

LE TOURISME EN AVION

B IEN rare encore sont ceux qui se doutent de l'agrément d'un voyage en avion.

Avant la guerre, c'était un sport réellement dangereux : les appareils étaient fragiles, les moteurs délicats et le pilote, obsédé par le souci de sa sécurité, ne pouvait guère jouir du magnifique spectacle offert à ses yeux.

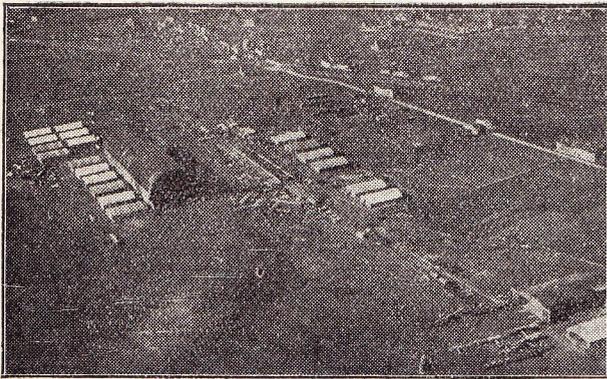
De 1914 à 1919, l'aviation, complètement militarisée, ne pouvait avoir qu'un but utilitaire. A l'école, les moniteurs ne donnaient guère le temps à leurs élèves de voyager pour leur agrément; au front, les pilotes ne survolaient qu'un pays dévasté par la guerre, un terrain crevé à coups d'obus, des villes et des villages en ruines. De plus, ils naviguaient dans une atmosphère semée de dangers et de surprises, poursuivis de terre par les shrapnells floconneux, du ciel par les impitoyables avions de chasse. L'importance de leur mission et la valeur de tout ce que l'appareil emportait de puissance combattive et de menaces pour l'ennemi absorbait d'autre part toute l'attention des aviateurs.

Parfois l'un d'eux, par exemple mon excellent camarade Francys Lacroix, dont je recommande le beau livre : *En plein ciel*, parvenait à noter ses impressions, à admirer le pays qu'il survolait et le ciel que traversait le vol tranquille et sûr de son avion.

Mais ce n'était pas encore du « tourisme » au sens véritable du mot. Le métier de ces soldats, exposés entre tous, était rude, et ceux d'entre eux qui parvenaient à lui trouver un caractère pittoresque et à chanter sa beauté témoignaient tout simplement d'un courage exceptionnel.

Ces temps sont loin déjà.

Aujourd'hui, le ciel est libre, nettoyé des rapaces qui l'infestaient, et il nous est possible de le sillonner en tous sens sans avoir à craindre la rencontre, au détour d'un nuage,



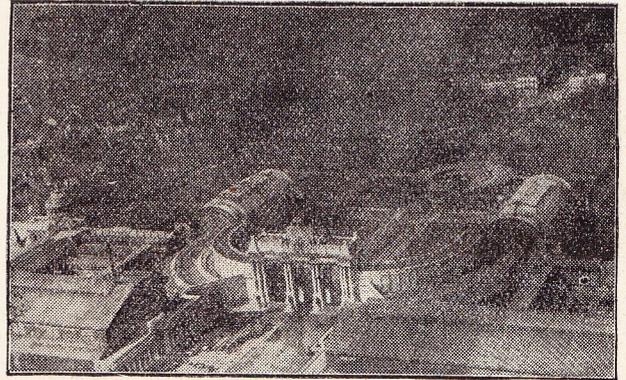
Champ d'aviation d'Evere.
(Photo Lt Van Cotthem.)

d'une escadrille ennemie prête à foncer sur le patrouilleur isolé.

Ainsi l'été dernier je fus chargé d'aller représenter l'aviation à une fête patriotique organisée en l'honneur des soldats de la commune, par le village de Champlon, situé au milieu du quadrilatère dont Laroche et Saint-Hubert, Marche et Houffalize occupent les angles.

