

Mail

EDITION

English Journal Circulating on the Continent.

2.49 and 276-49.

PRICE FRANCE AND BELGIUM, 15 CENTIMES; OTHER COUNTRIES, 25 CENTIMES (24d.).

LES PETITES ANNONCES

du "Daily Mail"

donnent de nombreuses adresses de
PENSIONS DE FAMILLE
pour votre villégiature en Angleterre.

,000 FRANCS
MAIL "

Manchester
Graham-White

PAULHAN

en Angleterre

Grahame White

Le jeune aviateur anglais qui vient d'acquiescer d'un coup une réputation universelle est à peine âgé de trente ans. Depuis longtemps, il s'est adonné aux sports en plein air, lesquels sont devenus pour lui une véritable marotte, ainsi qu'il le proclame en riant. Ses premiers exploits dans l'aviation datent de quelques mois à peine et, peu de temps après ses débuts, il recevait le diplôme de pilote que l'Aéro Club de France délivre aux aviateurs dûment expérimentés.

Son audace n'exclut point la méthode. Ses premières tentatives s'effectuèrent à l'aide du monoplane. Mais lorsqu'il se fut convaincu que le monoplane n'était pas le meilleur instrument pour tenter le vol de Londres à Manchester, Grahame White s'adressa à M. Henry Farman, acheta un des biplans construits par cet éminent ingénieur et exécuta un vol avec tant de prestesse que M. Farman ne put s'empêcher de s'écrier: "C'est merveilleux!"

Le besoin qu'il a eu de tenter immédiatement un grand exploit dérive de son caractère. Alors que d'autres considéraient le mérite de vols de moindre envergure, lui envisageait le dessein de s'attaquer à la plus importante épreuve de l'époque. Il visa le prix de 250,000 francs offert par le "Daily Mail" pour le parcours de près de trois cents kilomètres de Londres à Manchester et pendant des mois, la patience bridant son ardeur, il se livra à ses préparatifs.

Quand on interroge le jeune aviateur sur son "curriculum vitae" antérieur au temps où il acquit sa réputation d'homme volant la loquacité de M. White ne se donne pas facilement carrière. Tout ce qu'on peut apprendre de lui sur ce point, c'est qu'il fit ses études au collège de Bedford, que son père était un "yachtsman" bien connu, et que lui-même a pratiqué et pratique encore le "yachting" avec ferveur.

Enthousiaste de toute nouveauté sportive, Grahame White s'éprit, dès 1896, d'automobilisme. Mais l'aviation, quelques an-

Distance ment à terre près de Lichfield, après le plus remarquable vol qu'ait encore enregistré l'histoire de l'aviation. Pour la première fois, un homme avait parcouru une distance de 187 kilomètres à travers l'Angleterre, volant par-dessus les villes et les campagnes et au-dessus de milliers de têtes qui se pressaient en foules compactes pour contempler la plus grande merveille du jour et en acclamer le héros.

GRAHAME WHITE.

Le concurrent anglais avait passé toute la matinée et une partie de l'après-midi à Wormwood Scrubbs dans l'attente de conditions atmosphériques favorables, et finalement il s'était décidé à ajourner son départ. Il avait renvoyé la plupart de ses mécaniciens et lui-même s'était déjà livré au sommeil, pour être fin prêt le lendemain, lorsqu'il fut informé que son rival était dans les airs. Alors se plaça l'incident le plus dramatique de cette journée extraor-

aéroplane, sauta sur le siège et s'envola dans le crépuscule, après avoir mis bravement le cap sur Manchester.

Mais son concurrent était parti une heure auparavant et bénéficiait ainsi sur lui d'une heure de jour. Et l'épaisseur des ténèbres l'obligea atterrir à Roade, à 96 kilomètres de Londres, après un vol qui, étant donné les circonstances, fut tout simplement magnifique.

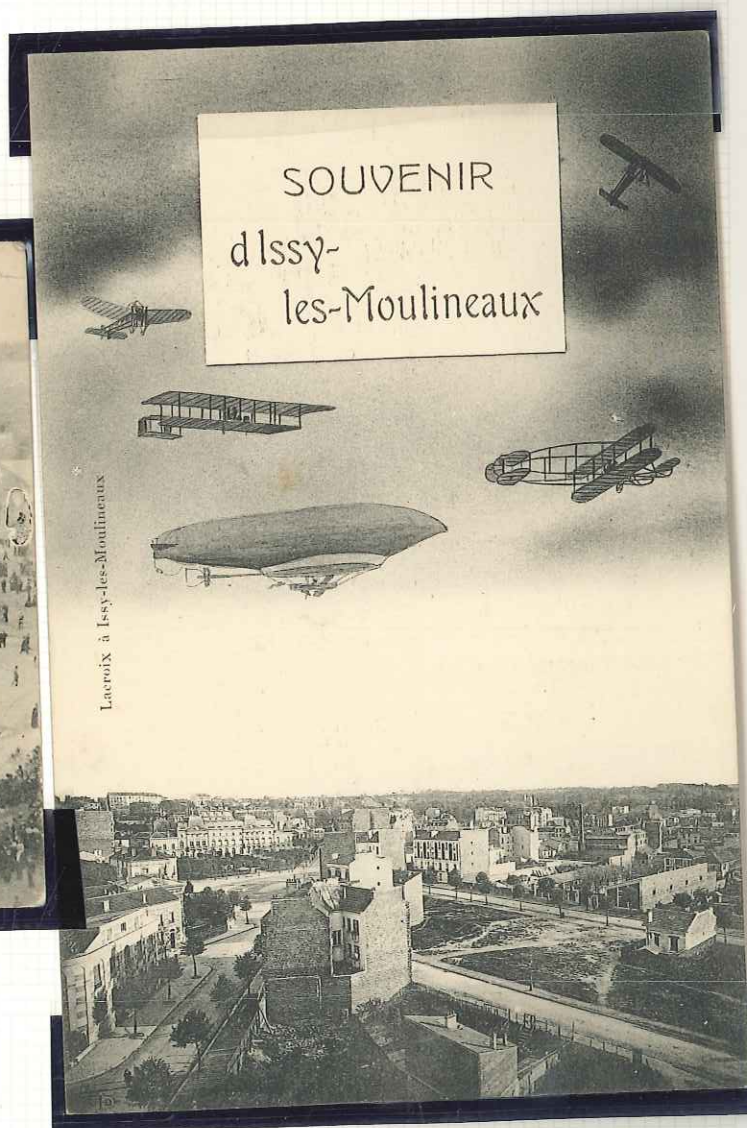
Les deux compétiteurs attendent l'aube pour poursuivre leur course à travers l'espace, et tous deux, sans doute, repartiront au lever du soleil.

Les probabilités météorologiques sont les suivantes: "Temps généralement beau, avec élévation de température."

Il peut paraître curieux de rappeler ici, à l'occasion de la surprise éprouvée par Grahame White dans son sommeil d'hier, que Latham dormait à poings fermés lorsqu'il fut réveillé par la nouvelle que Blériot s'était envolé pour la traversée de la Manche.



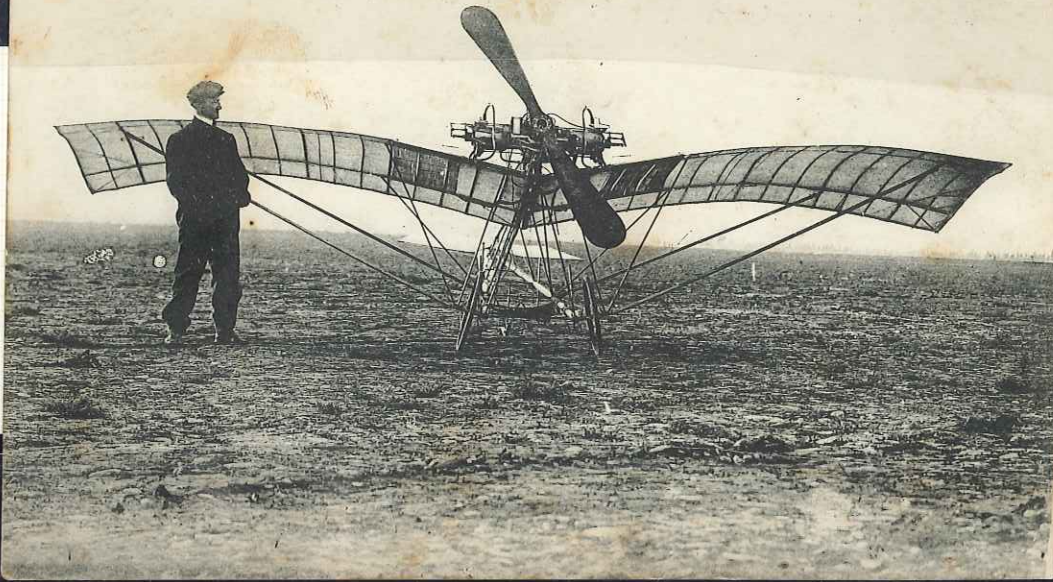




MIRAMAS-AVIATION

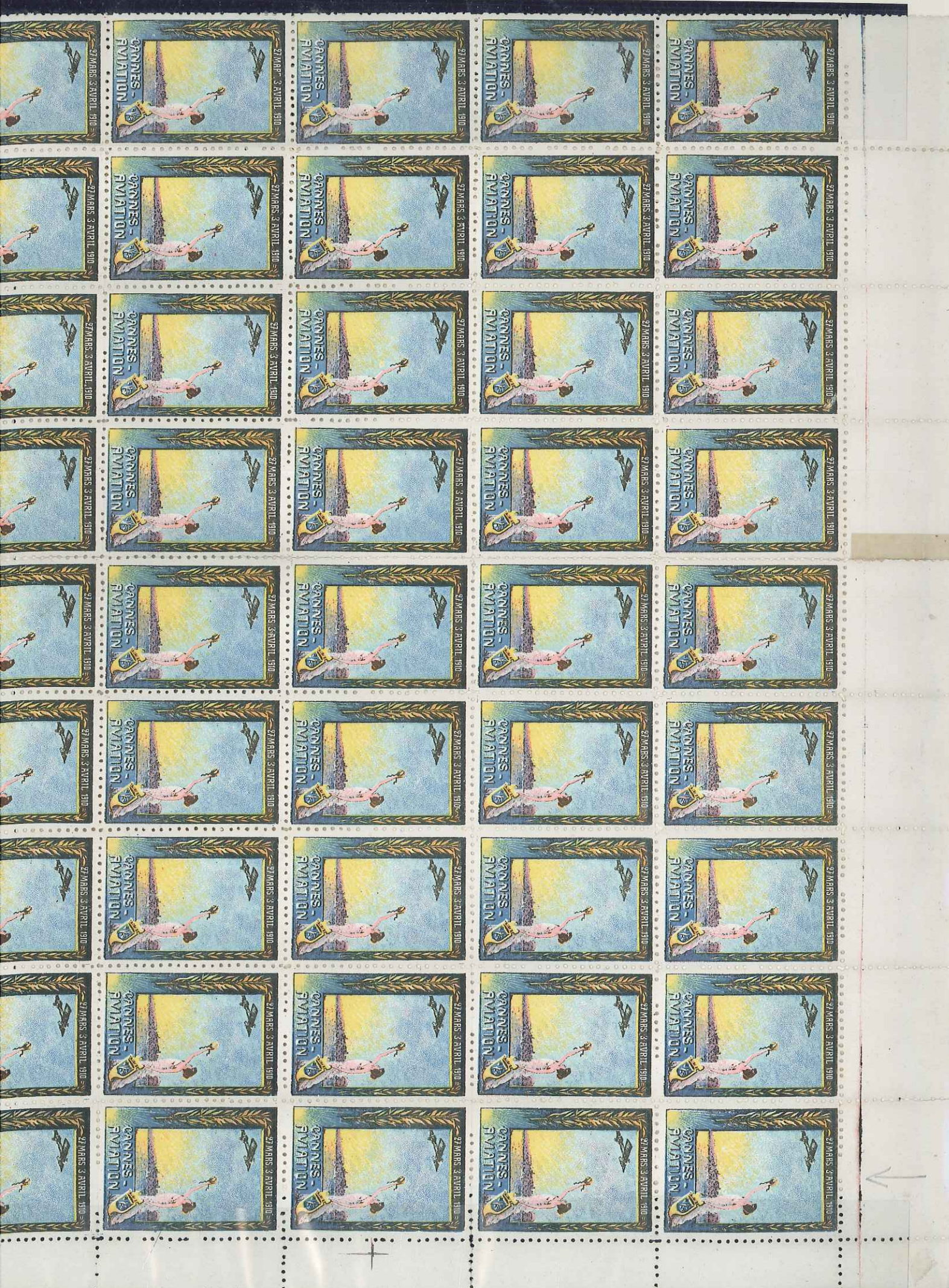
Cliché Parraud - Edition S^e N^o Publicité - Droits de Reprod. réservés

Dufour et sa Demoiselle Santos-Dumont

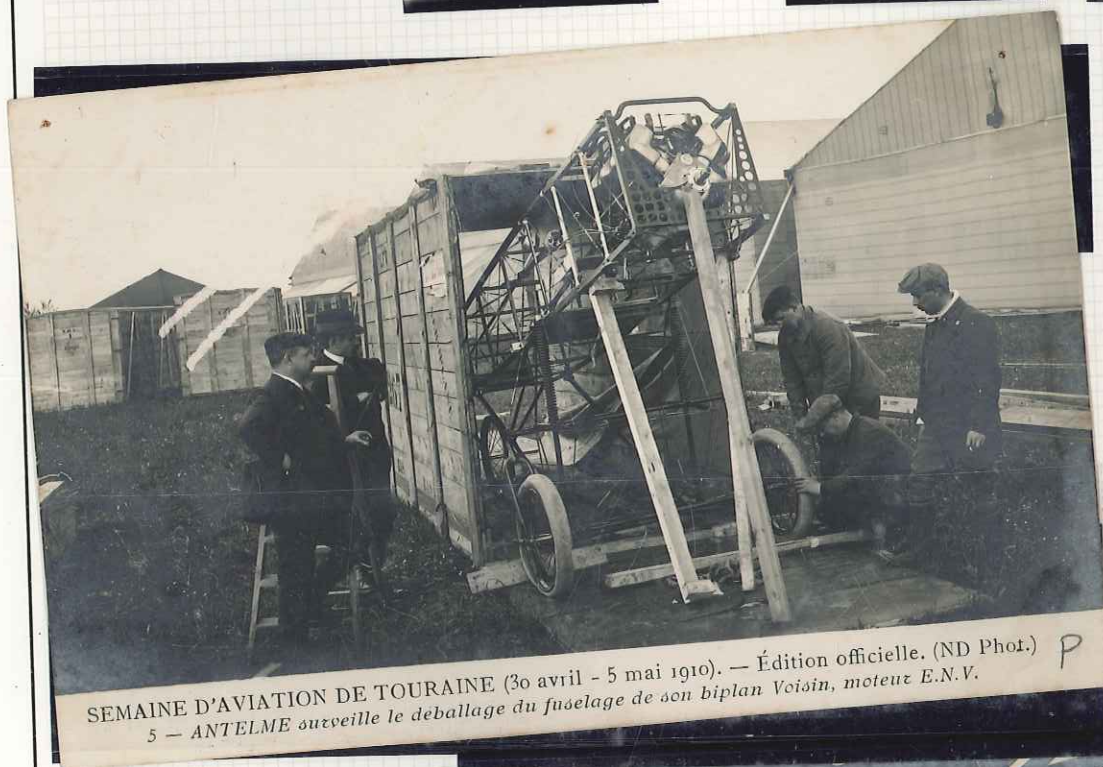


CANNES 27/3 au 3/4 1910





GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
5 — ANTELME surveille le déballage du fuselage de son biplan Voisin, moteur E.N.V.



