

AVIATION

L'Aviation populaire à Dunkerque

Il importe de souligner que grâce à notre Aéro-Club l'idée de l'aviation populaire trouve de plus en plus marquée sa réalisation à Dunkerque.

Des membres de l'Aéro Club de Dunkerque tels que MM. Jules Vandroy et Pierre Boubay, instituteur, ont accepté s'occuper de faire triompher cet idéal. Ils se sont attachés étroitement à la question et une série de conférences est actuellement organisée.

Dans un but de propagande dans la région ces conférences seront faites par M. Emmanuel Looten, secrétaire général de l'Aéro Club de Dunkerque et M. Pierre Boubay. Elles seront accompagnées de la projection de films particulièrement intéressants.

Cette causerie tendra à expliquer aux jeunes ce que peut être l'aviation populaire de notre région en conformité aux directives ministérielles.

Elle soulignera un idéal social que notre Aéro-Club a pour mission de remplir et les moyens qu'il compte prendre pour le réaliser.

Nous sommes heureux de reproduire ci-dessous le texte de ces causeries sur l'aviation.

En organisant sa Section d'Aviation Populaire, c'est-à-dire l'aviation pour les Jeunes dans le sens d'un intérêt national dont l'importance profonde n'a pas échappé à aucun de nous, l'Aéro-Club de Dunkerque a voulu poursuivre la mission, l'œuvre, l'idéal, la mystique, sociale et patriotique qui est la sienne.

Nous ne croyons pas avoir à rappeler ici au prix de quelles difficultés et de quels sacrifices a pu se constituer à Dunkerque un Aéro-Club d'aviation réunissant dans un véritable « esprit d'entraide » tous ceux qui veulent voler et faire voler.

Notre Club actuel procède du Club Aéronautique de Dunkerque créé avant la guerre, les Baraton, les Dewailly, les Cappelle ayant leurs premières armes sur ballon libre. Vint ensuite après la guerre le Club Aéronautique de notre région frémissante encore du souvenir de l'aviation, le Chevalier de l'Air sans peur et sans reproche. Un champ d'aviation s'imposait; il fut créé grâce à des générosités, à Saint-Pol, et ce fut pour quelques temps un début d'activité considérable pour le Club Aéronautique.

L'aérodrome de Saint-Pol fut supprimé pour des raisons que nous n'avons pas à connaître et il s'en suivit un marasme complet et une stérilisation pour ainsi dire absolue de l'idée d'aviation dans la région.

Une poignée d'hommes résolus, généreux et pratiquant eux-mêmes l'aviation, a suffi pour donner un revirement complet à cet état de fait et pour créer à Dunkerque non seulement le terrain de Grand-Écluse mais encore, soulignons-le bien, actuellement un véritable aérodrome aviatique.

Nous n'avons pas ici à rappeler combien pour l'Aéro-Club de Dunkerque fut utile et généreuse la décision de M. Durieux, notre député, qui acheta 25 hectares de terrain, les loua pour une somme importante à notre Club et permit ainsi que les « Ailes dunkerquoises » prennent leur essor.

Nous n'avons pas non plus à rappeler que notre vice-président, M. Jules Hocquet nous aida d'une façon magistrale par son savoir-faire, sa science de l'organisation et par son expérience profonde de l'aviation et de la région.

Il convient aussi de rendre hommage au Bicyclette-Automobile-Club dunkerquois dont il est le président. Le Bicyclette non seulement prêtait ses locaux à l'Aéro-Club mais encore l'assistait financièrement dans ses premières années difficiles, allant jusqu'à lui faire don d'un terrain. Potez au que nous avons tous admiré sur le terrain.

Nous devrions citer tout le Comité de l'Aéro-Club mais un nom en particulier est encore à rendre à M. De Clabattel, vice-président de l'Aéro-Club et vice-président de la Chambre de Commerce. L'intéressante intervention de ce Comité de Commerce de Dunkerque s'intéressa à notre Club; à M. Henri Castelain aussi dans les premiers temps du Club, fut notre chef-pilote bénévole acceptant gratuitement et sans aucune rétribution, d'apprendre à voler aux premiers élèves et de permettre ainsi à notre Ecole de s'organiser avec le succès que l'on sait.

Je ne suis pas venu cependant ici pour vous parler de notre passé mais ce bref historique était indispensable pour vous faire comprendre qu'avant de nous occuper d'aviation populaire, il fallait tout d'abord que nous nous formions nous-mêmes. Cela nous a coûté beaucoup d'efforts, beaucoup de démarches, beaucoup d'argent. Nous avons été que peu d'appelés et encore beaucoup moins d'élus. Mais nous ne pouvons nous partager cette besogne et ces frais.

L'heure actuelle, vont commencer les travaux considérables de construction de millions qui feront que Dunkerque deviendra un des grands aéroports européens, s'étalant sur près de 80 hectares.

Vous tous qui habitez la région dunkerquoise, nous ne pouvons nous réjouir de ce succès car Dunkerque, Cité de Jean Bart, est le quatrième port de France.

Notre Flandre Maritime est d'autre part suffisamment peuplée pour pouvoir exiger un aéroport digne d'elle.

Je m'adresse ici particulièrement à vous mes chers amis les jeunes, vous êtes ceux qui m'intéressez entre tous car âgés de 9 à 21 ans, vous êtes ceux dont le Ministère de l'Air se soucie plus particulièrement en ce moment.

Vous ne pouvez pas ne pas avoir vécu en admirant les exploits magnifiques de nos paladins de l'air qui ont volé de Mexico à Paris, en passant par Pégoud, Garros, Védine, Guyenne, Lemoine, Coste, Le Brix, Bossoutrot, Badl Lecointe et tant d'autres héros ou glorieux.

L'idéal de l'aviation est par excellence ce que nous appelons l'aviation

jeune et une âme généreuse et c'est pourquoi, j'en suis sûr, en vous parlant maintenant, je ne puis pas ne pas pénétrer au plus profond de vous-même et de vos aspirations.

C'est à ce meilleur qu'il y a en vous que je fais appel en vous disant : Venez à nous, car maintenant nous commençons à nous organiser pour vous être utiles, pour vous guider dans la voie aviatique que vous avez choisie et ceci s'adresse à tous, qu'ils soient riches ou pauvres, tous ceux qui, de 9 à 21 ans, veulent s'intéresser à ce qui vole.

