

La *Revue de l'Aéro-Club du Maroc* termine, avec ce numéro, sa première année d'existence. Nous remercions tous ceux qui, par leur accueil sympathique, leurs précieux concours, et leurs vifs encouragements, nous ont facilité la tâche. Avec l'année qui commence, nous espérons retrouver, autour de notre publication, le même intérêt bienveillant, que nous nous efforçons de justifier.

A tous nos lecteurs, nous offrons nos vœux les plus sincères de bonheur sur la terre... et dans les airs.



Gilbert F. Brous

REVUE DE L'AÉRO-CLUB

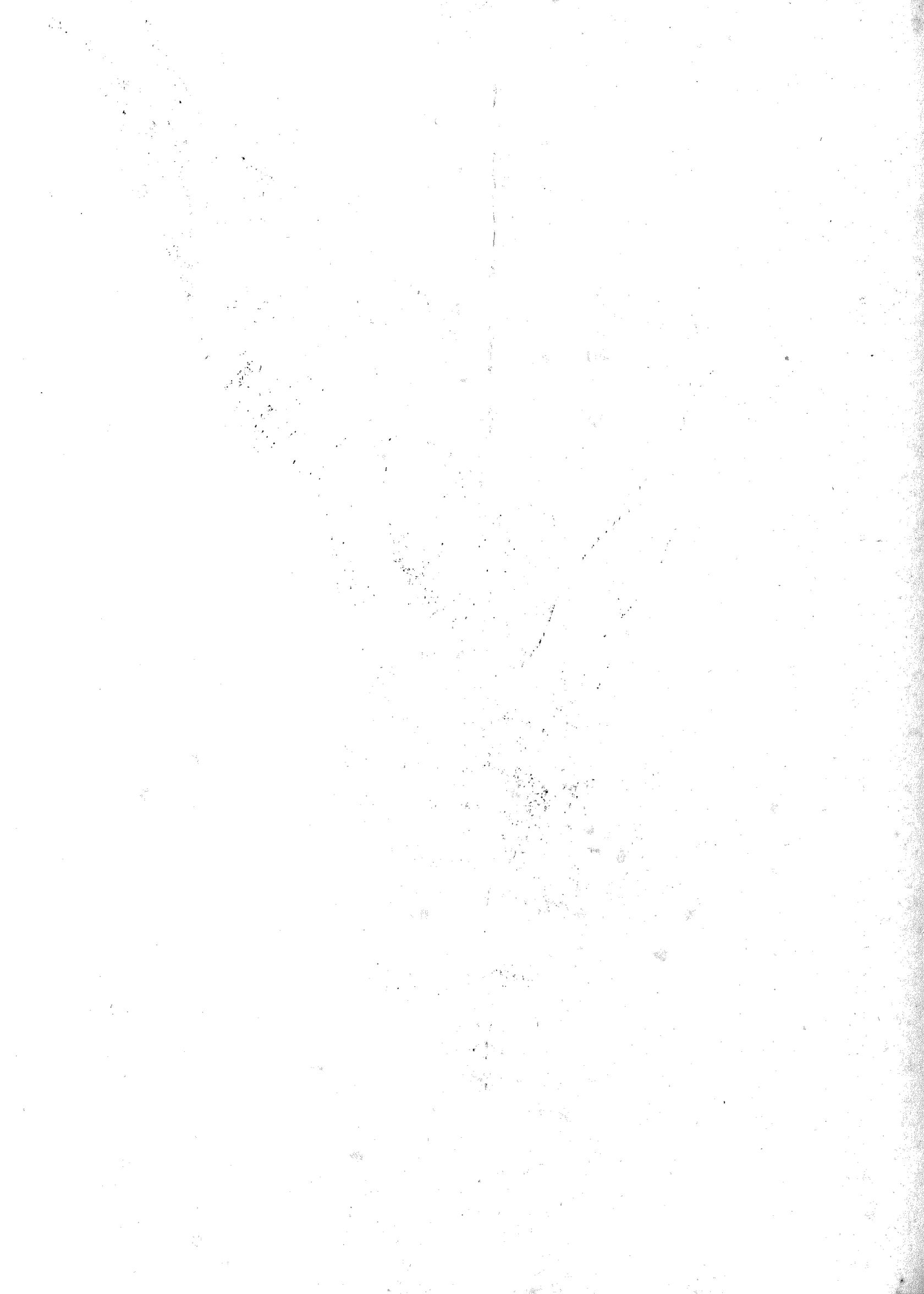
DU MAROC

FÉVRIER - MARS 1932

2^e année



n° 6 - fr. 10



LE



CAUDRON

“LUCIOLE”

VAINQUEUR du CONCOURS TECHNIQUE
des AVIONS de TOURISME



Le type Concours à moteur “SALMSON” 95 cv

Muni de : démarreur

hélice métallique

freins sur roues

réservoir supplémentaire (au total 146 litres d'essence)

aviophone

etc... etc...

Bénéficie d'une prime d'achat supplémentaire

DE 10.000 FRCS

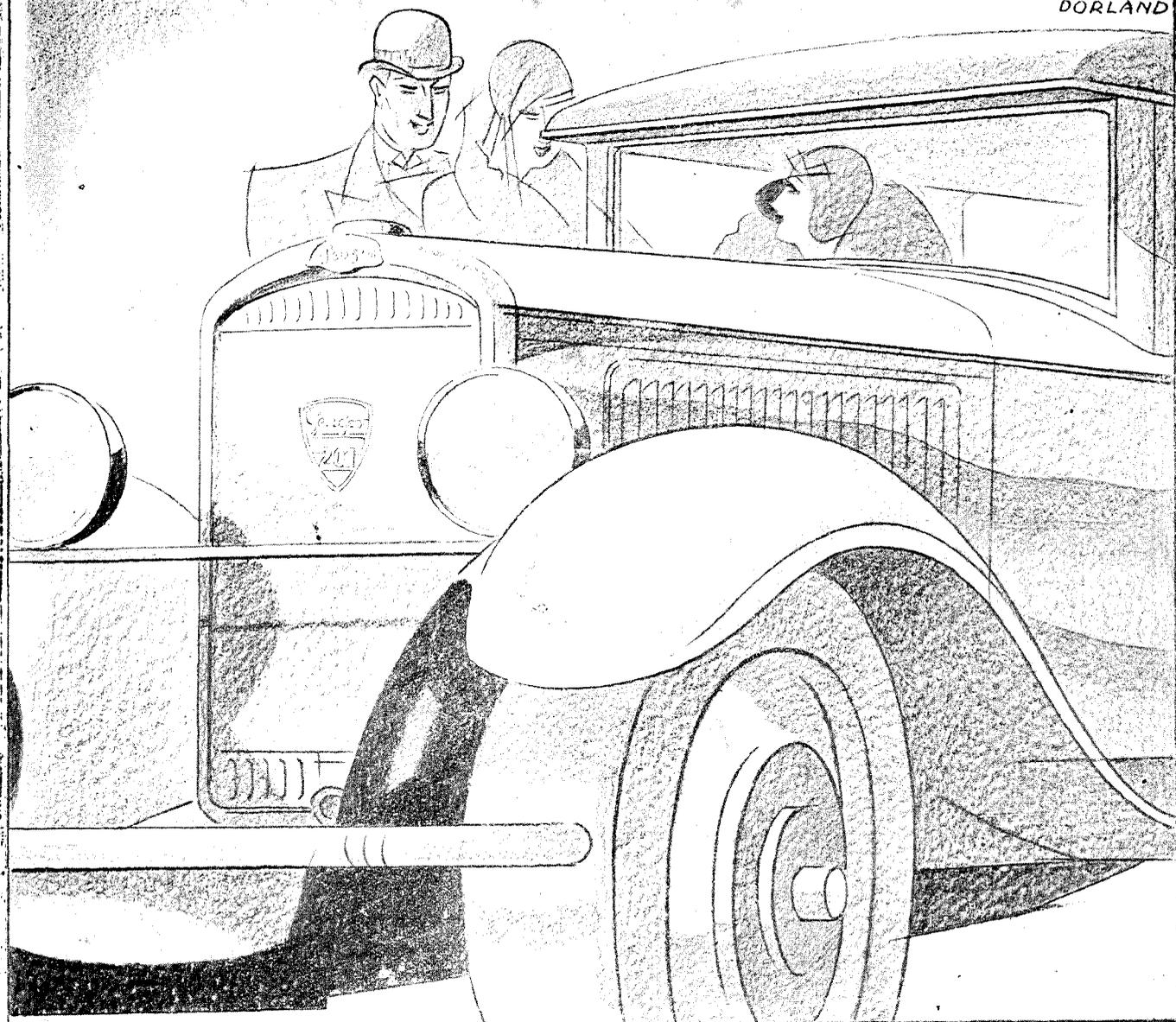
CAUDRON

52 à 72, rue Guynemer

Issy-les-Moulineaux

(Seine)





LA
201

*avait recueilli dès sa naissance des éloges
sans réserve des techniciens et des Sportifs*

*Depuis elle a justifié cette confiance et
accompli des randonnées glorieuses*

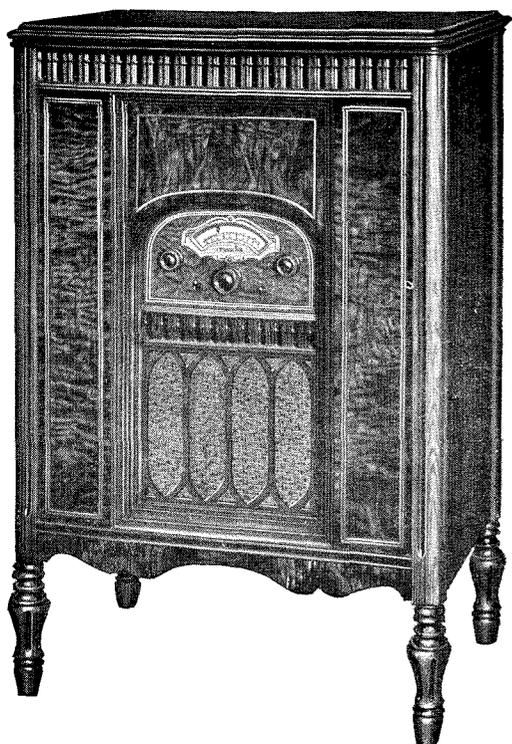
Raid Alger - Gao - Dakar - Alger

16.000 kilomètres en 32 jours

RALLYE MONTE CARLO 2° du classement général

RALLYE PARIS ST. RAPHAEL 1° du classement général

Peugeot



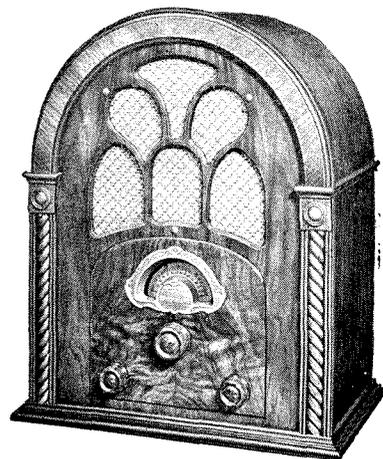
Modèle 89-P (radio-phono)
Superhétérodyne dix lampes

Nouveaux modèles Nouveaux prix

Plus sélectifs encore que les modèles 1931, les modèles Atwater Kent 1932 conservent à la célèbre marque l'avance qu'elle a su prendre sur tous les marchés.

De bas prix, certes ! On peut maintenant avoir un Atwater Kent à partir de 2.000 frs., mais aucune diminution sur la qualité.

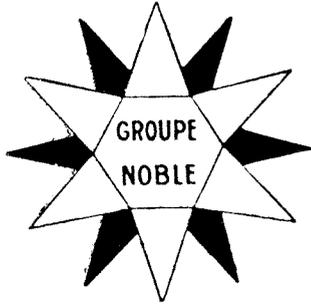
Avant d'acheter un poste de T.S.F. essayez l'Atwater Kent ; VOS yeux et VOS oreilles vous diront si sa supériorité est réelle.



Modèle 80
Superhétérodyne six lampes

ATWATER KENT RADIO

Chez tous les revendeurs de *Kelvinator*



Il est de votre intérêt
de nous consulter pour vos assurances

Représentant pour le Maroc de
BRITISH AVIATION INSURANCE COMPANY LTD

Pierre GAMBIEER
115, Bd. de Paris - 2, Rue Clémenceau
CASABLANCA - Tél. 22-92 - 32-81

Pour toute affaire sérieuse consultez...

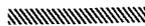
LE MAGHREB IMMOBILIER

Ch. QUIGNOLOT

9, Rue Dar-El-Maghzen

RABAT

Téléphone : 29-90



Vente - Achat - Location de Terrains et Immeubles

Propriétés Agricoles :- Fonds de Commerce



GÉRANCES

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

TOPOGRAPHIE

LOTISSEMENTS



Photo FLANDRIN

BIÈRE "LA CIGOGNE"

Société des Brasseries du Maroc — Ain Mazi. Route de Rabat — CASABLANCA

TOUTES TRANSACTIONS

- - IMMOBILIÈRES - -

AGRICOLES et URBAINES

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES



TÉLÉPHONE : 31-36



OFFICE GÉNÉRAL IMMOBILIER

Louis NOËL

Anciennement Noël et Parriaux

RABAT — RUE DE LA PAIX

R. C. Rabat N° 2078

Compte Chèq. post. N° 1592

ACHAT, VENTE, LOCATION

GÉRANCE D'IMMEUBLES

- - REPRÉSENTATIONS - -

- - - ASSURANCES - - -

APPAREILS SANITAIRES ET DE CHAUFFAGE

ARTICLES DE MÉNAGE ET D'HYGIÈNE

Ancienne Maison J. Desforges

H. MONCET

SUCCESSEUR

Rue du Capitaine Petitjean - RABAT

BAIGNOIRS CHAUFFE-BAINS

LAVABOS

WATER-CLOSETS

EVIERS, Etc. Etc. Etc.

PLOMB - ROBINETTERIE

TOUS TUBES ET RACCORDS

Téléphone 32-95

Registre du Commerce Rabat 439

c/c Chèques Postaux, Rabat 41-37

GLACES Saint GOBAIN

ACCESSOIRES OPALINE

FOURNEAUX

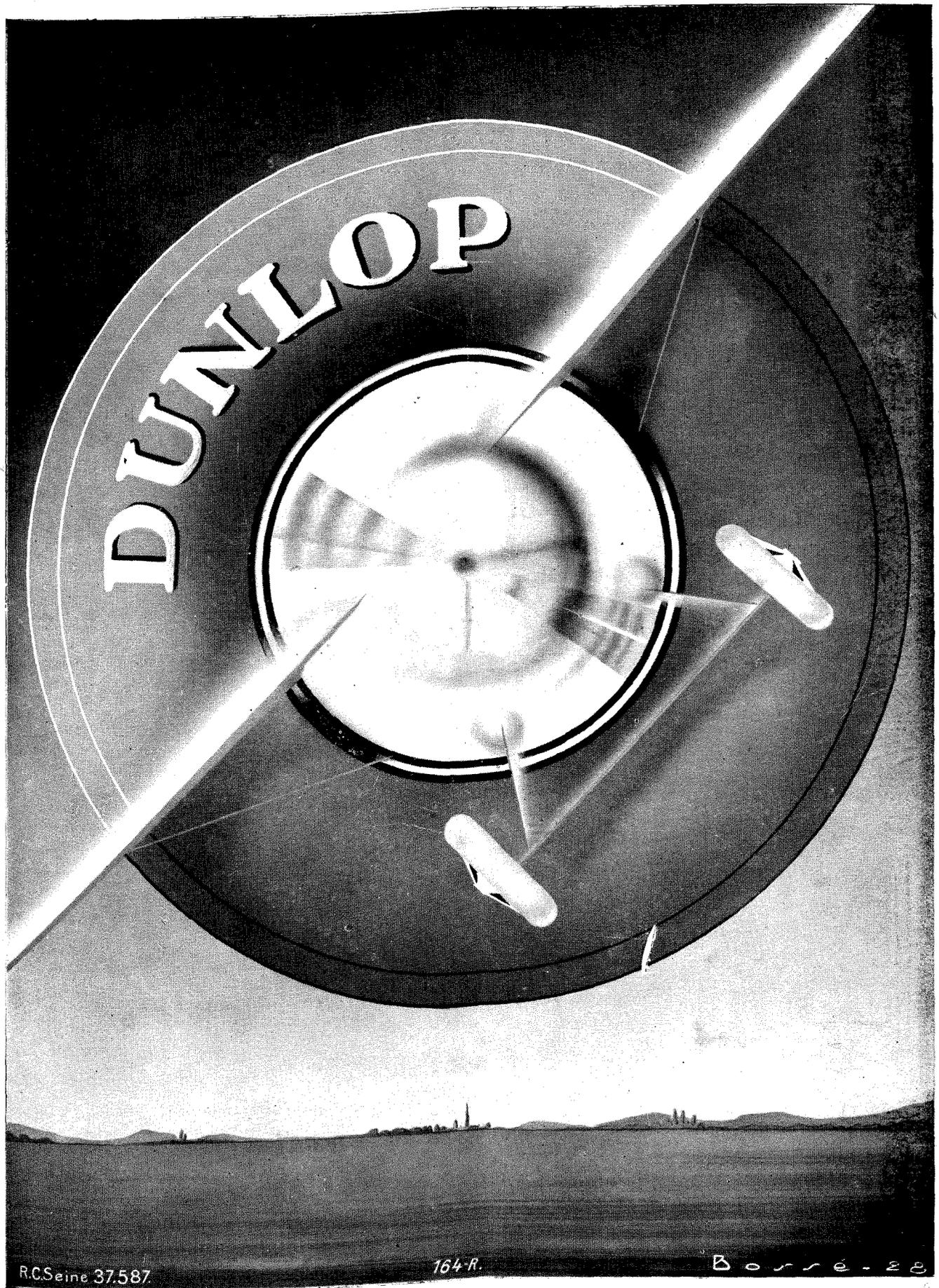
BRIQUES RÉFRACTAIRES

ARTICLES DE MÉNAGE

ALUMINIUM - EMAIL

VERRERIE LE « PYREX »

Remise spéciale pour les Membres de l'Aéro-Club



R.C. Seine 37.587

164-R

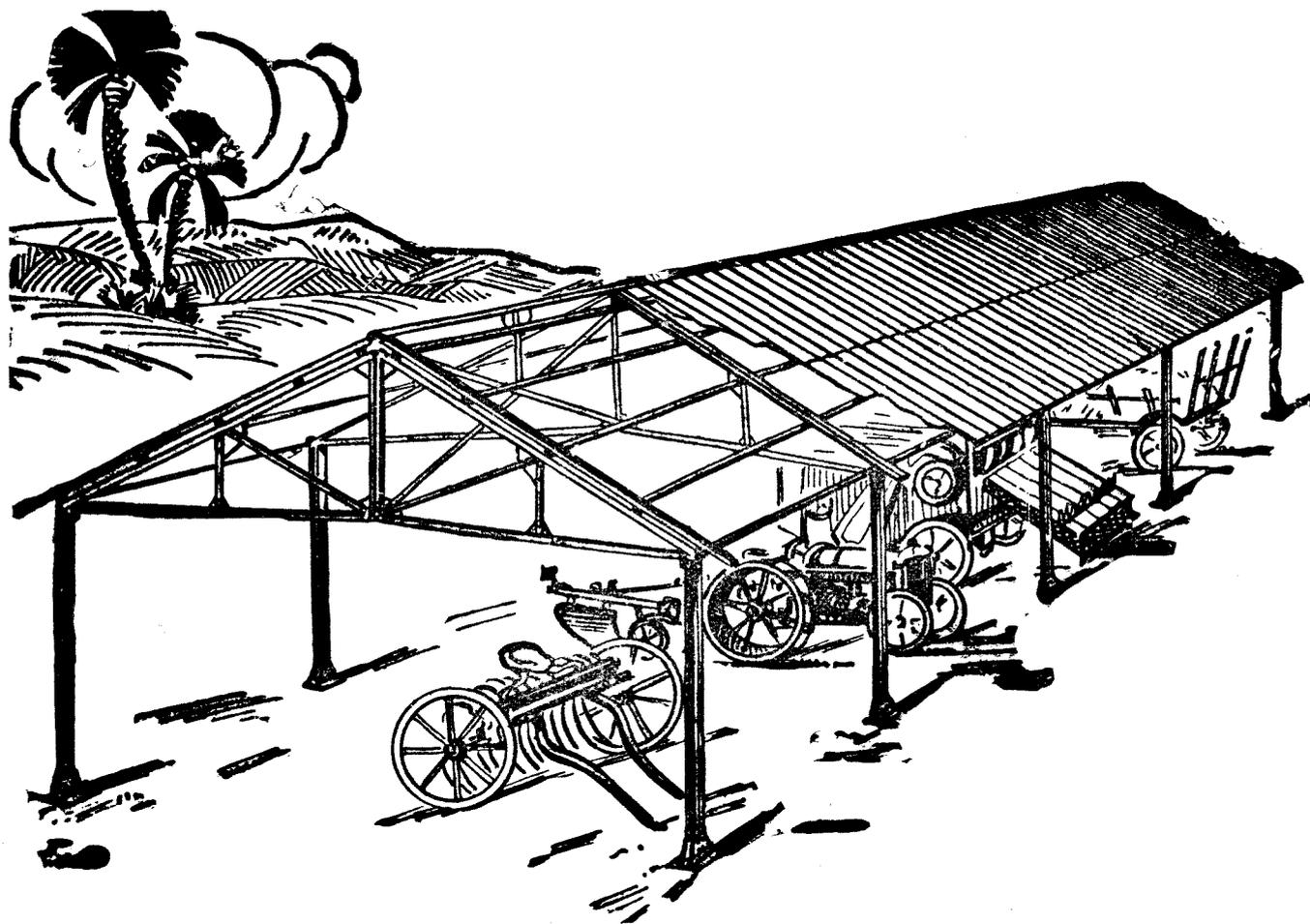
B o r s e - e e

COMPAGNIE AFRICAINE DES ATELIERS
SCHWARTZ HAUTMONT

Rue du Colonel-Scal, CASABLANCA
Derrière la Gare C. F. M. — Téléph. 36-23 et 36-48



CHARPENTES METALLIQUES
FERRONNERIE D'ART-MENUISERIE METALLIQUE
HANGARS "STANDARD"



*Les Hangars "STANDARD" reçoivent toutes couvertures
Tuiles, Fibro-Ciment ou Tôles ondulées*



Etudes et devis gratuits sur demande

LA PREUVE DU TEMPS

Un mauvais produit ne ré-
siste pas à l'épreuve du
temps.



COGNAC
MARTELL

LA
QUALITÉ
PERFECTIONNÉE
PAR LE
TEMPS

Agents dépositaires :

**L'UNION COMMERCIALE INDO-CHINOISE
ET AFRICAINE**

MARCEL BERTHET
EXPERT-GÉOMÈTRE FONCIER

TOPOGRAPHIE
NIVELLEMENTS
LOTISSEMENTS
PROJETS (Routes.
Chemins de fer
Travaux d'Art etc.

AFFAIRES IMMOBILIERES
PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

RUE DES VILLAS
ANGLE RUE CLÉMENCEAU
TÉLÉPHONE 5-30
CASABLANCA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE

200, route de Bezons

ARGENTEUIL

(S. et O.)

**avions - hydravions
moteurs**

C.A.M.S. - HANRIOT

LORRAINE - NIEUPORT

S.E.C.M. (AMIOT-LATHAM)

Sté AER^{ne} BORDELAISE

S. T. A. R.

Société de Transports Aériens Rapides

11, rue de Tilsitt

PARIS

RENAULT
SALMSON
LAMBERT

pour son moteur **95** cv

pour **tous** ses moteurs

AIRCRAFT ENGINE CORPORATION

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT CO L^{td} POUR SES MOTEURS

GIPSY

N° 1, 2 & 3

Recommandent les HUILES



GARANTIES 100 % PENSYLVANIE

scientifiquement les meilleures, les plus lubrifiantes, les moins chères à l'emploi

qui ont été **identifiées** et **acceptées** par le

SERVICE

DES RECHERCHES DE L'AÉRONAUTIQUE

Agents exclusifs

Ets. HENRY HAMELLE

Avenue Pœymirau — CASABLANCA



Dans l'air comme sur la route....

Qu'ils équipent des avions ou des voitures, les moteurs RENAULT font toujours preuve de ces qualités d'endurance, de sobriété et de sécurité qui ont fait leur succès.

La perfection mécanique des voitures RENAULT n'a d'égale que celle du moteur 100 CV RENAULT pour avion de tourisme, détenteur en moins de 6 mois de **7 records du monde** et dont la vogue croît de jour en jour.

Renseignements et essais sur demande.

AGENCE MAROCAINE DES AUTOMOBILES RENAULT

Rues d'Arcachon et Saint-Émilien - CASABLANCA - Tél. : 31-16

RENAULT

REVUE de l'AÉRO-CLVB du MAROC

ORGANE OFFICIEL DE L'AÉRO CLUB DU MAROC

Siège Social : 39, Boulevard de la Gare, Casablanca

Administration - Rédaction - Publicité : O.P.R. - 2, Rue Clémenceau, Casablanca

Téléphone : 42-12 - Reg. du Com. 7912

Compte Chèques Postaux Rabat : 5044

Directeur-Fondateur : H. W. Cleemann

Février-Mars 1932

N° 6

SOMMAIRE

Propos sur l'Aviation Marocaine (fac-similé) par le Maréchal Franchet d'Espérey	14	Météorologie. — Conditions atmosphériques au point de vue de la sécurité du vol, au voisinage des dif- férentes espèces de nuages, par MM. Wehrle et Mezin	47
Portrait du Maréchal Franchet d'Espérey	17	Vulgarisation technique, par le Commandant de Sabir	49
Portrait du Colonel Cheutin, promu général de brigade	18	Raids et Records	52
Souvenirs, par Pierre Simonet	19	Voyage d'Etude du Capitaine Arrachart	56
L'Aéro-Club du Maroc. Les nouveaux membres	23	Actualités	58
Assemblée Générale du 16 février 1932. Compte ren- du du rapport moral	23	Bravoure	61
Rapport financier	29	La peinture aérienne	63
M. Hirschauer, Ingénieur-chef de l'Aéronautique, à son passage à Casablanca (illustration)	31	L'actualité marocaine	66
Communiqués aux membres du Club	33	Portrait du Commandant Châtelain	66
Réceptions du mois de janvier à l'Aé. C. M.	34	Impressions d'escale (fac-similé), Comte et Comtesse de Sibour	67
Section de vol à voile	35	Communiqués du Ministère de l'Air	78
Activité des Ailes Marocaines	36	Deuils	79
Les Ailes Marocaines à Kénitra	37	Bibliographie	80
Centre d'entraînement	38	Communiqués de la F.N.Aé et de l'Aéro-Club de France	83
Les Clubs affiliés	40	L'Annuaire de l'Automobile et du Tourisme au Maroc	89
		Echos	89



PROPOS SUR L'AVIATION MAROCAINE

par le Maréchal Franchet d'Esperey

C'est sans doute au Maroc et par le signataire de ces lignes que l'aviation a été pour la première fois employée devant l'ennemi —

Commandant les troupes du Maroc occidental en Décembre 1912 lorsque le caïd Aoufous souleva tout le pays entre Mojador et Agader je renforçai la colonne de répression des deux avions dont le petit parc de Casablanca pourrait disposer.

Le lieutenant Do-hu-man, qui devant mener au cours de la grande guerre l'accomplissement d'un destin glorieux, me rendit de précieux services comme observateur et agent de liaison tanderique, bravant les ball, chutes en volant bas, le lieutenant de la Morloge nous apportait le courrier dans nos bivouacs au milieu par les dissidents.

Les deux avions de 1912 se sont
multipliés - Entraînés par des chefs
vigoureux, qui ont gagné, au dessus
des champs bataille marocains, leurs
galons ou leurs étoiles, le 37^e Régiment
d'aviation possède aujourd'hui dix
magnifiques escadrilles. L'éloge de
son œuvre dans la pacification du
Maroc n'est plus à faire, non plus
que des innombrables services rendus dans
l'établissement de la carte du Maroc.
Mais, fervent moi-même de
l'aviation, souvent passager à bord
des appareils de ce beau régiment
qui, il y a quelques mois à peine,
me menaient de Béchar à Bou. Duh
et d'Ouarzazat à Agadir - c'est
à un autre aspect de son activité
que je veux rendre hommage.

J. veux le louer d'apporter
un concours aussi complet ~~à~~
l'œuvre de patriotisme et de
progrès à laquelle s'adonne
l'aéro club du Maroc.

Dans ce pays dans le
développement prodigieux fait
l'admiration universelle le goût
des risques comme la nécessité de
raccourcir les distances ont poussé vers l'air
toute une jeunesse à la fois enthousiaste et
pratique. Encadrés par de glorieux aviateurs
de guerre revenus à leurs occupations civiles,
stimulés par le spectacle quotidien des
admirables pilotes de la grande ligne
France - Dakar, ces jeunes gens trouvent
sur nos aérodrômes militaires des amis
pour les aider de tous leurs moyens techniques,
des maîtres pour les guider dans leur
entraînement, des camarades pour les
recevoir parmi eux au jour - toujours
possible - où le pays appellerait
ses enfants aux armes pour sa défense.

J. d'Espèrey.
28 janvier 1932.

LE MARÉCHAL
FRANCHET D'ESPEREY





Le Colonel CHEUTIN

Commandant de l'Aéronautique au Maroc promu
au grade de Général de Brigade

SOUVENIRS

A la mémoire de Gilbert de Guingand, qui m'a sauvé la vie au risque de la sienne, et de Henri Goelzer, qui fut mon maître en Sorbonne : les hasards de la guerre les ont unis dans ma gratitude.

par Pierre SIMONET

Capitaine-Observateur de Réserve



La C.-34 (entendez : l'escadrille n° 34 équipée d'avions Caudron), fût dans la trouée de Belfort, jusqu'en 1917. Escadrille de la région fortifiée de Belfort, puis de la 7e Armée, quand eurent été supprimées les régions fortifiées, elle essaima ses terrains d'aviation à Belfort, à La Chapelle, à Fontaine, à Romagny, près Rougemont-le-Château. En 1916, elle fut tout entière concentrée à Romagny sur un terrain exigü, de qualité médiocre, et mal dégagé, puisqu'il s'appuyait aux contreforts même des Vosges Méridionales.

La C.-34 eut d'abord comme secteur d'action, une vaste tranche de front, limitée au Nord par la vallée de Munster; au Sud par la frontière suisse. En 1916, elle dut céder la plus grande partie de la plaine à la C.-61. Elle s'arrêta au Sud sensiblement à la Thur, ne gardant que la montagne : mais c'était la part la plus belle.

« Secteur calme », diront peut-être les fantassins qu'on a mis au repos dans la vallée de Saint-Amarin après 1915. Secteur qui cependant ne cessa pas d'avoir les honneurs du communiqué avec l'Hilsenfirst, le Sudelkopf et surtout le trop célèbre Vieil Armand, théâtre de tant d'attaques, d'innombrables coups de main, où les « minen » et les « crapouillots » firent rage jusqu'à la fin, et qui demeure un des points les plus impressionnants de tout l'ancien front.

Secteur aussi d'une séduction intense déterminée sans doute par la magnificence du paysage, mais encore par d'autres raisons : d'abord nos lignes débordaient largement l'ancienne frontière, et, d'être en Alsace reconquise, nous avions le sentiment déjà très fort de la victoire. A Thann, à Bitschwiller, à Moosch, à Saint-Amarin, à Wesserling, les enseignes de langue allemande des commerçants faisaient place lentement à des enseignes de langue française ; mais le fait même que beaucoup restaient allemandes matérialisait notre avance.

Les habitants nous faisaient bon accueil et se réjouissaient d'être désormais français. Dès qu'ils avaient l'âge de porter les

armes, beaucoup de jeunes gens s'engageaient dans les chasseurs à pied. Quand, au cours d'une liaison avec l'Etat-Major de la division installé à Wesserling, avec les P. C. d'Artillerie perchés sur la montagne, quelquefois avec l'infanterie en ligne, il nous arrivait de nous arrêter pour le ravitaillement de popote dans quelque maison de Thann, nous nous sentions en famille. A demeure dans cette zone, nous avions fini par nous y incorporer, pour ainsi dire.

Et nous avions à terre d'excellents camarades, surtout parmi les artilleurs dont les pièces, péniblement hissés sur les sommets, étaient inamovibles. A leur façon de voler, ils reconnaissaient nos pilotes. Parfois, après un réglage quand l'artillerie satisfait envoyait à l'avion le signal « je n'ai plus besoin de vous », l'observateur adressait par T.S.F. quelques mots d'amitié à l'officier d'antenne qui avait bien manœuvré les panneaux, et signait ce dernier message des noms de l'équipage. Ce n'était pas très réglementaire, mais l'ennemi qui nous connaissait, n'y puisait aucune information ; et il ne nous déplaisait pas de narguer, une fois le travail accompli, les moniteurs de l'école de chasse allemande d'Habsheim.

Car il y avait là, au sud-est de Mulhouse, un terrible nid de frelons, et, quoique le secteur fût calme dans l'ensemble, notre C.-34, avec ses G.-3 sans armement, puis avec ses G.-4, au champ de tir ridiculement étroit, y fut plus durement éprouvée qu'elle ne le fut par la suite à Verdun, ou dans la Somme, ou sur l'Ourcq, ou sur l'Yser.

Le plus illustre de nos morts fut Pégoud. Son meurtrier fut abattu par Ronserail, un des deux fils du regretté « Vitrier Nomade », qui succomba, lui aussi. Beaucoup d'autres sont enterrés un peu partout dans les cimetières du Sundgau. Ceux de Ramagny sont au cimetière de Rougemont-le-Château, où des mains pieuses n'ont pas cessé de fleurir leurs tombes.

Certains sont tombés, trahis par leurs avions, ou par la brume subitement étalée au pied des Vosges et noyant le terrain. Les mitrailleuses de terre ont fait des blessures aux avions et aux aviateurs.

Elles n'ont en ce secteur tué personne à la C.-34. Mais les chasseurs ennemis nous ont fait une guerre acharnée et inégale. Presque tous nos morts d'Alsace

sont leur œuvre. Leurs balles explosives ou incendiaires nous les ont souvent déchiquetés ou brûlés, et nous avons donné la sépulture à des débris calcinés méconnaissables.

C'était le sort commun de l'Aviation, cette arme tant admirée, et tant honnie aussi : dans les tranchées on n'a pas su que le personnel navigant avait subi proportionnellement moitié plus de pertes que l'infanterie combattante.

Quelle que fut notre infériorité matérielle en face des avions ennemis, nous avons rempli toutes les tâches qu'on nous a demandées, avec confiance, avec plaisir, parfois avec passion. Nous avons même fait de la protection et de la chasse, et nous sommes plus d'une fois restés maître de l'air, jusqu'à Mulhouse, alors assez loin dans les lignes ennemies.

Nous avons aussi fait du bombardement, marchant sur les brisées du fameux capitaine Happe. De Belfort, puis de Luxeuil, avec de préhistoriques « cages à poules », il s'en allait bien au-delà du Rhin, bombarder les usines de guerre allemandes. Ses pertes étaient effroyables. Sans une défaillance, il recommençait ses raids avec de nouveaux Farman et de nouveaux équipages, plus audacieux qu'eux tous, le premier à l'aller, le dernier au retour. On l'appela « le Corsaire » et du corsaire il avait le rude commandement, l'in vraisemblable témérité et l'invincible ténacité. Il en avait même l'indépendance, et il en prenait à son aise avec la 7e Armée, si bien qu'un jour, soit qu'il n'eût pas daigné se charger de cette maigre besogne, soit que l'armée eût voulu lui montrer qu'elle pouvait se passer de lui, soit tout simplement pour inciter l'école de chasse d'Habsheim à s'éloigner et à perdre ainsi de sa puissance offensive, et peut-être pour les trois raisons à la fois, le commandement de l'Aéronautique de la 7e Armée vint proposer à la C.-34 de bombarder Habsheim. Nous fûmes enchantés de l'aubaine, car nous avions un vieux compte à régler avec ces gens-là, dont les procédés n'étaient pas toujours marqués au coin de la chevalerie la plus pure. En un temps où nos chasseurs à nous avant l'attaque aimaient à étaler, dans un beau renversement, leurs cocardes tricolores, ceux d'en face pratiquaient volontiers la surprise et révélaient leur nationalité au chant des mitrailleuses.

Je volais depuis plusieurs mois avec Gilbert de Guingand, un fin pilote venu

des Beaux-Arts à l'Aviation et à la Guerre, le frère, à n'en pas douter de Pierre de Guingand, qui joue dans *L'Equipage*, le rôle du capitaine Thélis, et qui ressemble tellement à Gilbert que sur l'écran, j'ai cru voir revivre mon ami. Il n'y avait pas de pilote plus désigné que Gilbert de Guingand pour une telle mission. Moi-même, observateur ayant volé dès 1914, j'avais déjà un peu de bouteille ; je connaissais bien le pays pour y avoir été promené souvent en G.-3 et en G.-4, et pour en avoir étudié longuement les photographies ; j'avais même repéré plusieurs points du front où le réseau des défenses allemandes était assez lâche, afin d'essayer de revenir par là en cas de panne de l'autre côté. Il n'y avait donc pas de raison pour qu'on m'enlevât à de Guingand.

C'est ainsi que nous avons bombardé le champ d'aviation d'Habsheim le 16 et le 21 septembre 1916. La première fois, deux avions de la C.-34 furent du voyage. Le deuxième fois, le Guingand et moi partîmes seuls.

Lourdement chargés et, par suite, peu maniables, on nous obligea à faire des bombardements de nuit, pour ne pas être abattus avant d'arriver au but. Mais alors le vol de nuit était dans l'enfance. Au terrain de Romagny, la proximité des lignes interdisait d'utiliser des repères lumineux. Le départ vers le ciel éclairé par les étoiles était possible. Le retour vers le petit terrain collé aux montagnes boisées l'était moins. Tout était noir. Il semblait que le terrain fût dans l'ombre des montagnes. Et l'altitude des montagnes trompait sur celle du terrain. Le 20 juillet, l'adjudant Court, un des meilleurs pilotes et des plus prudents, avait ainsi essayé un atterrissage de nuit. Son moteur s'était incrusté dans le sol, il avait été tué sur le coup. On avait alors interdit les vols de nuit.

Maintenant il fallait y revenir, si l'on voulait toucher Habsheim. On s'avisa d'un procédé mixte : partir de nuit, bombarder au plus tard à l'aube, et atterrir à Romagny en plein jour. C'est ce que nous fîmes le 16 septembre sans incident. Le 21 il en fut autrement.

Partis de Romagny à 4 heures, en nous dirigeant aux contours sombres des bois survolés et aux rares lumières des gares lointaines, nous étions à 5 heures sur le terrain d'Habsheim. On commençait à y voir, et nous distinguâmes plusieurs avions qui décollaient rapidement : des chasseurs évidemment. Nous descendîmes assez bas pour mieux assurer notre tir, et sans difficulté, nos bombes s'égrenèrent sur la ligne principale des hangars et des baraques : les lueurs au sol nous prouvèrent, sinon l'efficacité de nos projectiles, du moins la justesse approximative de notre visée.

Les chasseurs ennemis prenaient de la hauteur, et nous fîmes comme eux, nous

apprêtant au combat. Mais le C.-4 délesté grimpaît assez bien. Sans avoir été rejoints nous approchions des lignes, quand la masse noire des Vosges et la plaine se couvrirent de nuages. Pour éviter les montagnes, nous continuâmes à monter, tout en naviguant vers l'Ouest. Bientôt nous fûmes à 3.000 mètres au-dessus d'une mer de nuages continue, que les Allemands ne traversèrent point.

Mais nous allions dans l'inconnu. La boussole non compensée du poste de pilotage n'avait qu'une valeur relative. Plus précisément un vague halo dans la grisaille nous signalait derrière nous le soleil levant. Plonger dans l'épaisseur opaque qui nous cachait le sol, il n'y fallait pas songer pour l'instant : nous aurions pu donner du nez dans une montagne. Après consultation, nous décidâmes d'aller approximativement vers l'Ouest, jusqu'à épuisement de notre essence si nous ne rencontrions pas d'éclaircie auparavant, et alors de plonger au petit bonheur.

Le vent se mit à souffler du Nord et nous dériva, sans que nous puissions savoir de combien. Brusquement, à 7 heures, une cheminée d'air libre large de quelques centaines de mètres nous fit voir au-dessous de nous une ville. La boucle d'une rivière enserrait un quartier dominé par une citadelle à la Vauban. Où étions-nous ? Une seconde, je pensai à une forteresse allemande, mais le soleil n'avait pu nous tromper. Alors ? En Suisse ? En France ? Tandis que je cherchais à identifier la ville, de Guingand nous faisait tourner au-dessus de la cheminée. En Suisse, c'était l'internement en cas d'atterrissage : triste perspective pour des aviateurs. Je tâchai de me figurer les vieilles places fortes françaises de l'Est. Toul ? Mais le vent nous poussait du Nord, et nous avions dû dériver vers le Sud. Et Toul n'avait pas en pleine ville, une citadelle haut perchée. Belfort ? Non plus : j'en connaissais bien la topographie. Alors Besançon ? Justement cette ville s'accordait avec notre dérive probable. Les défenses de la citadelle semblaient orientées vers l'Est. L'idée de Besançon s'imposait de plus en plus. Et je me rappelai qu'en 1911, au cours d'un voyage à bicyclette j'étais passé, assez vite, dans cette ville. J'avais conservé la désagréable impression d'un lourd clocher carré de grès rouge au bord du Doubs. Je le cherchai, je le retrouvai. Aussitôt d'autres détails se précisèrent.

Nous tournions toujours. Je dis ma certitude à de Guingand. Il fut entendu que nous descendions sur la ville et que lorsque, au-dessous de la mer de nuages, nous aurions retrouvé une couche d'air libre, nous regagnerions notre escadrille.

En spirale étroite, nous descendîmes dans la cheminée providentielle. La mer

de nuages avait près de 3.000 mètres d'épaisseur. Nous descendîmes presque à toucher à la citadelle. Alors nous remontâmes en rase-mottes le long du Doubs, puis après un crochet au Nord, le long de l'Oignon. De temps en temps les nuages s'abaissaient jusqu'au sol. Selon leur densité apparente, nous les évitions à droite ou à gauche, ou nous les traversions. Un moment nous perdîmes, avec la vue de l'Oignon, notre direction. Enfin, nous fûmes dans une zone dont j'avais à bord la carte au 1/200.000e alors nous coupâmes au plus court.

Mais nous étions à bout d'essence. Le moteur s'arrêta brusquement et de Guingand put tout juste, rasant les fils télégraphiques, atterrir dans un champ labouré, devant une petite gare où nous lûmes, en classiques lettres blanches, sur fond bleu : *Esprels*. Le nom était sur ma carte. Nous étions dans la Haute-Saône, mission remplie, appareil sauf, très contents de nous en tirer à si bon compte, mais l'estomac quelque peu vide dans la fraîcheur de septembre.

A la gare, un seul employé qui ne s'occupa pas plus de nous que si tous les jours un C.-4 militaire atterrissait devant sa gare. Nous pûmes cependant téléphoner à la C.-34 où depuis deux heures déjà on attribuait à ceux d'Habsheim un méfait de plus. Aussitôt on nous envoya de l'essence par camionnette, mais il lui fallait le temps d'arriver.