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
6 — ALLARD procède au montage de son biplan Voisin.

REVUE DE PRESSE
MEETING D'AVIATION DE TOURAINE
DE MAI 1910
RELEVE DANS LE JOURNAL D'INDRE
ET LOIRE

**15 AVRIL 1910. SEMAINE
D'AVIATION DE TOURAINE.**

L'aviateur CHATEAU : un jeune dans les meetings d'aviation, ancien chef de pilotage des Voisins. A Mourmelon il accomplit les plus extraordinaires performances par un vent violent qui obligeait les autres à rester au hangar. Il pilotera un biplan Zodiac dont ce sera la première apparition au public.

CHAMBRE DE COMMERCE DE TOURS : la souscription pour le "PRIX DU COMMERCE" pour la fête d'aviation a produit 1110 F.

Le Président de la Chambre de Commerce rappelle à Messieurs les commerçants de faire bon accueil à la souscription.

LUNDI 18, MARDI 19 AVRIL 1910 :
seize engagés sont inscrits en vue du grand meeting de
Touraine.

Prix des places : Pesage 20 F ; Tribunes 5 F ; Pelouse 1 F. L'ouverture des portes est fixée à midi. On a jusqu'au 20 avril inclus pour les tickets d'abonnement que l'on trouve dans les bureaux de tabac de la rue Nationale, au syndicat d'initiative rue de Clocheville et à l'automobile-club, rue Victor Hugo.

20 AVRIL : la liste de souscription des commerçants tourangeaux pour le "PRIX DU COMMERCE" atteint 18 450 F (soit 55 350 F de 1985) ; ... la souscription reste ouverte.

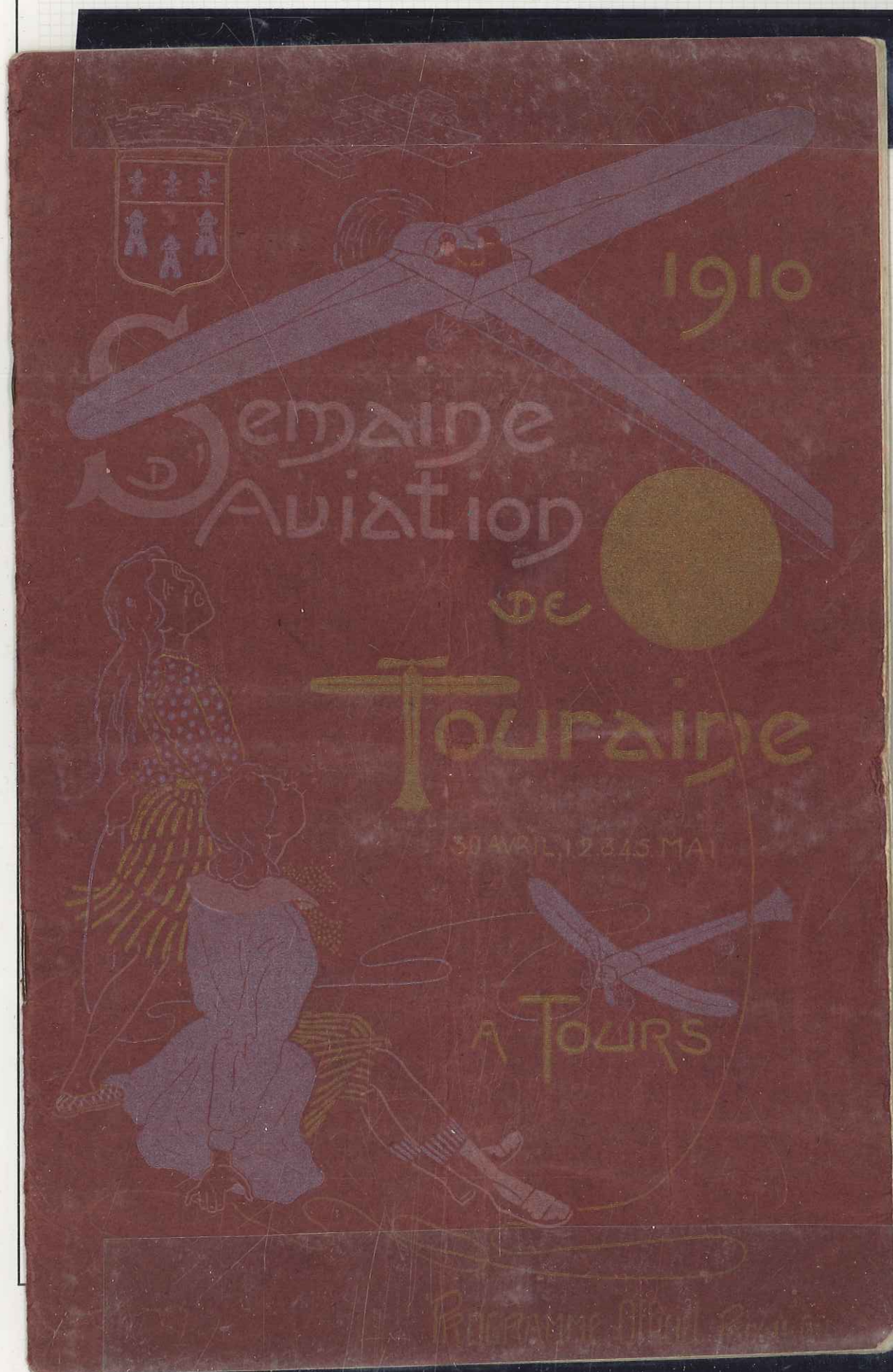
23 AVRIL : on annonce la venue à Tours de Madame de LAROCHE qui pilote un biplan voisin ainsi que de Mr VOISIN lui même qui est allé visiter l'aérodrome de Saint Avertin. On sait que plusieurs appareils Voisin sont engagés. Ils doivent arriver de Paris en camions automobiles. METROT qui doit piloter l'un d'eux accomplit en ce moment un meeting à Nice.

24 AVRIL : un garage sera installé à l'entrée du terrain d'aviation, route de St Avertin.
Voici le tarif adopté par le comité d'organisation : voiture automobile : 5 F ; voiture attelée : 2 F ; bicyclette : 0,50 F"



GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910

Programme



REVUE DE PRESSE

MEETINGS D'AVIATION EN 1910

RELEVÉ DANS LE "JOURNAL D'INDRE & LOIRE"

6 janvier 1910 : CHUTE D'UNE AVIATRICE.

"La journée d'hier a été marquée au camp de Chalons par un autre accident d'aéroplane. Madame de LAROCHE, la première femme aviatrice qui pilotait un biplan a fait une chute. Voici comment l'accident s'est produit : Mme de LAROCHE avait pris son vol à 3 h et dans d'excellentes conditions et par un vent très faible. volant à 4 à 5 mètres lorsque dans le deuxième tour elle a voulu monter et n'ayant pu monter les peupliers qui bloquaient l'appareil et l'aviatrice. Transportée à l'hôpital, elle a perdu connaissance mais elle n'est pas blessée."



Palais de Justice

7 JANVIER

"DE CANNES : l'avion BLERiot s'est écrasé d'une hauteur de 100 mètres. L'appareil est détruit et l'aviateur est blessé."

"8 janvier 1910 obsèques à Orléans de l'aviateur DELAGRANGE"

GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910

TOURS — Semaine d'Aviation 1910 — Biplan Farman



TOURS — Semaine d'Aviation 1910 — Biplan Farman et monoplan Blériot



TOURS — Semaine d'Aviation 1910 — Biplan Voisin et monoplan Antoinette en plein vol



REVUE DE PRESSE

MEETINGS D'AVIATION EN 1910

RELEVE DANS LE "JOURNAL D'INDRE ET LOIRE"

JANVIER 1910 H. LATHAM DEPASSE LES 1000 METRES.

"Hubert LATHAM vient de réussir un nouvel exploit extraordinaire. Le champion a battu le record d'altitude qu'il détenait avec plus de 400 mètres.

A deux heures et demi LATHAM s'élevait, virait au dessus de Bouzy et de Mourmelon-le-grand, montant à 50m, 100m, 200m en évoluant avec la plus grande facilité.

A trois heures il était à 600 mètres de hauteur et il montait toujours étonnant par son audace les aviateurs et spectateurs présents.

Enfin après un savant virage au dessus de Mourmelon-le-grand, LATHAM revint au milieu de la plaine et monta encore.

Il atteignit l'altitude de 1000 mètres par un vent propice qui ne soufflait qu'à 10 mètres par seconde.

A trois heures quinze l'aviateur atterrissait sans accident salué par des vivats enthousiastes.

Il était resté dans les airs pendant 45 minutes environ et avait parcouru une cinquantaine de kilomètres.

La performance était contrôlée par des officiers. Le baromètre que LATHAM avait à bord de son monoplan enregistre 1050 à 1000 mètres de hauteur."

14 JANVIER 1910 : RECORD D'ALTITUDE EN AEROPLANE.

"DE NEW YORK : tous les records d'altitude ont été battus par Louis PAULHAN qui sur son biplan FARMAN est monté à l'altitude de 1380 mètres.

L'aviateur est resté en l'air 50 minutes et 46 secondes."

21

"PAULHAN
vol de
à une h
Puis e
travers
exploit
passage

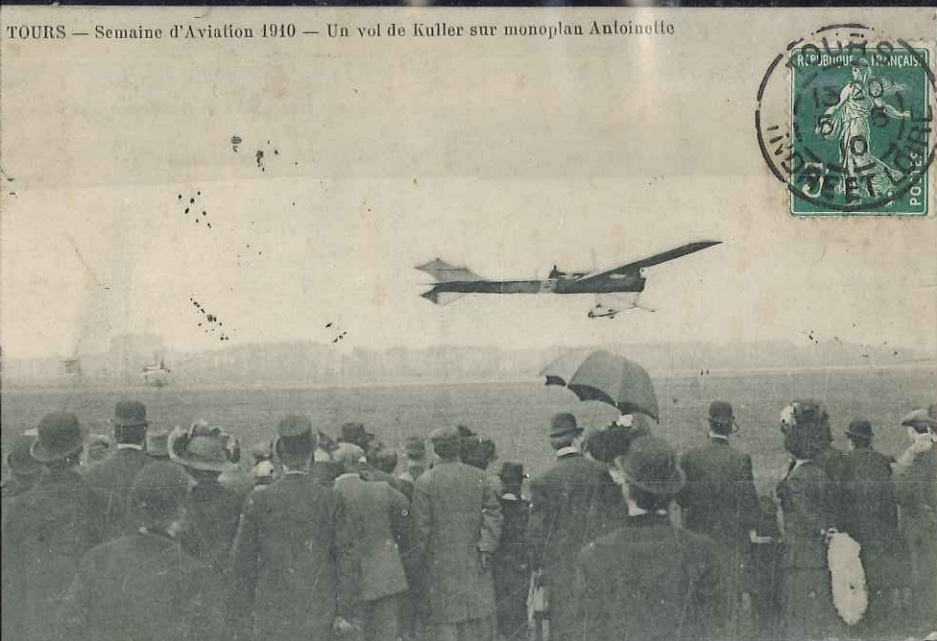


GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910

TOURS — Semaine d'Aviation 1910 — Au garage, monoplan Antoinette



TOURS — Semaine d'Aviation 1910 — Un vol de Kuller sur monoplan Antoinette



REVUE DE PRESSE

MEETINGS D'AVIATION EN 1910

RELEVÉ DANS LE "JOURNAL D'INDRE & LOIRE"

LUNDI 4 ET MARDI 5 AVRIL 1910 : LA MORT DE L'AVIATEUR LE BLOND.

"C'est en volant au dessus de la conche de Saint Sébastien que le malheureux LE BLOND a trouvé une mort tragique.

Il montait le monoplane Blériot muni d'un moteur de 50 CV, qui avait coûté la vie à DELAGRANGE le 8 janvier, et dont il avait hérité.

Vers trois heures il volait à une altitude de 16 à 20 mètres lorsque par une avarie survenu à son moteur il tenta de revenir vers son hangar, mais ne put y parvenir.

Il tomba brusquement et l'appareil s'enfonça dans le mer. Madame LE BLOND assistait à l'accident."

17 AVRIL 1910 : LA FLOTTE AÉRIENNE FRANÇAISE

Monsieur SPIESS a inventé un système de ballon rigide (brevet pris en 1873) dont les plans ont fortement inspiré ZEPPELIN pour la construction d'un aérostat de 8000 mètres cubes. Nous aurons donc à la fin de l'année dix dirigeables militaires et au moins cinq civils.

LUNDI 25 et MARDI 26 AVRIL 1910

Hier au meeting de Nice à 3 h et quelques minutes ROLLS à 60 mètres de hauteur, LATHAM à 20 mètres, CHACEZ à 50 mètres, partent presque ensemble pour la croisière NICE-ANTIBES, 24 Km en mer.

LATHAM dépasse rapidement ses concurrents et prenant une bonne avance vire le premier au phare de la Garoupe.

A Nice il rentre au terrain d'aviation trois minutes avant CHAVEZ qui finit deuxième ; puis, ayant fait son tour de piste LATHAM repartit en direction d'Antibes pour doubler une seconde fois le phare.

Voici le classement très précis : 1er LATHAM en 20 minutes 16 secondes ; 2^e CHAVEZ en 23 minutes 3 secondes ; 3^e ROLLS en 24 minutes 43 secondes.

LATHAM a accompli une seconde fois la croisière NICE-ANTIBES en 20 minutes 45 secondes. Le roi de Suède assistait à la réunion.

de MOURMELON : l'aviateur de CATERS a réussi hier un très beau vol : il a poussé jusqu'à DIJON accomplissant 230 Km en trois heures et demi.

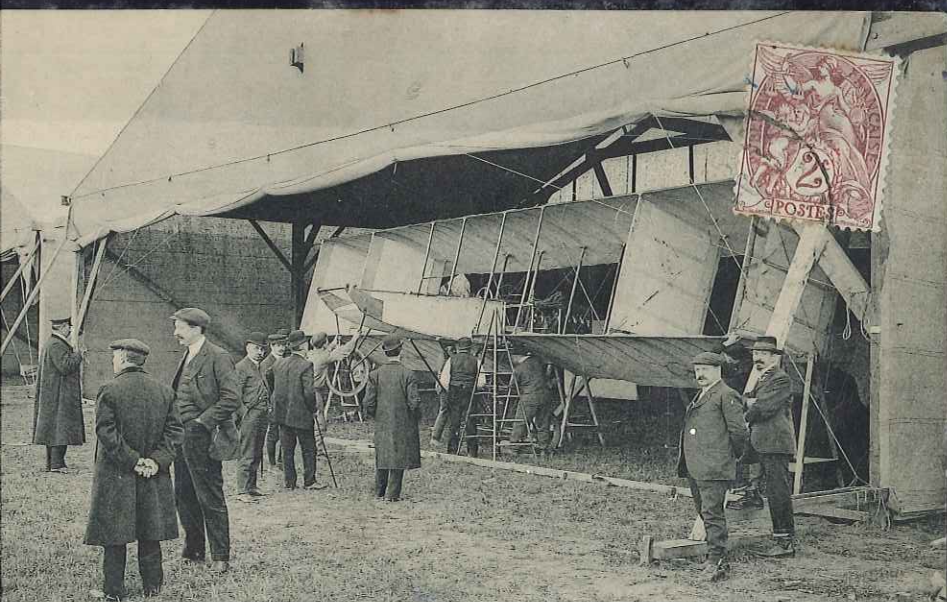
GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910



SEMAINE D'AVIATION DE TO
12 — Membres du Comité d'A
biplan Zodiac.



