

L'Afrique du Nord illustrée :
journal hebdomadaire
d'actualités nord-africaines :
Algérie, Tunisie, Maroc

L'Afrique du Nord illustrée : journal hebdomadaire d'actualités nord-africaines : Algérie, Tunisie, Maroc. 31/12/1932.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisationcommerciale@bnf.fr.

Nouvelle série N° 609. — 27^e Année.

SAMEDI 31 DECEMBRE 1932

Prix de ce numéro :

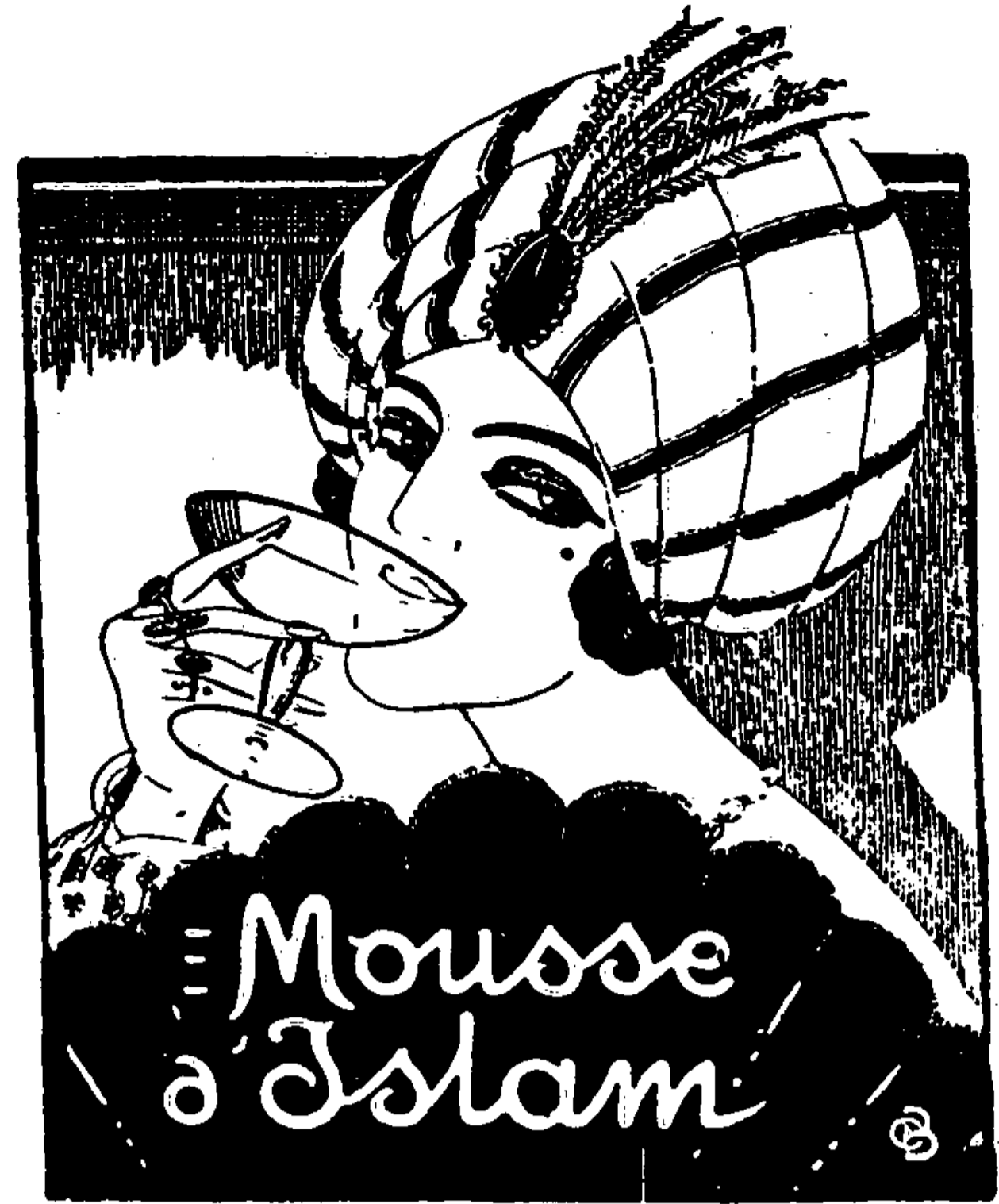
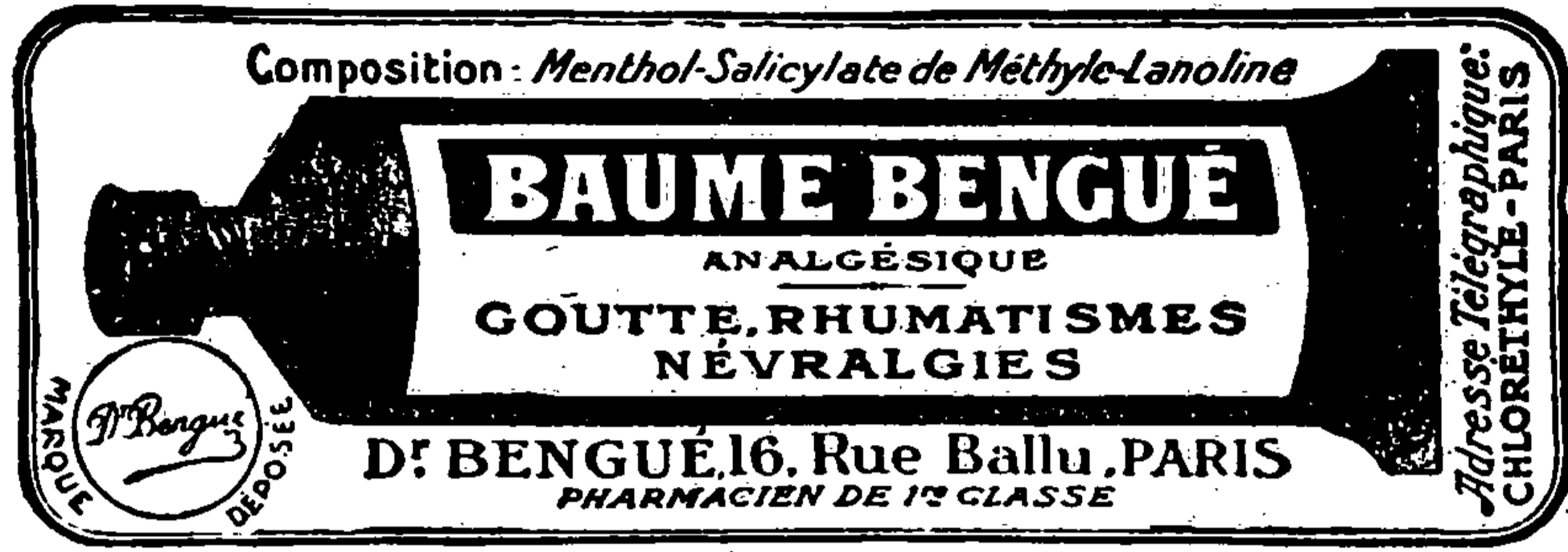
2 francs

L'Afrique du Nord Illustrée

Grand Journal Hebdomadaire



L'AVIATION EN ALGERIE



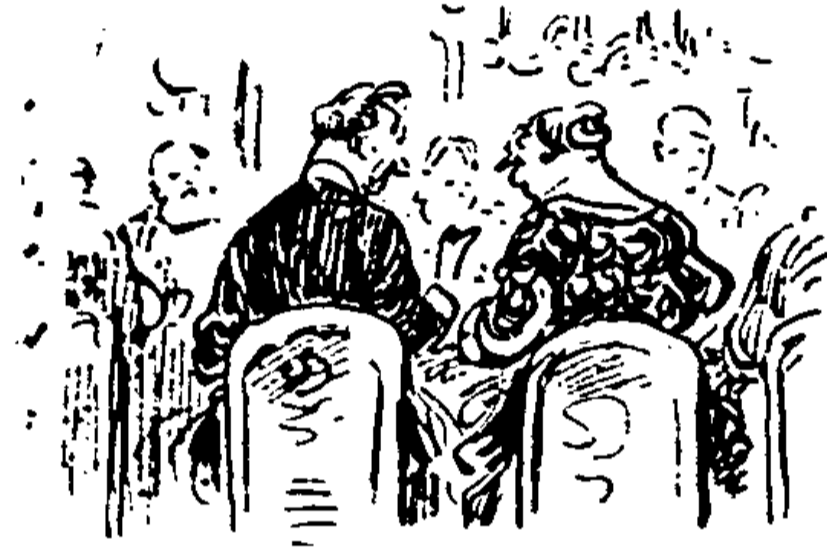
LA SEMAINE COMIQUE... par Henriot



— Agée?... dans les salons tout le monde me prend pour ma fille.
— Aurait-elle dépassé la cinquantaine?...



— Mais je crois, Madame l'Allemande, que vous vous moquez de nous.
— Et c'est aujourd'hui que vous vous en apercevez?...



— Pour savoir si une huitre est fraîche, racontez-lui une histoire: si elle baille, c'est qu'il est sans inconvénient de la manger.



— Un peu de nougat?...
— De Montélimart, merci; voilà trois fois que je laisse mon râtelier dedans.

**NÉURALGIES
MIGRAINES
GRIPPES
RHUMATISMES**

N'IRRITE PAS L'ESTOMAC
NE FATIGUE PAS LE REIN

LA GRANDE MARQUE
FRANÇAISE

ASPIRINE
"USINES DU RHONE"

EN VENTE DANS TOUTES LES PHARMACIES



S^t RAPHAËL
QUINQUINA

*Ces grandes qualités
font son grand succès*

Radiola

a l'honneur de vous faire part du mariage du phono et de la T.S.F. Cet heureux couple se nomme "RADIOLA 426" appareil d'une conception nouvelle, mais parfaitement au point.

Équipement phonographique

Un moteur électrique d'induction à vitesse réglable pour l'entraînement du plateau tourne-disques - Un plateau tourne-disques amovible - Un pick-up d'un modèle nouveau très léger et se rabattant instantanément par une manœuvre très simple à l'intérieur de l'ébénisterie.

Caractéristiques radiophoniques

Deux circuits Super-Inductance - Haut-parleur ferro-dynamique - Cinq nouvelles lampes DARIO "Série T" dont une valve - Cadran étalonné en longueurs d'ondes (200 à 2.000^m) et éclairé par transparence - Monoréglage idéal - Réception sélective des stations éloignées grâce à la Super-Inductance

Démonstration vaut mieux qu'argument

Demandez la liste de nos Distributeurs régionaux à la Société RADIOLA Nord-Africaine ALGER, 3, rue Jean Rameau CASABLANCA, 31, r. Nationale TUNIS, 9, avenue Jules Ferry



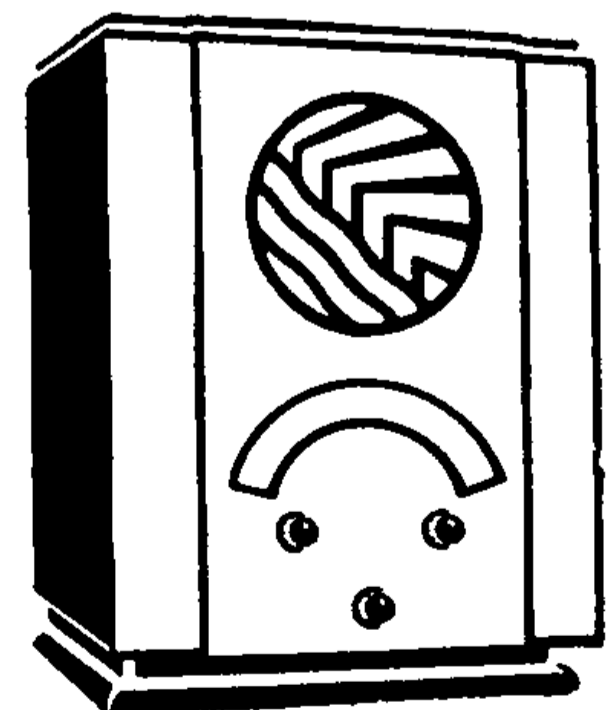
LE PREMIER RADIO-PHONO
VRAIMENT PRATIQUE

Prix imposé en Algérie. 3.350 Fr.

"Radiola 426"
Super - Inductance

LES POSTES RADIOLA SONT GARANTIS UN AN

RADIOLA présente également le "545" la plus belle réalisation radiophonique de l'année. Tous les postes européens à votre disposition "à la carte".
Prix imposé en Algérie : 3.750 Francs



A-96

Le Hoggar

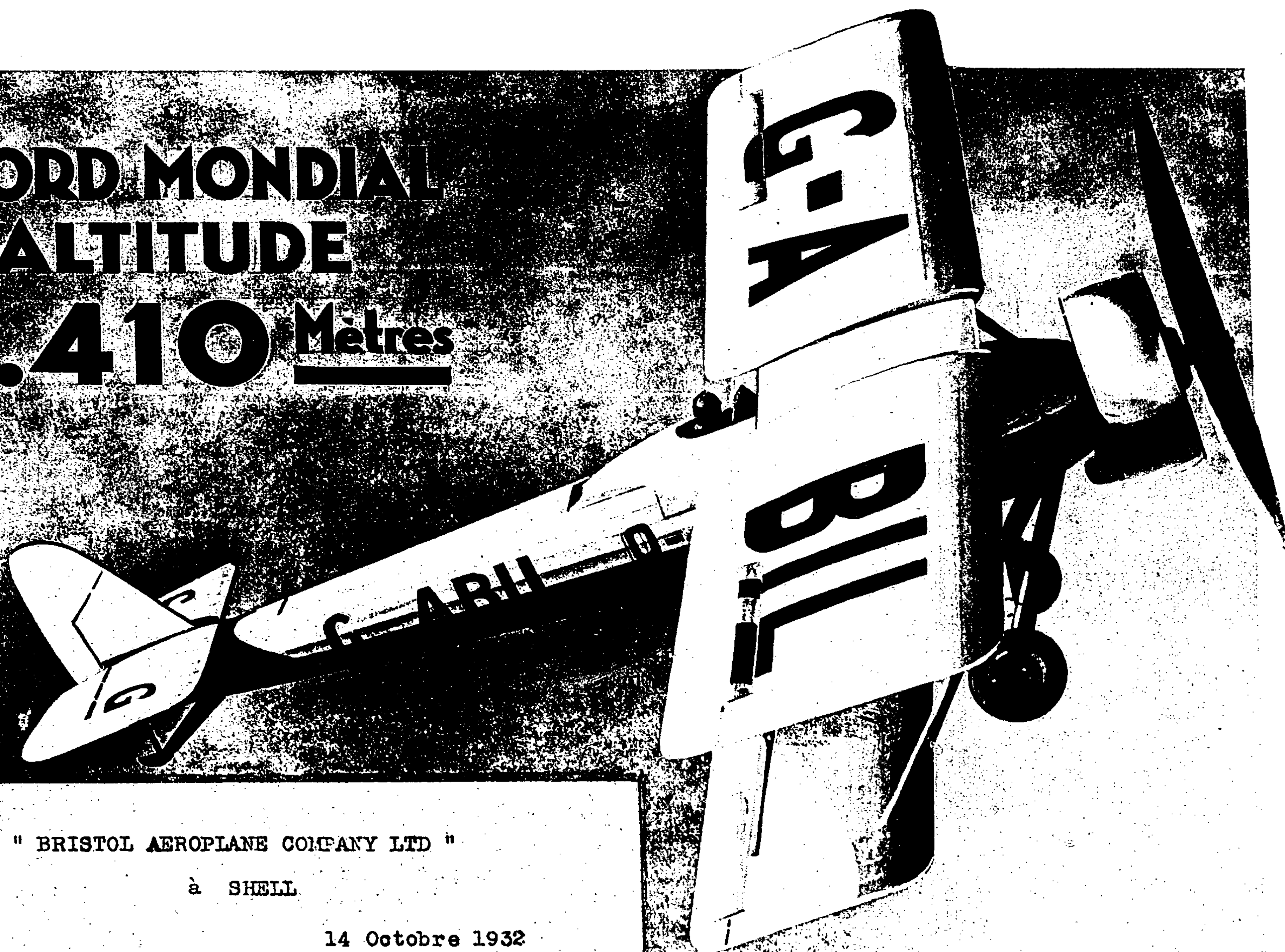
SE BOIT SUR LE RÔTI



Marcel Camé

**GRANDS VINS ALGÉRIENS
NOUVELLE MAISON ESCHENAUER**

**RECORD MONDIAL
D'ALTITUDE
13.410 Mètres**



" BRISTOL AEROPLANE COMPANY LTD "

à SHELL

14 Octobre 1932

Messieurs,

Record mondial d'altitude sur
moteur Bristol "Pegasus"

Nous avons le plaisir de vous informer que l'huile Aéro Shell de la qualité courante a été utilisée dans notre nouveau moteur BRISTOL "Pegasus" monté sur avion VICKERS "Vespa", lors de l'établissement du Record mondial d'altitude qui vient d'être officiellement homologué par la Fédération Aéronautique Internationale.

L'huile Aéro Shell a donné entière satisfaction tant durant les vols d'essai préliminaires que pendant le vol record. Après démontage, le moteur a été trouvé en parfait état.

L'adoption d'un lubrifiant convenable à l'établissement d'une performance d'altitude est une question de la plus haute importance. Ce n'est qu'après examen approfondi que notre choix s'est porté sur l'huile Aéro Shell et nous sommes heureux de pouvoir vous confirmer la haute opinion que nous avons déjà acquise précédemment sur la valeur de ce lubrifiant.

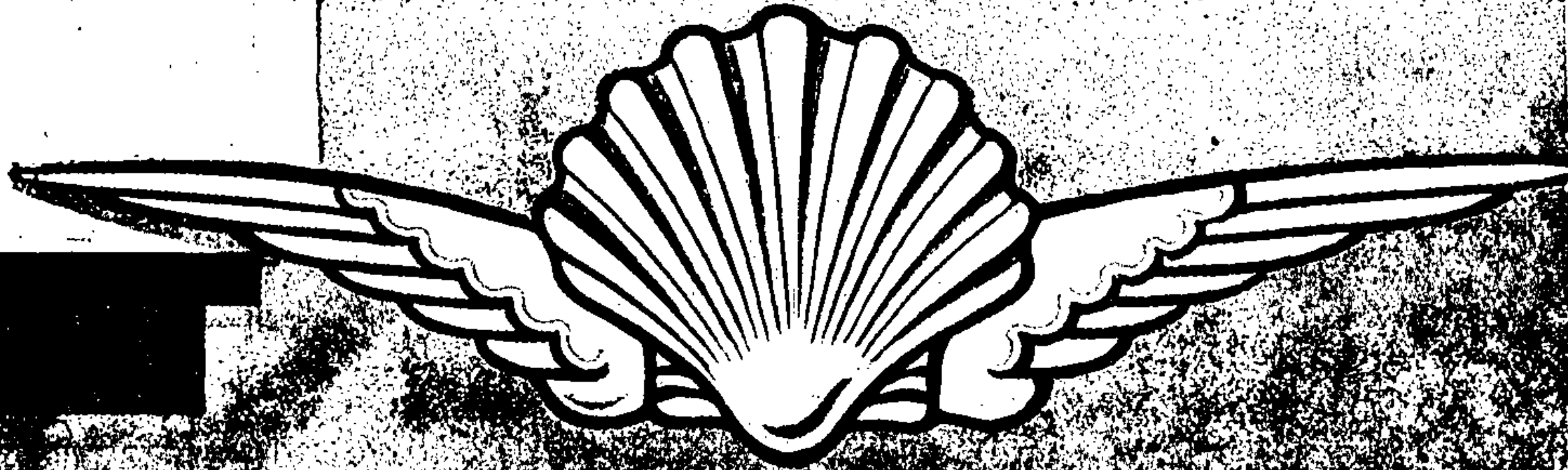
Veillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments reconnaissants.

p. p. THE BRISTOL AEROPLANE CO LTD

Signé : A.H.R. FIEDDEN

Ing. en Chef

AEROSHELL
HUILE POUR MOTEURS



LA GAZEIFICATION DES CAMPAGNES

LE CONFORT PARTOUT COMME
A LA VILLE



CUISINE



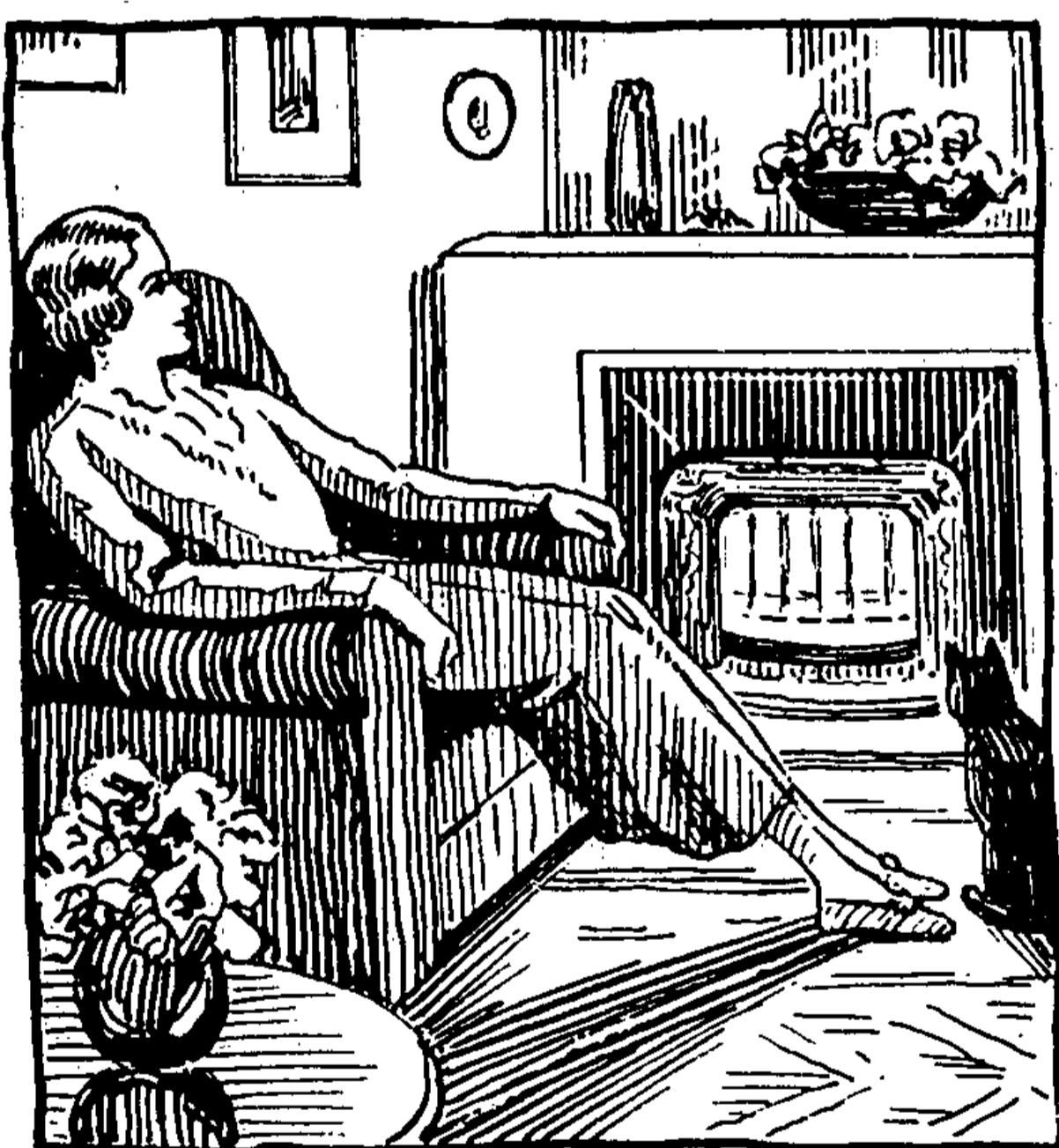
SALLE de BAIN



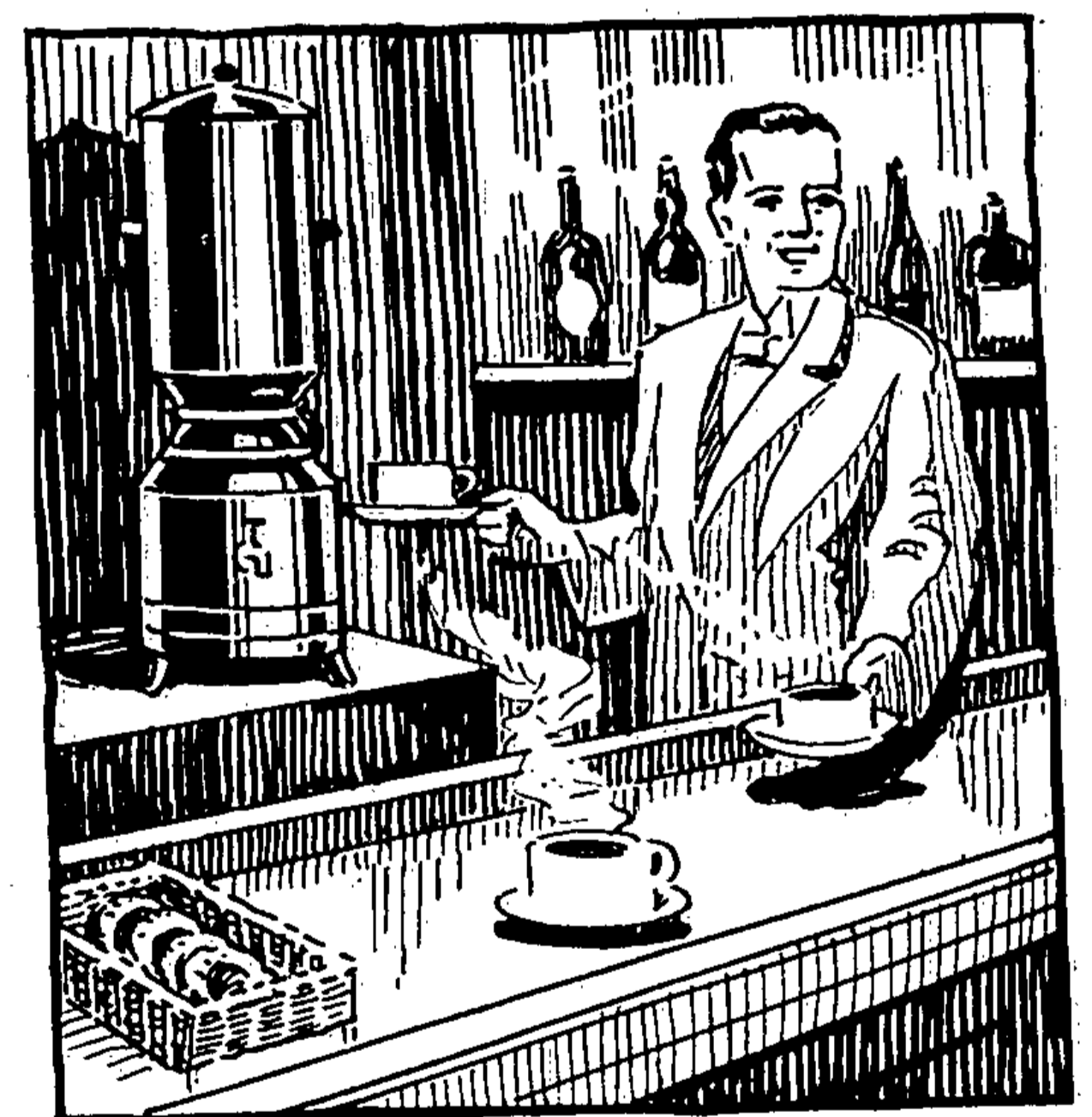
ÉCLAIRAGE



REPASSAGE



CHAUFFAGE



PERCULATEUR

Le gaz butane, qui est un gaz véritable, ne peut pas être comparé à l'essence, à l'alcool ou au pétrole gazéifiés, qui ne sont pas des gaz, et dont les multiples inconvénients sont bien connus : encrassement et détérioration des brûleurs, réglage délicat, mauvaise odeur, danger d'incendie lors du remplissage du réservoir avec liquide inflammable, danger d'explosion.

Le gaz butane se liquéfie sous la pression de 1 kg. 500. moindre que la pression de l'air dans un pneu « confort », moindre que la pression du gaz carbonique dans un siphon d'eau de Seltz : le robinet d'une bouteille de gaz étant ouvert, il suffit d'appuyer le doigt sur l'orifice pour empêcher le gaz de s'échapper.

Cette précieuse propriété permet, sans risque d'explosion, d'accumuler une grande quantité de gaz sous un très petit volume, soit, dans une bouteille de 25 litres de capacité qui pèse 25 kilogrammes lorsqu'elle est pleine, l'équivalent de cinquante mètres cubes de gaz.

Le gaz butane n'est pas toxique : il n'empoisonne pas. Il n'encrasse pas les brûleurs et ne noircit pas les casseroles. Le régulateur U. R. G. fixé sur le robinet de la bouteille débite le gaz sous une pression qui est toujours constante, de sorte que le rendement des brûleurs fonctionnant au gaz butane est toujours excellent et régulier.

Les usagers du gaz butane choisissent leurs appareils : réchauds, cuisinières, radiateurs, chauffe-bains, parmi ceux que leur présentent les principaux constructeurs français, chez les dépositaires du gaz butane U. R. G. :

Arthur Martin, Auer, Brachet Richard, Chaleur et Lumière, Chalot, Crystal, Flamme bleue, Godin, Idéal Gazina, La Cornue, Pied Selle, Radiateur du Docteur Scholtès, etc...

Le gaz butane livré à domicile partout en Afrique du Nord, fait du plus petit village l'égal, par le confort, des plus beaux quartiers de la ville.

BUTANE
GAZ NATUREL EN BOUTILLES
NON TOXIQUE



ALLUMAGE INSTANTANÉ

TOUTES LES APPLICATIONS
DU GAZ DE VILLE
ÉCLAIRAGE
CHAUFFAGE
CUISINE

POUR VOTRE CUISINE MADAME ! ÉCARTEZ LE REDOUTABLE DANGER DE L'INCENDIE ET DE L'EXPLOSION, CONSÉCUTIF A L'EMPLOI DE L'ESSENCE OU DU PÉTROLE.

UTILISEZ PARTOUT LE **GAZ BUTANE** « Le Combustible de Sécurité » S'UTILISE EXACTEMENT COMME LE GAZ DE VILLE POUR UN PRIX DE REVIENT ÉQUIVALENT

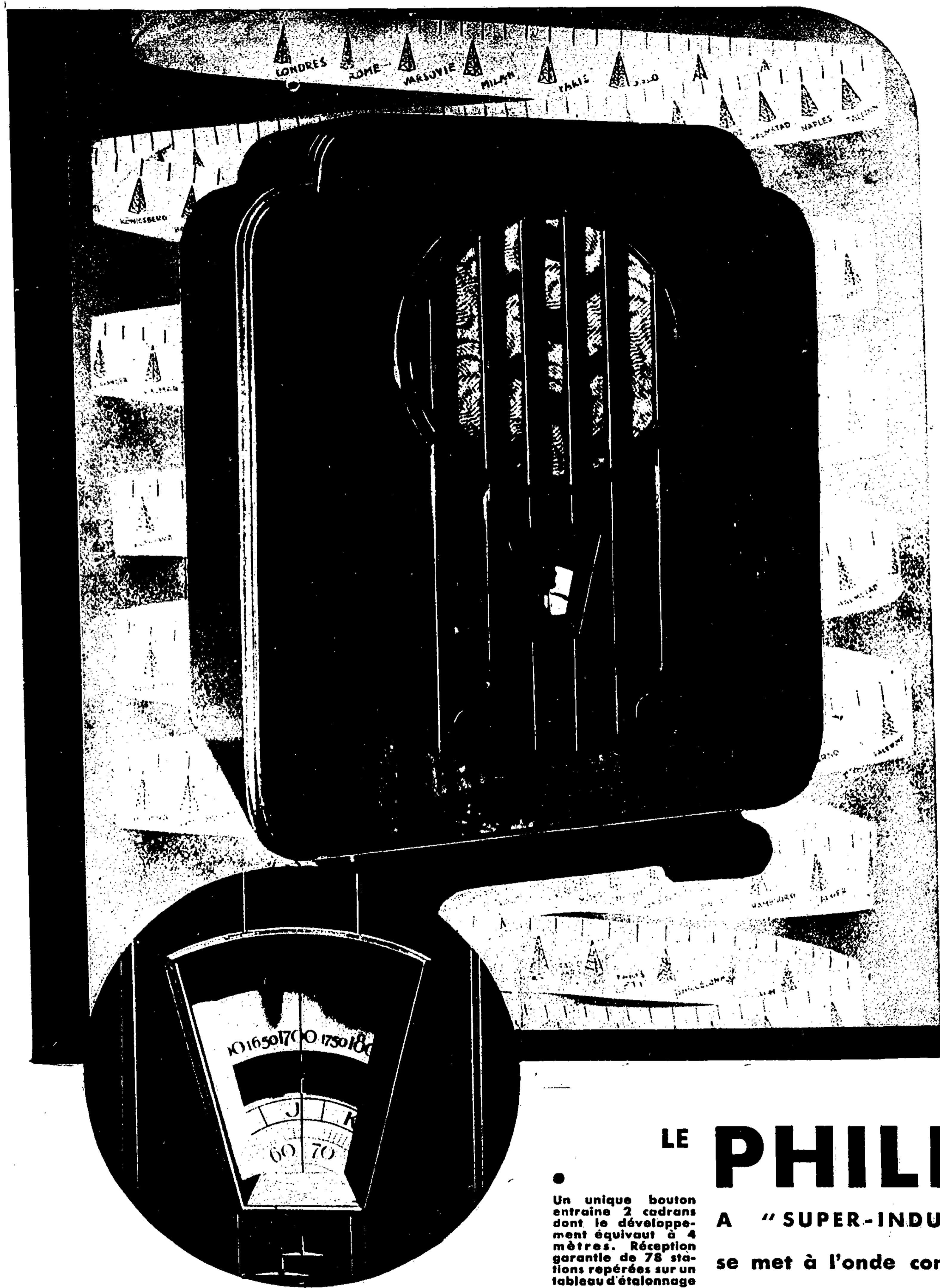
Vente et Démonstration Chez Tous les Agents de l'Intérieur et à

ALGER : 2, rue Michelet (Facultés)
ORAN : 8, rue Tiers
TUNIS : 11, avenue de Carthage

J. MARCÉ & Fils
Distributeurs Généraux
42, rue Darwin - ALGER

Une ère nouvelle en T.S.F.

CELLE DE LA "SUPER-INDUCTANCE" MICROMÉTRIQUE



POURQUOI MICROMÉTRIQUE ?

Parce que Philips, ayant réussi à grouper dans ce poste nouveau 4 circuits à "Super-Inductance", s'est trouvé devant un ensemble si prodigieusement sélectif, qu'il a dû créer pour le 630 un cadran spécial "micrométrique".

Sur ce cadran, toutes les stations européennes se trouvent à l'aise, celles de longueur d'ondes très voisines étant séparées par plusieurs graduations.

Le poste Philips 630 ouvre une ère nouvelle en T. S. F. parce qu'il donne enfin ce qu'exige le fin connaisseur que vous êtes :

Une infinie variété de programmes, obtenus rapidement, sans recherches, avec un seul bouton à tourner.

Une pureté tonale merveilleuse, privilège de la "Super-Inductance."

Bref : "l'interprète" que vous attendiez pour le charme de vos heures de loisir.

● Volume-contrôle combiné avec interrupteur-réseau - 6 nouvelles Miniwatt - Connexions pour haut-parleur additionnel et pick-up - Haut-parleur électrodynamique de grande puissance - Coffre en noyer du Caucase.

Demandez dès demain une démonstration gratuite à domicile au distributeur exclusif PHILIPS

LE PHILIPS 630

A "SUPER-INDUCTANCE" MICROMÉTRIQUE

se met à l'onde comme la montre se met à l'heure

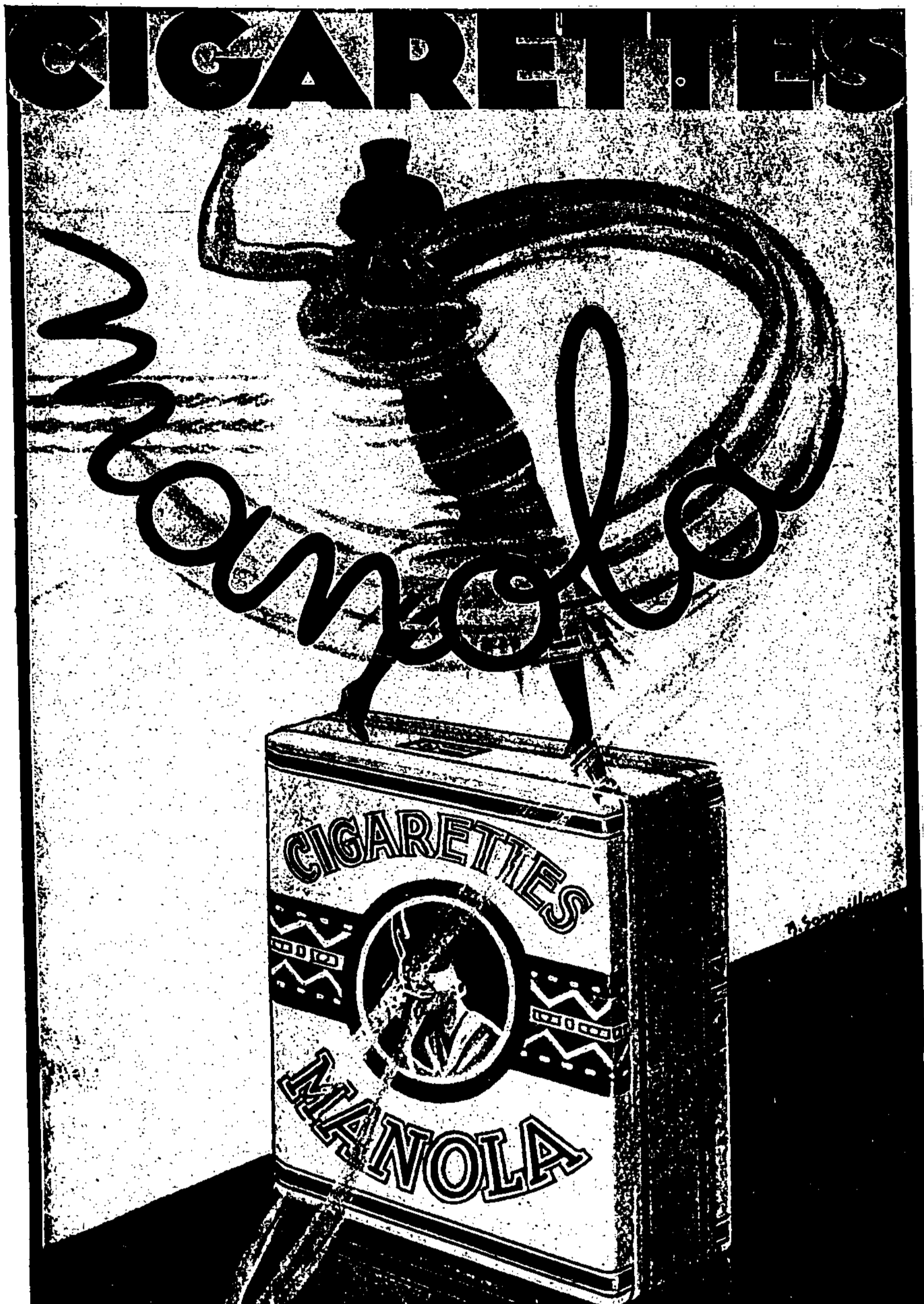
Un unique bouton entraîne 2 cadrans dont le développement équivaut à 4 mètres. Réception garantie de 78 stations repérées sur un tableau d'étalonnage

Succursale pour le Maroc
Rue des Villas, CASABLANCA
Téléphone A 55.91

Société Anonyme Philips Nord-Africaine
"Éclairage et Radio"

17, Rue Charras, ALGER — Téléphones 65.22 - 65.23

Succursale pour la Tunisie
11, Avenue Roustan, TUNIS
Téléphone 42.68



WORTH

PARIS

Ses Parfums

DANS LA NUIT
 VERS LE JOUR
 JE REVIENS
 SANS ADIEU

En Vente dans toutes les Bonnes Maisons
 De Coiffure et de Parfumerie

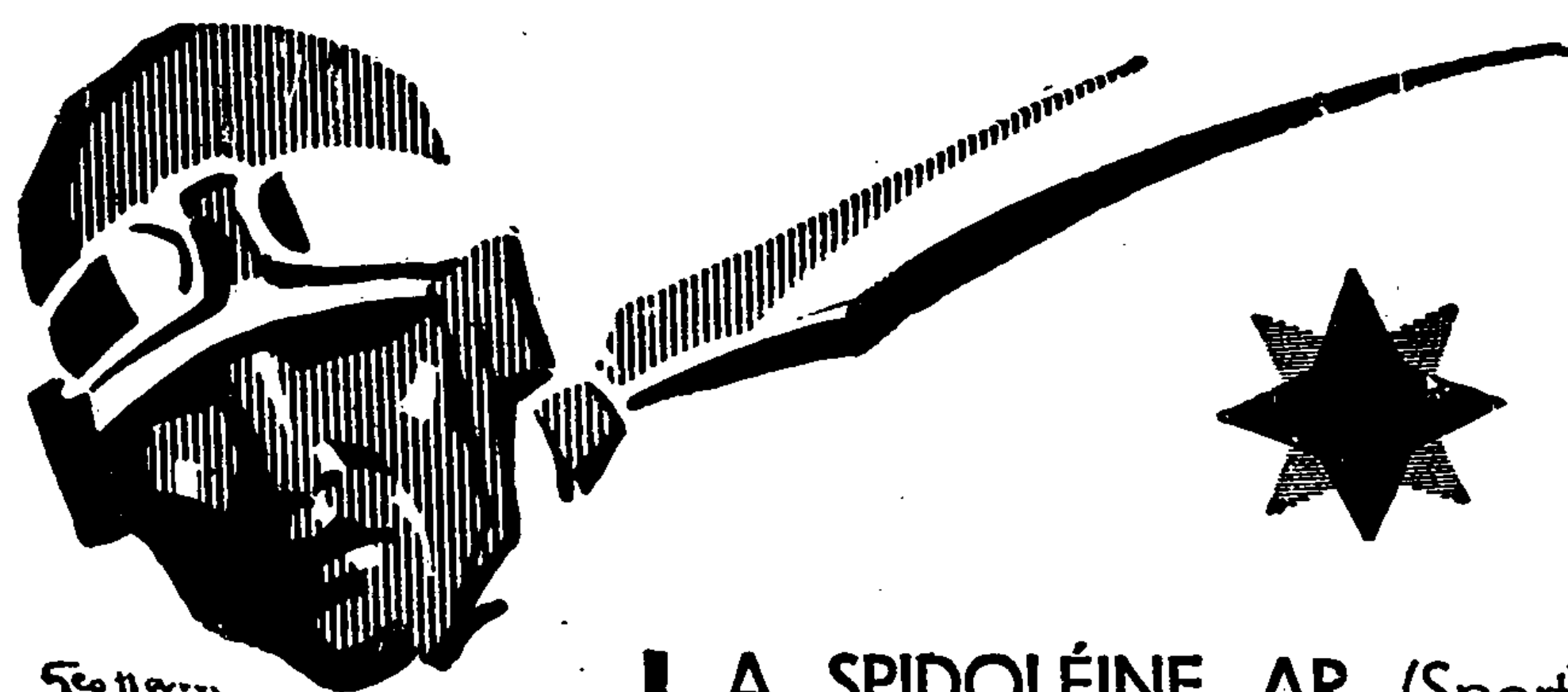
Echantillons gratuits sur demande



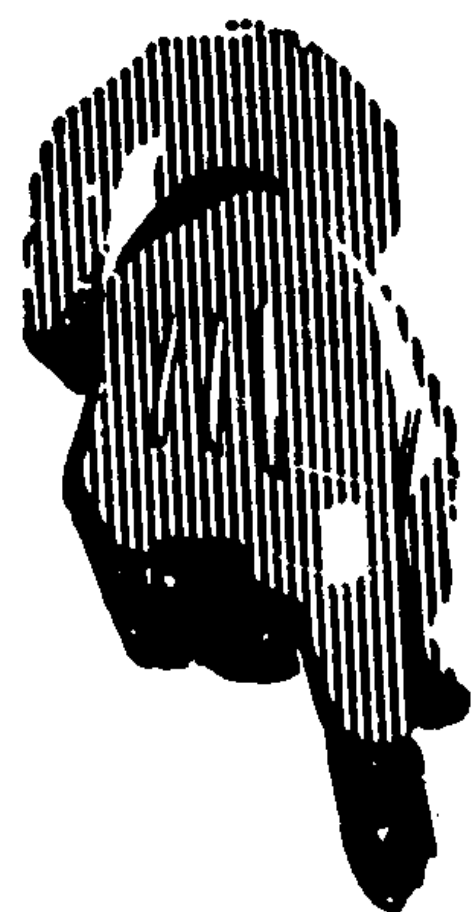
DITMAR'S DEMON

le calorifère à pétrole à feu continu
 chauffe et cuit avec 2½ l de pétrole
 pendant 12 heures sans odeur ni fumée

Répresentant pour l'Algérie: A. Marchand, 3, Rue Théophile Bressy, Alger.
 Répresentant pour la Tunisie: Sam Setbon, 6, Place Garibaldi, Tunis.
 Répresentant pour le Maroc: Jules Setbon, 28, Rue Centrale, Casablanca.



Scotty

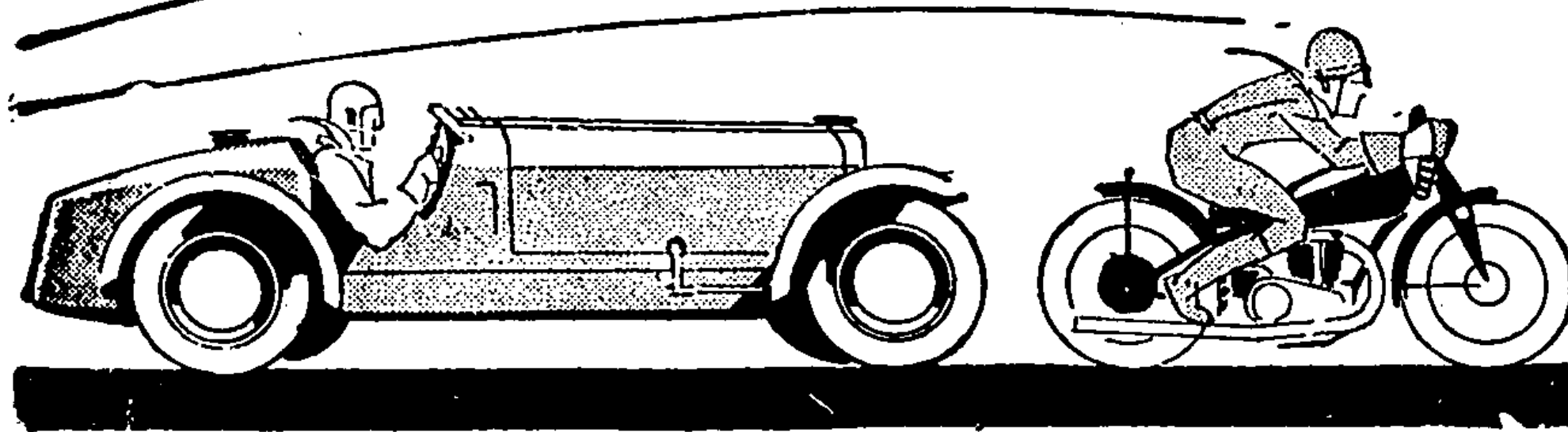


LA SPIDOLÉINE AR (Sport) a été conçue tout spécialement pour le graissage des **MOTEURS D'AVIATION**. C'est assez dire qu'elle est l'huile idéale pour le graissage des **VOITURES SPORT**, dont le moteur travaille généralement à grande vitesse de rotation. C'est assez dire également qu'elle convient merveilleusement au graissage des **MOTEURS DE MOTOS** qui fonctionnent sous des conditions particulièrement dures.

SPIDOLÉINE

L'huile de sécurité

Soc. An. A. ANDRÉ FILS
ALGER - ORAN - CONSTANTINE
BONE - BLIDA - BEL-ABBES

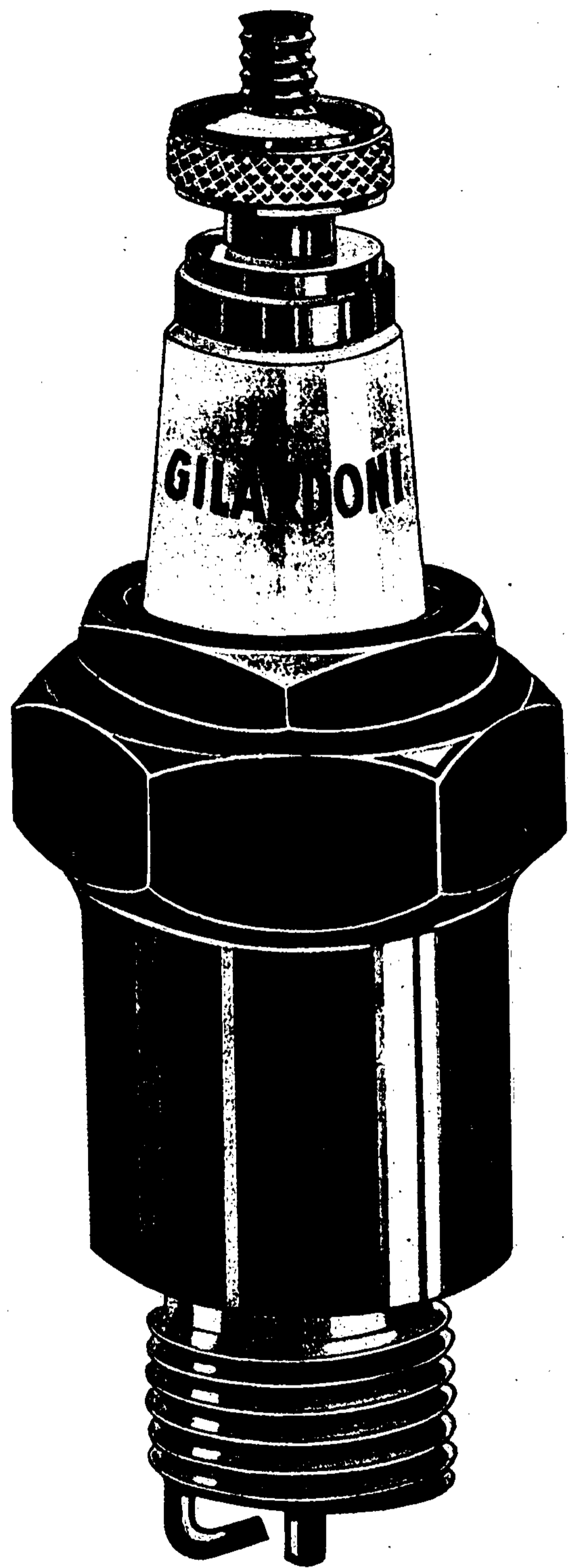


ALGER : 8, rue Dumont-d'Urville.
ORAN : 25, boulevard H.-Giraud.

CONSTANTINE : 3, Rue Séguy-Villevaleix.
BONE : 4, Rue Mesmer.

Bougie Gilardoni

La première bougie française



Agent général, Algérie et Tunisie

C. MOREL
39, Bd Camille-Saëns
ALGER Tél. 49.51



- ① Un —
mise au point
par télémètre
- ② Deux —
déclenchement
de l'obturateur
à rideau métal-
lique (1/25-1/1000 sec.).

A l'instant même où vous vous avez obtenu la netteté de l'image, sans aucun réglage, vous prenez la vue, sans même déplacer la main. Vous avez ainsi

la certitude du succès

Demandez à Ch. NODON, 13, place Hoche, Alger, l'Agent général pour l'Afrique du Nord la brochure Cx 73 sur le

CONTAX l'appareil idéal de l'amateur moderne
EN VENTE DANS LES MAGASINS D'APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

T. S. F.



Vous aurez une fenêtre ouverte sur
le Monde avec le

Présélecteur 33 SU-GA.

Récepteur à lecture directe, 5 lampes. H. P.
dynamique, il vous émerveillera.

Prix imposé : 2.350 frs.

GROS : S.A.E.L., 6 bis, rue des Cheva-
liers-de-Malte, ALGER

DÉTAIL : Tous marchands soucieux de satis-
faire leur clientèle

UNE NOUVELLE VOITURE CITROËNI

"moteur flottant"
éliminant complètement toutes les vibrations. Agrément de conduite inconnu jusqu'à ce jour.

BOITE DE VITESSES SYNCHRONISÉES

permet de changer de vitesses sans heurts ni bruit.
Deuxième vitesse silencieuse.

SUSPENSION PARFAITE

avec 4 amortisseurs hydrauliques Houdaille à réglage par thermostat. Pneus Superconfort Michelin.

CHASSIS TUBULAIRE CITROËN

3 fois 1/2 plus résistant que le meilleur cadre de construction courante.

CARROSSERIES "MONOPIÈCE"

le plus grand progrès fait pour garantir le maximum de sécurité aux passagers. Caisse très spacieuse. Grand confort. Lignes nouvelles d'une suprême élégance.

GLACES "SÉCURIT" PARTOUT

ne donnant aucun éclat coupant en cas de bris.



Berline Conduite Int.

20.500

**CE PRIX COMPREND TOUS LES PERFECTIONNEMENTS CI-DESSUS
ET TOUS LES ACCESSOIRES CI-APRÈS :**

Deux avertisseurs électriques - pare-chocs chromés - malle Citroën "licence Coquille" - écran pare-soleil - phares à grande puissance - plaque de police lumineuse - compteur de vitesse - indicateur de niveau d'essence - nouvelles serrures de sûreté, etc...

Depuis les couver-
tures et les bouchées
jusqu'aux bonbons et
aux fantaisies les plus
fines, sans oublier les
chocolats au lait et
fondants, Suchard
vous fournit exacte-
ment ce qui convient
à vos goûts et à vos
besoins



SOCIÉTÉ FRANÇAISE POUR LA
FABRICATION DU CHOCOLAT

CHOCOLAT

Suchard

CACAO

USINES A PARIS-XI^e, RUE MERCŒUR 10, ET A STRASBOURG

SUZE

Apéritif à la gentiane



La racine de gentiane est recommandée par nombre de médecins comme un puissant stimulant des fonctions digestives.

Elle tonifie sans irriter.

La SUZE à base de racine de gentiane fraîche est l'apéritif idéal et réellement bienfaisant.

Prendre un verre de SUZE avant chaque repas c'est s'assurer une longue vie.

Buvez en Hiver : SUZE pure, sans eau

Buvez en Été : SUZE Cassis ou SUZE Citron

L'Amie de l'Estomac

**HAFFNER
COFFRE FORT**

AGENT GÉNÉRAL :
POUR L'AFRIQUE DU NORD

J.B. FORQUÈS
13 Boulevard Bugeaud
TÉLÉPH. 17-40
ALGER

AGENCES

BORIES
Bureau, Rue Nationale, Constantine

BORIES
Rue Prosper Dubourg à Bône

DORDE
12 Rue Daumas — Oran

FRENDO-SOLAS
1 Rue du Contrôle Civil à Tunis

Coffre-Fort HAFFNER

la marque mondiale

Envoi du Catalogue franco sur demande

Les parfums **MAZU** *Les lotions*

PRINCESSE ASTRID

JOUR DE MADAME

haléluiah

1930

1932-1933



CONFISERIE ROYALE

Pour vos Cadeaux
Durant ces temps de crise
Par ses Prix et Qualités


La Confiserie Royale

vous comblera autant
qu'une autre providence

15, Rue d'Isly, ALGER

H. RATTO

Téléphone : 23-48



1, RUE EUGÈNE-ROBE
(Place du Lycée),

RADIO-PHÉNIX

Téléphone : 70-03
ALGER

FOURNISSEURS DES ÉCOLES ET DE LA VILLE D'ALGER

SONORA 1.950 »	INGELEN V 6. 3.250 »
HORNYPHON W 303 2.100 »	ATWATERKENT RADIO 4.900 »
» W six 2.500 »	Combiné " Voix de son Maître 5.300 »
» 7 lampes, en Midget, cap- tant les ondes de 12 à 2.000 mètres 3.900 »	Moteurs et Pick Up Paillard-Gravor. Lampes Dario pour T. S. F.

