

LA FRANCE EN AVION

# LE TOURISME AERIEN

Il peut paraître singulier de trouver la signature d'un artiste au bas de cette étude consacrée au tourisme aérien. Nous nous en excusons par avance auprès des gens fêrés de gravité qui seraient tentés de s'en indigner, et nous les supplions de ne pas imaginer que nous ayons la moindre envie de jouer au pontife ou au technicien.

Au demeurant, le tourisme a toujours exercé un attrait particulier sur les artistes. A l'âge d'or où les peintres ne mettaient pas la nature en équations, où ils ne l'interprétaient pas en la regardant à travers le prisme d'une intellectualité orgueilleuse, le tourisme s'appelait simplement le voyage d'agrément. Leur petit baluchon à la main, le pliant sous le bras, de bons bohèmes chevelus prenaient la diligence ou le tortillard à l'aventure; ils allaient planter leur chevallet en pleine campagne, sans souci des itinéraires consacrés par la mode ni du confort.

Combien de sites charmants ont été ainsi découverts et révélés par les peintres! Les bourgeois ont suivi. Ils sont venus en foule admirer des horizons qu'ils n'auraient même pas honorés d'un regard sans cet engouement subit. Aujourd'hui, l'auto a mis le paysage à la portée de tous. Le rôle sauvage des klaxons éveille des échos sacrilèges au cœur des vieilles cités.

La France est un très vieux pays. A chaque pierre du chemin, à chaque vallée, à chaque bourgade, l'Histoire surgit du sol. Et quelle histoire! Celle d'un pays de passage où le flux et le reflux des invasions a brassé durant près de vingt siècles, les peuples du Nord et ceux du Midi. De la Provence latine à l'Aquitaine romane, de la Bourgogne flamande à l'Île de France gothique, quelle fresque merveilleuse, rutilante des pompes royales, lourde de toutes les tragédies nationales, héroïque, aimable, mystique, joyeuse se déroule aux yeux du corps et à ceux de l'esprit pour celui qui sait voir!

Il y a, certes, beaucoup de touristes sur les routes. Pour combien se lève le monde des images? Combien savent respirer le parfum des vieilles provinces?

M. Lucien Dubech a eu un jour cette définition savoureuse : le tourisme, c'est l'inflation du voyage. De nos jours, l'âme du vieux terroir s'est, soi-disant, mise à la portée du tourisme standard dans ces « hostelleries » de foire-exposition qui donnent à l'automobiliste pressé un cadre de faux régionalisme à sa mesure. Ce tourisme-là — s'il est, hélas, le plus répandu — n'est aimé ni des artistes, ni des poètes, ni de tous ceux qui savent qu'il en est du voyage comme de l'amour, qui ressemble, dit un pittoresque proverbe, aux auberges espagnoles, car on n'y trouve que ce qu'on y apporte.

Or, voici que, dans l'instant même où une multitude trop souvent insensible se presse à grands coups d'accélérateur sur toutes les routes, un tourisme nouveau est en train de naître avec l'Avion.

« La route est encombrée, le ciel est libre », dit le récent prospectus de Renault.

— Voire! répond Panurge en songeant aux règlements de la circulation aérienne.

— S'il ne l'est point encore, il le deviendra!

— Acceptons-en l'augure!

De fait, le tourisme aérien est en train d'éclorre. Que sera-t-il? Qu'apportera-t-il? Comment pourra-t-il grandir?

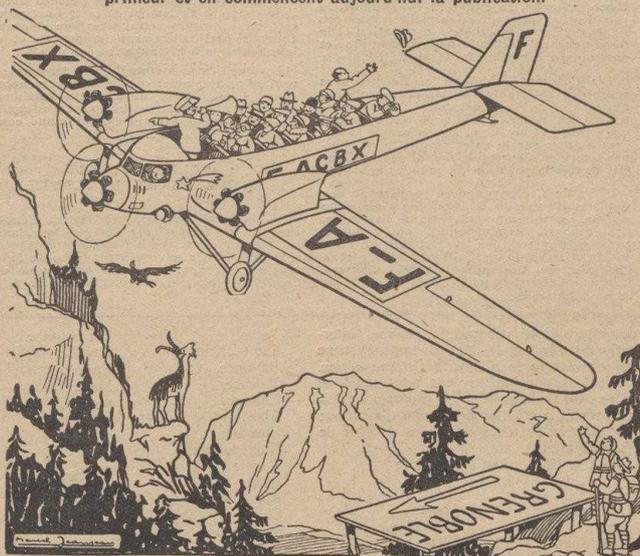
C'est ce que nous allons regarder d'un peu près.