Nous étions là depuis dix minutes peut-être, quand arriva du village voisin, tout courant malgré son âge, un panier plein de provisions à la main, l'homme que je m'attendais le moins à voir à cet instant en cet endroit, M. Henri Goelzer, professeur à la Sorbonne, l'auteur du dictionnaire latin, de la grammaire latine et de tant de savants ouvrages, un des plus grands latinistes de tous les temps. J'avais en 1914, suivi son cours sur les confessions de Saint-Augustin, étudiant perdu dans la foule des autres. Il me reconnut cependant. Après de naturelles effusions, nous fîmes honneur au contenu de son panier, tandis qu'il nous emmenait vers la maison de campagne où, en compagnie de sa femme, et de sa belle-sœur, il achevait de consacrer à Tacite, ses laborieuses vacances. Madame Goelzer tint à nous préparer elle-même un exquis déjeuner, et nous bûmes amplement d'une vieille eau-de-vie de cru infiniment respectable.

On nous fit raconter notre voyage, et je dis la peine que j'avais eue à identifier Besançon. Alors M. Goelzer, d'un ton de doux reproche : « Vous auriez pu vous souvenir de ce que dit César au premier livre de la Guerre des Gaules : *Flumen dubis ut circino circumductum paene totum oppidum cingit* ». (Le Doubs, comme tracé au compas, ceint presque toute la place).

Comme quoi tout peut servir dans la vie. Elèves qui pâlisiez sur les textes latins, pensez qu'un jour César, Tacite, ou toute autre « vieille barbe » des temps révolus, seront capables de vous sauver la vie. J'aurais d'autres exemples à vous citer de l'utilité matérielle des auteurs anciens, mais cela nous entraînerait loin de l'Aviation.

En 1919, à Paris, je suis redevenu l'élève de M. Goelzer, et nous sommes restés en relations affectueuses jusqu'à sa mort, qui fut une perte immense pour les lettres et pour la France.

Le lendemain du bombardement d'Habsheim, le 22 septembre 1916, je repartais de Romagny avec de Guingand, pour photographier les positions allemandes du Vieil-Armand. En cours d'opération, nous fûmes surpris par un « Bébé Fokker », appareil extrêmement rapide et maniable, alors nouveau sur le front. Nous l'avions vu dans le lointain. Mais, comme sa silhouette était celle d'un Fokker ordinaire, nous avions estimé avoir largement le temps de prendre nos clichés avant le combat. Il fut sur nous deux fois plus vite que nous n'avions pu le supposer. De gros flocons de nuages nous avaient dérobé son approche immédiate. Je reçus une balie dans la cuisse gauche en entendant sa mitrailleuse. Je me retournai, lui envoyai quelques balles de ma mitrailleuse arrière. Il plongea sous nos ailes. Et j'entendis de nouveau la mitrailleuse allemande. Une balle à la tête me paralysa la jambe droite et me rendit aveugle pour quelques minutes. Ne pouvant de son poste utiliser mes armes, voyant très mal lui-même, parce

que mon sang giclait sur sa figure, de Guingand, à force d'accrobaties, parvint à lasser son adversaire, qui s'en alla sans la victoire escomptée.

Gilbert de Guingand avait eu le col de sa combinaison troué de deux balles. L'essence fuyait des réservoirs percés de 52 balles : celui de gauche avait un trou large de 30 centimètres. Le souci de sa vie conseillait au pilote de couper et d'atterrir au plus tôt dans l'étroite vallée de Saint Amarin, quitte à achever son avion et son passager. Lui-même ne risquait que quelques contusions.

Il préféra, au risque de flamber à tout instant, aller à 25 kilomètres de là, à Romagny : les clichés du Vieil-Armand furent utilisés, l'avion put être réparé, le passager fut conduit à l'ambulance assez tôt pour être utilement trépané.

Je n'oublierai jamais l'expression de joie de mon pilote quand, en cours de vol, la vue me revint, et je pus me retourner vers lui.

Pendant qu'on me soignait à l'ambulance de Bessoncourt, Gilbert de Guingand avait affecté à une escadrille de chasse. Il y déploya toutes ses qualités d'audace, d'adresse et de sang-froid et descendit plusieurs avions ennemis.

Un jour, m'a-t-on dit, dans un secteur broyé par nos canons, il dut atterrir dans les lignes allemandes, et resta deux jours dans un trou d'obus, prenant des notes et des croquis, tandis que les projectiles français, éclatant autour de lui, empêchaient les ennemis de l'approcher. A la

première accalmie, il rejoignit nos lignes avec ses notes et ses croquis.

Il eût été des grands noms de la Guerre.

Il s'est tué en essayant un appareil.

**

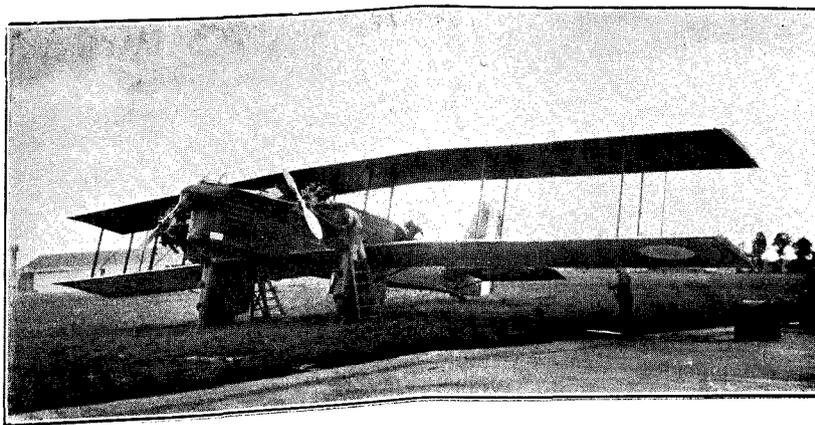
La paix a paru dissoudre l'escadrille C.-34. Mais c'est une apparence.

Jusqu'à la disparition du dernier de ceux qui l'ont composée, la C.-34 vivra.

Une fois par mois, ceux qui sont présents à Paris se réunissent. Et l'on parle des vivants... et des morts.

Et parfois, aux tombes du front, on va voir les morts, et, comme autrefois, entre deux vols, on monte la garde funèbre.

Pierre SIMONET.



(Photo André).

Un avion de bombardement moderne : Lioré et Olivier 202, quatre moteurs Gnôme et Rhône de 300 CV. Vitesse maxima 214 km. Plafond 6.200 m. Transporte 1.210 kg. de bombes à 1100 km. ou 1780 kg. à 700 km.

FARMAN

167, rue de SILLY
BILLANCOURT

21 RECORDS du MONDE



Avions de Tourisme et de Sport
F 200 et F 230

Agent Général pour le Maroc

A. FOURNY

Bd. Circulaire

CASABLANCA

CASA -



BLANCA

Les Nouveaux Membres de l'Aéro-Club du Maroc

MM.

Bonneballe Pierre, rue de la Marne, Meknès.
 Bendayan Ch., 54, rue Georges-Mercié, Casablanca.
 Grégoire René, 186, boulevard de Lorraine, Casablanca.
 Grégoire Marcel, 252, boulevard de la Liberté, Casablanca.
 Ghelli Jean, 5, rue d'Esnes, Casablanca.
 Jaubert Ivan, 1, rue Commercy, Casablanca.
 Jaubert Germaine, 1, rue Commercy, Casablanca.
 Labonnote Jacques, 7, rue Monge, Casablanca.
 Montserrat Claude, boulevard de la Liberté, Casablanca.
 Finas Claudius, Immeuble S.M.D., Casablanca.
 Pascal Lucifera, 17, rue d'Epinal, Casablanca.
 Rostagni Gilbert, 87, rue Galilée, Casablanca.
 Robic Henri, Travaux Publics, Casablanca.
 Scotto Auguste, 6, rue Gay-Lussac, Casablanca.
 Blaignan, Compagnie Aéropostale, Casablanca.
 Achille Raymond, 50, rue Georges-Mercié, Casablanca.
 Barbey-Boissier André, Immeuble Banque Anglaise, Casa.
 Mme Babin, 12, rue de Provence, Casablanca.
 Cruziat Fernand, 5, rue Roget, Casablanca.

Dardel, Ingénieur, Barrage de l'Oued Beth, par Sidi-Slimane.

Fanverge Pierre, 175, Boulevard Pétain, Casablanca.
 Granger Victor, 32, boulevard de la Gare, Casablanca.
 Comte de Monti de Rézé (H.), rue Av.-Pégoud, Casablanca.
 Mme Mouret Thérère, villa Arda, rue Boileau, Casablanca.
 Pauwells Maurice, rue du Capitaine-Maréchal, Casablanca.
 Pesqué Antoine, Atlas-Hôtel, Casablanca.
 Mme Peyrebrune, rue Boieldieu, Casablanca.
 Du Peloux Bernard, 110, rue du Marabout, Casablanca.
 Mme Rabion de Pratviel, 8, rue Malherbe, Casablanca.
 Sandoz Numa, 2, rue de Marseille, Casablanca.
 Theil Jean, 13, rue Voltaire, Casablanca.
 Courant Victor, 36, boulevard de la Gare, Casablanca.
 Dalisson Robert, 94, boulevard de Paris, Casablanca.
 Dedieu Henri, 44, boulevard de la Gare, Casablanca.
 Drillien Pierre, 11, rue des Villas, Casablanca.
 Santaguiliana, 37e Aviation, Camp Cazes.
 Nicollet Jean, Fédhala.

Assemblée Générale de l'Aéro-Club du Maroc

16 Février 1932

Le début de l'année est par excellence l'époque des assemblées générales. Chacune de ces réunions solennelles est marquée par l'audition du compte rendu moral que lit le Président, et souvent celui-ci a eu de la peine à dresser un bilan présentable des résultats obtenus au cours de l'année précédente. Il est tant de groupements, même au Maroc, qui ne vivent que sur le papier et dont l'activité, si l'on peut dire, se borne à quelques coups de fourchette...

On se doute que l'Aéro-Club du Maroc n'est pas de ceux-ci, et M. Cruziat, vice-président, à qui incombait la haute mission de présenter le compte rendu moral, a eu littéralement l'embarras du choix lorsqu'il a voulu énumérer les principales phases de la vie de l'Aéro-Club du Maroc en 1931. Aussi bien dans le domaine de l'organisation pratique que dans celui de la propagande, les douze mois qui viennent de s'écouler ont été féconds, et l'on comprend la légitime fierté éprouvée par les dirigeants de l'Aéro-Club du Maroc, lors-

qu'ils présentent à leurs adhérents et au public d'aussi excellents résultats.

La onzième Assemblée Générale de l'Aéro-Club du Maroc, qui eut lieu dans les salons du Club, le 16 février dernier, fut la première que présida M. Laurent. Comme le rappela en effet M. Cruziat au début de son exposé, l'année 1931 fut marquée, en ce qui concerne la vie intérieure de l'Aéro-Club, par la démission de son président, le Prince Charles Murat. Pendant onze ans, ce dernier avec une compétence courtoise et un dévouement inlassable, a été à la tête du Club. Il sut, pendant la période difficile des débuts, maintenir groupés tous ceux qui au Maroc s'intéressaient activement aux choses de l'aéronautique.

Quand l'Aéro-Club du Maroc put prendre un essor véritable, avec le développement de l'aviation de tourisme, le Prince Charles Murat eut la récompense de tous ses efforts antérieurs. Les deux dernières années de la présidence — qui

CASABLANCA

Librairie - Papeterie Bouskoura

Téléph. 44-86

Machine à Ecrire — Fournitures de Bureau — Articles pour Cadeaux

13-15, Rue Bouskoura

Remise 10 o/o aux Membres de l'Aéro-Club et de la Ligue Aérienne



fut plus qu'un décennat — lui procurèrent la satisfaction de voir et de sentir vivre efficacement et prospérer d'un rythme rapide le Club auquel il avait pendant tant d'années donné son temps et son énergie.

On comprend les regrets et l'émotion éprouvée par tous ceux qui de près ou de loin avaient été dans cette œuvre ses collaborateurs lorsqu'il apparut que la décision prise par lui de se retirer était irrévocable. Personne n'oublie, comme le soulignait M. Cruiziat, que si l'Aéro-Club du Maroc est devenu « un Club puissant, reconnu d'utilité publique, jouissant d'une grande force morale et de finances saines, d'un local, de toute une organisation, en un mot, un outil bien trempé et prêt à servir de levier à la jeune aviation de tourisme », c'est au Prince Charles Murat que ce résultat est dû en grande partie.

Nommé Président Fondateur — ce terme est plus exact et plus heureux que celui de Président d'honneur — le Prince Charles Murat reste d'ailleurs membre du Comité de l'Aéro-Club du Maroc, et suit avec un intérêt sur lequel il n'est pas besoin d'insister, les nouveaux progrès qu'accomplit le Club sous la direction de son successeur au fauteuil présidentiel.

M. Laurent, l'actuel Président, s'est attelé en effet, à la tâche avec toute sa claire vigueur et un sens remarquable des réalités. Officier pilote aviateur — ne commanda-t-il pas l'escadrille du Général Mangin —. Ancien Contrôleur Civil, chef de la Région de la Chaouïa, ni les choses de l'air, ni celles du Maroc ne lui sont étrangères. Il est donc permis de dire, en restituant en l'occurrence à des mots devenus banals toute leur valeur, que le choix fait le 2 septembre 1931, fut des plus heureux. L'élection de M. Laurent fut ratifiée par acclamations au début de l'Assemblée Générale, et la chaleur des bravos qu'on entendit à cette occasion ne surprit personne.

Au cours de l'année 1931, l'Aéro-Club du Maroc enregistra 225 adhésions nouvelles. L'effectif total de ses membres — actifs, navigants et participants — est actuellement de 655. Une propagande active et d'ailleurs facile, effectuée par chaque membre, doit permettre au grand Club marocain, de fêter bientôt son millième adhérent. Il en résultera pour l'Aéro-Club, un surcroît de force morale et financière dont

les heureuses conséquences ne tarderont pas à apparaître. L'appel que M. Cruiziat a lancé fort opportunément à ce propos sera sans nul doute entendu.

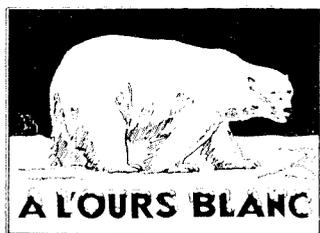
Après avoir rappelé avec émotion la disparition de MM. Lendrat, Barathon, Cornagliato, André Michelin, et Le Corre, membres de l'Aéro-Club du Maroc, le vice-président, poursuivant la lecture de son compte rendu moral, aborda l'important chapitre de l'activité aérienne.

La « Cigogne », le premier avion du Club, fut baptisé au mois d'octobre 1930, et il semble qu'en évoquant ce fait on remonte loin, très loin, si grand a été le chemin brillamment parcouru depuis. Les chiffres ici, en dépit de leur sécheresse, plus apparente d'ailleurs que réelle, sont nécessaires pour faire toucher du doigt l'activité des ailes marocaines sous l'égide de l'Aéro-Club.

Les trois Potez du Club ont totalisé au 31 décembre dernier, 896 heures de vol, avec 3.660 atterrissages. Il n'est pas besoin de beaucoup d'imagination pour concevoir tout ce que signifient ces chiffres dont s'enorgueillerait plus d'un Club aérien de la métropole.

Un autre aspect saisissant de la vie du Club apparaît lorsqu'on énumère les dix-huit membres : Mme Rebourseau; MM. Plaut, De Lassalle, Lodes, Pernod, Dalmar, Coeffin, Sarazin, Babin, Michaud, Virdiaux, Virelizier, Mouret, Pascal, Rabion, Johner, Podkladow et Delage qui ont obtenu leur brevet de pilote d'avion de tourisme. Dix autres : Mlle Christinet ; MM. Chautrel, Bonan, Ferrara, Caute, Stora, Vivent, Laquiem, Huré, F. Cruiziat, attendent avec impatience, le moment de troquer leur titre d'élève-pilote contre celui de pilote tout court, grâce à l'habile enseignement de M. Scherrer, chef-pilote de l'Aéro-Club.

Ces résultats ont été obtenus sans incidents ni accidents et, si l'image n'était pas déplacée, on pourrait dire que l'Aéro-Club a mené « sa barque » avec l'habileté d'un vieux pilote. Pour quitter le domaine dangereux des métaphores, on viendra que le bilan de l'activité aérienne de l'Aéro-Club du Maroc en 1931 est réconfortant et prometteur des plus beaux lendemains.



A L'OURS BLANC

MONSIEUR, LE CADEAU QUI FERA
CERTAINEMENT PLAISIR A MADAME,
C'EST UNE FOURRURE

39, Rue de Bouskoura et 29, Rue Galliéni — Téléph. 40-50 — CASABLANCA

Succursale de la Maison H. Grolacher fondée à Nancy en 1880

PELLETERIE DE 1^{er} CHOIX — TRAVAIL SOIGNE — PRIXS LE PLUS BAS

Un Champagne de MARQUE à BON MARCHÉ

JACQUESSON FILS

MAISON FONDÉE EN 1798 - REIMS

DEPOT J. ROUCHON, 52, rue Prom, - Casablanca - Tel. 26-35

Aux deux Potez que possède actuellement au Camp Cazes l'Aéro-Club du Maroc, va s'ajouter incessamment l'avion Caudron-Luciole commandé en novembre dernier. Le rayon d'action plus important de ce troisième appareil permettra d'intéressantes randonnées aériennes au-dessus du Maroc, cependant que la cellule du troisième Potez a été donnée au Club aérien de Rabat pour l'aider à sortir de la phase difficile des débuts.

Ceux qui ont été les bons ouvriers de la première heure, ceux qui ont aidé avec autant de compétence que de complaisance cet essor fructueux ont droit à des remerciements renouvelés, et, sur ce point, l'Assemblée Générale a entendu avec une vive satisfaction M. Cruziat énumérer les noms de MM. Fourny, Gezey, Gurlacher, Meyer, et celui du chef-pilote M. Scherrer, dont l'éloge n'est plus à faire.

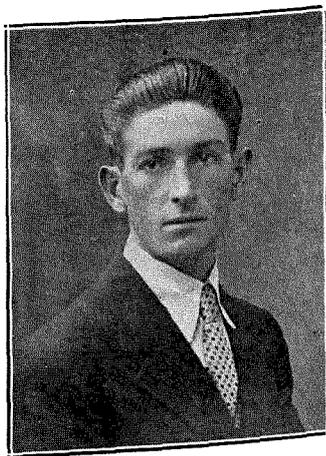
On ne peut brosser un tableau de l'activité de l'aéronautique civile du Maroc sans mentionner le jeune Club des « Ailes Marocaines », lequel groupe les pilotes propriétaires d'avions de tourisme. Le président actif (et qui justifie ce qualificatif) est M. Meyer. S'y sont fait inscrire les jeunes pilotes

formés à l'école de M. Scherrer, sous les auspices de l'Aéro-Club, et c'est ainsi que parallèlement les deux groupements mènent une action efficace pour le développement du tourisme aérien en ce beau pays. De nombreux vols, qui prennent parfois des allures de raids, ont déjà été effectués par les pilotes des « Ailes Marocaines ». M. Cruziat rappelle à ce propos le voyage Paris-Casablanca de MM. Fourny, Meyer, Gurlacher et Maria, le voyage Casablanca-Séville de M. Bailion, etc... On ne saurait d'autre part mentionner toutes les randonnées marocaines de Marrakech à Fez et à Azrou, de Kénitra à Ouezzan, de Casablanca à Mazagan, qui, relatées et commentées par la presse, furent pour le public marocain d'excellentes occasions de se familiariser avec les choses de l'aviation de tourisme, sport si pratique et si agréable à goûter dans l'azur du ciel du Maroc.

**

Les réalisations propres de l'Aéro-Club consistent également dans la création d'une section de vol à voile. Ce sport si utile à qui veut acquérir le « sens de l'air » doit rencontrer au Maroc et à Casablanca en particulier, des adeptes convaincus, en dépit ou peut-être même à cause de la controverse intéressante engagée à son sujet... et qui n'est pas close.

M. Pascal, Président de la section de vol à voile, est d'autre part avec M. Mouret, professeur de l'Ecole des Mécaniciens mise sur pied par l'Aéro-Club. Encore un succès à l'actif du Club, puisque trente-cinq « élèves » suivent ces cours professionnels dont l'utilité n'est pas à démontrer. Grâce à la bienveillance de M. Redon, Directeur de l'Ecole Industrielle, ces cours ont lieu dans une salle de cet établissement le jeudi et le vendredi. Le dimanche des exercices pratiques sur le terrain du Camp Cazes complètent l'excellent et judicieux enseignement théorique donné par MM. Mouret et Pascal. La sanction des cours consiste dans l'octroi d'un diplôme — après épreuves subies avec succès — qui permet au titulaire d'être mécanicien dans l'aviation militaire.



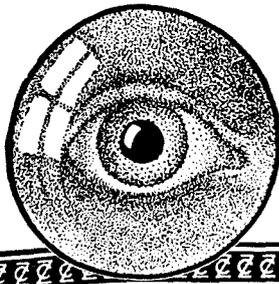
M. Scherrer, chef-pilote de l'Aéro-Club du Maroc, promu Chevalier du Ouisam Alaouite.

OPTIQUE MÉDICALE

12, Avenue Général-d'Amade

CASABLANCA

Téléphone 25-18



Tous les Verres Ophtalmiques
pour le **SOLEIL**

Lunetterie spéciale pour tous
les Sports

Grand Choix de Jumelles

Georges VINAY
Opticien Spécialiste

LES PREMIERS ENDUITS - VERNIS - PEINTURES

POUR AVIONS ET PLANEURS **“NOVAVIA”**

Une Marque qui est une garantie
Société NOVAVIA, Malakoff (Seine)

M. Cruiziat après avoir souligné la réussite de ces initiations qui pouvaient paraître audacieuses à d'aucuns il n'y a guère, parle ensuite, dans son compte-rendu moral, de la *Revue de l'Aéro-Club*, dont cinq numéros ont déjà paru — non compris celui-ci. Nous ne pouvons répéter les phrases trop élogieuses qu'il a bien voulu prononcer à son égard. Mais on nous permettra de compter pour une preuve de la belle activité de l'Aéro-Club le succès de cette Revue et sa diffusion de plus en plus importante tant au Maroc qu'en France et à l'Étranger.

Pour développer le goût de l'aéronautique parmi le public marocain, pour accroître en étendue la propagande de l'Aéro-Club, ce dernier a organisé et patronne la Ligue Aérienne. Ce nouveau groupement date seulement d'avril 1931, mais son actif comité, composé de MM. Pasquini, Président; Commandant Bergé, vice-président; Lévy Serge, secrétaire général et Wilms, assesseur, a déjà accompli de la bonne besogne.

Certes, cette éducation des masses est, suivant les propres termes de M. Cruiziat, une tâche lourde et de longue haleine. Mais elle a été entreprise d'une façon judicieuse puisque les dirigeants de la Ligue Aérienne se sont adressés principalement à la jeunesse. Successivement les élèves des Fils de Notables, du Lycée de Jeunes Filles, du Lycée Lyautey ont été conviés à venir prendre au Camp Cazes une vivante « leçon de choses ». Une visite détaillée de l'aérodrome, suivie de baptêmes de l'air, et accompagnée de commentaires à la fois simples et précis, permirent à une importante partie de la jeunesse casablancaise, de se documenter d'agréable manière sur les avions et les aviateurs.

D'autre part, des tournées de propagande — il n'y a pas d'autre terme en effet — furent entreprises sous les auspices de la Ligue Aérienne, grâce aux pilotes des Ailes Marocaines et de l'Aéro-Club. Le public de Mazagan, de Kénitra, de Settat, etc..., reçut ainsi la visite de nos touristes aériens et cette propagande à « domicile » ne peut manquer d'avoir de féconds résultats.

L'action de la Ligue Aérienne doit être également soutenue par un recrutement intensif et notamment par la création de sections scolaires et universitaires, analogues aux groupements dont la Ligue Aéronautique Française a provoqué la formation dans la Métropole.



Le rapport moral de M. Cruiziat ne pouvait passer sous silence le meeting aérien organisé avec le succès que l'on sait le 10 mai 1931, par la Société Française de Propagande Aérienne, sous le patronage de l'Aéro-Club du Maroc. Nous en avons, comme de juste, donné le compte rendu détaillé en son temps. Mais lorsqu'on évoque à neuf mois de distance le souvenir de cette belle journée, on peut constater que l'enthousiasme aéronautique suscité par elle dans tout le Maroc n'a pas été un feu de paille, mais le symptôme magnifique d'un essor qui n'a fait que s'affirmer ensuite chaque jour davantage.

Quand les avions des virtuoses de la Patrouille tricolore eurent quitté le ciel marocain, après la journée triomphale du 10 mai 1931, le terrain d'atterrissage du Camp Cazes, reçut la visite de si nombreux appareils de tourisme qu'on put d'ores et déjà le considérer comme un des lieux de rendez-vous des promeneurs internationaux de l'air. Dresser la liste de ceux qui se posèrent à Casablanca, ferait apparaître à côté de simples touristes, chaleureusement accueillis d'ailleurs comme ils le méritent, les noms glorieux de Costes, d'Arrachart, d'Alain Gerbault, de Fonck, de Challe, du regretté Paillard, d'Haegelen, de Bailly, de Bert Hinkler, l'homme qui a « délindebergé » Lindberg, des regrettés Lalouette et de Permangle... Parmi les aviateurs étrangers qui choisirent Casablanca, comme but ou comme escale, citons Miss Ellie Beinhorn, les officiers polonais Starzuis et Markientz, MM. Nelson et Mosterl qui se rendaient du Cap à Londres, MM. Haliburtin et Stephano, dont le « Flying Carpet » évoquait le « voleur de Bagdad » et les p rouesses de Doug, le Comte Bonzi, Miss Reynolds et Puddey, M. Just de Urquiza, l'aviateur suédois Kurt Bjorkwald... Nous en oublions beaucoup, mais nous devons ajouter à cette énumération le Comte et la Comtesse de Sibour, touristes aériens de grande envergure que Casablanca a eu la chance de garder quelques jours.

Tous sont reçus et fêtés par l'Aéro-Club du Maroc, et en de belles occasions le titre « marocain » et non simplement « casablancais » du Club apparaît nettement. D'ailleurs, le développement du tourisme aérien au Maroc et de la propagande aéronautique semblent imposer la transformation de l'organisme existant en un groupement au cadre élargi, jouant effectivement le rôle de Fédération.

Cela, M. Cruiziat l'a indiqué avec un sens très juste des réalités. Mais il ne s'agit encore que d'une tendance et de directives imposées non pas par les hommes, mais par d'heureux événements. Déjà l'Aéro-Club du Maroc a été amené à patronner plus ou moins et à aider les divers Clubs de tourisme régionaux qui se sont créés dans les autres villes du

Téléphone 16-58

F. SIDOTI MEUBLES
CASABLANCA

POUR RÉUSSIR EN PHOTOGRAPHIE

exigez de votre
fournisseur
les produits

GEVAERT

Bobines
Plaques
Papiers

Vous les reconnaîtrez les meilleurs à l'usage

Maroc. Il est de plus le représentant autorisé du monde aéronautique vis-à-vis des Pouvoirs Publics dans ce pays, comme vis-à-vis du Ministère de l'Air ou de ce qu'il en reste. Son rôle national et international n'est pas celui d'un club local mais bien celui d'une Fédération.

On s'en est aperçu déjà à plusieurs reprises, notamment lors du passage au Camp Cazès de M. Dumesnil, ministre de l'Air, et de son glorieux pilote Dieudonné Costes. De même lorsque M. Hirschauer, Ingénieur en chef de l'Aéronautique, Directeur du Service de l'Aviation de Tourisme, vint à deux reprises, en mars et en novembre 1931, prendre contact avec la jeune aéronautique marocaine. C'est à lui que nous devons en grande partie un plan d'organisation, et des conseils précieux et pratiques. En homme du métier, M. Hirschauer nous a dit ce qu'il fallait nous dire, et nous a promis tout ce qu'il a pu promettre afin de remédier à l'insuffisance momentanée de notre installation au Camp Cazès et en particulier de nos hangars. Sa conférence au Théâtre Municipal, donnée devant une salle comble, fut pour cet homme d'action l'occasion de faire un enthousiaste acte de foi dans les destinées de l'aviation de tourisme au Maroc. Lorsqu'il revint quelques mois plus tard, les vingt-cinq avions que nous pûmes lui montrer, témoignaient éloquemment de la justesse de ses prophéties et aussi du bon travail effectué après son premier séjour parmi nous. On doit ajouter dès maintenant le nom de M. Hirschauer à ceux de personnalités officielles qui surent efficacement témoigner leur sympathie à l'œuvre entreprise par l'Aéro-Club du Maroc.



C'est en 1931 également, qu'eut lieu à Casablanca, le premier Congrès de l'Aviation de Tourisme au Maroc. On profita pour ce faire, de l'excellente occasion que constituait le Meeting aérien du 10 mai. Réunis par le Prince Charles Murat, Président de l'Aéro-Club du Maroc, assisté de M. Cruzat, des Commandants Bergé et Berthelin, du Dr Liouville, les présidents des Clubs de Rabat, de Kénitra, de Fez et de Meknès, MM. Faust, de Senailhac, Larrouy et David adressèrent à M. Saint et au Général Armengaud, l'expression de leur reconnaissance pour l'aide apportée par les autorités civiles et militaires à l'aéronautique civile du Maroc. Le 10 mai 1931 peut être considéré comme la date de l'acte de naissance officiel de l'aviation de tourisme marocaine. Dans la corbeille du nouveau-né, le Général Armengaud déposa la

promesse d'une importante subvention de la Résidence et la construction des hangars métalliques qu'attendait le Camp Cazès.

Quelques semaines après, un banquet était organisé par l'Aéro-Club du Maroc, en l'honneur du Général Armengaud, nommé Directeur du Centre d'Études techniques à Versailles, et de son successeur le Colonel Cheutin. Ce dîner à la fois d'adieux et de bienvenue fut l'occasion pour le Prince Murat d'évoquer l'œuvre déjà accomplie et de tracer les perspectives d'avenir. En termes particulièrement heureux, il dit la gratitude éprouvée par tous envers le Général Armengaud, qui présida au « démarrage » de l'aviation de tourisme marocaine, et souhaita une bienvenue des plus cordiales au Colonel Cheutin « retour d'exil ». Le nouveau chef de l'aéronautique au Maroc en effet nous revenait de France après avoir été tout au début de la vie du Club, un animateur et un conseiller particulièrement utile et dévoué. La transmission officieuse des pouvoirs eut donc lieu ce soir-là dans une atmosphère de reconnaissance et de confiance qui faisait bien augurer du proche avenir.

Le 5 août en effet, le Colonel Cheutin, soucieux de tenir les promesses du Général Armengaud, annonçait aux clubs de tourisme aériens, réunis dans les locaux de l'Aéro-Club, l'octroi d'une subvention résidentielle de cent mille francs. Ce n'était pas tout à fait la somme escomptée, mais la crise et les soucis budgétaires mettaient un frein à des largesses qui n'auraient pourtant pas été des prodigalités. De plus, le Ministère de l'Air donnait à la jeune aviation de tourisme de l'Empire Fortuné, cinq hangars métalliques ; trois furent attribués à Casablanca, un à Rabat et un à Kénitra. Actuellement, on procède au montage de ces divers hangars, et ce nous est l'occasion de remercier le Général Cheutin (les étoiles en effet sont venues depuis lors, récompenser les brillants services du Chef de notre Aéronautique) des efforts et de l'insistance qu'il déploya pour faire donner satisfaction sur ce point à l'Aéro-Club et aux autres groupements. D'ailleurs, aux 250.000 francs que représentent ces cinq hangars, il faut ajouter une subvention récente de 100.000 francs accordée par le Ministère de l'Air pour compléter l'installation des hangars par l'aménagement du sol et une fermeture appropriée.

La troisième réunion des Clubs de Tourisme aérien — plus pacifique, car il n'y avait pas cette fois de subvention à partager ni de hangars métalliques à répartir — eut lieu en octobre dernier, également dans les locaux de l'Aéro-Club du Maroc. M. Laurent présidait, et huit clubs avaient envoyé des

PHARMACIE MERS-SULTAN

Docteur V. GASSNER

Pharmacien chimiste

Carrefour Mers-Sultan - Téléphone : 30-26

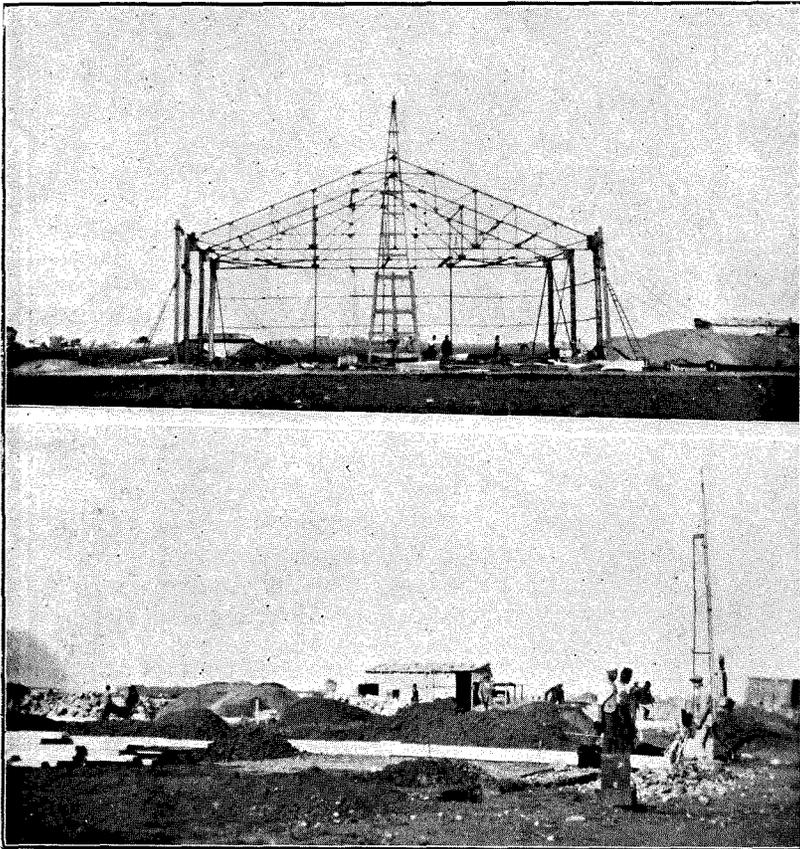
CASABLANCA

Seule pharmacie du Carrefour
dirigée par un pharmacien diplômé

Expédition rapide dans l'intérieur

Exécution de toutes analyses et ordonnances

représentants. Le Colonel Cheutin et le Commandant Petit de Mirbeck avaient bien voulu assister à cette réunion, où l'on envisagea la réalisation d'un important rallye aérien auquel seraient invités les aviateurs de France et de l'Afrique du Nord. On parla également de l'achat des appareils Hanriot réformés et mis en vente par l'autorité militaire. Mais l'examen de cette question, comme les événements qui suivirent, montrèrent combien il est parfois difficile de concilier l'esprit administratif avec l'esprit aéronautique, et ce, en dépit des vigoureuses interventions du Général Cheutin, auprès des Services du Ministère de l'Air.



Au Camp Cazes. En haut, le nouveau hangar de l'aviation civile en cours d'élévation. En bas, les fondations du pavillon de l'Aé. C. M., qui sont activement poussées.

Une des parties les mieux accueillies de l'excellent rapport de M. Cruiziat fut certes celle qui, à la fin (in cauda gaudium) traitait de la construction du Pavillon de l'Aéro-Club sur le terrain du Camp Cazes.

L'idée était dans l'air — c'est bien le mot qui convient — depuis déjà longtemps. Mais ceux qui caressaient ce projet n'osaient en espérer proche la réalisation. L'énergie de M. Laurent, sa foi, son allant accomplirent ce qui paraissait si difficile, sinon impossible, en raison des dépenses à engager. Dans notre dernier numéro nous pûmes publier en hors texte une vue anticipée du confortable et accueillant local qui s'édifie au Camp Cazes. Dans le courant de l'année 1932, on en fêtera l'inauguration, et désormais, l'Aéro-Club du Maroc pourra recevoir dignement sur le terrain même ses membres et ses hôtes venus du ciel. Un nouveau foyer aéronautique sera installé « in the right place », et tous les visiteurs du Camp Cazes, touristes, passagers ou simples curieux, verront, matérialisés d'une heureuse façon, d'après les plans de M. Balois, les efforts accomplis en si peu de temps par l'Aéro-Club du Maroc.

Tout compte rendu moral qui se respecte se termine par des remerciements adressés au nom du Comité dirigeant à tous ceux qui l'ont secondé dans sa tâche et qui lui ont permis aussi de dresser un bilan des plus satisfaisants. On croira sans peine que les sentiments de gratitude exprimés par M. Cruiziat étaient sincères et exprimaient la reconnaissance des membres du Club envers leurs amis et camarades de l'Aéronautique militaire. Après de ces derniers, les pilotes de l'Aéro-Club du Maroc ont toujours trouvé le plus dévoué des concours et l'aide la plus confraternelle. La grande solidarité qui lie les hommes de l'air n'est pas plus au Maroc qu'ailleurs une expression dénuée de sens. Le Commandant Châtelain, et son successeur à la tête du Parc d'Aviation de Casablanca, le Commandant Dufau de la Roque, le Colonel Odic, commandant le 37^e Régiment d'aviation, le Commandant Petit de Mirbeck, le Général Cheutin, autant d'amis sûrs de l'Aéro-Club du Maroc.

M. Cruiziat souligna le geste généreux de M. Lucien Saint, Résident Général, qui témoigna son intérêt à l'aviation de tourisme par l'octroi d'une subvention de 100.000 francs en 1931 — somme qui doit être doublée cette année.

Les municipalités et les autorités régionales ont fait preuve partout de la plus grande bienveillance envers les animateurs du mouvement aéronautique civil. Le rapporteur du Budget de la Ville de Casablanca, M. Padovani, s'est prononcé favorablement sur l'octroi d'une subvention de 30.000 francs pour la construction du Pavillon de l'Aéro-Club au Camp Cazes, sans préjudice de la subvention annuelle de 10.000 francs consentie par les édiles casablançais au grand Club marocain.

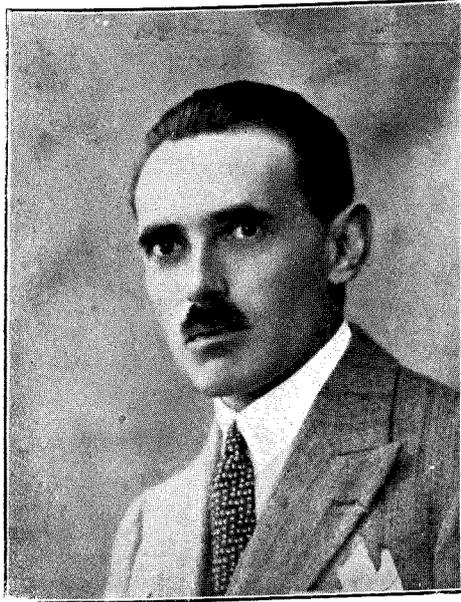
L'Aéro-Club du Maroc, au Camp Cazes, entretient d'excellents rapports avec ses voisins de la C.A.F. et de l'Aéropostale, qui d'ailleurs savent joindre leurs efforts aux siens propres en vue du développement de l'aéronautique marocaine. Combien M. Rossillon a-t-il déjà donné de baptêmes de l'air! et comment ne pas remercier l'Aéropostale du maintien de la remise de 20 o/o consentie sur le prix des passagers aux membres de l'Aéro-Club et à ceux des groupements affiliés.

M. Cruiziat termine en mentionnant la collaboration si complaisante et si compétente apportée à l'Aéro-Club par M. Gély, commandant de l'Aérodrome civil et M. Goujard, expert près les tribunaux, représentant du Bureau Véritas au Maroc. Il adresse enfin les félicitations du Comité aux mem-



M. Goujard, le sympathique pilote des Ailes Marocaines, promu Chevalier dans l'Ordre de la Légion d'honneur.

bres du Club qui viennent d'être l'objet de flatteuses distinctions : MM. Busquet, Gambier, Gorlacher, Luquet, faits chevaliers de la Légion d'honneur; MM. Berthelin, Duboscq, promus officiers du Ouissam Alaouite et M. Scherrer, chevalier.



(Photo Samissoff).

M. Gambier, membre de l'Aéro-Club du Maroc, promu Chevalier de la Légion d'honneur.



M. Duboscq, Secrétaire Général de l'Aéro-Club du Maroc promu Officier du Ouissam Alaouite.

Rapport financier présenté à l'Assemblée Générale du 16 février 1932 par le Trésorier, M. Luquet



M. Luquet, Trésorier de l'Aéro-Club du Maroc, Chevalier de la Légion d'honneur.

Quand les applaudissements qui saluèrent la fin du compte rendu de M. Cruiziat furent terminés, la parole fut prise par M. Luquet, trésorier de l'Aéro-Club. L'audition d'un compte rendu financier est plus prosaïque, mais aussi instructive que celle d'un compte rendu moral. Le solde en caisse est de près de 70.000 francs, et représente par conséquent une somme six fois supérieure à celui de l'année passée. Ce détail important, que nous relevons sans nous étendre sur le compte rendu complet, suffit à montrer que la situation matérielle du club est saine et que ses finances sont bien gérées. On comprend qu'un pareil compte-rendu financier soit adopté à l'unanimité des membres présents. Ensuite, on procéda à l'élection au bulletin secret du tiers du Comité. Les membres sortants, furent réélus, à l'exception de deux démissionnaires. A MM. Berthelin, Pascal, Garenne, Gradis, Luquet, Serge Lévy et Geney, réélus au premier tour, s'ajoutèrent MM. Meyer et Baillon, qui combleront excellemment les deux vacances survenues au sein du Comité.

Le récit de cette Assemblée Générale peut s'achever sans conclusion grandiloquente. Les faits énumérés parlent d'eux-mêmes, et la jeune aviation civile marocaine est sûre d'atteindre à des belles destinées sous les auspices de l'Aéro-Club du Maroc.