Par un beau dimanche je pris le départ à Evere, à bord d'un petit appareil de chasse, léger, maniable, rapide et sûr.

L'air frais du matin aspiré par l'hélice, bouleversé par le passage de l'avion, me fouettait le visage. L'horizon s'estompa dans une brume légère. En dessous de moi, les champs des environs de Bruxelles morcelés à l'infini; à ma droite, la masse sombre de la Forêt de Soignes. Mon itinéraire était simple : la voie ferrée par Ottignies, Gembloux, Namur, Ciney et Hargimont, où je n'avais qu'à suivre les sinuosités



Bruxelles. — L'arcade du Cinquantenaire.
(Photo Lt Van Cotthem.)

de la Wamme, enchevêtrées aux sinuosités de la route Hargimont-Houffalize.

En quelques minutes j'étais à mille mètres. De là je dominais le pays d'assez haut pour voir au loin, découvrir mes repères et choisir un terrain en cas de panne; je n'avais d'autre précaution à prendre, tellement mon moteur était régulier. Déchargé de tout souci, je pouvais à mon aise goûter le charme du vol, la volupté de foncer dans l'air sonore et vibrant, fouetté par la giration de l'hélice.

Lentement, sous l'avion presque immobile, le pays se déroulait.

A la banlieue succédaient les champs largement déployés du sud-est brabançon. Au passage, biotés dans l'angle des carrefours, j'identifiais les villages et les petites villes. Dans l'une d'elles, je remarquais les baraques et les tentes d'une kermesse. Au loin, un train, reconnaissable à son panache traînant de fumée blanche, rampait comme une chenille. En dessous de moi, barrant le tapis de vert des champs, couraient les belles grandes routes bordées d'arbres touffus, dont l'ombre s'allongeait remarquablement nette, par cette claire matinée.

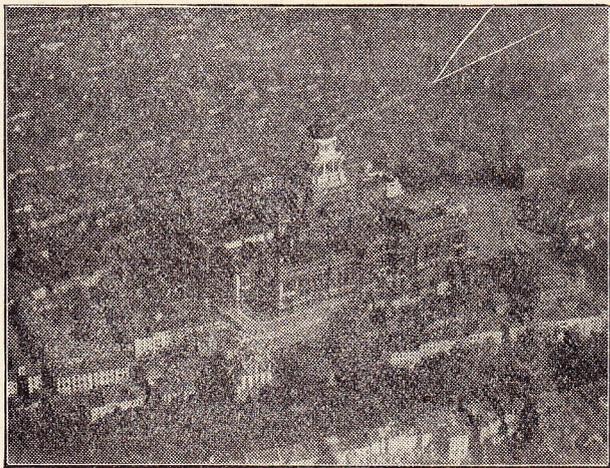
Et je songeais aux piétons qui trottaient par les chemins déjà poussiéreux à cette heure, aux cyclistes qui s'époumoyaient à la moindre montée, aux autos même dont parfois l'une ou l'autre tentait de me suivre, et que je laissais loin derrière moi en quelques instants.

Je regardais alors mon appareil; à l'avant, le tournoisement de l'hélice et le travail saccadé des culbuteurs de soupapes le long de l'arbre à cames. Puis, le capot aux lignes fuyantes, les ailes bombées brillantes au soleil. Plus près, abrités derrière le pare-brise, les instruments de bord; le compte-tours dont l'aiguille immobile répondait de la confiance que je mettais dans mon moteur, l'indicateur de vitesse qui contrôlait la régularité de mon vol, l'altimètre qui marquait 1,500 mètres à présent et répondait de ma sécurité; derrière

moi, le fuselage en porte à faux dans le vide, avec tout au bout les couleurs éclatantes du drapeau national.

Et je me sentais imprégné d'un indicible sentiment de joie, envahi par l'incomparable impression de sécurité que connaissent très bien tous ceux qui ont eu le plaisir d'accomplir ne fût-ce qu'un seul vol.