## Le charme particulier du tourisme aérien

L'AVION est une machine extraordinaire. Il va vite sans s'en douter. Faites du 150 ou du 180 à l'heure sur la route et vous viendrez nous donner des nouvelles du paysage!... Faites du 150 ou du 180 à l'heure en avion, à 800 ou 1.000 mètres d'altitude, et vous aurez tout le loisir d'admirer l'immense panorama qui se déroulera sous vos ailes.

— Bon! disent les sceptiques, mais de quelle qualité est-elle, votre vision du paysage?... Le sol vu d'avion doit ressembler

Sous l'égide du Comité Français de Propagande Aéronautique, Marcel Jeanjean vient d'écrire une excellente étude sur le tourisme aérien. C'est un travail pratique sans précédent que les actuels touristes de l'air accueilleront avec bonheur, que tous ceux qui aspirent aux promenades en avion liront avec le plus vif intérêt. Mais les pages de Marcel Jeanjean auront surtout une heureuse influence sur les sceptiques : elles leur révéleront le tourisme aérien sous son véritable aspect, avec toutes ses possibilités si séduisantes. Cette belle étude sur l'aviation touristique, agréablement illustrée par le crayon de l'auteur, « Les Ailes » en ont la primeur et en commencent aujourd'hui la publication.



à une carte étalée. Le relief se perd. Tout n'est que plans et lignes.

A quoi, nous répondons :

— C'est vrai lorsqu'on vole à 4000 mètres. Ce n'est plus vrai pour l'altitude normale du vol de tourisme. La vue d'avion — dont les photos aériennes, si bonnes soient-elles, ne donnent qu'une bien faible idée — est, en général, un des spectacles les plus beaux que l'œil puisse contempler. Le tapis diapré des champs s'étale à l'infini, les bois prennent des tons bleutés, les rivières scintillent, les maisons ont l'air de petits jouets de Nuremberg posés au bord des prairies, d'un vert cru.

Pour notre part, nous avons souvenir d'avoir eu, grâce à l'Avion, étant jeune pilote, la révélation inoubliable de ce qu'est l'architecture gothique en survolant certaines cathédrales célèbres, que nous avions cependant étudiées d'assez près auparavant. L'admirable proportion du plan, l'élégance de la croix que forment la nef et le transept, la hardiesse des clochers, la finesse des dentelures de pierres, tout ce que nous avions cru pouvoir juger jusque-là par la vision ordinaire de bas en haut ou par l'étude des documents architecturaux, nous apparut, vu d'une carlingue d'avion, avec une beauté insoupçonnée.

La vérité nous oblige d'ailleurs à avouer que l'amour de l'art gothique nous entraîna parfois à agrémenter les retours de missions de guerre de quelques crochets hors de programme et à prolonger certaines spirales jusqu'à des altitudes déraisonnables. Nous nous en excusons humblement aujourd'hui et nous sollicitons l'ammistie.

Quant au paysage, plus encore que pour le touriste circulant en auto sur la route, il prend, pour le voyageur aérien, une valeur particulière.

Volez sur la Bourgogne, et, d'un seul coup, vous sentirez s'imposer à votre esprit, avec une force éclatante, cette notion, jusque-là livresque, que ce pays est un seul, une voie classique d'invasions. De cette terre dorée, vous sentirez l'Histoire monter et s'éclaircir. Tout près des clos célèbres, s'étend la masse sombre de la forêt de Cîteaux. Il y a là quelque chose de dur, d'austère, de tragique qui, mieux que tous les livres et que toutes les leçons, vous expliquera Saint-Bernard et ses anathèmes aux somptuosités de son temps. La discipline cistercienne ne pouvait naître que là : il semble qu'elle ait été inscrite, sur ces bois, de toute éternité.