Mesdames, Messieurs,

Les mouvements de trésorerie de notre Association, au cours de l'Année 1931, se concrétisent comme suit :

Recettes	255.874 50
Dépenses	197.997 20

soit un excédent de recettes de	57.877 30
Le solde disponible au 31 décembre 1930 était de	11.316 75

Il s'est donc trouvé porté au 31 décembre dernier à

ainsi réparti :	
En caisse	1.691 30
Chèques Postaux	4.891 90
En Banques	62.520 85
Les recettes	255.874 50

peuvent se décomposer de la façon suivante:
Cotisations et adhésions 103.500 »

Prime allouée par la Commission de Tourisme du Ministère de l'Air, sur les trois groupes de parachutes achetés en 1930	10.500	»
Subvention du Protectorat à titre de remboursement des frais d'emballage et de transport des trois appareils Potez, achetés en 1930	15.000	»
Part attribuée à l'Aéro-Club du Maroc dans la subvention de 40.000 francs du Ministère de l'Air pour les mécaniciens des stations service	15.000	»
Subvention du Protectorat pour l'aviation de tourisme	10.000	»
Subvention du Ministère de l'Air pour l'Ecole de Mécaniciens	650	»
Subvention des Municipalités de Salé	500	»
Subvention de Kénitra	2.000	»
Subvention de Fédhala	2.000	»
Intérêts bancaires des sommes en dépôt	859	35
Heures de vol dues au 31 décembre, 30 et encaissées en 1931	2.258	»
Fonds de la caisse de secours aux mécaniciens retirés de la Banque d'Etat où ils étaient immobilisés pour contribuer à l'achat de billets de la loterie des Ailes	1.170	50
Part revenue à l'Aéro-Club du Maroc dans les recettes du meeting d'aviation de mai 1931	14.447	55
Versements effectués par les usagers des avions	76.406	10
Recettes diverses	1.553	»
Somme versée par erreur au compte chèques postaux de l'Aéro-Club par un client de de l'O.P.R.	30	»
Les dépenses	197.997	20
se répartissent comme suit :		
Achat de livres pour la bibliothèque	394	»
Prêt à la section de vol à voile	2.212	»
Escompte versé sur l'achat d'un appareil Caudron-Luciole	10.000	»
Fournisseurs non payés au 31 décembre, 30, réglés en 1931	3.875	55
Achat de 59 billets de la Loterie des Ailes ..	1.180	»
Exploitation des avions, dépenses réglées au 31 décembre 1931	94.845	20
Enfin, les frais d'administration et de fonctionnement du Club se sont élevés à	85.480	45
qui peuvent être décomposés ainsi :		
Loyer	19.600	»
Eclairage, chauffage	2.442	45
Secrétariat	25.240	»
Barman	4.900	»
Chaouch	9.617	»
Fournitures de bureau	2.213	80
Circulaires	205	»
Téléphone	1.778	85
Journaux	1.887	30
Frais, encaissement, cotisations	420	10
Réception et Propagande	9.305	35
Timbres-poste	1.180	40

Timbres-quittance	202	15
Télégrammes	454	25
Nettoyage et entretien	3.183	20
Frais divers	2.869	10

Voilà pour la question trésorerie. Avant de vous soumettre le bilan au 31 décembre, il nous reste à vous parler des résultats financiers de l'exploitation des avions qui constitue la manifestation essentielle de l'activité de notre Association. Le compte de cette exploitation se résume ainsi :

Les dépenses au cours de l'année, réglées ou restant à payer, ont atteint, frs	113.121	75
Les sommes effectivement encaissées ou restant à recevoir, se sont élevées à frs	78.519	10
	<u>34.602</u>	<u>65</u>

Le déficit d'exploitation pour l'année 1931, ressort donc à

34.602 65
Enfin, pour terminer cet exposé, voici comment se présente le bilan de notre Association au 31 décembre 1931 :

ACTIF

Matériel volant	1	»
Mobilier et Agencement	1	»
Bibliothèque	395	»
Loyer de garantie	18.000	»
Débiteurs divers	14.455	»
Caisses et Banques	69.194	05
	<u>102.046</u>	<u>05</u>

PASSIF

Souscription billard	200	»
Fournisseurs	7.018	20
Créditeurs divers	2.322	»
Effets à payer	8.936	35
Réserves	83.569	50
	<u>102.046</u>	<u>05</u>

En ramenant comme les années précédentes, le compte bibliothèque à UN franc, c'est-à-dire en amortissant les dépenses d'achat de livres fait en 1931 (394 francs) les réserves s'élèveront encore à

83.175 50
La situation financière de notre Association est donc parfaitement saine puisqu'en regard d'un passif qui n'atteint pas 19.000 francs, se trouve un actif liquide de près de 70.000 frs.

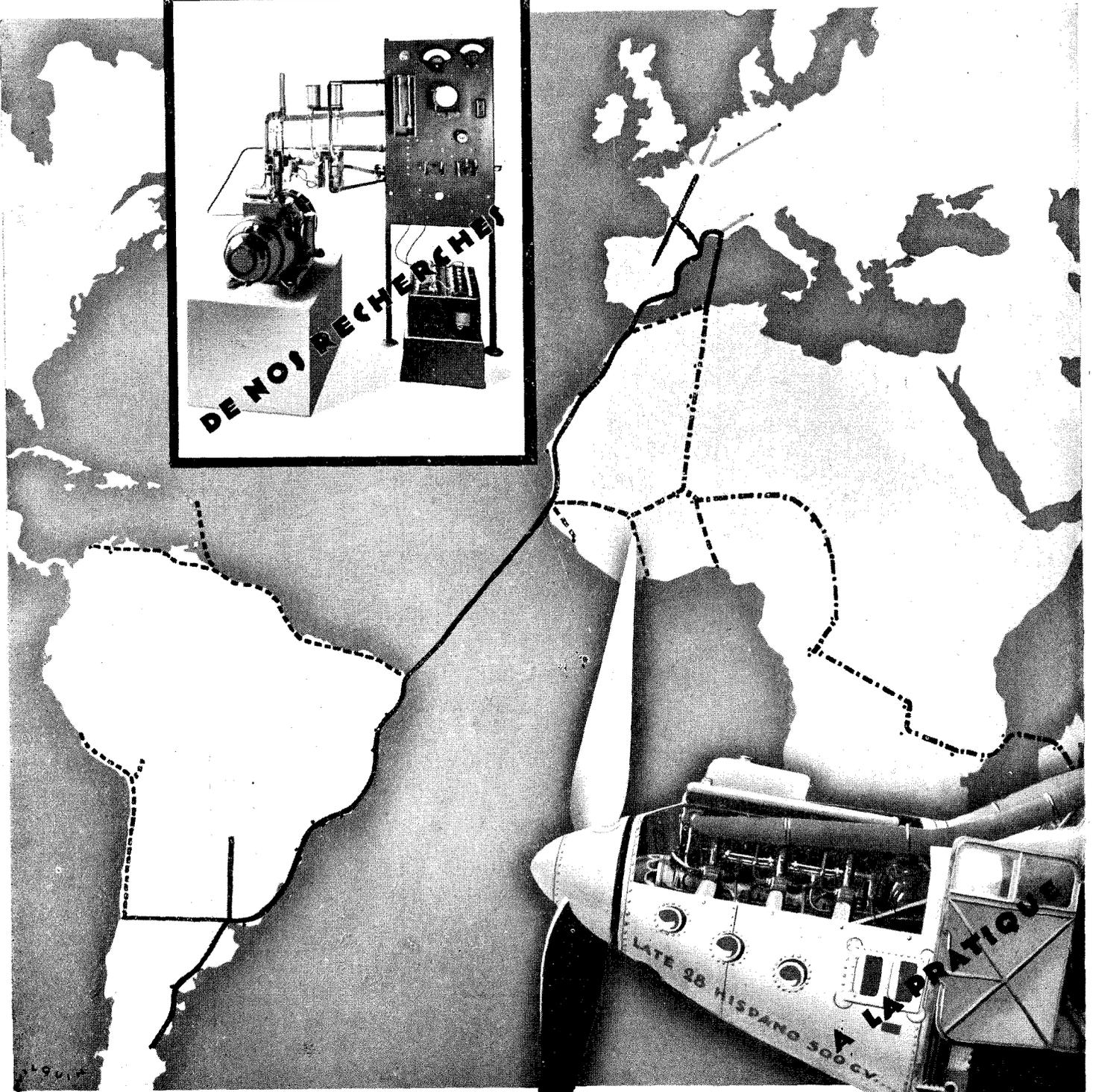
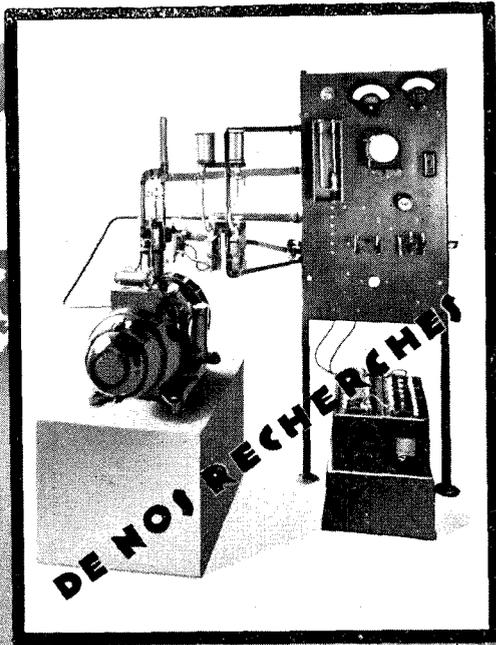




(Photo Samissoff).

M. Hirschauer, Ingénieur-Chef de l'Aéronautique, en visite au Camp Cazes, en décembre dernier, s'entretient avec M. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc (à gauche) et M. Rossillion, Directeur de la C.A.F. à Casablanca (à droite) ; au fond : M. Goujard, chef du Bureau Véritas.

LES ÉTAPES D'UN GRAND SUCCÈS



LES RÉSULTATS

L'ESSENCE STELLINE AVIATION
DE LA C^{IE} GÉNÉRALE AÉROPOSTALE
LONGUE LIGNE COMMERCIALE DU

ALIMENTE LES MOTEURS
QUI EXPLOITE LA PLUS
MONDE : 12500 Kms.

STÉ LILLE BONNIÈRES ET COLOMBES

Total des heures de vol effectuées par les appareils de l'Aéro-Club

Les appareils de l'Aéro-Club ont effectué pendant les mois de décembre et janvier un total de 110 heures 33 de vol.

Ils totalisent au 14 février, 581 heures 33.

Ces heures représentent les vols de l'école de pilotage, ceux des pilotes brevetés par l'école et ceux effectués par les membres navigants de notre Club.



Le prix de l'heure de vol

L'escadrille du Club va s'augmenter de deux nouvelles unités. Ce développement élève sensiblement les frais afférents à l'entretien du matériel et en conséquence, le Comité s'est vu dans l'obligation d'élever le prix de l'heure de vol pour les ayants-droits.

Voici les nouvelles mesures fixées pour entrer en vigueur à partir du 1er février :

150 francs pour les vols accomplis avec le chef-pilote.

200 francs, à acquitter par l'équipage, de façon indivise s'il y a deux personnes, pour les vols effectués sans le chef-pilote.

Pour tous déplacements de ville à ville il faut se renseigner auprès du Comité de Direction.



Ecole de pilotage

Le dix-huitième brevet a été attribué à Casablanca

L'Ecole de pilotage de l'Aéro-Club nous donne sans cesse des preuves de son activité. C'est avec plaisir que nous inscrivons quatre nouveaux succès au palmarès déjà acquis par cette section de notre Club Marocain. Sous la compétente direction de M. Scherrer, Chef-Pilote, de nombreux fervents de l'aviation poursuivent journellement leur initiation à la manœuvre des appareils.

Le brevet de pilote de tourisme vient d'être attribué à quatre élèves formés par notre moniteur : d'abord à MM. Johner et Rabion de Pratirel, Podkladow, et tout dernièrement, M. Delage. Nous sommes heureux que les efforts de M. Scherrer soient si justement récompensés et adressons nos félicitations aux nouveaux brevetés et à leur instructeur.

Les succès sont tellement rapides à notre école de pilotage que nous n'avons pas le temps de relater un heureux événement que déjà un autre se prépare.

Nous avons encore un nouveau breveté à vous présenter pour le numéro 19 : c'est M. Caute qui a passé avec succès l'examen de pilote de tourisme. Bravo pour élève et professeur et que la fête continue.

Elèves pilotes

Parmi les nouveaux élèves de l'école de pilotage, nous relevons l'inscription d'un tout jeune homme : M. Cruziat Fernand, fils de notre premier Vice-Président. Ce fait illustre bien l'esprit du temps qui reconnaît en l'aviation, le progrès actuel et à venir. M. Fernand Cruziat a tout juste 18 ans et est de ce fait notre plus jeune élève-pilote. Nous le félicitons de sa décision et lui souhaitons une rapide et brillante réussite pour l'examen du brevet de pilote.

A nos Membres

Nous rappelons à nos membres que les avions du Club sont à leur disposition et qu'ils peuvent effectuer des déplacements, des promenades ou un simple tour de piste sur ces appareils.

Il leur suffit pour cela de s'adresser au Comité pour les déplacements de ville à ville et chose bien plus simple encore pour les promenades : de monter au Camp et prendre place dans un appareil moyennant la redevance du prix de l'heure de vol, comme elle est signalée par ailleurs.

Nous ne pensons pas qu'il y ait dans notre Club, des membres actifs et navigants qui n'auraient pas encore utilisé nos avions, c'est donc aux nouveaux inscrits que nous nous adressons.

**

Nous signalons également aux membres et en même temps au public intéressé, que l'accès du Camp Cazes est absolument libre en tenant compte bien entendu des mesures de sécurité qui sont prises pour dégager la piste.

Membres et lecteurs, montez à l'aviation, emmenez votre famille et vos amis. Sous peu, vous y trouverez tout le confort désirable au Pavillon de l'Aéro-Club.

Notre Président en Algérie

M. Laurent, Président de notre Club s'est rendu en Algérie pendant les fêtes de Noël et du Nouvel An.

A son passage à l'Alger, il s'est rendu à l'Aéro-Club d'Algérie qui lui a réservé le plus chaleureux accueil. Notre Président nous a dit combien il avait été touché de cette marque de sympathie et déclara garder le meilleur souvenir de cette réception.

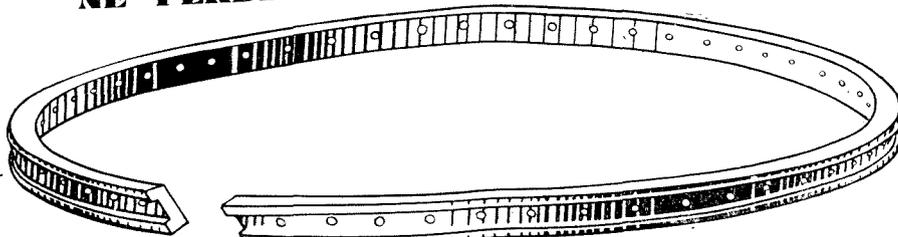
NE PERDEZ PLUS D'HUILE EN FUMÉE

Exigez bien

la marque

D. R. T.

—
stock



Spécialité

des segments

Amédée Bollée

Agent dépositaire officiel — A. MOURIES — 4, Rue Mézergues, Casablanca

Réceptions du mois de janvier

à l'Aéro-Club du Maroc

Ce mois a groupé par deux fois les membres de l'Aéro-Club, fervents de l'Aviation, pour témoigner leur sympathie à des personnalités tenant un rôle éminemment actif dans la cause de l'aéronautique.

La première manifestation réunissait autour du Commandant Châtelain, Me Pasquini, représentant notre Président, M. Laurent absent, le Comité, les membres et de nombreux invités. Tous étaient là pour exprimer au Commandant, les regrets que suscitaient son départ définitif du Maroc.

La silhouette du Commandant Châtelain n'est pas prête de s'effacer de notre mémoire, car nous avions coutume de recevoir en toutes occasions, la bienveillante attention de ce conseiller technique avisé. Nul mieux que lui, était désigné pour orienter notre groupement aéronautique vers le but à atteindre au moment même où celui-ci allait prendre son essor. Si actuellement, nous pouvons nous féliciter des résultats déjà obtenus, il faut attribuer une part du succès aux services qui nous ont été rendus par le commandant de la base aéronautique de Casablanca et aux encouragements qu'il n'a cessé de nous prodiguer.

Me Pasquini en quelques mots éloquents rend hommage aux qualités militaires du Commandant et le remercie du concours précieux qu'il a apporté à l'Aéro-Club et à l'aviation civile pendant son séjour au Maroc. Très ému, il lève ensuite sa coupe à la carrière brillante qui attend le Commandant dans le Métropole et associe Mme Châtelain aux vœux qu'il formule pour leur avenir.

Le Commandant Châtelain répondant à ces paroles exprime combien il est heureux et fier d'avoir pu contribuer au développement de l'Aéro-Club et remercie toutes les personnes présentes pour cette manifestation de sympathie.

Parmi les membres et invités groupés, nous citerons : Mme Châtelain, Me Pasquini, Président de la Ligue Aérienne; M. Roblot, Chef de Cabinet de M. le Contrôleur en Chef; le Général Colombat, le Commandant Dufau de Laroque, le Commandant Ramirez de Ribas, le Commandant Bergé, les capitaines Sollié, Maggi, Vaillé, Boucher, Perrin, Hurard, Robineau, Syriex; MM. Corlin, Fourny, Wilms, Berthelin, Rossillion, Jeusset, Duboscq, Gaston, Créto, Cleeman, Goujeard, Scarella, Mlle Christinet, MM. Marsac, Riquier, Breton, Rabion, Desandré, M. et Mme Lataud, Bohny, Blaignan, Bellaigue, Etedgui, Thomas, Durand, Buset, Pertuzio, etc...

La seconde manifestation était organisée pour fêter la nomination du Colonel Cheutin au grade de Général de Brigade; l'arrivée dans notre ville du Commandant Dufau de Laroque qui succède au Commandant Châtelain et en outre la promotion dans la Légion d'honneur du Commandant Bergé à titre d'officier et de MM. Gorlacher, Luquet et Gambier à titre de chevaliers.

Le local du Club réunissait une foule nombreuse parmi laquelle M. Laurent, Président du Club, prend la parole pour présenter ses félicitations au Général Cheutin. En quelques mots, il rappelle que le Général est entré dans l'aviation tout

à ses débuts et que depuis il a pu la voir grandir et se développer.

Nous ne pouvons donc être surpris des encouragements, de l'impulsion qu'il donne à l'aviation et de la sympathie dont il entoure la cause aéronautique qu'il connaît dans ses moindres détails.

Le Président souhaite ensuite la bienvenue au Commandant Dufau de Laroque qui vient remplacer le Commandant Châtelain au 37^e d'aviation. Il dit son espoir que les rapports amicaux qui étaient établis avec le Club, continueront comme au temps de son prédécesseur.

Le Commandant Bergé, MM. Gorlacher, Luquet et Gambier font alors l'objet des félicitations exprimées par M. Laurent pour leurs nominations respectives dans l'Ordre de la Légion d'honneur.

De nombreux applaudissements coupent à plusieurs reprises l'allocution de notre Président et c'est au milieu de l'attention générale que le Général Cheutin prend la parole pour remercier M. Laurent de ses bonnes paroles. Il assure à l'Aéro-Club du Maroc tout son dévouement et exprime ensuite ce sentiment qui résume son opinion: « il n'y a pas au Maroc d'aviation militaire ou civile mais uniquement une aviation française qu'il faut développer et aider ».

Les applaudissements saluent ces paroles et prouvent une fois de plus au Commandant de l'Aéronautique du Maroc, l'estime dont il jouit dans le cercle des amis de l'Aviation.

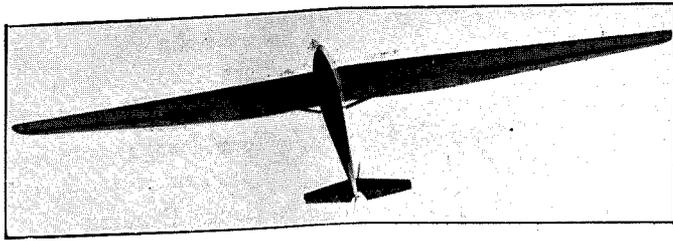
Le champagne était servi sur une table très heureusement garnie au centre de laquelle s'étalait la croix de la Légion d'honneur d'un des collaborateurs journaliers de la vie administrative de notre Club. Les coupes circulent et des conversations s'engagent très animées.

Le Général Cheutin, le Commandant Dufau de Laroque et les nouveaux promus : MM. Bergé, Gorlacher, Luquet et Gambier, reçus par M. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc, groupaient autour d'eux de nombreuses sympathies. Dans cette importante assistance nous avons noté : M. Roblot, Chef de Cabinet de M. Orthlieb, M. Begona, Consul d'Espagne, M. Gely, Directeur de l'Aéroport, Me Pasquini, MM. Cruiziat, Berthelin, Duboscq, Tousche, Wilms, le Général Jouin, Commandant Petit de Mirbecq, Commandant Ramirez de Ribas; MM. Fourny, Meyer, Geney, Rossillion, Jeusset, Scherrer, Me Gaston et Mme; MM. Dejoux, de Lassalle, Créto, Bartholomé, Corlin, Stark, Fenestre, Marsac, Charbonnier, Cleemann, Pascal, Dalmar, Riquier, Breton, Mme Boni, Mlles Rossillion, Christinet. Les capitaines-aviateurs Sollié, Perrin, Boucher, Vallier, Robineau, Syriex; MM. Scarella, Balois, Breischmidt, Droué, Babin, Basset, Destabeau, Lataud et Mme, Coubris, Martin René, Robert, Padovani, Courtade, Blaignan, Sibieude, Gabriel.

Ajoutons que la courtoisie et l'amabilité de notre Président lui assurent toutes les sympathies et que la note de cordialité qui présidait à cette réunion est du meilleur esprit pour servir le but de notre Club en augmentant le cercle des personnes qui le fréquentent habituellement.

SECTION DE VOL A VOILE DE L'Aé. C. M.

Le planeur Kassel 25, remorqué par avion d'Etampes à Paris par le Capitaine Rémy et Georges Abrial.



(Photo André).

Détaché à hauteur de Versailles, le planeur atteint Villacoublay en vol plané.

Notre dernier numéro publiait le règlement intérieur, de cette section nouvellement formée. Depuis, le programme a été poursuivi et nous entrons maintenant dans la période active des essais pratiques.

Le planeur du Club, monté, réglé sous la direction de M. Pascal, aidé de toute la bonne volonté des différents membres de la section, a tout d'abord été essayé au sandow. Les résultats ont été négatifs et il fallut absolument envisager un autre mode de lancement pour pouvoir réunir de meilleures conditions en vue de faciliter la pratique de ce sport encore nouveau.

Les essais furent repris après avoir mis au point un mode de lancement plus perfectionné. Le planeur est remorqué par une voiture automobile qui lui transmet par la vitesse l'élan nécessaire pour le décollage.

Ce nouveau dispositif a donné toute satisfaction et plusieurs vols furent effectués au camp, un beau matin, entre sept et huit heures. M. Pascal, Mouret, Rabion, Tousche, Johner, exécutèrent des vols très réussis. Sur l'ensemble des essais deux choses à retenir, le planeur s'est maintenu en l'air sur une longueur de 52 m. et s'est élevé à 8 mètres.

Ces indications permettront par la suite de constater les progrès qui ne manqueront pas de se réaliser rapidement.

La mise au point de l'appareil est très délicate et nécessite encore de nombreux essais, ce n'est donc que lorsque celle-ci aura été obtenue, que nous pourrons apprécier la progression dans l'échelle des performances qui nous donneront alors la qualité et le degré d'entraînement des pilotes.

Portant un peu sur le côté, le planeur a été endommagé au dernier atterrissage. C'est là d'ailleurs un des risques prévus dans l'apprentissage ; les réparations à effectuer, le montage et le démontage du planeur étant toutes choses inscrites dans le programme de la section.

Nos collègues du vol à voile en Europe, ont certes de l'avance sur nous, mais la chose n'est pas à considérer à l'heure actuelle. Nous avons le pied dans l'étrier, il s'agit maintenant de persévérer. Le Club de Tourisme aérien de Meknès va organiser tout prochainement une section de vol à voile, à Rabat il y a des éléments qui s'y intéressent, ne restons donc pas dans l'expectative.



SILVER-MARSHALL

RADIO

Distributeur exclusif:

81, Rue du Marabout

POSTE SECTEURS
DE QUATRE A ONZE
LAMPES PHONO-RADIO
POSTES POUR ONDES
COURTES
POSTES EUROPEENS
GRANDES ONDES

MARCONIA

113, Bd. de Paris

CASABLANCA

Téléphone 41-00



LE GROUPEMENT DES « AILES MAROCAINES »

Les membres des Ailes Marocaines sont toujours aussi actifs mais leur ardeur a été quelque peu ralentie par suite du mauvais temps qui a sévit à plusieurs reprises sur nos régions. Voici quelques chiffres donnant les heures de vol de décembre et janvier et plus loin, la liste des déplacements effectués jusqu'au 31 janvier :

M. Meyer, Farman 234	25 h. 42
M. Fourny, Farman 204	36 h. 33
M. Gortacher, Caudron 232	15 h. 06
M. de Lassalle, Potez 36	15 h. 34
Me Baillon, Farman 231	8 h. 55
M. Bonan, Caudron 270	49 h. 59
<i>M. Meyer, Farman 234 :</i>	
Casa-Marrakech-Casa	484 km.
Casa-Mazagan-Casa	196 km.
Casa-Tanger-Séville-Tanger-Casa	1.000 km.
Casa-Kénitra-Casa	264 km.
Casa-Marrakech-Casa	484 km.
Casa-Meknès-Casa	466 km.
Casa-Ouezzan	262 km.
<i>M. Fourny, Farman 204 :</i>	
Casa-Rabat-Casa	184 km.
Casa-Mazagan-Casa	196 km.
Casa-Meknès-Azrou-Casa	475 km.
Casa-Marrakech-Casa	484 km.
Casa-Fez-Casa	588 km.
Casa-Kénitra-Rabat-Casa	264 km.
Casa-Ouezzan	262 km.
<i>M. Gortacher, Caudron 232 :</i>	
Casa-Rabat-Casa	184 km.

Casa-Kénitra-Casa	264 km.
Casa-Mazagan-Casa	196 km.
Casa-Marrakech-Casa	484 km.
<i>M. de Lassalle, Potez 36 :</i>	
Casa-Rabat-Kénitra-Casa	264 km.
Casa-Rabat-Casa	184 km.
<i>Me Baillon, Farman 231 :</i>	
Casa-Mazagan-Casa	196 km.
Casa-Tanger-Séville-Tanger-Casa	1.000 km.
<i>M. Bonan, Caudron 270 :</i>	
Guyancourt, Tours, Bordeaux, Biarritz, Madrid, Daimiel, Tanger, Casa	2.500 km.
Casa-Louis Gentil-Casa	350 km.
Casa-Azrou-Meknès-Casa	475 km.
Casa-Meknès-Casa	466 km.
Casa-Louis Gentil-Casa	350 km.
Casa-Louis Gentil-Casa	350 km.
Casa-Ouezzan	262 km.

M. Maria, absent, son avion, piloté par l'Adjudant Santagianna outre quelques sorties a participé à la journée organisée à Mazagan.

M. Sarazin est toujours très actif et nous pouvons lire dans la rubrique du Club de Tourisme aérien de Meknès dont il est vice-président qu'il se sert fréquemment de son appareil Potez pour donner bénévolement des baptêmes de l'air.

M. Michaud, s'il ne vient pas nous voir souvent à Casablanca, rayonne vers l'Algérie avec son Farman 231. Sidi Bel Abbès, Oran ont eu sa visite au mois de janvier.

Voici le printemps et avec lui reviendront les belles journées qui permettront à nos touristes aériens de jouir pleinement de notre beau ciel marocain.



Comptoir des Mines

TOUT
POUR LES
CHANTIERS
DANS
TOUT LE MAROC

LES AILES MAROCAINES A KENITRA

Le dimanche 17 janvier, jour fixé pour le baptême de l'avion Caudron Luciole du Club de Tourisme Aérien de Kénitra, les Ailes Marocaines avaient décidé de participer en groupe à cette manifestation.

Le rendez-vous de départ était prévu pour 9 heures, mais malheureusement il fallut compter avec le mauvais temps. chose plutôt imprévue pour le Maroc. En effet, cette matinée fut un des plus brumeuses que nous ayons eues cet hiver. Force fut d'attendre que les renseignements donnés par Rabat et Kénitra indiquent une amélioration de la visibilité pour permettre le départ.

Déjà à Casablanca, le ciel s'était dégagé et les avions étaient alignés sur la piste ; un Potez, plusieurs Farman et deux Caudron.

Une grande effervescence régnait sur le terrain, pilotes et passagers se demandaient s'il fallait partir et risquer la brume ou patienter jusqu'à ce que les nouvelles fussent meilleures. Cette expectative se prolongea quelque peu, mais vers onze heures, il fallut décider. Si le départ était encore retardé, il devenait douteux que les appareils pussent arriver à Kénitra pour assister au baptême et se ménager un retour à l'abri des surprises que pourrait réserver la tombée du jour.

Le départ est donc décidé et l'impatience de chacun fait place à l'activité qui préside aux derniers préparatifs.

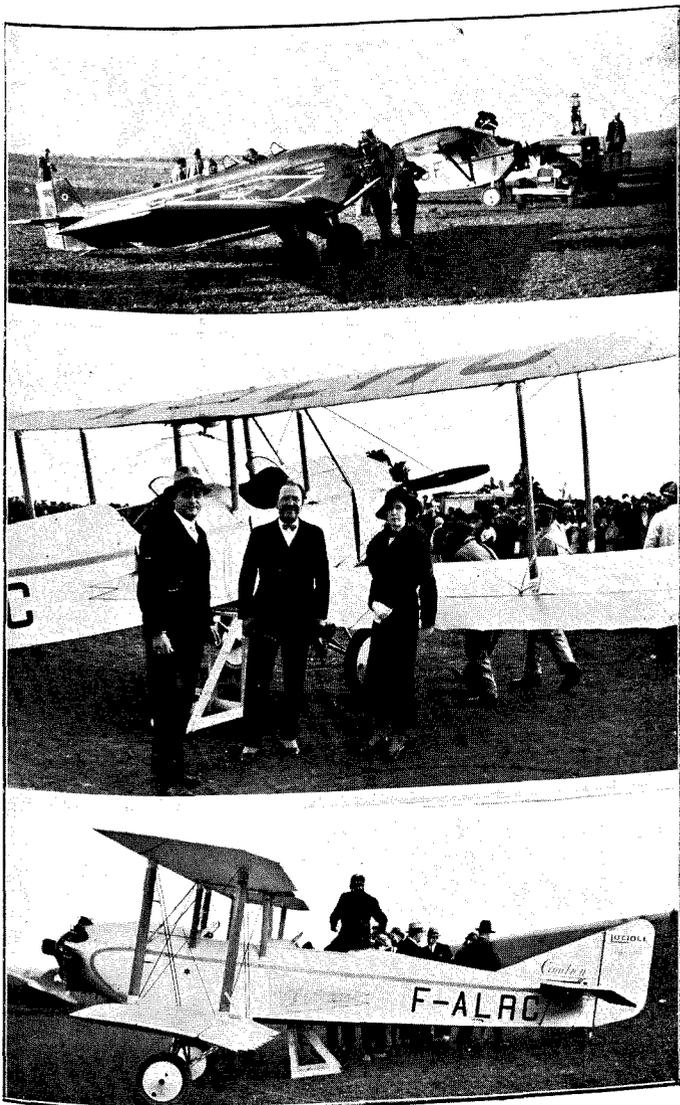
Au moment du départ, nous notons : M. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc qui prend place dans l'avion Farman de M. Meyer, Président des Ailes Marocaine ; M. et Mme Gorlacher, à bord de leur Caudron, M. de Lasalle et sa passagère, sur Potez 36 ; le Farman 204, avec deux passagers ; M. Bohay et un passager sur Caudron Luciole.

Nous partons. Le terrain est bien dégagé et nous sommes précédés par les 2 Caudron avec lesquels nous resterons en contact jusqu'aux portes de Rabat. Nous naviguons à faible altitude et avons tôt fait de nous apercevoir que le temps n'y est pas aussi clair qu'au sol. Il y a un brouillard épais qui s'étend par nappes et à hauteur d'Aïn Seba, nous sommes pris dans la « crasse ». On ne voit plus rien, ni à droite ni à gauche et pas plus en bas qu'en haut. Mon pilote manœuvre prudemment et effectue un large circuit qui nous permet de trouver une éclaircie dans la direction de Rabat. Le brouillard est intermittent et il faut chercher un chemin, se déplacer vers la mer ou tantôt vers l'intérieur pour essayer d'y échapper. A tout moment, nous perdons de vue nos deux compagnons de route pour les retrouver quelques minutes après, comme dans une partie de cache-cache. De temps à autre, nous profitons d'une éclaircie pour nous rendre compte que nous suivons la bonne direction.

Pendant une bonne partie du parcours, nous avons trouvé le gros de la brume sur la mer qui ressemblait à un immense tapis de molleton blanc.

Nous avons longé cette nappe pendant longtemps et une légère brise chassant le brouillard vers le large, j'espérais que nous allions incessamment en être délivrés et que nous pourrions bientôt naviguer dans un ciel clair.

Nous passons l'Oued Yquem, Témara et bientôt nous apercevons Rabat. Au moment où nous nous trouvons au-dessus de la périphérie de la ville, nous sommes tout à coup repris dans une vague de brouillard qui nous entoure et dans laquelle nous perdons immédiatement contact avec les deux Caudron. A vrai dire, je ne m'étais jamais trouvée en avion par un temps pareil, mais j'ai rarement vu un brouillard aussi opaque, sauf dans la noble capitale de l'Angleterre, et je vous assure que celui-là n'avait rien à envier à ceux d'outre-Manche. Inutile et peu prudent de chercher à prendre de la hauteur ; nous étions environnés, nous nous rapprochons donc du sol et mon pilote connaissant le terrain de Rabat, essaie de sy diriger. Nous faisons demi-tour, toujours à basse altitude et réussissons, je ne sais comment, à découvrir le terrain sur lequel mon pilote se pose sans la moindre difficulté.



(Photos Paul).

Le baptême du Caudron Luciole du Club de Tourisme Aérien de Kénitra. En haut : le Farman de M. Meyer, ayant à bord M. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc, sur le terrain de Kénitra. Au milieu, de droite à gauche : Mme de Senailhac, marraine du Caudron ; M. Lacroix, chef-pilote ; M. Monsarrat, Vice-Président du Club. En bas : le Caudron Luciole « Ville de Kénitra », du Club de Tourisme Aérien de Kénitra.

Nous y retrouvons le Farman de M. Meyer avec M. Laurent et un Morane de la C. A. F., piloté par M. Jeusset ayant à bord Me Pasquini, Président de la Ligue Aérienne et M. Dalmar. Ces deux appareils étaient restés invisibles pour nous pendant le parcours et revenaient de « devant » n'ayant pu passer au-dessus de Salé, le ciel y étant complètement bouché. D'un commun accord, nous décidons d'attendre une nouvelle éclaircie, comme nous l'avions déjà fait à Casablanca, et par téléphone, M. Laurent fait prévenir Kénitra et Casa de cet atterrissage forcé. Nous étant armés de patience au départ, nous en usons encore à Rabat et au bout d'une bonne demi-heure, le ciel devenu plus clair, notre groupe s'entend pour faire une tentative de départ. Un appareil prendra les devants et les deux autres suivront à cinq minutes d'intervalle, sauf retour du premier.

Ce qui fut dit fut fait et le Morane nous quitte. Le temps prévu s'étant écoulé, nous nous apprêtons à prendre la même route. Nous suivons le Farman présidentiel, mais il a vite fait de se dérober à notre vue et une barrière de brume infranchissable se forme à nouveau autour de nous. C'est seulement après plusieurs tentatives infructueuses que mon pilote se résigne à revenir à Rabat, où nous attendrons un moment plus propice, n'ayant pas la moindre intention d'abandonner le projet de pousser jusqu'à Kénitra.

Vers 3 heures, le temps se montre plus clément et nous arrivons à Kénitra sans la moindre difficulté avec un brouillard léger, mais uniforme, qui ne gêne pas la visibilité. Nous sommes tout contents d'avoir atteint le but du voyage et aussi d'apprendre que tous les avions ayant pris le départ, se trouvaient alors en sécurité.

Une foule nombreuse se tient aux abords du terrain dont l'aspect est très animé et nous remarquons que l'organisation du Club de Tourisme Aérien de Kénitra est en progression rapide. Un petit hangar provisoire abrite actuellement les avions en attendant l'achèvement de celui dont les fermes se dressent au fond du terrain et qui s'élève rapidement.

Le Caudron Luciole objet principal de la manifestation est encore dans le hangar où il est jalousement enfermé. Mais tout est prêt pour le baptême et au retour des organisateurs des officiels et invités, l'avion est amené sur le terrain. M. de Senailhac, Président du Club de Tourisme Aérien de Kénitra, Mme de Senailhac, marraine du Caudron sont entourés du Comité du Club, des autorités de Kénitra, des membres du Club et parmi les nombreux invités, nous retrouvons nos compagnons d'escala de Rabat, qui avaient été précédés par le Commandant Petit de Mirbecq.

Une sonnerie de clairon annonce la cérémonie et Mme de Senailhac lance hardiment la bouteille de champagne qui selon l'usage, vient se briser sur l'hélice et asperge de ce vin porte-bonheur l'avant de l'avion.

M. Lacroix n'attendait que ce signal pour prendre place dans le Caudron dans lequel il pilotera Mme de Senailhac pour le premier vol officiel du nouvel appareil du Club de Kénitra.

De nombreux baptêmes sont inscrits et se poursuivent sans le moindre incident. Malheureusement nous n'avons pas le loisir de contempler plus longuement les évolutions des appareils de Kénitra, dont le Puss Moth de M. Mussard, car il faut songer à rentrer à Casablanca. Après cette visite trop courte à notre gré, nous prenons le chemin du retour.

Nous volons très régulièrement à faible altitude et atterrissons à Casablanca une heure dix après notre départ de Kénitra.

J'adresse toutes mes félicitations à mon pilote M. de Lasalle, pour les qualités qu'il a affirmées au cours de notre randonnée. Les conditions n'étaient pas très favorables pour un pilote n'ayant pas une longue pratique de navigation et M. de Lasalle a mené au succès les couleurs de l'école de pilotage de l'Aéro-Club du Maroc. Pilote breveté à Casablanca et formé entièrement par notre école, sous les directives de M. Scherrer, il a fait preuve de calme, de perspicacité, d'une prudence rationnelle doublée d'une ténacité qui lui font le plus grand honneur. M. de Lasalle, quoique le pilote des Ailes Marocaines ayant à ce moment le moins d'heures de vol est arrivé au but qu'il s'était fixé et je ne puis que louer la manière dont il manœuvre son appareil.

L. Chris.



Centre d'entraînement des pilotes de réserve

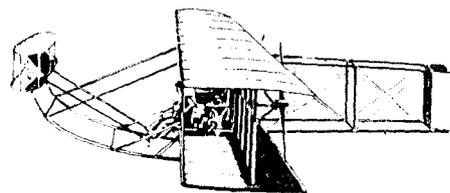
Nos pilotes de réserve ont terminé l'année par une période d'activité intense. Le mois de décembre compte en effet 75 heures de vol effectuées par les nombreux inscrits du Centre. Nos pilotes poursuivent très régulièrement leur entraînement et l'organisation que dirige M. Rossillion avec une rare compétence est assidûment fréquentée. Nous constatons que nos pilotes et observateurs font preuve de la plus grande émulation et collaborent par leur exemple au développement de l'aviation.

Quarante et une heures de vol ont été effectuées pendant le mois de janvier.

Dans le nombre des plus assidus pilotes, nous retrouvons: MM. Pierre Louis, Rohny André, Roblin René, Meyer Edouard, Dejoux Jacques, Dorothé Gérard, Gorracher Robert, Bergoand Alfred, Pujol Louis, Fourny Alexandre, Riques Marcel, Vaury Joseph, Martin Maxime, Soubadère Elie, Tournefort Edmond, Poinot Pierre, Gautron Jean, Caulier Emile, Bonnaud Marius, Monza François, Lacroix Germain, Laroche Martial, Vanier Jean, Chamsky Georges, De la Pierre Paul, Colin Eugène, Maréchal Louis, Larrouy Henri, Robert Jean, Parrot Marcel, Maigne Alexandre Pubellier Octave, Gros Louis, Bonaparte Wisse, Lambert Henri, Caron Albert, Collet Robert, Penet Georges, Laclou Léon, Pascal Henri, Schollaert Lucien, Johner Paul, Babin Pierre, Mouret Louis.

Les vols constants effectués par le centre contribuent à stimuler l'opinion publique en faveur de l'aviation et soulèvent l'intérêt en renforçant l'animation du Camp Cazes.

Appareil ayant servi à MM. Orville et Wilbour Wright en 1903 pour effectuer leur premier vol.



Quel eut été l'étonnement de MM. Orville et Wilbour Wright, lorsqu'en 1903, ils avaient pour la première fois prouvé au monde la possibilité du vol mécanique s'ils avaient pu se douter que quelques années plus tard, les progrès réalisés dans l'Aviation seraient tels, qu'un avion pourrait être ravitaillé en plein vol !

L'immense développement de l'aviation, les perfectionnements incessants des moteurs auxquels l'on demandait un effort toujours plus grand, imposaient au graissage un rôle des plus délicats. La VACUUM OIL COMPANY, Inc. a suivi pas à pas l'évolution de cette nouvelle industrie et fidèle à sa tradition, ses ingénieurs, d'accord avec les constructeurs, se sont appliqués à rechercher pour chaque type de moteur, un type de Mobiloil Aéro qui réponde exactement à ses besoins. C'est ainsi qu'elle a créé pour l'aviation, comme pour l'automobile, une gamme de Mobiloil Aéro pouvant satisfaire aux exigences de tous les moteurs. Un tableau de graissage aviation est affiché dans tous les aérodromes du Maroc indiquant le type de Mobiloil Aéro préconisé pour chaque avion.

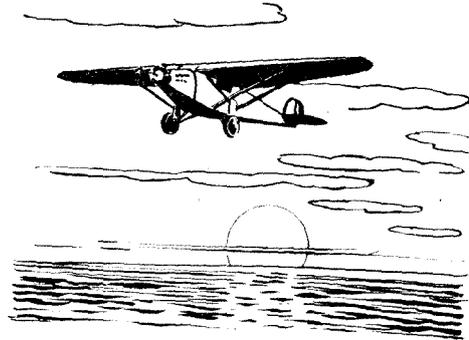
Tout en adaptant ses produits aux nécessités nouvelles de l'Aviation, la VACUUM OIL COMPANY, Inc. poursuivait un effort parallèle pour le rayonnement de son organisation à travers le monde. Aujourd'hui, l'aviateur a l'assurance, n'importe où qu'il se trouve...



Avion tenu prêt par la Vacuum Oil Company Inc. pour le ravitaillement en plein vol de Kingsford Smith, lors de sa traversée de l'Atlantique Nord, en juin 1930.



sous le ciel torride du désert
comme dans le froid glacial des régions arctiques, de pouvoir se ravitailler en



Mobiloil "Aéro"

VACUUM OIL COMPANY, Inc.

Club de Tourisme Aérien de Rabat

Le Club de Tourisme aérien de Rabat se réunissait au Cercle Militaire, le 22 janvier, pour fêter la promotion du Colonel Cheutin au grade de Général.

Un champagne d'honneur groupait une nombreuse assistance qui venait témoigner sa sympathie au Commandant de l'Aéronautique au Maroc.



(Photo Echo du Maroc).

Le Club de Tourisme Aérien de Rabat fête les étoiles du Général Cheutin. Assis de gauche à droite : MM. le Capitaine Raimond; le Commandant Kauffmann; Séguinard, Vice-Président du Club; le Général Cheutin; Faust, Président du Club; le Commandant Petit de Mirbecq; Leveillé, Secrétaire du Club.