Mais voici à ma droite le ruban brillant de la Sambre, si étroit qu'il semble que je le franchirais d'un bond.



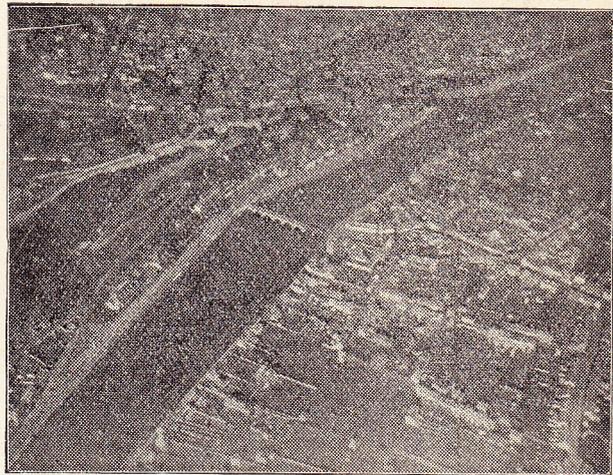
Bruxelles. — Palais de Justice.

Je distingue la Meuse, un instant après, puis Namur et ses ponts jetés sur le fleuve. Au delà, sur la rive droite, s'étendent des forêts coupées de clairières nombreuses. Les voies ferrées et les routes se font plus rares, j'approche, j'aperçois les méandres de la Wamme et le ruban de la route, le carrefour dit barrière de Champlon, le village aux toits gris, minuscule et immobile.

Je diminue le régime de mon moteur. Le bruit s'apaise et doucement je glisse vers la terre en larges spirales. Le sol,

qui me paraissait plat tout à l'heure, se creuse de vallées, se couvre de collines. Quelques minutes je cherche, dans ce pays trop pittoresque, pour mon appareil un terrain un peu grand qu'un mouchoir de poche. Je le trouve enfin et me pose. Il fait chaud et tout est si calme...

Quelques habitants accourent. Ils me saluent joyeusement, entourent mon appareil et, tout émerveillés, m'escortent jusqu'au village.



Namur et pont de Jambes.
(Photo P. Polinet.)

Mon retour s'effectua avec la même facilité. Vers l'occident le soleil se couchait dans une gloire et mon avion rutilait, tout rouge.