Ainsi, du haut de l'Avion, l'ampleur du paysage prend une signification profonde : l'âme des vieilles provinces

semble jaillir du sol, la Géographie devient vivante et explique l'Histoire. Le tourisme aérien apparaît donc plus complet, plus émouvant que le tourisme automobile ou le voyage en chemin de fer. A la vérité, ils se complètent. L'un étale les vues d'ensemble, l'autre précise les détails.

Evidemment, certaines régions gagneront plus qu'autres à être contemplées du haut du ciel. Certaines contrées, dont les horizons valent par la délicatesse des lignes, par la douceur des nuances — comme par exemple la Touraine — risquent de présenter au tourisme aérien un spectacle un peu monotone, car la vision verticale ou oblique aplatit uniformément le paysage. Par contre, d'autres sites, où le relief est plus marqué, où la variété des cultures, l'alternance des futaies et des prairies, mettent plus de fantaisie dans la couleur, présentent un panorama inattendu, d'une beauté singulière.

Dans un bel article, de *Illustration*, M. Eugène Marsan exprime ainsi le charme particulier des spectacles de la mer : *Celui qui la regarde, est toujours au centre d'un cercle parfait où tout se compose. Beauté formelle. Et ce que l'on contemple ainsi — je vous demande pardon de tant d'emphase — est non seulement l'arc planétaire, l'arc que la terre dessine dans l'espace, mais cet espace lui-même avec cette correspondance, qui comble notre esprit, de la sphéricité des mondes et de l'étendue sans limites.*

Ce que M. Eugène Marsan dit du spectacle marin est valable pour l'horizon terrestre embrassé du haut du ciel : *Celui qui le contemple est au centre d'un cercle parfait où tout se compose, et cette vision est absolument différente de celle que peut recueillir l'observateur au sol.*

C'est précisément parce que le tourisme aérien est autre chose que le tourisme routier que nous disons qu'ils sont complémentaires. Le premier offre une vision si différente du second, qu'il n'y a pas à craindre qu'ils se concurrencent jamais, pour le plus grand profit de ceux qui vivent de l'incessante circulation des voyageurs.

Cet aperçu sur le charme si spécial du tourisme aérien ne serait pas complet si nous n'évoquions pas une autre source de plaisir qui lui est propre : l'attrait de l'élément aérien.

L'air attire comme la mer. En ce sens, le tourisme aérien est comparable au tourisme nautique. La ferveur des côtes nouvelles que par la grisserie particulière qu'ils éprouvent à affronter les flots, à machyment s'explique moins neuvrer la voile, à utiliser le vent, à tenir la barre.

Au charme artistique, littéraire, d'ordre intellectuel, du voyage aérien, s'ajoute le charme sportif et vivifiant du vol. Le vent, les nuages, les courants, représentent pour l'aviateur cette attrance de la mer pour le marin.

La pratique du sport aérien « marque » son homme, l'envoûte pour toujours, comme la navigation fascine l'homme de la mer.

Ainsi, le tourisme de l'air offre à chacun selon ses goûts : vision nouvelle du paysage, compréhension plus profonde des caractères géographiques, évocation magnifique de l'Histoire, vitesse, grisserie sportive, joie physique de s'ébrouer dans un élément nouveau.

## Les deux sortes de tourisme

TRANSPOSONS la question dans le domaine automobile. Il y a deux façons de visiter une région en auto. Ou bien on possède une voiture et on circule à sa fantaisie, ou bien on prend un billet d'autocar et on fait la tournée classique en compagnie d'autres touristes, selon un itinéraire fixé, en écoutant les explications du guide qui débite son petit boniment dans un porte-voix, lorsque le véhicule passe devant un édifice célèbre. Eh bien, en matière de tourisme aérien, c'est exactement la même chose.

Il y aura — il y a déjà — le touriste possesseur d'un avion particulier et l'aérocarr volant sur un circuit touristique prévu. *Tourisme privé et tourisme collectif.* Telles sont les deux faces du problème.