). — Édition officielle. (ND Phot.)
mené, de Paris sur l'aérodrome,
e son biplan Zodiac. P



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
30 — Montage du biplan Voisin d'ALLARD.



DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Edition officielle. (ND Phot.)
sur biplan H. Farman, 10 m. d'envergure; moteur de 50 HP.



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Edition officielle. (ND Phot.)
99 — MAX-ANTOINE, sur monoplan Blériot; 8 m. 60 d'envergure; moteur Anzani de 25 HP.

RE
IG D

E DAN

DI 2

maîne d
es grands oiseaux qui vont pour la première fois
jardin de la France.
ARD, l'anglais ANTELME, son compatriote DICKSON,
ON sont venus rejoindre CHATEAU qui, chaque jour,
mise au point de son biplan ZODIAC avec lequel il
faire des merveilles.
mpathique constructeur Gabriel VOISIN amènera par
ses camions automobiles le biplan de Mme de
nouveau biplan de course que doit piloter METROT.
quitté Nice hier et va arriver dans nos murs ce
te.
ents de ces derniers jours ont achevé de sécher la
prairie. Souhaitons maintenant qu'il s'apaise et que le ciel se
montre clément pour nos flyers.



DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Edition officielle. (ND Phot.)
H. Farman, 10 m. d'envergure; moteur

MANCHE 1er MAI 1910

TESSE (2 tours de piste) PRIX DE LA PLUS LONGUE
imum imposé 10 Km. 1000 F de prix sont attribués
(85).

e la plus longue durée, les épreuves pour le prix
r seront disputées tous les jours entre les

avillon vert est hissé au siège du syndicat
rue de Clocheville en indiquant qu'on volera
Le baromètre remonte.

SERVICE

iation
ouffle
ais plu
agés s
time d
istance
d'ordre
u 5e et
très
ue les
MAI 1'
ués au



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
17 — CHATEAU, sur biplan Zodiac, inédit; moteur rotatif Gnome de 50 HP.; hélice en bois Sizius.

GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
 1 — Fuselage du biplan Voisin de madame DE LAROCHE, amené par un camion automobile; sur la piste, CHATEAU essaye son b



TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
 2 — le déballage du fuselage de son biplan Voisin, 10 m. d'envergure; 55 HP.



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
 3 — ALLARD procède au montage de son biplan Voisin, 10 m. d'envergure; moteur E.N.V. de 55 HP.

REVUE DE PRESSE

MEETING D'AVIATION DE TOURAINE

DE MAI 1910

RELEVÉ DANS LE "JOURNAL D'INDRE ET LOIRE".

SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE 30 AVRIL - 5 MAI 1910.

"Chaque jour apporte de nouveaux engagements pour la semaine de touraine qui s'annonce décidément comme un gros succès. Hier l'aviateur KULLER et ANTELME ont fait parvenir au comité leur engagement régulier.

KULLER est le chef de pilotage des Antoinettes et c'est lui qui a formé les élèves qui montent les aéroplanes de cette marque. Quant à ANTHELME c'est un jeune pilote de VOISIN qui fait depuis plusieurs mois de beaux vols et sera un des concurrents les plus sérieux du meeting de Tours.

La liste s'établit comme suit : 1 - METROT (Voisin) ; 2 - DURAY (Farman) ; 3- CHATEAU (Zodiac) 4 - PURGEST (Antoinette) 5 - ANTELME (Voisin) 6 - KULLER (Antoinette).

29-30 MARS 1910 : les personnes qui ont bien voulu informer le comité qu'elles avaient des chambres à louer pour loger les commissaires et les mécaniciens sont informés que bonne note a été prise de leur offre à laquelle il sera donné suite dès que possible.

Le comité ayant encore besoin de plusieurs chambres, prie les personnes qui en auraient à louer du 30 avril au 5 mai de bien vouloir
la Dol
rue de

LORS DE MEETINGS IL ETAIT DE COUTUME QUE L'ORGANISATEUR EDITE DES VIGNETTES SPECIALES COMMEMORATIVES ET DE PROPAGANDE. CES VIGNETTES ETAIENT ADMISE PAR LES SERVICES POSTAUX SUR LE RECTO DES CARTES A COTE DU TIMBRE-POSTE.

CES VIGNETTES FORMENT UNE INTERESSANTE COLLECTION SPECIALEMENT LORSQU'ELLES ONT VOYAGEES ET QU'ELLES SONT COLLEES SUR CARTES POSTALES ILLUSTREES AVEC OBLITERATION OU CACHET SPECIAL DU MEETING.

POUR TOURS IL FUT EDITE A L'OCCASION DE CES FETES D'AVIATION DE 1910 DIX VIGNETTES DIFFERENTES DENTELEES, TOUTES BRUN LILAS. CES DIX VIGNETTES SONT IMPRIMEES EN UNE SEULE PLANCHE DE 47 x 30 Cm ET SONT DES REPRODUCTIONS PAR UN PROCEDE PHOTOGRAPHIQUE DE CARTES POSTALES VUES DE TOURS DES EDITIONS "N.D." SURCHARGEES EN ITALIQUE AVANT PHOTOGRAPHIE "SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE 1910".

DIX VIGNETTES TOUTES RARES ET RECHERCHEES REPRESENTENT :

- | | |
|------------------|---------------------|
| - RUE NATIONALE | - PONT SUSPENDU |
| - CATHEDRALE | - PALAIS DE JUSTICE |
| - HOTEL DE VILLE | - PLACE DE LA GARE |
| - HOTEL GOUIN | - JARDINS |
| - RUE BRICONNET | - STATUE DE BALZAC |

CI DESSUS DEUX DES VIGNETTES

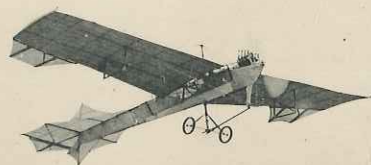
GRANDE SEMAINE DE TOURAINE 30/4 au 5/5 1910



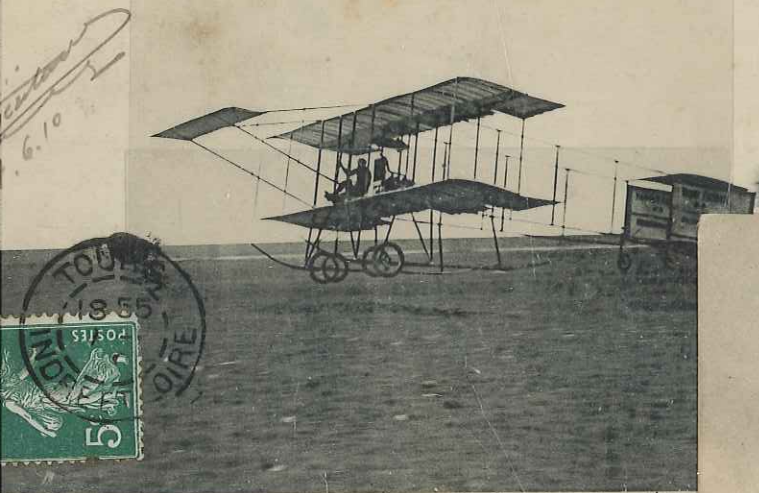
SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910) — Edition officielle.
54 — Vol de KULLER, sur monoplan Antoinette, 15 m. d'envergure; moteur Antoinette de 50 HP. (2 mai.)



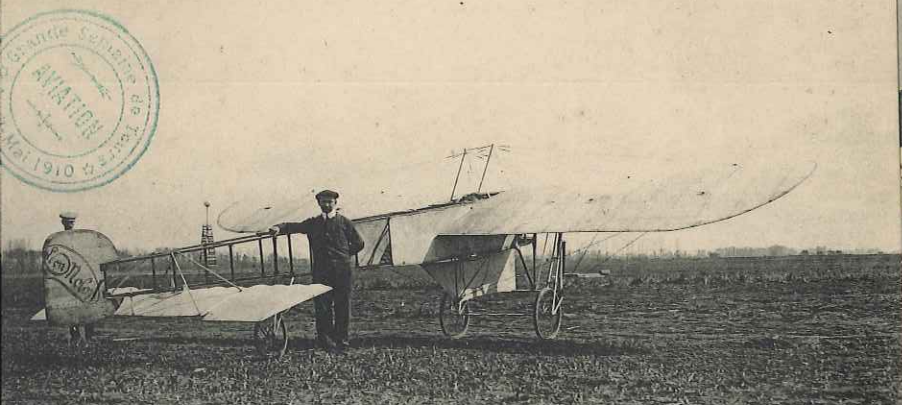
SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Edition officielle.
60 — Vol de CHAVEZ, sur biplan H. Farman, 10 m. d'envergure; moteur Gnome de 50 HP. (3 mai.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle. (ND Phot.)
7 — Vol de KULLER, sur monoplan Antoinette, 15 m. d'envergure; moteur Antoinette de 50 HP. (3 mai.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle
140 — Un départ du capitaine DICKSON, qui gagne le prix de distance, avec son biplan de 10 m. d'envergure; moteur Gnome de 50 HP. (30 avril.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle
141 — MOLON et son monoplane Blériot; 8 m. 60 d'envergure; moteur Anzani de 50 HP. (1er mai.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle
142 — R gagne le prix de vitesse sur monoplane Antoinette, 15 m. d'envergure; moteur de 50 HP. (1er mai.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril - 5 mai 1910). — Édition officielle
143 — Première brèche faite par la crue du Cher (2 m. 97) dans les palissades de l'ancien pont sur le Fillet; route de Tours à St-Avertin, par Rochepinard, inondée. (16 mai.)



D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle.
 Le Chez (2 m. 97) couvre la route de Tours à St-Avertin, par Rochepinard.
 Les palissades de l'aérodrome. (16 mai.) — (S.-E.)



D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle.
 Le Chez (2 m. 97) inonde l'entrée de la pelouse de l'aérodrome. (16 mai.)



D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle.
 La crue du Chez (3 m.) inonde la pelouse de l'aérodrome par la crue du Chez (3 m.). (16 mai.)



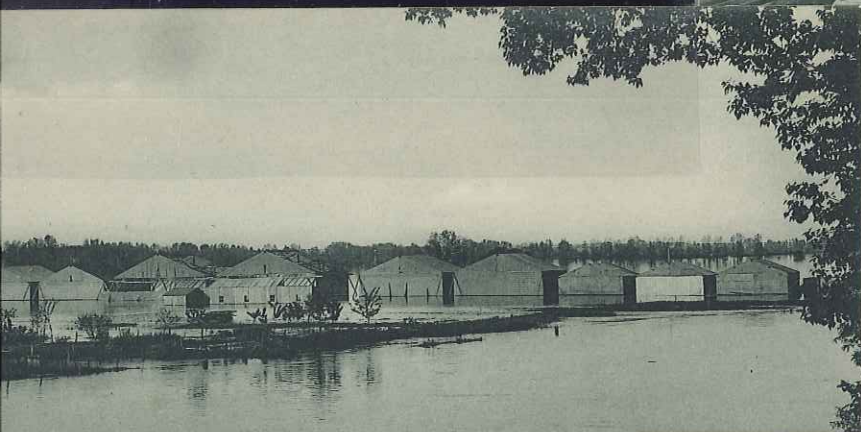
SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle.
 147 — La crue du Chez (3 m.) renverse les palissades de l'aérodrome et couvre la route
 de St-Avertin, par Rochepinard. (16 mai.) — (S.-E.)



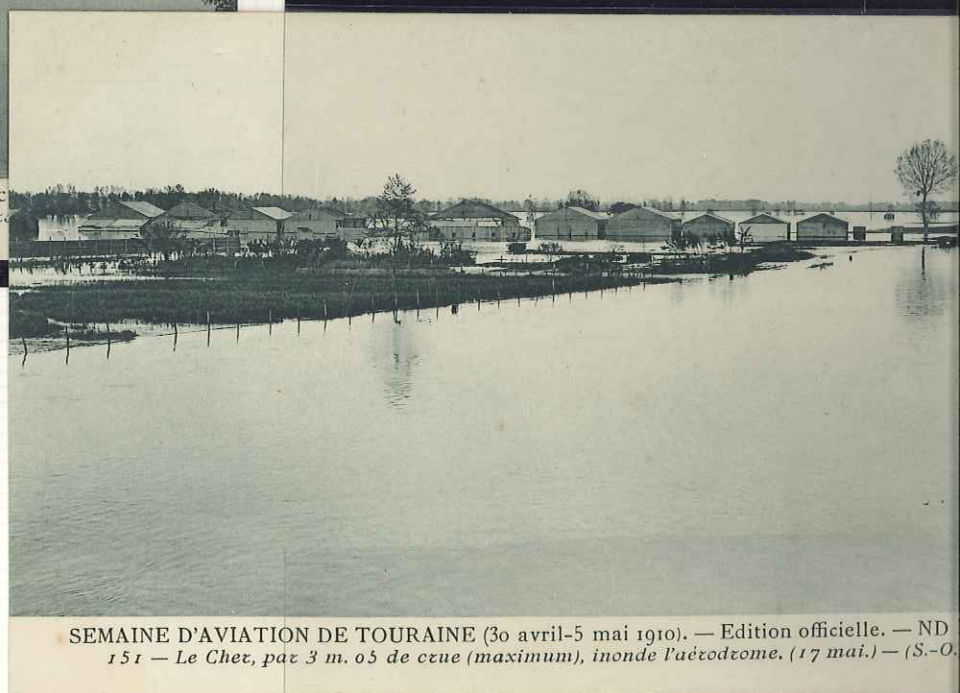
SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. — ND 151 — Le Cher (3 m.) renverse les palissades de l'aérodrome et couvre la route, par Rochepinard. (16 mai.) — (S.-E.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. — ND 151 — Le Cher (3 m.) renverse les palissades de l'aérodrome et couvre la route, par Rochepinard. (16 mai.) — (S.-E.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. — ND 151 — Le Cher (3 m.) renverse les palissades de l'aérodrome et couvre la route, par Rochepinard. (16 mai.) — (S.-E.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. — ND 151 — Le Cher, par 3 m. 05 de crue (maximum), inonde l'aérodrome. (17 mai.) — (S.-O.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. —
157 — Vue prise de la Haute-Arche (Bergerie) : la crue du Cher (3 m. 05 - maximum) inonde les guichets d'entrée de la pelouse.
(S.-O.) — (O.)



D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. —
du Cher (3 m. 05 - maximum) inonde l'aérodrome : les tribunes et le buffet. (



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. —
la pelouse de l'aérodrome inondée par le Cher ; sauvetage des planches de
des par la crue (3 m. 05 - maximum). (17 mai.) — (S.-O.)



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. —
158 — Vue prise de la Haute-Arche (Bergerie) : la crue du Cher (3 m. 05 - maximum) ino
de la pelouse de l'aérodrome et couvre la route de Tours à St-Avertin, par Rochepina
— (S.-E.)

