

L'Aéro (Paris. 1908)

┃ L'Aéro (Paris. 1908). 22/02/1935.

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 reutilisationcommerciale@bnf.fr.

Rédaction, Administration, Publicité 79, CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS

Cette semaine, en page 2 : Les conquérants de l'infini par Guy SEVERAC

L'Aérodrome

LE NUMÉRO : 75 CENT

AVIATION — SPORTS — AUTO-MOTO — SPORTS — AVIATION

PARAIT LE VENDREDI

La radio au service de toute l'aviation

par Robert LE PETIT, ingénieur, pilote aviateur.

Le monde entier, grâce à la radio, a suivi avec angoisse le raid de Codos et Rossi. Le commandant Robert Le Petit, ingénieur et pilote aviateur, spécialisé depuis toujours dans les questions de météorologie et de T.S.F., a bien voulu nous donner l'article qui suit sur l'importance chaque jour plus essentielle de la radio dans l'aviation de raid et de transport.

La dernière tentative de Rossi et Codos contre le record du monde de distance en ligne droite — qui, d'ailleurs, leur appartient toujours — tentative interrompue aux îles du Cap-Vert, a plongé durant cinq heures, dans l'angoisse le monde aéronautique tout entier, mais elle constitue une brillante démonstration des possibilités actuelles de l'emploi de la radio à bord des avions.

ture un rôle de tout premier plan. Tous les avions de grand raid, toutes les machines effectuant de longues liaisons intercontinentales ou transocéaniques sont maintenant pourvus d'appareils de T.S.F. En outre, la radiogoniométrie permet le guidage des aviateurs qui peuvent ainsi, même par très mauvaise visibilité, atteindre leurs buts. Citerai-je les appareils de la ligne France-Amérique du Sud qui viennent d'effectuer de très nombreuses traversées de l'Océan avec succès (vingt et une liaisons actuellement) et qui restent constamment en rapport avec les postes radios de la côte. Citerai-je aussi les grands voyages du Graf-Zeppelin, qui ne sont rendus possibles que grâce à la radio et à l'interprétation à bord des observations météorologiques de diverses stations, permettant ainsi de définir la route à suivre, compte tenu des zones cycloniques qui ne peuvent être abordées sans graves dangers et que l'on contourne.

En dehors de ces divers offices, la radio n'est-elle pas aussi l'auxiliaire indispensable de la météorologie ? Si ses méthodes permettent de donner des indications suffisamment précises avant le départ, sans T.S.F., son action devient inopérante, aussitôt que l'avion a pris son vol. Quotidiennement, sur toutes les lignes commerciales, les équipages peuvent être ainsi renseignés sur toutes les variations survenant et être vraiment guidés d'une manière positive sur leur route ; c'est une des causes essentielles de la régularité du trafic de l'aviation marchande.

Rossi et Codos, relatant par télégramme les péripéties de leur dernier voyage, soulignent l'action du vigilant opérateur du poste de Porto-Pratia, lequel, disent-ils : « nous a relevés toutes les dix minutes. Quel réconfort il nous apporte ! Grâce à lui nous nous sentons soutenus... »

Quel plus bel éloge peut-on prononcer de la T.S.F. lorsqu'il s'agit de tels hommes !



Admirables de calme et d'énergie confiante, Rossi et Codos s'étaient équipés de leurs gilets de sauvetage avant de prendre place à bord du « Joseph-Le-Brix ».

Demi-tour sur l'Océan

L'EXEMPLE DE CODOS ET ROSSI

La veille de repartir pour Istres, où Codos l'attendait avec le Joseph-Le-Brix, Rossi m'avait confié : — Jamais nous ne nous sommes préparés si minutieusement, en dépit de difficultés de toute sorte. Il ajouta : — Franchement, nous aurons tout fait pour réussir.

Le fait est que le valeureux équipage, dont il nous fut donné de suivre l'admirable préparation, n'avait rien laissé au hasard. Son moteur — le même que celui des raids précédents — avait été revu avec soin chez Hispano.

Quant à l'avion, il n'avait subi que des modifications de détail, fort appréciables d'ailleurs, et dictées exclusivement par l'expérience.

On ne saurait donc faire retomber sur les deux hommes ni sur leurs dévoués moteurs au point de leur malencontreux échec qu'un méfait.

Il est facile d'éprouver, calé dans un bon fauteuil, sur les fantasmes d'une pression d'huile défaillante et ses conséquences. Toutefois, quand il s'agit de prendre une décision, après plus de trente heures d'un vol harassant et continu, que la mécanique fait défaut, que le poids d'un grand moteur et que l'immense solitude du ciel

valent bien qu'un monomoteur terrestre offre quatre-vingt-dix-neuf chances sur cent d'aller au fond, en cas de panne en mer, mais jamais cette crainte n'entraîne chez moi héroïque confiance.

Le Joseph-Le-Brix, on le sait, n'est pas un avion moderne. C'est un brave rafiot robuste, rajouté à force d'artifices de toute sorte, mais bien lent pour un avion de raid.

Seulement Rossi et Codos n'avaient pas le choix ni les moyens d'avoir mieux et il a fallu aux deux hommes des trésors d'énergie et de volonté pour faire de ce monoplane, qui date de plus de cinq années, un engin de raid.

Les Américains, qui disposent sur leurs lignes d'avions de transport qui seront bientôt plus rapides du double, ont toujours eu un sourire en coin lorsqu'ils apprennent les préparatifs des raids, avec leur vieux matériel.

Rossi et Codos, relatant par télégramme les péripéties de leur dernier voyage, soulignent l'action du vigilant opérateur du poste de Porto-Pratia, lequel, disent-ils : « nous a relevés toutes les dix minutes. Quel réconfort il nous apporte ! Grâce à lui nous nous sentons soutenus... »

Quant à l'avion, il n'avait subi que des modifications de détail, fort appréciables d'ailleurs, et dictées exclusivement par l'expérience.

On ne saurait donc faire retomber sur les deux hommes ni sur leurs dévoués moteurs au point de leur malencontreux échec qu'un méfait.

LES JOURS PASSENT...

Sur l'océan: des hydravions!

Codos et Rossi sont sains et saufs à Porto-Pratia. Deux, nous ne parlerons pas; un tel cran sans conscience, une telle foi sans aveuglement sont une haute leçon pour tous.

La mécanique, elle aussi, a tenu: le moteur, malgré je ne sais quel incident de graissage, n'a cependant pas abandonné l'équipage.

Contre cette force implacable et désespérante entre toutes qui s'appelle le vent debout, la bataille a duré cinq heures; cinq longues heures.

Pendant ce retour qui n'en finit pas, la T. S. F. avait alerté haut et bas, et tous accouraient au S. O. S. aérien.

Mais, en bas, il y avait la mer, la mer qui n'a pas le temps d'attendre les sauveteurs, qui cache le plus grand avion derrière sa moindre vague, la mer qui eût englouti en quelques minutes, sans doute, le Joseph-Le-Brix.

Car c'est en vain que l'équipage eût crié son angoisse aux quatre coins de l'horizon.

Rien sur l'eau, pas même la tache d'huile d'un sous-marin, pas même quelques débris échappés au bateau qui sombre! Rien qu'un petit avion disparu.

PROPOS D'ACTUALITÉ

L'équipage...

On a tourné de nouveau, mais « en parlant » cette fois, le film tiré du beau livre de Kessel.

Les scènes d'aviation ont été prises, au début, à Mourmelon, ensuite à Istres, où les acteurs du film, Murat en tête, rencontrèrent Codos et Rossi.

Ge qui fit dire à ce dernier, avec une pointe de malice : « L'équipage ? Nous en connaissons un, nous, qui va s'offrir trois jours et trois nuits de vol, seulement, il n'y a que l'hélice qui « tournera » !

Berlinades Dans un mois, Berlin sera soumise à des exercices en prévision d'une attaque nocturne aérienne.

Quant, après avoir lancé dimanche matin, à 8 heures, leur angoissant S. O. S., Rossi et Codos firent demi-tour, d'un mouvement unanime tous les moyens de secours furent mis en action.

Et parmi eux, le bel hydravion Santos-Dumont, aux sept traversées transatlantiques, ne fut pas le dernier prêt. Fort heureusement que fut la, comme on sait, précaution inutile. Mais il n'empêche qu'il s'en est fallu de peu que l'hydravion ne vint sauver l'avion à roulettes sur les flots.

Mon fil...

Notre ministre de l'Air, qui est aussi homme du monde, fit porter dimanche chez un domestique respectif de Mmes Rossi et Codos, deux corbeilles d'œufs, avec ces quelques mots : « Confiance, madame, je suis de cœur avec vous... »

« J'ai trouvé ce geste très chic, il dénote surtout les liens qui unissent et doivent unir toujours la grande famille de l'aviation. Pendant que l'équipage faisait un demi-tour forcé sur l'Atlantique, le chef de l'aviation française, dominant la tour Eiffel, annonçait que son car, en dehors de l'affection qu'il porte à tous ses pilotes, il avait, en quelque sorte, accepté toute la responsabilité du raid, se refusant d'attendre l'inquiétude grandissante des deux compagnons de Codos et Rossi.

Dieu soit loué ! Un demi-miracle a sauvé ces derniers. Le moteur a tenu jusqu'à Porto-Pratia, et ce qui aurait pu être un grand coup dur pour nos ailes se borne à un échec malencontreux.

Nempeche, que à cette occasion, le général Denain a montré que les soucis de la politique ou de l'armée n'excluaient pas toujours les qualités d'homme.

Et le bon Rossi, en captant les messages de son ministre, alors que la menace d'une panne imminente restait suspendue sur leurs têtes comme l'épée de Damoclès, sentit renaitre force et courage dans cet habitacle surchauffé où, si le lubrifiant allait manquer au moteur, il y avait une « huile » autrement conséquente qui encourageait l'équipage !

Le souvenir d'Albert I^{er}

L'intense émotion qui soulevait, voici un an, la tragique disparition du Roi-Soldat, a trouvé son écho, dimanche dernier, dans tout le monde.

Par une délicate attention, notre ministre de l'Air avait chargé une de nos escadrilles d'aller, ce jour-là, survoler le fatal rocher de Marche-les-Bains, avec mission de laisser tomber du haut du ciel des fleurs de France enrubannées aux trois couleurs.

Geste « chic » et symbolique à l'égard d'un roi fervent des ailes humaines, qui est allé droit au cœur de nos amis belges.

Autour du pot d'échappement Souhaitons au Grand Prix automobile de Pau, qui va se courir dimanche, du bénéficiaire d'une température plus clémente qu'il y a deux ans.

Les grands du tennis Les jeunes, en tennis, font des étincelles : avec Destremau, avec Pelizza, il y a encore un dénommé Pétra qui semble plein de flamme; Pétra mesure plus de 1 m. 95... Comme un spectateur s'extasiait sur les pressentiments du jeune champion, M. Pétra père dit nonchalamment : « Oh ! il n'a pas fini; songez que mon fils est, en pleine croissance... »

C'est un point de vue... qui ne manque pas d'élevation.

SPORTS MÉCANIQUES

COMPÉTITIONS INTERNATIONALES

Un point de vue britannique

par Robert BENOIST

Chaque nationalité s'applique à faire connaître son point de vue sur les nouvelles formules internationales de course, lesquelles, de 1937 à 1939 inclus, doivent nous donner une réglementation tout à fait différente de celles en cours et faisant chaque jour l'objet de critiques diverses.

C'est là une fort belle et très judicieuse idée qui s'apparente entièrement à un effort technique pour être trop négligé chez nous, tout au moins qu'au Royaume-Uni.

Une lettre que j'ai sous les yeux (d'une grande marque anglaise — pourquoi ne pas la nommer, il s'agit de M. G. — dont les petites voitures se couvrent à chaque saison d'une gloire méritée) préconise également la cylindre de 1.500 cmc. et le poids de 600 kg. Avec un bel esprit mortif, cette firme demande un règlement simple et de vitesse pure, laissant toute liberté quant au carburant et, bien entendu, en maintenant le compresseur qui aura tant contribué aux progrès des moteurs, puisque maintenant la presque totalité des moteurs d'aviation actuels sont munis de cet excellent perfectionnement.

La firme préconise un règlement clair, précis et aisément compréhensible, qui ne permettrait de réduire un peu la vitesse forcée des engins actuels dont le pilotage tourne à l'aérobatie et constitue, cette saison, un véritable danger pour les pilotes.

Plusôt que d'ouvrir pistes et circuits à la cylindre libre, c'est-à-dire aux « usines à gaz », bolidés énormes, dévoués et efficaces, en particulier 750 cmc. — de donner aussi librement et spirituellement avis sur l'exclusion de ces voitures qui s'attachent au sport automobile.

Il faut féliciter la firme M. G. — spécialisée, elle, dans des cylindres inférieures, en particulier 750 cmc. — de donner aussi librement et spirituellement avis sur l'exclusion de ces voitures qui s'attachent au sport automobile.

Nantie de ces suggestions, la réunion de l'A.I.A.C.R. nous fera connaître bientôt sa décision; souhaitons seulement qu'elle ne nous fasse pas trop attendre.

LE CIRCUIT DE PAU



C'est en pleine tempête de neige que se courut cette épreuve pour la première fois. Espérons que dimanche il fera beau !

SPORTS D'HIVER

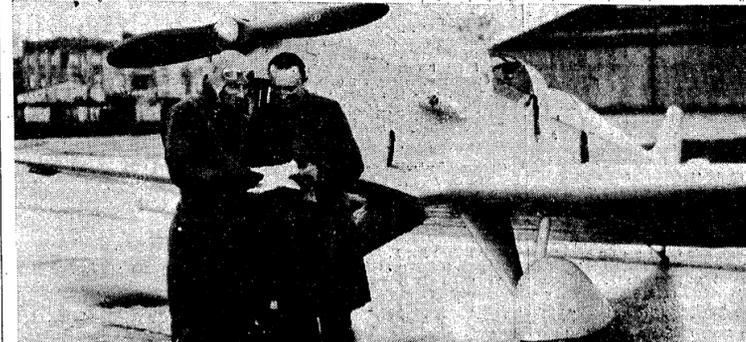
Around d'un championnat de bobsleigh

Saint-Moritz, février 1935. — J'ai déjà écrit quelque part que le bobsleigh n'était pas un sport spectaculaire. Ce n'est peut-être pas tout à fait exact parce que, si la vision d'un bob en course est éphémère, du moins le spectacle existe-t-il avant le départ.

