

N° 4628 — 89^e ANNÉE
— 14 NOVEMBRE 1931 —

PRIX du NUMÉRO : 5 fr.
ÉTRANGER : Le prix de France
majoré des frais de port.

L'ILLUSTRATION



LE MINISTRE DES COLONIES EN COCHINCHINE : LA BIENVENUE D'UNE PETITE INDIGÈNE

Phot. G. Chénouet, envoyé spécial de « L'Illustration ». — Voir l'article et les autres photographies, pages 346 et 347.

AVEC CE NUMÉRO " LA PETITE ILLUSTRATION " CONTENANT

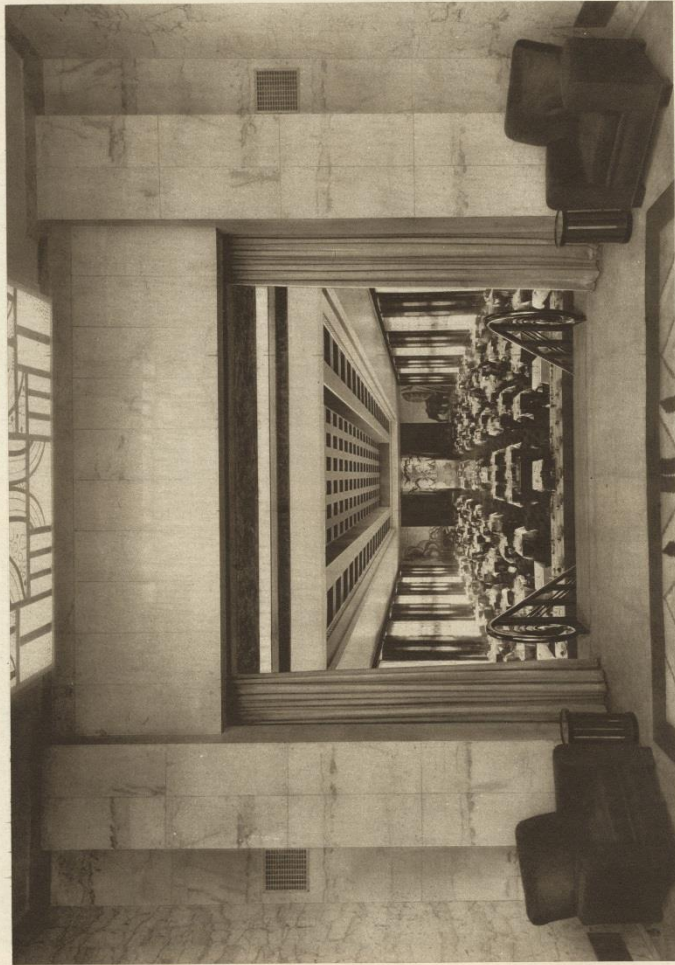
« BONNE-ÉTOILE », ROMAN, PAR HENRI LAVEDAN
DE L'ACADÉMIE FRANÇAISE.

(En quatre parties. — 11.)

13, RUE SAINT-GEORGES, PARIS (9^e)

Voir le tarif des abonnements au verso

Couverture de la revue



(Paris, Rapinot et Mallard, arch.)

La grande salle à manger des 1^{re} classes vue du grand salon.
A BORD DU PAQUEBOT « L'ATLANTIQUE »

Phot. « Illustration ».



Le paquebot *l'Atlantique* arrive, encadré de remorqueurs, à son accostage de Rio, par temps de pluie.

Phot. Nardi.

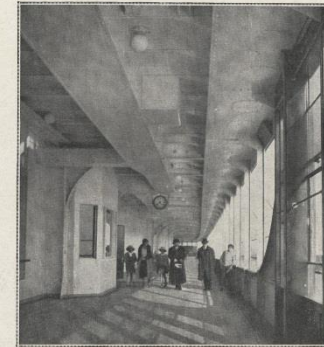
LE PREMIER VOYAGE D'UN TRANSATLANTIQUE

Le 29 septembre, *l'Atlantique*, quittant Pauillac, entreprenait sa première traversée de l'océan, à destination de l'Amérique du Sud. Le 31 octobre, à 6 heures et demi du soir, il rejoignait son port d'attache, et dans la brume qui avait envahi l'estuaire de la Gironde, c'était un spectacle que celui de l'immense navire émergeant de fumées, venant vider avec une précision sûre jusqu'à son appartement. Dans son numéro du 19 septembre *l'Illustration* a déjà publié des nouvelles qui donnaient une idée des proportions, du confort et du luxe du plus moderne des grands paquebots de nos compagnies de navigation. Les clichés photographiques que nous reproduisons aujourd'hui serviront de justifier l'admiration et la

curiosité qu'a suscitées à chacune de ses escales ce « bélier » de la France, férou de la science audacieuse de ses ingénieurs comme du goût de ses artistes.
De ce beau voyage, tous les passagers conserveront un durable souvenir. Mais il a été aussi, pour le continent latin de l'autre hémisphère, un grand événement. A Rio de Janeiro, à Buenos Aires, des milliers de personnes tinrent à visiter la ville flottante. A bord, des banquetts, des soirées de gais

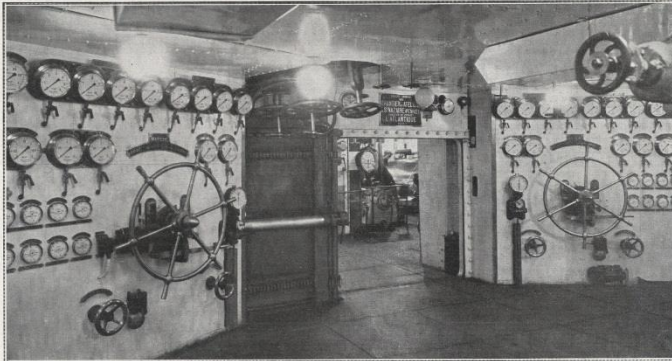


Le salon oval.



Le pont-promenade.

ou de bienfaisance furent données, qui réunirent les membres des gouvernements brésiliens et argentins, le corps diplomatique et l'éélite d'une société qui n'a jamais refusé à notre pays et à tout ce qui le représente la vivacité de ses sympathies. M. Payrol, président de la Sud-Atlantique, et M. Nivelle, directeur général, qui étaient présents, ont entendu exprimer à maintes reprises la satisfaction que la France eût enfin repris, dans la concurrence internationale, la place qui lui revient. Depuis la guerre, en effet, la flotte de la compagnie, durement ébranlée par les hostilités, ne pouvait plus opposer que deux unités de 18.000 tonnes, d'une conception déjà ancienne, à celles que l'étranger mettait en ligne. Dès 1926, les *Anglia*

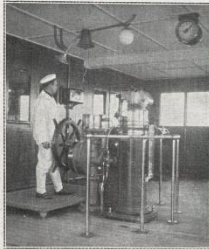


Tableaux de manœuvre de groupes de turbines.

avaient lancé l'*Ataraxie* et l'*Atlantique*, de 23.000 tonnes. C'était ensuite le tour des Allemands, en 1927, avec le *Cop-Dreum*, de 20.000 tonnes, puis celui des Italiens, avec le *Giulio-Cesare*, le *Conte-Verde*, le *Conte-Rosso*, et leurs grands paquebots à moteurs à sodium, le *Falsona* et l'*Augustus*. Du premier rang, nous écartons cependant au quatuor. Les 40.000 tonnes de l'*Atlantique*, pour ne parler que de la puissance, ont amplement rétabli la balance en notre faveur, et sa vitesse de 21 nœuds, aisément atteinte en service, dépasse les 19 nœuds de ses rivaux les plus rapides.

À l'aller comme au retour, la traversée fut un enchantement et ressemble plus à une villégiature dans un pays de villes d'eau qu'à un voyage en mer. Elle fut favorisée par le beau temps, et les quelques houle que l'on rencontre ne réussissant pas à ébranler la gigantesque masse. Parties de tennis sur le pont supérieur, baignades dans la piscine, sports et hydrothérapie à l'établissement thermal, longues flâneries devant les tentes d'été de la rue centrale, *bar-cloak* ou cocktail alternèrent avec les concerts, les séances de cinéma, les soirées dansantes, les bals costumés. Mais le commandant Charmaison voulut aussi instruire et divertir ses hôtes, en même temps qu'il les distrairait, et il les convia à visiter de fond en comble, jusque dans les secrets de sa machinerie, leur cité montante. Le «*excursion*» devant les tableaux de manœuvre des groupes de turbines ; en pénétrant dans les compartiments des groupes moteurs, ils

