

LA FRANCE EN AVION

LE TOURISME AERIEN

Voici donc achevées les grandes lignes d'un premier travail d'ensemble sur le réseau alpin. Ce que nous avons tenté ici, c'est sur les données prévues par le Conseil Supérieur des Transports Aériens du Ministère de l'Air, d'établir une première confrontation des exigences de la route aérienne avec les besoins du tourisme. Nous avons suivi les différents circuits en regardant les beautés du paysage, mais en même temps nous sommes restés constamment attentifs au terrain et à la route. Parfois, la nécessité où nous étions de concilier les deux points de vue du touriste et de l'aviateur nous a conduit à suggérer quelques modifications aux itinéraires prévus. C'est aux missions d'étude qu'il appartiendra d'en faire un examen plus serré. D'autres perspectives secondaires s'offrent d'ailleurs aux groupements intéressés. Notamment, comme le propose avec tant de bonheur M. Sallenave pour les Pyrénées, de petits avions légers munis de skis pourraient facilement déposer sur les terrains consacrés, les amateurs de sports d'hiver. Il y a ainsi quantité de petits services locaux essentiellement saisonniers qu'il est facile d'organiser. L'aviation doit faire partie très intimement de l'équipement touristique des Alpes. Nous avons eu la grande satisfaction de constater à Gap que les intéressés l'avaient parfaitement compris.

Le cas particulier du tourisme pyrénéen

Après le réseau alpin, le réseau pyrénéen; après la réunion de Gap, celle de Pau. Encore un exemple concret qu'il peut être utile de mettre sous les yeux de ceux qui se proposent d'entreprendre, en d'autres régions de France, la création de lignes et de circuits touristiques.

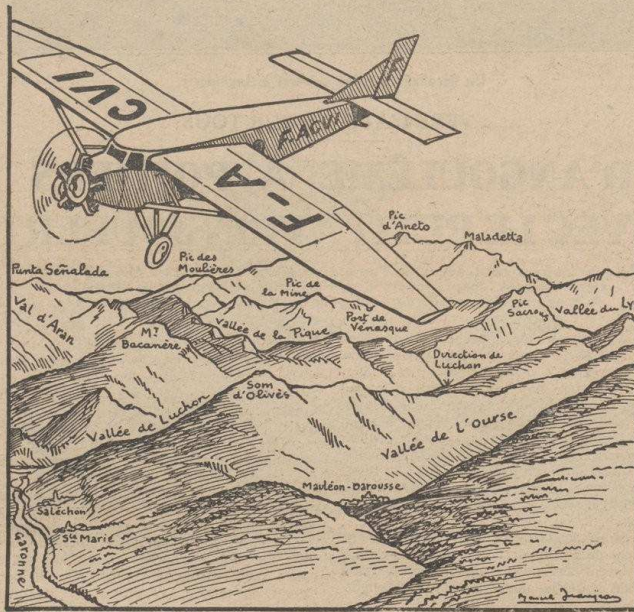
Le 23 juillet, le Congrès de Pau réunissait, sous la présidence de M. Couhé, Secrétaire Général du Ministère de l'Air, les représentants qualifiés des Chambres de Commerce, Municipalités, Conseillers généraux, Syndicats d'initiative, Aéro-Clubs de la région des Pyrénées.

Assistaient à la réunion : Autour de M. Couhé, qui présidait : M. Mireur, Préfet des Basses-Pyrénées ; M. de Lassence, Maire de Pau; M. le Général Gérard, Commandant la troisième division aérienne ; M. le Général Duplantier, M. le Général Boucabeille, M. le Colonel de Gallard, commandant le 3<sup>e</sup> Régiment de Chasse, à Tours; M. le Colonel Le Bihan, commandant le 36<sup>e</sup> Régiment à Pau, M. Paul Tissandier, Vice-Président de l'Aéro-Club de France et Secrétaire de la F. A. I.

Ont pris part aux travaux du Congrès : M. le Président de la Chambre de Commerce de Montpellier, M. Du Maroussem, Président de l'Association Amicale des Aviateurs de Toulouse ; M. Baraut, Secrétaire général de l'Aéro-Club de l'Aude ; M. Louis Valetton, conseiller technique de la VIII<sup>e</sup> Région Economique ; MM. Duprat et Cruchet, de l'Aéro-Club du Sud-Ouest ; M. Farbos, Président de l'Aéro-Club des Landes ; M. Inigo, Président de l'Aéro-Club de l'Aragon ; M. Cidon, Président du Syndicat d'Initiative de Saragosse ; M. Forgues, représentant la municipalité de Biarritz ; M. Simonet, adjoint au Maire de Bayonne ; MM. Steck, Rozier, Verdenal, adjoints au Maire de Pau ; M. le Président de l'Aéro-Club de Nice ; MM. H. Sallenave, Pierre Charles, Combes, Carrouche, Massios, Moussis, Charaudeau, Avignon, de l'Aéro-Club du Béarn, etc.

