

TOULOUSE:Exposition 1908



Vue Aérienne

C. Henry
20.7.08



Nancy — L'Accident du Ballon (14 Juillet 1908)

1 — Le ballon touche le Grand-Hôtel, les aéronautes se cramponnent aux barres d'appui des fenêtres du second étage

Cliché E. Bertrand

Phot. et édition H. Farnier et C^{ie}, Nancy



Nancy — L'Accident du Ballon (14 Juillet 1908)

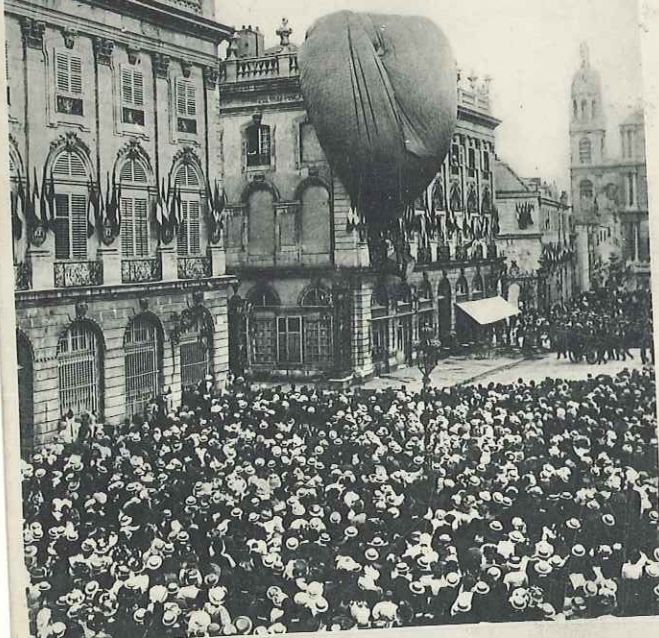
4 — Le ballon entièrement dégonflé. Les pompiers montent l'échelle pour enlever le ballon et dégager l'édifice

Cliché E. Bertrand

Phot. et édition H. Farnier et C^{ie}, Nancy



C. Henry
29.8.08

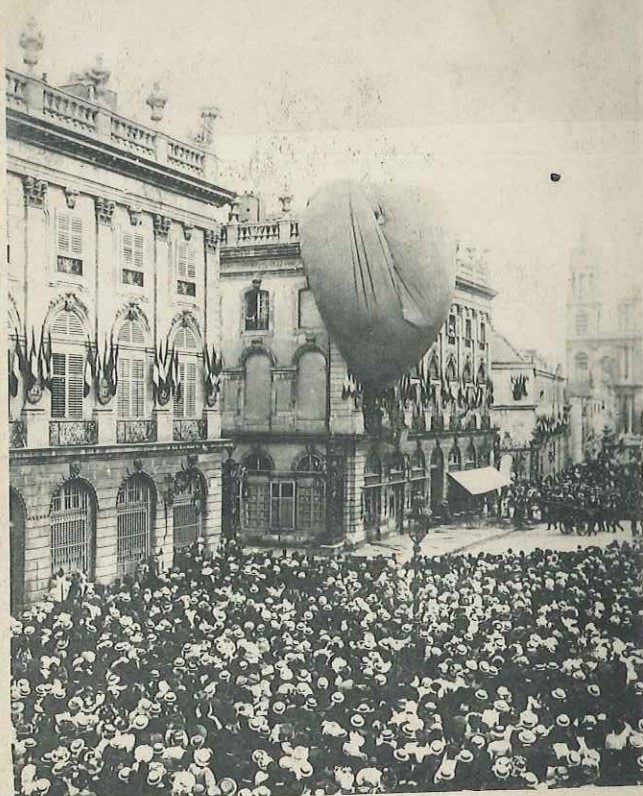


Nancy — L'Accident du Ballon (14 Juillet 1908)

3 — Le ballon se dégonfle. - Les pompiers arrivent avec l'échelle Guguemus

Phot. et édition H. Farnier et C^{ie}, Nancy

180



Nancy — L'Accident du Ballon (14 Juillet 1908)

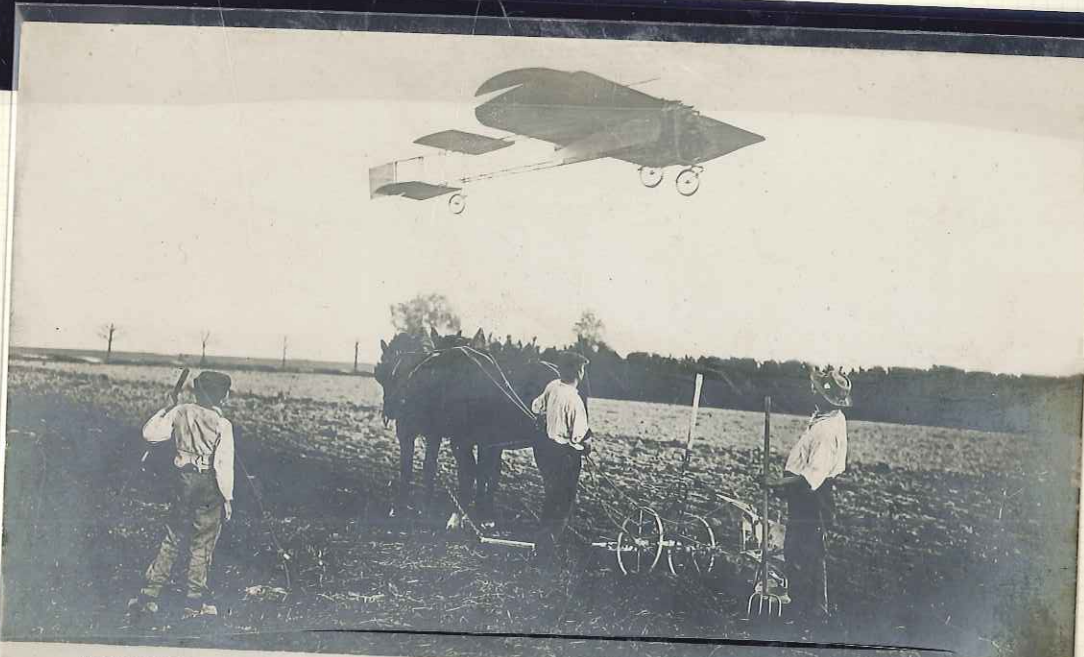
3 - Le ballon se dégonfle. - Les pompiers arrivent avec l'échelle Guguemus

Cliché E. Bertrand

Phot. et édition H. Farnier et C^{ie}, Nancy

E MANS: 1er Vol de Wilbur Wright en France le 8/8 1908





TOURY-EN-BEAUCE. — Le 31 octobre 1908, l'aviateur Blériot, sur son monoplan franchit la distance de 28 kilomètres en circuit fermé à une vitesse moyenne de 80 kilomètres. — A.D. Phot.

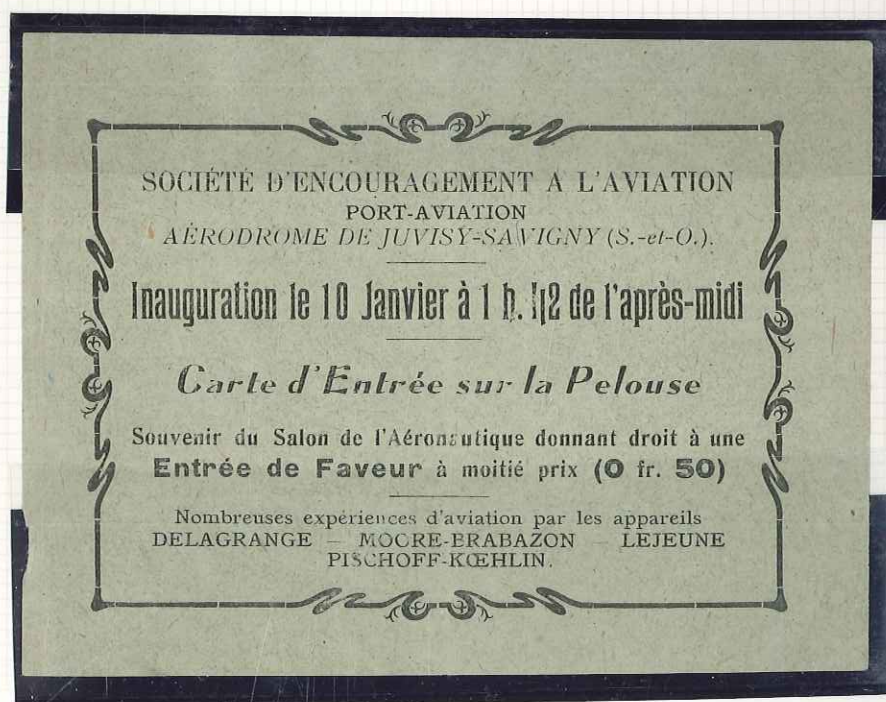
MACON. — Les Fêtes des 29, 30 et 31 Mai 1909.
L'Ascension du Dirigeable.



MACON. — Fêtes des 29, 30 et 31 Mai 1909
Départ du Ballon Dirigeable (31 Mai, à 5 heures du soir)



FETE D'AVIATION DE JUVISY 23 MAI 1909



ports



— TELEPHONE : DIRECTION, ADMINISTRATION : 101-31. — REDACTION : 101-33.

RODROME DE JUVISY

L'après-midi. — Une grande
de Lagatinerie, les enga-
plants réunira une quaran-
pour se rendre à Juvisy.

1 h. 40, 2 h. 12, 2 h. 45 ; Saint-Michel :
1 h. 19, 1 h. 43, 2 h. 15, 2 h. 45 ; Auster-
litz : 1 h. 05, 1 h. 24, 1 h. 51, 2 h. 23,
3 heures.
P.-L.-M. — Paris-Lyon : 12 h. 57, 1 h. 55,
3 h. 20.

L'aérodrome est plus près de la gare
de Savigny-sur-Orge que de la gare de
Juvisy ; les automobiles devront suivre
la route de Fontainebleau, contourner
l'aérodrome, pour y pénétrer par la route
de Vitry, qui est à proximité de la gare
de Savigny-sur-Orge.

Enfin, le train spécial emmenant les
ministres, les parlementaires et les per-
sonnages officiels partira de la gare
d'Orléans-Orsay, à 2 h. 5.

Le prix des places

Le prix des places est le suivant : pe-
sage, 20 fr. (dames, 10 fr.) ; pavillon,
5 fr. ; petites tribunes, 2 fr. ; pelouse, 1 fr.

En cas d'empêchement de la course
pour une cause quelconque, les billets
pris aux portes d'entrée de Port-Avia-
tion seront valables à la prochaine réu-
nion.

E. R.

LES CANOTS AUTOMOBILES

Le Meeting de Melun

30 ET 31 MAI

Le meeting de canots automobiles de
Melun, qui aura lieu le dimanche et le
lundi de la Pentecôte, 30 et 31 mai, s'an-
nonce comme devant être l'une des réu-
nions nautiques les plus intéressantes
de la saison. Notre collaborateur M. Ray-
mond Lestonnat, délégué du Comité d'or-
ganisation, est rentré hier de Melun, où
il a eu de nombreuses conférences avec
le préfet, le maire, l'ingénieur des ponts
et chaussées, le général commandant la
division de cavalerie, etc. Tous appor-
tent le concours le plus empressé à l'or-
ganisation du meeting.

Au nombre des engagements, nous re-
levons : *Calypso*, à M. Cruocq ; *All-Right*,
à Mme Clarke ; *Korrigan*, à M. Al. Le-
roy ; *Roi-d'Ys*, à M. Massieu ; *Bru-
tion-III*, à M. Albert ; *Yette-IV*, à M. Ge-
neix ; *Chantecler*, à M. Coulomb ; *No-
chette*, à M. Frilet ; *Pionnier-IV* et *Pion-
nier-V*, à MM. Tony Huber et De Co-
ninck ; *Salangane*, à M. Legangneux ;
Ludion, à M. Bonnet ; *Avenir-II*, à M.
Mootz ; *Firefly*, à M. Clarke ; *Mouche-
ron*, à M. Barberolle, etc.

Les bateaux composant la flottille du
meeting devront être réunis à Juvisy
en temps utile pour pouvoir partir de ce
point pour Melun le dimanche 30 mai,
à huit heures du matin. Le déjeuner
aura lieu en cours de croisière, en un
point convenablement choisi. L'arrivée
à Melun aura lieu vers cinq heures du
soir. Le lundi 31, courses dans le bief
de Melun. Rappelons que le meeting est
doté de 5.000 francs de prix en espèces.

d'une belle victoire par Millot, qui ter-
mina seul le parcours, couvrant la dis-
tance en 1 h. 32 m. 4 s. 1/5. Aldridge fit
un train formidable au départ, décollant
Millot au 6^e mille, pour s'arrêter épuisé
au 10^e mille. Le Belge Collas a abandon-
né après le dixième tour.

La victoire de Millot a été très applau-
die. Les coureurs français, Neveu parti-
culièrement, furent acclamés à leur en-
trée sur la piste du Stadium. — PAUL
BELLON.

LES VOITURES DE TOURISME

Les routes reprennent leur grande ani-
mation ; les voitures de tourisme, fortes,
solides et résistantes, celles qui atten-
dent les beaux jours pour reprendre
leur essor, reparaissent sur les grands
chemins.

A chaque tournant de route, c'est une
Croix de Lorraine que l'on rencontre dé-
sormais.

La « Lorraine-Dietrich » avec ses mo-
dèles de 20, 30 et 40 HP n'est-elle pas, en
effet, la meilleure, la plus résistante et
la plus régulière des voitures de touris-
me, il n'en faut pas davantage pour jus-
tifier cette faveur bien méritée.

Pour voir et essayer : 21, avenue des
Champs-Élysées.

Voir en deuxième page :

LE CIRCUIT PEUGEOT

AU JOUR

LE JOUR

CARNET DU SPORTSMAN

Hier :

A Paris, température maxima, 28° ; mini-
ma, 18° ; hauteur barométrique à sept heures
du matin, 765 m/m ; à sept heures du soir,
765 m/m.

Aujourd'hui :

Courses à Longchamps. Nos pronostics :
Prix de l'Ecole Militaire. — Amatus, Sfax.
Prix de l'Esplanade. — Golden Pheasant,
Podolie.

Prix La Rochette. — Ronde de Nuit,
Azalée.

Prix La Rochette. — Oversight, Repas-
seur.

Prix du Prince de Galles. — L'Inconnu,
Moulin la Marche.

Prix Rieussec. — Sol Voisins, Saint Ma-
thurin.

