LE NUMERO : 25 CENTIMES

Edition du "REVEIL DU NORD"
186 bis, rue de Paris, LILLE
Bureaux à PARIS, 43, boul. Haussmann (9e)

L'Egalité

La plus forte vente de la région

Directeur : Eug. GUILLAUME

DIMANCHE 29 MAI 1927

BUREAUX
ROUBAIX Téléph. 0.21
45, Rue de la Gare, 45
TOURCOING Téléph. 0.22
2, Place de l'Hôtel-de-Ville, 2

L'AVIRON

Ce sport nautique qui remonte à la plus haute antiquité est des plus complets ::

Depuis quelque temps, on revoit un peu partout sur les rivières et les canaux, de nombreux fervents de l'aviron et à peu près tous les adeptes de la « pelle » ont repris leurs ébats favoris. Les courses vont recommencer bientôt et les grandes réunions nautiques attireront au bord de l'eau tous les amateurs des belles luttes entre rameurs... si toutefois le beau temps veut bien être de la partie.

Comme la saison va sous peu battre son plein, je crois utile d'attirer l'attention des quelques « catouilleux » qui ne manqueront pas de sillonner les cours d'eau, sur les dangers que présentent les promenades en bateau pour les gens imparfaitement initiés.

J'appelle « catouilleux » tous ceux dont le seul désir est de « faire une promenade sur l'eau », malgré leur ignorance complète du sport nautique et leur inaptitude à se servir de la rame. Ces ignorants, qui ne savent ni tenir une « pelle » ni exécuter une brasse, sont un danger permanent pour eux, pour ceux qu'ils emmènent avec eux et pour ceux qu'ils croisent en cours de route. On ne mettra jamais assez en garde contre les accidents toujours à craindre, ces apprentis-rameurs, avides de promenades sur l'eau et qui clament à tous les échos : « Je vais faire de l'aviron ! J'ai fait de l'aviron ! ». Je leur rappelle que tout rameur doit savoir nager et je citerai pour eux ce passage traitant de cette question : « Regardez-les ! Avant de descendre dans la barque qui tangue, ils ont enlevé leur veston et, manches de chemise retroussées, le chapeau de paille sur l'oreille, ils piochent, ils piochent au milieu de gerbes d'eau, de paroles, parmi les rires nerveux et les petits cris aigus des jeunes filles qui se confient à eux ! Et trop souvent, ces rires se changent en clameurs d'épouvante, et la comédie guignolesque devient vite un drame... »

L'historique du sport de l'Aviron

L'aviron, sport complet par excellence, régi par une puissante Fédération, a son histoire comme tous les autres sports. Je vais rappeler aujourd'hui l'historique de l'Aviron Français, me réservant de traiter du sport du « rowing » dans un autre article.

Le sport de l'aviron ou « rowing » est d'origine moderne, mais l'exercice de la rame remonte à la plus haute antiquité. Nos skiffs, nos outriggers actuels sont les descendants des trirèmes grecques et il a été prouvé que la navigation à l'aviron existait sur les bords de la Baltique, entre l'âge de pierre et l'âge de fer.

Au point de vue sport, c'est en Russie que la première organisation paraît avoir vu le jour. Mais c'est en Angleterre que cet exercice physique prit tout d'abord un grand développement ; nous voyons en effet la fameux match des Universités Oxford-Cambridge se courir pour la première fois en 1829. En France, on peut faire remonter le canotage à une centaine d'années ; c'est vers 1830 que des intellectuels tels que : Alphonse Karr, Théophile Gautier découvrirent le charme exquis ressenti en se laissant aller au fil de l'eau sous les ombrages verdoyants de la Seine. C'est par la promenade, la balade que le sport de l'aviron a commencé ; le désir bien naturel d'aller plus vite que le voisin a donné naissance aux courses ou régates.

Les premières Sociétés françaises furent : la Société des Régates Havraises (1838), la Société des Régates de la Baie de la Somme, la Saint-Valéry-sur-Somme (1843), la Société des Régates Parisiennes : Rowing-Club (1853), la Société des Régates Lyonnaises et la Société des Régates Rémoises (1854). Les premières Sociétés du Nord se fondèrent vers 1880.

