



## Paris-Le Cap-Paris

par Maurice BAUD

Au cours de notre randonnée aérienne qui totalise 35.000 km., nous avons dû nous poser sur des terrains dont l'ensemble représente le minimum et le maximum de ce qui se fait en matière d'aérodromes.

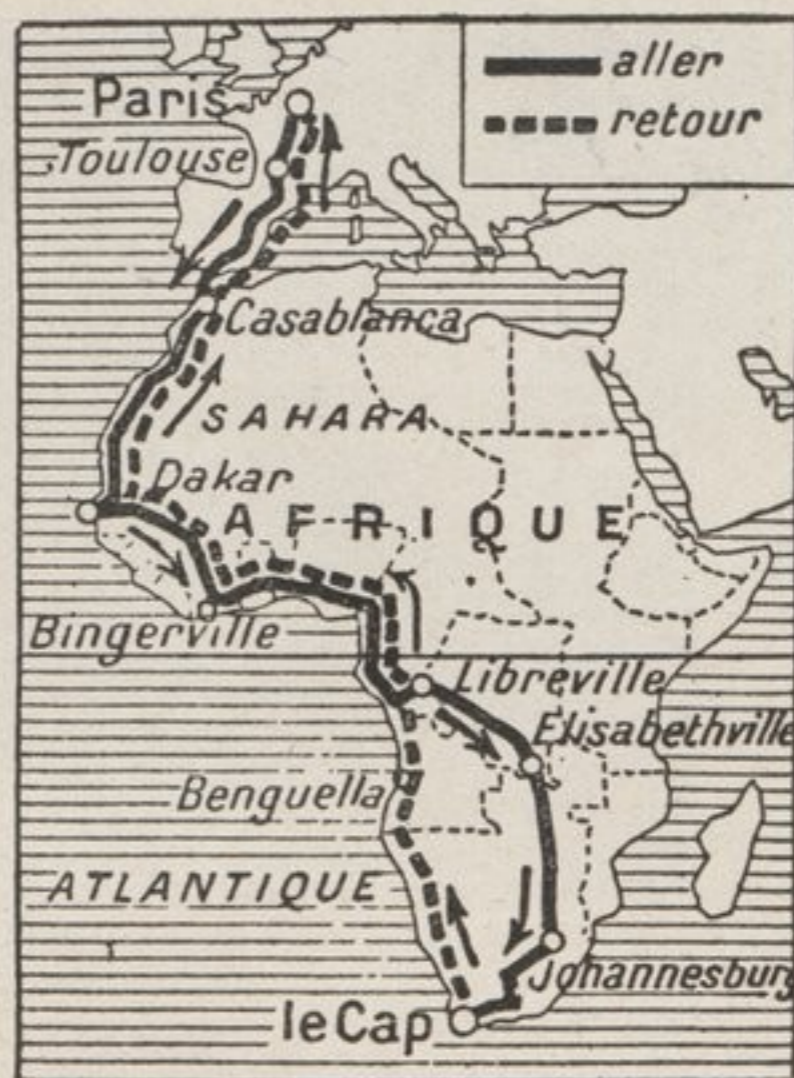
Nous ne parlerons point des aérodromes français qui sont tous balisés et dans lesquels on peut obtenir les renseignements météorologiques si nécessaires aux navigateurs de l'air.

Jusqu'à Dakar, nous avons emprunté la ligne aérienne Latécoère. Nous avons donc suivi un trajet exploité régulièrement et sur lequel, en dehors de l'accueil vraiment charmant que nous avons trouvé, il y a des hangars largement approvisionnés pour donner satisfaction à un navigateur aérien.

De Dakar à Prétoria, la tâche devenait plus difficile. Les terrains, baptisés ironiquement « terrains de fortune », seraient plus justement dénommés « d'infortune », car leur situation, leur position même par rapport aux environs, ne les recommande pas d'une façon toute particulière pour l'aviation.