Car les préparatifs d'une grande épreuve de bobsleigh telle que les championnats du monde qui viennent de se dérouler ici, méritent d'être vus au moins une fois.

Il y a là quelque cinquante hommes casqués de cuir, bardés de fer et de cuivre, et armés d'une foule de cure-pipes et d'amis.

Mais, si brusque et mastodontique que soit leur tenue qui tient le milieu entre le scaphandre et celle de nos braves aînés les Croisés, les équipiers sont penchés sur leur bob comme un héros sur un mouvement de précision. Et pour faire quoi, grands Dieux ? pour aspiquer, polir, nettoyer et bistrer les quatre patins de «engin. Si d'aventure, un grain de neige s'y fourvoit, trois hommes se précipitent pour l'enlever.



POUR BATTRE LE RECORD DE FRANCE-MADAGASCAR Finat et Paul de Forges forment l'équipage, sur un Farman-Gipsy.



En plein effort, le Norvégien Per Fossum, grand spécialiste des courses de fond.

LES DANGERS DE LA MOBILISATION INDUSTRIELLE

La menace aérienne a ajouté au problème de la mobilisation industrielle celui de la décentralisation, en raison du danger qui consiste à grouper les fabrications essentielles dans un rayon peu étendu...

Il est donc loisible d'organiser méthodiquement la désimagination des usines fabriquant des automobiles, des moteurs, des avions et de se soustraire de temps en temps du personnel nécessaire à leur fonctionnement...

À ce point de vue, la leçon du passé n'a pas été inutile. Mais les événements se plaisent à montrer aux hommes leur faiblesse; et si nous avons subi une guerre longue pour avoir ignoré...

produire que si nous possédons un matériel aérien immédiatement disponible pouvant entrer en jeu dès la première minute, et suffisamment puissant pour porter en territoire ennemi des coups énergiques...

Il en résulte que la mobilisation industrielle ne peut avoir d'utilité que si le matériel aérien disponible est suffisamment puissant pour empêcher l'adversaire de nous submerger sous une avalanche de bombes incendiaires ou toxiques...

Ce matériel aérien immédiatement disponible et chargé des représailles immédiates, nous ne le possédons pas. Et, chose plus grave, notre insuffisance en matériel lourd ne peut être compensée, même partiellement, par l'appoint des escadrons de coopération. Car l'armée de terre, commandée par un chef responsable de son bon fonctionnement...

N'ayant pas d'état-major suprême, notre ministre de l'Air, chef de l'armée de l'air indépendante, sera réduit à entreprendre les représailles avec un dixième des forces aériennes totales, à l'heure où l'ennemi de toute notre aviation serait nécessaire...

SUR LA CRAU...

On a tourné L'Equipage

« Deux jours de suite ils furent assésés dans la baraque frémissante par une tempête qui, sur la plaine, traînait ses hurlements. Le vent déchira les toits des hangars. Pour marcher sur le terrain, il fallait le combattre ainsi que le courant d'un fleuve... »

Charles Panel (Claude Maury) et Jean-Pierre Aumont (Jean Herbilion). Nous marchons vers le village désolé où, tout à l'heure, vont être tournées quelques scènes des plus importantes : un ruisseau asséché...

fondeur atteint à peine 30 centimètres mais qu'un astucieux effet d'optique rend, vu du ciel, fort impressionnant. Mon guide continue : « La vie de château, oui, encore pas longtemps, puis, sans transition, la piste, l'envol, la lutte, la chute parfois. Le bûche au coin du feu, certes, mais aussi le téléphone qui signale des lignes qu'un camarade n'est plus dans le ciel... C'est tout cela que vous revivrez à l'écran. »



Deux scènes du film « L'Equipage ». A gauche : Charles Panel et Jean-Pierre Aumont ; à droite : Jean Murat et Charles Vanel.

noirs sur son face : celle qui regarde l'objectif. Une maison effondrée, aux murs calcinés, est traînée dans les débris par le vent. Raymond Cordy sont des aviateurs de l'escadron...

« — L'équipage d'abord, que vous venez de voir, puis Jean Murat dans le rôle du capitaine Thélis et Anna-bella, qui ne verra pas la fin, celle d'Helène Maury, Daniel Mandaille, Raymond Cordy sont des aviateurs de l'escadron... »

« — Trois, six ou neuf; espérons que nous en sommes au dernier jour et que nous pourrions reprendre demain », dit le capitaine Garretier. Nous rentrâmes vers Istres. « Le vent claquinait les toits des hangars. Pour marcher sur le terrain, il fallait le combattre ainsi que le courant d'un fleuve... »

Au point fixe

ANDRÉ ROBERT, l'athlétique collaborateur de Génin et Laurent au cours de leur beau record France-Madagascar, lui l'élève, à Tours, du chef pilote René Danjois, « vicieux » toujours sur la brèche et dont l'activité ne se dément pas, tant pour les heures de vol qu'il continue à totaliser que pour son dévouement constant à la cause aéronautique.

LES anciens pilotes militaires du centre d'Etampes, groupés en une amicale, viennent de donner une nouvelle preuve de l'esprit de solidarité qui les unit en adressant leur souscription au Comité Hélène Boucher.

Le monde littéraire a célébré récemment le bicentenaire de la naissance de l'écrivain bretonnais Restif de La Bretonne, hôte de génie, dans les airs-bibliothèques orientales le roman aéronautique, le dernier qui ait paru avant l'invention des ballons. Dans la découverte australienne par son homme volant, publié en 1781, l'auteur conte, en effet, les aventures pour le moins pittoresques d'un explorateur aérien avant la lettre, se déplaçant à l'aide d'une paire d'ailes surmontées d'un parasol, lequel n'a évidemment rien de commun avec ceux que l'on voit évoluer dans le ciel de Villacoublay. L'anticipation, qu'on ne saurait qualifier de curieuse, n'est pas moins curieuse.

L'ACTIVITÉ AÉRIENNE

A L'ASSAUT DU RECORD FRANCE-MADAGASCAR

Deux équipages vont tenter de battre le record France-Madagascar, détenu depuis le 23 janvier par l'équipage Génin-Laurent-Robert avec 3 jours 6 heures 53 minutes.

Le premier est composé des pilotes Final et de Forges qui sont partis du Bourget dimanche dernier et sont arrivés à Madagascar où ils attendent le bon temps pour tenter d'accomplir leur grand voyage.

La septième traversée du Santos-Dumont

Le Santos-Dumont a quitté Dakar le 18 février à 4 h. 48 min., emportant à son bord le courrier régulier d'Europe à destination de l'Amérique du Sud.

Un projet de Wiley Post...

Le célèbre aviateur américain Wiley Post aurait l'intention d'entreprendre un nouveau voyage de Los Angeles à New-York en volant à l'altitude de 30000 mètres.

Deux records de vitesse sont battus

L'aviateur italien Bedendo, accompagné d'un passager, a battu samedi dernier le record de vitesse sur 300 kilomètres pour avions multiplaces de la troisième catégorie, pesant à vide moins de 200 kilos.

et ceux de Lindbergh

Charles Lindbergh va entreprendre un raid transpacifique pour jeter les bases de la future ligne Amérique-Océanie. Il utilisera pour la circonstance le Clipper-Pioneer qui se trouve actuellement à Miami.

Garric rentre en France

Le pilote Garric qui avait quitté Agen le 22 janvier pour effectuer, à bord de son bimoteur de Havilland-Dracoon un voyage aux Indes et en Indochine, est arrivé à Saigon le 13 février.

Disparus depuis dix-neuf jours, 4 aviateurs russes sont retrouvés

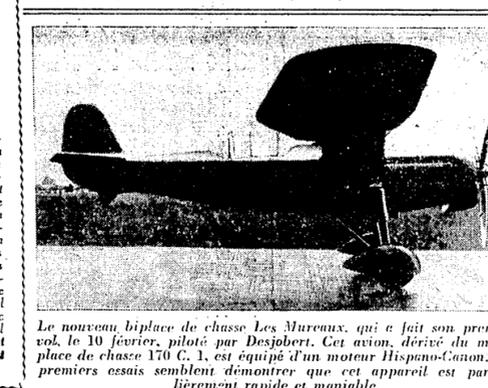
Disparus depuis le 1er février, alors qu'ils survolaient la région d'Arkhangelsk, les quatre aviateurs russes sont retrouvés par un avion soviétique Goulober, son mécanicien et ses deux passagers viennent d'être retrouvés par un avion soviétique.

La Commission de l'aéronautique de la Chambre

La Commission de l'aéronautique a été réunie sous la présidence de M. Laurent-Beynac.

A la Commission de l'aéronautique de la Chambre

Le projet de loi tendant à assurer les secours aux victimes des accidents de navigation aérienne a été discuté par la Commission de l'aéronautique.



Le nouveau biplan de chasse Les Mureaux, qui a fait son premier vol, le 10 février, piloté par Desjoubert. Cet avion, dérivé du monoplan de chasse 170 C. 1, est équipé d'un moteur Hispano-Canon. Les premiers essais semblent démontrer que cet appareil est particulièrement rapide et maniable.

DE RETOUR DES ÉTATS-UNIS

Virtuose du violoncelle Lucienne Radisse a montré qu'elle aime aussi l'avion

Violoncelliste volontaire ! C'est sous ce surnom peu commun qu'on désigne aujourd'hui, aux États-Unis, notre grande artiste Lucienne Radisse qui, pendant plus de trois mois, vient de sillonner en tous sens le ciel d'Amérique à bord de divers avions jantiques près de 20.000 kilomètres.

« Eh bien ! n'en croyez rien ! Les avions « inconnus » n'existent actuellement que sur la ligne New-York-Paris, mais sur le reste du réseau, nos Wibault pourraient en remonter aux jantiques sur ce point impossible, la nuit fermée, les « Météo » pourrions : après un séjour de trois semaines à Washington, nous sommes de retour à Paris, après un long séjour de régions désolées, Los Angeles, Portland, à 8 heures du soir, est l'arrivée. De Los Angeles, je ralliai Fort Worth (Texas) à bord d'un nouveau biplan Douglas. Puis New-Orléans et enfin Miami, où l'hydravion est une splendide. Départ de Miami en Sikorski à 8 heures, après survol d'une mer que des bancs de corail font toute rose et, enfin, arrivée à Haïti à 7 heures du soir.

UNE PRIME EXCEPTIONNELLE POUR NOS ABONNÉS ET RÉABONNÉS

Les lecteurs qui nous auront fait parvenir leur abonnement ou réabonnement depuis le 8 février auront droit gratuitement (1) aux deux romans de notre rédacteur en chef Roger LABRIC :

« Classe 14 » et « On se bat dans l'air » (Couronné par l'Académie Française)

Ces deux livres seront signés par Roger LABRIC lui-même, au nom de chaque abonné. PROFITEZ-EN RAPIDEMENT car le nombre des livres dont nous disposons pour ces primes est limité à 1.000

BULLETIN D'ABONNEMENT

Je soussigné (1) demeurant à souscris un abonnement d'un an à « L'Aéro » du 1935.

Je vous adresse la somme de 30 fr. (2) Mandat, chèque, virement à notre nom sur un an (France) par (3) compte postal n° 1598-01.

(1) Prière d'indiquer très lisiblement le nom et l'adresse. (2) 50 francs belges pour la Belgique, — 50 francs français pour les pays d'Union postale, — 65 francs pour les autres pays. (3) Biffer les mentions inutiles. (4) A prendre à nos bureaux ou franco contre 3 francs en timbres-poste. Nous rappelons que tous nos abonnés ont droit à deux petites annonces de cinq lignes gratuites et à l'insigne de L'AÉRO (envoi franco contre 2 fr. 50 en timbres-poste).

LES LIGNES AÉRIENNES

La liaison postale aérienne Belgique-Congo

À l'occasion de l'ouverture de la ligne aérienne régulière Belgique-Congo, la compagnie aérienne belge S.A.B.E.N.A. approuve un cahier spécial sur les envois transportés par le premier courrier. Les envois sont retournés aux souscripteurs par voie aérienne.

Le courrier spécial Codot et Rossi

La compagnie Air France a été mise en relation avec les aviateurs Codot et Rossi, à l'île de Porto-Praha, et s'emploie à faire recevoir aux expéditeurs des cartes spéciales confiées au Joseph-Le-Briz.

Un nouvel hydravion pour Air France

À Argentineville, le troisième hydravion quadrimoteur Loire-Olivier 242 a effectué son premier vol. Les essais de vol ont été très concluants et les perspectives qu'Air France a en ce qui concerne les hydravions se rendra à Saint-Raphaël afin de commencer les performances prévues à la suite de la modification des hydravions. Celle-ci doit permettre un gain de vitesse de 10 km.-h. sur les vitesses des deux premiers hydravions de cette série déjà en service sur la ligne du réseau méditerranéen.

La « Revue du ministère de l'Air » est parue

Nous avons en sous les yeux le premier numéro de la Revue du ministère de l'Air, organe de l'armée de l'Air et de ses réserves, qui sera publiée une fois par mois par le ministère de l'Air, avec le concours des publications Roche-Ébène.

Vers une plus grande sécurité

La "chambre des machines" autorisera en toute sécurité les vols transocéaniques

nous dit le commandant LE PRIEUR, spécialiste de cette question. Rossi et Codas, avec une énergie admirable, un cran hors du pair, ont pu, malgré un incident de moteur, arriver sains et saufs, sans casse, dans une des salles du Cap-Vert. Mais la tragédie était précisée, la mort s'était levée.

La panne de moteur doit être prévue... et réparée. Le moteur d'avion a une complexité telle qu'il faut prévoir, dès le début, les moyens de réparation en cas de panne.

La solution : le moteur accessible en vol. Une rupture de tuyauterie, un boulon qui se desserre, un détail quelconque, peut entraîner la catastrophe.

La cabine de moteurs. Le moteur accessible en vol représente, certes, un progrès incontestable, mais comment y parvenir ?

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

LES REPORTAGES DE L'AÉRO

PATERNITÉ INSOUÇONNÉE

L'avion a guidé l'essor de la voiture saharienne

qui la virent : la « sauterelle des sables ». Elle était faite de pièces d'avions réformés. Puis vint la guerre. Pendant près de deux ans, l'Afrique du Nord, du Maroc à la Tunisie en passant par l'Algérie, fut dépourvue d'aviation.

Le tracteur-mitrailleur de la Fergane. Ce châssis Brasier était très robuste. Au mois de mai 1917, quatre tracteurs-mitrailleurs, sous les ordres du capitaine de la Fergane, poussèrent une reconnaissance audacieuse sur la piste menant à Rhadames, cité sainte et jusqu'alors interdite aux Européens.