De 9 à 14 ans d'abord, intéressez-vous aux Modèles Réduits : fabriquez des réductions d'avions, des maquettes en bois, en toile, en papier, suivant des plans que vous trouverez dans des journaux spécialisés tels que « l'Air pour les Jeunes » par exemple.

La construction de ces avions réduits vous fera mieux comprendre ce qu'est un appareil. Vos parents eux-mêmes ou vos aînés finiront par vous aider et s'intéresser à ces modèles réduits. Dans notre dernier concours de Malo en août, vous n'avez pas été sans remarquer au surplus que ceux qui présentaient des modèles réduits, étaient âgés de 7 à 60 ans.

L'on ne peut mieux apprendre la construction d'un appareil et donc son pilotage qu'en en ayant construit soi-même, faite une réduction.

Je voudrais m'adresser surtout maintenant à ceux qui sont âgés de 14 à 21 ans et auxquels leurs parents persistent de devenir pilotes. À ceux-là, je cris du fond du cœur : Faites-vous connaître. Donnez-nous vos noms à la sortie afin que nous notions votre adresse sur le registre que nous avons ouvert pour vous. Si vous connaissez parmi vos amis, des jeunes gens de 14 à 21 ans qui veulent s'inscrire comme futurs élèves-pilotes, envoyez-les faire noter leur nom et adresse à ce même registre qui est tenu à leur disposition à nos bureaux, au Bicyclette-Automobile-Club dunkerquois, 12 bis, rue Dupuy.

Je précise que cette inscription s'entend sans engagement aucun de leur part; elle doit servir au Ministère de l'Air à savoir combien de jeunes gens desirent apprendre gratuitement à piloter dans cette région; c'est l'unique but que nous avons à remplir.

Vous allez me demander : « Comment le Ministère de l'Air compte-t-il apprendre gratuitement à piloter ? Ma réponse est la suivante : Je ne le sais pas encore très bien moi-même mais nous sommes en face d'une promesse formelle du Ministère, il faut croire qu'il la tiendra.

Logiquement il est prévu que les Clubs seront dotés gratuitement d'appareils nouveaux de puissance de 80 CV environ, c'est-à-dire assez économiques, qui seront donnés par l'Etat. De plus l'essence et les ingrédients seront également donnés par l'Etat aux sections d'Aviation Populaire reconnues et agréées, à charge qu'elles rendent des comptes de leurs heures de vols et d'école de pilotage, comme il est normal.

Enfin, un projet d'assurance est actuellement à l'étude par l'Etat qui permettra à peu de frais pour tous ces jeunes gens de 14 à 21 ans qui apprennent gratuitement à voler, de s'assurer pour la

Un BON HOTEL ?

Un BON RESTAURANT ?

voyez :

**L'HOTEL-RESTAURANT
des ARCADES**

Place Jean-Bart
DUNKERQUE

**CHAMBRES depuis 18 francs
REPAS à 15 frs et à la Carte**

**CUISINE SOIGNEE
CAVE REPUTEE**

Un excellent confort qui vous assure le maximum de confort

— le meilleur au meilleur prix —

Col P. Veys

Les Conclusions

du Service technique français de l'aéronautique sont défavorables au " Pou du Ciel ,,"

Le ministère de l'Air français vient de rendre public le rapport du service technique de l'aéronautique sur le « pou du ciel », avion à petite puissance, créé par M. Mignet.

En voici l'essentiel :

« Tous les essais entrepris ont donné des résultats concordants. Ils ont montré :

1° Que l'avion « pou du ciel », même équipé d'un moteur assez puissant, n'a que des performances médiocres, lui permettant tout juste de satisfaire — toutes questions de qualité de vol mises à part — aux conditions de délivrance du certificat de navigabilité de la catégorie restreinte;

2° Que l'avion 100 p. c. Mignet, qui est toujours centré en arrière de 45 p. c., est dangereux en raison de l'impossibilité où se trouve le pilote de redresser l'appareil quand, par suite de son instabilité longitudinale, il s'est engagé en piqué;

3° Que l'appareil possède, en outre, les défauts suivants : instabilité transversale dans certains cas de vol; maniabilité faible inférieure à celle d'un avion ordinaire.

En résumé, l'avion « pou du ciel », même modifié assez profondément, ne satisfait pas aux conditions de délivrance du certificat de navigabilité.

Il semble donc que ce qu'on a appelé le « mouvement pou du ciel » ne puisse plus justifier une tolérance particulière.

Toutefois, si pour des raisons d'opportunité dont le ministre est seul juge, les « pou du ciel » doivent être autorisés, cette autorisation devrait être absolument subordonnée à l'augmentation du débattement de l'aile avant; à la fourniture d'un dossier de

définition et d'un dossier des calculs permettant de vérifier la résistance de construction de l'appareil, compte tenu du nouveau réglage de la voilure.

En tout cas, il ne pourrait s'agir que de tolérer le vol autour des terrains, la délivrance d'un certificat de navigabilité étant impossible à un appareil restant encore affecté de vices rédhibitoires nombreux et graves. »



2-10-34

LES RECHERCHES POUR L'AVIATION POPULAIRE

A côté du développement de l'aviation puissante, un mouvement s'oriente vers la recherche d'avions légers, peu coûteux, accessibles à la masse. En haut : nouvel Icare à bicyclette, un inventeur essaie de s'envoler, à Villacoublay, avec la seule force de propulsion de ses jambes, mais l'inexorable pesanteur le retient. En bas : à Argenteuil, un petit hydravion S.F.A.N. de 34 CV, vient d'accomplir heureusement ses essais.

Coll P. Veys

L'organisation de l'aviation populaire

Le ministère de l'Air a obtenu, sur l'initiative du ministre, M. Pierre Cot, les premiers crédits nécessaires à l'organisation de l'aviation populaire.

Le Parlement a autorisé le ministère de l'Air à transférer un crédit de cinq millions, réservé pour l'entraînement des réserves dans le cadre de l'aviation privée, au chapitre de l'aviation populaire pour l'année 1936.

Dans le projet du budget de 1937, figurera une somme de 47 millions dont 10 pour le matériel. Car il incombera au ministère de l'Air de couvrir de multiples dépenses : heures de vol des moniteurs, essence et huile, entretien et réparation des moteurs, installations, etc.

Quel est, en réalité, le but que veut atteindre le Service de l'aviation populaire, qui a pour chef le lieutenant-colonel Jeannin et pour inspecteur Sadi Lecointe ?

