, de nouveau, bonne visibilité partielle. Nous sommes au-dessus du Morvan. On s'attendait à être secoués mais il n'en est rien. Notre président Ferrari passe ce cap avec le sourire.

La campagne apparaît avec ses teintes multicolores. Dans chaque vallonement un peu de neige nous indique qu'il doit faire froid en bas. Dans la cabine la température se maintient entre 16 et 18 degrés. Puis de nouveau la mer de nuages qui semble infinie, au désespoir de ceux qui espéraient voir la grande vine. Certains confrères se tassent confortablement dans leur pullmann et s'apprêtent à passer le temps dans un sommeil peuplé de beaux rêves... Quiétude !

Sur la porte qui donne accès au poste de pilotage, je lis que les passagers peuvent adresser un télégramme tout comme au bureau de poste. J'en profite pour adresser un aéro-câble à M. de La Marlière, le représentant général d'Air-France à Alger, pour remercier Air-France et les pilotes qui ont eu pour nous les attentions les plus aimables.



À bon port

Mais nous approchons de Paris. Voici une trouée et sans perdre une seconde le pilote en profite pour passer. Ce n'est pas long. Nous piquons vers la terre et de ma place j'aperçois un champ de courses. Longchamp ? Auteuil ? Non, c'est Vincennes, car je reconnais rapidement le fameux polygone, témoin des jeux de mon enfance, le polygone où chaque année se déroule la plus belle fête aéronautique de France. Voici le fier donjon et le fossé où le duc d'Enghien fut fusillé.

Le radio nous annonce que le plafond au Bourget, qui était de 200 mètres lors de notre départ, est maintenant de 600 mètres. L'atterrissage ne souffre ainsi aucune difficulté. Je suis impatient de connaître l'impression que nous aurons lorsque, arrivés au-dessus de Paris, nous crèverons cette mer glaciale que nous survolons. Il ne semble pas que sous cette dernière, villages, villes, hameaux, puissent manifester une activité fébrile alors que tout nous semble désert.

Nous filons sur Le Bourget. Voici l'agglomération de Vincennes, puis Montreuil, Aubervilliers et enfin, l'aéroport encadré par ses hangars civils et militaires qui se font face. Nous prenons contact avec le sol à 13 h 30. Nous avons mis 3 h 15 pour parcourir la distance qui nous séparait de Marseille...

À l'arrivée nous sommes reçus par M. Robert, l'aimable adjoint du service de la propagande et de la presse à Air-France. Un photographe fixe sur la plaque ce moment afin de le matérialiser, si je puis m'exprimer ainsi. Le temps d'embrasser ma sœur, mon beau-frère et mon neveu ainsi que des amis, et nous sommes happés par l'autocar spécial d'Air-France qui nous amène à toute vitesse chez Laurent aux Champs-Élysées où nous attendent pour déjeuner MM. Charvet, adjoint au directeur général d'Air-France, Allègre, Schneider et Briend, secrétaires généraux, Conty, chargé de mission. Chitry, chef du service de la propagande et de la presse et Robert, son adjoint, de même que nos confrères de la presse marocaine arrivés depuis peu. Dans le cadre gris et or de la salle l'animation règne. La conversation est, vous le pensez bien, dirigée sur l'aviation.

Au cours de l'entretien que j'ai avec M. Briend, je décide ce dernier à nous faire exécuter le trajet du retour d'une seule traite. Quelques mots échangés entre lui et M. Charvet, et ma requête est admise.

Il aura fallu à ces deux homes quelques secondes pour prendre une décision. Comme je les admire Tous sont jeunes, actifs, serviables sans hypocrisie. Quelle admirable phalange composent les dirigeants d'une des plus puissantes compagnies d'aviation du monde ! Je comprends pourquoi tout marche avec une régularité parfaite : tous travaillent avec le même idéal, faire d'Air-France une organisation unique au monde... sous le signe de l'hippocampe !

Le repas terminé, M. Charvet, dans une charmante allocution, nous dit les difficultés rencontrées et aussi les espoirs de la compagnie. Il demande à la presse d'aider Air-France dans la tâche immense qu'elle est en train d'accomplir.

En notre nom et en sa qualité de président de l'Association des Journalistes algériens, notre confrère Ferrari répond à M. Charvet en le remerciant tout d'abord du beau voyage que nous avons fait et de l'aimable réception d'Air-France. M. Ferrari dit également au représentant d'Air-France qu'il peut compter sur la presse nord-africaine tout entière. M. Ferrari, qui en était à son premier grand voyage aérien, fait connaître l'impression de sécurité qu'il a ressentie au cours de ce premier voyage de 1 500 kilomètres.

La visite du XIV^{ème} Salon

Mais il se fait tard et tout le groupe se rend au Grand Palais où sont présentées les productions des différentes nations. Une foule compacte se presse aux portes, amenée par les innombrables voitures qui circulent alentour.

Dès l'entrée, ce qui me frappe, c'est la splendide décoration d'ensemble de la nef immense du Grand Palais, due à André Granet. Ce Salon est celui de la concentration industrielle. Nos lecteurs savent déjà que de nombreuses firmes dont les efforts étaient dispersés se sont réunies et ont formé quatre groupes très puissants représentant douze constructeurs sur vingt-cinq exposants français. Ce sont l'Union coopérative aéronautique (U.C.A.), puis Breguet, Lioré et Potez.

Avec la fusion des différentes compagnies de navigation aérienne groupées sous le fanion d'Air-France, on voit que la concentration est quasi-totale. Des constructeurs comme Caudron sont restés dans le statu quo.

Dès l'entrée sont présentés les avions ou hydravions des firmes Breguet, Lioré-Olivier, puis Hanriot, Levasseur, Potez, Bloch, Cams, Potez encore, puis tout au fond le splendide stand de la Compagnie Air-France que nous avons aussitôt visité. Dans le stand, est figuré l'effort accompli depuis la création de la compagnie unique. Les visiteurs sont vivement intéressés par l'immense carte qui forme la toile de fond du stand et sur laquelle se trouvent tracés les trajets et différentes lignes exploitées par Air-France. Des opuscules, des imprimés de propagande sont largement distribués. Les employés répondent avec empressement aux nombreuses questions qui leur sont posées. La présentation est vraiment réussie et ce stand a été l'un des plus remarquables du Salon.

À droite et à gauche sont installés les stands des pays étrangers, ceux des Polonais, Tchécoslovaques, Soviétiques, Anglais, Italiens, Allemands qui, ces dernières surtout, ont fait un immense effort. Tout autour sont les constructeurs de moteurs et d'équipements.

Le Ministère de l'Air occupe aussi une des galeries du rez-de-chaussée, de même que l'Aéro-club de France. La photogrammétrie (section française) occupe aussi un grand emplacement.

Au premier étage, le Ministère de l'Air a installé deux autres grandes salles : un salon d'honneur et un buffet. Le Musée de l'Air, qui groupe aussi les peintres de l'Air, occupe cinq salles à l'une des extrémités du palais. D'autres salles sont réservées aux accessoiristes.

Avant de citer des particularités, faisons un tour d'ensemble et notons quelques tendances.

Du point de vue militaire : charge utile augmentée en même temps que la vitesse et le rayon d'action. C'est dire en bref qu'à la «prochaine dernière», nous recevrons plus rapidement, venant de plus loin, le maximum de bombes ! Déjà lors de la dernière guerre, l'effet était saisissant... Que verrons-nous demain, si nous voyons ?

Côté transport : recherche du plus grand confort, amélioration de la vitesse, toujours elle, puisqu'elle est la raison d'être de l'aviation ; augmentation des accessoires de sécurité notamment des dégivreurs, et surtout diminution des bruits d'hélices, de moteurs et de résonance des cabines.