## Le tourisme privé

CONTINUONS la comparaison avec l'auto. Quand un monsieur veut aller se promener, il faut qu'il trouve :

1° Des routes carrossables, des ponts pour passer les rivières, etc ;

2° Un constructeur qui lui fournisse, à un prix abordable, une voiture sûre et confortable;

3° Des garages et des marchands d'essence un peu partout.

Transportons ces conditions — que M. de La Paillette eût approuvées — dans le domaine aérien.

Pour que le touriste puisse aller se promener en avion, il lui faut :

1° Des aérodromes, des terrains de secours où il puisse atterrir, garer son avion, se ravitailler en essence, etc. (En somme, tous les aménagements au sol, qui constituent la route aérienne) ;

2° Un constructeur qui lui fournisse, à un prix abordable, un avion sûr et confortable.

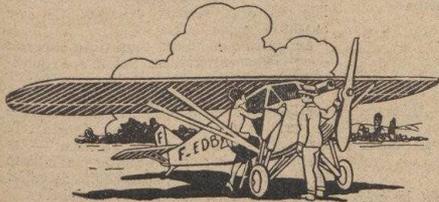
De même que l'automobiliste ne peut utiliser son auto dans un pays sans chemin, de même, le propriétaire d'un avion ne peut utiliser raisonnablement son avion (nous entendons : l'utiliser sans risques, comme il convient à un touriste), que si la route aérienne, avec toutes les installations spéciales qu'elle comporte (météo, radio, balisage, etc.) a été installée à son intention.

Conclusion logique : *priorité de la route sur l'engin.*

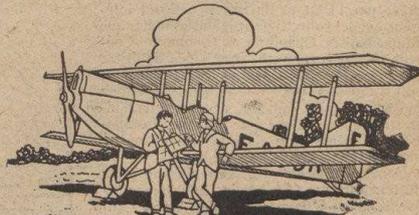
Ce n'est point ici notre affaire de nous occuper de l'engin. Cela regarde les constructeurs et ils connaissent si bien les données du problème que, déjà, de nombreux types d'appareils fort intéressants, sont offerts aux acheteurs.

L'Etat, par les primes d'achat et d'entretien, s'efforce de favoriser l'essor du tourisme privé.

La formule adoptée est-elle la bonne? Certains disent oui. D'autres disent non. Gardons-nous de mettre le doigt entre le marteau et l'enclume, d'abord parce que ce n'est pas la question dont nous avons à traiter ensuite parce qu'il est bien difficile de dire a priori qui a tort ou qui a raison; l'efficacité de la méthode se jugera aux résultats



L'avion Potez 36



L'avion Caudron 232

# Comité Français de Propagande Aéronautique

Direction : 23, avenue de Messine, Paris -- Tél. Carnot 48-79

## PARTIE OFFICIELLE

### CENTRE DE DOCUMENTATION TECHNIQUE

A partir du 15 octobre prochain, le Centre de Documentation Technique du Comité Français de Propagande Aéronautique sera réorganisé comme suit et comprendra :

- 1° Une bibliothèque d'ouvrages techniques français et étrangers ;
- 2° Des collections de revues spéciales techniques françaises et étrangères ;
- 3° Une bibliothèque de clichés, de projections et de films français et étrangers ;
- 4° Un centre de traduction travaillant à la demande des organisations intéressées, Ministère — qui a déjà passé les conventions nécessaires —, constructeurs, Compagnies de navigation aérienne, etc.

Pour la diffusion de cette documentation, le Centre disposera des deux organes créés par le Comité depuis 1926, et auxquels le public a fait et continue à faire un accueil encourageant : *Le Document Aéronautique* et *Les Cahiers Techniques*.

*Le Document Aéronautique*, sous sa forme actuelle, continuera à documenter le public d'une manière générale sur les questions d'aéronautique, tant techniques que militaires ou marchandes ; chaque article porte la référence permettant de retrouver au Centre de Documentation Technique l'article complet.

*Les Cahiers Techniques et Economiques*, perfectionnés dans leur forme et accrus dans leur périodicité, documenteront, d'une part, le public aéronautique, sur des sujets bien particuliers et à l'ordre du jour, et, d'autre part, le public économique, Chambres de Commerce, Banques, Municipalités, Organisations syndicales, sur tout ce qui concerne les transports aériens, l'industrie aéronautique française, sa situation économique, la constitution, la progression et l'évolution des lignes aériennes mondiales, la situation et le développement de l'industrie aéronautique et des transports aériens à l'étranger, etc.