1° Permettre aux jeunes gens de toute condition sociale de pratiquer à peu de frais les sports sérieux : vol sans moteur et aviation ;

2° Préparer, suivant une nouvelle méthode, le recrutement d'une certaine partie du personnel navigant de l'armée de l'Air. (La réalisation du projet aura pour effet, probablement dès 1938, de supprimer, dans leur forme actuelle, les écoles de boursiers de pilotes d'Angers, Royan, Clermont-Ferrand, Bourges, Nîmes et Ambréviat).

Des sections d'aviation populaire dans les aéro-clubs

Il faut souligner avant tout que le ministère de l'Air utilisera au mieux toutes les associations.

Les aéro-clubs de la Fédération Aéronautique de France et les aéro-clubs de la Fédération Populaire des Sports Aériens ont été avisés, par l'intermédiaire de ces deux groupements, qu'ils pouvaient poser leur candidature pour être agréés.

Trois stades d'instruction

Le programme s'adresse aux jeunes gens de 9 à 21 ans et au-dessus pour les suraériens.

- Il comprend trois stades :
 - 1° Education préaérienne à l'école ;
 - 2° Vol sans moteur ;
 - 3° Vol mécanique.

sélectionnés pour servir dans le personnel navigant de l'armée de l'Air.

Education préaérienne à l'école

Le ministère de l'Éducation nationale et le ministère de l'Air vont définir le programme d'instruction préaérienne des écoles primaires, des lycées et des collèges.

Cette instruction sera faite aux enfants de 9 ans à 14 ans.

Un carnet médical sera institué parce que l'on tient, en haut lieu, et avec juste raison, à respecter les prescriptions médicales en vigueur dans toutes les aéronautiques civiles et militaires du monde.

Vol sans moteur

Pour pratiquer le vol sans moteur, suivant les principes qui vont régir l'aviation populaire, les jeunes garçons de 14 ans se trouveront dans l'obligation de satisfaire à un examen de sélection à des fins multiples. Le deuxième stage concerne les jeunes gens de 14 à 17 ans.

Cet examen permettra de vérifier le degré des premières connaissances techniques, des connaissances générales et des aptitudes physiques de chacun.

Parallèlement aux exercices pratiques, à l'apprentissage, à l'entraînement et à l'accomplissement des performances, les membres des sections de vol sans moteur suivront les cours les plus variés et visiteront des usines et des aérodromes.

Il est à souhaiter que, dès le début du deuxième stage — vol sans moteur — le ministère de l'Air s'attache à nourrir le cerveau des jeunes sportifs de l'air. Il est louable d'attirer la jeunesse à l'aviation et de vouloir développer son habileté manœuvrière, mais il est indispensable de contribuer à l'élevation du niveau intellectuel de cette jeunesse à laquelle on se doit d'assurer son avenir.

Vol mécanique

Après trois années de vol sans moteur, les jeunes gens de 17 ans auront la possibilité d'apprendre à piloter un avion et de s'en aller au vol mécanique.

Brevet du premier degré.

Brevet du second degré.

Un obstacle sera placé entre le deuxième et le troisième stage, entre le vol sans moteur et le vol mécanique. Cet obstacle sera sensible pour constituer un

de second degré aura la possibilité, dans la limite des contingents fixés chaque année, d'être accepté dans une zone de rassemblement ou, si vous préférez, dans un centre de perfectionnement pour compter, à l'appel de sa classe et pour un nombre d'années déterminé, parmi les pilotes de l'armée de l'Air.

C'est dans cette zone de rassemblement ou centre de perfectionnement, que les jeunes gens recevront les premiers éléments de l'instruction militaire, comme il est de règle dans les écoles des boursiers de pilotage.

Les matériels

Le ministère de l'Air fournira les planeurs et les avions aux sections d'aviation populaire.

Nous avons fait savoir, le lundi 10 août, que, déjà, le ministre de l'Air avait donné l'ordre de rassembler la centaine d'avions de tourisme Potez, Caudron et Hanriot qui avaient été mis à la disposition des escadres. Il y a près de deux ans.

Ces avions vont être revisés et ils constitueront le premier matériel des sections de vol mécanique.

La suppression des primes d'achat a provoqué l'annulation des marchés d'avions passés par la clientèle privée. Le ministère de l'Air a décidé d'acquérir ces avions.

Au surplus, les commandes d'avions légers passées par M. Marcel Déat, à savoir, 40 biplaces S.F.A.N., 40 Farman « Moustique » et 40 Peyret « Taupin », ont été maintenues. Ce seront encore 120 appareils pour l'aviation populaire.

Cotisations

L'État assumant tous les frais de l'aviation populaire, le ministère de l'Air a fixé comme suit les cotisations mensuelles :

- 2 francs de 9 à 16 ans ;
- 5 francs de 17 à 18 ans ;
- 10 francs au-delà de 18 ans.

Chaque section d'aviation populaire composera une catégorie de membres adhérents. Ces membres ne voleront pas, mais ils pourront suivre les cours et les conférences et prendre part aux visites d'usines, etc.

La cotisation mensuelle des membres adhérents a été fixée à 1 franc par mois.

Des modifications ont été apportées au premier projet. Finalement le ministre de l'Air a choisi ainsi les membres de droit :

a) Un représentant local du ministère de l'Air, un civil ou un militaire, ou, dans certains cas, une personnalité de l'aviation. (Le choix incombe à l'inspecteur de l'aviation populaire) ;

b) Un membre de l'enseignement — enseignement technique de préférence — désigné sur proposition de l'autorité préfectorale ;

c) Un délégué qui sera choisi parmi les organisations sociales locales et agréé par le ministère de l'Air.

L'inspecteur de l'aviation populaire, Sadi Lecointe, sera, comme son titre l'indique, chargé d'inspecter les sections de l'aviation populaire, de veiller au fonctionnement technique des différentes sections.

Mesures de transition

Le ministre de l'Air désire que les trois stades de l'aviation populaire soient réalisés au début de l'automne et d'une façon pratique, réelle, pour les premiers jours du printemps 1937.

Il s'agira donc de régler au mieux et sans tarder, les épreuves de sélection pour la pratique du vol sans moteur et la pratique du vol mécanique.

Au fur et à mesure des années le recrutement s'opérera ainsi qu'il est prévu par le règlement.

Quel est l'avenir de l'aviation populaire ?

Alors que l'État n'a pas, répétons-le, de « politique sportive » et n'a jamais songé à vulgariser la pratique des sports mécaniques, ne serait-ce que pour assurer le recrutement de son armée motorisée, il veut, d'entrée, donner une très grande impulsion à la pratique des sports aériens.