Dans cette voie, il reste beaucoup à faire et nos amis américains, malheureusement absents du Salon, sont en avances sur nous. Le bruit en matière de transports aériens, c'est l'ennemi. Pourtant de nombreux perfectionnements ont été apportés.

Un des sujets auxquels j'estime qu'on ne prête pas assez d'attention c'est la recherche des conditions d'évacuation rapide en cas d'urgence. On me reprochera peut-être d'agiter cette question. Je dois pourtant être franc : peu de choses ont été faites en cette mesure. Oui, je sais, les avions actuels sont sûrs. Mais il s'agit de transports en commun, il faut tout prévoir même le pire. Il y

avait des radeaux et, des bouées de sauvetage sur le «Morro-Castle» ? Néanmoins des centaines de personnes ont péri... A-t-on enregistré à la Transat ou à la Mixte une diminution sensible des passages dans les jours qui suivirent l'annonce de la catastrophe ? Je ne pense pas. Il faut donc s'atteler d'urgence à résoudre ce problème. La solution paraît possible en l'état actuel de l'industrie aéronautique. Il faut que sur un simple geste du pilote, seul maître à bord, les passagers soient immédiatement évacués hors de l'appareil en détresse. Parachutes-fauteuils avec trappe automatique ou évacuation individuelle par ouvertures pratiquées dans les panneaux latéraux, tout doit être envisagé afin que malgré lui, si c'est nécessaire, le passager se retrouve au sol sain et sauf.

Je sais que différents systèmes ont été étudiés et ont donné des résultats. Qu'on les retienne et qu'on en dote au plus tôt les avions et hydravions de transport. Excusez cette diversion, cher lecteur, mais elle me semble nécessaire. Ce n'est pas après la catastrophe qu'on doit se lamenter. Si nous voulons que de nombreux usagers empruntent l'avion il est nécessaire de leur apporter la preuve que même en cas d'accident grave ils pourront être sauvés.

Je reviens à la navigation maritime et je pose cette question : «Croyez-vous qu'une bouée de sauvetage, aussi perfectionnée soit-elle, empêchera son usager d'être happé par un requin si malheureusement, et cela s'est trouvé, un naufrage avait lieu en un endroit de l'Océan infesté de ces monstres ?».

Cela empêche-t-il les voyageurs de prendre place à bord de palace flottants ? En aviation c'est une autre affaire. Le parachute, s'il est bien étudié, est efficace et il s'ouvre 100 fois sur 100. Pour éviter des surprises dans l'effolement provoqué par l'imminence du danger, le fauteuil parachute avec frappe commandée du siège du pilote est à mon avis seul à retenir. À moins qu'un système plus efficace soit découvert. Ceci dit, revenons à notre tour d'horizon.

Les avions de tourisme

Les aviateurs connus, tels Caudron, Potez, Morane, Farman, etc., ont fait également un gros effort. Des lignes plus agréables engendrées par la recherche de la finesse. Des systèmes de sécurité pour les atterrissages, tels les volets d'intrados, se sont heureusement alliés, la finesse donnant le maximum de pénétration dans l'air d'où vitesse. Puis des systèmes divers réduisant la vitesse d'atterrissage. D'où sécurité. Ce qui fait qu'actuellement un avion de tourisme normal qui a une vitesse maximum de 200 à 220 km/h atterri à 60 à 70 km/h.

Dans la présentation intérieure, gros progrès également. Des cabines pour quatre passagers sont de véritables boudoirs et certaines ont été décorées par de grands artistes parisiens : revêtement de bois rares ou d'étoffes somptueuses, sièges moelleux, etc. donnent à une cabine d'avion un aspect qui incite à la promenade aérienne. C'est de la belle propagande.

Nous sommes loin des vêtements de cuir et des lunettes qui, à l'instar de l'époque héroïque de l'automobile, faisait prendre l'aviateur pour un scaphandrier... Le dernier chic sera cette année de se rendre en avion et en toilette du soir au grand bal donné par Mme X... dans son château des bords de la Loire !

Une seule chose... qui chiffonne... c'est le prix !

L'aviation est encore trop chère. Malgré la prime d'achat, et elle est limitée, pas d'avion intéressant si on n'y met pas le prix. Potez a fait un gros effort avec son biplace à moteur Potez 3 cylindres de 60 ch, très bien présenté par la charmante Maryse Bastié au stand de cette firme. Il coûte un peu moins de 20 000 francs, à condition d'avoir la prime du ministère qui est à peu près égale au chiffre cité. Mais cette moitié qui la paye ? C'est nous.

Il y a bien une solution. Mais pour abattre les obstacles qui en empêchent l'application, il faudra user beaucoup d'encre encore : c'est la liberté de construction en matière aéronautique. Du jour, en effet, où nos avionneurs pourront construire comme ils l'entendent, avec des matériaux de leur choix, l'aviation de tourisme aura fait un grand pas.

Prenez l'exemple de l'automobile. Est-ce pour vous faire plaisir uniquement que les constructeurs de voitures ont, à chaque salon, sorti une innovation intéressante pour l'usager ? Non, c'est par esprit de concurrence, seule émulation susceptible d'apporter aux clients le maximum d'avantages avec le minimum de frais. Il y a bien la formule Mignet avec le «Pou du Ciel», petit avion qui a déjà soixante heures de vol, qui n'est pas beau, mais qui vole bien. Paraît-il.

Je ne dis pas que cette formule soit à retenir exclusivement, mais entre elle et l'avion de tourisme actuel, il y a un vaste champ d'action.

Donner aux avionneurs les plus grandes facilités pour la construction, ne pas attendre des années comme on l'a fait avec le pauvre Couzinet, pour déclarer que l'avion est excellent quand il est déjà trop vieux, faciliter les inévitables démarches, faire confiance, en un mot, à des industriels qui ont fait leurs preuves... et nous aurons, dans un an si nous voulons, un avion biplace sûr et économique pour 15 000 francs, sans que l'État, nous par conséquent, ait à participer pour autant. Cette théorie, je la défends, car l'exemple de la coupe Deutsch est là. Par cette méthode, un avion qui faisait du 200 à l'heure péniblement, dépasse largement les 450 ! J'espère que Delmotte, sur son Caudron-Rafale, nous le confirmera bientôt.

À travers les stands

Les constructeurs qui exposent à ce XIV^{ème} Salon nous présentent des appareils soit tout métal, soit tout bois ou encore un alliage mixte bois et métal. Cette dernière formule convient le mieux il me semble, bien que la lutte bois contre métal soit toujours aussi serrée. Les parties centrales telles que cabines de pilotage et plan central ont avantage à être confectionnées en métal léger afin d'obtenir une plus grande rigidité alors que les ailes, la partie arrière du fuselage et les empennages peuvent être parfaitement exécutés en bois, marié ensuite avec le métal.

Bien entendu il ne s'agit là que des avions de tourisme. Quant aux gros transporteurs, d'autres solutions se présentent et la tendance est : construction métallique avec quelquefois le revêtement en toile pour les ailes et les empennages seulement. Il en est de même pour les avions militaires notamment les appareils de chasse tel le biplace rapide Mureaux.

L'une ou l'autre des tendances a ses partisans et ses détracteurs et les performances réalisées ayant confirmé les espoirs des uns et des autres, chacun reste sur ses positions.