Les reconnaissances du général Laperrine. En novembre 1918, il fut décidé, à la suite d'un accord entre le sous-secrétariat de l'Aviation à Paris et le général commandant en chef les troupes de l'Afrique du Nord.

Le biplace d'acrobatie ROMANO 80. Les charges susceptibles de variation comprennent celles des deux pilotes avec leur équipement de vol.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

Le dépannage d'un avion par un tracteur. Le 5 au matin, le tracteur-mitrailleur s'engagea dans les gorges d'Arack, mais après quelques kilomètres, il était obligé de s'arrêter devant un amoncellement infranchissable d'éboulis causés par la récente crue de l'oued Arack.

JEUNES PILOTES, SACHEZ DECOLLER

Pour les nouveaux de l'aviation

Il est notoirement connu qu'un entraînement long et prudent est encore nécessaire aux pilotes qui viennent de recevoir glorieusement leur brevet et leur licence.

Les moniteurs ne demandent d'ailleurs qu'à guider les jeunes élèves. Mais bien souvent ceux-ci accumulent les heures de vol, ce qui est bien, sans trop chercher à perfectionner leur métier et leur style, ce qui l'est moins.

Les règles générales posées, il est bon, pour l'entraînement d'un pilote déjà familiarisé avec un type d'appareil, de voler sur un avion d'un autre modèle.

Sur un terrain mou, la queue sera gardée basse, afin de réduire la charge du train, et empêcher l'avion de capoter.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

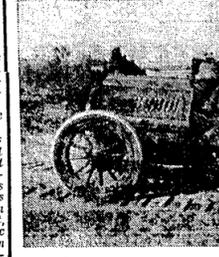
On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.

Le rendement du moteur doit être attentivement surveillé pendant toute la durée du vol.

On n'oublie pas, il y a quelques années, d'utiliser dans la marine les turbines à vapeur, les hélices, les moteurs à vapeur.



L'emploi du tapis dans les sables.

L'activité à Villacoublay

LES MUREAUX. — Quelques vols sur des R. 2 de série. Les pilotes Desjardet et Guignard volent sur le biplace de classe 1918, qui apparaît parait-il, très maniable.

POTERZ. — Un avion de transport, le bimoteur Potez 55, est arrivé à Villacoublay.

LEVASSEUR. — Le pilote Garniaux a fait des vols sur un avion marin Levasseur à moteur Hispano.

S. E. C. M. — Le pilote Fickinger et son mécanicien, Wigron, ont fait plusieurs vols sur le multiplace de combat à moteur Hispano.

GOURDOU. — Cavalli est revenu et va voler sur ce monoplace de chasse à moteur Hispano.

BRIGUET. — Vols du multiplace type 460, contre-réaction du Bréguet 27.

A. C. E. M. A. — Plusieurs vols du Lockheed, du Potez 54, du Marcel-Bloch et du monoplane Loire 46.

Dans les usines. Chez les Mureaux. — Appliquant la politique de décentralisation, la firme Les Mureaux va bientôt s'installer à Bègles, près de Bordeaux.

Chez Mauboussin. — Dans les ateliers Bréguet, à Villacoublay, Salomon a terminé le moteur au point de son nouveau moteur 9 AERS 75 CV, qui équipe une cellule Mauboussin type « Consolite ».

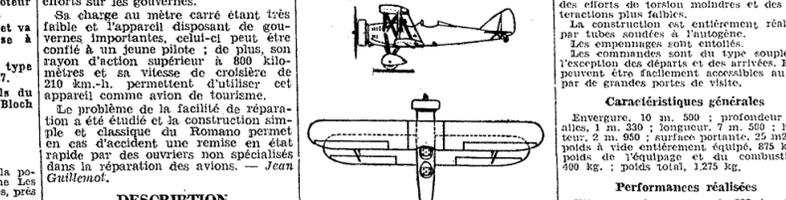
Un moteur type est en construction, c'est un hydravion monoplace à aile basse et à bord d'un sous-marin.

Chez Mauboussin. — Dans les ateliers Bréguet, à Villacoublay, Salomon a terminé le moteur au point de son nouveau moteur 9 AERS 75 CV, qui équipe une cellule Mauboussin type « Consolite ».

TECHNIQUE ET INDUSTRIE

Le biplace d'acrobatie ROMANO 80

Les charges susceptibles de variation comprennent celles des deux pilotes avec leur équipement de vol. Le plan fixe est réglable, sa position optimale est déterminée pour chacune des charges envisagées.



DESCRIPTION. Voiture. La cellule est biplane, l'aile supérieure est décalée vers l'avant, les deux plans ont des ailes.

Caractéristiques générales. Envergure, 10 m. 500 ; profondeur des ailes, 1 m. 250 ; longueur, 7 m. 200 ; hauteur, 2 m. 950 ; surface portante, 25 m. 25 ; poids à vide entièrement équipé, 675 kg.

Performances réalisées. Vitesse maximum au sol, 235 km.-h. ; vitesse de croisière, 180 km.-h. ; vitesse maximum à 4000 m., 210 km.-h. ; rayon d'action à la vitesse de croisière, 820 km.

Le biplace d'acrobatie ROMANO 80. Les charges susceptibles de variation comprennent celles des deux pilotes avec leur équipement de vol.

Le biplace d'acrobatie ROMANO 80. Les charges susceptibles de variation comprennent celles des deux pilotes avec leur équipement de vol.

Des parachutes qui s'ouvrent

De douloureux accidents provoqués par la défaillance de parachutes, auxquels des aviateurs avaient confié leur salut, ont été évités par l'usage de parachutes qui s'ouvrent.

Le choc, qui accompagne le déploiement de la voile, est désagréable et l'individu, si dur aussi pour les suspentes, bretelles, étoffes, est fonction du poids qui se jette dans le vide et de la vitesse propre.

Un homme, en chute libre verticale, après plusieurs centaines de mètres, atteint la vitesse limite, qui dépend essentiellement de la position qu'il a prise : jambes réunies et allongées, bras collés au corps, tête en bas, la vitesse limite est de l'ordre de 400 km.-heure.

Par conséquent, un pilote qui abandonne un avion volant aux hautes vitesses actuellement réalisées (400 km.-heure et plus) aurait intérêt à ne déclencher l'ouverture de son parachute qu'après quelques secondes de chute libre, au cours desquelles sa vitesse se serait ralentie et stabilisée.

Un homme, en chute libre verticale, après plusieurs centaines de mètres, atteint la vitesse limite, qui dépend essentiellement de la position qu'il a prise : jambes réunies et allongées, bras collés au corps, tête en bas, la vitesse limite est de l'ordre de 400 km.-heure.

Un homme, en chute libre verticale, après plusieurs centaines de mètres, atteint la vitesse limite, qui dépend essentiellement de la position qu'il a prise : jambes réunies et allongées, bras collés au corps, tête en bas, la vitesse limite est de l'ordre de 400 km.-heure.

LE PARAGHUTE FRANÇAIS. LE COURRIER DE LA PRESSE "LIT TOUT". "RENSEIGNE SUR TOUT". CE QUI EST PUBLIE DANS LES Journaux, Revues, Publications de toute nature.

Moteurs Aubier & Dunne. Modèle 540 cmc - Deux temps. Deux cylindres - Refroidissement par air. TYPE SPÉCIAL POUR "Pou-du-Giel". DOCUMENTATION SUR DEMANDE.

Après l'effort Prenez un tonique et reconstituant. SOYEZ MODERNE APPRENEZ A PILOTER RAPIDEMENT ET SUREMENT. SUR LES AVIONS CAUDRON RENAULT DES STATIONS SERVICE CAUDRON.

AUTOMOBILISME

A Pau, quatorze concurrents disputeront le Grand Prix

L'effort allemand au Salon de Berlin

On a pris l'habitude, lorsqu'on évoque le maréchal dans lequel se débat l'industrie française de l'automobile, d'accuser la crise actuelle comme la principale responsable. C'est une explication trop simple en vérité, la cause profonde est ailleurs, elle réside dans l'incompétence absolue que les pouvoirs publics n'ont cessé de témoigner vis-à-vis d'une industrie qui n'a plus l'air d'être la première de notre pays. La chose a été citée souvent, mais nous en trouvons aujourd'hui une preuve étonnante dans la manifestation qui nous donne l'aspect d'un Salon de Berlin.

Et puis il y a toute l'admirable gamme des poids lourds. Désire-t-on des prix ? 10.000 francs ; il y a même une 9 CV. à moins de 8.000 francs. Un camion qui transporte une tonne de charge utile coûte 12.000 francs et en trouve des motos très bien construites à 2.000 francs. Paul-Louis dit que cette concurrence devient encore plus menaçante pour nous si elle décide, chez nous, à agir ? La France est la nation la plus riche de potentiel ; encore faut-il qu'on ne la paralise point ; la parole est à vous, messieurs nos dirigeants ; faites votre devoir ! — René Charles-Fauriol.

Chez les Coureurs sur quatre roues

◆ Louis Villeneuve ira très prochainement à Monza pour disputer le Grand Prix de l'Indipendence de Monza, il remplacera cet-ci et est parti... sur une Maserati. On n'a pas pu voir cette voiture, mais il n'a pas pu se mettre d'accord avec les organisateurs.

◆ Fiechetto est un entraîneur. Il veut à tout prix prendre part au Grand Prix de Pau et ne lui fait pas défaut de l'indipendence de Monza, il remplacera cet-ci et est parti... sur une Maserati. On n'a pas pu voir cette voiture, mais il n'a pas pu se mettre d'accord avec les organisateurs.

◆ Les 3 litres 300 Bugatti qui ont été en course l'an dernier sont parties le chemin de l'Angleterre. Elles ont été achetées par Lord Howe, Brian Lewis et C. E. C. Martin.

◆ Nous pensons que la maison Triumph n'achètera pas plus d'entraîneur et confiera une de ses belles voitures à Mlle du Forest dans Paris-Saint-Nicolas.

Le circuit dans la cité

Le circuit tracé dans la ville est très pittoresque. Ses sinuosités le rendent particulièrement difficile et mettent à l'épreuve l'habileté des hommes ainsi que les qualités de maniabilité des véhicules. Une seule ligne droite de quatre centimètres s'étend le long du boulevard, que tous les dépassements, c'est assez dire combien est importante la condition des réflexes des pilotes. Partout ailleurs, dans le dessein de l'exploiter, il est dans la montée de la gare comme dans les courbes du parc Beaumont. Sauter un adversaire est un tour acrobatique que le public applaudit chaque fois avec enthousiasme.

Les vitesses atteintes n'y sont pas extraordinaires, puisque le record du tour a été établi par Dreyfus, sur une 300 Bugatti, à la moyenne de 78 km. 821, mais le spectacle y gagne en beauté ; ce qui prouve que l'on peut freiner les vitesses, par un parcours, judicieusement choisi, sans nuire à l'intérêt de la course. Mais... ceci est une autre histoire...

Les hommes en présence

Sur les quatorze concurrents en présence, six ont déjà couru à Pau ; ce sont : Marcel Lefhoux (Bugatti), le vainqueur de l'Indipendence de Monza (Maserati), René Dreyfus (Alfa-Romeo), Benoît Fiechetto (Maserati), Robert Brunet (Maserati) et Jean Delorme (Bugatti).

Il nous reste pas dire de Tazio Nuvolari, qui pilotera une Alfa-Romeo de vain qu'on tenterait d'y opposer l'automobile à ladite victime ; tout le monde peut un jour être accidenté, y compris les conducteurs, que ce soit à bicyclette, à cheval, à pied, à l'intérieur de la voiture, ou à l'extérieur, car on ne passe pas sa vie en voiture, tout de même !

Les machines

Les cinq Bugatti sont des modèles de 2 lit. 300 de cylindres, à double arbre à cammes. Elles ont l'avantage de la maniabilité et leurs reprises doivent leur permettre de se défendre contre les voitures à plus grande réserve de puissance.

Les Maserati, du type 2 lit. 600 monoplace, moins maniables dans les virages, bénéficieront sans aucun doute d'un plus grand nombre de chevaux, et leurs freins n'ont pas de défaillances ; nous les retrouverons en bonne place à l'arrivée.

On ne sait pas grand-chose de la National-Racer de Zanelli. Son moteur 3 litres, sur un châssis court, en fera sans nul doute un adversaire dangereux pour les plus rapides.

L'Alfa-Romeo de Mlle Hellé-Nice est une 2 lit. 300 que sa conductrice a bien en mains et avec laquelle elle fera une belle course, comme à l'accoutumée.

Quant aux Alfa-Romeo de Nuvolari et Dreyfus, leur brillant palmarès nous dispense de tout commentaire sur leur valeur. Moteur de 3 litres de cylindres, double arbre de transmission, freinage impeccable, etc.

Essais de voiture, qui gagnera ?

Essais du pronostic. C'est un jeu facile quand on se trouve en présence d'une liste où dominent nettement quelques noms. Sur la réputation des hommes, le vainqueur tout désigné devrait être Nuvolari, le nouveau chef de file de la Scuderia de Modène.

Son coéquipier, René Dreyfus, selon la consigne, tiendra sa chance et doit faire brillamment second, un classement de premier ordre à l'arrivée. Mais tous deux auront à compter avec le brillant Pih-Pih Etanecin, qui ne se laissera pas distancer facilement. De son côté Lefhoux, bien qu'handicapé par une voiture moins rapide, fera l'impossible pour renouveler son exploit de 1933.

Pierre Vayron, Robert Brunet, Benoît Fiechetto et Hans Ruesch sont des out-faite et compromettent les chances de siders possibles.

Grâce à l'activité de Georges Charandieu et de ses collaborateurs, tout est prêt pour recevoir les spectateurs et l'effort de l'Automobile-Club Basco-Bernais mérite mieux qu'une compensation.

C'est à un très beau succès que nous allons assister. — H. Laby.

NOUVEAUX PRIX 1935

LICORNE

5 CV. (Coupé 2 places) 15.950'

6 CV. (C. I. 4 pl., 2 portes) 17.500'

8 A 11 CV. 18.500 A 28.900'

AUTOMOBILES LICORNE - COURBEVOIE

ACHETE toutes voitures PAIEMENT IMMÉDIAT.

GARAGE DUMAS, 13, cité Pusy
23, boulevard Perdre - Tél. Wag. 78-16

Une belle voiture, mais c'est la vôtre...

C'est la vôtre, si elle brille, si les ailes sont impeccables, si les coussins sont confortables, si la carrosserie ne fait pas de bruit.