M. Faust, Président du Club prit la parole pour féliciter le Général Cheutin, si connu par son affabilité et sa bienveillance de tous ceux qui s'intéressent à l'aviation. Le champagne circula et le Général dans cette atmosphère toute empreinte de cordialité, remercia les personnes présentes de leur marque de sympathie.

Étaient présents : M. Faust, Président ; M. Seguinard, vice-président, Commandant Petit de Mirbecq, Commandant Kaufmann, Commandant Bergeron, Léveillé, Capitaine de Raimond, etc., etc...



Assemblée Générale du 14 février 1932

L'Assemblée Générale des membres de l'Aéro-Club de Tanger a eu lieu dimanche 14 février, à 11 heures, au siège social, Lycée Regnault, sous la présidence d'honneur de M. de Witasse, Ministre Plénipotentiaire, Chargé du Consulat Général de France à Tanger.

Après un exposé du Président du Comité de Direction provisoire, précisant les résultats atteints et ceux qu'il paraît légitime d'espérer, l'Assemblée a approuvé à l'unanimité les actes de gestion du premier Comité et, notamment, la commande du Caudron « Luciole » type concours, moteur Salmson.

Il a été ensuite procédé à l'élection du Comité de Direction définitif qui est en conséquence ainsi constitué pour l'année 1932-1933.

Président : M. Cordier, Capitaine-pilote, proviseur du Lycée Regnault.

Vice-Présidents : MM. Charrier, Docteur es sciences, Professeur au Lycée Regnault et Verrière, Lieutenant-Pilote.

Secrétaire Général : M. Raffaneau, Lieutenant-Observateur, Ingénieur des Travaux Publics.

Trésorier Général : M. Devoize, Pilote de Transports Publics.

Conseillers Techniques : Mme Chabert, Professeur ; MM. Barbier, Pilote Militaire ; Lespinasse, Président de la Société Nautique de Tanger ; Martin-Jaubert, Lieutenant-Pilote, Chef de l'Aérodrome de Tanger ; Simonet, Capitaine observateur, Professeur agrégé ; Truchet, Capitaine des Affaires Indigènes, Contrôleur des Autorités Chérifiennes à Tanger.

Faisant confiance au Comité de Direction provisoire, l'Assemblée a ainsi élu tous les membres qui le composaient, leur adjoignant seulement, conformément aux statuts, deux conseillers techniques nouveaux ; Mme Chabert, Professeur et M. Truchet, Capitaine des Affaires Indigènes, Contrôleur des Autorités Chérifiennes à Tanger.

Club de Tourisme Aérien de Fez



Assemblée Générale du 12 février

Le 12 février avait lieu aux Services Municipaux de la Ville Nouvelle, l'assemblée Générale du Club de Tourisme Aérien, assemblée prévue par les statuts.

Nous ne reproduirons pas ici le compte rendu moral et financier que la presse locale a suffisamment divulgué. Qu'il nous suffise d'applaudir à la parfaite vitalité du club, que de trop nombreux détracteurs condamnaient par avance. Nous avons noté avec plaisir les résultats au bout d'un an :

250 heures de vol.

125.000 francs de dépenses.

15 élèves-pilotes à l'entraînement.

Résultats qui constituent pour Fès un record, étant donné les moyens d'action limités.

Aussi l'assemblée générale, remerciant le Comité, n'a pas hésité à lui renouveler sa confiance.

Nous applaudissons à la réussite du groupement et à sa parfaite vitalité.

**

Le 16 janvier, le Club de Tourisme Aérien était en fête, il donnait son bal au Palais Mondial.

Toute la journée, c'étaient des allées et venues incessantes, l'ami Serène tout heureux, présidait à la décoration de ses salles, ce qui était une sûre garantie de parfaite organisation. L'ensemble fut charmant ; au milieu des guirlandes

des de fleurs et des cocardes tricolores, les ventilateurs qui avaient pris des ailes, faisaient entendre le vrombrissement de leurs puissants moteurs...

Il serait difficile d'énumérer ici les personnalités que M. Bellot des Minières, président du Club, entouré de tout le bureau, recevait à l'entrée ; la liste en serait trop longue. Disons seulement que le tout-Fès élégant et mondain s'y était donné rendez-vous.

A 10 heures 30, le général Marquis, accompagné de M. Besson et du Lieutenant Hollemard, faisait son entrée, respectueusement salué par les invités. Une coupe de champagne lui était offerte par le bureau du Club, et autour de la table avaient pris place, à côté du Chef de la Région, les chefs de notre Municipalité, MM. Lemaire et Laurans, M. Abbadie, de Fès-Banlieue, et la presse.

La soirée fut empreinte de la plus franche gaieté. Toute la nuit, les orchestres rivalisèrent d'ardeur, les danseurs rivalisèrent de grâce et ce ne fut qu'aux premières lueurs du jour que les élégantes lassées, cachant leurs toilettes de soirées, regagnèrent leur domicile.

Félicitons sans réserve les organisateurs du bal qui ont su, par leur activité, laisser aux assistants le souvenir d'une bonne soirée, franche et gaie, comme les aviateurs en ont seuls le secret.

Le lendemain dimanche avait lieu le tirage de la tombola dont les nombreux lots faisaient bien des envieux.

**

Une indiscretion nous permet d'annoncer qu'un des premiers fonctionnaires civil de notre région s'adonnerait bientôt aux joies du pilotage.

Sportif convaincu, tennisman de grande classe, voici une parfaite recrue pour le club.

**

Nous apprenons avec plaisir, que le Capitaine Roig, vient d'être nommé officier de la Légion d'honneur.

Toutes nos félicitations à ce brillant pilote.



Club du Tourisme Aérien de Meknès

L'essor de l'aviation privée de Meknès a été handicapé pendant l'été 1931 et il a fallu au Club un certain effort pour reprendre de la vitesse.

Au cours de l'assemblée générale du 6 janvier 1932, un nouveau bureau était constitué comme suit :

Président : Louis Maréchal ; Premier vice-président : Abel Sarazin ; Deuxième vice-président : Marius Moiroud ; Secrétaire général : Jules Batard ; Secrétaire adjoint : Joseph Dambès ; Trésorier général : Paul Forgeot ; Trésorier adjoint : Alexandre Doge.

Nous exposons succinctement, les différentes tâches faites depuis cette date :

Propagande. — De nombreux baptêmes de l'air ont été donnés bénévolement par notre premier vice-président, M. Sarazin, sur son avion particulier et 12.000 tracts ont été lancés au-dessus de Meknès, le dimanche 24 janvier.

Une campagne de presse a été commencée dans le *Maroc Central*, du 6 février, pour vulgariser l'idée d'aviation touristique et privée.



Le bureau du Club de Tourisme Aérien de Meknès. Premier rang de droite à gauche : MM. Maréchal, Président ; Sarazin, premier Vice-Président ; Moiroud, deuxième Vice-Président. Deuxième rang, de droite à gauche : MM. Forgeot, Trésorier général ; Batard, Secrétaire général ; Dambès, Secrétaire-adjoint.

Comme résultats immédiats, le Club a eu la satisfaction de voir passer, en un mois, le nombre de ses adhérents de soixante-quatre à cent trente-six.

Terrain. — L'aménagement d'une citerne à essence avec distributeur sera réalisé courant février.

Appareils. — Le 8 février a été acheté un avion Potez moteur Salmson, double commande. Cet appareil est en cours d'achèvement et doit être expédié de France vers mi-février. Ses couleurs seront bleu et argent.

D'autre part, la commande d'un planeur d'école sera passée fin février.

Vol à voile. — La création d'une section de vol à voile est à l'étude, les adhérents de cette section (des jeunes gens en principe) seront divisés en groupes de vol de 15 à 20 membres dirigés par un moniteur. Chaque groupe s'exercera, alternativement, au vol en planeur sur le terrain et à la construction de planeurs à l'atelier. La mise au point de cette section exige un long travail de documentation qui est heureusement assez avancé pour qu'on puisse espérer sa création effective pour courant mars.



Club de Tourisme Aérien de Kénitra

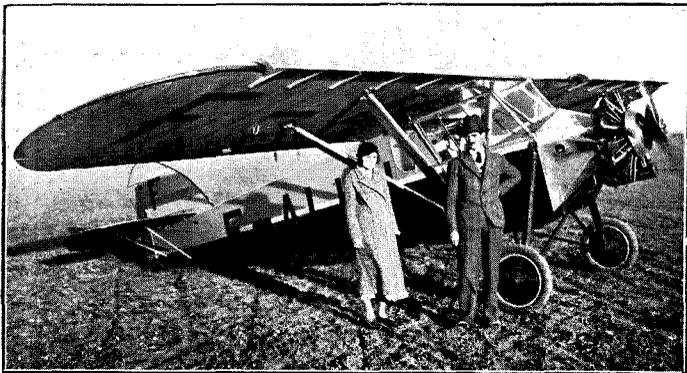
Le Club de Tourisme aérien de Kénitra a reçu son avion Caudron dans le courant du mois de janvier. A cette occasion, le Club avait organisé deux manifestations qui ont remporté le plus vif succès et qui furent très réussies.

Le samedi 16 janvier, un bal donné dans les salons du Continental groupait la majeure partie de la population de Kénitra qui avait voulu témoigner ainsi sa sympathie au jeune club d'aviation.

Le lendemain dimanche, une manifestation aéronautique eut lieu au cours de laquelle fut effectué le baptême de l'avion Caudron Luciole que venait de recevoir le Club.

Le temps brumeux gâta un peu la journée du dimanche mais malgré cela, de nombreux touristes aériens vinrent se joindre à la foule nombreuse qui se pressait sur le terrain. M. Meyer amenant M. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc, M. Jeusset avec Me Pasquini et M. Dalmar ; M. de Lassalle venaient de Casablanca ; M. et Mme Sarazin venaient d'Azrou et MM. Heypeger et Monteil de Fez.

Un déjeuner groupa organisateurs et invités autour de M. Senailhac, Président du Club de Tourisme Aérien de Kénitra. A la fin du repas le Président exprima en quelques mots choisis le plaisir qu'il avait à voir une nombreuse et si sympathique assistance réunie autour de lui.



(Photo Paul).

Sur le terrain de Kénitra, le jour du baptême du Caudron Luciole : M. et Mme Sarazin, d'Azrou, devant leur Potez 36, moteur Salmson.

M. Laurent et M. Wattin à leur tour ont remercié M. de Senailhac de ses bonnes paroles et ont assuré le Club de Tourisme Aérien de Kénitra de leur amitié en lui souhaitant le meilleur succès.

L'après-midi fut consacrée au baptême de l'avion « Ville-de-Kénitra » et le terrain fut envahi par la foule des grands jours.

Au milieu des autorités, personnalités de Kénitra et du Comité, Mme de Senailhac brisa la boueille de champagne traditionnelle sur le moyeu de l'hélice et prit ensuite place dans l'appareil pour effectuer un vol, pilotée par M. Lacroix. De nombreux baptêmes suivirent et c'est la nuit seule qui dissipa les ardeurs.

La fête fut des mieux réussie. L'organisation en était parfaite et la population de Kénitra apporta à cette manifestation le précieux concours de son enthousiasme.

L'Assemblée Générale du Club de Tourisme Aérien a élu son bureau comme suit :

Président : M. de Senailhac.

Vice-Présidents : MM. Paul et Dardonville.

Secrétaire : M. Pech.

Secrétaire-Adjoint : M. Servant.

Trésorier : M. Moureux.

Trésorier-Adjoint : M. Monsarrat.

Quelques modifications ont été effectuées aux statuts et M. Normand a été nommé Commissaire Général chargé de l'organisation des manifestations.

Club Aéronautique du Maroc Oriental

Le Club Aéronautique du Maroc Oriental est entré en possession de son avion à fin janvier. L'événement était attendu impatiemment par tous les membres du Club et le temps leur sembla long après le départ de MM. Mony et Bon qui allaient prendre l'appareil à Oran.

Le Potez 36 à moteur Salmson 95 CV. avait été envoyé par mer à Oran, en raison du mauvais temps et rejoignit ensuite sa base par ses propres moyens. Après une petite escale à Sidi-Bel-Abbès pour remercier les aviateurs du Club de Sidi-Bel-Abbès de leur visite, le Potez 36 atteignit Oudjda le 26 janvier.

Un champagne pris sur le terrain même réunit tous les membres du Club qui formulèrent le même confiant espoir dans la prospérité du Club. Dix-sept élèves sont déjà inscrits à l'école de pilotage et 32 heures de vol furent effectuées par le Potez dans la quinzaine qui suivit son arrivée.

Voilà pensons-nous, un appareil qui ne chômera pas.

**

Quelques jours avant l'arrivée du Potez du Club d'Oudjda, quelques aviateurs de Sidi-Bel-Abbès étaient venus rendre visite au Club, sans doute pour leur mettre l'eau à la bouche.

Quatre appareils s'étaient engagés sur la route aérienne d'Oudjda, mais ne purent passer qu'après une seconde tentative qui les amena à Oudjda le 20 janvier dans le courant de l'après-midi.

Une délégation du Club reçut les aviateurs sur le terrain et le soir un dîner intime réunissait de nombreux membres du Club Aéronautique du Maroc Oriental et leurs visiteurs de Sidi-Bel-Abbès.

Le lendemain dimanche, les aviateurs visiteurs reprenaient leur vol et rentraient à leur base en tous points satisfaits de cette randonnée.

Compagnie Industrielle des Pétroles

— A U MAROC —

14, Rue de l'Industrie, 14

CASABLANCA



MOTRICINE

LA REINE DES ESSENCES



Téléphones { A 29-15
A 29-16



RALLYE AÉRIEN

de l'Aéro-Club du Maroc

**Première compétition du 27 mars 1932
au 3 avril 1932**

REGLEMENT GENERAL

*Sous le Code Sportif de la Fédération Aéronautique
internationale et de la Commission Sportive
de l'Aéro-Club de France*

Article premier. — L'Aéro-Club du Maroc crée une épreuve dite « Rallye Aérien du Maroc » dotée d'une Coupe d'une valeur de 20.000 francs offerte par le Prince MURAT, Président d'Honneur de l'Aéro-Club du Maroc, qui se disputera chaque année à Pâques.

Art. 2. — L'épreuve sera une épreuve interclubs.

Art. 3. — Chaque année, l'Aéro-Club du Maroc invitera l'Aéro-Club de France, l'Aéro-Club d'Algérie, l'Aéro-Club d'Oranie, l'Aéro-Club de Constantine et l'Aéro-Club de Tunisie. L'Aéro-Club du Maroc pourra être participant.

Art. 4. — La Coupe sera chaque année une épreuve de régularité dont les modalités seront fixées au Règlement annexe.

Art. 5. — Des garanties en espèces pourront être attribuées à chaque Club invité par les soins de l'Aéro-Club du Maroc.

Les Aéro-Clubs invités pourront accueillir, sous leur pavillon, des avions dont les propriétaires ou les affréteurs ne font pas partie de leurs Clubs respectifs, mais ces concurrents courront pour le pavillon du Club qui les aura invités.

Art. 6. — Le gagnant définitif de la Coupe sera le Club qui l'aura gagnée deux fois, consécutivement ou non.

Art. 7. — Chaque Club détenteur recevra en garde la Coupe pour un an.

Art. 8. — Si une année la coupe est courue et non gagnée, le Club détenteur ne sera pas considéré comme ayant gagné une nouvelle fois l'épreuve.

Art. 9. — Le Règlement particulier sera publié chaque année avant le 1er janvier, sauf pour l'année 1932 où il sera publié avant le 1er mars.

REGLEMENT PARTICULIER A L'ANNEE 1932

Article Premier. — Seront admis à prendre part au Rallye du Maroc 1932 tous les avions d'une puissance égale ou inférieure à 250 CV. La puissance considérée est la puissance indiquée au Certificat de Navigabilité.

Art. 2. — L'Aéro-Club de France recevra 15.000 francs pour primes à répartir entre ses participants. S'il n'y a pas

6 avions participants, il sera retenu, par avion en-dessous de 6, la somme de 2.500 francs.

L'Aéro-Club d'Oranie recevra 12.000 francs ; s'il n'y a pas 12 avions participants, il sera retenu, par avion en-dessous de 12, la somme de 1.000 francs.

L'Aéro-Club d'Algérie recevra 12.600 francs ; s'il n'y a pas 9 avions participants, il sera retenu, par avion en-dessous de 9, la somme de 1.400 francs.

L'Aéro-Club du Maroc participera avec 9 avions au moins.

Par avion participant, on entend avion parti de Paris, d'Oran, d'Alger ou de Casablanca, arrivé à Casablanca.

Les Aéro-Clubs de Constantine et de Tunisie n'étant pas propriétaires d'un nombre d'avions suffisant pour qu'il soit possible d'établir à leur égard un classement, ne pourront cette année courir que sous les couleurs de l'Aéro-Club d'Algérie ou de l'Aéro-Club d'Oranie.

Art. 3. — Le voyage de Paris, Oran, Alger ou Casablanca, à Casablanca (point de concentration) sera obligatoirement effectué, en entier, par voie aérienne.

De Paris, le voyage Paris-Tanger devra être effectué en un temps n'excédant pas 8 jours ; le voyage Oran-Tanger, en un temps n'excédant pas 3 jours ; le voyage Alger-Tanger en un temps n'excédant pas 4 jours ; le voyage Casablanca-Casablanca en un temps n'excédant pas 4 jours.

Art. 4. — Le changement de pilote est interdit.

Le changement de passager est autorisé.

Art. 5. — Itinéraire. — Les concurrents devront obligatoirement se trouver à :

TANGER, le 27 mars, à 12 heures — départ Tanger le 28, à partir de 7 heures (1).

CASABLANCA, point de départ au Rallye, le 28 mars, à 11 heures — départ Casablanca, le 29, à partir de 7 heures.

MARRAKECH, le 29 mars à 11 heures : repos Marrakech ou voyage facultatif Mogador et retour. — Départ Marrakech le 31, à partir de 7 heures.

FEZ, le 31 mars, à 11 heures.

Le 1er avril : repos Fez, ou voyage facultatif Fez-Oudjda et retour. Départ Fez, le 2 avril, à partir de 9 heures.

MEKNES, le 2 avril, à 11 heures. Départ Meknès, le 3 avril à 7 heures.

RABAT, le 3 avril, à 11 heures. Présentation à la Résidence à 11 heures. Départ, 15 heures, pour Casablanca.

Arrivée Casablanca. Fin du Rallye.

Banquet. Remise de la Coupe au Club vainqueur.

(1) Passé cette heure de départ, le concurrent prendra le départ à l'heure qui lui conviendra.

Les heures de départ seront les heures données par le Commandant du Port aérien (civil ou militaire).

L'heure d'arrivée indiquée au Règlement sera également l'heure du Commandant du Port. Toutefois, cette heure d'arrivée n'est indiquée que comme principe pour le bon ordre des réceptions et excursions. Ne seront considérés comme ayant manqué l'escale que les concurrents qui ne seront pas arrivés dans la journée, c'est-à-dire avant le coucher du soleil (heure marocaine).

Art. 6. — Classement. — Le Club vainqueur sera celui qui aura réuni le plus grand nombre de points. Dans chaque Club, on totalisera les points remportés par les avions du Club.

Pour chaque avion, il sera attribué un nombre de points P, tel que $P = D \times n$.

D — étant la distance du point de départ pour le Rallye (Paris, Oran ou Alger, à Casablanca).

n — étant un coefficient défini ci-dessous.

Valeur de D : avions venant de Paris : 2.025 kilomètres (Cette distance est celle des lignes droites successives joignant les points suivants : Paris-Tours-Bordeaux-Biarritz-Burgos-Madrid-La Carolina-Séville-Tanger-Casablanca).

D — Avions partis d'Oran : 925 kms. (distance : Oran-Oudjda-Taza-Ouezzan-Tanger-Casablanca).

D — Avions partis d'Alger : 1300 kms (distance : Alger-Oran-Oudjda-Taza-Ouezzan-Tanger-Casablanca).

D — Avions partis de Casablanca : 1.300 kms. (distance : Casablanca-Fez-Oudjda-Taza-Ouezzan-Tanger-Casablanca).

N. B. — Les concurrents seront libres de prendre pour aller d'un point de contrôle à l'autre l'itinéraire de leur choix.

Les concurrents devront se faire contrôler au Maroc à chacun des points d'escale indiqués.

VALEUR DU COEFFICIENT « n »

Avions Paris

Toutes escales accomplies régulièrement : 4.0 ; Une escale manquée : 3.0 ; Deux escales manquées : 2.0 ; Trois escales manquées : 1.0 ; Plus de trois escales manquées : 0.

Avions Oran

Toutes escales accomplies régulièrement : 4.37 ; Une escale manquée : 3.27 ; Deux escales manquées : 2.18 ; Trois escales manquées : 1.09 ; Plus de trois escales manquées : 0.

Avions Alger

Toutes escales accomplies régulièrement : 4.23 ; Une escale manquée : 3.17 ; Deux escales manquées : 2.11 ; Trois escales manquées : 1.05 ; Plus de trois escales manquées : 0.

Avions Casablanca

Toutes escales accomplies régulièrement : 4.23 ; Une escale manquée : 3.17 ; Deux escales manquées : 2.11 ; Trois escales manquées : 1.05 ; Plus de trois escales manquées : 0.

Le coefficient a été calculé de façon à mettre sur pied d'égalité les trois clubs participants s'ils accomplissent le tour du Maroc avec le nombre minimum d'avions leur donnant droit à la garantie financière totale, soit respectivement : Paris, 6 avions ; Oran, 12 avions ; Alger, 9 avions ; Casablanca, 9 avions, et de manière à ce que le manquement aux escales soit pénalisé d'une façon égale.

On remarque qu'un avion qui a manqué plus de trois escales ne donnera aucun point à son Club. Il pourra cependant être considéré comme participant au point de vue de la garantie financière du Club, s'il s'est trouvé au rassemblement de Casablanca.

Art. 7. — Attribution de la Coupe. — La Coupe sera attribuée au Club qui aura obtenu le meilleur classement.

Art. 8. — Ex-æquo : En cas d'ex-æquo, les Aéro-Clubs seront départagés par :

1° — le plus petit nombre total d'étapes non exécutées dans le circuit marocain : Tanger-Casablanca (par la totalité des avions participants) ;

2° — le plus grand nombre de kilomètres effectivement parcourus depuis le départ par les avions participants ;

3° — par la plus grande distance séparant le point de départ initial de Casablanca.

Art. 9. — Concurrent. — Le concurrent sera le signataire de l'engagement.

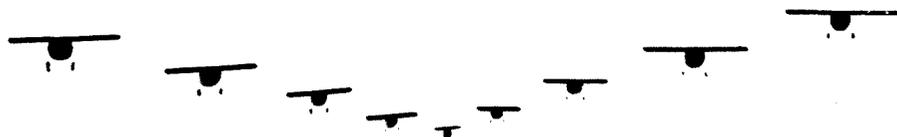
Art. 10. — Engagement. — Les engagements seront centralisés par chaque Club. Les engagements seront envoyés par les Clubs à l'Aéro-Club du Maroc ; ils devront être parvenus avant le 18 mars, 12 heures. Ils seront accompagnés d'un droit d'engagement de 100 francs par appareil. Ce droit remboursé à chaque appareil étant arrivé à Tanger.

*

**

L'Aéro-Club du Maroc prend toutes les dispositions pour rendre aussi agréable que possible le séjour au Maroc des participants du Rallye. Il organisera en particulier des visites dirigées par les personnalités les plus qualifiées, des monuments, souks et curiosités. En outre, des réductions très importantes auront été obtenues dans les hôtels et l'on peut prévoir que les frais de séjour ne dépasseront pas 75 francs par personne et par jour.

Casablanca, 25 février 1932.



Le grand raid **HANOI-PARIS** *11.000 kilom.*
dans le temps record de trois jours, 5 heures, 40 minutes
a été réalisé par

CODOS et ROBIDA

Sur avion BREGUET 330, moteur HISPANO-SUIZA 650 CV.

en utilisant l'huile

Castrol

déjà employée précédemment, pour la plupart des records du monde et des grands raids, notamment :

La première traversée de l'Atlantique-Nord, d'Ouest en Est, par Alcock et Brown, en 1919.

» » » » d'Est en Ouest, par Costes et Bellonte.

» » » l'Atlantique-Sud, d'Est en Ouest, par Costes et Le Brix.

» » » » d'Ouest en Est, par Bert Hinkler.

Le record du monde de distance, Paris-Tsitsikar, de Costes et Bellonte (avec, au retour, le précédent record sur Hanoi-Paris).

La plupart des records de distance en ligne droite qui l'ont précédé.

Les records du monde en circuit de Costes et Codos, Bossoutrot-Rossi, Paillard-Mermoz, etc.

Les grands raids et records d'Alan Cobham, Miss Amy Johnson, Mollison, etc...

Le record du monde de vitesse en avion du Lieutenant Bonnet.

Plusieurs records d'altitude, etc..., etc...

Société des Huiles CASTROL, 20 Rue du Moulin des Bruyères à COURBEVOIE (Seine)

Dépositaire pour le MAROC : M. BARBER, 171 Avenue du Général Drude à CASABLANCA

MÉTÉOROLOGIE

*Communications pour le Congrès de sécurité
Conditions atmosphériques, au point de vue de la sécurité
du vol, au voisinage des différentes espèces de nuages
par MM. WEHRLE et MEZIN*

1. Les pilotes qui ont effectué de fréquents voyages aériens au voisinage des différentes espèces de nuages n'ont pas été sans remarquer que, selon l'espèce de nuage et selon que le voyage a lieu au-dessus ou au-dessous de celui-ci, la conduite de l'appareil se présente avec une plus ou moins grande facilité.

Sous certaines couches nuageuses d'aspect anodin, par exemple, l'appareil peut éprouver des petits remous continus rendant le voyage fatigant et pénible, à la fois pour le pilote et pour les passagers, tandis que, souvent, au-dessus des mêmes couches, ces remous n'existent pas. Sous certains autres nuages des mouvements d'air violents peuvent compromettre sérieusement l'équilibre de l'appareil et maints accidents aéronautiques se sont produits dans ces conditions.

En général, de la forme du nuage, on peut déduire les qualités aéronautiques de l'air situé au voisinage de ce nuage, au-dessous ou au-dessus.

La forme du nuage est, en effet, en liaison étroite avec son mode de formation et d'entretien et lui est imposée par les mouvements de l'air qui président à cette formation et à cet entretien.

On a coutume de classer ces mouvements de l'air en trois types principaux : mouvements de turbulence, mouvements de convection, mouvements de glissement le long d'un plan légèrement incliné. Plusieurs de ces types de mouvements peuvent concourir à la formation et à l'entretien d'un nuage. M. Douglas, en particulier, a fait une intéressante étude de la formation des nuages par ces trois types de mouvements.

2. Les *nuages de turbulence* (St-St-Cu, certains A-Cu, Ci-Cu et nuages bas de mauvais temps) se présentent sous forme de bancs d'épaisseur moyenne, recouvrant parfois des étendues considérables. Ces bancs ont une base horizontale, plate ou ondulée. La limite supérieure du nuage, souvent horizontale et faiblement ondulée, peut présenter des mamelonnements plus ou moins importants.

Ces nuages ont pour origine la propagation de l'humidité vers le haut par petits tourbillons d'air au-dessous du nuage et dans le nuage lui-même. Ces tourbillons sont d'autant plus actifs que le gradient vertical de température est plus fort.

L'appareil aérien voyageant dans la couche d'air correspondante est donc soumis à des remous continus. Ceux-ci semblent être sensibles surtout dans une zone d'environ 200 mètres d'épaisseur s'étendant au-dessous de la base du nuage.

Au-dessus de la limite supérieure du nuage de turbulence, l'humidité décroît brusquement et on observe une inversion de température plus ou moins caractérisée ; la turbulence est généralement minimale ou inexistante. Lorsque le banc nuageux présente des trouées suffisamment nombreuses pour permettre au pilote de reconnaître sa route, la conduite de l'appareil est donc plus aisée au-dessus du nuage de turbulence qu'au-dessous de celui-ci.

Le survol d'un nuage de turbulence bas, tel que le *stratus* présente cependant un grave inconvénient ; c'est que les trouées peuvent se boucher rapidement et l'appareil aérien risque alors de heurter un obstacle masqué par le nuage en cherchant à atterrir. L'inconvénient devient moins considérable sur un long parcours, car il est généralement possible de rencontrer alors des trous dans la couche nuageuse permettant de passer au-dessous avant d'arriver au but du voyage. Le vol au-dessous d'un tel nuage n'est pas lui-même sans danger, car la base du nuage est fréquemment peu nette, peut varier assez rapidement dans le temps et dans l'espace et s'abaisser parfois jusqu'au sol par des brumes ou même du brouillard.

3. Les *nuages de convection* (Cu et Cu-No) se présentent sous forme de nuages isolés à base horizontale et à sommet plus ou moins mamelonné. Leur dimension verticale, de quelques centaines de mètres dans le cas des nuages de beau temps, peu étendus, dont les formes ne varient que lentement, et à sommet presque plat, peut atteindre plusieurs kilomètres dans les nuages orageux et dans les nuages de forte traîne de système nuageux arrivés au maximum de leur développement. Ces derniers nuages, dont les formes tourmentées sont en transformation incessante et dont le développement est rapide, ont un sommet fortement bourgeonnant qui, lorsque le nuage atteint le stade *Cumulo-Nimbus*, s'étale horizontalement en se transformant en une nappe cirriforme affectant souvent une forme d'enclume.

Les nuages de convection ont pour mode principal d'entretien et de développement le transport de l'humidité vers le haut, avec détente, par un mouvement ascendant vertical de l'air s'effectuant par des colonnes plus ou moins espacées et à chacune desquelles correspond un nuage. Le mouvement descendant qui existe, comme contre-partie, dans les intervalles situés entre les nuages, s'étend parfois, dans les nuages à grains, jusque sous la base nuageuse.

Les mouvements verticaux parfois rapides et les mouvements tourbillonnaires qui les accompagnent sont d'autant plus puissants que le gradient vertical de température, toujours considérable dans la masse d'air où se produisent les nuages de convection caractérisés, est plus fort.

Les nuages de convection peuvent prendre une extension considérable (Cu-No) et donner naissance en particulier à des averses de grêles et à des orages.

L'appareil aérien voyageant par un temps à nuages cumuliformes est soumis à des mouvements verticaux et à des remous, parfois très violents et de l'intensité desquels l'aspect plus ou moins bouillonnant des nuages peut donner une idée.

Dans le cas de *Cumulus* très puissants et surtout de *Cumulo-Nimbus*, il est prudent de contourner le nuage par les côtés ou, s'il s'agit d'un nuage de fortes dimensions horizontales (lignes de grains), de le survoler. Le pilote passant dans le nuage ou sous sa base risque de voir son appareil perdre l'équilibre et, parfois, se trouver plaqué sur le sol (grain).

On rencontre des formes intermédiaires entre les nuages de turbulence et les nuages de convection. S'il arrive que le sommet d'un nuage de convection puisse percer une couche d'inversion de température et continuer à se développer ensuite, parfois, au contraire, si sa vitesse ascensionnelle est trop faible et l'inversion trop marquée, il vient s'étaler au-dessous de la couche d'inversion de température (stratification des nuages de traîne: St-Cu cumulo-génitus). Au-dessus de ces sommets étalés, l'air est alors stable et le vol plus aisé.

Inversement, la partie supérieure d'un nuage de turbulence peut émettre des sommets cumuliformes plus ou moins nombreux si l'air surmontant le nuage est suffisamment peu stable. C'est ce qui se produit dans ce qu'on appelle les « Traînes de Nord-Est ». Dans ce cas, les mouvements de l'air rencontrés dans le survol tendent à devenir analogues à ceux que l'on rencontre dans le survol des nuages de convection. Le phénomène précédent est rare dans le cas où le nuage de turbulence est lié à une surface d'affaissement, dans laquelle le mouvement descendant tend à renforcer l'inversion de température fixant la limite supérieure du nuage, par l'effet de la différence des réchauffements par compression de l'air supérieur, de faible humidité, et de l'air inférieur chargé de gouttelettes d'eau ; le mouvement descendant général de l'air, dans le cas de l'affaissement, quoique excessivement lent, est pourtant ressenti par les appareils aériens à cause de sa continuité.

Les nuages de turbulence et les nuages de convection peuvent coexister. Un cas fréquent est celui d'une couche de Strato-Cumulus doublés, au-dessous, de cumulus. Lorsque les sommets de Cumulus percent la couche de Strato-Cumulus et continuent ensuite à se développer, la masse d'air surmontant le Strato-Cumulus est elle-même peu stable et quelque peu agitée. Ce cas se rencontre généralement en traîne de système nuageux.

4. Les nuages correspondant au troisième type des mouvements de l'air sont des *nuages de corps dépressionnaire* (Ci-St. A.-St). Le plus caractéristique, l'Alto-Stratus, est un nuage à structure peu dense et d'étendue considérable à la fois en dimensions verticales (1 km. et plus) et en dimensions horizontales (un millier de km. de largeur et plusieurs milliers de long), dont la limite inférieure est légèrement inclinée selon une « surface de discontinuité » de front chaud.

Cette surface est en réalité une zone animée de mouvements tourbillonnaires et formant transition entre une masse d'air inférieure et une masse d'air supérieure plus légère, et dont l'humidité se condense, principalement par une ascension générale très oblique et régulière.

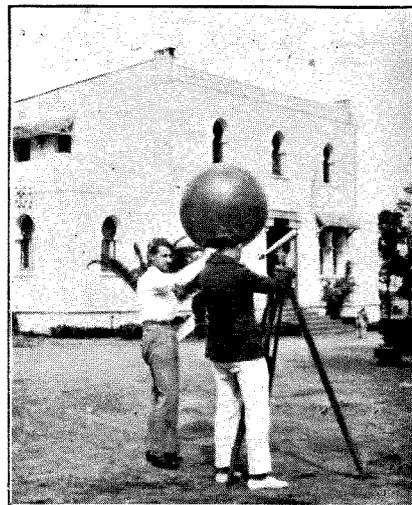
L'Alto-Stratus est le nuage à précipitations importantes et de longue durée.

La masse d'air située sous l'Alto-Stratus est généralement assez stable ; les mouvements de convection y font défaut et les mouvements de turbulence y sont le plus souvent atténués ou inexistant.

Le vol au-dessous de l'Alto-Stratus n'est donc surtout gêné que par des précipitations (parfois neige ou forte pluie) ou la présence d'un rideau de nuages inférieurs produits par l'effet de la turbulence dans les couches humidifiées par la précipitation.

Les quelques indications qui précèdent, montrent l'intérêt qu'il y a pour les pilotes à reconnaître la nature des nuages et les particularités de ceux-ci, et à savoir diriger leur vol en tenant compte des différents types de mouvements de l'air que ces nuages mettent en évidence.

C'est pourquoi nous proposons la *création d'un atlas de photographies des nuages* prises, à la fois du sol et par survol, montrant les différentes formes nuageuses que l'on rencontre habituellement, et portant des indications sur les mouvements de l'air correspondants.



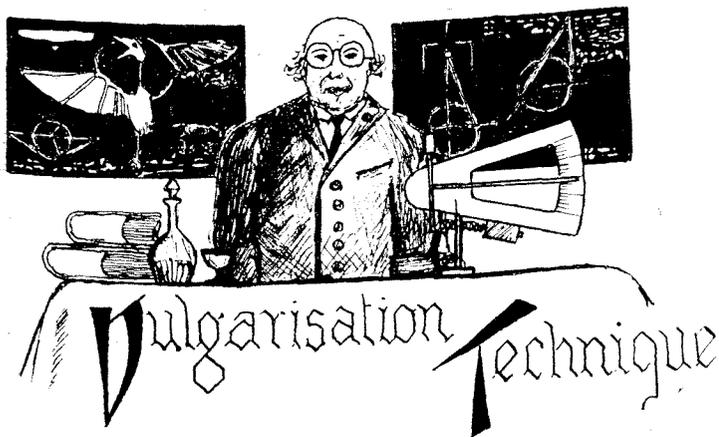
Les météos de notre Camp Cazes s'apprêtent à faire un sondage. Le déplacement du ballon est enregistré pour donner la vitesse du vent à diverses altitudes, jusqu'à une altitude donnée à laquelle le ballon éclate.

L'abondance des matières ne nous permettant pas d'insérer tous nos textes, nous informons nos lecteurs, que :

Les liaisons aéronautiques internationales.

L'essor des constructions aéronautiques.

Le calendrier aéronautique pour 1932, et divers autres textes paraîtront dans le prochain numéro (avril).



Cette rubrique ne doit rien apprendre aux initiés des lois de l'aérodynamique ou de la mécanique moteur, car c'est un peu l'A B C de ces Sciences que nous allons vulgariser ici. Elle s'adresse à la jeunesse qui ne peut pas et ne doit pas se désintéresser des choses de l'aviation, et tout particulièrement à ceux, parmi la jeunesse, qui se sentent attirés par la pratique du plus lourd que l'air.

Nous nous sommes interdit l'établissement d'un programme, voulant enlever à cette rubrique toute apparence d'un cours, mais les phénomènes aérodynamiques auront notre préférence pour être ceux qu'intéresseront davantage les esprits curieux de nos jeunes lecteurs en raison de la nou-

veauté d'application de cette science. Si des *plus vieux* s'intéressent à notre lecture, nous aurions ainsi atteint un but qui échappait à nos desseins, mais qui nous récompense largement de notre humble effort de vulgarisation.

Matérialiser par le dessin et par l'image les phénomènes de tout ordre qui de près ou de loin touchent au problème du plus lourd que l'air, sera une de nos préoccupations, convaincus comme nous le sommes, que rien ne vaut l'enseignement objectif, et là encore, notre rubrique ressemblera étrangement à ces alphabets joliment imagés qui groupent autour de chaque lettre des objets évocateurs.

PHÉNOMÈNES DU VENT

La vitesse relative

La vitesse de route

Il est un fait courant de voir des gens surpris lorsqu'on leur dit qu'un avion qui fait 100 kilomètres à l'heure, a mis ou mettra *plus ou moins d'une heure*, pour effectuer un parcours de 100 kilomètres.

C'est pourtant un fait exact. Il s'explique parce que, contrairement au chemin de fer ou à l'automobile, il y a dans l'air, comme dans tous les aéronaves, deux vitesses bien différentes à considérer : sa *vitesse relative* par rapport à l'air, et sa *vitesse de route* (ou commerciale), par rapport au sol.

La vitesse relative, appelée aussi *vitesse propre* de l'avion, exprime la vitesse avec laquelle l'avion se déplace dans l'air ou la vitesse avec laquelle l'air passe sous l'avion, ce qui est la même chose. C'est la

vitesse relative qu'on considère pour expliquer l'aérodynamique. La vitesse relative est *constante*.

La vitesse de route, appelée aussi *vitesse absolue* de l'avion, exprime la vitesse avec laquelle se déplace l'avion d'un point à un autre point situés au sol. Cette vitesse absolue *varie constamment* en fonction de la direction et de l'intensité du vent.

Pour mieux comprendre ces deux vitesses, nous allons étudier la marche d'un avion qui fait 100 kilomètres à l'heure (kmh.) avec des vents nul, contraire, ou favorable (Fig. 1).

C et R deux points situés au sol et distants entre eux de 100 kilomètres en ligne droite. Nous admettons dans l'étude du vent favorable et du vent contraire (vent debout), que ces vents soufflent parallèlement à l'axe de marche de l'avion, suivant la ligne C R, à la vitesse horaire de 20 kilomètres.

Le même jour, à la même heure, nous lâchons un ballon libre et faisons partir un avion de C ce dernier se dirigeant vers R.

Trois cas peuvent se présenter :

1° Par *vent nul* : le ballon indifférent dans l'air calme se maintiendra à la verticale de C, tandis que l'avion, au bout d'une heure, se trouvera à la verticale de R. Vitesse relative 100 kilomètres; vitesse de route 100 kilomètres. Donc identiques.

2° Par *vent favorable* : le ballon se trouvera au bout d'une heure à 20 kilomètres de C dans la direction de R, et l'avion aura dépassé ce point de 20 kilomètres, la vitesse du vent *s'ajoutant* à la vitesse de l'avion. Entre le ballon et l'avion il y aura 100 kilomètres (vitesse relative); entre le point C et l'avion il y aura 120 kilomètres (vitesse de route).

3° Par *vent debout* (défavorable) : le ballon se trouvera au bout d'une heure à 20 kilomètres du point C dans la direction opposée à R, et l'avion sera encore à 20 kilomètres de ce dernier point, parce que la vitesse du vent aura *freiné sa marche*. Nous trouvons entre le ballon et l'avion 100 kilomètres (vitesse relative) ; entre le point C et l'avion 80 kilomètres (vitesse de route).

La dérive

Si le vent au lieu de souffler parallèlement à l'axe de marche de l'avion, souffle avec un certain angle par rapport à cet axe, nous nous trouvons de ce fait en présence d'un phénomène appelé *dérive*, (fig. II) dans lequel la vitesse relative reste toujours constante, tandis que la vitesse de route se modifie en perdant un peu du bénéfice obtenu par le vent favorable ou en augmentant le retard occasionné par le vent debout, l'avion devant, pour conserver sa route, *marche en crabe*.

Que le vent souffle de X, sur Z (vent favorable) ou de Z sur X (vent défavorable), l'avion qui part de C pour R est déporté suivant le cas à droite ou à gauche de son axe de route, et pour s'y maintenir il devra se placer par rapport au vent de telle sorte, que son axe longitudinal fasse un certain angle avec l'axe de route, l'avant du moteur du côté opposé à celui du dérapage occasionné par la dérive.

Examinons la figure II. — Admettons que R se trouve au Nord de C, donc l'avion pour aller de C à R doit faire route au Nord N. Si l'avion ne fait rien pour corriger sa dérive, au bout d'une heure, il se trouvera par vent contraire en A' et par vent favorable en B'. Mais si des corrections convenables sont faites au bout d'une heure il sera dans le premier cas en A et dans le second en B, sur la ligne droite C R.

En effet, l'avion A qui était déporté vers la gauche de cette ligne droite, a fait face au vent venant du NNE. Tiré vers l'avant par la force traction de l'hélice H et vers le côté gauche par la poussée du vent, dérive D, l'avion suivra la direction R qui se trouve dans l'axe C R. et qui est la résultante des forces A D et A H.

REMARQUES

L'étude sommaire que nous venons de faire de ces trois phénomènes, nous montre que la force et la direction du vent interviennent considérablement dans la marche d'un avion, et que les mêmes déplacements peuvent être affectés dans des temps bien distincts et par conséquent influencer sérieusement sur la consommation du combustible.

Comme nous le verrons par la suite, tout déplacement en avion doit être préparé et pour le moins, contrôlé en cours de vol, afin de parer à toutes les conséquences possibles dont les éléments sont cause. Préparation intéressante, contrôle passionnant

qui assurent la réussite d'un voyage aérien, en toute sécurité, avec autrement de précision et de souplesse que ne se fait un déplacement en automobile, dans lequel une route glissante, une bête qui traverse, des tournants avec l'inconnu au-delà d'eux, sont autant d'imprévus, qui peuvent mener à la catastrophe, qu'on voit à la dernière minute et qu'il faut éviter par un coup d'adresse et de sang-froid.