Dewoitine expose un avion de chasse dépassant le 400 à l'heure. Une maquette représente l'Antarès destiné à la Cie Air-France pour le transport de huit passagers, la maquette du «620» prévu pour 30 passagers (tous deux sont trimoteurs. Le «620» peut atteindre la vitesse de 350 km/h ; un avion de chasse faisant du 400 et un bimoteur de bombardement très rapide lui aussi.

La firme Hanriot expose trois avions, un blanc, un bleu, et un rouge représentant la gamme des appareils destinés au sport et tourisme, à l'école et aux fins de guerre. Les cellules ont été spécialement étudiées pour l'acrobatie.

Chez Lioré-Olivier, les hydravions sont en vedette. Nous y voyons le frère du « 242 » bien connu des Algérois, celui-là même qui fait la traversée Alger-Marseille : monoplan de 28 mètres d'envergure tiré par quatre moteurs d'une puissance totale de 1 400 ch. Un trimoteur de bombardement «LeO 208». Une maquette représentant le «L.27» quadrimoteur de 1 400 ch également prévu pour la traversée de l'Atlantique Sud.

Les maquettes d'hydravions destinés à la Marine et enfin l'autogire «C. 30» construit sous licence, appareil qui peut atterrir sur place, décoller en quelques mètres et voler de 20 à 200 km à l'heure suivant les caprices ou les besoins du pilote. Cet appareil est fort remarqué.

La firme Armella-Sénémaud présente un amphibie de transport, genre d'appareil très peu usité parce que trop lourd, mais avec la ressource de métaux ultra légers il est fort possible que ces avions soient demandés.

Breguet expose toute une gamme d'avions ou de maquettes parmi lesquels nous avons remarqué : le multiplace de combat et de bombardement 41-M-4, bimoteur dont la vitesse est de 310 km/h, la maquette de l'hydravion «Saïgon» que nous verrons bientôt dans sa grandeur impressionnante (35 mètres d'envergure) lors de ses cent heures d'essais qui seront effectués sur Marseille-Alger, un bimoteur commercial qui atteint 310 km/h malgré sa charge totale de 7 000 kilos, le trimoteur 393 actuellement en service sur la ligne Toulouse-Casablanca représenté aussi par une maquette. Il transporte dix passagers confortablement installés.

Potez expose son multiplace militaire 540, avion de combat, de reconnaissance et de renseignements. La visibilité de cet appareil a été très poussée, si bien que l'avant du fuselage paraît tout en verre. Sa vitesse est de 320 km/h avec deux moteurs Hispano-Suiza de 650 ch. C'est un avion construit en bois, toile et métal. Potez présente également le 56, avion commercial bimoteur, pour le transport de cinq à huit passagers à la vitesse de 240 km/h. Il possède à bord un appareil de T.S.F. et il est équipé pour le vol de nuit. Appareil presque entièrement en bois.

Pour le tourisme, nous voyons le Potez 58 (dont plusieurs exemplaires sillonnent le ciel algérois) pour trois passagers et le nouveau biplace 60, monoplane à ailes hautes qui représente un gros effort de la part de la firme dans le sens de l'avion bon marché : avec la prime, cet avion ne coûte que 19 800 francs. Il est muni d'un moteur de 60 ch, trois cylindres, et il est particulièrement intéressant pour l'entraînement des pilotes dans les aéro-clubs. Il a une vitesse de 145 km/h et sa consommation est de 18 litres/heure environ, par conséquent inférieure à certaines voitures. Il convient de féliciter Henri Potez pour l'effort dans cette voie.

Farman, un de nos plus vieux constructeurs français, s'est consacré à la présentation d'avions de grand tourisme. D'abord le F. 393 pour cinq passagers, doté de tous les perfectionnements connus et dont la vitesse maximum est de 200 km/h. Puis les F.403 et F. 404, dérivés du F. 402, que nous pouvons voir à Maison-Blanche. Le premier est tiré par un moteur Farman de 150 ch, le second par un Renault-Bengali de 140 ch. Voici le F. 431, bimoteur de grand tourisme ou de transport, monoplane à aile basse. Le prix du kilomètre passager est le même que celui d'une voiture, mais la vitesse est trois fois supérieure. De plus, le F. 431 vole même avec un des moteurs arrêté. C'est un avion qui peut facilement transporter une petite famille de Paris à Nice, par exemple, en trois heures de vol au lieu de quatorze ou seize par chemin de fer.

Chez Caudron, associé à la firme Renault, nous voyons toute une gamme allant de l'avion de tourisme de début à l'appareil «grand sport». En belle place, bien présenté au haut d'un pylône, amorçant un virage, se trouve le fameux C 450 n° 13, vainqueur, avec Arnoux, de la coupe Deutsch 1934, du record du monde de vitesse sur 1 000 kilomètres avec Delmotte et du record féminin toutes catégories sur 1 000 kilomètres avec la regrettée Hélène Boucher.

Voici le «Pélican» qui est l'ancien «Phalène» connu de tous les pilotes mais avec des améliorations dans le fuselage notamment. C'est ensuite le «Frégate», triplace de tourisme, rapide et confortable, vitesse 210 km/h. Puis l'«Aiglon» inspiré des avions de la coupe Deutsch quant à la ligne, dont la vitesse maximum est de 200 km/h et d'atterrissage 60 km/h. Sa consommation est de 14 litres à l'heure environ. Enfin, pour couronner cette belle série, le magnifique «Simoun», avion

de grand luxe quatre places, conduite intérieure, à moteur Renault, six cylindres dont la vitesse maximum est de 300 km/h. C'est donc là un des plus rapides appareils de tourisme actuels. Sa vitesse de croisière est de 270 km/h tandis que la vitesse d'atterrissage est de 75 à 80 km/h. J'attire votre attention sur les écarts vitesse des appareils présentés au Salon, car c'est un des principaux résultats obtenus par nos avionneurs. Songez qu'il n'y a pas très longtemps encore un avion qui faisait du 120 atterrissait à 90. Actuellement certains appareils comme celui que je viens de vous citer, font du 300 et atterrissent à 75 ! Ces résultats se passent de commentaires, mais soulignent les efforts accomplis dans l'amélioration de la vitesse et dans la voie de la sécurité.

La firme Mauboussin expose ses fameux «Corsaire», avions économiques biplaces de 45 à 60 ch. Ce sont des dérivés du Mauboussin avec lequel Lefèvre accomplit les raids Paris-Madagascar et Paris-Saïgon. Avions économiques, puisque l'heure de vol revient tout compris à 100 francs, mais aussi avions rapides puisque pour une puissance de 60 ch seulement, ils volent à 175 km/h. Marcel Bloch expose son 211, avion militaire de bombardement ou de transport de troupes, tandis que Levasseur nous montre son torpilleur 200, hydravion monoplan repliable et catapultable répondant aux nombreux besoins des forces aériennes de mer. C'est un hydravion entièrement construit en métal léger.

Demain je vous parlerai des curiosités du Salon : la nacelle stratosphérique des Soviets, du «Pou du Ciel» de Mignet et du formidable hydravion recordman du monde de vitesse à 710 km/h.

Quelques stands

La Société française de constructions aéronautiques expose les maquettes du Maillet 1 et du Maillet 20, l'un le prototype, l'autre la réalisation d'un triplace de tourisme à moteur Régnier 185 ch. Chez Morane-Saulnier, nous trouvons le Morane 341, avion de tourisme et d'acrobatie, monoplan parasol. Cette curieuse production a été demandée, paraît-il, par la clientèle nord-africaine très friande d'appareils de sport et d'acrobatie. Nous avons vu cet avion à Hussein-Dey exécuter aux mains de Georges Descamps, toute la série des figures d'acrobatie. La vitesse est de 200 km/h. Pour un avion de faible puissance (120 ch) ce n'est pas mal. Morane expose aussi un avion école, le 315, et enfin un avion de chasse, le 275.