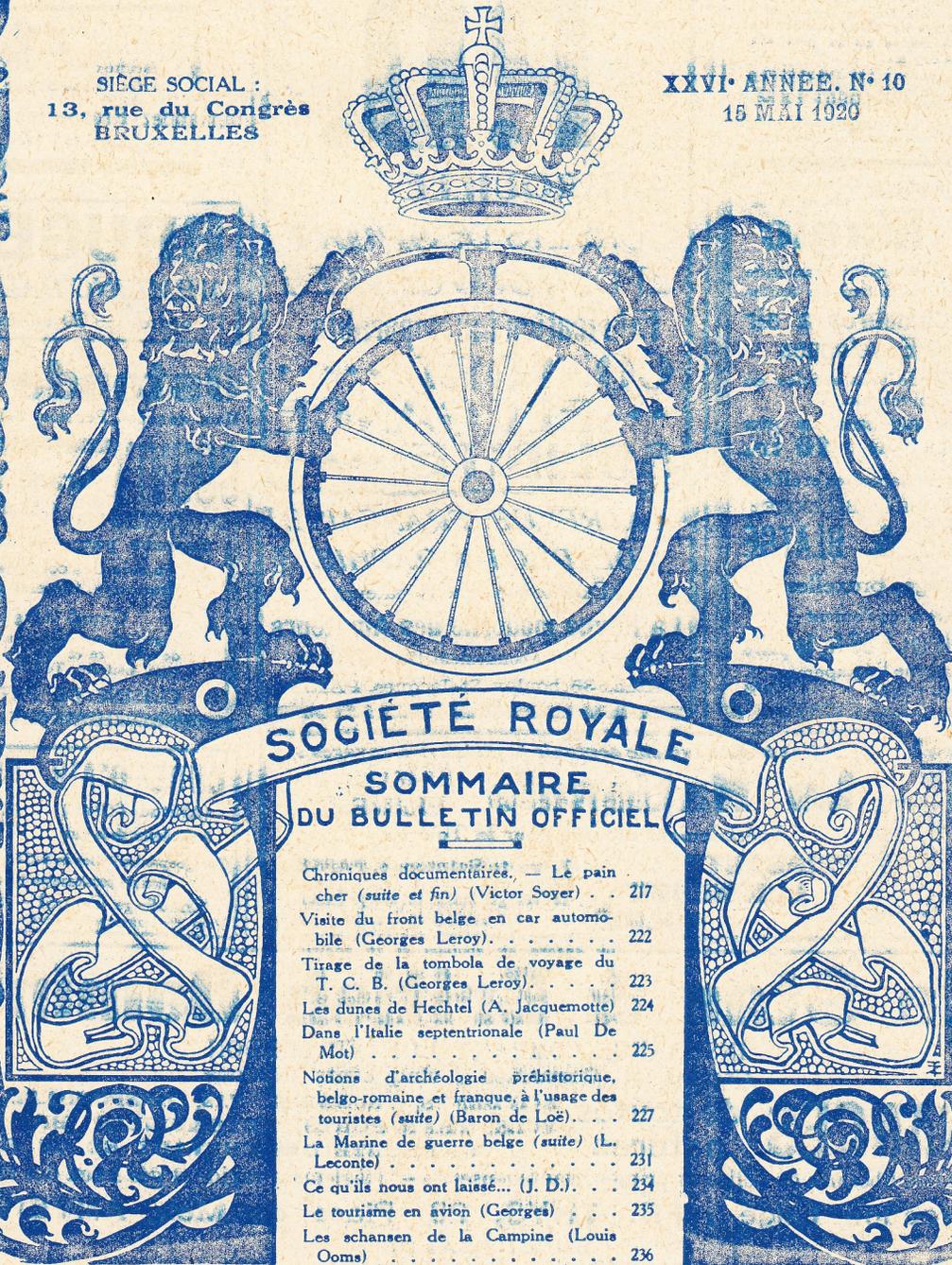
J'aperçus Bruxelles alors que je n'avais pas encore atteint Ottignies. Quelques minutes après j'atterrissais tout heureux de l'agréable mission que je venais de remplir. J'avais franchi 125 kilomètres en 50 minutes.

GEORGES,
Lieutenant-aviateur.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVI. ANNEE. N° 10
15 MAI 1926



SOCIÉTÉ ROYALE SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le pain cher (suite et fin) (Victor Soyser) . . .	217
Visite du front belge en car automobile (Georges Leroy)	222
Tirage de la tombola de voyage du T. C. B. (Georges Leroy)	223
Les dunes de Hechtel (A. Jacquemotte)	224
Dans l'Italie septentrionale (Paul De Mot)	225
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque, à l'usage des touristes (suite) (Baron de Loë)	227
La Marine de guerre belge (suite) (L. Leconte)	231
Ce qu'ils nous ont laissé... (J. D.)	234
Le tourisme en avion (Georges)	235
Les schansen de la Campine (Louis Ooms)	236
Automobilisme (H. C.)	238
Variétés	239

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, 13, rue du Congrès, Bruxelles.

Pour les annonces, s'adresser à Francis LAUTERS, 98, rue du Méridien (tel. Brux. 9183), ou à M. VAN BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Maréchal, Bruxelles.

Visitez la GROTTE DE HAN, la plus grande merveille naturelle de l'Europe.
Station : Rochefort. Cinq francs de réduction pour les membres du Touring Club, sur présentation de la carte de sociétaire revêtue de la photographie, tant à la Grotte de Han qu'à celle de Rochefort.