

Le Manche à balai. Revue  
mensuelle de propagande  
aéronautique ["puis"  
Supplément aéronautique...  
de la revue [...]

Le Manche à balai. Revue mensuelle de propagande aéronautique ["puis" Supplément aéronautique... de la revue Shell-Afrique]. 1935/07.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres 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](mailto:utilisationcommerciale@bnf.fr).

JUILLET 1935

LE NUMÉRO : 4 FRANCS

3° ANNEE N° 26

# LE MANCHE A BALAI



REVUE MENSUELLE DE PROPAGANDE AÉRONAUTIQUE

Dam

Toutes les sociétés Shell possèdent une documentation très complète sur les questions générales relatives à l'aviation et des renseignements précieux sur les aérodromes et les routes aériennes. Cette documentation qui fait partie de l'organisation constituée par la Shell pour le développement de l'aviation civile, est à la disposition des aviateurs sur simple demande.

On trouve l'huile AeroShell, l'essence Aviation Shell et le Service Shell sur tous les aérodromes et la plupart des terrains secondaires du monde entier.



**SERVICE AVIATION SHELL**

# LE MANCHE A BALAI

## Revue Mensuelle de Propagande Aéronautique

France et Colonies..... 39 Frs

Etranger ..... 52 »

Compte Chèque postal 191-29 Alger

Téléphone : 88-05

Rédaction & Administration

46, Boul. S<sup>t</sup>-Saëns - Alger

Adresse télégraph. : Manchab-Alger

Codes : Bentley's National

Tous droits de reproduction rigoureusement réservés pour tous pays

Correspondants dans le monde entier

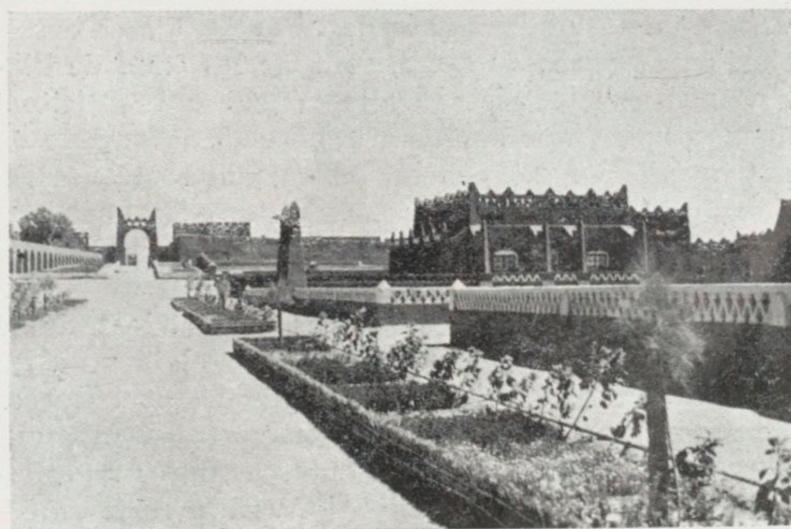


## L'AFRIQUE ET LES TRANSPORTS AÉRIENS (1)

par le Commandant DAGNAUX  
Directeur de la Régie Air-Afrique

Nul continent n'est demeuré au cours des âges aussi isolé que l'Afrique, et les civilisations extérieures ne l'ont guère entamé lorsque des circonstances particulières les amenaient à prendre pied sur ses côtes. Si la première civilisation dont l'histoire ait gardé la trace eut l'Egypte pour berceau, elle ne paraît pas avoir laissé de témoins notables de pénétration dans l'intérieur du continent et les infiltrations grecques, favorisées par les vents étésiens, comme plus tard les établissements phéniciens, les conquêtes romaines, byzantines ou vandales n'intéressèrent que les côtes septentrionales ; les boutres de l'Hindoustan ou de Malaisie, poussés par les moussons, ouvrirent sans doute un courant régulier d'échanges avec la côte orientale, mais sans implanter une civilisation. Seul l'Islam pénétra plus profondément en Afrique, soit en partant de la côte orientale pour donner naissance aux Sultanats, soit par les Berbères nomades du Sahara et la dynastie des Almoravides dans les régions soudanaises ;

mais, par la nature même de son intervention et par ses buts, l'Islam devait isoler encore davantage



LE MAGNIFIQUE DÉCOR D'IN-SALAH

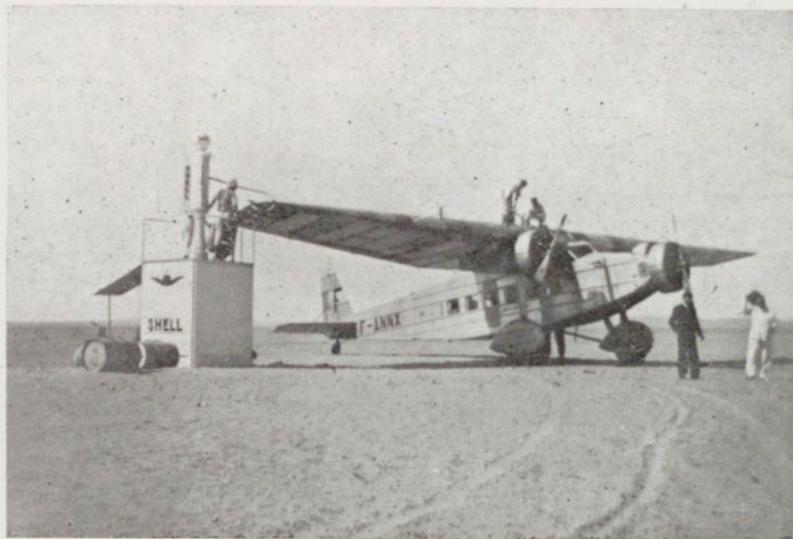
l'Afrique des civilisations en évolution. Aussi les régions centrales demeuraient-elles totalement incon-

(1) Conférence prononcée le 9 mai à l'Aéro-Club de France.

DEMANDEZ-NOUS LE GUIDE DU TOURISME AU SAHARA

nues et ce n'est qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle que l'on put enfin remplir les grands vides des cartes qui soulignaient notre ignorance. Sans cette connaissance, l'inventaire des richesses réelles du Pays était impossible et sa mise en valeur ne pouvait être entreprise efficacement ; longtemps, les établissements européens furent limités à quelques comptoirs échelonnés sur les côtes.

Cet isolement absolu, le continent africain le doit uniquement à sa constitution géographique qui a fait son individualité puissante et l'a tenu plus à l'écart des grands mouvements de l'histoire que ne le furent d'autres continents apparemment mieux protégés pourtant par des mois de navigation à la voile.



RAVITAILLEMENT A EL-GOLÉA

L'Afrique est avant tout un ensemble massif, dont nulle indentation profonde ne pénètre les côtes qui, sans travaux d'art, resteraient inhospitalières. Il se présente, d'autre part, comme une sorte de vaste cuvette dont le fond, occupé par d'anciens lacs desséchés ou menacés de l'être, sollicite les eaux de l'intérieur. Les quelques grands fleuves qui se jettent dans la mer franchissent le rebord de la cuvette en des rapides ou des chutes, interdisant toute navigation de pénétration facile sans rupture de charge.

La configuration géographique d'un aussi vaste continent exerce une influence capitale sur le climat : agissant loin des actions régulatrices de la mer, sur un pays de plateaux ou de plaines ou les systèmes montagneux climatologiquement efficaces sont rares, le climat suit simplement les indications de la latitude et apporte en outre dans ses manifestations tous les excès possibles. Aussi la carte climatologique de l'Afrique se découpe-t-elle en bandes parallèles à l'équateur, presque géométriquement délimitées et allant de la chaleur humide de la grande forêt des régions équatoriales, à la chaleur sèche des brousses tropicales et des steppes, pour aboutir

aux grands déserts — Sahara et Kalahari — qui séparent au Nord et au Sud l'Afrique centrale des régions tempérées.

Ainsi, dans un pays dont les accès naturels, maritimes et fluviaux, sont des plus rares, le climat a en outre élevé de redoutables frontières à la pénétration terrestre : ici, sur des milliers de kilomètres, c'est le désert, que parcourent seuls et lentement les nomades et les caravaniers ; là, c'est la forêt, impénétrable, dont le sol huit mois durant est couvert d'eau ; ailleurs, quelques biefs temporairement navigables, sur des rivières, conduisent, par manque de pente, à des enchevêtrements de canaux formant de véritables marécages à peu près impraticables.

De telles conditions expliquent que l'Afrique soit restée de nos jours le « continent sauvage » par excellence. Elles en font par contre un terrain de prédilection pour le développement des transports aériens dont les moyens d'action originaux surmontent plus facilement les difficultés géographiques, et on peut prévoir que l'avion est appelé à y jouer un rôle important dans l'organisation et la mise en valeur des contrées ; l'avènement des liaisons par air marquera donc là une date dans l'histoire de la colonisation.

Pourtant, la conquête du Ciel africain fut assez lente, progressant par étapes prudentes, méthodiques... Les difficultés rencontrées étaient sérieuses et soulevaient des problèmes techniques originaux qui portaient à la fois sur l'organisation de l'infrastructure et sur la conception du matériel.

Les étapes principales en sont marquées par divers raids ou tentatives qui apportèrent leur contribution à la connaissance aéronautique de l'Afrique.

1919-1920. — Deux escadrilles françaises pénètrent au Sahara et survolent le Hoggar ; le général Vuillemin poursuit vers le Niger, puis Dakar qu'il atteint en réalisant la première traversée du désert, marquée malheureusement par la fin tragique du général Laperrine.

Les Anglais étudient, dès 1919, la réalisation de la ligne Le Caire-Le Cap et commencent l'aménagement des terrains ; plusieurs appareils tentent la liaison en 1920 ; le colonel Von Rynfeld parvient seul à la réaliser en surmontant des difficultés considérables.

La Belgique, qui a confié à un comité spécial doté d'un fonds de 2.000.000, l'étude d'un programme échelonné de réalisations de voies aériennes au Congo, ouvre au trafic, le 1<sup>er</sup> mars 1920, la ligne du roi Albert, Kinchassa-Stanleyville, par des hydravions suivant le Congo.

1924. — Mission de Goys, chargée d'étudier l'organisation du parcours Alger-Bangui et l'utilisation en Afrique d'un matériel gros porteur de quadrimoteurs. Arrêtée par un accident à Niamey, cette mis-

---

EN PANNE DANS LE DESERT, NE QUITTEZ JAMAIS VOTRE APPAREIL IL EST PLUS VISIBLE QUE VOUS

---

sion est prolongée par l'équipage belge de Thieffry, qui relie ainsi en 50 jours Bruxelles à Léopoldville.

1926. — Les services terrestres de la Sabena au Congo belge sont définitivement ouverts au trafic.

Du 12 octobre 1926 au 12 janvier 1927, le lieutenant de vaisseau Bernard effectue le périple : Paris, Côte occidentale d'Afrique, Niger, Bénoué, Chari, Oubanghi, Congo, Tanganika, Zambèze, Majunga, Tananarive, puis retour à Paris par le Tanganika et la vallée du Nil.

Du 26 novembre 1926 au 23 janvier 1927, je traverse à mon tour l'Afrique sur avion terrestre, par Oran, Adrar, Gao, Zinder, Fort-Lamy, Bangui, Brazzaville, Luebo, Brocken-Hill, Tété, Quelimane, Mozambique, pour aboutir à Majunga et gagner de là Tananarive.

Les raids de 1924 et 1926 ont permis la construction d'un certain nombre de terrains et contrôlé leur état ; sur l'axe Le Caire-Le Cap, des escadrilles de la R.A.F. ont de même effectué plusieurs liaisons. Les itinéraires sont prêts et, dès 1929, on assiste à toute une succession de raids éblouissants, reliant en des temps records toujours plus réduits, Paris à Tananarive, Londres ou Paris au Cap; Bailly, Réginensi et Marsot ; Roux, Callol et Dodement ; Goulette et Marchesseau ou Goulette et Salel, Challe, Maryse Hilsz rivalisent d'ardeur pour améliorer des performances. Parallèlement, d'autres équipages reconnaissent ou tracent des parcours nouveaux, sillonnant le Sahara ou la forêt, et les noms de d'Estailleur Chantereine, de Poulin, de Sibourg, de Wauthier, s'inscrivent dans cette œuvre éminemment utile d'exploration et de pénétration.