La Tchécoslovaquie est représentée par l'avion de chasse Letor à quatre mitrailleuses. Comme c'est beau le progrès ! Et par la société Avia de Prague. Dans le stand : un avion militaire et un avion de transport trimoteur pour six passagers, tous les deux entièrement métalliques.

L'effort allemand

L'Allemagne a fait un gros effort et son stand est un des plus grands de l'exposition. C'est l'État lui-même qui présente les avions de ses constructeurs. On y voit un gros hydravion à moteurs à huile lourde, le «Ju-52», de la célèbre firme Junkers. Egalement un avion postal, le Heinkel HE70, dont la vitesse est de 300 km/h, ce qui en fait l'avion postal le plus rapide d'Europe. J'ai vu un départ de cet appareil à Marignane; l'effet de puissance est formidable. Les Allemands nous montrent aussi l'appareil de sport de Fieseler et celui de Messerschmitt que nous avons vus à Alger lors du challenge international des avions de tourisme. Quelques avions d'entraînement et des moteurs complètent l'exposition.

L'effort des Italiens

Les Italiens ont été logés à l'écart, semble-t-il. On en est que plus tranquille pour admirer le célèbre monoplan Macchi-Fiat, hydravion à flotteurs muni du moteur Fiat AS-6, d'une puissance de 3 100 ch ! Et qui, aux mains d'Agello a battu le 23 octobre dernier le record du monde, à la vitesse qui paraît fantastique de 709 km/h, vitesse qui sera dépassée, car on espère atteindre 1 000 km/h !

Les visiteurs affluent nombreux à ce stand et les conversations vont leur train. Cet appareil a ceci de particulier qu'il est tiré par deux hélices placées directement l'une derrière l'autre. Une hélice étant tractive et l'autre propulsive. Le moteur, dont un exemplaire est exposé à côté de l'appareil, possède 24 cylindres en V, sa longueur est de 3,36 m. On demeure rêveur devant tant de science et aussi devant le courage d'Agello dont la photographie est auprès de son hydravion. La firme Fiat expose toute une série de moteurs intéressants et sa section aviation nous montre un biplan monoplace métallique dont la vitesse est de 380 km/h. Un biplan de tourisme et d'entraînement à l'acrobatie complète le beau stand de cette importante firme. L'ingénieur Piero Magni expose un appareil de sa conception, le «Vale» destiné au tourisme. Équipé d'un moteur de 130 ch, cet appareil dont les essais ne sont encore pas terminés aura une vitesse de 200 km/h.

La Compagnie nationale aéronautique expose des moteurs dont le C-7 qui a battu le record d'altitude des avions légers de 2^{ème} catégorie et une maquette, d'un avion léger. La firme Savoia-Marchetti nous montre les maquettes du S. 73-P, trimoteur commercial, et l'avion quadrimoteur S-74 pour 27 passagers dont la vitesse est de 300 km/h.

À côté se trouve en grandeur l'Amphibie S-80 bis pour quatre passagers. La firme Breda expose un monoplane de chasse à aile basse et une maquette d'un trimoteur de bombardement. Isotta-Fraschini, un des plus vieux aviateurs italiens, participe à l'exposition avec un Asso 750 R.C., un Asso XI de 850 ch et le Caccia avion-canon.

Caproni présente des maquettes intéressantes, notamment celle de l'hydravion du record de distance dû à l'ingénieur Zappata.

L'effort des Soviets

Les Russes ont également fait un gros effort et nous montrent toutes leurs possibilités en aéronautique. Disons de suite qu'elles sont grandes. La carte du réseau aérien russe dont le développement est de 64 000 kilomètres nous en dit long sur les progrès réalisés, entre 1914, époque du traîneau, et 1934, époque du «Maxime Gorki» de 63 mètres d'envergure ! Cette carte nous dit également qu'en 1933, 41 000 passagers ont été transportés sur les différentes lignes. Derrière cette carte se trouve l'avion de Molokor avec lequel ce hardi pilote a sauvé 39 personnes en perdition sur la banquise. À côté, nous voyons la nacelle stratosphérique, ronde comme une boule, avec laquelle les pilotes Prokofief, Birnbaum et Godounov sont montés à 19 000 mètres. Dans ce stand figure également une roue de deux mètres de diamètre, du «Maxime Gorki» dont la maquette est exposée. Rappelons que cet avion géant sert aux Soviets pour leur propagande. Il a été conçu par l'ingénieur Toupolev et l'institut technique Zagi. Malgré ses 42 000 kilos cet appareil vole à la vitesse de 260 km/h. Il est équipé de huit moteurs d'une puissance totale de 7 000 ch, a un équipage de 23 hommes et peut emmener 43 passagers soit au total 66 personnes. Une imprimerie est installée à bord, pour les tracts de propagande. Il possède également un cinéma... ! La compagnie de navigation aérienne Duruluff complète le stand des Soviets avec un tableau montrant son activité.