RIX LAGATINERIE

ROUGIER

7. Gabriel Voisin, appareil biplan Voi-
sin.
8. Léon Delagrangé, appareil biplan.
9. F. de Rue, appareil biplan Voisin,
piloteur Antoinette.

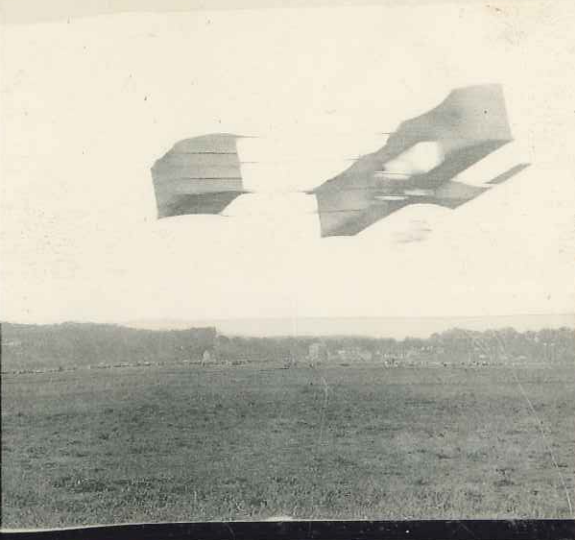
Le parcours imposé est de 12 kilomè-
tres, soit six tours de la piste, qui sera
délimitée par deux mâts plantés à une
distance de 1.000 mètres l'un de l'autre.
Les escales sont autorisées par le règle-
ment.

Le vainqueur sera celui qui mettra le
moins de temps pour parcourir cette dis-
tance. Au cas où aucun aviateur ne fe-
rait les 12 kil., le montant du prix sera
attribué à celui qui aura parcouru la plus
grande distance, avec un minimum obli-
gatoire de deux tours de piste.

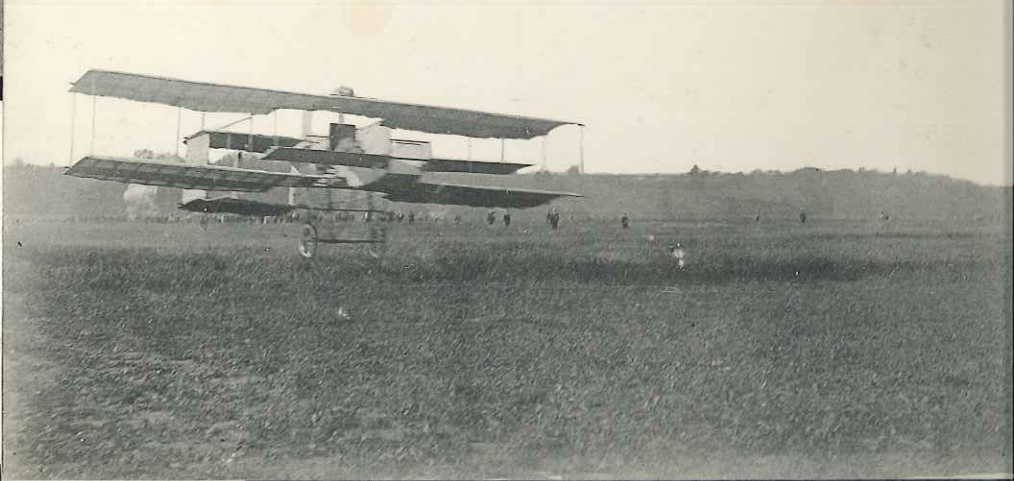
Il serait téméraire pour un genre d'é-
preuve aussi nouveau d'oser risquer un
pronostic. Le seul qu'il nous semble per-
mis d'avancer, c'est que, si le temps est
favorable et si leurs appareils sont bien

INAUGURATION DE L'AÉROPORT DE JUVISY 23 MAI 1909

INAUGURATION DE L'AÉRODROME DE JUVISY (23 Mai 1909)
DELAGRANGE fait cinq fois le tour de l'Aérodrome
avec un appareil "Voisin" de l'École des Pilotes



INAUGURATION DE L'AÉRODROME DE JUVISY (23 Mai 1909)
DELAGRANGE tente d'enlever le prix De Lagatinerie sur son Aéroplane
de la « Campagne d'Italie »



INAUGURATION DE L'AÉRODROME DE JUVISY (23 Mai 1909)
Concours de Cerfs-volants — Entrée de la Piste



ports

N° 4637. — LUNDI 24 MAI 1909



TELEPHONE : DIRECTION, ADMINISTRATION : 101-31. — REDACTION : 101-33.

PORT-AVIATION

spectacle. — Quelques cerfs-
urs ne volent pas. — La
se fâche, puis se calme
aire un tour. — Rougier
essai, et Delagrèze, à
vol d'un quart d'heure.

gouvernail de profondeur à l'avant a
quelque peu souffert.

Pendant qu'on ramène le biplan à son
hangar, les commissaires annoncent que
F. de Rue va faire un essai à son tour.

Delagrèze vole un quart d'heure

Un nouveau biplan Voisin est amené
au point de départ, mais ce n'est pas
F. de Rue qui y prend place, c'est Dela-
grange. Cet appareil, qui a été acquis
par la Ligue Nationale Aérienne, a été
mis à la disposition de Delagrèze par
M. Quinton. C'est la première sortie de
ce biplan, qui est muni d'un des nou-
veaux groupes moteurs à hélices Antoi-
nette.

Il est un peu plus de sept heures, l'at-
mosphère est maintenant idéalement cal-
me, mais les spectateurs sont presque
tous partis ; il reste à peine deux mille
personnes dans l'aérodrome.

A la première tentative, l'appareil part
franchement et, en moins de cent cin-
quante mètres, quitte le sol. Au milieu
des applaudissements, Delagrèze cou-
vre un premier tour à faible hauteur,
trois ou quatre mètres environ, puis,
montant progressivement, fait encore
quatre fois le tour complet de l'aérodro-
me, s'élevant jusqu'à vingt mètres en-
viron.

Une ovation folle salue l'aviateur à l'at-
terrissage ; on le saisit, on le porte en
triomphe. Et, parmi les premiers qui le
félicitent, quand il a réussi à se dégager,
est le baron de Lagatinerie, donateur du
prix, qui lui serre la main en lui disant :

— Je suis très heureux que vous ayez
gagné ; vous avez été superbe !

La distance réelle couverte par Dela-
grange sur son biplan à moteur Antoi-
nette, ailes caoutchoutées Continental,
est — d'après notre évaluation person-
nelle — de douze kilomètres environ.
Quant au temps, notre montre nous a
indiqué quinze minutes ; nous aurions
voulu connaître ce qu'avait indiqué offi-
ciellement celle du chronomètreur, mais
nous n'avons pu avoir aucun renseigne-
ment à ce sujet.

Et... c'est tout !

Rougier, qui avait réparé l'avarie de
son appareil pendant le vol de Delagra-
ze, avait annoncé son intention de faire
une nouvelle tentative, mais le vent s'é-
tant alors brusquement élevé, ce projet
n'a pu être réalisé, et, vers huit heures
du soir, les derniers spectateurs, peu
nombreux, apprenaient que tout était ter-
miné pour cette fois, et s'acheminaient
vers la gare de Savigny.

LE CIRCUIT PEUGEOT

Journée triomphale à Marseille

Lignon gagne Valence-Marseille, cinquième épreuve du
Grand Prix Wolber. — L'A. V. A. de Marseille triomphe
dans le Trophée de France. — Friol bat Rutt et Hourlier.

Marseille, c'était prévu, devait résér-
ver au Circuit Peugeot une réception,
un succès colossaux. Sans dire que tous
les records sont battus, il faut constater,
cependant, que la marque Peugeot a
remporté, par son trio de grandes épreu-
ves et sa réunion au Velodrome, un
triomphe dont on parlera longtemps
dans la grande cité phocéenne.

Sur la route, tout aussi bien que sur la
piste, les coureurs ont fait merveille,
et le public enthousiaste les a encoura-
gés, les a ovationnés et leur a rendu la
victoire plus agréable encore.

L'Association Vélocipédique d'Amat-
teurs de Marseille, qualifiée pour la
finale de Paris, ajoute une importance
capitale au Trophée de France, d'autant
plus que cette vaillante société est consi-
dérée comme une des meilleures de
France.

Lignon est toujours en tête du classe-
ment général du Prix Wolber et a pris
une avance telle, qu'il peut envisager
avec calme l'avenir de sa grande ran-
donnée. Il est, d'ores et déjà, grand fa-
vori.

Quant au Critérium de Vitesse, qui va

Le classement général

1. LIGNON, 62, 20	82 points
2. Passerieu, 48, 14	62
3. Charpiot, 48, 10	58
4. Omer Beaugendre, 50, 8...	58
5. Paulmier, 38, 18	56
5. Dortignacq, 40, 16	56
7. E. Georget, 44, 6	50
8. L. Georget, 28, 0	28
9. Chauvet, 8, 12	20
10. Brocco, 16, 0	16
11. Marcel Berthet, 14, 0	14
12. F. Beaugendre, 10, 4	14
13. Lorgeou, 12, 0	12
14. Privat, 8, 0	8
15. Mazan, 2, 0	2

Sur la route

Le départ de l'étape a été donné à la sor-
tie de Valence aux concurrents suivants :
Passerieu, Georget, Lignon, O. Beaugendre,
Privat, Berthet, Paulmier, Charpiot, Dori-
gnacq, F. Beaugendre, Brocco, Chauvet,
Lorgeou et Mazan.

Dès les premiers kilomètres, Lignon, Bro-
cco et Charpiot tentent de s'échapper. Les
deux derniers réussissent à prendre quelque

PARIS: SALON DE L'AVIATION JUIN 1909



Exposition de l'Aérostation et de l'Aviation

A TRAVERS LES AGES

Sous le Patronage de l'Aéro-Club de France

JUIN 1909

~~Hôtel du Journal "LES MODES", 15, Rue de la Ville l'Evêque~~
Jardin des Feuilles Côté Rue de Rivoli

DIVISIONS DE L'EXPOSITION

I. - ESTAMPES & DOCUMENTS DIVERS

Estampes historiques et satiriques, anciennes et modernes : 1° Pièces antérieures à la découverte des Ballons ; 2° Pièces de la période aéronautique, XVIII^e et XIX^e siècles ; voyages, expériences, projets ; 3° Pièces de la période contemporaine (XX^e siècle). Depuis Ader jusqu'aux Whright. Ascensions féminines.

Portraits des Aéroneutes célèbres, Anciens et Modernes, hommes et femmes.

Documents divers : Affiches, prospectus, cartes d'entrée, adresses, ex-libris, papier à lettre.

II. - LIVRES

Livres anciens et modernes ; Almanachs.

Pièces de Théâtre ; Chansons et Musique. Reliures au ballon.

III. - MÉDAILLES

Iconographie métallique : Médailles, Jetons.

IV. - AUTOGRAPHES

Autographes et souvenirs d'Aéroneutes célèbres.

V. - CURIOSITÉS ET OBJETS DIVERS

Tabatières, bonbonnières, miniatures, éventails. Céramique : porcelaines et faïences, biscuits Sèvres et Saxe. — Etains. — Flacons.

Bijoux, bagues, montres, cachets, boutons, etc.

Pendules et bronzes, baromètres, etc.

Etoffes, tapisseries, toiles de Jouy, vêtements à ballon. Papiers peints.

VI. - MEUBLES

Petits meubles, Vernis-Martin, cages, lustres, etc.

VII. - PEINTURES ET SCULPTURES

Tableaux, aquarelles, gouaches, dessins.

Sculptures, terres cuites.

VIII. - JOUETS

IX. - MODÈLES D'AÉROSTATS

Modèles anciens et modernes.

X. - L'AÉROSTATION ET L'AVIATION

DANS L'ART, LA MODE

ET LA PUBLICITÉ CONTEMPORAINE

NOTA. — Cette section est réservée spécialement aux Industriels aux Fabricants, à tous les Créateurs qui nous apporteront des formes et des idées nouvelles.

DURÉE DE L'EXPOSITION :

UN MOIS

PRIX DES ENTRÉES

Jour d'ouverture. { 5 francs le matin
 10 francs l'après-midi
Jours ordinaires et dimanches 1 franc
Vendredis 5 »

ATTRACTIONS

JOUR D'OUVERTURE :

Prologue historico-humoristique sur l'Aérostation.

Poèmes sur les Aérostats.

Chansons du XVIII^e siècle sur les Ballons, interprétées par des Artistes des Théâtres.

Chansons rosses par les Chansonniers de Montmartre.

TOUS LES VENDREDIS :

Conférences avec projections, Chansons, Attractions diverses

TOUS LES JOURS :

Five o'clock.

EXPOSITION

de

Paris, le 1909

l'Aérostation et de l'Aviation

A TRAVERS LES AGES

(Curiosités anciennes et modernes)

SIEGE :

38, Rue de Châteaudun



M

Au moment où l'Aérostation entre dans une phase nouvelle, au moment où les exploits des conquérants de l'air attirent tous les regards, la pensée nous est venue, encouragés et soutenus par un groupe d'amateurs, de gens du monde, de professionnels de l'aviation, de grands industriels, de reprendre sous une forme plus étendue ce que le regretté Gaston Tissandier, avec sa connaissance si profonde du sujet, avait déjà tenté à deux reprises; la réunion en une salle de tout ce qui, de près ou de loin, se rattache au passé de la Locomotion aérienne, antérieurement même aux essais de 1783.

Une Exposition historique de l'Aérostation, ne se pouvait concevoir qu'avec l'appui moral, qu'avec le concours officiel d'une société puissante comme l'*Aéro-Club de France* qui, des premiers dans le monde, s'est voué aux études et aux recherches aérostatiques.

D'emblée, l'*Aéro-Club de France* comprenant tout l'intérêt d'un projet tel que le nôtre, n'a pas hésité à nous accorder son Patronage.

Enlures L'Exposition historique de l'Aérostation et de l'Aviation à Travers les Ages, qui s'ouvrira en juin, et se tiendra ~~dans l'Hôtel du journal Les Modes, 15, rue de la Ville-l'Évêque,~~ *aus* poursuit un double but.

Tout d'abord, par les nombreux objets de collection réunis de toutes parts, et classés par nous méthodiquement, elle montrera la place considérable tenue dans le monde entier par les découvertes de la France dans le domaine aérostatique; — ce sera, pour ainsi dire, une leçon de choses donnée à tous par les souvenirs vivants du passé: livre, gravure, bibelot, ameublement, jouet et même costume.

En second lieu, elle tâchera d'ouvrir à l'Art et à l'Industrie des horizons nouveaux.

Si le XX^e siècle doit enfin trouver ce que le XIX^e a vainement cherché, c'est-à-dire un style plus approprié à son ambiance et des formes de décoration qui lui soient propres, n'a-t-il pas quelques chances d'en découvrir les germes, en se tournant du côté de l'Aérostation et de l'Aviation.