Chaque Société avait ses règlements intérieurs, son code des courses, de telle sorte qu'un rameur qui suivait un peu les régates était obligé de connaître une multitude de règlements souvent contradictoires. En 1880, les Sociétés bordelaises et toulousaines, pour simplifier les règlements, fondèrent l'Union du Sud-Ouest. En 1881, les trois Sociétés parisiennes : Rowing-Club, Cercle Nautique de France et Société Nautique de la Marne, formèrent une Union et conclurent une convention pour organiser des Régates Internationales de Paris. Le 21 avril 1882, un Congrès eut lieu à Paris en vue de donner un règlement uniforme à toutes les régates françaises ; l'Union des Sociétés d'Aviron de France naquit de ce Congrès, mais n'obtint pas la faveur de la province.

Création de la Fédération des Sociétés Françaises d'Aviron

En 1889, un nouveau Congrès n'eut pas plus de résultat pratique. Les dirigeants de l'Union dressèrent alors un programme en vue de l'union générale et allèrent le patronner à LILLE et à Libourne. Une convention fut conclue à Lille le 30 mars 1890, entre l'Union des Sociétés d'Aviron de France et la Fédération des Sociétés Nautiques du Nord (qui s'était constituée en 1889) ; l'Union du Sud-Ouest adhéra à cette Convention, le 25 mai 1890, à Libourne. Cette Convention, mise en vigueur en 1891, est considérée avec raison comme le germe de l'organisation actuelle du rowing français.

La Fédération des Sociétés Françaises d'Aviron a progressé rapidement et dirige tout le rowing français ; elle a contribué sérieusement à l'organisation du rowing européen continental.

Cette Fédération, qui comprend les groupes régionaux, est administrée par un Comité central composé de deux délégués par groupe régional, et par un Bureau central comprenant un Président, un Vice-Président et un Secrétaire-Trésorier. Chaque groupe régional conserve une grande part d'autonomie et possède une administration particulière.

La Fédération organise annuellement (code du 12 mars 1910), la journée des Championnats de France, comprenant sept courses : un senior, un junior, deux, quatre et huit de pointe, deux de couple et vétérans.

Signalons, avant de terminer, qu'en 1891 une scission se produisit et que quelques Sociétés allèrent à l'Union des Sociétés des Sports Athlétiques. En 1897, se créa encore l'Union des Rameurs Amateurs. Finalement en 1899, grâce au bel esprit sportif de tous, les diverses fractions du sport de l'aviron français se réunirent sous un seul pavillon, et le traité de Conrbevoie du 30 avril 1899, supprimant les prix en espèces, groupa sous le nom de Fédération Française, tout le sport de l'Aviron de France.

Maurice VŒCKLIN.

La mort mystérieuse d'un vieux marinier à Haubourdin

Une septième arrestation a été opérée hier vendredi

Depuis plus d'un mois, un troublant mystère plane sur la mort du marinier Isidore Vanhove, trouvé ligoté et noyé le 19 avril dernier dans le « vieux canal » d'Haubourdin.

Cependant un nouveau pas important vient d'être fait par l'enquête.

Déjà se trouvent sous les verrous six individus louches, hommes et femmes : Emile Dubois, 34 ans, rêveur ; sa maîtresse, Héloïse Porrion ; Fernand-Félix Demarcq ; Emile-Joseph Piéters, Carmen Descamps, femme Duhreu et Marie Descamps, femme Catteau, qui ont avoué avoir dévalisé le vieux à sa sortie de l'Hospice des Petites Sœurs des Pauvres de la rue Saint-Sauveur, ou reconnu avoir profité du vol.

Interrogés par M. Glorian, juge d'instruction, les escarpes ont reconnu le vol, mais ont nié avec la dernière énergie, avoir participé au crime. Ils ont en outre affirmé, qu'ils étaient tout à fait ignorants de ce qu'était devenu le vieux après la lamentable aventure qui devait le laisser sur le pavé, complètement dénué de ressources. M. Glorian, cependant, ne s'en tint pas à ces dénégations et M. Coissard, chef de la Sûreté, poursuivait discrètement ses investigations.

