

PREMIER DE LA BREVETEMENT  
Edition Quotidienne  
POUR LES ETATS-UNIS \$12.00 \$10.00 \$10.00  
POUR L'ETRANGER \$15.00 \$12.50 \$12.50

Le Numéro



Cinq Sous

PREMIER DE LA BREVETEMENT  
Edition Hebdomadaire  
POUR LES ETATS-UNIS \$12.00 \$10.00 \$10.00  
POUR L'ETRANGER \$15.00 \$12.50 \$12.50

# L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE.

PRO ARIS ET FOCIS

SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI, 31 JUILLET 1909

82me Année

## La Manche en Aéroplane.

Latham s'arrête à mi-chemin entre la France et l'Angleterre.

### SAUVE PAR LE "HARPON".

L'air dépêche L'un envoyé spécial.

Bien que nous ayons déjà longuement entretenu le public de deux audacieuses tentatives d'Hubert Latham de traverser la Manche dans son aéroplane, il nous paraît intéressant d'emprunter à une feuille parisienne le récit circonstancié qu'elle fait du premier exploit de l'aéronaute :

Calais, 19 juillet.  
Latham a sa leçon d'écrit. Le "jeune audacieux", pour parler comme notre vieux poète, "chut" dans les flots, avant d'avoir atteint la rive convitée. Par bonheur, un moisier marin, qui n'était dans la circonstance, ni le baïen du bon Jonas, ni même le dauphin du méridien Arion, mais bel et bien et tout prosaïquement le contre-torpilleur de l'Etat "Harpon", l'a recueilli et porté docilement jusqu'au havre hospitalier de Calais.

C'est, exactement, à 6 h. 40, ce matin, que Latham s'éleva du hangar de Sangatte, après avoir agité à la flottille qui l'attendait, son dessein irrévocable de tenter le passage de canal. Le ciel se montrait, comme d'ordinaire, à cette heure matinale sur la Manche, un peu brumeux ; mais l'air était calme à souhait et tout permettait d'envisager la perspective d'une heureuse traversée.

Trois coups de canon tirés du contre-torpilleur "Harpon" annoncèrent que tout est prêt. L'aviateur, avant de prendre le large, décrit au-dessus de l'usine, une large boucle, puis mit directement le cap sur la côte anglaise.

Un blanc marchait à bonne allure. Le moteur Antoinette faisait entendre des roulements réguliers et puissants de bon augure. Le poste de télégraphie sans fil établi à Sangatte, depuis le premier jour, transmettait à Douvres l'avis de départ du pilote de l'air.

Le contre-torpilleur "Harpon", suivi de nombreux yachts de plaisance et de canots automobiles, prenait immédiatement la chasse à toute vapeur, la vitesse du monoplane étant prévue à soixante kilomètres à l'heure, soit plus de trente nœuds.

Dix minutes après son départ de la pointe de Sangatte, Latham était hors de vue et nous attendions, anxieux, la réponse télégraphique de Douvres, annonçant "la vue".

C'est à huit heures seulement que les ondes hertziennes nous apportent l'angoissante dépêche : "Rien sur la mer. Rien dans le ciel. Quelques minutes plus tard, on signale de la côte anglaise que les mâts d'un bateau pointent dans la brume. Pas de nouvelles de l'aéroplane. Actions nous à déplorer une catastrophe ? Devons-nous plutôt envisager la perspective d'un échec ?

Nous nous rendons à Calais, où, peut-être, un bateau venu du large aura apporté quelque nouvelle. C'est seulement à dix heures que la foule massée sur les jetées du port est complètement rassurée. Le "Harpon" est rentré dans le bassin et Latham débarque, souriant. Il se va avancer jusqu'à dix-huit kilomètres 500 au large. A ce moment, pour une cause encore inconnue, l'aviateur s'est, nous dit-on, laissé docilement descendre sur la mer presque étale.