Pour conclure :

1^o Nous prions les collectionneurs d'Estampes, de Livres et tous objets anciens se rapportant de près ou de loin à l'Aérostation de bien vouloir, dès à présent, faire

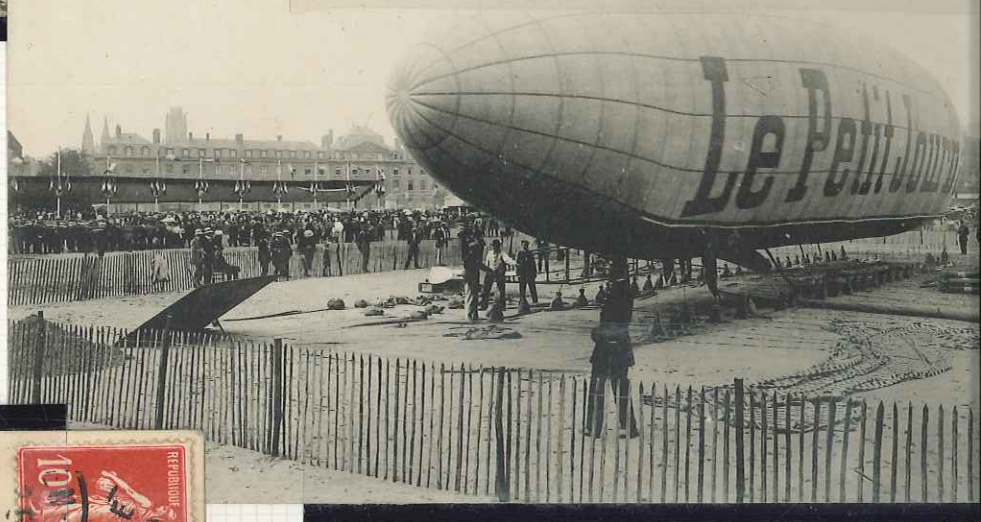
ROUEN:FETES NORMANDES 18/21 JUIN 1909

Lancement du Ballon "Zodiac"

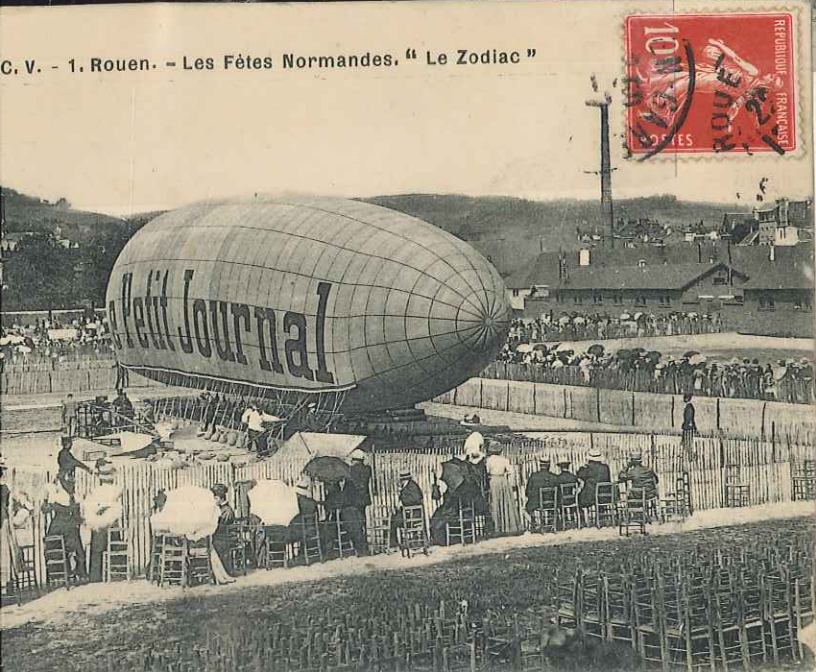
V. 2. Rouen. - Les Fêtes Normandes. - Le Dirigeable "Zodiac"



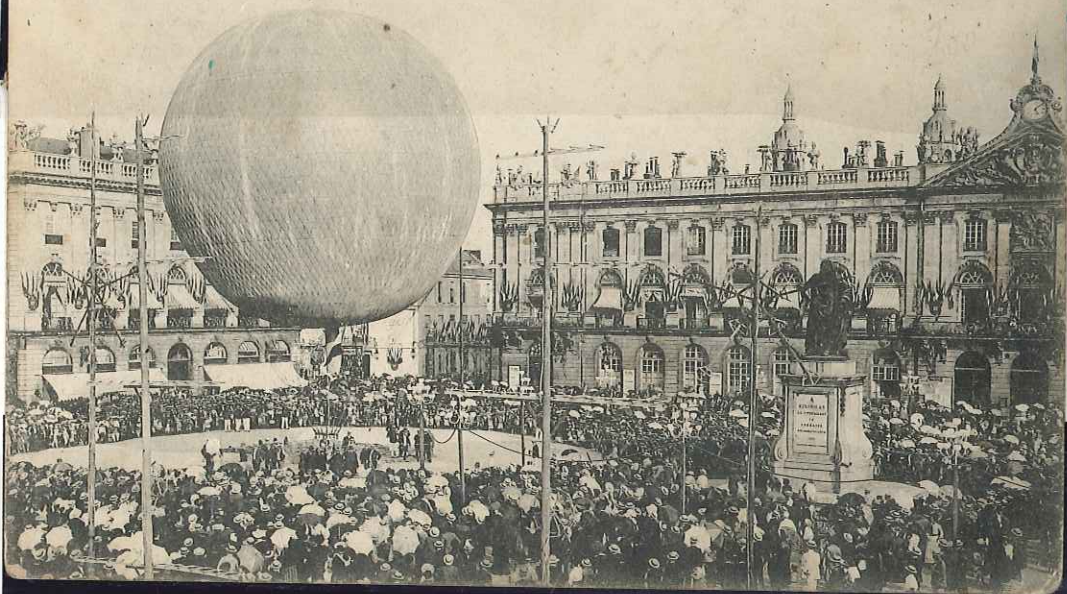
FÊTES NORMANDES 1909. — Le Ballon dirigeable ZODIAC au Champ de Mars.



C. V. - 1. Rouen. - Les Fêtes Normandes. "Le Zodiac"



NANCY — *Fête Nationale du 14 Juillet.* - Le lancement du Ballon, place Stanislas. - Le chargement du lest.



Concours d'Aviation de Douai 28/6 au 18/7 1909



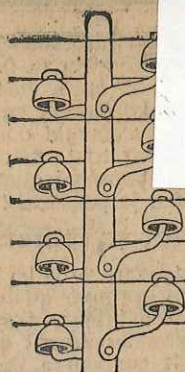
8177 DOUAI — (2) — Les Hangars de la Brayelle



Phot. Delsart

Matin

LES QUATRE PREMIÈRES CAPITALES DU GLOBE



Traversee de la Manche

par Blériot

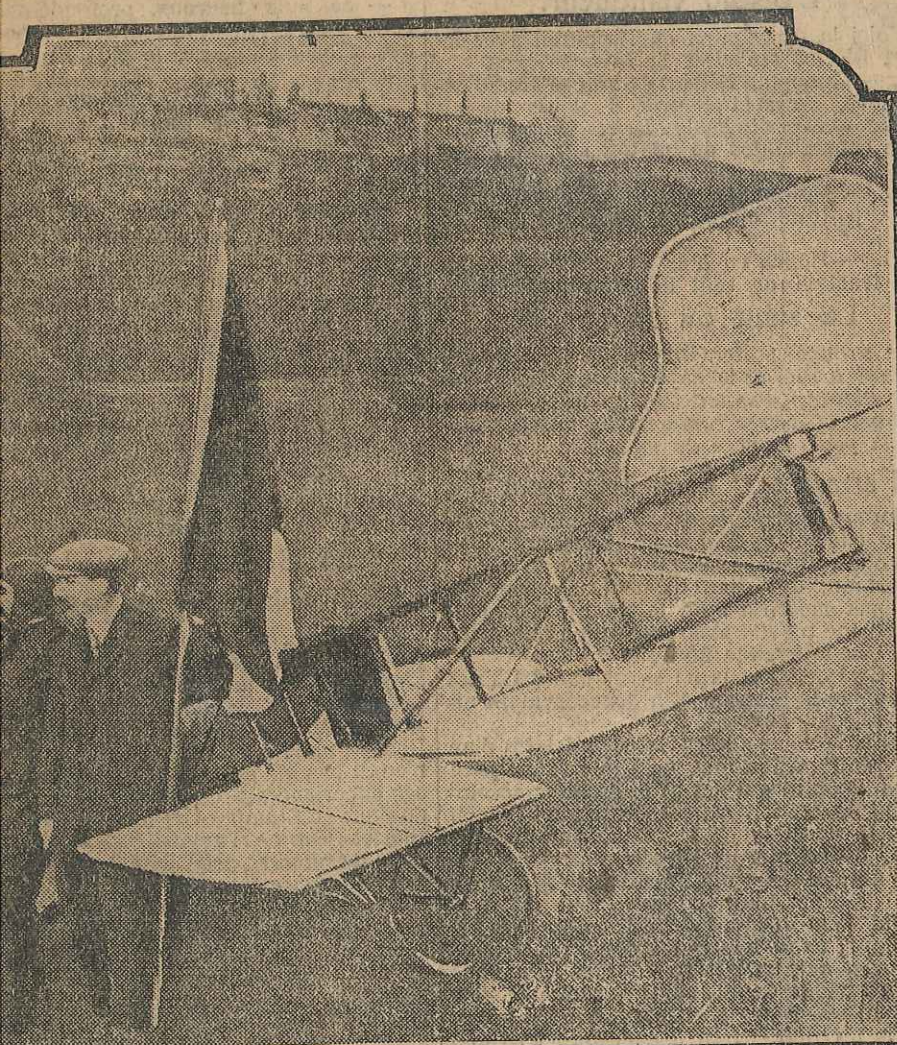
26 juillet 1909

Adresse Télégraphique : MATIN
TELEPHONE
103.04 - 103.05 - 103.06

Les manuscrits non insérés
ne sont pas rendus

Jules MADELINE, Président

Traversee de la Manche en aéroplane



LA POURSUITE

EN TORPILLEUR

[DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL]

Douvres, 25 juillet.

Ah ! cette traversée ! Je peux avouer sans fard que j'ai vécu une heure inoubliable. Tour à tour la beauté, l'enthousiasme, l'angoisse, le triomphe se reflétaient dans le cerveau, dans le cœur de celui qui eut le rare bonheur d'avoir vu, d'avoir applaudi, d'avoir hurlé des cris de triomphe et d'avoir pleuré de joie.

J'ai vécu ces minutes à bord du contre-torpilleur l'*Escopette*, qui avait été désigné pour convoyer Blériot dans son voyage aérien. Prompt, résolu comme toujours, Blériot s'était décidé à trois heures du matin à partir, si son essai préliminaire allait bien. Vivement, Alfred Leblanc l'emmène en auto aux Baraques. Rapidement, nous montons à bord du bâtiment de l'Etat, où nous nous trouvons avec Mme Blériot, MM. André Fournier, Gigot et trois camarades, dont Frantz-Reichel, du *Figaro*, et G. de La-freté, de l'*Echo de Paris*.

Il fait un temps qui, sans être merveilleux, est pourtant favorable. La mer est légèrement irisée par une brise qui vient de terre, et, vers l'orient, des couleurs roses et rouges annoncent le prochain lever du soleil. Nous croisons en vue des Baraques, où le sémaphore doit, par un signal convenu, annoncer si Blériot est prêt à partir. De quatre heures à quatre heures vingt-cinq, nous tournons en rond. Soudain, une forme vague d'oiseau se meut vers les Baraques. Blériot accomplit sa répétition générale. Puis, une minute après, le matelot hissé sur le mât fait part du signal.

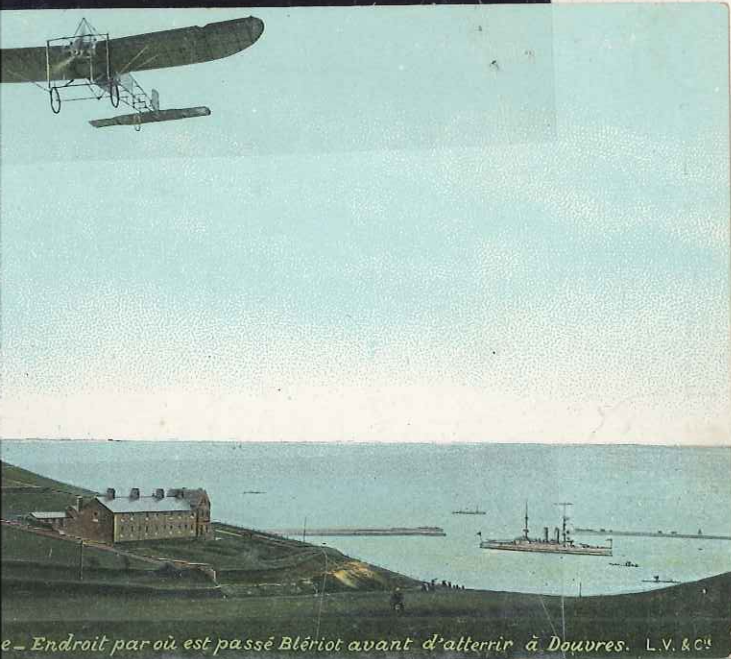
Blériot est prêt, il va partir.

Nous croisons encore, le commandant Piogier pensant que l'heure n'est pas encore venue de filer au large.