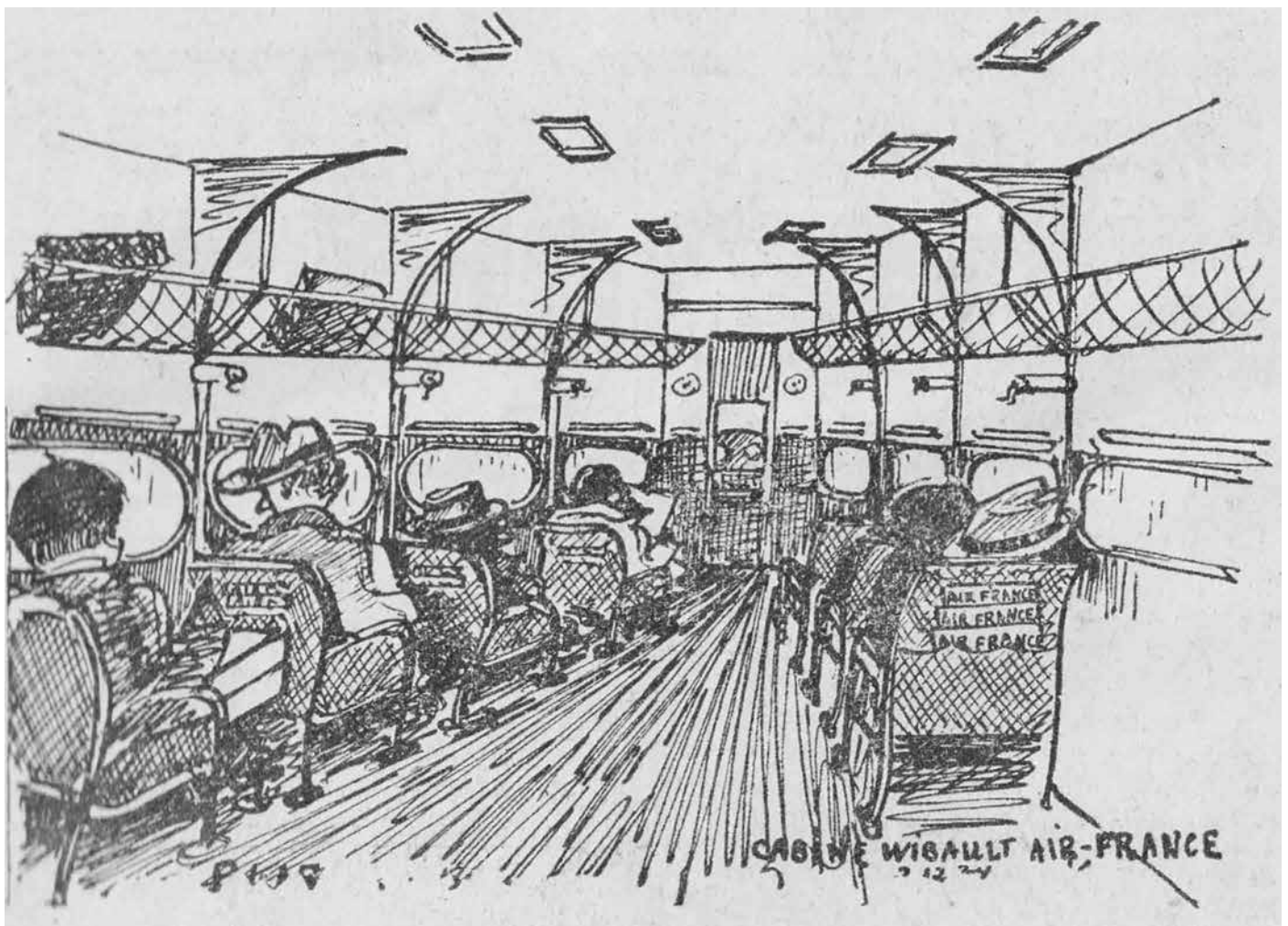
Le « Pou du Ciel » d'Henri Mignet

Dans une vaste galerie du premier étage, nous découvrons le «Pou du Ciel» à côté de la tente de camping qui a servi d'habitation à Henri Mignet pour la période des essais en vol de son curieux appareil. Malgré cet isolement le «Pou du Ciel», ce nom lui a été donné par son constructeur pour la raison que cet appareil s'accroche paraît-il très bien en l'air et qu'il refuse systématiquement à se mettre en vrille ou en perte de vitesse, est l'objet de la curiosité des visiteurs du Salon. Ses dimensions extrêmement réduites 4 m x 3 m et la forme de ses ailes lui donnent un curieux aspect. On dirait plutôt un grand jouet qu'un avion pouvant emporter une personne. Henri Mignet, qui est un apôtre, s'évertue à démontrer qu'il y a une place pour l'aviation à faible puissance, mais il

entend que cette aviation doit comprendre des appareils économiques, surtout sûrs et maniables. Mignet n'en est pas à son coup d'essai, puisqu'il a déjà construit plusieurs avionnettes, dont le modèle a été reproduit à plus de 200 exemplaires. Le «Pou du Ciel» est une nouveauté qu'il est intéressant de suivre. Présenté comme il l'est, il n'est pas beau. Il est vrai que c'est un avion d'essai qui a malgré tout plus de 60 heures de vol. Si les essais prochains donnent pleine satisfaction ne soyons pas étonnés de voir, dans un temps très proche, la construction industrialisée de cet appareil. Ce sera la porte ouverte à l'aviation populaire que nous souhaitons voir bientôt avec l'apparition de l'avion économique à 10 000 francs.

Considérations

Cette visite au XIV^{ème} Salon de l'aéronautique, à laquelle j'ai tenu de vous faire participer, donne une impression réconfortante quant aux progrès accomplies par l'Aviation française. La voix autorisée de M. Georges Houard rédacteur en chef du journal «Les Ailes» nous a déjà dit ce qu'il faut penser de la participation française et de l'opinion publique.



Le programme d'Air France

Ne soyons pas pessimistes. Il y a en France des valeurs, aidons les afin que les avions français sortent à parité égale avec les avions étrangers. Ce qu'il faut surtout, c'est que le progrès aérien permette d'utiliser l'avion tout comme le chemin de fer ou la bateau.

C'est toujours ennuyeux de citer des chiffres, mais ils ont l'avantage d'être précis. Sachez donc que notre compagnie unique Air-France exploite la ligne aérienne la plus longue du monde, allant de Saïgon à Santiago-du-Chili en passant par Paris sans solution de continuité, soit un total de 27 000 km ! Le réseau d'Air-France comporte 37 235 km et ses avions parcourent chaque jour 40 000 km soit le tour du monde. En 1933 : 52 106 passagers, 1 510 000 kilos de fret et 222 000 kilos de lettres ont été transportés. Des améliorations vont être encore apportées afin que le transport aérien soit plus rapide, plus sûr et plus confortable. Dans ses prévisions pour 1935, Air-France compte utiliser les avions ou hydravions suivants, dont trois sont déjà connus de nos lecteurs et qui sont :

Le Wibault 283 à roues carénées donnant un avantage de 15 km de plus à l'heure soit 220 km/h de croisière. Avion trimoteur pour 10 passagers affecté au réseau continental (de Paris vers l'Est et Paris-Côte d'Azur).

Le Lioré-Olivier, quadrimoteur déjà en service sur Marseille-Alger et Marseille-Tunis, 180 km/h de croisière, onze passagers et trois hommes d'équipage.

Le Breguet 393, trimoteur pour onze passagers. Actuellement en service sur Toulouse-Casablanca, et prévu pour certains secteurs de l'Amérique du Sud. Sa vitesse est de 205 km/h en croisière.

En plus de ceux-ci, Air-France fait appel aux différents prototypes sortis ces derniers temps tous susceptibles de remplir les conditions d'utilisation demandées. En premier nous citerons le Breguet «Saïgon», trimoteur hydravion dont la coque est aménagée pour le transport de 19 passagers. Cet appareil sera mis en service sur les lignes Marseille-Alger et Marseille-Beyrouth. Puis après le Dewoitine 333, trimoteur également pourvu d'un train escamotable, ce qui lui donne une vitesse de 280 km/h. Cet avion sera très probablement affecté à la ligne Casablanca-Dakar. Huit passagers pourront prendre place dans des fauteuils transformables en couchettes. Un bar sera installé à bord.

Trente passagers à 300 à l'heure !

Vient ensuite le Dewoitine 620, trimoteur également muni d'un train escamotable et dont la vitesse de croisière sera de 300 km/h ! Poste de pilotage à double commande, fauteuils pour 30 passagers, bar. Cet appareil sera affecté à la ligne Paris-Londres et à la ligne Paris-Marseille-Cannes au moment de la saison sur la Côte d'Azur.

Digne pendant du précédent, ce sera le Marcel Bloch trimoteur, train escamotable également. Avion pour 30 passagers qui seront transportés à 300 km/h ! Cet appareil sera mis en service sur les mêmes lignes que le Dewoitine 620.

Vient ensuite le Potez 62, bimoteur à train escamotable, 320 km/h de vitesse de croisière, pour le transport de 14 passagers sur les lignes scandinaves.

Pour clôturer cette belle série, Air-France utilisera le Caudron bimoteur à train escamotable également, appareil affecté comme avion postal sur l'Amérique du Sud. Sa vitesse de croisière est de 340 km/h !