### Cohendy

*L'excellent opérateur de cinéma  
et son appareil installé à bord de l'avion*



### l'itinéraire du voyage

*A gauche :*

**Mauler et Baud  
et leur avion "Petit Parisien-Paramount"**

*Triplace Caudron, moteur Salmson*

Certains sont encastrés dans de petits bois, d'autres légèrement en déclivité, et les pluies abondantes dans ces régions, rendent le sol impropre aux arrivées et aux départs, car il n'est pas rare que les roues d'un avion, et le nôtre était particulièrement léger, s'enfoncent jusqu'à la hauteur du moyeu.

Dans ces régions, on trouve juste et en prévenant d'avance, le carburant et le lubrifiant nécessaires pour poursuivre le voyage. Dès que l'on a atteint le Congo Belge, les choses sont toutes différentes. De nouveau, on retrouve des terrains organisés et qui n'ont rien à envier à certains de nos aérodromes français.

Mais où nous avons rencontré une organisation que l'on peut qualifier, sans exagération, d'idéale, c'est à l'aérodrome de Prétoria. Vu d'en haut, sa file de hangars est particulièrement impressionnante et on pourrait se croire en train de survoler une immense usine si l'on n'apercevait pas le terrain.

Un balisage électrique, des feux de position, toutes les indications nécessaires diurnes et nocturnes, rien ne manque pour indiquer au voyageur aérien son sens d'atterrissage et comment il doit attaquer le terrain.

A Prétoria, les hangars donnent abri à plus de 150 appareils. L'aéroport comprend un ravitaillement nécessaire, ainsi que toutes les pièces indispensables à la réparation d'un avion. De plus un atelier modèle, merveilleusement équipé, permet de confectionner sur place les pièces spéciales dont un aviateur aurait besoin.

Mais, si au cours de notre randonnée de Paris au Cap, nous avons trouvé quelquefois des en-



### réceptions officielles

*A Bingerville, Cohendy devant les notabilités. — Les musiciens en grande tenue*

droits dont l'installation matérielle était loin d'être parfaite, partout nous fûmes accueillis avec cette généreuse cordialité et ce grand désir de nous être utile qui supplée dans les circonstances difficiles au matériel que l'on désire et fait accepter, avec une relative bonne humeur, les petites malchances qui sont inhérentes à de telles randonnées.

Cependant si notre voyage a été réalisé avec le maximum de sécurité, nous le devons également à la qualité de notre matériel.

La construction en bois de l'appareil Caudron s'est affirmée, une fois de plus, et nous a permis d'accomplir un vol de plus de 300 heures, sans aucun réglage.

Notre moteur Salmson, à refroidissement à air, est vraiment la formule toute indiquée pour des voyages dans des contrées où le ravitaillement en eau est quelquefois impossible et où les changements de température amèneraient fatalement des conséquences fâcheuses sur le refroidissement par radiateur.

Quant au graissage, contrairement à certaines habitudes de l'aviation, nous avons employé une huile minérale, la Mobiloil B de la Vacuum

Oil Company, qui nous a donné pleine et entière satisfaction.

Citons également les pneumatiques Dunlop qui firent victorieusement le voyage Paris-Le Cap et retour, sans défaillance.

Quant au carburateur, un Zénith, il était réglé d'une façon telle que nous n'eûmes aucune correction à faire pendant tout le parcours. Notre compas de route, d'un modèle tout nouveau, était de la maison Vion.

Nous nous excusons auprès des lecteurs de terminer cet article par l'énumération des accessoires qui équipaient notre avion, mais nous estimons qu'il est de notre devoir de le faire, car ceux-ci ont également participé à la réussite de notre entreprise.

Maurice BAUD.



### accueils intimes

*A droite, le prince et la princesse de Maleine-Hodac se font photographier devant l'appareil.*

*Au-dessous, Cohendy fait connaissance avec les naturels de Bingerville.*