Que s'était-il passé ? Les minutes angoissantes que nous venions de vivre, l'intrépide déferlé des vagues, lui aussi, et quelles pouvaient être les impressions d'un homme qui, de si près, avait vu la mort ? Quel être défilait à peine remis d'une aussi étrange émotion, allons-nous voir ? Et notre surprise, notre admiration aussi, furent extrêmes, en voyant, tout à coup, calme et paisible, tel au départ, M. Latham prêt, ce fut

son premier mot : "A recommencer jusqu'au succès", qu'il affirme certain. Et c'est du ton de voix le plus tranquille qu'il fit, au débarqué, le récit de sa "mesaventure."

"J'ai sauté de la route avec entrain. Il me semblait que tout allait marcher à souhait. Mon tour d'essai, vous l'avez vu, a été régulier et satisfaisant au possible. De mes vols du camp de Châlons. Après cela, quand j'ai pris la mer, il y a eu, je ne vous le cache pas, un petit frisson, un rien du tout que l'on éprouve quand on monte sur un cheval qu'on ne connaît pas... J'ai laissé étendre ma cigarette. Alors j'ai dit : "A nous deux, la mer et moi ! Et puis je me suis entoncé dans le brouillard du plus droit que je pouvais, sans m'occuper du vent qui était assez bon garçon, ni de la vague que j'entendais très clairement—j'étais à quatre-vingts mètres au-dessus, peut-être pas à six haut—déferler contre la falaise.

"Il ne faisait pas très clair, pas assez clair pour que j'aperçusse la côte anglaise qui est trop plate. J'aurais peut-être, au bout de quelques minutes, deviné, venant de Douvres, des pointes connues de faiblesse françaises. Mais, là-bas, au nord, rien qu'un petit brouillard blanc léger. L'entendaient tout à coup, un peu à droite, la sirène du "Harpon".

"Mais, du bateau, je ne voyais rien, et puis je n'avais pas le temps. Il me fallut recourir à la boussole, faire le point, un peu au jugé, vous pensez bien.

"Je dus perdre à quelques minutes précieuses. La prochaine fois, je traverserai le détroit par un temps très clair. La brise me venait aussi un peu trop toujours de côté et pas assez dans l'hélice.

"Enfin, j'avais, et, je crois, en bonne ligne droite. Nous n'avions pas perdu le nord.

"Il y avait un quart d'heure que cela durait. Tout à coup j'ai senti la respiration du moteur faiblir. C'était un rien, quelques ratés, le rien du tout, vous diriez, mais quelque chose tout de même.

"Bref, il m'a fallu abandonner la lutte. Je me suis laissé descendre en planant. La mer ne m'effrayait point. Ah ! si j'eusse connu mon monoplane ! Mais avec l'appareil que vous avez vu, je savais qu'il m'était possible de flotter pendant longtemps, pendant bien plus de temps qu'il ne fallait à l'heure. Il fallait cela pour me suivre. Voilà tant mieux !

"Alors, le courage x pilote, aussi à son aise que si, par nos yeux, les yeux du monde entier n'avaient pas été fixés sur lui, nous raconte tranquillement, posément, comme s'il revenait d'une simple excursion en goélette, avec des vieux loup de mer, par petite brise, son sauvetage et celui de son cher monoplane.

"Moi, dit-il, ce fut bien simple. J'étais chez moi. Les marins l'ont vu. Je fumais tranquillement ma cigarette, et j'attendais. Pour lui, ce fut plus compliqué. On aurait dit qu'il ne voulait pas quitter la mer. On l'a saisi, un grand mat, comme un goéland gigantesque. Ni morte, je suis content d'avoir rapporté de ma chasse ce beau trophée. Il n'est pas mort, voyez-vous. Il est à peine évanoui, un peu épuisé peut-être par le contact inaccoutumé de l'embrun. Mais demain, il se réveillera, vous verrez, et ce sera pour chanter victoire.

aujourd'hui, comme aux temps épiques de notre race. Il y a des défaites glorieuses à l'envi des plus belles victoires."

Oui, nous l'affirmons aujourd'hui comme hier, Latham réussira. Si ce n'était pas lui, ce qu'à Dieu ne plaise, c'en serait un autre. Les progrès merveilleux de cette science née d'hier qui est l'aviation, en sont un sûr garant.

