



LOUIS PAULHAN.

Nous publions ci-dessous le texte de l'intéressante conférence qui fut à l'Opéra, samedi dernier, au profit de l'Alliance Franco-Bourgeoise, l'aviateur français, M. Louis Paulhan.

Nous l'avons dit dans notre précédent numéro, M. Paulhan s'est exprimé avec simplicité et modestie, évitant le ton pédagique de l'éclatation, et ne prétendant même pas faire écouter comme un conférencier de cirrière. Voici ce qu'il a dit :

Messieurs,

Quatre personnes m'ont demandé ici, dans cette ville la Nouvelle-Orléans, où l'élement français est largement représenté, une chose d'extraordinaire, quelque chose que je n'ai jamais fait. Cela est bien difficile, le moins de tout si vous, et pourtant j'ai la ferme conviction de réaliser l'opération.

En conséquence, je commencerai par une étude succincte et quelques détails sur "l'Aeron No 3", l'appareil d'"Ader", l'énorme ingénieur fondateur de la société industrielle des Téléphones en France.

Cet appareil du type monoplan avait les caractéristiques suivantes : nous entendons pour la vitesse de l'aéroplane, surface portante 40 m², poids en ordre de marche 600 kilogrammes, soit 12 kg/500 g par mètre carré de surface portante.

La forme des ailes rappelait beaucoup celle des ailes de la chauve-souris ; elles étaient faites de bambou renforcé et taubain, tendues de cuir et entièrement gauchisées.

C'est à dire qu'il était possible,

à l'issue d'une bataille, sous une pluie diluvienne : "J'ai eu peur de m'enfoncer." C'est très difficile à un homme d'action par le geste d'analyser l'action par la parole, aussi vais-je pointé ici vous faire une conférence, mais simplement en une petite causerie m'efforcer, en faisant appeler à mes souvenirs et à mes notes, de vous intéresser pendant un moment.

Depuis bien longtemps l'idée est revenue à l'homme de se soutenir dans l'air.

Deux systèmes ont été conçus dans ce but ; d'aucuns de conception et d'autre invraisemblables, d'autres présentent certains caractères intéressants déjà à plus d'un chef et faisant espérer pour l'avenir une solution possible.

Tout en rendant hommage à ces précurseurs, dont plusieurs ont été martyrs de leur idée, permettez-moi

de ce point m'étendre sur ce chapitre qui nous entraînent trop loin dans le domaine du rétrospectif et de m'en tenir ici à l'étude d'appareils qui, pour être plus modernes, sont beaucoup plus près de notre conception, et mieux établis suivant les lois et les règles nouvelles de la science aéronautique.

En conséquence, je commencerai par une étude succincte et quelques détails sur "l'Aeron No 3", l'appareil d'"Ader", l'énorme ingénieur fondateur de la société industrielle des Téléphones en France.

Cet appareil du type monoplan avait les caractéristiques suivantes : nous entendons pour la vitesse de l'aéroplane, surface portante 40 m², poids en ordre de marche 600 kilogrammes, soit 12 kg/500 g par mètre carré de surface portante.

La forme des ailes rappelait beaucoup celle des ailes de la chauve-souris ; elles étaient faites de bambou renforcé et taubain, tendues de cuir et entièrement gauchisées.

C'est à dire qu'il était possible,

à l'issue d'une bataille, sous une pluie diluvienne : "J'ai eu peur de m'enfoncer." C'est très difficile à un homme d'action par le geste d'analyser l'action par la parole, aussi vais-je pointé ici vous faire une conférence, mais simplement en une petite causerie m'efforcer, en faisant appeler à mes souvenirs et à mes notes, de vous intéresser pendant un moment.

Depuis bien longtemps l'idée est revenue à l'homme de se soutenir dans l'air.

Deux systèmes ont été conçus dans ce but ; d'aucuns de conception et d'autre invraisemblables, d'autres présentent certains caractères intéressants déjà à plus d'un chef et faisant espérer pour l'avenir une solution possible.

Tout en rendant hommage à ces précurseurs, dont plusieurs ont été martyrs de leur idée, permettez-moi

AVIS SPECIAL.

On demande des renseignements être préférés sur la succession de CHARLES BERNARD JEANTON, originaire des environs de PAU, FRANCE, arrivé aux États-Unis en 1914 et décédé vers 1902.

Il était devenu un grand propriétaire fermier et marchand de chevaux, des États du Sud.

Bonne réponse sera offerte à toutes personnes qui donneront l'information demandée.

Adresser correspondance, ou toute communication verbale, à M. Victor Camara, 603 Tremblay, le 17 ou 20 ou 27 — le 28

Le 15 décembre, par une froide journée d'hiver, pluvieuse et triste, l'hallesce des services apela, à la première chambre du tribunal de Rouen :

Suzanne Andeval, femme Dufresne, contre Dufresne.

Les avocats étaient à l'œuvre.

Le président fit un signe amical à Me Boileguillaume et lui dit :

"Vous avez la parole."

Le célèbre avocat ne se chargea que de causes d'un succès à peu près certain et sa parole bouleversait d'une grande autorité sur les magistrats, sur ses collègues et sur le public.

Pendant deux heures, il tint son audience sous le charme.

Il raconta l'histoire de cette jeune fille d'une beauté accomplit, sur l'origine de laquelle planterent certains doutes, mais que sa grâce et sa bonté avaient rendue si chère à tous ceux qui l'apprécient.

Il parla de ses vertus qui n'étaient mises en doute par personne, pas même par un adversaire qui n'avait rien à lui reprocher.

Il la montra noble à un jeune homme séduit d'abord par ses qualités et bientôt entraîné par sa gongueuse nature vers ce Paris où l'appelaient des tentations auxquelles il n'avait pas su résister.

Elle lui était acquise.

L'avocat de Dufresne essaya de défendre le mari contre les imputations que les juges avaient d'entendre et il le fit en

Conservatoire National des Arts et Métiers de France, à Paris.

Les Frères Wright.

Le 18 octobre 1903 les frères Wright brevetèrent M. Chanute comme professeur A. Kitch Hawk, dans la Caroline du Nord des Etudes de planification avec un appareil de leur construction comme l'Aerodrome Ader ayant les essais de l'aviation-moteur.

Vendredi 18 octobre avec trois appareils nous pilotons, les régulations voler des hommes avec l'appui de la force motrice, les caractéristiques de leur appareil étaient les suivantes : surface portante 48 m², poids en ordre de marche environ 350 kg; envergure 12 m, 25 longueurs totale de l'appareil 4 m, 12, à l'avant, un gouvernement de profondeur assurait la montée et la descente, et à l'arrière, un gouvernement de direction.

Deux modèles actionnés par moteurs étaient proposés par un moteur de leur fabrication pesant environ 62 à 65 kilogrammes ; la stabilité transversale était obtenue par le gauchissement des surfaces portantes, tout comme dans l'Aeron No 3 de Ader.

Cet appareil débute le 17 décembre 1903 par un vol de 250 mètres.

Depuis les performances apportées, d'une part, et l'instabilité de leurs pilotes augmentant de jour en jour (vol en France, 1904), ces appareils disparaissent à la fin de l'année.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réussissant à faire battre le record mondial de l'heure d'arrivée avec le temps de 20 min. 25 sec.

Le 12 novembre 1906, il effectua le vol, inoubliable à l'époque, de Santos-Dumont à Paris, réuss