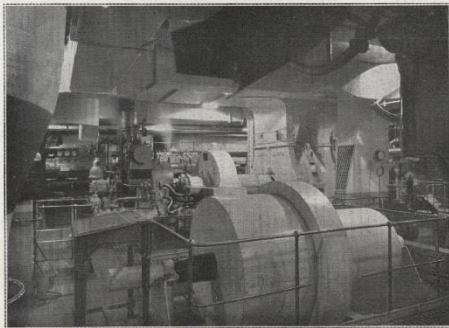
se crurent transportés dans une formidable usine, ils s'émerveillèrent de la facilité avec laquelle il était possible de conduire le navire, grâce à la perfection et à l'ingéniosité des organes de direction et de transmission d'ordre, groupés sur la passerelle de navigation, ils commentèrent en détail les précautions prises pour leur sécurité, le compartimentage des cloisons étanches dont les portes sont commandées toutes ensemble par un système hydro-pneumatique, les moyens de défense contre l'incendie, comportant 208 postes d'extinction, sans compter les systèmes aériens par la vapeur ou le moussé carbonique, et la véritable petite flotille de sauvetage, avec ses 22 embarcations métalliques, ses 2 canots à moteur, sa baleinière, son yoyo et ses 22 radeaux. Les techniciens de la T. S. F. leur expliquèrent les mystères des ondes entretenues, des ondes modulées et des ondes courtes, de la radiotélégraphie et de la radiotéléphonie. Le commissaire du bord leur fournit d'impressionnantes statistiques sur ce que représentaient leur entretien



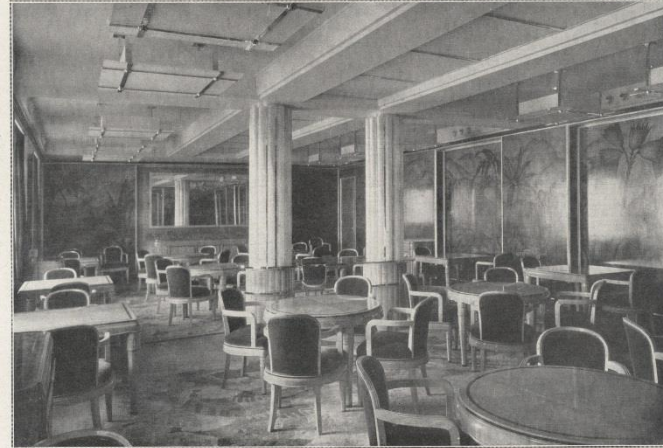
La chambre de navigation.

et leur nourriture, où le coq se signale pour 200.000 francs, et toutes ces révolutions servies de thème à bien des conversations échangées dans la salle à manger monumentale, le grand salon à la Diane chasseresse, ou dans le confort plus intime du restaurant particulier ou du salon oval.

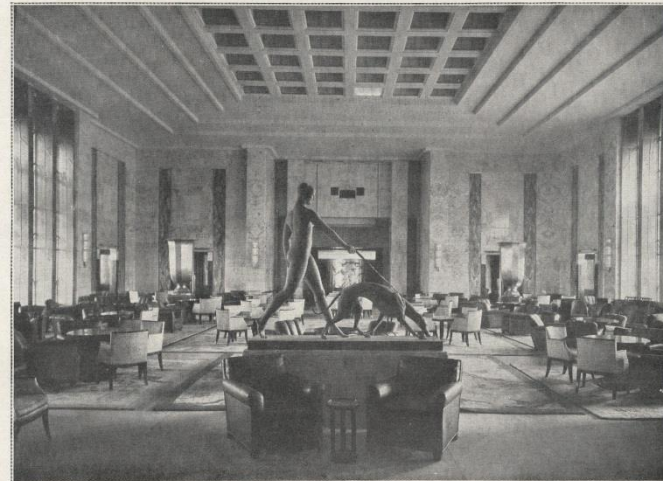
Assurément, la mise en service d'un paquebot comme l'*Atlantique*, dont le coût est de 400 millions et dont chaque traversée, aller et retour, revient à quelque 25 millions de francs, est une lourde charge pour la compagnie. Mais ce n'est pas seulement une dépense de prestige national, ce qui suffirait à le justifier et à motiver les encouragements de l'État. Il ne faut pas oublier que la marchandise suit inévitablement le pavillon favori ; le cargo, roulier de la mer, sera le profiteur plus obscur mais certain de cette prodigalité somptuaire.



Paquet supérieur du compartiment des groupes moteurs de l'avant, à bord de l'*Atlantique*.
LA MACHINERIE D'UN PAQUEBOT MODERNE



Le restaurant des 1^{re} classes. (Paul Follis, archt.)



Le grand salon.

Au premier plan, *Diane chasseresse*, par Raymond Rivière.
A BORD DU PAQUEBOT « L'ATLANTIQUE »

Photographie « situation ».

(Pavot et Raymond Maillard, archt.)