N'était-ce pas hier, il y a un an à peine, et cela nous semble très lointain—que Wright étonnait le monde par ses premières envolées.

Les records du camp d'Auvours sont devenus des épreuves classiques.

Il y a quarante-huit heures, à Douai, Paulhan volait pendant près d'une heure à cent cinquante mètres d'altitude. Ce jeune homme que nous avons connu, joyeux compagnon à bord du "Ville de Paris", alors qu'avec Kapferer, le beau dirigeable nous emportait vers l'Est, en un triomphal voyage, s'est affirmé, après un mois à peine d'apprentissage, un des premiers parmi nos aviateurs.

Les voyages de ville à ville vont devenir avec Hieriot, des jeux d'enfant ; les envolées se multiplient, et bientôt n'étonneront pas plus le grand public, rapidement blasé, que les performances des automobiles qui le jettent, il y a quelques années à peine, dans un étonnement mêlé de stupor.

Aussi est-ce sans surprise que nous entendons cet après-midi un homme dont la haute situation officielle nous empêche de dévoiler l'incognito, nous affirmer en ces termes, sa parfaite tranquillité d'âme devant l'accident survenu ce matin.

"Latham joue de malheur, nous expliquait-il. Il se trouve lui-même, la mer, les hommes. C'est très probablement à une carburation troublée par l'influence de la brise et du brouillard qu'il doit son échec. Il y a là un inconnu dont on ne s'est peut-être pas suffisamment préoccupé. Mais cela n'est rien. Un peu de patience, des circonstances atmosphériques inévitables, tout sera réparé. Demandez donc aux automobilistes ce qu'ils pensent de la "panne". Et pourtant, les engins dont ils se servent ont fait leurs preuves depuis des années et des années, dans de nombreux concours, sur toutes les routes du monde. Hubert Latham a eu une "panne", voilà tout. Et, pour être plus sensationnelle que celle qui immobilise une cent-vingt chevaux à la montée d'une côte ou même en terrain plat, l'incident survenu ce matin n'est pas plus grave et ne prouve rien de plus. La cent-vingt chevaux immobilisée aujourd'hui bettra demain des records sensationnels. La machine de Latham passera la Manche demain, si elle ne l'a pas traversée aujourd'hui. Souvenez-vous que ce même moteur qui s'est arrêté aujourd'hui après un quart d'heure de travail et un parcours de 13 kilomètres a fonctionné au camp de Châlons avec une régularité parfaite pendant plus d'une heure et a couvert un parcours de plus de soixante-dix kilomètres, deux fois au moins la traversée de Sangatte à Douvres.

"Nous avons toujours le droit de tout espérer et la France, pour longtemps encore, tient la tête de cet admirable mouvement qui emporte l'humanité vers la conquête de l'air."

Pour être complets, nous devons rendre hommage à la parfaite organisation de cette épreuve sensationnelle, à laquelle notre grand confrère londonien, le "Daily Mail", a apporté toute la science expérimentée et un zèle infatigable.

Ce matin, à Douvres, la même attente impérieuse qui poignait, de ce côté du détroit, tous les cœurs français, répandait une angoisse haletante sur la foule de nos amis d'outre-Manche, qui fixaient sur l'horizon, dès la première alerte, leurs regards impatients et inquiets.

Sur la jetée, sur les hauteurs voisines, sur les toits des hôtels, des milliers de spectateurs attendaient l'hôte ailé, qui allait venir du côté de la mer. Espoir trompé, une fois encore. Désillusion, non pas ! Tout nous en donne l'as-

surance et les prouesses d'hier et le courage indéfectible du glorieux vaincu d'aujourd'hui. Un nouveau lien tissé par le génie français unira bientôt de ses fils ténués, mais tenaces, les deux grands peuples qui sont, depuis des siècles, et pour longtemps encore, à la tête du progrès et de la civilisation.