Stock complet de pièces et accessoires pour la T. S. F.

SERVICE TECHNIQUE A LA DISPOSITION DES CLIENTS
EXPÉDITIONS DANS L'INTÉRIEUR. -:- FACILITÉS DE PAIEMENT

BYRRH

VIN GÉNÉREUX AU QUINQUINA

RECOMMANDÉ AUX FAMILLES

Histoire de l'Aviation

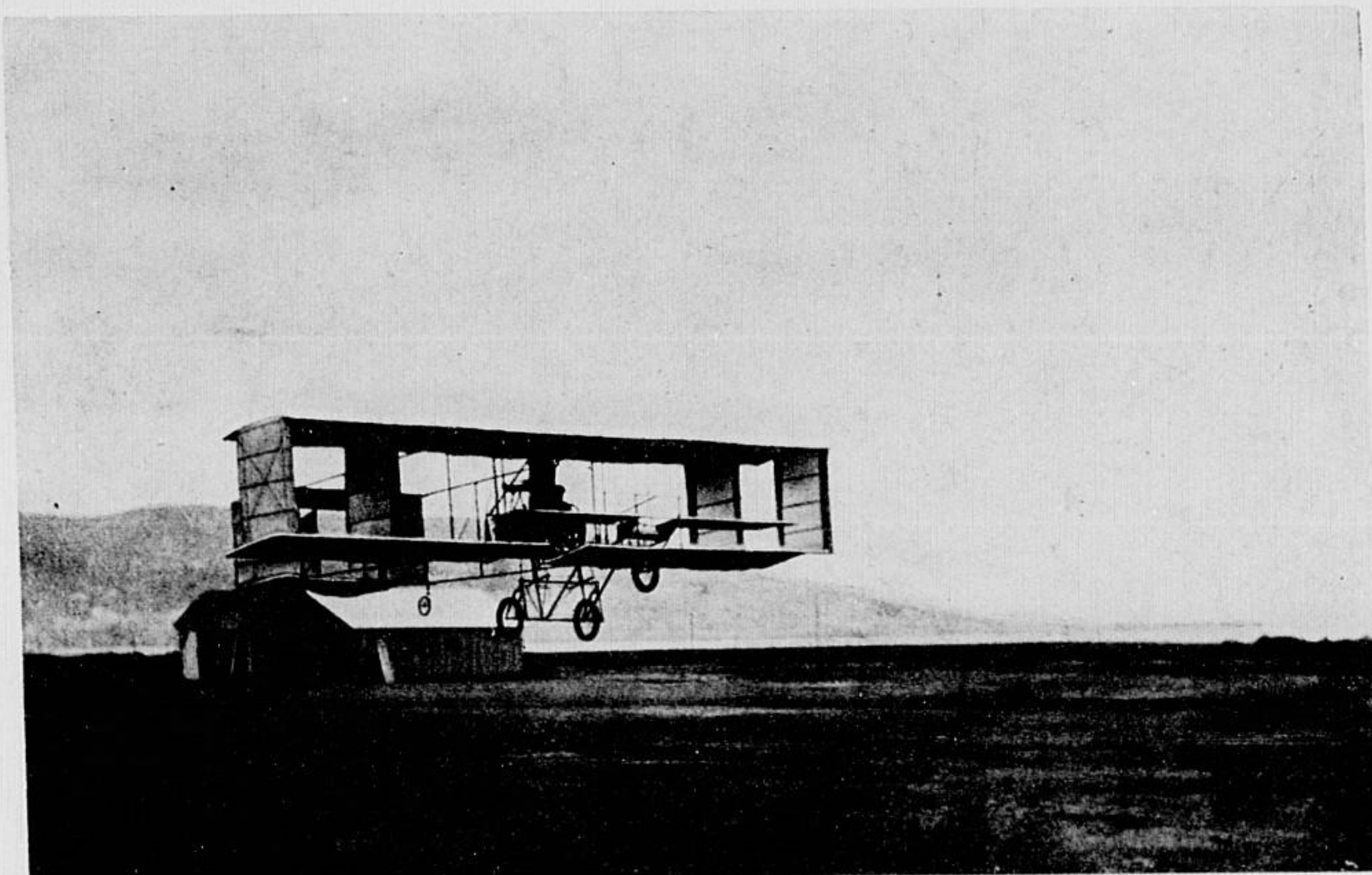
Aussi étrange que cela paraisse, la première manifestation militaire de l'aéronautique s'est produite à Alger.

En effet, le 4 juillet 1830, Jean Margat, aéronaute attaché à l'expédition d'Alger, essayait le feu des Turcs au-dessus du château de l'Empereur, en service commandé sur les ordres du Maréchal de Camp « Tholosé ».

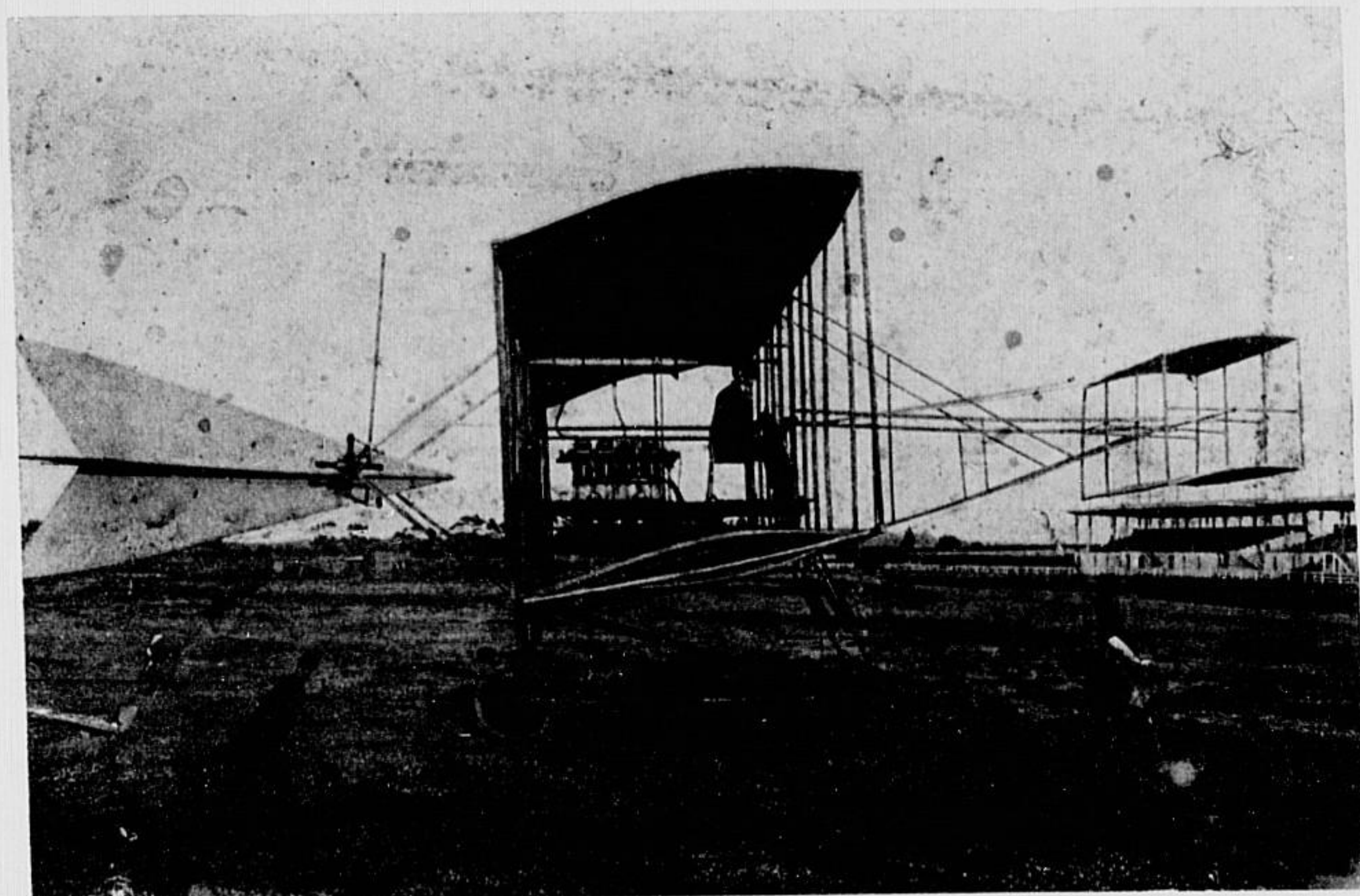
Margat est donc le premier observateur aérostatier du monde.



Le ballon de Margat au siège d'Alger.



Le premier vol de Météot sur le Champ-de-Manœuvres.



L'avion sur lequel M. Mouraret fit plusieurs tentatives sans résultats.

« M. Taurin sort son Blériot et le fait amener sur la piste de lancement.

« Bientôt le moteur est mis en mouvement le monoplane roule, semble vouloir s'élever fait un bond de quelques mètres mais retombe lourdement.

« M. Taurin, renouvelle sa tentative à trois reprises différentes, mais son appareil s'élève difficilement.

« Les spectateurs commencent à s'énerver, seraient-ils déçus dans leurs espérances ? Ils escomptaient mieux du joli (?) petit appareil qui, il y a quelques mois, traversait la Manche.

« Météot va alors sauver la situation, il prend place au volant de son Voisin, roule pendant une dizaine de mètres puis s'élève gracieusement à 25 mètres de hauteur.

« L'aviateur qui vient de piquer droit sur les arbres de la propriété de Sainte-Foix essaye, mais en vain, un virage, force lui est d'atterrir, il a parcouru en ligne droite environ 1500 mètres.

« Bientôt la nuit tombe, la première journée est terminée. »

— Plus loin nous lisons :

« Lundi après-midi sur l'aérodrome (?) d'Hussein-Dey, Météot et Taurin ont effectué des essais.

« Taurin, dans la matinée, a réalisé quelques vols à une faible hauteur. Dans un atterrissage il a endommagé légèrement son appareil. Météot, profitant du temps favorable, a

Plus tard, en 1865, l'Algérie est le théâtre de plusieurs expériences du planeur à ailes mobiles de Louis Mouillard.

Deux essais ont lieu ; au cours du dernier, Mouillard est enlevé malgré lui par le vent et parcourt 42 mètres. C'est un des premiers vols qui eut lieu ; Mouillard est mort en 1897 au Caire.

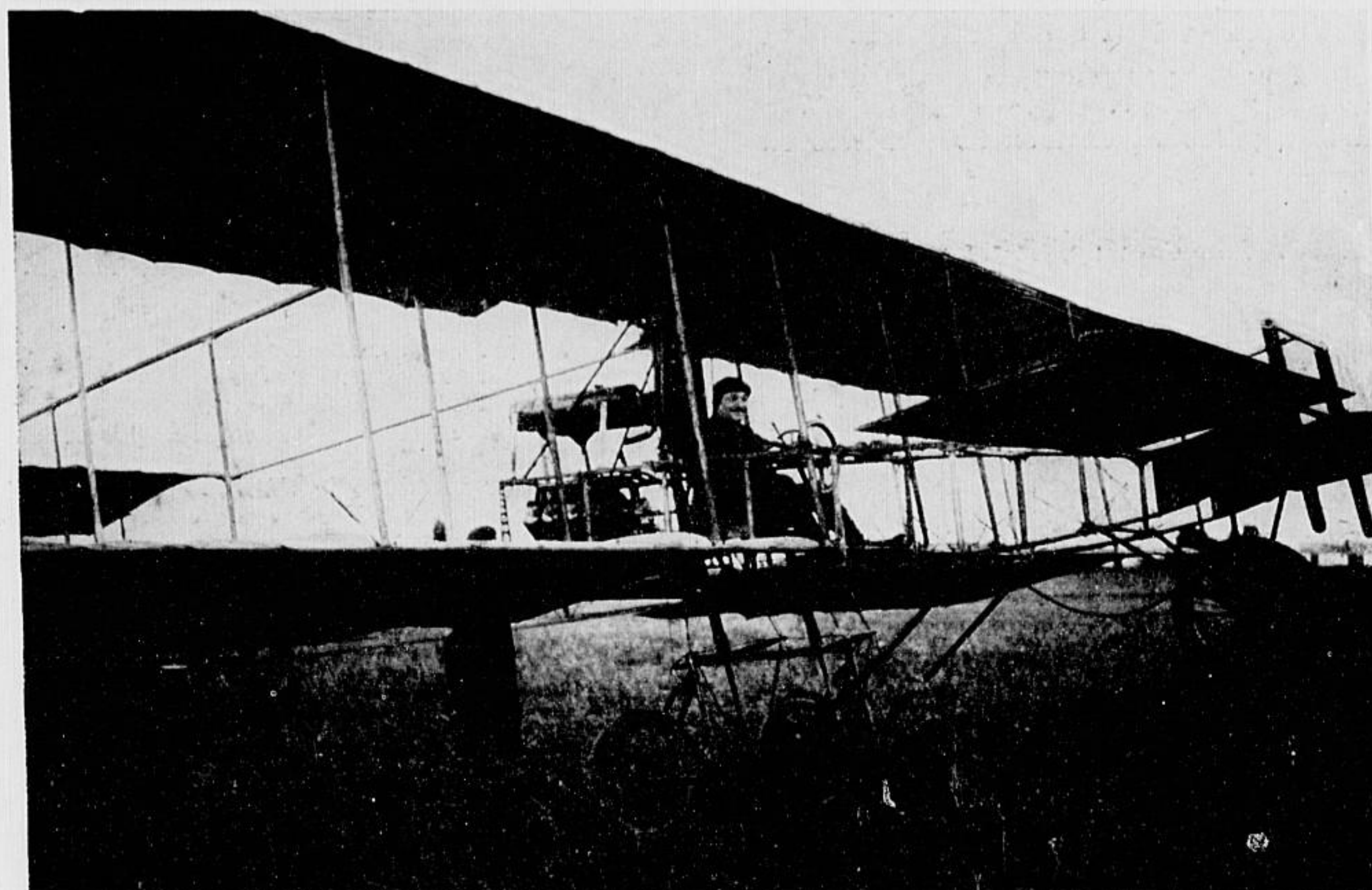
C'est vers 1907 seulement que quelques amateurs sont intéressés par l'aviation en Algérie.

M. Mouraret, un de nos concitoyens, tente la construction de plusieurs modèles réduits qui aux essais ne donnent d'ailleurs aucun résultat ; malgré cela il ne se décourage pas et poursuit son idée, et, après deux ou trois ans d'efforts, réussit la construction d'un avion équipé d'un moteur de 50 à 60 CV., qui d'ailleurs ne pourra pas voler.

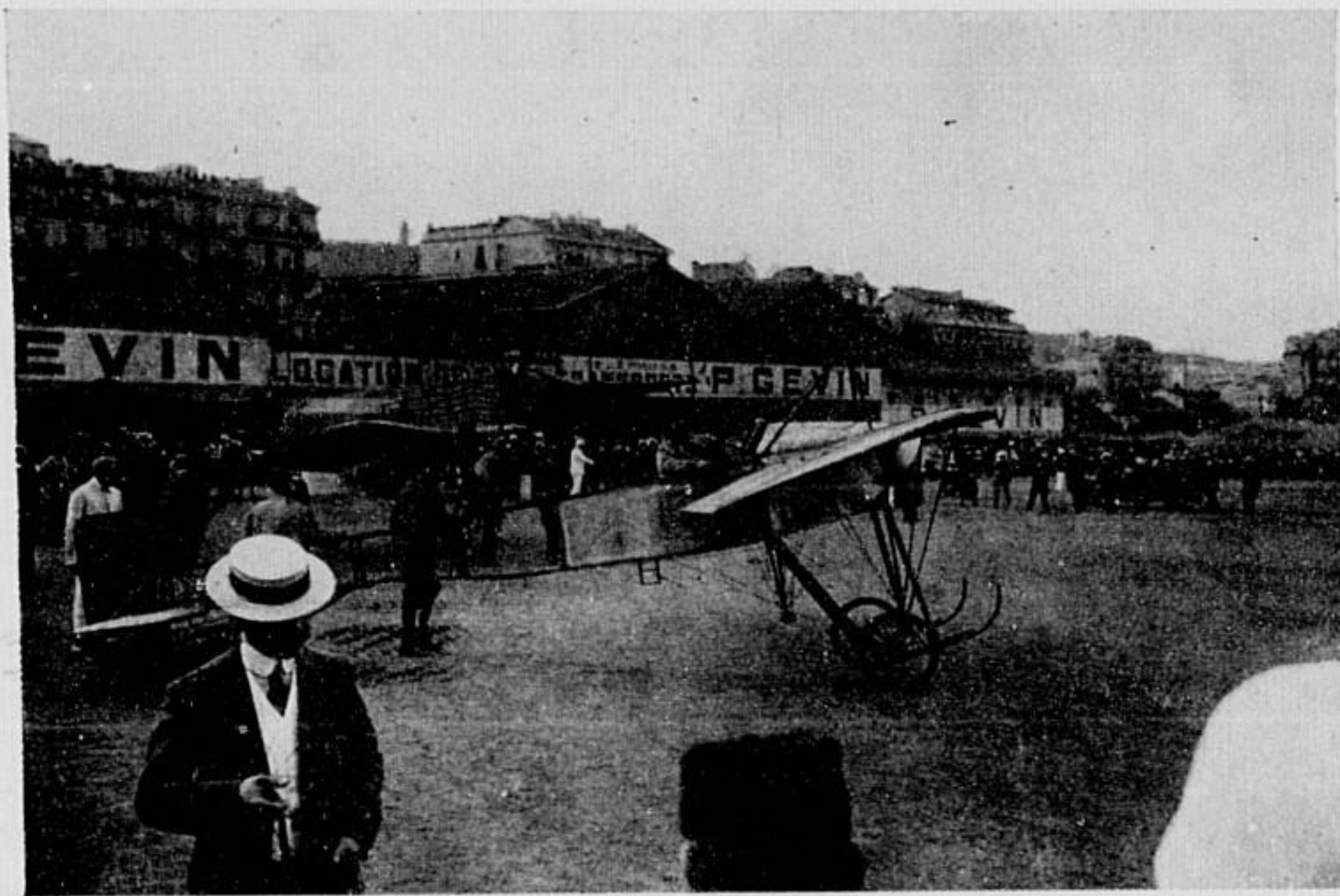
Le 4 décembre 1909, « L'Afrique du Nord Illustrée » donne le compte rendu du premier « Meeting d'Aviation en Afrique du Nord » C'est Météot qui sur un biplan Voisin avec la collaboration de Taurin sur un monoplane Blériot, type « Traversée de la Manche », qui sont les seules vedettes de la journée ; le meeting avait lieu sur la pelouse de l'Hippodrome.

Nous lisons dans « L'Afrique du Nord Illustrée » de l'époque.

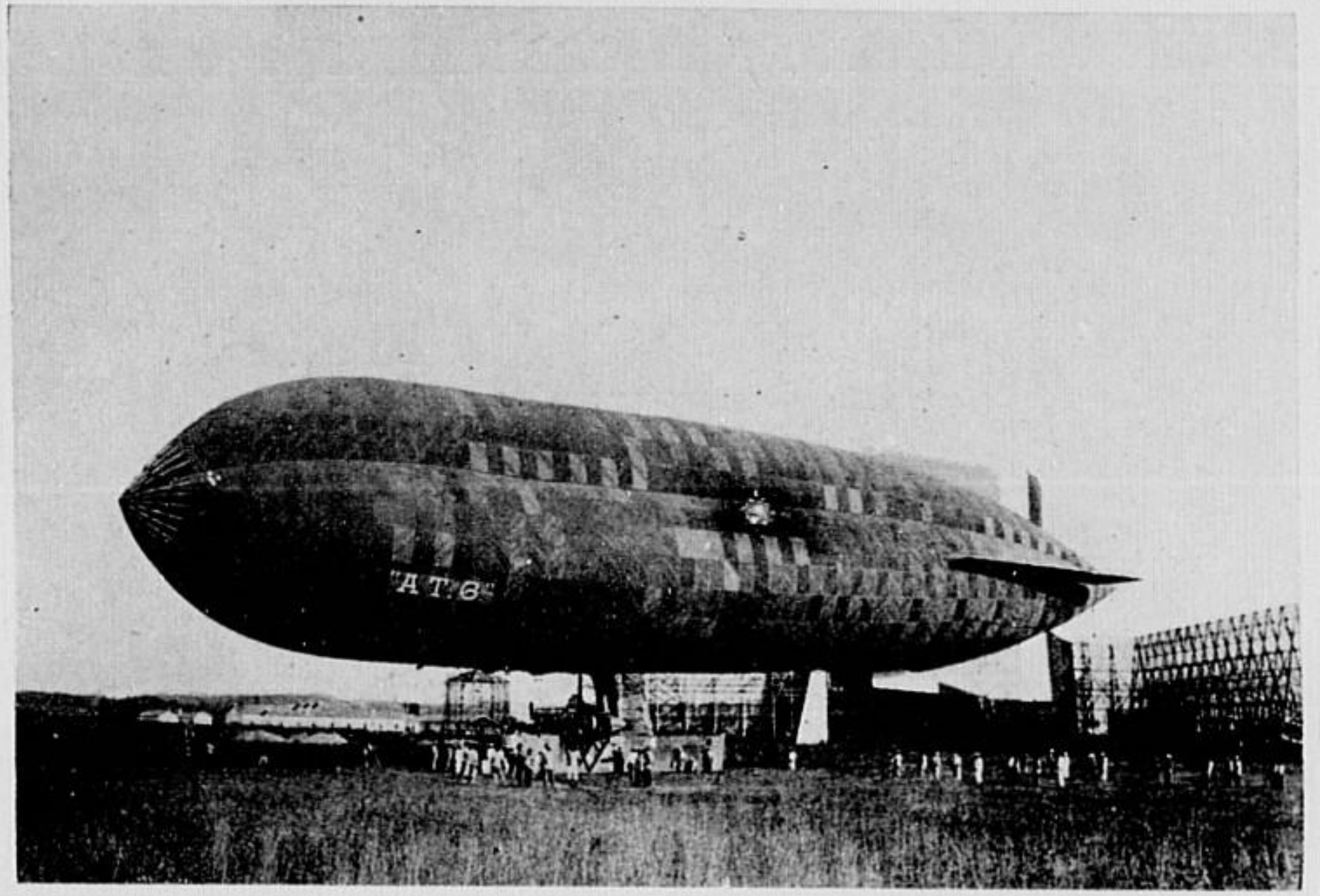
« Le champ de courses présentait un aspect inaccoutumé ; de tous les coins du Département on s'y est donné rendez-vous. Ce fut une belle Manifestation sportive. Un murmure dans toute cette foule attentive : Il est 3 h. 10,



Marcé sur Voisin après avoir effectué un vol à Blida.



Le meeting au Champ-de-Manœuvres de Ehrman et Dancourt.



Le dirigeable A.T.6 qui traversa le premier la Méditerranée arrive à Baraki.

« lenté un vol à 4 h. 30 du soir.
« Son aéroplane docile s'est élevé rapidement à une assez grande hauteur, une quarantaine de mètres environ (?). Métrot a passé au-dessus de la propriété Sainte-Foix et est venu atterrir à 100 mètres environ de la mer, après avoir effectué un assez long virage. »

A mon bon ami Sidi Mourad... l'arrivée de cet aéroplane... nous espérions d'arriver les oiseaux... dans l'espace de l'arrivée!



Le pilote Julien Serviès, qui accomplit le premier vol militaire au-dessus de l'ennemi.

« Métrot a parcouru environ 2000 mètres en 4 minutes ».

— Plus loin nous lisons encore :
« La compagnie C.F.R.A. a transporté ce jour-là sur Hussein-Dey, le chiffre énorme de 47.250 voyageurs. »
Le chiffre énorme, en effet, qui rend bien la physionomie exacte de l'intérêt suscité à l'époque par l'aviation.

A Aïn-Sefra, la même année, un jeune architecte, M. Baudroit, essaye la construction d'un appareil, mais il n'arrive à aucun résultat appréciable.

Le premier dimanche de janvier 1910, M. Métrot, toujours à bord de son « Voisin », accomplit le voyage Blida-Boufarik et retour, ce qui le classe d'emblée parmi les aviateurs les plus en renom.

Le 8 mai 1910, il participera d'ailleurs avec succès au meeting de Lyon.

A la même époque, à Oran, Oliéslager accomplit plusieurs vols très réussis.

L'armée commence à employer le ballon captif dès 1907 au Maroc. Puis l'aviation avec le pilote civil Serviès qui, le 18 mars 1912, accomplit la première mission de reconnaissance aérienne en avion, au-dessus d'Oudjda encore inconnus.

Peu après, trois sections d'aviation militaire

sont créées sous le commandement du lieutenant Clavenad.

En 1911, signalons la disparition, en Méditerranée, du lieutenant Bague parti le Nice le 5 juin pour atteindre la Corse.

La même année le pilote Bregi, pilotant un Breguet biplan, accomplit le voyage Casablanca, Rabat, Meknès, Fez avec un passager.

1912 marque une grande date dans l'histoire de l'aviation nord africaine.

« Pour la première fois, un homme va relier la France à l'Afrique du Nord d'un seul coup d'aile. »

Cet homme qui fut un grand français est Roland Garros.

« Le 23 septembre 1912, Garros à bord d'un monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnome-Rhône 60 CV., quittait Saint-Raphaël à 5 h. 47 avec 250 litres d'essence.

7 h. 53' après, il atterrissait à Bizerte, après avoir survolé la Corse et la Sardaigne.

A l'atterrissage il lui restait 5 litres d'essence. C'est encore en 1912 que le lieutenant De Lafargue effectue le premier voyage vers le désert, allant assister à une chasse au faucon à Biskra.

En 1913, De Lafargue avec le lieutenant Rember et Fécamp accomplissent différents voyages à Touggourt et Ouargla.

Puis c'est 1914, la guerre arrête tous les efforts et tous les projets.

L'aérostation militaire depuis 1916, en France, montre ce dont elle est capable. En 1917, différents centres sont créés en Afrique du Nord, c'est Sidi-Ahmed (Bizerte), La Senia (Oran), Baraki (Alger).

Le 17 novembre 1917, pour la première fois, un dirigeable franchit la méditerranée c'est l'A.T.6 qui accomplit le voyage Cuers-Pierrefeu-Baraki en 11 heures environ et de nuit.

Placé sous le commandement du lieutenant de vaisseau Denoix, le dirigeable est piloté par un de nos concitoyens actuels qui a bien voulu nous communiquer ces renseignements : l'adjudant pilote : Lucien Vanivenauve.

Ce dirigeable était chargé, avec d'autres, de la surveillance de la Méditerranée, repérage et destruction des sous-marins, accompagnement des convois de bateaux, travail fastidieux, mais combien utile et efficace.

Au début de 1919, Roger et Céli accomplissent en avion, la double traversée de la Méditerranée en moins de 24 heures.

Le 18 juin de la même année, le lieutenant Lemaître et le mécanicien Guichard partent de Villacoublay à bord d'un Breguet 14 B 2 ; le 20 ils passent à Rabat, le 26 à Mogador, le 28 atterrissage forcé à Port-Etienne où l'appareil est détruit.

Le 26 janvier se place le début d'un raid qui aura son succès considérablement atténué par la perte d'un de nos plus grands sahariens : le Général Laperrine.

Le 26 janvier 1920, le commandant Vuillemin (aujourd'hui Colonel bien connu des algérois), le capitaine Mezergue et le lieutenant Dagnaux, quittaient Paris à bord de 3 Bréguets 16 B M 2, 300 CV. Renault, à destination de Tamanrasset où ils devaient rejoindre l'escadrille algérienne sous les ordres du commandant Rolland.

Seul Vuillemin rejoint Tamanrasset et les équipages qui suivent prenaient le départ à destination Gao-Dakar, le 18 février à 7 h. 30.

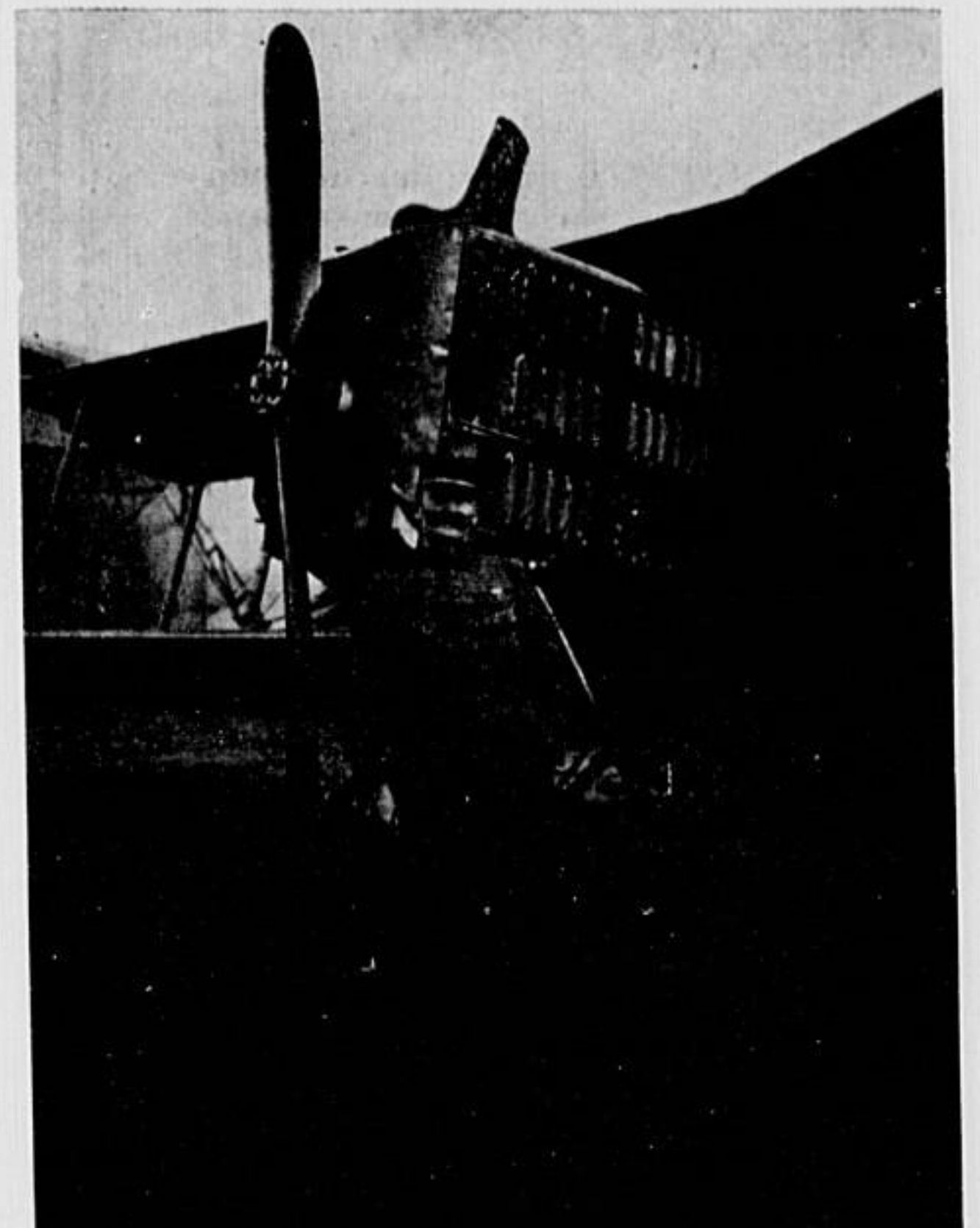
Premier appareil, pilote Adjudant Bernard, mécanicien Tassel, passager Général Laperrine ; deuxième appareil, pilote Commandant

Vuillemin, passager lieutenant Chabus.

Le 19 le poste de Kidal, signale qu'il n'a rien vu, les recherches sont aussitôt entreprises, elles dureront 10 jours.

On apprend enfin que Vuillemin et Chabus ont atterri à Menaka, le 19, à 130 kilomètres de Gao. Ils ont perdu de vue l'appareil de Bernard vers Tin-Zaouten au cours d'une tempête de sable.

Le 22 mars, le lieutenant Pruvost commandant une patrouille aérienne au Sud de Tin Zaouten retrouve l'appareil de Bernard complètement brisé ; Bernard est vivant ainsi que Tassel, mais très épuisé ; le Général Laperrine a succombé des suites des blessures occasionnées par le capotage de l'appareil à l'atterrissage ; il est décédé le 5 mars. Bernard et



M. Billon du Plan devant son Bréguet.

Tassel, après avoir enterré le Général Laperrine, ont marché deux jours, pour trouver le secours, mais épuisés, ils ont regagné péniblement les débris de l'appareil.

Pendant ce temps là, Vuillemin achève la traversée de l'Afrique et touche Dakar le 31 mars 1920 à 10 h. 30, ayant ainsi réalisé la première liaison transsaharienne.

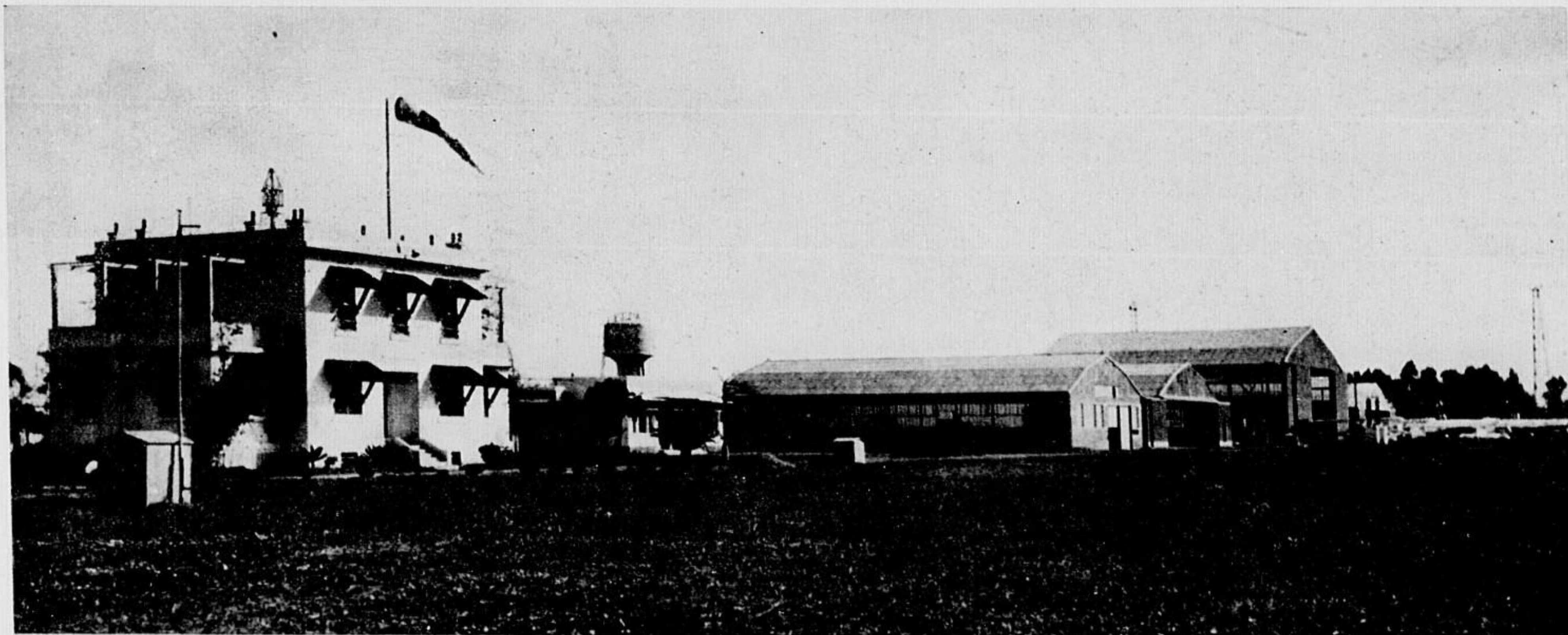
Nous arrivons aux événements qui sont encore présents dans toutes les mémoires. Regimensi et son sauvetage grâce à la T.S.F. et aux dévoués civils et militaires qui s'étaient portés à son secours.

Les records de distance de Boussotrot et Rossi à Oran, les nombreux raids sahariens de nos jeunes pilotes civils, les nombreux voyages en France réalisés par des particuliers sur des avions de tourisme, etc., etc...

Tout comme on le voit l'Afrique du Nord fut de tout temps un centre d'activité aéronautique.

Eugène ONA.

L'œuvre des Aéro-Clubs en Algérie



L'aéroport de Maison-Blanche.

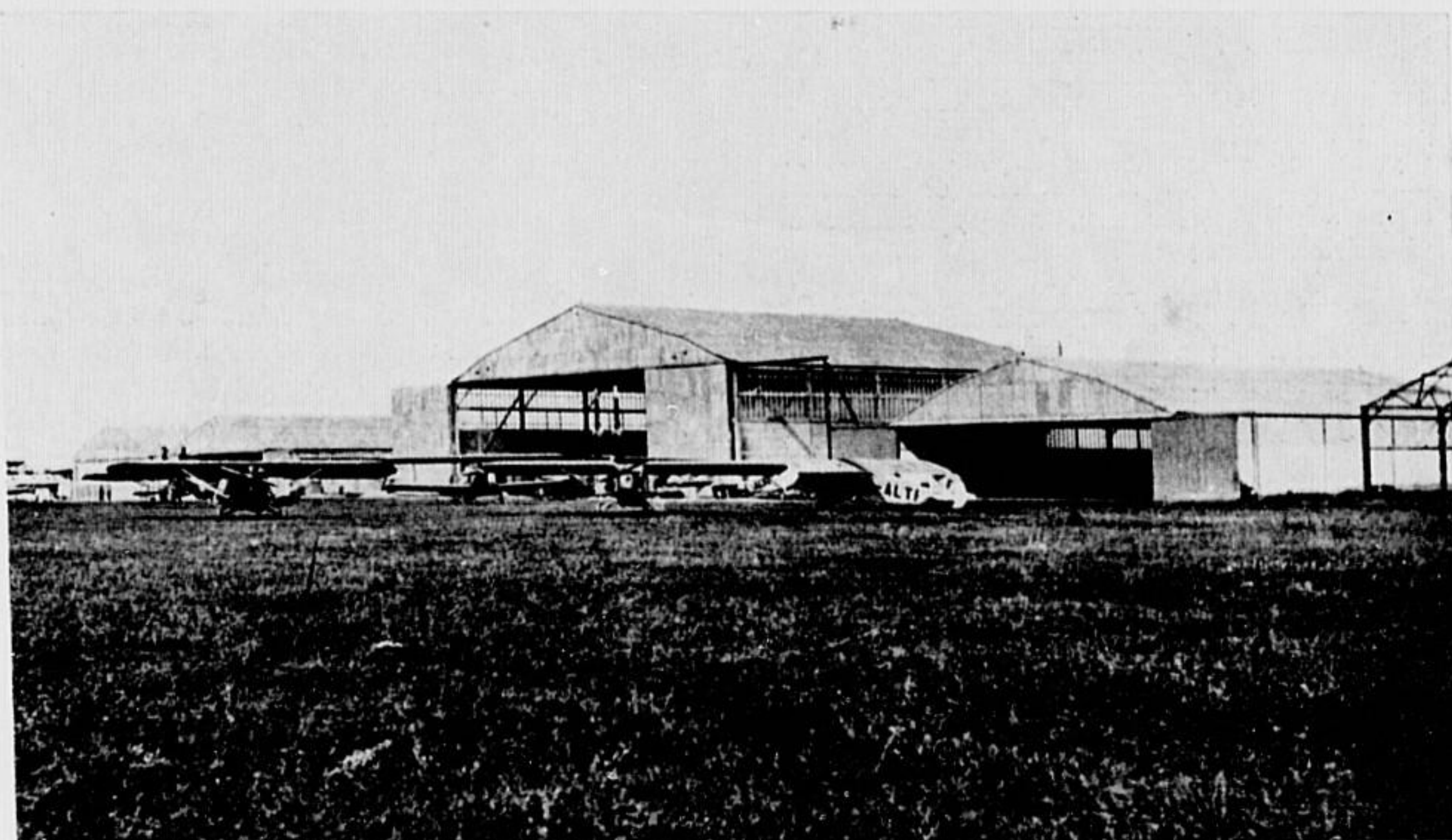
L'Aéro-Club de Maison-Blanche

« L'Afrique du Nord Illustrée », continuant son heureuse campagne en faveur de l'aviation, a bien voulu demander au Président de l'Aéro-Club d'Algérie d'indiquer à ses lecteurs l'œuvre accomplie par notre groupement dans ce numéro spécial consacré aux Aéro-Clubs de l'Afrique du Nord.

Au lendemain de la grande tourmente, ceux dont les ailes venaient de se replier ont pensé que cette aviation de guerre pouvait heureusement poursuivre ses buts dans la paix et se transformer en aviation touristique.

Les débuts furent pénibles, il fallait se regrouper, sélectionner les bonnes volontés, il était difficile de continuer un entraînement tant que l'avion n'était pas à la portée de tous, de façon à pouvoir reprendre une activité aérienne si nécessaire dans ce pays du soleil qui semble avoir été créé pour voler.

Les premières années furent consacrées à obtenir pour Alger un centre d'entraînement pour les pilotes de réserve, c'était l'étape naturelle de la reprise de contact avec l'air. Nos démarches, fortement appuyées par notre Vice-Président délégué du Ministre de l'Air, M. Pourcher, furent couronnées de succès, c'était l'acheminement premier vers Maison-Blanche.



Les Hangars.



Le Club House.

Photos Dessault.

Cette école est dirigée par le chef-pilote Descamps, un des meilleurs acrobates de l'air.

L'avion de tourisme réellement pratique n'a guère que deux ans d'existence. Dès ce moment l'Aéro-Club d'Algérie dirige de ce côté tous ses efforts et met à l'étude la création sur l'Aérodrome de Maison-Blanche de toutes les installations indispensables pour favoriser l'activité aérienne touristique.

La Ville d'Alger, dans un joli geste, donnant l'exemple, nous offre un premier avion. Quelques élèves s'entraînent, de vieux pilotes reprennent le manche. Le nombre d'appareils et d'élèves va s'accroître avec une rapidité merveilleuse.

Les premiers propriétaires d'avions ont nom Durafour, Colonel Vuillemin, Olivier du Jonchay, Bonnet.

L'entraînement bat son plein sous la direction du chef-pilote Heinzelmann, pendant que les dirigeants toujours sur la brèche, dans la besogne plus ingrate de la bureaucratie étudient l'aménagement du terrain. L'on édifie tout d'abord un magnifique pavillon aux formes harmonieuses, à l'installation dernier cri, rendez-vous de tous les fervents. Là, à l'abri des intempéries, l'on peut discuter le coup dès en main, afin de sélectionner celui qui paiera la tournée. Nos belles Algéroises ne pouvaient qu'être attirées par Maison-Blanche et la section féminine apporte aux réunions un charme de plus.



Quelques-uns des trente appareils sur le terrain de Maison-Blanche.

De là, il n'y avait qu'un pas pour se laisser tenter par le manche à balai. M^{me} Tillier est un des plus fins pilotes de la section du tourisme. Pilotes ou passagères, on peut se demander si elles ne finiront pas par éliminer l'élément masculin, tellement elles se passionnent pour ce sport nouveau.

La capitale de l'Afrique du Nord peut se flatter, à l'heure actuelle, de posséder un Aéro-Club vivant plein d'entrain et d'activité où la bonne camaraderie est la note dominante.

Je puis en deux mots résumer les résultats :

Environ huit cents membres actifs. Trois appareils au Club, offerts par la Ville d'Alger, l'Automobile-Club, M. Pascal Gras ; vingt-sept à des particuliers groupés en une section de tourisme, fonctionnant à la perfection, un chef-pilote, un chef-mécanicien et six mécaniciens ou aides. Un Club-House. Deux hangars. Un atelier. Pompes Shell, Standard, Stelline. 4.000 heures de vol, trente brevets de pilote. Un siège social à Alger avec secrétariat bien ordonné. Ecole de mécaniciens, cours de navigation etc...

Nos lecteurs se rendront compte de ce que cela a pu coûter de travail, de ténacité, de volonté pour des hommes qui n'ont que leur soirée ou la nuit pour se mettre à la besogne, soutenus seulement parce qu'ils ont à cœur une grande passion pour les ailes françaises qu'ils ont appris à aimer dans le danger et aussi parce que notre jeunesse algérienne, poussée par un chaud soleil, est vive, ardente, remplissant toutes les qualités désirables pour faire de fins pilotes. Souvenez-vous du raid sur Djanet de Marcel Germain et Volmerange, et tant d'autres.

On ne saurait trop louer ces jeunes gens fortunés d'abandonner des plaisirs faciles pour se livrer avec joie à celui beaucoup plus digne et plus sain de l'aviation.

L'Aéro-Club peut aussi inscrire à son livre d'or la création en 1930 du Comité d'Entente des Aéro-Clubs qui, en plein centenaire, a assuré le succès

des fêtes aériennes. Aujourd'hui ce Comité, sur la suggestion de l'Aéro-Club d'Algérie, vient de se transformer en une Fédération aéronautique de l'Afrique du Nord, comprenant tous les Aéro-Clubs. Fédération appelée à rendre dans ce pays les plus grands services.

Dois-je en terminant citer les bons artisans de cette œuvre, ils sont trop, que l'on pardonne de n'en citer que peu, de crainte d'être trop long, mais que tous ici, membres du Conseil d'administration, professeurs bénévoles, aviation militaire, commissions diverses, section féminine, section de tourisme, etc., reçoivent l'expression de ma gratitude : MM. Pourcher, l'actif directeur de l'Aéronautique civile ; l'inlassable Prévost, Rebut au sourire égal ; Domenach, l'aimable chef de l'Aérodrome ; Dufour, l'homme madame ; Bonnet, le fin pilote ; Docteur Tillier et Madant, qui se disputent le manche ; Cazeaux, champion de Caudron ; Duchêne, qui n'en a pas marre hélas (mauvais), champion de Potez, Heintzelman, moniteurs, mécaniciens et j'en passe.

A la grande presse vont nos remerciements, car par la plume elle diffuse utilement l'œuvre des Aéro-Clubs comme le fait aujourd'hui « L'Afrique du Nord Illustrée ». Par elle, ses lecteurs viendront à nous en conservant ce numéro comme un précieux souvenir de l'effort accompli.

Billon du Plan,

Président de l'Aéro-Club d'Algérie.

L'Aéro-club « Blida-Mitidja »

L'essor du club « Blida-Mitidja » a été, comme partout en Afrique du Nord, des plus rapides. Fondé au début de 1930 par une phalange de dévoués pionniers de l'aviation, ce club peut s'enorgueillir aujourd'hui des résultats obtenus.

C'est grâce à l'ardeur de chacun qu'un tel résultat a pu être atteint et ces propagandistes fer-

vents ont droit à toute la reconnaissance des adeptes de l'aviation. Voici d'ailleurs leurs noms : MM. Cusin, président de l'A.C.B.M. ; Cayrol et Blanc, vice-présidents ; Marghella, secrétaire général ; Redo, secrétaire-adjoint ; Royer, trésorier général ; Cotte, trésorier adjoint ; Benet, président de la commission de propagande ; Pansin, président de la commission des fêtes ; de Lazzari, président de la commission des finances ; Roidot, chef de piste ; Botella Louis et Bernard, chefs de piste adjoints ; Hagny et Mazoyer, contrôleurs généraux des atterrissages ; Dachot et Poire, administrateurs.

L'école de pilotage de l'A.C.B.M., est aujourd'hui, malgré son jeune âge, en bon rendement, sous la direction d'un moniteur, pilote hors ligne.

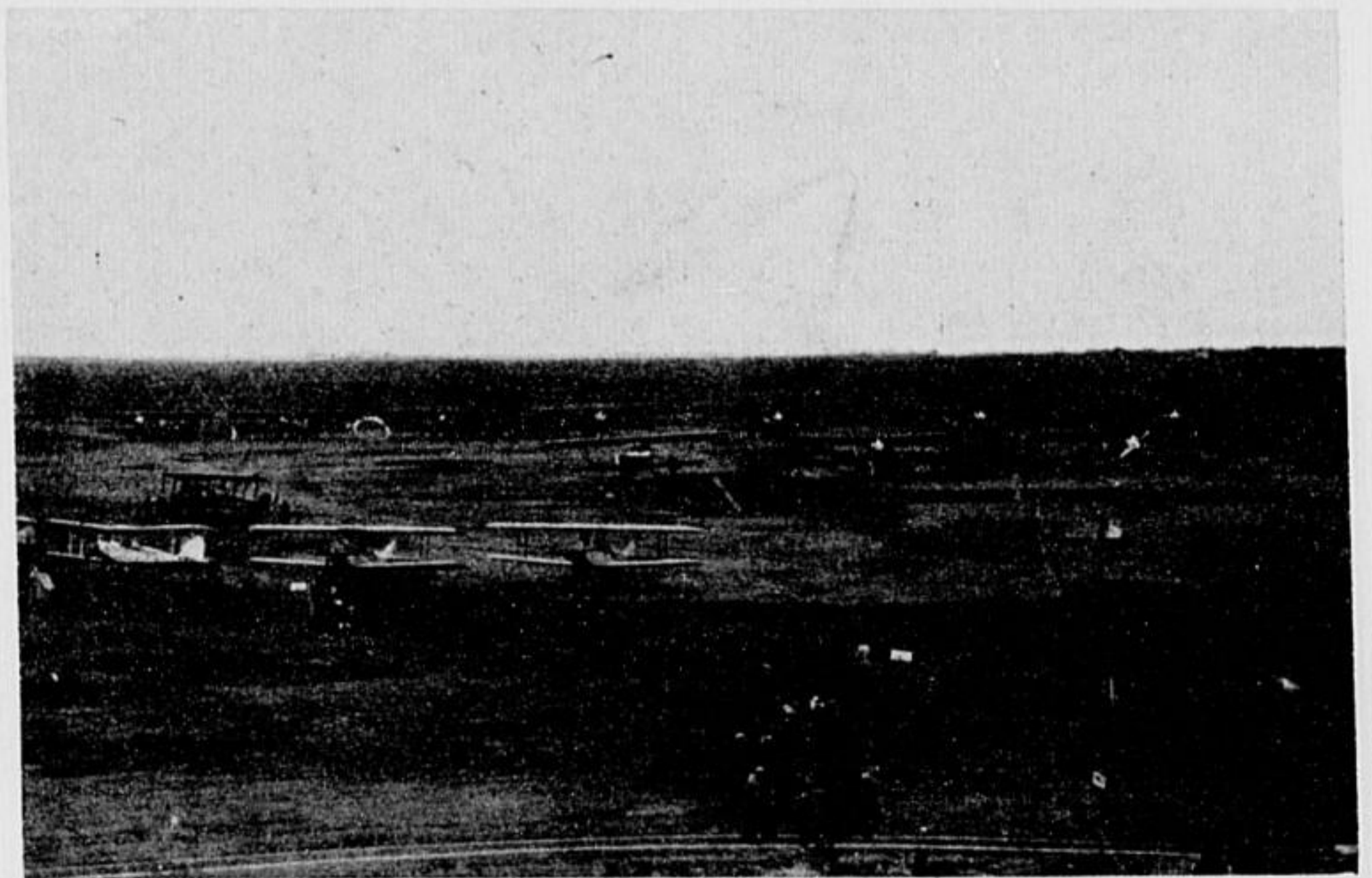
Un vaste hangar abritera l'aviation « Ville de Blida » et les avions de tourisme. Des ateliers modernes y seront installés ; fonctionneront à la satisfaction de chacun des services de ravitaillement permettant aux pilotes d'ignorer l'immobilisation tout à fait incompatible avec l'aviation.

Or, toutes ces réalisations ont été faites en si peu de temps qu'on n'osait l'espérer et cependant il faut heureusement s'incliner devant le fait accompli.

L'A.C.B.M. ne borne pas son activité à cela. En effet, M. Cusin a dit lui-même : « Nous voulons que la Mitidja soit une région que les pilotes aimeront à survoler en raison de la sécurité qu'elle leur offrira en cas de panne. Nous voulons rechercher, baliser et signaler un peu partout, dans toute son étendue, des terrains de secours où l'atterrissage pourra être pratiqué sans danger pour l'avion et ses passagers, sans dommages pour la propriété, sans dégâts pour les récoltes. La Mitidja est un lieu de passage obligatoire pour les avions joignant Alger à Oran, Constantine ou le Sud. Il faut que les pilotes, lorsqu'ils survoleront cette plaine magnifique, se sentent en sécurité comme au-dessus d'un terrain d'aviation. »



La fête du 30 octobre 1932 à l'aérodrome de Blida.



Les avions de tourisme sur le terrain d'atterrissage.



Vue générale de l'aérodrome de Mostaganem.

Aéro-Club de Mostaganem

C'est, animé d'une foi ardente et profonde en l'avenir, enhardi par les magnifiques records du monde battus sur l'aérodrome de la Sénia par Bossoutrot et Rossi, Paillard et Mermoz, qu'un groupe de mostaganémois créa en décembre 1930, la première école collective de pilotage algérienne, et constitua le 28 février 1931, l'Aéro-Club de Mostaganem.

Ce jeune organisme se montra, dès le premier jour, éminemment actif et constructif.

Après avoir convié la région à un meeting d'aviation qui réunit 7.850 personnes et ainsi répandit rapidement l'idée aéronautique, il procéda, sans hésiter, à l'aménagement de l'Aérodrome de Noisy-les-bains.

Ce terrain, très dégagé, se trouve sur l'axe de la future ligne aérienne Tunis, Alger, Oran, Casablanca et à équidistance de deux centres importants : Mostaganem et Perrégaux.

Il est aujourd'hui, parfaitement équipé: 2 hangars pouvant abriter 22 appareils. Atelier complet d'entretien et de réparation, mécanicien en permanence, buvette, distributeurs d'essence et huiles de toutes marques, téléphone, moyen de transport, etc...

Au cours de l'année 1932, les pilotes de l'A.C.M. ont totalisé plus de 2.000 heures de vol et par conséquent près de 250.000 km. sans accident grave. Ils ont eu le plaisir de donner le baptême de l'air à 1.235 personnes. L'école de pilotage a formé 18 pilotes, dont une dame et une jeune fille. Ce sont M^{lle} Pelloquin (17 ans), M^{me} Clauzel, MM. Henri et Léon Bories, Jean Paravisini, Henri Giroud, Albert Nastorg, Elie Benguigui, Georges Bonfils, Yvan Junique, Jacques Serrat, Pierre Jobert, A. Belot, Fernand Mary, Edouard Pelloquin, Aynié,

M^{lle} Germaine Pelloquin, 17 ans, la plus jeune aviatrice de France, brevetée par l'A.C.M.

Lamende.

Huit autres élèves sont en instruction dont trois viennent d'être lâchés seuls. Pour la formation de ses élèves pilotes l'A.C.M., dispose à 1.500 mè-

tres de son aérodrome, d'un terrain de près de 100 hectares, idéalement plat, très souple, sans obstacle et de ce fait très propice pour l'école.