C'est la vôtre, si la carrosserie est soignée comme l'est le moteur.

C'est la vôtre, sûrement, si vous voulez bien confier à notre atelier spécialisé tous les travaux d'entretien, de réparations, de peinture dont la carrosserie a besoin.

Qu'il s'agisse de planer une aile ou un panneau, de repeindre les ailes ou toute la voiture, de rembourrer les coussins, de rendre le toit étanche... demandez toujours à notre Service un devis et un délai.

Essayez... Si vous saviez combien il est agréable pour vous-même, pour votre femme, pour vos amis, pour vos affaires d'avoir (à un prix très abordable) une voiture belle et confortable, vous n'hésiteriez pas à utiliser nos services. Essayez... vous nous enverrez ensuite vos amis.

LAURENT
carrossier-réparateur

109, rue des Morillons, PARIS-18^e
(Vaughan 63-43 et 44)

(DEVIS, NOTICES, REPRESENTANT SUR DEMANDE)
La maison la plus rapide de Paris

A vrai dire, il a fallu de la volonté d'un homme pour tout transformer ; d'abord, il a fallu supprimer les taxes pour toutes les voitures neuves ; en coup, le prix de vente se trouve aussitôt considérablement abaissé, ce qui amène à l'automobile une nouvelle clientèle, très étendue. Comparez cette mesure aux impôts qui, chez nous, accablent davantage que jamais l'automobiliste. Parallèlement, l'industrie des poids lourds connaît un développement intensif, parce que, d'abord, les chemins de fer sont les meilleurs alliés des transporteurs, pour la plus grande satisfaction de tous les usagers, et aussi à raison de l'établissement d'un réseau de routes spéciales à grand trafic qui permettent aux auteurs de réaliser des vitesses très élevées, sans qu'il en résulte de gêne pour les autres occupants de la route ; en fait, ces cars font 150 à même 120 à l'heure, et ils font 150 l'année prochaine.



Un des formidables autocars propulsés par moteur Diesel qui fit sensation au Salon de Berlin.

Voilà qui nous change de la guerre hyperactive menée en France par les grandes compagnies de chemins de fer contre l'automobile ; si encore il en résultait pour elles un profit quelconque... mais elles continuent perpétuellement d'être en déficit.

En roue libre

A la veille du deuxième Grand Prix de Pau, rappelons-nous qu'il y avait parmi les partants de celui de 1933 cinq hommes valeureux dont les qualités de grands champions s'affirmaient et qui ont, depuis, inscrit leur nom au long martyrologe du sport automobile.

Ce sont : Trintignant et Bourdier, tués à Péronne au Grand Prix de Picardie, à vingt-quatre heures d'intervalle ; Czaykowski, mort en course à Monza ; Gaspullier, victime d'un accident mortel à Dieppe, et Guy Molle, disparu en pleine gloire, en pleine jeunesse, à Pescara.

Rappelons-les, car ils ont tenu le haut du pavé pendant la traversée de certaines localités. Les édiles municipaux réglementent l'usage des avertisseurs, à certaines heures, sont si denses qu'il est impossible au touriste de savoir exactement ce qu'il doit faire.

Afin de rendre uniforme la réglementation, les « Vieux du volant » viennent d'adresser une requête au ministre de l'Intérieur, précisant que dans toutes les agglomérations l'usage des avertisseurs soit interdit de 22 heures à 6 heures.

L'assurance automobile est une obligation

On dit que, depuis quelques temps, dans le monde des usagers de l'automobile, de la question de l'assurance, l'attention s'est trouvée appelée, par une vigoureuse campagne du journal « Le Jour », contre ce que l'on pourrait appeler les « assurances fantômes », campagne qui tend à prouver à des automobilistes trop soucieux qu'ils sont embarqués dans une dangereuse aventure.

Il y a trop, en effet, de ces entreprises dont la caisse, comme dit André Majeur, est « à sens unique » et dont l'activité se borne, dans les cas de sinistres de leurs « assurés », à épuiser d'abord tous les moyens dilatoires — et il y en a ! — puis, quand l'échéance est devenue inéluctable, à déposer allègrement leur bilan.

Pour qui raisonne sagement, il est cependant indispensable d'être assuré, et bien assuré. Et évidemment, c'est un devoir de débourser, chaque année, une somme importante ; par ces temps difficiles, c'est désagréable et même parfois gênant.

C'est cependant une obligation morale. Il ne faut pas considérer que le point de vue de l'automobiliste, mais aussi et surtout celui de la victime. Et c'est un vain qu'on tenterait d'y opposer l'automobile à ladite victime ; tout le monde peut un jour être accidenté, y compris les conducteurs, que ce soit à bicyclette, à cheval, à pied, à l'intérieur de la voiture, ou à l'extérieur, car on ne passe pas sa vie en voiture, tout de même !

Or toute victime a droit à des compensations pécuniaires si elle a subi un préjudice corporel qui annule ou diminue sa capacité de travail. L'assurance est le seul moyen de protéger les conducteurs contre cette éventualité.

Et l'on a pu dire que, pour rouler sans assurance, il faut être ou très riche ou fou.

Que de non-assurés !

Alors, qu'il y a de fous !

On a cité, pour le nombre de non-assurés, des chiffres fantastiques. Notre confrère et ami Charles Fauriol, généralement bien informé, nous a communiqué pour cent. Le vicomte de Rohan président de la Fédération des Clubs Automobiles, a indiqué d'après ses statistiques 40 à 400. Allons donc vous faire une opinion !

En tout cas, voilà un chiffre pour le quel nous ne craignons aucun démenti : nous cherchons à savoir combien il y a d'automobilistes non assurés, nous disons simplement ceci : « Dans le département de Seine-et-Oise, CINQUANTE POUR CENT des automobilistes sont assurés dans un accident corporel ne sont pas couverts par une assurance ! »

Plus assurés ? Pourquoi ?

La nombreuse cohorte des imprudents est composée de 4 types bien différents. Il y a l'homme négligent, qui n'a pas encore pris de couverture pour sa nouvelle voiture, ou bien qui n'a pas renouvelé son contrat au jour d'échéance. Il y a l'homme qui, ayant conduit pendant cinq ans sans accident, se dit qu'il est bien en train de continuer à payer ses primes ; puisqu'il ne lui en coûte rien, il y a enfin, il faut le dire, l'homme qui est gêné par la crise, dont les ressources ont diminué, qui garde sa voiture pour travailler mais en réduisant ses frais et, en premier lieu, le plus facile à esquiver de tous, l'assurance.

Alors ? Assurance obligatoire ?

Dans ces conditions, et pour la sécurité des victimes possibles, faut-il rendre l'assurance obligatoire ?

La réponse du simple bon sens, résumant les sentiments d'humanité et ceux de l'interdit bien compris est : Oui. Mais attention ! Qu'on ne nous fasse pas dire ce que nous n'avons pas dit.

De récents articles de presse semblant avoir été adroitement orchestrés pour faire croire que ce vocable : « assurance obligatoire » veut dire monopole et domination de la part de quelques privilégiés, nous ont fait penser que nous pourrions en dire un peu plus.

Or il n'a jamais signifié autre chose que l'obligation pour tout automobiliste d'être assuré d'une compagnie solvable de son choix et de pouvoir en justifier.

Et nous venons plus tard si ce n'est pour s'améliorer en se modifiant.

Les adversaires de l'assurance obligatoire prétendant qu'elle sera difficile à réaliser, nous dirons tout d'abord que l'on ne peut empêcher, qui évite les efforts. L'entrepreneur L-on n'aura jamais rien, dans l'intérêt général, comme c'est ici le cas, sans être sûr d'avance de la réussite.

Non, la vérité est qu'en France on est par tempérament, hostile à l'idée d'une assurance. Que de légions nous pourrions prendre en Angleterre et surtout en Suisse ! Là, on assure tout et contre tout, à la satisfaction générale. Et rappelez-vous qu'il y a quelques années, l'assurance automobile n'était qu'un simple prétexte pour provoquer une révolution dans les compagnies françaises — aucune ne marchait, n'est-ce pas ? — et finalement, ce fut la première compagnie britannique qui consulta établit la police séano tenante !

Ainsi nous avons un projet d'assurance obligatoire actuellement devant le Sénat. Nous en parlerons prochainement, en essayant de voir ce qu'on en peut penser. — Henry DUDON.

Le grand jeu

Le grand jeu est arrivé, propre dans une combinaison impeccable, il démonte en vitesse les bogues qui ont servi à chauffer la voiture, arrange son attirail sur la planche du stand et, d'une voix pleine de persuasion, assure à son « poulain » que tout ira bien.

Les voitures rangées font un kaléidoscope de couleurs différentes ; manuelle en main, d'un coup sec, il déclenche les chevaux endormis, d'un autre coup de main, il aide le camarade en détresse et, partie la course, retourne aux stands où, chronométré en main, il pointe les passages et prépare la signalisation. Passera-t-il ? Voilà la question que des heures entières il se pose ; enfin, le drapeau s'agit, la voiture part, talent, à s'arrêter au stand ; d'un bond il étire son « poulain »... « Je savais bien que nous gagnions, c'était du tout court... » Mais un éternement fait trembler sa voix... Fatigue... Emotion... Première joie, les photographes sont là, et il est prêt de sa voiture, puis le patron va au micro... parle aux buées... Lui, signifiant, quement, range le matériel, rentre la voiture et, souvent, le soir à peine les émotions passées, il faut recharger le camion et partir !

Le mécano de courses a l'âme gaine. Le soir un banquet réunit les coureurs, souvent pressé par le temps, il ne peut assister à celui des mécanos.

Il s'en va...

Il n'a pas l'âme rançonnée...
« N'vous nous pas gagné ? »
Simone d'AX.

DE L'ATELIER AU BOX DE RAVITAILLEMENT La vie des mécanos de courses



tel un alchimiste il se penche sur les grands bidons et mélange le carburant qui ressemble au sang de la mécanique. D'un revers de main il froisse sa figure maculée d'huile, de cambouis et, après un dernier regard, le box est fermé à clé. Il va prendre quelques heures de repos bien gagné.

Le grand jeu est arrivé, propre dans une combinaison impeccable, il démonte en vitesse les bogues qui ont servi à chauffer la voiture, arrange son attirail sur la planche du stand et, d'une voix pleine de persuasion, assure à son « poulain » que tout ira bien.

Les voitures rangées font un kaléidoscope de couleurs différentes ; manuelle en main, d'un coup sec, il déclenche les chevaux endormis, d'un autre coup de main, il aide le camarade en détresse et, partie la course, retourne aux stands où, chronométré en main, il pointe les passages et prépare la signalisation. Passera-t-il ? Voilà la question que des heures entières il se pose ; enfin, le drapeau s'agit, la voiture part, talent, à s'arrêter au stand ; d'un bond il étire son « poulain »... « Je savais bien que nous gagnions, c'était du tout court... » Mais un éternement fait trembler sa voix... Fatigue... Emotion... Première joie, les photographes sont là, et il est prêt de sa voiture, puis le patron va au micro... parle aux buées... Lui, signifiant, quement, range le matériel, rentre la voiture et, souvent, le soir à peine les émotions passées, il faut recharger le camion et partir !

Le mécano de courses a l'âme gaine. Le soir un banquet réunit les coureurs, souvent pressé par le temps, il ne peut assister à celui des mécanos.

Il s'en va...

Il n'a pas l'âme rançonnée...
« N'vous nous pas gagné ? »
Simone d'AX.

Pendant la période d'essai de la voiture, les mécanos discutent « avec le patron ». On reconnaît, sur notre document, Pierre Veyron, coiffé d'un béret, écoutant les explications imagées de son mécanicien Delille.

On a beaucoup parlé de courses de coureurs, de leurs machines, mais bien peu de mécaniciens... « Les mécanos de courses » et pourtant ! Si la vie d'un coureur dépend de lui-même, de son adresse, de ses réflexes, elle n'est pas sans intimement liée à sa mécanique ! et le maître après Dieu en la matière est le mécano ; une gouille oubliée, un écrou non freiné et cela peut être la catastrophe ou le « poulain » qui n'arrive pas ! Car ce qu'il y a de magnifique parmi eux, jamais il n'y a un tocant. Ils sont sûrs que leur voiture, préparée avec soin, avec amour, ira à la victoire et, lorsque la victoire sourit ce n'est pas... « il a gagné », mais... « nous avons gagné ! ».

Je n'ai jamais vu un esprit de compétition ! Chacun, à l'arrivée dans la ville où a lieu la course, tâche de trouver le meilleur box pour sa voiture ; là, le système « débrouille » est passé maître et les voitures sont rangées, soignées comme de jeunes enfants. A l'heure du déjeuner, comme par hasard, ils se retrouvent tous dans le meilleur petit caboulot du pays... et, en avant les histories, les renseignements, les formances, car, presque toujours, le mécano est né blagueur.

Mais le jour des essais arrive. Après avoir entendu tourner son « poulain » la voiture retourne au box et, alors, tout change ! Il faut la régler, le mécano est pris par sa mission : la mécanique, son masque change, se brûle et, des heures entières, de ses fortes mains il arrange,

monte et démonte l'âme de sa voiture, il vit si bien avec elle qu'il sent toutes les pulsations du métal. Le grand orgueil est aussi de présenter une voiture intégralement aussi bien qu'extérieurement sans défaut, pas une goutte d'huile sur les avertisseurs, pas une tache sur le vernis des châssis, les blancs sont impeccables, les rouges bleus sont de tons de vieux Chine, les blancs miroitent, il faut que la voiture présente bien. Avec une patience infinie d'autres arrangements, les coussins, font bouffer le crin afin qu'il ne soit pas trop tassé, fixent solidement la réparation, mettent du caoutchouc moussu aux endroits susceptibles de blesser le pilote. Leur ingéniosité est sans égale, chacun essayant de trouver ce qui, le plus rationnellement possible, aidera le conducteur ; et quelquefois, tous ces soins, toutes ces heures passées, pechés sur les actifs froids ne servent de rien ; au second essai un impondérable arrive et le mécano que se rit des efforts. Sans se décourager, calmement, le mécano recommence, il tâche de comprendre, de deviner ce qui cloche. Une pièce manque-t-elle ? Simplet, en cambrade, lié par le même amour du sport, il va la demander au box d'en face, au copain, et celui-ci la donne, sans penser un moment que celui du box d'en face sera, demain, le concurrent.

