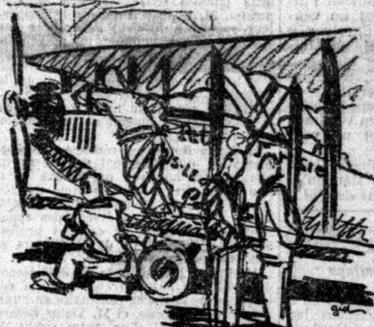


# NEUF MILLE LIEUES DANS LES AIRS



## I. - L'INVITATION AU VOYAGE

Baud et Mauler, les héros du raid Paris-le Cap et retour, nous content, dans un récit alerte et coloré, les péripéties de la randonnée transafricaine de l'avion "Petit-Parisien-Paramount"

Dernières heures à l'atelier...

### L'APPLICATION A PARIS DE LA LOI LOUCHEUR

Le préfet de la Seine soumet au conseil municipal un programme de construction de 80.000 logements

Le préfet de la Seine a introduit hier au conseil municipal un intéressant mémoire sur le programme d'habitations à réaliser à Paris en application de la loi Loucheur.

Après avoir rappelé les efforts déjà réalisés par la Ville pour contribuer à la solution de la crise du logement, M. Paul Bouju a signalé les propositions faites dans le même but par nombre de conseillers et dont la mise à exécution se heurte à un gros obstacle : le prix élevé des capitaux investis. La loi du 13 juillet 1928 va mettre fin à ces difficultés en réduisant sensiblement le taux d'intérêt, qu'il s'agisse de constructions à bon marché ou de la construction d'immeubles à loyers moyens.

En accord avec la commission, le préfet de la Seine propose, sous le bénéfice de la loi Loucheur, d'établir pour le département de la Seine un programme de construction de 80.000 logements.

Sur ces 80.000 logements, 61.000 environ constitueraient la tâche incombant aux collectivités publiques et aux offices (36.000 habitations à bon marché et 25.000 logements à loyers moyens), le surplus, soit 19.000 logements, représentant la part de l'initiative privée et, en matière d'habitations à bon marché, la part faite au crédit immobilier pour l'accession à la petite propriété. Ces 61.000 logements seraient répartis par moitié entre Paris et la banlieue en ce qui concerne les habitations à bon marché, et dans la proportion de 4 à 1 en ce qui concerne les immeubles à loyers moyens.

C'est à un programme minimum si l'on songe que, d'après les données du dernier recensement, il faudrait construire à Paris 166.346 logements pour assurer à chaque famille un logement rationnel et 49.931 logements pour supprimer le surpeuplement.

Pour la réalisation de cette œuvre, y compris le concours financier qui sera assuré à l'initiative privée, notamment aux coopératives de construction, M. Paul Bouju propose d'émettre un emprunt de 105 millions.

C'était au début de l'année 1927. Le Salon de l'aéronautique battait son plein. Les constructeurs de petits avions avaient exposé dans l'immense volière du Grand Palais des spécimens en tous genres de leur ingéniosité et de leur esprit inventif. Les exploits récents d'Alan Cobham venaient brillamment démontrer ce que pouvait réaliser l'aviation de tourisme.

L'un de nous deux se mêla un jour à la foule qui admirait les oiseaux de toile et de bois. On n'a pas sillonné longtemps les routes du ciel sans être violemment intéressé, toujours, par ce qui touche au domaine de l'air.

Ce que font les autres, pourquoi un Français ne le ferait-il pas ? Telle fut la première pensée, devant les stands où les Potez et les Caudron attirèrent les suffrages du public, de ce visiteur du Salon qui, naguère, avait avec Beaumont et Mézergues, monté la garde aérienne le long du front de bataille.

### Si nous allons au Cap, sur un petit « zinc » ?

Quelques semaines passèrent. Et l'idée ayant mûri en lui, étant prête à prendre corps, ce fut la rencontre l'autre — celui qui manquait pour faire un équipage complet.

— Que dirais-tu d'une balade au Cap sur un petit « zinc » ?

— C'est à voir.

Ce fut bien vite vu. Le principe du voyage fut, en quarante-huit heures, décidé. On s'adjointrait un cinématographe pour rapporter la vision des beaux pays que l'on traverserait.