Ernest DERANCOURT

Au cours de son enquête, M. Coissard recueillit de divers témoins, des renseignements qui lui firent considérer comme suspect, le nommé Derancourt, 53 ans, tenancier du cabaret « au Pinard », 203, rue de Paris.

On sait, en effet, que le vieux batelier Vanhove avait été vu au cabaret du « Pinard » et que c'est là qu'on avait perdu sa trace.

C'est également en cet établissement, que l'ancien marinier vendit une partie de ses vêtements ainsi que sa malle en osier.

Les précieux renseignements furent transmis à M. Glorian, juge d'instruction, qui délivra un mandat d'arrêt contre le sieur Derancourt.

Le mandat fit mis à exécution hier matin et le cabaretier du « Pinard » fut arrêté à son domicile, par le service de la Sûreté.

Après avoir passé au service anthropométrique, Derancourt a été mis à la disposition du magistrat requérant, qui le fit placer sous mandat de dépôt à la maison d'arrêt.

L'instruction sur la ténébreuse affaire d'Haubourdin ne chôme pas, s'a-t-on enfin vers son éclaircissement ?

M. Herriot présidera à Valenciennes les fêtes en l'honneur de Carpeaux

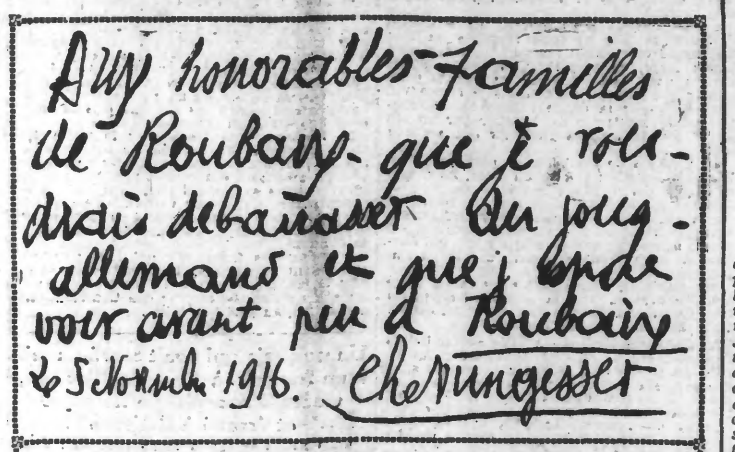
(De notre rédaction parisienne)

M. Herriot, ministre de l'Instruction publique, a reçu hier après-midi, M. Davaine, sénateur, accompagné de M. Hudelo, préfet du Nord, et du maire de Valenciennes qui sont venus lui demander de venir présider les fêtes que la Municipalité de Valenciennes se propose d'organiser en l'honneur des sculpteurs Carpeaux et Crauck. M. Herriot a remercié les visiteurs de l'invitation et a accepté en principe la date du 11 septembre.

M. PAINLEVÉ A NAMUR

M. Painlevé, ministre de la guerre, est parti hier matin de Paris pour Namur, où, aujourd'hui, il remettra la croix de guerre à la ville.

UN SOUVENIR DE CH. NUNGESSER


Aux honorables familles de Roubaix que je voudrais débarrasser du joug allemand et que j'espère voir avant peu à Roubaix
Le 5 Novembre 1916. Ch. Nungesser

Cet autographe du héros de l'air apposé au dos d'une photographie a été donné en novembre 1916 à Paris, par Nungesser à une personne évacuée, qui l'a précieusement gardé et qui nous l'a communiqué gracieusement. On lit : « Aux honorables familles de Roubaix que je voudrais débarrasser du joug allemand et que j'espère voir avant peu à Roubaix », 5 novembre 1916. — Ch. NUNGESSER.

La Fête des Amitiés Franco-Belges DE BILLY-MONTIGNY

Réception enthousiaste de la Musique Royale des Guides de Bruxelles

Il y a déjà quelque temps, naissait à Billy-Montigny une société ayant pour titre « Les Amitiés franco-belges » ; sous l'active impulsion de son dévoué président M. Claes, elle prenait vivement des proportions considérables, aidée en cela par M. Bayle, vice-consul de Belgique à Arras qui ne ménagea pas son influence pour servir de trait d'union entre les citoyens des deux nations-sœurs, unies indéfectiblement au prix de leur sang, dans la victoire du droit et de la civilisation.