*Les Cahiers Techniques et Economiques* seront la résultante de la documentation amassée sur un sujet déterminé ; ils comporteront des suites, additifs et compléments, qui paraîtront au fur et à mesure que la documentation sur le sujet permettra de donner une idée d'ensemble des progrès accomplis depuis la parution du premier cahier.

Enfin, le Centre publiera également des rapports d'ensemble à l'occasion de chaque voyage ou mission entrepris à l'étranger. Ces rapports comporteront, en principe, trois parties relatives respectivement à la construction, à la navigation aérienne et à l'organisation. Des rapports spéciaux seront faits sur des sujets particuliers et pourront être confidentiels.

Les traductions, exécutées par le Centre de Documentation Technique et pour les besoins de sa documentation propre, feront l'objet, chaque semaine, d'un Bulletin ronéotypé, résumant les principaux articles de revues ou livres ayant paru au cours de la semaine.

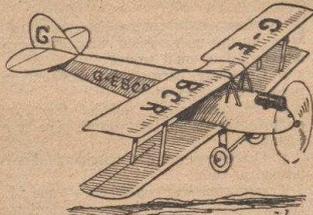
Le Centre effectuera sur demande les travaux de traduction demandés par des tiers ; il se chargera également de la traduction en certaines langues étrangères de travaux français particulièrement importants et de leur diffusion à l'étranger.

Les conditions auxquelles ces travaux seront effectués, ainsi que le taux des abonnements au service du Bulletin hebdomadaire, avec l'indication des avantages conférés aux abonnés, feront l'objet d'une communication ultérieure.

### FELICITATIONS A COSTES ET BELLONTE

Le Maréchal Lyautey, Président du Comité Français de Propagande Aéronautique, a eu l'honneur de commuer l'arrivée à New-York de Costes et de Bellonte, a envoyé à ces héros de l'air, tant en son nom personnel qu'au nom du Comité, un chaleureux télégramme de félicitations.

Ne retenons que ceci : techniquement, pratiquement, l'avion de tourisme privé existe. Qu'on le perfectionne, qu'on lui adapte des dispositifs susceptibles de le rendre de plus en plus sûr, qu'on « prospecte la clientèle », comme disent d'affreux barbares ; qu'on organise la publicité... tout cela est affaire de bureaux d'études et de services commerciaux, et nous avons dit, en préambule, que nous n'avions point l'outrecuidance de nous poser en technicien.



L'avion Moth-Morane-Saunier.

Une preuve tangible que l'avion de tourisme privé est bien du domaine du réel nous est d'ailleurs fournie par une récente circulaire de l'Aéro-Club de France, qui annonce la création prochaine, à Orly, d'un *Club House* (ce beau nom, bien français, n'est-il pas à lui seul une trouvaille) pour les fervents du tourisme aérien. Ainsi serons-nous à l'instar d'Hanworth!

Nous avons déjà l'engin et le *Club House* (décidément voilà un mot qui ne passe pas !). L'aviation privée peut donc, selon l'optimisme officiel, prendre « allègrement le départ sur la route joyeuse de ses destinées ». Au vrai, c'est cependant un peu plus haut que se pose le problème et nous avons esquissé, tout à l'heure, son véritable aspect en écrivant l'axiome : *priorité de la route*.

Il nous est agréable de citer sur ce point l'avis autorisé de M. Caquot, directeur des Services Techniques du ministère de l'Air qui, dans le beau discours prononcé à l'occasion d'une cérémonie organisée en son honneur, s'exprimait ainsi : *Pour que soit prospère la circulation aérienne, de bons appareils et de bons pilotes ne suffisent pas ; il faut une bonne route. Celle-ci est actuellement nécessaire aux doubles points de vue de l'efficacité et de la sécurité.*

### Conditions générales du tourisme aérien

MAIS cette route aérienne, ces relais de sécurité (avec ou sans *Club House*), disséminés sur tout le territoire, tout cela existe en grande partie pour les besoins du réseau international d'aviation commerciale créée par l'Etat et du réseau national intérieur que les collectivités régionales, telles que Municipalités, Chambres de Commerce, Conseils Généraux, ont créé avec l'aide de l'Etat pour leurs liaisons aériennes commerciales. Il suffit, dès lors, pour que le tourisme aérien puisse croître et embellir, de compléter l'infrastructure existante par d'autres installations de même sorte, dans les régions où un mouvement touristique est probable.