Cependant les avions militaires de l'Afrique du Nord et des Colonies poursuivaient patiemment la reconnaissance méthodique de l'Afrique et l'organisation des routes aériennes. Sous l'impulsion d'entraîneurs d'hommes comme le Général Vuillemin et le Colonel Weiss en Afrique du Nord, le Général Tulasne, Gama et Bouscat en A.O.F., elles sillonnaient le Sahara et le Soudan, créaient des terrains, aménageaient des escales, balisaient des routes. Enfin, une initiative privée, plus ou moins encouragée par le Ministère de l'Air, réalisait les premiers éléments de l'équipement en superstructure d'une route aérienne commerciale.

Sans doute peut-on regretter que l'activité apportée aux réalisations positives françaises n'ait pas été digne de tant d'efforts individuels et d'enthousiasme...

C'est en 1933 seulement qu'eurent lieu les premières liaisons régulières entre Alger et Zinder, dans un essai de poste aérienne confié à des formations militaires.

Enfin, en 1934, le tronçon Tananarive-Brocken-Hill était réalisé par le Gouvernement général de

Madagascar, sous la direction de René Lefèvre, tandis qu'après quelques voyages d'études sur Alger-Brazzaville, les services Europe-Congo étaient ouverts au trafic commercial hebdomadaire, sur une formule de collaboration franco-belge.

Mais, déjà, de leur côté, les Anglais, après avoir ouvert en 1927, les deux tronçons les plus faciles de la ligne du Caire au Cap : Le Caire-Nairobi et Le Cap-Salisbury, exploitaient de bout en bout, en 1932 ; leurs services, tout d'abord hebdomadaires, sont devenus bi-hebdomadaires cette année, sur un itinéraire dont l'équipement complet a été poursuivi sans arrêt, avec l'esprit de suite et la ténacité qui caractérisent nos voisins et amis.



LE NIGER A NIAMEY

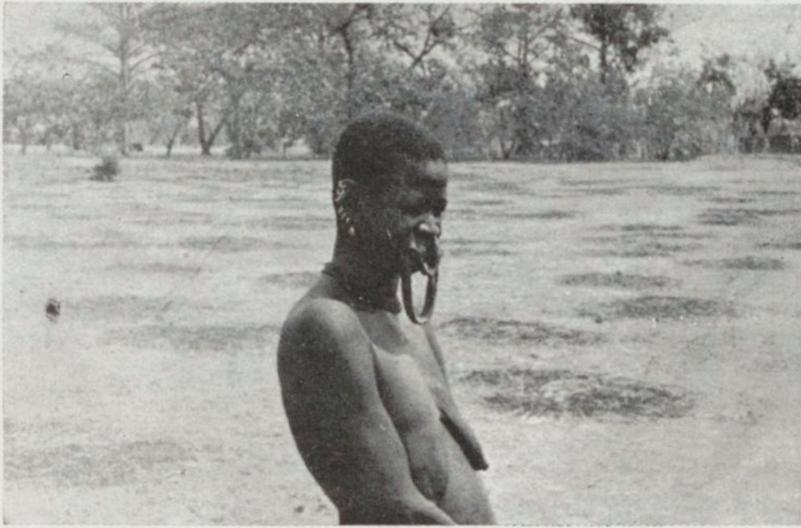
Sans vouloir faire un parallèle entre deux lignes qui répondent à deux besoins distincts et coexisteront sans peine, il importe cependant de noter et de souligner que la position de l'Aviation marchande française en Afrique, qui s'annonçait privilégiée en 1929, par suite des facilités plus grandes que présentait l'itinéraire français, soulignées par le fait que les liaisons les plus rapides Londres-Le Cap ont été accomplies sur ce parcours et reconnues dans divers articles de presse anglais, est sensiblement diminuée par trois années de retard dans l'exploitation. Ce retard, certes, nous le rattraperons; mais, nous n'avons plus aujourd'hui la liberté complète dans le choix d'une politique de transports aériens en Afrique et, venus trop tard, nous suivons un sillage...

Il ne servirait à rien d'épiloguer sur les raisons multiples de ces attermoissements : notre peuple est ainsi fait que s'il conçoit toujours vite et clairement les données d'un problème et ses solutions diverses, le développement de ses facultés critiques entrave la réalisation... Opportunité de la ligne, choix des itinéraires, forme à donner à l'exploitation, sont autant de problèmes qui ont soulevé bien des discussions, fait couler beaucoup d'encre et dont l'exis-

tence explique en un mot notre retard, sans d'ailleurs l'excuser ni le justifier.

Quoi qu'il en soit, notre aéronautique n'est plus absente désormais sur les routes aériennes transafricaines et si des controverses s'ouvrent encore parfois, une politique réalisatrice a permis de faire un choix, d'établir un programme, de prendre des décisions, après une étude des données économiques, géographiques et techniques de l'exploitation.

L'Afrique se présente dans des conditions un peu spéciales quant au fret qu'elle est susceptible de fournir aux transports aériens. A l'exception de quelques centres industriels situés dans des régions déjà très évoluées, les exploitations coloniales sont relativement dispersées en agglomérations de faible importance. Il ne peut être question de les desservir toutes directement et pourtant les frets partiels qu'on trouve en chacune d'elles seront des ressources vitales pour une ligne aérienne. L'organisation



NÉGRESSE A PLATEAU SANS SON PLATEAU (OUBANGUI CHARI)

de cette dernière doit donc faire partie d'un plan général d'équipement qui, par la création de bretelles exploitées par des voies aériennes, automobiles ou fluviales, assurera le groupement de toute cette poussière de fret et l'apportera à la ligne principale. Ces frets partiels seront donc concentrés par régions, en noyaux, autour de certaines escales où se donneront les correspondances.

Le problème commercial du choix d'un itinéraire conduira donc à déterminer tout d'abord les diverses régions qu'il importe de prospector et les nœuds où la concentration des frets se fera le plus économiquement et le plus facilement possible.

Pour juger de l'activité économique d'une région, il n'est pas de critère plus commode que le mouvement postal, parce que celui-ci donne lieu à des statistiques officielles fréquentes et qu'il peut être considéré comme étant en rapport étroit avec le tonnage des autres frets.

Le travail effectué sur les statistiques postales de 1932 montre que si on prend comme unité un volume de 250.000 lettres, les activités économiques des pays au delà du Sahara qu'il est possible à la ligne de desservir par une organisation convenable de drains et un choix judicieux des escales nœuds sont représentées par les nombres suivants :

Côte d'Ivoire .....	2,6
Gold Coast .....	5,4
Togo .....	1,7
Ancienne Haute-Volta .....	1
Dahomey .....	5,7
Nigeria .....	9,8
Cameroun .....	4,4
A. E. F. ....	3,6
Congo belge .....	9,9

Ces pays se groupent en 4 régions : le 1<sup>er</sup> groupe, composé du Dahomey, du Togo, de la Gold Coast et partiellement de la Côte d'Ivoire, sera facilement desservi à partir de Niamey, à la fois par Ouagadougou, Bobo Dioulasso et par Cotonou ;

Le 2<sup>e</sup> groupe, formé de la Nigeria, sera desservi par Zinder et Kano et, pour une partie de la province Sud, par Cotonou ;

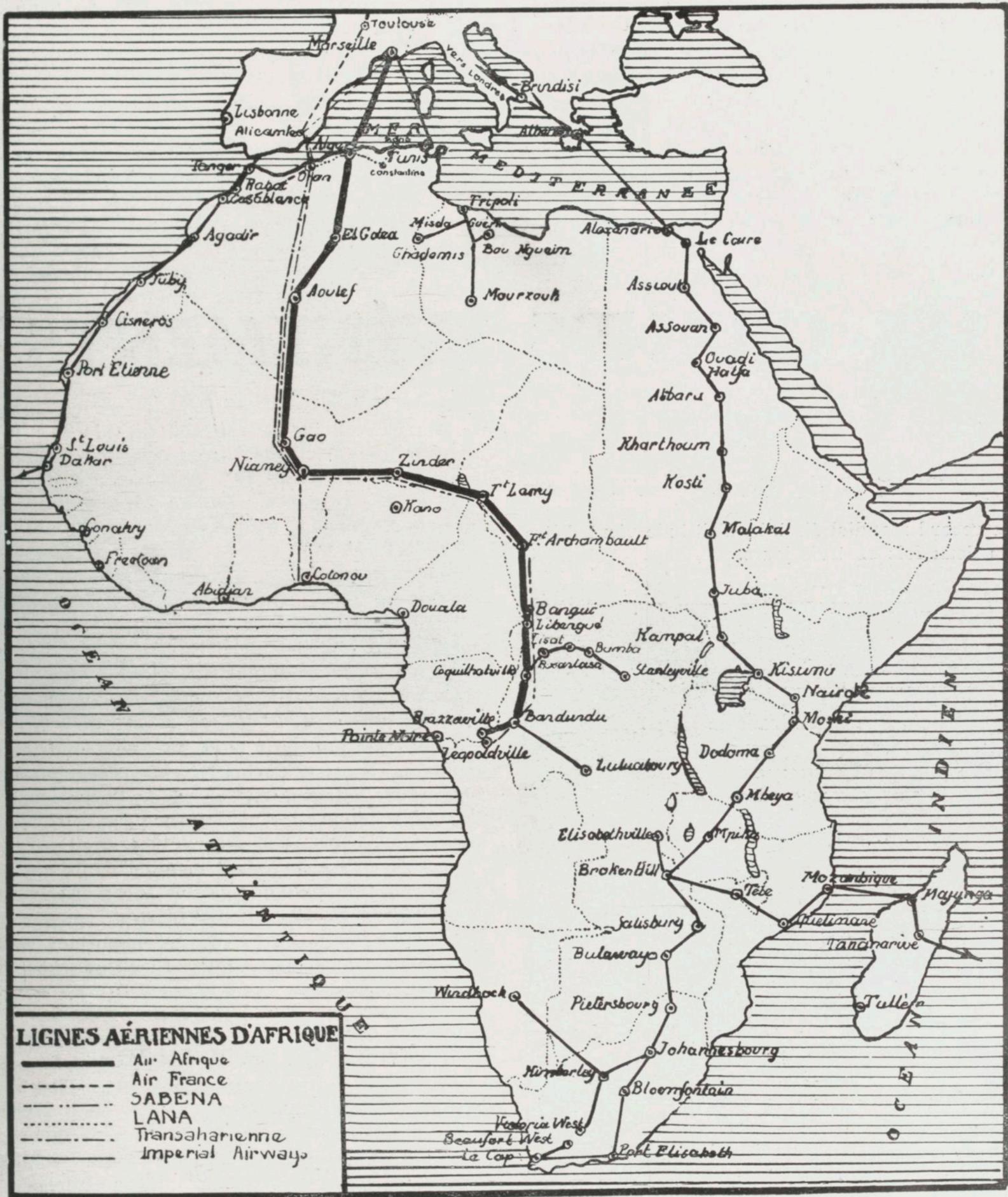
Le 3<sup>e</sup> groupe, formé du Cameroun, du Chari-Tchad, de l'Oubanghi et d'une partie du Moyen Congo, sera desservi soit par Bangui, soit par Daoula, suivant l'itinéraire adopté ;

Le 4<sup>e</sup> groupe, constitué par le Gabon, le Congo belge et peut-être le Nord de l'Angola, se reliera à la ligne à Brazzaville-Léopoldville et Coquilhatville.

Plusieurs tracés peuvent être imaginés, tout au moins sur la carte, pour relier ces diverses régions à la métropole. Des considérations techniques et pratiques permettent de choisir entre eux, mais avant de les exposer brièvement, il importe de préciser la nature et le caractère de l'entreprise transafricaine française.

La France possède en Afrique un immense empire d'un seul tenant et, plus loin, dans l'hémisphère austral, sa grande colonie de Madagascar. Elle s'est rendu compte de la nécessité de jeter entre tous ces éléments un lien impérial destiné à en assurer dans l'avenir l'unité et la cohésion et à en faciliter l'évolution et le développement, en lui laissant la disposition d'un outillage moderne de communications rapides. Mais, la considération des coefficients d'activités cités plus haut montre que l'œuvre entreprise ne saurait être prospère si elle ne faisait appel, pour alimenter ses services, à toutes les activités étrangères placées sur son parcours et susceptibles de lui apporter du fret. C'est dans cet esprit qu'une entente franco-belge est intervenue pour assurer l'exploitation de cette artère suivant une formule de

NE PARTEZ AU SAHARA QU'AVEC UNE TROUSSE D'OUTILLAGE COMPLÈTE



pool, qui garantit à conditions égales tout le fret du Congo belge au tracé français.