Le nombre de heures par une écriture ; les sports aériens présentent des risques et l'aviation n'est pas un jeu.

Les risques sont d'autant plus importants que la pratique du vol sans moteur que le vol mécanique.

Un trop grand nombre d'accidents compromettra l'avenir de l'aviation populaire. Et ces accidents seront toujours en rapport direct avec les heures de vol

L'organisation de l'aviation populaire

Le ministère de l'Air a obtenu, sur l'initiative du ministre, M. Pierre Cot, les premiers crédits nécessaires à l'organisation de l'aviation populaire.

Le Parlement a autorisé le ministère de l'Air à transférer un crédit de cinq millions, réservé pour l'entraînement des réserves dans le cadre de l'aviation privée, au chapitre de l'aviation populaire pour l'année 1936.

Dans le projet du budget de 1937, figurera une somme de 47 millions dont 16 pour le matériel. Car il incombera au ministère de l'Air de couvrir de multiples dépenses : heures de vol des moniteurs, essence et huile, entretien et réparation des moteurs, installations, etc.

Quel est, en réalité, le but que veut atteindre le Service de l'aviation populaire, qui a pour chef le lieutenant-colonel Jeannin et pour inspecteur Sadi Lecointe ?

1° Permettre aux jeunes gens de toute condition sociale de pratiquer à peu de frais les sports aériens : vol sans moteur et aviation ;

2° Préparer, suivant une nouvelle méthode, le recrutement d'une certaine partie du personnel navigant de l'armée de l'Air. (La réalisation du projet aura pour effet, probablement dès 1938, de supprimer, dans leur forme actuelle, les écoles de boursiers de pilotage d'Angers, Royan, Clermont-Ferrand, Bourges, Nîmes et Ambérieu.)

Des sections d'aviation populaire dans les aéro-clubs

Il faut souligner avant tout que le ministère de l'Air utilisera au mieux toutes les associations.

Les aéro-clubs de la Fédération Aéronautique de France et les aéro-clubs de la Fédération Populaire des Sports Aériens ont été avisés, par l'intermédiaire de ces deux groupements, qu'ils pouvaient poser leur candidature pour être agréés.

Trois stades d'instruction

Le programme s'adresse aux jeunes gens de 9 à 21 ans et au-dessus pour les surtitulaires.

- Il comprend trois stades :
- 1° Education préaérienne à l'école ;
- 2° Vol sans moteur ;
- 3° Vol mécanique.

A la vérité, le troisième stade comportera un stage supplémentaire, dit de perfectionnement, effectué dans une zone de rassemblement qui sera les nouvelles écoles de boursiers de pilotage ou une division de l'école de pilotage. Ce stage supplémentaire, qui aura pour difficulté, sera celui des pilotes d'avions

sélectionnés pour servir dans le personnel navigant de l'armée de l'Air.

Education préaérienne à l'école

Le ministère de l'Éducation nationale et le ministère de l'Air vont définir le programme d'instruction préaérienne des écoles primaires, des lycées et des collèges.

Cette instruction sera faite aux enfants de 9 ans à 14 ans.

Un carnet médical sera institué parce que l'on tient, en haut lieu, et avec juste raison, à respecter les prescriptions médicales en vigueur dans toutes les aéronautiques civiles et militaires du monde.

Vol sans moteur

Pour pratiquer le vol sans moteur, suivant les principes qui vont régir l'aviation populaire, les jeunes garçons de 14 ans se trouveront dans l'obligation de satisfaire à un examen de sélection à des fins multiples. Le deuxième stage concerne les jeunes gens de 14 à 17 ans.

Cet examen permettra de vérifier le degré des premières connaissances techniques, des connaissances générales et des aptitudes physiques de chacun.

Parallèlement aux exercices pratiques, à l'apprentissage, à l'entraînement et à l'accomplissement des performances, les membres des sections de vol sans moteur suivront les cours les plus variés et visiteront des usines et des aérodromes.

Il est à souhaiter que, dès le début du deuxième stage — vol sans moteur — le ministère de l'Air s'attache à nourrir le cerveau des jeunes sportifs de l'air. Il est louable d'attirer la jeunesse à l'aviation et de vouloir développer son habileté manœuvrière, mais il est indispensable de contribuer à l'élévation du niveau intellectuel de cette jeunesse à laquelle on se doit d'assurer son avenir.

Vol mécanique

Après trois années de vol sans moteur, les jeunes gens de 17 ans auront la possibilité d'apprendre à piloter un avion et de s'entraîner au vol mécanique.

Brevet du premier degré.
Brevet du second degré.
Un obstacle sera placé entre le deuxième et le troisième stage, entre le vol sans moteur et le vol mécanique. Cet obstacle à franchir sera constitué par un nouvel examen pratique et théorique dans lequel les résultats obtenus au cours du deuxième stage entreront en ligne de compte.

Les zones de rassemblement

Le pilote-aviateur détenteur du brevet

du second degré aura la possibilité, dans la limite des contingents fixés chaque année, d'être accepté dans une zone de rassemblement ou, si vous préférez, dans un centre de perfectionnement pour compter, à l'appel de sa classe et pour un nombre d'années déterminé, parmi les pilotes de l'armée de l'Air.

C'est dans cette zone de rassemblement ou centre de perfectionnement, que les jeunes gens recevront les premiers éléments de l'instruction militaire, comme il est de règle dans les écoles des boursiers de pilotage.

Les matériels

Le ministère de l'Air fournira les planeurs et les avions aux sections d'aviation populaire.

Nous avons fait savoir, le lundi 19 août, que, déjà, le ministère de l'Air avait donné l'ordre de rassembler la centaine d'avions de tourisme Potez, Caudron et Hanriot qui avaient été mis à la disposition des escadres Il y a près de deux ans.

Ces avions vont être revisés et ils constitueront le premier matériel des sections de vol mécanique.

La suppression des primes d'achat a provoqué l'annulation des marchés d'avions passés par la clientèle privée. Le ministère de l'Air a décidé d'acquiescer ces avions.

Au surplus, les commandes d'avions légers passées par M. Marcel Déat, à savoir, 40 biplaces S.F.C.N., 40 Farman « Moustique » et 40 Peyret « Taupin », ont été maintenues. Ce seront encore 120 appareils pour l'aviation populaire.