Nous devons signaler d'autre part la création d'une section de vol à voile dotée de deux planeurs et qui réunit déjà 32 élèves.

L'Aéro-Club de Mostaganem compte à ce jour, en service, 10 appareils d'école et de tourisme. Il groupe 27 pilotes, dont 2 formés par l'Armée et 5 de guerre.

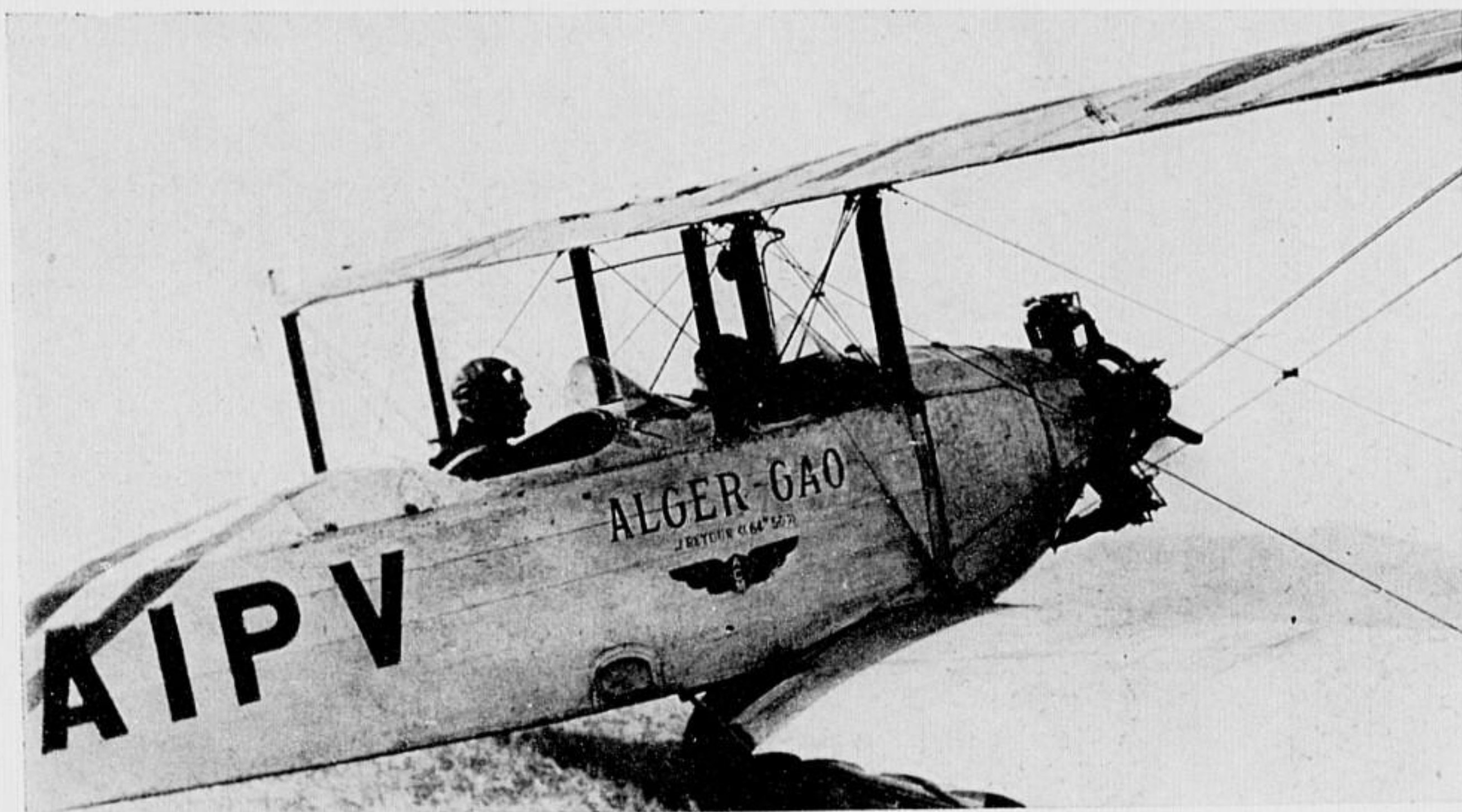
Les magnifiques résultats d'exploitation obtenus en 1932 par les nombreux clubs d'aviation nord-africains affirment la sécurité exceptionnelle que présente la locomotion aérienne, on la compare aux autres moyens de transports.

Mais, il faut le dire, l'aviation est à peine naissante. Elle ne prospérera vraiment que le jour où il sera permis de trouver sur le marché des avions à bons compte et que sera établi avec méthode une importante infrastructure de terrains d'atterrissage.

Il faut le rail au chemin de fer, la route à l'auto, les aérodromes à l'avion.

C'est dans cet esprit que l'Aéro-Club de Mostaganem a élaboré un large plan d'organisation aérienne de la région auquel sont acquises l'adhésion et l'aide précieuse de l'administration et des pouvoirs publics.

Il comporte la création de trois aérodromes principaux à Inkerman, Relizane et Perrégaux, balisant la future grande transversale Tunis-Casablanca et de sept terrains de secours.



L'« Alger Gao », premier avion de tourisme acheté en Algérie, 1.200 heures de vol, 120.000 kilomètres, 492 baptêmes et, toujours à son poste, M. Henri Bories, président de l'A.C.M.

L'Aviation à Saïda

Avant le mois de mai 1931, les habitants de la région de Saïda, ceux qui n'avaient pas fait la guerre ou qui n'avaient pu se rendre aux quelques meetings d'aviation organisés en Algérie, ne connaissaient les avions que par l'image.

Aucun avion, militaire ou civil, n'était apparu dans le ciel saïdéen, car rien n'a été préparé pour recevoir les passagers de l'air.

Aujourd'hui tout est changé et tous les jours les vombrissements d'un moteur s'entendent dans la région.

Les causes de ce miracle appartiennent à deux jeunes saïdéens, MM. Flinois et Fumaroli qui, désirant eux aussi goûter aux joies de l'air, prirent la résolution d'aller suivre les cours de pilotage à Oran, où ils obtinrent leur brevet de pilote civil.

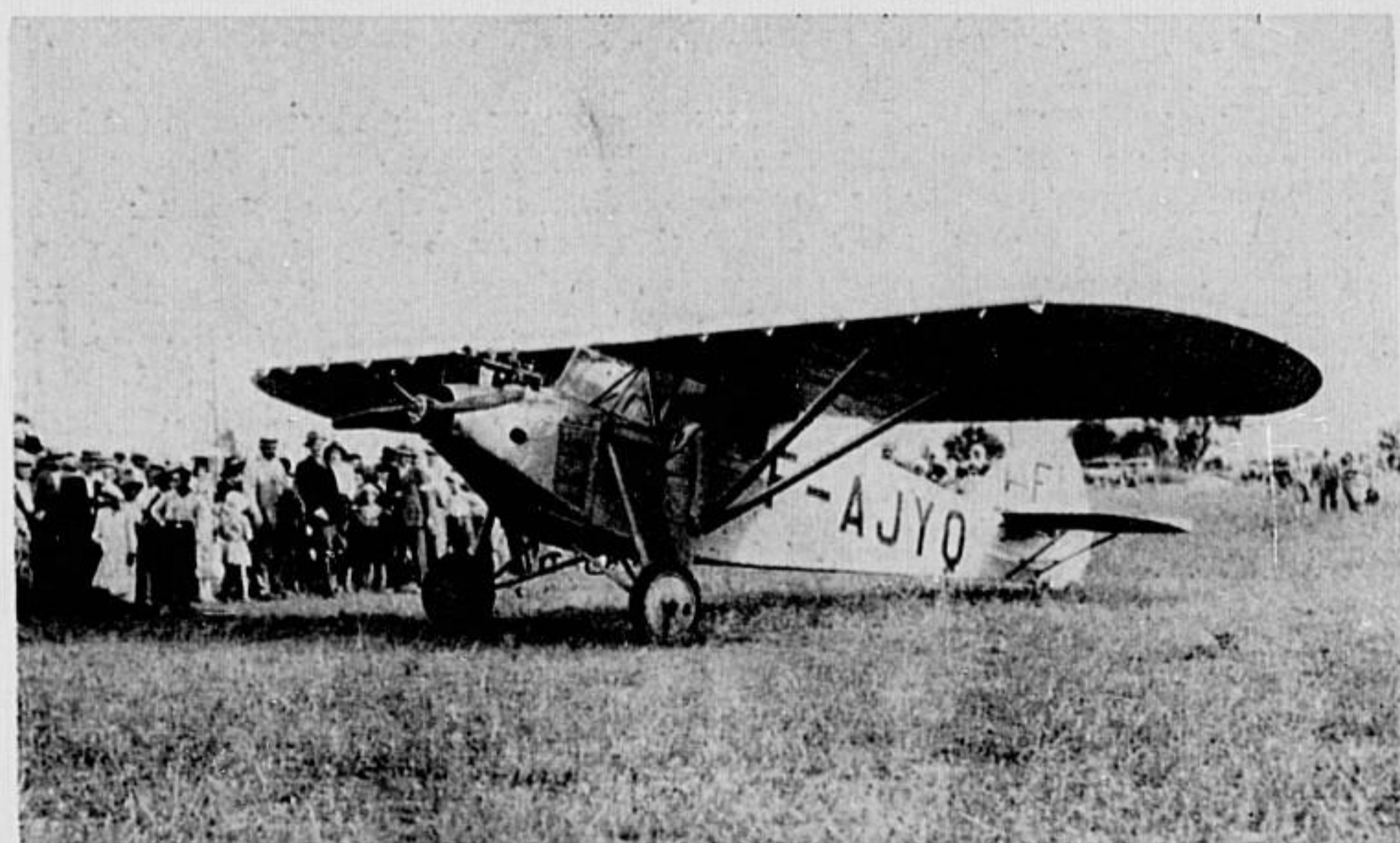
Le premier pas était fait et en mai 1931, un avion Nieuport-Delage, piloté par M. Monville, ayant comme passagers MM. Fumaroli et Tedgui, atterrissait sur un terrain de fortune signalé par un simple feu de paille, à Nazereg-Flinois, banlieue immédiate de Saïda.

La population, de cette visite, exigea de nombreux baptêmes de l'air, montrant ainsi son goût si longtemps réfréné.

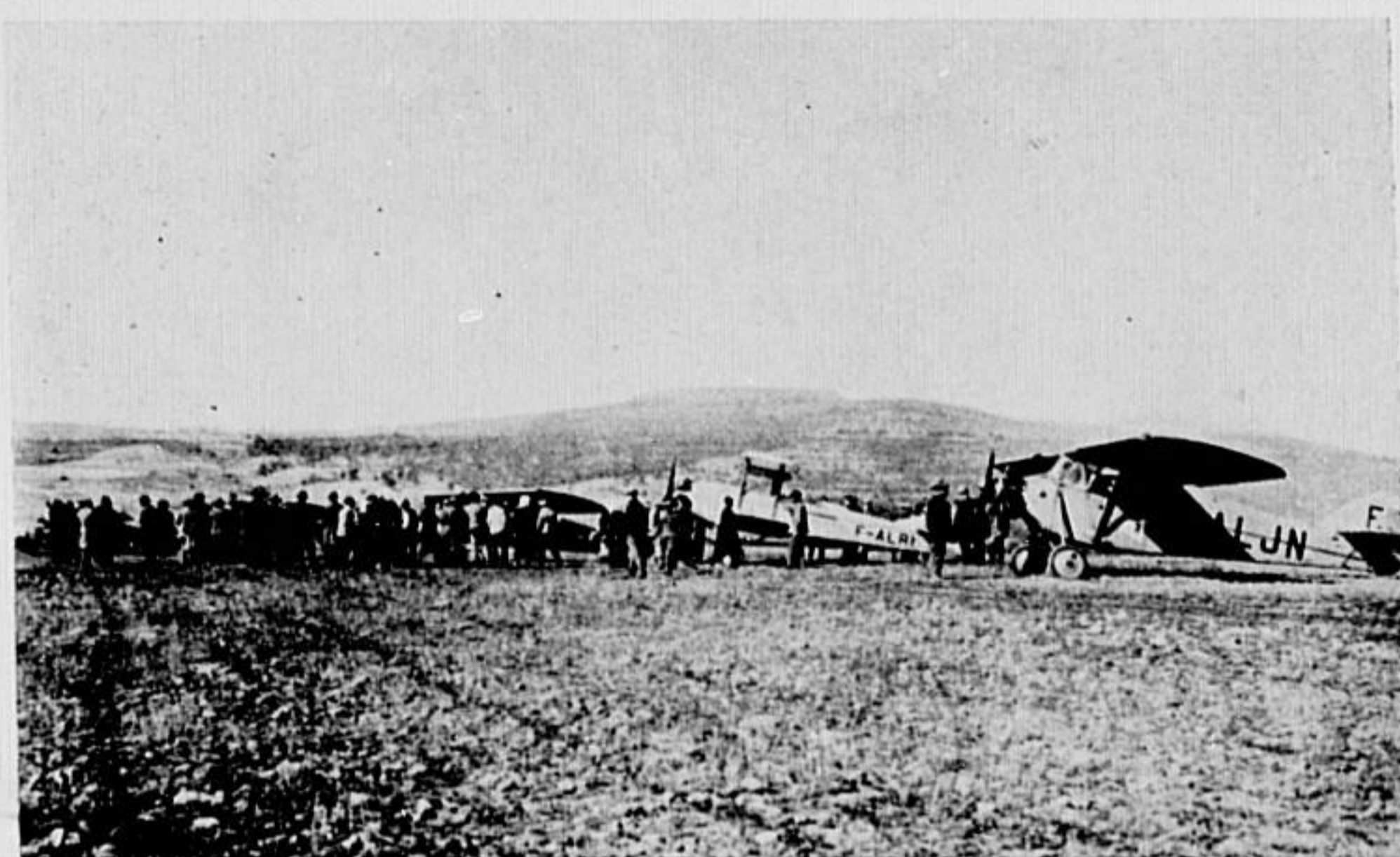
La Municipalité de Saïda attribua immédiatement pour la création d'un terrain d'aviation une partie de son communal permettant un aménagement assez facile et accorda une subvention de



Un groupe d'élèves pilotes devant l'avion « Ville de Saïda ».



Arrivée à Saïda du premier avion de tourisme.



Quelques touristes en visite à Saïda.

10.000 fr. pour participer à la construction d'un hangar. Une section du Club Aéronautique de l'Oranie réunit immédiatement 350 membres.

Mais pour aménager le terrain, trouver les fonds complémentaires et gérer les installations à réaliser, il fallait un organisme local. Le Syndicat d'Initiative et de Propagande pour le Tourisme aérien de la région de Saïda fut créé sous la présidence de M. Nicolazo, intendant militaire en retraite et deuxième adjoint au Maire.

Nos lecteurs savent qu'une fusion intervint un peu plus tard entre le Club Aéronautique de l'Oranie et l'Aéro-Club d'Oran. A ce moment, la section de Saïda devint autonome et le Club Aéronautique de Saïda naquit et vit maintenant très activement sous la présidence de M. Peyre Marcel, propriétaire à Nazereg-Flinois et également adjoint au Maire.

Le Ministère de l'Air s'intéressa immédiatement aux efforts du nouveau Club. Une subvention de 10.000 fr. lui fut accordée pour mener à bien la construction du hangar qui devait abriter à ses débuts l'avion Potez 32 acquis par MM. Flinois et Fumaroli.

L'aviation militaire ne resta pas indifférente et à la suite d'une visite en avion faite par son représentant, le capitaine Jean du centre de la Sénia, il fut décidé que le terrain, suffisant pour l'aviation privée, serait agrandi pour permettre l'atterrissage sans danger des avions militaires plus lourds et plus rapides.

Cette amélioration est réalisée et un nouvel hangar permettra même d'abriter les avions de grande envergure.

La présence d'une forte garnison de la Légion Etrangère à Saïda permet en effet d'envisager des exercices en liaison entre l'infanterie et l'aviation dont le terrain de Nazereg-Flinois permet la réalisation.

Voyons, maintenant, les résultats acquis par l'aviation privée. Une modeste subvention de la Municipalité a permis l'acquisition d'un avion-école le Caudron-Luciole, baptisé Ville de Saïda. Cet appareil ne chôme pas. Il a déjà plus de 200 heures de vol. Six jeunes pilotes l'ont utilisé pour leur apprentissage et viennent de passer avec succès l'examen du brevet : ce sont MM. Jauffret, Benayoun, Lang, Renaud, Amsallem et donnons une mention spéciale à M. Mekati Belkassam qui est,

à notre connaissance, le premier pilote musulman de l'Afrique du Nord.

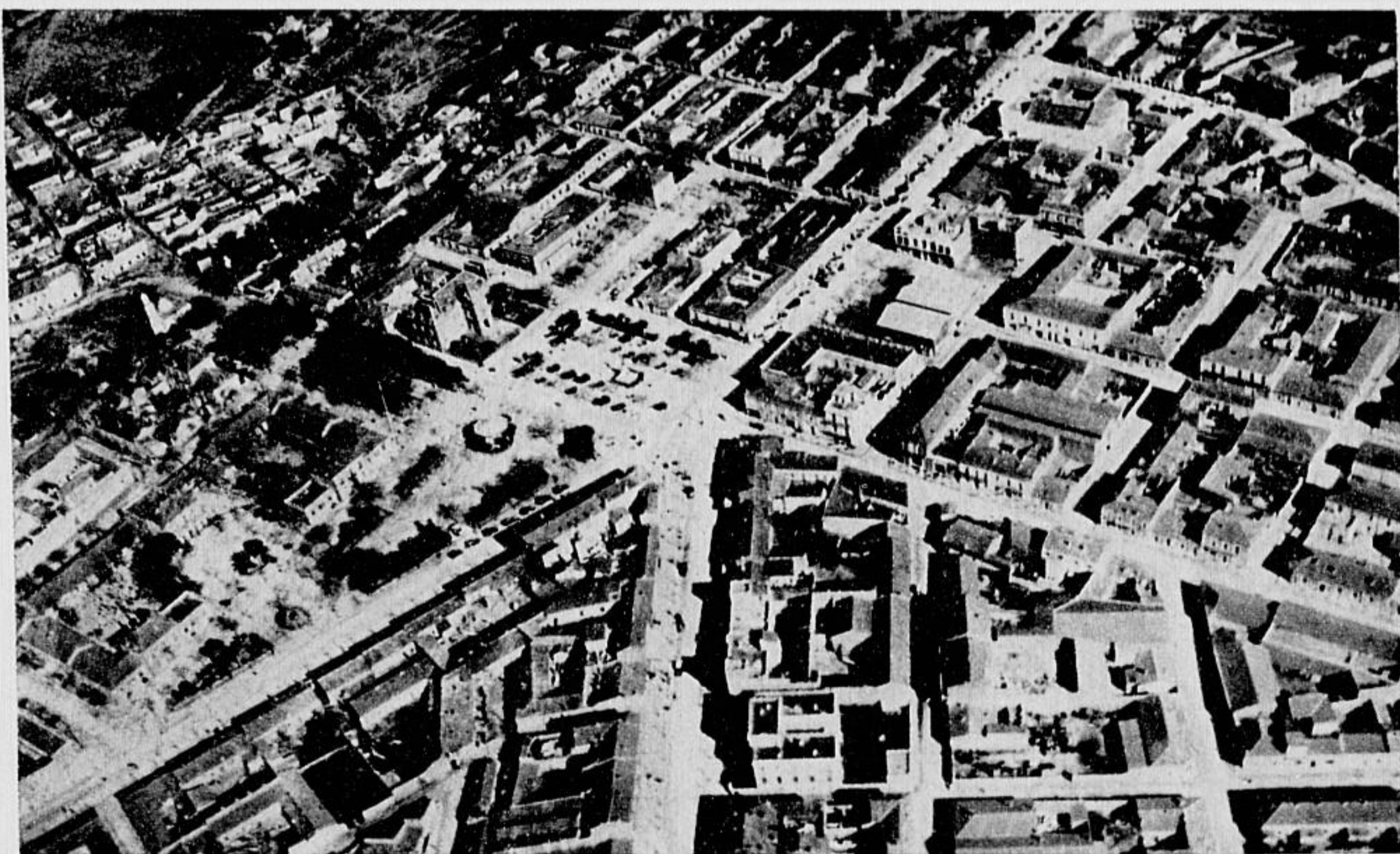
Une dizaine de jeunes Saïdéens sont à l'école et leurs progrès font prévoir une nouvelle fournée de brevets.

De plus, le Club Aéronautique ne néglige pas la propagande aérienne à l'extérieur. Des baptêmes de l'air nombreux ont été donnés par ses soins à Géryville où des femmes indigènes, elles-mêmes, réclamèrent et obtinrent le moyen de s'élever pendant quelques minutes au-dessus « du plancher des moutons ».

A Saïda, l'aviation entre dans le domaine pratique. Des propriétaires de Bel-Abbès viennent à

Saïda en avion pour y faire leurs affaires. M. Fumaroli devenu très habile pilote, utilise son avion personnel pour se rendre fréquemment dans le Sud pour y opérer des achats de moutons. L'emploi des ailes lui permet des déplacements bien plus rapides que ceux faits par auto. Il lui rend même possible la surveillance inopinée du travail exécuté dans ses deux fermes éloignées de Saïda.

Un fait est incontestable, même par les plus sceptiques ou les plus timorés, car, reconnaissons-le, le scepticisme en matière d'aviation n'est-il pas quelquefois dicté par la crainte inavouée, la région de Saïda s'ouvre complètement à la navigation aérienne.



Saïda vue en avion.



Vue générale de l'aérodrome de Sidi-bel-Abbès.

Le Club Aéronautique de Sidi-bel-Abbès

Ce groupement a été constitué officiellement, le 19 avril 1931, sans aucune disponibilité financière ; il a néanmoins commencé ses réalisations, au mois de juillet suivant, après avoir négocié la location, avec bail, d'un terrain de 25 hectares, situé à 4 km. de la ville.

Alors que d'autres clubs, plus favorisés que lui, ont eu la bonne fortune, les uns, d'avoir un terrain gratuit, les autres, de trouver sur des aérodromes d'Etat, des hangars tout préparés, il est parti, lui, de zéro, avec comme toute espérance, celle de ne rien obtenir sans avoir à débours.

Malgré cela, grâce au concours de quelques généreux donateurs de la première heure, grâce aux cotisations des membres du club, dont le nombre augmente chaque jour, grâce à l'appui d'une bienveillante Municipalité, grâce aussi à la Légion Etrangère, dont Sidi-Bel-Abbès, est le berceau, et qui n'a jamais ménagé son concours, au groupement nouveau, malgré cela, disons-nous, le Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbès a réussi à transformer un vague terrain nu, en un magnifique aérodrome.

Il existe, à l'heure actuelle, sur le terrain, deux hangars entièrement métalliques, mesurant chacun cinq cents mètres carrés de surface, et pouvant abriter, ensemble, environ vingt-cinq appareils.

L'aménagement de l'aérodrome comprend, en outre, un magasin d'accessoires, une installation de distribution d'essence, avec citerne de quatre mille litres, une installation d'eau, comprenant pompe, moteur, et château d'eau, permettant l'alimentation de tous les locaux, et le nettoyage à la lance des avions ; un club house avec bar parfaitement aménagé, pour les visiteurs.

Les travaux se poursuivent encore, et un logement de gardien comprenant trois pièces et cuisine, ainsi qu'un atelier de réparation de treize mètres sur cinq mètres, sont actuellement en cours de construction.

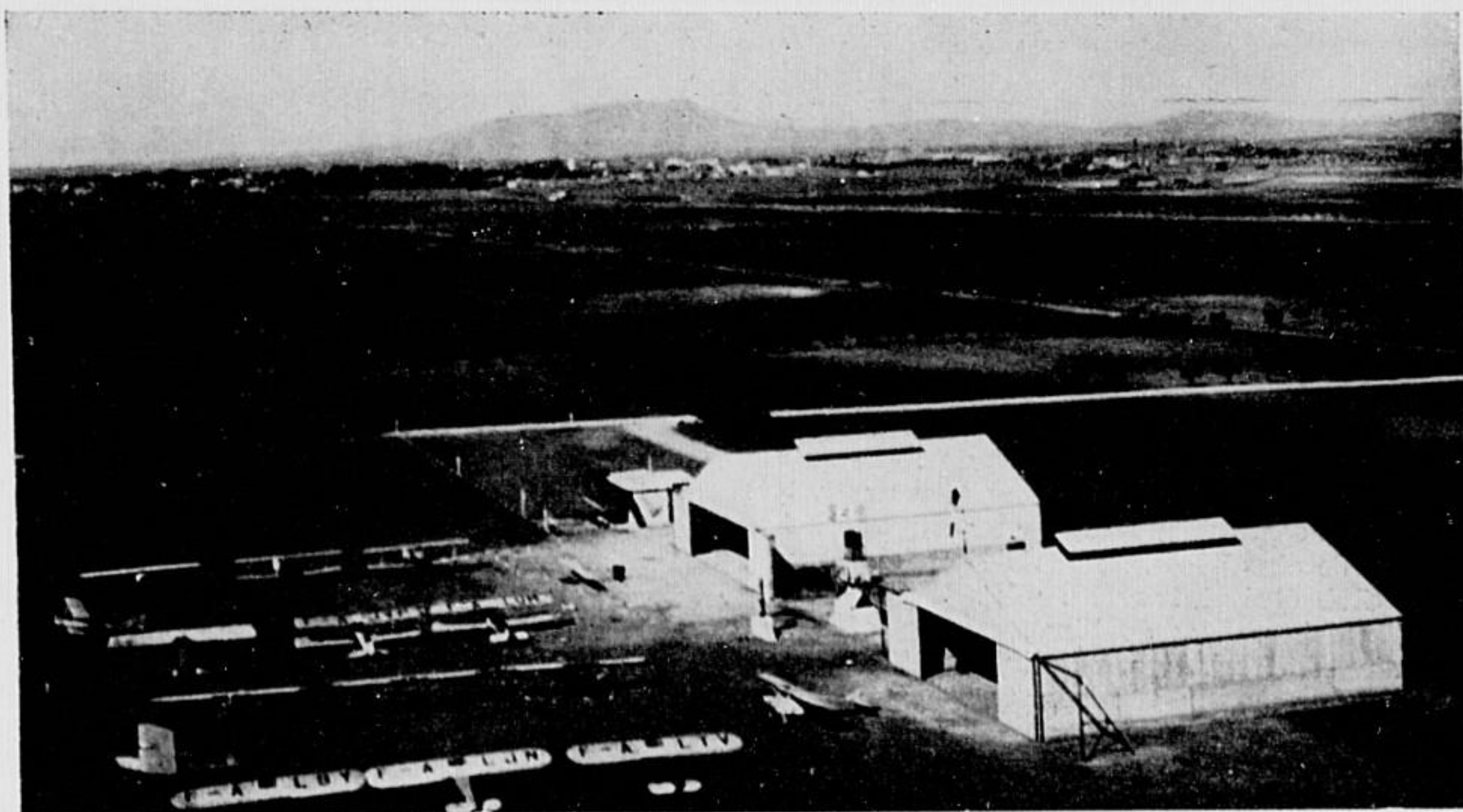
L'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès, est actuellement fréquenté par de nombreux touristes aériens de France et de l'Afrique du Nord.

Le Club a créé une école de pilotage dont la direction est confiée au chef-pilote Monville, bien connu dans les milieux aéronautiques de France et des colonies ; cette école qui a ouvert en octobre 1931, a déjà formé, à ce jour, plus de quarante pilotes brevetés, malgré que, pendant les trois mois de grosses chaleurs 1932, elle n'ait pas fonctionné ; dix élèves nouveaux sont actuellement à l'entraînement.

Le pilotage d'avions à moteur, peut ne être à la portée de toutes les bourses ; aussi, le Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbès a-t-il eu l'ambition de développer le goût, et le « sens de l'Air », chez les jeunes, et de permettre à ceux qui ne peuvent acheter un appareil de goûter, d'une façon économique, aux joies de l'envol.

C'est dans cet esprit qu'une section de vol à voile a été créée ; elle utilisait jusqu'à ce jour, un planeur école mais, en raison de l'importance prise par ce sport, le club a passé dernièrement commande d'un deuxième planeur école, et d'un planeur demi performance ; ces deux appareils qui sont un Avia XI et un Avia XV, et dont l'expédition est annoncée par le fournisseur, permettra la mise sur pieds de trois sections de quinze membres pour le vol à voile.

Dans le but de resserrer les liens qui unissent entre eux, tous les membres du club, et aussi de diffuser davantage chaque jour, l'idée que l'aviation de tourisme croît et grandit sans cesse, les dirigeants du Club Aéronautique de Sidi-



La petite flottille d'avions du Club.

Bel-Abbès ont été amenés à créer un journal mensuel « Le Pingouin » qui, tiré à deux mille cinq cents exemplaires, est distribué dans les milieux aéronautiques en France, et en Afrique du Nord, et dont le service est fait gratuitement à tous les membres du groupement bel-abbésien.

Les hangars de l'aérodrome de Sidi-Bel-Abbès abritent actuellement dix-sept avions dont quinze appartiennent à des propriétaires membres du club, et deux à l'Ecole de pilotage.

Le Club Aéronautique de Sidi-Bel-Abbès possède, à l'heure actuelle, un aérodrome convenable et parfaitement agencé, mais il n'en n'est pas moins vrai qu'il reste encore à faire différents aménagements, dont nous ne citerons qu'un seul, considéré comme étant le plus indispensable.

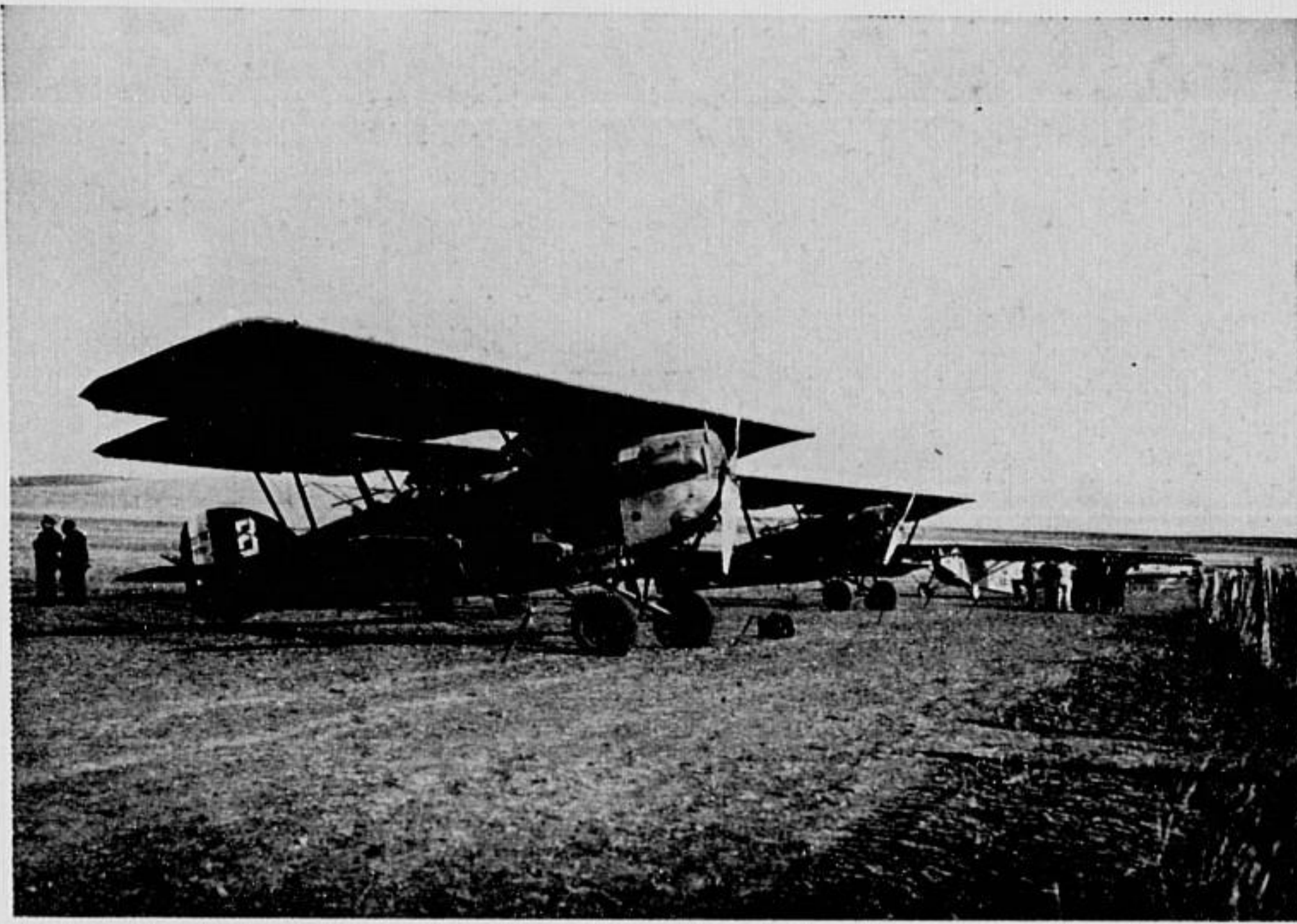
Nous voulons parler du balisage de nuit : Cela représenterait un transport de lumière d'une longueur approximative de 4 km. 500, pour arriver jusqu'aux hangars.

La Compagnie distributrice d'électricité de Sidi-Bel-Abbès à laquelle nous avons demandé un prix approximatif pour nous amener le courant jusqu'au terrain, nous laisse entrevoir une dépense de quatre vingt mille francs, comprenant l'installation des 4 km. 500 de ligne avec poteaux, la construction du transformateur à l'arrivée du terrain, et la distribution du courant dans les locaux.

Ce travail étant effectué ; il resterait encore à réaliser le balisage proprement dit, autour du terrain, dépense qui serait de l'ordre d'environ vingt mille francs. Soit au total : 100.000 francs.



Passage du Vicomte de Sibour en septembre 1932.



Une escadrille militaire sur le terrain du Club aéronautique de Tiaret.



Un groupe d'appareils de tourisme.

Club aéronautique de Tiaret

Le Club aéronautique de Tiaret a été fondé le 7 mai 1931.

Après quinze mois d'incessantes démarches, le Club aéronautique de Tiaret obtenait enfin un terrain d'atterrissage. Privé pendant de longs mois de terrain et paralysé dans ses efforts, le Club aéronautique borna son action à organiser une propagande intense en faveur de l'aviation de tourisme dans la région de Tiaret ; c'est ainsi que quinze jours après sa fondation, le groupement comptait plus de trois cents membres ; il en groupe actuellement plus de cinq cents. En trois mois, cinq membres du Club étaient brevetés pilotes.

Le 23 octobre, jour de l'inauguration officielle du terrain d'atterrissage, le Club de Tiaret eut l'honneur de recevoir sur son terrain trente-six appareils de tourisme, ce nombre n'a jamais été atteint sur aucun autre aérodrome d'Algérie.

Son Conseil d'administration est ainsi composé : Président : Boyet Edmond, avocat à Tiaret ; vice-présidents : Viniger Armand, Grach Ernest ; secrétaires : Baggio Ernest, Yvars Paul ; trésoriers : Cluzel Gaston, Girardot ; directeurs techniques : Cloître Guy, Urban Marcel ; membres : MM. Mico, Ringuet, Pradel Jacques, Teboul Albert, Clerc Roger.

Voici quelques renseignements sur les appareils et pilotes :

Cloître Guy, premier pilote de tourisme en Algérie. Breveté à Paris en avril 1931, entreprend seul, à bord de son petit Farman 231, le voyage Paris-Tiaret en 3 étapes. Un des plus ardents propagandistes que connaisse l'aviation de tourisme.

Boyet Edmond, breveté à Paris en septembre 1931, entreprend, le même mois, le voyage Paris-Tiaret à bord de son Potez 36. Président du Club aéronautique de Tiaret, se dépense sans compter pour assurer la prospérité du Club.

Viniger, Pradel, brevetés à Oran, en octobre 1931. Donnent sur Potez 36 plus de cinq cents baptêmes sur des terrains de fortune.

Grach, breveté en septembre 1931, parcourt, depuis, l'Afrique du Nord en tous sens à bord de son Caudron 232.

Le terrain, parfaitement plat, occupe une superficie de 35 ha. mesurant 600 mètres dans un sens et 1.400 mètres dans la plus grande longueur qui se trouve dans le sens des vents dominants.

Son aire d'atterrissage est d'un sol moelleux et herbeux, atterrissable sur toute l'étendue.

Signalisation : rond de 50 m. de diamètre au centre du terrain avec inscription Tiaret, 24 balises blanches.

Les hangars mesurent 20x15 avec portes de 20 mètres d'ouverture (agrandissement sur une superficie de 300 m² en voie d'exécution). Eau en abondance, essence, huiles, automobile du Club. Téléphone en voie d'installation, route nationale n° 14 de Tiaret à Alger, à 500 m. des hangars. Le terrain est relié à la route nationale par une piste praticable en tous temps.

Les pilotes de passage à Tiaret trouveront un hôtel de tout premier ordre et plusieurs autres de conditions moyennes.

L'aérodrome de Tlemcen

Tlemcen qui occupe une des premières places en Algérie au point de vue touristique, est une des villes qui n'ont pas encore d'aérodrome. Ce n'est certes pas que l'esprit aéronautique y soit moins développé que dans les autres cités, mais la configuration du sol n'a pas permis de trouver avec facilité un terrain propre à l'atterrissage. Au Sud, c'est la montagne boisée, au Nord des vallonnements qui se poursuivent jusqu'à une quinzaine de kilomètres.

L'Aéro-Club de Tlemcen, constitué en mai 1931, a prospecté toute la région et est arrivé à conclure que seul le terrain de manœuvres d'Aïn-Kerchera peut convenir aux besoins de l'aviation militaire et de l'aviation civile.

Une demande de la ville de Tlemcen, en accord avec l'Aéro-Club a abouti à un refus du Ministère de la Guerre, en raison de l'impossibilité qu'il aurait à concilier l'usage du terrain par les avions avec les nécessités de l'instruction militaire.

La question est là, mais pour quiconque connaît dans le détail l'usage fait par la troupe du terrain de manœuvres, la réponse faite à la demande de la ville de Tlemcen paraît manquer de base. Tandis que jadis toutes les troupes évoluaient sur ce terrain, aujourd'hui les tirailleurs font leur école au Grand Bassin, l'Artillerie va surtout en terrain varié. Seuls les spahis dressent leurs chevaux sur le terrain dont nous parlons et n'en utilisent pour cela qu'une faible partie.

L'activité déployée par les dirigeants des Ailes Tlemcéniennes et par M. Valleur, maire de Tlemcen, méritait une autre récompense à leurs efforts persévérants pour développer l'esprit aéronautique dans la belle cité de l'Ouest.

Le terrain envisagé a 600 m. de long sur 300 m. de large et déjà l'abattage des arbres dans la partie Sud le rend très accessible aux pilotes. Cela a contribué à détruire cette légende que le terrain de Tlemcen était d'accès difficile. Il suffit de nous souvenir que, lors de la récente catastrophe de Turenne, M. le Gouverneur Général Carde a atterri avec les quatre avions d'escorte, dans des conditions excellentes et en n'utilisant que la moitié à peine du champ de manœuvres.

Nous formons des vœux pour que l'autorité militaire, mieux informée, comprenne la nécessité de concilier ses intérêts avec ceux du Ministère de l'Air pour le plus grand profit de l'aviation et de notre sécurité nationale.

L'Aviation à Biskra

Dès 1911, Biskra avait été choisi pour y installer une escadrille d'aviation militaire. Quatre Henri Farman, sous le commandement du Lieutenant de la Fargue firent avec les lieutenants Rimbart et Cheutin, les premiers vols sahariens (liaison Biskra-Ouargla-Biskra-Gabès-Tunis 1912).

Pendant la guerre une escadrille militaire y fut également détachée jusqu'en 1919.

Une compagnie d'aviation exploita de 1922 à 1924 la ligne Alger-Biskra avec escale à Bordj-bou-Arréridj.

En 1922, le lieutenant Thoret, un des pionniers du vol à voile vint faire à Biskra des essais de vol sans moteur et il battit en 1923 un record sans précédent en restant près de trois heures en l'air sur un Hanriot H.D. 14, hélice calée.

C'est en 1923 qu'eut lieu à la suite de l'initiative du lieutenant Thoret, un meeting de vol à voile dont le retentissement fut considérable.

Depuis cette époque, Biskra ne connut plus d'activité aérienne suivie.

Devant le développement croissant de l'aviation de tourisme, la Reine des Zibans se devait d'y participer dans toute la mesure de ses moyens.

Le Comité d'Aviation de Tourisme de Biskra fut créé en 1931 et s'occupa de la question primordiale de l'aménagement d'un terrain.

Il existe actuellement à Biskra deux terrains.

1° Le terrain officiel de 600 sur 600, parfaitement dégagé et aménagé est situé à 7 kilom. au Sud de Biskra, le long et à l'Est de la route de Touggourt. C'est sur ce terrain, appartenant à la fois à l'Aéronautique militaire et au C.A.T.B. que ce dernier est en train d'édifier un hangar et tous les aménagements annexes (pompes à essence, téléphones, bureaux, etc...).

Ces installations sont en cours et seront terminées à la fin de l'année.

Un second terrain plus ancien et le seul existant ces dernières années est le terrain de Béné-Mora. Ce terrain est actuellement utilisé par un pilote de tourisme habitant Biskra, M. du Jonchay, qui y gare son avion. Il est balisé mais n'est pas encore officiellement reconnu.

Les efforts actuels du C.A.T.B. tendent uniquement vers l'aménagement parfait du grand terrain qu'il vient d'acquérir et qui, joint à la superficie du terrain militaire existant, dont il est limitrophe, offrira sous peu une ligne d'envol de 1.000 mètres.

Biskra, centre de tourisme et station climatique de choix, sait d'ores et déjà qu'elle est appelée à un brillant avenir aéronautique.

Sa situation privilégiée à l'intersection de deux grandes lignes aériennes : Axe — Nord-Sud de pénétration saharienne et grande transversale Maroc — Egypte par Laghouat — Biskra — Gabès en fera d'ici peu une des escales les plus fréquentées de l'Afrique du Nord.

Aéro-Club de Bougie-Soumman

Constitué au mois de septembre 1932 par un noyau de fervents de l'aviation, l'Aéro-Club de Bougie s'est trouvé en présence de difficultés sans nombre pour obtenir un terrain convenable aux environs immédiats de la coquette cité. Après de nombreuses démarches et de multiples pourparlers, le Comité est arrivé à solutionner cette importante question.

Placé dans un cadre très pittoresque, entièrement dégagé, protégé des grands vents du Nord par l'imposant Gouraya, le terrain d'atterrissage de l'Oued-Seghir sera certainement très apprécié des nombreux touristes aériens et des aviateurs militaires qui survolent souvent la baie de Bougie sans pouvoir se poser sur un rivage pourtant si accueillant.



L'aéroport de Djidjelli.

Actuellement, le Club est en période d'organisation. M. Henri Maire, vice-président, a passé commande d'un Caudron Luciole qui est annoncé pour fin courant. Nul doute que son exemple ne soit suivi. Les adhésions sont nombreuses et les encouragements qu'il a rencontrés permettent d'augurer favorablement de l'avenir.

1933 verra sûrement l'inauguration du terrain bougiote; c'est notre souhait au seuil de la nouvelle année.

L'Aéro-Club de Djidjelli

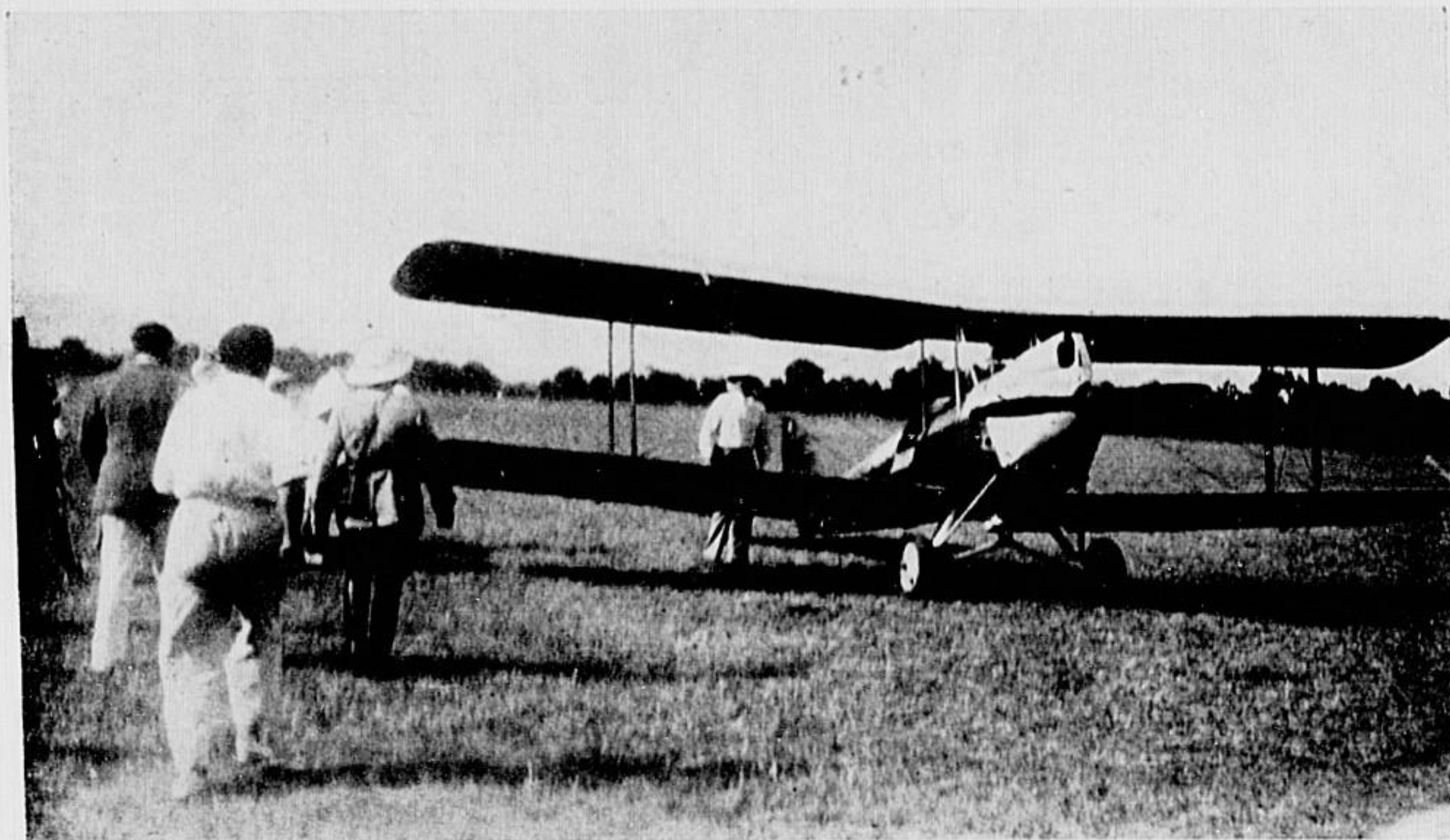
En août 1931, Jacques du Jonchay, qui villégiaturait à Djidjelli, demandait à M^r Jean Morinaud de lui trouver un terrain pour lui permettre d'arriver un jour avec son avion Moth.

Aussitôt, M^r Jean Morinaud obtenait de la bonne grâce de M. Jules Lochar, maire de Djidjelli, l'autorisation d'utiliser sa prairie d'El-Achaouat, située dans un cadre idéal, à 12 k. à l'Est sur la route d'El-Milia.

Le 29 août 1931, Jacques du Jonchay, y atterrissait au milieu d'une foule enthousiaste. Le soir même, M^r Jean Morinaud réunissait toutes les personnalités de la ville s'intéressant à l'aviation, et constituait le Comité de l'Aéro-Club de la manière suivante :

Présidents d'honneur : MM. Lochar, Michel Nola, Jean Noël.

Président : M. André Nola.



Le premier avion piloté par Du Jonchay atterrit sur l'aérodrome de Djidjelli.

Vice-Présidents : MM. Jules Vidal, Eugène Fauché, Etienne Couratin.

Secrétaires : MM. Jean Nola, René Banco.
Trésoriers : MM. Emilien Caruana, Maurice Staletti.

Cent treize membres étaient recrutés immédiatement.

M. Pourcher, représentant le ministre de l'Air, le Colonel Vuillemin se rendaient à l'invitation qui leur était faite, ainsi que MM. Cazeau, Billiet, Olivier, Daudy, de l'Aéro-Club d'Alger. L'inauguration de l'aérodrome d'El-Achaouat avait lieu le 13 septembre. Quelques jours après, c'était le Lieutenant-Colonel Weiss, qui se posait à Djidjelli, piloté par le lieutenant Bernard.

En seize mois, 31 avions civils et 11 avions militaires ont atterri à Djidjelli et 236 baptêmes de l'air ont été donnés.

M^{me} Tillier, le D^r Tillier, MM. Bonnet, Durafour, Duchêne-Marullaz, Descamps, Fraix, Basiaux, Cazeau sont souvent en week-end à Djidjelli.

Actuellement, l'Aéro-Club, qui était dans l'obligation de s'installer définitivement, a aménagé le terrain, dit du Marais, situé à 1 k. à l'Ouest de Djidjelli, entre la route de Bougie et la mer.

Des bandes d'envol de 800 mètres permettent déjà aux avions militaires de se poser à Djidjelli.

Le hangar est suffisant pour abriter huit avions privés. Dans quelques jours, il donnera l'hospitalité à l'avion de M^r Porte, notaire sportif.

L'organisation du terrain de Djidjelli répond à



Le hangar de 520 mètres carrés.

la nécessité d'avoir entre Alger et Bône, et à mi-chemin, un aéroport d'escale.

Il est enfin à signaler que le Conseil général de Constantine, sur l'initiative de M^e Jean Morinaud, a pris, au cours de sa dernière séance, la décision de doter tous les aéro-clubs du département qui présenteront des projets d'aménagement de terrains, de manière à créer un réseau des routes départementales de l'Air.

Aéro-Club de Sétif

C'est à l'initiative hardie et tenace de notre ami Pierre Barral, propriétaire-agriculteur au Mesloug (Sétif) que se doit l'Aéro-Club de Sétif.

Avec la collaboration dévouée de son comité, M. Barral a su grouper un nombre important d'adhérents.

Le Club est déjà doté d'un planeur — un avion Caudron Luciole à double commande est commandé.

Sans nul doute, l'initiative de ce modeste colon trouvera sa récompense méritée dans le nombre sans cesse croissant d'adhérents qui sauront comprendre l'importance de l'aviation tant au point de vue nationale que privée.

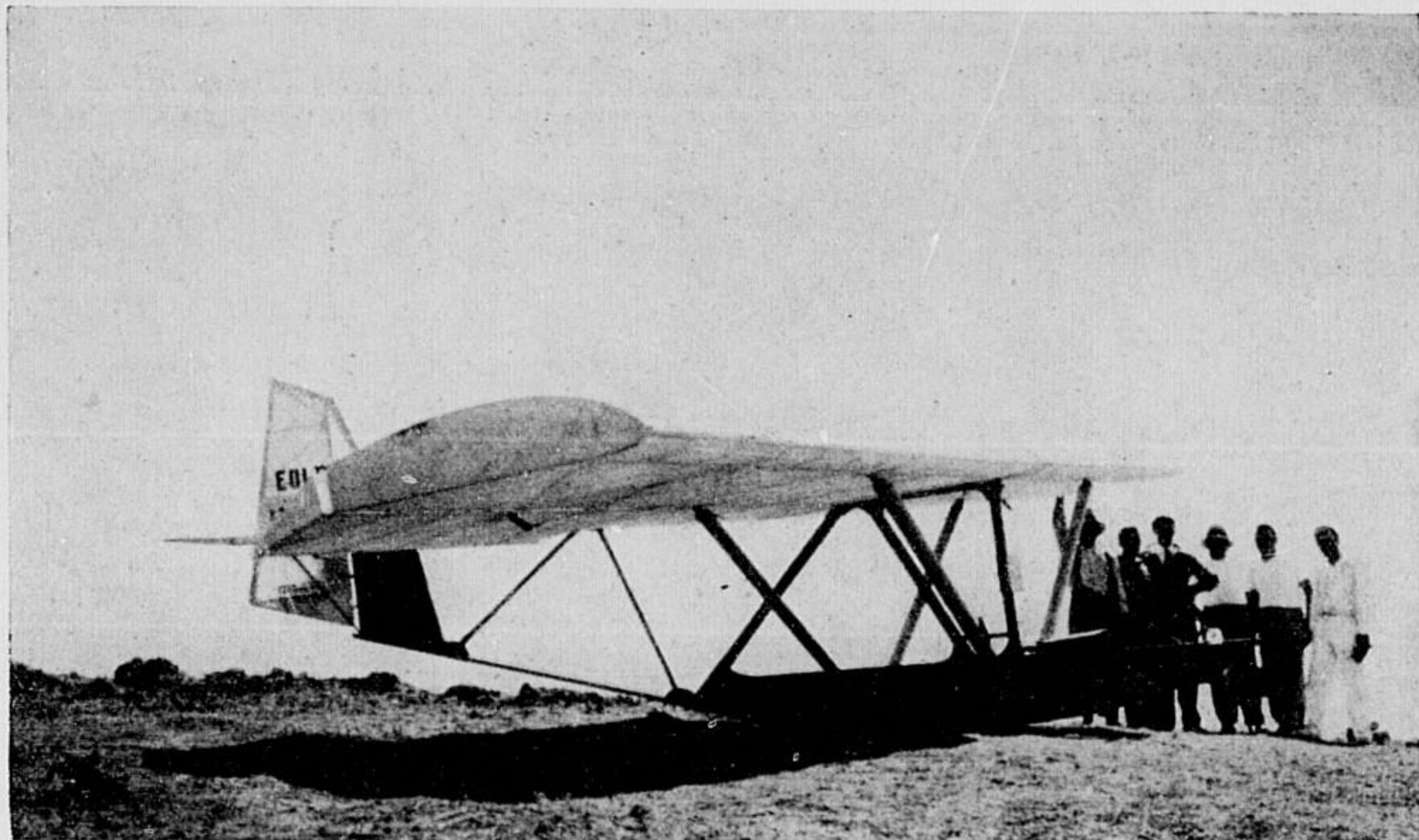
Effectivement, la région des Hauts-Plateaux, dont les grandes plaines immenses et dénudées s'étendent sur des centaines de lieues, offrent un si merveilleux champ d'action et d'adaptation à la pratique de l'aviation que nous sommes persuadés que notre jeune club sera bientôt au côté de ses aînés par son importance et sa vitalité.

Le splendide voyage de Mistress Mollisson

Nous avons déjà présenté à nos lecteurs Mrs Mollisson lorsqu'elle atterrit à la Sénia en accomplissant le raid Londre-Le Cap au cours duquel elle battit le record établi par son mari, sur ce parcours. Il nous faut revenir aujourd'hui sur les exploits de cette courageuse aviatrice qui atterrit une seconde fois sur notre aérodrome en effectuant le trajet inverse de celui précité, dont elle est devenue recordwoman.

Cette performance est d'autant plus remarquable que Mrs Mollisson fut malheureusement arrêtée un moment par le mauvais temps qui la contraignit à atterrir à Beni-Ounif, d'où elle ne put repartir que le 16 décembre, à 11 heures du matin. Sans cet arrêt malencontreux, cette « as » aurait pu battre son propre record de 4 jours 6 heures 56 minutes. Ce contre-temps ne diminue en rien la valeur de cette jeune femme qui n'a pas craint d'affronter des dangers devant lesquels les plus vaillants eux-mêmes hésiteraient.