Or, les provinces orientales du Congo belge se trouvent déjà desservies par la ligne anglaise du

Caire au Cap, soit par Juba-Stanleyville, soit par Brocken-Hill-Elisabethville. Une ligne de démarcation des zones d'influence s'établira par l'usage, mais, pour éviter que les provinces orientales les

DEUX SACS VIDES SONT PRÉCIEUX AU DÉSERT : REMPLIS DE SABLE, ILS SERVENT D'AMARRES

plus riches n'échappent en totalité à la ligne française, celle-ci doit offrir des conditions comparables, en tenant compte de la concurrence anglaise dans ses tarifs, dans ses horaires et dans le choix de son point d'aboutissement sur le Congo.

Les programmes d'organisation et d'exploitation doivent être étudiés sans perdre de vue ce point d'autant plus important que nous ouvrons un service nouveau, tandis que la ligne orientale existe depuis plusieurs années, est installée dans son cadre et

complètement équipée et a déjà créé des habitudes parmi la clientèle.

Cela étant, le premier problème à résoudre fut celui du tracé et de l'itinéraire.

La tête de la liaison devait être placée en Afrique du Nord.

Alger fut choisie parce que plus centrale, elle était en même temps l'aboutissement de la ligne Marseille-Alger, dont l'intérêt national est capital.

(A suivre).

## LES GRANDS ÉVÉNEMENTS

### Le record mondial féminin d'altitude

Le record mondial féminin d'altitude vient d'être battu deux fois en trois jours.



MARYSE HILSZ BAT LE RECORD DU MONDE D'ALTITUDE FÉMININ

Maryse Hilsz, la grande aviatrice française, qui a réalisé en avril 1933 le raid Paris/Tokio en 8 jours, s'envolait le 18 juin de l'aérodrome de Villacoublay pour tenter de battre son propre record d'altitude (elle avait atteint, en effet, en 1932, à bord d'un Morane à moteur Gnôme et Rhône de 420 CV, l'altitude de 9.791 m.).

Pour effectuer sa nouvelle tentative, l'aviatrice pilotait un avion militaire Morane Saulnier 275 à moteur Gnôme et Rhône Mistral K. 9 de 750 CV. Munie d'un inhalateur d'oxygène réchauffé, elle avait, de plus, revêtu une combinaison chauffante. Maryse Hilsz réussit à monter à 11.289 m., et battait donc de près de 1.500 m. son propre record.

Deux jours plus tard, le 20 juin, une aviatrice italienne, la Comtesse Carina Négrone, s'envolait à son tour pour s'attaquer au record de l'aviatrice française. Elle pilotait le Caproni à moteur Bristol « Pegasus » à compresseur qui, en 1934, avait permis à Donati de battre le record mondial d'altitude avec 14.433 m. Elle réussit à porter le record féminin d'altitude de 11.289 m. à 12.043 m.

La nouvelle détentrice de cet important record détient déjà le record féminin d'altitude pour hydravions légers avec 5.554 m.

### Le record d'altitude pour hydravions

L'hydravion Latécoère 521 de 37 tonnes « Lieutenant de Vaisseau Paris », sous le commandement du Capitaine de Corvette Bonnot, a battu, le 10 juin, le record mondial d'altitude pour hydravions, en atteignant, en 57', l'altitude de 6.100 mètres.

Le « Lieutenant de Vaisseau Paris », équipé de six moteurs Hispano-Suiza totalisant 5.280 CV, est le plus grand hydravion du monde.

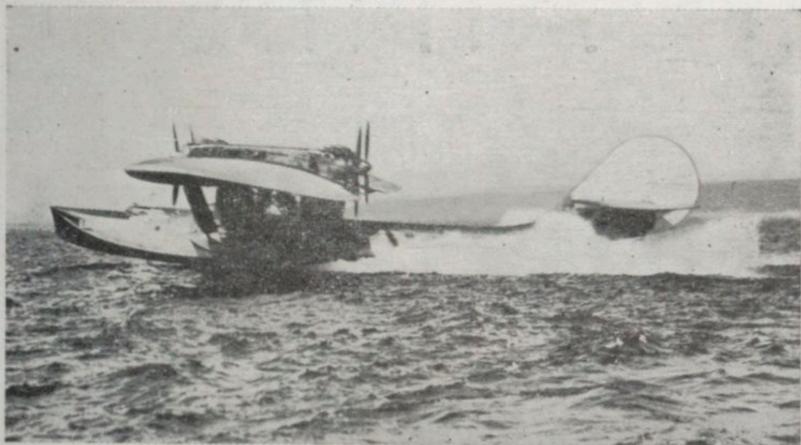
EN PANNE DANS LE DÉSERT, NE QUITTEZ JAMAIS VOTRE APPAREIL : IL EST PLUS VISIBLE QUE VOUS

## Le record de distance pour hydravions

La « Croix du Sud », qui battit en 1933 le record de distance en ligne droite pour hydravions sur le parcours Marseille/Dakar, soit 3.679 kms, vient de s'approprier à nouveau cet important record.

Parti le 22 juin à 7 h. 21' de Cherbourg, l'hydravion amérissait 30 heures plus tard à Zinguichor, sur la côte de l'Afrique Occidentale, après avoir parcouru une distance de 4.335 kms.

L'appareil était piloté par les Lieutenants de vaisseau-pilotes Hébrard et Daillière, secondés par le pilote de ligne Rochon, le maître-pilote Casellari, le Mécanicien Lavidalie et le radio Emont.



LA CROIX DU SUD

L'ancien record, détenu par l'Italie, avec 4.130 kilomètres, avait été établi par l'équipage Stoppani-Corrado-Suriano, qui avait volé d'un coup d'aile de Monte-Falcone, en Italie, à Massaouah, en Erythrée.

Le Latécoère 300 « Croix du Sud » est équipé de 4 moteurs Hispano-Suiza, fixés sur le plan en tandem. Deux sont tractifs et deux propulsifs; ils développent ensemble une puissance totale de 2.600 CV. C'est un hydravion à coque centrale et nageoires; il est de construction métallique avec revêtement des ailes en toile. Son envergure est de 44 m. 20. Il pèse, en ordre de marche, 23 tonnes dont 15 tonnes de carburant. Il a décollé à Cherbourg en 70"; sa vitesse maxima, 210 km./h., est relativement faible, comme celle de tous les gros hydravions.

Après son vol record, la « Croix du Sud » a gagné Dakar d'où elle est repartie le 30 juin, pour effectuer une nouvelle série de traversées de l'Atlantique-Sud.

Quelques jours plus tard, l'équipage italien Stoppani-Babbi-Suriano, s'envolait de Monte-Falcone, près de Trieste, pour tenter de s'approprier le record que venait de s'adjuger la « Croix du Sud ».

Les aviateurs pilotaient un hydravion monomoteur (Comp 501) avec lequel ils atteignirent Berbera, en Somalie Anglaise, après un vol de 4.966 kms sans escale.

Quel signe de vitalité que de voir, en l'espace de quelques jours, le record de distance pour hydravions amélioré de plus de 800 kms !

## Les exploits sur l'Atlantique Sud

On sait l'importance de plus en plus grande qu'attache Air-France à la ligne France/Amérique du Sud. Elle ne cesse de perfectionner son matériel, et, dans sa tâche, elle est secondée par des équipages d'élite qui réalisent, avec une énergie enthousiaste, des liaisons toujours plus rapides.

Le service 100 % aérien France/Amérique du Sud s'effectue avec le maximum de régularité et de rapidité.



LE CENTAURE

Jusqu'à présent, sur le parcours Dakar/Natal, Air-France n'utilisait que des hydravions; à l'heure actuelle, la Compagnie procède à des essais qui se révèlent très satisfaisants, en vue d'effectuer la traversée de l'Atlantique Sud avec de gros avions multimoteurs.

L'avion quadrimoteur Farman « Centaure » à moteurs Hispano-Suiza a déjà traversé plusieurs fois l'Océan avec le courrier, tandis que le Dewoitine « Antarès » effectue provisoirement la liaison Toulouse/Dakar.

L'avion, volant plus vite que l'hydravion, la durée des voyages pourra être ainsi diminuée notablement.

Pour donner à cette liaison, la plus rapide du monde, son maximum d'efficacité, Air-France vient de signer avec la Lufthansa un accord aux termes duquel les avions des deux Compagnies qui, jusqu'alors, partaient le même jour, effectueront désormais leurs liaisons à une semaine d'intervalle, ce qui permettra une meilleure répartition du courrier.

Le courrier d'Air-France quitte la France pour l'Amérique du Sud chaque première et troisième semaine du mois, tandis que le courrier Amérique du Sud/France quitte Buenos-Ayres les deuxième et quatrième semaine.

## Le record mondial d'endurance

Les frères Al et Fred Key viennent de battre le record mondial d'endurance avec 653 heures 33' de vol ininterrompu, soit 27 jours 5 heures 33'.

Alors qu'ils avaient déjà effectué 25 jours de vol, les frères Key durent lutter contre un incendie qui s'était déclaré dans la cabine, et qu'ils réussirent à éteindre avec les moyens du bord.

Le record d'endurance appartenait depuis 1930 aux frères Kenneth et John Hunter, qui avaient tenu l'air pendant 553 h. 41'. Les frères Key l'ont donc amélioré de près de cent heures.

# AILES AFRICAINES

## AILES ALGÉRIENNES

### Légion d'Honneur Avancement

Nous sommes heureux de relever, sur le tableau de la Légion d'Honneur, les noms de plusieurs de nos pilotes algériens :

MM. Pierre Volmerange, de l'Aéro-Club de Bône ; André Lobey, de l'A. C. d'Algérie ; Henri Fouques-Duparc, Président de l'A. C. d'Oranie ; Georges Gérard, Ingénieur au S.N.A.E. à Alger ; Marcel Avignon, pilote à la Régie Air-Afrique.

D'autre part, nous apprenons l'inscription au tableau d'avancement pour 1935 de Monsieur Marcel Dayre, président de l'A.C. de Bône, et de Monsieur Victor Pinson, d'Alger.

A tous, le *Manche à Balai* transmet ses chaleureuses félicitations pour la haute distinction dont ils viennent d'être l'objet.

### Air-Afrique à l'honneur

La Régie Air-Afrique vient de boucler son 250.000<sup>e</sup> kilomètre sur le parcours Alger/Brazzaville, et le Bloch, piloté par Poulin, s'est posé pour la 19<sup>e</sup> fois le 4 juillet sur l'aérodrome de Maison-Blanche.

Une réception intime, organisée à l'arrivée du courrier par la Direction de la Régie Air-Afrique pour fêter ce succès, réunissait à Maison-Blanche de nombreuses personnalités civiles et militaires parmi lesquelles le Général Féquant, le Général Lacolley, M. Pourcher, représentant le Ministre de l'Air ; MM. Durafour, de l'A.C. d'Algérie, Thiard, représentant le Président de la Chambre de Commerce, Michaux, représentant Air-France, H. Germain, Directeur des L.A.N.A., etc...

Le Commandant Dagnaux prit la parole et exposa en quelques mots les résultats obtenus sur la ligne Alger/Congo : difficultés de toutes sortes vaincues, sécurité, régularité dans l'exploitation, confort offert malgré les conditions climatiques défavorables rencontrées sur tout le parcours.