Dans le programme général d'équipement du territoire pour les besoins de l'Aéronautique, soumis par le Ministère de l'Air au Conseil supérieur des Transports aériens, il est envisagé un troisième système de terrains et

de routes s'ajoutant aux deux systèmes (international et national) déjà existants, système qui constituera le *réseau touristique aérien*.

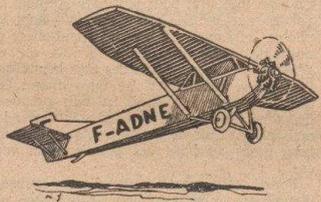
Ajustons nos besicles, car nous touchons ici au cœur de la question : le programme officiel prévoit la création de terrains d'aviation :

1° *Après* de toutes les villes de plus de 20.000 habitants.

Voici la liste qui en est donnée :

- |                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| Paris.            | Brest.            |
| Marseille.        | Angers.           |
| Lyon.             | Tourcoing.        |
| Bordeaux.         | Nîmes.            |
| Lille.            | Montpellier.      |
| Nantes.           | Rennes.           |
| Toulouse.         | Dieppe.           |
| Saint-Etienne.    | Niort.            |
| Grenoble.         | Abbeville.        |
| Dijon.            | Albi.             |
| Tours.            | Castres.          |
| Calais.           | Montauban.        |
| Orléans.          | Saint-Dié.        |
| Le Mans.          | Maubeuge.         |
| Clermont-Ferrand. | Auxerre.          |
| Besançon.         | Moulins.          |
| Angoulême.        | Narbonne.         |
| Pau.              | Aix-en-Provence.  |
| Roanne.           | Saint-Quentin.    |
| La Rochelle.      | Strasbourg.       |
| Douai.            | Froyes.           |
| Le Creusot.       | Joulogne-sur-Mer. |
| Rochefort.        | 3ériers.          |
| Valenciennes.     | Avignon.          |
| Nice.             | Lorient.          |
| Le Havre.         | Caen.             |
| Rouen.            | Bourges.          |
| Roubaix.          | Cherbourg.        |
| Nancy.            | Poitiers.         |
| Reims.            | Perpignan.        |
| Toulon.           | Belfort.          |
| Amiens.           | Dunkerque.        |
| Limoges.          | Saint-Nazaire.    |

- |                    |              |
|--------------------|--------------|
| Brive.             | Carcassonne. |
| Saint-Brieuc.      | Laval.       |
| Bayonne.           | Epinal.      |
| Valence.           | Metz.        |
| Chartres.          | Bourg.       |
| Alais.             | Mulhouse.    |
| Fougères.          | Colmar.      |
| Châteauroux.       | Cholet.      |
| Vienne.            | Charleville. |
| Blois.             | Mézières.    |
| Agen.              | Epernay.     |
| Chambéry.          | Lunéville.   |
| Montluçon.         | Vannes.      |
| Périgueux.         | Sète.        |
| Châlons-sur-Saône. | Cambrai.     |
| Châlons-s/-Marne.  | Beauvais.    |
| Arles.             | Tarbes.      |
|                    | Arras.       |



L'avion Farman 200

2° *Après* des plages, des villes d'eaux et stations balnéaires :