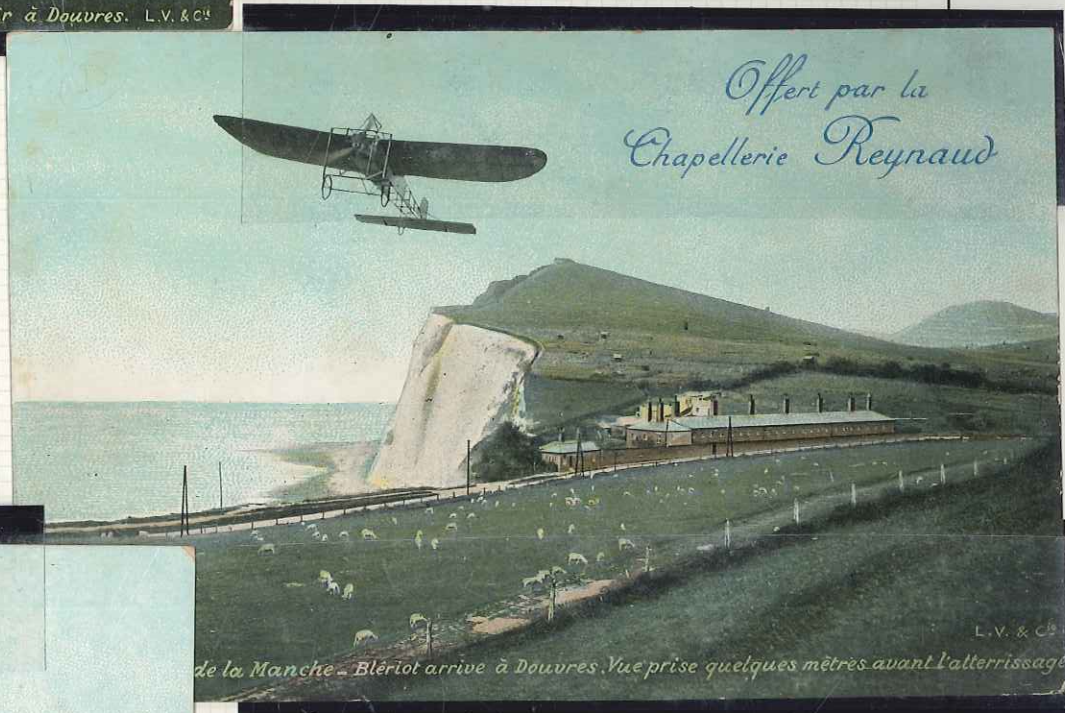
Cependant le disque brillant du soleil a surgi de l'horizon. Il éclaire la scène de lueurs étranges. Il est même en avance sur l'horaire. On l'annonçait à quatre heures trente-cinq ; il arrive dix minutes plus tôt. On ne peut être plus galant.

Tout à coup, au moment où on ne s'y attendait pas encore, j'aperçois le monoplan au-dessus des dunes. Je crie comme un fou :

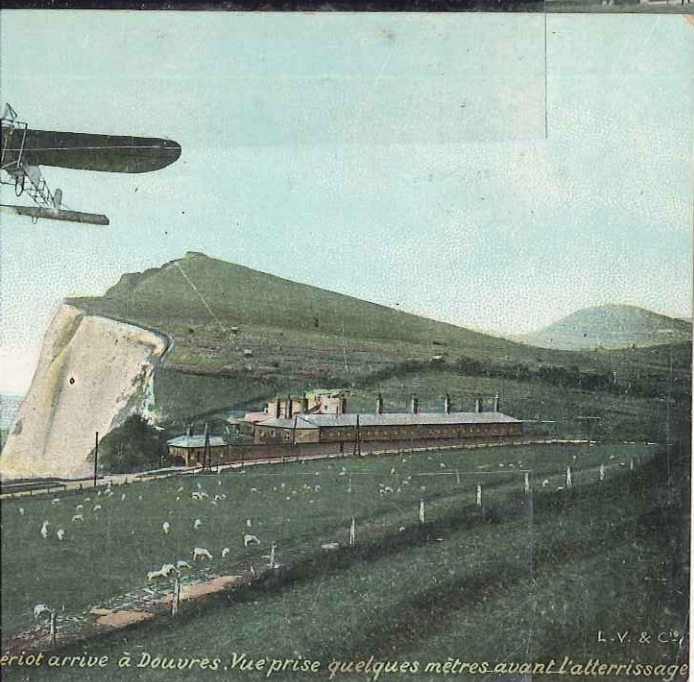
Première traversée de la Manche 25/7 1909



e - Endroit par où est passé Blériot avant d'atterrir à Douvres. L.V. & C^{ie}



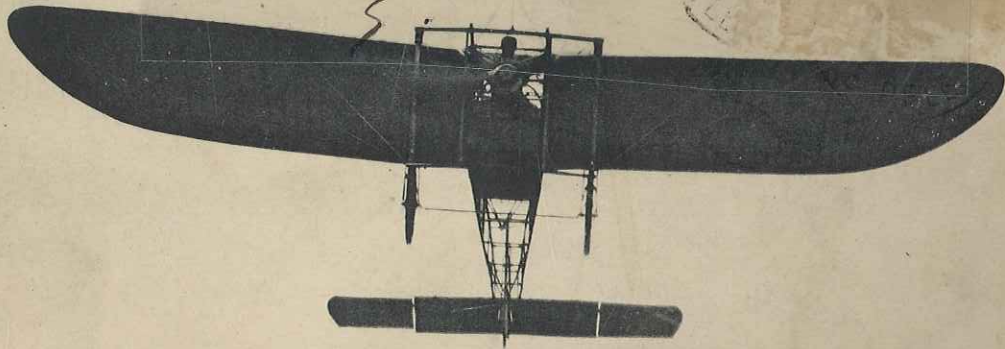
L.V. & C^{ie}
de la Manche - Blériot arrive à Douvres. Vue prise quelques mètres avant l'atterrissage



L.V. & C^{ie}
Blériot arrive à Douvres. Vue prise quelques mètres avant l'atterrissage

Première traversée de la Manche 25/7 1909

*Les meilleurs amis
de Zintan*



PREMIÈRE TRAVERSÉE DE LA MANCHE EN AÉROPLANE

Cliché Branger

effectuée par l'Aviateur Louis BLÉRIOT le 25 juillet 1909 en 38'
sur son Monoplan de 7^m de longueur, 7^m d'envergure, 15^m c. de surface; Moteur Anzani 25 HP.
Vue Avant. — ND Phot.

HISTOIRE DE L'AVIATION

PREMIÈRE TRAVERSÉE DE LA MANCHE EN AÉROPLANE

par Louis BLÉRIOT, le 25 juillet 1909.

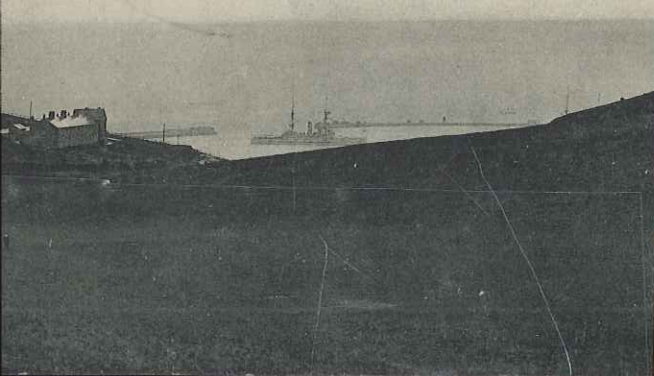


7 Louis Blériot parti des Côtes de France arrive en vue des Côtes Anglaises; s'apercevant à ce moment qu'il a trop appuyé à droite il n'hésite pas, malgré le vent contraire, à virer à sa gauche pour gagner Douvres où il veut atterrir. — ND Phot.

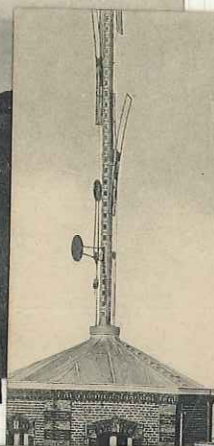


Première traversée de la Manche 25/7 1909

1^{re} TRAVERSÉE DE LA MANCHE EN AÉROPLANE, par L. BLÉRIOT
le 25 juillet 1909 en 38' sur son monoplan de 7 m. de long, 7 m. d'envergure, moteur Anzani 25 HP.
Arrivée de Blériot à la côte anglaise. — ND Phot.



1^{re} TRAVERSÉE DE LA MANCHE EN AÉROPLANE, par L. BLÉRIOT
le 25 juillet 1909 en 38' sur son monoplan de 7 m. de long, 7 m. d'envergure, moteur Anzani 25 HP.
Au départ Blériot s'élève au dessus des Baraques et passant devant le Sémaphore se dirige résolument sur la côte anglaise. — ND Phot.



1^{re} TRAVERSÉE DE LA MANCHE EN AÉROPLANE, par L. BLÉRIOT
le 25 juillet 1909 en 38' sur son monoplan de 7 m. de long, 7 m. d'envergure, moteur Anzani 25 HP.



Arrivé en vue des côtes anglaises s'apercevant qu'il a trop appuyé à droite, il n'hésite pas, malgré le vent contraire, à virer à sa gauche pour gagner Douvres où il veut atterrir. — ND Phot.



Cliché Br



1^{re} TRAVERSÉE DE LA MANCHE EN AÉROPLANE, par L. BLÉRIOT
6 le 25 juillet 1909 en 38' sur son monoplan de 7 m. de long, 7 m. d'envergure, moteur Anzani 25 HP.



Après s'être élevé des Baraques l'Aviateur quitte les côtes de France, s'élève résolument au dessus et va voler hors de vue entre le ciel et l'eau avant d'apercevoir les côtes anglaises. — ND Phot.

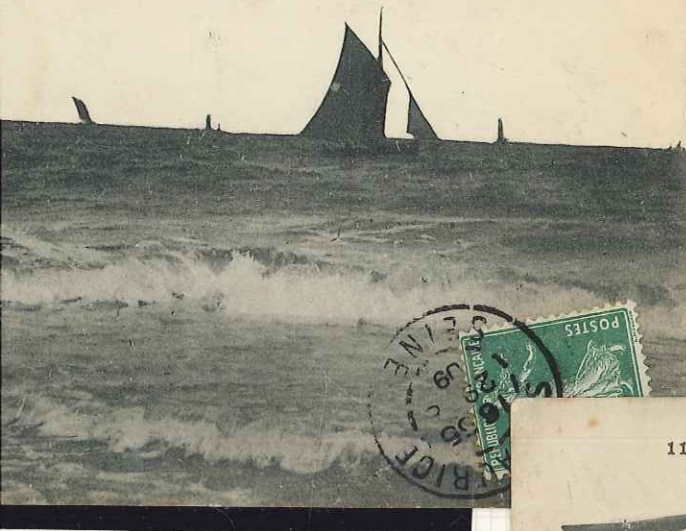
Cliché Branger

Première traversée de la Manche 25/7 1909

19. Louis BLÉRIOT franchit le premier la Manche en aéroplane, sur son monoplan XI, le 25 juillet 1909

Départ de Calais 4 h 35, arrivée à Douvres 5 h 13 - Longueur 7 m., envergure 7 m. - Surface portante 15 m carré - Poids monte 230 Kg Moteur Anzani 25 H P

J H



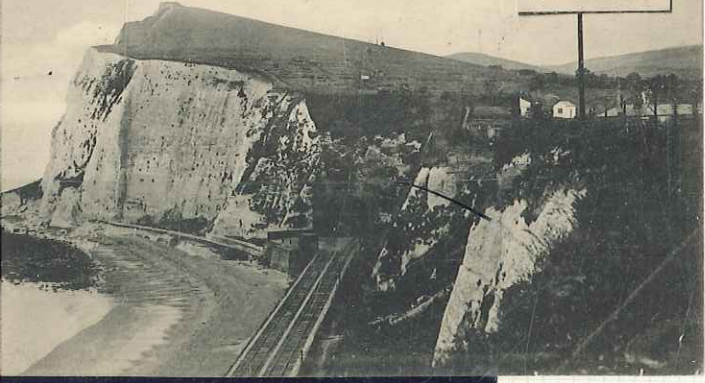
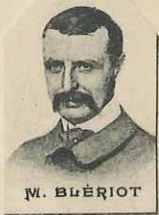
1154. - Louis Blériot franchit le premier la Manche en aéroplane, le 25 Juillet 1909.

Départ de Calais 4 h 36 du matin, arrivée à Douvres 5 h 10. Sur monoplan XI. Longueur 7 m., envergure 7 m., surface portante 15 m. carrés. Poids monte 230 kgr. Moteur Anzani 25 HP, J. H.

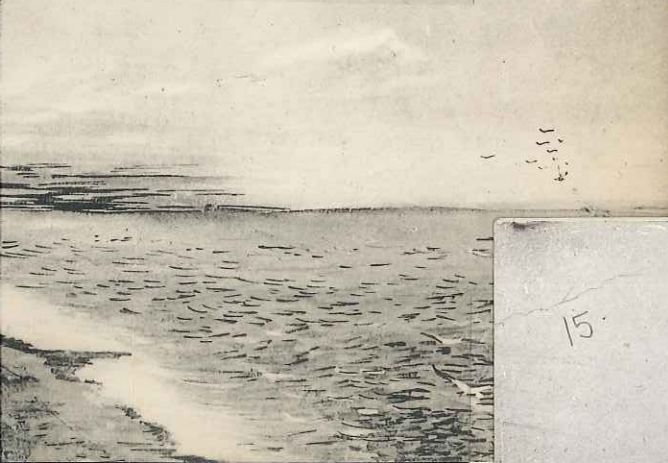
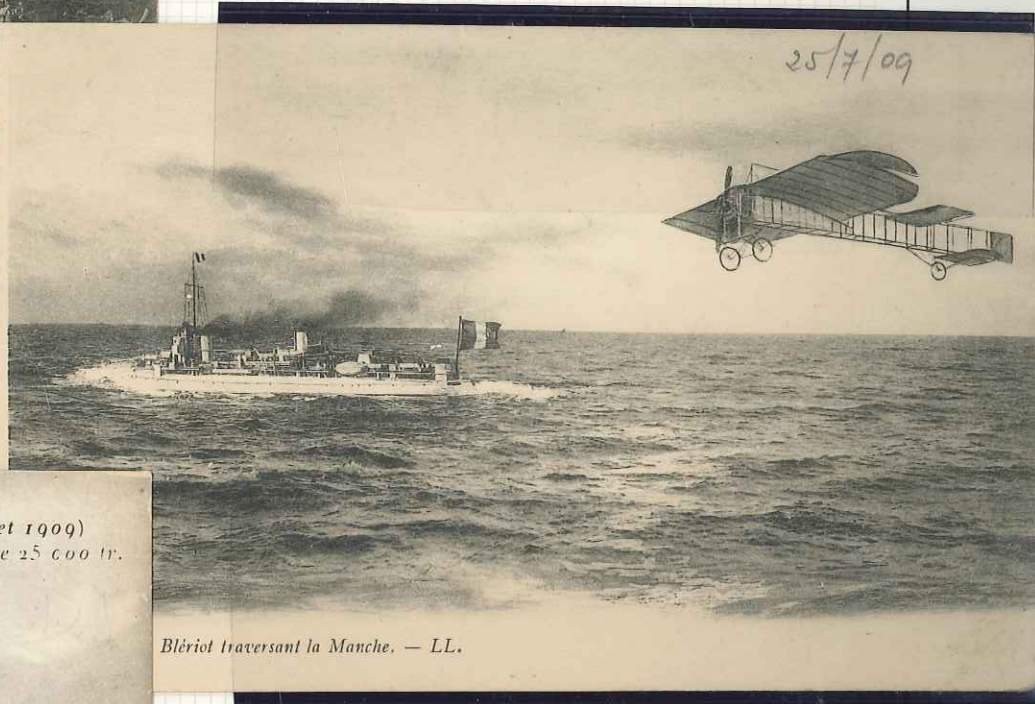


74. Les Pionniers de l'air

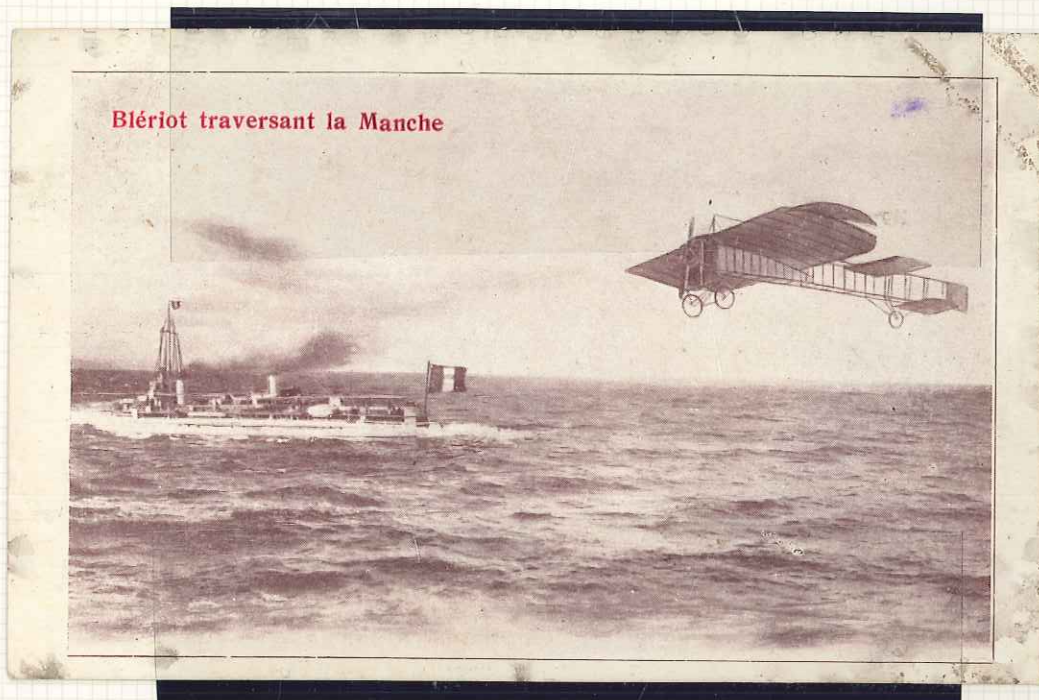
L'aviateur Français BLÉRIOT, monté sur aéroplane Blériot, moteur Anzani 25 HP franchit la Manche le 25 Juillet 1909, arrive au-dessus des falaises de Douvres 31 minutes après son départ de Calais C. M.



Première traversée de la Manche 25/7 1909



Première traversée de la Manche 25/7 1909



Aéroplane exposé devant le journal "Le Matin"



Première traversée de la Manche 25/7 1909



Traversée Calais Douvres par Blériot



Culle
Aviation

LES MAITRES DE L'AVIATION

168 Le 7 août 1909 Roger Sommer sur son biplan système Farman prend au Camp de Châlons le record du monde de la Durée qu'il établit à 2 h. 27' 15". — ND Phot.



Centimes

26 AOUT, 1909

Mail.

PLEMENT."

es: 212-49 and 276-49.

HAN du Monde

RIX DE 250,000 FRANCS

VOIR LES CONDITIONS

de notre Prix de
250,000 Francs

Page 5.

CHAPOTEAUT'S CAPSULES
OF PHOSPHOGLYCERATE OF LIME
THE BEST NERVE TONIC

Sold by all Chemists.

LES COMPRIMÉS DE KOLA
du D^r HECKEL
donnent
FORCE, VIGUEUR, RÉSISTANCE

PARIS, Pharmacie VIAL,
Pharmacie VIAL, 30, rue de Châteaudun et dans toutes les Pharmacies.

GOUTTES DES COLONIES

GUÉRISSENT INSTANTANÉMENT

Maux d'Estomac, Indigestion

PH^{ie} CHANDRON, 20, rue Châteaudun, PARIS
et toutes les Pharmacies.

choc
mais
ent à
des
rt de
mon-
rété.
elles,
acci-
son
une
les

mais toujours il se rétablit. Ce fut un réel triomphe pour la navigation aérienne, que surent goûter les nombreux spectateurs des tribunes, pourtant éloignés de près de quatre kilomètres, et qui l'acclamèrent chaleureusement à chacun de ses passages.

A six heures, Paulhan volait toujours régulièrement, complétant chaque tour de piste — 10 kilomètres — en 12 minutes environ. A 6 heures 10, des acclamations frénétiques partirent des tribunes: Paulhan avait battu le record de durée de Wright, lequel était de 2 heures 20 minutes!

Cinq ou six minutes après, nouvelles acclamations plus nourries encore! Cette fois, c'était le record de Sommer — 2 heures 27 minutes — qui venait d'être pulvérisé, et Paulhan devenait le nouveau recordman du monde!

A 6 heures 30, les spectateurs des tribunes virent l'aéroplane toucher doucement le sol au bout de la piste, vers le second pylône et le long vol de Paulhan était terminé.

Son temps de vol est de 2 heures 43 minutes 24 secondes 4-5, et il ne s'est arrêté que lorsqu'il eut épuisé toute la provision d'essence qu'il avait emportée.

Quand il quitta son aéroplane, Paulhan dut se précipiter vers l'avant.

PARIS

HOTEL CHATHAM

19, RUE DAUNOU. Telephone: 247-53—247-55.

RESTAURANT VOLNEY

14, RUE VOLNEY. Telephone: 132-95.

CHATHAM BAR & GRILL ROOM

17, RUE DAUNOU. Telephone: 302-24

Concours d'Aviation Dunkerque-Malo les Bains-Rosendael

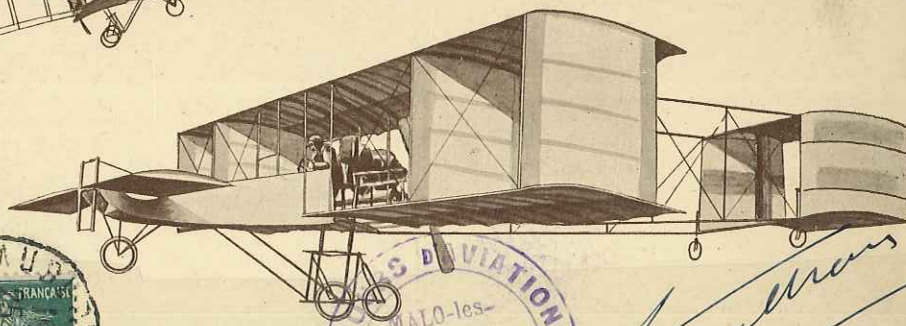
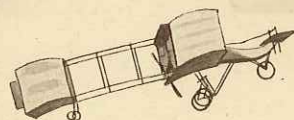
21/8 au 15/9 1909



CONCOURS D'AVIATION DE DUNKERQUE
AOÛT - SEPTEMBRE 1909

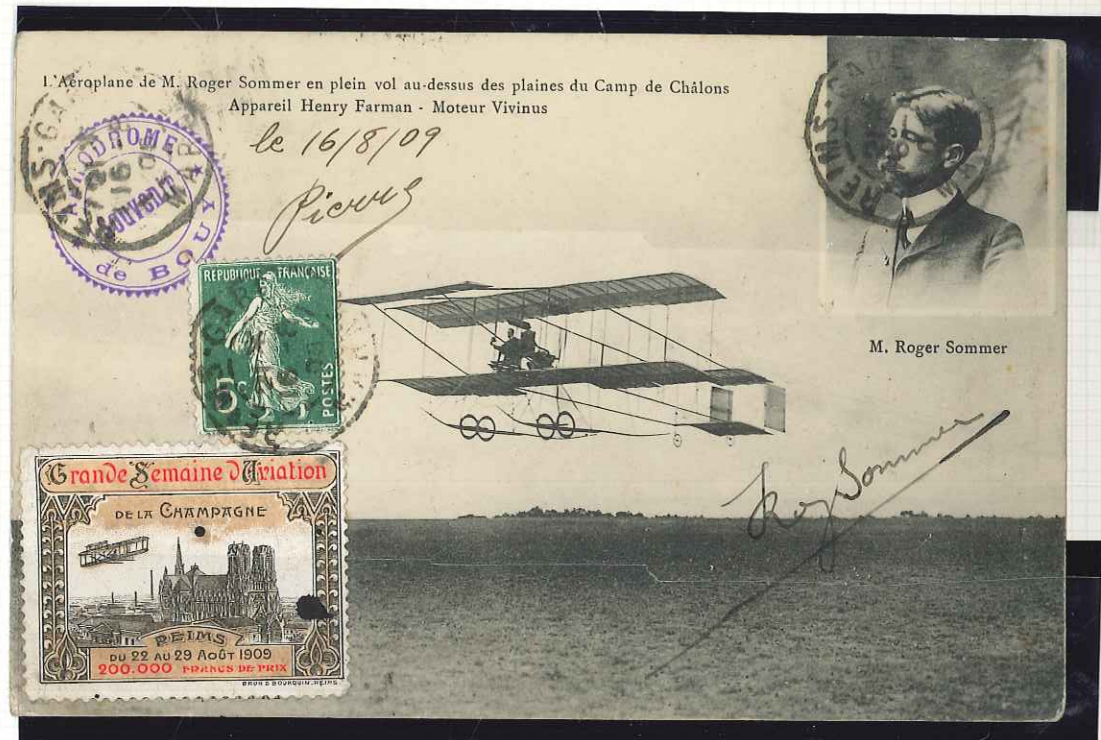
Biplan Paulham.

Constructeurs, les frères Voisin. Poids
500 kgr., moteur Anzani 50 HP, hélice 2^m10.
Reims (3^e prix), 131 kilomètres en 2 h 43



Paulham

Aérodrome de Bouy







Le dirigeable "Ville de Nancy" au dessus de la ville

CHEMIN DE FER DU NORD
BOULOGNE-SUR-MER
COMMISSION MUNICIPALE DES FÊTES
GRAND CONCOURS D'AVIATION
Du 1^{er} au 30 Septembre 1909 **40.000 fr. de Prix**

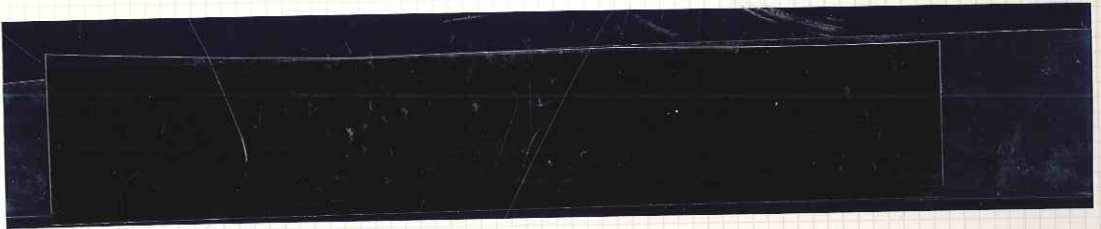


Grand Prix Maritime BOULOGNE-FOLKESTONE et retour, **20.000 fr. de Prix**

Issy les Moulineaux 7/9 1909



Juvisy: Mort de l'Aviateur Lefèvre 7/9/1909



Programme

VILLE DE DIEPPE

**GRANDE
SEMAINE D'AVIATION
DE DIEPPE**

Du 19 au 24 Septembre 1909

Organisée par le COMITÉ DES FÊTES DE DIEPPE

Avec le concours de l'AÉRO-CLUB DE FRANCE

*Règlements de la Fédération Aéronautique Internationale
Et de la Commission Aérienne Mixte pour la France*



DIEPPE

Imprimerie G. LEBAS, 7, rue Victor-Hugo

— 1909 —

SEMAINE D'AVIATION DE DIEPPE

du 19 au 24 Septembre 1909

Organisée par le Comité des Fêtes de Dieppe avec le concours de l'Aéro-Club de France
(règlements de la Fédération Aéronautique Internationale et de la Commission
Aérienne Mixte pour la France).

FORMULE D'ENGAGEMENT

Nom et Prénoms

Nationalité, né le, à

Adresse

Description de l'Appareil

Type

Moteur H P

Caractéristiques (Indiquer les dimensions principales)

Mode de lancement

Performances antérieures

Je soussigné, demeurant à
déclare m'engager pour les épreuves d'aviation de la Semaine de Dieppe, dans les conditions
spécifiées ci-après :

1^o Observer tous les règlements et toutes les consignes générales et particulières qui
pourraient m'être données, tant dans les hangars que sur le terrain des épreuves, soit par les
Commissaires Sportifs, soit par les Membres du Comité local et à obliger mon personnel à
l'exécution stricte de ces règlements et consignes.

2^o A me reconnaître seul responsable de tout accident pouvant survenir à mon appareil
ou à mon pilote ou à mes passagers.

3^o A me reconnaître seul responsable également de tous dommages pouvant résulter d'ac-
cidents de toute nature causés aux tiers, au public ou à la troupe, du fait de mon appareil ou de
mon pilote.

4^o Au cas où je viendrais m'exercer sur le champ d'expériences de Rouxmesnil-Bouteilles,
je me reconnaitrais également responsable de tous accidents dans les conditions qui précèdent,
de même que je le serais en tous les cas des dégâts causés aux cultures que mon appareil ou
mon pilote pourraient occasionner en dehors de la zone mise à ma disposition.

5^o Je, soussigné, déclare avoir reçu les Règlements des épreuves d'aviation de la Semaine
de Dieppe, ainsi que les Règlements généraux de la C. A. M., en avoir pris connaissance et
m'y soumettre sans réserve.

Veuillez trouver ci-inclus à l'appui du présent engagement la somme de trois cents francs
(300 fr.) en un

(1)

N. B. - Les engagements, mandats
et envois de fonds devront être adressés
au Trésorier du Comité des Fêtes de
Dieppe, M. GRAVEREND, banquier, place
Camille-Saint-Saëns, Dieppe, ou au Tré-
sorier de l'Aéro-Club de France, 63, avenue
des Champs-Élysées, à Paris.

(1) Ici, formule écrite de la main même
du signataire : Lu et approuvé l'écriture
ci-dessus, puis dater en toutes lettres et
signer.