Retour fulgurant

MM, Briend, secrétaire général d'Air-France, Chittry, chef du service de la propagande et de la presse, Robert, son adjoint, ont tenu, malgré l'heure matinale, à nous accompagner jusqu'à la cabine du Wibault qui doit nous ramener à Marseille. Le Bourget est entièrement illuminé comme pour nous faire fête. Des photos au magnésium illustreront ce souvenir. À 6 h 45 en pleine nuit, nous décollons et prenons rapidement de la hauteur. Le temps est beau et chacun de s'installer confortablement pour passer le reste de la nuit. Nous sommes sept, ralliant tous Alger. Pour gagner du temps, il a été décidé au départ que nous ne ferions pas escale à Lyon. Le radio a donc tracé la ligne droite suivante qui partant de Paris-Le Bourget passe par Melun, Auxerre, Corbigny. Roanne, Saint-Étienne, Orange pour aboutir à Marseille-Marignane. La vitesse est de 220 km/h. Dans l'air matinal, les trois moteurs ronflent. Le jour s'est levé et le givre donne au sol un curieux aspect, chaque bois ressemble à un gâteau saupoudré de sucre. Le soleil pour nous s'est levé, illuminant la terre de ses rayons. À 8 h 40 nous passons Roanne ; à 9 h 05, nous sommes au-dessus de Saint-Étienne. L'optimisme règne dans la cabine car contrairement à l'aller, où la brume nous cachait les beautés du sol, nous voyons distinctement villes, villages, cours d'eau, montagnes. Nous réunissons sous le même regard les trois chaînes de montagnes les plus importantes de France. À gauche, les Alpes, à droite, les Cévennes et tout au fond, l'énorme masse des Pyrénées ! Le mont Ventoux avec sa route sinueuse nous apparaît, on commence à revoir le clair visage de la Provence, Le temps se maintient au beau, procurant à ce voyage le maximum de plaisir et nous donnant une belle leçon de géographie

Mais voici Marignane. Un virage nous permet d'apercevoir le quadrimoteur Lioré dont les hélices tournent déjà. Il est déjà 10 h 03 lorsque nous touchons terre, nous avons donc rallié Paris à Marseille en 3 heures et 18 minutes d'un vol sans histoire. Nous sommes reçus par M. Biroard, le directeur du réseau méditerranéen d'Air-France, et son adjoint, grand et sympathique Morvan. Nous sommes immédiatement embarqués dans ce grand hydravion aux commandes duquel se trouve Larbonne, un des plus vieux de la ligne Marseille-Alger. Jellade, un vieux aussi, est au poste de radio. Pierreti et Boisseau, tous deux mécaniciens, complètent l'équipage. Nous sommes huit passagers, le mécanicien Blin de la maison Lioré ayant pris passage avec nous. Nous décollons à 10 h 21. Le cap est mis sur les Baléares. Beau temps également. Il nous faut deux heures trente environ pour distinguer nettement le cap Formentor, surmonté de son phare, puis voici la baie d'Alcudia, légèrement houleuse contrairement à l'habitude. Larbonne pose son appareil impeccablement, il est 13 h 08. M. Griffe, le charmant chef de la base d'Alcudia, vient au-devant de nous, amenant le ravitaillement et le courrier. Le propriétaire de l'hôtel Miramar, désolé de ne pas nous voir, a eu la délicate pensée de nous envoyer deux bouteilles de champagne. Sans perdre de temps, nous décollons à 13 h 27. Le temps qui était nuageux devient très beau à l'approche des côtes d'Afrique. Aujourd'hui, Alger est vraiment «Alger la Blanche», tout éclairée par le beau soleil de décembre. Nous survolons la Casbah et à 15 h 25 nous amerrissons. En 8 heures et 45 minutes, pour la première fois, dans les annales de l'aviation commerciale, nous avons réuni Paris, capitale du monde, à Alger, capitale de l'Afrique du Nord !

M. de la Marlière, le distingué représentant général d'Air-France à Alger, nous invite à un vin d'honneur servi à l'hôtel Aletti pour commémorer ce fait sensationnel.

Aux dirigeants d'Air-France, à son personnel, pilotes, radios, mécaniciens, nous renouvelons nos remerciements. Ce voyage a démontré, mieux que des écrits, mieux que des discours, ce que des hommes énergiques qui ont en mains les destinées de l'aviation commerciale française peuvent faire sous le signe de «l'Hippocampe».

Le beau voyage (Gérard Besse)

L'Afrique du Nord illustrée du 8 septembre 1934

Nouvelle série N° 700. — 29^e Année.

Prix de ce numéro : 2 francs.

SAMEDI 29 SEPTEMBRE 1934

L'Afrique du Nord illustrée

≡ JOURNAL
HEBDOMADAIRE
D'ACTUALITÉS
NORDAFRICAINES



DIRECTION ET ADMINISTRATION : 41, Rue Mogador, ALGER - Tél. 8.44 - 36.70

AGENCE A PARIS : 2, Boulevard Haussman (entrée 2, Rue Chauchat) PARIS - Tél : Provence 76.74 à 76.78 et 53.37

Bureaux à ORAN, CONSTANTINE, CASABLANCA et TUNIS.

— « Ah ! ces journalistes !! ».

Cette exclamation ressemblait pour moi d'une façon surprenante à celle déjà trop souvent entendue en maintes circonstances et qui équivaut, en termes corrects, au titre illustré par un as de l'écran : « Le Roi des Resquilleurs. »

Et c'est M. de Lamarlière, le sympathique directeur d'« Air France » à Alger, qui m'accueille ainsi. Le sourire accompagnant cette exclamation montre bien d'ailleurs que c'est là une cordiale plaisanterie et qu'il n'y a aucune arrière pensée dans ces paroles.

— « L'aviation civile a été souvent attaquée, elle a besoin d'être mieux connue et je pense qu'il est de mon devoir d'insister... »

— « Mais parfaitement ; vous avez entièrement raison. »

C'est ainsi que j'obtiens l'autorisation de m'envoler de la base d'hydravion de l'Agha, à Alger, grâce au bel appareil construit par l'as bien connu dans le monde des ingénieurs : M. Lioret.

Le jour à peine teinté de rose et d'or les cimes des monts de Kabylie, sur les flots calmes de la mer des frissons de moire argentée, dorée, puis bleutée, courent vers le large.

Le grand oiseau jaune aux ailes effilées, baptisé il y a quelques semaines par Mme Carde, est là qui nous attend, paisible, ne donnant aucune impression de folle randonnée mais, tout au contraire, celle de grande sécurité pour un voyage normal, sans histoire, sans péripétie notable...

J'avoue que j'ai été quelque peu déçu par cet aspect trop placide du quadri-moteur F.A.M.U.L. « Ville



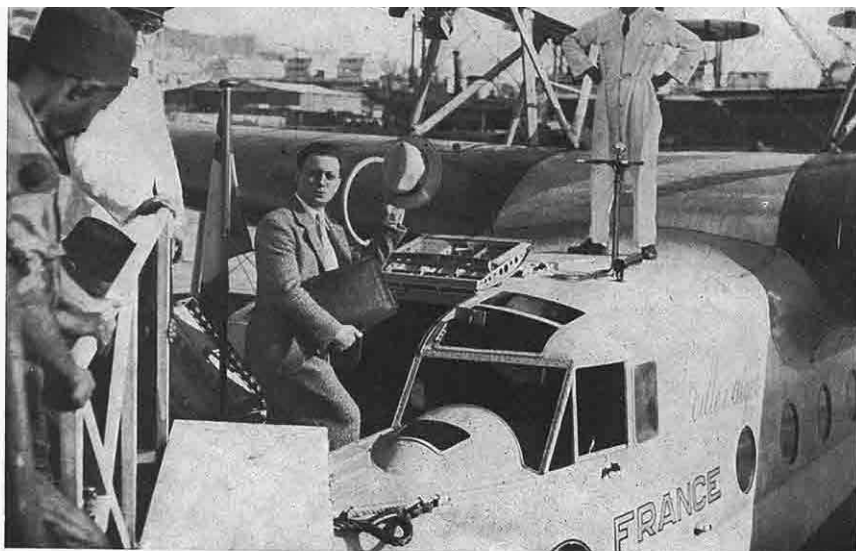
Dernière vision du port d'Alger.

d'Alger ». Je m'étais persuadé que j'allais entreprendre un voyage périlleux, plein de risques et d'embûches et, dès que j'approche de l'hydravion, dès que j'y pose les pieds, toutes mes illusions s'envolent et je suis presque honteux à la pensée qu'il ait pu germer en mon cerveau des idées aussi périmées, aussi arriérées. J'ai cependant maintes fois pris mon envol mais j'avais la hantise de ce voyage au dessus de la grande bleue.