La veille du départ la fatigue s'inscrit sur les visages, le mécano est seul, car le coureur doit dormir, lui occupe de la fonction, du mélange du carburant, un petit papier sort de sa poche... le dosage spécial,

Dans notre prochain numéro, nous commencerons ici la publication d'un reportage vécu et amusant intitulé : **Joies de l'automobile en Extrême-Orient**

Notre collaboratrice Anny de GOUET, qui a parcouru les pistes du Siam et les routes d'Indochine en voiture, conte avec humour les mille avatars qui y assaillent l'automobiliste.

SEUL MÉDIUM AGRÉÉ A PARIS LE SEUL DONT LES CAUSERIES SOIENT RADIODIFFUSÉES

FAKIR BIRMAN

(Programmes chaque semaine dans la presse de T.S.F.)

GRATUITEMENT

L'astrologie que les journaux questionnent, car ses prédictions se réalisent toujours et dont les avis éclairés guident les plus hauts personnages. GRATUITEMENT il vous enverra un talisman fluide et votre horoscope selon le rite hindou qui fixe l'avenir, indique le moment favorable pour tenter avec succès toutes choses d'amour et d'argent et réussir certainement. Seul médium agréé à Paris, il vous répondra à un point précis et influera mentalement dans le sens désiré. Voici des lettres parmi des milliers, et dont les auteurs, par reconnaissance, ont spécialement autorisé la publication :

PALMARES de la Loterie Nationale :

Lot de 500.000 francs : M. BIGRE fils, agent des automobiles « La Licorne », à Périgueux.

Lot de 100.000 francs : Mlle NINA LABOZ, danseuse au Théâtre National de l'Opéra, à Paris.

Lot de 50.000 francs : Mlle YORY à Saint-Brieuc ; M. LEONARD, à Paris ; M. de BEAUCOURT, colon à Dakar.

Lot de 10.000 francs : M. PETITJEAN, à Angoulême ; Mme LIMOUZIN, à Lyon ; M. GUEDEME, 94, rue des Bourguignons, à Bois-Colombes.

Mme de WITT, 100, rue de l'Industrie, Ostende.

Je rentre fin courant comme infirmière à bord d'un paquebot. Après des mois de chômage et de démarches en vain, c'est sur les données seules de mon horoscope que j'ai trouvé la marche à suivre.

Mlle de SAINT-EAUBE, Le Havre.

JE GUIDE CEUX QUI RÉUSSISSENT !

Encore une fois prévisions de votre horoscope qui se réalise ! Je devais débuter au cinéma en triomphes, c'est chose faite à la date annoncée.

Pierre LECOMTE, de la Comédie-Française.

A la veille de mon combat le plus épique votre prédiction que je serais vainqueur m'avait donné une confiance dont je vous remercie.

Marcel THIEL, champion du monde de boxe.

J'ai eu si souvent recours à vos dons qu'en vos autorisant à publier ces lignes j'acquiesce une dette de reconnaissance.

Sir Edison LEWIS, Conseiller-Maire de la « Thèba ».

NE RESTEZ PAS PARMIS CEUX QUI VÉGÈTENT !

Comme ces personnes, prenez le Fakir Birman comme protecteur et ami : c'est un bouclier contre l'adversité ; un phare qui éclaire la nuit de votre avenir. Chaque fois qu'un doute survient, une complication arrive, qu'une décision doit être prise, demandez-lui ce qu'on vous devez faire : il vous guidera sûrement et vous réussirez. Consultez (tous les jours, de 14 heures à 19 heures) ou écrivez vos nom, adresse et date de naissance à Fakir Birman (Service 123), 14, rue de Berne, à Paris (VIII^e), en joignant 3 francs de timbres pour frais.

Offre humanitaire aux victimes de la vie et des hommes.

MOTOCYCLISME

Fins de carrières sensationnelles

par Georges MONNERET

Nous avons vu comment on entraine, souvent par une combinaison d'heureux hasards, dans la carrière de coureur motocycliste professionnel (1). Voyons maintenant comment on sort. Ce n'est pas toujours par hasard, au contraire. Il semble que les victimes puissent souvent se frapper la poitrine !

Je laisse tout de suite de côté la fin tragique par accident. Elle est toujours possible pour chacun de ceux qui persévèrent. Mais il vaut mieux n'y point penser.

Je laisse aussi de côté la fin normale : le bon travailleur, respecté et honoré, qui, après un déclin progressif (abandon des records, puis de toutes les courses de vitesse), se contente sagement des concours de tourisme et finit dans la peau d'un marchand ou d'un rentier.

Exécutez-moi si je ne donne pas les noms, mais les anecdotes ne seront pas toujours à l'honneur des intéressés.

Une histoire de hanches

Ça, c'est la plus forte !

Il y a quelques années, vivait à Paris un Italien exilé, nommé M..., qui fit figure, à l'époque, de coureur semi-officiel de Norton, d'abord parce que les Andreino et autres se retirèrent du champ, ensuite parce qu'il était le meilleur client de Pally. Menagé par ce dernier, il avait participé au Tourist Trophy de Montlhéry, et devait, quelque temps après, faire une tentative de records. Soudain, plongeon.

Les curieux retrouvèrent son nom dans la chronique politico-policieure. M... était impliqué dans une histoire de fabrication et de dépôt de bombes, boulevard Saint-Jacques, à Paris. Arrêté et condamné, il disparaissait mystérieusement peu après. Le coureur de Norton était agent provocateur dans les milieux italiens.

Les pieds trop sales

Même si ce n'est dans vos habitudes, coureurs, lavez-vous les pieds. Je tiens d'un directeur de courses l'histoire suivante :

Un conducteur d'épreuves touristiques se trouvant accidenté, fut ramassé par son manager, mené à l'hôpital voisin où il assista au désabillage. Ledit coureur, 6 heures ! avait les pieds si noirs que l'assistance recula, épouvantée.

Et depuis lors, à la seule pensée des noires extrémités qu'il avait une fois

Trop gros !

Faudra-t-il bientôt suivre un régime de jockey pour faire partie d'une équipe de courses ? C'est ce que doit se demander le « gros » Bruscoli, qui a été obligé de se contenter de faire de la réparation, un jour où les constructeurs n'ont plus voulu de lui pour piloter leurs Aubier-Dunne, Clément-Gladilator ou Guzzi.

Il était pourtant courageux, gai, bon camarade, mais voilà, il s'était mis à dépasser les 120 kilos !

Trop maigre !

J'ai eu pour camarade de courses Henger, qui, lui, pourrait faire, au contraire de Bruscoli, gagner des kilomètres à une 75 cmc, tant il était léger et mince. Mais je crois qu'il se fit un fort moral infortuné le jour où il tenta un record avec un complet tout ce qu'il y a d'aérien : un collant de corps et des bas montants de fil noir, qui, malheureusement, ne se joignaient pas à mi-cuisse... Ça a dû être sa dernière course pour une maison !

Rompre la chaîne...

... qui l'attachait à Terrot, c'est l'aventure qui arriva à Durand, invole-

Changeant de sport

Il y a dix ans ont brillé momentanément dans le firmament motocycliste les noms Lacarrière, Mautin, Savoye, dont les noms se retrouvent maintenant en équipes parisiennes de hockey.

Voulant imiter les « vieux » comme Lamberjack et Thomas, les jeunes Edouard et Guy Bouriat sont passés dans le clan des automobilistes, mais, hélas ! y ont trouvé leur fin : l'un à Grenoble, l'autre à Pérone.

Lambert pouvait continuer longtemps à piloter la 1.000 cmc. D. S. Malterre à 180 à l'heure. Mais il a rencontré Migonnet, l'apôtre du vol sur appareils minuscules, et Lambert a été séduit. Le voilà aviateur.

S'il avait rencontré Gandhi il n'en serait pas devenu un fidèle de la non-violence...

L'Aéro

Chez les Coureurs sur deux roues

◆ Jeanini courra l'an prochain avec les machines de course Jophli. Ceci, par ailleurs, son manager pour 1935, notre ami ébry, nous a été dit, le soutien des tentatives de records, l'an prochain, quand il représentera Mobilil.

◆ Pressier construisa des machines de sport avec le bloc-moteur Jophli. Jus qu'à présent, il n'a pu trouver un Jeanini coureur pour cette marque.

◆ Leroy, vainqueur du Bol catalan 250 cmc, figurera dans les courses de l'année sur sa Terrot à nouveau cadre bécoteau.

◆ François a fait, dimanche dernier, Tessa, sur 12 heures, dont nous avons parlé.

◆ René Krebs est enfin, depuis cinq mois bientôt, en bonne voie de guérison.

◆ Malgré son grave accident, il est toujours passionné de moto-ball.

◆ Un coureur amateur de la région parisienne a trouvé un emploi intéressant de réparateur d'automobiles. Les gros jeux d'adresse (un peu) et de l'habileté des mains ont été ses atouts. Et, pour agir vite, il opère avec sa « Compétition », qu'on a vu tourner à l'autourne de Montlhéry.

◆ Maurice Krebs est engagé dans Paris-Roubaix-Paris où il courra sur Terrot, comme les années précédentes. Préférerait-il un classement sportif.

Les épreuves

Concours d'estafettes

L'autorisation, ou plutôt l'ordre ministériel a été délivré de l'active de participer au concours du 10 mars à être tenu à Paris pour des raisons financières. Seules participent les unités de l'armée en garnison à moins d'une étape (200 km) de Paris. Tous les équipages et cavaliers se disputent la coupe du ministre, la coupe de la Fédération française de l'École de perfectionnement des sous-officiers.

Les épreuves auront lieu le 10 mars à la coupe du ministre de la Santé et de l'Éducation physique et celle du M. C. F. Résumons le programme :

100 km, sur route. L'itinéraire n'étant fourni qu'après le départ, donné à 10 heures, le kilométrage de 20 km, le terrain est accidenté sur 5 km.

Plus des questions verbales sur la moto, le matériel, l'entretien d'un croquis panoramique simplifié.

DANS LES CLUBS

L'Assemblée générale du Moto-Club Aiglon

Au cours de l'assemblée générale de l'Auto-Moto-Club Aiglon, le bureau sortant a été réélu à l'unanimité. L'A.M.C.A. sera donc à nouveau présidé par M. Boulangers, aide dans ses fonctions par MM. Michel et Lorez, vice-présidents, tandis que M. Bonnet continuera à veiller aux destinées de la section motocycliste.

Parmi les dates retenues par l'A.M.C.A. sont mentionnées les épreuves suivantes : 7 avril, courses à côté de Dieppe, 14 avril, Circuit d'endurance de Haute-Normandie à Rouen ; 20 et 21 avril, troisième rallye du Bon Gédé ; 22 et 23 avril, Circuit de la Manche (régularité) ; 28 avril, Circuit de la Seine (régularité) ; 5 mai, Circuit de Touraine (régularité) ; 12 mai, Circuit de la Loire (régularité) ; 19 mai, Circuit touristique sur Laval ; 26 mai, Circuit d'Orléans (régularité) ; 2 juin, rallye touristique de la Sarthe ; 9 juin, Circuit de la Vienne de l'Ouest ; 16 juin, rallye quatre heures du Mans ; 23 juillet, Circuit d'Alger ; 29 juillet, rallye automobile sur Dieppe ; 4 août, épreuve de régularité de Basses-Normandie.

Moto Camping-Club de France

Quatre-vingt motocyclistes ont pris part à la sortie de la campagne de Montlhéry, près de Pontoise.

Les 23 et 24, sortie en forêt de Montmorency, en Seine-et-Oise. Emplacement du camp, pelouse d'Andilly. Les isolés sont couverts par des tentes. Quelques maîtres. Renseignements à M. L. Charrier, 22, rue Beaurepaire, Paris 10.

La publicité faite dans l'Aéro touche toutes les cibles.

Essayez une fois, et vous verrez !

SCINTILLA

Le grand spécialiste français de l'allumage sa nouvelle bougie "TOUT ACIER" sa magnéto "VERTEX" TOUS LES ACCESSOIRES, UNE QUALITÉ UNIQUE

LE PISTON

qui s'est imposé à la technique moderne Spécial pour les moteurs surcomprimés et les culasses aluminium HENRY Frères 1, boul. de l'Yser CAR. 74-10 Documentation sur demande en se référant de l'Aéro

Les Établissements Cool

LES CULASSES EN SUPER ALPAX (Défense 02-12) 23, rue de St-Germain, Courbevoie (Pl. de Neuilly) offrent à l'usager : 1° Une sécurité totale contre les risques de rupture ou de déformation, grâce à l'emploi du Super Alpac Gamma (Fonderies et Forges de Crans) et à ses dispositifs brevetés absolument uniques ; 2° Une économie considérable : A) Sur consommation ; B) Sur prix d'achat du carburant (emploi du pétrole lourd) ; 3° Une souplesse, une accélération, une surpuissance à tous les régimes que seuls permettent les formes minutieusement étudiées de ses chambres d'explosion.

Depuis l'apparition sur les routes d'ESSO, le super-carburant, on attendait une huile qui présentait sur les autres lubrifiants un progrès aussi considérable que celui marqué par ESSO sur les essences ordinaires. Avec ESSOLUBE, pour la première fois, nous avons produit une huile qui réunit les 5 propriétés fondamentales de l'huile parfaite.

L'ÉCONOMIQUE S. A., 80, CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS - RAFFINERIE A PORT-JÉROME

FIAT

LA PLUS IMPORTANTE ORGANISATION DE VENTE GARNIER - FRÈRES 101, R. VAUGIRARD, Lit. 21-87

SOUDURE AUTOGÈNE JACQUET

30, avenue de la Porte-de-Villiers, PARIS (XVIII^e)

ÉTOILE 24-25. PÉREIRE 05-56. Adr. télégraph. : Jaksoud Paris.

Réparation par soudure autogène ou électrique de toutes pièces : carters, cylindres, vilebrequins, etc. GARANTIE DEUX ANS. Rectification de cylindres - Vilebrequins. Tous pistons - Régulateur. Chemisages de cylindres.

Sur les moteurs poussés et les culasses aluminium la haute compression vous oblige à monter la bougie protégée A.M. adoptée par la plupart des concurrents. Demandez types spéciaux pour Bugatti, Amilcar, Superluxe Delahaye, etc. Etablissements METAILLER et Cie, 54, rue Louis-Banc. Téléphone : DÉFENSE 06-10.

La culasse aluminium Cool

Pour le lavage, l'éponge artificielle Spontex

La première qualité demandée à une éponge utilisée pour le lavage de la voiture est la résistance. À ce point de vue, Spontex tient certainement la première place.