Cotisations

L'Etat assumant tous les frais de l'aviation populaire, le ministère de l'Air a fixé comme suit les cotisations mensuelles :

- 2 francs de 14 à 16 ans ;
- 5 francs de 17 à 18 ans ;
- 10 francs au delà de 18 ans.

Chaque section d'aviation populaire comportera une catégorie de membres adhérents. Ces membres ne voleront pas, mais ils pourront suivre les cours et les conférences et prendre part aux visites d'usines, etc.

La cotisation mensuelle des membres adhérents a été fixée à 1 franc par mois.

L'administration

Chaque section d'aviation populaire sera administrée par le conseil d'administration qui le sera par un comité directeur. Trois membres de ce comité devront être des représentants d'administrateurs et des comités directeur.

Des modifications ont été apportées au premier projet. Finalement le ministre de l'Air a choisi ainsi les membres de droit :

a) Un représentant local du ministère de l'Air, un civil ou un militaire, ou, dans certains cas, une personnalité de l'aviation. (Le choix incombe à l'inspecteur de l'aviation populaire) ;

b) Un membre de l'enseignement — enseignement technique de préférence — désigné sur proposition de l'autorité préfectorale ;

c) Un délégué qui sera choisi parmi les organisations sociales locales et agréé par le ministère de l'Air.

L'inspecteur de l'aviation populaire, Sadi Lecointe, sera, comme son titre l'indique, chargé d'inspecter les sections de l'aviation populaire, de veiller au fonctionnement technique des différentes sections.

Mesures de transition

Le ministère de l'Air désire que les trois stades de l'aviation populaire soient réalisés au début de l'automne et d'une façon pratique, réelle, pour les premiers jours du printemps 1937.

Il s'agit donc de régler au mieux et sans tarder, les épreuves de sélection pour la pratique du vol sans moteur et la pratique du vol mécanique.

Au fur et à mesure des années le recrutement s'opérera ainsi qu'il est prévu par le règlement.

Quel est l'avenir de l'aviation populaire ?

Alors que l'Etat n'a pas, répétons-le, de « politique sportive » et n'a jamais songé à vulgariser la pratique des sports mécaniques, ne serait-ce que pour assurer le recrutement de son armée motorisée, il veut, d'entrée, donner une très grande impulsion à la pratique des sports aériens.

Ne nous cachons pas une vérité : les sports aériens présentent des risques réels et l'aviation n'est pas un jeu.

Des règles conditionnant autant la pratique du vol sans moteur que le vol mécanique.

Un trop grand nombre d'accidents compromettra l'avenir de l'aviation populaire. Et ces accidents seront toujours en rapport direct avec les heures de vol et la quantité d'élèves pilotes et de pilotes. Donc, attention.

Il faut souhaiter, enfin, que l'esprit administratif n'entrave pas une initiative prise par le ministère de l'Air en faveur d'une nouvelle aviation d'Etat. — P.

COIN P. VOYS

Le voyage d'un petit avion d'amateur de Valenciennes à Troyes et retour

Un vol édifiant dans le mauvais temps du Dessenis-H.M. 8

Parmi les nombreux touristes aériens qui, le mois dernier, participèrent au « Rally-Bonneterie » organisé à Troyes par l'Association de l'Aube, figurait notre ami Dessenis, avec le petit avion qu'il a construit lui-même et dont nous avons parlé. Ce petit avion est dérivé directement du H.M.-8 et équipé d'un moteur Salinon 40 CV.

Dessenis a effectué le voyage Valenciennes-Troyes et retour par des circonstances atmosphériques très dures, qui en rendent l'exposé intéressant. Il partit de Valenciennes à 7 h. 45 et pilota droit sur Saint-Quentin d'ob., après une escale de vingt minutes. Il se remit en route, se dirigeant sur Le Bourget. Mais le temps, assez calme jusque-là, se couvrit à partir de Yvertois, les bruns d'air devinrent très violents et très fréquents. Une zone dangereuse s'étendait sur la région et donnait lieu à de telles perturbations que, ce jour-là, les avions de ligne durent se détourner pour éviter, de leur itinéraire habituel. Le petit avion resta admirablement et se posa finalement au Bourget. Cette escale était nécessaire pour permettre à Dessenis de retirer au Ministère de l'Air le « laissez-passer » qui lui avait été accordé en vue de se rendre à Troyes.

Il repartit l'après-midi, muni du précieux

papier. A 50 kilomètres de Paris, il entra dans un violent orage, dut remonter vers le Nord et se perdit dans la crasse et la pluie. Dessenis fut bon, descendit un peu pour lire sur une gare le nom de Villers-Cotterets et, dès lors, renseigné, reprit un peu d'altitude en mettant le cap au Sud. Peu après, il se posa dans un champ de betteraves, repartit, atterrit à nouveau à 5 kilomètres de Romilly, puis à Romilly même, dans la crainte de manquer d'essence : il lui en restait encore deux litres. A 17 h. 30, enfin, il arrivait à Troyes, ayant volé, ce jour-là, pendant 6 h. 20.

Au meeting de Troyes, l'avion effectua de nombreux vols, en compagnie d'un autre H.M.-8, également connu de nos lecteurs, celui de M. Charles Dumont. Les deux pilotes-construteurs échangèrent d'ailleurs leurs appareils et volèrent, chacun alternativement, sur l'un et sur l'autre.

Le lendemain de la fête, Dessenis regagna son port d'attache et, cette fois, accomplit le parcours Troyes-Valenciennes en 3 h. 40 de vol, malgré un vent violent de côté de 30 à 45 km/h.

Déclément, la formule H.M.-8 n'est pas si mauvaise qu'on a bien voulu le dire, et certaines de ses réalisations valent fort bien.

S-36

que J. Vandroy, pilote; E. Looten, secrétaire général; Henri Castelain, chef-pilote; Doré et M^{me} d'Abbeville.

Parmi les autres invités installés par petites tables, selon les sympathies, nous avons remarqué au hasard de la plume, MM. le capitaine Numa Castelain, commandant le centre militaire d'aviation d'Etampes; le pilote en renom Chailion; M^{me} Duthilleul et horrois pilotes; MM. Krynen, Durandau, chefs pilotes; Capry, moniteur de l'Aéro-Club de Dunkerque; Ch. Looten, Nempon, Boubay, A. Marchand et Doyon, membres.

Le menu de cet excellent dîner servi par un personnel attentif et diligent était le suivant:

Potage Longchamps — Sole sautée Meunière — Poulet poché Parmentier — Petits pois à l'olive — Fromages — Tarte Maison.