Le choix de l'appareil fut assez vite fait.

Nous ne voulions — ni ne pouvions — recourir à l'avion lourd. Nous avions l'intention de montrer que l'avion léger est le type d'appareil qui permettra demain le développement du tourisme de l'air. Nous voulions — est-ce trop ambitieux ? — aider à la vulgarisation prochaine de l'aviation que chacun a, aujourd'hui, sa voiturette ou sa voiture.

### L'appareil

Stable et robuste, solide, bien au point, le Caudron C 128 ferait bien notre affaire. Il faudrait, bien entendu, aménager spécialement la carlingue, pour loger la capacité des réservoirs, de manière à étendre le rayon d'action que nous voulions d'au moins 600 kilomètres.

Quel moteur emploierions-nous ? Par ses qualités, sa marche parfaite et sa faible consommation, son rendement maximum en regard de sa faible puissance, le Salmson A. C. 9 120 chevaux était tout indiqué. Il ne brûlait que trente-cinq litres d'essence et n'usait qu'un litre et demi d'huile à l'heure. Ainsi, notre ravitaillement en route se trouverait simplifié et surtout assuré, même en plein désert. Les moteurs d'avion se graissent généralement à l'huile de ricin. Les difficultés que nous pourrions craindre à nous ravitailler en lubrifiant de ce genre à travers le continent africain nous ont amenés à nous mettre en relations avec la Vacuum Oil Co. dont la puissante organisation nous assurait d'avance un ravitaillement certain en huile et en carburant. La question de l'heure était pour nous capitale. Or les instruments de bord, les montres emportées — surtout, notamment dans les régions équatoriales, d'assez fréquentes variations, et ces écarts proviennent des influences magnétiques ou hygro-métriques aussi bien que de la température et de la pression atmosphérique.

### Les parrains !

Seul un petit bracelet-montre Lip que l'un de nous avait acheté il y a deux ans, devait toujours nous donner l'heure avec une précision et une fidélité infailissables, durant notre longue randonnée.

Il nous fallut des cartes géographiques, des thermos, des casques, une pharmacie, un outillage de réparations, un entonnoir, une peau de chamois, des vêtements de cuir, une petite garde-robe, des cigarettes, des appareils de photo, des pellicules, des armes.

Nous eûmes tout cela.

Il nous fallait des parrains : ce furent Paramount et le Petit Parisien. Grâce à leur appui, quelques difficultés administratives se trouvèrent assez vite apaisées. Cohendy fut désigné par la grande firme cinématographique qui avait inscrit son nom sur notre appareil à côté de celui du Petit Parisien, pour enregistrer par le film les belles images des régions parcourues.

Notre itinéraire, conforme à la logique, était simple et direct. Il passerait par la côte est de l'Espagne, la côte marocaine, le Sénégal, Dakar, le tracé du chemin de fer jusqu'à Bamako, le Soudan, la Côte d'Ivoire, la golfe de Guinée et la côte africaine jusqu'à l'embouchure du Congo. De là, il passerait à Brazzaville et, par la ligne aérienne belge de la Sabena, nous conduisait à Elisabethville, aux confins du Congo belge et

de l'Afrique anglaise du Sud, qu'il traverserait, par Pretoria et Johannesburg, jusqu'au Cap.

Ce serait la première fois que cette voie aérienne serait tracée : elle avait l'avantage de relier entre elles toutes nos possessions de l'A. O. F. et de l'A. E. F.

L'amabilité de M. Caudron et de M. Heinrich, administrateur de la Société des moteurs Salmson, permit de réduire au minimum la période des préparatifs.

### L'influence du vendredi

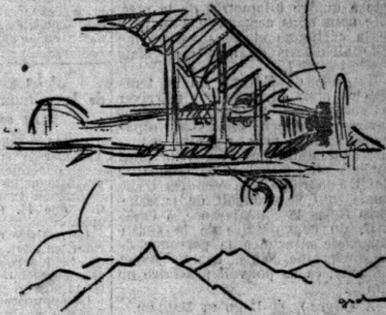
Quand tout fut prêt, un vendredi, S. Em. le cardinal Dubois, archevêque de Paris, vint en personne donner le baptême à notre appareil. Le vendredi suivant, nous allions prendre le départ... Ainsi, d'ailleurs, tout au long de notre randonnée, nous retrouverions bien souvent l'influence du vendredi : c'est un vendredi que nous allions arriver à Casablanca, première escale en Afrique ; un vendredi encore que nous nous poserions à Dakar ; un autre vendredi que nous atterririons à Brazzaville ; et, enfin, nous repartirions, plus tard, du Cap, un vendredi pour rentrer au Bourget un vendredi.

