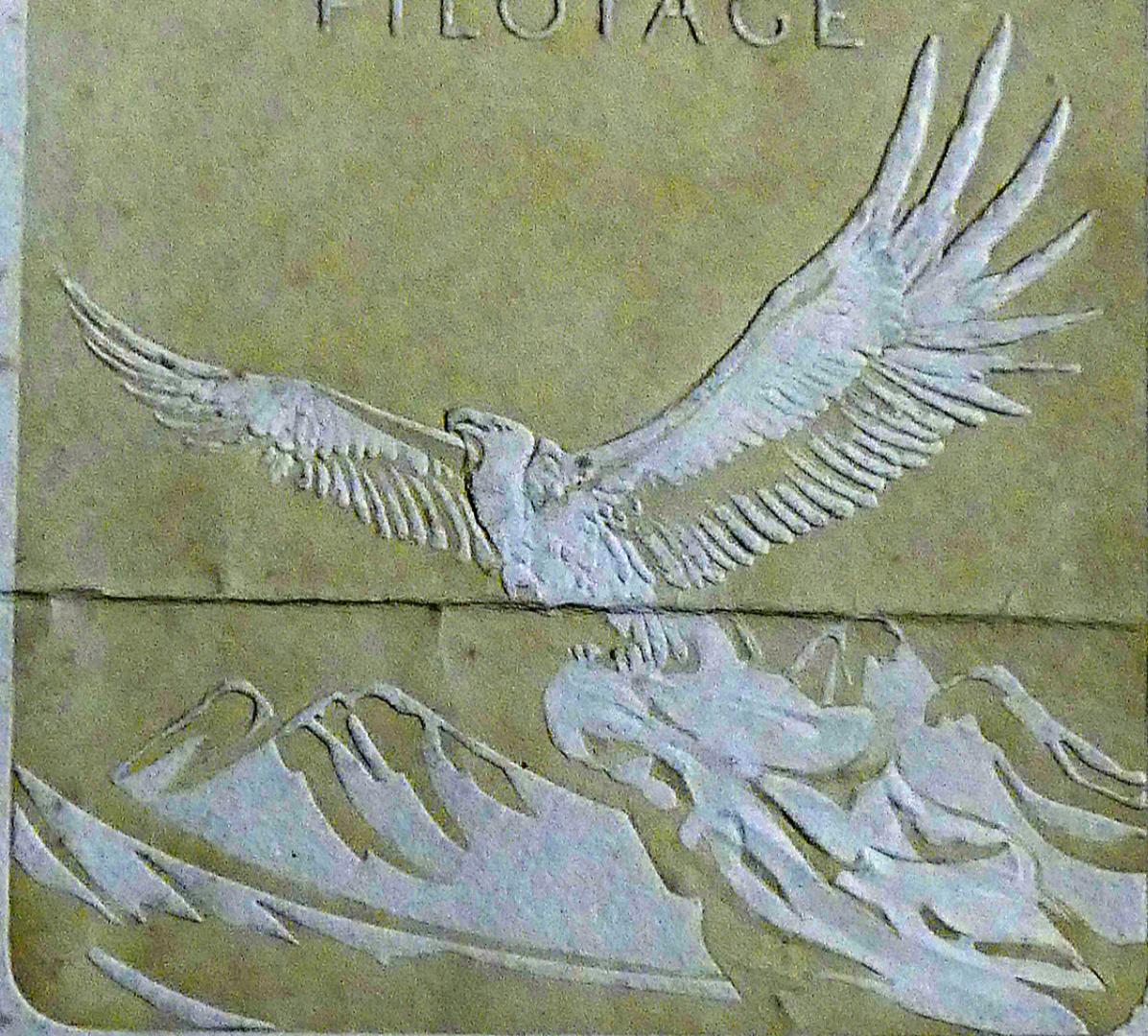


ECOLE
DE
PILOTAGE



BLÉRIOT
AÉRONAUTIQUE

AÉRODROMES

ET

ÉCOLES

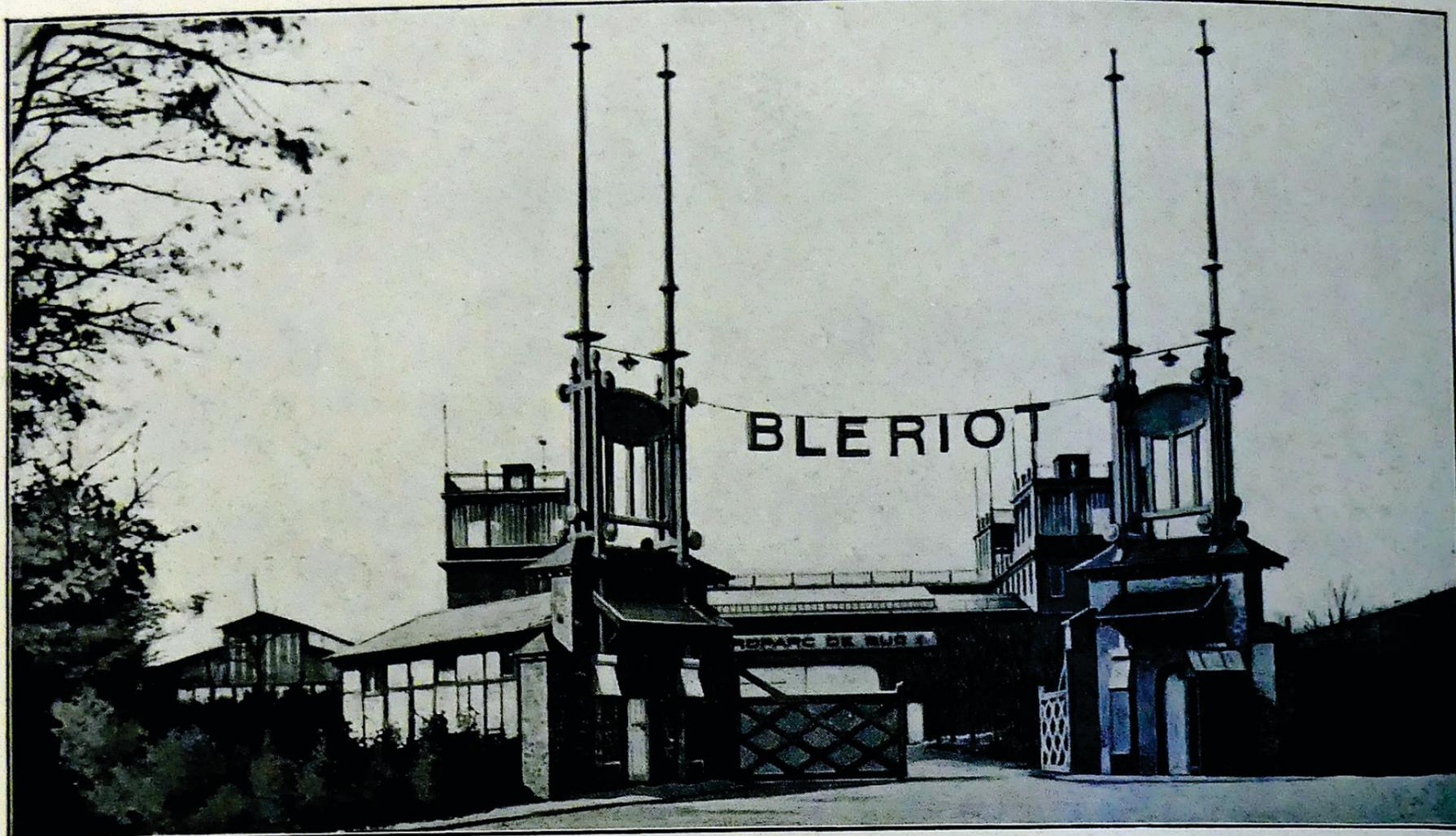
BLÉRIOT-AÉRONAUTIQUE



POUR ceux qui suivent de près l'évolution de l'Aérôplane, il ne fait pas de doute qu'à la suite des progrès réalisés dans la sécurité et dans la régularité des appareils, l'aviation est à la veille d'entrer dans une phase nouvelle. L'ère des aéros de sport et de tourisme que l'aviation militaire nous a dès maintenant préparée, et même des aéros taxis et des autobus aériens va commencer.

Déjà des sportsmen amateurs, de jour en jour plus nombreux, montrent la voie; ils se promènent à leur seul gré dans le ciel vaste, voyageant pour leurs besoins ou leur plaisir au-dessus de panoramas magiques, font partager à des passagers les joies intenses des randonnées aériennes.

A l'armée des touristes de demain, il convient, dès maintenant, de préparer des ports d'attache où ils trouveront commodité et confort tant pour eux-mêmes que pour leurs appareils.