Grande semaine de TOURAINE

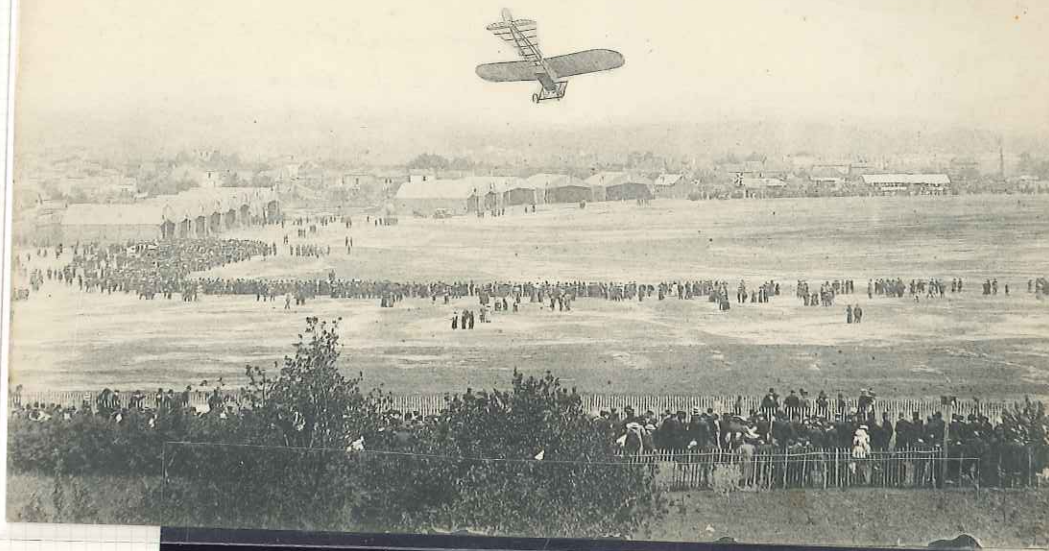
30 Avril au 05 Mai 1910



SEMAINE D'AVIATION DE TOURAINE (30 avril-5 mai 1910). — Edition officielle. — ND Phot.
160 — Entrée de la pelouse de l'aérodrome inondée par le Cher; sauvetage des planches des construc-
tions renversées par la crue (2 m. 90). (18 mai.) — (O.)

ANGOULÊME - Aérodrome de Grapillet

J. S. D. - 1092



L'Aviateur albigeois Louis GIBERT sur son Monoplan BLÉRIOT
(Type Traversée de la Manche)



Cliché Aillaud, Albi

COUPE RUINART 2 JUIN 1910



COUPE RUINART 2 JUIN 1910



ANGERS

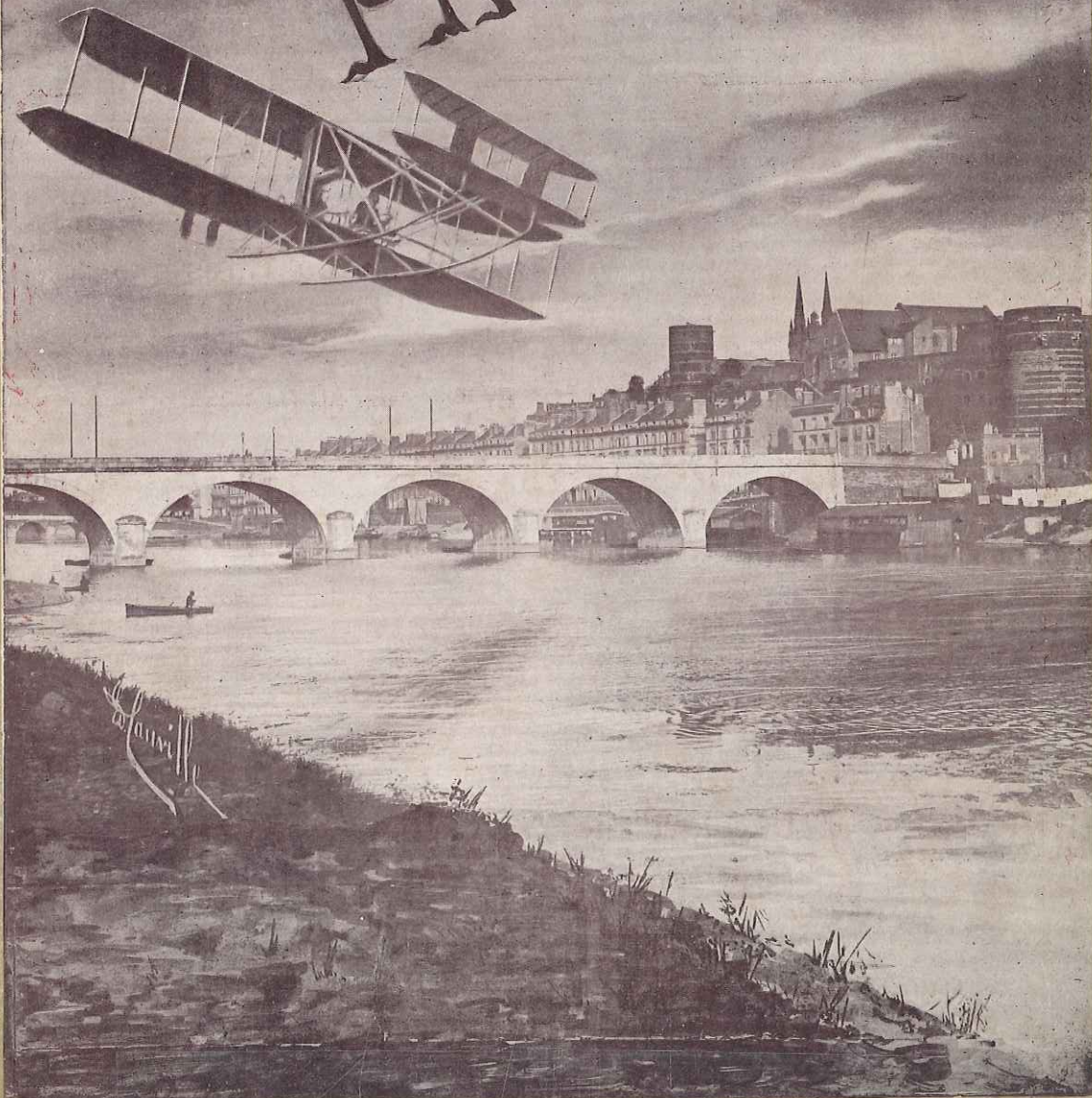
- 3 / 6 Juin 1910

6 Juin 1910

MEETING D AVIATION

ANGERS.

OFFICIEL PROGRAMME



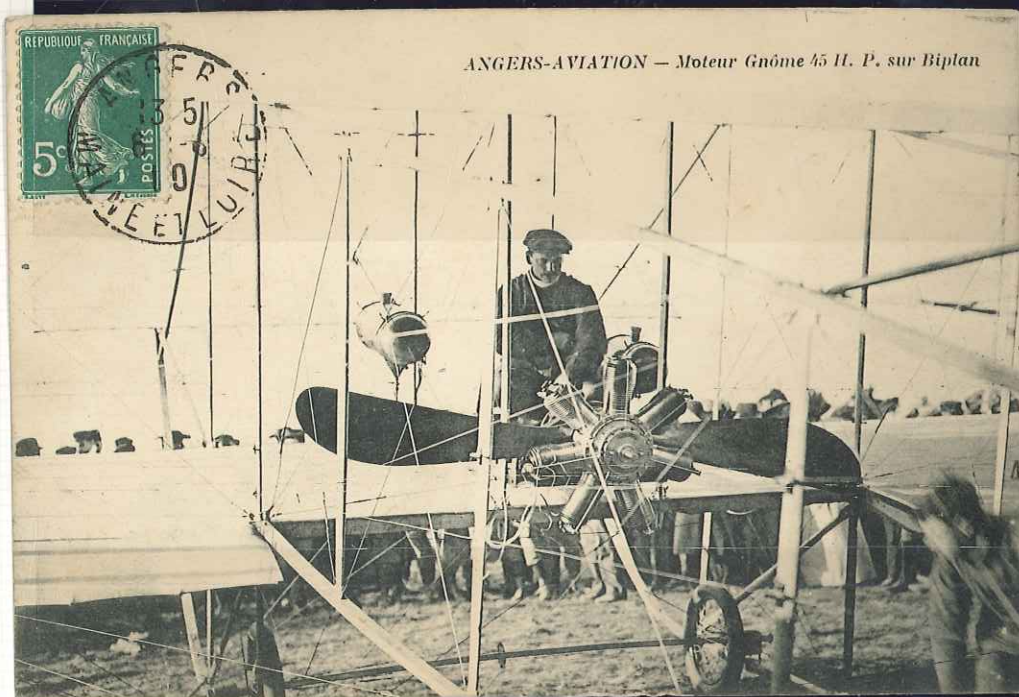
ANGERS

- 3 / 6 Juin 1910



ANGERS

- 3 / 6 Juin 1910



ANGERS

- 3 / 6 Juin 1910



1. - Grande Semaine d'Aviation d'ANGERS. - 3, 4, 5, 6 Juin 1910. - L. V., phot.
Emile Aubrun, sur monoplane Blériot, type traversée de la Manche, Bayard-Clement, 2 cylindres horizontaux, 31 HP, hélice tractrice en noyer, 2^m 10 diamètre, poids 250 klogs, ordre de marche, vitesse 100 mètres à l'heure.



9. - Grande Semaine d'Aviation d'ANGERS. - 3, 4, 5, 6 Juin 1910.
L'aviateur Dickson sur son biplan Henri Farman, 7 h 10.

2. - Grande Semaine d'Aviation d'ANGERS.
3, 4, 5, 6 Juin 1910. - L. V., phot.
De Munn, monoplane Antoinette 60 HP



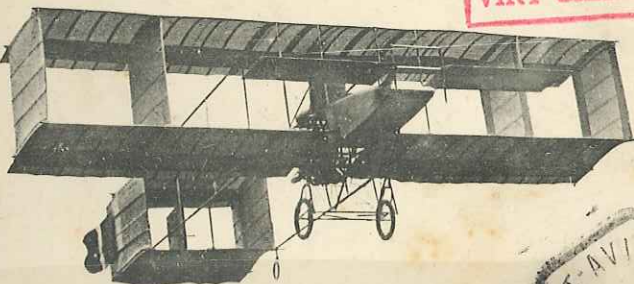


1182. - Aéroplane Henry Fournier

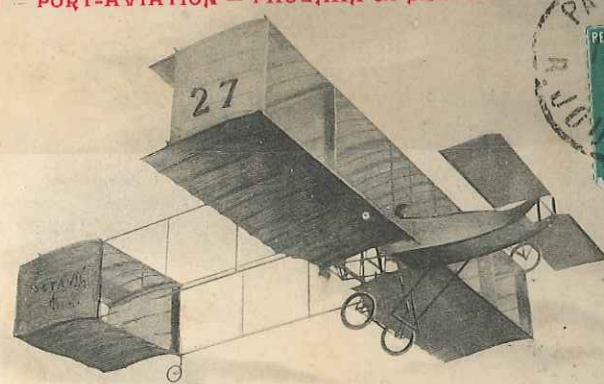
Construit par les Frères Voisin. Composé d'une cellule centrale à 2 plans superposés de 10 m. 20 d'envergure sur 2 m. de longueur antéro postérieure. Ces plans distants verticalement de 1 m. 50, sont reliés par un corps fuselé, de 4 m. 50 de long et de section quadrangulaire à une cellule arrière de 6 m. d'envergure sur 2 m. de longueur dans le sens de la marche, munie d'un empennage stabilisateur spécial. Le gouvernail vertical est au centre de la cellule arrière. La partie du corps fuselé engagé de la cellule avant, porte le siège de l'aviateur, et derrière lui le moteur de 50 H P *Itala*, actionnant une hélice de 2 m. 10 de diamètre et 1 m. 10 de pas. En avant de l'appareil se trouve un gouvernail de profondeur. Le tout monté sur un chariot orientable. Surface portante 50 m. c., poids total monté 500 kgr.

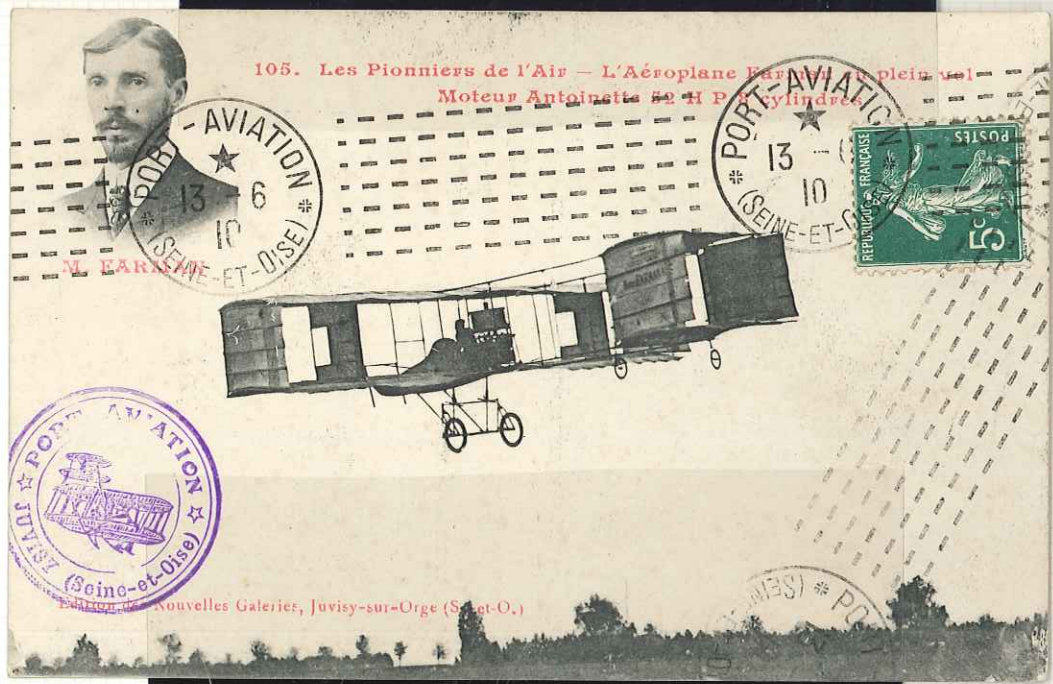
J. H.

VIRY-CHATILLON - S. O.



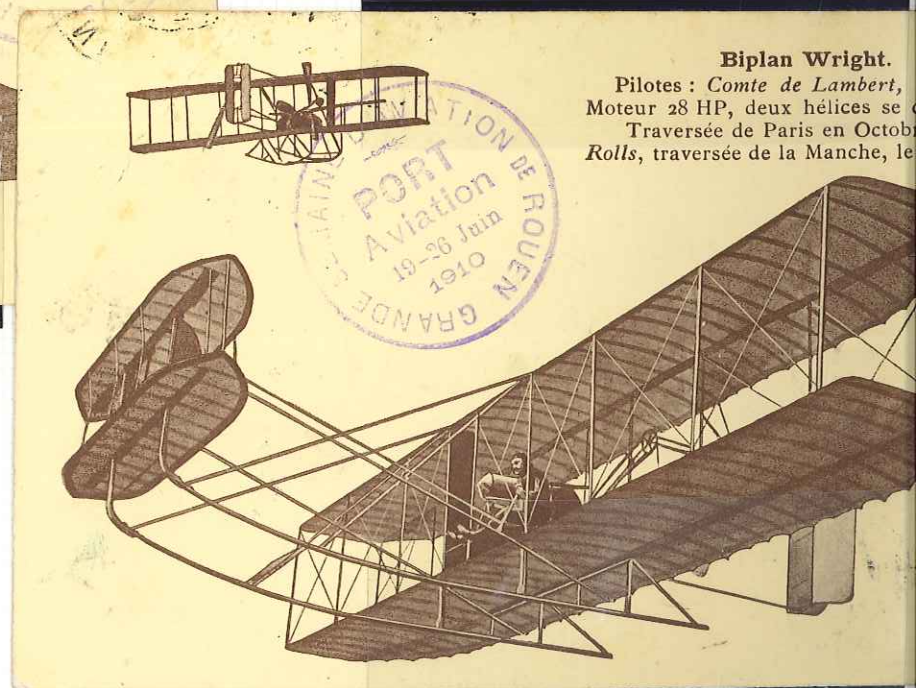
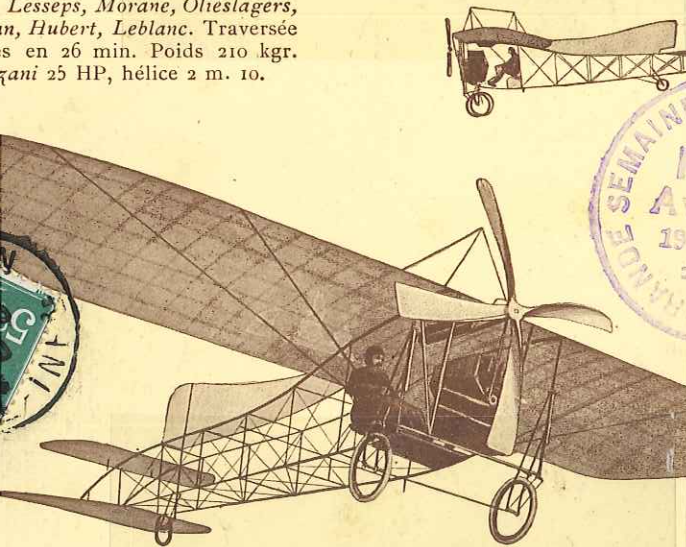
101 - PORT-AVIATION - PAULHAN en plein vol





Monoplan Blériot.