A l'issue de la cérémonie, le Commandant Dagnaux remit au chef-pilote Poulin les insignes de Commandeur de la Légion d'Honneur

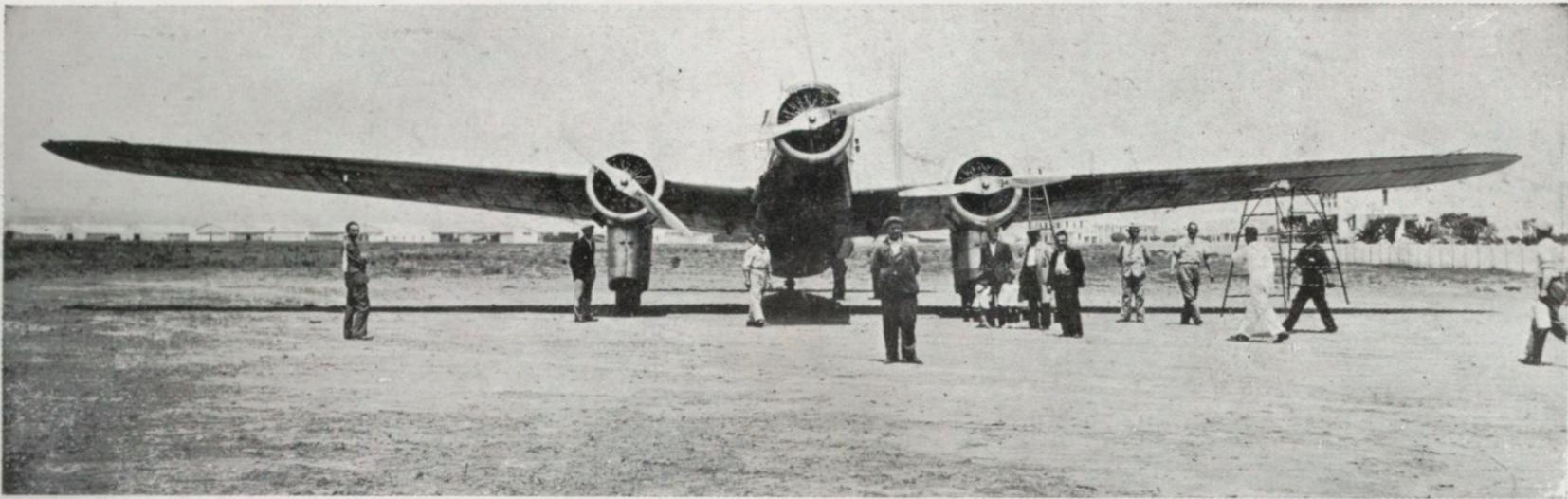
Cette haute distinction, dont vient d'être honoré le grand pilote de la Régie Air-Afrique, est un encouragement pour la Compagnie à continuer son œuvre pour le plus grand bien de nos Colonies africaines.

Le *Manche à Balai* adresse à M. Poulin et à la Régie Air-Afrique ses plus vives félicitations.

---

FAITES DE LA PROPAGANDE POUR LE TOURISME AU SAHARA

---



L'ANTARÈS A ORAN

## Oran est désormais reliée à la Métropole par Air-France

Le 13 juin, atterrissait à Oran le trimoteur Dewoitine « Antarès » piloté par Mermoz, venant de Casablanca et se rendant à Paris.

Ce voyage avait pour but de reconnaître le parcours Toulouse-Oran-Casablanca de la ligne France Amérique du Sud.

Les essais ayant été satisfaisants Air-France vient de détourner définitivement par Oran la ligne de l'Amérique du Sud qui, jusqu'à présent, empruntait la route Toulouse-Tanger-Casablanca.

En conséquence, depuis les premiers jours de juillet, deux services par semaine de la ligne Toulouse-Casablanca sont prévus par Oran ; trois à partir du 1<sup>er</sup> octobre prochain.

Pour la première période, l'horaire envisagé est le suivant :

Casablanca-Oran-Toulouse : les mercredis et dimanches.

Toulouse-Oran-Casablanca : les mardis et samedis.

Départ de Casablanca : 5 heures, arrivée à Oran : 8 h. 45.

Départ d'Oran : 9 heures, arrivée à Toulouse : 13 heures 35.

Départ de Toulouse : 6 h., arrivée à Oran : 16 h. 05.

Départ d'Oran : 11 h. 20, arrivée à Casablanca : 15 h. 10.

Ces nouvelles dispositions d'Air-France, qui présentent un intérêt particulier pour Oran, établissent, de plus, en liaison avec les services des L.A.N.A., une liaison aérienne Bône-Casablanca.

Ainsi, l'Algérie tout entière est appelée à bénéficier de ce nouvel itinéraire de la ligne Toulouse-Casablanca, qui met Bône à peu de temps du Maroc Occidental.

## Le rallye saharien de Tripolitaine

Le « Raduno Sahariano » organisé pour avions légers de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> catégories, s'est déroulé en Tripolitaine, conformément aux règlements de la F.A.I.

Cette manifestation aéronautique comprenait un rallye avec départ à Ghadamès et une course de vitesse Ghadamès-Tripoli.

RAVITAILLEMENT SHELL A NALUT  
AU COURS DU RALLYE AÉRIEN DE GHADAMÈS

AU SAHARA, TOUS LES 400 KMS, VOUS TROUVEZ UN RELAIS SHELL



RAVITAILLEMENT D'UN APPAREIL A TRIPOLI  
LORS DU RALLYE DE GHADAMÈS



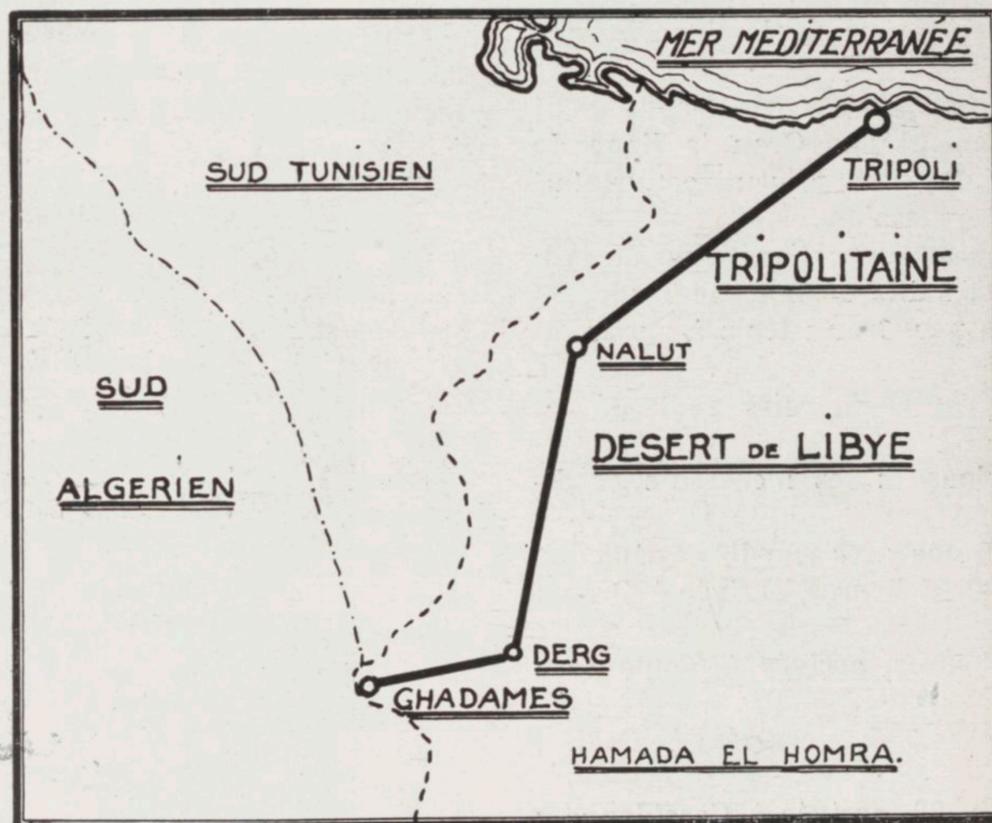
RALLYE AÉRIEN DE GHADAMÈS. RAVITAILLEMENT DU BREDA 44  
DE L'INGÉNIEUR COLOMBO

Le rallye de Ghadamès s'est déroulé sur parcours libre les 28 et 29 mai; tandis que l'épreuve de vitesse se courait le 31 mai sur le parcours Ghadamès, Derg, Nalut, Tripoli. La formule suivante régissait le rallye :

$$N = \frac{L \cdot V_m}{20 W} + \frac{3.000 n}{W} + \frac{2.000}{9}$$

dans laquelle m représente le nombre de points, Vm la vitesse moyenne, W la puissance du moteur.

Le fait que toutes les catégories d'avions étaient acceptées donnait à l'épreuve une grande valeur touristique. 36 équipages se sont inscrits, dont 23 italiens et 13 étrangers, pilotant les appareils suivants : 2 Caudron, 1 Farman, 14 Breda, 5 Caproni, 5 de Havilland, 1 Comper Swift, 1 Fairchild, 1 Fiat,



dans laquelle :

N représente le nombre de points, L la distance parcourue, Vm la vitesse moyenne, W la puissance du moteur, n le nombre de personnes transportées ; d'autre part, l'épreuve de vitesse était réglée par la formule :

$$m = \frac{200 V_m}{W}$$

1 Klemm, 1 Miles Falcon, 1 Monospar, 1 Nuvoli et 1 Roméo.

Au départ, 30 appareils s'envolèrent, dont 24 terminèrent le rallye.

Le pilote italien Parodi et le Capitaine français Puget, se disputèrent âprement la première place.

Puget, pilotant un Caudron Renault de 140 CV, avait parcouru 4.042 kms, tandis que Parodi avait

DEMANDEZ-NOUS LE GUIDE DU TOURISME AU SAHARA

==== SUPPLEMENT AU N° 26 DE JUILLET 1935 ====

# LE MANCHE A BALAI

Revue Mensuelle de Propagande Aéronautique

46, Boulevard Saint-Saëns — Alger

RENSEIGNEMENTS

INTÉRESSANT LES AVIATEURS

VOLANT DE FRANCE EN SUISSE

L'Aéro-Club de Suisse nous communique les renseignements suivants, intéressant les aviateurs nord-africains qui, au cours d'un voyage en France, désireraient visiter la Suisse.

**Quelques avis intéressant les pilotes arrivant de l'étranger.**

Tout avion arrivant ou partant pour un autre pays, doit utiliser l'un des aérodromes suivants :

a) Aérodromes douaniers de 1<sup>re</sup> classe (douanier en permanence sur place) :

BALE-Birsfelden

GENÈVE-Cointrin

ZURICH-Dubendorf

b) Aérodromes douaniers de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe (douanier sur demande) :

2<sup>e</sup> classe :

BERNE-Belpmoos

LAUSANNE-Blécherette

ST-GALL-Altenrhein

3<sup>e</sup> classe :

LA CHAUX-DE-FONDS-Eplatures

Sur chacun de ces aérodromes, les pilotes obtiendront tous les renseignements pouvant les intéresser pour continuer leurs voyages en Suisse.

D'autre part, le Secrétariat général de l'Aéro-Club de Suisse, ainsi que toutes ses sections, seront heureux de répondre à toutes les demandes de renseignements.

Le Secrétariat général se trouve à Berne, téléphone 27.919.

# Itinéraires

à	de Bâle		de Berne		de Lausanne		de Genève		de St-Gall		de Zürich		à
	$\alpha^{\circ}$	km.											
Avignon ...	220	453	224	389	218	318	214	270	234	538	229	485	Avignon
Bâle .....	—	—	18	73	45	137	49	188	278	145	292	77	Bâle
Berne (Belpmoos)...	198	73	—	—	69	78	65	130	257	170	247	102	Berne (Belpmoos)
Biel .....	218	49	247	32	48	89	52	140	267	171	265	101	Biel
Cannes .....	197	448	198	376	185	333	177	306	214	485	207	448	Cannes
La Chaux-de-Fonds..	242	78	305	57	24	67	39	112	268	212	267	141	La Chaux-de-Fonds
Chur .....	129	161	102	152	92	224	85	269	194	73	143	90	Chur
Dijon .....	271	194	293	188	315	142	337	139	276	338	277	268	Dijon
St-Gall (Altenrhein).	102	145	77	170	74	248	62	298	—	—	91	70	St-Gall (Altenrhein)
Genève .....	229	188	245	130	240	52	—	—	252	298	246	231	Genève
Grenchen ...	212	44	359	32	50	95	54	145	268	165	265	95	Grenchen
Constance ..	93	114	65	151	66	229	65	280	313	37	61	50	Constance
Lausanne ...	224	137	249	78	—	—	60	52	254	248	248	180	Lausanne
Lucerne .....	148	75	84	63	76	139	72	193	252	107	223	46	Lucerne
Lyon .....	236	288	247	235	246	158	249	106	251	404	247	337	Lyon
Marseille ...	213	495	215	425	208	362	203	319	227	565	221	516	Marseille
Montélimar ..	225	402	230	340	224	266	220	216	239	497	234	437	Montélimar
Nice .....	194	434	194	360	182	323	173	299	213	466	205	428	Nice
Nîmes .....	222	483	226	416	220	345	217	297	234	577	229	514	Nîmes
Paris (Le Bourget)..	304	412	312	439	322	411	329	407	298	550	302	489	Paris (Le Bourget)
Perpignan ..	226	656	229	592	226	519	224	468	236	749	232	689	Perpignan
St-Moritz ..	135	205	114	185	100	247	94	289	179	115	149	134	St-Moritz
Strasbourg (Entzheim)	10	109	14	182	29	235	35	281	319	183	339	147	Strasbourg (Entzheim)
Toulouse ...	239	658	243	605	242	527	241	475	245	771	242	707	Toulouse
Zurich (Dubendorf)..	113	77	67	102	68	180	66	231	271	70	—	—	Zurich (Dubendorf)

$\alpha^{\circ}$  : Route au compas.