Nous ne sommes pas superstitieux. (A suivre.) BAUD et MAULER. (Illustrations de Gid.)

# Le Petit Parisien

25 cent. (LE PLUS FORT TIRAGE DES JOURNAUX DU MONDE ENTIER) R \* \* \*

# NEUF MILLE LIEUES DANS LES AIRS



— II —  
TRA LOS MONTES

...la frontière sans douane à 1.600 mètres...

### LE PILOTE MAURICE BODIN cité à l'ordre de la nation

Après une conduite particulièrement brillante aux armées qui lui valut la médaille militaire, la croix de guerre française, la croix de guerre belge et trois citations, est entré dans l'aviation commerciale. A toujours fait preuve de qualités professionnelles remarquables et d'une endurance exceptionnelle.

A trouvé la mort dans l'accomplissement de son devoir, au cours d'un accident d'aviation survenu le 31 octobre 1928.

### DÉ PAR UN OFFICIER AU CHERCHE-MIDI



Par suite de la réorganisation de la justice militaire, c'était la dernière fois, hier, que siégeait à la prison du Cherche-Midi, le conseil de guerre de Paris. Il sera remplacé à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain, par un « tribunal militaire » qui, présidé par un conseiller à la cour n'aura plus à connaître que des délits et crimes commis dans le service ou sur le « territoire » militaire. La lecture du jugement.

Nous sommes partis le 2 mars 1928. Nous savions que la saison était belle — en Afrique. Mais il ne fallait rien de moins que cette pensée pour ne pas faire dévier nos intentions dès la première étape. Nous savions, l'un et l'autre, ce que c'est qu'un « coup de tabac » aérien. Dans la guerre ou dans la paix, nous en avions reçu de naturels ou d'artificiels : quand le service commandait, il fallait bien marcher, n'est-ce pas ! Mais là, nous étions nos maîtres et nous entreprenions une randonnée touristique. Jamais, pourtant, de Paris jusqu'au sud de l'Espagne, nous n'avions plus rudement bourlingué, nous n'avions plus rudement été secoués que sous le ciel gris, hostile, parcouru de rafales violentes dont nous mîmes plusieurs jours à sortir.

— Qu'est-ce qu'on déguste ! s'exclamait assez stoïquement Cohendy à chacun des premiers sursauts du P.-P.-P. (Petit-Parisien-Paramount).

Les colis mal arrivés qui garnissaient la carlingue lui roulaient dans les jambes, et sa boîte à images avait bien du mal à conserver, sur ses trois pieds, son équilibre.

Vent debout, nous avons atteint péniblement Orléans dans le temps que nous aurions dû mettre à aller jusqu'à Châteauroix. Il nous a fallu y refaire le plein.

En roulant au sol pour repartir nous avons fait lever un lièvre superbe qui décala à toute vitesse

— Je l'ai manqué ! pleurait Cohendy, qui s'évertuait à braquer vers lui son objectif de cinéma.

Nous n'avons pas découvert la France ni l'Espagne. D'autres voyageurs aériens, beaucoup d'autres, les ont, avant nous, décrites du haut des nuages. La terre, vue de deux mille mètres, a l'air d'un vieux manteau de tapisserie sans cesse rapiécé. On vous a déjà dit, sans doute, que, vue d'en l'air, la Loire est un fleuve de sable. A bout portant, comme nous les avons rencontrés à notre deuxième jour de voyage, les derniers contreforts du Massif Central ont l'air d'un sphinx énorme. Il ne nous a fallu que vingt minutes pour faire de l'essence à Montauban (à peine plus qu'il ne faut à une auto le long d'une route).