### Un concurrent redoutable

M. Hieriot a avisé officiellement le "Daily Mail" de son intention d'essayer de traverser la Manche en aéroplane. Il espère faire sa tentative jeudi ou vendredi prochain.

### Ce que font les autres

La plus triomphale confirmation des pronostics de l'envoyé spécial à Calais nous est apportée par les dépêches, qui relatent les prouesses de deux aviateurs ; inconnus hier, aujourd'hui glorieux : Paulhan, dont il est question plus haut, et Roger Sommer.

Nous reproduisons les télégrammes qui les concernent, dans leur éloquent brioité.

### Arras, 19 juillet.

L'aviateur Paulhan, parti de Douai, à cinq heures et demi, pour effectuer le parcours Douai-Arras, est arrivé à Saint-Nicolas, à un kilomètre des portes de la ville, à six heures trente-huit, ayant accompli en vingt-deux minutes un trajet de vingt kilomètres.

A sept heures cinquante, le recordman de la hauteur reprit son vol au milieu des acclamations d'une foule nombreuse, essayant de regagner Douai par ses propres moyens.

Malheureusement, à trois kilomètres du point de départ, une rafale inopinée prit son biplan par la travers et le rabattit violemment sur des piquets, où l'équilibre fut brisé.

Les avaries sont légères. L'aviateur est indemne.

### Châlons-sur-Marne, 19 juillet.

L'aviateur Roger Sommer, qui expérimente son appareil au camp de Châlons, depuis quelques semaines, a réussi, ce soir, un vol magnifique à l'aérodrome de Bony.

### M. Roosevelt en Afrique

Nairobi, Afrique Orientale anglaise, 30 juillet.—Le colonel Roosevelt et son fils Kermit ont été invités à un dîner donné ce soir par les membres de l'Easton African Turf Club.

### Accident dans une mine

Birmingham, Ala., 30 juillet.—G. A. Whitley, un blanc, a été tué sur le coup dans une galerie de la mine de Kellerman, comté de Tuscaloosa, cet après-midi, par suite de l'effondrement d'une paroi.

## BONS MARCHÉS DU SAMEDI EN ARTICLES DE TABLE

DES ARTICLES SONT RÉDUITS POUR SAMEDI SEULEMENT, ET APRÈS SAMEDI ILS NE SE VENDENT POSITIVEMENT QU'À DES PRIX RÉGULIERS.

Couteaux et fourchettes à manches de fer, prix régulier par assortiment de six pièces 65c.	45c
Couteaux et fourchettes à manches de bois, prix régulier par assortiment de six pièces 85c.	65c
Outilleries à côté en argent plaqué, prix régulier \$1.00 la douzaine. Samedi seulement, la douzaine.	80c

### UNITED HARDWARE CO., LTD.

1005-1007 RUE DU CANAL.

## PEOPLE'S SAVINGS, TRUST AND BANKING CO.

Ressources, plus de \$4,500,000.00

### 4 POUR CENT SUR LES EPARGNES

### Les Espagnols à Melilla.

Madrid, 30 juillet.—Une dépêche spéciale parvenue à midi de Melilla annonce que le croiseur espagnol "Numancia" a ouvert le bombardement contre les camps établis par les Rifains sur le sommet du mont Gurud.

Melilla, 30 juillet.—Les Rifains se sont éloignés de la ville et on croit qu'ils se concentrent au pied du mont Guraga dans le but de tenter un nouvel assaut.

Avant de partir ils ont incinéré plusieurs centaines de cadavres qu'ils ne pouvaient emporter. La garnison espagnole a profité de leur départ pour enterrer les soldats tués dans l'embuscade de ces jours derniers, dont les cadavres exposés aux ardeurs du soleil commençaient à se décomposer.

Plusieurs de ces cadavres ont été horriblement mutilés par les Rifains.

Le vapeur "Mouilla" est arrivé ce matin avec un cargaison complète de munitions, obus et cartouches, dont la garnison avait le plus grand besoin.

Il régnait une profonde confusion au quartier général de l'armée. Les officiers d'état-major, dont le labeur est incessant, paraissent démoralisés.