En automobile on regarde chaque pierre, chaque trou de la route. En avion, on suit des yeux des repaires de dix en dix, de vingt en vingt kilomètres qui se succèdent dans l'infini de l'horizon aérien.

L'avion B, déporté vers sa droite par le vent soufflant du SSO, se trouverait au bout d'une heure en B' s'il n'avait rien fait pour corriger la dérive. Mais s'il a fait le nécessaire pour corriger, c'est-à-dire, s'il a cherché à compenser le dérapage dû à la dérive D par un certain angle donné à son axe de traction H, ces deux forces auront pour résultante la force B R, qui se trouve dans l'axe de route C R, prolongé.

La position que prennent de ce fait les avions, placés un peu en travers de leur axe de route, est ce qu'on appelle en termes pittoresques d'aviation, la *marche en crabe*.

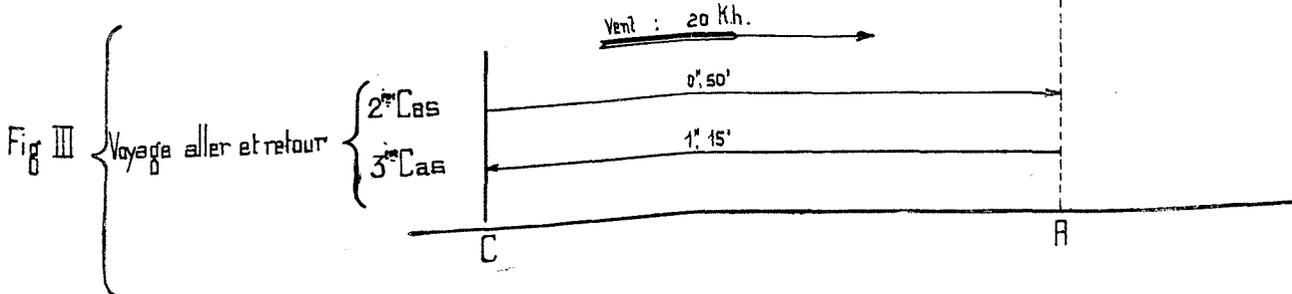
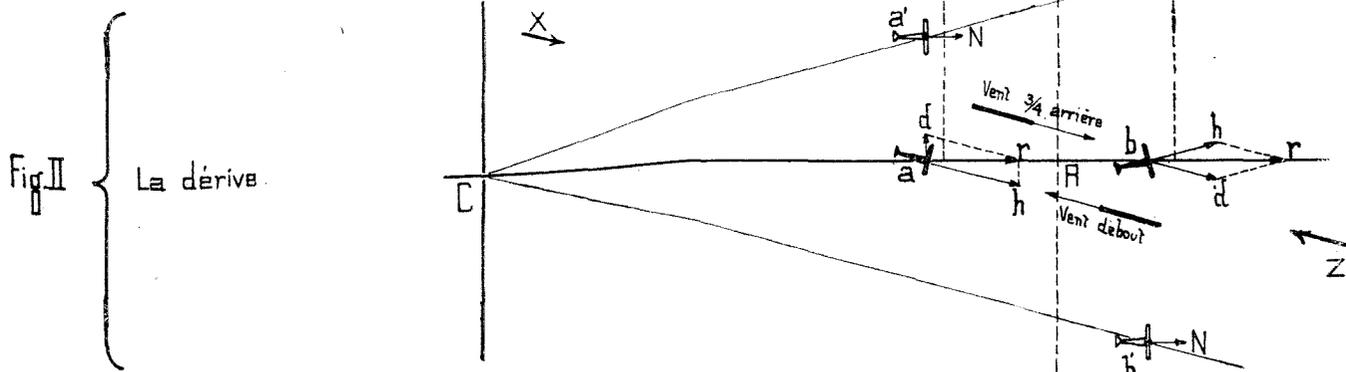
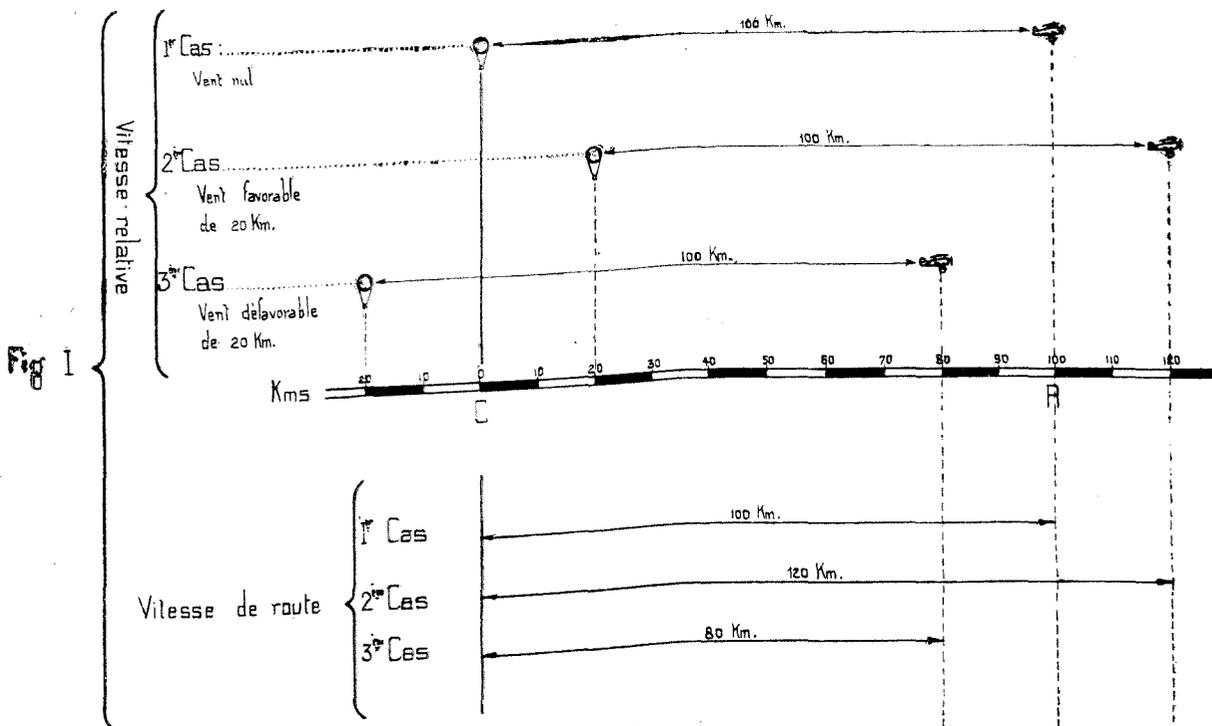
Dans une de nos prochaines rubriques, nous examinerons comment on peut estimer la dérive d'un avion.

Le voyage aller et retour

On serait tenté de croire, d'après la démonstration de la figure I, que l'avion pourrait réaliser le voyage aller et retour C R, par n'importe quel vent, dans un temps identique. Autrement dit, que le voyage aller et retour par vent nul se traduisant par : une heure à l'aller, une heure au retour, total deux heures, le même voyage par vent favorable dans un sens et défavorable dans l'autre, devant se faire aussi en deux heures, le *retard* vent debout pouvant être compensé par le *bénéfice* du vent favorable ou vent arrière.

Ceci n'est pas exact, parce que l'avion ne mettra que 0 h. 50 pour aller et 1 h. 15' pour revenir, soit 2 h. 05'. La raison est que l'avion reste plus longtemps en lutte contre le vent nuisible qu'il ne profite de la poussée du vent favorable.

E. de Sabir



RAIDS - RECORDS



(Photo André).

CODOS ET ROBIDA

Les aviateurs Robida et Codos qui ont battu le record de vitesse de Costes et Bellonte sur le parcours Hanoï-Paris, qu'ils ont effectué en 76 heures.

Les noms de Codos et Robida sont maintenant inscrits sur le livre d'or de l'Aviation française. La distance Hanoï-Paris, est couverte par eux en 76 heures.

Il faut dire tout de suite que cet équipage réunit les plus grandes qualités. D'une part nous trouvons en Codos un pilote de tout premier plan, à la longue pratique consacrée par un palmarès copieux, qui unit la sagesse à la témérité et l'endurance à l'audace ; d'autre part, c'est Henri Robida, ingénieur-pilote qui porte en lui un goût passionné pour les choses de l'air. A ses connaissances techniques très complètes, il convient d'ajouter le cran et la foi qui sont facteurs importants de toute réussite.

Le programme de la randonnée Paris-Hanoï-Paris, comportait pour l'aller un but de liaison avec l'Indo-Chine à titre de simples voyageurs de grand tourisme, les étapes étant parcourues uniquement de jour. Mais en ce qui concerne le retour, Codos et Robida avaient l'intention de s'attaquer au record de vitesse Hanoï-Paris établi tout d'abord par Costes et Le Brix puis par Costes et Bellonte qui en 1929 avaient effectué ce retour en 108 heures.

Codos et Robida ayant dû, comme bien d'autres, renoncer à une nouvelle tentative contre le record du monde en ligne droite, reçurent l'aide officielle nécessaire

pour entreprendre ce voyage. L'avion dont ils se sont servis est un Bréguet 330 de grande reconnaissance, en acier à haute résistance. Le moteur sort des ateliers Hispano-Suiza, type 650 CV. à 12 cylindres. L'ensemble est un prototype du Ministère de l'Air.

Le voyage aller a été bouclé en 7 jours, 9 heures, 50 minutes, exploité très intéressant si l'on considère le programme touristique envisagé par des étapes de jour. Le long parcours s'est effectué avec une parfaite régularité, dans des conditions atmosphériques diverses, car il est impossible de toujours rencontrer des conditions optima sur un aussi long trajet.

Le retour ? Le retour fut incroyable, magnifique, foudroyant. Traversant l'Asie et l'Europe sans presque reprendre haleine, l'admirable équipage Codos Robida, relie Hanoï à Paris en un peu plus de trois jours. Faisant fi de la fatigue, tenant tête aux éléments furieux déchaînés sur leur route, entre Bassorah et Athènes, ils ramènent triomphalement en trois jours à la mère patrie, les messages de sa lointaine colonie l'Indo-Chine.

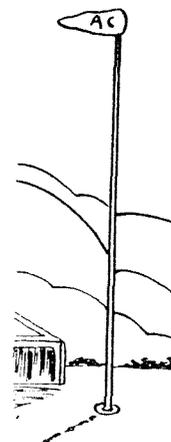
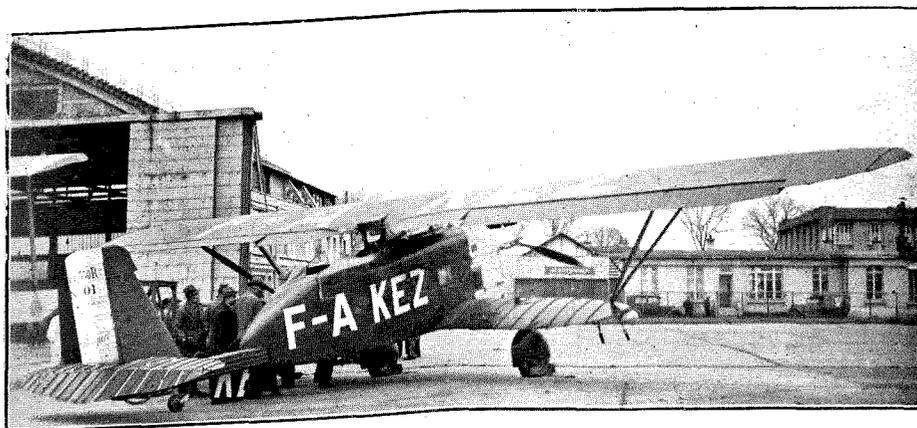
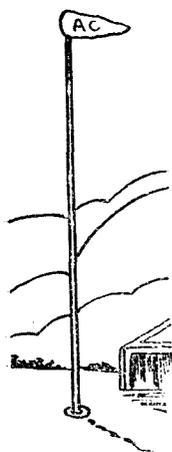
Relaté en quelques mots mêmes les plus élogieux et les plus admiratifs, peut-on se figurer tout ce que représente la manchette du journal annonçant cet exploit au monde entier. Que de volonté, d'endurance, d'audace et de ténacité dans l'accomplissement de ce raid. Mais aussi, quelle persévérance, quelle patience pour en préparer la réalisation tant dans l'ordre du matériel qu'en ce qui concerne le physique et le moral.

Sans cesse encouragés par leur ami Costes, Codos et Robida, lutteront pour surpasser en vitesse la performance réalisée par cet ami lui-même en 1929. Quelle émulation, quel bel esprit de camaraderie règne parmi nos grands pilotes, nos as nationaux, qui sont poussés par la volonté de conquérir pour les ailes françaises les plus beaux lauriers et les premières places dans le progrès universel.

Le vaillant équipage attendu au Bourget par une foule nombreuse, reçut plus tard les félicitations officielles du Ministre de l'Air et du Groupe de l'Aviation du Sénat. L'Aéro-Club de France, l'Aéro-Club d'Auvergne et bien d'autres groupements ont fait de chaleureuses réceptions à Codos et Robida et nous marquons ici notre regret de ne pouvoir recevoir leurs impressions de vive voix.

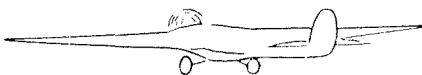
Cette performance situe les possibilités toujours grandissantes de l'aviation et Codos lui-même dit qu'ils auraient pu faire mieux. Il n'en faut pas plus pour nous convaincre que futurement nous verrons encore leur temps s'améliorer même en utilisant un matériel similaire, le leur n'ayant pu — dans les conditions atmosphériques contraires — donner toute la mesure de sa valeur.

La ligne France Indo-Chine est actuellement exploitée par l'Air-Union, compagnie à laquelle sont attachés Codos et Robida. La brillante entreprise de ces deux pilotes apportera donc des renseignements précieux sur les possibilités remarquables que peut présenter cette ligne servie par un matériel ad hoc et de bons équipages.



(Photo André).

Le Bréguet « tout acier » 330, moteur Hispano 650 CV. avec lequel Codos et Robida ont accompli leur merveilleuse performance de vitesse sur le trajet Hanoï-Paris.



Record du Monde de Distance en ligne droite



(Photo Wide World).

Les aviateurs anglais Gayford et Bett espèrent battre le record du monde en ligne droite sur le trajet Londres-Le Cap.

Les aviateurs anglais Gayford et Bett s'appêtent à partir pour battre le record du monde de distance en ligne droite.

Leur itinéraire est établi sur le parcours Londres-Le Cap. Leur appareil est un Fairy Napier avec moteur de 530 CV. qui peut emporter 5.000 litres d'essence. Ils l'ont mis à l'épreuve en octobre dernier sur le trajet Londres-Le Caire, que nous avons relaté dans notre dernier numéro.

Le Raid France-Madagascar de Maryse Hiltz est interrompu

L'intrépide aviatrice qui partage avec Maryse Bastié, la première place dans notre aviation féminine, est partie du Bourget le 31 janvier, avec l'intention de se rendre à Madagascar à vive allure.

Son Farman 191, moteur Gnôme devait remplir cette mission en passant par les escales suivantes : Colomb-Béchar, Reggan, Niamey, Fort-Lamy, Elizabethville, Quelimane et Tananarive.

Le 5 février, nous apprenons que son voyage est interrompu et qu'elle est en panne à Barni à 60 km. de Niamey. Une fuite dans une tuyauterie d'huile a dépourvu son moteur de lubrifiant et l'a mis suffisamment à mal pour l'obliger à suspendre sa randonnée.

La nouvelle étant aussitôt parvenue en France, le Comte et la Comtesse de Sibour dans un beau geste de solidarité aéronau-

tique décident de se porter à son secours et se chargent d'un moteur Gnôme-Rhône de rechange, qui permettra à l'aviatrice de poursuivre sa route.

L'aller ne pouvant plus s'effectuer à la cadence rapide du début, Maryse Hiltz se réservera sans doute pour le retour.

Records d'altitude avec charge

L'hydraviation française a remporté ces temps derniers, trois gros succès, en s'attribuant trois nouveaux records.

Le pilote Pierrot a réalisé ces trois performances à Biscarosse, sur Laté 28, Hispano 650 CV. Il s'est octroyé les records du monde d'altitude, avec 500, 1.000 et 2.000 k. de charge. Il a porté le premier record à 8.800 mètres contre 8.208 record précédemment détenu par le pilote Siergievsky; le deuxième à 8.500 mètres et le troisième à 6.700 mètres, contre Siergievsky avec 6.074 mètres record établi en 1930.

L'aviatrice Maryse Hiltz tombée en panne près de Niamey après avoir traversé le désert.

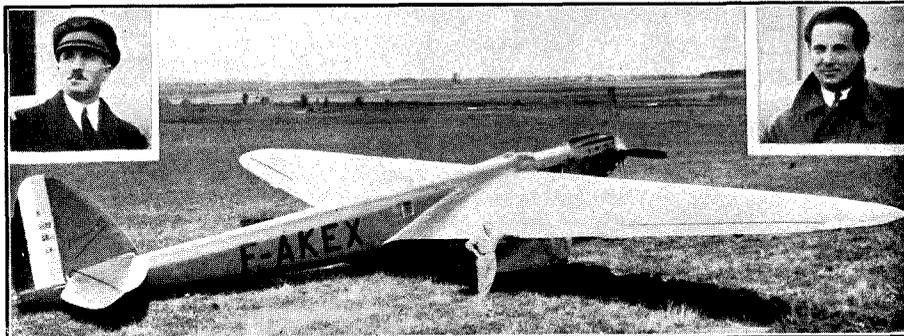


(Photo André).

TENTATIVES DU RECORD

EN CIRCUIT FERMÉ

MERMOZ - MAILLOUX



(Photo André).

L'« Antoine Paillard » prêt pour le record de distance en circuit fermé. Son équipage: Mermoz (à droite) et Mailloux.

L'équipage Mermoz et Mailloux fin prêt, attendait à la Senia, le moment favorable pour s'attaquer au record du monde de distance en circuit fermé. A fin décembre, les conditions météorologiques étant au mieux, Mermoz et Mailloux décident de prendre le départ le 29 au matin.

Chargé de 8.500 litres de combustible, le Bernard 81, moteur Hispano 650 C.V. multiplié : « l'Avion Tango » que nous avons vu ici avec le regretté Antoine Paillard — dont il porte maintenant le nom — obtenait ainsi un rayon d'action de 10.000 à 12.000 kms.

L'appareil lourdement chargé ne put décoller au départ, n'atteignant qu'une vitesse de 90 à 95 kilomètres après avoir roulé au sol sur 1.300 mètres. La piste d'envol, nouvellement aménagée, offrait un freinage constant du fait de la terre qui y avait été fraîchement rapportée.

Se rendant compte de cette difficulté, nos pilotes ont immédiatement essayé de vidanger l'essence, mais le dispositif du réservoir de droite seulement répondit à la commande, et un nuage d'essence les enveloppa.

Déséquilibré de ce fait et lancé par la vitesse acquise, l'avion, embarqué dans un « cheval de bois » fit un tête à queue complet. L'« Antoine-Paillard », heurta le sol et en capotant s'ouvrit en deux. Environnés par les vapeurs d'essence, c'est miracle que nos aviateurs aient pu sortir sans trop de mal de cet accident qui se résuma par une éraflure que Mailloux portait au visage. L'explosion tant redoutée n'eut cependant pas lieu ; toutefois, les accidentés et sauveteurs — dont Mme Mermoz présente lors de l'accident — s'écartèrent rapidement du lieu du sinistre.

Il est regrettable qu'un tel événement ait brisé l'effort persévérant de cet équipage, car il faut se souvenir que Mermoz et Mailloux avaient pour but premier, de s'attaquer au record du monde de distance en ligne droite. Ce genre de performance étant défendu par le Ministère de l'Air, ils n'abandonnèrent pas la partie et convertirent leur programme pour s'attribuer le record en circuit fermé.

Depuis fin novembre, l'équipe Mermoz-Mailloux attendait avec impatience le moment qui réunirait les meilleures conditions pour accomplir leur performance.

Nous déplorons l'insuccès de cette entreprise tout en nous réjouissant du fait que Mermoz et Mailloux ont la vie sauve.

Les deux aviateurs sont rentrés en France aussitôt après l'accident. Il ne res-



(Photo Morris).

Les débris du Bernard de Mermoz et Mailloux.

ta plus alors à Laversin — mécanicien de l'appareil déjà du temps qu'il était à Paillard — qu'à récupérer les restes de l'avion tango.

Antoine Paillard n'est plus.

L'Antoine-Paillard est brisé...



Ci-contre : Mermoz et Mailloux, immédiatement après l'accident de l'« Antoine-Paillard » à la Senia. 1. Mermoz ; 2. Mailloux ; 3. Le mécanicien Laversin.

(Photo Moris).

BOSSOUTROT et ROSSI

Bossoutrot et Rossi qui devaient décoller peu après Mermoz et Mailloux dans le même but de s'attribuer le record du monde de distance en circuit fermé décidèrent d'ajourner leur départ.

Le 22 janvier les meilleures conditions paraissant réunies, ils s'envolèrent normalement de la Senia à 9 h. 04 avec leur Blériot 110 chargé de 7.200 litres d'essence et 300 litres d'huile.

Mais, décidément, le record du monde de distance en circuit fermé détenu par Doret et Le Brix avec 10.372 kms sera difficilement battu.

Tout d'abord, les conditions atmosphériques obligent Bossoutrot et Rossi à ne

pas s'écarter du circuit Bladtouaria-Lourmel-Oran, alors qu'ils espéraient poursuivre leur ronde sur le circuit Casa-Agadir-Dakar. Ils essayèrent de venir jusqu'à Casablanca, mais se heurtant à un mur de nuages, ils firent demi-tour à Fez.

Tout allait bien à bord, le moral était excellent, les consommations d'huile et d'essence étaient très régulières. Le *Joseph Le Brix* pouvait paraître assuré du succès, quand se produisit un incident. Une panne de magnéto et un encrassement des bougies provoquant un défaut d'allumage, obligea le vaillant équipage à atterrir le 24 janvier à 5 heures du matin. Jugez de leur état d'âme.

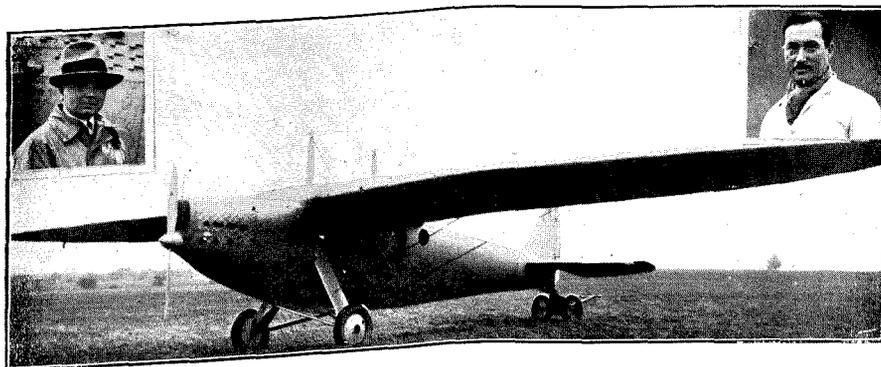
En 44 heures, l'appareil avait parcouru 6.747 kms et les réservoirs contenaient encore plus de 2.000 litres d'essence au moment de l'atterrissage.

Après la période pleine des plus beaux espoirs qu'avaient vécue Bossoutrot et Rossi, quelle ne fut pas leur déception.

Ils étaient momentanément impuissants, abattus ; mais leur persévérance l'emporta.

Le *Joseph Le Brix* a été remis au point et essayé.

Le départ suivra et Bossoutrot et Rossi reprendront leur ronde aussitôt que les conditions atmosphériques le permettront



(Photo André).

Bossoutrot-Rossi et le Blériot avec lequel ils ont tenté une fois déjà de battre le record de distance en circuit fermé.

LE VOYAGE D'ÉTUDES

du Capitaine ARRACHART



Une nouvelle liaison Paris-Madagascar vient d'être réalisée par le capitaine Arrachart avec un avion de grand tourisme Farman 198, équipé d'un moteur Renault 250 CV, 9 cylindres en étoile à refroidissement par air.

Ce voyage avait pour but l'étude de deux grandes voies aériennes reliant la France à Madagascar : l'une passant par l'Algérie, le Sahara, le Niger, le Tchad, l'Oubangui, le Congo-Belge, la Rhodésie et l'Afrique Orientale portugaise ; l'autre par la partie orientale de l'Afrique, le Soudan, l'Égypte, la Tripolitaine et la Tunisie.

Le capitaine Arrachart, parti le 23 novembre de Toussus-le-Noble, passait par Marseille et Alicante, et atterrissait à Oran, le 24 novembre, où il retrouvait M. Level, administrateur de la Compagnie Aérienne Française, avec qui il devait inaugurer les voyages réguliers de la ligne aérienne, traversant le Sahara. Cette inauguration a eu lieu sur un trajet de 1.300 kilomètres, entre Reggan et Gao, le 29 novembre, par l'avion de M. Arrachart et celui de la Compagnie Aérienne Française, conduit par le pilote Obrecht. Dans ce dernier avaient pris place : deux officiers rejoignant leur poste au Soudan et M. Estienne,

directeur de la Compagnie Transsaharienne, qui exploite la ligne terrestre sur le même itinéraire en utilisant des cars et des voitures Renault.

Le voyage se continua ensuite par Kano, en Nigéria anglaise, Fort-Lamy, où il y eut un arrêt de deux jours auprès du lieutenant Paul Arrachart, qui est chargé de l'aviation dans le gouvernement du Tchad.

Les étapes suivantes furent Bangui, Brazzaville, avec arrêt d'un jour dans cette ville, Loulouabourg, Elisabethville (Congo-Belge), Tête, Quilimane, dans la possession portugaise de Mozambique. La dernière étape (de Quilimane à Tananarive), comportant 450 kilomètres au-dessus de la mer, a été accomplie d'un seul vol et l'atterrissage à Tananarive eut lieu le 11 décembre.

Aux différentes étapes, des études furent faites sur les terrains d'aviation, les condi-

tions météorologiques, les facilités d'approvisionnement, et de dépannage, etc...

Le capitaine Arrachart demeura cinq jours dans la capitale de notre grande colonie où il assista notamment au premier meeting aérien qui fut organisé. Cette fête eût un très grand succès, et mit en évidence le louable effort exercé par nos colons pour développer l'aviation à Madagascar. Ils ont, en effet, fondé un Aéro-Club qui possède un appareil de Tourisme Potez 36 à moteur Renault 95 CV., analogue à ceux avec lesquels Lefèvre et Desmazières avaient fait, en touristes, la liaison aérienne France-Madagascar.

Arrachart participa à cette fête avec son appareil emmenant successivement à son bord, de nombreuses personnalités de la capitale et en particulier Madame Rouvin femme du Gouverneur Général intérimaire.



(Photo André).

Le Capitaine Arrachart et son mécanicien Puillet qui sont allés à Madagascar pour étudier sur place les possibilités de deux différents itinéraires.

Puis ce fut le retour. Une nouvelle traversée du Canal de Mozambique avec étape à Dar-es-Salam, dans le Tanganyka ensuite traversée les régions très montagneuses de l'Afrique Orientale Anglaise, où certains sommets couverts de neige s'élèvent à près de 6.000 mètres et, le second soir, atterrissage à Juba.

Au cours de la troisième étape, Juba-Khartoum, la vitesse de l'appareil fut ralentie par un fort vent debout, ce qui nécessita un atterrissage à Renk. La provision d'essence du poste, soit 40 litres, permit à Arrachart d'atteindre Khartoum à la tombée de la nuit, sans toutefois arriver jusqu'au terrain. Il lui fallut atterrir dans un faubourg de cette ville. Le lendemain il prit le départ pour Assouan et arrivant de bonne heure, pût visiter aux abords de cette ville le gigantesque barrage construit pour régulariser le cours du Nil.

L'atterrissage au Caire eut lieu le 21 décembre à douze heures.

Ayant traversé le désert de Lybie et de la Cyrénaïque, Arrachart prit du combustible à Benghazi et termina la sixième étape à Cyrté.

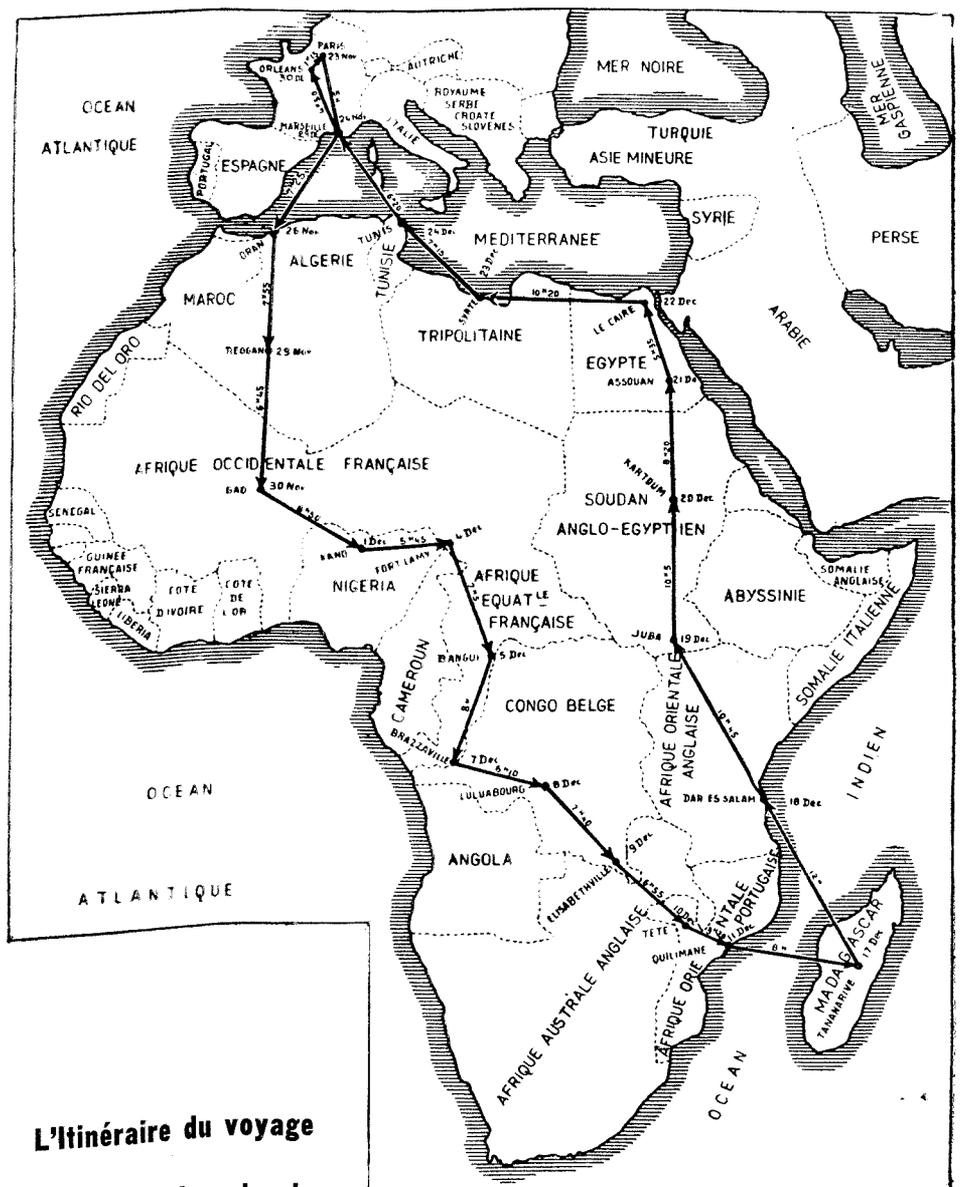
Enfin, le septième jour, il atterrissait à Tunis où le terrain était en très mauvais état à la suite d'une récente tempête. L'avion s'embourba, il fallut deux tracteurs et quatre heures de travail pour le dégager. Il n'eut, heureusement, pas trop à souffrir de cet incident.

Décollant de Tunis à trois heures quinze, voyageant de nuit jusqu'en Corse, le Capitaine Arrachart arriva à Marseille à neuf heures quinze, sept jours après son départ de Tananarive.

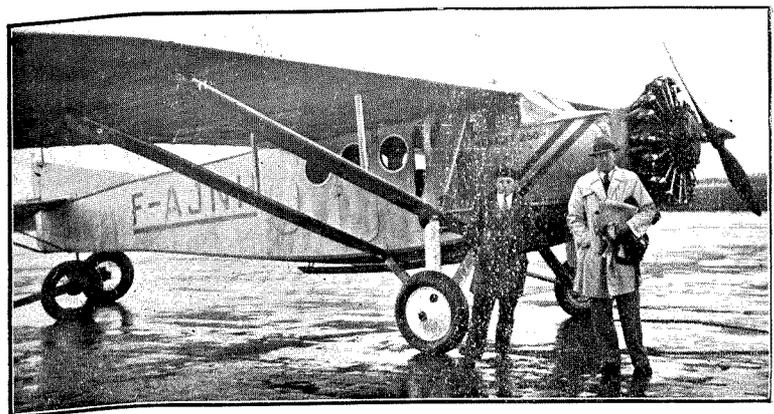
Nous tenons à signaler la rapidité avec laquelle a été accompli le voyage de retour. L'ancien recordman du monde de la distance, n'était accompagné que de son mécanicien : il a donc donné une preuve d'endurance exceptionnelle, car *seul pilote à bord de son appareil*, il a mis moins de sept jours (du 17 au 24 décembre), pour effectuer les dix mille kilomètres du parcours Tananarive-Le Bourget, effectuant plusieurs étapes de 2.000 kilomètres en moins de vingt-quatre heures.

Mais l'avion fut bloqué pendant plusieurs jours par un brouillard intense qui couvrait la France à partir de Lyon. L'atterrissage au Bourget, n'eut lieu que le 30 décembre, où le Capitaine de Saint-Esteban, représentant le Ministre de l'Air, et M. Hugué, Administrateur des Usines « Renault », attendaient Arrachart pour lui transmettre leurs plus chaleureuses félicitations.

Ainsi se terminait une croisière de 26.000 kilomètres, riche en souvenir, mais exempte d'incident, grâce au fonctionnement parfait du moteur Renault 250 CV.

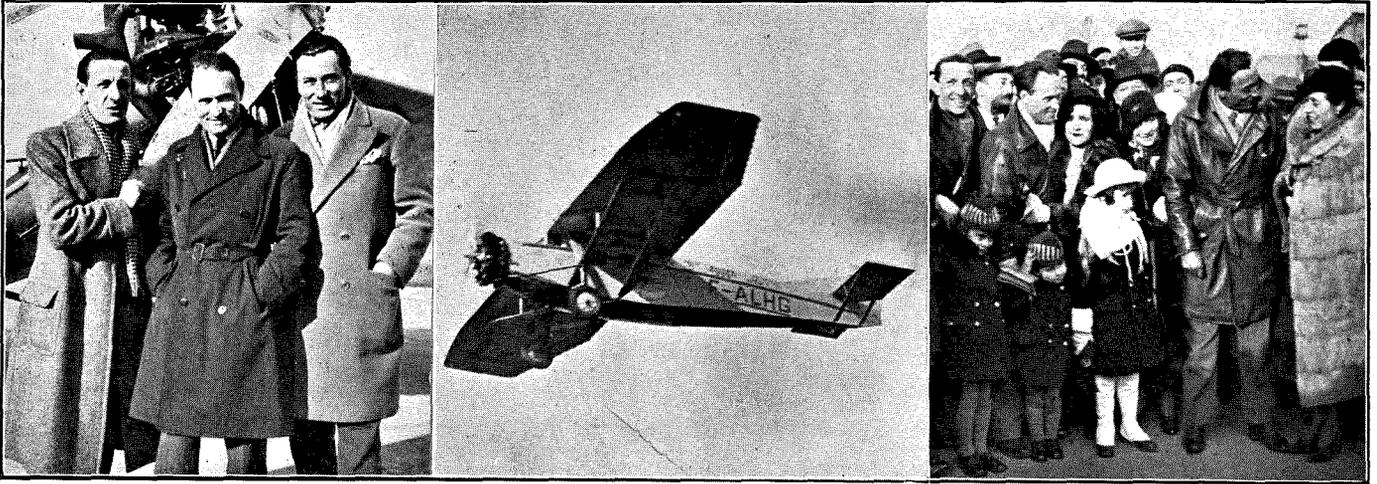


L'itinéraire du voyage
Paris-Tananarive et retour



(Photo André).

Le Capitaine Arrachart et son mécanicien Puillet devant leur Farman 198, moteur Renault 250 CV.



(Photos André).

A gauche : Reginensi, Touge et Lenier. Au milieu : le « Saint-Didier » Farman 190, moteur Lorraine S.G.A., type « Algol » 300 CV. A droite : l'équipage du « Saint-Didier » à son arrivée au Bourget au retour de son aventure saharienne.

Le dénouement heureux de l'aventure saharienne de Reginensi, Touge et Lenier

Le 29 janvier dernier, à bord d'un Farman-Lorraine de 300 chevaux, s'envolaient de Paris, Reginensi, Touge et Lenier, qui avaient l'intention d'effectuer un raid de vitesse, d'Istres à Tananarive, par Barcelone, Oran, El Goléa, Agadès, Binder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Stanleyville, Tabora et Dar el Salam.

Le *Saint-Didier* (ainsi s'appelle l'appareil qui portait le valeureux équipage), ne devait pas aller très loin malheureusement, et peu s'en fallut que l'aventure saharienne des trois aviateurs ne se dénouât tragiquement. Le 1er février, en effet, à Casablanca, étaient captés deux messages alarmants, émanant du *Saint-Didier*. Les aviateurs, entre In Salah et Tamanrasset, — ils ne pouvaient préciser davantage, — avaient dû se poser à la suite d'une panne d'essence. Le *Saint-Didier* n'avait aucun mal, ni l'équipage non plus. Mais Reginensi et ses compagnons n'ayant que peu de vivres et peu d'eau avec eux, allaient-ils être bientôt condamnés à mourir d'épuisement dans le désert ?

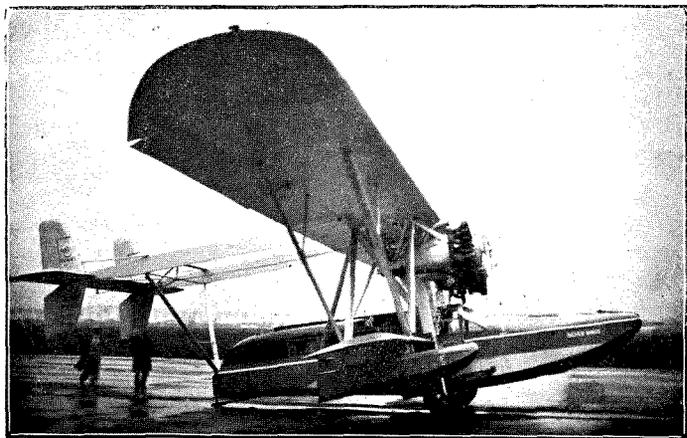
Pendant plusieurs jours l'aviation nord-africaine alertée, procéda à des recherches méthodiques, sous la direction du Lieutenant-Colonel Vuillemin. En même temps, des camionnettes du service aéronautique pourvues d'essence et d'un cadre radiogoniométrique se mettaient elles aussi en campagne. Le Colonel Weiss participa de son côté aux vols d'investigation au-dessus du désert, dans la région du Tefnou, de l'oued Telezara, de l'Erg Tessed, mais sans résultats.

Alors que l'on commençait à désespérer, un message laconique et rassurant parvint à Casablanca le 7 février, annonçant que les aviateurs avaient été retrouvés par les avions de Poulain et de Vuillemin au Sud-Est d'Erg-Tessed. Reginensi, Touge et Lenier, n'avaient plus de vivres et l'on devine la joie avec laquelle ils virent arriver l'avion sauveur. Ramenés à Alger par la voie des airs, ils regagnèrent ensuite Le

Bourget à bord du *Saint-Didier*. Ainsi se termine prématurément le raid qu'ils espéraient mener à bien, mais auquel, comme de bien entendu, ils ne renoncèrent pas. Et la prochaine fois, ils comptent bien que le désert, auquel ils viennent d'échapper, ne les retiendra pas à nouveau prisonniers et ne les empêchera pas d'établir à tire d'aile, la liaison France-Madagascar.



Madagascar but touristique



(Photo André).

L'amphibie Sykorsky S.-38, bi-moteur Pratt et Whitney de Miss Durand. C'est avec cet appareil qu'elle a entrepris une croisière qui doit l'amener à Madagascar.



(Photo André).

L'appareil d'Avignon, Lebeau et Cotier qui se rendent à Saint-Paul-de-Loanda. Avion Farman 191, moteur Gnôme-Rhône de 230 CV.

Les Touristes Avignon, Lebeau et Cotier

Les touristes Avignon et Lebeau, accompagnés du mécanicien Cotier, ont quitté Le Bourget au début de février pour accomplir un voyage de grand tourisme de 22.000 kilomètres en Afrique.

M. Avignon, Vice-Président de l'Aéro-Club de l'Hérault s'était déjà distingué dans le Tour de France de 1931, pour avion de tourisme. Ces hardis pilotes comptent se rendre à Saint-Paul de Loanda et doivent rentrer en France après avoir visité le Maroc.

A l'heure actuelle, ils ont traversé le désert sans incident et poursuivent leur chemin vers Brazzaville.

Leur voyage sera d'une durée d'un mois environ, nous pouvons donc espérer les voir à Casablanca, dans la première quinzaine de Mars.



(Photos Echo du Maroc).

En haut : Lamur et Fouques-Duparc (de gauche à droite). En bas : Fouques-Duparc (à gauche) lors de leur passage à Rabat en automne dernier avec leur Potez Salmson.

Traversée du Sahara en avion de tourisme

MM, Fouques-Duparc et Lamur, pilotes amateurs qui nous ont rendu visite en automne dernier, sont rentrés mi-janvier d'une randonnée de 8.000 kilomètres. Chacun sur Potez 36, ils s'étaient envolés de la Senia, le 18 décembre ayant pour but d'atteindre le Niger et d'effectuer ainsi la traversée du Sahara.

Leurs appareils de tourisme ayant un rayon d'action relativement faible, ils se heurtèrent à de nombreuses difficultés, ce qui ne les empêcha d'ailleurs pas d'atteindre Bamako et d'en revenir.

Voilà un bel exploit d'amateurs et M. Lévêque, Président de l'Aéro-Club d'Oran a tenu à leur descente d'appareil à les féliciter chaleureusement.



Costes en Afrique

Notre grand pilote national Costes, Inspecteur de l'Air-Union, est parti accompagné de Véron et Schneider, secrétaire général de la même compagnie, pour étudier tout particulièrement la possibilité de réalisation d'une ligne Tunis-Tchad. Cet itinéraire aurait l'avantage de raccourcir considérablement le parcours de la ligne France-Congo-Belge-Madagascar.

C'est en étroite collaboration avec la mission automobile du Prince Sixte de Bourbon, que nos aviateurs remonteront vers le Nord par le trajet Bilma, Djado, Anijnid, Fort-Flatters et Gabès. Sur ce parcours aucun point de repère, pas un avion n'y étant encore passé ; c'est donc une nouvelle conquête qu'entreprennent Costes et Schneider pour l'aviation.