Nous ne pouvons pas dire que ça a très bien roulé, pourtant, depuis le départ. Une charrette dans des terres labourées eût été moins secouée que nous ne le fûmes jusqu'aux lisières sud de l'Europe.

— Ce que le pavé est mauvais ! s'écriait, à chaque escale, celui de nous qui s'était, pendant l'étape, efforcé de maintenir un peu de stabilité à notre appareil.

Passés le Canigou et le Perthus — la frontière sans douane — à 1.800 mètres, nous avons commencé à ne voir, au delà des Pyrénées, que des villes pourvues du cercle étroit des arènes tauromachiques. D'en haut, c'est exactement comme les circonférences désignant, chez nous, les terrains d'atterrissage. Mais il vaut mieux ne pas chercher à s'y poser quand même.

Au-dessous de Barcelone, nous sommes descendus à moins de cent mètres.

— Avez-vous vu dans Barcelone Non Andalou au sein bruni ?

Non ! Non ! Nous ne cherchions personne. Nous avons, brusquement, encaissé un remous plus formidable que les autres, et voilà que, malgré tous les efforts, le P.-P.-P. ne voulait plus se redresser. Autant nous avions eu froid à 2.000 mètres, autant nous avons eu chaud une minute. Un peu plus tard, quand nous nous sommes posés enfin, sur le terrain de l'Aéropostale, Cohendy recevait en plein sur le front, où poussait bien vite une bosse, la caisse métallique de son appareil.

Du terrain à la villa, il y a dix-sept kilomètres ; mais chacun d'eux, tant la piste est mauvaise, compte au moins pour une lieue. Notre voiture fit peur, en passant, à une mule qui paissait, attachée par une corde à un poteau. Affolée, la bête cassa sa longe et, nous dépassant, vint occuper le centre du chemin. Quand nous fûmes sur le point de la rejoindre, elle se mit à trotter allègrement devant nous. Ni nos menaces, ni nos objurgations ne réussirent à nous faire céder la route. Sans doute, la mule ne comprenait pas le français ! Il nous fallut la prendre par le licol et la remettre dans la direction du pâturage abandonné.

— Ça, dit Cohendy avec conviction, ça, c'est du cinéma !

La mer est d'un bleu... bleu... Les sierras espagnoles sont rouges ou grises. On dirait d'un paysage lunaire. C'est, affreusement sauvage, aride et triste.

Nous avons terriblement grelotté au-dessus de Valence. En bas, cependant, les orangers étaient en fleurs, et dans les cafeterias on sirait des boissons glacées.

De Valence à Alicante, il fallut, à cause des nuages, passer, à une altitude moyenne de trois cents mètres, par la pointe de Denia. Voler trop bas, sans voir devant nous, nous eût exposés à nous cogner dans quelque muraille abrupte. C'est souvent que les avions du service quotidien de l'Aéropostale sont obligés, ainsi, d'aller faire un petit tour au-dessus de la mer.

De Murcie à Almería, nous n'avons guère vu le sol. Asses, toutefois, pour noter que l'urbanisme semble inconnu en Espagne. Chacun construit sa maison au petit bonheur et le panorama des villes offre assez l'aspect d'une faïence cassée en petits morceaux sur un tapis vert.

Après Almería, une trombe d'eau, qui menaçait d'emplit la carlingue et qui emboitait nos lunettes au point de nous empêcher de voir à quelques mètres de nous, nous contraignit à nous poser à Motril, petit village à quatre kilomètres de la mer. Ville nous nous acagnardons au fond de la carlingue et nous tirons une toile au-dessus de nos têtes. Mais quelle averse !

En rade de Malaga, où la tempête ne nous empêcha pas d'arriver le soir, nous avons survolé des navires de guerre anglais et espagnols rangés près de cinq sous-marins britanniques. En ville nous aurions pu rencontrer Sa Gracieuse Majesté la reine Ena Victoria d'Espagne, qui se trouvait de passage. Nous fîmes la connaissance, à l'aéroport, du commissaire de la sûreté espagnole attaché à la personne de la souveraine. Mais, comme disait Cohendy, ça ne pouvait pas faire un film !

(A suivre.) BAUD et MAULER. (Illustrations de Gid.)