# RÈGLEMENT SUR LES TAXES D'AÉRODROMES

valable pour les aérodromes douaniers suisses (Bâle, Genève, Zurich, Berne, Lausanne, Altenrhein, Chaux-de-Fonds, Le Locle).

## TAXES D'ATTERRISSAGE (Francs suisses.)

### 1. Avions d'usage non commercial.

a) Les taxes d'atterrissage seront perçues sur la base du poids à vide indiqué dans le permis de navigation de l'avion, suivant le tarif ci-dessous :

fr. 1 — pour des avions jusqu'à 500 kg.

fr. 2 — pour des avions de 501 à 1.000 kg.

fr. 4 — pour des avions de 1.001 à 2.000 kg. et  
pour chaque 1.000 kg. ou fraction de 1.000 kg. en plus, fr. 2 — de plus.

b) Après le 50<sup>e</sup> atterrissage au cours d'une année civile, il ne sera plus prélevé, jusqu'au 31 décembre, que le dixième des taxes ci-dessus. Si plusieurs avions appartiennent au même propriétaire (aux termes des permis de navigation), le rabais est appliqué sur la base du nombre total des atterrissages, pour autant que tous les avions considérés rentrent dans la même catégorie de poids.

c) Une surtaxe de Fr. 5 — sera perçue pour les atterrissages de nuit; en outre, pour autant qu'un éclairage spécial aura été employé, il sera demandé :

fr. 12 — par heure pour le grand éclairage,

fr. 6 — par heure pour le petit éclairage.

La taxe minimum pour l'éclairage sera celle d'une heure.

Est considéré comme nuit l'espace de temps de 1 heure après le coucher du soleil jusqu'à 1 heure avant le lever du soleil (lever et coucher du soleil selon le calendrier).

d) Aucune taxe de départ ne sera perçue pour le moment, sauf la nuit, où la taxe de départ sera la même que celle d'atterrissage.

e) Pour l'entraînement aux vols de nuit, des arrangements spéciaux peuvent être passés entre les directions des aérodromes et les intéressés.

couvert 4.575 kms sur un Miles Falcon de 120 CV avec 4 passagers.

La formule du rallye, tenant compte de la puissance du moteur et du nombre des passagers, favorisait Parodi qui fut classé premier tandis que Puget s'adjugeait la seconde place.

La course de vitesse Ghadamès-Tripoli fut gagnée par Puget avec 244 kms, suivi de Parodi avec 202 km./h.

Le classement général s'établit comme suit :

1<sup>er</sup> Parodi, 851 points ; 2<sup>e</sup> Puget, 790 points.

Les autres appareils français se classaient comme suit :

18<sup>e</sup> Caudron 480, à moteur Renault (418 points), piloté par Paszkiewicz ;

20<sup>e</sup> Farman 402 à moteur Lorraine 110 CV (387 points), piloté par de Waren.

Ce rallye a obtenu un succès digne du grand organisateur qu'est le Maréchal Balbo. Nous avons reçu l'assurance que ces épreuves se dérouleront à

nouveau l'an prochain pour le plus grand bien de l'aviation de tourisme.



L'ÉQUIPAGE DU CAUDRON FRÉGATE APPARTENANT AU MINISTÈRE DE L'AIR ET QUI A PARTICIPÉ AU RALLYE DE GHADAMÈS. (De g. à dr.) : LES CAPITAINES PASZKIEWICZ ET DE GOROSTARZU ET LE MÉCANICIEN MAURIN

## ACTIVITÉ DES CLUBS

### MAISON-BLANCHE

Les pilotes de Maison-Blanche ont bénéficié, en juin, d'un temps particulièrement favorable.

Une grande activité a régné tout le mois sur le terrain.

L'activité des lignes aériennes ne se ralentit pas; la Régie Air-Afrique qui accepte, depuis quelque temps déjà, des passagers a transporté au cours du mois plusieurs personnes dans les deux sens.

Les L.A.N.A. exploitent avec un succès toujours grandissant leur tronçon Oran-Bône. Le choix, par Air-France, de l'itinéraire Toulouse-Oran-Casablanca pour la ligne France/Amérique du Sud, accroîtra encore l'importance des L.A.N.A. puisqu'il est désormais possible d'effectuer le voyage Bône-Alger-Casablanca ou vice-versa entièrement par avion.

A la station Caudron-Renault, nous notons les voyages de MM. Bernard à Tunis et Affreville, sur Frégate, et Vercruyse à Blida, sur Frégate.

Au Club, 88 h. de vol ont été effectuées ; 78 baptêmes de l'air ont été donnés.

M. Cosimi et deux élèves pilotes volent en double commande tandis que MM. Christofle et Schyler volent seuls.

Les nombreux pilotes du Club poursuivent régulièrement leur entraînement.

De nombreux vols de groupe ont été effectués avec succès.

Le général Féquant arrivant à Alger en hydravion pour prendre le commandement de la 5<sup>e</sup> région aé-

rienne a été escorté par trois groupes de 5 avions du Club.

M. Aupèle a offert un déjeuner sur son terrain où 12 avions se sont rassemblés. M. Paris, administrateur de la Commune Mixte d'Azazga, a également invité les aviateurs qui sont venus nombreux à Fréha.

Parmi les nombreux passages sur le terrain, nous notons ceux de : M. le Baron de Foucaucourt, qui re...tre en France par Bel-Abbès et l'Espagne ; MM. Monville, de Bel-Abbès, sur Phalène ; Geranton, de Tripoli, sur Farman 402 ; Moench, de Nancy, pour Tunis, sur Léopard ; Wolf, de Constantine, sur Phalène ; Porte, de Djidjelli, sur Mauboussin-Corsaire ; Benitah, de Casablanca, sur Stinson.

On a d'autre part noté de nombreux déplacements : M. Durafour vole à Constantine avec M. le Préfet d'Alger, sur Phalène, puis à Djidjelli, sur Potez 43 et Phalène ; M. Bonnet, à Bône, Djidjelli.

### HUSSEIN-DEY

Ont volé sur le terrain, avec leurs appareils personnels ou ceux qu'Air-Algérie met à leur disposition : MM. Basiaux, Brau, R. Narbonne, L. Narbonne, Durafour, Fraix, Bernabé, Rostand, Parrère, Garely, Brédy, Ladhuie, Henriët, Courjon, Neveux, Heinzelmann, Arsac, Averseng, Staletti, Faouen, Cazeaux, Vincent, Darrieu, Lieutaud, Richard, Legris, Duchène-Marullaz.

A l'école d'Air-Algérie, 3 élèves ont passé les épreuves du premier degré : MM. de Bermond, Rou-

megous, Missika. Six autres volent actuellement en double commande.

Les pilotes de la station se sont déplacés également, et nous avons noté les voyages de MM. Basiaux à Oran d'abord, puis dans le Sud de Constantine et en Tunisie ; Brau, à Bouïra ; Duchène-Marullaz, en Oranie ; Kohler-Germain, à Casablanca ; Henriet, à Blida et Mouzaïaville.

Au cours du mois de juin sont passés à Hussein-Dey : MM. Duffranc, de Mascara ; Porte, de Djidjelli puis d'Orléansville ; Noel, de Djidjelli ; E. Grach, de Tiaret ; Batailler, d'Aïn-Oussera ; Caizergues, de Bel-Abbès ; Rigaud, de Bel-Abbès ; Jannin, de Blida ; Rey, d'Oran ; Maire, de Bougie ; Magneville, de Bougie ; Filippi, de Bougie ; L. Grach, de Tiaret ; Mariano, de Blida ; Cloitre, de Tiaret ; Gasc, de Blida ; Perrin, de Bel-Abbès ; Geranton, de Bel-Abbès ; Roidot, de Blida.

A l'occasion de la journée de la Croix-Rouge, l'avion sanitaire de la section féminine d'aviation a donné de nombreux baptêmes à des jeunes femmes, sages-femmes et infirmières, ainsi qu'à de nombreuses personnalités du corps médical.

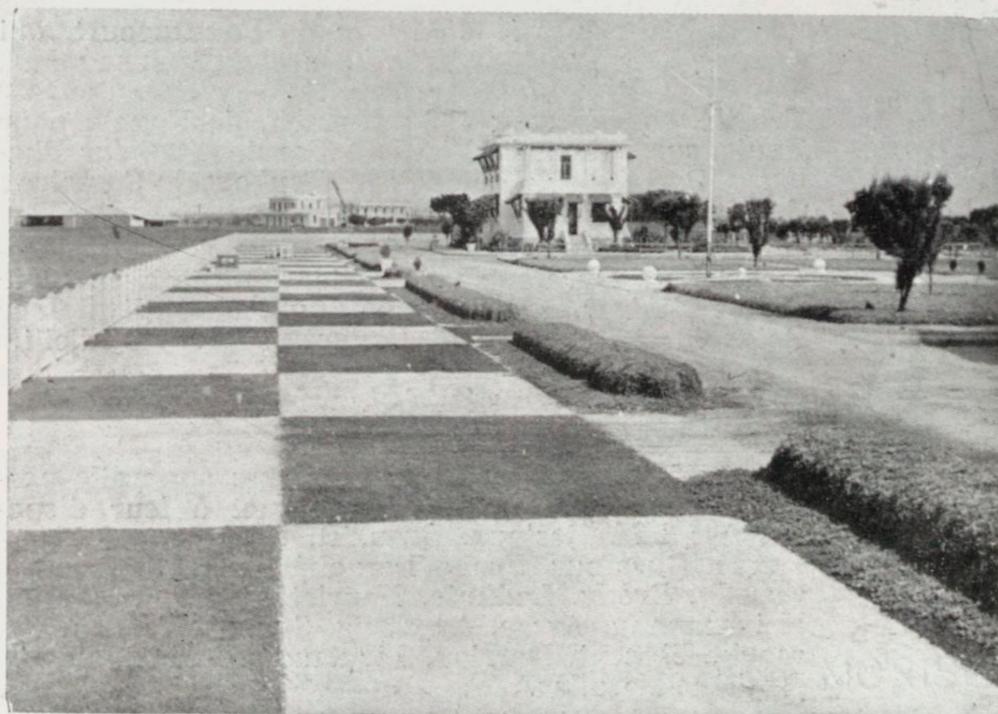
#### ORAN

Une grosse activité n'a cessé de régner tout ce mois à la Sénia. L'entraînement des élèves se poursuit sous la direction de MM. Decombes et Faure.

M. Gilly, qui avait commencé son école en mai, a été lâché le 27 juin.

M. Prat également vole seul sur Potez 43.

Deux nouveaux élèves se sont inscrits : MM. Michel-Mailli et Puimirails.



LA SÉNIA : LES PARTERRES DUS A L'INITIATIVE DE M. FOGUÈS



LE COQUET CLUB-HOUSE DE LA SÉNIA

MM. Hernandez et Cayla ont passé leur brevet avec succès. M. Lucht continue régulièrement son entraînement. M. Georges Saint-Pierre a effectué des voyages à Mostaganem et à Bel-Abbès, comptant pour son brevet du 2° degré.

Quelques voyages dans le département ont été effectués par MM. Fouques-Duparc, Poutingon, Coumiot, Larribère, Queyrat. M. Lamur, sur Phalène, s'est rendu à Casablanca, accompagné de MM. Aupy et Perriot.

MM. Poutingon, sur Phalène à Casablanca, Queyrat, sur Phalène à Alger, Astor sur Phalène à Alger, Bories, Président de la Fédération Nord-Africaine, sur Phalène, à Alger et retour avec comme passager M. l'Abbé Lambert ; M. Louis Saint-Pierre, sur Caudron « Pelican » à Fez et Casablanca, piloté par M. Fouques Duparc, etc...

L'aérodrome de la Sénia a reçu la visite de nombreux pilotes du département et de toute l'Afrique du Nord.

MM. Monville, sur Caudron-Frégate, de Bel-Abbès ; Costa et Madame, sur Luciole, de Mostaganem ; Basiaux, sur Potez 58, d'Alger ; Duchène-Marullaz, sur Phalène-Hispano, d'Alger ; Bonan, de Casablanca, sur Farman 390.