Maintenant que m'y voici, tout me semble banal, et aucune crainte ne me vient ; ma déception est presque réelle de n'avoir aucune sensation nouvelle. Je profite de cette liberté d'esprit pour regarder autour de moi. Ma hâte a été telle de m'installer que je me trouve



L'hydravion arrive au-dessus de l'île de Mallorca.



Notre collaborateur M. Gérard Besse s'embarquant, à Alger, à bord de l'hydravion de la Compagnie « Air France ». Photo Dessault.

seul dans mon fauteuil, ayant distancé les autres passagers.

— « Tiens ! vous êtes du voyage ? »

— « Mais oui, M. le Gouverneur général ; j'en suis. »

Et M. Carde prend place dans le fauteuil me faisant face.

Voici maintenant un couple jeune (de nouveaux



M. le Gouverneur général Jules Carde à bord du « Ville d'Alger ».

mariés sans doute). Elle est radieuse et Lui fait triste mine. A peine installé, il extirpe de sa poche un beau mouchoir de fil très blanc, un flacon plein de liquide jaunâtre, imbibe le mouchoir du liquide en question et se colle la fine toile sous le nez. C'est à ce moment que je m'aperçois de la pâleur verdâtre qui couvre le visage du nouveau passager.

— « Attends que nous soyons partis pour être malade », lui suggère doucement sa jeune épouse.

Un grognement sourd est la seule réponse.

Cependant, à voir une telle mine défaite, je commence à croire que tout ne doit pas être rose et quel que appréhension me vient. L'avion serait-il, sur un long parcours aussi peu stable que le navire ? Et puis voici que d'autres passagers montent, se placent, rient, parlent, semblent plein d'entrain.

La vedette nous remorque vers le large. Le Monsieur au mouchoir hume toujours son liquide jaune tandis que le « Ville d'Alger » est légèrement entraîné en rond par un, puis deux moteurs. Le cheval de bois cesse dès que le troisième, puis le quatrième moteur sont mis en marche.

Là encore, je m'attendais à être littéralement assourdi par le vrombissement des moteurs. Rien de tel. A peine si le bruit gêne ceux qui parlent d'abondance et qui ne cessent leur bavardage qu'au moment où une impulsion irrésistible nous entraîne tous.

Par le hublot je vois une gerbe irisée s'élever, frapper avec violence le flotteur puis l'extrémité du plan de l'avion.

— « Ça y est, nous décollons ! »

Je ne puis m'empêcher de murmurer cette phrase lorsque je me sens doucement enlevé vers le ciel tout blanc de soleil en même temps que cesse le jaillissement d'écume éclaboussant mon hublot.

Très vite nous prenons de la hauteur. Les jetées du port défilent sous nous, se font petites et là bas, tout là bas, bien bas, une vision de légende, un tableau de mille et une nuits se déploie et, comme en un songe s'estompe, s'évanouit.

Alger, la véritable Alger de la légende est là, sous nos yeux éblouis. Personne ne profère une parole. Tous les regards sont rivés à cette toile magnifique, à ce panorama unique dont n'aurait jamais pu rêver le poète le plus génial et pour lequel nulle palette n'aurait jamais pu fournir assez de magiques couleurs.

Sous les rayons du soleil levant qui la baigne d'une douce teinte rosée, la voluptueuse « El Djézair » s'étale au flanc de ses côtes de jade. A ses pieds vient battre doucement le flot bleu qui la berce. L'on a vraiment, de si haut, une vision de l'Orient véritable que l'on ne peut avoir même lorsqu'on a fouillé dans ses recoins les plus secrets (ou les plus suspects) la ville moderne et la casbah trop peu connue.

Alger s'évanouit donc rapidement et la côte d'Afrique n'est bientôt plus qu'un mince ruban brun sur lequel se détache une pointe blanche. L'onde et l'azur du ciel se confondent à l'opposé et c'est en vain que l'on cherche la ligne d'horizon.

Il n'est plus qu'à essayer de découvrir, quelque part dans l'infini qui nous entoure, un point susceptible de servir de repère. Naturellement le regard se dirige vers le bas et c'est en somme le mouvement instinctif de chaque passager.

L'eau est parfaitement calme semble-t-il et seule quelques taches minuscules et d'un gris sale apparaissent parfois à la crête de vagues que l'on devine plutôt qu'on ne voit. Il existe cependant à la surface de l'eau de grandes trainées d'une teinte plus claire semblables à de larges chemins peu sinueux et for



Sur les quais, première vision de l'Espagne...

larges. A de certaines distances, plusieurs de ces voies se croisent puis disparaissent pour reprendre plus loin. Sans doute quelque navire est-il passé par là et a-t-il laissé cette marque de son sillage.

Voici cependant, à notre niveau, à peine distinct, un point blanc. « Un avion à tribord ». Effectivement un autre oiseau disparaît à peine aperçu.

Quelques légers nuages viennent par intervalles, embuer les hublots et voici que nous montons plus haut. Chacun semble s'en apercevoir et c'est une distraction pour tous.

Dans la cabine de pilotage le « radio » Thomasset tourne des boutons, manipule, enchevêtre et démêle des fils, autant de mouvements auxquels nous ne comprenons rien mais qui donnent à chacun une plus forte impression de sécurité.

A demi cachée par la tête de mon voisin d'en face, je n'aperçois du pilote Rouchon que la silhouette. Quant au mécano Soenen il doit être fort occupé car, de toute la traversée, je ne l'ai vu qu'au départ et à l'amerrissage à Alcudia.

Et pendant que ronronnent les moteurs je songe à la vie toute de dévouement et d'abnégation de ces trois hommes et de leurs camarades. Pilotes, mécanos et radios de ligne ont droit, en effet, à toute notre admiration et il n'est pas exagéré de dire que l'on ignore beaucoup trop ces « as » de nos ailes. Trop souvent l'attention du grand public est accaparée par les exploits de nos valeureux pilotes de raids ; mais, sans pour cela diminuer en quoi que ce soit leur valeur et leur courage, il faut que notre admiration soit au moins autant répartie sur ceux qui, sans publicité, sans grands



Les bureaux d'« Air France », à Alcudia.



Une immense plage de sable très fin...



De véritables palaces...



... et de jolies femmes en short...

L'Afrique du Nord illustrée du 8 septembre 1934, suite



Un coin du port de pêche d'Alcudia.



L'Espagne religieuse...

banquets ni champagnes d'honneur, s'envolent chaque jour à heure fixe par n'importe quel temps ; ils partent parce que c'est leur devoir quotidien... et ils arrivent, parce que ce sont aussi de véritables pilotes, navigateurs, mécanos et radios dont la valeur n'est pas moindre parce qu'ils sont modestes.

J'en suis là de mes méditations lorsque se dresse devant moi une silhouette blanche :

« Wisky ? Monsieur ? Porto ? »

Souriant, le barmann Montaudie, le digne compagnon des vrais aviateurs de ligne me tend un plateau chargé de verres et bouteilles. Ayant consulté ma montre j'opte plutôt pour un porto rouge qui, dégusté à près de 1.500 mètres me semble meilleur qu'à terre.