Pour sceller comme il convenait cette union des deux peuples de mêmes mœurs et parlant la même langue, il fut décidé l'organisation pour les 28 et 29 mai 1927, d'une grande fête à l'occasion de la remise du drapeau aux « Amitiés Franco-Belges ». Immédiatement un Comité fut constitué auquel adhérèrent des hommes dévoués qui, mettant de côté la question politique, se mirent résolument à l'œuvre pour la réussite des festivités dont Billy-Montigny peut être fier. De son côté, la municipalité apporte son concours moral et matériel le plus désintéressé, ce qui lui fait le plus grand honneur, et en particulier au maire, M. Louis Capillon.

Le Comité ne pouvait faire meilleur choix que de s'assurer le concours de la brillante Musique Royale des Guides de Bruxelles, dont la renommée est universelle. Avec cette phalange musicale composée d'artistes, le succès de la fête était, par avance, assuré.

La musique des Guides

La Musique du 1er Régiment des Guides, connue partout sous le nom de **Musique Royale des Guides**, doit sa réputation aux chefs de grand talent qui l'ont dirigée ainsi qu'à la haute valeur artistique de tous les éléments qui la composent. Tous sont de brillants lauréats des conservatoires de musique.

Partout où elle s'est fait entendre, la Musique des Guides remporta les plus beaux succès. Sa renommée est aujourd'hui mondiale et elle ne cesse de persévérer dans la voie du progrès, sous l'énergique et talentueuse baguette de M. le Lieutenant Prévost.

Son répertoire est des plus vaste et des plus éclectique. Lors d'une récente audition à Paris, elle interprêta notamment les œuvres de J.-S Bach, Lekeu, Liadow, Moussorgsky, Saint-Saëns, ainsi que la famuse « Symphonie d'instruments à vent » d'Igor Strawinsky.

Les critiques musicaux les plus autorisés adressèrent aux Guides, à cette occasion qui, selon eux, marque une date dans les annales des musiques militaires, les éloges les plus enthousiastes.

La Journée du 28 Mai

Durant tout l'après-midi de samedi, ce ne fut que préparatifs dans la commune, pour recevoir dignement la Musique des Guides de Bruxelles ; à toutes les fenêtres flottent des couleurs françaises et belges ; les habitants rivalisent de zèle d'entrain et de bon goût pour décorer leurs habitations et élever des tribunes-portes en l'honneur des éminents musiciens belges ; toute la commune présente un aspect féérique. Le soir les illuminations étaient du plus grand effet, grâce à M. Delattre, directeur du secteur électrique.

La réception

A 5 h. 30 se trouvent réunis sur la Place de la Gare, les membres de l'Harmonie des Mines de Courrières, dirigée par M. Dusotoit, accompagné de M. Guerre, directeur général des Mines de Courrières et M. Myon, ingénieur en chef, président et Tabuteau, capitaine de l'Harmonie ainsi qu'une délégation de l'Harmonie des anciens musiciens de l'armée, dirigée par M. Naninck.

Puis arrivent M. Bayle, vice-consul de Belgique à Arras ; la Municipalité, le Conseil municipal, le Comité d'organisation parmi lesquels se trouvent MM. Capillon, maire ; Claes, vice-président et Mathon, secrétaire des Amitiés Franco-Belge ; Masqueller, vice-président ; Louis Delattre, directeur du secteur électrique ; Lehut et Aubry, adjoints au Maire ; Cotton, président de l'Harmonie municipale ; Cardon, Commissaire spécial à Lens ; Colomb, commissaire de police ; Courtein, capitaine de gendarmerie ; Redeau, secrétaire général de la Mairie ; Kempf, chef de gare de Lens ; Gaudefroy, vice-président et Housteaux, administrateur de la Fédération musicale du Nord et du Pas-de-Calais.

Toutes les personnalités pénètrent sur le quai de la gare, magnifiquement décorée, pour saluer les hôtes belges. M. Scheiers, chef de gare, a droit à de chaudes félicitations.

Dès que le train stoppe à 5 h. 40, MM. Capillon, maire et Claes, président du Comité, s'avancent vers M. Prévost, le chef des Guides, lui serrent les mains et lui souhaitent la bienvenue au nom de la population et des belges de Billy.

Quand apparaissent les musiciens, de formidables cris de « Vivent les Guides ! Vive la Belgique ! » retentissent, poussée par une foule nombreuse et sympathique.

L'Harmonie des Mines de Courrières exécute « La Brabançonne » et la « Marseillaise » suivies d'applaudissements frénétiques. Un cortège se forme et aux sons de l'entraînant défilé « Sambre et Meuse » se rend salle de l'Apollo.

Un service d'ordre des mieux compris était assuré par la police locale et la gendarmerie sous les ordres de M. Colomb, commissaire de police et M. Leclercq, adjudant de gendarmerie.

Le concert de la musique des Guides

Bien avant l'heure fixée pour le concert, la salle du Théâtre de l'Apollo était remplie de musiciens et d'amateurs, venus de tous les coins du département du Nord et du Pas-de-Calais pour qui l'audition d'un programme soigneusement composé et mis au point par une musique comme les « Guides de Bruxelles » est un vrai régal artistique.

Quand apparaissent nos musiciens militaires belges, ils sont l'objet d'une manifestation de sympathie indescriptible : les auditeurs, debout, ne cessent de les ovationner et de les applaudir.

C'est ensuite le silence religieux quand après avoir salué le public le talentueux chef M. Arthur Prévost, prend place au pupitre.

Les six chefs-d'œuvres inscrits au programme furent tous écoutés avec autant de plaisir.

L'ouverture de « La Fiancée Vendue » de F. Smetana, dans son entrain endiablé, prélude à l'aspect de village en joie et la foule bariolée crée une atmosphère de fête campagnarde, de Kermesse tchèque du plus bel effet.

La « Fantaisie sur deux Noëls populaires Wallons », de Jongen, témoigne d'une rare maîtrise. Exposé par le cor, le thème se développe dans une atmosphère de rêve et s'intensifie pour amener l'allegro. Après une période très vivante, le deuxième thème apparaît très doux, comme une berceuse, puis se joint au premier, et donnant lieu aux plus savantes combinaisons conduit à la péroraison superbe et riche qui charme l'auditoire.

(LIRE LA SUITE EN DEUXIEME PAGE)

La T. S. F. auxiliaire du médecin

(W. W. Ph.)

Les médecins de Londres, ayant définitivement décidé que la T. S. F. aidait la convalescence des malades, plusieurs hôpitaux ont des postes installés dans toutes les salles.

C'est Aujourd'hui que nous commençons à publier le célèbre roman de A. Boissière, le CIRCUIT de la MORT voir en 2e page

LE TEMPS D'AUJOURD'HUI

Nuageux, avec éclaircies ; brumeux le matin ; quelques pluies éparses, parfois orageuses ; vent variable, faible. Hausse de température.

Après avoir survolé le Nord, Lindbergh a atterri à Bruxelles

La capitale de la Belgique a fait une enthousiaste réception au célèbre aviateur américain qui a été ensuite reçu par le roi Albert Ier

Lindbergh, qui s'est levé tôt, est arrivé au port aérien du Bourget à 7 h. 30, accompagné du major Young, dans une voiture de l'ambassade américaine. Il s'est rendu directement au hangar, où son avion est maintenant « fin prêt ». Il y fut reçu par M. Jancel, qui a dirigé personnellement les travaux de remise en état. Il était frais et dispos et content de ne voir que des mécaniciens et des techniciens, contre les techniques desquels, il a beaucoup de plaisir à opposer les siennes, ses petites combinaisons personnelles ou celles de son constructeur. Il se sent à l'aise, comme en famille, et ne répugne pas à prendre la pince et le marteau pour redresser les tôles de la matière. Il a assisté lui-même au versage, dans ses réservoirs, de 400 litres d'essence, et a signé le livre d'or du port aérien, que lui a présenté M. Renvoise.