La discussion générale à laquelle prirent part principalement M. Tissandier, au nom de la Fédération Aéronautique du sud-ouest. M. Henri Sallenave, Vice-Président de

Voici la dernière partie de l'intéressante et substantielle étude que Marcel Jeanjean a consacrée au tourisme aérien. Après nous avoir montré ce que pouvait être le réseau touristique des Alpes, il termine en nous révélant les possibilités séduisantes du tourisme aérien au-dessus des Pyrénées.



Les Pyrénées à vol d'avion, au-dessus de la haute vallée de la Garonne en regardant, vers le sud, la Punta Senalada, le Pic des Moulières, le Pic d'Aneto et la Maladetta

l'Aéro-Club Basque, et le Général Boucabeille, Directeur du C. F. P. Aé., se termina par l'adoption des vœux suivants :

A. — Du point de vue général : 1° Que la participation financière de 33 %, que l'Etat compte prendre à sa charge dans la création des lignes du réseau touristique, soit précisée comme s'appliquant à la totalité des dépenses afférentes à ces créations (terrains de secours compris par conséquent), et non seulement aux aéroports ; 2° Que cette participation financière s'entende aussi bien de la location, à bail ou autrement, que de l'achat des terrains nécessaires ;

B. — Du point de vue régional : 1° Que l'ordre d'urgence, dans les créations intéressant la région pyrénéenne, admette, en premier lieu, la création de la ligne de rocade Biarritz-Pau-Tarbes-Toulouse, prolongée jusqu'à Marseille, sur laquelle se grefferont les circuits particuliers desservant les Comminges, le Bigorre, le pays Basque, la Haute-Ariège et la Haute-Aude ;

2° Que les liaisons nécessaires s'établissent entre les circuits touristiques desservant des régions différentes, et notamment entre le réseau pyrénéen et celui du Massif Central, ou le réseau espagnol. Le § B de ces vœux souligne d'une façon parfaite l'intérêt particulier de la ligne des Pyrénées. Elle doit être avant tout une transversale qui joindra Biarritz à Marseille et à la côte d'Azur, et secondairement aux lignes d'Auvergne et des Alpes. C'est cette conception élargie de la ligne touristique que présente, avec une chaleur toute spéciale, le rapport de M. Sallenave. Il est réconfortant de constater que, tout de suite, dès la première rencontre, les délé-

gués de Pau-ont vu grand et juste. Un terrain d'aviation, une route aérienne ne sont pas, par détermination formelle a priori route de tourisme ou route commerciale, mais les deux à la fois. Qu'on aménage les terrains, qu'on jalonne la route, qu'on lui fournisse toutes les installations qui la caractérisent : tourisme, transport, liaison aérienne, marcheront de pair. C'est vrai partout et cela l'est peut-être encore plus dans une région comme les Pyrénées, qui est à la fois aimée des touristes et qui est le chemin naturel des rivages de l'Océan à ceux de la Méditerranée. Ici, la ligne de rocade est imposée avec une rigueur particulière par la configuration générale de la région à survoler : c'est la route bien connue longeant la haute muraille de la chaîne, qui surplombe comme un rempart les plaines et les plateaux du versant français.

Ces bases, la route aérienne les trouvera tout naturellement dans les grandes vallées du gave de Pau, de l'Adour et de la Garonne (Pau, Tarbes, Saint-Gaudens), et dans la vaste trouée du Lauraguais.

Plus près des monts, entre ces bases d'appui et la ligne de survol, les échancrures qui séparent les chaînons secondaires lui fourniront les terrains de secours indispensables. Ces chaînons détachés en obliques successives de l'arête centrale, présentent entre eux des trouées parallèles : vallée d'Aspe, vallée d'Ossau, vallée d'Asson bifurquant sur la vallée de Cauterets et la vallée de Luz, vallée d'Aure, vallée de Luchon, vallée du Salat, vallée de l'Ariège, avenues ouvertes sur le prestigieux panorama des grands pics et des cirques.

Ici, point de ces grandes coulées glaciaires comparables aux vallées alpines, mais, essen-

tiellement, une ligne transversale joignant Biarritz à Carcassonne ou Perpignan.

Quant aux boucles secondaires, leur dépendance par rapport à la ligne d'appui est ici plus étroite que dans les Alpes. Une suggestion pourtant — présentée par M. Sallenave dans son rapport — ouvre un horizon particulièrement séduisant : l'emploi d'avions amphibies, qui iraient se poser sur les lacs si caractéristiques des pics pyrénéens. Un grand nombre de ces plans d'eau ne sont abordables qu'au prix d'ascensions dangereuses ; certains mêmes sont à peu près inaccessibles. L'avion permettra de les atteindre sans effort.

De plus, tout le long de la chaîne des Pyrénées, s'échelonnent des stations balnéaires renommées, qui sont autant d'admirables points de départ d'excursions devenues classiques.