Maintenant quelques gros nuages défilent sous nos ailes à une vitesse vertigineuse. C'est une succession

ininterrompue de grands trous bleus et de monstrueux dos laineux comme ceux des moutons. L'ombre du « Ville d'Alger » les raye d'une croix noire auréolée d'un double ou triple arc-en-ciel. Cette projection de l'ombre ainsi irisée est de toute beauté.

Et puis, le troupeau blanc, qui nous cachait sans doute les sommets de l'Olympe, semble moins dense et seuls quelques petits retardataires, alignés comme pour une parade, défilent enfin sous nous, et c'est à nouveau le bleu infini du ciel et de la mer.

A peine cette vision s'est-elle évanouie que tout à bas une minuscule traînée d'ombre se montre, presque à notre hauteur. Qu'est-ce donc ? un nuage encore ?

— « La terre ! »

Cette exclamation fait se tourner toutes les têtes vers le même point suspect.

— « Déjà ? voyons c'est impossible ! »

Et chacun de consulter sa montre.

Je pense que le monsieur au mouchoir et au flacon de sels doit être radieux. Je me retourne vers lui et quelle n'est pas ma stupéfaction de le voir à demi dressé sur les bras de son fauteuil et scrutant avidement le vide. Sa figure a laissé je ne sais où son teint terreux du départ et je ne puis m'empêcher de lui demander :

— « Vous allez donc mieux, Monsieur ? »

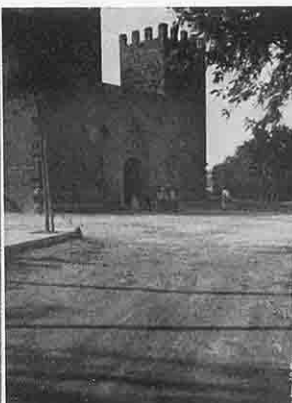
— « J'en suis quitte pour la peur. Je me retourne vers lui et quelle n'est pas ma stupéfaction de le voir à demi dressé sur les bras de son fauteuil et scrutant avidement le vide. Sa figure a laissé je ne sais où son teint terreux du départ et je ne puis m'empêcher de lui demander :

G. BESSE.

(A suivre).



Rappel de l'Algérie déjà lointaine...



Le beau voyage ⁽¹⁾



De grandes villes, véritables capitales... (Barcelone). Photo Oriol.

— J'en suis quitte pour la peur. Je n'ai nullement été incommodé et mon expérience est concluante : jamais plus de ma vie je ne prendrai le bateau. Seul l'avion a gagné toute ma sympathie ! ».

Cette tirade est accueillie par des murmures unanimes d'approbation et, si je ne craignais d'être pris pour le « Monsieur qui fait de la réclame » pour Air-France, je dirais que ce passager avait entièrement raison.

Et puis, au fait, pourquoi ne pas tout dire ? Parfaitement, l'avion est actuellement le moyen de locomotion non seulement le plus rapide, mais encore le plus sûr. J'insiste sur cette impression de sécurité parce qu'elle est réelle et parce qu'elle est due autant à la perfection de la construction aéronautique des avions en service qu'à la maîtrise et à la science du personnel navigant. Avec le Lioré « Ville d'Alger » j'irais au bout du monde sans aucune crainte et sans en être incommodé.

Peu à peu la tache brune opérée à tribord se précise, change de teinte. Maintenant je distingue nettement des falaises blanches entaillant à la manière d'un rempart une plate forme qui s'élève légèrement et qui s'arrête là-bas au pied de hautes montagnes.

— « Voici l'île de Cabrera ! » s'écrie une passagère à babord.

Par le hublot j'aperçois tout en bas une succession de mamelons verts, de baies bleues frangées de blanc. C'est bien le relief qui doit convenir à une chèvre. Mais, je suis trop haut placé pour me rendre mieux compte de la chose et l'île s'évanouit.

Maintenant Mallorca s'approche. De nos 1.000 mètres je vois très bien les découpures de la côte et les courbes des niveaux sous-marins différemment teintés en brun, vert tendre et bleu clair selon leur profondeur. Doucement le grand oiseau s'approche de terre et nous longeons pendant des kilomètres et des kilomètres une belle plage sur le sable fin de laquelle évolue une foule conséquente de baigneurs.

L'amerrissage se fait sur un plan d'eau remarquablement lisse et lorsque s'arrêtent les moteurs chacun est saisi par le grand calme de la baie.

Et puis voici que se présente le chef de base M. Griffa

amené près de l'hydravion par une vieille barque chargée d'une pompe à essence d'un modèle plutôt antique. Je ne saurais passer trop rapidement sur cet épisode du voyage, car il permet à chacun de connaître l'une des figures les plus sympathiques du personnel d'Air France : j'ai nommé M. Griffa.

La vedette de l'hôtel embarque les passagers et les conduit rapidement à terre. C'est le premier contact avec l'Espagne. Carabiniers et gendarmes sont là ; les gendarmes surprennent un peu le voyageur grâce à leur chapeau aux allures tourmentées et leurs buffleteries jaunes, équipement qui fait penser à des soldats de



De belles « Nounous »...



... et des hameaux pittoresques.

plomb colorés.

Mais, la véritable surprise est celle procurée par les lieux eux-mêmes : Alcudia, qui, de là haut semblait n'être qu'un petit hameau sans importance, se révèle alors comme une station balnéaire de premier ordre.

Et surtout, contraste duquel on est obligé de s'opérer aussitôt, c'est aussi l'endroit le plus tranquille qu'il soit possible de rêver.

Je ne puis insister sur le charme prenant des îles Baléares. A maintes reprises d'autres l'ont montré dans ces mêmes colonnes et en particulier mon confrère et ami Arnaudès dans un précédent numéro. Je ne pourrais rien ajouter à ce qui a été dit car chacun a été, comme moi, saisi par une profonde impression de quiétude, quiétude pleine de poésie.

Ainsi donc, une heure quarante après avoir quitté Alger la Blanche, me voici, d'un coup d'aile transporté à Mallorca. Aucun incident de route n'a troublé l'enchantement de cette rapide randonnée.

Pour gagner l'Espagne il me faut alors prendre le bateau. C'est là, malgré le confort réel des paquebots de la « C^{ie} Transmediterranea » un petit inconvénient.

Le Gouvernement espagnol qui a fait pour le tourisme, en quelques années seulement, beaucoup plus que nous mêmes en plusieurs décades envisage la création prochaine d'une ligne aérienne reliant Barcelone à l'île de Mallorca. C'est là une excellente idée et, connaissant le sens pratique de nos amis d'outre Méditerranée, je ne doute pas que ce ne soit bientôt une réalité.

Toujours est-il que le beau voyage se poursuit à travers l'Espagne accueillante autant que pittoresque. Les grandes villes, véritables capitales, succèdent aux hameaux de pêcheurs ou de cultivateurs. Dans chacun de ces endroits une note inattendue permet au voyageur de goûter au charme profond d'un pays merveilleux autant par la beauté de ses sites que par la cordialité spontanée de ceux qui y vivent.

Gérard BESSE.

(1) (Voir « L'Afrique du Nord Illustrée » du 8 septembre).



Dernière vision de beauté à la frontière française : Saint-Sébastien.

Photos G. Besse.

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camliéri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmänn - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)

- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)
- **CGT et SATT** (Pierre Jarrige)
- **Air Afrique** (Pierre Jarrige)
- **Aviateurs belges en Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Latécoère en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Les carnets de Georges Lacoste** (Pierre Jarrige)
- **Vent debout** (Beppo de Massimi - Réédition augmentée par Air Aventures)
- **Le Breguet 14 F-POST** (Eugène Bellet)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Janvier 2021
 ISBN 979-10-97541-02-6
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite