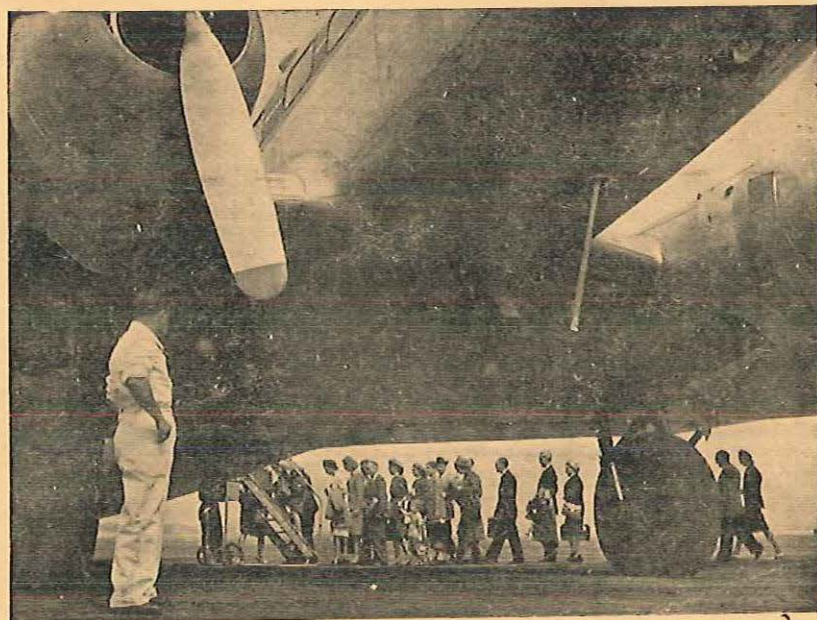


BIBLIOTHEQUE DE TRAVAIL

Collection de brochures hebdomadaires pour le travail libre des enfants

Documentation de ANDRÉ FABRE (Alger)
Adaptation pédagogique des Commissions de l'Institut Coopératif de l'Ecole Moderne

SUR LES ROUTES DU CIEL



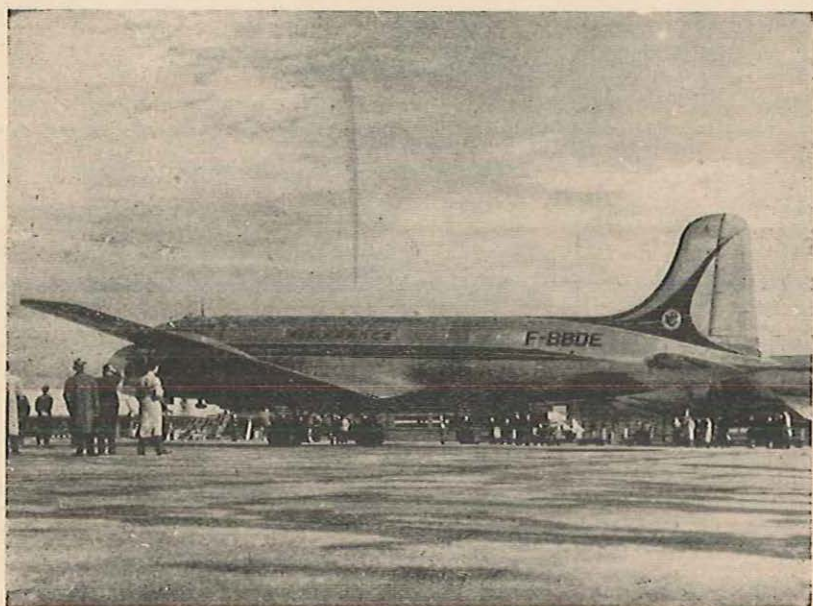
105

Dans la même collection :

1. Chariots et carrosses.
2. Diligences et malles-postes.
3. Derniers progrès.
4. Dans les Alpes.
5. Le village Kabyle.
6. Les anciennes mesures.
7. Les premiers chemins de fer en France.
8. A. Bergès et la houille blanche.
9. Les dunes de Gascogne.
10. La forêt.
11. La forêt landaise.
12. Le liège.
13. La chaux.
14. Vendanges en Languedoc.
15. La banane.
16. Histoire du papier.
17. Histoire du théâtre.
18. Les mines d'anthracite.
19. Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire.
21. La pierre de Tavel.
22. Histoire de l'écriture.
23. Histoire du livre.
24. Histoire du pain.
25. Les fortifications.
26. Les abeilles.
27. Histoire de navigation.
28. Histoire de l'aviation.
29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel.
31. L'or.
32. La Hollande.
33. Le Zuyderzée.
34. Histoire de l'habitation.
35. Histoire de l'éclairage.
36. Histoire de l'automobile.
37. Les véhicules à moteur.
38. Ce que nous voyons au microscope.
39. Histoire de l'école.
40. Histoire du chauffage.
41. Histoire des coutumes funéraires.
42. Histoire des Postes.
43. Armoiries, emblèmes et médailles.
44. Histoire de la route.
45. Histoire des châteaux forts.
46. L'ostréiculture.
47. Histoire du chemin de fer.
48. Temples et églises.
49. Le temps.
50. La houille blanche.
51. La tourbe.
52. Jeux d'enfants.
53. Le Souf Constantinols.
54. Le bois Protat.
55. La préhistoire (I).
56. A l'aube de l'histoire.
57. Une usine métallurgique en Lorraine.
58. Histoire des maîtres d'école.
59. La vie urbaine au moyen âge.
60. Histoire des cordonniers.
61. L'île d'Ouessant.
62. La taupe.
63. Histoire des boulangers.
64. L'histoire des armes de jet.
65. Les coiffes de France.
66. Ogni, enfant esquimau.
67. La potasse.
68. Le commerce et l'industrie au moyen âge.
69. Grenoble.
70. Le palmier dattier.
71. Le parachute.
72. La Brie, terre à blé.
73. Les battages.
74. Gauthier de Chartres.
75. Le chocolat.
76. Roquefort.
77. Café.
78. Enfance bourgeoise en 1789.
79. Beloti.
80. L'ardoise.
81. Les arènes romaines.
82. La vie rurale au moyen âge.
83. Histoire des armes blanches.
84. Comment volent les avions.
85. La métallurgie.
86. Un village breton en 1895.
87. La poterie.
88. Les animaux du Zoo.
89. La côte picarde et sa plaine maritime.
90. La vie d'une commune au temps de la Révolution de 1789.
91. Bachir, enfant nomade du Sahara.
92. Histoire des bains (I).
93. Noël de France.
94. Azack.
95. En Poitou.
96. Goémons et goémoniers.
97. En Chalosse.
98. Un estuaire breton : la Ranca.
99. C'est grand, la mer.
100. L'École buissonnière.
101. Les bâtisseurs 1949.
102. Explorations souterraines.
103. Dans les grottes.

A. FABRE

SUR LES ROUTES DU CIEL



COLLECTION AIR-FRANCE

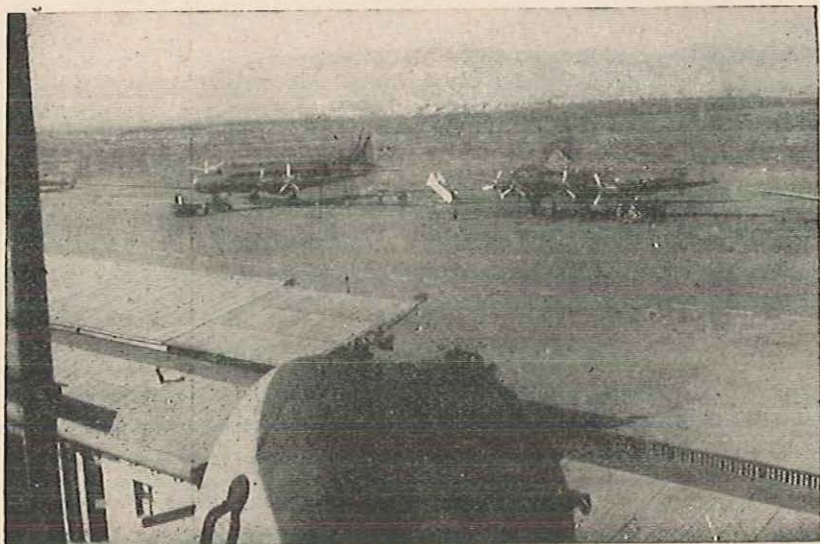
Monter en avion !...

Combien de fois n'as-tu pas rêvé de faire un merveilleux voyage à bord d'un de ces splendides avions commerciaux modernes !...

Sais-tu, cependant, que ces vols si agréables sont le fruit de la peine des hommes ?

Le vol d'un avion de ligne est le résultat persévérant et délicat, que des hommes au sol et un personnel volant expérimentés, accomplissent avec enthousiasme et passion.

Les pages qui suivent montrent le travail minutieux qu'ils doivent réaliser pour que ton rêve devienne une bien belle réalité.



Un aéroport moderne

Un aéroport moderne

Cette photo représente un grand aéroport : un **aéroport** international moderne.

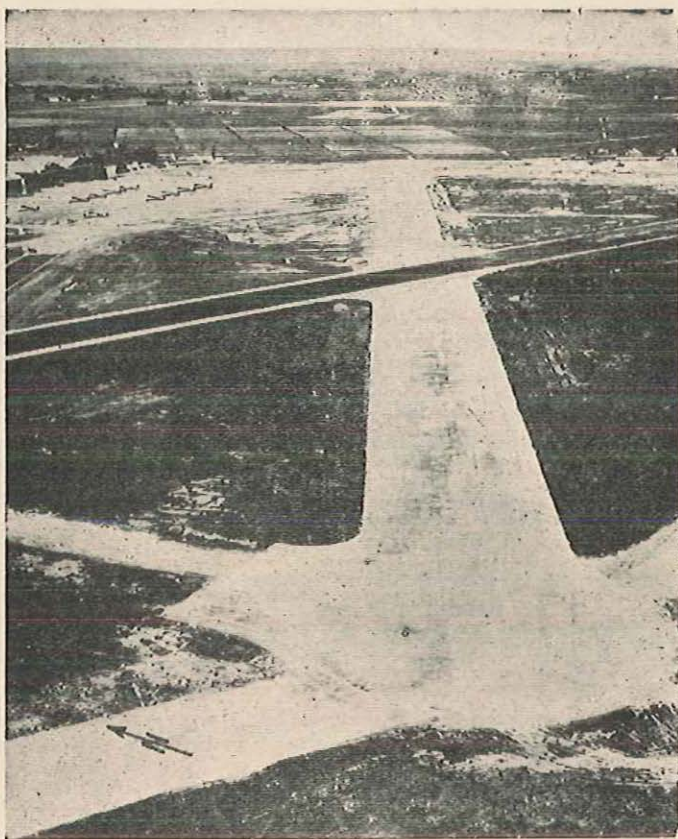
D'ici partent et ici arrivent de gros avions de transport, emportant vers les cinq continents passagers, marchandises, lettres et colis postaux.

Deux appareils de transport :

un **Douglas DC 4** (à gauche)

un **Languedoc 161** (à droite)

en instance de départ, stationnent sur l'aire d'embarquement (ou « parking »).



*Section photographique
de l'état-major de la 5^e R.A.-T.D. 64*

Les pistes

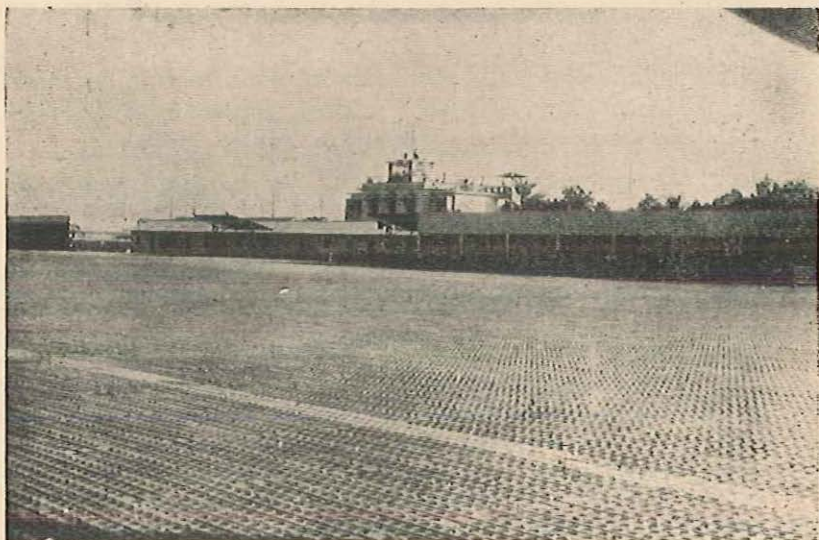
Remarque le champ immense, parfaitement plat, sur lequel on a aménagé de larges chemins ou **pistes**, signalés le jour par des panneaux rouges et blancs, éclairés la nuit par des ampoules multicolores ayant chacune une signification précise.

C'est sur les pistes que se posent les appareils qui ont terminé leur voyage ; c'est de là qu'ils prennent leur vol pour une nouvelle randonnée.

Les pistes d'un aérodrome sont **orientées suivant la direction des vents dominants** qui soufflent sur la région, de façon à permettre l'envol à toute heure.

Elles sont numérotées de telle manière que le numéro de chacune d'elles corresponde à la graduation donnée par le compas (boussole), quand l'appareil vole dans sa direction.

La nuit, seule la **piste en service est balisée en blanc** ; les obstacles sont signalés par des feux rouges.



L'aire d'embarquement

Les bâtiments de l'aérodrome

Voici les bâtiments de l'aéroport (on dit aussi aérogare).

A droite, ceux qui sont réservés aux voyageurs.

A gauche, ceux qui abritent les services indispensables au bon fonctionnement de la navigation aérienne : contrôle local, météorologie, etc...

Tout à fait à gauche, les hangars où l'on remise et répare les avions.

L'espace plat que tu aperçois devant les bâtiments s'appelle « **aire d'embarquement** » ou « **parking** ». Là attendent les avions en partance ; là s'embarquent ou débarquent les passagers.

Les lignes que tu aperçois sur le sol sont des plaques métalliques. Posées à terre, elles rendent le sol résistant, même s'il est détremé par la pluie. Les pistes d'envol en sont souvent recouvertes ; les avions peuvent y atterrir ou y décoller aussi facilement que sur une piste cimentée ou goudronnée.



La tour de contrôle

La tour de contrôle local

Au centre, ces bâtiments sont surmontés d'une tour : la **tour de contrôle local** où veillent sans arrêt deux ou trois personnes (**régulateurs**) qui règlent la circulation sur le terrain d'aviation. Nulle personne, nul appareil ne peut pénétrer sur le champ d'atterrissage **sans en avoir reçu la permission de la tour.**

Le nombre **28** indique le numéro de la piste en service.



Les appareils installés sur la tour

Les appareils de la tour de contrôle local

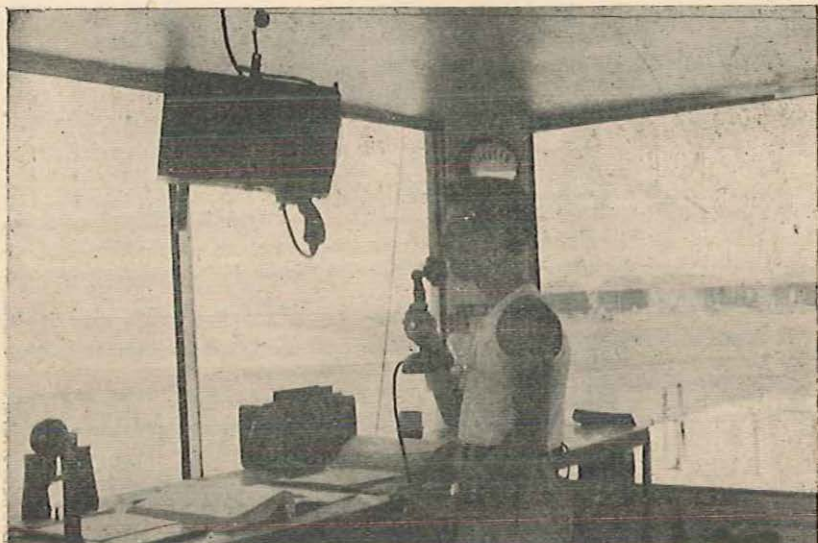
Tu vois ici la tour de contrôle local.

A son sommet, des **girouettes** et **anémomètres** (1) indiquent à tout instant la **direction** et la **vitesse** du vent soufflant sur le terrain.

Ces renseignements sont très importants, car **atterrissage et décollage doivent se faire face au vent**.

Un puissant **projecteur** à six faces sert la nuit de point de repère aux pilotes.

(1) **Anémomètre** : appareil qui mesure la vitesse du vent.



Le régulateur au travail

Le régulateur

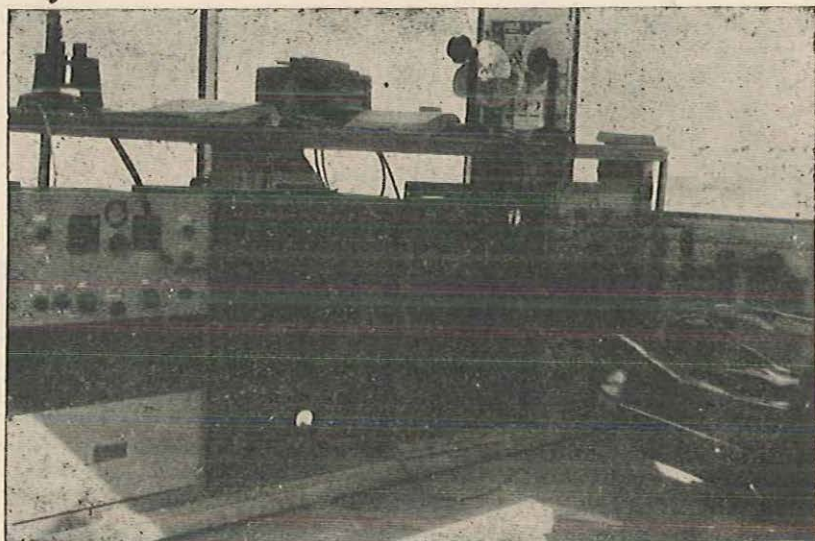
Les avions ne quittent pas l'aérodrome, ou n'y atterrissent pas selon leur bon plaisir. Ils obéissent aux ordres que les régulateurs leur donnent par radio du haut de la tour.

Voici un régulateur au travail. Il parle au micro et donne à un appareil qui va partir les instructions de décollage.

Sur la table, tu vois les registres où il inscrit les heures de départ ou d'arrivée de tous les avions qui se posent sur l'aérodrome.

L'appareil en forme de boîte que tu vois sur la table est un « téléack », sorte de téléphone à haut-parleur, grâce auquel le régulateur peut parler ou entendre sans mettre l'écouteur à ses oreilles.

Au plafond est suspendu un signal lumineux électrique à triple feu (vert, blanc, rouge) pour transmettre les ordres aux avions qui ne possèdent pas la radio.



Dans la tour de contrôle

Les appareils de radio

Tu vois ici les appareils de radio qu'utilisent les régulateurs. Ce sont des postes émetteurs-récepteurs qui transmettent la parole à 40 km. à la ronde.

La tour contrôle les avions dans un rayon de 9 km. autour de l'aérodrome.

Chaque appareil se fait reconnaître par son « **indicatif** », groupe de cinq lettres peintes sur ses ailes et son fuselage.

Exemple : F-BELN.

La première lettre est la lettre de nationalité. Les quatre autres forment le matricule, sous lequel l'avion est enregistré depuis son premier vol.

Lorsque le radio de l'avion lance un message, il commence toujours par émettre son indicatif, ce qui permet à ceux qui l'écoutent de l'identifier immédiatement.



L'avion est amené sur la piste d'envol

Le rôle du régulateur

Les régulateurs travaillent jour et nuit.

Ils font connaître aux équipages les conditions météorologiques : température, pression, vent, etc... qui règnent sur l'aérodrome. Ils leur donnent les renseignements dont ils ont besoin soit pour atterrir, soit pour décoller : numéro de la piste en service, numéro d'ordre d'atterrissage ou de décollage, altitude à observer avant d'atterrir, etc., etc...

Pense que sur un grand aérodrome, des avions partent ou arrivent toutes les cinq minutes. Quatre ou cinq avions tournent parfois au-dessus du terrain, attendant leur tour d'atterrissage.

Il s'agit alors de donner aux pilotes des ordres très précis afin d'éviter des catastrophes, surtout lorsque, par temps pluvieux ou brumeux, la visibilité est mauvaise.

Deux fois par vingt-quatre heures, à 2 heures du matin et à 13 heures, on lâche aussi un ballon-sonde — parfois muni d'un émetteur automatique de T.S.F. — qui donne les indications atmosphériques aux diverses altitudes.



L'équipage aux commandes

COLLECTION AIR-FRANCE

L'équipage

Chaque avion est monté par un équipage qui comprend généralement :

Un pilote commandant de bord, un co-pilote, un radio, un mécanicien, une hôtesse de l'air (femme), ou un steward (homme).

L'équipage d'un avion accomplissant des voyages atlantiques compte en plus :

Un commissaire de bord et un navigateur.

Le chef de bord est presque toujours un ancien pilote de la « ligne » qu'il a parcourue dans toutes les directions et par tous les temps.

Il a, au cours de ses nombreux vols, acquis une grande expérience et fait preuve de belles qualités qui le font estimer et aimer de son équipage.

Il est le « seul maître à bord », équipage et passagers lui doivent obéissance et lui font confiance.



Avant l'envol

COLLECTION AIR-FRANCE

La préparation du vol Etude des conditions météorologiques

Neuf heures du matin.

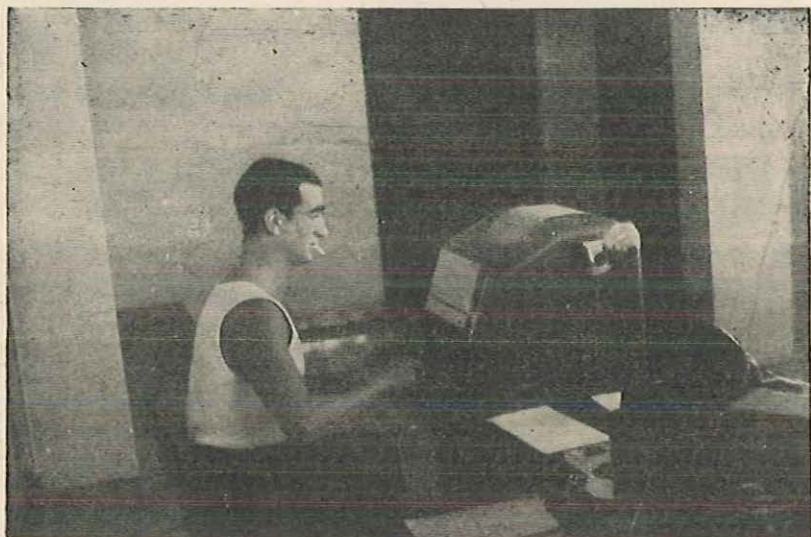
La voiture d'une compagnie de transports aériens s'arrête devant les bâtiments de l'aérodrome. Quatre hommes et une dame en uniforme bleu-marine en descendent.

C'est l'équipage qui va prendre son service.

L'appareil, un quadrimoteur Douglas DC 4, assurant tous les jours la liaison Alger-Paris, est encore au « parking » (1).

— Ne croyez pas, nous disent les aviateurs, qu'aussitôt arrivés sur l'aérodrome nous nous envolons vers Paris. Il nous faut bien deux heures pour nous préparer.

(1) *Parking* : endroit où stationnent les appareils qui vont embarquer des passagers. On dit aussi aire d'embarquement.



Télétypiste devant son appareil

La station météo

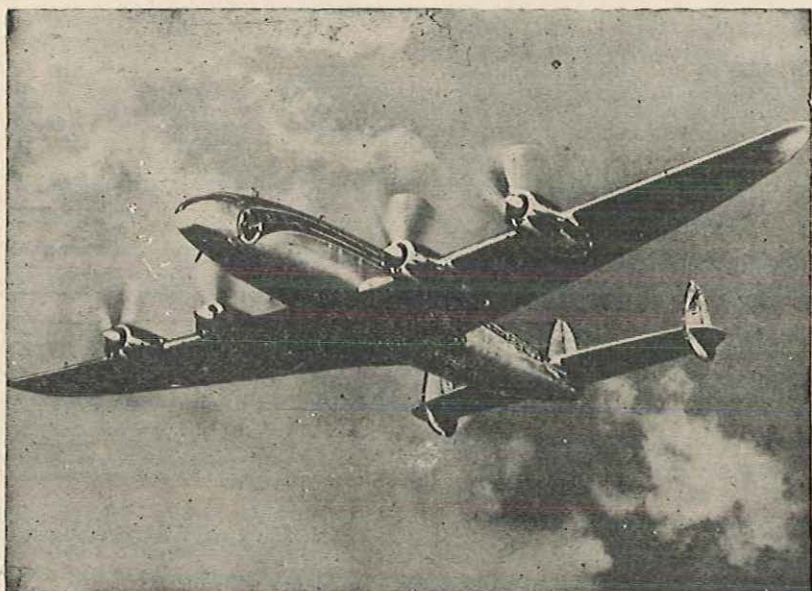
Le premier travail du chef de bord, c'est de prendre connaissance des conditions météorologiques qui règnent sur le parcours et qui lui permettent d'établir le **plan de vol**.

Il va chercher ces renseignements au service météorologique, à « la météo », comme on l'appelle.

— Toutes les trois heures, nous dit l'employé, nous faisons nos observations.

« La girouette nous montre la direction du vent et l'anémomètre sa vitesse ; l'hygromètre indique le degré d'humidité de l'air et, avec le pluviomètre, nous voyons la hauteur de pluie tombée ; le baromètre note la pression atmosphérique et les thermomètres la température.

« Nous enregistrons ces observations ainsi que les renseignements sur l'état du ciel et le degré de visibilité. »



COLLECTION AIR-FRANCE

Ce que la station météo indique aux pilotes

La station météo indique aux pilotes s'ils rencontrent du mauvais temps sur leur parcours. Elle les renseigne sur la direction et la vitesse probables du vent, ainsi que la température aux diverses altitudes. Elle leur signale à quelle altitude ils devront voler pour rencontrer les vents les plus favorables et même le temps qu'il fera au lieu et à l'heure où ils devront atterrir.

Les pilotes ont, en effet, besoin de connaître la température en altitude de façon à écarter le **givrage** (formation sur les ailes d'une glace qui alourdit l'appareil et peut causer des catastrophes).

Ils ont besoin de connaître aussi la **direction des vents**, afin de suivre les lignes favorables, où le vent les pousse, et où ils peuvent atteindre un maximum de vitesse avec un minimum de consommation d'essence.

PLAN DE VOL - FLIGHT PLAN			
<p>Le Commandant de bord ne doit inscrire aucune indication dans les cases cochurées en rouge.</p> <p>Si une case n'est pas utilisée le Commandant de bord doit y inscrire le mot "NIL".</p> <p>Pour les vols en VFR, le Commandant de bord ne rempli que les cases identifiées par une lettre rouge et pour le mot "NIL" dans les autres.</p> <p>CASE A - Si en unités de mille d'altitude de 100 A.C.I. donner le chiffre 5 si en unités de mille pour les autres. Donner le chiffre 0.</p> <p>CASE P - Nombre de personnes à bord y compris l'équipage.</p> <p>Si les modifications apportées au plan par A.T.C. ne commandent pas le Commandant de bord, celui-ci doit formuler de nouvelles propositions.</p>		<p>The Person Command does not fill in the boxes shaded in red.</p> <p>When a box is not used the person-in-command shall insert the word "NIL".</p> <p>For VFR flights the Person-in-Command fills in the boxes identified by a red letter only and writes "NIL" in the other ones.</p> <p>BOX A - If C.A.I. table units are used, enter the figure 5 if figure are used for altitudes, enter the figure 0.</p> <p>BOX P - Endurance in hours and minutes of flight (Group of 3 or 4 figures).</p> <p>BOX P - Number of persons on board, crew included.</p> <p>Should modifications brought to the file by A.T.C. be found unsuitable by the Person-in-Command, the latter can formulate new proposals.</p>	
NUMÉRO DU PLAN	UNITÉS UTILISÉES	AMATEUR, A. N. ET INDIC. RADIO S'ILS DIFFÉRENT	PRÉFÉRENCE DU COMMANDE ET NUMÉRO DU VOYAGE
Nr. 12 / MGR	A O <input checked="" type="checkbox"/> B	F. BELF	C AIR FRANCE
TYPÉ DE RÉGION	NOM DU COMMANDANT DE BORD	POINT DE DÉPART	
D DC4	E LAGARRIGUE	F ALGER	
PROPOSITIONS SUR LA CONDUITE DU VOL			
ALTITUDES DE CROISIÉE		CONDITIONS DE VOL	
COT DE BORD	ATC	COT DE BORD	ATC
G 2700		I ER	
DURÉE PRÉVUE DU VOL		JUSQU'À	
0320		LYDN	
POINT DE PREMIER ARRÊTAGE PRÉVU		VITESSE PROPRE	MÉTHODES UTILISÉES POUR LES COMMUNICATIONS AIR-SOL
H LYDN		I 175	J 333 Kcs 6510 Kcs 3985 Kcs VHF
ENTER LES MOYENS DE NAVIGATION ET D'APPROCHE NE DEVANT PAS ÊTRE UTILISÉS EN VOL			
K <input checked="" type="checkbox"/> S <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> M <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> D <input checked="" type="checkbox"/> R <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> O <input checked="" type="checkbox"/> M <input checked="" type="checkbox"/> P <input checked="" type="checkbox"/> G <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> O <input checked="" type="checkbox"/> S <input checked="" type="checkbox"/> O <input checked="" type="checkbox"/> X		HEURE DE DÉPART	DURÉE PRÉVUE DU VOL
		L 10 0820	M 0320
AÉROFORMES DE DÉGAGEMENT			
N MARSEILLE MARIGNANNE		AUT Q. (L. M. 1)	NUMÉRIQUE PERSONNEL À BORD
		O 0680	P 6444122
OBSERVATIONS TRANSMISSES - ENTER LES ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES PAS À BORD			
Q Fusées éclairantes Parachutes		ALTIRESATION D'APRÈS LE DÉPART	
		40° 00' N 08.50	
OBSERVATIONS NON TRANSMISSES			
VISA BUREAU D'ÉTAT		VISA BUREAU	SIGNATURE & C. DE BORD
P. M.			

Le plan de vol

Tenant compte de ces renseignements, le commandant de bord établit son plan de vol.

Voici ce que signifie celui qui est représenté sur cette page :

L'appareil F-BELF, appartenant à la Compagnie Air-France, du type DC 4, commandé par le chef de bord Lagarrigue, part d'Alger.

Altitude vol proposée : 2.700 m.

Durée du vol prévue : 3 h. 20 m., pour se rendre directement à Lyon.

Vitesse de l'appareil : 175 miles (1).

Les longueurs d'ondes (2) utilisées par le radio de bord seront de 333, 6.510, 3.985 kilocycles.

Différents appareils de navigation seront utilisés en vol.

Jour de départ : 10 du présent mois, à 8 h. 20 m.

Durée du vol prévue : 3 h. 20 m.

Dans le cas où, pour une raison quelconque : mauvais temps, aérodrome encombré, etc., l'appareil ne pourrait pas se poser à Lyon, il ira atterrir à Marseille-Marignane.

L'appareil emporte 6 hommes d'équipage, 44 passagers, du fret.

En cas d'accident, les passagers pourront disposer de fusées éclairantes, de parachutes, de canots en caoutchouc.

L'appareil possède un dégivreur (empêchant la formation de glace sur les ailes).

Il décollera au plus tard à 8 h. 50 m..

Un commandant de bord n'établit pas son plan de vol selon sa fantaisie : il obéit à des règles de navigation aérienne **très précises** et **très sévères** que le **Centre de Contrôle Régional** est chargé de faire respecter.

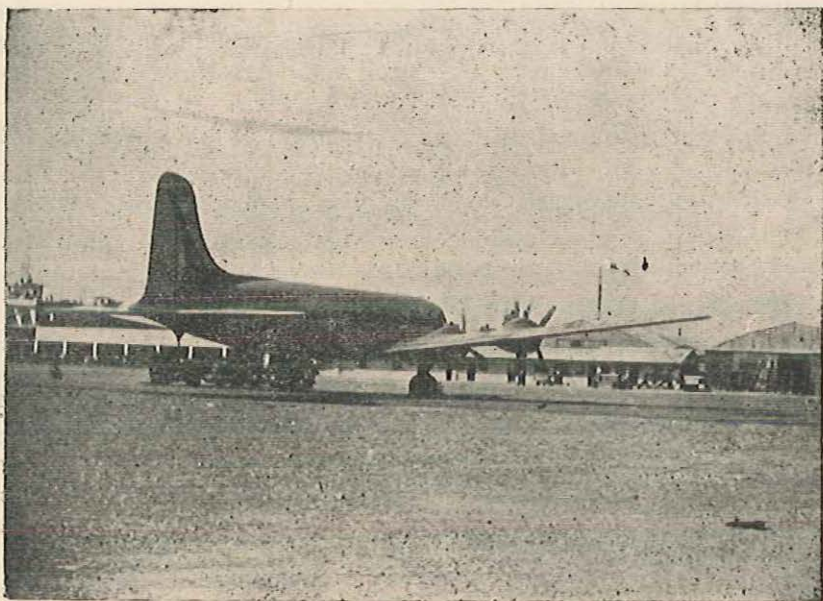
Le plan de vol établi une heure au plus, jamais moins de trente minutes avant le départ, est communiqué au Centre de Contrôle Régional qui l'étudie, **l'approuve** ou le **refuse**, puis le retourne au commandant de bord un quart d'heure avant le départ.