A l'issue de ce dîner intime, au cours duquel ne cessa de régner une joyeuse animation, M. Ch. Duriez se leva pour remercier la Municipalité de sa charmante réception, les administrateurs du Comité, en particulier MM. J. Hocquet et Lionel-Marie ainsi que les membres du Comité.

Le président de l'Aéro-Club de Dunkerque procéda ensuite à la remise des récompenses aux pilotes les plus méritants. Nous en donnons ci-après le palmarès:

Coupe de la ville de Dunkerque, M. René Dinkla, de Beauville; Coupe de Malo-les-Bains, M. Moton, du Havre; Coupe « Le Nord Maritime », l'Aéro-Club de Lille; Coupe du Bicyclette Automobile Club Dunkerquois, M. Bougniet de Bruxelles; Coupe de M. le Sénateur de la Grauge, M. Dessents; Coupe du Président de l'Aéro-Club de Dunkerque, M^{me} Duthilleul; Coupe Dreyfus, Aéro-Club de Beauvais; Coupe Kator, M. Brauveys, de l'Aéro-Club de Lille; Coupe Carlier, M. Scailherez, de Dunkerque.

Un peu après 22 heures, les invités passèrent dans la salle de danse artistiquement décorée pour la circonstance et où de nombreux danseurs encombraient déjà la piste.

Ce bal très animé et qui dura jusqu'à une heure du matin, a été marqué par le plus franc succès de qui, constitué pour ceux qui en ont eu l'initiative, la meilleure des récompenses.



Le plus grand et le plus petit des pilotes, MM. Copy et Henri Castelain (à droite). (Photo Delacroix)

ter au passionnant spectacle des acrobaties aériennes, on remarquait notamment: MM. G. Morin, conseiller général du Nord; L. Trystram et F. Vanraet, conseillers d'arrondissement; Luchers, conseiller municipal; Bokelre, président du Tribunal de Commerce; J. Duriez, président de l'Aéro-Club de Dunkerque; J. Hocquet, vice-président; E. Looten, secrétaire général; Laloux, administrateur; Scailherez, pilote; Verdonck, membre; Ledoux, industriel à Bourbourg; Baquart, ingénieur; Narva, administrateur du B.A.C.D.; Landais, secrétaire général; A. Marchand; Doyon, etc.

Un service d'ordre impeccable était réalisé par des agents et des gendarmes sous les ordres de M. Dussart, commissaire police, à Malo. La police de l'air, au point de vue technique et administratif, était assurée par MM. Deruelle et Doyon, inspecteurs, délégués par M. Saurrain, commissaire spécial, chef du secteur de la police aérienne.

Après avoir évolué longuement, chacun des appareils se posa sur le sable. Par la suite, plusieurs d'entre eux devaient reprendre les airs et susciter le vif intérêt du public alors qu'ils passaient en troube ou effectuaient des virages impeccables.



La foule sur la Digue. (Photo Delacroix)

LE MEETING DE MALO-LES-BAINS

Parmi les appareils qui se posèrent à Malo, le public remarqua particulièrement le monoplane de M. Decroix, pilote de la maison Caudron-Renaud dont on se rappelle la randonnée dans le Sud Africain en compagnie de son ami M. J. Vandroy, de Bergues, dont le biplan orange effectua peu après son atterrissage; le monoplane du B.A.C.D. piloté par M. Henri Castelain, le biplan du capitaine Numa Castelain, commandant le centre aéronautique militaire d'Etampes; l'appareil réduit de M. Dessents, de Valenciennes, construit par lui-même; l'avion Potez 58 de M. Duriez, président de l'Aéro-Club de Dunkerque, et surtout l'appareil du pilote acrobate Chailion.

Parmi les nombreuses personnalités qui étaient venues pour assis-



Départ pour un baptême de l'air. (Photo Delacroix)

Mais un puissant moteur se fait entendre: c'est l'appareil du pilote Chailion qui va se livrer, pendant près de trois quarts d'heure, à des vertigineuses acrobaties qui souleveront à maintes reprises des cris d'admiration et d'enthousiastes applaudissements. Et ce ne sont plus, sur la toile de fond d'un ciel pur, que chutes vertigineuses, montées en chandelles, loings impressionnants descendus en feuille morte, survols et tonneaux, marche en crabe et impressionnants passages en rase-mottes... Merveilleux spectacle que la foule suit avec un intérêt palpant.

Des émotions analogues lui sont procurées un peu plus tard par M. Verger parachutiste éminent, qui va effectuer une descente qui sera suivie, à la fin du meeting, d'une seconde descente encore plus impressionnante. C'est d'abord d'une hauteur de 500 mètres que le célèbre parachutiste se lance dans le vide. La vaste poche de toile s'ouvre bientôt et poussée par un vent assez favorable, le parachutiste atterrit, sans mal, sur le sable à quelques mètres des vagues.

Mais des appareils s'élèvent à nouveau dans les airs, passent au-dessus de spectateurs et se dirigent dans la direction de Dunkerque et le sol port qu'ils survolent longuement. Ce sont les néophytes qui,



L'avion de M. Dessents construit par lui-même. (Photo Delacroix)

Coll P. Veys

en ce superbe après-midi, recevait le baptême de l'Air. Et sans arrêt, jusqu'à près de 10 heures, des appareils se posèrent pour décoller peu après et emporter pour une course d'un quart d'heure, des passagers ébahies de connaître les joies d'un premier voyage dans les aires.

Un peu avant la fin de ce meeting d'aviation qui a connu un beau succès, M. Verger, parachutiste, effectua une seconde descente, cette fois à ouverture retardée. C'est à une hauteur de 1.200 mètres que M. Verger, abandonnant l'appareil, se précipita dans le vide. Spectacle impressionnant au cours duquel le parachutiste tombe littéralement comme une pierre, avant que s'ouvre son grand parachute lui permettant de se poser doucement sur le rivage, près de 100 secondes après son saut de l'appareil à plus d'un kilomètre au-dessus du sol.

Ce coup d'audace marqua le point final au superbe meeting d'aviation remarquablement organisé par l'Aéro-Club de Dunkerque. L'entournement, comme à l'ordinaire, les milliers de spectateurs formant une longue procession qui s'engage sur la digue et se dispersera, tout à l'heure, selon le caprice de chacun.

Le succès de nos fêtes a démontré aux spectateurs la sécurité des appareils et l'adresse des pilotes. Beaucoup d'adhésions nous sont parvenues au Club depuis quinze jours. Nous les souhaitons très nombreuses afin de donner à l'Aéro-Club l'extension que méritent ses efforts.