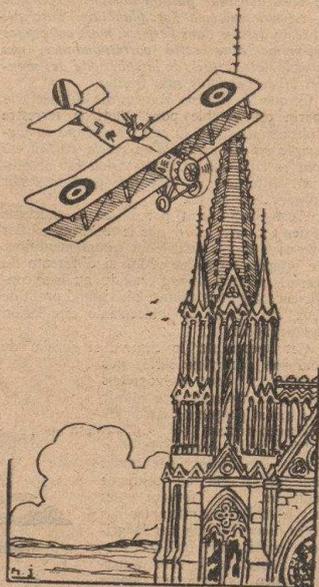
- Plages :
- |             |                  |
|-------------|------------------|
| Dunkerque.  | Pornichet.       |
| Boulogne.   | Sables-d'Olonne. |
| Le Touquet. | Royan.           |
| Deauville.  | Arcachon.        |
| Cabourg.    | Biarritz.        |
| Dinard.     | Cannes.          |
| La Baule.   | Cazaux.          |

- Villes d'eaux :
- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| Vichy.              | Royat.            |
| Saint-Galmier.      | Clermont-Ferrand. |
| Aix-les-Bains.      | Luxeuil.          |
| Chambéry.           | Brides-les-Bains. |
| Vittel.             | Moutiers.         |
| Contrexéville.      | La Bourboule.     |
| Martigny.           | Mont-Dore.        |
| Forges-les-Eaux.    | Evian.            |
| Bagnoles-de-l'Orne. | Thonon.           |

- Stations touristiques :
- |  |                               |
|--|-------------------------------|
| Passy Mont-Blanc.                              | Grenoble.                     |
| Chambéry (Aix-les-Bains. (Voir Villes d'eaux). | Mont-Saint-Michel (Cherheix). |
| Ancey.   | Pau.                          |
|  | Le Puy.                       |

- Circuit des champs de bataille :
- |           |                   |
|-----------|-------------------|
| Douai.    | Château-Thierry.  |
| Albert.   | Reims.            |
| Soissons. | Châlons-s/-Marne. |
| Laon.     | Verdun.           |

3° Le programme prévoit enfin la création de circuits touristiques saisonniers sur divers itinéraires classiques.



L'amour de l'art gothique...

## aviateurs !..

tenues et trousseaux à

## the sport

tailleur-ensemblier

17 boulevard montmartre 19 paris

les trousseaux d'homme les plus chics de paris

tél: gutenberg 106-21 118-21

## RADIATEUR VINCENT ANDRÉ

### LE RADIATEUR DE QUALITÉ

EAU - HUILE - AIR

TOUS LES RECORDS SUCCESSIFS DE DISTANCE DE 1924 A 1929

1929 : Records du Monde de distance — de durée de vitesse — de hauteur

RÉSERVOIRS DURALUMIN HOMOLOGUES PAR LE S.T.I. A6 RIVES ET SOUDES Nombres Références Etranger

SOUDURE AUTOGENE DU DURALUMIN R=38 à 40 kg. Allongt=15 à 18 %

AÉROCHAUFFAGE A.R. SILENCIEUX D'AVIONS

TOUTES PIECES EMBOUTIES — DECOUPEES TOUTES PIECES DURALUMIN SOUDES A L'AUTOGENE

## ÉTABLISSEMENTS VINCENT ANDRÉ

Csine : 35, r. de Paris, Courbevoie. Tél. Courbevoie 9-31 35, Avenue de Wagram, Paris (17) Tél. Wagram 29-00

LEVÉS DE PLANS VUES D'USINES ENTREPRISES PHOTO-AÉRIENNES 8 Rue du Moulin de la Pointe MOREAU Bin PARIS Tél. 606 75 05 TRAVAUX SÉRIEX PAR DES SPÉCIALISTES

Nous en réparerons tout à l'heure à propos du tourisme collectif. Remarquons tout de suite que, parmi les villes énumérées ci-dessus, beaucoup possèdent déjà un terrain d'aviation, soit du type « aéroport », soit du type « station », soit du type « terrain de secours », au titre de l'un des deux réseaux existants. Ce sera autant de gagné.

Le système du réseau touristique apparaît donc clairement ici dans son rôle d'équipement, de *supplément*.

En vérité, il s'agit tout simplement d'achever l'organisation du pays entier en matière de terrains et routes aériennes. Quand cela sera fait — et seulement à ce moment — les touristes de l'air pourront quitter sans crainte les fauteuils du *Club House* et faire de vraies promenades à travers le pays organisé.

Textes et dessins de

Marcel JEANJEAN.