C'est à 13 heures 30 précises que le « Nuage du Désert » se posa avec légèreté sur le terrain de la Sénia où s'était donné rendez-vous tout le monde aéronautique d'Oran : MM. Fogues, directeur de l'aérodrome ; les commandants Husson et Audran, du 2^e Groupe d'aviation ; Meziat, Chaussegros, de



Le planeur de l'Aéro-Club de Sétif.

la Société « la Shell » ; Faure, chef-pilote ; le vice-consul de Grande-Bretagne, etc...

Ceux qui ont vu Mrs Mollisson lors de son premier passage à Oran se rendent compte, lorsqu'elle met pied à terre, que les épreuves par lesquelles elle vient de passer l'ont rudement surmenée. Elle n'en serre pas moins vigoureusement les nombreuses mains tendues vers elle. Mais tout de suite, elle s'inquiète de l'état de son merveilleux appareil qui a magnifiquement résisté, lui aussi, aux assauts du vent et de la pluie. M. Boumati, mécanicien de la « Shell » s'empresse d'ailleurs de procéder à une révision rapide, mais minutieuse quand même des organes vitaux de l'appareil. Puis l'on fait le plein d'essence et d'huile, car le but du voyage — Londres — est encore éloigné et l'aviatrice tient à y parvenir en un temps record.

Secondée par M. Veaux, professeur d'anglais, qui lui sert d'interprète, Mrs Mollisson narre rapidement les étapes de son voyage.

Partie du Cap dimanche 11 décembre à 7 heures du matin, l'aviatrice, aidée par des conditions atmosphériques idéales, arrive à la fin du même jour à Mossamédés, où elle se ravitaille et d'où elle repart vers 22 heures en direction de Daoula.

Malheureusement à hauteur de Benguela, une brume épaisse l'oblige à toucher terre. Elle ne peut repartir que le lendemain à 5 heures 30, par un temps désastreux, atteignant Douala dans la nuit et le mardi à 9 h. 30 elle décolle à nouveau pour toucher Gao le même jour à 19 heures 30. Le mercredi à 3 h. 40, elle s'envole de Gao avec l'espoir d'atteindre Oran d'un seul vol. Mais, comme

nous l'avons indiqué en commençant, la tempête la paralyse à Beni-Ounif pendant près de deux jours.

On conçoit la déception de Mrs Mollisson qui méritait vraiment un meilleur sort. Cependant sa vaillance n'est pas abattue pour cela et, une fois reposée, elle se propose de réaliser de nouvelles prouesses.

On sait quel accueil Londres réserva au « Nuage du Désert » et à son infatigable pilote. Le raid Le Cap-Londres a été réalisé en 7 jours 7 heures 5 minutes, battant ainsi de 2 jours le record établi en 1930 par le capitaine Barnard qui mit 9 jours et 12 heures.

A Croydon, la foule applaudit frénétiquement Mrs Mollisson qui fut félicitée par M. Bertran, au nom du roi George V et de Lord Londonderry, ministre de l'Air.

Attribution du prix littéraire de l'Automobile-Club de la province d'Alger

Lundi dernier, au cours d'un repas intime, offert à l'Hôtel de la Régence, M. le Secrétaire Général Peyrouton a remis à M. Martial Remond, le prix qui lui a été décerné au nom de l'Automobile-Club de la province d'Alger par le jury qu'il préside.

Les membres du jury : M^{me} Lucienne Favre, auteur ; M. Hardy, recteur de l'Académie d'Alger ; M. Ed. Berlureau, président de l'Association des Journalistes algériens ; M. Esquer, administrateur de la Bibliothèque nationale d'Alger ; M. Jean Pomier, président de l'Association des Ecrivains Algériens ; M. Chamboredon Louis, publiciste ; M. Tracol Fernand, président de l'Automobile-Club de la province d'Alger ; ainsi que les membres du Conseil d'administration entouraient M. Peyrouton et fêtaient le lauréat.

En leur nom, M. Tracol, adressa à celui-ci les félicitations de ses collègues, puis M. Peyrouton, en une charmante improvisation, loua le livre « Au Cœur du Pays Kabyle », et son auteur, son subordonné dans l'ordre administratif, son collègue dans la République des lettres.

« Vous avez bien voulu faire connaître et aimer « une des plus belles régions de l'Algérie, lui dit-il, et vous avez eu l'heureuse idée de ne pas imaginer pour cela un roman. Vous avez compris « que décrire la Kabylie suffit pour la faire admirer et vous avez fait mieux encore, sachant « que l'image est la meilleure façon de faire apprécier les paysages, vous avez donné dans votre œuvre, une large place à l'illustration.

« Ainsi avez-vous admirablement répondu au but « de propagande poursuivi par l'Automobile-Club « de la province d'Alger. »

Avec émotion, M. Martial Remond remercia le jury et l'Automobile-Club de l'indulgence dont ils avaient fait preuve et qui l'encourage à persévérer.

Le repas prit fin sur la satisfaction marquée par tous de voir couronner par le succès un effort de plus en faveur du tourisme algérien.



Mrs Mollisson à son arrivée à La Sénia.

Photo Moris.



Dans la limousine, au-dessus de la côte algérienne...

Une heure en l'air...

Un champ immense que borde un jardin à la française. Des hangars aussi grands que des cathédrales ; une bâtisse d'allure moderne, des parasols multicolores : l'aéroport de Maison-Blanche.

— Le bar, s'il vous plaît ?

— A votre droite monsieur, m'indique un personnage dont le chef s'orne d'une impressionnante casquette.

Car, j'ai mon idée.

L'alcool amène toujours une rougeur de bon aloi sur le visage et ne pas paraître pâle au moment de mettre les pieds dans la carlingue vous pose avantageusement auprès du public.

Je boirai donc un cocktail...

Le bon pilote Germain, avec lequel je vais voler en compagnie d'un ami, nous entraîne vers son « zinc », une admirable limousine de 5 places autour de laquelle s'affairent des mécanos en cote bleue.

Nous pénétrons à l'intérieur et j'assiste, calé dans de confortables coussins, aux préparatifs de départ.

— Les portières sont bien fermées ? Nous n'oublions personne ? Bon... parfait, s'exclame Germain en rejoignant son poste de pilotage.

... Contact ! crie un mécano.

— Contact ! répond notre pilote.

Maintenant, nous roulons, à peine cahoté et tout d'un coup je me sens envahi par une indéfinissable sensation...

Nous avons quitté la terre.

Nous voguons en plein azur et je constate, avec un merveilleux étonnement, combien est grande, malgré tous les risques que l'on est en droit de s'imaginer, l'impression de sécurité et de calme qui règne à bord.

Peut-être devons-nous cette impression au fait que, vue d'en haut, la terre ne nous apparaît guère plus émouvante à regarder qu'une carte d'Etat-Major gravée à une assez grande échelle et sur laquelle nous nous penchions pour examiner de plus près quelque croisement de route ou le sinueux tracé d'un cours d'eau.

D'autre part, faute de points de repères suffisamment rapprochés, nous n'avons à aucun moment l'impression de la vitesse, vitesse qui s'accroît de minutes en minutes cependant, et que rien ne semble devoir entraver puisque aucun tronc de platanes ne peut venir nous rappeler, sur les routes du ciel, combien il peut être imprudent de « gazer » à cent à l'heure.

Ratto, notre second passager, est un homme de précaution dont les poches sont bourrées, en prévision d'une défaillance, d'excellentes pastilles à la menthe enveloppées de papier d'argent.

Il m'en offre une que je dégage précautionneusement de son enveloppe d'étain lorsque... Patatras...

J'ai l'affreuse sensation que notre avion coule à pic.

Ça va mieux, ça irait même tout à fait bien si, pendant ces quelques secondes d'angoisse, je n'avais avalé, habillée encore de son papier d'étain, la pastille de menthe que j'avais précipitamment portée à la bouche pour faire taire les nausées qui m'ont soulevé le cœur au moment de cette chute imprévue dans l'espace.

— Un trou d'air, nous a expliqué simplement Germain, après qu'il eut

rétabli de main de maître notre équilibre compromis.

Et complètement rassurés, nous rions.

Nous survolons la mer et c'est un enchantement. Pareille à une étoffe de moire aux changeants reflets, elle s'étend au-dessous de nous et les bateaux qui la sillonnent ont l'air de jouets d'enfants.

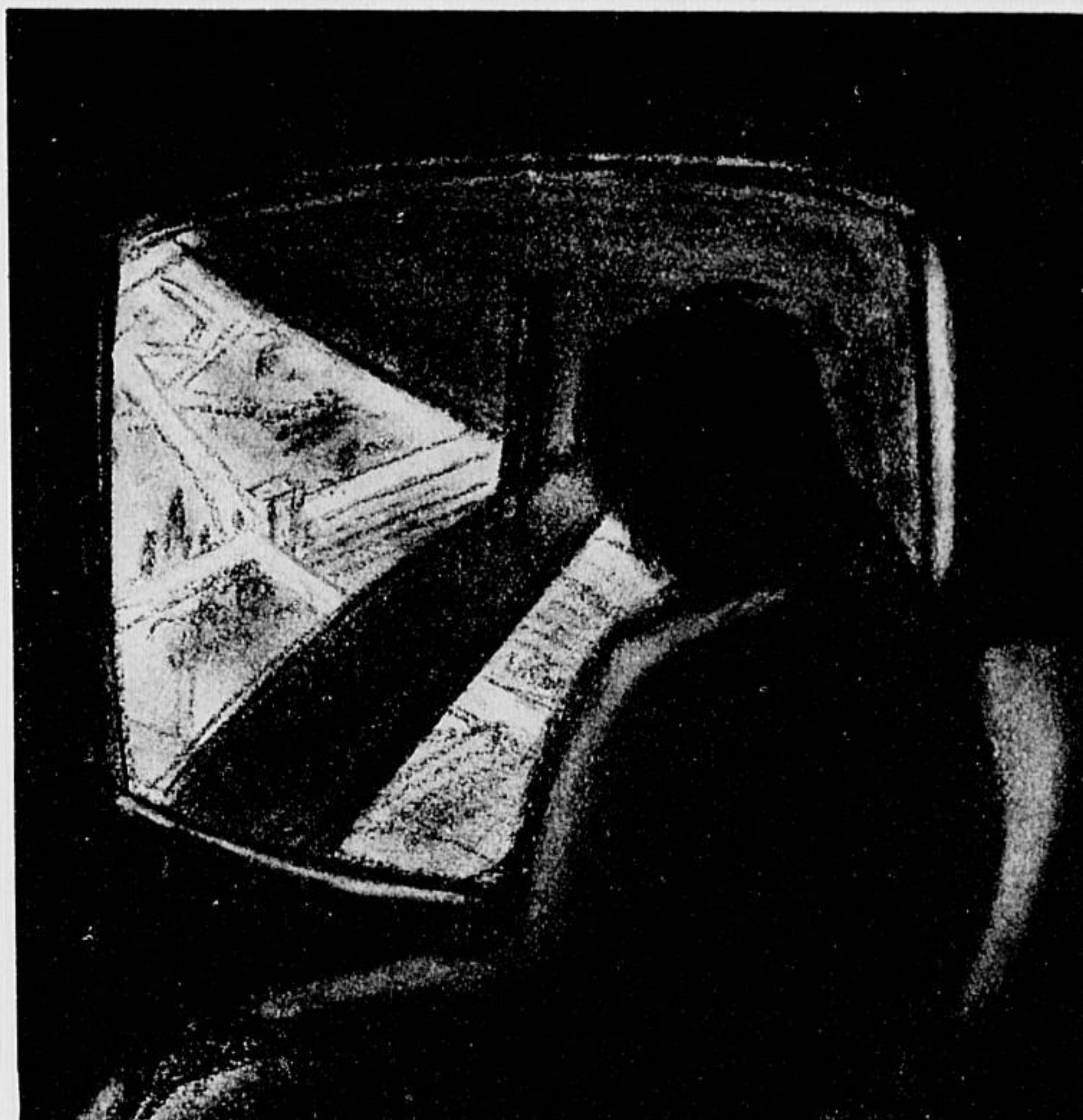
Les fonds d'algue alternent avec les fonds de sable ou de roches et se gravent en notre esprit comme une merveilleuse mosaïque.

L'heure tarde cependant et après un savant virage sur l'aile qui nous fait croire que le monde entier vient d'osciller autour de nous, nous prenons le chemin du retour.

Et nous nous posons bien sagement quelques instants après sur le terrain de Maison-Blanche qu'envahit déjà la nuit.

Droit devant nous scintillent dans le crépuscule les lumières du bar...

Texte et dessins de Charles Brouty.



Le passager contemple le paysage...

Où en est l'aviation privée ?

Deux, années à peine se sont écoulées depuis qu'en Afrique du Nord l'aviation privée a fait son apparition. Déjà, près de cent avions appartenant à des particuliers qui les utilisent pour le tourisme et souvent pour leurs affaires attestent l'essor magnifique qu'a pris, dans nos régions, le développement de la navigation aérienne.

Où en est la construction actuelle et que peut-on raisonnablement lui demander ?

Voilà la question qui nous a été posée et à laquelle nous allons nous efforcer de répondre aussi brièvement que possible.

On peut énoncer comme suit les qualités qui sont à exiger d'un bon avion de tourisme :

Sécurité,
Vitesse,
Confort
et enfin prix raisonnable.



Caudron-Phalène.

Par sécurité, nous entendons que la construction de l'avion doit présenter par elle-même toutes les garanties voulues de solidité ; qu'il doit être muni d'un moteur dont les preuves de bon fonctionnement ne sont plus à faire et qu'en outre, par ses qualités de vol il doit pardonner les plus grosses fautes et rester maniable dans tous les cas.

Un bon avion de tourisme doit aussi pouvoir se passer de terrains spécialement aménagés. Il lui faut donc pouvoir : décoller sans acrobatie, dans un espace aussi court que possible et sitôt arraché du sol être apte à monter suffisamment vite pour franchir un obstacle.

Quant à l'atterrissage, il doit pouvoir s'effectuer à une vitesse faible, sur un parcours restreint ; l'atterrisseur doit être robuste et ne pas nécessiter un passage de l'avion à l'atelier, toutes les fois où le pilote, soit par sa faute, soit pour tout autre cause, laisse tomber son avion d'un peu haut.

En ce qui concerne la vitesse — et nous entendons par là, la vitesse de route habituelle au régime d'utilisation normale du moteur — sous réserve qu'elle n'est pas obtenue au détriment des facilités de décollage et d'atterrissage, si le plafond pratique reste suffisant et si la consommation ne dépasse pas une valeur raisonnable, il y a tout à gagner à la voir aussi élevée que possible. C'est en effet un des éléments prépondérants du rayon d'action, elle influe favorablement sur le prix de revient du kilomètre parcouru, elle rend le vol plus agréable et moins sensible aux conditions atmosphériques.

Si la notion de confort en avion apparaît assez nettement à l'esprit, cela ne veut pas dire — car il s'en faut — que ce soit la question la plus facile



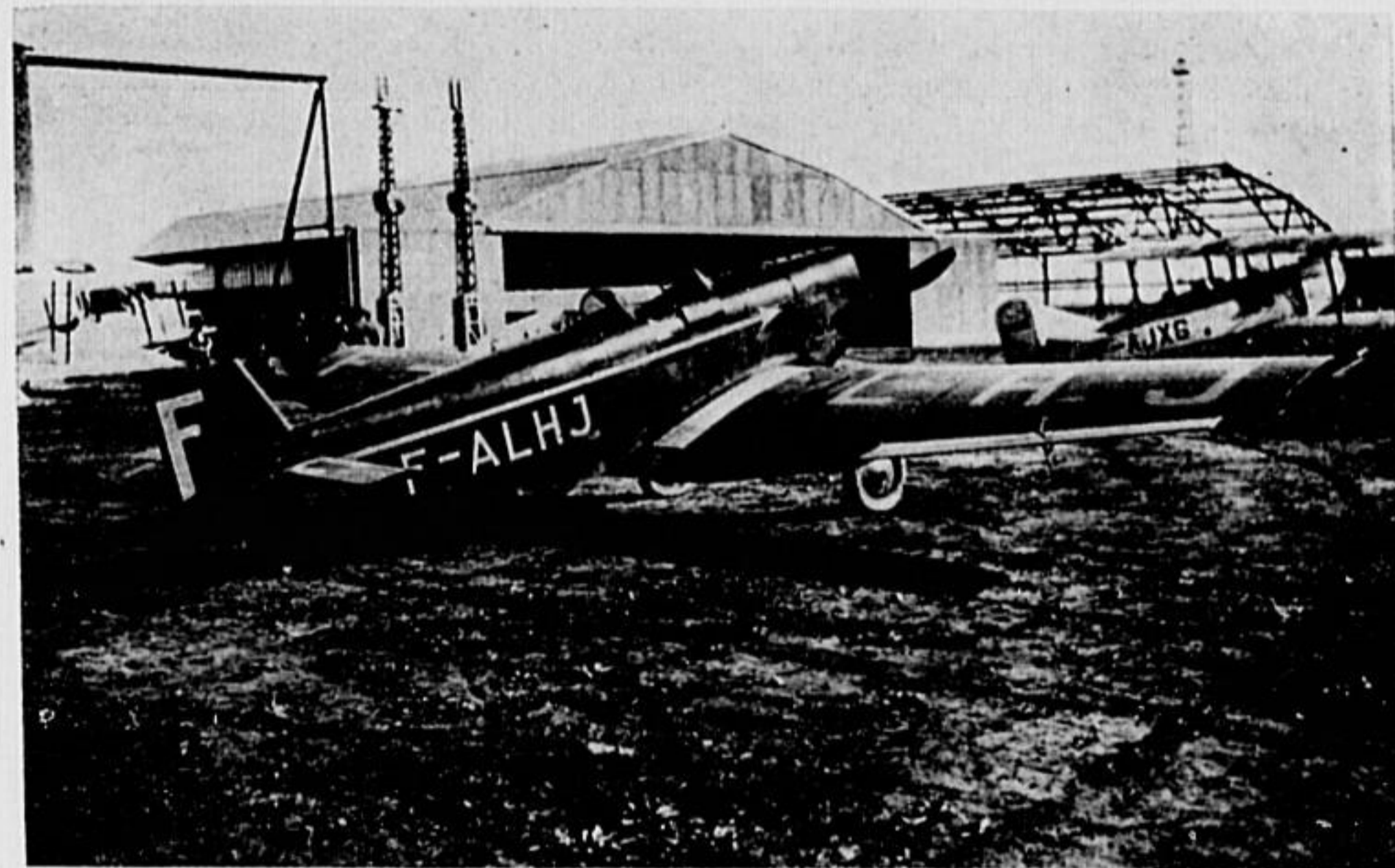
Le Luciole-Caudron.



Le Potez de Duchêne.

à résoudre. On peut évidemment penser qu'en dépensant beaucoup, il doit toujours être possible de transformer un avion moyen en une luxueuse conduite intérieure.

Hélas, l'accroissement de poids, les exigences de la construction qui doit rester solide, la finesse de l'avion — voire même son centrage — la facilité d'accès et d'évacuation, la visibilité, le passage des tuyauteries, l'emplacement des commandes et des réservoirs, etc... ont vite fait de ramener à la réalité les conceptions les plus tentantes.



L'appareil-sport de Lamur.

Et puis ce n'est pas tout : il y a les vibrations qu'il faut éviter ; il y a le bruit qui est bien gênant ; il y a les dangers d'incendie qui imposent certaines considérations ; il y a aussi la chaleur et puis le froid, qu'il faut combattre !...

Mais rassurons-nous, les constructeurs d'avions, qui en ont vu bien d'autres, ont déjà fait des merveilles et l'aménagement particulièrement réussi de certains avions de tourisme qui sont en service, est un sûr garant qu'avant peu, l'aviation n'aura sur ce point, rien à envier à l'automobile.

Quant au prix d'achat, il est actuellement tellement différent de ce qu'il pourrait être — tant les primes d'achat allouées par l'Etat et les exigences des services techniques ont sur lui d'influence — que nous le plaçons en dernier lieu.

Disons cependant qu'il ne dépasse pas — primes déduites — le coût d'une voiture automobile convenable et que nous avons la conviction que, lorsque le nombre des aérodromes aura décuplé — c'est-à-dire dans quelques années — lorsque les constructeurs aiguillonnés par la concurrence et plus libres dans le choix de leurs moyens verront s'ouvrir devant eux un marché suffisant, même sans prime d'Etat, un bon avion ne coûtera pas plus cher qu'une voiture de série.

Pour ce qui est des frais de garage et d'entretien, l'expérience déjà longue de l'Aéro-Club d'Algérie montre que, dès maintenant, un avion de tourisme bien construit et muni d'un bon moteur, ne revient pas plus cher au kilomètre qu'une automobile.

*

Maintenant que nous avons situé la question, voyons donc un peu où nous en sommes et parmi les dernières productions de nos constructeurs, cherchons si l'avion privé, répondant aux considérations qui précèdent, existe, ou est seulement une possibilité d'avenir.

A cet effet, si nous nous reportons à l'énumération des résultats qui ont été obtenus au cours des différentes preuves du dernier challenge de tou-

risme qui ont été publiés par notre confrère « L'Aéronautique », nous en tirons les renseignements suivants :

Epreuves techniques.

A ces épreuves qui intéressaient : la sécurité, la protection contre la perte de vitesse et contre l'incendie, le perfectionnement des atterrisseurs, les freins sur roues, etc..., 55 % des concurrents ont été classés et sur 107 points, 14 d'entr'eux se sont vus attribuer plus de 44 points.

Epreuves de démontage et de remontage.

L'avion devait être démonté et remonté par deux personnes de l'équipage. Il devait, en outre, pouvoir passer, ailes repliées, sous un portique de 3 m. 50 de haut et de 3 m. 50 de large.

Vingt-sept concurrents sur 67 ont mis moins de 4 minutes pour démonter et remonter leur avion. Onze d'entr'eux ont satisfaits aux épreuves en moins de deux minutes.

Vitesse minimum.

L'avion chargé à 200 kgs de charge utile était astreint à suivre un couloir de 60 mètres de largeur pendant 800 mètres. Il ne devait en aucun cas faire varier son altitude de plus de 30 mètres.



Le Farman 190 de Germain.

Trente concurrents ont volé à moins de 80 kms à l'heure et parmi eux 13 ont réalisé moins de 65 kilomètres.

Epreuve de décollage.

Un couloir de 50 mètres de largeur était tracé. Les concurrents fixaient eux-mêmes leur distance, à partir d'une ficelle tendue horizontalement à 8 m. de hauteur, qu'ils devaient franchir.

Vingt-six concurrents ont parcourus moins de 150 mètres et dix ont décollé et franchi l'obstacle en moins de 115 mètres.

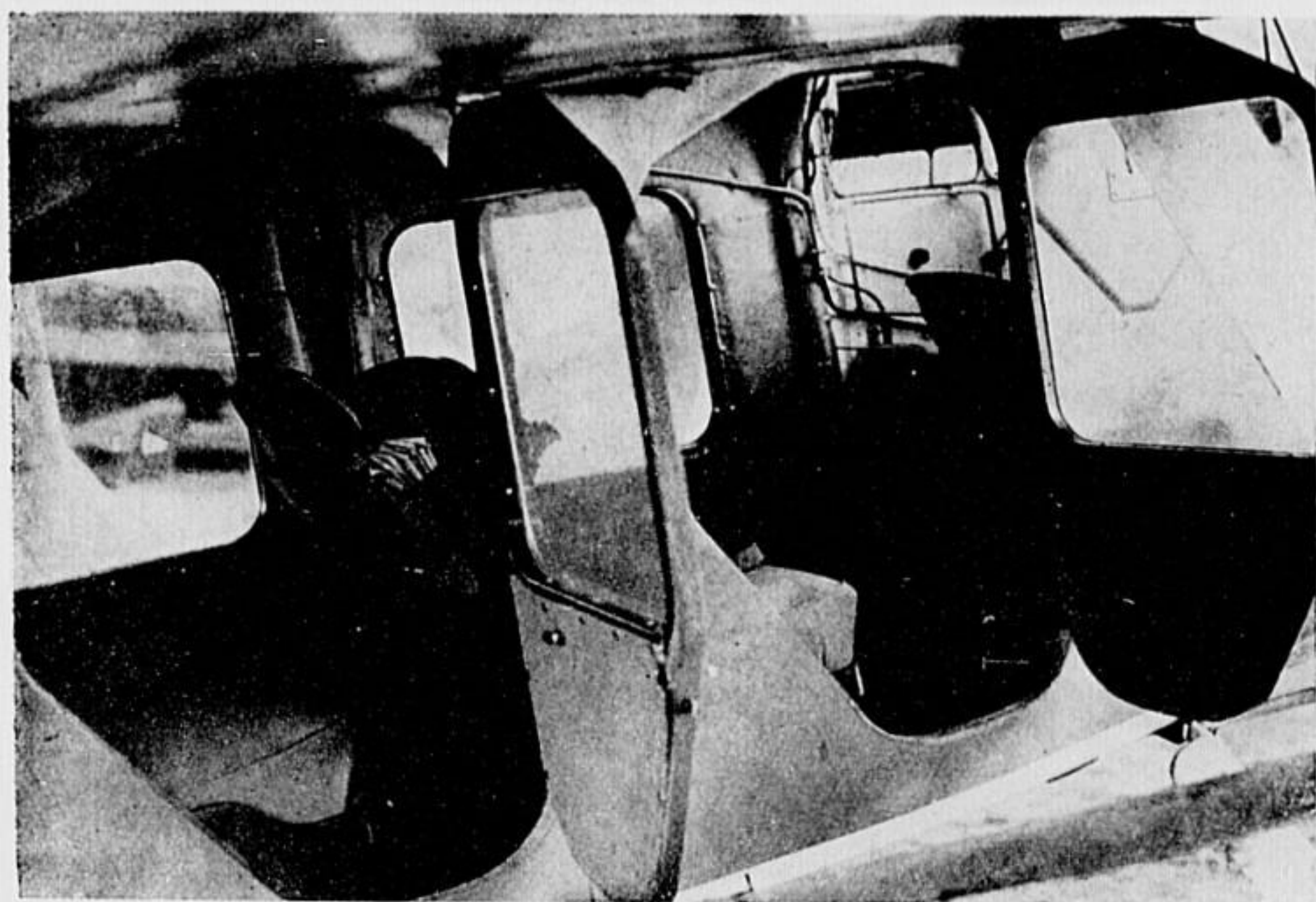
Epreuve d'atterrissage.

C'était la même, en sens inverse, que l'épreuve de décollage. C'est-à-dire que les concurrents devaient atterrir dans la distance la plus courte après être passés au-dessus de la ficelle.

Vingt avions se sont complètement arrêtés en moins de 150 mètres et huit n'ont pas dépassé 110 mètres.

Epreuve de consommation.

Ramenée aux 100 kilomètres et exprimée en poids, 31 concurrents effec-



Intérieur de l'avion.

tuant une moyenne supérieure à 140 kilomètres à l'heure, ont consommé moins de 11 kilogs d'essence. Ce qui représente moins de 16 litres aux 100 kilomètres.

La vitesse moyenne était calculée sur un parcours total de plus de 7.600 kms. qui passait par les principales capitales de l'Europe. Les étapes étaient effectuées à jour fixe.

Six concurrents ont réalisés de 200 à 213 km.-H. de vitesse moyenne.

Huit ont fait de 180 à 200 et quatre se sont maintenus entre 140 et 160.

Vitesse moyenne.

Elle avait lieu sur un parcours triangulaire de 306 kilomètres.

Seize avions ont effectué le parcours total à une vitesse horaire comprise entre 210 et 241 kilomètres et le nombre de ceux qui ont dépassé 230 de moyenne est de six.

On ne manquera certainement pas de nous faire remarquer que tous ces avions du challenge de tourisme international, sauf 4 ou 5 d'entr'eux étaient en rapport à l'avion privé, ce que la voiture de la catégorie sport est à la confortable voiture d'usage courant.

Nous aurions mauvaise grâce à le nier et nous ajouterons même, que toutes ces performances remarquables ont été effectuées par des pilotes professionnels, certes d'une classe très au-dessus de la moyenne.

Mais, de même que les compétitions automobiles ont amené les constructeurs à adopter sur les voitures destinées à la clientèle courante, des dispositifs auxquels elles avaient donné naissance, pour des raisons éclectiques, les conceptions hardies qui ont permis d'atteindre les résultats du challenge international se retrouveront bientôt pour la plupart, sur les avions de tourisme.

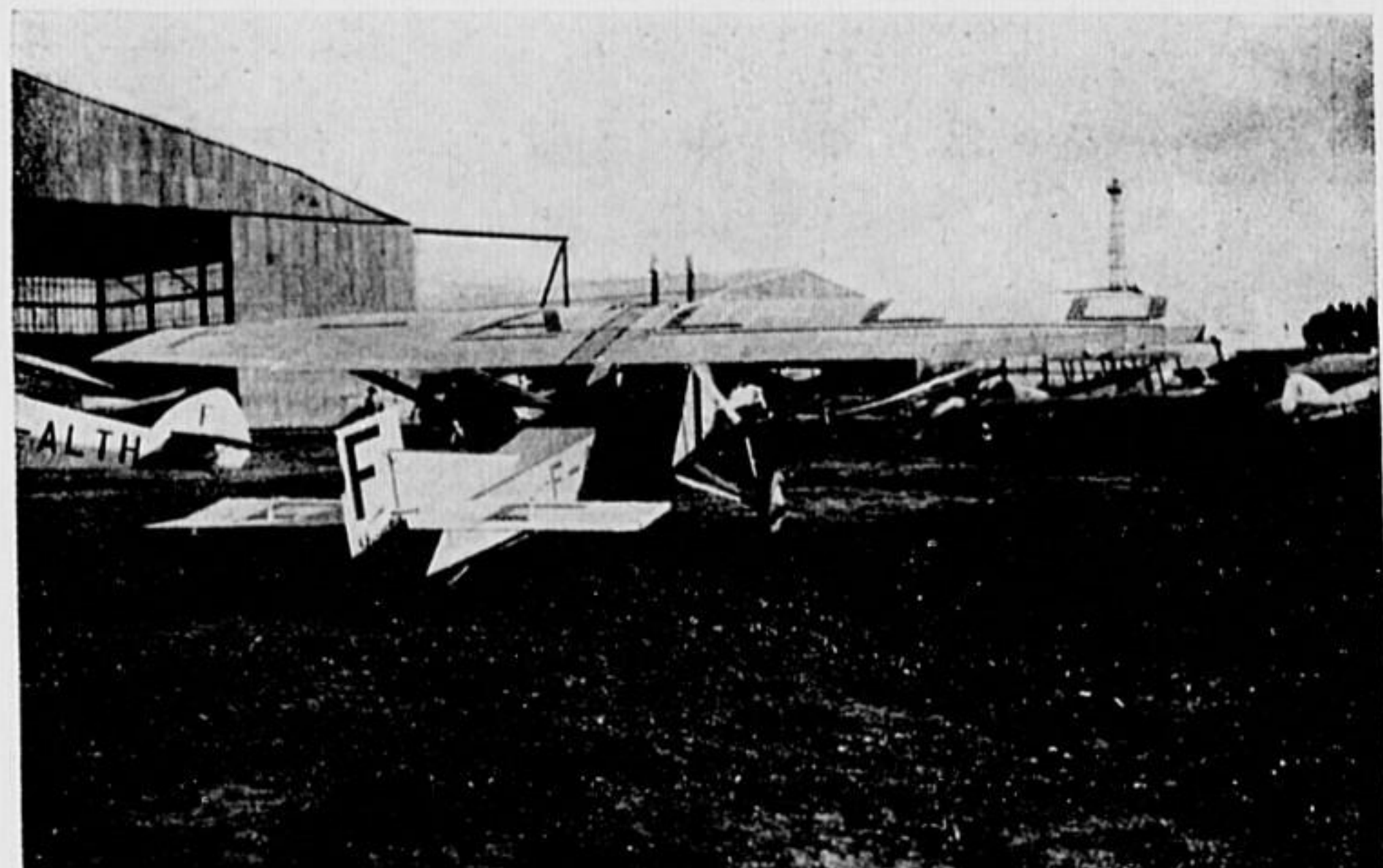
N'a-t-on pas vu au dernier Salon de l'Aéronautique que de nombreux constructeurs avaient adoptés les dispositifs hypersustentateurs et les trains d'atterrissage à longue course dont presque tous les concurrents avaient munis leurs avions du challenge ?...

La difficulté des épreuves a obligé nos ingénieurs à doter leurs avions de gouvernes puissantes et bien établies, avec lesquelles les grands as du manche à balai ont fait des merveilles.

Mais, avec ces mêmes gouvernes, plus limitées dans la brutalité de leur action, est-ce que nos pilotes amateurs ne sauront pas se tirer des plus mauvais pas ?...

Avant de finir et pour fixer les idées, posons-nous le problème suivant :

Un amateur désire acheter un avion et par avance il précise qu'il ne fixera son choix que sur un appareil répondant aux considérations que nous avons fait valoir en traitant de la sécurité. Par ailleurs, notre future avia-



Farman 202 de Peltzer.

teur raisonnable — qui est un homme — sait que le mouton à cinq pattes n'existe pas. Aussi est-il prêt à escompter seulement de son acquisition des performances moyennes

Cet avion existe-t-il ?...

A cette question, c'est par un « oui » catégorique que nous répondons, car parmi les productions françaises, il est au moins un avion de tourisme qui, tout en étant sûr et confortable est capable d'emmener d'une traite d'Alger à Casablanca, dans une confortable conduite intérieure, outre son pilote, deux passagers et leurs bagages. Ceci en moins de huit heures avec une consommation d'essence qui ne dépasse pas 20 litres aux 100 kilomètres.

Le prix d'achat d'un tel avion muni d'un moteur français, primes déduites, est de l'ordre de 50.000 francs. Un voyage de 3 personnes, tel que celui dont il est question ci-dessus, reviendrait, tous frais compris — même l'amortissement — à 550 francs par personne.

Compte tenu de la prime d'entretien, qui est allouée par l'Etat pour les voyages de ville à ville, la dépense par personne ne dépasserait pas 200 francs.

Voilà sans bluff aucun ce qu'on peut demander dès maintenant à l'aviation privée et pour ceux qui, malgré tout, seraient tentés de craindre un risque qui n'existe plus, terminons par ces quelques chiffres :

Depuis 30 mois que des avions privés existent en Afrique du Nord, tous pilotés par des amateurs, ils ont volé plus de 10.000 heures et parcourus environ 1.200.000 kilomètres, soit 30 fois le tour de la terre. En outre, près de 150 élèves pilotes ont été formés.

Or, la plus belle preuve parmi celles qui justifient notre foi dans l'avenir de l'aviation est celle-ci :

Nous n'avons pas eu à enregistrer, au cours de cette période, le moindre accident grave.

R. Prévost,

Ingénieur civil de l'Aéronautique.

Réflexions d'un pilote

L'Aviation de tourisme à Maison-Blanche.

Les familiers du terrain de Maison-Blanche se plaisent à rendre un juste hommage à l'effort, à l'ardeur de ces messagers de l'air, propagandistes par l'exemple, qui ont doté l'Algérie d'une véritable base aérienne de tourisme. C'est sur la piste, par des démonstrations quotidiennes et des voyages remarquables qu'ils ont créé l'aviation privée de l'Afrique du Nord. Ils ont su communiquer leur enthousiasme à des profanes de plus en plus nombreux et ceux-ci, à leur tour, sont devenus des adeptes fervents de l'aviation, beaucoup même des pilotes de classe.

Plus que tout commentaire, les chiffres parleront et mettront en évidence l'extension prise par le tourisme aérien depuis dix-huit mois.



M^{lle} Hélène Devès, 18 ans, première jeune fille brevetée pilote de l'A.C.A.

En 1930 : 1 vieux G. 3. appartenant à MM. Fraix et Petit, sur lequel 4 pilotes ont été formés: Fraix, Ladhuis, Duchêne-Marullaz et Marignan.

En 1932 : 25 appareils, 35 pilotes brevetés, 23 élèves.

Résultats éloquentes, obtenus par les deux formations de Maison-Blanche : l'Aéro-Club, la C.A.F. secondés par la sportivité de leurs adhérents.

A l'Aéro-Club, l'entraînement est placé sous la direction du pilote Heinzelmann, qui totalise 850 heures de vol et exerce, avec une compétence sans reproche le métier ingrat de moniteur.

De son école sortent les pilotes suivants :

M^{lle} Deves, MM. Mirico, Bonnet, Contou, E. et M. Rebaud, Castagne, Dubus, Lagleyze Garely, Baissette, Loubet, Salasca, Carrard, Domenach, Langlet, Billier, Kaufmann, Narbonne, Aupech, Mariano, Camps.

Bientôt seront brevetés : MM. Llinarès, De Morand Jean, Germain, Savary, Collot, Masquefa, Ellof, Pons, Lacoste, Bit, Vivian, Maire, Duchemin, Barral, Bernabé, Langlois, Lemoyne.

La C.A.F. cumule deux charges : l'entraînement des pilotes militaires de réserve et la formation des élèves-pilotes bénévoles, propriétaires d'avion de demain.

Son chef-pilote est l'as bien connu Descamps dont le carnet de vol témoigne d'une inlassable activité. On y relève des voyages dans le Sud, des missions photos, des participations brillantes aux meetings. Il a formé sur Morane-Saulnier : MM. Vacherot, Queutelot, Kraft Pierre et Georges Averseng, M^{me} Tillier, D' Tillier, Marcel, Jacques, Henri et Robert Germain, Basiaux.

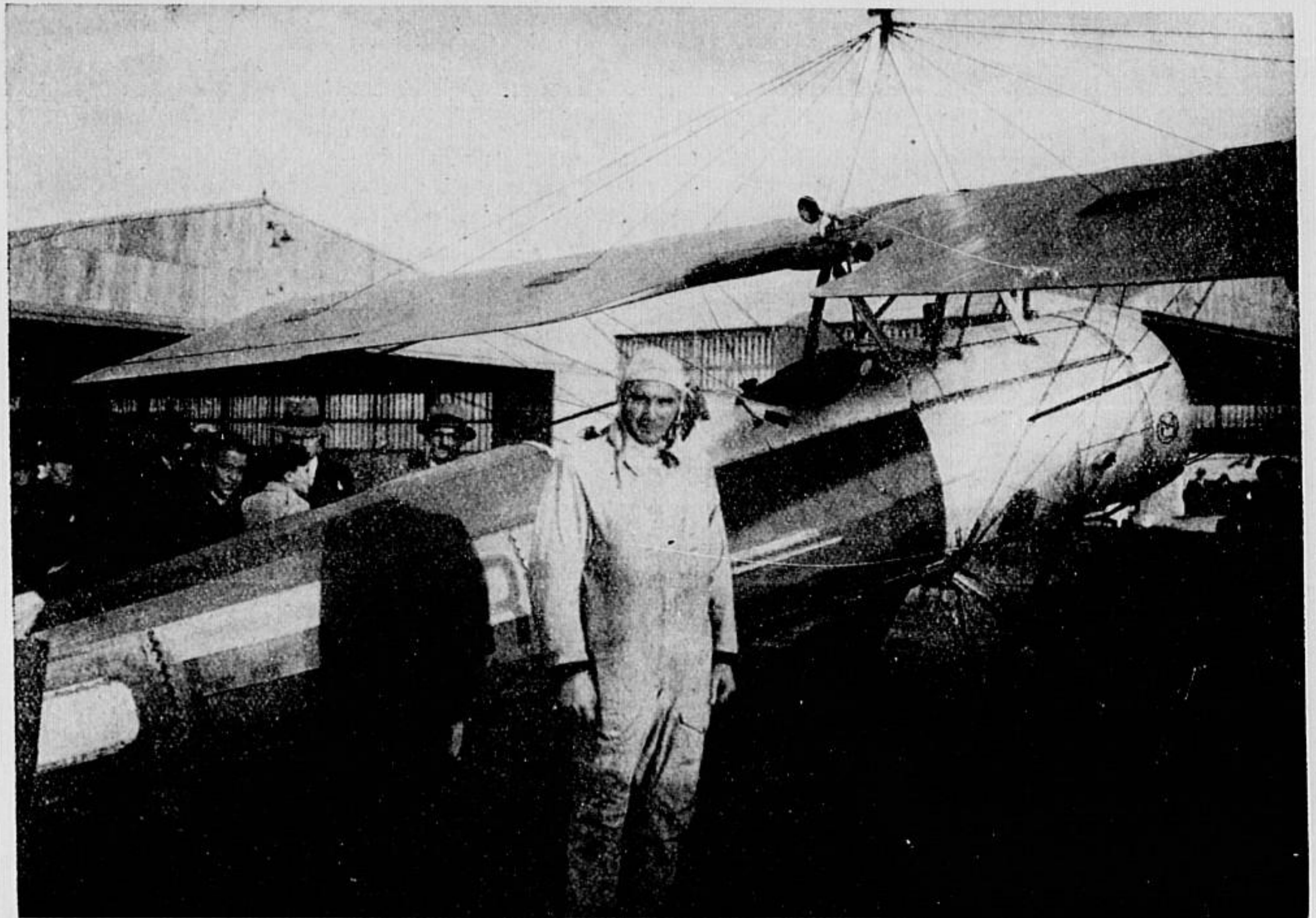
Il a de nombreux élèves en cours de formation :

MM. Blachette, Coulbouée, Outin.

M^{mes} Robert et Jean Germain.

L'Aéro-Club compte 22 propriétaires d'avion et plusieurs de ses membres sont en train de le devenir et d'allonger la liste.

5 Potez 46. Propriétaires respectifs : M^{me} et D' Tillier, Basiaux, Duchêne-Marullaz, Commandant



M. Marcel Descamps, chef pilote de la C.A.F. de Maison-Blanche.

Hamoir, Aéro-Club.

2 Farman 190. Propriétaires respectifs : MM. Jacques et Henri Germain, la L.T.T.

1 Farman 200. Propriétaire respectif : M. Peltzer.

3 Caudron-Phalène. Propriétaires respectifs : MM. Lemoyne, Marcel Germain, Durafour.

8 Caudron-Luciole. Propriétaires respectifs : MM. Bonnet, Camps, Narbonne, Rebaud, Bernabé, Mariano, De Forges, D' Brissonière.

2 Caudron 232. Propriétaires respectifs : M. Aupech Aéro-Club.

1 Moth-Gipsy. Propriétaire respectif : M. Olivier.

Séjourment actuellement au Club :

Le Farman 231 de M. Lamur.

Le Farman 231 de M. Cloitre.

Le Caudron 232 de M. Grach.

Tous ces pilotes sont des pionniers et ont bien mérité de l'Aéronautique.

D'en haut, les yeux éprouvent une réelle volupté à voir se détacher sur le tapis vert de la piste ces vivantes petites taches bleues, rouges, jaunes, blanches, sœurs cadettes de nos vigoureux zincs militaires. C'est beau, c'est vraiment beau ! Et combien réconfortant ! Chaque marque est symbolisée par un aviateur.

Caudron, c'est Cazaux ; Potez, c'est Duchêne-Marullaz. Représentants actifs et sympathiques, pilotes expérimentés, ils ont une large part dans le développement de l'aviation civile en Algérie. Ils

sont un peu comme l'ange gardien du propriétaire. Avec lui ils vont chercher l'oiseau choisi pour le convoyer à son nid algérien. Puis, ils continueront à veiller avec tendresse sur lui, l'entoureront de tous leurs soins.

Heureux signe des temps nouveaux ! L'aviation n'est plus seulement à la portée d'une élite. Chacun peut la pratiquer, l'adapter à ses possibilités, à ses convenances. Elle revêt plusieurs costumes et il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses.

Depuis les luxueux Farman 190 jusqu'au petit et docile Potez 36, toute la gamme s'offre à l'amateur. On utilise l'avion comme l'auto. Le garage (entretien et petites réparations) revient à 350 fr. par mois. Des mécanos avertis suivent de près moteur et cellule, font de fréquents vérifications.

Quand on parle mécano, un nom vient aux lèvres : celui de Fraix, mécanicien et pilote, « le type » en qui on a confiance.

— « Ça gaze, Fraix ? »

Si Fraix répond :

— « Tout gaze » on peut foncer.

Fraix un précieux artisan du succès !

Qu'il trouve ici l'expression de notre gratitude amicale.

Les vols de l'Aéro-Club s'alignent au total de 2.500 heures sans incident pour l'année 1932, quel Aéro-Club dit mieux ?

Cette remarquable activité ne se borne pas à des sorties dominicales, à des tours de piste. Non, on



M. Heinzelmann, chef pilote de l'Aéro-Club de Maison-Blanche. Photos G. Besse.

prend son « zinc » pour vaquer à ses affaires, pour resserrer les liens avec les amis de la Métropole, pour excursionner au loin, accomplir des performances.

La grâce, le charme, l'élégance sont représentées sur la piste par nos aviatrices : M^{me} Tillier et M^{me} Deves qui ont été sacrées pilotes depuis longtemps.

Quelques « figures » de Maison-Blanche se détachent encore et se signalent par leur mouvement en avant endiablé.

Citons au hasard et en oubliant, certes, beaucoup d'as: l'extraordinaire Capitaine de réserve d'Artillerie Durafour, qui suit de près l'actualité, évolue avec elle, adopte toujours et par principe le dernier-né de Caudron. Il a été chercher lui-même son Phalène en France et a rayonné en Afrique du Nord dans tous les sens.

Bonnet arbore une magnifique barbe noire, mais qui n'enlève rien à sa fougue juvénile : il est plein d'ardeur et de foi. C'est un type à faire «...grincer les Haubans » et qui a un carnet lourd d'espace et de kilomètres.

Bastiaux, un pilote qui sait se servir de son Potez 36. Avec lui il est revenu de Paris et parmi cent voyages a effectué un circuit tunisien très sportif.

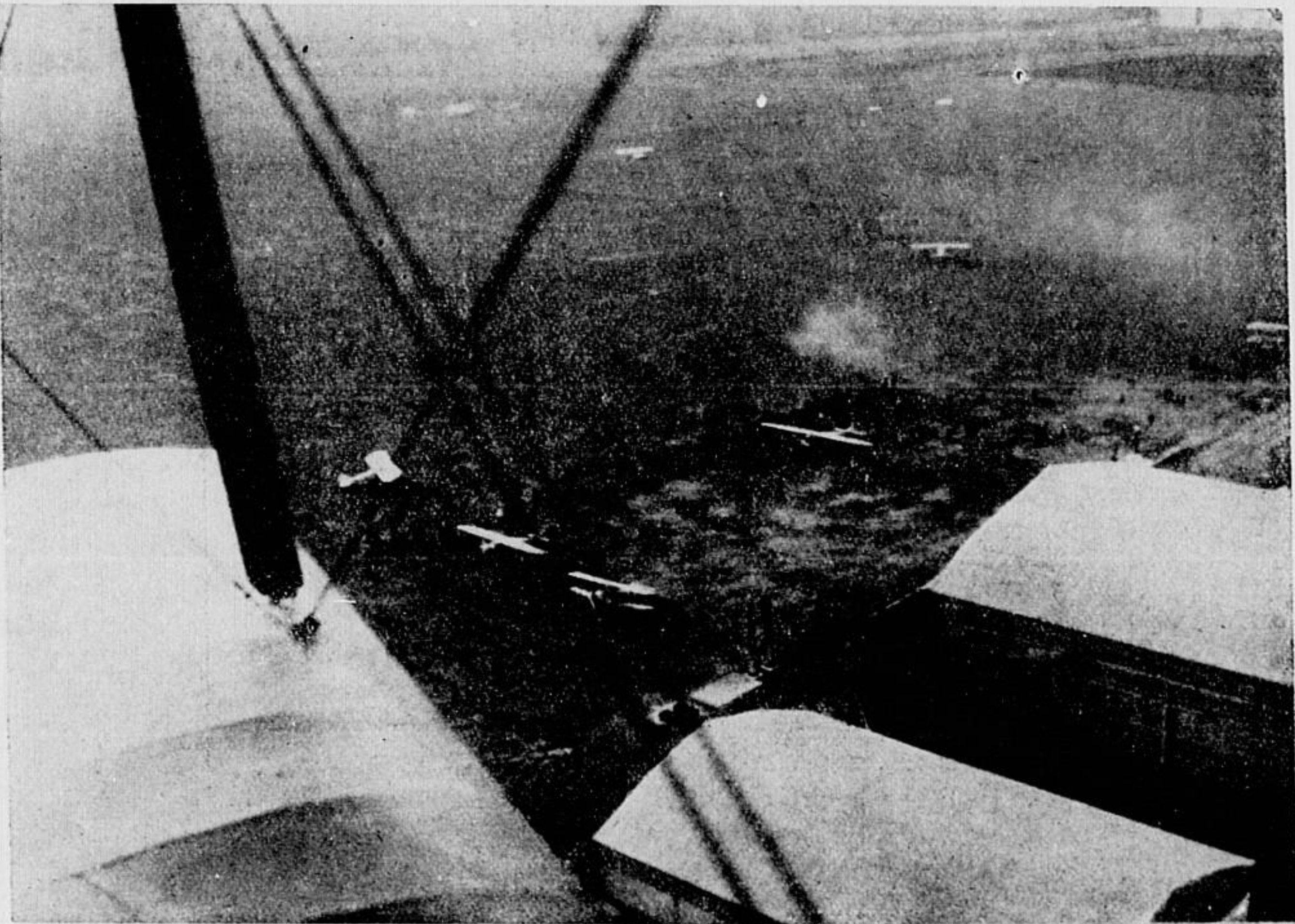
Averseng vit dans l'air ou sous l'eau. Aviateur de qualité et scaphandrier archéologue. Il ne déteste pas non plus taquiner la Muse et s'en tire fort bien. Son dernier voyage saharien avec l'illustre Bernard l'a classé dans les « as » incontestés.

Olivier pilote de guerre aux 1.200 heures de vol. Connaît à fond et adore l'aviation. Il la sert avec son cœur et avec son Moth.

De Forges sert l'aviation à un double titre ; il est propriétaire d'avion dans le civil, caporal-chef dans le militaire. Il n'a rien de l'enfant prodige et forme équipage avec sa mère, la Comtesse de Forges.

Peltzer, l'homme aux cent parachutes ; les prête aux équipages sahariens. Pilote son Farman avec maîtrise et passion.

La plus « volante » des familles est incontestablement celle des Germain : M. Germain père, âgé de 60 ans, s'entraîne chaque jour.



Un coin de l'aérodrome de Maison-Blanche

MM. Henri et Jacques Germain se sont rendus acquéreurs du célèbre « Alsa » (le Farman 190 de Moench et Burtin). Ils ont fait avec lui de nombreuses sorties dont une liaison Alger-Paris-Alger. Glorifions justement M. Marcel Germain (fondateur d'aérodrome) et Robert Germain, dont la valeur a été consacrée par de belles performances sahariennes.

En octobre, Robert Germain et l'auteur de ces lignes qui bouclèrent le circuit du Grand Erg occidental avec le Moth Gipsy, généreusement mis à leur disposition par M. Olivier.

Peu après, l'héroïque lieutenant Bernard et Averseng qui touchent le Hoggar à Tamanrasset et font un retour foudroyant par Amguid, Flatlers et Biskra. Leur Caudron-Luciole était prêté par M. Mariano.

Enfin, la plus belle performance, Alger-Djanet, est accomplie par l'équipage Marcel Germain-Volmerange. Le moins qu'on puisse dire c'est que ce « coup de maître » est le bouquet de l'aviation nord-africaine.

Sergent Georges Pradier,
pilote-aviateur.



Coucher de soleil sur Maison-Blanche.

Photos Lombard.

Les routes de l'air

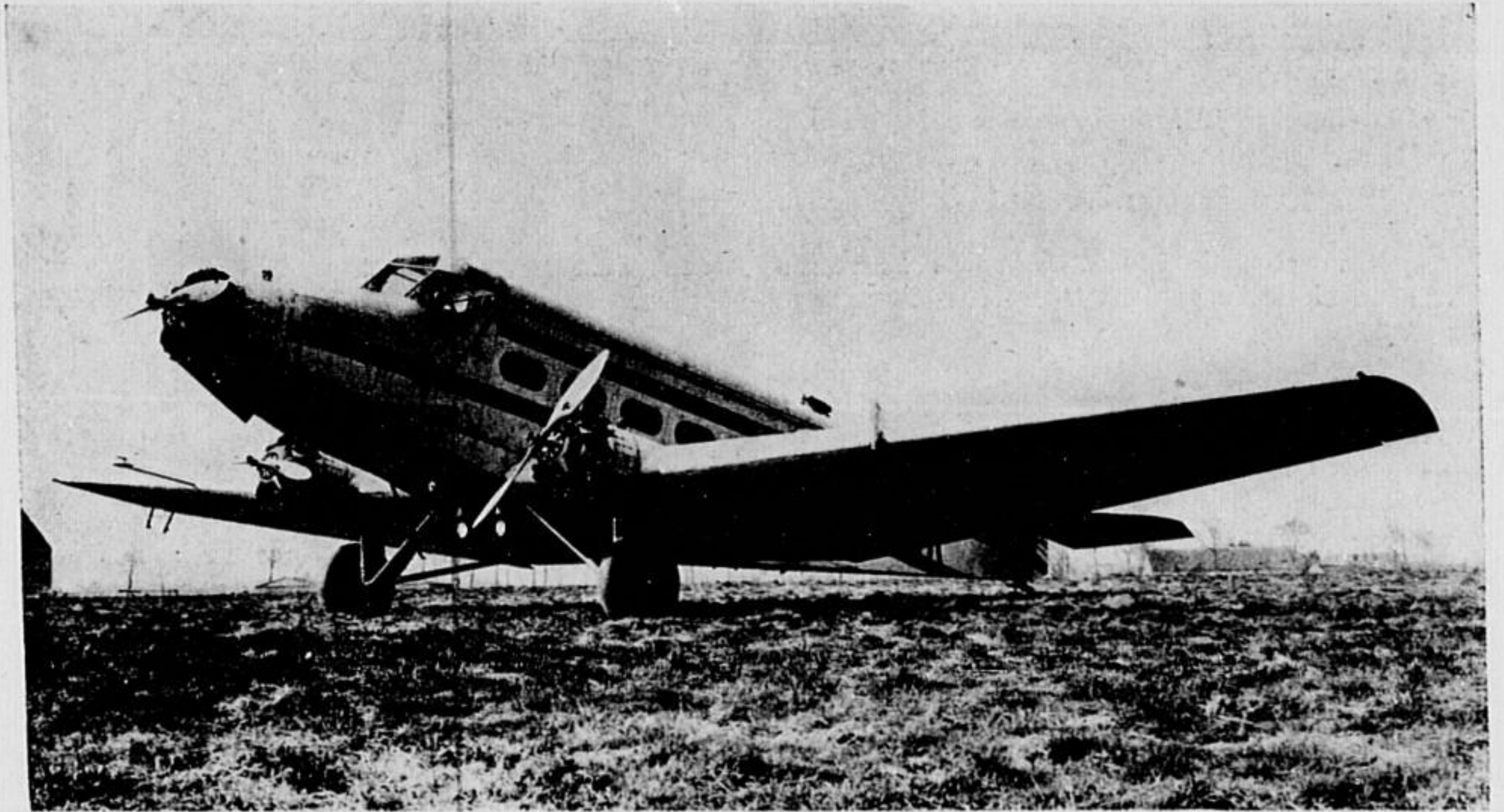
L'aviation est à l'ordre du jour. Elle s'est imposée à l'attention publique par des performances étonnantes, des réalisations tangibles, des avantages indiscutables sur des services réguliers.