INSCRIVEZ-VOUS AU CLUB AERONAUTIQUE DE VOTRE REGION,
VOUS AIDEREZ L'AVIATION.



L'aviation du B.A.C.D. et une jeune aviatrice. (Photo Delacroix)

CE QUE VEUT ÊTRE L'AVIATION POPULAIRE

Une lettre récente du Ministère de l'Air à tous les aéro-clubs met en relief la phrase suivante :

« La jeunesse française de toute condition sociale aspire ardemment à se livrer au sport aérien. C'est de cette aspiration qu'est née la mystérieuse de l'aviation populaire dont il importe au plus tôt de faire une réalité. »

Le programme dressé par le Ministère de l'Air est en effet des plus substantiels ; il s'avère extraordinairement délicat et complexe à réaliser.

C'est une expérience sociale que seul l'avenir pourra nous faire juger ; cette expérience sera pour les aéro-clubs extrêmement intéressante à suivre et il est pour eux, un devoir social de la favoriser par tous les moyens dans cet idéal magnifique qu'est l'AVIATION.

Fidèle aux principes qui l'ont fait se constituer, l'Aéro-Club de Dunkerque avait tenu depuis longtemps à expérimenter les diverses tentatives de l'aviation légère.

Les anciens se rappelleront certainement le temps où M. Marcel Gardier et d'autres s'essayaient sur planeur. Vint ensuite l'époque de « l'ou-du-ciel » ; plusieurs « Proux » furent construits dans la région sans grand succès.

L'A.C.D. continuait sans se décourager dans une voie aussi ingrate et il acquit ensuite sous condition un moto-planeur S.F.A.N. qu'il ne put garder car il ne possédait pas encore le maximum de qualités requises.

Il est, depuis longtemps, nous cherchions à trouver dans l'intérêt de tous, la véritable solution de l'aviation populaire, cette solution n'était possible qu'avec l'appui efficace et les subsides du Gouvernement.

En annonçant donc qu'il compte financer les sections d'aviation populaire qui se constituent dans tous les clubs agréés, notre Ministère de l'Air actuel permet tous les espoirs ; la section d'aviation légère et populaire constituée au sein de notre aéro-club, avec une certaine indépendance d'articulation et qui comprend à sa tête des hommes tels que MM. Jacques Vandroy et Roubay, s'est donc attelée depuis quelque temps déjà à cette lourde tâche.

Son plan de campagne que les événements préciseront et élargiront eux-mêmes, se conforme aux directives ministérielles, et même il se doit, et peut se résumer ainsi :

« Le plan s'adresse exclusivement aux « jeunes » c'est-à-dire ceux de 9 à 21 ans. Il importe de souligner que seuls ceux-ci sont en cause et pourront bénéficier de l'aide gouvernementale. »

Le premier stade comprend les jeunes de 9 à 14 ans pour lesquels il importe à notre aéro-club de donner une éducation pré-aérienne devant servir de préface à la formation aérienne proprement dite qui ira de 14 à 21 ans et est basée sur les deux principes fondamentaux suivants : la gratuité et la sélection. La lettre ministérielle dit en effet ceci :

« Cette sélection sera opérée rigoureusement à tous les degrés d'inspiration au moyen d'examen physiques et d'épreuves techniques, sous la contrôle de commissions qui en assureront la parfaite sincérité. »

« Ainsi seuls les plus aptes et les plus dignes pourront poursuivre un entraînement destiné à former des pilotes de qualité. »

Dans ce stade de 9 à 14 ans, les dirigeants de notre Section d'Aviation Populaire auront à admettre tous les jeunes gens remplissant les conditions requises. Ils devront par des conférences, par des manifestations de toutes sortes, de sens aéronautiques, inculquer aux jeunes l'amour de l'Air.

Nous ne pouvons mieux illustrer ceci que par l'exemple de la Journée d'Aviation légère et populaire organisée le Jeudi 27 Août à Malo par l'A.C.D. et dont le programme a paru dans ces colonnes dernièrement.

Ce programme comportait d'une part :

Un concours de travaux de table à sujets aéronautiques, richement doté.

D'autre part, un concours de modèles réduits (soit des avions militaires) auquel participèrent tous les « Modèles AIR-CLUB » de la région.

On le voit, cette instruction pré-aérienne comporte de multiples formes.

Notre Section a déjà organisé plusieurs conférences gratuites et sera pour tous extrêmement intéressante. Elle est l'une d'elle

que l'on compte prochainement être faite par M^{me} MARY Bastie.

Ainsi l'idéal d'aviation se manquera dans notre région d'abord chez tous il faut l'espérer. Mais ce qui est plus important peut être notre Section d'Aviation légère et populaire aura à réaliser l'entraînement aérien proprement dit du deuxième stade, c'est-à-dire de 14 à 21 ans.

L'Etat compte doter et il faut espérer que cette réalisation sera rapide) les aéro-clubs agréés tout d'abord de planeurs et également d'avions légers.

Le planeurisme constitue la meilleure école de pilotage car il y sur planeur ne présente normalement aucun danger sans imprudence grave.

Il permet d'autre part, une très grande liberté de pilotage et l'éducation parfaite de réflexes appropriés.

Enfin, — et c'est essentiel — il ne coûte rien puisque la seule maîtrise est le vent.

Notre région de dunes et de plage permet assez facilement à notre avis d'accéder au brevet A qui est le premier stade d'éducation au planeur. Toutefois les ramons et les ascensions ne permettent pas d'ascender aux brevets B et C.

L'Etat aura donc la solution, soit de créer un centre de planeurisme en un endroit privilégié tel que Sangatte par exemple, soit d'envoyer les brevets A au centre de la Banne d'Orchanches.

Lorsque le jeune homme sera muni de son brevet C de planeurisme il sera capable très rapidement de piloter un avion ; les deux écoles se feront sans doute parallèlement d'ailleurs.

Cette école de pilotage sera gratuite pour tous les volontaires après passage d'examen médical et renseignements pris sur la validité morale de nos futurs pilotes.

Pour arriver à cette gratuité, l'Etat demande à l'élève une cotisation de minime importance (2 à 10 francs par mois).

D'autre part, le Ministère de l'Air donnera, promet-il aux aéro-clubs gratuitement l'essence nécessaire ainsi que les pièces de rechange et fournitures pour les réparations.