De nombreux touristes sont passés à la Sénia : Le 8 juin est arrivé, venant de Fez, le pilote Moench, à bord d'un Léopard Moth ; le 4, passage de M. Chabot sur Morane 230, venant d'Alger et se dirigeant sur Casablanca. Le Dewoitine « Antarès », avion d'Air-France, piloté par Mermoz, a fait escale à la Sénia, venant de Casablanca et se dirigeant vers Toulouse.

Quelques jours après le passage de l'« Antarès » atterrissait M. Percival, venant de Londres et pilotant un appareil de sa marque, équipé d'un moteur « Gipsy » six cylindres.

#### LE SAHARA A CESSÉ D'ÊTRE IMPRATICABLE

Le 22 juin, le Général Fequant, accompagné du Général Lacolley, a visité la base de la Sénia où il a été reçu par le Chef de Bataillon Durand, commandant le 2<sup>e</sup> Groupe, les officiers du Cercle Aérien et M. Fogues, directeur de l'aérodrome.

Le Général Fequant s'est intéressé tout particulièrement à l'essor de l'aviation civile pour laquelle il a bien voulu promettre tout son concours.

#### BEL-ABBES

De nombreux vols d'entraînement ont été effectués par MM. Liepmann, Reverdito, Delorme, etc...

M. Olaya a été lâché.

Notons les voyages de : MM. Auguste Rigaud, sur Phalène, à Alger ; Caizergues, sur Phalène, à Alger ; Laumet, sur Phalène à Port-Lyautey.

M. Bonan et trois passagers ont fait escale sur notre terrain, venant de Casablanca, à bord d'un Farman 390.

M. Henion, venant de France par Casablanca, à bord d'un Phalène. M. Monville, le sympathique pilote du C.A.B.A., nous est revenu de France où il a



LA SÉNIA : SON ÉLÉGANT BAR

A « Air-Ecole », MM. Alcozer, Guido, Bassi, Simon Dye volent en double commande.

Le Docteur Belot vole seul.

L'avion « Phrygane Salmson » du Dr Belot a été convoyé de Paris par le Chef-pilote Costa, accompagné de Mme Costa.

M. le Docteur Belot a été élu président du Conseil d'administration de la C. M., à la suite de l'Assemblée Générale du Club.



L'ANTARÈS ET L'AVION DE L'AÉRO-CLUB DE SIDI-BEL-ABBÈS

participé à la Coupe Deutsch. Il est arrivé en compagnie de Mme Monville, convoyant un Caudron-Frégate destiné à la nouvelle station-service Caudron-Renault d'Alger.

Durant l'absence du chef-pilote M. Monville, l'école a été confiée à M. Trouillet et MM. Delorme, Dupieux, Chahinian ont pu poursuivre leur entraînement en double commande.

#### NOISY

Les pilotes continuent régulièrement leur entraînement : MM. Sabrier, Belot, Algudo, Lamande, Assorin, Paravisini, etc... De nombreux baptêmes sont donnés chaque dimanche par MM. Henri Boriès, Assorin, Costa, etc...

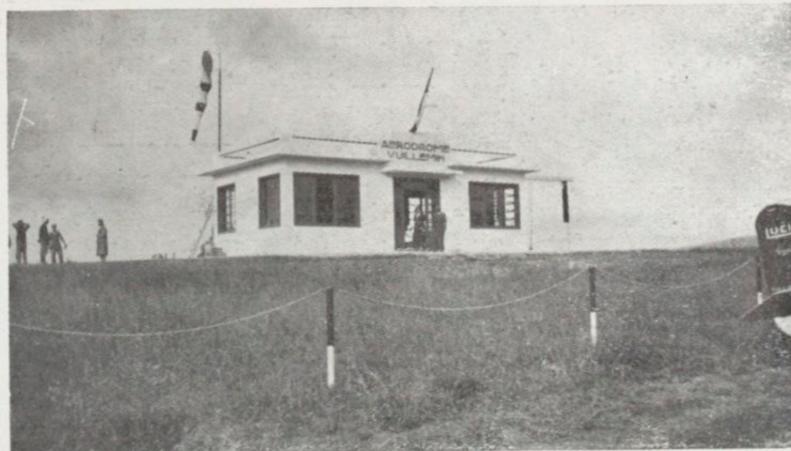
M. Boriès, président du Club, a effectué plusieurs voyages à Alger et Oran ; M. Costa, chef-pilote, a effectué de son côté quelques déplacements à Relizane, Bel-Abbès, Oran.

#### MASCARA

L'activité de l'Aérodrome de Mascara s'est trouvée ralentie ces derniers temps du fait du départ de l'excellent pilote Daniel-Robert. Cependant, quelques vols ont été accomplis par MM. Le Bloas, Paul Cuq, etc...

Nous apprenons avec regret que M. Bancharelle a décidé d'abandonner la présidence du Club auquel il avait pourtant donné une si belle impulsion.

Les membres de l'Aéro-Club, réunis dernièrement, ont élu leur nouveau Conseil d'administration, et ont choisi comme président M. Paul Cuq.



CLUB-HOUSE DE TIARET

NE PARTEZ AU SAHARA QU'AVEC UNE TROUSSE D'OUTILLAGE COMPLÈTE

TIARET

De nombreux vols et déplacements ont été effectués par MM. Grach, Baudoin, Pradel et Boyet.

Chaque dimanche, de nombreux amateurs viennent prendre le baptême de l'air et se réunissent ensuite au coquet Club-House.

OUJDA

L'activité du Club a été marquée par quelques vols d'entraînement.

Nous avons noté le passage de M. Renoux, sur Potez 36, venant d'Oran, ayant comme passager M. E. Soulier se rendant à Port-Lyautey prendre part au match de tennis pour la Coupe de l'Afrique du Nord.

TEMOUCHENT

Une assez grande activité n'a cessé de régner sur le terrain. Les pilotes poursuivent journallement leur entraînement.

MM. Rico et Reynaud, accompagnés du chef-pilote M. Scherrer, ont effectué le voyage Témouchent-Casablanca et retour sur Farman 402.

Dans les premiers jours de juillet, le Chef-Pilote Scherrer se rendra en France pour aller chercher un appareil Phrygane-Salmson.

CONSTANTINE

Vols d'entraînement de MM. Palats, Hoguet, Wolf, Francini et Goutayar. M. Espozito, chef-mécanicien de l'Aéro-Club, est lâché.

On nous annonce le départ du sympathique chef-pilote Richard, appelé par la Maison Caudron.

Il est remplacé par M. Fenech, ex-pilote militaire.

AERO-CLUB DE BONE

L'activité de l'aérodrome Jean Tapie ne se ralentit pas.

Se sont entraînés régulièrement : MM. Bazinet, Bouilloux, Candas, Dayre, Jossaud, P. Nuncie, Ri-

toux-Lachaud, Rolland, Scotto, Truchot, Tucci et Volmerange.

De nombreux baptêmes aériens ont été donnés.

Sous l'active direction du Chef-pilote Volmerange, l'école poursuit l'entraînement des jeunes pilotes et élèves de l'Aéro-Club.

De passage : deux escadrilles de la base maritime de Bizerte, une escadrille du 4<sup>e</sup> groupe d'El-Aouïna, une escadrille de Sétif.

Des touristes aériens ont également fait escale sur le terrain de l'Allelik : MM. Carar, sur Luciole, venant d'Alger, allant à Tunis ; Bernard, sur Frégate-Caudron, venant de Tunis et se rendant à Alger ; Richard, sur Potez 43, venant de Tunis et allant à Constantine ; Bonnet, sur Potez 43, venant d'Alger et retournant à Alger ; Moench, sur Leopard-Moth, venant de Nancy, se rendant à Tunis ; Capitaine Ginstou, sur Potez 25, venant de Tunis, se rendant à Alger ; Capitaine Dubost et Lieutenant Levrey, sur Potez 25, venant de Sétif ; Capitaine Chabault, sur Morane 230, venant de Bizerte et y retournant.

Le « Dragon » des L.A.N.A., piloté par le Chef-pilote Descamps, effectue avec une régularité remarquable le service Bône-Alger, et le nombre de passagers devient tel que des places ont été fréquemment refusées au départ de Bône.

BATNA

L'appareil du Club est actuellement en révision à Sétif.

BISKRA

Peu d'activité en raison des fortes chaleurs.

SOUK-AHRAS

On nous signale le passage du Capitaine Bernard, sur « Caudron-Frégate ».




---

DEUX SACS VIDES SONT PRÉCIEUX AU DÉSERT : REMPLIS DE SABLE, ILS SERVENT D'AMARRES

---

# AILES TUNISIENNES

## ACTIVITE

### DE L'AERO-CLUB

Durant le mois de juin, les ailes tunisiennes comptent deux nouveaux pilotes : MM. Hilscher et Morand, qui ont passé avec succès les épreuves du brevet.

D'autre part, les membres de la Section de Tourisme continuent leur entraînement. Une cinquantaine d'heures de vol ont été enregistrées ce mois-ci, ainsi qu'un voyage à Maknassy, Gabès et retour à Tunis, effectué sur un Potez 36 piloté par M. Lovy.

L'Aéro-Club vient de prendre livraison de son Potez 60, ce qui porte à 5 avions l'effectif de sa flotte aérienne, soit 3 Potez 36, 1 Potez 60 et un Farman 402.

### ACTIVITE DE L'AERODROME D'EL-AOUINA

Grande activité sur l'aérodrome de Tunis durant le mois de juin; 40 appareils y font escale, dont 19 de retour du Rallye de Ghadamès.

M. Durafour arrive d'Alger le 5 sur son Super-Phalène et repart le lendemain en direction de Constantine-Alger.

Le 5, également, arrive de Catania un Miles Falcon, piloté par M. Taaffe, effectuant le voyage Londres-Jérusalem.



LES PILOTES DES NEUF BREDA 39 A LEUR PASSAGE A TUNIS LE 21 JUIN 1935

Le 8, un Dragon Moth et un Percival Gull, pilotés respectivement par M. Morton et M. Avery, font escale à Tunis, venant de Gabès et repartent, après ravitaillement, en direction de Cagliari.

Le Capitaine Geranton, à bord de son Farman 402, se pose sur le terrain le 10 courant venant de Gabès; il repart quelques instants après pour Bône.

Moench et Cattinot font escale à Tunis le 13, à bord d'un Leopard Moth; ils quittent l'aérodrome le lendemain, en direction d'Alger-Oran.

Le Capitaine Bernard arrive d'Alger le 17 sur un Caudron-Frégate, en voyage de démonstration; il effectue plusieurs baptêmes à Tunis, ainsi qu'un voyage en compagnie de M. de Warren jusqu'à Maknassy. Il repart le 23 pour Bône-Alger.

Le 18, M. Richard, chef-pilote de l'Aéro-Club de Constantine, arrive sur le Potez 43 du Club avec deux passagers.

Le 19, un Fox Moth piloté par M. Brown fait escale à Tunis pour repartir après ravitaillement sur Catania.

Le 21, arrive de Palerme une escadrille de 9 Breda 39 devant se rendre à Tripoli. Ces appareils quittent Tunis le 22 pour Tripoli direct.

M. Karrard, sur Caudron Luciole, arrive d'Alger le 24 écoulé, ainsi que M. Bonnet, sur son Potez 58.

Le dernier appareil arrivé en juin est celui de M. Kraft, venant d'Alger, le 26 écoulé.



LE CAPITAINE GERANTON A SON PASSAGE A EL-AOUINA LE 10 JUIN 1935



UNE VUE DES BREDA 39 DE L'ESCADRILLE ITALIENNE SUR LE TERRAIN D'EL-AOUINA

EN PANNE DANS LE DÉSERT, NE QUITTEZ JAMAIS VOTRE APPAREIL : IL EST PLUS VISIBLE QUE VOUS



LE « POU DU CIEL » DE M. BERNET, COMPLÈTEMENT TERMINÉ,  
SUR LE TERRAIN DE DESPIENNE

#### ACTIVITE DE L'AERODROME DE GABES

Quinze appareils font escale à Gabès durant le mois de juin. Signalons tout d'abord, le 2 courant,

le passage de M. Alain Jossaud, venant d'Algérie sur son Phalène avec un passager ; il quitte Gabès le même jour pour Djerba et se pose le lendemain à Kairouan d'où il repart après ravitaillement en direction de Bône.

Ensuite, de retour du Rallye de Rhadamès, plusieurs appareils font escale successivement à Gabès, le 4 juin huit appareils, le 5 un appareil et le 6 un appareil.