Bien qu'encore imparfaite, la navigation aérienne appliquée à des fins d'ordre économique ne doit plus susciter de doute et si, comme aux premiers temps du chemin de fer, on rencontre quelque scepticisme, c'est que ceux qui s'en font l'écho ignorent sinon tout, du moins à peu près tout de ce qui touche à cette question.

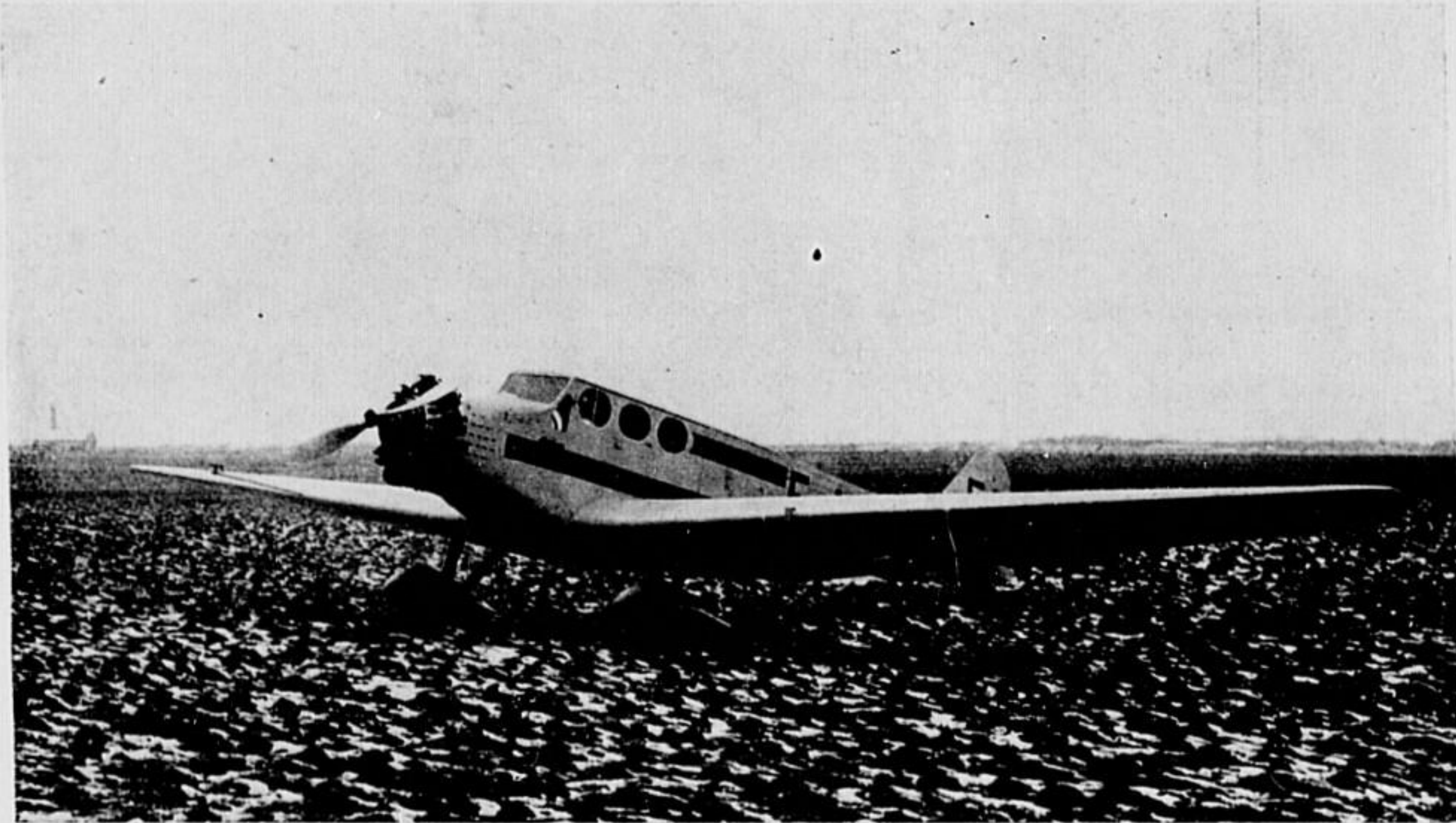
Nous n'avons plus le droit de ne point croire à l'aviation. C'est au contraire un devoir pour tous que de s'y intéresser, car de la place prise par une nation dans l'activité aéronautique commerciale du monde dépend sa prospérité économique future.

La France moins que toute autre nation ne peut négliger cet élément de prospérité nationale, car elle a, par la force des circonstances, un certain retard sur les grandes puissances rivales.

Alors que l'Angleterre et l'Allemagne ont su, pendant la guerre, organiser leur future aviation marchande, en raison même des nécessités de la guerre qui se trouvaient coïncider avec les routes



Wibault tri-moteur, type 382.



Wibault type 365.

commerciales du temps de paix, en France on dut attendre la fin de la guerre pour tout organiser au point de vue commercial.

A ce moment, le Gouvernement français conçut un plan de politique aérienne et dressa un programme d'établissement de grandes routes nationales de l'Air.

Dès mai 1919, le tracé en était étudié et dès juillet 1919 les premières ressources budgétaires une fois assurées, l'Etat lançait des ordres d'exécution.

Deux essais de liaisons postales étaient faits, l'un sur le tracé Paris-Nantes, l'autre sur celui de Paris-Strasbourg avec des escadrilles militaires stationnées au Bourget. Les résultats ayant été encourageants, l'exécution du programme fut lancée.

Ce programme comportait d'abord une série d'entreprises de première urgence : l'établissement de cinq routes de liaisons internationales qui converaient toutes vers Paris base de départ et d'arrivée. C'étaient :

- la route de Paris à Londres.
- la route de Paris à Bruxelles et Amsterdam qui tend vers les pays scandinaves.
- la route de Paris à Strasbourg et l'Europe Centrale.
- la route de Paris à Marseille et à Nice avec bifurcation à Lyon sur Pontarlier et la Suisse et une autre bifurcation à Marseille sur Perpignan et l'Espagne.
- la route de Paris à Tours, Bordeaux, Biarritz et Madrid.

Ce sont comme les cinq doigts d'une main dont Paris serait la paume et ce n'est pas sans émotion qu'on voit ces routes aériennes épouser en général le tracé de nos routes nationales et de nos voies ferrées, lesquelles coïncident avec d'antiques voies romaines, lesquelles, à leur tour, n'ont fait que suivre les itinéraires des voyageurs préhistoriques : routes aérienne ou terrestre, ce sont à vrai dire, les mêmes routes éternelles.

Le programme comportait en deuxième urgence la création de routes propres à relier la France avec ses colonies.

Tout d'abord vers l'Afrique :

- la route de Toulouse au Maroc par Perpignan et les côtes d'Espagne vers Casablanca.
- la route d'Antibes à Tunis par la Corse et la

Sardaigne.

— la route de Marseille à Alger par les îles Baléares.

— la route transversale Maroc-Algérie-Tunisie.

— la route de pénétration d'Alger vers l'A.O.F. et l'A.E.F. et Madagascar.

Puis vers l'Asie :

— la route des Indes par l'Italie, la Grèce, la Syrie.

Enfin, le programme général envisageait un rayonnement de toutes ces lignes vers les pays étrangers capables de présenter un intérêt certain du point de vue économique.

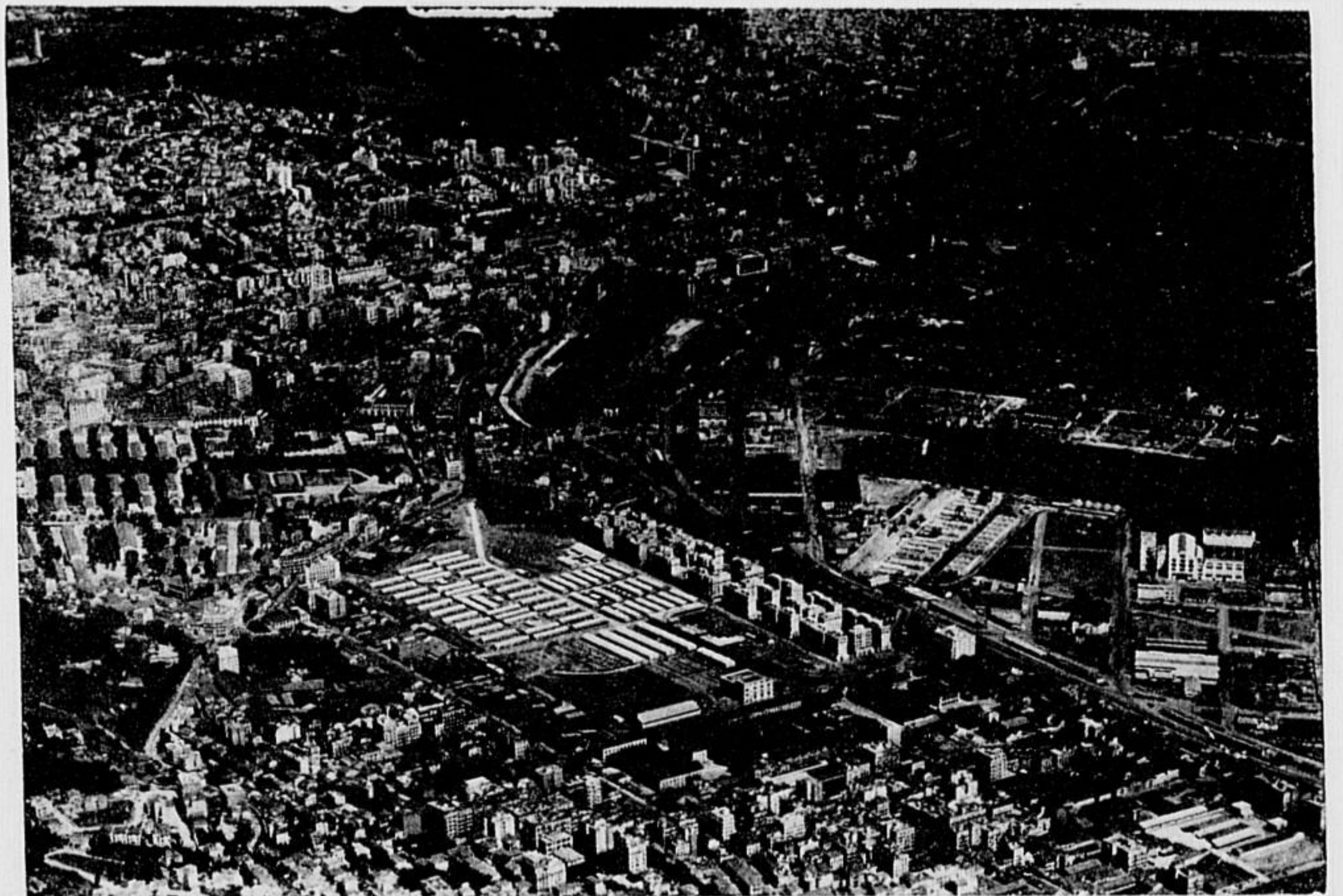
Cet ensemble de lignes aériennes était appelé à donner à la France une situation avantagée dans l'activité aéronautique mondiale.

Toutes les lignes du programme n'ont pas été réalisées dans l'ordre prévu. L'initiative privée a parfois débordé le cadre du programme initial. C'est ainsi que la ligne Toulouse-Casablanca, mise en service dès 1919, a été prolongée jusqu'à Dakar en 1925, puis vers l'Amérique du Sud.

Les lignes intérieures, c'est-à-dire celles qui desservent l'Europe Centrale (Angleterre, Belgique, Allemagne, Suisse, Roumanie) ont été ouvertes en 1920, 1921 et 1922, tandis que Marseille se trouvait relié à l'Algérie en 1926 et à la Tunisie en 1927.

Mais il restait à créer les liaisons impériales entre la Métropole et nos grands centres coloniaux d'Afrique et d'Asie. Ces liaisons étaient la ligne France-Indo-Chine et France-Congo-Madagascar.

Les Ministres successivement chargés de l'Aéronautique civile se sont toujours attachés à mettre sur pied ces liaisons essentielles destinées à renforcer et à compléter le réseau aérien français.



Alger vue en avion.



Sétif vue en avion.

Dès 1923 et durant trois années, des subventions forfaitaires furent accordées à la Compagnie des Messageries transaériennes, afin qu'elle étudie le meilleur itinéraire vers la Syrie, premier tronçon de la future ligne des Indes. En 1927, la Compagnie Air-Union, lignes d'Orient, effectuait les premiers voyages d'essais entre Marseille et Beyrouth. En juin 1929, l'exploitation régulière commençait entre ces deux villes sous le pavillon de l'Air-Orient. Peu à peu la Compagnie Française atteignait les étapes successives de la première ligne impériale française : Bagdad en janvier 1930, Saïgon en octobre de la même année. Depuis mai 1932, Marseille est relié à Saïgon une fois par semaine.

La deuxième ligne impériale : France-A.O.F.-A.E.F. (Congo-Madagascar) faisait l'objet en mai 1930 d'un accord entre la France et la Belgique ; une ligne aérienne avec services alternés franco-belges devait être exploitée ; la Société française devait être créée dans les trois mois de la ratification de ladite convention, c'est-à-dire au plus tard le 13 août 1931. Elle ne l'est pas encore aujourd'hui.

La traversée de vastes territoires coloniaux a posé immédiatement le double problème de l'infrastructure et de l'équipement de la ligne et celui plus général des rapports entre les départements de l'Air et des Colonies, ces dernières excitant de leur légitime autorité sur les territoires traversés, l'Air de son côté tenant à avoir en mains l'organisation générale pour des raisons de commandement, puisqu'il s'agissait de lignes d'intérêt général et pour des raisons indispensables d'unité de méthodes dans la conduite et le contrôle de ses exploitatins lointaines.

Les services compétents des deux départements se mirent au travail pour examiner les moyens de réaliser l'œuvre commune après avoir défini leurs attributions et leur responsabilité respectives. C'est ainsi qu'après de longues études et de nombreuses conférences, dont les premières datent de 1921, un projet d'accord interministériel fut mis sur pied.

Nous pouvons donc espérer maintenant voir la réalisation de ces lignes coloniales dans un temps prochain.

La condition essentielle est pourtant qu'un accord intervienne définitivement entre la Métropole et les colonies.

Car au seul point de vue budgétaire, la situation est et sera encore, d'ici de longues années, la suivante : toutes les colonies intéressées par ces lignes impériales, même la colonie la plus prospère : l'Indo-Chine, n'ont pas les moyens financiers pour mener à bien ni même seulement pour entamer l'exécution d'un tel programme.

Si la Métropole retire ou réduit par trop son concours, quelles seraient les conséquences ? Abandon de la ligne transafricaine, précarité de l'organisation du tronçon Indo-Chine de la ligne de l'Air-Orient, Marseille-Saïgon, qui se traduirait à bref délai par une exploitation défectueuse et bientôt par

le retrait sur le secteur Indo-Chine de la Compagnie française peut-être au profit d'une exploitation étrangère. De ce fait, la ligne entière serait atteinte. Bien plus, le développement même de l'Aéronautique civile française serait compromis.

Quelle est, en effet, la situation actuelle, quel est l'avenir du réseau aérien français ?

La nécessité d'économiser a contraint le Ministère de l'Air à envisager la suppression ou tout au moins la suspension de certaines lignes aériennes.

D'autre part, l'assiette de ce réseau dont le programme a été conçu en 1920, a été exécuté par paliers, depuis lors, ne repose pas toujours sur des éléments stables. Certaines lignes européennes ont perdu une partie de leur intérêt, d'autres lignes se trouvent contre-battues par une concurrence étrangère sévère sans bénéfice appréciable pour la collectivité. L'on peut penser, en toute logique, que sous la poussée des circonstances les axes du réseau français se verront peut-être rapidement déplacés.

Par contre, les faits et l'expérience ont mis davantage en lumière l'importance qu'étaient appelées à avoir dans l'ensemble du réseau, les deux grandes lignes impériales Métropole-Colonie.

L'exploitation de semblables lignes a d'ailleurs été le principal souci de deux grands pays colonisateurs, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas et tous leurs efforts depuis plus de 10 ans ont porté sur la création et le perfectionnement de leurs liaisons avec leurs territoires d'outremer.

Dans le réseau français, l'on peut penser qu'aux points de vue soit politique, soit économique, les deux lignes asiatiques et africaines seront dans l'avenir les liaisons principales de l'Aéronautique marchande française : la première celle de l'Indo-Chine située sur une route séculaire où ont afflué de tous temps de grands courants d'échanges ; la deuxième celle d'Afrique, moins intéressante au point de vue volume du trafic, mais dont la création longtemps poursuivie répond à des raisons politiques évidentes.

La carence de la Métropole dans le financement de leur établissement en entraverait, d'ici de nombreuses années, la réalisation et le réseau aérien français serait ainsi privé de ses assises les plus sûres.

Une certaine considération doit conduire à un examen très attentif des conséquences de la mise en veilleuse de la réalisation des lignes coloniales : il s'agit des projets étrangers en Asie et en Afrique, projets dont les dangers ont été maintes fois signalés par les autorités coloniales ou consulaires compétentes.

En Asie, si la ligne française n'est pas consolidée sur le secteur Indo-Chinois et n'est pas prochainement prolongée vers Canton, ce sont les anglais et les allemands qui prendront vraisemblablement la place laissée libre.

En Afrique, l'entente franco-belge pour l'exploitation de la ligne vers le Congo n'a pas été encore

suivie d'exécution en partie faute des crédits d'infrastructure. Cette défaillance a été exploitée en Belgique par des groupes puissants qui préféreraient voir le Gouvernement belge utiliser la ligne anglaise du Caire au Cap pour atteindre sa colonie du Congo. Certes, le Gouvernement belge ne songe pas à dénoncer présentement l'accord de 1930. Mais l'intérêt que, malgré ses difficultés financières actuelles, l'Angleterre attache à supplanter en Afrique l'Aéronautique française, n'est pas moins certain.

L'on peut en conclure qu'il est urgent pour la France de prendre position là où elle possède des intérêts vitaux.

Pour lui permettre une action rapide dans ce sens, il est indispensable que les colonies, en partie bénéficiaires du trafic aérien les desservant, s'intéressent, dans toute la mesure du possible, à l'aménagement de ces lignes en mettant à la disposition de la Métropole tous les moyens financiers ou matériels dont elles peuvent disposer.

Par cette collaboration fructueuse l'aéronautique civile française pourra concentrer ses plus sérieux efforts sur des itinéraires desservant les intérêts français.

C'est l'intérêt de toutes les Colonies que de participer à ces efforts par une action directe sur les lignes envisagées et par la mise en œuvre des lignes coloniales secondaires.

Il est certain, par exemple, que l'exploitation, par entente, entre les trois possessions françaises de l'Afrique du Nord, d'une ligne coloniale telle que Tunis-Alger-Oran-Casablanca apportant son trafic à la grande artère principale Métropole-Afrique, ne pourrait que renforcer l'activité de cette grande voie aérienne tout en rendant les plus grands services aux pays survolés.

Si l'on veut que la France obtienne dans l'activité aéronautique mondiale, la place qu'elle doit avoir, si l'on veut en particulier qu'elle conserve un réseau national important, il est indispensable que tous les éléments actifs de la nation française apportent leur contribution la plus large possible à cette œuvre nationale.

Aucune hésitation, aucun scepticisme ne doit arrêter le mouvement naissant. A ceux qui douteraient encore, il faudrait opposer la réponse toujours vraie que Georges Villa a fixé dans un dessin plein d'humour où Jacques Prud'homme montrant un train chargé, tandis que des avions commerciaux sillonnent l'air, dit au sceptique : « Moi non plus je ne croyais pas au chemin de fer. »

S'il était encore besoin de forcer l'attention du public français sur l'importance d'avenir de l'aéronautique, il n'y aurait qu'à jeter un regard sur ce qui se passe chez nos voisins de l'Ouest où le peuple, lui-même, officiellement éduqué à cet effet, s'enthousiasme pour l'aviation et lui apporte sa collaboration la plus étendue.

Il est bon de retenir, à notre profit, la phrase que le Prince Henri de Prusse prononçait à Koennigsberg au cours d'un banquet offert lors du Congrès des Aviateurs allemands, où il s'écriait : « Nous ne travaillons pas pour nous, nous travaillons pour l'avenir et la grandeur de notre patrie ».

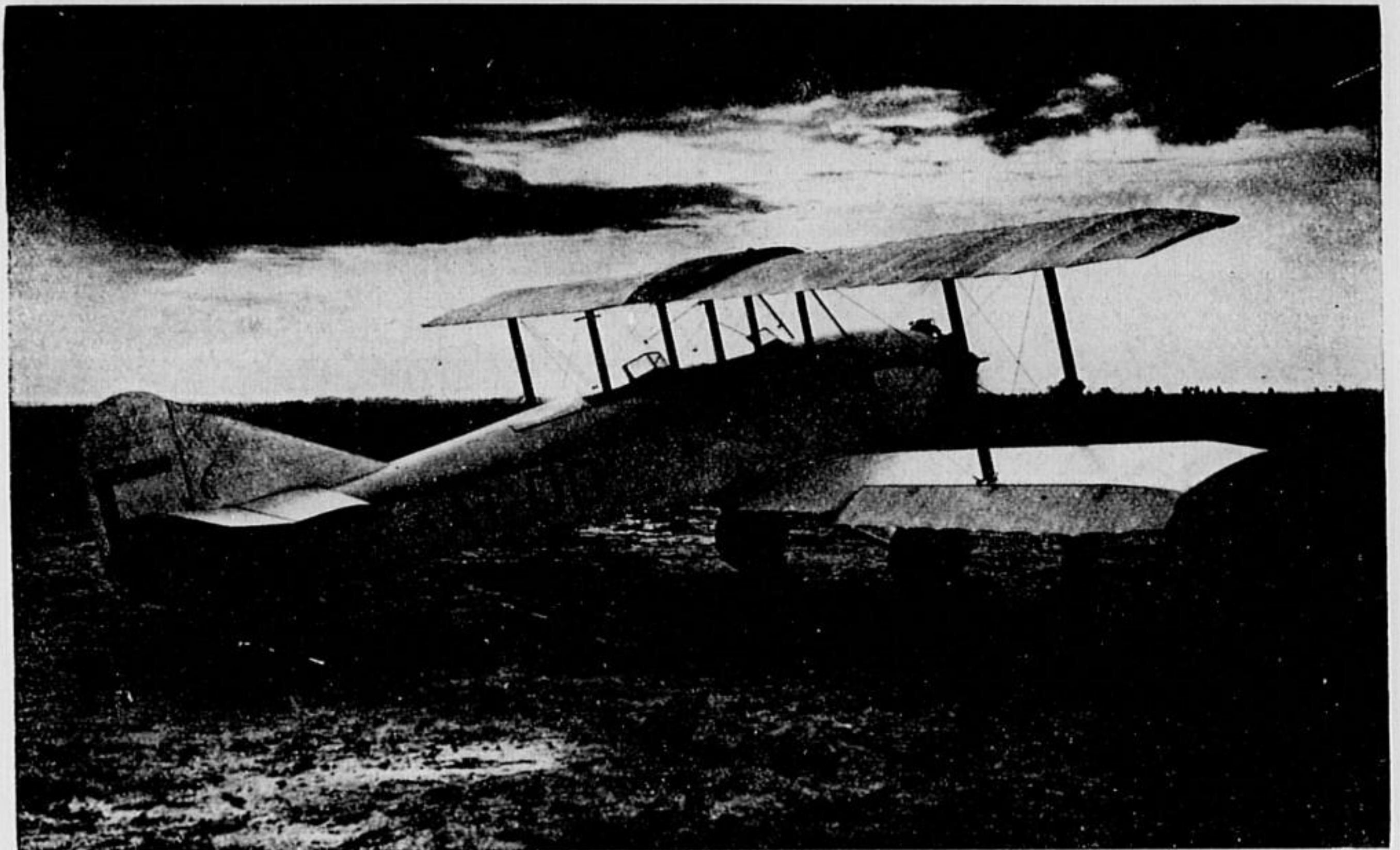
Pourcher,
Directeur de l'Aéronautique civile
en Algérie.



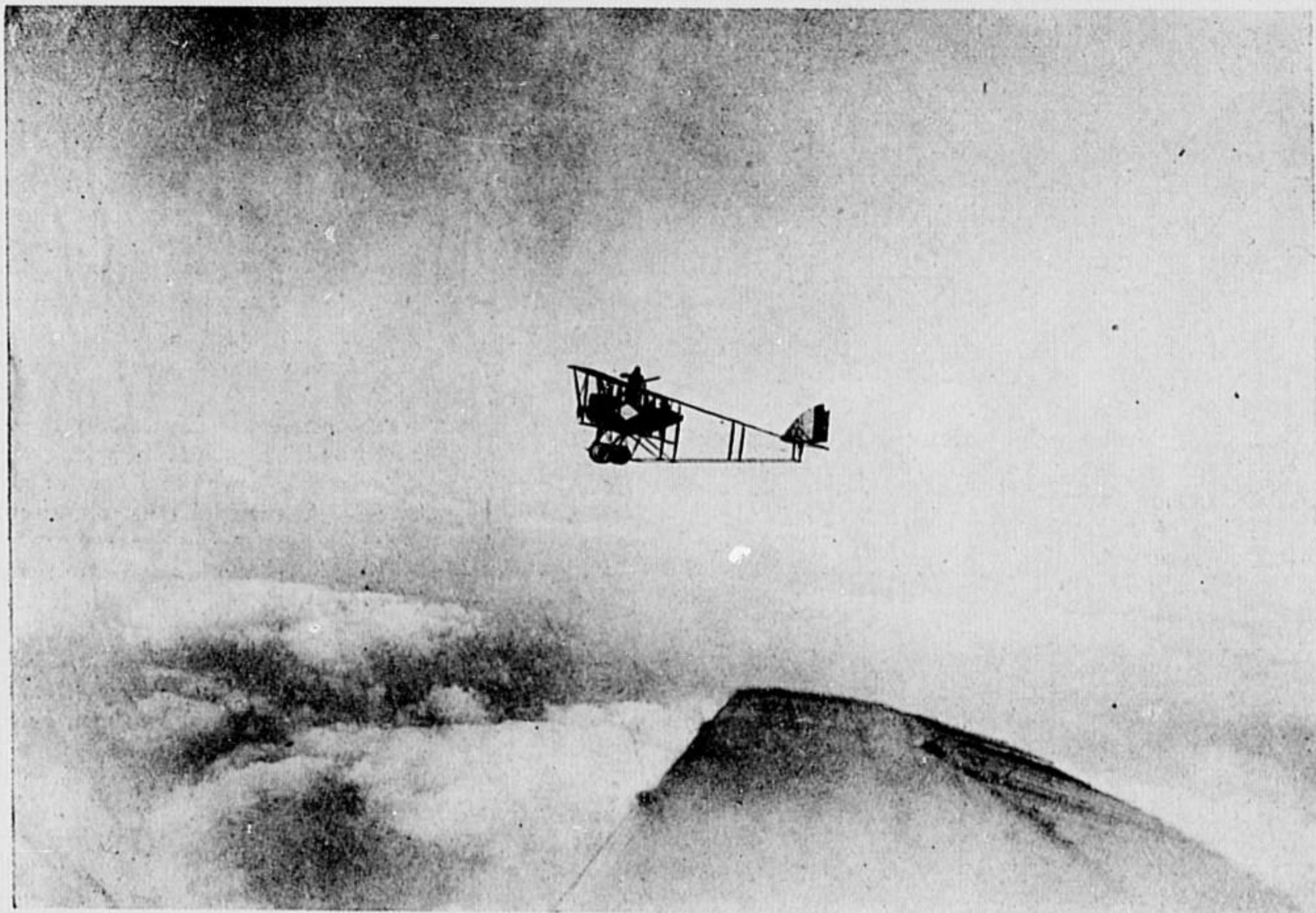
Le tourisme aérien en Afrique du Nord Ses possibilités. Son avenir

L'Afrique du Nord, dont la population a toujours su se mettre à la tête des grandes manifestations sociales et qui s'est avérée, dans tous les domaines de l'activité humaine, comme l'un des meilleurs propagateurs, s'est de bonne heure intéressée à l'aviation.

Dès 1909, en effet, des clubs se fondent et de hardis jeunes gens s'orientent carrément vers le pilotage: Métrot, Marcé, Erhman et Mouraret à Alger; ies frères, soulèvent l'enthousiasme de leurs concitoyens. Puis ce sont les exhibitions de Gaubert qui viennent encore exciter la curiosité générale. Mais, on ne peut pourtant pas affirmer que l'aviation nord-africaine est née de quelques louables efforts et il est évident que les nécessités militaires ont davantage contribué à son expansion. Je ne rappellerai ici que pour mémoire la lettre qui fut adressée en 1910 par M. René Quinton, président de la Ligue Nationale Aérienne, au Général Commandant le XIX^e Corps d'Armée, laquelle proposait l'installation d'un centre d'études à Biskra. Cette suggestion fut immédiatement ratifiée par le Ministère et, deux ans plus tard, les conditions d'emploi de l'aviation au Sahara ayant été soigneuse-



Mickey le doyen des avions de tourisme.



Au-dessus d'une mer de nuages.

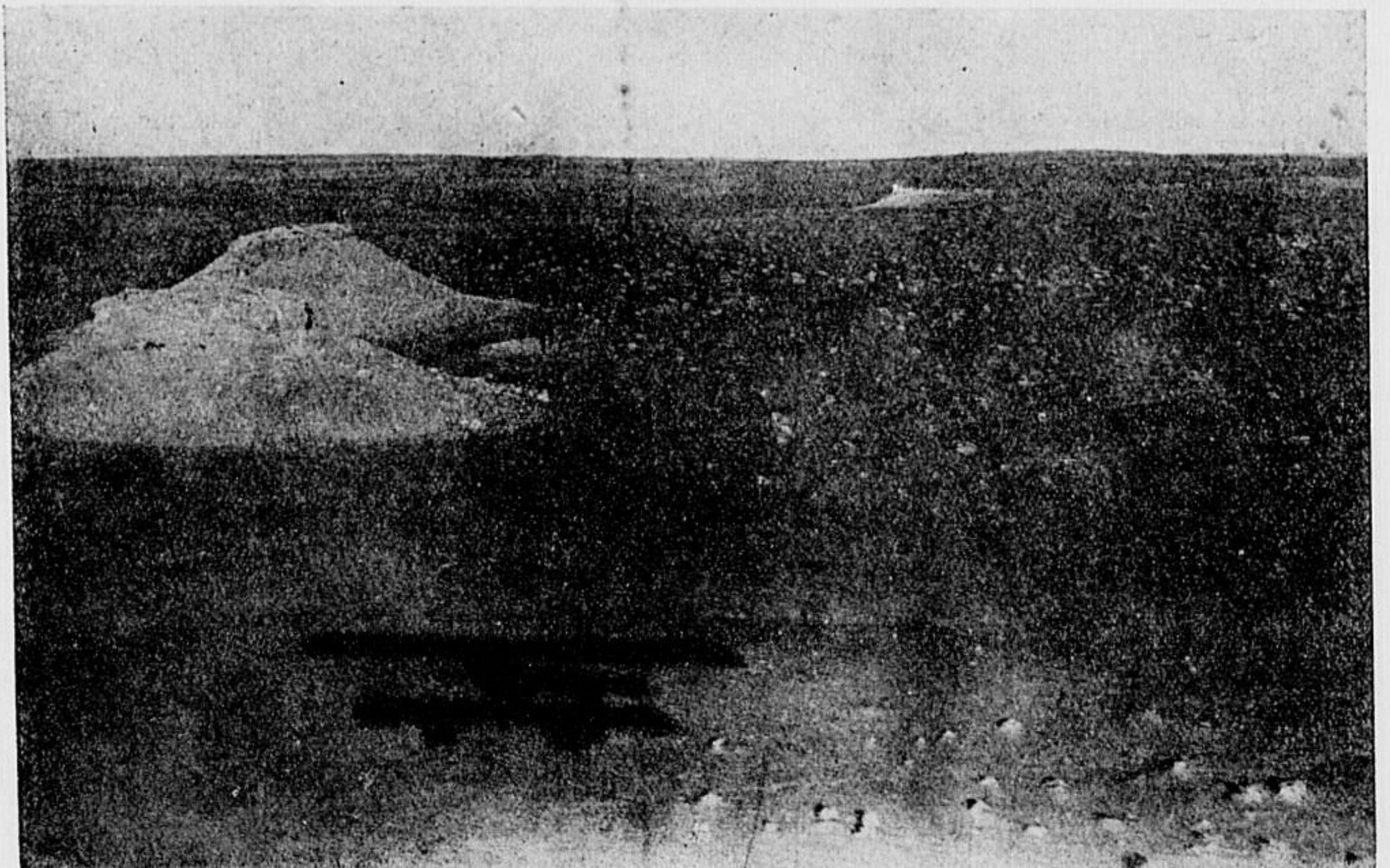
ment étudiées, la première escadrille saharienne était constituée. Dès sa création, cette escadrille entama plusieurs raids qui, sans avoir la portée de ceux qu'on tente actuellement, n'en eurent pas moins le mérite d'ouvrir de nouveaux horizons aux partisans de la pénétration nouvelle africaine.

Il est fortement question, dans les milieux officiels, de créer la grande ligne transversale Maroc-Algérie-Tunisie. En 1923, un essai a été tenté sur le tronçon Casablanca-Oran, essai qui renouça cinq ans plus tard pour des raisons d'économie. Mais la réouverture de cette ligne avec prolongement jusqu'à Alger est prévue d'ores et déjà. Il est possible que se poursuive ensuite jusqu'à Tunis. En ce dernier cas, on se trouverait en présence de deux tracés, l'un qui serait intérieur et l'autre littoral. Ceci dit entre parenthèses, il semble que le tracé littoral soit préférable, car il permettrait de mettre en valeur certaines régions du Nord que le train n'atteint pas.

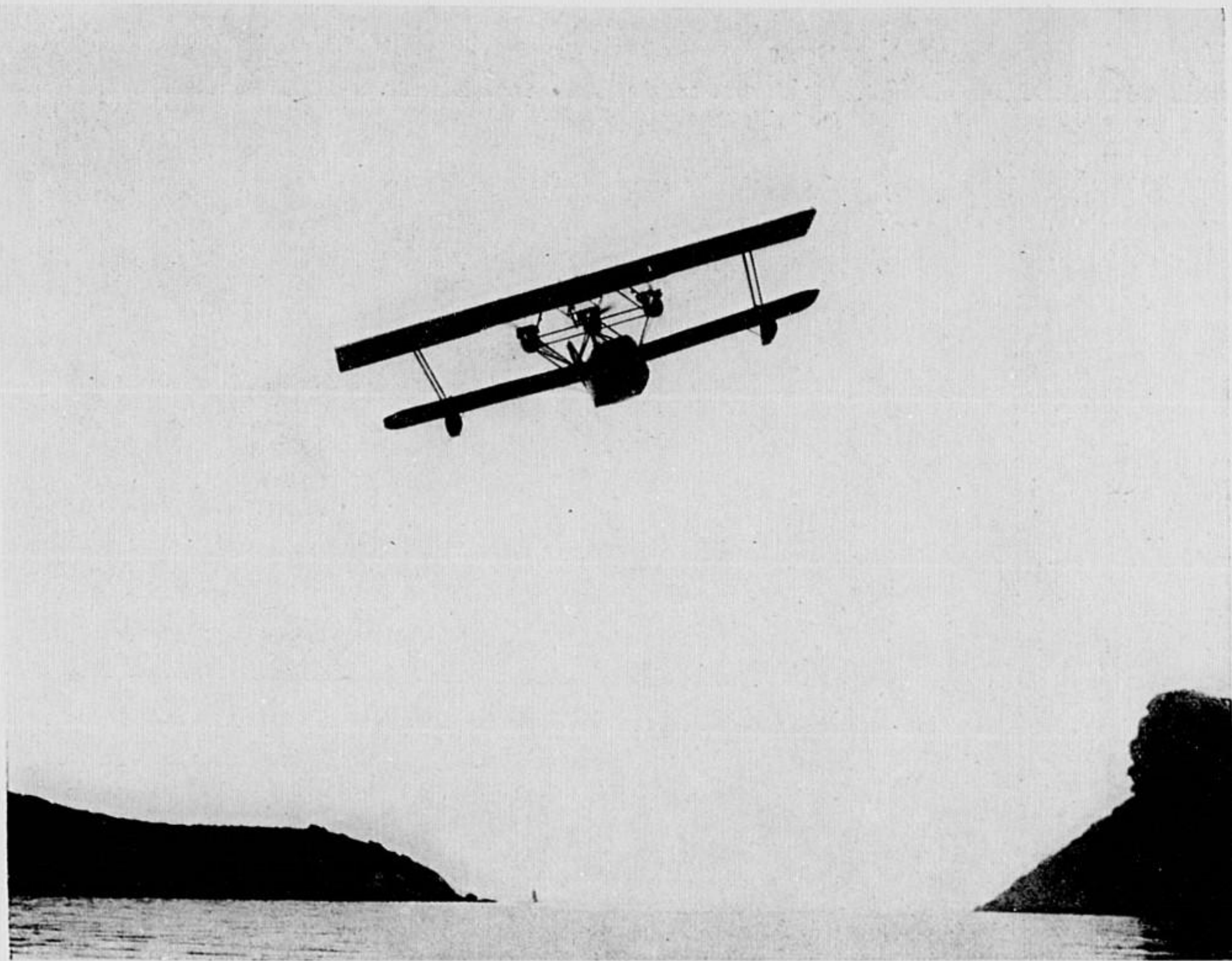
Ces lignes futures rendront, à coup sûr, de très gros services à l'industrie, aux administrations et aux simples particuliers pour le transport des lettres et des colis postaux. Elles pourront probablement être empruntées par les voyageurs mais, si l'on veut bien considérer que le nombre de personnes transportées annuellement par chemin de fer n'est que de 6.500 en première classe dans les deux sens, il n'est pas douteux que tous les efforts devront être portés sur l'aviation commerciale et touristique.

Les concours officiels et les subventions qu'accorde aujourd'hui le Ministère de l'Air, ont donné une magnifique impulsion aux initiatives privées. Les avions de tourisme circulent maintenant d'une façon courante en Afrique du Nord. Les propriétaires et les exploitations minières n'ont pas manqué de faire appel, pour leurs relevés de terrains, aux organisations privées telles, par exemple, la Compagnie Aérienne Française, par exemple, la Compagnie Moreau. Les colons, de leur côté, seraient tout prêts, pour la protection de leurs récoltes, à s'appuyer, comme en Amérique, sur le concours précieux de l'avion.

A ce point de vue, l'aviation pourra jouer et jouera certainement un grand rôle dans notre Colonie. Mais, je le répète, en ce qui concerne les transports de voyageurs, on doit surtout s'intéresser à la question touristique qui est, de l'avis de toutes les compétences, primordiale. Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie offrent à l'étranger la plus grande et la plus belle variété d'éléments géographiques et ethniques qu'il soit possible d'imaginer. Là, c'est l'Orient avec ses décors de rêve, ses almées, ses longs minarets de dentelle et ses muezzins qui égrènent, dans la nuit bleue, les notes nostalgiques de leurs lentes élégies. Ici, l'Espagne, l'Espagne de Goya et celle de Granados, les cigarières au rire bestial, au charme cruellement étrange; les bodegas où le vin d'Alicante coule à flot dans les gobelets qui s'entrechoquent parmi les cris, les castagnettes, le chant plaintif des guitares et la fumée. Et puis, voici la montagne des Alpes ou des Pyrénées, les cèdres poudrés de neige;



L'avion projette son ombre sur le sable du désert entre Touggourt et Ouargla.



L'arrivée du premier hydravion à Alger.

un peu plus loin, les splendides orangeries de la Mitidja et, là-bas, le désert blond et silencieux, avec ses dunes et ses mirages obsédants et, de temps en temps, l'ombre floue d'une caravane qui passe.

Ces attraits uniques font de l'Afrique du Nord la terre de prédilection du tourisme. S'ils ont été exploités jusqu'ici, reconnaissons en toute impartialité que cette exploitation s'est faite sans directives bien définies, selon un plan insuffisant et, souvent même, irrationnel.

Comment doit se développer le tourisme aérien chez nous ? Avant toute chose, il nous faut une « organisation ». Occupons-nous d'abord de l'infrastructure. Il n'y a pas d'aviation sans terrains d'atterrissage, pas plus qu'il n'y a de navigation maritime sans ports. Aménageons des terrains, bâtons des abris, établissons des balisages, installons des services de transmissions radiogoniométriques et de renseignements météorologiques, multiplions les postes de T.S.F. Les terrains militaires possèdent déjà une organisation suffisante et un mode de balisage déterminé. On pourrait peut-être envisager la possibilité de les utiliser pour l'aviation civile en attendant la réalisation des projets officiels. Cette éventualité a, du reste, retenu l'attention du Ministre de l'Air qui a chargé, dernièrement, son sous-secrétariat de coordonner, dans le

plus bref délai, les besoins des diverses aéronautiques : militaire, de transport public ou privée.

On gagnerait, néanmoins, à prévoir dès maintenant l'établissement, en parfait accord avec les agences de voyages, les compagnies maritimes et compagnies de chemin de fer, d'un vaste programme largement soutenu par une publicité copieuse et bien comprise. Il serait intéressant, par exemple, de mettre à l'étude la question du taxi-aérien qui donnerait au touriste, touchant l'un des grands ports de la côte nord-africaine, la possibilité de visiter, avec rapidité et confort, les coins les plus pittoresques de l'intérieur. Un paquebot de croisière séjourne généralement de dix-huit à trente-six heures dans les eaux algéroises. Durant cette escale, le voyageur aurait donc la joie de contempler non seulement la charmante banlieue du Paris Africain, mais de parcourir encore tout le département jusqu'aux célèbres oasis sahariennes.

Le 29 janvier 1930, j'eus l'agréable surprise, à la fin du Congrès de la Rose et de l'Oranger, de parcourir un quotidien paru le matin même à Alger. Ce miracle, pourrait-on dire, avait été accompli grâce à un avion de l'Aéropostale piloté par M. Poulin et à bord duquel avaient pris place également M. Blaignan et mon excellent confrère et ami Edmond Berleau. Partis de la capitale à onze

heures du matin, ils étaient arrivés à El-Goléa à 3 h. 45, accomplissant, par conséquent, la distance de 1.000 kilomètres en moins de cinq heures et sans le moindre incident. Inutile d'ajouter que le retour s'effectua avec la même régularité, confirmant ainsi l'opinion émise que le tourisme aérien peut facilement se développer dans le Grand Sud où la main-d'œuvre indigène est susceptible de fournir un élément qu'on aurait tort de négliger.

Rien ne s'oppose plus, à présent, à la mise sur pied d'épreuves de propagande et de vulgarisation. En haut-lieu, on commence fort heureusement à s'arrêter aux projets soumis et, lors de la septième Conférence de Tunis, on a jeté les bases d'un circuit touristique proche-saharien dont l'organisation serait confiée au Gouvernement Général de l'Algérie. Ce circuit, qui doit être inauguré, en principe, au printemps de 1933, partirait soit de Casablanca, soit d'Alger, d'Oran et de Tunis, et passerait au-dessus des régions méditerranéennes avant de se diriger sur le Sahara et El-Goléa. Les avions seraient réunis par un chef-pilote ayant une parfaite connaissance du désert. Des points de départ et des dépôts de pièces de rechange jalonnent l'itinéraire prévu afin de pallier à toutes éventualités.

L'idée mérite certes d'être encouragée.

Puissent les milieux autorisés lui accorder toute leur bienveillance et se mettre d'accord pour sa très prochaine réalisation.

André Sarrouy.

Petit dictionnaire à l'usage des profanes de l'aviation

Un avion peut être désigné sous les noms de « coucou », « taxi », « voiture » ou « zinc ». Le « bout de bois » n'est pas comme on pourrait le croire, le manche à balais, mais l'hélice et, « mettre le bout de bois en croix » signifie caler le moteur.

Le décollage n'est pas la source d'un vocabulaire très important et cependant « arracher le zing », c'est, au départ, cabrer l'appareil assez brutalement, exercice qui n'est pas précisément recommandé aux élèves pilotes.

Par contre, l'atterrissage, étant donné qu'il est la pratique la plus difficile à acquérir, est l'objet d'une sollicitude toute particulière au point de vue variété de désignation. Faire le « Bessonneau », c'est en somme vouloir imiter les montagnes russes formées par les toitures des hangars de même nom, lorsqu'on arrive au sol en faisant faire à l'avion des bonds successifs.

« Pomper » c'est également monter et descendre avant de toucher le sol. Ceci arrive aux apprentis dont la vue n'est pas tout à fait satisfaisante.

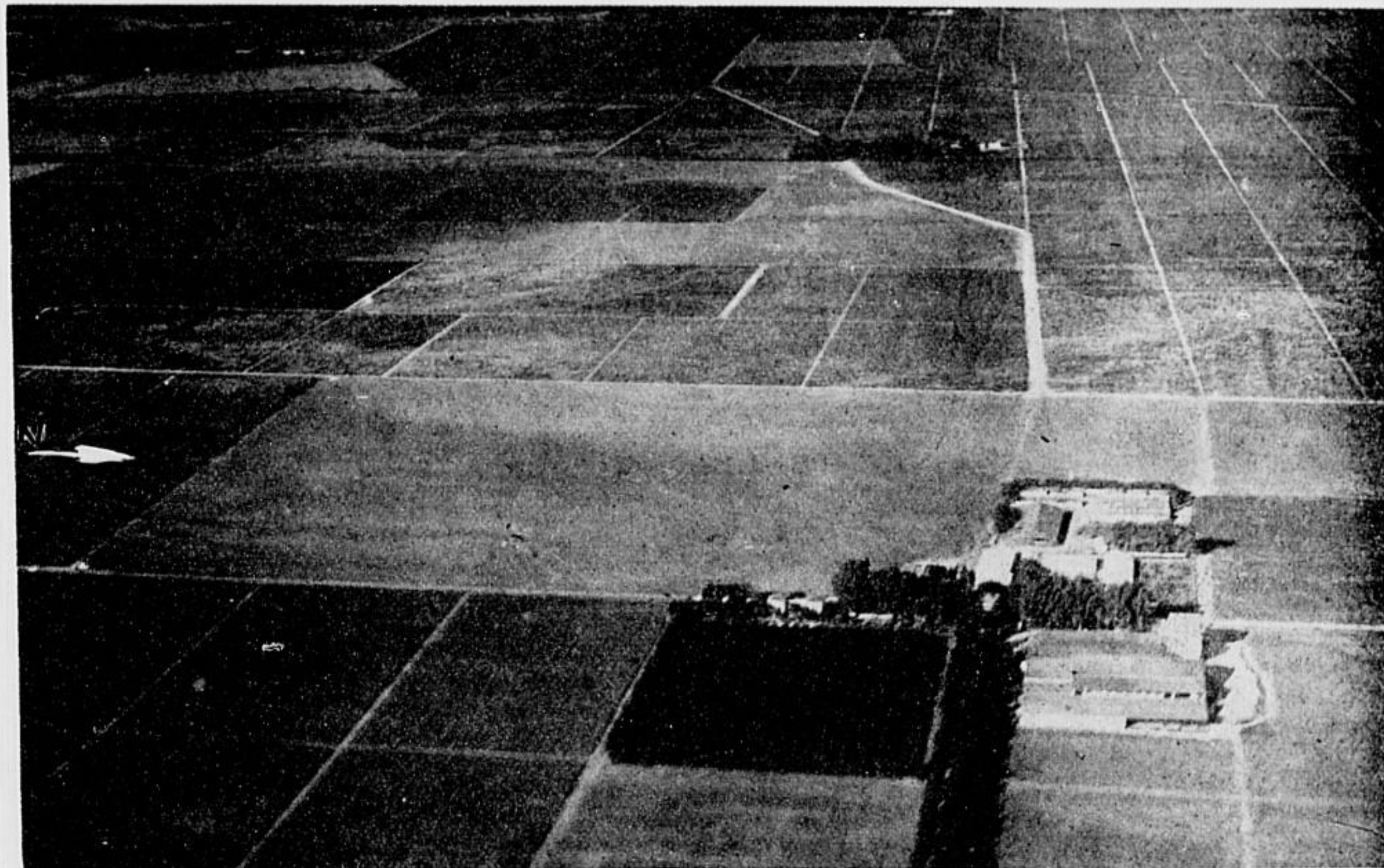
Jusqu'ici rien de grave. Mais, « emboutir », cela commence à devenir plus sérieux. Par cette pratique, le train d'atterrissage est mis à dure épreuve. Il n'y a encore trop rien à dire, mais il est assez ennuyeux par exemple de « rétamé » ou de « rectifier la voiture », d'« effacer le train d'atterrissage », de « casser du bois » enfin.

Et nous en arrivons au chapitre dangereux lorsque le pilote met l'appareil en « pylone », expression fort juste, puisque le nez de l'avion se trouve dans ce cas enfoui en terre, tandis que la queue se dresse toute droite vers le ciel. Inutile sans doute de dire que « se retourner la crêpe » ou « se retourner les pinces », comme vous voudrez, désigne le capotage complet et qu'il vaut mieux rayer tout à fait ces expressions du dictionnaire.

Jusqu'ici nous ne nous sommes guère éloignés de terre. Mais, en l'air il arrive aux apprentis de « virer en table de bistrot », expression fort imagée désignant un virage en gardant les plans de l'appareil parfaitement horizontaux et en se gardant bien de les incliner. On pourrait ainsi y placer verres et bouteilles sans crainte de renverser leur contenu.

Pour ceux qui n'ont pas le cœur très bien accroché, le « coup de tabac » n'a rien de bon, car il ressemble trop au roulis des navires. Quant au « coup de pompe » qui vous projette assez vigoureusement en bas, puis en haut, il n'est certes pas fait pour les estomacs délicats. Aussi, dans ces moments-là est-il préférable de « mettre la gomme », c'est-à-dire plein gaz.

Et maintenant je ne conseillerai point aux poètes aviateurs de rentrer dans « la crasse », car ce n'est là que du vulgaire brouillard, mais il est préférable pour eux de « crever le plafond » et de voguer ainsi au-dessus des nuages. G. B.



Un terrain d'atterrissage particulier à Mouzaïville.

Vrilles sur les parallèles

Les dessins animés avaient définitivement arrêté la chronologie au Sahara à l'âge du lion et du cocotier.

Les merveilleuses études par monographies microscopiques des professeurs Gauhtier et Reygasse nous ont dévoilé l'importance successive dans le passé de l'âge de la pierre et du chameau. A l'heure où les légendaires caravaniers, vrais seigneurs du temps perdu, périclitent de dénuement et d'abandon, on ne peut s'empêcher de saluer avec nostalgie ces symboles d'endurance qui inscrivaient leurs silhouettes en frises funambulesques dans la transparence des lointains. Et voilà que de Djeddah à la Mecque, d'Adrar à Gao,



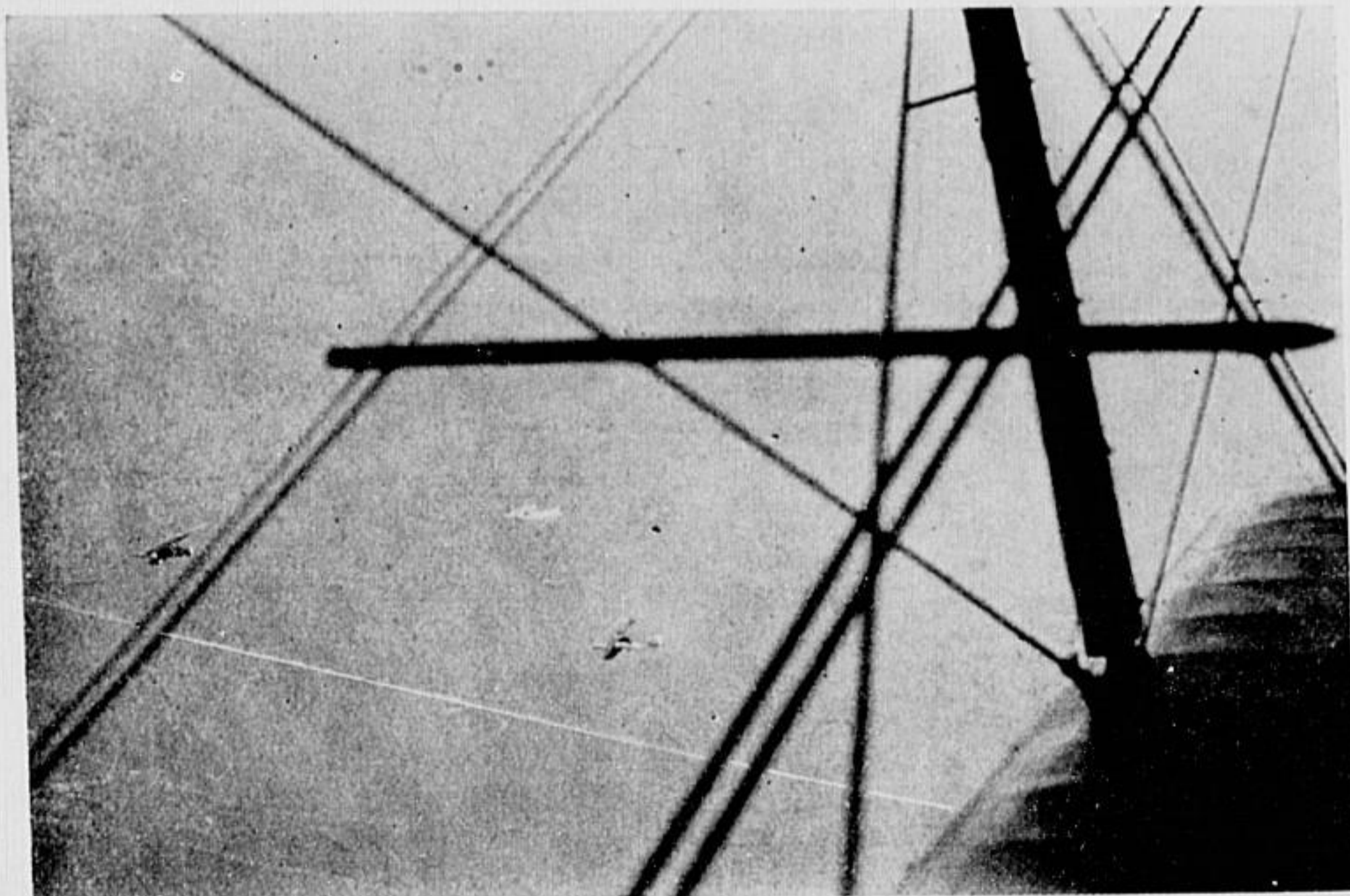
Les conquérants du désert : de gauche à droite : Colonel Weiss, Colonel Vuillemin, Poulin, Bernard.

les numéros matricules remettent près du diplodocus les grandes bêtes à poil fauve.

Cependant, dès la fin du siècle dernier naissait l'idée du Transsaharien : mais sœur Anne pense que ce devait être un train de petite banlieue, car, depuis le jour où, penchée sur le parapet du Ksar, elle regarde la piste qui poudroie et l'armoise qui verdoie, elle n'a encore rien vu venir.

Un jour pourtant, elle vit dans le ciel deux grandes libellules qui passaient, l'une très haut, très vite, l'autre plus bas comme blessée.

Vuillemin, Laperrine, Bernard. Seul le « Colonel » devait arriver au Niger, à Ménaka. L'avion que pilotait Bernard et qui portait le pacificateur du Sahara tombait en panne. Laperrine, après quelques paternelles recommandations à ses compagnons mourait comme le loup, sans broncher, les yeux



Vol de groupe, près de l'avion de Bernard. On distingue sur la photo : la Farman blanc de Reginensi, à gauche l'avion du Colonel Vuillemin, à droite l'avion de Rey.

au ciel se rapprochant encore par la similitude de sa fin de son plus cher ami frère Charles Vicomte de Foucauld.