COLLECTION AIR-FRANCE

(1) Mile terrestre anglais : mesure de longueur valant 1609 mètres environ.

(2) On dit aussi fréquence.



DC 4 en place au parking

Les tâches des autres membres de l'équipage

Qu'ont fait, pendant ce temps, les autres membres de l'équipage ?

L'appareil, sorti des hangars, a été mis en place sur l'aire d'embarquement, face aux bâtiments de l'aérodrome réservés aux passagers.

Le co-pilote et le mécanicien-navigant vérifient les commandes, le train d'atterrissage, le plein d'essence et d'huile, etc..



Le plein d'essence

Les membres de l'équipage

Les employés de l'aéroport amènent le groupe électrogène mobile, qui fournira le courant électrique nécessaire à la mise en route des moteurs, et les « conditionneurs d'air », qui réchauffent la cabine des passagers en hiver, ou la rafraîchissent en été.

L'**hôtesse de l'air** surveille l'arrivée des « cantines » contenant les plats et les boissons qui seront servis à bord. Elle en vérifie la qualité et la présentation.

Elle recouvre les dossiers des fauteuils des housses d'étoffe blanche — les têtes — sur lesquelles les voyageurs appuieront leur tête. Elle garnit les pochettes de dépliants, de cartes de vol, de revues illustrées de toute nature.

Le **radio** prend connaissance des longueurs d'ondes des stations de T.S.F. avec lesquelles il devra rester en liaison ; il note les appareils de la même compagnie qu'il rencontrera sur sa route, ainsi que les bateaux et les « radio-phares » (1) qui lui serviront de repère.

(1) **Radio-phares** : stations de T.S.F. qui jalonnent les routes de navigation aérienne. Chacune d'elles émet un signal caractéristique qui sert de repère aux aviateurs. Elles remplissent le même rôle que les phares qui jalonnent les routes maritimes.



Arrivée des passagers à l'aéroport

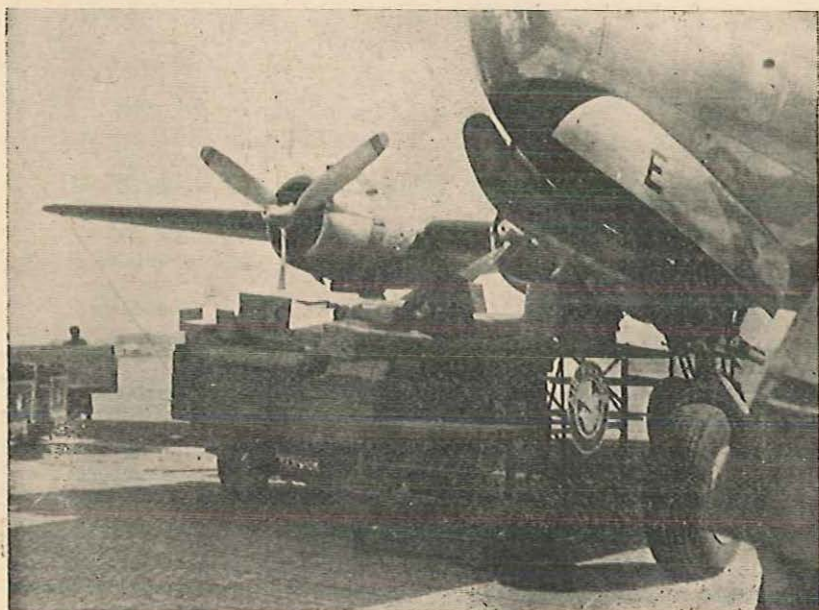
Préparatifs de départ

1° Passagers

Le car, chargé du transport des passagers de la ville voisine jusqu'à l'aérodrome, vient d'arriver à l'aéroport.

Les passagers qui en descendent présentent leurs bagages à la douane, montrent leur fiche sanitaire, ou leur certificat de vaccination au service de Santé. Ils montrent leurs pièces d'identité aux services de la Police. Ils échangent leur argent s'ils se rendent à l'étranger.

Puis ils se rassemblent dans la salle de départ.



Chargement du frêt dans les soutes d'un DC 4

Préparatifs de départ

2° Chargement du courrier

La camionnette de la poste fait son entrée sur le terrain : les sacs du courrier sont chargés directement dans l'appareil, tandis que les bagages, soigneusement empilés sur des remorques tirées par un petit tracteur, sont amenés près des soutes.



Embarquement de primeurs

COLLECTION AIR-FRANCE

Préparatifs de départ

.... 3° Chargement du frêt

Les employés hissent rapidement à bord les colis et marchandises de toutes sortes constituant le frêt ; ils les répartissent dans les soutes selon un **plan de chargement** établi à l'avance, afin que le poids soit uniformément réparti.

On apporte un très grand soin à ce « centrage de frêt ». En effet, l'appareil risquerait d'être déséquilibré s'il y avait plus de poids à l'avant qu'à l'arrière, les manœuvres de décollage et d'atterrissage seraient plus difficiles.

Si le chargement est bien fait, le vol de l'appareil est plus facile et plus rapide, même avec un ou deux moteurs arrêtés.



Embarquement d'oiseaux

COLLECTION AIR-FRANCE

Dernières formalités

Les employés du « service trafic » établissent enfin le **manifeste** de l'avion, qui comprend :

- la liste complète du chargement, avec les noms, adresses et destinations des passagers ;
- le détail du frêt et de la poste ;
- ainsi que d'autres papiers exigés par les règlements internationaux de circulation aérienne.