Non seulement, en effet, elle dure plus que n'importe quelle éponge naturelle qui, dès qu'elle est trempée, se déforme et se tasse. Mais elle est aussi tellement résistante qu'elle peut être lavée à la machine à vapeur, sans que sa structure soit atteinte. Elle est donc très durable et, de plus, elle est si souple qu'elle absorbe l'eau et la nettoie sans l'éjecter.

Une deuxième qualité de Spontex est son grand pouvoir d'absorption, ce qui rend son emploi très agréable pour l'usage. Enfin, elle est tellement résistante qu'elle peut être lavée à la machine à vapeur, sans que sa structure soit atteinte. Elle est donc très durable et, de plus, elle est si souple qu'elle absorbe l'eau et la nettoie sans l'éjecter.

Pour la Toilette, pour le Ménage, pour l'Entretien il existe 3 types de

Gros : SPONTEX, 5-7, avenue Percier, PARIS-8^e - Élys. 92-61

LECOT a roulé 100.000 kilomètres sans panne sous le contrôle de l'A. C. F. équipé de pistons 2 F. C. Obtenez 15 % de rendement de plus sans fatiguer votre moteur, grâce à A. DREYFUS

17, rue Claude-Pouillet TEL. : WAGRAM 34-89

LA CULASSE "SPEED"

adaptable en quelques heures sur 80 0/0 DES VOITURES CITROËN, RENAULT, PEUGEOT, CHENARD, AMILCAR, ETC...

BRISSENET & C^{IE} CONSTRUCTEURS 4, rue Charles-Renouvier, PARIS-20^e - Téléphone : ROQUETTE 07-67

UN BON MOTEUR D'AVIATION EXIGE LES ALLIAGES LÉGERS R. R.

Moteur Rolls-Royce 610 km. à l'heure (Coupe Schneider).
 Napier 852 km. en ligne droite.
 Potez 322 km. à l'heure pendant 2.000 km.

FONDERIES DEBARD - 89, rue Oberkampf, PARIS

ALU-STAR

UNE CULASSE ALUMINIUM A LA TECHNIQUE ÉPROUVÉE Adaptable sur CITROËN - RENAULT - PEUGEOT et principales marques

L. TRUELLE & Cie, constructeurs 8, r. Béquet, RUEIL (S.-&-O.) Tél. 144

RENOVEZ VOTRE VOITURE !

Les culasses Alu-Star pour moteurs d'automobiles. Une évolution notable s'est faite dans la technique des culasses pour moteurs. L'adoption des alliages légers est habituelle, mais ce n'est pas tout. On a vu apparaître un fait-admin. en raison des avantages qu'offrent ces moteurs.

La culasse Alu-Star met en œuvre des matériaux légers, est constituée d'un métal dont le refroidissement est quatre fois plus élevé que la fonte, ce qui permet d'augmenter le taux de compression en diminuant le volume de la chambre de combustion. En définitive, elle répond non seulement à une amélioration, mais elle est conçue à 20 pour cent pour l'utilisation de sa voiture après adaptation ; réduction des réparations, augmentation de puissance, diminution de consommation. L'alliage présente un minimum d'allongement : 1 à 3 pour cent, donc aucun risque de cassure au cas de déformation imprévue due à l'élasticité du joint.

Ajoutez que les chambres d'explosion ont été étudiées de façon à ce que le maximum de turbulence soit réalisé. La capacité de chaque chambre, bien existante, est conçue de telle sorte que la compression à l'instant du choc est optimale.

Le piston 2 F. C. comprend deux ouvertures convergentes séparant entièrement la chambre de la jupe. Ainsi, cette chambre n'est pas soumise aux déformations dues tant à l'effet mécanique produit par le piston qu'à l'effet thermique (échauffement et dilatation des bossages).

Le piston 2 F. C. comprend deux ouvertures convergentes séparant entièrement la chambre de la jupe. Ainsi, cette chambre n'est pas soumise aux déformations dues tant à l'effet mécanique produit par le piston qu'à l'effet thermique (échauffement et dilatation des bossages).

Le piston 2 F. C. comprend deux ouvertures convergentes séparant entièrement la chambre de la jupe. Ainsi, cette chambre n'est pas soumise aux déformations dues tant à l'effet mécanique produit par le piston qu'à l'effet thermique (échauffement et dilatation des bossages).

Le piston rigide 2 F. C.

Vous y prenant suffisamment à temps, c'est vous qui fixerez la date de livraison de la voiture choisie par le constructeur qui vous imposera la sienne. Celui-ci sera aux petits soins pour vous ; il aura toujours des garages prêts et vous satisfiera la couleur de votre choix alors que dans deux mois vous risquez, pressé par votre femme ou pour ne pas gaspiller un week-end depuis longtemps préparé, d'être obligé de prendre une quatre places gris « lavé » alors que vous êtes en vacances et que vous ne pouvez pas acheter jusqu'ici faute de raison valable.

Vous y prenant suffisamment à temps, c'est vous qui fixerez la date de livraison de la voiture choisie par le constructeur qui vous imposera la sienne. Celui-ci sera aux petits soins pour vous ; il aura toujours des garages prêts et vous satisfiera la couleur de votre choix alors que dans deux mois vous risquez, pressé par votre femme ou pour ne pas gaspiller un week-end depuis longtemps préparé, d'être obligé de prendre une quatre places gris « lavé » alors que vous êtes en vacances et que vous ne pouvez pas acheter jusqu'ici faute de raison valable.

Le piston rigide 2 F. C. est une véritable révolution. Il est conçu pour résister à toutes les conditions de travail. Sa structure est simple, robuste et facile à fabriquer. Il est adapté à tous les moteurs d'automobiles. Sa conception est basée sur des principes de résistance qui assurent sa longévité. Il est disponible en plusieurs versions pour répondre à différents besoins. Son prix est très avantageux par rapport à la qualité qu'il offre. C'est un véritable investissement pour votre voiture.

Le piston rigide 2 F. C. est une véritable révolution. Il est conçu pour résister à toutes les conditions de travail. Sa structure est simple, robuste et facile à fabriquer. Il est adapté à tous les moteurs d'automobiles. Sa conception est basée sur des principes de résistance qui assurent sa longévité. Il est disponible en plusieurs versions pour répondre à différents besoins. Son prix est très avantageux par rapport à la qualité qu'il offre. C'est un véritable investissement pour votre voiture.

LA CULASSE EN ALUMINIUM

PLUS DE CULASSES POUR MOINS D'ARGENT

DONNE AU MOTEUR 15% DE PUISSANCE EN PLUS

Demandez tous renseignements à l'ALUMINIUM FRANÇAIS, 23 bis, rue Balzac - Paris-8^e

Quand Miller se décide

L'honnêteté sportive

A moins d'avoir une grande compétence journalistique, il ne faut pas juger Miller sur sa base, mais sur son visage. Le regard mat, le nez à la parisienne, l'Américain apparaît bien comme un roublard, un véritable « renard de ring ».

Holzer il a fait une promesse de pas, uniquement préoccupé de ne pas froisser une de ses précieuses mains, afin d'accrocher prestement, cinq doigts, son gant challenger, le champion d'Espagne.

Ainsi Freddie Miller, aux applaudissements de l'assistance, se laissait bousculer par le vaillant Holzer.

Peut-être allait-on donner la décision à son adversaire ?

La belle affaire ! ou mieux : la bonne affaire !

Car le public chauvin ne pourra plus douter dès lors qu'à la prochaine occasion, ce sera un match pour le titre, le Français réalisera sa précédente victoire et deviendra du coup champion du monde !

Les Espagnols se sont laissés bercer d'un semblable espoir avant le match de Barcelone.

Or Holzer, malgré toute sa valeur, n'a guère plus de chances que Girónez de gagner le championnat du monde véritablement combatte, Holzer, pour percer sa garde et venir au corps-à-corps où il excelle, doit encourir de grands risques.

Au cours d'un de ses échecs, il peut encaisser un direct du droit très dur en arête ou un uppercut du gauche tel celui qui lui fut infligé par Girónez... et s'en trouver fort mal.

Si notre compatriote parvient à se loger entre les bras du champion, les « séries » qu'il lui infligera resteront sans effet car Holzer n'a vraiment pas le punch !

Et c'est grand dommage !

A l'opposé, Freddie Miller, sans être de la lignée des Dempsey, des Keit'ché et des Ringling, est un champion de la première importance qui ne craint pas de se battre avec son adversaire de son poids.

Du propre aveu de ses entraîneurs, de Mario Banao notamment, il frappe comme un poids welter.

Or comme il est très intelligent, très précis, et qu'il dispose d'un excellent jeu de jambes, il sait, par des directs du droit dont l'effet ne tarde pas à se faire sentir, préparer l'estoche de son adversaire.

Personne en Europe ne peut liquider Freddie Miller. Pas plus ce Kaplan avec lequel il fit match nul en Angleterre que notre Maurice Holzer...

Mais l'Amérique est un bon commerce ; il sait exploiter à merveille le chauvinisme de la foule.

S'il acquiesce en quelques reprises tous les adversaires qu'on lui oppose, — il a les moyens, — il ne trouverait bientôt plus un seul rival dans sa ligne de tir.

Or une défaite ou un match nul lui mènerait une revanche d'autant plus profitable que, sûr d'en sortir vainqueur, il n'hésiterait vraisemblablement pas à risquer sur sa chance quelques points de moins.

Le bénéfice est double.

Al. Brown, au temps où ses poings étaient encore intacts, avouait à des amis qu'il s'agissait à la bataille sans se laisser aller à des propos de personne en Europe ne voudrait plus s'offrir.

Déjà, Brown est devenu beaucoup moins redoutable qu'on ne le croit.

Depuis, Decio, battu à lui, donne quelques tracas.

Nous y reviendrons en temps voulu.

R. Thomazeau.

LA SEMAINE DE MONSIEUR

LA SANTÉ, LA FORME COMMENT AVOIR UNE FORTE POIGNE LE CHIC, LE CONFORT

Le sport ne fait pas maigrir

La première idée qui vient à l'esprit de celui qui veut instituer pour lui ou pour un autre une cure d'amincissement, c'est de recourir au mouvement. Le raisonnement semble logique en vérité. On s'imagine très bien qu'on puisse influencer le poids en adoptant une politique d'équilibre entre les recettes et les dépenses. Comme on n'a pas beaucoup de goût, en principe, pour diminuer les recettes, c'est-à-dire pour se restreindre sur la nourriture, on se précipite sur l'autre plateau de la balance et on dit : « Je vais augmenter les dépenses, faire beaucoup plus d'exercice, et l'équilibre sera établi ».

C'est évidemment le moment de se rappeler qu'il y a deux choses à considérer : la graisse et l'état général. Faute de penser à toutes deux, et on a toujours tendance à oublier la seconde, les résultats sont souvent inverses de ceux que l'on voulait atteindre.

Ce qui est insuffisant

Il n'y a qu'à regarder autour de soi, en effet, pour s'apercevoir que l'exercice, à lui tout seul, ne suffit jamais à rétablir l'équilibre compromis.

J'ai connu des joueurs de tennis qui, en période de vacances, préféraient rattraper le temps perdu pendant onze mois d'inaction physique et qui, sur la plage où ils villégiaturaient, arrivaient sur les courts à 8 heures du matin et jouaient toute la journée presque sans arrêt.

C'est une méthode ! Elle ne donne aucun résultat. Vous aurez beau transpirer tant que vous pourrez, mouiller chemise et culotte à longueur de jour, cela ne suffira pas pour obtenir le résultat cherché.

Oh ! bien entendu, il y aura à la fin d'un mois un petit changement. Vous aurez perdu 3 ou 4 kilos, ce qui est déjà bien difficile à obtenir, mais votre vitesse sera de courte durée. Les prochains semaines vous ramèneront tout doucement à votre poids antérieur, et le malheur est que vous ne vous arrêtez pas là.

Pourquoi ?

Parce que tout cela est insuffisant. Vous pensez à la graisse et pas à l'état général. Vous oubliez que c'est très bien de désaturer, mais que cela ne peut avoir d'importance que si la condition de ne pas compenser cet état par une assimilation accrue.

Et les joueurs de tennis auxquels je fais allusion vous diraient en particulier quel nombre de verres d'eau, plus ou moins parfumés d'un alcool reconfortant ils ingurgitent dans leur journée !

Conclusion : vous ne maigrissez pas, bien au contraire, en vous contentant de faire de la marche modérée, à moins de 6 kilomètres à l'heure, en faisant des exercices lents ou coupés de courts repos, en comptant uniquement sur le massage, sur les injections d'oxygène, ou même sur les exercices respiratoires parce qu'on vous a dit que les poumons « brûlent » les graisses.

Autre chose est nécessaire. — Docteur Henri Duffré.

Les beaux vêtements de cuir

Les beaux manteaux de cuir consistent, l'aristocratie de la tenue sport, ce qui, d'ailleurs, n'enlève rien aux qualités du vêtement sans présentation douteuse se servir sans crainte des plus beaux draps et de la graine et qui, pour cela, n'a nul besoin de recherche, d'élegance.

L'aviation de tourisme et tous les autres sports ont adopté le manteau de cuir, aussi raffiné en sa ligne, sa matière et sa coupe, qu'un très beau pardessus de draperie anglaise. Les grands maroquiniers ont fait merveille sur ce thème et donnent aux peausseries une splendide souplesse.

Pas de confection ; à la commande on choisit les peaux, tout comme M. André ses selles, chez Berillon pour son manteau. La peau de porc est abandonnée, le pécari tombe dans le vulgaire.

On évite le daim qui, rapidement, se lustre, mais la grande faveur va au manteau en peau de chèvre sur laquelle on obtient des plus beaux coloris et sombre au très clair.

Le manteau d'une élégance aviatrice fait fait ainsi en langes de chèvre gris blanc, assemblés par de grosses coutures seller, et précédemment doublé de satin gris. Le maroquin masculin est, de préférence, beige clair, dans le ton de la peau de porc.

Pour ceux qui aiment la douceur veloutée du daim, on a tanné la peau de girafe ; on obtient une magnifique matière, également veloutée, et très solide, dans un ton brun roux, superlativement élégant.

Conjointement au manteau, les mêmes belles maroquineries font des vestes, également veloutées, et très solides, dans un ton brun roux, superlativement élégant.

Leur principale qualité, la souplesse, permet ces lignes très élégantes, galbées, et des poches, les boutonsnières plissées. Elles égarment cet alourdissement que donnait autrefois le vêtement de cuir.

Adjoints à cela l'agréable adaptation du cuir et du tricot de laine stretch, brun foncé, dont on fait les manches et le col rabattu de ces beaux gilets de chèvre cintré. — A. de Beauvergard.