Tous ces appareils rentrent à Tunis, à l'exception d'un Caudron qui est obligé de rester à Kairouan par suite d'une panne de moteur et qui est ramené à Tunis après réparation, le 13 courant, par M. de Waren et le mécanicien Jean, de l'Aéro-Club de Tunis.

Le 7 arrivent de Tripoli deux avions anglais : un Dragon Moth, piloté par M. Morton avec 3 passagers et un Percival Gull, piloté par M. Avery. Ces deux appareils repartent le lendemain pour Tunis.

Le Capitaine Geranton, à bord de son Farman 402, fait escale à Gabès le 9 qu'il quitte le lendemain pour Kairouan-Tunis-Bône.

Enfin, le 18, un Fox Moth arrive de Tripoli, piloté par M. Brown avec deux passagers.

## LE DROIT AÉRIEN

### Taxes d'atterrissage.

#### Sanction pour non paiement.

L'accès des aérodromes n'est pas gratuit pour l'aéronef qui se pose sur un terrain pour atterrir ou sur une surface d'eau pour amérir. Un décret du 10 novembre 1922 a fixé les sommes dues à l'Etat pour atterrir ou pour amérir.

Tout aéronef n'appartenant pas à l'Etat et atterrissant sur un aérodrome ou amérissant sur une base d'Etat est passible d'une taxe d'atterrissage ou d'amérissage calculée d'après sa puissance motrice nominale en CV.

Il convient de distinguer les atterrissages de jour et de nuit, les seconds étant plus délicats.

Le jour, la taxe est de 6 centimes par CV, la nuit elle est doublée : 12 centimes par CV.

Sont considérés comme atterrissages ou amérissages de nuit, ceux qui ont lieu aux heures comprises entre le coucher et le lever du soleil, soit une demi-heure après le coucher du soleil, soit une demi-heure avant son lever (Décret 30 janvier 1929).

Le décret de 1922 permet, pour le règlement de cette taxe, des abonnements forfaitaires annuels, généraux ou locaux, payables par mensualités et d'avance, applicables à un ou plusieurs appareils nommément désignés.

Ces abonnements sont consentis aux propriétaires d'aéronefs qui en font la demande. Ces abonnements ne sont valables qu'après approbation du « Ministre chargé de la navigation aérienne ». Ils peuvent être résiliés en cours d'année.

En cas d'atterrissage de nuit ou de départ, une somme forfaitaire de 20 frs est perçue pour frais d'éclairage.

Il y a donc des tarifs de jour et des tarifs de nuit, des tarifs avec ou sans abonnement, des tarifs pour appareils de transport public, de travail aérien, de course ou de record, d'étude ou d'essai, et les appareils de tourisme.

Le détail de ces tarifs est fixé par le décret de 1922.

Il est pourtant des dérogations et des exemptions à ces taxes pour les atterrissages ou amérissages consécutifs à des vols d'essai ou d'instruction. Ils ne payent ni la taxe d'atterrissage ni la taxe d'éclairage, à la condition toutefois que ces vols d'essai aient été exécutés dans un rayon maximum de cinq kilomètres de l'aérodrome ou de la base par un appareil monté seulement par son pilote seul ou accompagné d'une personne de l'exploitation, un mécanicien ou un élève pilote. En dehors de ces cas nettement déterminés, les taxes sont dues.

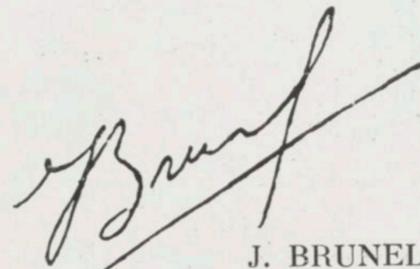
Les taxes ne sont pas payées par les aéronefs d'Etat. Les taxes d'atterrissage et les frais d'éclairage sont liquidés par le service de la navigation

SURVOLANT LE SAHARA, NE QUITTEZ JAMAIS LA PISTE

aérienne pour être versées au Trésor. Le montant des abonnements forfaitaires est acquitté directement au Trésor. Les sommes à verser par les non abonnés sont perçues par des régisseurs de recettes attachés aux aérodromes.

En cas de non paiement des taxes, des poursuites peuvent être exercées. Les états arrêtés par les ministres formant titres de perception des recettes ont force exécutoire jusqu'à l'opposition de la partie intéressée devant la juridiction compétente. Ces oppositions sont jugées comme en matière sommaire. Cette procédure s'applique pour le recouvrement des taxes dues en matière d'atterrissage et de frais d'éclairage sur les aérodromes.

Mais à ces poursuites s'ajoute une sanction supplémentaire : le retrait temporaire ou définitif du brevet de pilote de l'appareil.



J. BRUNEL.

Avocat à la Cour d'Appel.

## L'ORIENTATION DES AVIONS EN VOL

Les variations brusques d'intensité et de direction des vents ont tendance à faire dévier un avion en cours de vol.

M. Guillon, navigateur d'Air-France, a mis au point un appareil donnant immédiatement la correction du cap à suivre d'après la vitesse absolue de l'avion, la vitesse du vent et sa direction.

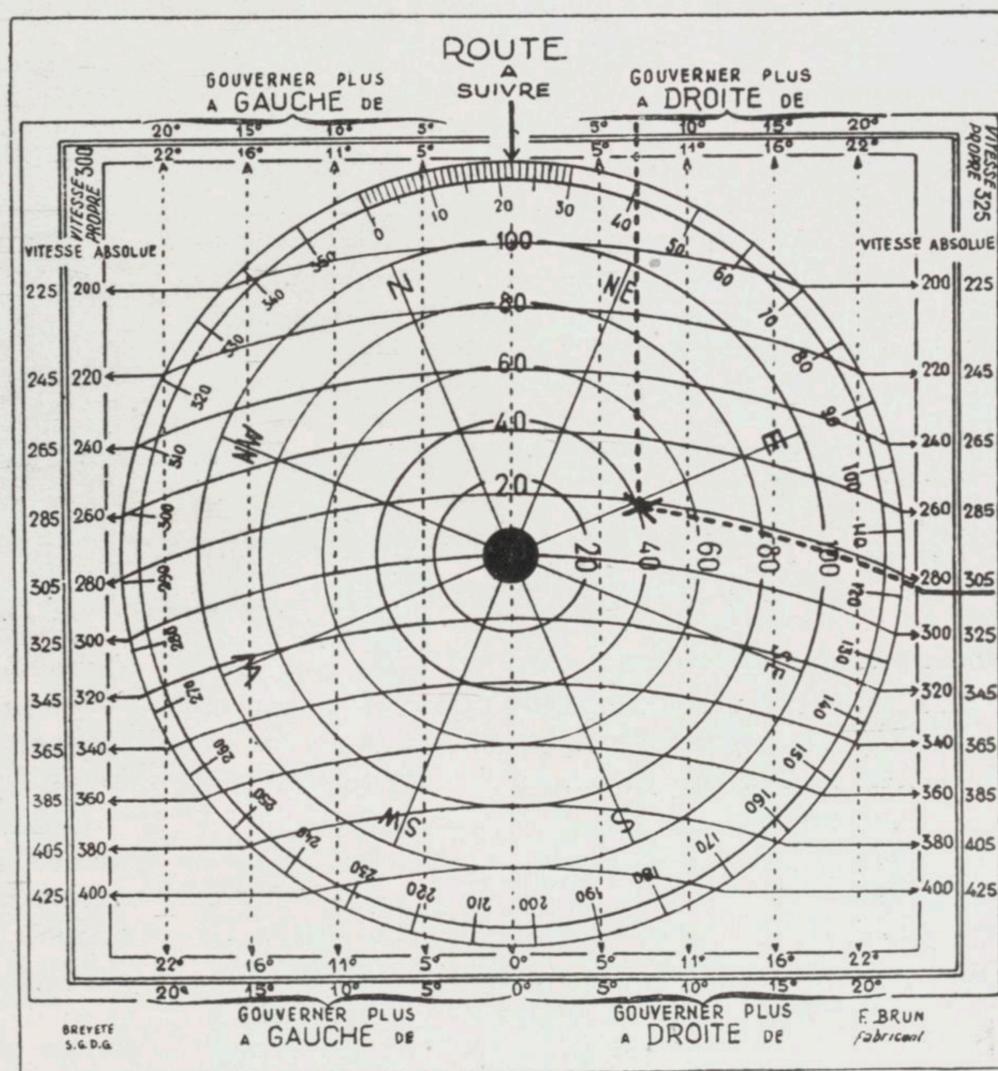
L'appareil, appelé Aénaviscope, renseigne pour des vitesses allant de 150 à 325 km./h. Il se compose essentiellement d'un graphique et d'un rapporteur.

Sur la figure représentée, les lignes verticales en pointillé donnent les angles de correction du cap à suivre, et leur sens, soit à droite, soit à gauche ; les lignes courbes horizontales donnent la vitesse absolue de l'avion.

Un rapporteur gradué de 0 à 360° sert pour prendre l'angle de route indiqué par la carte. Des rayons représentant les points cardinaux et intercardinaux servent à indiquer la direction du vent, tandis que les cercles concentriques indiquent la puissance du vent, de 20 à 120 km.

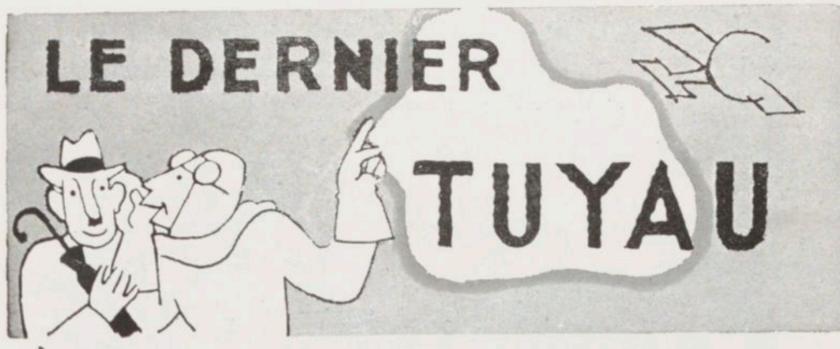
L'emploi de l'appareil est très facile, et les indications, très rapidement données, sont extrêmement précises.

On peut se procurer cet appareil aux bureaux du journal *L'Air*, qui nous a donné ces indications. Son prix est de 40 frs, port non compris.



Exemple : *Données.* — Route à suivre : Nord-Nord-Est, soit 22°30'. Direction du vent : Est. Vitesse du vent : 40 km./h.

*Résultats.* — Partant du point I, la parallèle verticale donne 7° de correction à droite pour la vitesse de croisière de 300 km./h. et 6°45' pour la vitesse à plein régime, soit 325 km./h.; la parallèle à la courbe horizontale la plus voisine du point I donne la vitesse par rapport au sol, soit 284 km./h. au régime de croisière et 305 km./h. au plein régime.



## Hornet Moth

Le biplan Hornet Moth 87 représente le type parfait de l'automobile aérienne biplace.

Sa vitesse de croisière est trois fois supérieure à celle de la plupart des voitures de 20 CV.

Lorsque ses ailes sont repliées, — ce qu'un homme peut faire seul très facilement, — on peut le loger dans un box à peine plus grand qu'un garage de voiture.

Le gouvernail n'est utilisé pour la commande de direction que lors de l'envol, ou pour mouvoir l'avion au sol. Une fois l'avion en l'air, toutes les manœuvres nécessaires s'accomplissent sous l'effet de simples mouvements du manche à balai actionnant les ailerons et le gouvernail de profondeur. Les atterrissages eux-mêmes peuvent être réalisés sans qu'il soit nécessaire de toucher la commande du gouvernail.

L'avion ne se met en vrille que par la volonté du pilote qui doit, pour cela, utiliser le gouvernail. Cette qualité, obtenue grâce à l'attention la plus étroite apportée à l'étude de la stabilité et à la simplification de la conduite, est essentielle au point de vue de la sécurité en vol.

Cette stabilité permet au pilote qui vole à une altitude suffisante pour éviter les obstacles du sol, de ne jamais mettre son avion, par temps nuageux ou



L'AVION DE HAVILLAND BIPLACE HORNET MOTH

pluvieux, dans une position dangereuse. Néanmoins, le pilotage n'est pas monotone ; et, en vol, l'Hornet Moth est d'une très grande souplesse.

### *Le « Moth » nouvelle formule*

L'Hornet Moth remplace les biplans à cabine ouverte, connus dans le monde entier sous le nom de « Moth ». Il est spécialement étudié pour répondre, comme le « Moth », aux besoins du pilote privé, ainsi qu'à ceux des Clubs et des écoles de pilotage ; mais il peut, néanmoins, comme son prédécesseur, convenir à un grand nombre d'entreprises commerciales.