Au Bourget

L'arrivée de Lindbergh à l'aéroport du Bourget n'a pas tardé à être connue du public. Aussi de nombreux curieux commencent-ils, dès 10 heures, à se masser devant le vaste champ d'aviation. Dans le hangar aux portes hermétiquement closes, où se trouve l'appareil de Lindbergh, le célèbre aviateur procède aux multiples vérifications de son avion, essayant le moteur au ralenti, puis à plein gaz, laissant manœuvrer les commandes. L'appareil, d'ailleurs, semble neuf, le vernis a été refait et toutes les pièces astiquées.

Pendant que de nombreuses personnalités arrivent, le service d'ordre prend ses dispositions. Sur la route de Soissons, qui longe le champ d'aviation, les gardes républicains à cheval forment un barrage et, jusqu'à Paris, des gardiens de la paix, amenés en auto-cars, surveillent la circulation.

L'accès du terrain n'est permis qu'aux seules personnes munies de cartes officielles. Sur le terrain même, des gardes républicains à cheval et à pied surveillent les abords du hangar du service de la navigation aérienne, où se trouve le « Spirit of Saint-Louis ».

Un envol magnifique

A 12 heures 35, tout est prêt pour l'envol. Cinq minutes après, les immenses portes de fer du hangar glissent sur leurs rails et le « Spirit of Saint-Louis » apparaît.

Lindbergh est à son poste de pilotage, tête nue, et le moteur tourne au ralenti. C'est une précaution qu'a voulu prendre l'aviateur pour ne pas perdre de temps sur le terrain. Elle était bonne, car à peine l'avion était-il sorti sur le terrain qu'un remous se produit dans la foule. Les barrages sont impuissants à maintenir les spectateurs dont une centaine réussissent à entourer l'appareil. Lindbergh n'hésite plus et met tous les gaz. Le moteur, qui tourne à plein régime, a le don d'écarter ceux qui s'avancent trop près et risquent ainsi de se faire attraper par l'hélice.

Après un court essai au sol, les cales sont enlevées et, à midi 45, l'avion roule dans la direction du camp militaire.

Lindbergh va, à cet endroit, se placer face au vent. Un court virage au sol et l'avion revient dans la direction du nord. En 100 mètres, l'appareil quitte le sol et, à midi 50 exactement, l'avion est décollé. Lindbergh monte rapidement en chandelle et a bientôt atteint 300 mètres. Il vire à droite et pique tout droit sur Paris, tandis que neuf avions le suivent de loin, malgré l'interdiction d'accompagner l'aviateur au-dessus de la capitale.

Groupés sur le terrain et autour des différents pavillons de l'aéro-port, les spectateurs applaudissent. L'avion disparaît petit à petit à l'œil, pour ne plus former qu'un point qui, à son tour, s'évanouit dans le ciel.

" Good bye, Paris " !

A 300 mètres d'altitude, Lindbergh survole Paris. Les Parisiens, qui se trouvaient nombreux place de l'Opéra et dans les grandes artères et aux fenêtres des immeubles, acclament le héros du raid gigantesque. L'aviateur Lindbergh a contourné la Tour Eiffel, puis, après avoir survolé la Concorde, la ligne des grands boulevards, passé au-dessus des grands journaux et de la Maison des journalistes et jeté un message d'adieu, il a repris la direction de l'aéroport.

Voici le texte du message :

« Au revoir, Paris ! (Good bye Paris), vous avez été bon pour moi (You have been good to me). Au revoir (Good bye) ».

Le vainqueur de l'Atlantique passe encore au-dessus du Bourget, puis disparaît dans la région du Nord.

Au-dessus de Senlis

A 13 heures 22, Lindbergh, se rendant à Bruxelles, est passé au-dessus de Senlis, accompagné par un groupe d'avions français. Il a fait le tour de la cathédrale. Il a jeté un drapeau américain auquel était attaché le message suivant rédigé en anglais :

« Au revoir, cher Senlis, dix mille remerciements pour votre bonté pour moi. — Signé : LINDBERGH ».

Le vainqueur de l'Atlantique survole le Nord

Au-dessus de Valenciennes berceau de Nungesser

Les Valenciennois ont eu la bonne fortune, hier, de voir l'avion de Lindbergh.

Voici dans quelles circonstances :

M. Charles Dubois, vice-président de la Chambre de Commerce, qui se trouvait vendredi à Paris, ayant appris que l'aviateur Lindbergh se rendait par la voie des airs, à Bruxelles, essaya de rencontrer l'aviateur.