La mission présente des difficultés et un certain péril, en conséquence, cette expédition a été soigneusement étudiée.

Le Bréguet 27, Hispano 500 CV. tout acier, qui a été choisi, a été dépouillé de son équipement militaire. Celui-ci a été remplacé par du matériel spécialement adapté aux conditions mêmes du voyage : postes de T.S.F. accessoires de camping, vivres, provisions d'eau, etc...

L'avion a déjà dépassé Le Caire et poursuit sa route vers le Tchad à la rencontre de l'expédition Sixte de Bourbon.



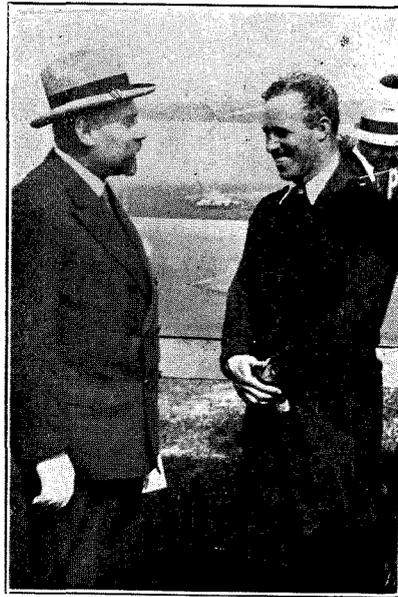
Un équipage de la ligne Alger-Marseille est recueilli en mer

Le mauvais temps qui a sévi en Méditerranée vers le 20 février avait mis en difficulté un hydravion de la ligne Aéro-postale Marseille-Alger.

L'équipage composé du pilote Mermoz et du Radio Regnier se trouvait en pleine mer, ayant été contraint d'amérir par suite d'une panne de moteur.

Grâce à la liaison par T.S.F., aux relevements et recoupements radiogoniométriques, la position de l'appareil fut aisément déterminée et vers midi le *Timgad*, recueillait l'équipage et le courrier. En raison du gros temps, l'hydravion ne put être remorqué et le *Timgad* rentra à Alger vers le soir.

Le lendemain, Mermoz et Régnier repartaient avec le courrier et arrivaient à Marseille dans l'après-midi. L'hydravion naufragé est recherché par les patrouilles de dépannage.



(Photo André).

Frank Hawks (à droite) surnommé « l'homme boulet » est félicité par M. Dumesnil.

Un nouvel exploit de Frank Hawks

Nous apprenons que le célèbre capitaine aviateur Frank Hawks, qui mérite à juste titre le surnom « d'homme boulet », vient d'accomplir un nouvel exploit.

Tout le monde le connaissait déjà en Europe par ses raids vertigineux de capitales à capitales. Nous le retrouvons à nouveau comme auteur d'une performance extraordinaire.

Récemment, il a effectué un circuit de 4.200 kilomètres sans escale au-dessus de l'Amérique du Nord et Centrale — du Ca-

nada au Mexique — à la vitesse moyenne de 290 kilomètres à l'heure.

On trouve en lui des qualités d'endurance particulièrement développées qui lui permettent de survoler en 14 heures, des espaces couverts de neige, une zone tempérée, des régions tropicales s'adaptant sans difficultés aux variations de températures.

Nous savons par ailleurs qu'il a fondé à New-York, une escadrille de 40 avions, pilotés par des membres de la meilleure société new-yorkaise, groupement qui semble voué au plus grand succès.



Bert Hinkler



Bert Hinkler lors de son passage à Casablanca



Nous apprenons que le valeureux aviateur Bert Hinckler, qui a séjourné parmi nous à la suite de la traversée de l'Atlantique Sud, vient de se voir attribuer une nouvelle récompense. Le Prix Seagrave, vient de lui être décerné pour son raid New-York-Londres. Le Comité chargé de l'attribution du « Seagrave Memorial Trophy » a choisi Bert Hinckler comme premier détenteur, car celui-ci incarne l'esprit même qui régit la fondation du prix : récompenser un pilote anglais qui mettra en valeur le matériel national.

Cette distinction fait l'objet pour nous d'une occasion nouvelle d'adresser nos vives félicitations au brillant pilote, vainqueur de l'Atlantique Sud.

BRAVOURE

Promotion à titre exceptionnel dans la Légion d'honneur, avec la citation suivante :

« DELPECH DE FRAYSSINET, Jehan, « Adjudant-Pilote, au 34^e Régiment d'Aviation.

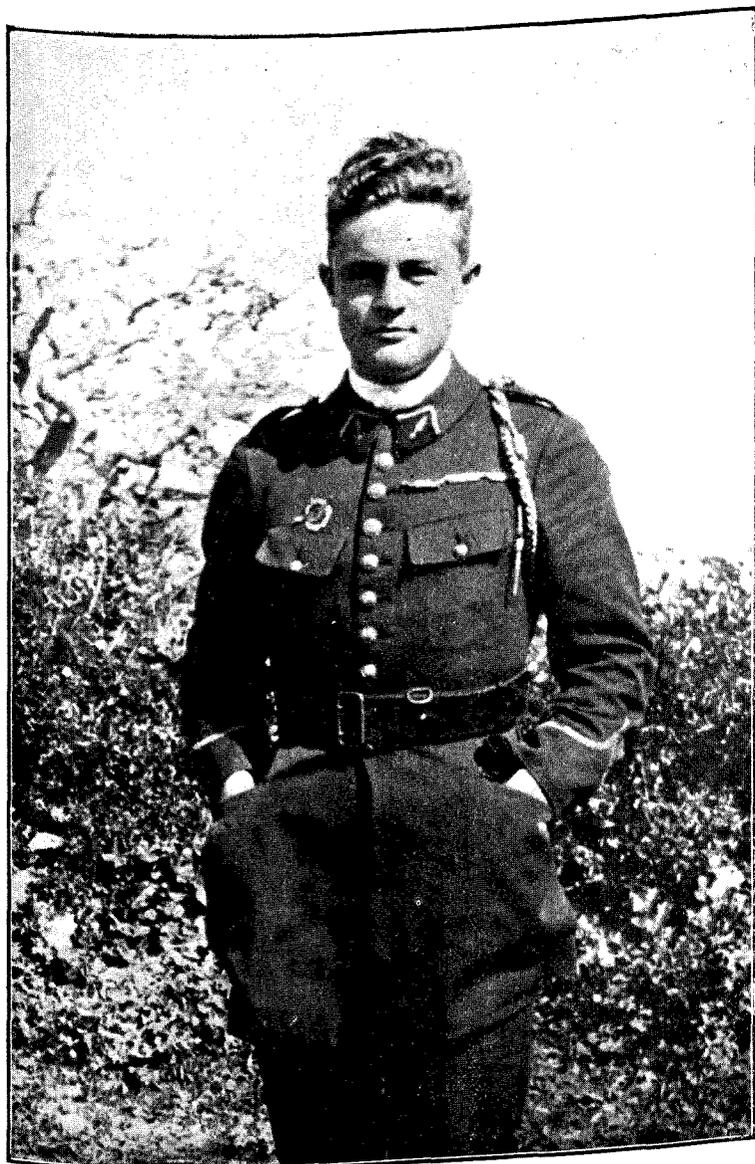
« Pilote accompli, joignant aux plus « brillantes qualités professionnelles, une « haute valeur morale.

« Le 21 décembre, ayant le feu à bord et « s'étant aperçu, au moment de sauter en « parachute, que l'observateur — mis par « lui en mesure de sauter le premier — « était resté accroché au bord du fusela- « ge, a repris son poste au milieu des « flammes, a remis avec le plus grand « sang-froid son avion en ligne de vol, « permettant à son passager de se dégager « et de se jeter à l'extrême limite d'alti- « tude d'utilisation du parachute.

« S'étant volontairement mis, par suite « de ces manœuvres, dans l'impossibilité « de faire lui-même usage de son parachu- « te, a continué à piloter jusqu'à l'atterris- « sage avec une rare présence d'esprit, « quoique grièvement brûlé.

« A donné ainsi un magnifique exemple « de bravoure et maîtrise de soi, de soli- « darité d'équipage et d'esprit de sacri- « fice ».

L'adjudant-pilote Jehan Delpech de Frayssinet, n'est pas un inconnu au Maroc, et dû sa modestie en souffrir, nous sommes heureux de lui adresser nos chaleureuses et sincères félicitations pour sa nomination si méritée, au grade de Chevalier de la



L'adjudant de Frayssinet, au bivouac dans la Tache de Taza

Légion d'honneur. Voilà une croix qui sera bien portée, d'ailleurs dans l'aviation elles le sont toutes.

De Frayssinet a longtemps servi au Maroc, et son souvenir est certainement resté vivace au 37^e d'Aviation, où son allant, son cran, sa grande modestie, son esprit distingué et hautement « aéronautique », lui valaient l'estime et l'affection de ses chefs et de ses camarades.

Pendant la campagne du Riff, de Frayssinet a été l'un de ces glorieux pilotes qui au péril de leur vie, ont tant de fois permis aux postes encerclés, d'être ravitaillés et de tenir. Après la glace, le pain ou les



L'Adjudant de Frayssinet, au bivouac dans la Tache de Taza

munitions, il revenait encore et lançait au commandant du poste, un petit papier sur lequel il traçait quelques mots qui ont le don de retremper les hommes, et grand oiseau dans le ciel, sans souci des balles riffaines, il aidait de toute son intelligence et de son énergie les malheureux qui ne se sentaient plus isolés.

C'est ainsi qu'un jour, il fut descendu quelque part du côté d'Astar et au milieu d'une grêle de balles, souriant et avec un calme imperturbable, il dégageait son observateur, enlevait ses appareils de bord, et gagnait ensuite les rangs d'une compa-

gnie de Légion tiraillant derrière des « parpins » et témoins de la chose. Il fut accueilli vous devinez comme, car ceux-là aussi s'y connaissent en bravoure.

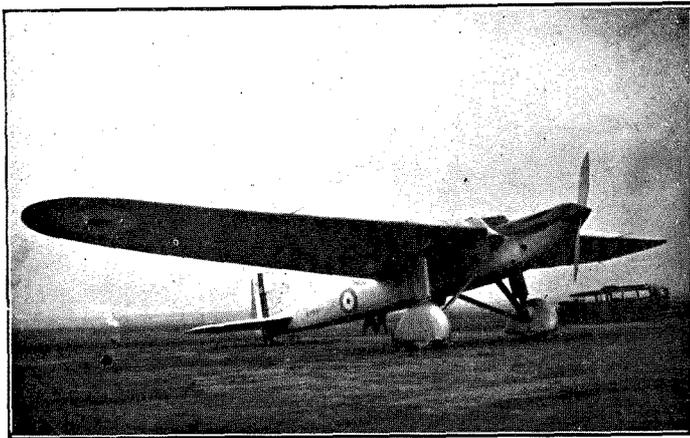
Bref, sa belle conduite lui a valu la médaille militaire et la Croix de Guerre avec quelques palmes et étoiles.

Le dernier trait de bravoure de ce valeureux pilote, qualifié de sublime par son passager, le Capitaine Colle, montre bien à quel point, de Frayssinet, marié et père de deux enfants, sait ce que veulent dire les mots « maîtrise de soi », « solidarité d'équipage » et « esprit de sacrifice ».

Mais cela est courant dans l'aviation, dirait-il, et je ne vois pas pourquoi vous faites un tel tapage pour une chose toute naturelle, alors que n'importe qui à ma place en eut fait autant ???

Nous pensons, nous, que tout le monde n'en dirait pas autant, et nous sommes certains que le Capitaine Colle, qui est lui aussi un vrai aviateur, et qui l'a prouvé une fois de plus en se portant au secours de son pilote, dès qu'il eut touché terre, quoique gravement contusionné — est de notre avis.

H. D.



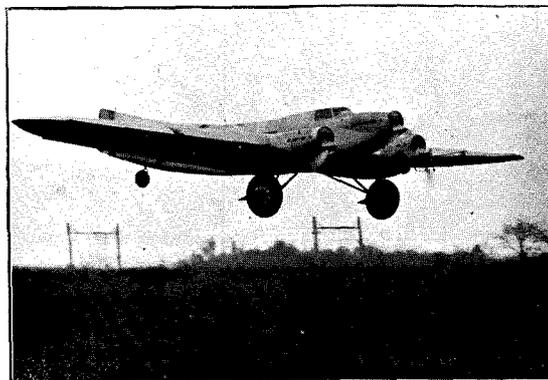
(Photo André).



(Photo André).

En haut à gauche : Le nouveau monoplan Fairy Napier au Bourget. A droite : Le monoplan Caudron 240 quadruplace de tourisme, moteur Salmson A. C. 9 de 120 CV. La cabine très spacieuse possède les mêmes dimensions qu'une voiture automobile conduite intérieure.

En bas : le trimoteur Couzinet dont on attend les meilleures performances après de premiers essais satisfaisants.



(Photo André).

LA PEINTURE AÉRIENNE

L'aviation qui chaque jour prend une plus large place dans notre vie, ne devait pas tarder à fournir un nouveau thème d'inspiration aux artistes.

Ceci ne nous surprend pas et bientôt, sans doute, nous verrons se préciser une école et une technique qui emprunteront à l'aviation les thèmes et sujets de composition.

Pourquoi les beautés du ciel et les paysages terrestres, vus à quelques centaines de mètres d'altitude, n'éveilleraient-ils pas chez le peintre le besoin de reproduire les impressions reçues pour les fixer sur la toile.

L'idée ou plutôt l'inspiration n'est certes pas très fréquemment relevée, mais cependant nous trouvons des talents suffisamment audacieux et indépendants pour franchir le cadre des choses habituelles et s'en aller chercher des horizons nouveaux dans ce chemin à peine encore tracé.

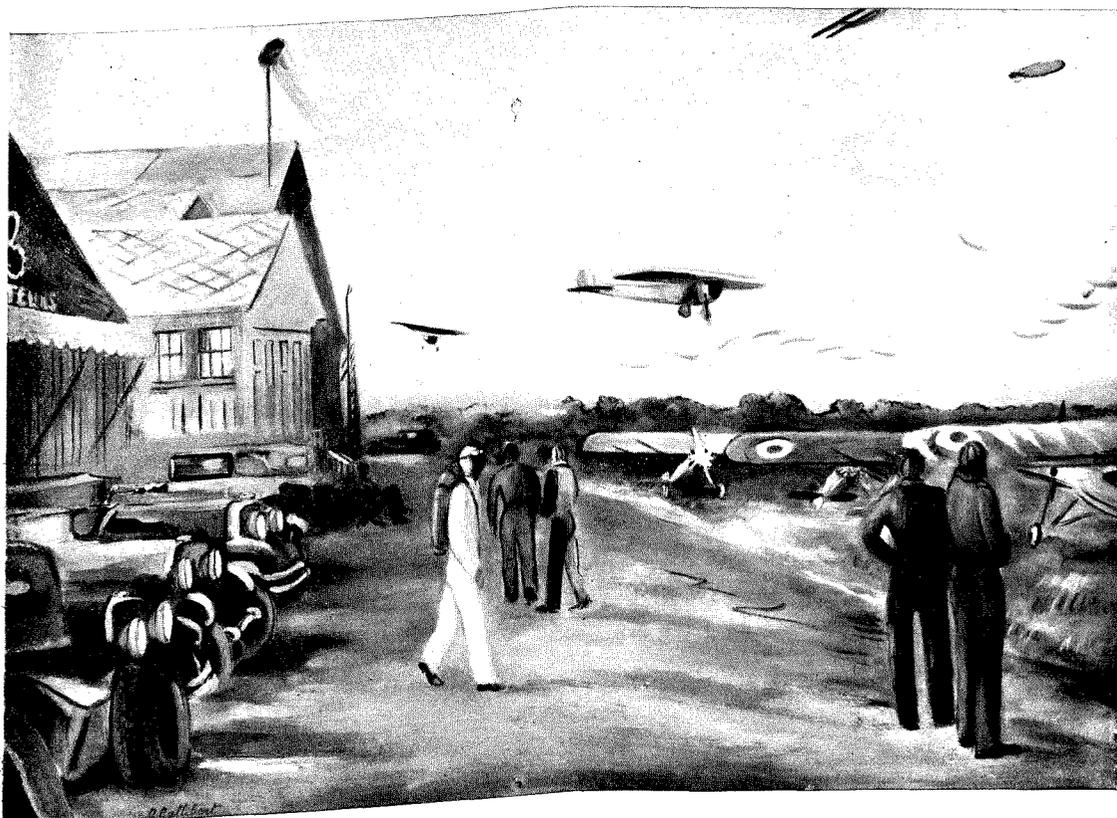
Parmi ces œuvres d'avant-garde, nous reproduisons ici quelques sujets aéronautiques traités par l'artiste peintre Madame Geneviève Gallibert qui séjourne actuellement dans notre capitale administrative.

Mme Gallibert, tout en s'inspirant de l'aviation, ne borne pas là son art et nous relevons sur son talent de paysagiste des propos très élogieux.

Née à Paris, elle aime toujours les harmonies qu'évoque cette ville aux multiples aspects. Elle y a été l'élève assidue de l'École des Beaux-Arts, où elle a puisé la technique nécessaire à la reproduction des impressions qu'enregistre une vive sensibilité. Son talent vigoureux reproduit fidèlement ce qu'elle a vu.

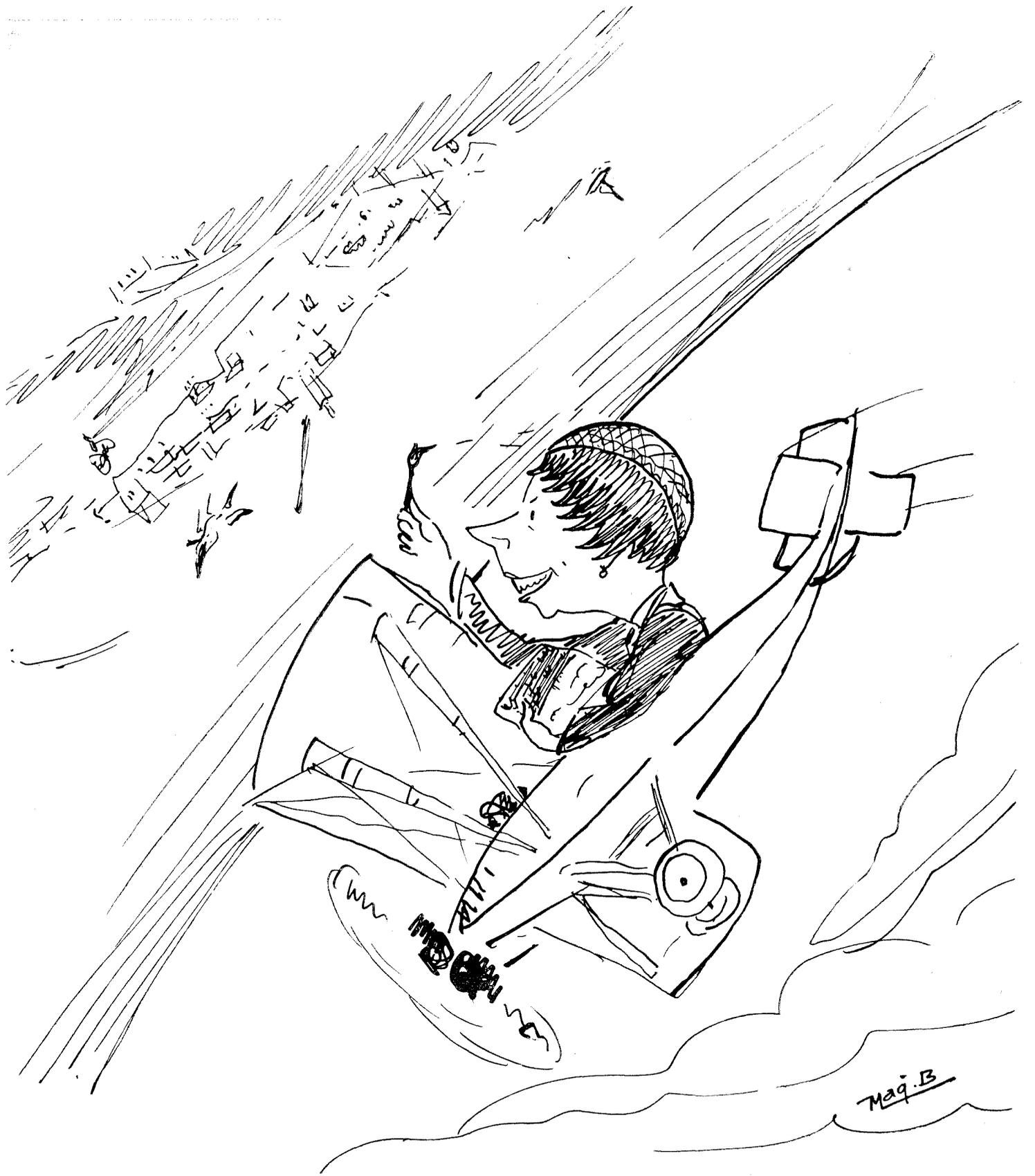


Madame Gallibert, artiste peintre dont nous reproduisons quelques sujets aéronautiques.



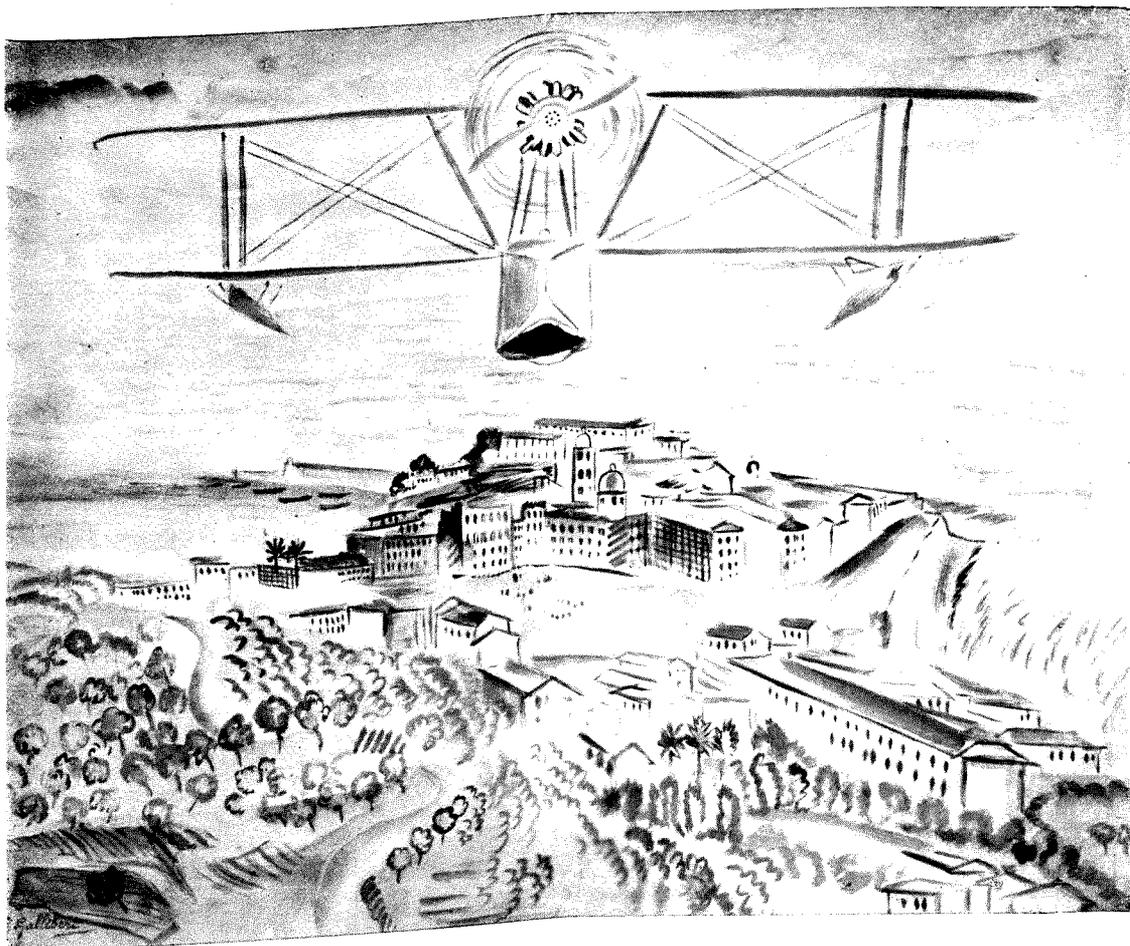
(Photo Vaux).

L'aérodrome Morane de Villacoublay. Aquarelle de Mme Gallibert



Mag. B.

Madame Gallibert, vue en looping par Mag. B.



(Photos Vaux).

Au début de sa carrière elle ne composait que des aquarelles mais n'hésite plus maintenant à donner plus de relief à ses œuvres en les traitant à l'huile.

La reproduction de tableaux par la photographie est une révélation plutôt muette qui ne permet pas de juger la valeur de sa palette. Pourtant, les verts et les bleus sont transformés par son pinceau en teintes remarquablement transparentes. Cette finesse fixée sur la toile donne la facture très personnelle de son talent.

Des planches en couleurs illustrant *les Provençales*, de Giraudoux sont dues à son pinceau fouillant dans le vif élément de la Provence.

Le Demi-Dieu de Jacques de Lacretelle est émaillé de dessins émouvants que Mme Gallibert a rapportés de Grèce.

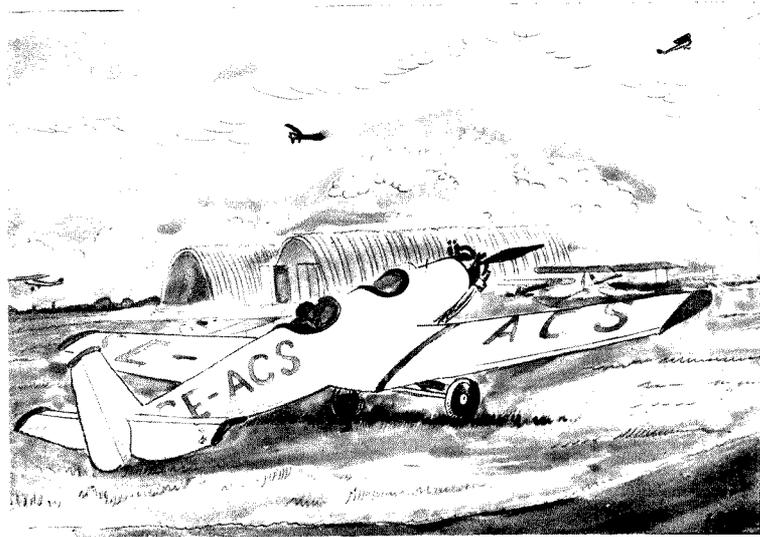
Que va-t-elle rapporter du Maroc ?

Les paysages et les scènes locales nous sont souvent représentées, aussi nous plairait-il infiniment de voir maintenant quelques productions sur l'aviation au Maroc.

Notre pays est un pays de prédilection pour l'aviation. Il l'est aussi pour les peintres. Comment ces deux qualités réunies ne tenteraient-elles pas le pinceau d'une artiste de la peinture aérienne ?

Ci-dessus : l'arrivée sur Ajaccio en hydravion. Aquarelle de Mme Gallibert.

Au bas de la page : Un appareil « Junker » à l'aérodrome d'Orly. Aquarelle de Mme Gallibert.



L'ACTUALITÉ MAROCAINE



(Photo Flandrin).

LE COMMANDANT CHATELAIN

Un ami méritant de l'Aéro-Club du Maroc a quitté le commandement de la base d'aviation militaire de Casablanca, qu'il dirigeait depuis juin 1925.

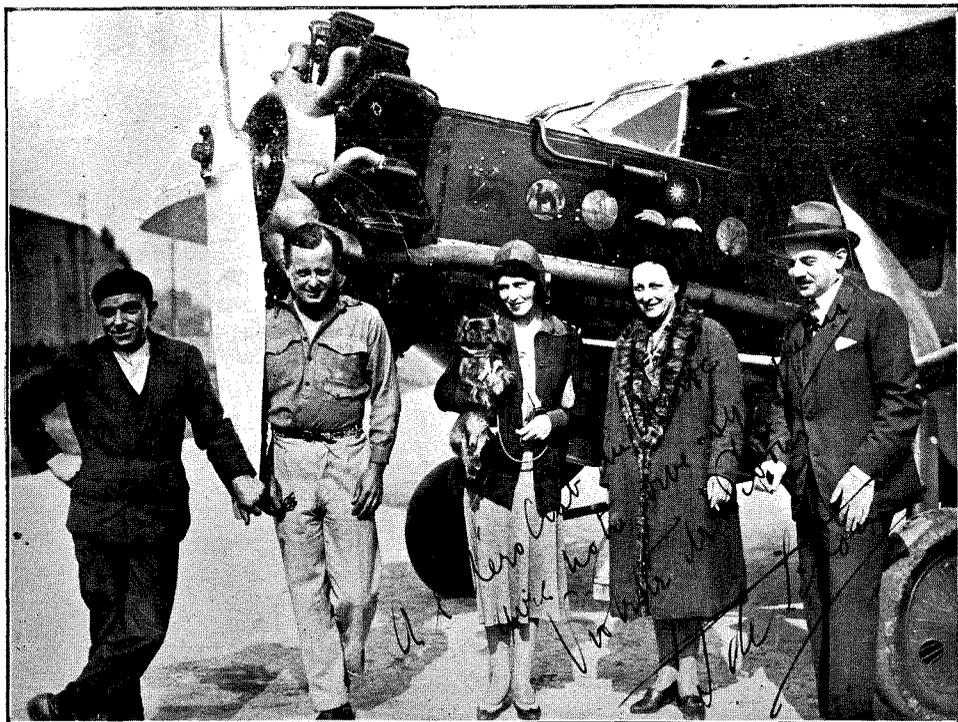
Le plaisir d'enfin survoler une terre aussi hospitalière que celle du Maroc ne peut être égale que par celui de votre réception par l'Aéro Club de Casa Blanca qui fut si spontanée, si impromptue et si charmante.

C'est avec un véritable étonnement que l'on a appris l'activité de ce Club.

L'enthousiasme, les vols de propagande, les conférences etc. n'en sont que quelques signes, et nous pouvons affirmer que les clubs de la Métropole peuvent en prendre leçon.

Nous ne manquerons pas, à votre retour de tâcher de faire connaître à tous nos camarades l'importance,

l'activité et la vitalité de l'aviation
de tourisme au Maroc et les engagements
de rendre visite à ce pays où
l'hospitalité est aussi complète
Violette et Jacques de Sibour



(Photo Keystone view).

De gauche à droite : le mécanicien Damet, le comte et la comtesse de Sibour en escale à Bruxelles, au cours de leur voyage autour du monde. Mme de Sibour tient dans ses bras un chien Pékinois, souvenir de leur séjour à Pékin. A sa droite, Mme Wilden, femme de l'ambassadeur de France à Pékin.

Le Comte et la Comtesse de Sibour s'envolent vers Niamey pour dépanner Maryse Hiltz

Apprenant que l'aviatrice Maryse Hiltz était en sérieuse difficulté à Niamey, le Comte de Sibour — bien connu par les nombreuses randonnées touristiques qu'il a faites en compagnie de sa fidèle passagère Mme de Sibour — décide de s'envoler vers Niamey pour apporter à l'aviatrice en panne à Barni, le moteur nécessaire à la continuation de son expédition.

Ce geste ne nous surprend pas de la part de ce bel équipage qui s'était offert spontanément déjà pour voler au secours du « Trait-d'Union II ». L'aventure est moins tragique cette fois, mais l'esprit de solidarité reste le même et augmente encore la sympathie que nous avons ressentie pour M. et Mme de Sibour, puisque nous avons eu le plaisir de les garder plusieurs jours à Casa, à leurs corps défendant.

Le « Safari-IV » dans lequel ont pris place M. et Mme de Sibour et leur fidèle mécanicien Damet, s'est envolé du Bourget le 11 février. L'avion étant quelque peu chargé du fait de la présence à bord du moteur de rechange, le pilote a été obligé de tenir compte du mauvais temps et les escales furent trop nombreuses à son gré. Il dû même, dans la crainte de voir son appareil se briser, s'alléger du moteur aux environs de Barcelone au plus fort de la tempête qui sévissait sur la région. Im-



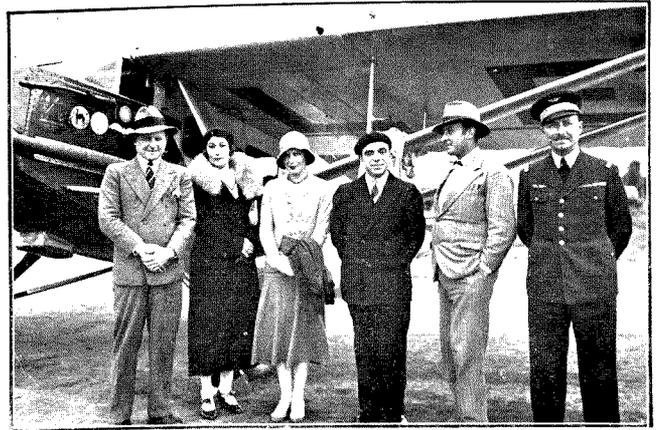
Au Camp Cazes. Le comte et la comtesse de Sibour, accompagnés de leur mécanicien Damet, font escale à Casablanca.

mobilisés pendant une journée encore à Barcelone en même temps que Régimensi, Touge et Lenier, ils partirent le lendemain après avoir confié le moteur aux soins de l'Aéropostale.

Le 17, le « Safari-IV » atterrissait dans l'après-midi à Casablanca où nos aviateurs ne comptaient faire qu'une très courte escale pour rattraper le temps perdu.

Il fut tout de même possible de réunir au Club un petit groupe qui le même soir pût, par la voix de notre Président, souhaiter la bienvenue au Comte et à la Comtesse de Sibour. Ceux-ci nous ont immédiatement conquis par leur heureuse simplicité. M. de Sibour est un pilote averti, plein de gaieté, d'entrain, toujours tel que l'a connu un de nos membres, Me Gaston, alors qu'ils étaient tous deux en école.

Mme de Sibour également pilote, laisse à son mari la conduite de l'appareil, mais déploie tout son sprit sportif dans la collaboration qu'elle apporte à l'équipage en toutes occasions. Elle se charge des corvées d'étapes qui sont nombreuses, et dans lesquelles peuvent figurer la bienveillante insistance de journalistes ou plus fâcheux revuistes... Corvées de convoyage comme elle fit en Espagne pour amener le moteur Rhône-Rhône à Barcelone en camion... rien ne la prend de court et il entre dans ses projets, de se familiariser avec les ondes courtes et longues pour se rendre plus utile encore au cours de déplacements importants au-dessus des mers.



(Photo Echo du Maroc).

Sur le terrain de Rabat : le comte et la comtesse de Sibour, pendant leur courte visite. De gauche à droite : le comte de Sibour, Mme Myriam Rex, journaliste ; la comtesse de Sibour ; le mécanicien Damet, M. Dalmar, le capitaine Fruhinsholtz.

Voilà nous semble-t-il un équipage idéal dans lequel nous incorporons la sympathique silhouette du mécanicien Damet qui accompagne M. et Mme de Sibour dans tous leurs voyages.

Cette opinion exprimée, nous sommes satisfaits tout simplement de leur témoigner notre sympathie en formulant l'espoir que nous reverrons cet équipage dans notre ville peut-être très prochainement à l'occasion du Rallye-Aérien.

Le « Safari-IV » a séjourné au Maroc pendant quelques jours qui ont permis à nos aviateurs de rendre visite à Rabat à M. Urbain Blanc et un autre jour de visiter Marrakech.

Le pilote pestait au fond de se voir immobilisé alors qu'il aurait déjà dû se trouver à destination, mais il doit savoir pourtant que la patience est obligatoire en aviation.

Le 23 au matin, le « Safari-IV » reprenait l'air en direction d'Agadir et Juby, accompagné pendant quelques kilomètres par le Farman 204 de notre base civile ayant à bord M. Dalmar.

Passé à 10 heures à Agadir, le Farman 191 du Comte de Sibour, était signalé à 16 heures à Juby.

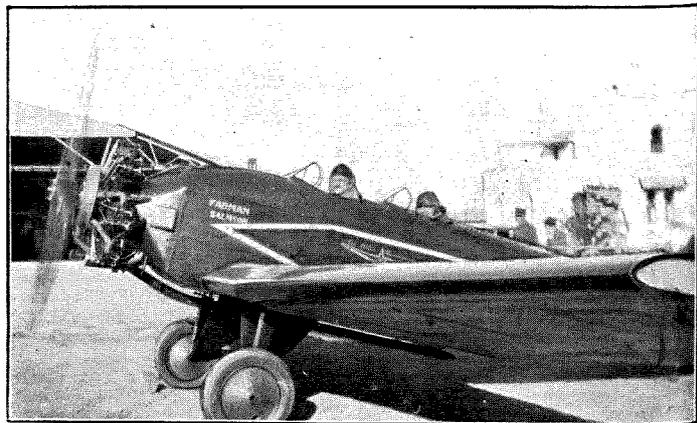


Journée Aéronautique à Settat

En arrivant au Camp Cazes un dimanche de décembre, j'aperçois sur la piste, deux appareils qui s'appêtent à prendre le départ pour Settat où une fête aéronautique avait été organisée par la Ligue Aérienne. Les avions, l'un piloté par M. Meyer, Président des Ailes Marocaines, l'autre, par un de nos plus audacieux pilotes ayant chacun un passager à bord, dont M^e Pasquini, Président de la Ligue Aérienne, quittent l'Aérodrome vers 9 h. 35. Une limousine de la C.A.F. sort des hangars et se prépare à suivre bientôt le chemin des deux Farman.

Le temps d'obtenir une communication téléphonique avec la ville et je prends place dans le Morane piloté par M. Jeusset : me voilà en route pour Settat. Après un vol de 20 minutes environ, je reconnais les collines environnant cette agglomération. Par une courbe savante, M. Jeusset engage son appareil dans un petit couloir formé par deux collines et quelques secondes après nous touchons terre.

Sur le champ de course encore hérissé d'obstacles, mais qui se transformera rapidement en terrain d'aviation, suivant quelques directives données par M. Jeusset, les autorités de Settat parmi une foule nombreuse, suivent anxieusement notre atterrissage et se portent à notre rencontre. L'accueil a été charmant et des plus chaleureux. Parmi les personnes présentes, je citerai : M. Bonhoure, Contrôleur Civil de Settat; M. Lafuente, Adjoint aux Affaires Indigènes; M. Morel Francos, Contrôleur adjoint; M. Goyer, Chef des Services Municipaux; Son Excellence le Pacha de Settat, Si Driss; M. Favre, Commissaire délégué par M. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc; M. Lambroschini, ingénieur des Travaux Publics et Madame; M. Colombani, receveur des P.T.T.; MM. Ankue, Naves et Ould Hammou, directeurs des écoles française, israélite et indigène; M. et Mme Mélia; M. Célia; M. et Mme Daguzan, M. Tapireau, etc., etc.. Le public était enthousiaste et M. Bonhoure lui-même me dit combien il était satisfait que notre avion ait pu se poser et comme il regrettait — pour la réunion organisée autant que pour le but de propagande aéronautique qu'il désirait atteindre — que les deux Farman, si justement admirés aient été contraints de faire demi-tour. En effet, j'avais été étonnée de ne pas les trouver sur le terrain. Par la suite, j'ai pu me rendre compte de la configuration peu favorable et des dimensions restreintes du



Départ pour Settat : M. Meyer à bord de son Farman 234, emmène M. Wilms, vice-président de la Ligue Aérienne.

champ de course qui rendaient très délicat l'atterrissage d'appareils légers.

Le mouvement d'enthousiasme suscité dans la population de Settat avait à sa tête un chaleureux adepte en la personne de M. Bonhoure qui contribua personnellement et avec les meilleurs moyens à la réussite de la journée. Tous autour de lui recherchaient également des adhérents que j'inscrivais pour recevoir le baptême. Cette pratique se continua jusqu'à la tombée du jour et nombre de personnes inscrites furent obligées de remettre à une prochaine réunion d'aviation, l'initiation de la promenade aérienne.

Les directeurs d'écoles se concertèrent et quelqu'un prit spontanément l'initiative de procéder à une collecte — sur le terrain même — qui a permis de donner le baptême de l'air à une trentaine d'élèves de trois écoles de Settat. La matinée se passa ainsi, M. Jeusset tournait... tournait, sans même descendre de son appareil et chacun admirait la précision de ses atterrissages.

Fort heureusement, M. Bonhoure proposa d'arrêter momentanément les vols pour permettre à M. Jeusset et à moi de descendre avec lui et M. Lafuente à Settat où nous nous sommes réunis autour de sa table hospitalière.

Toute l'après-midi fut encore consacrée aux baptêmes, mais comme je l'ai dit plus haut, la nuit nous prit de court. Si M. Jeusset l'avait pu, il eut peut-être fait comme Josué devant Jéricho... arrêter le soleil.

Des dames, les autorités françaises, indigènes, des israélites, des enfants des familles entières se succédèrent pour connaître les impressions de l'envolée aérienne. Parmi les nouveaux baptisés : Mmes Mélia, Lambroschini, Caid Si Bouchaib ben

noub, MM. Bonhoure, Lafuente, Morel-Francos, Pacha Si Driss, MM. Naves, Mélia, Lambroschini, Caid Si Bouchaib ben Hadj Maati, le Rabbin, chef de la Communauté israélite, etc., etc.

La propagande aérienne prévue pour la journée fut efficace, le but amplement atteint et j'ai pu constater avec plaisir que l'aviation gagne rapidement sa cause dans le public.

Il est à souhaiter qu'un meilleur terrain puisse faciliter, à Settat, l'atterrissage de nombreux avions et lors d'une prochaine manifestation de ce genre, j'aurai grand plaisir à me retrouver parmi mes hôtes d'un jour qui ont été si sympathiquement accueillants.

L. Chris.

La Ligue Aérienne à Mazagan

Une belle journée tente toujours nos aviateurs de l'Aéro-Club, des Ailes Marocaines et de la Ligue Aérienne qui se déplacent en groupe pour faire connaître et développer l'aviation de tourisme au Maroc. Mazagan, inscrit sur le programme de propagande, réunissait le dimanche 20 décembre, une brillante et nombreuse caravane de touristes aériens. Sept appareils — 4 Farman, 1 Caudron, 1 Morane — prirent le départ au commencement de la matinée et se posèrent à Mazagan par un temps merveilleux en tous points favorable aux évolutions des « plus lourd que l'air ».

A l'arrivée : M. Communeaux, Contrôleur Civil de Mazagan et Mme ; M. Moreau, Chef des Services Municipaux; les autorités et personnalités officielles de Mazagan accueillirent avec la meilleure grâce nos Présidents de groupements aéronautiques : MM. Laurent, Président de l'Aéro-Club du Maroc; Me Pasquini, Président de la Ligue Aérienne ; les pilotes : MM. Gorlacher, Pinot, Santa, Bohny, M. Jeusset venu avec un appareil de la C.A.F. et les touristes : Mme Ruffier, Mme Santa, Mme Bohny, M. Dalmar, Me Bailly et Mlle Christinet.

La fin de la matinée fut employée à quelques baptêmes et démonstrations et un déjeuner cordial, des plus animés, groupa ensuite les visiteurs aériens et les autorités de Mazagan autour de M. Communeaux, Contrôleur Civil et M. Laurent.