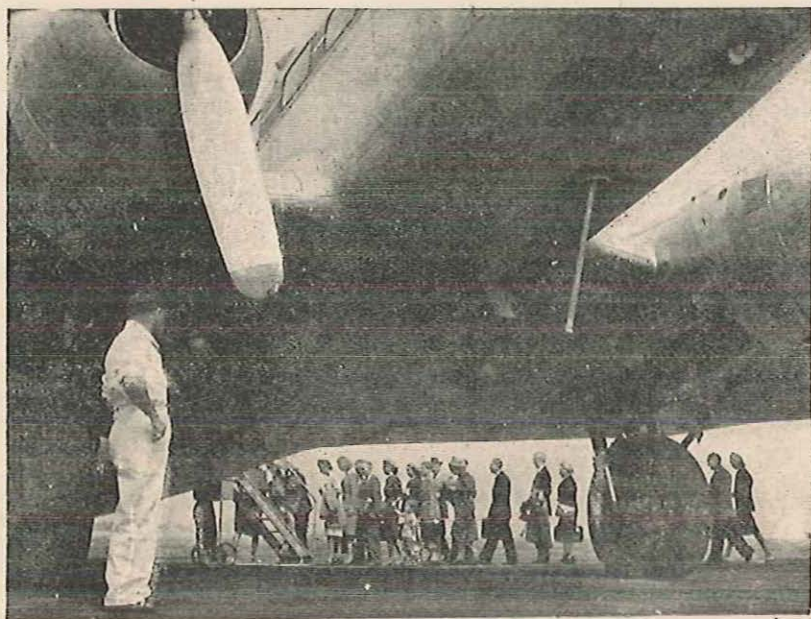


On place l'escalier d'accès à l'avion

Embarquement des passagers

Tout à coup, le haut-parleur annonce :

— Allo ! Allo ! Messieurs les voyageurs à destination de Lyon sont priés de se présenter sur l'aire d'embarquement, appareil n° 2.



Les passagers montent dans l'avion

COLLECTION AIR-FRANCE

Le départ

A l'entrée de la cabine, l'hôtesse de l'air, souriante, accueille aimablement les passagers qui prennent place dans de confortables fauteuils.

On apporte à l'hôtesse de l'air un exemplaire du « manifeste » qui sera remis au « service trafic » de l'arrivée; un deuxième exemplaire est conservé au point de départ; tandis qu'un troisième exemplaire est adressé au siège de la Compagnie assurant le transport.

La porte de la cabine est fermée et l'escalier enlevé.

En route !

Nous remercions vivement :

M. le Directeur de l'Aviation civile en Afrique du Nord ;

M. le Commandant de l'Aéroport d'Alger-Maison-Blanche ;

MM. les Chefs de service de l'Aérodrome et leur personnel ;

M. le Directeur de la Compagnie « Air-France »,

pour l'aide qu'ils ont apportée à la réalisation de ce travail.

Dans la même collection :

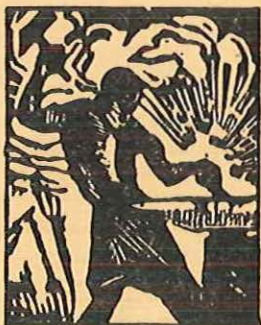
(suite)

- | | |
|--|--|
| 104. Les arbres et les arbustes de chez nous.
105. Sur les routes du ciel.
106. En plein vol.
107. La vie du métro.
108. La bonneterie.
109. Le gruyère.
110. La tréfilerie.
111. La cité lacustre.
112. Le maïs.
113. Le kaolin.
114. Le tissage à Armentières.
115. Construction du métro.
116. Dolmens et menhirs.
117. Les auberges de la jeunesse.
118. La mirabelle.
119. Dar Chaâbane, village tunisien.
120. Alpha, le petit noir de Guinée.
121. Un torrent alpestre : l'Arve
122. Histoire des mineurs.
123. Le Cambrésis.
124. La gare.
125. Le petit pois de conserve.
126. Le cidre.
127. Annie la Parisienne.
128. Sam, esclave noir.
129 - 130 - 131. Bêl olseau, qui es-tu ?
132. Je serai marinier.
133. Le chanvre.
134. Mont Blanc, 4.807 mètres.
135. Serpents.
136. Le Cantal.
137. Yantot, enfant des Landes.
138. Le riz.
139. A la conquête du sol.
140. L'Alsace.
141. La ferme bressane.
142. Vive Carnaval !
143. Colas de Kinsmuss.
144. Guétatcheou, le petit éthiopien.
145. L'aluminium.
146 - 147. Notre corps.
148. L'olivier.
149. La Tour Eiffel.
150. Dans la mine.
151. Les phares.
152. Les animaux et le froid.
153. Les volcans.
154. Le blaireau.
155. Le port du Havre.
156. La croisade contre les Albigeois.
157. En Champagne.
158. Le petit électricien.
159. I. — Le portage humain.
160. La lutherie. | 161 et 162. Habitant d'eau douce.
163. Ernie, le petit australien.
164. Les dents.
165. Répertoire de lectures
166. Donzère-Mondragon
167. La peine des hommes à Donzère-Mondragon.
168. La scierie.
169. Les champignons.
170. L'alfa.
171. Le portage (2).
172. Côtes bretonnes.
173. Le carnaval de Nice
174. La Somme.
175. Le petit arboriculteur
176. Les chevaux de course
177. Abdallah, enfant de l'oasis
178. Une lettre à la poste
179. Répertoire de lectures (tome II).
180. Moissons d'autrefois
181. Vignettes CEL (I).
182. Les 24 heures du Mars
183. Le portage (3) (brouettes et charriots).
184. Les pompiers de Paris
185. Le téléphone.
186. Le petit mécanicien.
187-188. Un village de l'Oise au XVII ^e siècle.
189. Le tabac en AOF.
190. Moissons modernes.
191. Provins, cité du moyen âge.
192. L'eau à la maison.
193. Répertoire de lectures. |
|--|--|

★

La brochure : 50 fr.

La collection complète : remise 5 %



Le gérant : FREINET



IMPRIMERIE « ÆGITHA »
27, RUE JEAN-JAURÈS, 27
CANNES (ALPES-MARITIMES)