Il est impossible d'obtenir le nombre exact des soldats tués ou blessés pendant les récents combats, et les renseignements à ce sujet sont positivement refusés par l'état-major.

Ceuta, Maroc, 30 juillet.—Les indigènes des environs de Ceuta donnent des signes de grande activité et se préparent à croquer, à joindre les Rifains qui assiègent Melilla.

La Guerre Sainte est prêchée de Ceuta à Moulmouy et le fanatisme des marocains est à un haut point d'exaltation.

Trente mille Rifains sont à l'heure actuelle concentrés sur le mont Guraga et leur position est considérée comme imprenable.

## LAZARD'S

604-606 RUE DU CANAL.

Nous prenons possession de votre ancien établissement, 719-720 rue de Caen, le 1er SEPTEMBRE. Nous VENTE DE DÉMÉNAGEMENT offre des Tables dans l'État de l'Économie.

19.95	16.95	14.95	9.95
-------	-------	-------	------

Pour tous les détails, voir nos prospectus. Pour tous les détails, voir nos prospectus. Pour tous les détails, voir nos prospectus.

## KING EDWARD HOTEL

(HOTEL DU ROI EDWARD)

NEW YORK

145 à 155 W. 47th St.

A toucher de Broadway.

"Le véritable Cœur de New York."

350 Chambres. 350 Bains Privés. Abolition à l'épreuve du feu.

TOUS LES AGREMENTS MODERNES.

Chambres seules (Eau courante), \$1.50.

Chambres seules et bain, \$2.00, \$2.50 et \$3.00.

Salon, Chambres à coucher et Bain, \$4.00 et plus.

Salon, Deux chambres à coucher et bain \$5.00 et plus.

Pour chaque personne supplémentaire dans la même chambre \$1.00 extra.

Horaires pour demander Litret.

PRIX SPÉCIAUX POUR L'ÉTÉ.

KING EDWARD HOTEL CO.,

JOHN HOOD, Prés. et Mgr.,

Anciennement du New Tift House, Buffalo et Royal Hotel, Hamilton, Ont.

## Certains Pianos Vendus à \$4.00 et \$5.00 par mois chez GRUNEWALD

Pianos achetés, réparés, accordés, polis, échauffés, etc.

## En route pour l'Europe.

New York, 30 juillet.—A bord du vapeur "Prinze Eitel Friedrich" qui est arrivé hier soir de la Colombie, se trouvant le général Mercier Gargas, qui fut ex-secrétaire d'état de la République de Colombie sous Reyes.

Accompagné de sa femme et de ses deux filles il est en route pour Paris, où il remplira le poste de ministre de Colombie en France.

D'après le général Gargas le Président Reyes a quitté la Colombie pour cause de santé et n'a pas soustrait un centime au gouvernement.

Les fonds du gouvernement, qu'il a ajoutés, ont été déposés à la Banque Centrale de Bogota et sont intacts.

Le peuple en Colombie a assez de la guerre.

Audience accordée par le Souverain Pontife.

Rome, 30 juillet.—Le Pape Pie X a reçu hier en audience le T. S. Révérend Charles J. O'Reilly, évêque de Baker City, Ore., qui lui a présenté John J. McGrane, de Brooklyn, et soixante-cinq pé-

## Tremblement de terre au Mexique.

Mexico, 30 juillet.—Deux violentes secousses sismiques ont été ressenties à Mexico cet après-midi, entre 4:20 et 4:25 heures.

Plusieurs bâtiments dans le quartier pauvre de la ville ont été détruits.

Quatre personnes ont été tuées et plusieurs blessées.

Des dépêches de diverses villes du intérieur indiquent que le tremblement de terre a été ressenti sur tout le plateau central du Mexique.

## SALLE DE BILLARDS MILLER

Parties contre Experts Tous les Soirs.

Tables nombreuses et les plus modernes aux États-Unis. Un établissement parfaitement tenu et le mieux fréquenté à la Nouvelle-Orléans.

116 Rue Royale ; 117 Passage de la Courbe, près Canal.

J. MILLER, Propriétaire.