N'ayant pu le joindre, il lui adressa une lettre en anglais lui demandant de survoler la ville de Valenciennes, berceau de Nungesser.

Lindbergh a accepté et samedi matin l'on apprit que le « Spirit of Saint-Louis » passerait au-dessus de Valenciennes.

Aussi, dès 13 heures, de nombreux sportifs se trouvaient à l'aérodrome de la Briquette.

Nous notons la présence de MM. Charles Dubois, vice-président de la Chambre de Commerce ; Louis Piérard, consul de Belgique ; Billiet ; Raymond Delcourt ; Turbot, conseillers municipaux ; le lieutenant Baillefin, chargé des cours des élèves mécaniciens ; Dubled ; l'aviateur René Saubin ; les membres du Club d'aviation, etc.

A 13 heures 15, un radio émanant du poste du Bourget annonce que l'aviateur Lindbergh est parti pour Bruxelles à 13 h. 07 et l'on doit signaler son passage à Valenciennes. La joie est sur tous les visages.

A 14 heures 30 exactement, le « Spirit of Saint-Louis », escorté par un biplan du 34e régiment d'aviation du Bourget, piloté par le sergent Lefebvre, fait son apparition.

Le fameux monoplan descend et fait, au milieu des acclamations du public, le tour de l'aérodrome de la Briquette.

De son côté, l'aviateur Lefebvre laisse tomber le message suivant :

« Groupe Weiss, du 34e aviation, le sergent Lefebvre : Prière prévenir par téléphone le passage de Lindbergh à 14 h. 30 ».

Le monoplan Lindbergh, après un dernier tour, quitte le champ d'aviation. Il survole l'Hôtel de Ville, la foule l'admire et pendant que le drapeau américain flotte sur la mairie, Lindbergh, à 14 h. 35, fila à toute vitesse sur Bruxelles.

A BRUXELLES

Dès 13 heures, une grande animation règne dans la grande plaine d'aviation d'Evère, où l'on attend l'arrivée de Lindbergh.

Le terrain d'atterrissage est entièrement gardé par la troupe et par la gendarmerie. Le service d'ordre est assuré d'une façon parfaite.

D'instant en instant, la masse sombre que constitue le public devient de plus en plus compacte. Les enceintes ont été réservées aux autorités officielles, aux membres de la colonie américaine et à la Presse.

Malgré une pluie récente, le terrain est presque sec.

Le ciel est couvert, cependant de temps en temps le soleil dissipe les nuages. Des avions surveillent la plaine.

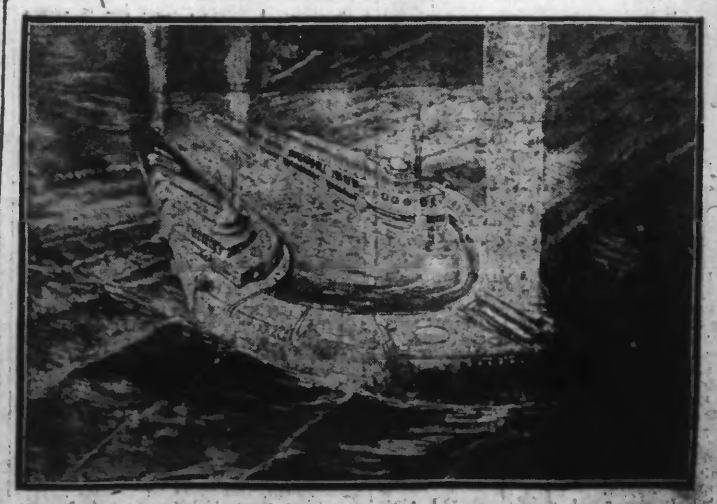
"Le Spirit-of-Saint-Louis" atterrit

Un peu après 15 heures, un monoplan apparaît ; il vire de l'aile, pique du nez et atterrit.

(LIRE LA SUITE EN DEUXIEME PAGE)

L'ILE DE L'AVENIR

(W. W. Ph.)



Voici le projet et la maquette d'île flottante qui permettrait aux avions de la future ligne aérienne Paris-New-York, de faire escale au milieu de l'Océan Atlantique ou en