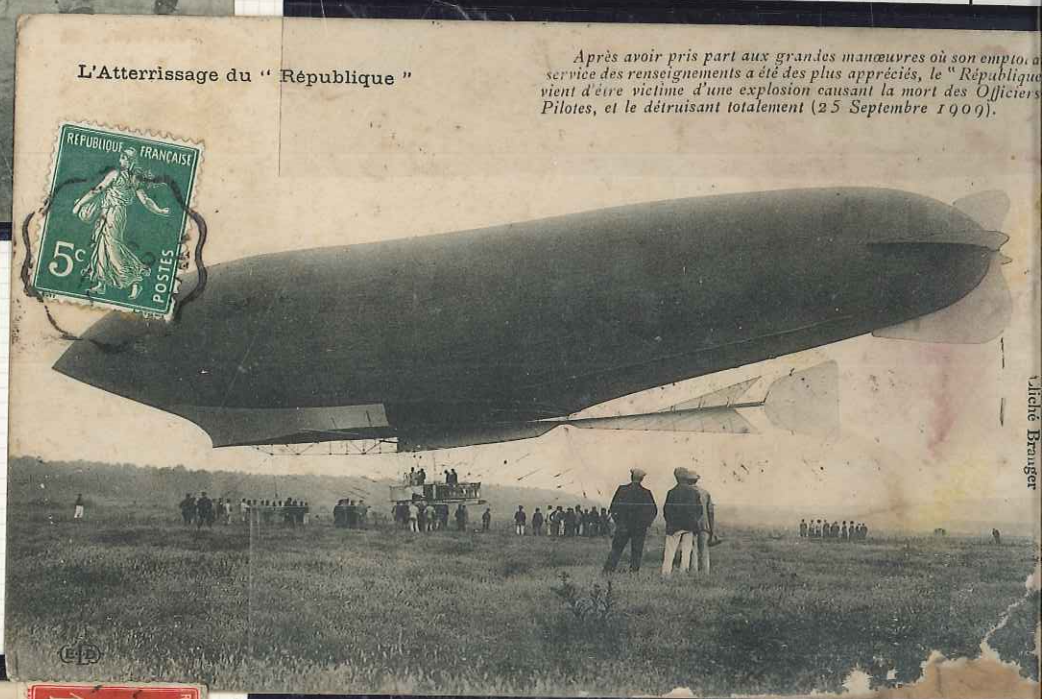
AVRILLY: Catastrophe du dirigeable "République"

le 22/9/1909

le militaire "République"
ore 1909
nt le départ
de gauche à droite
eutenant CHAURÉ
VINCENOT



L'Atterrissage du "République"



Après avoir pris part aux grandes manœuvres où son emploi au service des renseignements a été des plus appréciés, le "République" vient d'être victime d'une explosion causant la mort des Officiers Pilotes, et le détruisant totalement (25 Septembre 1909).

"République" après son accident le 3 Septembre 1909 aux Policards
ssy-le-Chaudrier (Cher). - 1e Démontage ; Plate forme et nacelle



AVRILLY: Catastrophe du dirigeable "République"

le 22/9/1909

I. Filles des Victimes de la Catastrophe du Dirigeable « LA RÉPUBLIQUE »
(Versailles, 28 Septembre 1909)
I. La Cour du Quartier des Petites-Ecuries avant le Départ. — ND Phot.



II. Catastrophe du Dirigeable "République", le 25 septembre.
Funérailles des victimes à Versailles - Transport des corps à la cathédrale



Funérailles des Victimes de la Catastrophe du Dirigeable « LA RÉPUBLIQUE »
(Versailles, 28 Septembre 1909)
Gibier, à l'entrée de la Cathédrale Saint-Louis, s'apprête à recevoir et bénir les Corps. — ND Phot.

AVRILLY: Catastrophe du dirigeable "République"

le 22/9/1909



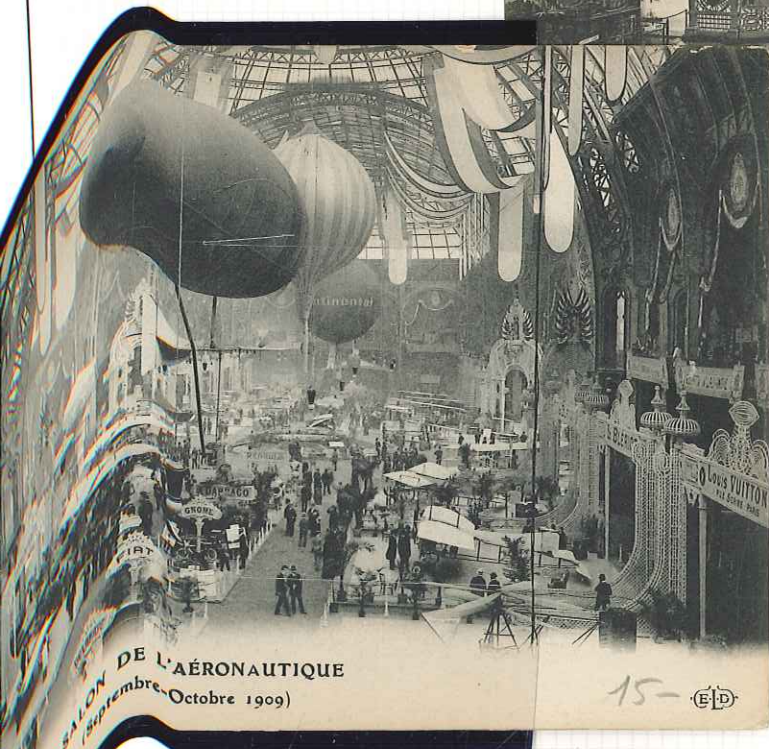
1ère Exposition de Locomotion Aérienne du Grand Palais 29/6/1909



1er SALON DE L'AÉRONAUTIQUE
(Septembre-Octobre 1909)



1er SALON DE L'AÉRONAUTIQUE
(Septembre-Octobre 1909)



1er SALON DE L'AÉRONAUTIQUE
(Septembre-Octobre 1909)

15- (E.D.)

DIMANCHE 26 SEPTEMBRE 1909.

L'ION

de l'Aviation

Aucune machine construite dans le but de naviguer dans l'air ne devrait viser à être spécifiquement moins pesante que lui.

J. Bell Pettigrew.

SEL

en Chef

10
Centimes
LE NUMÉRO

ABONNEMENTS :

PARIS ET DÉPARTEMENTS..... UN AN..... 6 FR.
ETRANGER — 8 FR.

Adresser toute Correspondance, Envois de Timbres, Chèques et Mandats
au nom du Dr LOISEL
8, RUE DU FAUBOURG-MONTMARTRE, 8 - PARIS (9°)

s en moins

inverse du
faire tout
tables, que
ne mettent
marche. On
ces quali-
vitesse de

ultats, la
revenir à
aspirer des
nt, etc...),
s volants,
déplaise
supériorité
seaux arti-

LOISEL.

RBER

e part, la
Boulogne-
ui a coûté
ndiste de
onnier de
ber.

lièrement
e, ont fait
s sur l'in-
s intéres-
d'apôtre
si préma-
écourcée,

de les re-
nt les pro-
aient pas

vie si noblement sacrifiée à la plus noble des conquêtes, et qui restera inscrite en lettres d'or dans les glorieuses annales de la France et de l'humanité tout entière.

N'ayant pu ni nous rendre, ni nous faire représenter hier samedi à Boulogne-sur-Mer aux obsèques imposantes de cet humble et modeste héros, mort en brave militaire qu'il était au champ d'honneur, au milieu presque des cris d'enthousiasme que venaient de soulever et son œuvre et ses courageuses expériences, nous nous sommes contentés d'adresser par télégramme nos condoléances les plus émues à sa famille désolée, et nous sommes heureux de nous inscrire et d'inscrire pour la somme de 25 francs notre journal *L'Avion*, et les œuvres qui en sont nées, à côté de tous ceux qui veulent lui élever un monument impérissable.

Dr LOISEL.

P.-S. — Nous recevrons, du reste, avec plaisir, les oboles si modestes soient-elles, de nos collaborateurs ou de nos lecteurs qui voudraient se joindre à nous dans cette pieuse pensée.

Dr L.

LA CATASTROPHE DU DIRIGEABLE "REPUBLIQUE"

Au moment de terminer notre journal, nous apprenons l'horrible catastrophe du dirigeable « République ». Nous nous exprimons d'adresser aux familles de ces nouvelles victimes de la locomotion aérienne, l'expression de nos sentiments attristés et nos bien sincères condoléances.

Des Perfectionnements de sécurité à employer dans les Aéroplanes pour les voyages

Deux des principaux défauts des appareils actuels résident dans les faits suivants : 1° qu'ils sont à la merci du moteur, c'est-à-dire de la partie mécanique ; 2° qu'ils ne peuvent rester suspendus dans le cas d'arrêt des propulseurs.

Un troisième défaut, qui ne dépend pas de l'appareil, mais qui, cependant, pourrait être combattu par les dispositions de sa construction, c'est l'action des remous de l'air que l'oiseau, par les articulations indépendantes de ses ailes, peut atténuer.

Si, par un temps maniable, on a à craindre ces remous, surtout près de la surface, que l'on peut pour ainsi dire éviter à une plus grande altitude, on remarquera que les oiseaux, lorsqu'il y a un vent très fort, évitent toujours de circuler tangentiellement au vent et luttent toujours vent debout. Il y a là une observation à faire avec beaucoup de précision pour en tirer parti. Une autre remarque, c'est que l'oiseau qui veut descendre en un point donné, en repliant ses ailes, usant de son poids, oblique dans le sens voulu, et, avec sa vitesse acquise au moment d'atterrir, se tourne face au vent, développe ses ailes en se relevant un peu pour atterrir doucement en fermant ses ailes.

Il peut également, s'il est dans la direction du but à atteindre, plonger vers le but en jouant des ailes, comme il vient d'être dit.

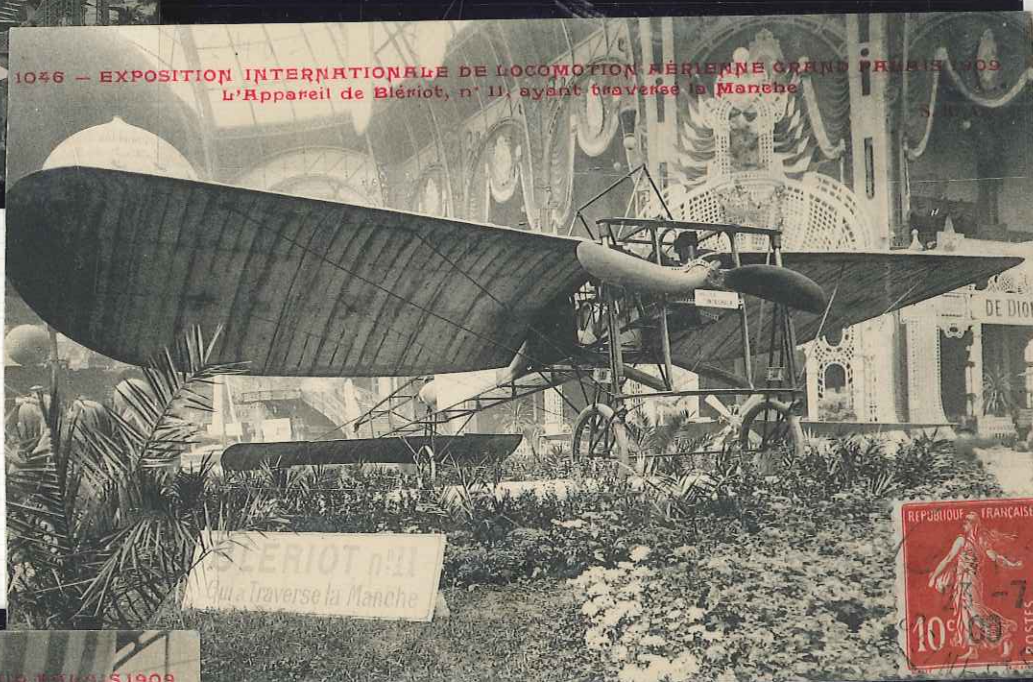
C'est surtout l'oiseau qui chasse à terre qui peut fournir ces observations.

L'oiseau qui chasse à la mer opère un peu différemment lorsqu'il lui faut plonger.

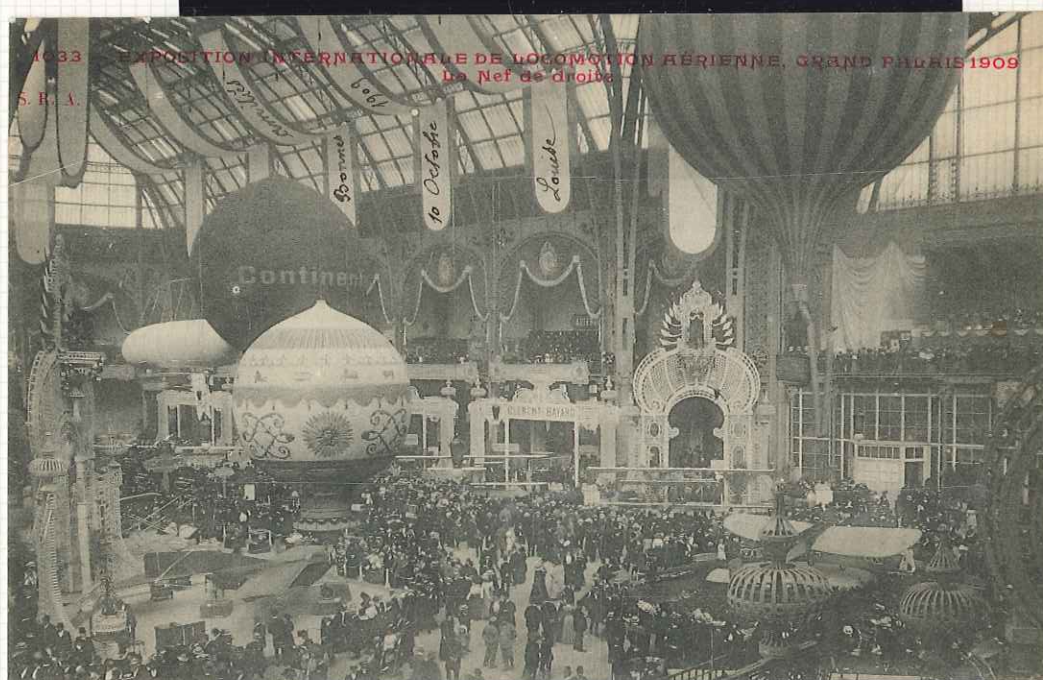
Je soumets ces remarques aux aviateurs, mais surtout aux constructeurs, pour qu'ils étudient l'articulation des ailes que je crois non seulement possible, mais obligatoire. (Voilà un problème à résoudre.)

En ce qui concerne le moteur, tant que

1ère Exposition de Locomotion Aérienne du Grand Palais 29/6/1909



1ère Exposition de Locomotion Aérienne du Grand Palais 29/6/1909





L'Oiseau Bleu

OMNIA

pratique de Locomotion

en Chef : L. BAUDRY DE SAUNIER

(envoi franco d'un spécimen sur demande)

R.A.
Brevet 5696.
Déposé

Plier le dessus
des ailes en l'air
selon le pointillé
Le reste des ailes
étant bien à plat,
prendre l'oiseau par
la queue et le laisser
tomber.

AVIATION

La plus lue du Monde entier

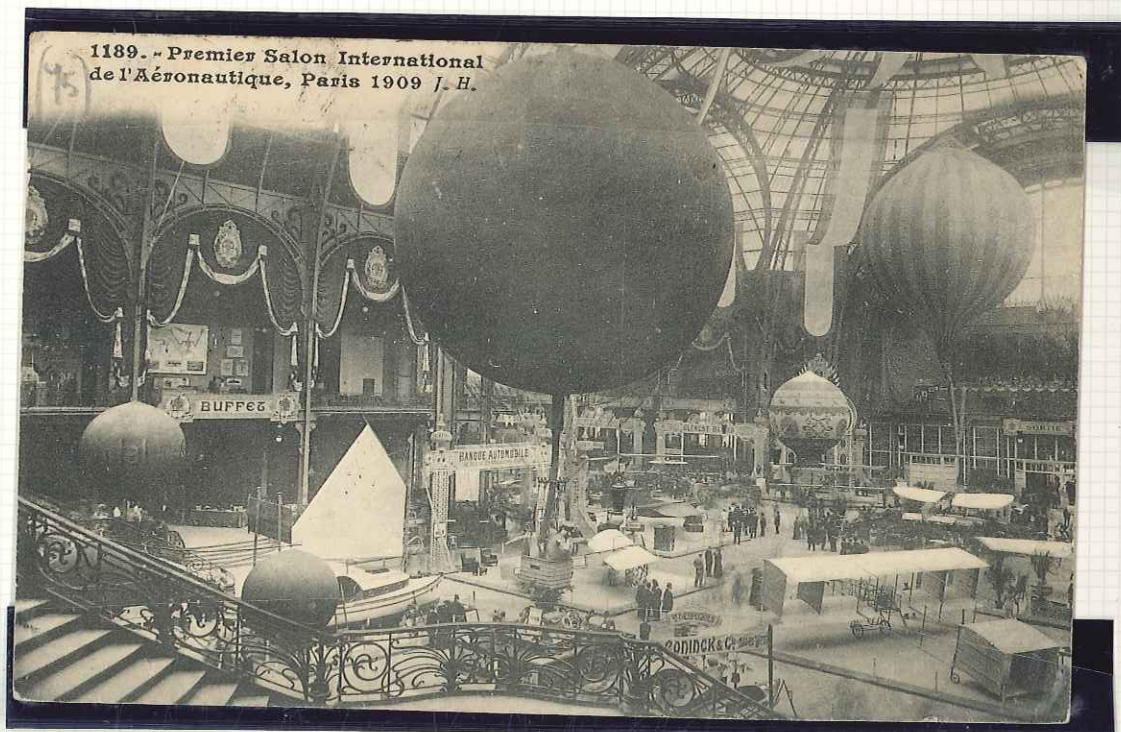
AUTOMOBILISME
20. Rue Dupleix, Paris



SALON DE L'AÉRONAUTIQUE
(Septembre-Octobre 1909)

V. Valenz (E.D.)

1ère Exposition de Locomotion Aérienne du Grand Palais 29/6/1909



1ère Exposition de Locomotion Aérienne du Grand Palais 29/6/1909



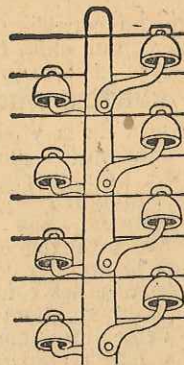
1ère Exposition de Locomotion Aérienne du Grand Palais 29/6/1909



Lundi 30 Août 1909

MATIN

LES QUATRE PREMIÈRES CAPITALES DU GLOBE



AGENCES A L'ÉTRANGER
 LONDRES
 160, Queen Victoria Street
 BERLIN : 112, Leipzigerstrasse
 NEW-YORK : 170, Nassau Street
 Adresse Télégraphique : **MATIN-PARIS**
 TÉLÉPHONE
 103.04 - 103.05 - 103.06
 Les manuscrits non insérés
 ne sont pas rendus

Jules MADELINE, Président

VICTOIRES DE L'AIR

de l'Est
 fr. du "Matin"

GEMENTS



circuit en arrivant à Paris. Je suis heureux, ajoute le célèbre constructeur, que le Matin ait pris en main une telle organisation, qui sera fort difficile, mais qu'il saura réussir au mieux des intérêts de l'industrie nationale et des aviateurs français.

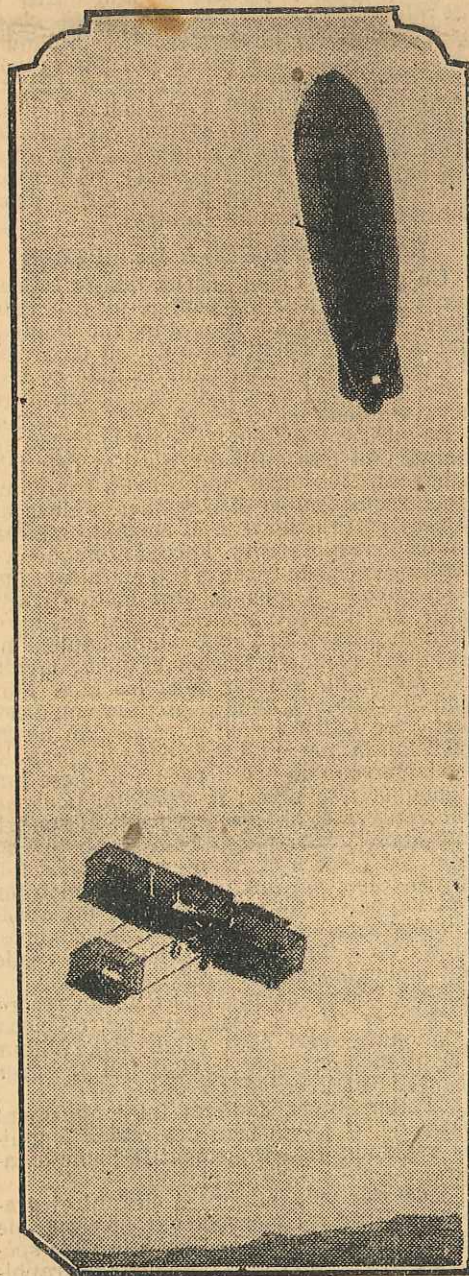
— Quoique je me prépare pour le prix d'altitude, me dit le sympathique Paulhan, je suis heureux d'adresser mes remerciements au Matin pour le prix qu'il vient de fonder. Je me suis déjà en-

pour le prix de
 es à Manches-
 ais je considère
 e concours du
 est beaucoup
 intéressant, et
 année prochaine
 a très possible
 ussuir le circuit
 ist en un temps
 ortera la stupé-
 n dans le pu-
 Nous ne faisons
 commencer : at-
 ns la fin !



LATHAM

me dirige en-
 vers le hangar
 nette, où Hubert
 m, la figure tou-
 glorieusement
 sionnée par son
 d essai de la
 rsée de la Man-
 prend des arrangements au sujet du
 h en voie de préparation entre lui-
 e et Blériot. Le jeune champion du mo-
 n hérite un peu à me répondre :



A gauche, l'aéroplane de Paulhan vole en même temps que le dirigeable Colonel-Renard.
 A droite, l'aéroplane Bréguet après son accident.

UNE JOURNÉE D'APOTHÉOSE

Les aéroplanes montent jusqu'à
 150 mètres de hauteur

ENCORE DES COURSES

Deux accidents



REIMS, 29 août. — Dépêche de notre en-
 voyé spécial. — Le grand meeting d'aviation
 de Champagne a pris fin dans une glorieuse
 apothéose d'aéroplanes et de dirigeables évo-
 luant dans tous les sens, au-dessus de l'aéro-

pas en poche un numéro d'ordre : ils étaient
 impitoyablement rejetés, avec douceur ce-
 pendant, dans le flot des affamés qui at-
 tendaient leur tour et qui, sans aucun jeu
 de mots, dansaient devant le buffet !



AÉRO - CLUB DE FRANCE

RECONNU D'UTILITÉ PUBLIQUE

35, Rue François 1^{er}, PARIS

Président : Henry DEUTSCH de la
MEURTHE.

DISTRIBUTION SOLENNELLE

Ouverture de "PROMÉTÉE". . . BEETHOVEN
Orchestre.

Conférence de M. Rodolphe SOREAU,
Président de la COMMISSION D'AVIATION
de l'AÉRO-CLUB DE FRANCE.

"LES AÉROPLANS"

Allocution de M. Louis BARTHOU,
Ministre de la Justice.

LECTURE DU PALMARÈS
DE L'ANNÉE 1909.

a) " EN DIRIGEABLE ".
Orchestre.

b) " VERS LES CIEUX ".
(A la Conquête de l'Air)
Poésie du C^{te} de MORLHON.
M^{lle} L. GRANDJEAN, de l'Opéra.

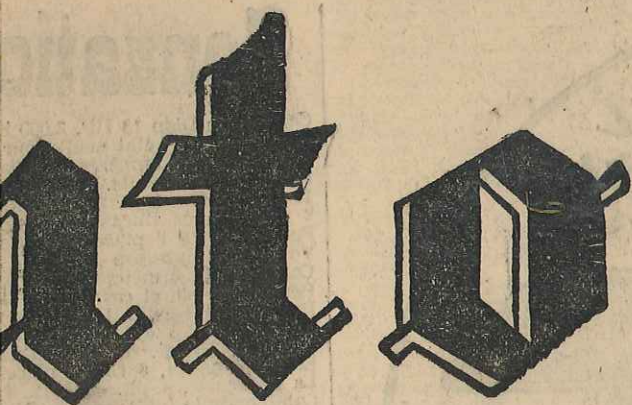
H. DEUTSCH (DE LA MEURTHE)

" PLEIN CIEL ", Légende des Siècles. VICTOR HUGO
M^{lle} Madeleine ROCH, de la Comédie Française.

CINÉMATOGRAPHE PATHÉ.

MARCHE DES ÉTUDIANTS . . . Louis GANNE
Orchestre.

Orchestre sous la Direction de M. G. GEORGE



E — CYCLISME

, HIPPISE, GYMNASIQUE, ALPINISME

Rédaction, Administration, Publicité :
40, Rue du Faubourg-Montmartre, Paris (9^e).

TÉLÉPHONE { 1^{re} LIGNE..... 227-68
2^e LIGNE..... 228-12
3^e LIGNE..... 228-50

Adresse Télégraphique : VÉLAUTO-PARIS

Directeur-Rédacteur en chef :
HENRI DESGRANGE

ABONNEMENTS :

	SIX MOIS	UN AN
SEINE et SEINE-ET-OISE.....	10.50	20 »
DÉPARTEMENTS et ALGÉRIE.....	12 »	24 »
ÉTRANGER (Union postale).....	20 »	40 »

On s'abonne sans frais dans tous les
Bureaux de poste.

ue je casse aussi un carreau,
tit garçon qu'il sera bon de me-
Wonderland.

es d'essence commencent à se
r mais les chauffeurs n'igno-
l'une des premières connues, le
est en encore la meilleure. Au-
us homogène et ne donne des
satisfaisants.

hier, place de la Concorde lors-
t passer de Lambert, ainsi qu'on
urs. Passants, fiacres, tramways,
es premiers le nez en l'air com-
pense. Ce fut un effarement et,
e, j'entendis ce mot d'un ga-
s donc, eh Lambert! Je te paie
Dubonnet.

manifestation, plutôt et heureu-
pacifique, boulevard de Courcel-
dit une forte détonation. Était-ce
s, un carburateur, un pneu?
et, messire pneumatique qui fai-
nes. La marque? Ce ne serait
de le dire. Cependant, on peut
ce n'était pas un Gaulois, car
'éclate jamais.

Le Téléphoniste

BAT

S MATCHES

rir

ée à samedi prochain,
uts du fameux poids
JEANNETTE.

re, Thorne a déjà soutenu devant
Lewis, deux combats au cours des-
une profonde impression sur les
La première fois, il fut battu aux
rounds mais parvint à tenir jus-

LES GRANDES JOURNÉES DE L'AVIATION

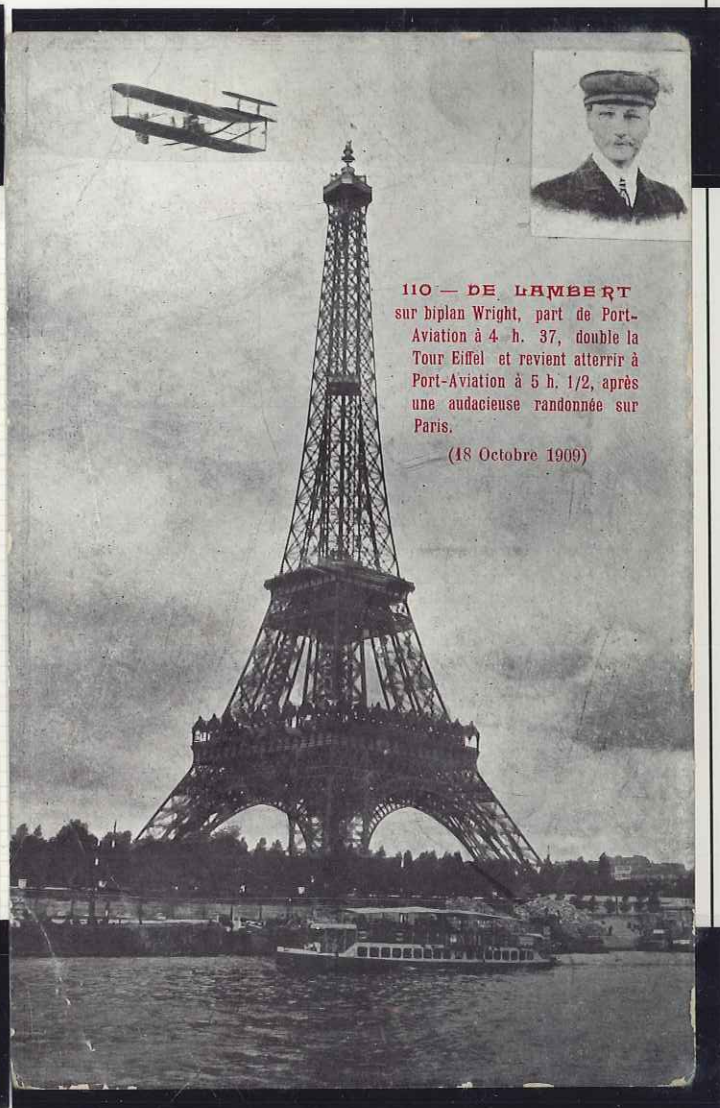
Un Homme a volé sur Paris

Le Comte de LAMBERT ose et réussit

Parti de Juvisy, le champion des Wright, pique sur Paris,
va virer au-dessus de la Tour Eiffel, et, à 500 mètres
de hauteur, revient atterrir à Port-Aviation
à cinq mètres de son hangar.