Exercice avec haltères, développant particulièrement les muscles des avant-bras.

partie du membre supérieur, ne serait-ce que par l'habitude de cette qualité enviable : une forte poigne.

Les joueurs de tennis ont en général très bien développés ceux de l'avant-bras gauche, ce qui constitue une preuve indéniable de la facilité avec laquelle se développent ces muscles.

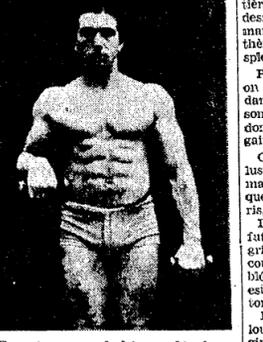
Voici des exercices qui vous donneront un résultat rapide, mais n'en abusez pas pour bruyez la main de vos semblables.

Avec haltères (4 à 6 livres). — En serrant fortement les haltères, rotation rapide des bras.

La main en pronation. Flexion alternée des avant-bras sur les bras tendus horizontalement.

A l'exécuteur (une branche). — Une poignée passée dans le pied, l'autre dans la main en pronation, même mouvement que le précédent.

A quatre livres. — Les bras légèrement fléchis. Les mains fortement serrées. Circumduction des poings dans les deux sens en contractant fortement les muscles de l'avant-bras. Marcel Rouet, professeur à la piscine Molitor.



Comment avoir une forte poigne

J'ai souvent remarqué dans les méthodes de culture physique ainsi que dans les traités se rapportant à cette science, car on est une, l'absence complète de mouvements intéressants les muscles de l'avant-bras.

Cependant, à moins d'exercer le métier de forgeron ou celui de terrassier, ces muscles sont rarement mis à l'épreuve dans la vie courante.

Aussi quand vient l'été, la chemise « Lacost » plant à présent de rigueur, ces muscles sont rarement mis à l'épreuve dans la vie courante.

En dehors de toute satisfaction esthétique, il y a intérêt à travailler cette

Petits échos

Les chimistes partent en campagne contre le bouton causé. Nous aurons donc devant des chimistes souples et des plastrons munis de ce qu'on appelle autrefois « le fil ». Dieu soit loué par tous ceux qui possèdent cette blanchité et leur leur linge à bascule, le bouton de bouton joint à l'instant où une cause pressée vous appelle.

Le faubourg Saint-Honoré par ces premiers jours clairs exhibe des parures nouvelles. Lavinie a enlevé la précieuse chemiserie printanière de fine batiste bleu lin qui la parait la semaine dernière pour des ensembles qui jouent des variations fort tentantes sur le thème « abricot » et les magnifiques soies dont on fera des cravates parment sur un fond de discrets motifs d'un merveilleux rouge brique.

Pour les amateurs de la Radio DE JUDICIEUX DÉCRETS

Petit à petit, après tant d'années d'hésitation, la Radio française est en passe de devenir une organisation moderne, qui fera honneur à notre pays, espérons-le.

Depuis quelque temps déjà maintes modifications, heureuses pour la plus grande partie, ont été apportées au fonctionnement et l'ont doté dans les directions officielles. Actuellement nous avons en cette matière un ministre particulièrement actif, sachant ce qu'il veut, et sachant le dire et l'appliquer. C'est ainsi que M. Mandel vient de promulguer deux décrets de la plus haute importance pour l'avenir et la renommée de notre diffusion nationale. Vous en trouverez les textes intégraux dans le numéro du 17 février du Journal Officiel, si cela vous chante. Voici quelques-uns des grands lignes :

Premier décret. — Il est relatif aux conseils de gestion des stations régionales qui comprendront : des représentants des auditeurs, des artistes, constructeurs radiotechniciens et fonctionnaires de P. T. T. Ces conseils seront, sous le contrôle du ministre des P. T. T., la gestion artistique et la gestion administrative de la station. Un règlement des programmes régionaux, l'exécution des émissions dont la matière est fournie par les administrations publiques. Un point satisfaisant à cet égard est que vingt membres qui comprendra chaque conseil, dix seront élus directement par les auditeurs, en assemblée publique annuelle. C'est en quelque sorte, un suffrage universel qui est ainsi institué.

Deuxième décret. — Gouverne la création d'un conseil supérieur de la Radio (modification), se divisant en deux sections délibérant séparément : l'une administrative, l'autre littéraire et artistique. Dans la première section nous trouverons de hautes personnalités officielles : anciens présidents du Conseil ; anciens ministres des P. T. T., etc. ; des représentants des associations d'auditeurs. La seconde section comprendra trente-six membres désignés par le ministre des P. T. T. Sa compétence s'étendra à toutes les stations d'Etat. Elle prendra le nom de Conseil des émissions et se réunira tous les trois mois ou sur convocation du ministre des P. T. T.

Ces décrets entrent en vigueur dès maintenant et il y a tout lieu de croire que les usagers de la T. S. F. en France n'auront qu'à s'en féliciter. Il ne manque plus qu'une chose : la mise en service des nouvelles stations régionales, chose qui nous est promise pour avril, c'est-à-dire dans un mois et demi environ. — Robert André.

RADIOEXPANSION

AGENTS ET REPARATEURS des grandes marques, Métales d'or ; Exposition St. C. S. 34. Installations de postes, réparations, Antiparasites efficaces (garantis).

Le Concours du « Meilleur » est définitivement clos

AVIS AUX CONCURENTEURS

Nous avons reçu, jusqu'au courrier du 21 février inclus, environ 8.500 réponses au concours.

Un premier travail est d'ores et déjà en cours, qui consiste à ouvrir les lettres et à numérotier au compositeur les réponses. Lorsque toutes les solutions auront été ainsi enregistrées, elles seront mises en sacs. Ces sacs seront plomés et pris en compte par nos soins au bureau de la rédaction jusqu'au moment où la réponse type étant établie il pourra être procédé au classement.

COMPOSITION DU JURY

Nous avions précédemment prévu de constituer un jury unique composé de huit écrivains et journalistes, d'un lecteur au numéro et d'un abonné. Des remarques émanant de lecteurs ainsi que des observations faites par nous-mêmes nous ont amené à modifier cette méthode qui risquait de donner aux membres du jury (et notamment aux lecteurs, eux-mêmes concurrents, qui en font partie un rôle trop grand dans la décision générale.

Nous avons donc décidé de constituer huit petits jurys. Chacun d'eux sera composé de trois membres : deux écrivains (journalistes ou dessinateurs suivant le cas) et un lecteur. Chacun de ces jurys, agissant séparément et à l'insu des autres, sera chargé de donner une catégorie d'articles. (Un écrivain choisira la liste type des articles, un autre le classement des dessins humoristiques, etc.).

Nous publierons, dans le prochain numéro, la liste exacte des jurés. Comme prévu précédemment, des lecteurs en feront partie, mais au lieu de deux ils seront huit, tirés au sort parmi ceux qui nous ont adressé leur candidature à cet effet.

CLASSEMENT DES SOLUTIONS

C'est seulement lorsque le jury aura rempli les différentes fonctions ci-dessus que les sacs contenant les solutions seront ouverts, et le classement sera effectué, d'après la méthode de comparaison que nous publierons la semaine prochaine au mieux.

L'Aéro

79, Champs-Élysées, PARIS
Téléphone : Élysées 97-85 et 97-86

TARIF DE L'ABONNEMENT

France	30 fr.
UN AN	50 fr.
Pays Union postale	50 fr.
Autres pays	65 fr.

Compte Chèques postaux 1598-01 Paris.
LE MANUSCRIT NON INSÉRÉ NE SONT PAS RENDUS.
Rédacteur en chef : Roger LABRIC

UN PÊCHEUR D'HUMOUR

Pauvre ours ! Une incapacité impardonnable

Mme Annabella, la charmante vedette de l'écran français, est blessée. L'accident, fort heureusement, n'est pas très grave et la sympathique artiste sera promptement rétablie.

Tout comme Rudyard Kipling, nous avons l'étrange pouvoir — et un peu de même fies — de faire parler les bêtes. Aussi avons-nous interviewé l'ours de Mme Annabella. Il nous a déclaré avec amertume :

— C'est raté, complètement raté... — Vous regrettez de n'avoir pas blessé plus gravement votre partenaire ?

— Mais non, je n'ai jamais eu l'intention de lui faire du mal. D'ailleurs, c'est en tombant qu'il a été blessé, elle-même la cheville. J'ai senti simplement une belle occasion de me lancer. Quand je me suis jeté sur elle je ne pensais qu'à la publicité qu'on allait faire à mon sujet. Je débute, compravez-vous, et un peu de scandale me serait très utile. Hélas ! tous les journaux ont publié le portrait de la jeune étoile et pas le mien. Vous êtes le premier journaliste daignant m'interviewer... C'est bien la peine, vraiment, que je risque de me casser la mâchoire et de tomber !

— Il n'y en a que pour elle. Elle, toujours elle... Et moi, alors, je ne compte pas ? Ce n'est pas une raison parce que je suis un peu plus âgé que vous, n'est-ce pas ? On publie bien la photo de Michel Simon, quelquefois ?

— J'espérais devenir rapidement une vedette célèbre, je comptais qu'on apprendrait au public mille détails sur ma personnalité, comme cela se fait pour tous les grands acteurs de l'écran, qu'on indiquerait mon âge, mon tour de taille, la couleur de mes poils, mes plats favoris, mon enfance, ma jeunesse, le nombre de mes dents... C'est sans espoir ?

— Au lieu de cela, on n'a même pas cité mon nom... A propos, je m'appelle Mastin, notez-le, et ce n'est pas un pseudonyme. Mon père aussi s'appelait Mastin... Pourquoi la presse n'a-t-elle pas publié des manchettes de ce genre : « L'ours Mastin, le talentueux partenaire d'Annabella, emporté par sa fougue, renversa la jeune première » ?

— L'affaire est ratée, vous dis-je. C'est lamentable ! Voyons, que me conseillez-vous de faire, la prochaine fois ? Perdre mon collier ? Me faire voler ma chaîne ? Dire que j'ai connu Slavisky ? Prendre du venin ? C'est sans espoir ?

Roger Salardreau.

Montreuil fait donner la garde.

Montreuil a engagé une équipe pour le relais à travers Paris organisé par Le Jour et le Stade Français, mais comme le club ne possède que quinze coureurs, on s'est efforcé de compléter avec les basketballers, les cyclistes, les footballeurs.

Cinq équipiers manquaient encore. Alors, le comité, en un beau geste, a lancé son poids dans la balance.

Il faut se remettre à l'entraînement et c'est ainsi à quarante ans d'abandonner sa cigarette. N'importe, Montreuil sera au complet !

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Un chef pilote irascible

La peau de l'ours...

La veille du combat Miller-Girónez, le pilote espagnol, faisant état du dernier match de l'Américain contre Holzer, se vantait qu'il n'avait vu ni un champion du monde venir défendre son titre avec d'aussi piètres références...

Le lendemain, ce « tord » de Miller estotiquait Girónez en moins de deux minutes. Roublard, le champion du monde avait soigneusement caché à Paris l'estoche qu'il destinait à son challenger.

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Selectif Puissant musical

PARF. 55

Super 5 dont 2 multinettes

LECTURE DIRECTE - ANTI-FADING - FR. 1475 au comptant

DYNAMO 210 - COFFRET BAKELITE

Autres modèles : A CREDIT A PARTIR DE 750 FRANCS MOIS

FSR SUPER TOUS COURANTS PORTATIF	FRS. 1275
FS5C TOUS COURANTS	FRS. 1475
FS7 SUPER 7 RÉGAGE SILENCIEUX AUTOMATIQUE	FRS. 1675
F10 SUPER 9 TOUS ONDES, RÉGAGE SILENCIEUX AUTOMATIQUE	FRS. 2950

Notice franco F. A. R., 13, rue Charles-Lecocq, Paris.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Nous prions nos lecteurs de bien vouloir accompagner toute demande de changement d'adresse :

De la dernière bande :

2) D'une somme de 1 franc en timbres-poste pour frais d'établissement de la nouvelle bande.

— On ne sait jamais à quoi l'en tenir avec lui ; tantôt il est chic, tantôt il est rasso... — Il a l'humour à pas variable !

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Un coiffeur prudent.

Le figaro de ce village du Sud-Ouest est un fougueux supporter de l'équipe locale. L'autre jour, un grand club était en tournée de propagande rencontrer les rugbymen locaux au coiffeur.

Le capitaine des visiteurs vint par hasard se faire rasoir. Aussitôt, l'ennemi parvint à lui faire l'éloge de son équipe.

— Il, sont formidables, dit-il. Tenez, j'ai une coupe magnifique qui me vient de mon grand-père, eh bien ! j'ai juré de la briser le jour où les pelits seront battus !

— C'est tout à fait exact, dit le coiffeur. Le coiffeur hésita un instant, s'en fut consulter le ciel et revint épanoui.

— Aujourd'hui, confia-t-il à son interlocuteur, le temps est parfait à l'orage, j'irai au match avec un parapluie !

Stupéfiant!

TYPE 304 4 LAMPES

UN POSTE DE GRANDE CLASSE

RADIO-LIOTÉ

18, Avenue de la Porte de St-Ouen - PARIS-18

Succursales : 53, rue Lafayette 139, boulevard Voltaire

PETITES ANNONCES

Demanda de emploi	3 fr. la ligne
Offres d'emploi	5 fr. —
Offres de vendre ou à acheter	5 fr. —
Annonces diverses de caractère commercial	8 fr. —
(maximum 10 lignes par annonce)	

DEMANDES D'EMPLOI

Inc. cond. chef atelier, dem. emploi sur-mesure, vend. ou à acheter. DELBOUR, 4, rue Caplat.

J. H. cherche 6 h. travail p. jour dans magasin ou pour course. Peu exigent. DELBOUR, 4, rue Caplat.

ACCESSOIRES

Occasions exceptionnelles : vestes et pantalons cuir LEMBERTON et VESTES change-pieds 30 fr. Combinaisons de voi cuir. 250 fr. Parachutes d'occasion, depuis 200 fr. Gants, casques, boucles, etc. Numéros à prix réduits. 175 fr. LE MOAL, 81, rue de Belleville, Paris. Liste franco sur demande.

CAPITAUX

INVENTEUR d'un amortisseur principal pour véhicules, solution parfaite au problème de la suspension, cherche malade, intéressés à l'achat, ou à la construction de ces amortisseurs. S'adr. Petites annonces, « l'Aéro », n° 181.