Lesseps, Morane, Olieslagers,
Hubert, Leblanc. Traversée
en 26 min. Poids 210 kgr.
Moteur 25 HP, hélice 2 m. 10.



PRÉ-EN-PAIL — Fêtes d'Aviation des 16 et 17 Juin

Vol de l'Aviateur **Sadi-Lecointe** au-dessus de Pré-en-Pail

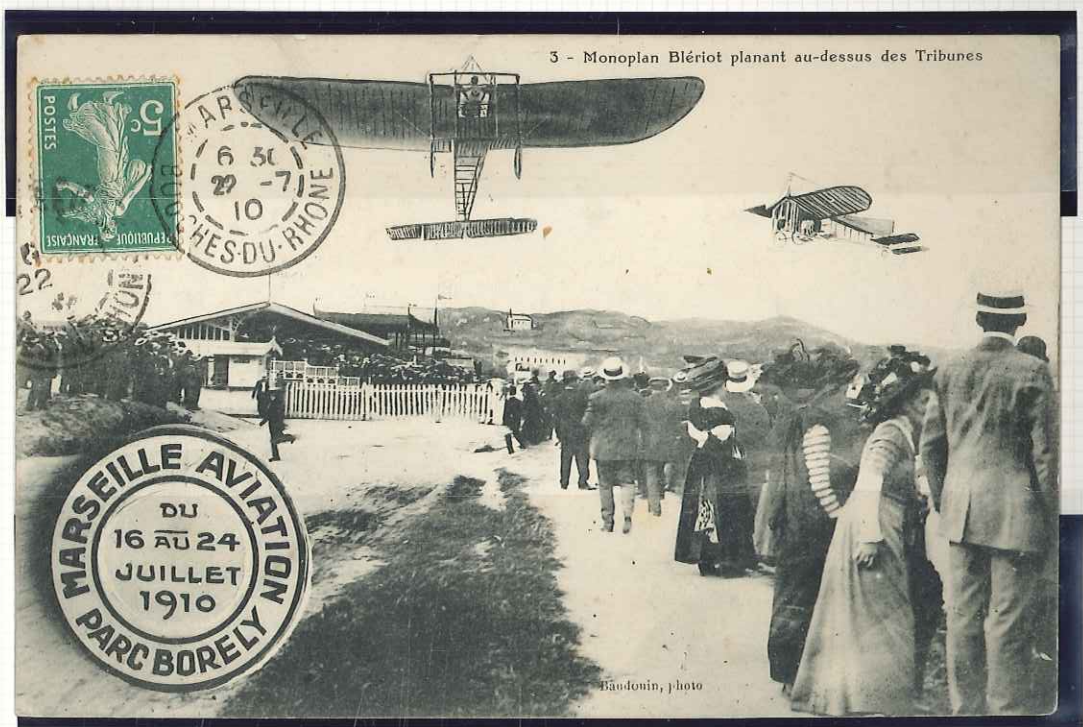
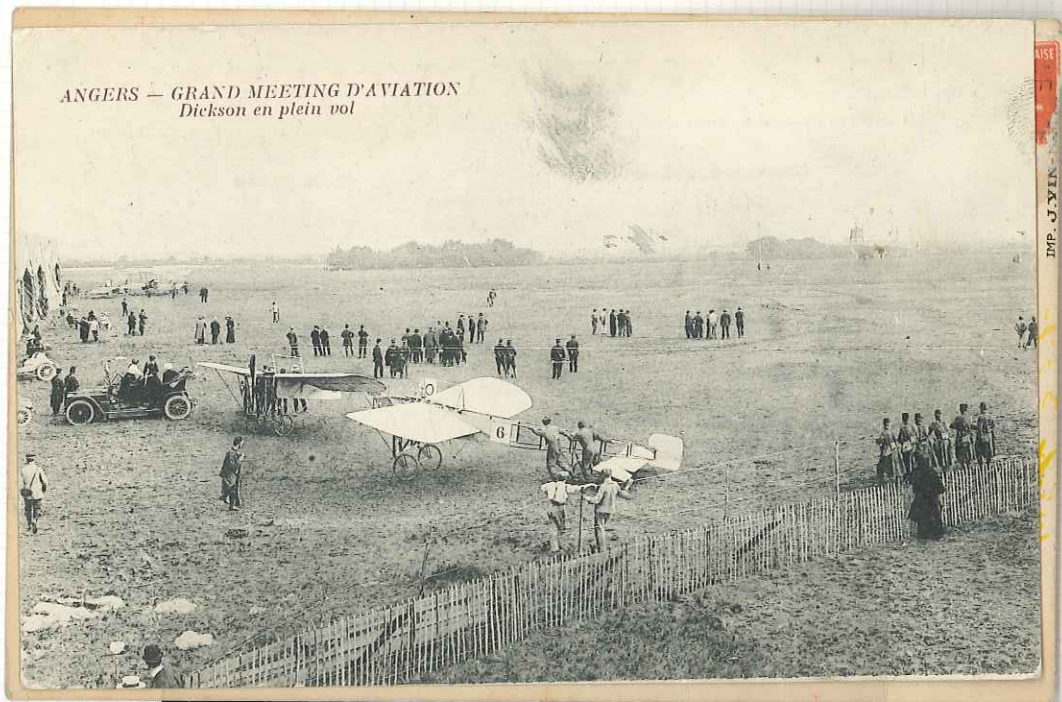
*ne verra-tu jamais prendre une bouffée
d'air à St Egre vend Sans passer quelle
faute avec des sacs de laine ou
les corrigera pour vaudray de la l'air grand
Camille*



Photo. Davoust à Pré-en-Pail

MARSEILLE

- 17 / 31 Octobre 1910



MARSEILLE

- 17 / 31 Octobre 1910

16. MARSEILLE-AVIATION - Cheuret pendant un virage

in Marseille



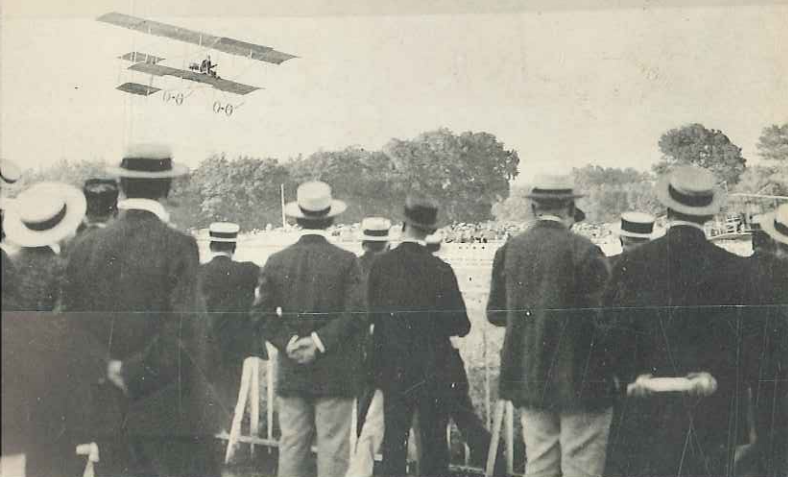
17. MARSEILLE-AVIATION - Départ de Cheuret pour le Château d'If

Photo-Ateliers Baudoin Marseille



18. MARSEILLE-AVIATION - Descente sensationnelle de Fischer

Photo-Ateliers Baudoin Marseille



MARSEILLE

- 17 / 31 Octobre 1910

MARSEILLE-AVIATION
devant les Tribunes



RODEZ

- 17 / 18 Juillet 1910



LASCHAMPS AVIATION

LASCHAMPS "AVIATION" N° 804

ÉCOLE DE PILOTES

Sous le Patronage de l'Automobile-Club d'Auvergne

Ouverture d'essais du 31 juillet 1910

→ Prix spécial : 1 franc ←

N. B. -- Les vols ne sont pas garantis, dans le cas où au cours de la réunion, par suite de mauvais temps, accident, etc. aucun vol n'aurait été effectué, le présent billet serait valable pour une séance. Les personnes désirant bénéficier de cette mesure devront, en quittant l'aérodrome, se munir au contrôle d'une contremarque sur la présentation de laquelle elles seront admises le 7 Août 1910, date de l'ouverture officielle.

Afin d'éviter des accidents, les spectateurs sont priés de ne pas sortir de l'emplacement qui leur est réservé dans l'aérodrome, les organisateurs déclinant toute responsabilité en cas d'infraction à la présente.

CAEN 27/7 au 2/8 1910

Programme

PROGRAMME OFFICIEL



Pour tous renseignements : 10, Rue de Bernières, CAEN, téléph. 5-13.

Prix : 50 centimes.

Caen, Imp. Ch. VALIN

1910 - CAEN-Aviation - Bouclant la Tour Saint-Pierre

*Raisers
Antoinette*



€65

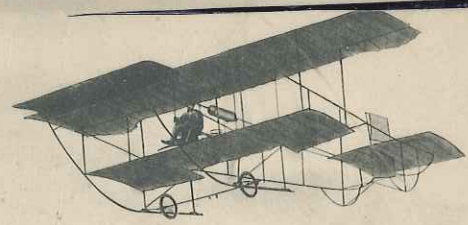


Capitaine BURGEAT



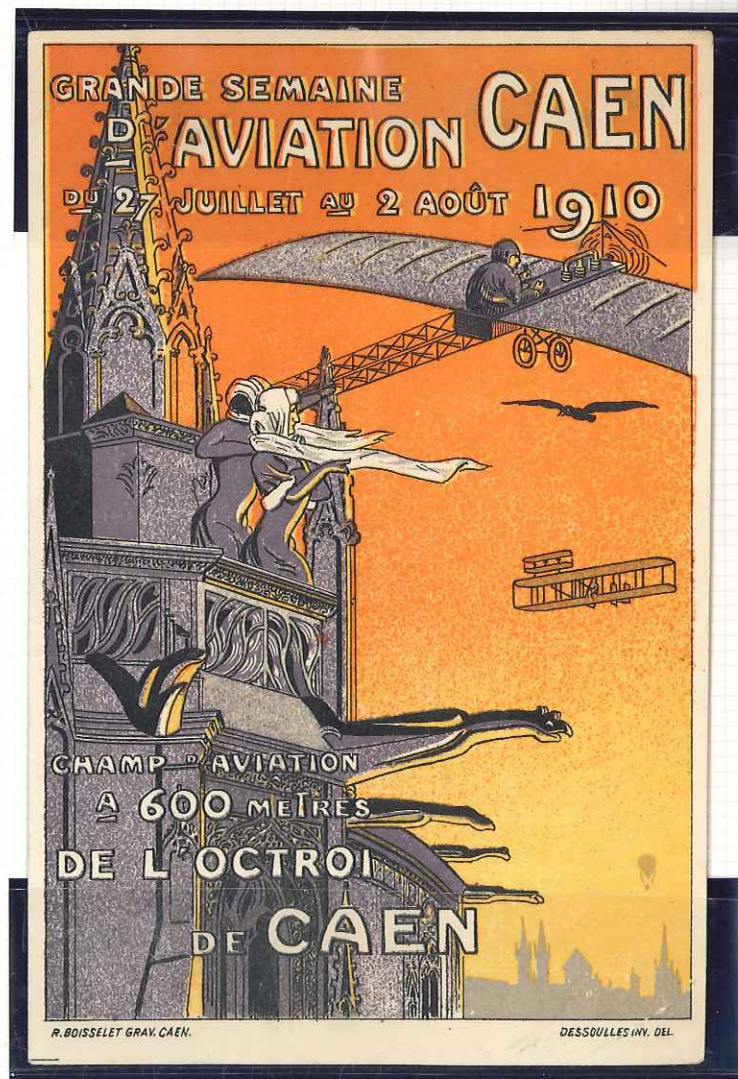
1280. - Monoplan Antoinette, piloté par le Capitaine Burgeat. Envergure 12 m. 80, longueur 10 m, largeur des ailes 3 m. et à l'extrémité. Corps fuselé dont les parois forment le radiateur. Moteur Antoinette.

RIGAL sur Biplan "Sommer"





CAEN 27/7 au 2/8 1910



uest-Eclair

BONNEMENTS

	Un an	Six mois	Trois mois
RD, MAYENNE, MANCHE	20 fr.	12 fr.	6 fr.
F., MORBIHAN.....	24	14	7
TS.....	36	20	10

TARIF DES INSERTIONS :

ANNONCES (Dernière page).....	la ligne	0 75
RECLAMES (Dernière colonne de la 5 ^e page).....	—	1 50
FAITS DIVERS (Dernière heure).....	—	3 »
CHRONIQUES (Chronique locale).....	—	4 »
— (2 ^e page), 5 » (1 ^{re} page).....	—	10 »

Les A

A PARIS, à l'AGENCE
GNIE GÉNÉRA
Faubourg Mon
A NANTES, à l'AGE
A RENNES, aux Bu

RENNES-AVIATION

Une foule énorme
a applaudi
hier
les prouesses
de
nos aviateurs



M. BARRÉ
M. DUFOUR

M. et Mme SAINT
M. DE LESSEPS

M. GARROS

M. BUSSON
M. OBRE

La « demoiselle » de Garros prend son vol

...Autrefois

Ils rentrent dans le crépuscule,
Au trot nerveux des palefrois ;
Sur le ciel, vire, minuscule,
La girouette du beffroi.

Chevaliers de très grande mine,
Pez, — imberbes beluquets, —
H mmes d'armes, pe... l'hermine, —

Elle songe aux grottes ouvertes
Comme un refuge sous les bois,
Où le cerf meurt dans l'ombre verte
Parmi les cris et les abois.

Elle songe que, sur la Lande
Qui sertit de vermeil et d'or
Les étangs bleus de Brocéliande
De grands aigles planent encor....

....Mais, si tu revenais, Duchesse,
Nous saurions bien t'émerveiller
Par de plus splendides prouesses
Que n'en firent tes chevaliers.

Et tu mépriserais, je gage,
L'envergure des aigles noirs,
Si, rentrant de quelque voyage,
Dans la calme tiédeur du soir,

Samedi 30 Juillet 1910

de Bretagne

DE L'OUEST

5 CENTIMES

primerie
ES
ria : 102-58
OU

AGENCE TÉLÉGRAPHIQUE
Particulière
26, Rue Feydeau, 26
PARIS

FIL
SPÉCIAL

ABONNEMENTS :

	UN MOIS	3 MOIS	6 MOIS	UN AN
Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord, Morbihan, Loire-Inférieure, Mayenne, Maine-et-Loire, Manche	2 fr.	5 fr.	10 fr.	20 fr.
Pour les autres départements.....	3 fr.	6 fr.	12 fr.	24 fr.
Etranger.....		10 fr.	20 fr.	40 fr.

Les abonnements partent du 1^{er} et du 16 de chaque mois
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus

INATION A RENNES

LA PREMIÈRE JOURNÉE

uration .. Visite des Appareils

temps superbe que s'est faite
es fêtes d'aviation.
l'heure de l'inauguration of-
groupes de curieux station-
vrons du champ de courses,
l'arrivée des autorités.
ant onze heures, un tramway
ait de nombreux invités qui
ssitôt à l'aérodrome et com-
visite des hangars.

OBRE A VOLE

enons à ce moment que l'a-
qui pilote un monoplan de
cédé, dans la matinée, entre
et demie et six heures, à un
i.
ait assez fort. Néanmoins, Obre,
ourageux, fit sortir son appa-
ear, mit son moteur en marche
deux fois le tour de l'aédro-
ccident a marqué la fin de cet-
En atterrissant, l'une des roues
l s'est engagée dans un fosse
riorée.
ation a été faite immédiate.

IVÉE DES « OFFICIELS »

une sirène retentit et une auto-
s laquelle se trouvent MM. le
ennes, Dottin, adjoint ; Huguet
conseillers municipaux, fait son
ute allure.

la voiture de l'entente républi-
s dit en rian M. Janvier, qui,
acun le sait, a toujours le mot

mé et légèrement agrandi, onrant une ré-
sistance et une solidité remarquables.

Le cortège officiel pénètre ensuite dans le
hangar où est remis le biplan Sommer de
M. de Lesseps, muni d'un moteur Labor
Picker 75 H. P.

A ce moment, un lourd camion de M. Mé-
traillie, chargé d'une caisse monumentale
arrive à l'aérodrome.

C'est l'appareil de M. Busson, qui était en
gare depuis hier une heure. Il devait pa-
rait-il arriver le premier.

res de l'après-midi pour la visite des appa-
reils.

A l'heure dite, deux ou trois cents per-
sonnes attendaient encore que l'entrée fut
autorisée. Les contrôleurs, paraît-il, n'a-
vaient point reçu leurs carnets de tickets,
et se refusaient à laisser pénétrer dans
l'enceinte du Champ de Courses. Déjà une
certaine impatience se manifestait dans la
foule lorsque M. Rouquier, commissaire
Central, survint et arrangea tout le monde.
« Vous n'avez pas de carnets de tic etc »,
dit-il aux contrôleurs. Les personnes qui
attendent depuis un long moment l'ouver-
ture des portes ne sont nullement respon-
sables du retard apporté à vous les faire
parvenir. Vous laisserez entrer sans ticket
et vous percevrez de chacun la somme qui
vous est due. »

Ainsi fut fait à la vive satisfaction du
public qui attendait et des contrôleurs fort
ennuyés d'exécuter la consigne qui leur
avait été imposée. On commence déjà à ce
moment à trouver très étrange la façon

Durant toute l'après-midi, ce fut à l'aé-
rodrome un va et vient continuel de visi-
teurs devant les hangars.

On admirait surtout la gracilité et la lé



Busson sur son appareil

marquons déjà sur la pelouse,
é, directeur de la Société com-
sportive « Libellule » ; Lau-
ud et Guillet, présidents des so-

L'immeuse caisse est aussitôt dirigée vers
le hangar, et des ouvriers procèdent immé-
diatement au montage de l'appareil, mono-
plane à moteur Gnome 80 H. P.

géré des demoiselles Clément Bayard et
les biplans aux immenses ailes étendues
que le vaste hangar peut à peine contenir.

M. Busson, aidé d'un mécanicien, procè-

Adresser toute la correspondance et abonnements
à M. l'Administrateur, à Rennes

ON S'ABONNE SANS FRAIS DANS TOUS LES BUREAUX DE POSTE

LES MANUSCRITS NE SONT PAS RENDUS

ABONNEMENTS

	Un an	Six mois	Trois mois
ILLE-ET-VIL., CÔTES-DU-NORD, MAYENNE, MANCHE			
MAINE-ET-LOIRE, LOIRE-INF., MORBIHAN.....	20 fr.	12 fr.	6 fr.
HORS DE CES DÉPARTEMENTS.....	24	14	7
ETRANGER (Union postale).....	36	20	10

LES Eclaireurs de l'air

EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

« Sans doute l'armée française, lit-on dans un journal militaire allemand, ne possède aujourd'hui que deux dirigeables : *Liberté* et *Colonel-Renard* ; mais, dans quatre ans, la France possédera non seulement les navires aériens en construction, mais encore vingt autres que le général Brun commandera et qui seront construits par séries, annuelles. L'armée dispose dans ce but d'un crédit de cinq millions et demi, et non d'un demi-million seulement comme on a voulu le prétendre. Peut-être les Français s'efforcent-ils de perfectionner encore davantage les avions dans un but militaire. Toujours est-il que, dès maintenant, l'armée possède cinq avions ; 15 sont en construction. L'école de pilotes de Vincennes a déjà formé un grand nombre d'officiers, et il convient de rappeler ici le vol de 160 kilomètres accompli par le capitaine Marconnet et le lieutenant Féquant. »

En réalité, si demain l'ordre de mobilisation de nos éclaireurs de guerre aériens était lancé, on verrait à la frontière de l'Est dix-neuf avions conduits par des officiers de notre armée active. Jusqu'à ce jour, l'Aéro-Club de France a délivré vingt brevets de pilote aviateur à des officiers, mais le premier diplômé, le capitaine Ferber, fut tué, comme on sait, dans une chute de son appareil. Le commandement de notre escadrille aérienne d'éclaireurs pourrait être confié à un général ; le général Bonnier, qui vient de recevoir le 137^e brevet, en même temps que le 138^e était attribué à un simple sous-lieutenant, M. Gronier. Il n'est plus aujourd'hui de listes de pilotes d'aviation brevetés qui ne contiennent un ou plusieurs noms d'officiers. Nous comptons actuellement parmi ceux-ci un général : M. Bonnier ; un commandant : M. Clos ; cinq capitaines : MM. Burgeat, Marie, Etévé, Marconnet, Madiot ; onze lieutenants : MM. Camerman, Bellenger, Féquant, Lethoux, Remy, Basset, Mailfert ; un sous-lieutenant : M. Gronier.

De plus, la plupart des plus renommés aviateurs de l'admirable phalange française sont, comme Blériot, Paulhan, Morane, etc., officiers de réserve attachés au corps des sapeurs aéroliers, et, le jour, de la mobilisation, on les verrait se présenter à l'appel avec leurs propres appa-

En passant La poussée républicaine

— Qu'est-ce que vous pensez des élections ?

— Je n'en pense rien.

— Mais encore ?

— Je vous dis que je n'en pense rien.

— Allons, dites-nous ce que vous en pensez.

— Eh bien, pour la centième, pour la millième fois peut-être, depuis quinze ou seize ans que je tiens une plume de journaliste, je vais exprimer une impression ou plutôt enregistrer une constatation dont il serait à souhaiter que tout le monde voudrait bien accepter les conséquences : *La France est républicaine.*

— Vous avez trouvé cela tout seul ?

— Parfaitement.

— Vous avouerez que c'est assez banal.

— Sans doute, mais ce qui n'est pas banal, ce qui risque même, à la fin, de passer pour extraordinaire aux yeux des gens raisonnables, c'est que personne ou presque personne, ni à droite ni à gauche, ne consente à s'accommoder pratiquement de cette réalité.

La France est républicaine, mais il existe une opposition qui parle et qui agit comme si elle ne croyait point à la solidité et à la durée de la République. *La France est républicaine*, mais il existe un parti républicain dont les comités et les candidats paraissent incapables d'autre chose que de la défense de la République et se comportent à peu près, dans l'ensemble, comme s'il s'agissait toujours de plier à leur idéal un peuple de monarchistes.

Dans ces conditions, il n'est pas très difficile de prévoir ce qui, nécessairement, doit arriver. La nation qui veut en finir avec la plus stérile des disputes, celle-là même dont le régime républicain fait les frais, éliminera l'un après l'autre et jusqu'au dernier ceux de ses représentants dont le républicanisme serait suspect. Cette opération demandera dix ans, peut-être quinze, peut-être vingt. Ce qui est sûr, c'est qu'un jour viendra où il n'y aura plus que des républicains dans nos assemblées électives. Et, somme toute, il n'y aura pas lieu d'en éprouver de la surprise puisque aussi bien ce qui serait anormal, c'est qu'après un demi-siècle de Républi-

Rosaire ? — Point du tout. — On les mène en les promenant jusqu'à la rivière voisine et dans un endroit soigneusement choisi ils peuvent barboter à l'aise et sans danger ? — Vous n'y êtes pas. Vous chercher à tout compliquer. On les rassemble tout simplement dans le cour de la caserne : on dispose des plants sur lesquels les hommes s'étendent, le ventre en bas ; puis on leur commande d'exécuter des « mouvements rythmiques ».

Ils doivent avoir une bonne touche, à plat ventre sur leur plant, gesticulant comme des crabes que l'on tient par le dos, les « bleus du 71^e ! j'espère que pour la fête du régiment on réglera les invités de cet intermède qui n'aura pas d'amuser le public : « concours de natation sur terre fermé, entre nageurs braves ».

Quand cet exercice s'est renouvelé un certain nombre de fois, on apprécie la valeur de chaque homme. A ceux qui gesticulent bien et savent rester en équilibre sur leur plant on accorde, inscrite sur leur livret la mention « sa nager ».

Le péril serait que le brave Dumanet s'illusionnât lui-même et qu'il crût à savoir nager en effet. Il s'apercevrait trop vite, hélas ! trop tard à la fois que la théorie est une chose et la pratique une autre.

C'est ainsi qu'il y a en France, un grand nombre de chinoiseries. N'adresse-t-on pas aussi aux officiers de réserve un questionnaire détaillé où l'on trouve ces deux articles : « Avez-vous une boussole ? — un sifflet ? »

A quoi l'un d'eux, agacé, répondit : « J'ai perdu la boussole et on m'a coupé le sifflet. » — JEAN-PIERRE.

Une décision du général Picquart annulée par le Conseil d'Etat

Elle frappait les officiers de Laon

PARIS, 29 juillet. — Le Parlement et la presse se sont occupés en 1908 de certains incidents auxquels a donné lieu à Laon le congrès départemental de la section diocésaine de la Jeunesse Catholique. Cinq officiers qui y avaient assistés furent convoqués par le général Picquart, ministre de la guerre, après avoir entendu leurs explications et prononcer leur mise en retrait d'emploi par décision présidentielle. Le général Picquart s'en est d'ailleurs expliqué le 29 janvier 1909 à la tribune de la Chambre.

Mais un officier, le lieutenant-colonel Jeanet, a déféré cette décision au conseil d'Etat pour excès de pouvoir. Pour ce motif qu'il la mesure disciplinaire prise contre lui n'aurait pas été précédée de la communication de son dossier et des notes.

Rennes-Aviation 1910. - Aérodrome des Gayeulles
Garros sur "Demoiselle" Clément-Bayard 35 HP, volant au dessus des Tribunes



D^r LESSEPS

Rennes-Aviation 1910. - Aérodrome des Gayeulles
L'Aviateur de Lesseps sur son Biplan Sommer moteur Gnôme 50 HP s'apprête à voler (30 Juillet)



E. Mary Rousselière, édité, Rennes



Rennes-Aviation 1910. - Aérodrome des Gayeulles
Garros sur "Demoiselle" Clément-Bayard 35 HP

E. Mary Rousselière, édité, Rennes

Rennes-Aviation 1910. - Aérodrome des Gayeulles
Busson sur Monoplan Blériot (moteur Labor-Picker 70 HP) au retour de son raid sur la Ville de Rennes, vole au dessus des Tribunes

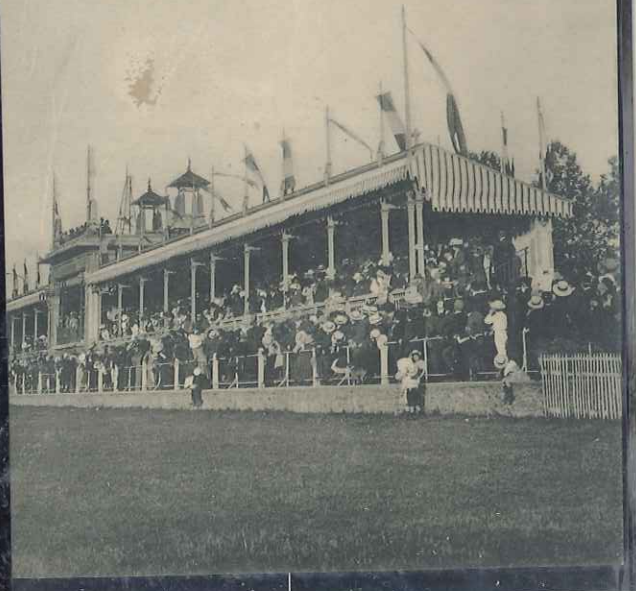


BUSSON



Rennes-Aviation 1910. - Aérodrome des Gayeulles
Visite du Préfet d'Ille-et-Vilaine & du Maire de Rennes

E. Mary Rousselière, édité, Rennes



RENNES

- 31 Juillet 1910



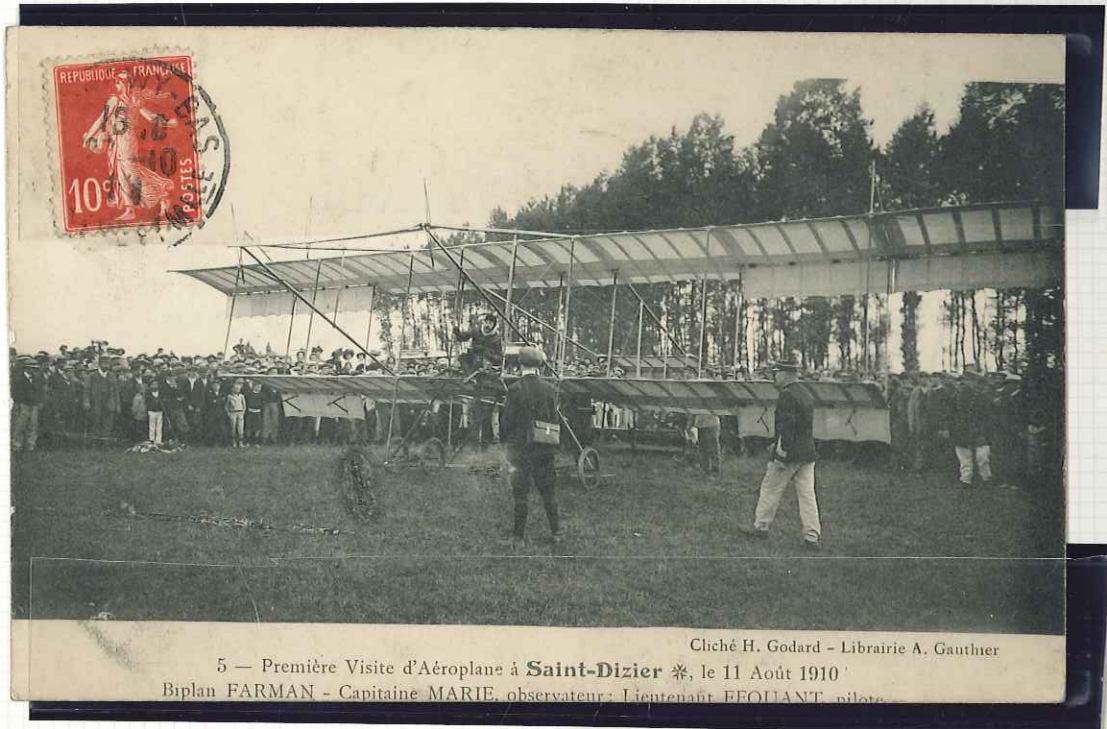
SAINT OMER

- 6 Aout 1910



SAINT DIZIER

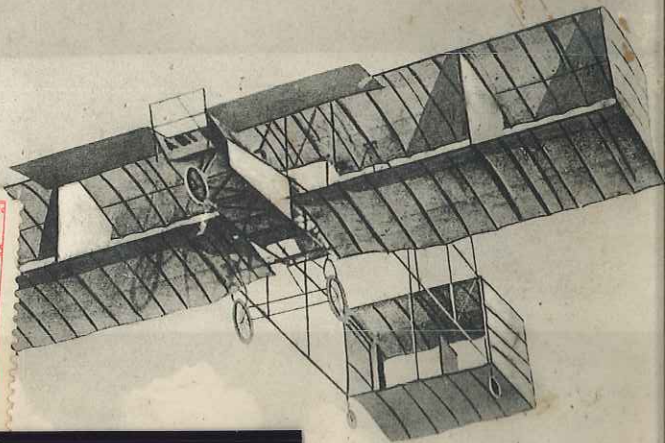
- 11 Aout 1910



BAR LE DUC 14/15 AOÛT 1910



179 SOUVENIR DES FÊTES D'AVIATION DE BAR-LE-DUC, 14 et 15 AOÛT 1910.



64 - BAR-LE-DUC. — SOUVENIR DES FÊTES D'AVIATION DES 14 ET 15 AOÛT 1910. — LL.

Fêtes d'aviation où il ne manque que les aviateurs.

Car tout ce que tu vois là n'est qu'imaginaire. Le tirage de cette carte date de 15 jours et a été fait en prévision des capotés que devraient accomplir les aviateurs engagés.

Car il est exact qu'il n'a jamais été question de la participation à la fête de dirigeable qui évolue aussi gracieusement sur ce papier. Et pour comble, malgré un temps splendide et calme de possible, aucun des 14 aviateurs engagés qui sont ou incapables ou fumeux, n'a pu ni voler ni arriver à mettre en marche son appareil.

Laissé quel plaisir pour la municipalité organisatrice de cette fête. 30.000 spectateurs au moins ont été pour leur part.





LA GRANDE

Le Havre-Trouville



NUMÉRO UNIQUE

Publié avec la collaboration d'un grand nombre d'aviateurs
par la Société Havraise d'Édition

Tous les Renseignements utiles aux Excursionnistes, aux Sportsmen

LE PLUS INTÉRESSANT SOUVENIR !



GRANDE QUINZAINÉ D'AVIATION

- DE LA BAIE DE SEINE -

25 AOÛT - 6 SEPTEMBRE 1910

Aérodrome du Havre, du 25 au 29 Août — Traversée de l'Estuaire de la Seine, du 30 Août
au 1^{er} Septembre — Aérodrome de Trouville-Deauville, du 2 au 6 Septembre

Organisée sous le Patronage Officiel et avec le Concours de

“L'AÉRO-CLUB DE FRANCE”

PAR
L'AÉRO-CLUB DE NORMANDIE - L'AÉRO-CLUB HAVRAIS

LA SOCIÉTÉ POUR FAVORISER LES FÊTES AU HAVRE & LA SOCIÉTÉ DES FÊTES DE TROUVILLE-DEAUVILLE

Total des Allocations ou Prix en Espèces : 265,000 Francs

Description des Épreuves - Règlements - Nomenclature des Prix

PRIX DES CONSTRUCTEURS

25.000 francs

Premier prix, 20.000 francs — Deuxième, 5.000 francs

ARTICLE PREMIER. — Le prix de 20.000 francs sera décerné le mardi 6 septembre, dernier jour de la Grande Quinzaine d'Aviation de la Baie de Seine, au constructeur des appareils qui auront couvert la plus grande distance totalisée pendant la durée du

seul, et qu'on peut parfaitement envisager le cas où un appareil d'une marque donnerait la victoire à celle-ci s'il avait accompli avec un ou plusieurs pilotes une distance supérieure à celle couverte par une équipe de trois appareils d'une autre maison, pilotés dans les mêmes conditions.

Il est bien entendu que dans les prix de constructeurs, c'est le total des distances parcourues par les mêmes appareils, c'est-à-dire ayant le même nu-

GRANDE
QUINZAINÉ
D'AVIATION
DE LA BAIE DE SEINE

LE HAVRE
TROUVILLE
DEAUVILLE

Du 25 Août
au 6 Septembre 1910



Organisée sous le patronage officiel & avec le concours de
L'AÉRO-CLUB DE FRANCE
par l'AÉRO-CLUB DE NORMANDIE,
l'AÉRO-CLUB HAVRAIS,
la SOCIÉTÉ pour FAVORISER les FÊTES au HAVRE
& la SOCIÉTÉ des FÊTES de TROUVILLE-DEAUVILLE

LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910



LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910



LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910



Carte Postale

tant pas la correspondance de ce côté, se renseigner à la Poste

ADRESSE

Mademoiselle
Eliane Forester
Rue d'Anargues
Clermont-Ferrand

(Truy de Dôme)



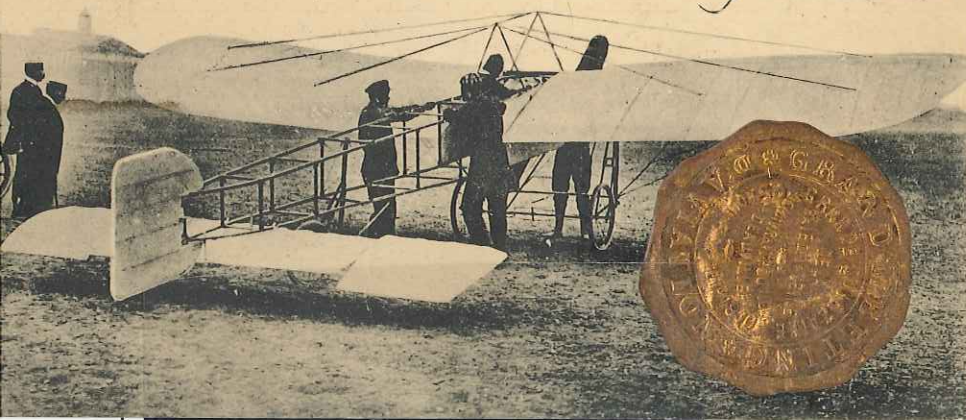
**1162. - Le Monoplan Blériot (type « Traversée de la Manche »)
Monté par Alfred Leblanc**

ergure 7^m80, longueur 7 m., surface portante 15 m. carrés. Moteur Gnôme 50 HP
intégrale Chauvière de 2^m10 de diamètre, tournant à 1700 tours. Poids monté
r. - Circuit de l'Est, 7-17 Août 1910. Paris, Troyes, Nancy, Mézières-Charleville, Douai,
t, Paris, 790 kilomètres en 11 h. 56.

J. H.



Alfred Leblanc

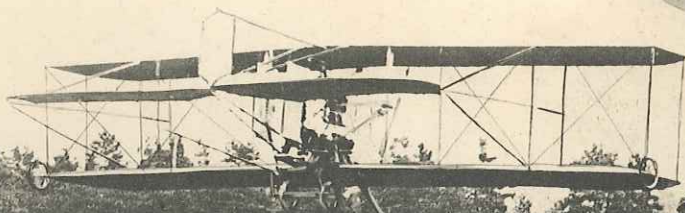


**MEETING DE LA BAIE DE SEINE
LE HAVRE — Côte de la Hève**



187 QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.

Cody en vol sur Biplan Cody. — LL.



Meeting d'Aviation de la Baie de Seine
TROUVILLE-LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910

31 - Le jeune HANRIOT sur Monoplan
se dispose à prendre son essor

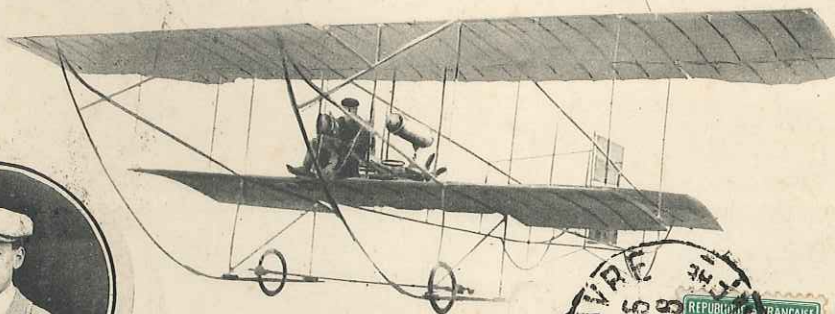


184 QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.

60

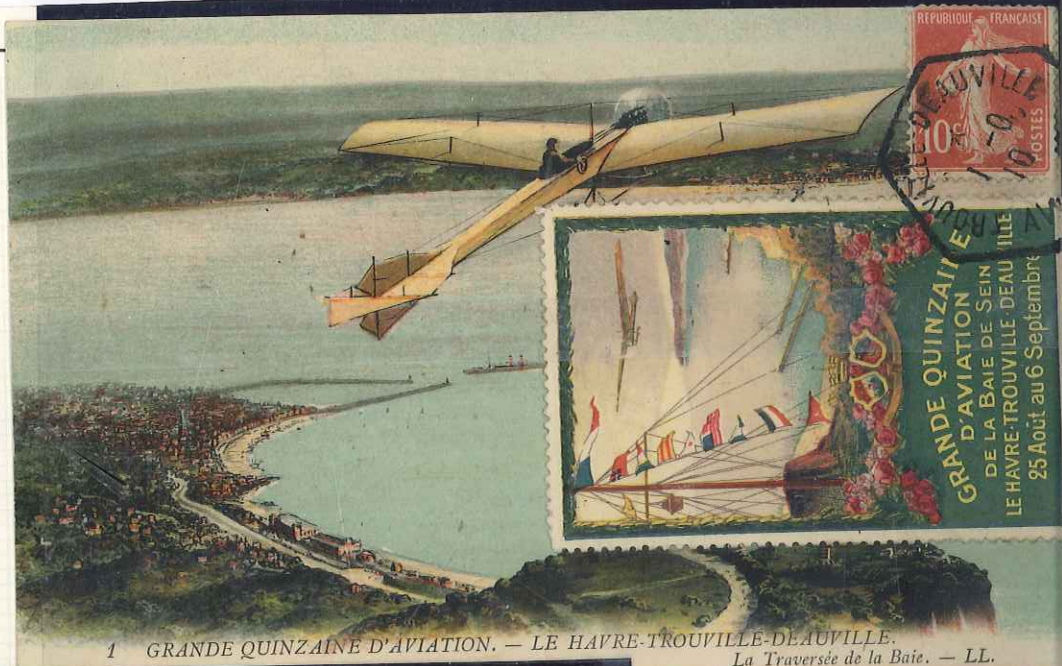


H2VP215
Mignot sur Biplan Sommer. — LL.

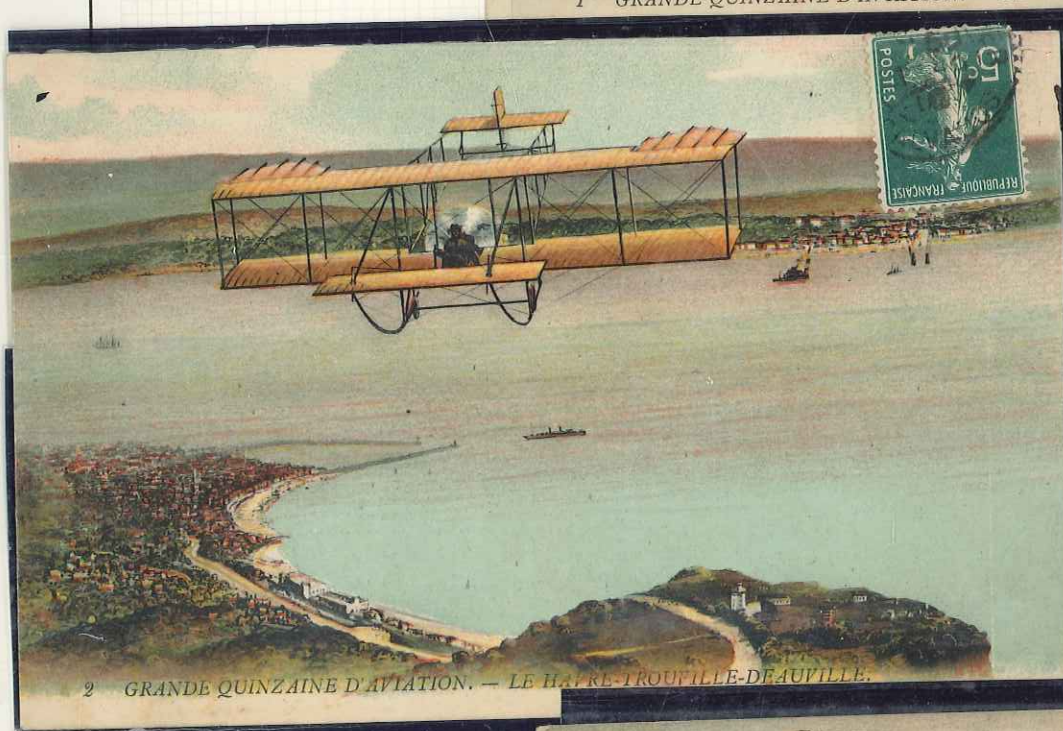


LA BAIE DE SEINE

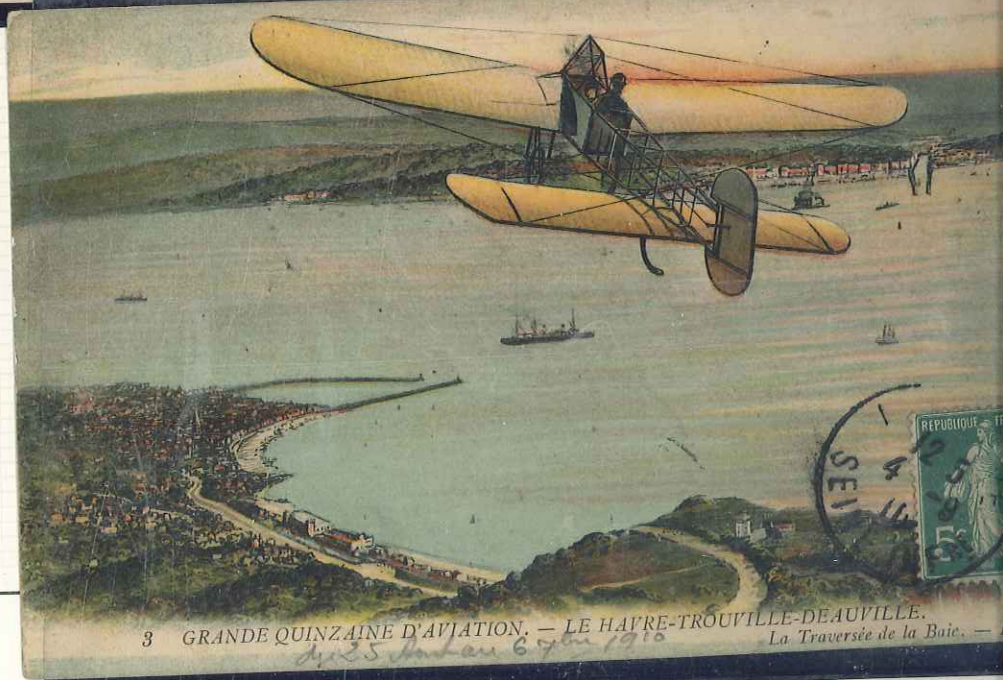
- 25 Aout 1910



1 GRANDE QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.
La Traversée de la Baie. — LL.



2 GRANDE QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.



3 GRANDE QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.
La Traversée de la Baie. — LL.



LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910

- 25 Aout 1910

LA BAIE DE SEINE

LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910

Aviation de la Baie de Seine
TROUVILLE - LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910