PARIS: Le Comte de Lambert survole Paris



PARIS: Le Comte de Lambert survole Paris



HISTOIRE DE L'AVIATION

1909, le Comte de LAMBERT, dans son circuit fermé Juvisy-Paris-Juvisy, passe entre la Tour Eiffel à environ 450m du sol. — Vue prise du 3^{me} étage de la Tour Eiffel. — ND Phot.

— Le Comte de Lambert sur son biplan "Wright" vole de Juvisy et tourne à son point de départ en 49^m 39^s 2/5 (18 Octobre 1909)



LES MAITRES DE L'AVIATION

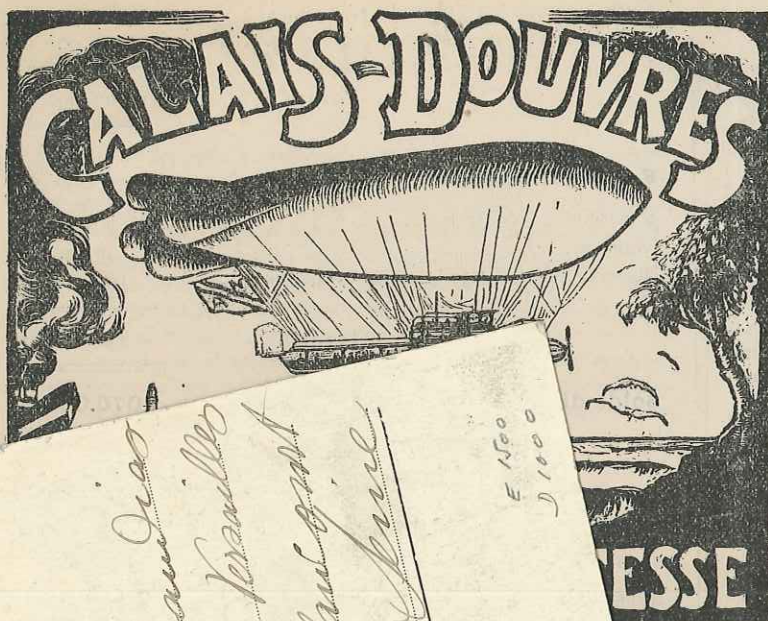
297 Le Comte de LAMBERT, Russe d'origine française, initié à l'aviation au Camp d'Auvours par WILBUR WRIGHT, après s'être exercé seul, se fait remarquer par des succès à Bétheny et Port-Aviation. Le 18 octobre 1909 il se place à la tête des grands aviateurs par le raid audacieux Juvisy-Tour-Eiffel-Juvisy, constituant un trajet de 48 kilom. qu'il accomplit en 49^m 39^s 2/5 à une hauteur moyenne de 450m au-dessus du sol. — ND Phot.



AÉRODROME DE LA CRAU

LE PLUS VASTE CHAMP D'AVIATION
OUVERT TOUS LES JOURS AU PUBLIC

MIRAMAS
PRÈS
MARSEILLE



Compagnie Internationale de Navigation Aérienne

Société Anonyme au Capital de 1.000.000 de Francs

(En formation)

Statuts déposés chez M^e Emile BOURDEL, notaire

130, rue du Général-Beuret, Paris

Siège provisoire : 5 bis, rue Joseph-Bara
PARIS

1909

Carte postale

Adresse

Correspondance

M^r Berthaud
Grand avenue
Pillault
Paris

E 1500
D 1000

à grande vitesse, muni de dispositifs entièrement nouveaux assurant aux passagers les meilleures conditions de sécurité, de confort et de rapidité, leur permettant d'accomplir la traversée *sans mal de mer*, et parfois, en beaucoup moins de temps que n'en prend le paquebot.

Le nombre de personnes pouvant être transportées en un seul voyage est environ de quinze, non compris l'équipage.

Capital. — Le capital, nécessaire à cette exploitation, divisé en actions de 100 francs, et non grevé d'actions d'apport, sera employé comme suit :

Achat d'un dirigeable.	350.000 fr.
Constructions, terrains, établissement de bureaux, agences, postes de télé- graphie sans fil, etc. environ.	450.000 fr.
Fonds de roulement	100 000 fr.
Frais de constitution et divers.	100.000 fr.
TOTAL	1.000.000 fr.

Recettes et Dépenses probables. — D'après le relevé méthodique des observations météorologiques du Cap Griz-Nez, prises pendant les dix dernières années, et qui montrent que les jours où le vent interdit toute sortie à un dirigeable ne dépassent pas, par an : 22 en 1897, 40 en 1903, 21 en 1907, les prévisions de recettes et de dépenses ont été établies comme suit :

Le service sera donc assuré au début par un dirigeable

Ligue Nationale Aérienne

Ligue Nationale Aérienne

(Fondée en 1908)

27, Rue de Rome, PARIS (8^e)



La Revue Aérienne

(Organe officiel de la L. N. A.)

27, Rue de Rome, PARIS (8^e)

Faites-vous partie de la Ligue Nationale Aérienne ?

Si OUI : Faites des Adhérents.

Si NON : Inscrivez-vous.

Par un seul versement de

DIX FRANCS PAR AN

on s'inscrit à la **Ligue Nationale Aérienne**

et l'on s'abonne à **La Revue Aérienne** complète,

la plus luxueuse, la plus documentée des publications aéronautiques (paraissant les 10 et 25 de chaque mois).

On fait acte de bon Français,

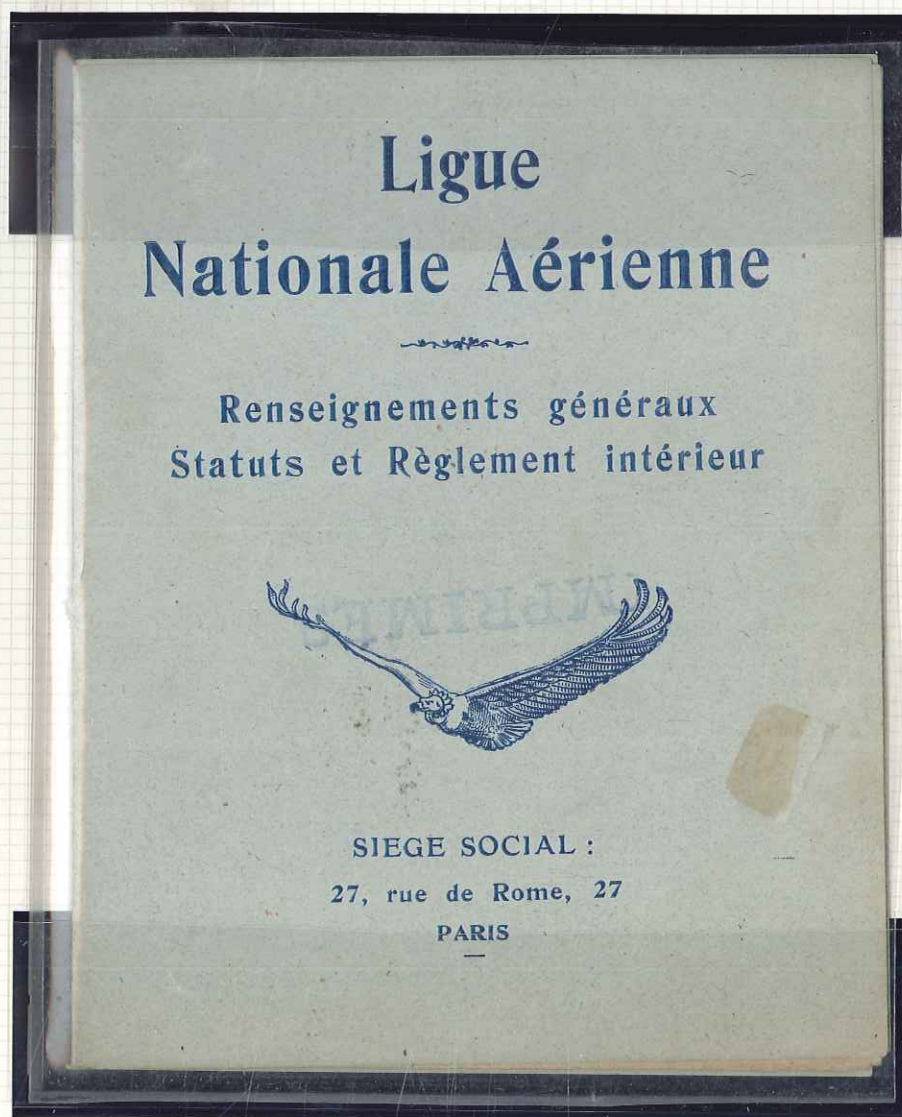
On bénéficie, en outre, des avantages suivants :

- 1^o **VOYAGES EN AÉROPLANES A TARIF RÉDUIT**, sur les appareils de MM. BOREL, Louis BRÉGUET, CHAMPEL, Henry et Maurice FARMAN, Louis PAULHAN, Robert SAVARY, Roger SOMMER et de PISCHOF.
- 2^o **RÉDUCTION sur les prix habituels de l'instruction de pilote-aviateur aux écoles Borel, Louis Paulhan, Robert Savary et de la Vidamée.**
- 3^o **RÉDUCTIONS dans tous les meetings organisés sous le Patronage de la Ligue Nationale Aérienne.**
- 4^o **ENTRÉE GRATUITE :** au parc d'aviation de la Ligue Nationale Aérienne, à Issy-les-Moulineaux et aux aérodromes d'Étampes et du Touquet-Paris-Plage.
- 5^o **ENTRÉE DEMI-TARIF :** aux aérodromes de la Brague-Antibes (près Nice), la Brayelle (près Douai), la Champagne (près Reims), la Crau (près Marseille), Pont-Levoy (près Blois), la Vidamée (près Chantilly).
- 6^o **ENTRÉE GRATUITE aux conférences, fêtes et galas organisés par la Ligue Nationale Aérienne.**
- 7^o **RÉDUCTIONS dans les hôtels affiliés.**
- 8^o **RÉDUCTIONS sur les prix de tous les ouvrages d'aéronautique.**
- 9^o **FACULTÉ de consulter au siège de la Ligue (27, Rue de Rome à Paris), les publications concernant la locomotion aérienne.**
- 10^o **FACULTÉ de visiter le Musée historique de la Ligue.**

Aucune fonction d'un membre quelconque de la Ligue Nationale Aérienne n'est rétribuée.

T. S. V. P.

Ligue Nationale Aérienne



Ligue Nationale Aérienne

LIGUE NATIONALE AÉRIENNE

27, RUE DE ROME, PARIS (VIII^E)



BULLETIN D'ADHÉSION

PRÉSENTÉ PAR M. _____
(NOM ET PRÉNOMS) }

JE VOUS ADRESSE CI-INCLUS (1)

N° D'INSCRIPTION _____

JE VOUS AUTORISE A FAIRE RECOUVRER PAR LA POSTE (FRAIS A MA CHARGE) (1)

LA SOMME DE FR. _____

MONTANT DE MA COTISATION (2) DE MEMBRE _____

NOM _____

SIGNATURE :

PRÉNOMS _____

PROFESSION _____

ADRESSE _____

LE _____ 191

(1) Rayer une de ces deux lignes.

(2) Montant des cotisations	Membre abonné	France, Algérie, Tunisie	10 francs	(par an)
	à la Revue Aérienne	Colonies et Etranger	13 —	(par an)
	Membre adhérent	France, Algérie, Tunisie	5 francs	(par an)
	— à via	Colonies et Etranger	6 —	(par an)
	— bienfaiteur		100 —	(une fois versés)
	— fondateur de prix		200 —	(minimum)
			1000 —	(minimum)

LIGUE NATIONALE AÉRIENNE

27, Rue de Rome — PARIS

BULLETIN D'ADHÉSION

Je vous adresse ci-inclus (1) ou je vous autorise à faire recouvrer par la poste (frais à ma charge) la somme de (2) _____

— montant de mon adhésion à la Ligue Nationale Aérienne.

Signature et date :

Nom _____

Prénoms _____

Adresse _____

(1) Biffer une des deux mentions.
(2) Montant de l'adhésion.

Membre adhérent 5 fr. par an
à via 100 fr. une fois versés
bienfaiteur 200 fr. »
fondateur de prix 1000 fr. »

Ligue Nationale Aérienne

27, Rue de Rome, PARIS



Cotisation annuelle: 5 Francs

Les Membres adhérents à la LIGUE NATIONALE AÉRIENNE ont leur entrée gratuite tous les jours de la semaine à l'aérodrome de Juvisy, ainsi que tous les Dimanches où seront courus des prix de la Ligue.

Les autres Dimanches, demi place.

(Modèle Déposé)

Ligue Nationale Aérienne

LIGUE NATIONALE AÉRIENNE



SON BUT :

*Faire de la France le centre mondial
de l'aviation.*

Pour entrer à PORT-AVIATION (Aérodrome de Juvisy)

Gratuitement à la pelouse

à demi-tarif aux tribunes (pesage excepté)

DONNEZ VOTRE ADHÉSION A LA LIGUE NATIONALE AÉRIENNE

Au Siège Social : 27, Rue de Rome

ou à la sortie des gares de Juvisy et Savigny-sur-Orge

Cotisation : 5 francs Valable pour 1910

AUTRES AVANTAGES. — Les Membres de la Ligue Nationale Aérienne : Entrent au champ de manœuvre d'Issy-les-Moulineaux, sur simple présentation de leur carte; reçoivent gratuitement un bulletin mensuel; bénéficient de réductions dans les hôtels affiliés; assistent à des cours et à des conférences, etc.

IMP. PARIDIENNE. — 35, PASS. DU GRAND-CERF



IMP. WALTENER & C^e, PLACE DU CARRÉ, PARIS



Meeting de Rouen - 19-26 juin 1910

Reproduction interdite

MÉTROT (Biplan Voisin)

Édité pour le Champagne Léon CHANDON