Rien ne suscite mieux les énergies vitales que de pareilles morts. Ce fut la main puissante du « Colonel » qui mata le désert.

Son rire ensoleillé et audacieux s'emparait de la chance comme d'une femme.

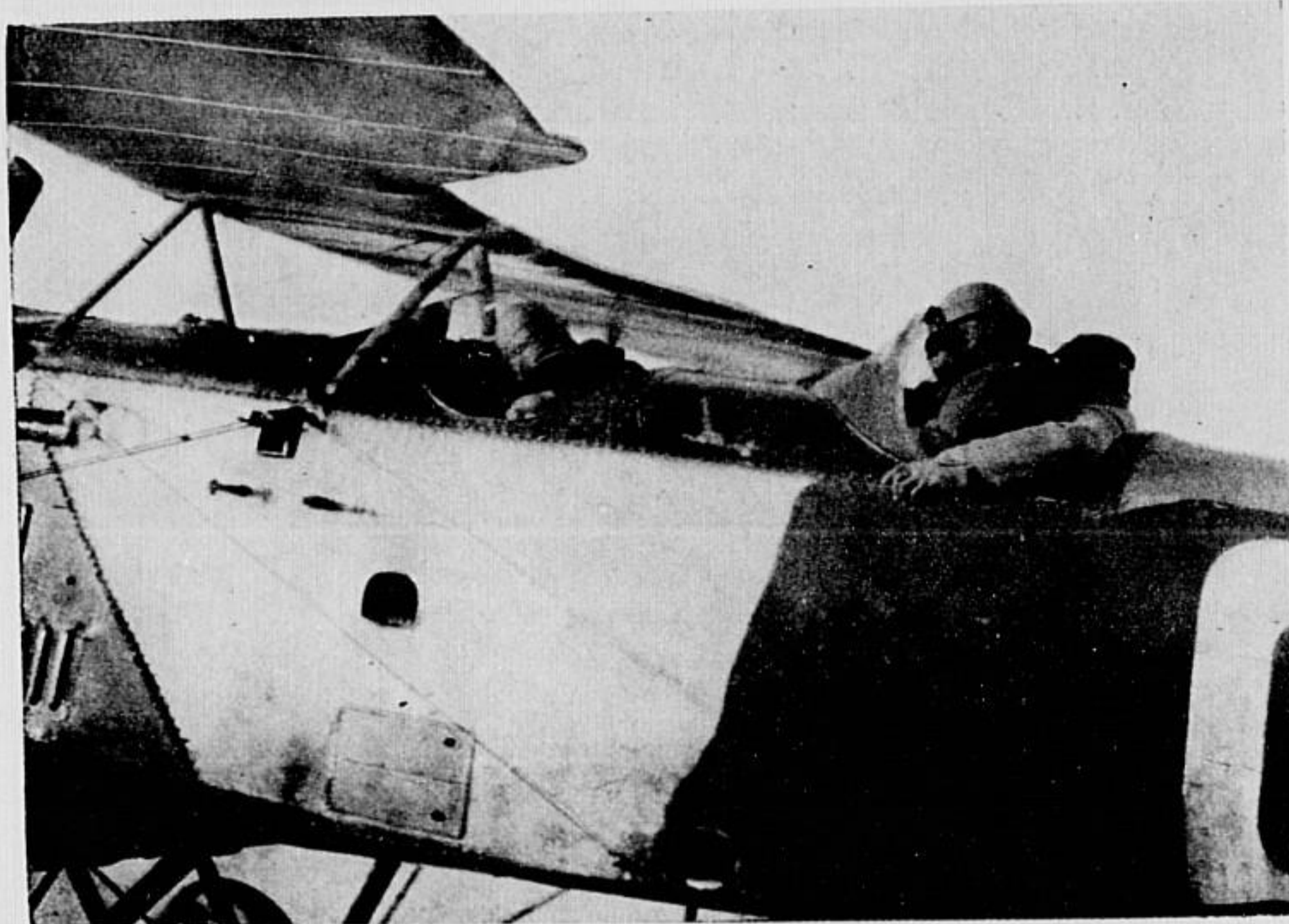
Mais il fallait organiser le Sud, l'aborder méthodiquement, le sourire aux lèvres, la mâchoire serrée.

Aviation militaire et aviation civile s'unissent dans un même entrain, locardes et hiéroglyphes s'amuse à dessiner une comique orthographe. Maison-Blanche se change en un vaste magasin de chaussures où l'on n'admettrait que la pointure des bottes de sept lieues. Le Colonel Dangelzer part de Sétif et accomplit un magnifique travail de balisage, comme une voie royale d'Algérie au Hoggar.

Fouques du Parc et Lamur arrivent un jour d'Oran à Gao pour se fabriquer des sandales de crocodiles.

Il semble que les Aéro-Clubs essaient comme des abeilles toujours en quête de nouveaux vergers à butiner et d'exploits à réaliser.

Le Colonel Weiss foudroyant animateur, comme le roi Arthur à sa table ronde envoie ses chevaliers à la poursuite du Saint Graal.



Départ de Tamanrasset le 18 février à 7 h. 15 pour Timzaouaters. Le Général Laperrine est assis sur les genoux du mécanicien ; Bernard est au poste du pilotage.

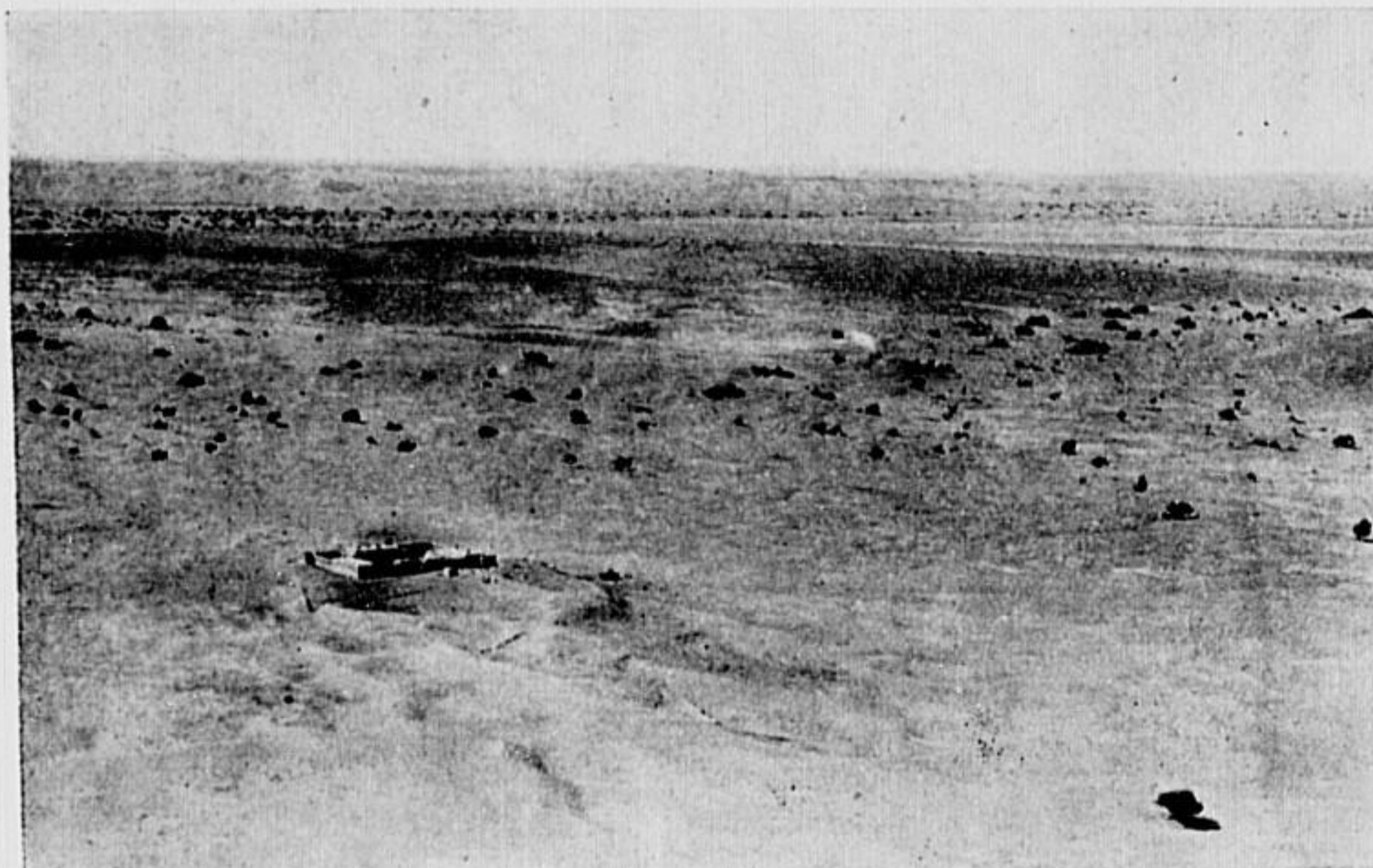
Poulin, Saint Christophe du bled, ramène Goulette, retrouve Réginiensi. Bernard, dont la valeur audacieuse n'a d'égale que la modestie, se dirige les yeux fermés dans l'Atlantide.

Le Colonel Weiss, magicien de l'ubiquité, lance aussi, par le charme de sa parole et de son enthousiasme, le courant électrique chez les civils.

Pradier-Robert Germain vont construire aux quatre coins du Grand Erg des châteaux de sable.

Avec Bernard, nous allons disputer un championnat de tennis à In-Salah et photographe Tinguelouze, princesse de Tamanrasset, pour la nouvelle revue N U.

Vlmerange et Marcel Germain étendent pour la première fois sur Djanet l'ombre des ailes françaises.



Le bordj d'Inifel d'où partit le héros de la légende, le lieutenant St-Avit.

Trois ordres de choses, si différentes pourtant, me paraissent dans le même plan : le mode grégorien, l'expression des squelettes, et l'aspect du Sahara. Ils enferment en leur essence une majesté forte et dépouillée, une torsion qui voudrait se sublimer en sérénité, une recherche en gémissant vers l'apaisement, une sorte de mur des Lamentations.

C'est peut-être là que réside le singulier sortilège qui attire et retient dans le Sud. Etrange kaleïdoscope où la palette du soleil et le pinceau de la lune font d'un Sahara mille Saharas, où il semble qu'un invisible artiste ait voulu tout colorier sans avoir jamais dessiné.

Soyons sincères, le nez au vent : cette grandeur est quelquefois monotone et après avoir joué aux mots croisés ou compté jusqu'à mille, on ferait volontiers un petit tour hors de la carlingue, histoire de se dégourdir les jambes.

Comment vanter l'hospitalité vraiment antique des officiers du Sud, comment exprimer suffisamment de gratitude pour leur ingéniosité délicate, leur émouvant entrain. Nul mieux que ces hommes, qui œuvrent dans la joie, ne fait mieux resplendir le prestige de la France, ne fait reluire dans les yeux des tribus tant de dévouement et d'admiration.

Vous venez d'être chahuté, bourlingué dans le vent de sable, les yeux rident, la langue se dessèche, vous êtes exaspéré de la piste qui s'est amusée à cache-mouchoir et voici que cingle vers vous pour vous consoler l'oasis, charmants jalons de l'Atlas au Niger, des fleurs sur l'escalier des latitudes.

Quand donc aurons-nous des services aériens au Sahara ? Voilà une question qu'il convient de poser et de poser avec force. Ce n'est pas sans beaucoup de mélancolie que l'on voit les appareils de la Transafricaine dormir comme de grands oiseaux en cage.

L'Angleterre effectue du Caire au Cap une liaison sans défaillance. Le zeppelin ravit à l'Aéropostale un courrier assumé au prix de tant d'héroïsme.

La France possède des techniciens de valeur, des hommes d'un cran et d'une qualité sans égale. Pourquoi laisser cet or se ternir ?

Les aviateurs sahariens ont quelque chose de Don Quichotte. Sancho Pança regarde son maître et se dit : « Attention, il a le coup de bambou, cas grave de saharite aiguë ».

Seulement Don Quichotte est Don Quichotte ; Sancho Pança est Sancho Pança. Et Sancho Pança suivra toujours Don Quichotte.

Pierre Averseng.

La protection météorologique de l'aviation en Afrique du Nord

L'Office national météorologique est chargé officiellement de protéger l'aviation en Afrique du Nord. La caractéristique de son organisation est de fonctionner d'une manière continue, avec du personnel spécialisé, ce qui permet de renseigner les usagers de la météorologie — aviateurs ou marins — « à un instant quelconque et aussi rapidement que possible » sur l'état de l'atmosphère ou sur l'évolution du temps en une région quelconque de l'Afrique du Nord.

Réseau de l'Office National météorologique en Afrique du Nord.

Ce réseau comprend 45 stations ou postes météorologiques principaux et secondaires et une soixantaine de postes auxiliaires dont les observations sont utilisées pour la protection des navigations aérienne et maritime (voir la carte ci-jointe).

Les « stations » ou « postes principaux » ou « secondaires » sont les suivants :

a) En Algérie: Alger, Oran, Bône, Orléansville, Boghar, Sétif, Mécéria Aïn-Sefra, Djelfa, Laghouat, Colomb-Béchar, Beni-Abbès, Timimoun, Adrar, Aoulef, Ouallen, Biskra, Touggourt, Ouargla, El-Goléa, In-Salah, Fort-Flatters, Fort-Polignac, Djanet, Tamanrasset.

b) En Tunisie: Tunis, Bizerte, Kairouan, Gabès, Fort-Saint, Bir-K'cira.

c) Au Maroc: Rabat, Casablanca, Tanger, Agadir, Marrakech, Meknès, Fez, Taza, Oudjda, Kasbah-Tadla, Assaka-Midelt, Ouarzazat, Bou-Denib.

Les « postes auxiliaires » sont de deux sortes:

a) Postes de la Marine: Sémaphores du Cap Falcon (Oran), Cap Ténès, La Bouzaréah, Cap Carbon (Bougie), Cap de Garde (Bône), Cap Bougaroni, Cap Bon, Cap Blanc, Poste de La Galite.

b) Postes de Gendarmerie (au nombre d'une cinquantaine).

Exploitation du réseau de l'Office National météorologique.

L'exploitation du réseau de l'Office national météorologique en Afrique du Nord s'opère en trois phases :

A) L'exécution des « observations et sondages » par le personnel spécialisé.

B) La « transmission » des renseignements aux stations de concentration et aux stations utilisatrices.

C) L'élaboration des « prévisions » et « avertissements » destinés à l'Aviation et à la Marine.

A) Observations et sondages. — Les météorologistes de l'O.N.M. effectuent, chaque heure, une observation entre 4 et 18 h., l'été, et, entre 6 et 18 h. l'hiver. Certaines de ces observations, très complètes, servent à l'élaboration, par les météorologistes des Stations principales d'Alger et de Rabat, de cartes d'ensemble. On les nomme, pour cette raison, « observations synoptiques ». Elles ont lieu à 4 h. (été) ou 6 h. (hiver), puis à 7, 10, 13, 16 et 18 heures. Celles qui sont faites aux autres heures portent sur les phénomènes susceptibles d'intéresser les usagers et sont appelées « tours d'horizon ».

Un « sondage aérologique » donnant la direction et la vitesse du vent en altitude est régulièrement exécuté le matin, avant 7 h., dans chaque station. En outre, il peut être effectué dans les stations de l'O.N.M., des sondages à n'importe quelle heure de jour ou de nuit, pour satisfaire aux demandes des aviateurs.

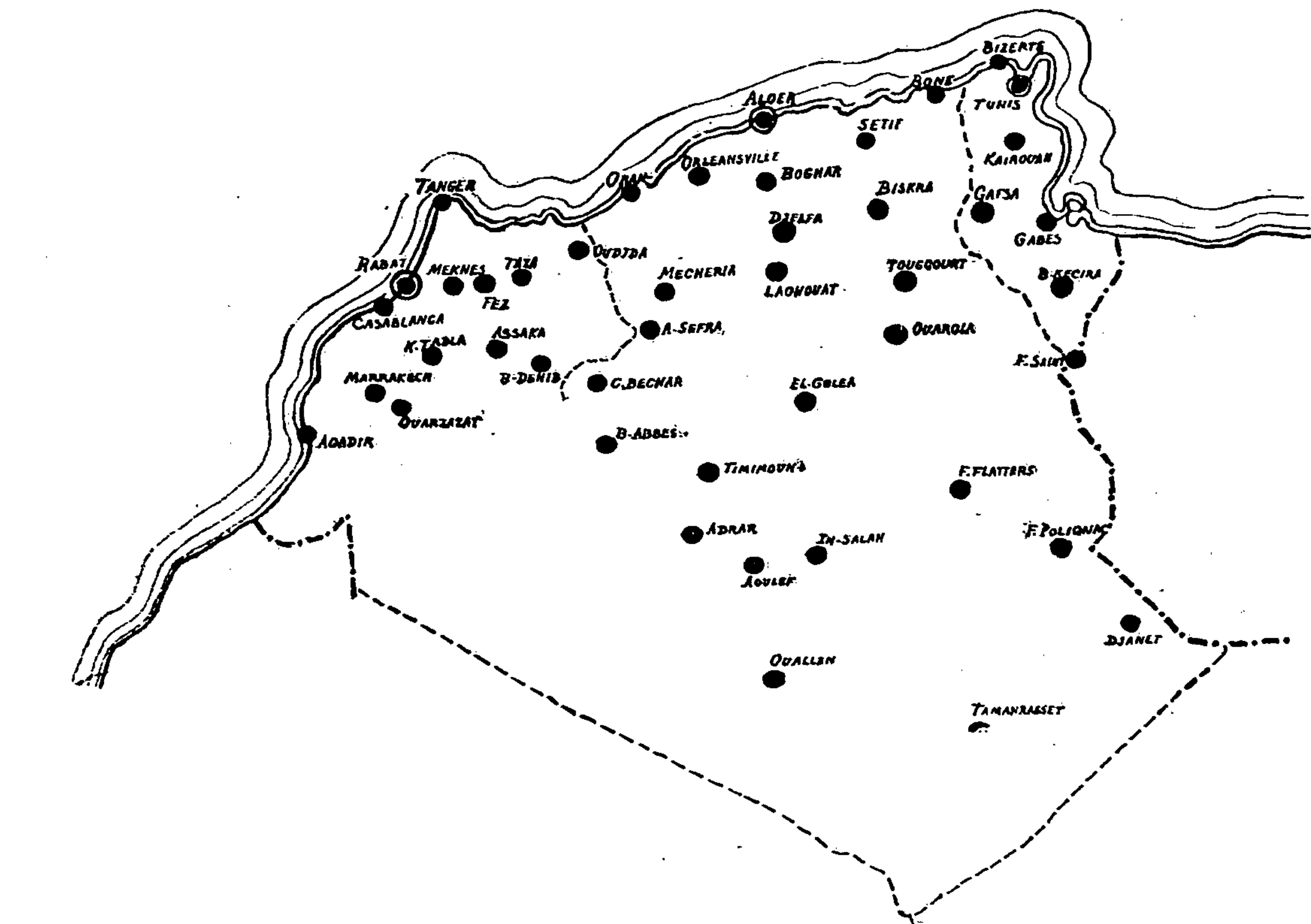
Les postes auxiliaires fournissent, en cas de déplacement aérien, des renseignements sur le temps de leur région, le long de l'itinéraire prévu.

B) Transmission des renseignements. — Les observations météorologiques des postes secondaires et auxiliaires sont concentrées dans les stations principales, par téléphone ou par T.S.F. Ainsi, les postes du Nord communiquent leurs observations par fil à Alger, Oran, Bône, Tunis, Rabat, stations également reliées par un réseau radiométéorologique.

Les observations des postes sahariens sont concentrées, à l'Ouest, par la station de T.S.F. de Colomb-Béchar, à l'Est, par celle d'Ouargla. Elles sont répétées par ces stations, à destination de la Station principale de l'O.N.M. à Alger.

C) Prévisions et avertissements.

1° Prévisions. — La Station Centrale d'Alger rédige chaque soir, d'après les renseignements reçus d'Europe et d'Afrique, trois fois par jour, des « prévisions pour l'Algérie et la Tunisie » ainsi que



« pour l'ensemble du bassin méditerranéen ». La diffusion en est assurée par T.S.F. et par téléphone, de manière à mettre les aviateurs des Groupes d'Aviation d'Afrique au courant du temps prévu pour les 24 heures à venir.

Des « prévisions pour les côtes » algériennes et tunisiennes sont transmises, chaque jour, à la Préfecture Maritime de Bizerte, à l'Amirauté d'Alger et à l'Aéronautique maritime. Elles sont également valables pendant une durée de 24 heures.

En outre, des « prévisions spéciales » sont fournies, éventuellement, par la Station Centrale d'Alger pour des régions et pour des intervalles de temps définis et sur demande des usagers de l'Aviation, de la Marine ou des services de la Défense Nationale.

2° Avertissements. — Des prévisions spéciales, mais d'une durée de validité voisine de 6 heures sont rédigées, à l'occasion des déplacements aériens, aux aérodromes ou aux aéroports de départ des avions ou hydravions civils et militaires. On appelle cette sorte de prévisions : « avertissements à brève échéance ». La communication des renseignements aux aviateurs a lieu sous forme écrite, par la remise d'une feuille contenant, en plus de l'avertissement, les observations et sondages des postes situés sur les parcours prévus et sur les côtés de la route.

Pendant la période de pénétration saharienne, il est émis, deux fois par jour, à 6 h. et à midi, par la Station Centrale d'Alger, des « avertissements » valables la matinée et l'après-midi, pour les régions de l'« Ouest » et de l'« Est sahariens ».

3° Avis de mauvais temps. — En plus des prévisions et avertissements émis à heure fixe ou sur demande, l'Office national météorologique lance, lorsque l'ensemble des renseignements l'autorise à le faire, des « avis de mauvais temps » qui sont aussitôt communiqués à la Marine.

4° Avertissements de phénomènes brusques. — Enfin, un service d'« avertissements de phénomènes brusques » (grains, vent violent, brouillard, plafond bas, vents de sable) fonctionne à l'usage des aviateurs, afin de les tenir rapidement au courant de l'aggravation ou de l'amélioration du temps survenue en une région déterminée de l'Afrique du Nord.

L. Petitjean,

Inspecteur de l'Office National Météorologique en Afrique du Nord.

Navigations aérienne et radiotélégraphie

M. Laurent Eynac, ministre de l'Air, écrivait, il y a une dizaine d'années en préface du beau traité de navigation de Hebrar et Duval: « L'Aviation commerciale laissera à l'Aviation de tourisme le soin de découvrir villes ou paysages sous un angle imprévu et de créer une esthétique nouvelle, il n'y aura pour elle que des repères.

Mais, depuis dix ans, le problème a pris plus d'ampleur, le rayon d'action de l'aviation de tourisme

a été porté de 500 à 1.000 ou 1.500 kilomètres, son propriétaire ne s'est plus contenté des tours de pistes ou de la promenade dominicale. Il a voulu que son avion propre devienne un instrument de travail au même titre que sa voiture et le joujou d'hier est devenu bien souvent l'avion commercial privé.

Parallèlement, le pilote d'avion de transport public se dégageait de la servitude du sol.

Blondel de la Rougery imaginait et mettait au point le pilotage sans visibilité. L'avion franchit les mers, les océans, il devient le cargo aérien et le pilote de ce cargo doit compléter ces premiers principes par les méthodes de navigation de ceux qu'il peut maintenant concurrencer, il devient le capitaine au long cours de l'air.

La pratique de la navigation aérienne nécessite donc la connaissance de la navigation estimée et de la navigation astronomique, complétée par l'application de la radiogoniométrie.

Chacun de ces procédés n'a pas évidemment une utilisation d'un caractère nettement délimité mais leur emploi simultané et le recoupement des résultats permet au navigateur aérien de pouvoir « faire son point » et calculer sa route.

Les différents problèmes susceptibles de se présenter peuvent généralement se ranger dans les deux catégories types ci-dessous :

1° Voyage en ligne droite à grande distance au-dessus d'une région connue et balisée ; par circonstances atmosphériques plus ou moins favorables.

2° Voyage en ligne droite à très grande distance au-dessus de l'Océan, de régions désertiques avec repères éloignés et difficilement identifiables — par circonstances atmosphériques plus ou moins favorables.

Ils sont résolus par :

1° Le repérage intermittent de points caractéristiques, le calcul du cap au compas, à suivre entre deux repères aéronautiques terminés par alignement et mesures de dérives, compte tenu si possible des renseignements météorologiques.

2° La détermination des lieux de position par mesure de la hauteur angulaire d'un astre à une heure connue par le chronomètre de bord.

Il ne faut pas s'illusionner sur la facilité d'application à l'aviation de ses deux principales méthodes de navigation.

En effet, le navire reste un engin relativement lent, non influencé pratiquement par l'action des vents, donc de dérive faible et connue. Ses dimensions, son confort permettent à l'équipage une précision dans les calculs de points difficilement réalisables sur l'appareil mobile et en oscillation quasi continue qu'est un hydravion en vol.

La radiogoniométrie utilisée en navigation maritime presque uniquement par temps de brume vient naturellement compléter les premiers résultats obtenus par les procédés classiques.

La vulgarisation de la télégraphie sans fil a mis à même le public de comprendre le principe de la radiogoniométrie : « Un poste émetteur est en-

tendu plus ou moins fort selon l'orientation du cadre récepteur, l'intensité minima d'audition ou l'extinction étant obtenue pour un poste d'émission situé sur une droite perpendiculaire au plan du cadre de réception.

Le nombre des postes de T.S.F. au sol de l'Aéronautique étant encore, il y a quelques années, assez réduit les premiers essais furent conduits en équipant les avions avec des cadres fixes de réception, puis des cadres mobiles; ils furent médiocres. Avec le cadre fixe, en raison de la dérive, le trajet suivi par l'avion s'écartait notablement de la ligne droite et le pilote se trouvait obligé à des manœuvres délicates pour la détermination de ses alignements. Le cadre mobile était influencé par la présence des masses métalliques de l'avion.

Le Ministère de l'Air fut donc amené à créer un réseau de postes radiogoniométriques, actuellement au point en France et en Afrique du Nord.

Les grandes puissances européennes ont poursuivi le même but et la conférence internationale de la Navigation aérienne a divisé l'Europe en un certain nombre de secteurs où des postes toujours à l'écoute donnent, sur sa demande, au navigateur aérien, évoluant dans leur zone, son angle de relèvement.

En particulier, la protection radiogoniométrique de la ligne Marseille-Alger est assurée par les postes de Marseille-Perpignan-Alger-Oran-Bône, du Ministère de l'Air et par les postes de Barcelone-Alicante et Alcudia de la Compagnie Générale Aéropostale.

Ces postes au sol fournissent en général, toutes les demi-heures, leurs relèvements à l'hydravion en vol. Le nombre de stations permet aisément la construction sur la carte du triangle de position.

Les angles transmis sont obtenus normalement avec la précision du degré.

Le navigateur aérien peut donc maintenant en toute sécurité survoler toute la zone européenne et l'Afrique du Nord au-dessus du 30° parallèle. L'installation d'un réseau similaire est en cours sur toutes nos grandes lignes de pénétration et, grâce à la science du navigateur appuyée par la technique moderne de la radiotélégraphie, le pilote, le navigateur aérien peuvent de jour en jour, en toute sécurité, aller de plus en plus loin et poursuivre ainsi l'œuvre civilisatrice de la Navigation aérienne.

Henry Rebut.

L'Aéro-Club de Tunisie

Au cours de sa sixième année d'existence, l'Aéro-Club de Tunisie est entré dans une phase de réalisations pratiques, grâce à l'appui moral et financier des Pouvoirs publics et à l'allant de ses dirigeants, parmi lesquels il convient de citer son Président-fondateur, M. Albert Guillon, personnalité marquante de la Régence qui a su, avec un esprit conciliant et clairvoyant, s'entourer de collaborateurs compétents.

Pour réaliser un programme d'action, trois commissions ont été créées :



Capitaine Dubois,
du 4^e Groupe d'aviation d'Afrique

Commission de tourisme : La foi inlassable de son Président, le capitaine Ader, véritable entraîneur d'hommes, secondé par son secrétaire, M. Jonquères et une pléiade de fanatiques de l'aviation, ont permis d'obtenir des résultats particulièrement intéressants, si l'on tient compte qu'en Tunisie le sens de l'air n'existait qu'à l'état embryonnaire.



M. A. Guillon,
Président-fondateur de l'A.C.T.

Depuis le 15 novembre 1931, date de réception d'un Potez 36 Renault et malgré des circonstances atmosphériques souvent défavorables, cet avion a permis de réaliser :

280 heures de vol dont plus de 2.000 atterrissages.

380 baptêmes gratuits de propagande.

10 brevets de pilotes de tourisme.

Désireux de ne pas borner son action à des



M. Dupuy René,
Secrétaire général.

baptêmes en vols en double commandes au-dessus du terrain et en raison de l'important effort à accomplir dans les principales villes de Tunisie, un deuxième avion Potez a été commandé, destiné à effectuer, dans les centres de l'intérieur, des conférences suivies de vols de propagande en vue de la création de nombreuses sections locales.

Commission des fêtes. — L'activité et les rares qualités d'organisateur de son Président, le Capitaine Dubois, ont permis de réussir 4 meetings, de réaliser des conférences, des séances de propagande par le film et d'instituer le « Bal de l'Air », qui est une des réunions mondaines les plus suivies de la Régence. Nous savons tous que voler coûte cher et tout en faisant une active propagande en faveur de l'aviation, la Commission des fêtes nous apporte une aide financière considérable.

Commission d'Etudes aéronautiques. — Sous la direction de son Président M. Dupuy, une école de mécaniciens d'aviation a été fondée et 20 jeunes gens ont déjà obtenu leur brevet d'aptitude à l'emploi de mécanicien d'aviation. Treize élèves suivent, actuellement, les cours.

Une station-service a été créée au hangar civil de l'Aérodrome d'El-Aouina, situé à 6 kms de Tunis. Une permanence est assurée par un mécanicien spécialiste qui dispose d'un outillage lui permettant d'effectuer l'entretien courant, dégroupages et révisions complètes avion et moteur. Le ravitaillement en essence, huile et eau, est assuré par plusieurs pompes.

De ce fait les pilotes de passage sont assurés de trouver à Tunis tous les moyens matériels nécessaires et un esprit de franche camaraderie ce qui, nous l'espérons, encouragera nos amis d'Algérie et du Maroc à venir fréquemment nous visiter.

Le Secrétaire général,
Dupuy.

Voici la liste des membres du Conseil d'administration :

Président-fondateur : M. Albert Guillon.

1^{er} Vice-Président : M. Victor Couder.

2^e Vice-Président : M. le Capitaine Ader.

Secrétaire général : M. René Dupuy.

Secrétaire adjoint : M. Marcel Fitoussi.

Trésorier général : M. Louis Debono.

Trésorier adjoint : M. Albert Zammit.

Conseillers techniques : M. Colonel de Boysson; M. Armand Seguiet.

Membres : MM. Béranger, Cherouvrier, Curtelin, Daltour, Dubois, Jonquères, Ch. Lemann, Malaterre Rauscher, Sebag et Sebah.

Nous devrions avoir 200 femmes-pilotes

Les Etats-Unis, dont la population est trois fois plus importante que la nôtre, comptent actuellement près de 600 aviatrices...

Notre aimable consœur Madeleine Poulaine s'inquiète à juste titre de voir que les françaises n'essayent pas avec assez d'obstination de devenir, comme leurs rivales américaines, des pilotes émérites. Cependant, dit-elle, plusieurs d'entre elles, et elles sont nombreuses, possèdent les mêmes qualités en même temps qu'elles sont animées du désir de bien faire et d'arriver à un résultat. Dans les lignes suivantes, elle donne sa pensée à ce sujet et on ne saurait effectivement trouver opinion plus autorisée.

Plusieurs femmes m'ont écrit : « Nous ne demanderions pas mieux que de voler, mais comment faire ? Ce sport est beaucoup trop cher pour nous. »

A celles-là, je rappellerai deux choses. D'abord les paroles de Miss Earhart : « Celles qui veulent voler y arrivent presque toujours, malgré les obstacles. » Ensuite la campagne menée par « Les Ailes » en faveur de l'avion à 20.000 francs et de l'heure de vol à 100 francs et moins. Je ne pense pas dévoiler un secret d'Etat en disant qu'il ne coulera probablement pas beaucoup d'eau sous les ponts avant que celles qui le désireront puissent, le dimanche matin, aller faire, dans un club, une demi-heure de vol pour la somme minime de cinquante francs. Dire que cela satisfera celles qui caressent de grands projets serait peut-être exagéré. Mais celles-ci se débrouilleront, et j'en reviens, une fois de plus, aux paroles de Miss Earhart, citées plus haut. C'est tellement vrai que j'ai eu, récemment, la visite d'une petite institutrice, qui ne jouit certes pas d'appointements de ministre, mais qui a économisé, sou par sou, 4.000 francs pour prendre son brevet. Ensuite ?... Ensuite, elle ne sait pas. « Commençons toujours ! », m'a-t-elle dit.

Les Etats-Unis comptent aujourd'hui 582 femmes ayant leur licence de pilote. En janvier 1929, il n'y en avait que douze.

Il est incompréhensible que la France, qui est le berceau de l'Aviation, qui a donné au monde les premiers aviateurs et aéronautes, ainsi que la première femme-pilote, conserve un pareil retard dans l'Aviation féminine.

Il faut, en tenant compte de notre population qui représente un tiers environ de celle des Etats-Unis, que, d'ici 1934, nous ayons au moins 200 femmes-pilotes. D'autant que chaque jour qui passe nous apporte des facilités que n'ont pas connues nos aînées dans la carrière.

Madeleine Poulaine.

L'Hôtel Moderne

Voyager est devenu aujourd'hui un acte de la vie courante — et non seulement par distraction — car les gens qui voyagent pour leur plaisir sont devenus une minorité — mais encore et surtout par nécessité. Les affaires exigent tous les jours davantage de déplacements de ceux qui les traitent.

Or, qui dit : voyager, dit : hôtel. Un des plus gros soucis de celui qui monte en bateau, en chemin de fer ou en avion est de savoir s'il trouvera un bon hôtel là où il se rend.

Un bon hôtel, c'est, en quelque sorte, un chez-soi d'une seule nuit, de quelques heures ou de plusieurs jours. C'est pourquoi nous y voulons retrouver ce confort total, et cette simplicité absolue, garantie d'une propreté inattaquable, que nous avons laissés chez nous.

Ils sont donc désormais condamnés à déperir — et plus particulièrement en Algérie à cause du redoutable été — ces vieux hôtels qui n'ont pas voulu "se mettre à la page" où les chambres mal aérées sont tapissées de papier laid et foncé, encombrées de rideaux, de tentures et de tapis épais, nids à poussière, à microbes et à réugnans insectes. Finis les inutiles décorations, presque toujours de mauvais goût, les appareils d'éclairage compliqués et incommodés, les étroites tables de toilette avec leur garniture insuffisante et souvent malpropre : les architectes et les hygiénistes ont passé par là, le décorateur aussi, mais en parfait accord avec eux. Ensemble, ils ont créé l'hôtel idéal, avec des chambres absolument nettes, non dépourvues cependant d'agrément ou même de luxe, mais sobrement et selon les lois du confort et de l'hygiène.

Si nous pouvions donner un exemple de ces hôtels de construction récente nous désignerions l'Hôtel d'Angleterre que les Ateliers du Minaret ont complètement aménagé, du rez-de-chaussée aux terrasses d'une manière qui répond si parfaitement aux conditions que nous venons d'énumérer qu'elle attirera tout de suite l'attention des énumérateurs qu'ils soient.

Nous savons que le propriétaire de cet hôtel, homme avisé, au lieu de discuter avec les décorateurs des Ateliers du Minaret, a préféré se fier en-



Salon de lecture de l'Hôtel d'Angleterre.

tièrement à leur compétence. Le résultat est là : un succès complet.

Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet extrêmement intéressant car il touche aussi bien aux questions d'urbanisme qu'à l'art décoratif et qu'à l'industrie hôtelière, en général.

G.-S. MERCIER.

ATELIERS DU MINARET

3, rue Michelet, ALGER

149, Rue de Lyon, ALGER

40, rue d'Arzew, ORAN

Du baptême de l'air au brevet de pilote

Comment j'ai été amenée à l'Aviation ? Ma première émotion profonde en ce sens remonte au jour où, tentant la liaison France-Madagascar, à bord du « Général-Laperrine », le Capitaine Marie survola notre poste de brousse, au fond du Congo. Le voyage de Bordeaux à Mas-senya, par la remontée du Congo, nous avait demandé plus de trois mois. Vous comprenez ce qu'avait de magique le survol de cet appareil qui — « le silic » (lisez télégraphe) nous l'avait appris — avait quitté la France quatre jours plus tôt. Le poste entier (quatre blancs) suivit son vol, enthousiasmé et un peu angoissé, jusqu'à ce que le petit point noir ait complètement disparu à l'horizon.

Le Capitaine Marie nous revint pourtant... quelques mois plus tard, refaisant la même route en sens inverse jusqu'au lac Tchad, mais condamné, cette fois, aux étapes de 30 km., le long des pistes tortueuses de la belle brousse. L'appareil endommagé à l'atterrissage était inutilisable, et le Capitaine traversait la colonie à la recherche des futurs terrains de la ligne France-Madagascar.

Et, ce soir-là, le « pancake » brassant l'air lourd du soir, sous l'œil inerte des boys qui ne réalisaient pas qu'un blanc qui vole puisse être si semblable aux autres, Marie, savourant le whisky traditionnel, entreprit de nous faire entrevoir les joies grisantes de l'Aviation. Ne nous avait-il pas déjà prouvé magnifiquement ses possibilités de rapprochement ?

Cette soirée ne devait porter ses fruits que beaucoup plus tard, mais j'étais déjà tentée.

Janvier dernier nous trouve, mon mari et moi, au camp de Tours-Parçay-Meslay.

Une pancarte : baptêmes de l'air, excursions... Nous suivons la flèche, le petit doigt dans l'en-grenage.

— On peut voler ?

— Si on peut voler... Totoche, sors le taxi !

Au fond, est-ce bien au pilote que j'avais posé cette question, n'était-ce pas plutôt l'explosion de ma joie, à l'approche d'une réalisation tant souhaitée.

La surprise du départ dépassée, le temps d'un coup d'œil au pilote qui me surveille en souriant, et nous franchissons déjà un hangar. Le sol nous avait donc quitté ? La terre s'enfonçait sous nous, sans que j'étais déjà averti

et je volais... Je volais, oubliant tout, l'appareil, le pilote, moi-même, pour vivre une vie plus intense, faite d'impressions nouvelles impossibles à analyser, respirant à pleins poumons, les yeux fouillant tous les recoins de cette terre qui m'apparaissait tellement plus belle sous cet angle nouveau.

Le bruit du moteur a diminué, deux légers virages et nous planons dans le silence que trouble, seule, la plainte du vent dans les haubans ; la terre monte vers nous lentement ; l'avion court soudain au ras du sol, comme s'il ne pouvait se résoudre à se poser ; ralentissant peu à peu, il finit par s'abandonner doucement. Le baptême a pris fin... mais non mon enthousiasme.

Dès lors, chaque jour de liberté nous retrouvons sur le terrain, malgré les 100 km. qui nous en éloignent. Combien de fois le Potez de l'ami Brenot nous emmena-t-il au-dessus de cette admirable Touraine ?

En juin dernier, mon mari passait son brevet et il était décidé que, dès la fin des vacances, je commencerais les leçons à l'Aéro-Club de Touraine, sous la direction du chef-pilote Dangoise.

Le 8 septembre, première leçon. Le changement du Potez 36 au « Luciole » me désorienta quelques minutes ; le moniteur reculé à l'arrière plan me donna déjà un avant goût de la solitude à bord ; les leçons commencent et aussi les observations ; une voix d'outre-tombe gronde dans l'acoustique : « vous piquez trop... vous cabrez trop... surveillez le Badin... » Ligne de vol, virages, mon enthousiasme est tel que tout me paraît simple.

Bientôt finies les promenades, nous commençons les départs, premières difficultés, les observations en l'air s'espacent... quelques compliments. Pendant que nous roulons au sol ; la critique du vol, pluies de conseils ; mais, malgré l'air sévère et grondeur de Dangoise, je crois lire dans ses yeux moins de mécontentement qu'il n'en exprime.

« Descendez trop vite... encore arrondi trop tard... non, non, vous n'asseyez pas votre appareil !... » Et nous repartons inlassablement à l'assaut des atterrissages.

Enfin, la onzième heure, on n'attend plus que le bon vouloir du vent, qui nous attend en rafalet, pour me livrer le « Luciole » et le laisser faire la preuve publique de mon savoir ; tous les jours, 200 km. de trajet, aller et retour, en auto,

pour guetter l'instant propice !...

Le 3 novembre, à la tombée du jour, les manches à air apaisées laissent entrevoir une chance... un tour de double... je me pose bien.

« Alors, madame Jossinet, prête ? Pas nerveuse ? Voulez-vous y aller ? »

Je suis, certes, très calme, nullement émue. Mes impressions ? Etre enfin bientôt là-haut seule.

Un grondement, je roule quelques mètres à peine : l'appareil délesté monte, monte avec une aisance encore inconnue. Tours et ses premières lumières apparaissent comme dans un rêve, me fascinent quelques secondes, mais la pénombre gagne le terrain et je dois me contenter d'un tour de piste...

On n'embrasse pas son moniteur ?... Si... Et je remercie du fond du cœur mon excellent ami et professeur, plus inquiet que moi-même...

Quatre heures sont encore abattues, cette fois, seule, en l'air. Mes impressions ? Goûtez-y, vous ne vous en lasserez jamais.

Brevet heures sont atteintes, la date du brevet fixée ; hélas ! triste réveil, le ciel gris et bas nous inquiète. Dangoise veut s'assurer du plafond, rencontre la brume à 300 mètres et redescend indécis. Doit-il autoriser les épreuves ?

« Vous sentez-vous assez « gonflée » pour monter 400 mètres dans cette « crasse » ?

J'ignore tout de ce qui m'attend, mais ne veux plus reculer.

La ficelle du barographe me scie un peu la nuque. J'atteins 100... 200... 250 mètres... première brume, mais je vois encore le bout de mes ailes. 350... la ouate imperméable... Je distingue encore les instruments de bord, peu le mètre, mon visage est trempé... un petit pincement au cœur... 500... 600... la brume monotone et dense. Tout à coup, le soleil éclatant me réchauffe, et, sous mes ailes qui semblent régner seules dans un empire bien à moi, le rideau de nuages me retrace du reste du monde.

Il faut, hélas ! abdiquer... Je réduis et replonge dans l'inconnu. Où peut bien être passé mon terrain ? Je pique au hasard... Quelques minutes longues à s'écouler ; la brume, petit à petit, n'est plus qu'une fumée transparente ; je devine les hangars, un atterrissage un peu dur, mais ça y est... Refélicitations... J'ai l'impression que mon retour soulage au moins Dangoise et mon mari ; ma joie est telle que j'ai l'impression d'avoir descendu jusqu'à terre un peu de beau soleil déniché là-haut...

Jan JOSSINET.

**Vous pouvez tous piloter
et posséder votre avion**



POTEZ 43 triplace

Le POTEZ 36 depuis fr. **26.300**

Le POTEZ 43 depuis fr. **34.200**

**LES MEILLEURS AVIONS
SORTENT DE LA MEILLEURE USINE**

**Comme le POTEZ 25
dont 3.500 exemplaires
ont été mis en service
le POTEZ 39
est commandé en grande série
par l'Aéronautique Française**

M. Jacques DUCHÊNE-MARULLAZ, Agent Général pour l'Algérie, 30, Rue Michelet, ALGER

Une belle manifestation franco-italienne au Palais d'Été

La cérémonie qui vient d'avoir lieu au Palais d'été est l'une de celle qui montrent bien la force des liens qui unissent en Algérie les enfants des deux grandes sœurs latines : l'Italie et la France. Elle était organisée pour permettre au représentant du Gouvernement italien de conférer officiellement, à un certain nombre de personnalités civiles et militaires algériennes, les insignes de l'ordre de Saints-Maurice-et-Lazare et de la couronne d'Italie.

M. le Gouverneur Général Carde fut élevé à la dignité de grand officier de l'ordre Saints-Maurice-et-Lazare. MM. Peyrount et le contre-amiral Peytes de Montcabrier reçurent la cravate de la couronne d'Italie. MM. Lemoine, adjoint au secrétaire général du Gouvernement, lieutenant-colonel Weiss, lieutenant-colonel de Saint-Maurice et capitaine de corvette Gourguen sont promus officiers des Saints-Maurice-et-Lazare. MM. Annet et Laussel, directeur de la Sécurité générale, sont promus officiers de la couronne d'Italie, et MM. Rodolphe Rey, Lucien Perrier, Billon du Plan, Jarre, Payen et Tritsch, chevaliers du même ordre.

Avant qu'il n'ait été procédé à la remise de ces distinctions par M. le Commandeur Magistrati, consul général d'Italie à Alger, des discours ont été prononcés par le représentant du Gouvernement italien et M. le Gouverneur Général Carde.

M. le Commandeur Magistrati évoque la glorieuse collaboration dans le monde de la France et de l'Italie pour l'art et la civilisation, ainsi que la poursuite du même idéal au milieu de la tourmente pendant laquelle elles ont combattu côte à côte. Tout contribue à rapprocher les deux nations et l'accueil qui est fait de part et d'autre aux représentants de chacune d'elles en est bien la meilleure preuve. Et M. le Consul général d'Italie termina par ces mots : « vous trouverez toujours en moi un collaborateur fervent et enthousiaste de l'amitié franco-italienne en Algérie. »

M. Carde, à son tour, après avoir remercié au nom de tous les récipiendaires, retraça rapidement l'histoire de cette collaboration latine qui a pris pour devise celle des légionnaires romains qui surent faire respecter la « Pax Gallica » comme la « Pax Italica »

Dans l'Enseignement

Selon une coutume en honneur chez les instituteurs, chaque fois qu'un des leurs reçoit une haute distinction, ou prend sa retraite, les membres de l'Enseignement se réunissent pour lui donner une preuve tangible de leur vive sympathie.

Conformément à cet usage, jeudi dernier, les instituteurs et institutrices du département d'Alger, réunis dans les salons de l'hôtel Aletti, fêtaient la promotion dans l'ordre de la Légion d'honneur de M. Redon, inspecteur primaire, et de M. Dumas, directeur de l'École Normale de la Bouzaréah.

Tour à tour, parlant au nom de leurs collègues, de leurs chefs et de la Municipalité d'Alger, MM. Prévot, ancien condisciple de M. Redon, M. Hardy, recteur de l'Université, M. Bakir, des Ecoles indigènes, M. Chabassière, représentant le Maire d'Alger, évoquèrent les qualités de chef et de fonctionnaire d'élite de MM. Redon et Dumas.

Répondant aux différents orateurs, M. Redon remercia les organisateurs de cette cérémonie pour toutes les attentions et les idées gracieuses dont il venait d'être l'objet. Gardant un souvenir attendri du passé, se rappelant ses lointaines années d'élève, débutant à la vieille École de la Bouzaréah, il tint à associer à la manifestation de ce jour, ses chefs disparus ou présents et enfin ses collaborateurs actuels sur qui il reporte l'honneur qui lui est fait aujourd'hui.

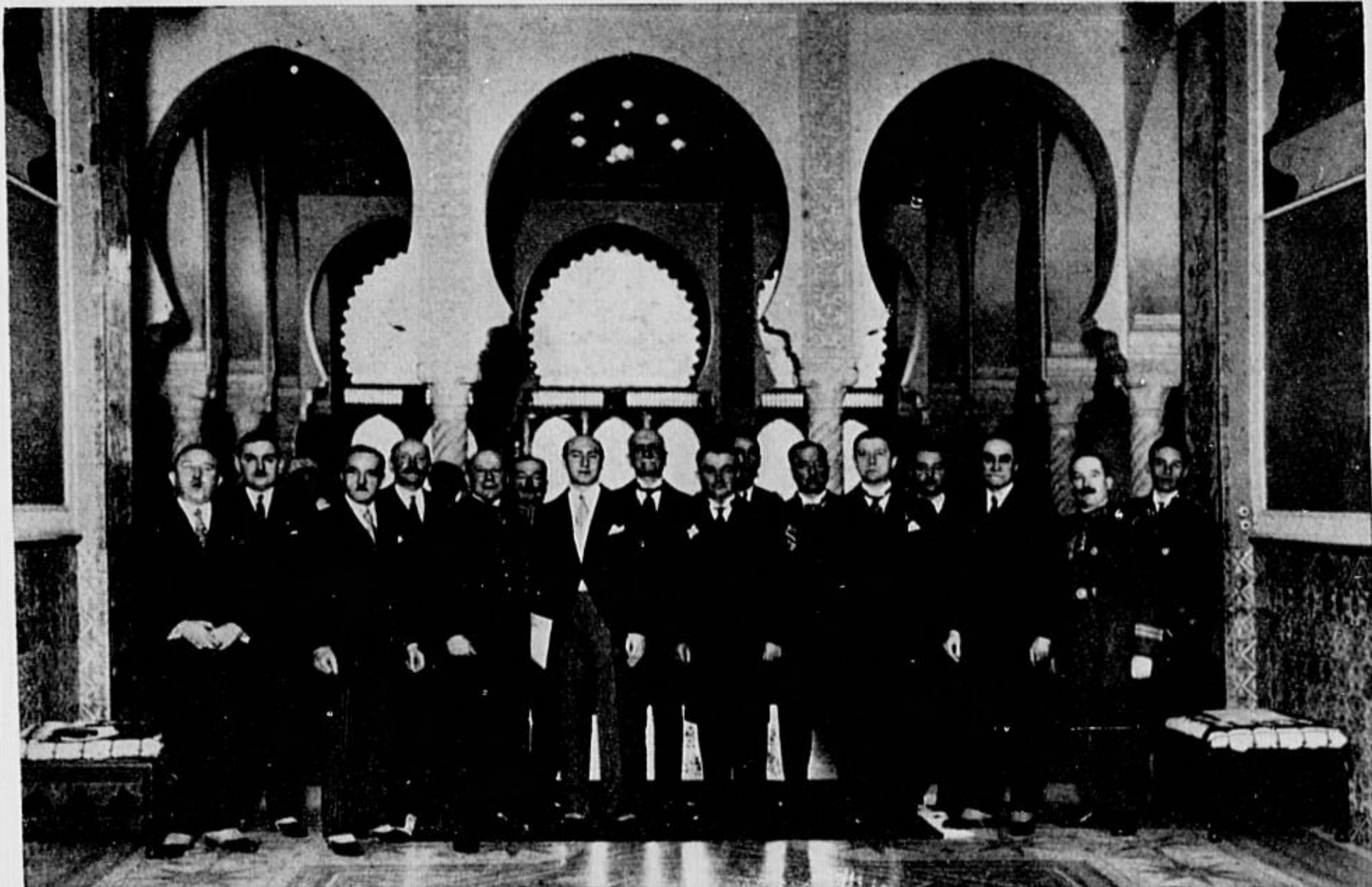
« Vous toutes Mesdames et vous aussi Messieurs soyez remerciés pour la noblesse de votre concours et la beauté de votre exemple. La collaboration que je vous demandais vous me l'avez toujours si généreusement accordé que je sens aujourd'hui combien il m'est difficile de vous rendre les immenses satisfactions que j'ai reçues de vous. »

De nombreux applaudissements interrompent fréquemment le discours de M. Redon.

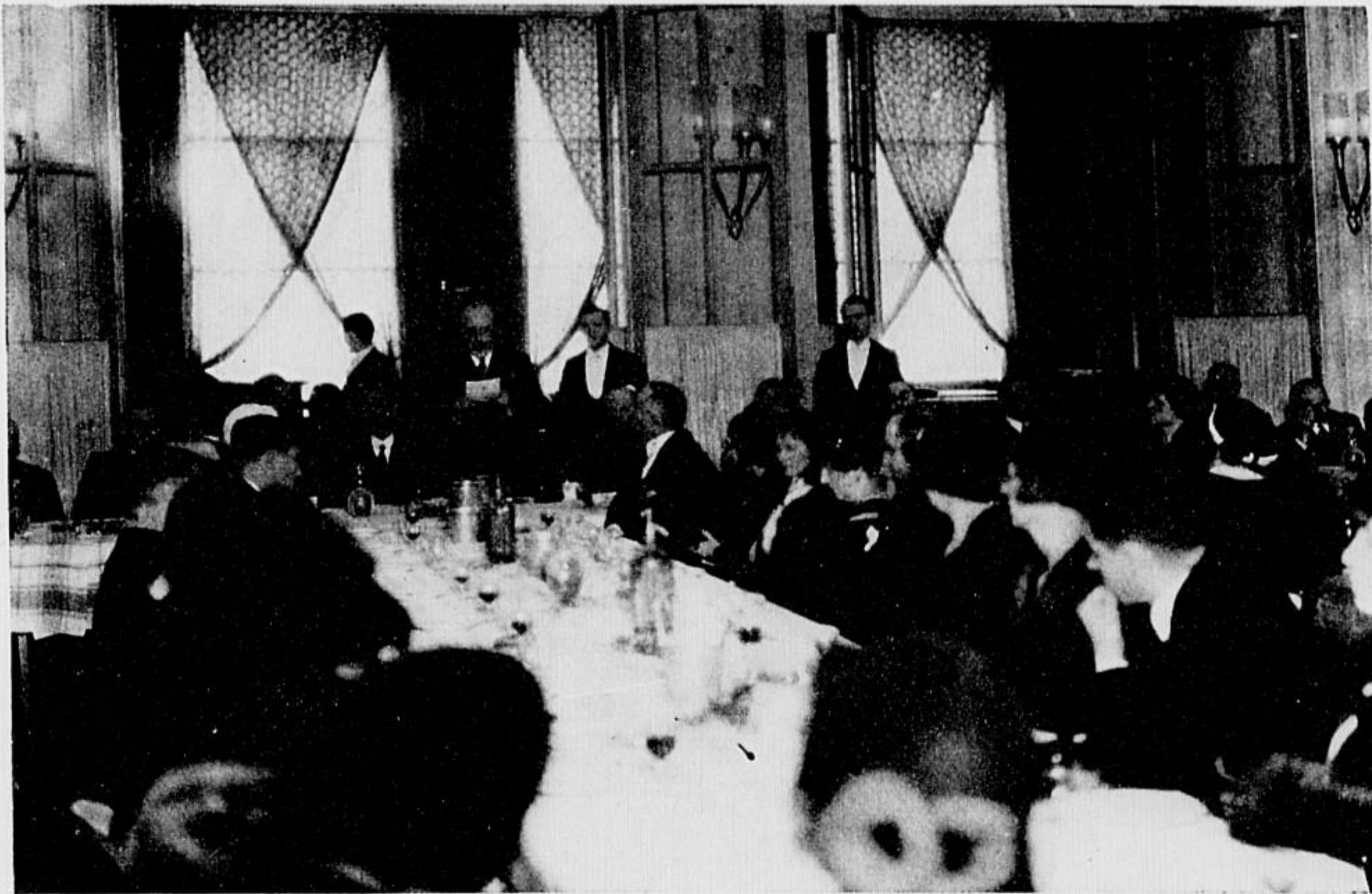
M. Dumas, s'associant aux remerciements que M. Redon venait d'adresser au Comité d'organisation, nous dit combien il est heureux des marques de sympathie de tous, sympathie si nombreuses qu'elles ont fait de cette manifestation, une véritable fête de l'Enseignement Primaire. E. G.