Dans l'après-midi, les pilotes effectuèrent des vols de propagande et certains se livrèrent à des acrobaties des plus réussies entre autres : MM. Gorlacher, Santa et Pinot.

La population de Mazagan s'était portée en foule à cette manifestation et fit preuve d'un bel esprit sportif. Les spectateurs indigènes étaient nombreux et ne se montraient pas les moins curieux pour examiner les appareils et recevoir le baptême de l'air.

Après un charmant séjour rendu des plus agréables, tant par l'accueil chaleureux de la population que par celui des notabilités de Mazagan, force fut aux visiteurs de prendre le départ pour rejoindre Casablanca avant la nuit.

Nous espérons que bientôt une section de l'Aé. C. M. se formera à Mazagan, car nous sentons chez nos voisins, le désir de suivre avec nous le chemin du progrès. Par ailleurs, cela nous fournirait l'occasion d'entretenir des relations plus étroites avec les habitants de cette ville, dont nous gardons le meilleur souvenir.

Performance de vitesse

Le premier groupe d'aviation d'Afrique s'est déjà distingué en reliant Alger à El Goléa et Béchar en un temps record.

Cette fois, c'est le parcours Alger-Casablanca et retour, qui est effectué le 28 janvier à une moyenne de 200 kilomètres à l'heure.

La distance de 2.200 km. qui sépare ces deux centres a été couverte en 11 heures de vol, dont 2 heures de vol de nuit, au début du voyage. La patrouille était composée de deux Bréguet 19, avec les aviateurs suivants : Lieutenant Levrey, Adjudant Bourdon, Sergent Roux.



A Mazagan : M. Laurent s'entretient avec MM. Moreau et Communeaux; derrière lui, M. Gorlacher. Face à l'appareil: Me Pasquini, Président de la Ligue Aérienne. En haut, à gauche, un aspect du terrain où sont groupés invités et pilotes.

Récompense

L'aviation est maintenant une grande famille, et il est bien difficile de signaler à l'attention du public tous ceux de ses membres qui méritent son admiration.

Nous avons parmi les militaires des aviateurs de tout premier plan qui font leur devoir sans attendre d'autres félicitations que celles de leurs chefs. Parmi les civils nous avons des éléments de grande valeur: pilotes de lignes qui font leur dur métier sans rechercher l'admiration des grandes foules, satisfaits tout simplement du devoir accompli.

Il convient donc, pour rétablir une juste proportion, de relever leurs mérites quand l'occasion nous le permet.

M. Pinot, pilote de la Cie Aéropostale est une figure certainement très connue dans le cercle intime des amis de l'aviation sur le parcours de la ligne Toulouse-Dakar, où il assurait plus particulièrement le service du secteur Casa-Port-Etienne.

Aujourd'hui, c'est au titre sportif que nous le présentons à nos lecteurs pour avoir remporté la Coupe Grand Sport dans les compétitions du Rallye Aérien International d'Auvergne, dont les résultats ont

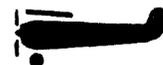
été homologués par la Commission Sportive de l'Aéro-Club de France.

L'éloge de ce pilote n'est plus à faire, il suffit de songer que le départ des courriers aériens doit être assuré et que les conditions atmosphériques ne peuvent être un obstacle à leur régularité. Ce sont donc les qualités essentielles du métier et la personnalité même du pilote qui s'offre à nos yeux dans l'accomplissement de chaque trajet.

D'autre part, Gilbert Sardier, Président de l'Aéro-Club d'Auvergne au cours d'un vin d'honneur, a remis récemment à M. Pinot l'insigne en or de son Club.

C'est là une véritable consécration des mérites de ce distingué pilote, car l'Aéro-Club d'Auvergne, guidé par Sardier peut passer à juste titre pour compétent dans l'appréciation qu'il porte sur la valeur réelle d'un aviateur.

C'est avec le plus vif plaisir que nous félicitons, M. Pinot, actuellement sur le réseau de Dakar, en lui adressant le témoignage de notre sympathie.



Le Grand Tourisme

Raoul Lavail et Jacques Fèvre

La saison touristique de 1932, a été ouverte par la visite de deux jeunes touristes : MM. Raoul Lavail et Jacques Fèvre, qui ont fait escale à notre aéroport le 4 janvier. Ces deux jeunes gens, membres du Club Joseph Le Brix, ne comptant ensemble que quelque 200 heures de vol, sont partis de Paris le 1^{er} janvier 1932 pour accomplir un raid audacieux de 25.000 kms qui doit les conduire à Addis Abeba en Abyssinie. Ils poursuivent un but touristique en même temps qu'une performance de régularité. Pour aller ils suivent la côté Nord de l'Afrique et comptent revenir par le Nord de la Méditerranée. Leur itinéraire comportait les escales suivantes : Paris, Bordeaux, Barcelone, Alicante, Malaga, Casablanca, Alger, Tunis, Gabès, Tripoli, Syrte, Benghazi, Tobrouck, Alexandrie, Le Caire, Siout, Assouan, Ouali-Alfa, Atbara, Port Soudan, Massouah, Djibouti, Addis Abeba. Retour au Caire par le même chemin et de là, Jérusalem, Beyrouth, Alep, Koniakh, Eskicheir, Istamboul, Salonique, Athènes, Valona, Brindisi, Naples, Rome, Marseille, Lyon, Paris.

C'est un grand coup d'audace qu'ils ont entrepris là, mais leur témérité ne cède en rien à leur confiance.

De passage à Casablanca le 4 janvier, ils n'ont pas voulu manquer d'apporter aux membres de l'Aéro-Club du Maroc, le témoignage de sympathie de leurs camarades du Club Joseph Le Brix. Nous les trouvons au local du Club en compagnie de M. Créty et de M. Robert Fèvre, frère de l'aviateur de passage, soldat au 37^e d'Aviation.

La conversation s'engage: MM. Lavail et Fèvre nous parle de leur voyage et en écoutant l'exposé de leur programme nous sommes vite gagnés par leur assurance et leur entrain.

Aussi, c'est à notre regret qu'ils nous démontrent la nécessité de ne pas s'attarder plus longtemps dans notre ville. En conséquence, nous les remontons au Camp Cazes où nous apercevons leur appareil déjà en ligne de départ.

Nous constatons que leur entreprise a été préparée sous les meilleurs auspices

et que le choix du matériel a été judicieux. Leur avion est en effet un Caudron Luciole, type concours 270, tout indiqué pour cette performance par ses qualités reconnues officiellement au Concours du Ministère de l'Air. L'appareil de MM. Lavail et Fèvre est de plus équipé d'un moteur Salmson 95 CV. et d'une hélice Levasseur.

Pendant que M. Fèvre s'occupe des formalités de départ, M. Lavail veut se divertir un peu en exécutant un petit tour de piste plein de virtuosité et de fantaisie, bien fait pour procurer quelque émotion à sa passagère occasionnelle.

Le ravitaillement effectué, tout est prêt pour le départ.

Il est 3 heures. Nos aviateurs enjambent la carlingue et prennent leur vol en direc-

tion d'Oran qu'ils espèrent toucher avant la nuit.

Les suivant des yeux, nous souhaitons que la fortune leur soit clémente en récompense de leur audace et de leur enthousiasme et qu'ils arrivent sans encombre à destination.

Leur voyage se continue et nous avons noté leur passage à Oran, Alger, Tunis, Tobrouck. Là, ils ont eu la malchance d'abîmer une aile de leur appareil par suite d'un atterrissage par gros temps.

Heureusement l'aéronautique italienne s'est mise à leur disposition pour effectuer gracieusement les réparations nécessaires. Cet incident marque un temps d'arrêt dans le programme de ces jeunes aviateurs mais ils n'en comptent pas moins le poursuivre jusqu'au bout.



L'escale de MM. Lavail et Fèvre à Cast. En haut, à gauche: Lavail (à droite) et Fèvre en tenue de départ. En haut, à droite: Lavail, Fèvre et son frère, soldat au 37^e d'Aviation dans le Salon de l'Aéro-Club du Maroc. En bas: Pendant les formalités de départ, Lavail se prépare à faire un tour de piste avec une passagère.



Retour de chasse. D'Ouezzan, nos pilotes-chasseurs rapportent un sanglier dans le Farman de M. Meyer. A droite : M. et Mme Bohny.

Chasse au sanglier à Ouezzan

Pour narrer un des derniers exploits de nos pilotes propriétaires, nous dirons, sans avoir l'intention de rien apprendre de nouveau à nos lecteurs, que notre Club compte parmi ses membres d'enragés chasseurs.

C'est pour satisfaire leur goût passionné pour ce sport qu'un de ceux-ci prit l'initiative d'organiser une battue aux sangliers dans la région d'Ouezzan.

Le colonel Fabre se prêta volontiers à cette idée et accorda toutes les autorisations nécessaires. De son côté, le Saint-Hubert-Club local, facilita la tâche en apportant son concours.

Nos aviateurs, pour ne rien perdre de la journée de dimanche, se mirent en route le samedi dans l'après-midi et quatre appareils de Casa mirent le cap sur Ouezzan : M. Meyer à bord de son Farman 234 ; M. de Lassale avec son Potez 35, passager ; adjudant Ciavaldini ; M. Bohny et Mme, sur Caudron-Luciole ; le Farman 204 avec son pilote habituel et M. Bellen.

Aux avions de Casablanca, se joignit l'avion Caudron-Luciole de Kénitra, avec les deux frères Lacroix et le lendemain dimanche, le général Cheutin en personne venant de Rabat, se mêla à la petite troupe.

Le colonel Fabre, commandant le territoire, M. Richon, Chef des Services Municipaux, les représentants du Saint-Hubert-Club local et diverses personnalités attendaient les aviateurs sur le terrain et les emmenèrent à la maison du commandant où un champagne d'honneur leur fut offert par M. et Mme Fabre.

La battue eut lieu le lendemain dimanche et réunit, outre nos aviateurs, plusieurs chasseurs de la région et même de Casablanca. Notre expédition eut l'honneur de s'attribuer les deux sangliers abattus au cours de cette partie de chasse.

Groupés sur le terrain pour le retour, nos aviateurs et leurs machines suscitèrent un réel intérêt dans la population qui s'était massée aux abords du terrain. Quelques baptêmes furent effectués et se succédèrent bientôt en cadence rapide. L'heure du retour passa et notre caravane en fut quitte pour prolonger son séjour dans la ville de Ouezzan.

Le lendemain matin, nos aviateurs reprenaient chacun leur route et l'équipe de Casablanca rapportait dans le Farman de Meyer, l'attribut de la victoire : un beau sanglier.

Nos Amis d'Oranie

En même temps que le Comte et la comtesse de Sibour, nous avons eu le plaisir de recevoir au Club, ces jours-ci MM. Alberge et Gazaniol du Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbès dont M. Alberge est administrateur. Au cours du champagne qui leur fut offert, M. Laurent Président, les remercia de cette visite, témoignage de leur sympathie pour les camarades-aviateurs du Maroc.

Les avions de Sidi-Bel-Abbès doivent venir en groupe dans quelques semaines et notre Président déclara qu'il ne manquerait pas à son tour d'aller visiter l'organisation aéronautique de Sidi-Bel-Abbès.

Il exprima également son vif plaisir de constater que des relations amicales effectives se nouaient avec nos voisins par la voie des airs.

Dans leur Potez-Salmson, MM. Alberge et Gazaniol, nous ont apporté en primeur, avant même qu'il soit distribué en Oranie, le troisième numéro de leur journal *Le Pingouin*, qui révèle toute l'activité du mouvement aéronautique de Sidi-Bel-Abbès.

Après un court séjour, nos visiteurs reprirent le surlendemain, leur vol dans la direction de Souk el Arba.

Le Pavillon de l'Aéro-Club du Maroc

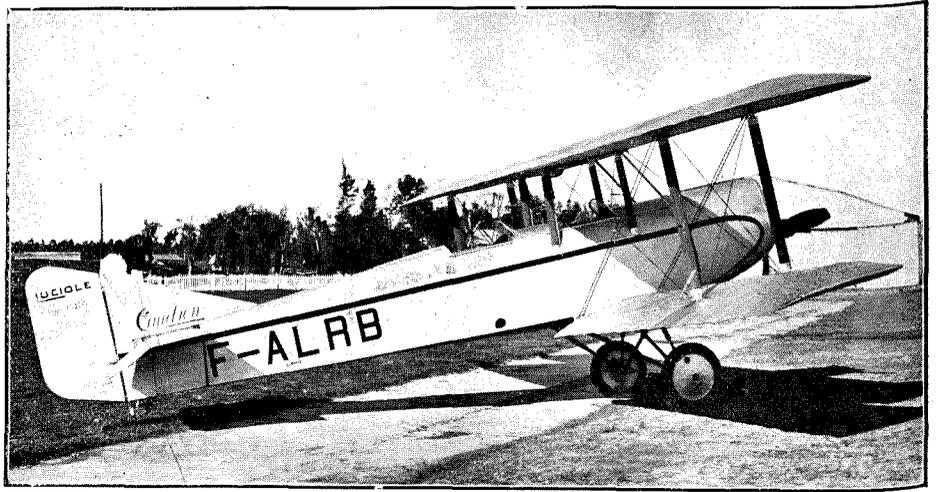
Nous pouvons nous réjouir : les beaux projets prennent corps rapidement et bientôt l'aménagement du Camp Cazes sera au niveau de l'importance de la base aéronautique de Casablanca.

L'aménagement général se poursuit, les hangars pour notre aviation civile sont en bonne voie de construction et voilà maintenant le Pavillon de l'Aéro-Club du Maroc qui va sortir de terre.

C'est là un gros atout pour la propagande aéronautique, tout autant que pour le confort et l'agrément des membres du Club qui se rendront plus volontiers sur le terrain d'aviation.

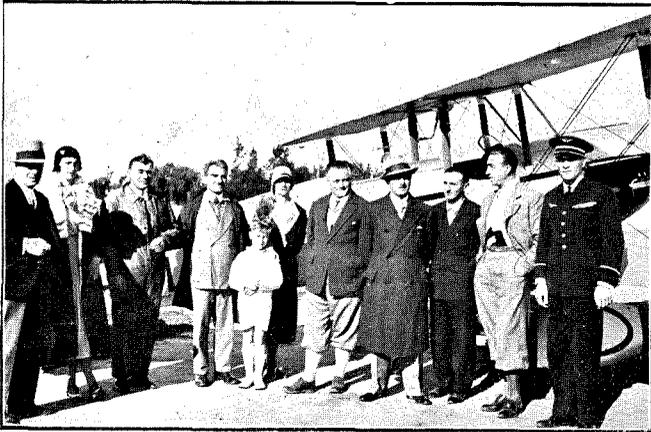
Nous nous bornerons ici à noter le début des travaux et ne doutons pas qu'ils seront rapidement effectués grâce à l'attention constante et à la fermeté de notre Président.

RABAT



(Photo *Echo du Maroc*).

Le Caudron Luciole de MM. Gros et Arnault

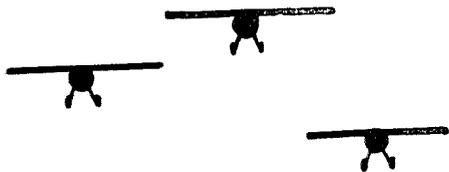


(Photo *Echo du Maroc*).

Sur le terrain de Rabat, à l'arrivée du Caudron Luciole de MM. Gros et Arnault. (De gauche à droite) : M. Perrier, Mme Gros, M. Gros, M. Arnault, Mme et M. Séguinaud, le capitaine Fruhinsholz, M. Léveillé, M. Margenthies, artiste peintre et adjudant-pilote Carnouls.

Dans la région de Rabat, ce Caudron est le premier avion appartenant à des particuliers. Nous espérons que cet exemple sera bientôt suivi par de nombreux membres du Club de Rabat, d'autant plus que le matériel choisi ne peut que faciliter le développement des voyages aériens.

L'aviation civile de Rabat s'est accrue d'une unité nouvelle. MM. Gros et Arnault, membres du Club de Tourisme Aérien de Rabat, ont reçu leur appareil « Caudron Luciole » type concours équipé d'un moteur Michel de 100 CV.



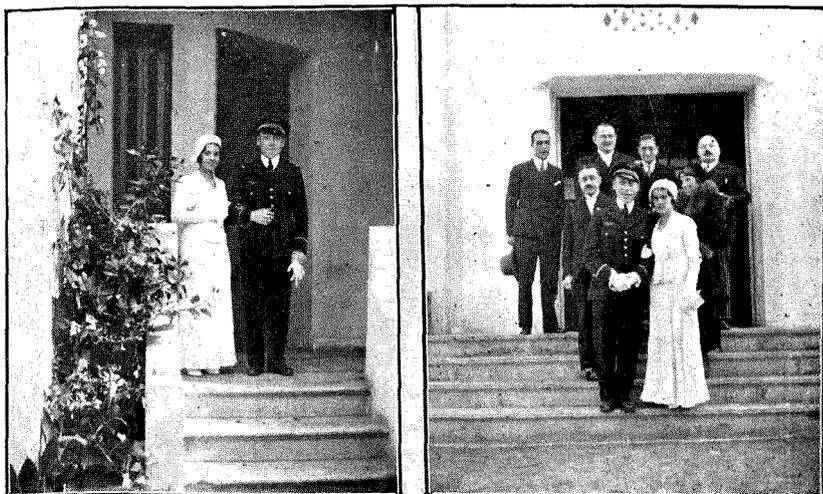
Le Colonel Odic, commandant le 37^e d'Aviation, promu au grade de Colonel.

Mariage

Nous avons grand plaisir à noter dans ce numéro, la célébration du mariage de Mlle Chirossel, fille de M. Louis Chirossel, juge au Tribunal de Fez, avec M. Louis Mouret, ingénieur E.I.M. notre distingué professeur au cours des élèves mécaniciens.

Nous offrons aux jeunes époux nos meilleurs souhaits de bonheur avec nos plus sincères félicitations.

Nous rappelons que M. Mouret, officier observateur de réserve a déjà tenu notre chronique lors de son attribution récente du brevet de pilote de tourisme.



Le mariage de M. Mouret, de l'Aéro-Club du Maroc. A gauche : M. et Mme Mouret, après la cérémonie. A droite : M. et Mme Mouret, entourés de leurs invités, parmi lesquels : MM. Pacal, Rabion, Fayolle et Perette, de l'Aé.C.M.



Les Lignes Transatlantiques

Depuis quelques années, la conquête de l'Océan Atlantique a passionné l'aéronautique mondiale. La réussite de certaines expéditions qui fait notre admiration, ne nous a pourtant pas fait oublier ceux qui ont disparu au cours des nombreuses tentatives qui ont été entreprises. A ces derniers va notre douloureux souvenir.

C'est par l'exemple de ceux qui ont disparu et la ténacité de ceux qui leur ont succédé, que nous arrivons maintenant à envisager une liaison régulière entre l'Ancien et le Nouveau Continent.

Lindbergh et Costes au Nord ; Mermoz et Hinkler au Sud ont concrétisé la possibilité de lignes régulières transocéaniques.

Ces exploits ont porté silencieusement leurs fruits et après les études qui s'imposaient, nous pouvons relever les premiers jalons posés pour l'organisation commerciale du trafic aérien de l'Atlantique.

Au Nord : la Transamerican Airlines Corporation demande au Gouvernement de l'Islande, l'autorisation de créer une base aéronautique dans cette île. Cette base, une des plus importantes de la ligne, devrait permettre la liaison Détroit-Londres en 48 heures.

La Compagnie Aéropostale qui dessert nos régions et nous relie au Sénégal depuis plusieurs années et dont nous avons pu apprécier les bons offices met toute son expérience et son activité au service de la liaison Europe-Amérique du Sud.

Nous approchons petit à petit de l'accomplissement de projets de liaisons rapides intercontinentales, mais tout n'est pas prêt encore pour l'exploitation rationnelle de ce mode de transport. Toutefois, nous pouvons d'ores et déjà prendre note de la solution de continuité qui nous porte vers la réalisation du programme qui doit faire de notre centre aéronautique de Casablanca une des bases principales de la ligne Transatlantique-Sud.



Au Camp Cazes : l'Adjudant Santagliana (à gauche) et M. Bonan après un vol effectué sur le Caudron de ce dernier.



(Photo Samissof).

M. Rabion de Pratirel qui a passé avec succès son brevet de pilote de tourisme est un spécialiste du lancement dans notre section de vol sans moteur.

Vol sans moteur

M. Minéo

M. Minéo, jeune R'Bati de 21 ans, dont nous avons déjà parlé dans notre dernier numéro, se consacre depuis l'âge de quinze ans à l'étude de planeurs de toutes catégories. Malgré de nombreuses difficultés et persévérant en dépit de nombreux déboires, il lutte seul pour la réussite de la voie qu'il s'est tracée. Ces dernières années, il s'est plus particulièrement employé au montage d'appareils construits selon les plans des meilleurs laboratoires spécialisés.

Actuellement, il a deux types d'appareils en cours de construction. Le premier planeur est un appareil de performance dont les qualités sont admises comme équivalentes à celles du « Wien » de Kronfeld. Cet appareil du type M.M.2 a 20 mètres d'envergure, 7 m. de long, 1 m. 40 de haut, 15 m² 78 de surface. L'allongement des ailes est de 24 m. 28. Son poids est de 130 kilos. Le poids au mètre carré, charge comprise est de 12 kilogs.

L'autre appareil est un planeur d'école d'un prix de revient modique, type « Zo-

gling » que notre jeune constructeur a choisi comme étant susceptible de répondre plus particulièrement au développement du sport du vol sans moteur dont nous prévoyons les débuts sur divers points de notre territoire marocain. Cet appareil est terminé et va incessamment être appelé à faire ses démonstrations.

Au début de l'année 1930, M. Minéo a déjà effectué les essais d'un planeur monté par lui. Mais, conduits par lui-même, et étant donné son inexpérience en matière de pilotage, ceux-ci ont été plutôt fâcheux. Toutefois, les résultats n'ont pas découragé le constructeur, mais lui ont servi de base pour la continuation de ses expériences. En effet, l'appareil avait décollé en 3 mètres, il était monté jusqu'à 4 mètres environ, après quoi, une fausse manœuvre du pilote-amateur a provoqué un tête à queue et il ne lui resta plus qu'à contempler les débris du fruit de son travail.

Ces essais avaient été pratiqués sur le champ de course, mais notre jeune constructeur prévoit actuellement un autre champ d'expérience pour son « Zogling ». D'une part, c'est un terrain sur la route de Rabat et un autre beaucoup plus accessible sur la vallée du Bou Regreg, aux portes mêmes de la ville, ceci pour les essais préliminaires. Le travail plus complet serait effectué sur la route de Camp-Marchand au Korifla où on pourrait obtenir des glissades de cent mètres.

M. Minéo s'occupe donc de cette question depuis plusieurs années et, topographe de métier, consacre ses loisirs et ses vacances à l'étude et à la construction de ses appareils. Le type « Zogling » commencé au début de novembre a été entièrement monté par lui, sans la moindre aide et notre jeune constructeur, à la veille des

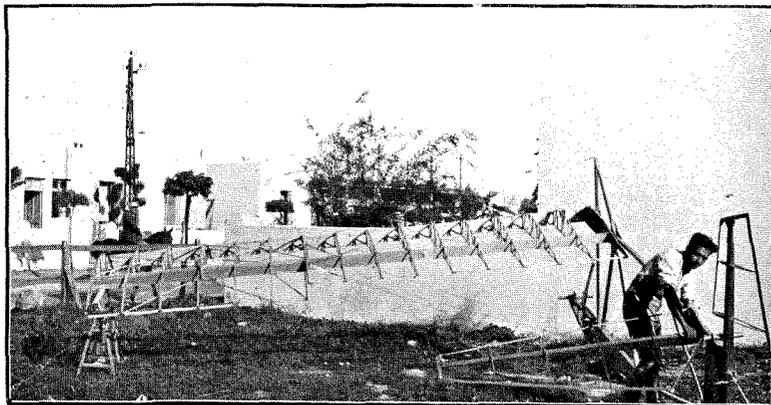


(Photo Samissof).

M. Johner, brevété de notre école de pilotage, a effectué des vols d'altitude, sur le planeur de notre section de vol à voile.

essais, a la plus grande confiance dans les résultats qu'il compte obtenir.

Comme nous le disons plus haut, le vol sans moteur s'organise au Maroc et dans cette période préliminaire, il convient de noter l'effort de M. Minéo. D'autre part, nous espérons que l'heureuse initiative de ce citoyen R'Bati ralliera de nombreux adeptes et que bientôt d'autres appareils sortiront d'ateliers de constructeurs marocains.



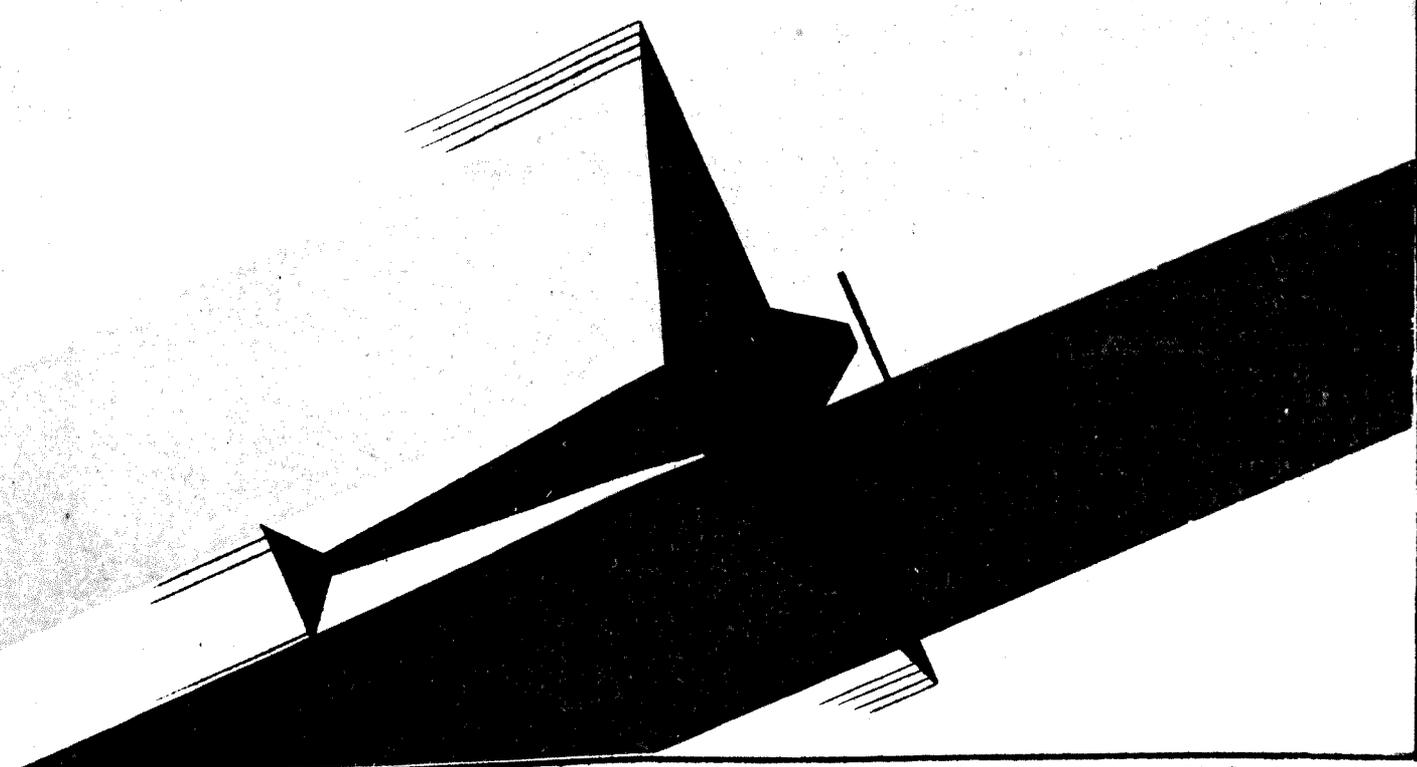
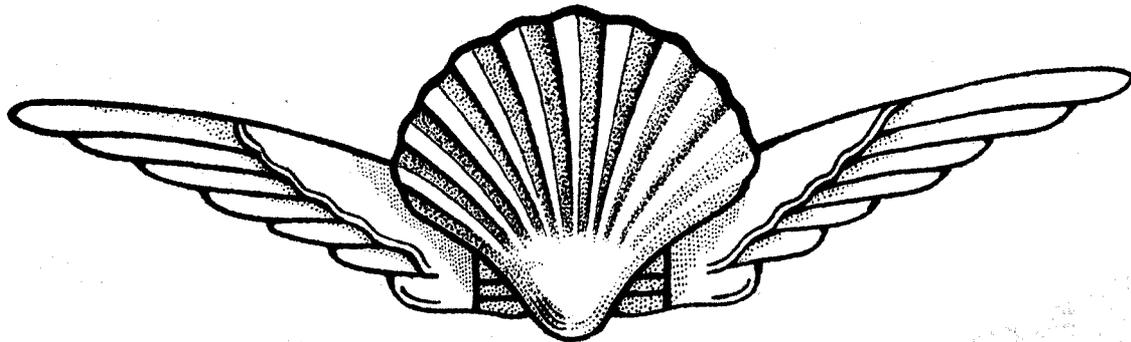
(Photo Echo du Maroc).

M. Minéo, de Rabat, construisant son planeur. Comme on peut en juger, il travaille à ciel ouvert et son outillage est rudimentaire.

POUR MOTEURS D'AVIATION
UNE SEULE HUILE

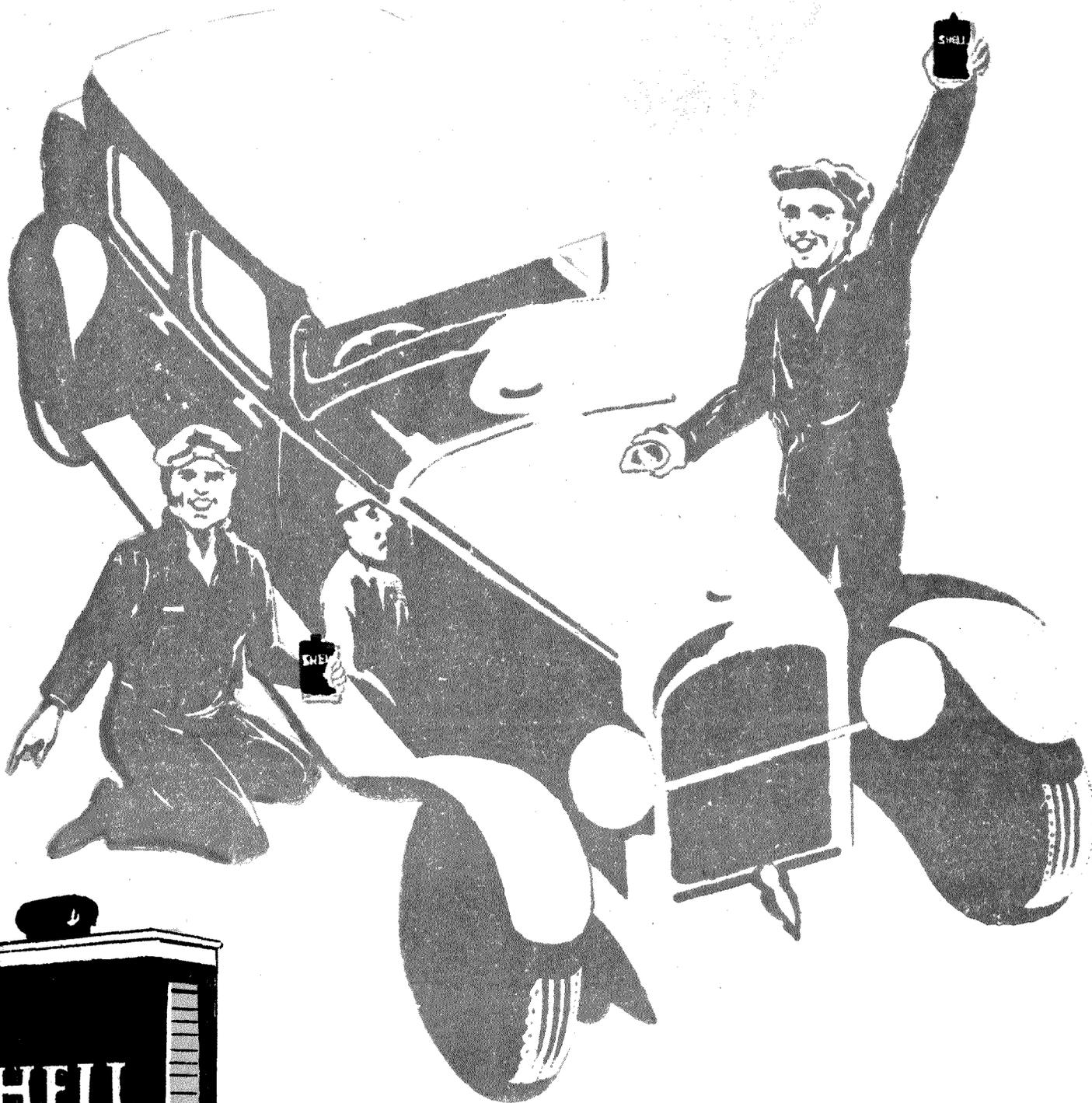
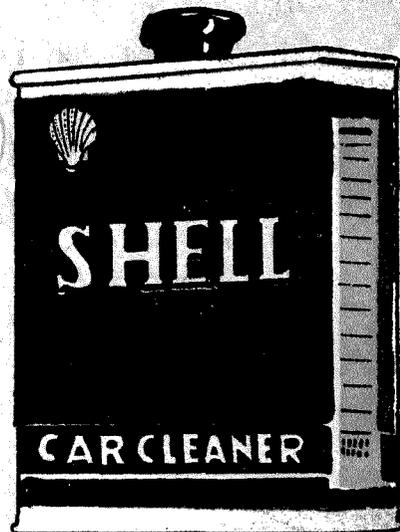
AEROSHELL

HUILE D'AVIATION



CAR CLEANER

NETTOIE
A SEC

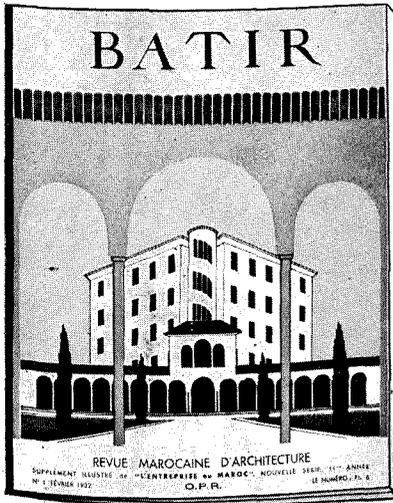


CAR POLISH

FAIT BRILLER

Bâtir

revue marocaine d'architecture



...Nous nous peignons dans tout ce que nous faisons (en particulier dans notre écriture), mais il n'est peut être pas d'œuvre humaine où la créature se laisse mieux voir que dans la construction...

*(Extrait de la préface de M. Borély,
Chef du Service des Beaux Arts)*

Une publication de grand luxe qui témoigne de l'évolution rapide du Maroc dont chacune des images révèle un aspect nouveau.

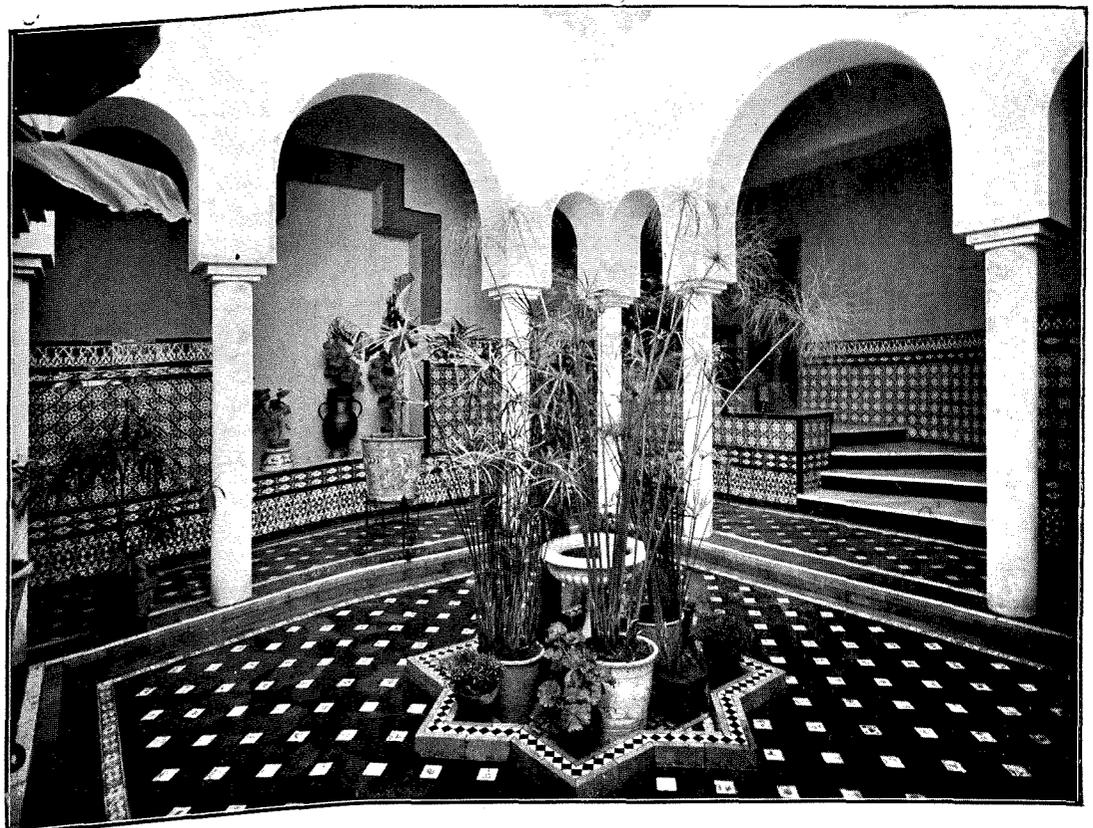


Illustration extraite de
la Revue "BATIR"

(Photo - Demme)

ZODIAC

ANCIENS ETABLISSEMENTS AERONAUTIQUES M. MALLET
FONDÉS EN 1896

DIRIGEABLES

CAPTIFS

SPHERIQUES



TREUILS ET TENDERS

D'AEROSTATION

PARACHUTES

AVIONS DE TOURISME MAUBOUSSIN-ZODIAC

USINES ET BUREAUX 15 AV. DU HAYRE

TEL WAG 84-09

R C. SEINE 109-653

PUTEAUX-SEINE

Communiqués du Ministère de l'Air

Aide aux avions de Tourisme par les formations militaires

La Direction de l'Aéronautique Civile attire l'attention des pilotes d'avions de tourisme atterrissant sur les aérodromes militaires sur le fait que *le lancement de l'hélice à la main ne doit jamais être demandé aux mécaniciens des Forces Aériennes de Terre.*

D'autre part, la suppression des démarreurs d'aérodrome a été envisagée depuis le début de 1931 et la disparition de ce matériel est à envisager dans un avenir prochain.

Il appartient, en conséquence, aux pilotes d'avions de tourisme, de s'assurer que leur démarreur de bord est toujours en bon état de fonctionnement.

Avis de Concours

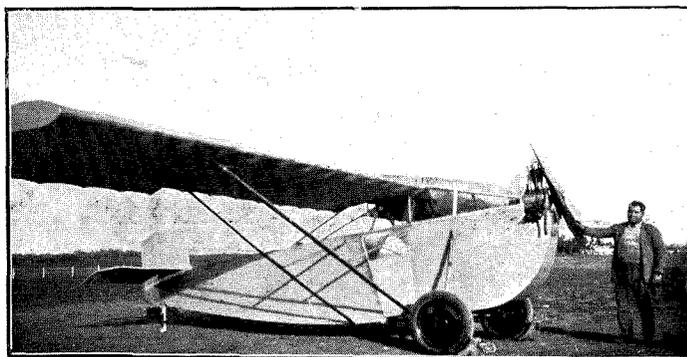
Un concours en vue du recrutement de vingt opérateurs radio-électriciens stagiaires destinés aux Etablissements Régionaux de la Navigation Aérienne est ouvert au Ministère de l'Air (Direction de l'Aéronautique Civile).

Les épreuves de ce concours auront lieu le 23 mai 1932 et jours suivants au port aérien du Bourget-Dugny.

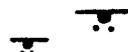
Le dernier délai pour la réception des dossiers de candidature est fixé au 30 avril 1932.

Le programme détaillé sera envoyé ou remis à tout candidat qui en fera la demande à M. le Ministre de l'Air — Direction de l'Aéronautique Civile, 37, avenue Rapp, Paris, (VIIe).

UN AMATEUR



M. Murlon, de Casablanca, à côté de l'avion qu'il a construit par ses propres moyens, suivant ses propres conceptions. L'appareil a été essayé au sol et quelques modifications ont été effectuées pour améliorer ses qualités et permettre de pousser les essais plus avant.



DEUILS

Morts au Champ d'Honneur

La France vient de servir la civilisation en effectuant avec succès, son mouvement de pénétration dans le Tafilalet. En défendant cette cause pour servir la France, des hommes sont tombés, parmi lesquels deux aviateurs : le lieutenant Berthet et le sergent pilote de Vaulchier de Deschaux.

Alors qu'ils accompagnaient les troupes d'infanterie, ils furent obligés d'atterrir à la suite d'une panne de moteur. La manœuvre gênée par les troupes de première ligne que le pilote Vaulchier voulait éviter, s'effectua dans de mauvaises conditions. L'équipage fut sérieusement blessé et pilote et passager ne survécurent pas à leurs blessures.

A quelques jours d'intervalle eurent lieu les funérailles des deux aviateurs morts à l'hôpital de Meknès où ils avaient été transportés.

Le Général Cheutin, le Colonel Vieillard représentant le Général Huré, de nombreuses personnalités militaires et civiles assistaient aux obsèques. Les aviateurs jouissaient tous deux de l'estime de leurs chefs et de leurs camarades.

C'est en leur nom que le Colonel Odic, commandant le 37^e d'Aviation s'inclina devant leur dépouille mortelle et salua les qualités qui animaient ces deux soldats morts au champ d'honneur pour la cause française.

Le Général Cheutin, au nom du Résident Général, de l'Aviation marocaine et française, déplora la perte de ce bel équipage, et présenta aux familles des défunts ses condoléances douloureusement attristées.

Un pénible accident

Nous avons le douloureux regret d'annoncer le décès de M. Le Corre, pilote de réserve bien connu dans les milieux aéronautiques de Casablanca. Il a trouvé la mort au cours d'un accident survenu alors qu'il effectuait un vol à basse altitude.

Nous prions sa femme et ses enfants de trouver ici l'expression de nos condoléances émues.

JEAN DE VISCAYA

Parmi les pilotes dont la foi et l'ardeur entraînent les convictions, nous regrettons la disparition de Jean de Viscaya qui, calme et enthousiaste à la fois, comptait la sympathie de tous ceux qui l'approchait.

Agé de 29 ans, Jean de Viscaya ne pratiquait l'aviation que depuis quelques années et après avoir obtenu son brevet en 1926, il se consacra à l'aviation de tourisme et de sport.