Cet appareil bénéficie de l'expérience acquise depuis 1925 au cours de la construction de plus de 4.000 « Moth » actuellement répandus sur toutes les parties du monde.

L'appareil propulseur se compose d'un moteur Gipsy Major de 130 CV, 4 cylindres inversés en ligne, et à refroidissement par air.



L'HORNET MOTH EN VOL

Utilisé raisonnablement, ce moteur Gipsy Major ne demande à être démonté pour révision qu'après avoir fonctionné pendant 750 heures, ce qui, à la vitesse moyenne de l'« Hornet Moth », représente une distance de 134.000 kms environ.

Entre les révisions générales, le moteur ne demande qu'une observation normale, quelques réglages et le nettoyage de différentes pièces telles que bougies, filtres à essence et à huile.

### *Atterrissages lents : grand écart de vitesses*

Les ailes ont une grande finesse. La distance parcourue au sol à l'atterrissage est réduite grâce au freinage obtenu en tournant le carenage des jambes de force du train d'atterrissage dont la masse fait opposition à l'air et forme, par conséquent, de puissants freins à air.

La vitesse de sustentation atteint le chiffre particulièrement faible de 65 km./h., ce qui permet de réaliser des atterrissages très lents.

**AU SAHARA, TOUS LES 400 KMS, VOUS TROUVEZ UN RELAIS SHELL**

De 65 km./h. à 212 km./h., vitesse maxima en pleine charge et au plafond absolu, on observe un écart remarquable de vitesses de l'ordre de 328 %.

La vitesse normale de croisière est de 178 km./h. pour une consommation de carburant de 26<sup>l</sup>, 8, ce qui représente environ 6 km., 5 par litre d'essence. Le plafond en pleine charge atteint 5.430 m.

Depuis que le Capitaine Geoffroy de Havilland a piloté le premier « Hornet Moth », lors de la King's Cup de 1934, une année entière a été consacrée au perfectionnement de cet avion. Deux autres avions d'essai ont été construits ; des centaines d'heures de vol ont été effectuées et chacune des caractéristiques particulières de l'avion a été mainte fois éprouvée.

L'« Hornet Moth » est livré complet au prix de 750 £, soit 65.000 francs environ.

## Le Percival "Gull"

Le Percival « Gull » est un avion de tourisme très rapide, sur lequel peuvent être adaptés des moteurs Gipsy six, Napier « Javelin », Gipsy Major ou Hermès IV.

Après de longs essais et de nombreuses expériences, le « Gull » a été muni de volets de courbure qui ont pour effet de réduire la vitesse à l'atterrissage à 64 ou 70 km./h. suivant le moteur adapté. Cette faible vitesse, ainsi que les freins sur roues, permettent au « Gull » d'atterrir sur de courtes distances.

Une attention particulière a été apportée à la solidité dans la construction, facteur de sécurité.

La cabine, très confortable, est tapissée de cuir ; les fenêtres, qui sont à glissière, sont munies de glaces de sécurité.

Les réservoirs à essence et à huile sont placés dans les ailes ; les indications relatives à leur contenu peuvent être lues très facilement en vol.

Notons enfin que les ailes peuvent être très facilement repliées par une seule personne.

### Caractéristiques et performances

	Moteur Gipsy Six	Moteur Napier « Javelin »	Moteur Gipsy Major ou Hermès IV
Vitesse maxima au sol .....	275 km./h.	260 km./h.	240 km./h.
Vitesse de croisière .....	243 km./h.	228 km./h.	211 km./h.
Longueur d'atterrissage .....	109 m.	109 m.	100 m.
Distance nécessaire au décollage .....	177 m.	177 m.	191 m.
Charge maxima ..	1.100 kg.	1.100 kg.	1.040 kg.
Charge payante, l'avion étant en état de vol .....	195 kg.	220 kg.	250 kg.
Capacité des réservoirs .....	182 l.	182 l.	182 l.
Rayon d'action ...	1.025 km.	995 km.	1.170 km./h.

### Dimensions

Longueur .....	7 m. 60
Envergure .....	11 m. 10
Largeur, les ailes repliées .....	4 m. 00
Hauteur .....	2 m. 25

## DE NOS CORRESPONDANTS

### L'aviation à la Réunion

L'île lointaine de la Réunion, bien qu'étant de dimensions relativement réduites (60 km. sur 80 km.), s'intéresse beaucoup à l'aviation de tourisme.

En effet, l'Aéro-Club Roland Garros, fondé par le pilote Samat qui en est le Président, est organisé sur le modèle des grands aéro-clubs de France. Il possède huit avions, disposant de huit terrains dont un situé à 1.600 m. d'altitude.

Les avions de l'Aéro-Club effectuent de nombreux vols. L'année dernière, M. Samat, sur Potez 43 à moteur Bengali, a réalisé le premier grand voyage de tourisme sur Madagascar qu'il visita en avion.

C'est également vers cette époque, que le pilote Samat et deux de ses amis effectuèrent, avec un Potez 36 et deux Potez 43, la première liaison en vol de groupe La Réunion/Maurice et retour.

Ces voyages, effectués entièrement au-dessus de la

mer, ont permis à M. Samat d'envisager la création d'une ligne aérienne La Réunion/Maurice/Madagascar, qui assurerait un courrier postal hebdomadaire.

Dernièrement, M. Samat, accompagné d'un autre pilote, M. Blanche, a effectué, sur un avion « Phrygane » à moteur Salmson de 130 CV, une liaison France/Madagascar. Parti le 19 mai de Paris, l'équipage effectuait le voyage par étapes régulières de 1.000 à 1.200 km. par jour. Le voyage, effectué sur leur « Phrygane » de tourisme, a été réalisé dans les meilleures conditions, et les pilotes ont eu la satisfaction, après leur belle randonnée, d'atterrir, peu de jours après leur départ, sur l'aérodrome de Majunga.

Tout ceci montre que nos territoires de l'Océan Indien, tout comme la Métropole et l'Afrique du Nord, s'intéressent à l'aviation, et que celle-ci fait partout des progrès considérables et continus.



LE DOUGLAS D. C. 2 DE LA K. L. M. A GAZA (PALESTINE), ASSURANT LE SERVICE RAPIDE AMSTERDAM-BATAVIA.

## de Beyrouth

Tout avion traversant les territoires du Levant sous mandat français doit, quel que soit l'aérodrome utilisé, franchir la frontière à l'un ou l'autre des points suivants :

Ville d'Alexandrette (Syrie - Sandjak d'Alexandrette).

Région d'El-Bidea (frontière de l'Irak).

Région d'Abou-Kemal (Syrie).

Région du Djebel-Tenf (Syrie).

Région de Samak-el-Hammé (Syrie).

Ville de Nacoura (Liban).

Ville de Beyrouth (Liban).

Ville de Tripoli (Liban).

Ville de Lattaquié (Alaouites).

Ville de Soueida (Syrie, Sandjak d'Alexandrette).

Les avions pénétrant en territoire, sous mandat français, ou en sortant, doivent utiliser l'un des aérodromes ou l'une des bases aéro-navales suivants :

Alep (Neirab), aérodrome

Damas (Miranda), aérodrome.

Beyrouth, base aéronavale.

Tripoli (El-Mina), base aéronavale.

Alexandrette, base aéronavale.

Sur ces aérodromes, tant à l'arrivée qu'au départ, les pilotes doivent remplir toutes les formalités douanières, sanitaires et administratives en vigueur.

A cet effet, l'aviateur doit avertir les autorités de la ville à proximité de laquelle est situé l'aérodrome où doit avoir lieu le départ ou l'arrivée, de façon que les formalités puissent être remplies immédiatement avant le départ ou après l'arrivée de l'avion.

Dans un but de sécurité, il est recommandé aux pilotes d'emprunter les routes suivantes :

### A. Route Europe Centrale - Indes

Alexandrette, Alep (Neirab), la vallée de l'Euphrate par Meskeni, Deir-ez-Zor et Abou Kemal.

### B. Route Europe du Sud - Indes

Beyrouth, Damas (Miranda), région du Djebel Tenf.

Cette dernière portion peut être effectuée en suivant la piste routière Damas Bagdad.

### C. Route de Palestine vers l'Irak du Nord

Semakh, Damas, Palmyre, Deir-ez-Zor, Souar, El-Bidea, en suivant les pistes routières.

### D. Route Palestine Turquie

a) Le long de la côte par Wacoura, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié et Alexandrette.

b) Route intérieure par Semakh, Damas, Nebeck, Homs, Hama et Alep.

## de Londres

### Londres/Oran/Londres en 17 heures

Le grand industriel anglais W.-R. Percival vient d'effectuer un voyage remarquable.

En effet, il quittait Londres en avion le 17 juin à 1 h. 30 du matin pour Oran, et était de retour à Londres le même jour, à 6 h. 30 du soir, après s'être reposé à Oran de 8 h. 40 à 10 heures.

Il a parcouru la distance totale, soit 3.680 km., en 14 h. 30, ce qui représente une moyenne horaire de 253 km. 793.

Il pilotait un monoplan de sa fabrication dénommé Percival Gull et équipé d'un moteur Gipsy six de 200 CV.

Voici donc Londres et l'Europe du Nord à quelques heures de l'Algérie : peut-être, cet hiver, des nordiques en quête de soleil viendront-ils se réchauffer quelques heures sur la côte turquoise avant de retourner vers leurs pays brumeux.



MM. LAMUR ET PERCIVAL A LA SENIA

LE SAHARA EST LA TERRE D'ÉLECTION DU TOURISME AÉRIEN

### d'Angora

Le Ministère Turc des Affaires Etrangères vient de publier une note déclarant que tous les avions étrangers doivent voler à une altitude variant entre 300 m. et 600 m. sur une distance de 25 km. à partir de la frontière de la Turquie.

Ces dispositions sont prises pour permettre aux autorités turques d'identifier les avions.

Cette zone de contrôle franchie, les avions peuvent voler librement.

### Une convention aérienne franco-italienne

Lors de sa récente visite à Rome, le Général Denain, Ministre de l'Air, signa avec M. Mussolini une convention définissant l'attitude réciproque des deux gouvernements en matière d'aviation commerciale.

Cette convention établit une coopération étroite entre les lignes aériennes françaises et italiennes. Elle concerne en particulier les questions relatives à l'inauguration d'une ligne aérienne Paris-Rome, à l'ouverture d'un service aérien entre la Tunisie et la Tripolitaine et à l'ouverture de bases sur le territoire italien pour le service Marseille-Beyrouth d'Air-France.

Les deux gouvernements se sont mis également d'accord au sujet de l'exploitation d'une ligne France-Turin-Milan-Venise et Turin-Lyon et au-delà.

Les conversations ont également porté sur une collaboration technique éventuelle entre les gouvernements français et italien et les moyens par lesquels il est possible d'y parvenir.

La décision relative à la liaison Tunis-Tripoli est d'une importance particulière car cette ligne pourrait être utilisée pour le prolongement sur l'Egypte de notre grande transversale de l'Afrique du Nord.

Comme chaque année, le "**Manche à Balai**" ne paraîtra pas au mois d'août. Par contre, il présentera en septembre une édition particulièrement abondante et variée.

A tous nos lecteurs et amis, nous souhaitons d'agréables vacances.

---

AU SAHARA, TOUS LES 400 KMS, VOUS TROUVEZ UN RELAIS SHELL

Le gérant : HENRY FORIEN.

IMP. P. GUIAUCHAIN, 4, RUE BOURLON, ALGER

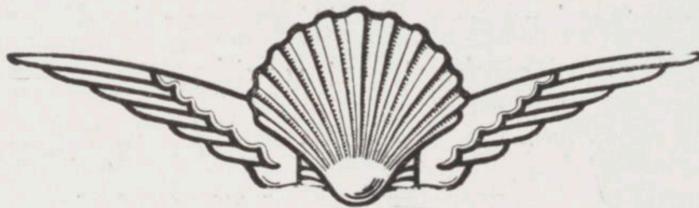
Il vous est agréable  
d'être un client Shell 100 %.

car vous utilisez deux produits de qualité :

**HUILE AEROSHELL**  
**ESSENCE AVIATION SHELL**

vous vous affranchissez de tout souci  
vous protégez votre moteur  
et vous profitez du fameux

**SERVICE SHELL**



Voyager avec confort et sécurité  
est toujours possible grâce  
à l'organisation mondiale

**SHELL**