ALGER. — Une remise de décorations au Palais d'Été : M. le Commandeur Magistrati, consul d'Italie, prononçant un discours.



Les nouveaux décorés. Au centre, M. Carde, Gouverneur Général. Photos Dessault.



ALGER. — Au cours d'une manifestation de sympathie en l'honneur de MM. Redon et Dumas, M. Redon prononce un discours.

Photo Lombard.

Le dépôt de marbres de Philippeville à M. Emmanuel Solal

Depuis la plus haute antiquité, le marbre a été employé par les architectes et les sculpteurs dans l'exécution des monuments que la patience des archéologues nous découvre chaque jour. C'est dans le marbre qu'ont été gravés les événements survenus depuis la fondation d'Athènes par Cécrops en 1582 avant notre ère jusqu'à l'archontat de Diogénète en 246 avant le Christ.



Entrée de la marbrerie.



Stock de plaques de marbres.

Les carrières de la Gaule furent exploitées par les Romains comme le furent celles de l'Afrique du Nord et le monde civilisé a bâti ses plus beaux monuments en marbre dont Louis XIV était tant amoureux.

Partout, sur le terre ensoleillée d'Afrique se dressent encore orgueilleusement les vestiges de l'antique civilisation romaine. Le marbre a été choisi par les artistes anciens pour perpétuer leur souvenir. Les colonnes, les arcs de triomphe, les revêtements des murs dans les maisons des petits, comme dans les palais des grands et des empereurs, les vasques où se baignaient les belles patriciennes étaient aussi de marbre. Les teintes les plus variées, les plus belles donnent encore, après des siècles et des siècles, à ces œuvres magistrales une beauté incomparable et l'on conçoit mieux ainsi l'amour des artistes pour cette pierre noble.

Aujourd'hui encore le marbre, ayant acquis droit de cité, est très recherché et l'emploi que

l'on en fait dans de très nombreuses branches de l'activité humaine le met au premier rang des matériaux riches et très couramment usités.

M. Emmanuel Solal a donc établi et exploité à Philippeville un entrepôt de marbres susceptibles de satisfaire à toutes les demandes. Il est sans doute inutile d'insister sur les marbres blancs de Carrare, incomparables dans le monde entier et que l'on trouve chez M. Solal.

De plus, l'entreprise de marbrerie trouve toujours au port de Philippeville les tranches nécessaires à son industrie. Les marbres de couleur n'y manquent d'ailleurs pas : les « Portor », les rouge Vérone, les jaunes, les verts, toute la gamme nécessaire à l'ameublement et à l'entreprise.

Afin de faciliter également le travail des entrepreneurs, M. Emmanuel Solal tient à leur disposition en plus des machines et de l'outillage nécessaire, les ingrédients indispensables au travail général du marbre.

L'Imprimerie de l'Afrique du Nord Illustrée

met gratuitement à la disposition
des journaux et revues
qui voudront bien se faire imprimer
dans ses nouveaux ateliers
réorganisés et modernisés
son unique et très importante
collection de clichés

FRIGIDAIRE

*puie ses amis et clients
de trouver ici l'expression
de ses meilleurs vœux à
l'occasion du nouvel an.*

A nos Lecteurs

A dater du 1^{er} Janvier prochain, la Revue « Oran » fusionnera avec le grand illustré « L'Afrique du Nord ».

Les dirigeants de ces deux organes ont pensé qu'ils se devaient de conjuguer leurs efforts afin de doter l'Afrique du Nord d'un hebdomadaire plus important, mieux documenté et dans lequel il leur serait désormais plus facile de montrer le magnifique développement de l'Algérie.

En effet, MM. Fouque et Fontana ont estimé qu'en unissant leurs efforts respectifs à l'Ouest comme à l'Est ils pourraient élargir leur champ d'action et éviter des répétitions inutiles sans le moindre profit ni intérêt pour le lecteur.

« Oran », magazine illustré, dont nul n'ignore l'importance, prendra donc dès le 1^{er} Janvier une grande place dans « L'Afrique du Nord Illustrée » dont la Direction sera désormais confiée pour l'Oranie à M. Léon Fouque.

Nos lecteurs auront tôt fait d'apprécier les avantages considérables de cette fusion. Ils seront juges de nos efforts réunis.

Comment on devient pilote

Nombreuses sont les personnes qui voudraient bien pratiquer l'aviation mais qui n'ont pas les renseignements nécessaires susceptibles de les orienter dans les démarches à faire pour obtenir le brevet de pilote.

Voici donc résumées, les conditions essentielles et indispensables pour réaliser un rêve cher à beaucoup.

Il faut d'abord passer une visite médicale dont le coût sera réglé d'avance au Ministère de l'Air. Cette visite comprend un examen des yeux satisfaisant pourvu que le candidat possède, même avec l'aide de verre correcteur, une acuité visuelle égale au moins à 80 % pour chaque œil pris isolément ou 90 % pour un œil et 70 % pour l'autre. Il faut que la vision binoculaire, la motilité oculaire, le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs soient normaux. Le nez, la gorge, la bouche et les oreilles sont également l'objet d'une visite particulièrement minutieuse ainsi que l'état général.

Lorsque l'examen médical est favorable, les docteurs délivrent un certificat de visite obligatoire pour obtenir la licence.

Il faut alors remplir d'autres conditions que voici : d'abord être âgé d'au moins 17 ans et cela pour les deux sexes.

Au point de vue pratique, il faut avoir totalisé 15 heures de vol en comprenant les heures en double commande. Trente atterrissages au moins, seul à bord, dans un minimum de un mois de préparation, les vols étant répartis sur vingt journées au moins, sont également exigés.

Il est indispensable de satisfaire encore aux épreuves suivantes : Une montée (seul à bord) devant se terminer par un vol plané, moteur arrêté à 600 mètres au moins au-dessus du terrain. L'atterrissage doit se faire dans un rayon d'au plus 150 mètres d'un point fixé d'avance par les examinateurs, sans que l'avion ait été détérioré et le moteur remis en marche.

Une épreuve d'adresse est aussi demandée. Elle consiste en un vol autour de deux mâts situés à 500 mètres l'un de l'autre au cours duquel cinq huit (8) doivent être décrits, chaque virage étant effectué autour d'un des deux mâts. Pendant ce vol, il ne saurait être question d'atterrir ni de dépasser une altitude de 200 mètres au-dessus du sol.

Ceci terminé, l'atterrissage doit être effectué sans détériorer l'appareil en arrêtant le moteur au plus tard quand l'avion touche le sol. Il faut, en outre, s'arrêter à moins de 50 mètres d'un point fixé par le candidat lui-même avant le départ.

Enfin, un examen technique portant sur le règlement des feux, des signaux et du code de l'air termine l'examen pratique.

Si l'on a satisfait à toutes ces épreuves, il faut alors adresser une demande pour l'obtention du brevet de pilote d'avion de tourisme à l'Aéro-Club, avec, comme pièces jointes : un extrait de naissance, un extrait du casier judiciaire datant de moins de deux mois, un relevé des heures de vol, les certificats d'épreuves en vol, d'examen médical et d'examen technique ; quatre photos de face et sans coiffure et une autorisation des parents pour les candidats mineurs.

Pour être valable, le brevet de pilote doit être validé par une licence délivrée par l'Aéro-Club,

en même temps que le brevet.

Le brevet et la licence n'ont de pouvoir que pour 12 mois, laps de temps après lequel ils sont renouvelés pourvu qu'on satisfasse à deux conditions sine qua non : 1^o être reconnu aptes à la suite d'un examen médical ; 2^o justifier de l'accomplissement d'un minimum de trois heures de vol accomplies comme pilote durant les six derniers mois de la validité de la licence ou d'une des épreuves pratiques prévues pour la délivrance du brevet.

Tous les aéro-clubs d'Algérie mettent à la disposition des postulants des chefs-pilotes susceptibles de donner l'enseignement nécessaire pour acquérir le brevet et la licence de pilotage de tourisme. Le coût de cet enseignement est variable et seuls les clubs peuvent le fixer exactement. L'Aéro-Club d'Algérie a fixé le prix du brevet pour ses membres à 5.000 francs.

Avant de terminer, qu'il me soit permis de signaler un fait trop peu connu et qui cependant mérite de l'être. Il est prévu par le Ministère de l'Air un certain nombre de subventions pour l'apprentissage du brevet de pilote aviateur. Ces subventions ont été de 1.500 francs pour 1932 et ont été accordées aux élèves pouvant justifier qu'ils sont français et n'ont obtenu auparavant aucun brevet de pilote d'avion ou d'hydravion.

Comme on le voit par cet exposé succinct, devenir pilote de tourisme est en somme chose facile, pourvu qu'on ait le feu sacré. Et j'en connais beaucoup, jeunes gens et jeunes filles, qui en brûlent mais qui, faute de renseignements précis, n'ont osé jusqu'ici grossir la grande famille qu'est l'aviation. Je souhaite que ces quelques lignes puissent leur être un encouragement.

Gérard Besse.

L'achat d'un avion de tourisme

— « C'est très beau d'être breveté pilote ! mais cela n'est pas intéressant de ne point posséder un avion. »

— « Et pourquoi tous les pilotes n'en posséderaient-ils pas ? »

— « Parce que le prix n'est pas à la portée de toutes les bourses. »

Tel est le raisonnement plutôt décourageant que tiennent de nombreux profanes, pour ne pas dire tous.

C'est là d'ailleurs un manque de logique car, quiconque est susceptible de devenir pilote est également susceptible de devenir possesseur de son avion. La technique moderne a réalisé, en effet, des appareils de tourisme donnant toutes garanties de sécurité et de confort, à des prix vraiment intéressants. De plus, l'Etat lui-même comprenant la grande utilité du développement de l'aviation civile particulière a voulu aider à sa divulgation. Il a établi des primes diminuant d'autant les frais d'achat et d'entretien des appareils.

En 1930, déjà, le 17 avril et le 12 juin, le Ministère de l'Air avait réglementé les modalités d'attribution de ces primes, et, le 27 juin 1932 un nouvel arrêté venait les compléter. Le texte même est le suivant : « Il sera alloué, dans la limite des crédits budgétaires de l'exercice 1932, des primes d'achat et d'entretien aux propriétaires et acheteurs d'avions d'une puissance totale maximum de 200 C.V. »

Les conditions d'attribution de ces primes sont : que la cellule de l'avion appartienne à un type existant depuis moins de six ans ; qu'elle ait été construite en France et achetée neuve en usine par un Français ou un club français.

Il y a trois sortes de primes : a) la première : fixe ; b) la deuxième, qui est fonction de la charge utile ; c) la troisième, qui est fonction de la puissance.

La première est de 8.000 francs, quel que soit le type de l'appareil.

La deuxième est calculée comme suit : 10.000 fr. pour le premier passager ; 10.000 fr. pour le deuxième et 10.000 fr. pour le troisième. Au-dessus de trois passagers, il n'est pas alloué de prime.

La troisième : pour chaque unité de puissance de 40 à 60 C.V. : 100 fr. par C.V. ; 200 fr. par C.V. de 60 à 120 par C.V.

De plus : 1.500 fr. pour un parachute ; 3.000 fr. pour deux et 4.500 fr. pour trois.

Quant aux primes d'entretien, elles sont proportionnelles aux vols contrôlés officiellement. Avant 8.000 kilomètres, il n'est accordé aucune prime. Au-dessus et pour au moins 20 km. en ligne droite : 1 fr. par kilomètre pour les appareils multiplace

et 0,50 pour les monoplaces. Cette prime ne peut dépasser 15.000 francs par semestre pour les avions particuliers et 20.000 pour ceux appartenant à une association reconnue d'utilité publique.

Quelques exemples, à titre indicatif donneront une idée plus exacte de ce que sont les primes d'achat pour différents types d'appareils :

Caudron 270 (Salmson 95 C.V.), 1 passager	27.000 fr.
Caudron 270 (type concours), 1 passag.	37.000 »
Caudron 272 (Renault 95 C.V.), 1 pas.	27.000 »
Caudron 273 (Michel 100 C.V.), 1 pas.	28.000 »
Caudron 286 (Gipsy 105 C.V.), 2 pas.	33.000 »
Farman 200 (Salmson 120 C.V.), 2 pas.	42.000 »
Farman 201 (Hispano 100 C.V.), 2 pas.	38.000 »
Farman 204 (Lorraine 110 C.V.), 2 pas.	40.000 »
Farman 350-351 (Renault 95 C.V.), 1 p.	27.000 »
Farman 390 (Farman 150 C.V.), 3 pas.	52.000 »
Potez 36 (Renault-Salmson), 95 C.V.)	
1 passager	27.000 »
Potez 36 (Potez 100 C.V.), 1 passag.	23.000 »
Potez 36 (Potez 90 C.V.), 1 passag.	23.000 »
Amphibie Shreck, 17 H.M.T. 2 (Hispano 180 C.V.)	1 passager 48.000 »
Hydravion Shreck 310 (Lorraine, 120 120 C.V.)	1 passager. 38.000 »

Pour obtenir ces primes, il faut adresser la demande au Ministère de l'Air, ainsi que pour les primes d'entretien allouées selon les vols contrôlés.

D'après les chiffres cités plus haut on se rend aisément compte du prix de revient d'un avion de tourisme. Nous ne craignons pas de dire que toutes choses égales, un appareil n'est pas plus cher qu'une bonne voiture automobile.

Quant aux personnes ne possédant pas d'avion, elles peuvent en louer pour 4 fr. la minute (240 fr. l'heure), le pilote étant moniteur du club, ou pour 3 fr. la minute (180 fr. l'heure), le pilote étant membre du club. C. B.

Un rallye saharien en 1933

C'est dans un but purement touristique que la F.A.N.A. a mis sur pied le rallye saharien qui doit avoir lieu en avril 1933. L'itinéraire choisi ne pouvait être mieux et l'énumération des étapes donnera à elle seule un avant-goût de la merveilleuse randonnée que vont entreprendre les beaux oiseaux de tourisme.

Casablanca sera quittée pour Bel-Abbès d'où seront successivement gagnées Oran, Alger, Biskra, Ouargla, El-Goléa, Timimoun, Beni-Abbès, Agadir, Marrakech et Casablanca. C'est donc un circuit de 4.000 kilomètres environ qui sera couvert. Ce voyage par petites étapes a pour but de montrer quelques-uns des plus beaux sites de l'Afrique du Nord et c'est ce qui en a fait le grand succès.

Il y a déjà quatre-vingts participants inscrits dont une quarantaine venant de la Métropole et l'autre moitié appartenant aux diverses organisations aéronautiques et clubs de l'Afrique du Nord. Le Ministère de l'Air a également subventionné l'entreprise et l'aviation militaire y participera.

Afin de donner un attrait de plus à ce rallye, il sera en même temps disputé plusieurs coupes dont celle du Prince Murat et la coupe Dunlop, auxquelles viendront s'ajouter une nouvelle compétition : la coupe du Général Laperrine, ceci toutefois sans altérer le caractère touristique du rallye.

Nos sincères félicitations à la F.A.N.A. pour cette heureuse initiative. G. B.

« Terre d'Afrique Noël »

Le numéro de Noël de « Terre d'Afrique Illustrée » qui vient de paraître, est cette année consacré à l'Afrique romaine.

Marcel Christofle, Louis Bertrand, Martial Douel, Claude Maurice-Robert, Emile Habay, Louis Sendra, Paul Jouvin, évoquent le colisée d'El-Djem, le tombeau de la chrétienne, la table de Jugurtha, Timgad, Cherchell, Carthage, Djemila, Tipasa, les villes d'or prestigieuses et le magnifique passé de la légende.

Les reconstitutions à la plume par Roger Debat de Cuicul l'an III, illustrent avec de splendides photographies ce très beau numéro que complètent un conte de Pierre Roffo imagé par Drackoub et les études artistiques de Fernand Arnaudis et d'aviation de Marcel Baer.

Cinéma

" Rocambole "



Une scène de « Rocambole », film parlé tiré de l'œuvre célèbre de Ponson du Terrail.

Dans la cour d'une « maison centrale », des prisonniers sont employés à des travaux de terrassement. Pendant une pause, le N° 30, Milon, s'emporte contre l'indifférence hautaine d'un camarade de misère, le N° 117 ; mais sa colère est accueillie par des rires, car celui qu'il a, dans son ignorance, qualifié « nouveau », de « bleu », n'est rien moins que le fameux Rocambole dont la police est enfin parvenue à se saisir.

Le soir de cet incident, sur ordre du directeur de la prison, Milon et Rocambole sont enfermés dans la même cellule, le premier pour surveiller le second.

Ayant aperçu sur le bras de Milon un tatouage qui évoque le nom d'un ennemi commun : Charles de Morlux, Rocambole sort de son mutisme habituel et questionne Milon. D'abord soupçonneux, celui-ci se décide toute de même de parler.

Milon a été jadis le fidèle intendant de Mme de Morlux, empoisonnée par son beau-frère Charles de Morlux. Avant de mourir Mme de Morlux a confié à Milon, avec ses deux petites filles, Madeleine et Gisèle, un camée qui leur permettra de retrouver plus tard, leur fortune.

De Morlux accuse Milon d'avoir fait disparaître les deux fillettes et volé le camée. Pour sauver les enfants et leur fortune, Milon arrêté, se fait obstinément. Il est condamné à dix ans de prison.

Rocambole ayant écouté la confession de Milon, se fait connaître, et demande :

— Si nous pouvions nous évader, tu me suivrais ?

— Partout, répond Milon.

— Quand le moment sera venu... poursuit Rocambole...

— Mais comment le saurons-nous ? interrompt Milon.

— Là-bas, répond Rocambole, là-bas, quelqu'un vieille : une femme.

Cette femme, c'est sa complice : Wanda. Rocambole est pour Wanda l'objet d'un véritable culte, sa seule raison d'exister. Dans la pièce étrange où elle se retire chaque jour pour rêver, entourée des souvenirs du grand aventurier, Wanda est avertie par Richard, homme de confiance de Rocambole, qu'un télégramme vient d'arriver. Adressé par une affiliée — Albertine — ce télégramme apprend à Wanda que Rudolph — âme damnée de Morlux — arrivera le soir même à la gare de Lyon.

Que vien faire Rudolph à Paris ?... Wanda le file dès son arrivée et retrouve ainsi la trace jusque-là per-

due de Morlux. De plus, en écoutant la conversation des deux hommes, elle apprend qu'ils projettent de s'emparer d'un camée — recherché par eux depuis des années — ceci au cours d'une prochaine soirée offerte par une riche étrangère : Madame Andersen.

Puisque de Morlux est retrouvé, l'heure de la vengeance a sonné : il faut que Rocambole s'évade...

Et Rocambole s'évade !...

L'alarme est donnée dans la prison... « Evasion du 117 et du 30 » !... Les gardiens en armes battent l'intérieur et les abords de la geôle, des voitures fouillent de leurs phares la campagne environnante. des motocyclettes parcourent et barrent les routes... Rocambole et Milon demeurent insaisissables. mais arrivent au petit jour au rendez-vous fixé par Wanda.

Elle les conduit à un champ d'aviation d'où tous trois s'enfuient en avion...

Rocambole décide d'assister avec Wanda à la fameuse soirée de Mme Andersen.

Quelques jours avant la soirée. Wanda devenue première de la maison de couture qui habilite Mme Andersen, se présente chez celle-ci pour un essayage. Elle est accompagnée d'un livreur.

Mme Andersen est si satisfaite de sa robe qu'elle invite Wanda à sa soirée.

Au cours de cette soirée, Wanda présente Rocambole à Mme Andersen sous le nom de Lord Stanley.

De Morlux est là. Quant à Rudolph qui s'est fait engager comme serveur, il exulte, car non seulement le camée est retrouvé, mais également Madeleine et Gisèle dont Mme Andersen s'occupe avec sollicitude... Gisèle est même fiancée au neveu de Mme Andersen : Christian.

De Morlux invite Madeleine à danser et lui dérobe le camée qu'elle porte, puis il quitte immédiatement les salons. Au vestiaire Rocambole se fait connaître de Morlux. Affolé, ce dernier s'enfuit, mais pour ce venger, laisse dans le vestibule une carte portant : « Merci pour le camée... Rocambole ! » Un invité trouve la carte et la porte à Mme Andersen.

De retour chez lui, de Morlux aidé de Rudolph essaie de trouver le secret du camée : il ne découvre dans le double-fond qu'un papier sur lequel il lit : « Vous n'échapperez pas au châtement. Rocambole ». Fureur des deux complices qui surprennent la femme de chambre les écoutant à la porte. La femme de chambre

c'est Albertine placée là par Rocambole. Ils parviennent à se faire indiquer par elle l'endroit du jardin où elle prend chaque jour les ordres de Rocambole.

A quelques jours de là, de Morlux trouve dans la cachette un message chiffré de Rocambole et à l'aide d'une grille livrée par Albertine il apprend que Rocambole viendra le soir même à onze heures. Il décide de le supprimer.

La nuit venue, Rocambole arrive en voiture en compagnie de Milon et de Wanda. Comme il franchit seul la porte de l'office, celle-ci se referme sur lui, et un gaz délétère commence à envahir la pièce. Rocambole étouffe. Dans la voiture, Wanda et Milon s'impatientent. Au bout d'un certain temps, ils voient sortir de Morlux et Rudolph. Certains maintenant que Rocambole est tombé dans un piège, ils s'introduisent dans la propriété et bondissent vers l'office. Milon défonce la porte et trouve Rocambole inanimé...

Grâce à Lord Stanley, Milon a refait connaissance de Gisèle. Ils se voient fréquemment. Gisèle ne veut pas épouser Christian qui est très riche, avant d'avoir retrouvé sa fortune. Un jour, Milon affolé par le chagrin de Gisèle et malgré la défense formelle de Rocambole, confie à la jeune fille que le camée est entre les mains de Lord Stanley. Joie de Gisèle qui s'empresse d'en faire part à Madeleine par télégramme.

Celle-ci attirée dans un guet-apens par de Morlux est enlevée tandis que Rudolph se rend à sa place au rendez-vous fixé par Gisèle. Gisèle est accompagnée de Christian. Rudolph a raison de ce dernier et amène de force Gisèle au château de Morlux.

De Morlux essaie d'arracher à ses prisonnières le secret du camée, mais elles ne le connaissent pas. Après des recherches dans la chambre de Madame de Morlux, Rudolph aperçoit un portrait de celle-ci sur le mur. Son camée s'y trouve peint. Il prend le bijou des mains de de Morlux et s'élance vers la toile. A ce moment de Morlux abat Rudolph d'un coup de revolver.

Rocambole et Milon alertés par Christian surgissent dans la pièce. De Morlux épouvanté de retrouver Rocambole vivant parvient à s'enfuir. Une poursuite s'engage sur les bords du fleuve près d'une passerelle qui surplombe un dangereux barrage. Rocambole et Milon rejoignent de Morlux et le précipitent à l'eau. De Morlux se débat vainement contre les remous qui l'entraînent vers les roues énormes de l'élevateur d'eau tout proche.

Rocambole et Milon retournent au château. En présence des jeunes gens Rocambole découvre la fortune de Gisèle et de Madeleine.

...et Rocambole s'en va, en disant à Milon de rester pour continuer à veiller sur les deux jeunes filles.

Là-bas, les gigantesques roues à aubes achèvent implacablement l'œuvre de vengeance !

LA TENUE DE VOL FEMININE

L'aviation de tourisme est aujourd'hui le sport favori d'une élite et sera demain la passion de tous et de toutes, car les femmes sont nombreuses déjà.

Comme pour tous les sports, l'aviation réclame un costume approprié. Pratique d'abord, contrairement à d'autres sports pour lesquels les femmes faisant passer l'élégance avant tout, accepteraient de ne pas être à leur aise ou bien... trop ! La tenue de vol réclame principalement le bien être, la liberté des mouvements, et la protection contre le froid ; (même en avion fermé) car il faut vraiment être montée à 2 ou 3.000 mètres et plus pour avoir une idée exacte de ce que l'on peut avoir froid, ces altitudes étant parfois dépassées par nécessité.

Comme aux premiers temps de l'automobile, mettrions-nous de gros et lourds manteaux avec écharpes et

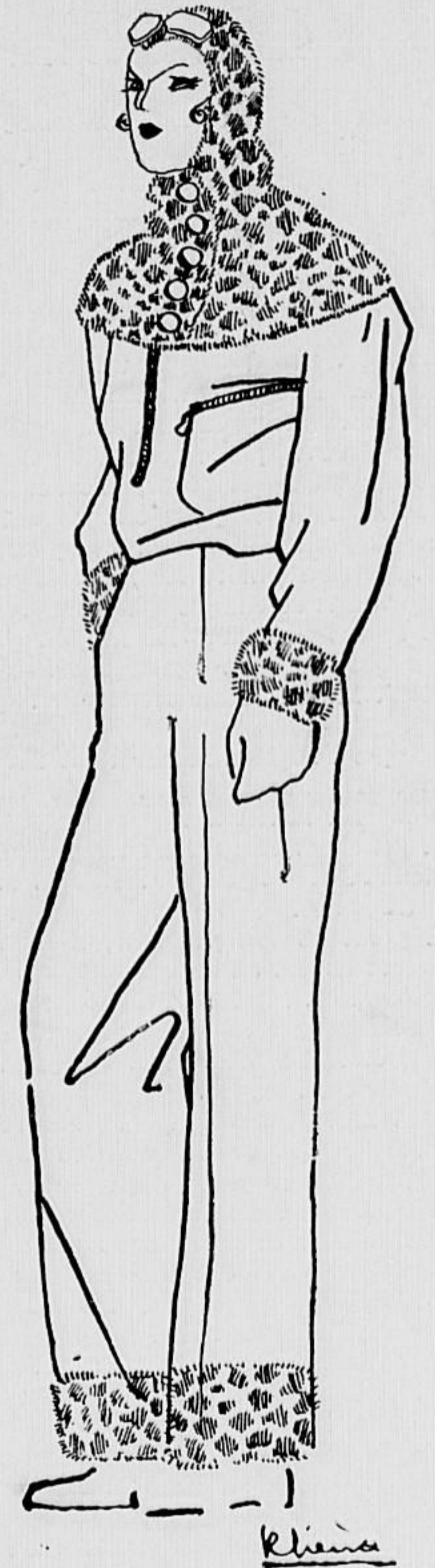
cache-nez de laine nous empêchant d'admirer les beautés d'une mer de nuages ou les cimes couvertes de neige ? Passerions-nous sur nos souliers de gros chaussons doublés de fourrure ?

Il nous serait difficile et désagréable de poser dans cet accoutrement devant un objectif à notre descente des cieux.

La femme française est élégante et sait apporter un charme personnel à chaque costume de sport.

Notre bon goût ne serait-il pas choqué de voir par exemple : une femme jouer au golf en robe longue ? ou au tennis en costume... d'amazone ?

Non, n'est-ce pas ; nous n'avons pas le droit de commettre de pareilles fautes de goût. La culotte doit être adoptée car il faut pouvoir enjamber une carlingue, derrière l'ouragan de l'hélice en marche, sans offrir de surprise aux regards indiscrets. La combinaison demeure en



Tenue élégante du pilote femme.

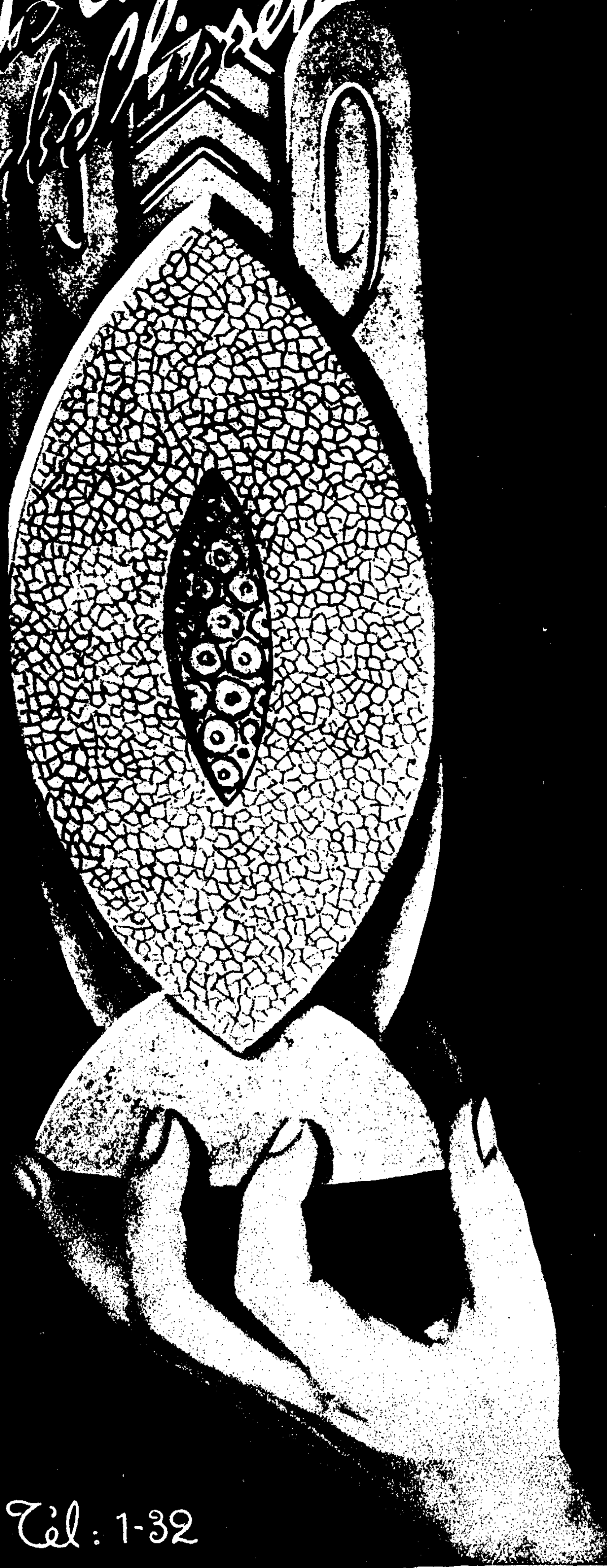
voyage la tenue la plus pratique pouvant selon la saison être doublée de fourrure ou non.

Au terme d'un court voyage ou d'une promenade, sachant qu'un champagne ou un bon déjeuner nous attend, ne serions-nous pas heureuses de descendre d'avion sans être obligées de nous soustraire un moment à l'aimable réception pour réapparaître en costume féminin, alors que nous pourrions arriver dans une tenue également pratique, portant sur une culotte sport, une jupe ne manquant pas de grâce.

La femme pilote ou la passagère n'a plus aujourd'hui qu'à choisir la tenue pratique d'abord, qu'elle préfère et qui lui sied le mieux.

Madelen Radisse.

Signé...
Christoffe,
Sal Lambert, Kaviland
... un objet de chez Piat
complète l'ensemble du home



55 rue d'Isly - Tél: 1-32



Turban ajouré, pailleté d'argent. Création Loty

Jane GARCIA, Modes, expose ses modèles 48, Rue d'Isly, Alger (1^{er} étage) Téléph. 35.46.

Grève de la faim.

Cet illustre homme de lettres (vous trouverez bien son nom tout seuls) a toujours passé pour pousser l'économie jusqu'à la lésine.

Or, son jeune secrétaire, à la suite d'un chagrin d'amour, a décidé de faire... la grève de la faim.

Le maître va rendre visite à l' amoureux infortuné, tente de le raisonner, de lui montrer que son projet est non seulement stupide, mais dangereux.

— Cher maître, répond l'infortuné avec un pâle sourire, en ce qui concerne les affres de la faim, je crois avoir quelque entraînement depuis trois ans que j'ai l'honneur d'être à votre service...

A LA BELLE FERMIÈRE VETEMENTS

La « Main de la Mort ».

Si l'organisation du grotesque et sanglant Ku-Klux-Klan s'est éclipsee aux Etats-Unis, le Japon, par contre, a vu fleurir une puissante société secrète, constituée par l'instar des innombrables sociétés secrètes de la vieille Chine.

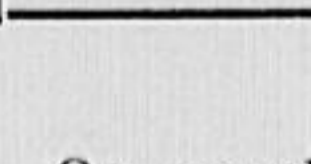
C'est celle qui s'intitule romanesquement « La Main de la Mort », ou encore « Le Dragon Noir ». Elle s'est lugubrement illustrée, ces temps derniers, par des attentats perpétrés en plein jour dans la capitale japonaise. « Le Dragon Noir » est une société d'ultra-nationalistes un peu comme, en Allemagne, les « Casques d'Acier ». On sait que les balles de ses affidés ont abattu

ANÉMIE
NEURASTHÉNIE — FAIBLESSE — DÉBILITÉ
Strop de DESCHIENS à l'Hémoglobine
Régénérateur du sang, prescrit par l'élite médicale.

plusieurs ministres japonais. Cette société serait d'ailleurs plusieurs fois centenaire, ou, plus exactement, ressusciterait une très vieille société secrète du Japon.

CHENIL de la MAISON BLANCHE

194, Avenue d'Italie, PARIS
Expéditions bonne arrivée
garantie des plus beaux
sujets en toutes races
SAFEE LUXE CHASSE
Demandez nos conditions et
prix, listes sujets disponibles



« Bel canto ».

On appelle *bel canto*, comme l'on sait, une certaine conception italienne du chant avec effets de voix dépourvus de toute simplicité. Et une récente conférence de M. Reynaldo Hahn nous a montré que le *bel canto* ne correspondait pas toujours à une conception vraiment artistique du chant.

Quoi qu'il en soit, et pour la première fois, en Italie aura lieu, au printemps prochain, un concours de *bel canto*.

Il est ouvert à tous les Italiens qui n'auront pas trente ans, et à toutes les Italiennes qui n'en auront pas vingt-huit. Il sera, naturellement, doté de prix.

Les épreuves auront lieu à Florence.

Les vainqueurs seront solennellement couronnés au « Palazzo Vecchio », siège antique de la municipalité de Florence.

BUCHANAN'S "BLACK & WHITE" WHISKY

L'encyclopédie des fantômes.

La mode est aux grandes encyclopédies : le fascisme prépare la

sienne, les Soviets préparent la leur. M. de Monzie rêve de nous doter d'une encyclopédie digne de nos savants.

Mais la plus curieuse, la plus baroque, la plus ébourifante des encyclopédies sera vraisemblablement celle que prépare à Londres, depuis plus de dix ans, un savant hongrois, le docteur Fodor.

Ce dernier, en effet, veut faire l'encyclopédie des fantômes, c'est-à-dire de tous les phénomènes mystérieux, de toutes les manifestations spirites et occultes, de toutes les maisons hantées, qui viennent apporter un peu de fantaisie et d'imprévu sur notre globe en proie aux noirs soucis.

Reste à savoir si ce travail peu banal verra jamais le jour dans notre langue !

Les permanentes et Indéfrisables HENRI et EUGÈNE

Sont traitées avec art chez

" CAMILLE "

Salon " La coiffure "

rue Mac Mahon « face au Régent Cinéma »

ALGER Téléph. 85.81

Le verre-caoutchouc.

Dépassé, le verre incassable. Si, en tout cas, est exacte la nouvelle que l'on vient d'expérimenter, dans une usine du Lancashire, d'une espèce de verre évidemment surprenante.

Ce verre, en effet, serait non seulement incassable et inaltérable, mais encore élastique. Une sphère de cette matière, lancée violemment sur le sol dur, rebondit comme une balle de caoutchouc.

Une planche de ce verre, posée sur deux appuis, peut supporter le poids d'un homme. Elle s'incurve un peu, sous le poids, puis, libérée, reprend instantanément sa forme primitive.

Verrons-nous bientôt non plus seulement des vitres, mais des carrosseries en verre élastique ?

Ce n'est vraisemblablement encore qu'un rêve. Mais la science n'a jamais dit son dernier mot.

CHAMPAGNE

Paul Becker REIMS

Escargots importés.

Dans quelle mesure les escargots font-ils osciller notre balance commerciale des importations ? En tout cas, les amateurs de ces savoureux gastéropodes n'apprendront pas sans surprise que nous recourons à l'étranger pour nous en approvisionner.

L'an dernier, il est arrivé aux Halles centrales 397.000 kilos d'escargots. Mais il paraît que la plus grande partie venait non point de nos campagnes et de nos jardins, mais de l'étranger.

La Suisse, l'Autriche, l'Allemagne, l'Italie même nous en expédient bon nombre.

Le reste est surtout fourni par quelques départements de l'Est, du Sud-Est et du Centre, notamment l'Aube, le Jura, la Savoie, la Nièvre, les Basses-Alpes.

Est-ce à dire qu'il n'y aurait pas suffisamment d'escargots sur notre sol ? Voilà qui peut intéresser les ramasseurs éventuels.

ÉCOLE-AUTO

J. DESLOYAL

R. MICHEL, Moniteur de Paris Successeur

10, Rue Loverdo, ALGER

Arrêt Préfecture Téléphone 26.04

Emyc Paris

53 boul. de la gare. Casablanca



H^{TE} Couture Modes Nouveautés Parfum

Optimisme.

Nous avons, comme tout le monde, été féliciter l'heureux confrère qui venait d'être père de deux jumeaux. Il nous reçut dans un état d'euphorie où la fierté paternelle se doublait de la fierté patriotique, en ces temps où la repopulation est à l'ordre du jour. Naturellement, nous lui avons demandé si deux jumeaux ne constituaient pas, à domicile, par leurs cris, un duo bien bruyant pour un homme condamné à écrire.

— Pas tant que j'aurais cru, nous a répondu ce philosophe. Quand l'un d'eux crie, il crie si fort que je n'entends pas l'autre...

VILLAMIL PORTO

Basse tension.

On ne se méfie pas des courants électriques à basse tension. C'est un tort. Témoin cette nouvelle qu'une publication médicale a reçue de Suisse.

En Thurgovie, à Münsterlingen, le docteur Eberle, médecin en chef de Thurgovie, décéda subitement au cours de l'examen radiographique d'un malade.

Une enquête fut ouverte.

Or, celle-ci a démontré que le médecin est mort pour avoir effleuré de son bras nu un contact électrique défectueux. Un courant de 145 volts passa à travers le corps du médecin, arrêtant net le fonctionnement du cœur. La mort fut instantanée. Et l'on sait que ce n'est malheureusement pas le seul exemple d'accidents de cet ordre. Il convient donc de ne pas considérer comme une amusante plaisanterie les commotions que peut vous donner un contact défectueux.

C'est à *La Roseraie de Fedahla* 50, rue Zinçaré, que vous trouverez Madame, les plus belles fleurs

Equilibre et esthétique.

Dernier écho relatif à la mode de ces coquins de petits chapeaux de style américano-napoléontroisième.

La petite madame, qui va sortir, demande à son mari de lui dire si son chapeau est « comme il faut ».

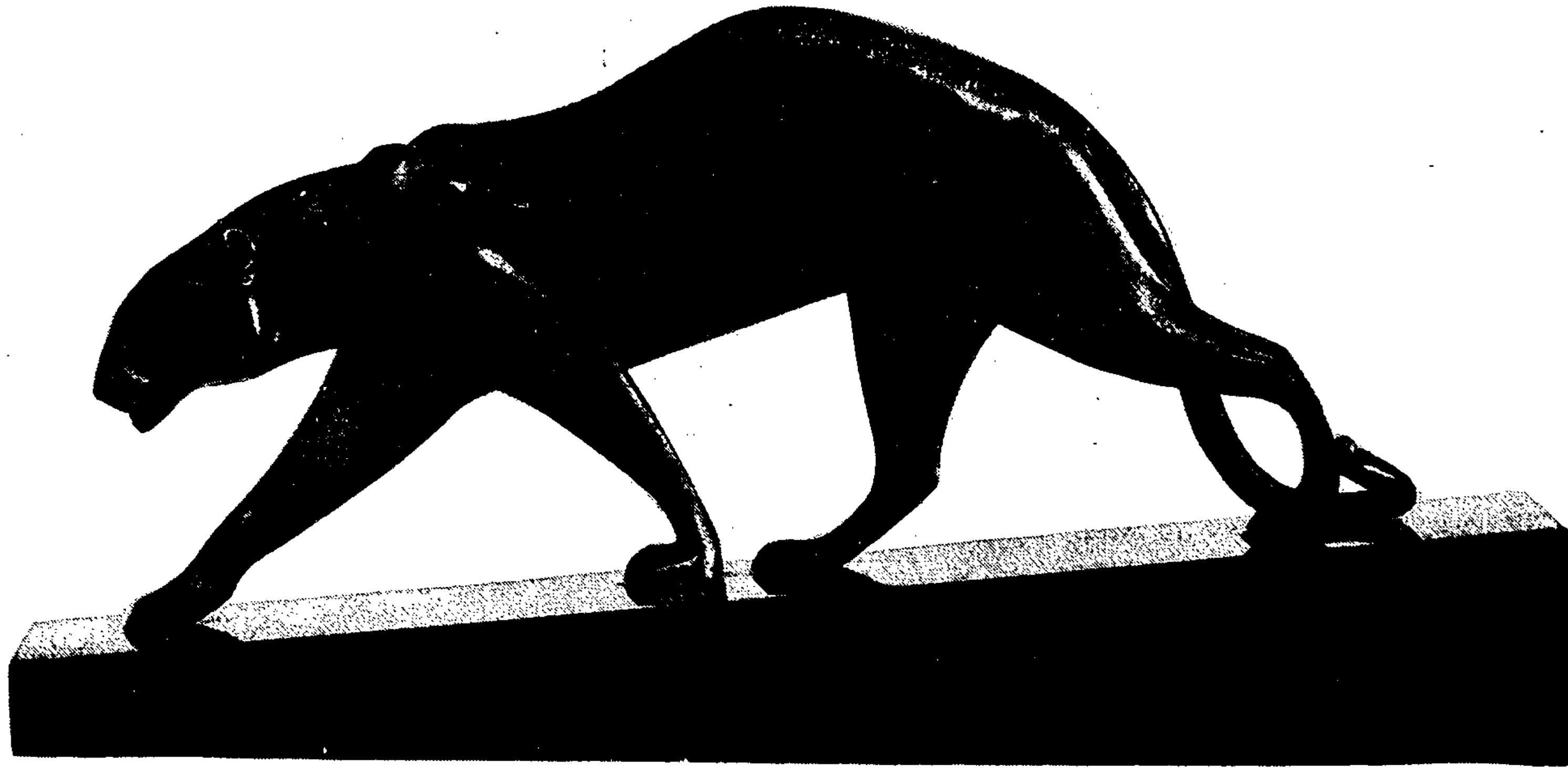
Et ce mari, qui est un sage répond :

— Mais oui, ma chérie. Il est bien de travers !



Station modèle de graissage et d'entretien
Atelier Spécial de Reparations
Paul MOUNIER
mécanicien
Rue Denfert-Rochereau. ALGER,
Garage-Fournitures. Télé. 42-39

SUSSE
FRÈRES
FONDEURS
PARIS
 15, B^{is} de la MADELEINE



« Panthère Noire »

(Prost Sapt.)

Nos représentants exclusifs sont :

- à ALGER : BIELLE & Fils, 54, rue d'Isly
- à ORAN : Maison Eugène FLOCON, 16, Boulevard Séguin
- à TUNIS : Maison Eugène FLOCON, 18, rue d'Italie
- à BONE : Maison Raymond, Cours Bertagna
- au MAROC : Maison TEMPLIER, Ch. VIGNOUD & C^{ie}
à Casablanca, Rabat, Marrakech, Meknès et Fez

Vert
naturellement...
c'est un SAVON PALMOLIVE

LORSQUE vous demandez un savon Palmolive, exigez que l'on vous vende réellement cette marque. Vous ne pouvez espérer qu'un autre savon vous donne les mêmes résultats, car aucun ne possède ses qualités.

Pour votre sécurité vérifiez la couleur vert olive de Palmolive. Cette couleur est due à la composition végétale de ce savon, à l'exclusion de tout colorant.

Grâce à sa pureté, aux huiles d'olive, de palme et de coco qui servent à le fabriquer, Palmolive adoucit la peau, l'assouplit et ravive l'éclat naturel du teint.

Retenez que le savon Palmolive est toujours vendu enveloppé de papier vert et entouré de la bande noire portant la marque en lettres d'or.



SAVON PALMOLIVE

Ce tube contient la quantité exacte d'huile d'olive qui entre dans la composition de chaque savon Palmolive

CLOS EHRENPFORT

PLANT DE BOURGOGNE CLOS EHRENPFORT VIN MOUSSEUX

... les trois inséparables indispensables dans un bon repas.

Lamori

F. MONJO Propriétaire COURBET (Kabylie)

Agents généraux : AJELLO & REY, 21, Rue du Transvaal ALGER. - Téléph. 51.66.

Jane GARCIA

Modes

48, rue d'Isly ALGER

1^{er} Etage

ACHETEZ votre piano...
mais achetez-le judicieusement

La Nouvelle Production

STEVENSON

*Fruit de 85 années d'expérience, retiendra
votre choix par sa qualité, son prix très bas.
fonction de sa super production.*

MODÈLE X 1933, cadre fer entier, cordes
croisées, 3 pédales, meubles moder-
nes, noyer ou acajou. Au comptant. **4950** fr.

**Très larges facilités de paiement
sur demande**

**Pianos d'occasion : toutes marques, tous
prix - Pianos neufs, hors série :
20 % de rabais.**

Etablissements LACROIX

6, rue des Chevaliers-de-Malte, ALGER

RADIO L.M.T.

Production de la Société

LE MATÉRIEL TÉLÉPHONIQUE

Sté. Ame Française au capital de 250.000.000 de fr.

*La qualité que vous attendiez...
au prix que vous souhaitiez...*

POSTE L. M. T. 2+1 (3 lampes)..... **1.100**

POSTE L. M. T. 4+1 (5 lampes), haut par-
leur dynamique..... **2.450**

POSTE L. M. T. 6+1 (7 lampes) super hété-
rodyne (de 20 à 2.000 mètres)..... **3.450**

Larges facilités de paiement sur demande

Détail pour Alger :

Ets. LACROIX, 6 bis, rue des Chevaliers-de-Malte.

Gros pour l'Algérie :

Société CARIC, 6, rue d'Aumale, ALGER

(Quelques agences exclusives encore à concéder)

TRIBUNAL DE PREMIERE
INSTANCE DE CASABLANCA

Registre du Commerce.

Dossier n° 4.337

D'un acte reçu le 8 décembre 1932,
par M^e BOURSIER, notaire à Casablan-
ca, il appert que M. BRAHIM ben SA-
LEM, KHOULDI, négociant, demeu-
rant à Casablanca, rue Coli n° 50, a
vendu à M. SAID ben ABDALLAH
KHOULDI, commerçant, demeurant à
Casablanca, rue du Capitaine-Hervé
n° 32, un fonds de commerce d'alimen-
tation dénommé « Grand Comptoir
d'Alimentation », sis à Casablanca, 32,
rue du Capitaine-Hervé, avec tous ses
éléments corporels et incorporels.

Les oppositions seront reçues au se-
crétariat-greffe du Tribunal de pre-
mière instance de Casablanca, dans

les quinze jours au plus tard de la
seconde insertion.

Le Secrétaire Greffier en chef,
E. NEIGEL.

Pour première insertion.

CONFISERIE ROYALE
15 R. d'Isly ALGER
Comparez prix et qualité

LOBRY

exécute tous travaux en simili-gravure

Place Hoche, ALGER

**Entrepreneurs !
Architectes !
Industriels !**

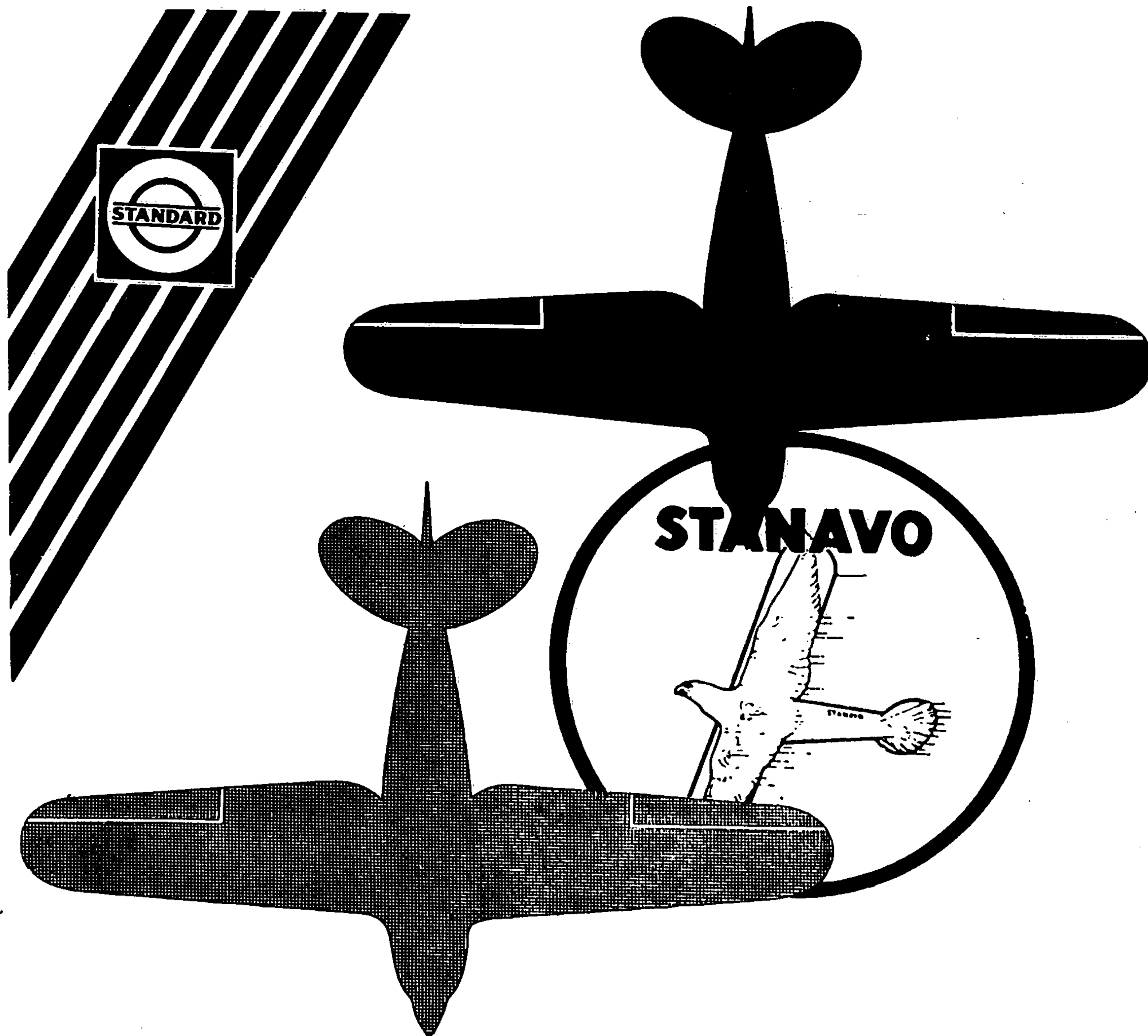
CONSULTEZ

**Le Journal Général
DES
Travaux Publics
et du Bâtiment**

Paraissant deux fois par semaine

**LE MIEUX INFORMÉ
LE PLUS RÉPANDU**

**DIRECTION : 3, Rue Pelissier, ALGER
TÉLÉPHONE : 56.94**



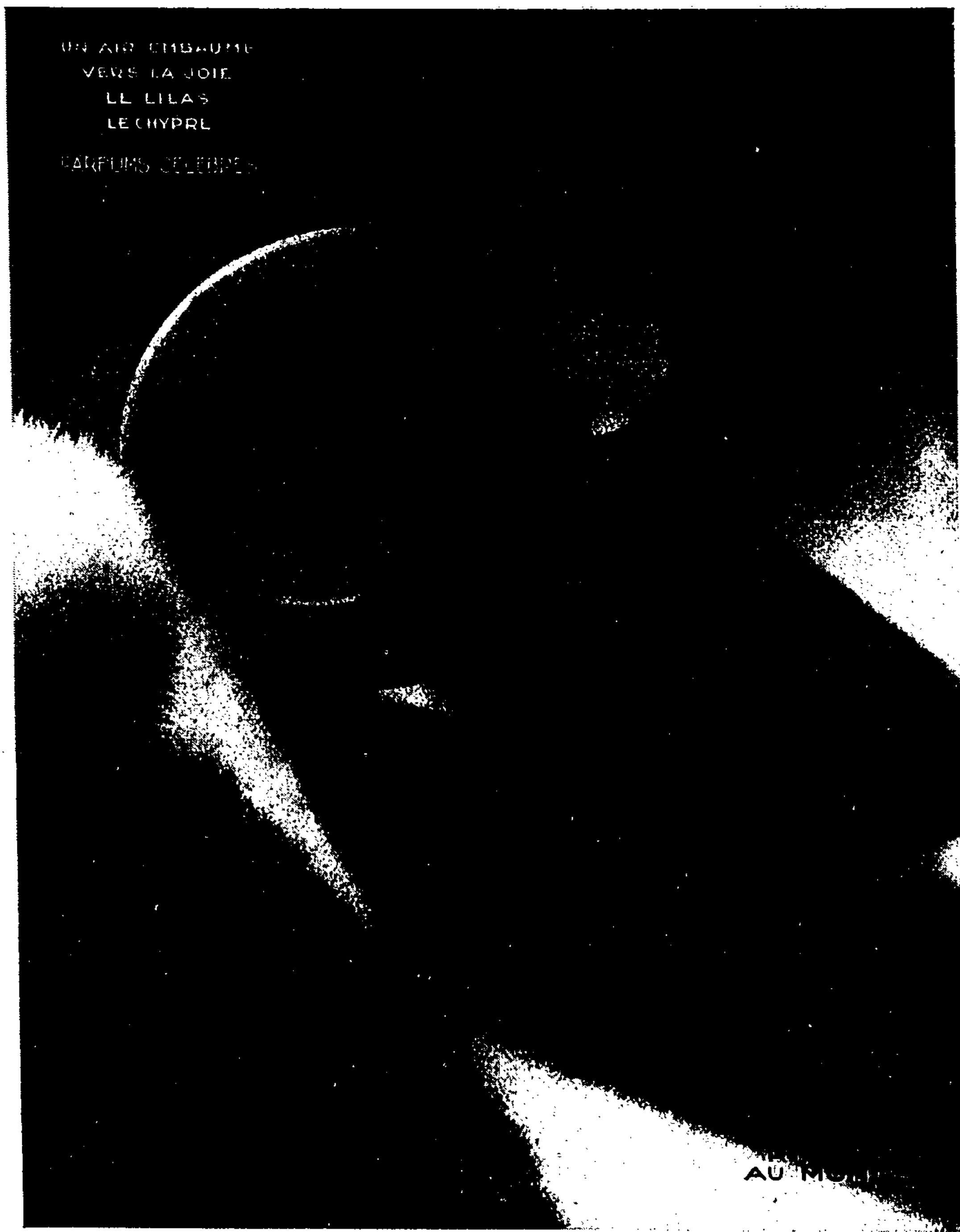
De nombreux aviateurs et notamment les pilotes les plus célèbres ont accordé leur confiance à l'essence et aux huiles STANAVO, car ils savent qu'ils pourront, au cours de leur voyage, dans tous les pays, en toutes saisons, à toutes altitudes retrouver ces produits exclusivement préparés à leur intention.

Les produits STANAVO sont vendus, en Algérie, par la Compagnie Algérienne des Pétroles STANDARD, 11, Boulevard Victor-Hugo, ALGER.