Grâce à ses qualités exceptionnelles, il avait établi plusieurs records pour avions et hydravions légers. La mort l'a enlevé au cours de la performance par laquelle il essayait de battre le record du monde de distance en ligne droite des hydravions légers.

Son souvenir est ineffaçable dans les milieux aéronautique et automobile, où chacun reste profondément attristé devant le vide que laisse la perte de ce valeureux et charmant camarade.

IN MEMORIAM

Il y a un an environ, une escadrille italienne d'hydravions traversait l'Atlantique Sud — de Bolama en Guinée Espagnole — effectuant ainsi un vol sans escale de 3.000 kilomètres.

La réussite de cette tâche ardue marqua une date dans l'histoire de l'Air. Malheureusement, cette victoire fut endeuillée par des pertes de vies. Cinq aviateurs périrent au cours de cette entreprise.

Le Ministre de l'Air italien, M. Balbo, qui commandait l'expédition passait dans notre ville, voici plusieurs semaines au cours d'un voyage qu'il effectua pour aller rendre hommage aux courageux aviateurs, victimes de leur devoir.

Un monument commémoratif a été élevé à Bolama à la mémoire des cinq aviateurs italiens : Boer, Barbicenti, Imbastari, Nensi et Fois à l'endroit même où ils sont morts.

Une aile sculptée dans le travertin se dresse sur le bord de l'océan pour rappeler au monde le prix du progrès et de l'expansion économique auxquels contribue l'aéronautique.

Sur la ligne de l'Amérique du Sud

Les dépêches sont hélas quelquefois de sombres messagères. Casablanca était informé il y a quelques jours de la perte d'un avion de la Compagnie Aéropostale.

L'appareil qui survolait la région entre Montevideo et Porto-Alegre s'est perdu au cours d'une tempête. L'équipage était ainsi constitué : Barbier et Ham, pilotes, Goubeyre, radio; et un passager.

Tous ces aviateurs ont laissé des amitiés à Casablanca, Barbier depuis deux ans en Amérique, était souvent à Casablanca, Ham y était encore une quinzaine de jours avant son tragique accident. Il effectuait son dernier vol et devait occuper après un poste de chef d'aéroplice.

Leur souvenir est encore vivant parmi nous et restera longtemps gravé dans la mémoire de tous les camarades et amis qu'ils comptent au Maroc. Nous nous inclinons devant la disparition de ces figures énergiques qui sont les fiers esclaves de l'aviation commerciale. Nous nous associons à la douleur des familles des disparus et au regret que la Compagnie aéropostale éprouve à la perte de cet équipage.

M. FRANK S. LAHM

Un brillant aéronaute vient de disparaître en la personne de M. Frank S. Lahm, décédé à Paris, dans sa 66^e année. Doyen des résidents américains de Paris, il y habitait depuis 1880 et dirigea l'Aéro-Club de France, pendant un quart de siècle. Vice-Président de la Fédération Aéronautique Internationale, ses ascensions en ballon sphérique, depuis plus de cinquante ans, lui avaient acquis une renommée mondiale.

Nous présentons à son fils, le colonel Lahm, actuellement attaché de l'Air près de l'Ambassade des Etats-Unis, nos sincères condoléances.

BIBLIOGRAPHIE



Nouveaux Confrères

« L'Air du Beauvaisis »

L'Aéro-Club du Beauvaisis a bien voulu nous faire parvenir le second numéro de la Revue mensuelle qu'il vient d'éditer sous le titre : *L'Air du Beauvaisis*.

Nous avons pris à la feuilleter, un plaisir d'autant plus vif que nous avons eu la surprise d'y découvrir des inédits signés de Jean Ajalbert, de l'Académie Goncourt ; Jean Assolaant, l'as bien connu ; André Prache ; Lucien Lainé, Président de l'Aéro-Club du Beauvaisis. Des illustrations, publiées en hors-texte, révèlent le visage extrêmement pittoresque de l'antique ville de Beauvais.

La typographie, à laquelle semble s'être appliqué un imprimeur, qui se double d'un artiste, en rend la lecture infiniment agréable.

Bref, *L'Air du Beauvaisis*, dernière-née de la grande famille des revues aéronautiques, est une de celles qui se présentent sous le plus bel aspect. Nous lui souhaitons une cordiale bienvenue et nous ne doutons pas du succès qui l'accueillera dans les milieux fervents de l'Aviation de Tourisme.

« Le Pingouin »

Le troisième numéro du *Pingouin*, transporté directement par un avion du Club de Sidi-Bel-Abbès, vient de nous parvenir.

Le premier numéro de cet organe avait particulièrement retenu notre attention tout autant par sa présentation, sa belle tenue, et le sérieux de ses informations que par l'esprit même qu'il reflète.

Cet esprit est le principe actif du Club aéronautique de Sidi-Bel-Abbès qui depuis sa création relativement récente, progresse de façon vertigineuse. L'allant, l'entrain, l'émulation, la franche gaieté qui règnent dans ce groupement nous sont transmis de façon frappante par leur organe. En cela nous félicitons l'animateur et les collaborateurs du *Pingouin* qui, certes, stimuleraient notre curiosité, vaincraient nos incertitudes, renverseraient nos objections si nous n'étions déjà comme eux imprégnés du « sens de l'air ».

Le *Pingouin* est incontestablement un agent efficace pour le développement de l'aéronautique et au milieu de ses nombreux confrères, nous lui souhaitons un règne long, prospère et une brillante renommée.

« Le Maroc Rural »

Nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue à notre nouveau confrère *Le Maroc Rural*, dont le premier numéro a paru le 15 février dernier. Organe de l'Union Générale des Associations Agricoles du Maroc, son programme préconise : « une étroite liaison entre les Associations pour

des actions d'ensemble dans la défense de leurs intérêts communs ».

Son but est résumé dans sa devise : « Vers la prospérité par le travail dans l'union ».

Nous ne doutons pas que les collaborateurs qu'il a su réunir sous son étiquette, ne l'aide dans la bonne réalisation de ce programme. Nous présentons à M. Albert Isnard, Directeur du *Maroc Rural*, nos compliments pour la belle tenue de son journal pour lequel nous formons des vœux de longue vie et prospérité.

« L'Union Marocaine »

C'est avec beaucoup de sympathie que nous saluons la parution de notre nouveau confrère : *L'Union Marocaine*. Ce journal est l'organe du Judaïsme proprement marocain ; il a un nom symbolique : voyons dans le mot *union* les aspirations légitimes d'une race qui évolue et travaille à sa culture intellectuelle afin de s'assimiler sans heurts ni précipitation au peuple qui, le premier, adopta les Juifs. Ce but, d'une haute portée spirituelle, sera atteint, nous l'espérons, grâce aux efforts réunis d'une rédaction probe et sérieuse et d'une présentation soignée. Le succès qu'ont eu les premiers numéros est de bon augure et nous souhaitons que ce journal amène, au cours d'une vie longue et active, une compréhension mutuelle toujours plus profonde dans la population de notre pays. Nous félicitons le Directeur, M. Nataf, et nous offrons nos vœux sincères de réussite à tous ceux qui collaborent à *L'Union Marocaine*.

« BATIR »

L'O.P.R. vient d'enrichir la collection de revues périodiques dont elle assure l'édition d'une nouvelle publication : *Bâtir*, revue marocaine illustrée d'architecture, qui s'adresse non seulement aux techniciens du bâtiment, mais encore à toutes les personnes — et nous savons qu'elles sont nombreuses — qui s'intéressent au développement de la construction au Maroc.

En réservant à la documentation photographique une part prépondérante, les fondateurs de *Bâtir* ont voulu mettre sous les yeux de leurs lecteurs, un témoignage vivant et précis du développement des villes marocaines.

Cette qualité suffirait, à elle seule, à assurer à la collection de cette Revue, une valeur incontestable. Pourtant, les éditeurs ont désiré augmenter son attrait par une présentation luxueuse qui, dans le genre, n'a pas d'égale même dans la Métropole.

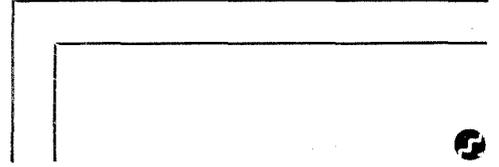
C'est pourquoi, nous ne saurions trop conseiller à nos lecteurs de s'abonner, sans délai à *Bâtir*, dont le premier tirage, déjà très important risque d'être très vite épuisé.

Pour la souscription des abonnements et tous renseignements : écrire à L'O.P.R., 2, rue de Clémenceau, à Casablanca.

MODE
A
S
C
U
L
-
I
Z
E



L'ELEGANCE se retrouve toujours dans la classique simplicité des lignes.



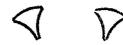
Voici pour le Printemps un veston droit à trois boutons -



La taille nettement marquée et bien à sa place équilibre la silhouette.



Les épaules sont droites mais sans être carrées.



Revers légèrement roulants, le cran ouvert concourt pour son allure dégagee à l'impression estivale de l'ensemble.



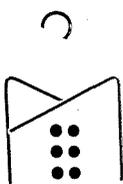
Les poches se font sans pattes. Le gilet droit cinq boutons.



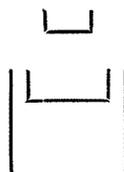
Le pantalon assez large n'est pas retroussé du bas.



R. MEUNIER, tailleur.
Casablanca



Le veston croisé est désigné pour le costume d'après-midi, il se fait légèrement plus long que le veston droit. Six boutons dont quatre boutonnant. Revers larges à pointes horizontales. poches à pattes.



**AUX BRODERIES
MODERNES**
17, Rue GUYNEMER
CASABLANCA

Spécialité de
STORES - RIDEAUX
Confectionnés et sur Mesure

GRAND CHOIX de
FOURNITURES
DENTELLES, LINGE
o o BRODÉ o o

PALAIS MONDIAL

RESTAURANT - BRASSERIE

CONCERT — DANCING — ATTRACTION

Etablissement Mondial

de premier ordre

Consommation de choix

Repas froids

Salon - Bar Americain

E. Serène

propriétaire
Pilote-aviateur

Boulevard Poeymirau
FEZ V. N.

T. 32-74 - R.C. Fez 2113

Entreprise Générale de Peinture
Vitrerie Papiers Peints

THEODORE CUEILLERON

Maison fondée en 1912

MAGASINS DE PAPIERS PEINTS :

Rue des Ouled-Harriz, 141 et 143

BUREAUX - ATELIERS - ENTREPOTS

Rue des Ouleds-Harriz, 235-237-239

Téléphone : 12-33 - CASABLANCA - R. C. N° 388

LE CAFÉ DE QUALITÉ

Torréfaction Moderne



LESEC & C^{IE}

103, Rue de Toul - Tél. 28-80 - CASABLANCA

"RABAT - IMMEUBLES"

A. AMZALAG

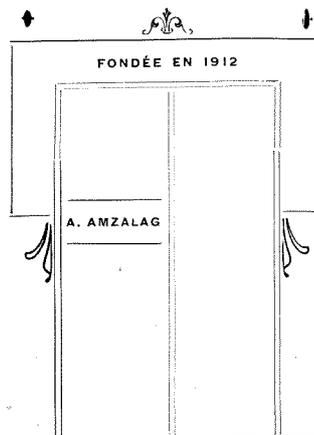
Avenue Dar El Maghzen — RABAT

Téléphone : 27-72

TOUTES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES
PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

Maison de Confiance

créée en 1912



Maison de Confiance

créée en 1912

Communiqué de la Fédération Nationale Aéronautique

La Fédération Nationale Aéronautique, élargissant sans cesse l'action de son centre de documentation pour les touristes entreprend une enquête sur les grands obstacles aéronautiques.

Pour la sécurité de la navigation aérienne, il importe de situer sur des cartes pratiques les obstacles aériens, tels que pylones de T.S.F., ponts transbordeurs, lignes de transport de force passant au travers des vallées à grande hauteur, etc... et de permettre à tous les pilotes d'en être informés d'une façon précise avec les caractéristiques de chacun, leur emplacement exact, signes de reconnaissance, hauteur, largeur, nature.

L'intérêt d'une telle enquête apparaît lorsqu'on observe qu'entre Lyon et Avignon, il y a plus de 70 traversées du Rhône par des lignes électriques dont certaines atteignent 80 mètres de hauteur. Elles ont d'ailleurs déjà provoqué de tragiques accidents.

La Fédération fait donc appel à tous les aviateurs pour qu'ils lui signalent les obstacles qu'ils peuvent connaître, afin d'en pouvoir faire l'inventaire complet. En diffusant ensuite ces renseignements, la F. N. Aé. aura contribué une fois de plus à l'accroissement de la sécurité aérienne.

En 1931, la Fédération Nationale Aéronautique a multiplié ses efforts pour remplir le rôle qui lui a été dévolu de grand centre de renseignements pour aider toutes les Associations aéronautiques et les aviateurs en général.

Elle a réalisé son Centre de Documentation du Tourisme où l'on trouve tous renseignements sur les appareils, leur entretien, les réparations, les lois et règlements qui régissent le tourisme aérien, les assurances, les terrains et formalités administratives douanières en France et à l'étranger, les zones interdites, les autorisations de survol, etc...

La F. N. Aé. s'est attachée également à l'organisation d'une vaste signalisation aérienne qui doit jouer pour l'essor du tourisme aérien le même rôle que la signalisation des routes a joué pour le tourisme automobile.

Enfin, elle a organisé plusieurs manifestations, qui ont groupé à Orly, 56 appareils, et le circuit de présentation de prototypes, qui a permis à 25 associations différentes de voir sur leurs terrains provinciaux des appareils les plus nouveaux de tourisme ainsi que d'autres catégories, ont été également organisés par la Fédération.

La carte des terrains éditée par la Fédération Nationale Aéronautique, résume d'une façon complète la situation des terrains en France. Il est intéressant de mesurer le progrès qu'elle concrétise en donnant la liste des terrains qui y figurent et qui ne sont pas dans les publicités antérieures :

Auxerre, Bergerac, Caen-Cormelles, Deauville, Dieppe-Rouxmesnil, Dôle, Grenoble-Moirans, Joigny, Langres, Lézignan-Corbières, Limoges-Feytiat, Montluçon, Reventin, Saint-Galmier, Trouan, Vendôme, Vichy-Rhue, Saint-Etienne-Bouthéon, Cholet, Arras, Guyancourt, Montmédy, Nevers (Hydravions), Saint-André-de-Cubzac.

D'autre part, il est aussi utile d'attirer l'attention des pilotes sur les terrains suivants qui ne figurent pas sur la carte, alors qu'ils existent sur des documentations antérieures : Bastia-Borgo-Biguglia, Calais (mouillage d'hydravions), Dunkerque (hydravions), Dunkerque-Saint-Pol, Limoges-Mas-de-l'Age, Mailly. D'après les renseignements recueillis par la Fédération, ces terrains ont été supprimés.

Précisons que Limoges-Mas-de-l'Age a été remplacé par Limoges-Feytiat, et que la terrain de Mailly est remplacé par Trouan.

TRANSPORTS SULTAN & C^{IE}

1, Rue Auvert, angle 159, Route de Médiouna

Téléphone 42-32 - Chèques Postaux 4932 - R. C. Casa N° 1779

CASABLANCA

MESSAGERIES POUR TOUTES DIRECTIONS

par Camionnettes, Camions et Tracteurs sur pneumatiques

depuis 2 tonnes jusqu'à 18 tonnes par véhicule

DEDOUANEMENTS AVEC AVANCE DE FONDS

ESSENCES, HUILES ET PNEUS

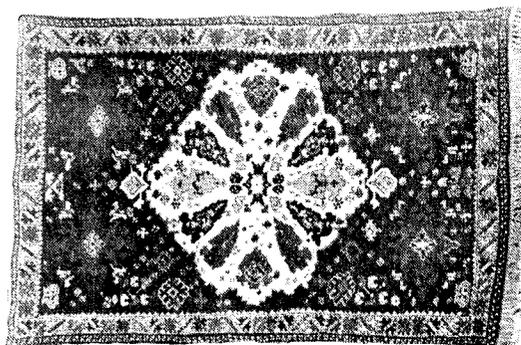
Agences : Fez : Tél. 1-48

Marrakech : Tél. 1-12 et 11-38

Meknès : Tél. 0-42 et 1-44

MANUFACTURE DE TAPIS
M A R O C A I N S

Tapis estampillés



POTIÉ & C^{IE}

3, Rue du Commandant Provost, 3

Téléph. A 15-47

CASABLANCA

L'INTER-OFFICE

Reg. Com. Rabat n° 2456



Directeur : L. TAVERNE (Ancien Greffier Notaire)
Secrétaire-Greffier Honoraire des Juridictions Françaises du Maroc



Rue du Capitaine Petitjean — RABAT — (Tél. 2-83)

CONTENTIEUX

--- TRANSACTIONS IMMOBILIERES --- RECouvreMENT DE CRÉANCES --- PLACEMENT DE CAPITAUX --- GÉRANCE D'IMMEUBLES ---

Représentations Exclusives

Champagne H. Abelé — Marque créée en 1757

Cognac Briand — Marque créée en 1835

GRAND HOTEL

TOUT LE CONFORT MODERNE

ASCENSEUR - CHAUFFAGE CENTRAL

CHAMBRES AVEC BAINS

TELEPHONE DANS TOUTES LES CHAMBRES

PRIX MODERES

GARAGE PRIVE ARRANGEMENTS POUR SEJOUR

Téléphone : 38-85 **RABAT** Rue de la Marne

ATLAS-HOTEL

395, Boulevard Emile Zola, CASABLANCA



LE PLUS GRAND HOTEL DU MAROC

180 chambres ou appartements

Salons de coiffure et de lecture dans l'Hôtel - Garage

Restaurant - Bar-Billard

TELEPHONE : 6-02

Adresse télégraphique : **ATLAS-HOTEL, CASABLANCA**

Registre du Commerce N° 89

HENRY FALGAYRETTES

« CALORLUX »

86, Avenue du Général Drude

Téléph. 18-55

CASABLANCA

Lampes à incandescence

Fers électriques « **ELECTROTHERMA** »

Tout ce qui concerne l'éclairage et le chauffage

— Atelier de réparations —



CHANTIERS NAVALS GALLINARI

TELEPHONE : 17-58

CASABLANCA



HOTEL CONTINENTAL

TOUT LE CONFORT MODERNE

Eau courante, chaude et froide, dans toutes les chambres

Salles de Bains — Douches

RESTAURANT DE PREMIER ORDRE, au MENU et à la CARTE

Spécialités Lyonnaises

Arrangements
pour Séjours

Téléphone 3-22

English spoken
Se habla Espanol

Rue des Banques - MARRAKECH

Communiqués de la Fédération Nationale Aéronautique

Dès sa constitution, la Fédération Nationale Aéronautique, en accord avec la politique du Ministère de l'Air en faveur du tourisme aérien, a porté ses premiers efforts vers la pratique par ses Associations adhérentes de l'aviation de tourisme. La pratique du vol est en effet la meilleure propagande aérienne, et doit devenir la principale forme d'activité pour une Association et ses membres.

Cette politique a produit des résultats tangibles. En effet, lors du premier Congrès National de la Fédération, en mai 1930, les Aéro-Clubs possédaient 43 avions, et de plus 54 membres des Aéro-Clubs adhérents à la Fédération, étaient propriétaires d'appareils. Actuellement, une statistique établie par la Fédération, donne les résultats suivants qui mesurent le chemin parcouru et l'empressement avec lequel les Aéro-Clubs ont répondu à son appel.

Il y a actuellement en France, 334 appareils de tourisme qui se répartissent ainsi :

104 avions sont la propriété des Aéro-Clubs et 230 appartiennent à des particuliers.

Il convient de signaler l'activité aérienne de certains Aéro-Clubs qui se classe nettement en tête de la liste, ce sont :

L'Aéro-Club de l'Allier,

L'Aéro-Club du Maroc.

L'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est.

Et le Club d'Avions légers des Flandres, qui possèdent chacun quatre appareils.

D'autre part, certains Aéro-Clubs ont parmi leurs membres de nombreux propriétaires d'avions :

Le Roland-Garros, compte 41 propriétaires, dont 32 Parisiens et 9 appartenant également à des Aéro-Clubs de province.

L'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est et le Club d'Avions Légers des Flandres, groupent chacun 12 propriétaires.

L'Aéro-Club du Maroc compte 10 propriétaires d'avions. En outre, 6 de ses sections possèdent en tout 8 avions.

L'Aéro-Club d'Oranie a parmi ses membres 9 propriétaires.

L'Aéro-Club du Havre et l'Aéro-Club de Champagne comptent 7 propriétaires chacun.

L'Aéro-Club d'Auvergne a parmi ses membres 6 propriétaires et l'Aéro-Club de Vichy, 5.

Si l'on excepte la Région Parisienne où, par suite de conditions un peu particulières, une quarantaine de propriétaires n'ont pas inscrit leurs appareils dans les Associations Aéronautiques, les Associations Fédérées groupent 93 o/o des avions de tourisme. Il est intéressant de constater cette participation très importante des Aéro-Clubs au développement de l'aviation de tourisme en France.

Communiqué de l'Aéro-Club de France

L'Aéro-Club Suisse a communiqué à l'Aéro-Club de France, le règlement général du Meeting Aéronautique de Zurich, qui sera disputé du 22 au 31 juillet.

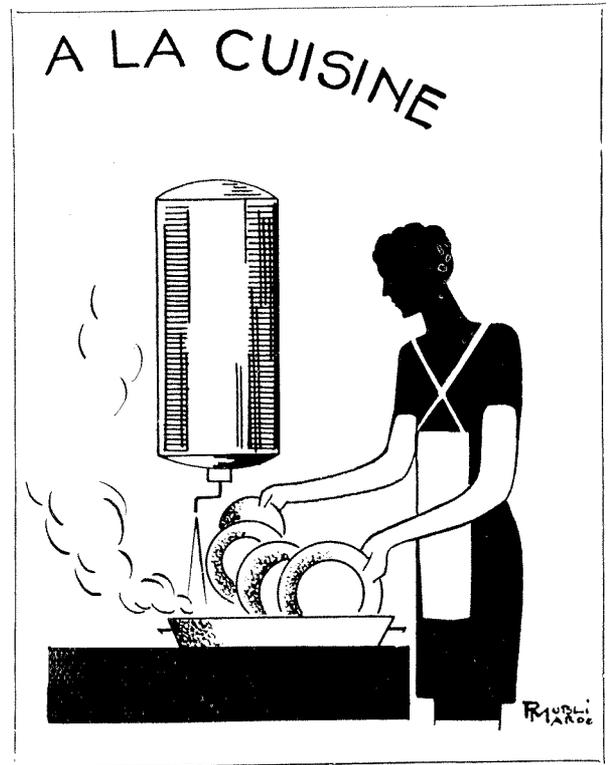
Cette manifestation comporte :

Le vendredi 22 juillet, un Rallye International pour avions de sport et de tourisme.

Le samedi 23 juillet, les épreuves techniques pour avions de sport et de tourisme et les épreuves techniques pour avions commerciaux.

De l'EAU CHAUDE NUIT ET JOUR

Capacité courante de 6 à 125 litres
grâce au CHAUFFE-EAU ÉLECTRIQUE



Sans Main d'Œuvre

Sans Surveillance

Sans Danger d'Explosion

Sans Dépense exagérée

AU MAGASIN DE VENTE

de la S. M. D.

(Angle des Rues Galliéni et Bouskoura)

CASABLANCA

PHARMACIE DE L'OcéAN

P. PALOSCHI

Docteur en Chimie et Pharmacie

Tél. 30.85 RABAT Aven. Foch

Spécialités Françaises et Etrangères

Ordonnances — Produits chimiques

Livraison à domicile

Expédition à l'intérieur

FORGE - SERRURERIE - CHAUDRONNERIE

DONOFRIO & VUOTTO

RUE TOKIO N° 6

RABAT

PLOMBERIE - INSTALLATIONS SANITAIRES

SOUDURE AUTOGENE

L'IMMOBILIERE

• **A. PILO** •

Achat et Vente de Terrains, Propriétés Agricoles, Villas et Maisons de rapport,
Fonds de Commerce, Prêts Hypothécaires

5, Rue Lasvigne - RABAT

(Immeuble de la Renaissance)

Téléphone : 3-56

Le dimanche 24 juillet, un concours international pour escadrilles militaires.

Du 25 au 30 juillet : Suite des épreuves techniques pour avions de sport et de tourisme.

Suite des épreuves techniques pour avions commerciaux.

Circuit international des Alpes pour avions commerciaux.

Circuit International des Alpes pour avions militaires.

Concours International pour avions de sport et de tourisme.

Eliminatoires pour le concours de virtuosité.

Eliminatoires pour le championnat international de vitesse.

Le dimanche 31 juillet: Finale du concours international de virtuosité et finale du championnat international de vitesse.

Aéro-Club de France

Challenge International de Tourisme 1932

Nous avons annoncé que le Challenge de Tourisme International aurait lieu en 1932, sous l'organisation de l'Aéro-Club Von Deutschland et avec le concours des Aéro-Clubs nationaux participants : Italie : Reale Aéro-Club d'Italie ; Pologne : Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej ; Suisse : Aero-Club der Schweiz ; Tchécoslovaquie : Aeroklub Republiky Ceskoslovenske ; France : Aéro-Club de France.

Le Challenge est doté de 300.000 francs de prix en espèces.

1er prix : 100.000 francs ; 2e prix : 50.000 fr. ; 3e prix : 25.000 fr. ; 4e prix : 13.000 fr. et 16 prix de 7.000 fr. chacun.

Ces prix sont internationaux.

Des prix nationaux seront accordés aux concurrents français.

Les appareils admis au Challenge sont les avions de tourisme biplaces pesant à vide au plus 480 kilogs pour la première catégorie, et 336 kilogs pour la seconde catégorie.

Le concours aura lieu aux dates suivantes : les épreuves techniques à Berlin commenceront le 11 août. Le circuit européen se déroulera du 21 au 28 août. Le départ aura lieu de Berlin, l'arrivée également. Le circuit comporte 26 escales obligatoires qui sont les suivantes : Warszawa, Krakowie, Praha, Brünn, Wien (Aspern), Zagreb, Vicenza, Rimini, Roma (Littorio), Firenze, Bellinzona, Torino, Cannes, Lyon, St-Gallen (Alterrhein), Stuttgart (Boblingen), Bonn (Hangelar), Orly, Deauville, Rotterdam, Dortmund, Hamburg (Fuhlsbüttel), Kopenhagen, Göteborg, Kopenhagen, Hamburg, Berlin, soit au total : 7.362 kilomètres 600.

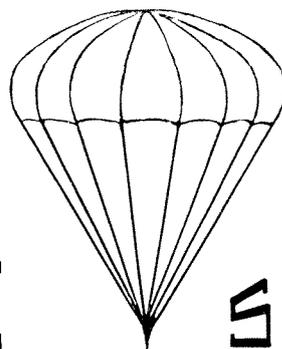
Les droits simples d'inscription (1.000 francs), seront reçus, pour les concurrents courant sous le pavillon de l'Aé. C. F. à la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France, du 14 mars 1932, 9 heures au 13 avril 1932, 12 heures ; les engagements à droits doubles (2.000 francs), seront reçus jusqu'au 13 mai, 12 heures, dernier délai.

La moitié des droits pourra être remboursée aux concurrents dont les appareils seront arrivés à Berlin dans les conditions du règlement particulier à l'année 1932.

Pour tous renseignements, et obtenir le Règlement, s'adresser à la Commission d'Aviation de l'Aéro-Club de France, 6 et 8, rue Galilée.

Pour votre avion
de TOURISME
il vous faut un
PARACHUTE

AÉRAZUR



LE SEUL

ayant subi avec succès
les difficiles et nombreuses
EPREUVES

du

CONCOURS INTERNATIONAL

1930

où il s'est classé

1^{er}

Confirme ses qualités au

CONCOURS INTERNATIONAL

1931

où il se classe

1^{er} & 2^e

58, Bd. Galliéni - Issy-les-Moulineaux

Tél. : Vaugirard 13-03 et 42-89

ÉLECTRICITÉ



CHAUFFAGE et ÉCLAIRAGE

Jacques LEVY SOUSSAN

CASABLANCA	48, Route de Médiouna	Telephone 13-79
	99, Rue de Foucauld) 28-95
FEZ	84, Grande Rue Mellah	Téléphone 20-06
	33, Av. du Gl. Maurial (Ville Nouvelle)	« 32-34

MIROITERIE GÉNÉRALE DU MAROC

Société Anonyme au Capital de 600.000 Francs

Ateliers et Bureaux : rue de Dinant
Magasin 39, rue Strasbourg Tel. 46-90

Dépositaire des Manufactures de Glaces de
St GOBAIN, CHAUNY & CIREY, REQUIGNIES & JEUMONT ANICHE, BOUSSOIS
La glace et le verre dans toutes leurs applications

Agencement de Magasins

CONCESSIONNAIRE DES ÉTABLISSEMENTS SIÉGEL
CUIVREterie D'ÉTALAGES - ACCESSOIRES - MANNEQUINS - DEVIS SUR DEMANDE
Revêtements Opalite "CIVER"

Tuiles en verre - Pavés - Dalles - Marmorites - Verre noir - Opaline
Emballages spéciaux pour expéditions dans l'intérieur
Adresse Télégraphique : MIROIR-CASABLANCA

TEINTURERIE MODERNE

Maison Leblic (Vieille Tige)

I, Rue Roger (Angle rue de l'Horloge)
CASABLANCA

Nettoyage à sec

Teintures et apprêts perfectionnés

Détachage et repassage de tous vêtements en 2 h.
Service rapide pour M.M. les voyageurs

Reg. du Com. Casablanca 604

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR CARROSSERIE AUTOMOBILE

GARNITURE — SELLERIE — BOURRELLERIE

Dépôt des Produits « RADIOSE » émail à froid
pour Carrosserie

Courroies de transmission en cuir et en balata

BEAUMIER & BARDIN

34 et 36, Rue de Marseille — CASABLANCA — Tél. 3-75

GARAGE - ATELIER DE RÉPARATIONS

G. COURTIGNON

Spécialiste pour voitures Citroën

160 BOULEVARD DE LORRAINE — TEL : 32-52

Registre du Commerce 5622

C A S A B L A N C A

Entreprise Générale de Peinture et Vitrierie

Rue Aviateur Prom
Tél. 8-87
CASABLANCA

ALTIERI FRÈRES

TRAVAUX dans tout le MAROC

Rue Lieutenant du
Peron de Revel
Tél. 0-45 - RABAT

Siège social : Marseille, 35, Rue Mazenod, 35

Grand assortiment de Papiers peints, Décoration

L'Annuaire de l'Automobile et du Tourisme au Maroc

Le tourisme se développe considérablement dans la formule aérienne et le Maroc devient le point de mire de beaucoup d'aviateurs européens qui y viennent atterrir en quelques bonds sportifs.

En conséquence l'Annuaire de l'Automobile et du Tourisme qui instruisait le touriste et plus particulièrement l'automobiliste de tout ce que l'on peut voir au Maroc, s'est donné à tâche, dans son édition 1932 qui vient de paraître, de conduire également l'aviateur.

Un aperçu historique et géographique fait connaître au touriste le vrai visage de notre beau Protectorat. Une documentation très complète renseigne l'automobiliste.

L'aviateur n'a pas été négligé et nous trouvons aux chapitres VI et VII un exposé détaillé réunissant tous les renseignements désirables sur l'organisation aéronautique du Maroc. Ces renseignements s'adressent non seulement à nos visiteurs touristiques — une carte des terrains d'atterrissages, leurs dispositions, leurs ressources — mais également au touriste auquel il donne toutes indications pour l'achat et l'entretien d'un appareil ainsi que la filière à suivre pour devenir pilote.

L'intérêt de l'aviation touristique de notre pays s'anime sous la plume du Prince Charles Murat qui nous fait ressortir l'agrément de l'aviation sans que pour cela elle perde sa qualité première : la rapidité du déplacement.

La vie même et l'activité de notre aviation civile est relatée dans cet annuaire. Nos sociétés d'aviation, groupements aéronautiques et clubs aériens, y figurent en bonne place et démontrent combien est répandue la grande famille aérienne au Maroc.

Les Imprimeries Réunies de la *Vigie Marocaine* et du *Petit Marocain*, auxquelles s'adressent nos vives félicitations, ont particulièrement soigné la forme de cette édition 1932 de *l'Annuaire de l'Automobile et du Tourisme*. Abondant en renseignements, d'un format pratique, ce guide illustré de nombreuses photographies sera l'auxiliaire précieux de tous ceux qui veulent parcourir nos sites marocains.

LISTE COMPLÉMENTAIRE DES AÉRO-CLUBS DANS LESQUELS NOTRE REVUE EST EN LECTURE ANGLETERRE

- Bristol : The Bristol and Wessex Aeroplane Club.
- Croydon : British Air Transport Ltd.
- Reading : The Bucks Berks et Oxon Aero-Club.
- Hythe : The Cinque Ports Flying Club.
- Herts : The de Havilland School of Flying.
- Southampton : The Hampshire Aeroplane Club.
- Feltham : Hanworth Flying Club.
- Hull : Hull Aero Club.
- Dublin : The Irish Aero Club.
- Manchester : The Lancashire Aero Club.
- Hooton (Cheshire) : The Liverpool and District Aero-Club.
- Leicester : The Leicestershire Aero Club.
- London : The London Aeroplane Club.
- Birmingham : The Midland Aero Club.
- Glasgow : The Scottish Flying Club.
- Shoreham (Sussex) : The Southern Aero Club.

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT Co LTD

Travaillant avec quatre de Havilland « Puss » Moth, The Aerial Transport Company de Siam a publié récemment quelques chiffres qui démontrent éloquentement combien on peut se fier à ces appareils en faisant ressortir leurs qualités de rendement.

GARAGE INTERNATIONAL

Ouvert jour et nuit

6, Rue Gay Lussac - CASABLANCA - Tél. A 46-59

SCOTTO, propriétaire



Lavage - Entretien des Voitures de toutes marques

Station de Graissage - Vulcanisation Electrique

Exposition permanente des chassis

"INTERNATIONAL"

Démonstration - Essai sur demande

A. Civade

COUPEUR-CHEMISIER

Grand choix de chemises sur mesures

Ses tous derniers prix

Rue de Bouskoura

Casablanca - Tél. 45-71

DANDELOT

FLEURISTE

Rue Gallien Casablanca

TEL. 31-32

FULTON

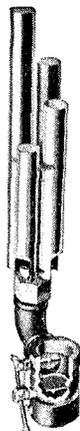
LE PLUS PUISSANT
AVERTISSEUR D'ÉCHAPPEMENT
POUR AUTOMOBILES

LE SEUL MOYEN DE ROULER
VITE ET EN SÉCURITÉ

Dépôt : MENA, Frères

Agence Studebaker

122, Rue Galilée — CASABLANCA



Pendant les mois d'août, septembre et octobre, les quatre avions ont transporté 3.391.719 kgs de courrier, 528.024 kilogs de marchandises, 22 passagers et ont couvert au total: 20.840 kms.

Pas une seule fois durant cette période, ces appareils n'ont donné le moindre ennui et le programme de vol précédemment établi a été exécuté d'un bout à l'autre avec un seul délai, un arrêt de 24 heures à Korat, par suite de mauvais temps.



(Photo Montalbano).

Le Général Huré remet la croix de la Légion d'Honneur à M. Grolacher.

La chasse au fauve

M. Maria, propriétaire-pilote, membre des Ailes Marocaines, nous revient après une absence prolongée. Il s'était rendu dans le Sahara pour y chasser le fauve et a visité la Haute-Volta, le Dahomey, la Golden Coast et la Côte d'Ivoire. L'expédition organisée de longue main se termina à la satisfaction de tous les participants et M. Maria rapporte parmi ses nombreux trophées, sept lions et un caïman de belle dimension.

On se rappelle qu'il y a quelque temps, M. Maria s'était rendu en avion dans le Sud Algérien. Ce déplacement avait pour but d'enquêter sur les dispositions à prendre pour cette randonnée.

AVIS

Nous prions nos lecteurs de vouloir bien, s'il y a lieu, signaler leur changement d'adresse à la direction de notre Revue, 2, rue Clémenceau à Casablanca, pour leur éviter toute interruption dans le service de leur abonnement.

Editions O.P.R.

Nous prions nos lecteurs de bien vouloir distinguer, pour la correspondance, les adresses :

1) **Aéro-Club du Maroc, Siège Social**
39, bd. de la Gare, Casablanca
et

2) **Revue de l'Aéro-Club du Maroc**
(Editions O. P. R.), 2, rue Clémenceau, Casablanca

Le Gérant : E.RUFFIER.

DANKO - Lait entier en poudre.

BONCOLAT - Chocolat au lait, permettant d'obtenir un excellent déjeuner par simple addition d'eau.

DANCOW - Crème pure offrant tous les avantages de la crème fraîche.

Produits préparés au Danemark par des procédés spéciaux.

Vente au détail : toutes bonnes maisons d'Alimentation.

Organisation de vente en Afrique

Le Lait Intégral, Société Anonyme
29, Rue de l'Industrie - CASABLANCA - Téléph. 42-36

L'ART FUNÉRAIRE

Transféré 104, rue de Bouskoura
(Face Café National)

Visitez son exposition permanente de :
CERAMIQUE D'ART, FLEURS CERAMIQUES, CROIX
COURONNES, JARDINIÈRES
SPECIALITE DE VASES ARTISTIQUES
MARBRE ET LIVRES SCULPTES
Téléph. 22-11 — CASABLANCA

Garage de France

Léon PESNEL

Avenue Dar El Maghzen
(Arcades de l'Hôtel de France et Terminus)

RABAT

ESSENCE :: HUILE :: GRAISSE
Garage au Mois et à la journée. : - : Entretien à forfait.
Técalemit --: Accumulateurs

Agence : Mathis : Hotchkiss : de Soto

Téléphone : 30-89 --: R. C. Rabat 24.59

Atelier de Réparations Mécaniques

Ferronnerie d'Art et de Bâtiment

J. & A. SPECIOSO Frères

CONSTRUCTEURS
280, RUE DE MARSEILLE
CASABLANCA

Registre du Commerce, Casablanca 2054-2056

Compte Courant Chèque Postal 5214

Téléphone A 52-08

**TOUT CE QUI CONCERNE L'AVIATION
DE TOURISME**

A. FOURNY

Aerodrome au Camp Cazes - Station Service - Ravitaillement

Entretien - Réparations - Depannage

AVIONS

FARMAN - POTEZ
MORANE - CAUDRON

HELICOPTERE
WEYMANN

EQUIPEMENTS DE BORD
AERA

ATTERRISSEURS ET FREINS "MESSIER"

MOTEURS

RENAULT - SALMSON
HISPANO - LORRAINE

HÉLICES
CHAUVIÈRE

PARACHUTES
VINAY

**RAVITAILLEMENT
ESSENCE ET HUILES SHELL**

**Ateliers et Bureaux : Boulevard Pétain - Tél. 27-20
CASABLANCA**



VISITEZ
LE
MAROC

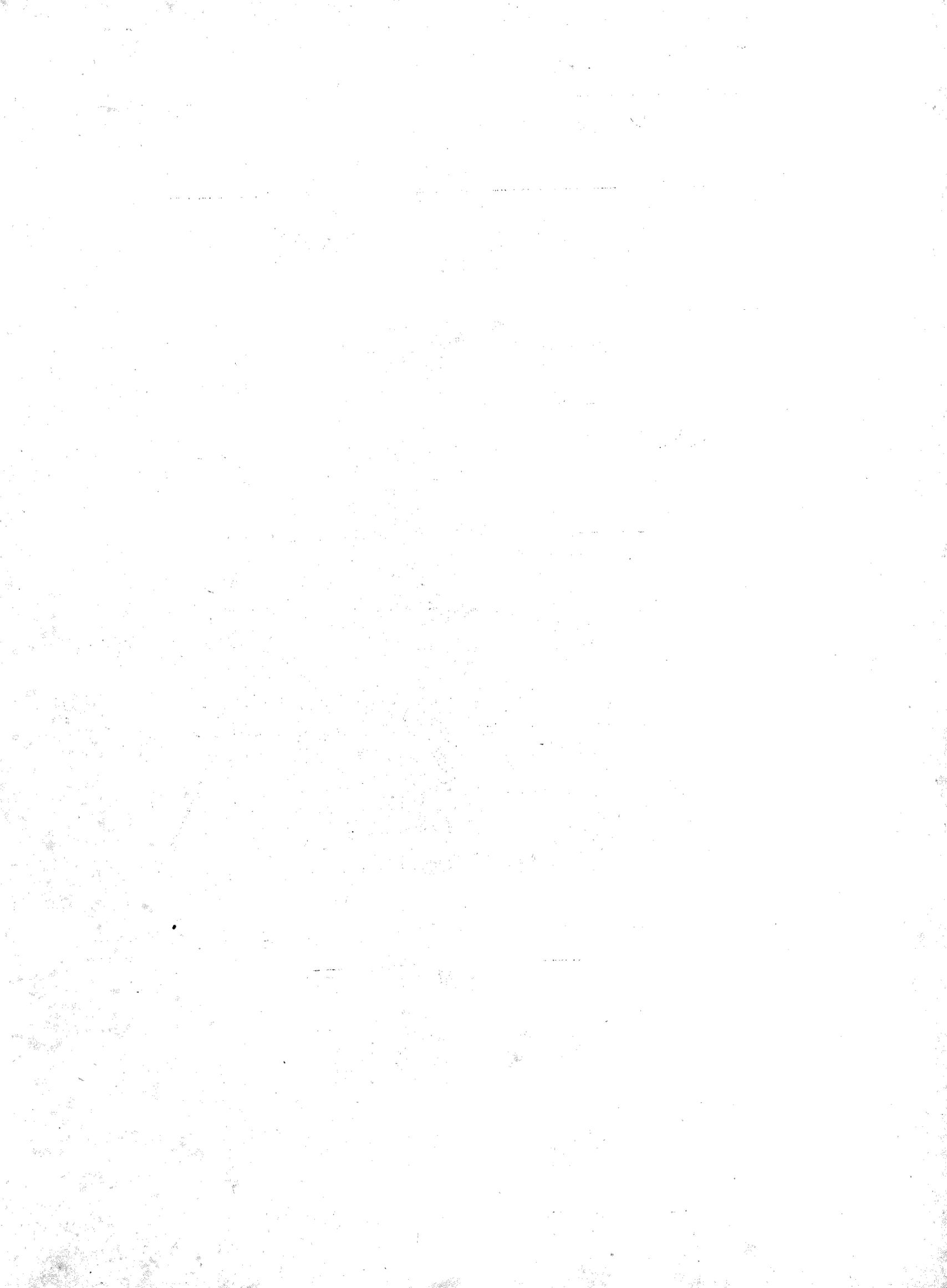


(Photo Cassuto).

Vue Générale de Casablanca

EN
AVION





FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE D'HERSTAL

sa

Marque déposée
"BROWNING"

universellement réputée

est pour vous

la

MEILLEURE GARANTIE

PISTOLETS - CARABINES
FUSILS

AGENT GENERAL DE VENTE

COMPTOIR DES MINES



Gilbert F. Bond

REVUE DE L'AÉRO-CLUB

DU MAROC

JUILLET 1932

2^e année



n° 7 - fr. 5