1 - LATHAM à son volant "Antoinette"



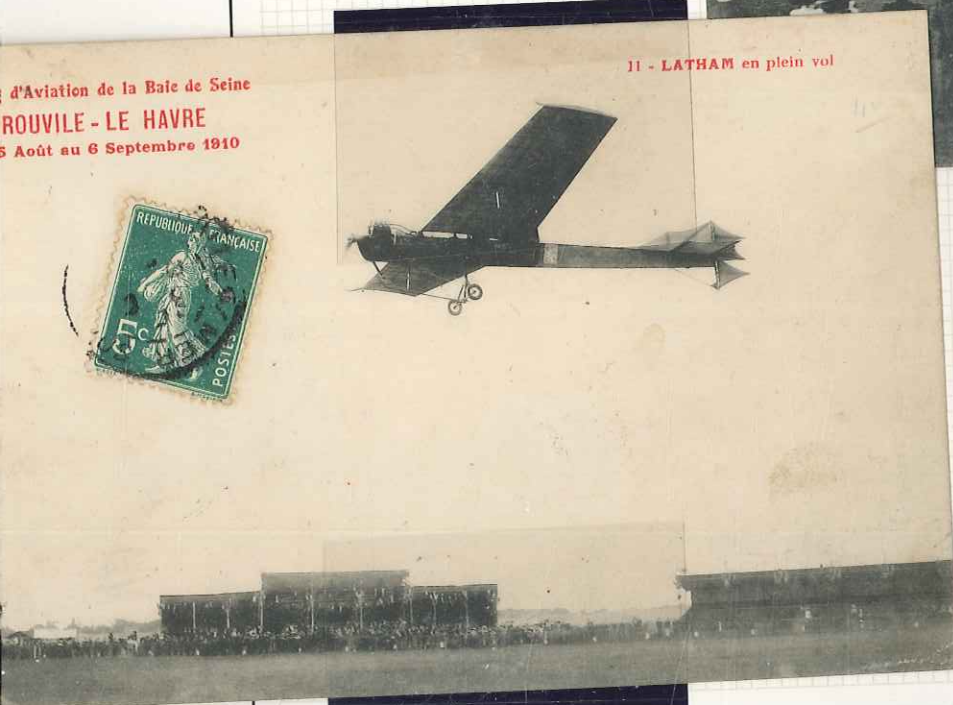
Meeting d'Aviation de la Baie de Seine
TROUVILLE - LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910

10 - MORANE en plein vol
de la pelouse



Meeting d'Aviation de la Baie de Seine
TROUVILLE - LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910

11 - LATHAM en plein vol



LA BAIE DE SEINE

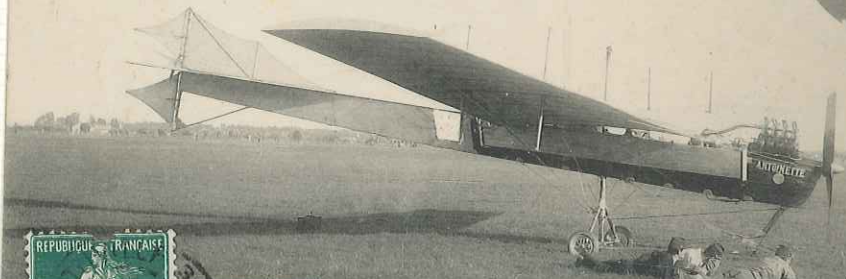
- 25 Aout 1910

Meeting de la Baie de Seine
TROUVILLE - LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910
au Champ d'Aviation



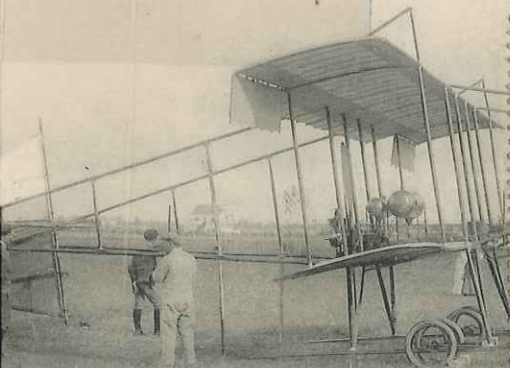
Meeting d'Aviation de la Baie de Seine
TROUVILLE - LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910

17 - L'Aviateur **THOMAS**,
pilote du Monoplan Antoinette



Meeting de la Baie de Seine
TROUVILLE - LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910

22 - Biplan Farman, piloté par **MARTINET**
(Moteur Gnôme 50 chevaux, 7 cylindres)



LA BAIE DE SEINE

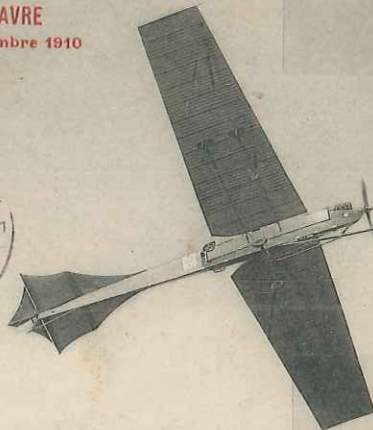
- 25 Aout 1910

la Baie de Seine
LE HAVRE
Septembre 1910

26 - MORANE est p.



Meeting d'Aviation de la Baie de Seine
TROUVILLE-LE HAVRE
du 25 Août au 6 Septembre 1910



28 - LATHAM dans un virage.

la Baie de Seine
LE HAVRE
Septembre 1910

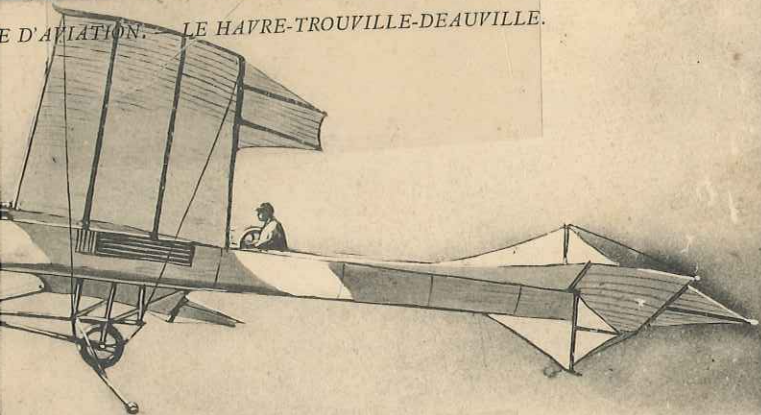
Simon
30 - ~~BERLAND~~ sur Monoplan Blériot



LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910

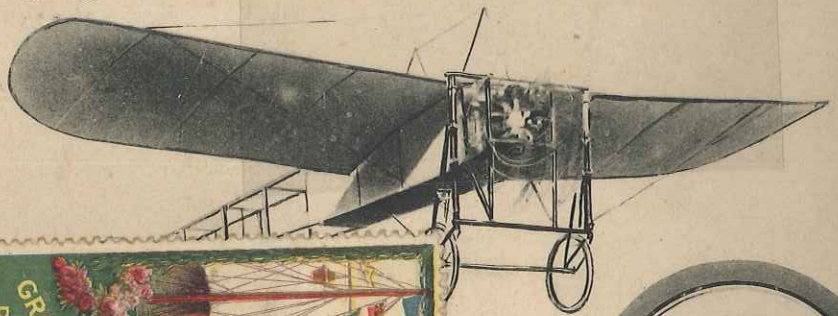
E D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.



marcelle 70

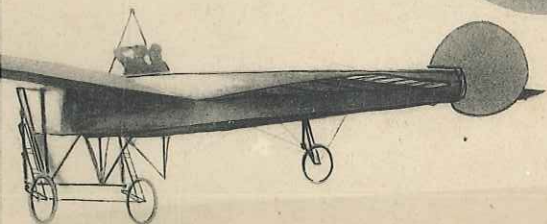
Thomas sur Monoplan Antoinette. — LL.

137 QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.

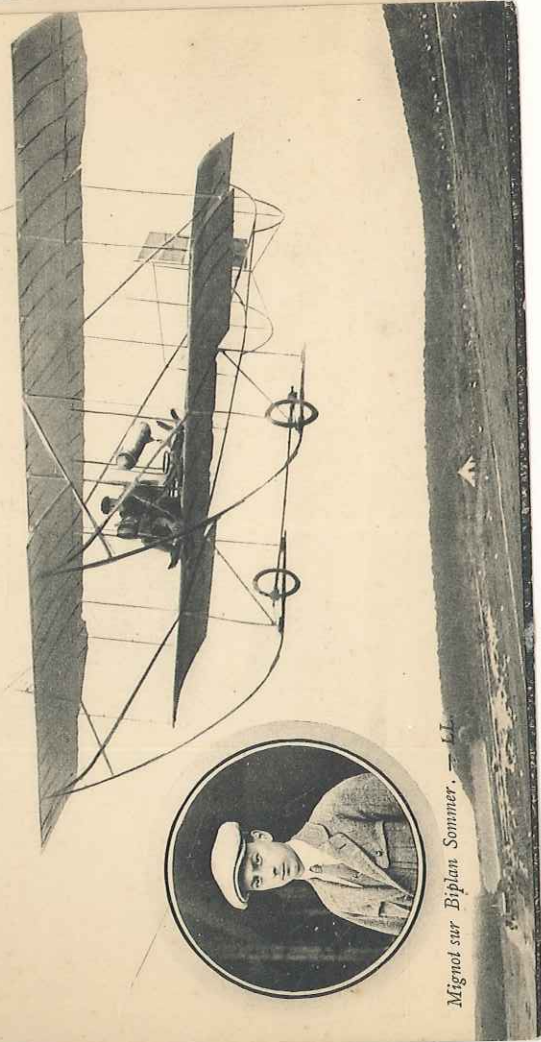


sur Monoplan Blériot. — LL.

NE D'AVIATION. — LE HAVRE-TROUVILLE-DEAUVILLE.



an Blériot. — LL.



Mignot sur Biplan Sommer. — L.I.

LA BAIE DE SEINE - 25 Aout 1910

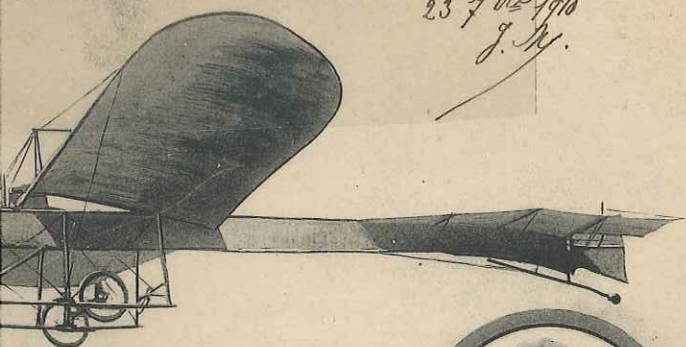
LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910

E D'AVIATION. — LE HAVRE-TRUVILLE-DEAUVILLE

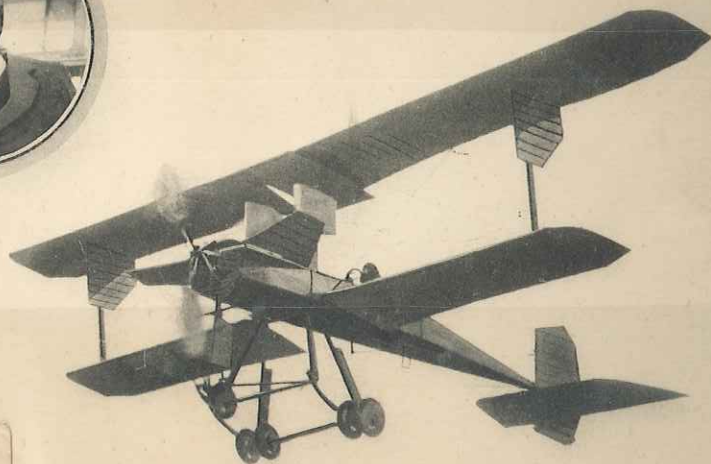
23 7^{me} 1910

J. M.



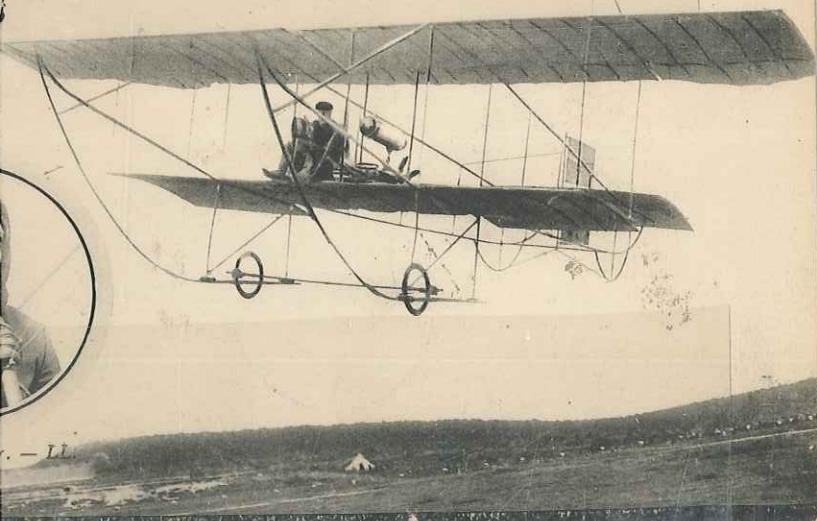
monoplan. — LL

181 QUINZAINE D'AVIATION. — LE HAVRE-TRUVILLE-DEAUVILLE.



Biplan Bréguet. — LL.

NE D'AVIATION. — LE-HAVRE-TRUVILLE-DEAUVILLE.



. — LL

LA BAIE DE SEINE

- 25 Aout 1910



23

JARNAC-Aviation — 9 et 10 Octobre 1910, Aviateur Gibert - L'Envolée



**1401. - Le Dirigeable
Clément-Bayard II**

Longueur 76^m50, diamètre au maître-couple 13^m22.
Volume 7 000 m. cubes.
Nacelle de 48^m située à 8^m au-dessous du ballon et contenant 2 moteurs Clément-Bayard de 125 HP chaque, actionnant 2 hélices de 4^m50 en bois qui peuvent être remplacées par des hélices de 6^m; 2 réservoirs à essence de 125 litres. Poids total 7.500 kgr. et pouvant enlever 3.500 kgr. Equipage 2 pilotes, 2 mécaniciens et 35 hommes.
L'empennage supprimé a été remplacé par un dispositif en forme de triplan cellulaire placé à l'arrière dont les fonctions sont de diriger le ballon tout en lui facilitant les montées et les descentes.



GRANDES MANŒUVRES DE PICARDIE 1910
Le Sapeur Latham sur son Monoplan "Antoinette"



1910

GRANDES MANŒUVRES DE PICARDIE
Le Président Fallières, M. Briand, le Général Brun, le Général Michel et l'Etat-Major assistent aux évolutions des dirigeables et aéroplanes