La ligne d'appui Côte Basque-Pyrénées-Côte d'Azur, mieux encore que la sinueuse route terrestre, les met dans le grand axe de circulation touristique.

Au congrès de Pau, comme à celui de Gap, les délégués ont fait preuve d'une compréhension parfaite du problème à résoudre. Il est très remarquable, notamment, de constater que cette question de pure logique qu'est la priorité de la route s'est imposée immédiatement à l'esprit de tous les membres de ces deux assemblées — qui comprenaient cependant un bon nombre de profanes en matière d'aviation — avec une force qu'il serait souhaitable qu'elle eût toujours dans certains cercles de spécialistes.

A Pau comme à Gap, le bon sens a régné en maître, et avec lui l'esprit de réalisation et la foi.

L'allocation prononcée à Pau par M. Sallenave est tout entière imprégnée d'une belle confiance, qui la rend digne de servir d'exorde à tous les congrès futurs où s'élabore, de région en région, le réseau touristique français.

Il y a, à notre sens, dit M. Sallenave, plusieurs étapes à franchir avant d'élaborer un programme d'exploitation. Il faut, avant tout, avoir la foi dans les destinées de l'aviation de plaisance et ne pas limiter son action aux besoins actuels. Ce n'est qu'animés de cette foi que nous accomplirons une œuvre utile. Les événements nous dépassent et nous constatons chaque jour que, dans le domaine de l'Air, nous n'avons jamais vu assez grand. Notre génération a assisté à la naissance de « l'aéroplane », et, lorsque Blériot traversa la Manche, en 1909, aucun de nous n'aurait osé penser que, dix-huit ans plus tard, un Lindbergh franchirait d'un seul bond l'Atlantique. Nous sommes stupéfaits de voir aujourd'hui un avion géant enlever cent soixante passagers. Quel est celui d'entre nous qui peut prévoir ce que nous réserve demain ? Si nous sommes tout à fait persuadés que l'avion n'est plus aujourd'hui un engin dangereux et d'un rendement limité, si nous sommes fermement convaincus que le Midi de la France est bien la région idéale pour le tourisme aérien, ce n'est point une chimère que de travailler à créer la route qui est indispensable à une exploitation rationnelle. Aussi bien, la question reposant presque entièrement sur l'acquisition ou la location de terrains, tout aléa de mauvaise opération financière est, de ce fait, écarté.

Nos amis espagnols ont un proverbe empreint de la plus saine philosophie : « La que ha de ser no puede faltar. » : « Ce qui doit être ne peut manquer d'arriver. » Le Midi de la France est trop beau, l'aviation de tourisme est trop pleine de promesses pour douter de l'avenir.

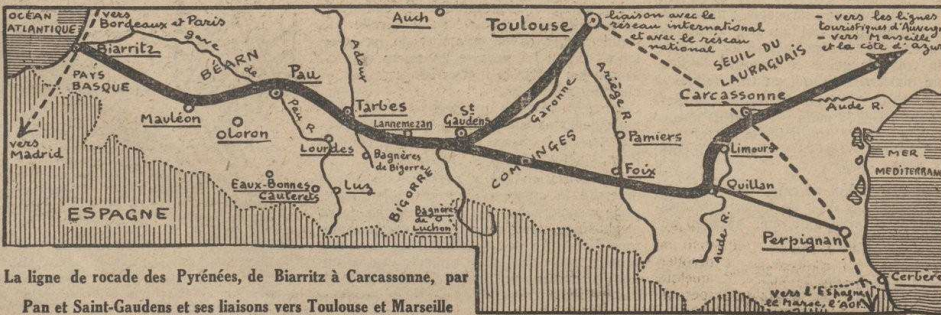
Texte et dessins de Marcel JEANJEAN

UN TOUR DE FRANCE EN 21 HEURES

Un équipage de la 15<sup>e</sup> escadille du 31<sup>e</sup> régiment d'aviation de Tours vient d'accomplir une excellente performance. Sur un avion militaire, le lieutenant de Languen et l'adjudant-chef Gauteran ont effectué le tour de la France avec douze escales en moins de vingt et une heures de vol.

LE « G-38 » A COSTANZA

Nous avons rapporté les débuts du voyage de l'avion Junkers G-38 à travers l'Europe. Partit le 3 octobre à 8 heures de Dessau, le grand quadrimoteur aux 2.400 CV atterriissait à Prague, puis à Vienne. Il voyageait accompagné d'une avionnette de sport, le Junkers Junior. De là, il se rendit les jours suivants à Budapest, à Belgrade, à Bucarest, à Costanza. Il devait repartir sans délai de Costanza pour Constantinople, Athènes et Rome, où il était attendu le 9 octobre. Mais la nécessité de changer un cylindre d'un des moteurs l'obligea à différer le départ de Costanza.



La ligne de rocade des Pyrénées, de Biarritz à Carcassonne, par Pau et Saint-Gaudens et ses liaisons vers Toulouse et Marseille