Il dotera également les sections d'aviation légère et populaire outre les planeurs précités, d'avions légers, c'est-à-dire d'une puissance de 40 CV maximum, qui permettront de voler à peu de frais.

Enfin, un projet d'assurance est actuellement à l'étude qui donnera, croyons-nous, toute satisfaction aux parents ; il est à solliciter d'ailleurs, comme de juste que l'autorisation et l'accord absolu de parents sont préalablement obligatoires sur tous ces points.

Notre Aéro-Club a voulu en mettant immédiatement le public à courant de tout ceci tout au long, remplir le rôle social qui est sien.

Ces projets ministériels vont recevoir d'ici peu, nous l'espérons, leur application pleine et entière.

Un service de contrôle rigoureux obligera la Section d'Aviation légère et populaire à rendre des comptes exacts et stricts à l'Etat tant de leur activité que de l'emploi précis des fournitures qui leur seront faites (essence, huile, etc...)

Nous recommandons que tous les jeunes gens de 14 à 21 ans qui s'intéressent à l'aviation et veulent gratuitement pour ainsi dire devenir pilotes (sans avoir à trop s'éloigner de leur famille puisque le terrain d'aviation est à Mardynk soit à 9 kilomètres de Dunkerque) que tous ces jeunes gens donc se fassent connaître le plus tôt possible.

Pour cela, l'Aéro-Club a ouvert à son siège c'est-à-dire au bureau du Bicyclette-Automobile-Club Dunkerquois, 19 bis, rue Dupont, un registre sur lequel le candidat éventuel peut dès maintenant s'inscrire sans aucun engagement de sa part, inscrire son nom et son adresse.

Nous insistons donc pour que d'urgence tous les jeunes gens de la région, de 14 à 21 ans que le pilotage intéresse, fassent inscrire leur nom sur le registre qui est à leur disposition au bureau du B.A.C.D.

Nous avons donc devant ces perspectives d'avenir l'espoir du bien-être toute la Flandre maritime et Dunkerque cité de Jean Bart qui a toujours été une pépinière de marins renommés, seront bientôt aussi féconds en Aviation, ces « Marins de l'Air ».

L'idéal de l'Aviation et les joies à purer qu'elle apporte méritent plus sûr ferment de notre propagande pour la France.

Le Courrier des Ailes

NAVIGATION

◆ *Longs courriers français du jeudi 8 décembre 1936 :*

Air France-Amérique du Sud : Le courrier descendant arrivé hier à 18 h. 40 G. M. T. à Buenos-Ayres est reparti à 18 h. 50 pour Santiago du Chili.

Le courrier montant est arrivé hier soir à 19 h. 20 à Toulouse.

Air France-Orient : Le courrier descendant effectué aujourd'hui les étapes Rangoon-Vientiane et Saïgon. Le courrier descendant suivant Marseille-Corfou. Le courrier montant effectué Djask-Bagdad.

Régie Air-Afrique : Le courrier descendant a quitté Coquilhatville ce matin à 5 h. 30 G. M. T. pour Brazzaville.

◆ Un amphibie, Sikorsky 3-4h, destiné à la ligne Dakar-Pointe Noire d'Aéro Maritime est arrivé hier à Dakar.

◆ L'Amiot-143 du commandant de Casata, revenant d'Indo-Chine a fait escale hier à Calcutta.

PERSONNEL

◆ Hier, à la Commission de l'Aéronautique de la Chambre, M. Pierre Cot déclara au sujet de notre aviation militaire que la réalisation des 1.000 avions prévus pour cette année se poursuivait normalement, et que 1.500 étaient prévus pour 1937, et 1.500 pour 1938.

Les 120 Clubs de l'Aviation Populaire déjà agréés ont reçu 95 avions et 30 planeurs. En mars, 270 avions auront été distribués et 715 avions et 300 planeurs avant la fin de 1937.

◆ L'Union Sud-Africaine prévoit une flotte aérienne de 500 avions pour sa défense avec 1.000 pilotes instruits.

◆ Maryse Bastié s'est entretenue hier avec M. Pierre Cot, au sujet de son raid France-Brazil, sur Simons.

◆ Mine de La Combe, qui doit représenter la France au concours d'acrobaties du meeting de Zurich a été reçue hier par M. Couhé.

Coll P. Veys

AVIATION POPULAIRE

Apprendre à piloter un avion pour 10 francs par mois !...

Tel est le rêve que l'AVIATION POPULAIRE vous permet de réaliser.

Il suffit, en effet :

- 1° D'être Français, âgé de 14 à 21 ans;
- 2° De payer une cotisation mensuelle de
— — — 2 fr. à 14 et 15 ans;
— — — 5 fr. à 16 et 17 ans;
— — — 10 fr. de 18 à 21 ans.

3° De payer une cotisation annuelle de 5 ou 10 francs à notre Association, en s'inscrivant immédiatement aux cours du dimanche matin (nombre des places limitées). A cet effet, nous retourner le bulletin ci-joint, rempli et signé. Condition nécessaire : habiter la Seine ou la Seine-et-Oise.

Pour tous renseignements et inscriptions, s'adresser de 14 à 18 heures aux AERO-CLUBS SCOLAIRES ET POST SCOLAIRES DE FRANCE, 36, avenue Wagram à Paris (8^e). Téléphone : Wagram 41-45.

BULLETIN D'ADMISSION

à l'Association des Aéro-Clubs Scolaires et Post-Scolaires de France,
(Aéro-Clubs Bergeron)

36, Avenue de Wagram — PARIS (8^e)

Je soussigné sollicite mon admission aux Aéro-Clubs Scolaires et Post-Scolaires de France en qualité de (rayer les mentions inutiles) :

Membre Scolaire	cotisation annuelle	5 fr.
<small>(Indiquer obligatoirement le lieu, Collège ou lycée)</small>		
Membre Post-Scolaire	—	10 fr.
Membre Actif	—	25 fr.
Membre Honoraire	—	50 fr.
Membre Bienfaiteur	—	100 fr.

Je déclare adhérer aux statuts et règlements de l'Association et vous indique au verso les noms et adresses de cinq personnes susceptibles de faire partie de l'Association.

Signature :

Nom et prénoms : _____

Nationalité : _____

Lieu et date de naissance : _____

Profession : _____

Adresse très complète : _____

L'insigne est vendu 5 fr. au Siège (5.75 franco sur demande)
Revue mensuelle : abonnement : 10 francs par an

Coll P. Veys