LECONS

Travail, culture physique en salle et à domicile pour dames, messieurs, enfants. Prix modérés. Accepte offres pour matériel écrit, phys. Ser. : R. BAVERET, 21, rue de Paris. S'adresser (soins-instituteurs).

A VENDRE

Offre concession gratuite plage Côte d'Azur, contenant à jeune sportif. Matériel et canots à vendre à bas prix. Caus. change-pieds de réclamation. Ecrire : J. GOGGINS, P. V. R., Place Mot, Ajaccio (Corse).

B. M. W. ensemble complet, (bonne argenterie), avec FRISCHER, 32, rue de la République, Saint-Germain.

A VENDRE accordéon Italien, garanti 23 ans, 750 sport, avec side Pedroni. Georges COBERT, 2, rue des Fermes, Belleville (Pas-de-Calais).

OFFRES D'EMPLOIS

On demande pilote transport public, mécanicien, etc. avec curriculum vitae à M. MAZOVER, Ecole forcenaise d'aviation, 15, rue Tholozan, Saint-Etienne (Loire).

APPARTEMENTS

Impl. administration cherche logis 2 p. ou 3 p., 2 alc., loyer max. 1.200 fr. ann., grossier, eau, loyer. S'adr. QUIXON, 7, rue Henri-Legy, Villeurbanne (Rhône).

MUSIQUE

Cours, phonos, T. S. F. occasion, à vendre à crédit. Voir: PEIER, 103, rue de Valenciennes, Paris.

DIVERS

J. H. en son, s'adresser à l'adresse ci-dessus pour renseignements et offres. Ecrire: Paul ROGER, 5, rue de Belleville, Belleville (A.).

Renoncements, garde meubles, Caire 66, rue de Valenciennes, Paris.

VIN A THESSONNIERE, Algues-Vivres (Grand), ne vend que le vin de sa récolte et le recommande aux sportifs. Réhabilitation gratuite. Théorie, théorie et pratique. 10, rue de Valenciennes, Paris.

L'Aéro

AVIATION — SPORTS — AUTO-MOTO — SPORTS — AVIATION

DANS LES MEILLEURES DRAPERIES
 Complète sur mesure
 entre 500 et 600 fr.
 exécutés par
PROFESSIONNELS
 Sportsmen et gentlemen
 s'habillent chez
 (Métro Pigalle)

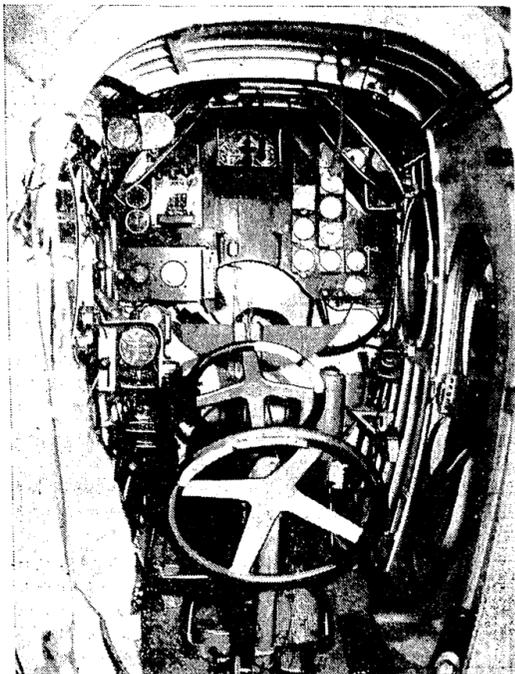
H. Loterman

PARIS
 24, r. Victor-Massé
 Tél. 65-88

POURQUOI CHERCHER ?
 car vous trouverez certainement
 Toutes les marques de T. S. F., à
GÉNÉRAL-RADIO, 1, boulevard Sébastopol
 Paris (1^{er}). — Métro : Châtelet.

AUX MEILLEURES CONDITIONS
 Magasins ouverts sans interruption de 8 h. 30 à 19 heures.

Catalogue illustré gratis et franco sur demande.

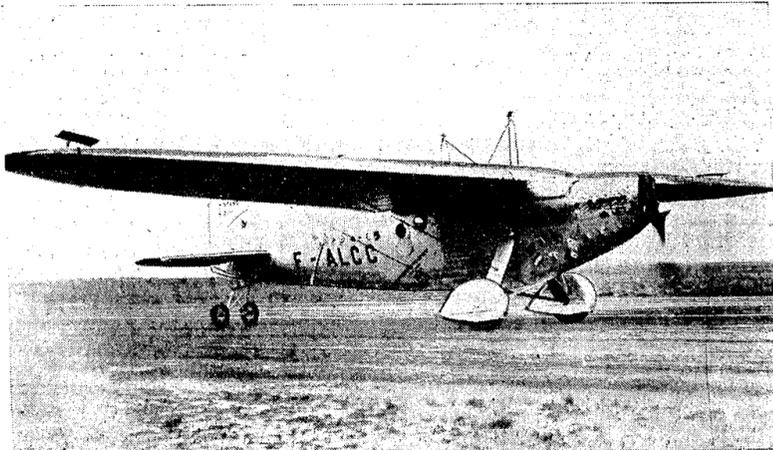


DE L'INTÉRIEUR DU « JOSEPH-LE-BRIX »...



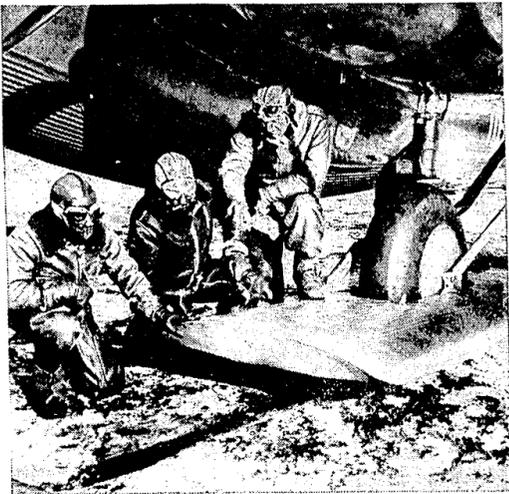
...A CELUI D'UN AVION DE TRANSPORT

Curieux contraste entre la cabine exigüe d'un avion de raid et celle, spacieuse et confortable, d'un avion d'Air France, à bord duquel les voyageurs sont aussi luxueusement installés que dans un pullman.



L'INSTANT ÉMOUVANT DU DÉPART

La queue posée sur un léger chariot, afin de faciliter le décollage, le « Joseph-Le-Brix » de Codos et Rossi s'élance vers la grande aventure.



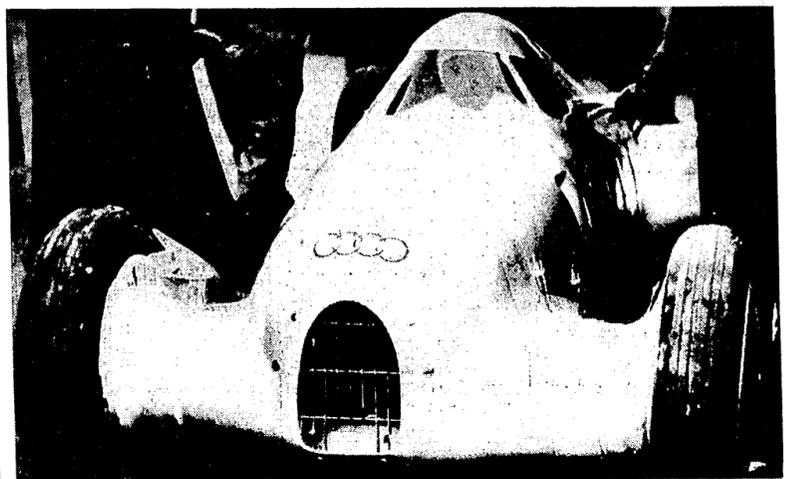
POUR SURVOLER LES MERS DE GLACE

Une escadrille américaine va entreprendre une exploration des régions arctiques. En vue de ce raid, ces pilotes essayent les équipements qui les protégeront contre les froids les plus rigoureux.



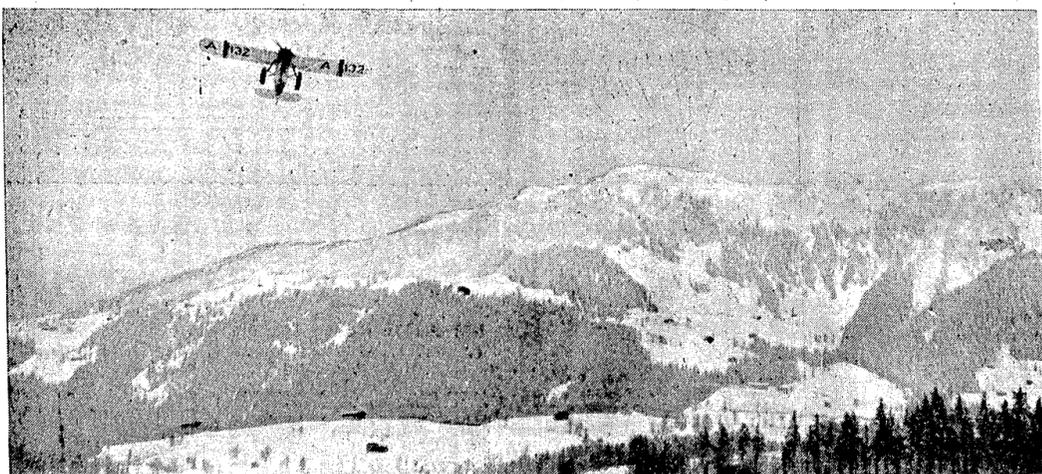
L'« OISEAU-BLEU » EN RÉPÉTITION

Ce n'est pas de la féerie de Maeterlinck dont il s'agit, mais du bolide de Campbell que l'on voit, entouré de ses aides, sur la plage de Dayton, en Floride. Le grand essai pour le record mondial de vitesse pure en automobile est d'ailleurs imminent.



BOLIDES SUR ROUES

Sur l'autostade Florence-Vareggio, l'Allemand Hans Stuck vient de battre le record international du mille de la catégorie 5 litres de cylindrée. Il pilotait une des rapides « Auto-Union » que nous verrons en compétition cette saison et l'ancien record était détenu par l'Italo-Allemand Caracciola avec 316 kilomètres.



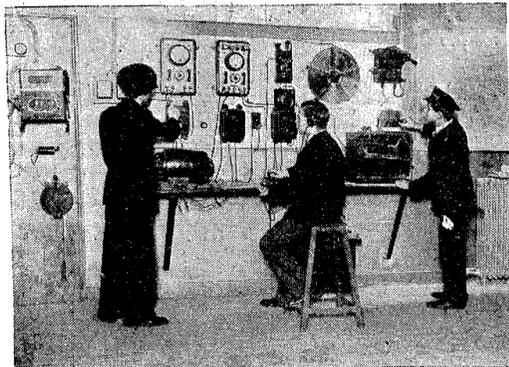
DANS UN DÉCOR DE NEIGE

L'aviation participe, elle aussi, aux sports d'hiver, et il est fréquent, cette saison, de voir des avions évoluer au-dessus de ceux et celles qui s'adonnent aux joies du ski ou de la luge sur les pistes blanches.



CONTIN - PARIS 1935

Un record! Cinq fois championne de France. Conditions spéciales pour aviateurs. Demandez le catalogue H. Société des Machines CONTIN. S. A. Capital 5.000.000 de francs. Bureaux et usines : 403, rue des Pyrénées, Paris (20^e).



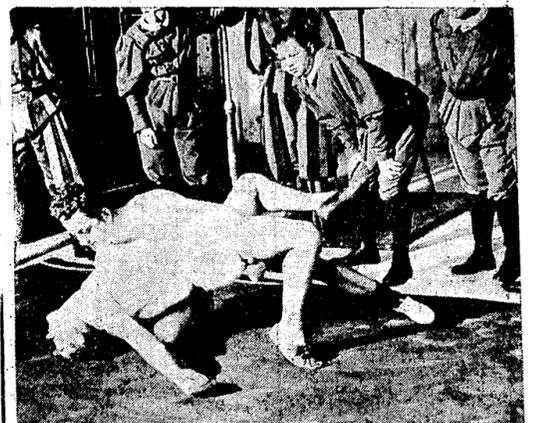
A L'ÉCOLE CENTRALE DE T. S. F.

12, rue de la Lune, Paris (2^e) : démonstration devant un poste de T. S. F. (émission). Rappelons que cette école assume les préparations professionnelles et pré-militaires T. S. F. par des cours du jour, du soir ou par correspondance et qu'elle est l'établissement de France le plus indiqué à cet effet.



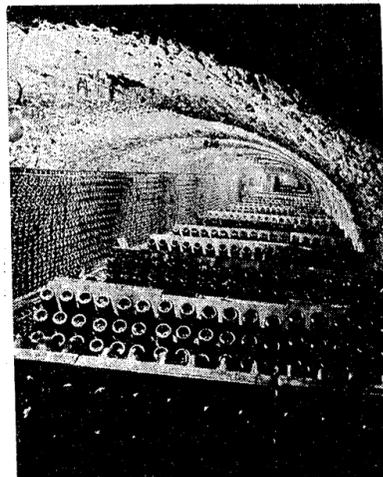
AVEC SON MARI...

...ce qui est assez rare, Amélie Earhardt a poursuivi son voyage vers New-York. Les voici photographiés tous les deux au cours d'une escale à Newark.



LA LUTTE AU MOYEN ÂGE ?

On pourrait presque le croire en voyant les gardes suisses de la Cité du Vatican s'exercer à ce sport pratiqué couramment dans leur pays natal.



A titre de publicité, la Maison TROUILLARD et Cie, Champagne, à Epernay, dont vous voyez ci-dessus une des caves, accorde le tarif spécial de Fr. 60 pour une caisse de 6 bouteilles dont : 2 bouteilles Champagne Carte blanche, 2 bouteilles Champagne Extra, 2 bouteilles Champagne Grand Vin de Réserve, rendue, net de tous frais, franco gare destinataire dans la France continentale.



LE THÉ SUR LA NEIGE

Au terme d'une longue course à ski, une tasse de thé préparée à ce campement improvisé semble non seulement réchauffer, mais réjouir ces deux jeunes et jolies sportives.

Faites lire autour de vous **L'Aéro**, l'hebdomadaire du plein air
C'EST LE PLUS VARIÉ, LE PLUS VIVANT, LE PLUS ILLUSTRÉ