STANAVO

**ESSENCE et HUILES SPÉCIALES
POUR L'AVIATION**





UN AIR ÉMBRUMÉ
VERS LA JOIE
LE LILAS
LE CYPRIE
PARFUMS CELESTES

AU NORD



LA PHOSPHATINE FALIÈRES
est l'aliment parfait des ané-
miés, des vieillards, des
convalescents en raison de
la facilité de sa digestion et
de ses vertus fortifiantes

**PHOSPHATINE
FALIÈRES**

LA PREMIÈRE BOULLIE DE BÉBÉ

Agent général pour l'Afrique du Nord: G. DELAUNAY, 21, chemin Edith-Cavell, ALGER — Téléph. 74.74

RHUM CHAUVET

PRESCRIT CONTRE LA GRIPPE ET LES ÉPIDÉMIES — Treize Grands Prix

DESVAUX & BALLESTER, Agents généraux: 104, voûte Quai Sud, ALGER — Téléphone 80 91

MALADIES DE LA FEMME LE FIBROME



Exiger ce portrait

Sur 100 femmes, il y en a 90 qui sont atteintes de **Tumeurs**, Polypes, **Fibromes** et autres engorgements, qui gênent plus ou moins la menstruation et qui expliquent les Hémorragies et les Pertes presque continuelles auxquelles elles sont sujettes. La Femme se préoccupe peu, d'abord, de ces inconvénients, puis, tout à coup, le ventre commence à grossir et les maux redoublent. Le **Fibrome** se développe peu à peu, il pèse sur les organes intérieurs, occasionne des douleurs au bas-ventre et aux reins. La malade s'affaiblit et des pertes abondantes la forcent à s'aliter presque continuellement.

QUE FAIRE ? A toutes ces malheureuses, il faut dire et redire: **Faites une cure avec la**

JOUVENCE DE L'ABBÉ SOURY

N'hésitez pas, car il y va de votre santé, et sachez bien que la **JOUVENCE DE L'ABBÉ SOURY**, composée de plantes spéciales, sans aucun poison, est faite expressément pour guérir toutes les Maladies intérieures de la Femme; Métrites, Fibromes, Hémorragies, Pertes blanches, Règles irrégulières et douloureuses, Troubles de la circulation du sang, Accidents du **Retour d'Âge**, Etourdissements, Chaleurs, Vapeurs, Congestions, Varices, Phlébites.

Il est bon de faire chaque jour des injections avec l'**HYGIÉNITINE DES DAMES**. La boîte, **6 fr. 75**, impôt compris.

La **JOUVENCE DE L'ABBÉ SOURY**, préparée aux Laboratoires **Mag. DUMONTIER**, à Rouen, se trouve dans toutes les Pharmacies.

Prix: Le flacon { Liquide } **10 fr. 60**
 { Pilules }

Bien exiger la véritable **JOUVENCE DE L'ABBÉ SOURY** qui doit porter le portrait de l'**ABBÉ SOURY** et la signature **Mag. DUMONTIER** en rouge.

AUCUN AUTRE PRODUIT NE PEUT LA REMPLACER

Mag. Dumontier
L.P. 4

LA DÉCOUVERTE LA PLUS SENSATIONNELLE GANDHOUR LE BAUME MIRACULEUX

à base d'extraits de Plantes.
Son simple contact avec la peau fait disparaître la graisse de la partie touchée. Permet de maigrir vite et lentement, de **1 à 10 kgs par mois**. Résultats incroyables, attestations médicales nombreuses. **Usage uniquement externe**, ne nécessitant aucun régime, aucun travail, quelques minutes de frictions. **Notice envoyée gratuitement et discrètement (tombé)**. Laboratoires du **GANDHOUR (A. N.)**, 1, rue Mondétour, PARIS.

**TOUX
CATARRHES
BRONCHITES
CHRONIQUES**

**GOUTTES
LIVONIENNES**

TRouETTE-PERRET

MES DAMES

POUR TEINDRE
VOUS MÊMES
TOUS TISSUS

EXIGEZ:

LA MAUPESQUE

TEINTURE MÉNAGÈRE PERFECTIONNÉE

Paquet teignant **1/2 KILOGR.** de tissu en toutes nuances. (TOUTES BONNES DROGUERIES)

PURGYL PURGATIF IDÉAL
Préférés des Enfants
ACTIF - INOFFENSIF
20, r. St-Lezard, Paris

CAP D'OR BLANC

CAP D'OR
APERITIF AU QUINQUINA

REBAUD-GIROD, Alger



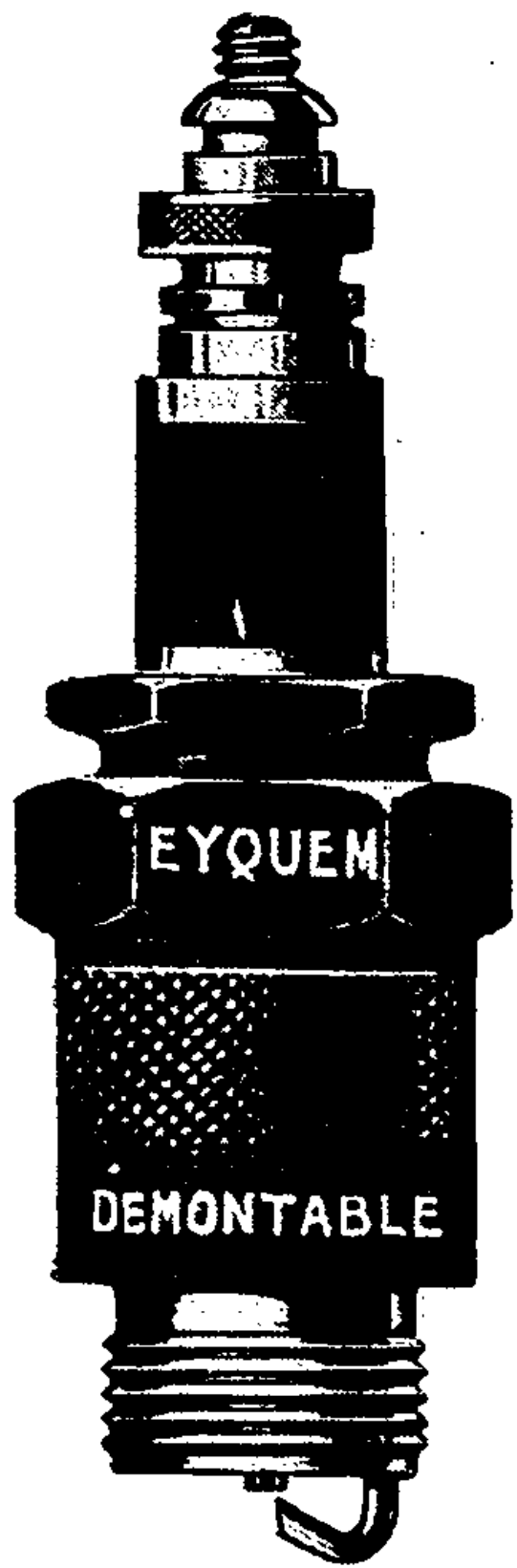
Voilà, Voilà ! la Bénédictine la grande Liqueur Française

Agents pour l'Afrique du Nord : MARCÉ & C^{ie}, ALGER

EX-PREMIER COUPEUR DES PLUS GRANDES MAISONS DE PARIS

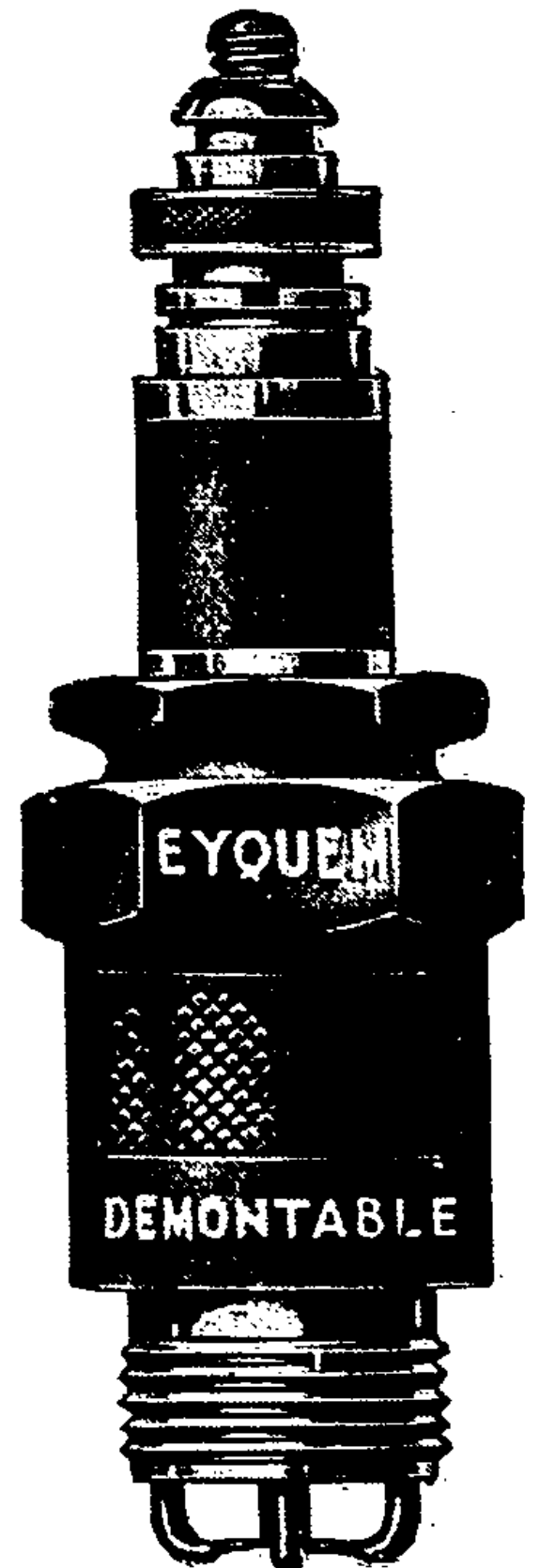
A. SCOURAKIS
TAILLEUR
5 RUE DU HAMMA - TEL: 13-17 - ALGER

BOUGIE EYQUEM



Les BOUGIES EYQUEM sont homologuées par les
Services Techniques
de l'Aéronautique Militaire Française

sur Moteurs FARMAN	plusieurs types
GNOME et RHONE	d°
HISPANO-SUIZA	d°
LORRAINE	d°
RENAULT	d°
SALMSON	d°



Les Etablissements EYQUEM fabriquent différents types de Bougies
convenant aux Moteurs d'Aviation de Tourisme

Téléph. { 14-17
30-88

Agent Général pour l'Algérie

A. SOLDANI

25, Boulevard Carnot ALGER

Télégra. : Autosolda-Alger

Etude de M^r Louis PANISSE, avoué à Alger,
7, place de la République.

VENTE

au Tribunal Civil d'Alger, le Vendredi 20 Janvier 1933, à 14 heures,
d'une

GRANDE PROPRIETE

sise à la Réghaia, canton de Maison-Carrée, de 96 hectares.
Ensemble : 3 CORPS DE BATIMENTS élevés chacun d'un rez-de-chaus-
sée et d'un premier étage, noria, écurie et source.
UN CHEPTEL VIF ET MORT est compris dans la vente.

Mise à prix : 1.000.000 fr.

Pour tous renseignements, s'adresser à l'étude de Maître Louis PANISSE
et M^r VENAT, avoués.

CHEMINS DE FER ALGERIENS DE L'ETAT

Voie, Bâtiments et Travaux neufs.

Arrondissement d'Alger.

LIGNE D'ALGER A CONSTANTINE

Gare de SETIF

RECHARGEMENT GENERAL DE L'EMPIERREMENT DE LA COUR DES MARCHANDISES

AVIS D'ADJUDICATION PUBLIQUE

Le VENDREDI, 20 JANVIER 1933, à 15 heures, il sera procédé dans les
bureaux de l'Arrondissement de la Voie et des Bâtiments des C.F.A.E., sis
21-23, boulevard Camille-Saint-Saëns à Alger, en séance publique et dans les
formes réglementaires, à l'adjudication sur soumissions cachetées des tra-
vaux désignés ci-dessus dont le montant s'élève à la somme de 97.500 francs.
Le cautionnement provisoire est fixé à la somme de 1.625 fr. et le cau-
tionnement définitif à la somme de 3.250 fr.

On peut prendre connaissance du dossier d'adjudication soit dans les bureaux
de M. le Chef d'Arrondissement de la Voie et des Bâtiments à Alger, soit
dans les bureaux du Chef de Section à Sétif, tous les jours de 8 à 11 heures
et de 14 à 16 heures, sauf les dimanches et jours fériés.

Les Établissements LACROIX

6 bis, rue des Chevaliers-de-Malte à ALGER
Distributeurs exclusifs de

PARLOPHONE

vous offrent leurs phonos portatifs série 57 :

Péga noir, tous perfectionnements.....	695 fr.
Péga couleur, — porte-aiguilles, brosse...	795 fr.
Cuir — — — — —	895 fr.
Cuir (électro-mécanique)	1.295 fr.

PRIME : Tous ces appareils sont livrés avec 25 disques
Parlophone 25 cm. Et. bleue

— offre gracieuse valable jusqu'au 31 Janvier —

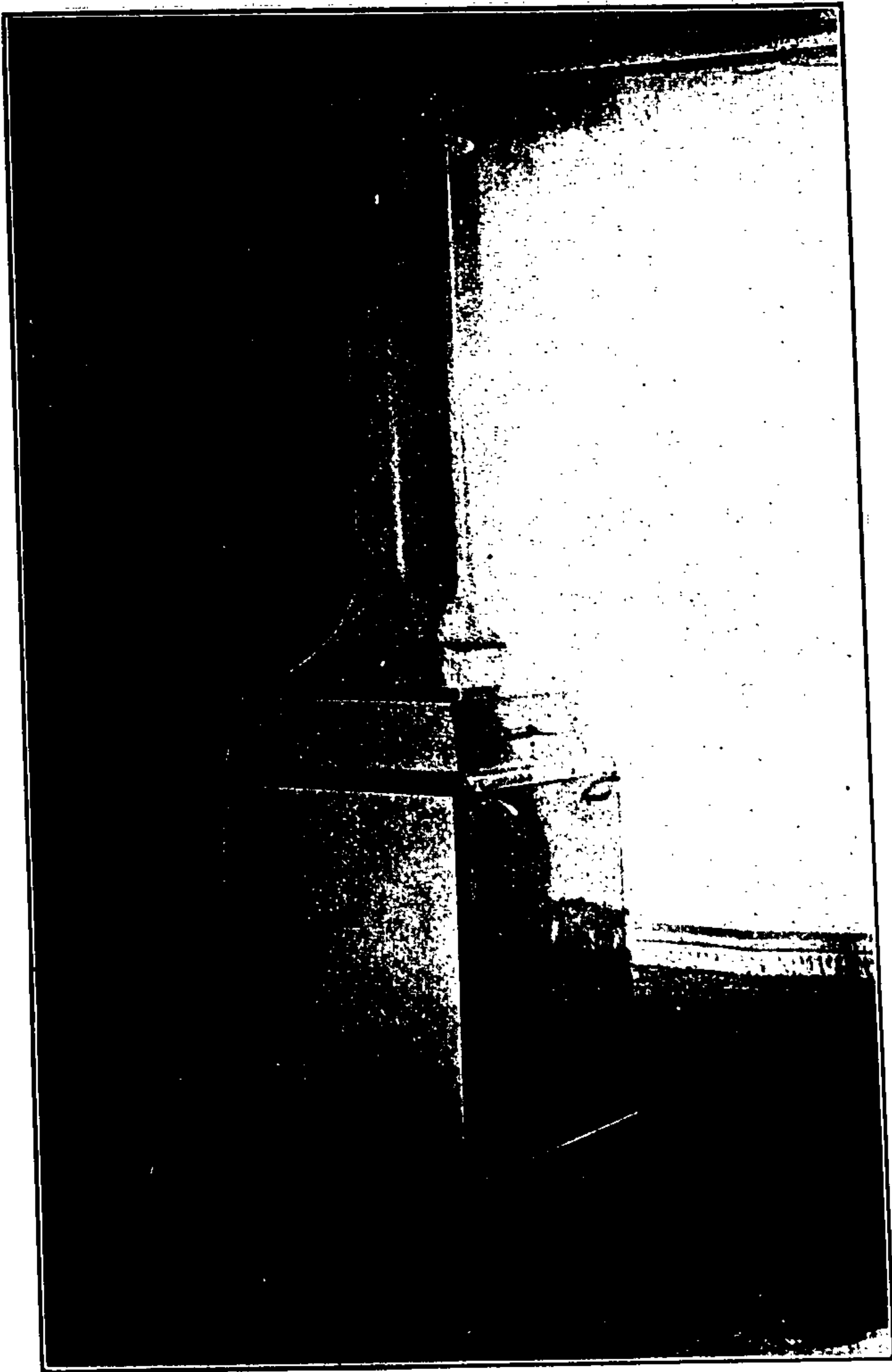
TOUS RÉPERTOIRES :

Français, Espagnol, Italien, Arabes et ...

Phonos et disques d'occasion toutes marques

A RETENIR. — A titre publicitaire, jusqu'au 15
janvier, tout acheteur de 25 disques Parlophone
recevra gracieusement un phono portatif, gainé rouge, der-
nier modèle.

AUSSI MOBILE QU'UN POELE A ESSENCE



Une prise de courant, c'est tout.

“ FRAICHEUR ”

APPAREIL MOBILE DE RAFRAICHISSEMENT

Brevets ALVAREZ et DAUPHIN

L'ATMOSPHERE RAISONNEE

en Europe et aux Colonies

RAFRAICHIT - ASSÈCHE - ÉPURE

Modèle I. — UTILISE LA GLACE

Modèle II. — AUTOREFRIGERANT

Fonctionne par accumulation.

Tous renseignements au bureau technique :

André DAUPHIN, Ingénieur-Conseil, 9, Rue des Arquebusiers, PARIS

Agents à TUNIS - ALGER - CASABLANCA

faites placer des

SÉCURITÉ
ET
TRIPLEX

sur votre voiture.

DÉPOSITAIRE

A. DEMICHELI
38. Rue Sadi-Carnot. ALGER



Vous devez chérir votre beauté et comme les cheveux gris en sont l'ennemi indéniable, faites-les disparaître sans hésiter avec l'Inecto-Rapid, le meilleur recolorant des cheveux qui les laissent souples et brillants, leur donne une nuance aussi jolie que celle de la Nature et ne demande que 15 minutes d'application.

Ensuite, l'ondulation permanente peut-être faite en toute sécurité.

Les meilleurs coiffeurs n'utilisent que l'Inecto-Rapid. — Repoussez sans hésiter l'offre de toute autre teinture, car rien ne vaut l'Inecto-Rapid.



EN VENTE CHEZ TOUS
LES BONS COIFFEURS ET
PARFUMEURS D'ALGÉRIE

Les Bons Hôtels du MAROC

Nos lecteurs peuvent descendre en toute confiance dans les établissements qui figurent dans cette liste. — Tous les bons établissements n'y figurent pas. Mais nous n'y avons inscrit que ceux dont la bonne tenue et la propreté sont irréprochables.

CASABLANCA

Hôtel des Ambassadeurs

Très belle vue sur la mer

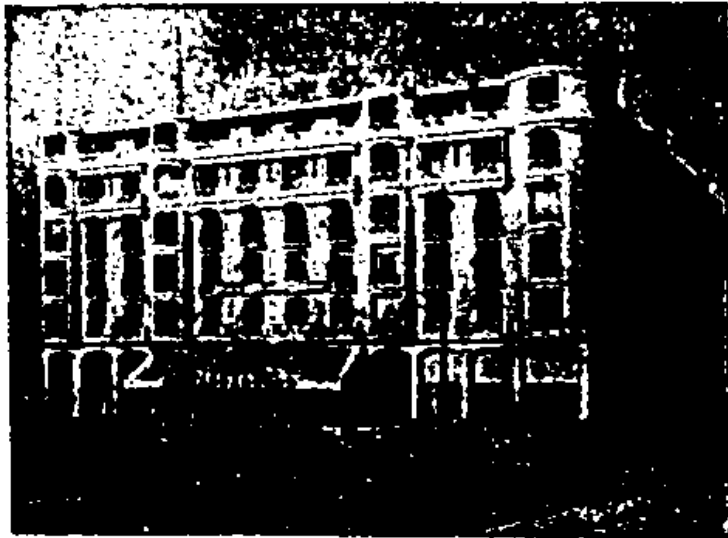
DERNIER CONFORT

Toutes Chambres avec Salles de bains. - W.-C. privés et Téléphone

CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE. - ASCENSEUR

Restaurant de 1^{er} Ordre. - Bar Américain

Téléphones : A. 38-45. — A. 40-13



HOTEL EXCELSIOR

Construit en 1918. Remis à neuf en 1^{er} 32

LE PLUS MODERNE & LE PLUS CONFORTABLE

150 chambres - 50 salles de bains

- - toutes avec téléphone - -

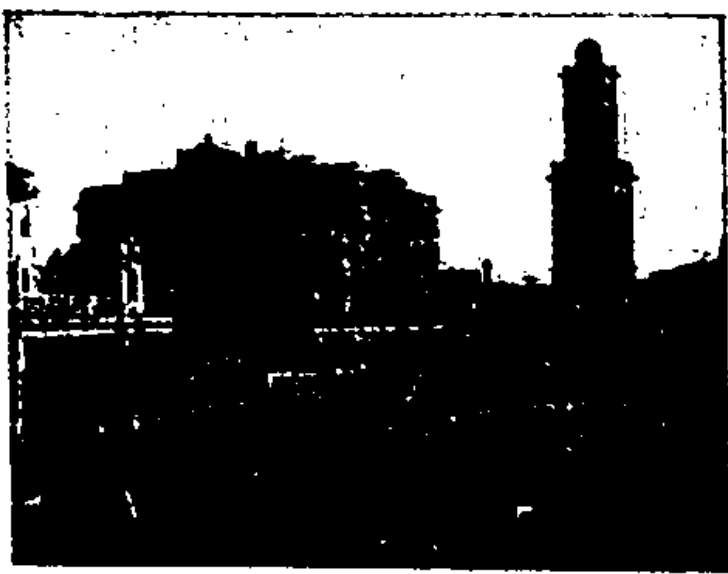
Chambres à partir de 25 fr. - Journée à partir de 60 fr.

Restaurant à la carte et à prix fixe de 20 à 25 fr.

BAR AMÉRICAIN - BILLARD - ROOF GARDEN

DIRECTEUR : R. T. BALDRATI

Adresse télégraphique EXCELSIOR — Téléphones A 32 82 et A 32 28



Majestic Hôtel

Adresse télégr. MAJESTIC — Téléphones A 10.96 et A 41.40

100 Chambres - 40 Salles de bain

Ascenseur - - Chauffage central

Tout le confort moderne - - Bar

Américain - Restaurant de 1^{er} Ordre

PRIX MODÉRÉS



ANFA HOTEL

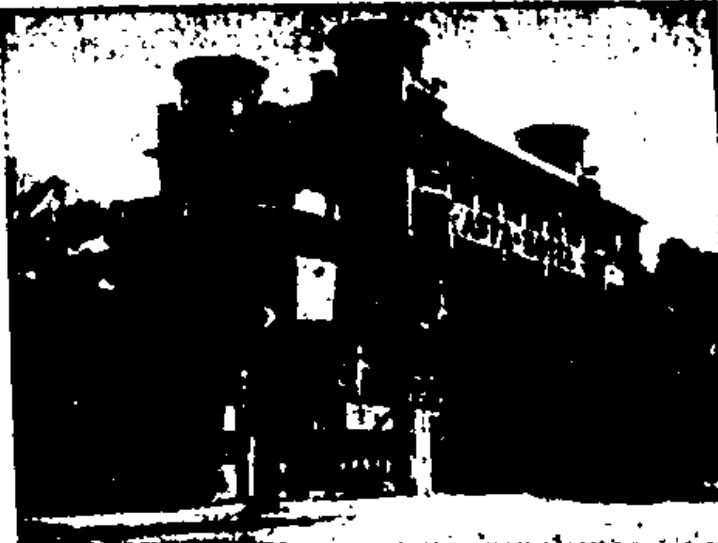
HIVERNAGE — ESIVAGE

W. C. et Salles de bains privés

Garage pour 20 voitures - -

Restaurant de 1^{er} Ordre

M. HAZERA, propriétaire — Téléphone A 00.27



Entièrement neuf

Tout le confort moderne

Chambres à partir de 25 francs. — Ascenseur. — Chauffage Central. — Chambres avec salles de bains et w.c. privés.

Téléphone dans les chambres.

GRAND HOTEL

41, rue Prom (angle rue Vadrines)

Téléphone : 30-30

Chambres avec salles de bains et w.c. privés.

Jardin. — Garage.

HOTEL GEORGE V

Rue Sidi-Belyout, (commence rue Foucauld) 1^{re} rue à droite, après les Transports Minerva

Confort moderne : eau chaude et froide. — Tranquillité absolue

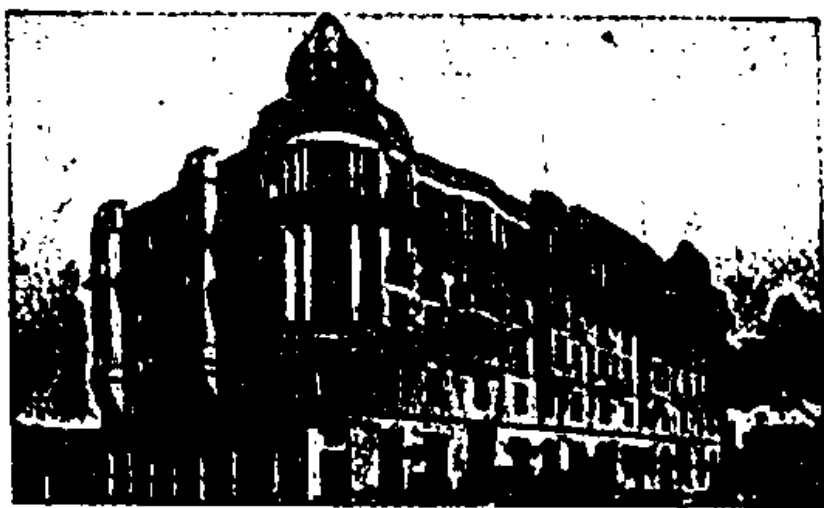
Chambres à partir de 20 francs.

Garage à proximité

SPLENDID HOTEL

Avenue du Général Moinier, 55.

Confort moderne. — Ascenseur. — Chambres à partir de 20 francs. — Garage à proximité. — Tél. : A. 40-32



ATLAS HOTEL

Boul. Emile Zola - Tél. A 06.02

180 Chambres à partir de 12 frs, service compris

Restaurant : Repas 10 francs. Pension 400 francs

BAR — GARAGE — SALON DE COIFFURE

GRAND HOTEL DES PRINCES

19, B^d de Lorraine

Tél. A. 30-01

Chambres : 15 francs, avec Cabinet de toilette : 20 francs

Chambres avec Salle de bains : 25 et 30 frs. - Chambres au mois : 300 à 350 frs

OLYMPIC HOTEL

Angle rue Coli et rue Oudjari. — Tél. : A. 60 18

Plein Centre

Belles chambres ensoleillées à partir de 15 francs. — Arrangement pour séjour. — Eau chaude et froide.

Salles de bains. — Chauffage central. — Garage en face.

HOTEL MÉTROPOLE

Rue Savorgnan-de-Brazza

Chambres à partir de 15 francs

RESTAURANT

Confort Moderne - Ascenseur

Téléphone A. 13-57

PALACE HOTEL rue de la Drôme

Confort moderne : eau chaude et froide, 22 cubi. de toil. Chambres ensoleillées à partir de 15 frs.

Arrangement pour séjour

Ascenseur - Garage - Tennis particulier

HOTEL GALLIA rue Prom, 19. Mme Le Normand pro.

Conf. mod. eau chaude et froide, salles de bains

Chambres de 12 à 25 francs

Arrangements pour séjour - Garage en face

CASABLANCA (Suite)

La Coupole

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Restaurant. - Brasserie

de tout 1^{er} Ordre, à la carte. PRIX MODÉRÉS

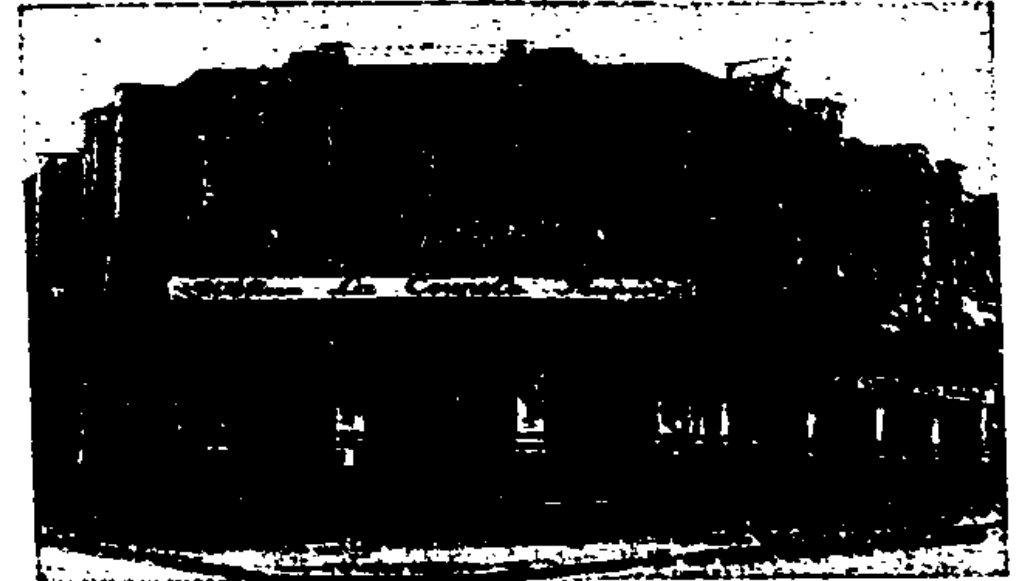
Apéritifs et Cafés-Concerts

HOTEL Confort moderne. Chambre à partir de 18 francs

PISCINE chauffée à 25° avec DANCING-SÉLECT

Le meilleur Orchestre de l'Afrique du Nord

TÉLÉPHONES : A. 51-21. et 51-22



En pleine ville indigène

RESTAURANT DU COQ D'OR

Aue du Consulat-d'Angleterre

Téléphone 60.49

Dans les Jardins de l'ancien Consulat d'Angleterre - Service à la carte

Restaurant de l'OASIS

Roger RANG, propri.

rue Gallieni, 47

Déjeuners : 18 frs. — Diners : 20 frs. — Téléph. A 35-69

VILLA CLARA

Chambres - Restaurant dans grand jardin

Téléphone A 52-76

Journée à partir de 45 francs

Mme Etiévant-Maurice, propriétaire. Chambres tout confort de 15 à 20 francs. — Repas : 15 frs. par 10 cachets : 12 frs.

GARAGE

CABINET LOUPS

Immeub. TAZI, 2. Rue Capitaine-Maréchal, Casablanca Té. A 24.75

Toutes tractations immobilières - Vente et Achat de Propriétés, Terrains,

Immeubles et Fonds de Commerce, Prêts hypothécaires, Gérances d'immeu-

bles, Etudes de Sociétés et d'Installations Industrielles et Agricoles

FEDHALA

HOTEL MIRAMAR

Tout 1^{er} Ordre

Ouvert toute l'année

Chambre à partir de 30 f

Journée à partir de 65 f

Arrangement

pour longs séjours

Déjeuners et Diners

25 francs

Tél. 0.20

TENNIS GOLF



FEZ

GRAND HOTEL

Confort des Grands Palaces Européen

RESTAURANT DU GRAND HOTEL

Chambres à partir de 30 fr.

Menu : 20 fr.

LA RENAISSANCE

Boulevard Poeymirau. Tél. 23.01

Restaurant de 1^{er} ordre

Repas : 20 fr. Vin compris — Service à la carte

MIRABEAU

Place Lyautey - Tél. 27.76

Menu : 20 francs

le restaurant CHIC

RESTAURANT - ROTISSERIE TOULOUSAINE

LACOURT, propriétaire

Avenue de France

Cuisine Française - Repas : 12 francs, vin compris

Les Bons Hôtels du MAROC

Nos lecteurs peuvent descendre en toute confiance dans les établissements qui figurent dans cette liste. — Tous les bons établissements n'y figurent pas. Mais nous n'y avons inscrit que ceux dont la bonne tenue et la propreté sont irréprochables.

RABAT

HOTEL BALIMA

Téléph. 31-71
31-73
32-71

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Au centre des affaires



100 Chambres isolées contre le bruit
toutes avec téléphone, toilettes, douches
ou bains, W.-C. privés

CHAMBRES A PARTIR DE 25 Francs

Restaurant à prix fixe et à la carte

BRASSERIE. - BAR. - GARAGE

— Terrasse avec vue panoramique —
incomparable

RESTAURANT DU PALACE, CAIROCHE Henri, propriétaire
Repas à la Carte Salle pour Banquets

Chef de cuisine: JUSTIN, ex-chef du Roi de la Bière Rue de la Paix, Tél. 33.94

ROYAL HOTEL

Téléphone. 20-77

80 chambres, tout dernier confort
Ascenseur. Tél. dans toutes les chambres
Chambres à partir de 20 francs
Pension depuis 70 francs

MAJESTIC HOTEL

Téléphone. 29-97

60 Chambres. Confort moderne
Chambres à partir de 18 francs
Pension depuis 55 francs

AU TOUT VA BIEN CASTILLO, propriétaire
Place du Marché
Restaurant à la Carte. — Cuisine très renommée.



GRAND HOTEL

TOUT LE CONFORT MODERNE

ASCENSEUR - CHAUFFAGE CENTRAL

Chambres à partir de 20 francs

GARAGE PRIVÉ — Télé. 38-85 — ARRANGEMENT POUR SÉJOUR

HOTEL MONPLAISIR

Confort Moderne. — Tranquillité absolue. —

Chambres à partir de 20 francs. — CAFÉ-RESTAURANT, repas 15 francs, vin compris

Garage pour 15 voitures

Square de la Tour Hassan, face aux ruines,
Mme Trausch, propriétaire
Téléphone. 32-29

HOTEL CENTRAL

Chambres à partir de 15 francs.

Place Lyautey et rue de Castries (en face le Palais de Justice)
Confort moderne - Salles de bains - Douches - Garage attenant

Téléphone : 29-31

OCEANIC HOTEL — RESTAURANT

Eau courante — Salles de bains — Chambres de 15 à 20 frcs. — Repas : 12 frcs. — Jo rnée : 35 à 40 frcs
Prix spéciaux pour séjour

Recommandé spécialement aux familles

Sur la mer

Garage à proximité

Restaurant du Petit VATEL

Boulevard Gallieni
Repas : 12 frs. vin non compris

S. A. F. T.

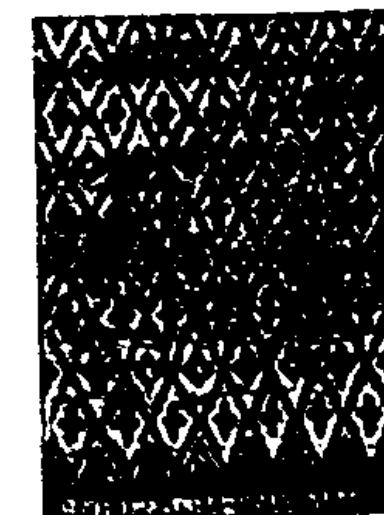
Société Africaine de Filatures et Tissage

Manufacture de TAPIS et TISSUS MAROCAINS

PRIX TRÈS MODÉRÉS

Rabat, Avenue Tamara

Tél. : 36-82



Profitez de votre séjour à Rabat pour consulter le
MAGHREB IMMOBILIER

9, Avenue Dar el Maghzen - Tél. 29,00

Directeur CH. QUIGNOLOT

Ce cabinet est à même de vous donner tous renseignements utiles
concernant le placement de capitaux dans toutes affaires sérieuses :
Ventes, Achats, Locations, Prêts hypothécaires et toutes transactions
Immobilières, Agricoles et Commerciales, Plans, Levés, Lotissements.

POURQUOI NE PAS ABANDONNER LES VIEILLES MÉTHODES

puisque **L'ELECTRICITE**

VOUS OFFRE A DOMICILE

PROPRETÉ - SOUPLESSE - CONFORT - HYGIÈNE

ET

ÉCONOMIES

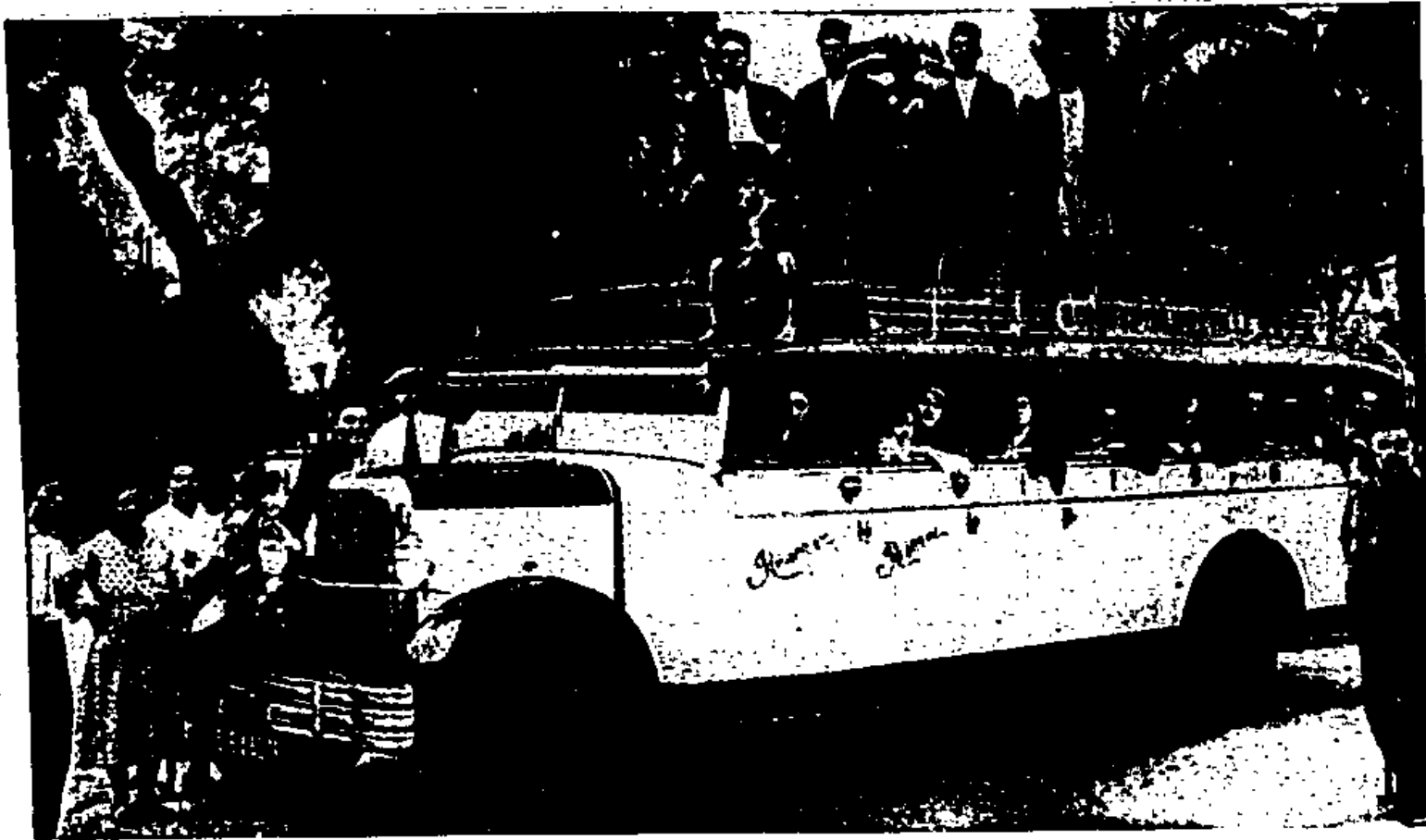
GRACE AU NOUVEAU

TARIF MIXTE à 3 TRANCHES de la S. M. D.

Pour tous renseignements, s'adresser aux bureaux de la **S. M. D.** : CASABLANCA, rue Savorgnan-de-Brazza - RABAT, rue de Grenoble

Les Grandes Maisons du Département de Constantine

SERVICE EXTRA RAPIDE GRAND LUXE
Philippeville-Bône
(et vice-versa)



par autocar Panhard & Levassor

Départ : 5 h. 30 — Café de la Marine : **Philippeville**
 Arrivée : 7 h. 30 — Café du Théâtre : **Bône**

Départ : 13 heures — Café du Théâtre : **Bône**
 Arrivée : 15 heures — Café de la Marine : **Philippeville**

Madame MONTI François, propriétaire
 PHILIPPEVILLE

Services et Prix Spéciaux pour déplacements de Sociétés

Grands Magasins du GLOBE
 - Vendant de tout aux plus bas prix -

CONSTANTINE - Bordj-bou-Arréridj - Saint-Arnaud
 Batna • Djidjelli • Châteaudun • Ain-Beida • Souk-Ahras

TEINTURERIE & BLANCHISSERIE MODERNES DE BONE

Téléphone 7.13

Ses livraisons rapides - Son travail irréprochable

CONSTANTINE, 7, Rue Caraman - Guelma - Philippeville - Souk-Ahras

Bois et Matériaux de Construction

L.-E. PERRIN & L. DUBOIS

Rue Prosper-Dubourg

Télégrammes Perrinbois

BONE

Téléphone 2.17

L'Usine des Etablissements André MARIAGE
 Société Anonyme : Quai Sud, **BONE** Téléphone **6.20**

vous livrera de suite :

toutes pièces bois débitées sur mesures

vous exécutera immédiatement :

tous travaux bois et fer

visitez ses ateliers modernes, vous serez fixé sur la puissance de ses moyens de production

Les meilleurs Hôtels du Département de Constantine

BONE

A Bône 1 près la nouvelle gare.

UN SEUL RESTAURANT

Si vous désirez faire un bon repas et à un prix raisonnable.

— N'hésitez pas — Rendez-vous au « **ROSSIF** » —

Réputé pour sa cuisine et sa cave Victor Kuonen, restaurateur Suisse, propriétaire.
 Prix spéciaux pour MM. les voyageurs. — Salle unique pour réunions et banquets.

GRAND HOTEL CONTINENTAL

Vve, **CHIARELLI** PROPRIÉTAIRE
 Rue Perrégaux & Passage Bronde
 Bône (ALGÉRIE)

Tarifs spécial pour MM. les Voyageurs et Sociétés

CONFORT MODERNE - EAU COURANTE
 CHAUDE & FROIDE - CHAUFFAGE CENTRAL
 CUISINE ET CAVE RÉPUTÉES

R. C. BONE 1.510

Touring Club de France TÉLÉPHONE 4-87

PHILIPPEVILLE

On Mange Partout **Chez Petit** : On DÉJEUNE On DÎNE

Terminus Restaurant Avenue Charles-Blanchet : **Philippeville**

Le Restaurant à la Mode Repas sur commande des plus simples aux plus somptueux
 Prix Spéciaux à MM. les Voyageurs et Inspecteurs d'Assurances. Téléphone : 4-25

PUBLICITÉ PRIEUR

SUR ROUTES — SUR VOIES FERRÉES

7, Rue Antoine-Bruno **PHILIPPEVILLE**

PHILIPPEVILLE (Suite)

GRAND HOTEL ROYAL ET POSTE

Près Hôtel de Ville. — PHILIPPEVILLE.
 Mme. Pisani et Mr. Leccia, ex-intendant de la Cie
 Gie. Transatlantique. — Propriétaires

Cuisine réputée préparée par M. Leccia lui-même. — Chambres confortables — Eau chaude et froide
 Recommandé à MM. les Voyageurs et Touristes
 Vue sur la Mer — Etabli^m. de tout 1^{er} Ordre — Spécialités — Noces Banquets. Téléphone : 2-01

Grand HOTEL D'ORIENT

Philippeville Changement de propriétaire
 Arthur Pancrazi successeur.

Etablissement remis entièrement à neuf-Central, Confort moderne, eau chaude et froide ; situation unique
 Cuisine préparée par un professionnel réputé. Prix spéciaux pour pensionnaires, voyageurs et inspecteurs d'assurances.

Banquets, Noces et Festins. Téléphone : 0-51

RESTAURANT LALLEMAND

Le Rendez-vous des fins Gourmets. Nouvel Etablissement de
 Premier Ordre renommé pour sa bonne cuisine.

Gabriel LALLEMAND

Rue Henri-Teissier (Près la place de la Marine) **PHILIPPEVILLE**

Ex-Chef des Grands Palaces et de la Compagnie
 Internationale des Wagons-Lits.

Bouillabaisse tous les jours. Spécialités sur commande.
 Propreté - Célérité - Cuisine soignée - Prix modérés

GRAND HOTEL FOY MODERNE

Place de Marqué
PHILIPPEVILLE

Le seul hôtel à Philippeville ayant lavabos et bidets à eau courante, chaude et froide.

Téléphone : 0-63

SA CUISINE — SA CAVE — SON SERVICE

Visitez la Tunisie

Pays de Tourisme

Ses Villes Mortes

Renseignements aux Syndicats d'Initiatives

CONSTANTINE

Traitement d'Hiver de la Vigne et des Arbres Fruitières

NIVOSINE

Formule F. Willaume

La Nivosine est le produit fabriqué sous le contrôle et la garantie d'une autorité scientifique,

CARBOKRIMP Français

Produit ayant prouvé son efficacité puissante et infaillible.

Agent exclusif pour le Dépt. de Constantine, Jacques SERDÀ, 14, rue Thiers. Bône

LA PLANTE QUI REND LA VIE MERVEILLEUSE

PEYOTE TRAMNI guérit les nerveux et les neurasthéniques et rétablit l'exact équilibre nerveux. PEYOTE facilite la sécrétion des glandes, guérit le physique, l'intellect et le moral, fait la rééducation des nerfs et sa cure rend la Santé à tout âge. Labor. 5, Place Blanche, PARIS et toutes Pharmacies. 20 Frs.

TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE DE CASABLANCA

Registre du Commerce

Dossier n° 4.321

Suivant acte sous seings privés en date à Casablanca, du 22 novembre 1932, enregistré, il appert que M. Medico Achille, épicière à Casablanca, 157, rue du Capitaine Hervé, a vendu à M. Antonio Fernandez, de-

meurant à Casablanca, rue du Mont Cinto, n° 8, un fonds de commerce d'épicerie, sis à Casablanca, 157, rue du Capitaine Hervé, avec tous ses éléments corporels et incorporels.

Les oppositions seront reçues au Secrétariat-Greffier du Tribunal de Première instance de Casablanca, dans les quinze jours au plus tard de la seconde insertion.

Le Secrétaire,
Greffier en Chef,
E. Neigel.

Pour seconde insertion.

DEUX ÉDITIONS NOUVELLES... DEUX PRÉCIEUX TALISMANS

POUR VIVRE HEUREUX MALGRÉ LES DIFFICULTÉS DE L'HEURE :
"L'ART DE LA RESPIRATION", par le Dr. O. Z. Hanish. Exercices incomparables pour la santé et le développement mental. Nombreuses illustrations et planches explicatives, 35 fr. (port en sus)
"RECETTES CULINAIRES", et Conseils pour la santé, d'après le Dr. O. Z. Hanish. Cuisine saine, savoureuse, économique, conforme aux principes d'une hygiène scientifique, 18 fr. (Port en sus)

Demandez tarif général, brochures gratuites spécimen de la revue « la Vie au Soleil » franco.
Publication Mazdaznan : (Carlos Bungè), éditeur,
152, Boulevard Saint-Germain, PARIS — Chèques postaux : PARIS, Bungè 77.083.

LA SEMAINE COMIQUE... par Henriot



— Drôle de goût, vos cigares d'Espagne...
— Je vous dirai que mon mari, pour les passer à la douane, les met dans ses chaussettes.



— Allemagne hitlérienne, assassinats, incendies en mer...
— Il n'y a plus rien dans les journaux.



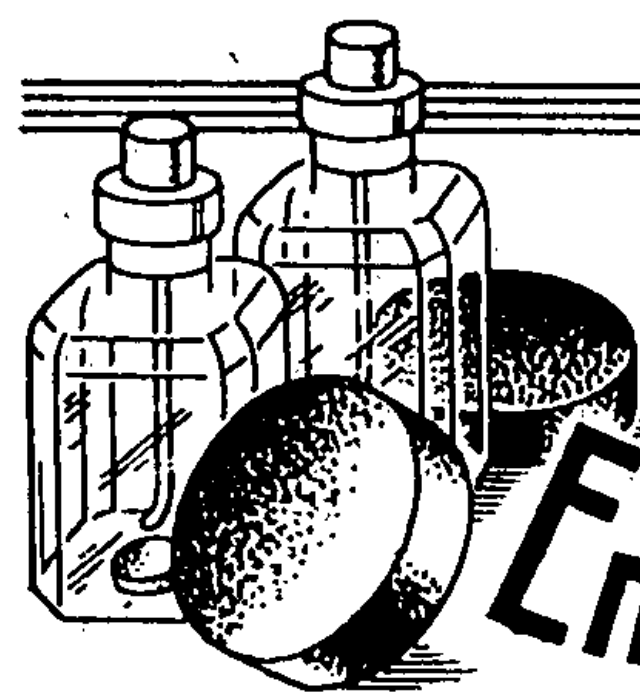
— Que les voyages sont chers !... C'est effroyable.
— Il n'y a que les bonnes qui se déplacent facilement aujourd'hui.



— Mon ami, excuse un moment d'humeur, pardonne à ta femme...
— Je lui pardonnerai volontiers si seulement c'était la tienne.

GARDE-MEUBLE BEDEL

PARIS — CASABLANCA — RABAT — ALGER



En tête du progrès...

PREMIER DES EFFACEURS et le plus apprécié, CORECTOR présente une nouvelle formule.

CORECTOR-SEC en comprimés inaltérables.

Avantages. — CONSERVATION GARANTIE des comprimés. MAXIMUM D'EFFICACITÉ par la fraîcheur de la solution. L'usager remplit les flacons d'eau ordinaire, au moment de leur mise en service.

ÉCONOMIE A L'USAGE. Il existe des flacons de rechange, vendus en étuis, permettant de ne remplacer que les flacons épuisés.

TOUJOURS MOINS CHER. La boîte de 2 flacons : 4 fr. 25. L'étui de rechange blanc ou rouge : 2 francs. En vente partout.

Produit français garanti sans chlore.



CORECTOR SEC

Publicité Ch. Lemonnier

Lisez :

Le Journal Général des Travaux publics et du Bâtiment

3, rue Pélissier, ALGER



VIEILLE CURE

LA GLOIRE DES GRANDES LIQUEURS FRANÇAISES

Siège social : BORDEAUX PARIS 89, rue St Lazare.

AGENTS GÉNÉRAUX
TUNISIE : Félix LUMBROSO, 6, rue d'Oran, à TUNIS. — Téléphone 4.79.
CONSTANTINE : A. MESCHI, 12, rue Georges-Clémenceau, à CONSTANTINE. — Téléphone 0.02.
BONE : Gaston STORA, rue Mesmer, 9, à BONE. — Téléphone 0.57.
ALGER : Etablissements E. DUMAS, 44, Chemin de l'Abbé-Grégoire, à ALGER. — Téléphone 82.33.
ORAN : Alfred SANTINI et C^{ie}, 18, rue Thiers à ORAN. — Tél. 25.70 et 8.70
MAROC : Georges RIARD, 233, boulevard de la Liberté, à CASABLANCA. Téléphone 9.59.

Vient de paraître

HELIA

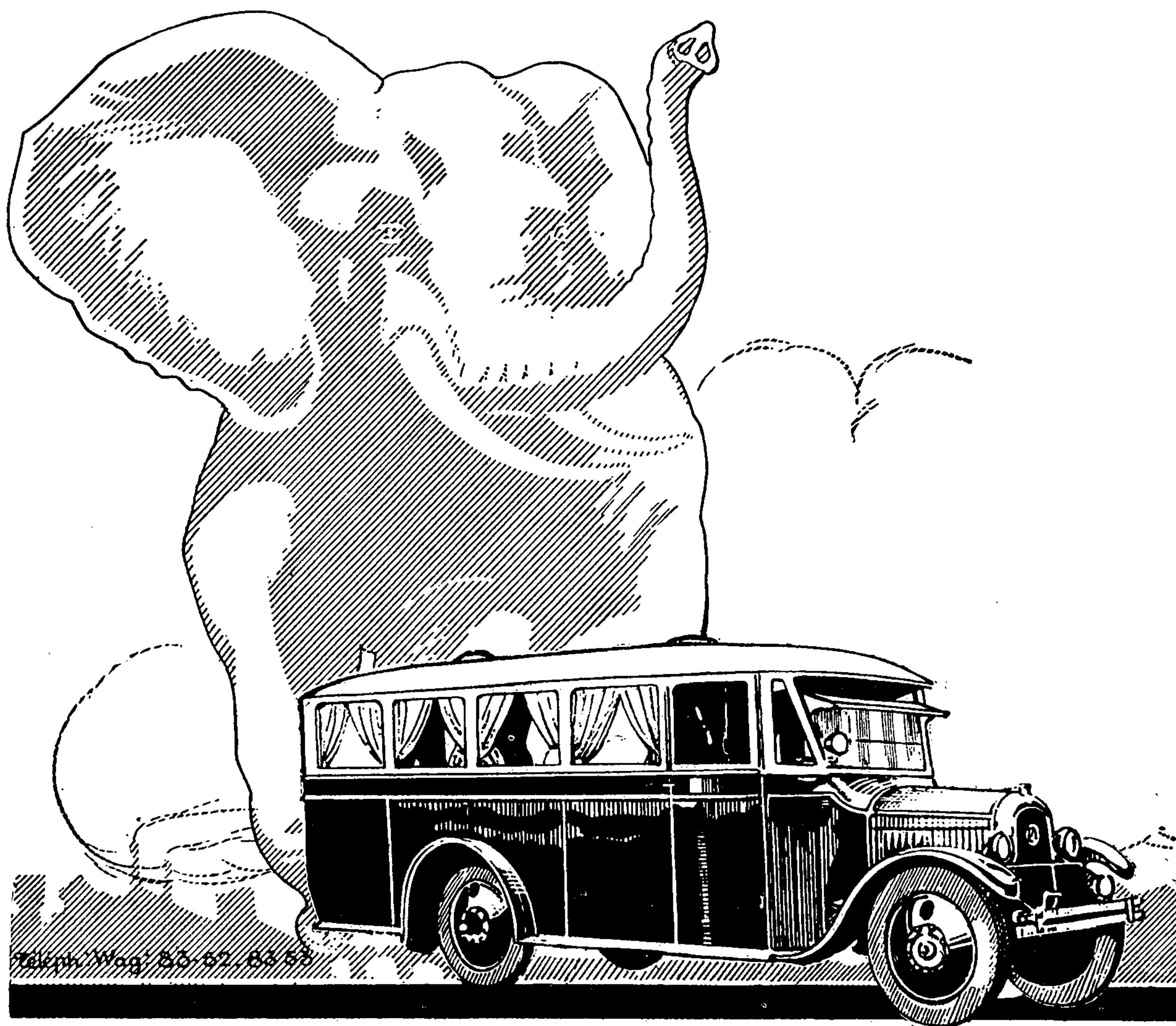
Grand roman d'amour entre une jeune femme française et un indigène

Par M^{me} Faure-Sardet

Grand Prix littéraire de l'Algérie

LATIL

CAMIONNETTES
— CAMIONS —
TRACTEURS
AUTOCARS
VEHICULES
MUNICIPAUX



Agents exclusifs

CAMIA

ALGER : 22, Rue Michelet
ORAN : 11, Rue Mancipe
TUNIS : 43, Av. de Carthage