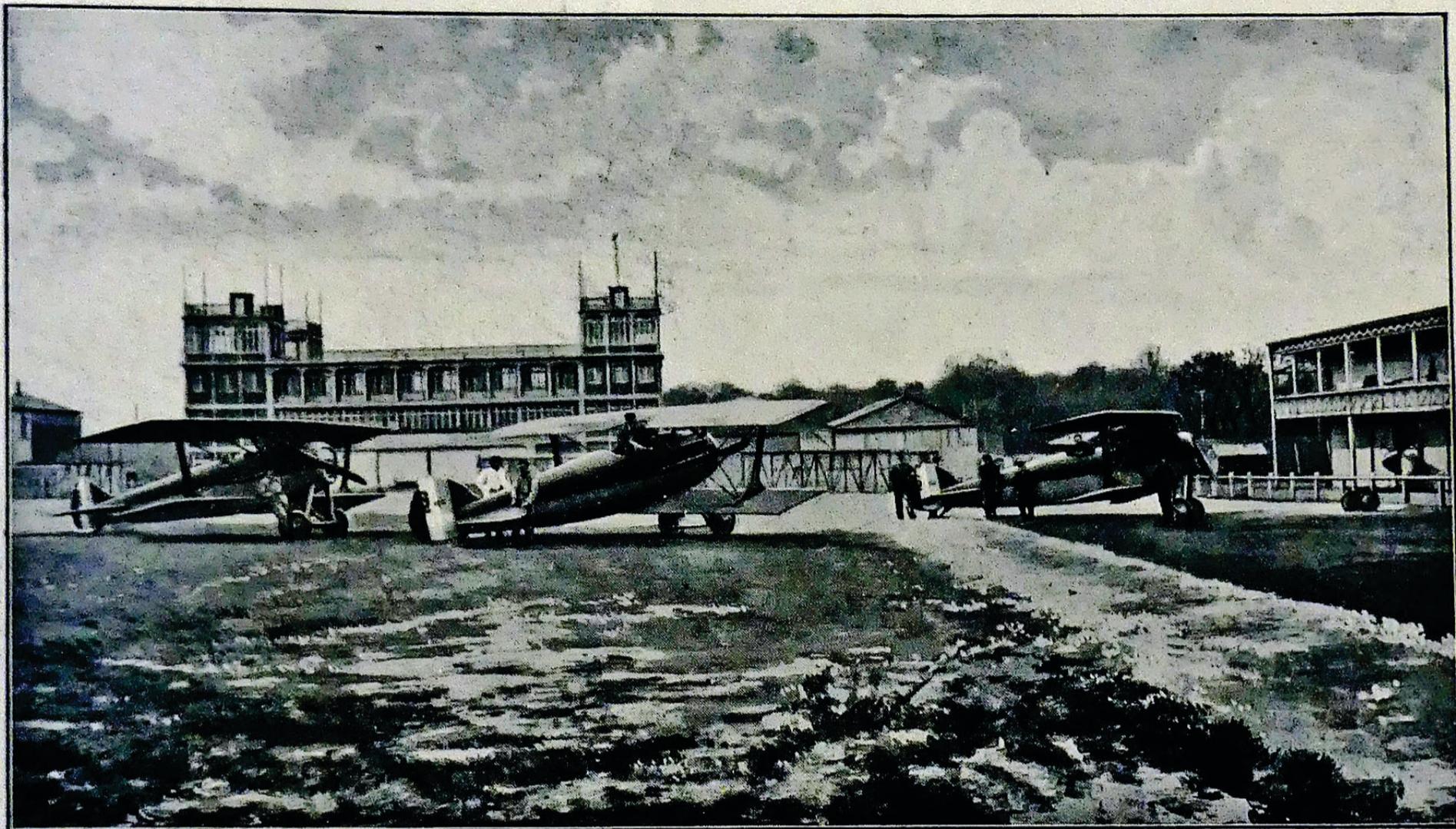
Entrée de l'Aérodrome Blériot

L'AÉROPARC BLÉRIOT de Buc est le modèle et le premier des centres réellement modernes de ce genre. Il est le plus rapproché de Versailles et de Paris, et s'étend sur 200 hectares dépendant de la ferme de Buc, propriété de M. L. Blériot. L'aérodrome est donc strictement privé.

Le plateau de Buc-Villacoublay, sur lequel il est installé, jouit d'un régime de vents réguliers et se trouve être le point de départ d'excursions, faciles sur les plaines de Beauce et du Gâtinais, ou agréables sur la vallée de la Seine et toute la Région Parisienne. Pour le grand tourisme, le réseau ferré qui part de la capitale dans toutes les directions, guidera les futurs voyageurs aériens. Le plateau porte déjà les stations d'entraînement des principales marques françaises. C'est le rendez-vous de l'aviation parisienne.

L'accès en est facile; l'aérodrome Blériot est le plus proche (3 kilom.) de la ville de Versailles à laquelle le relie le service automobile particulier de l'école et un service public d'omnibus automobiles. Versailles n'est d'ailleurs qu'à une demi-heure de Paris et desservi par de nombreux trains et tramways. Les ressources et attractions de ces deux villes importantes assurent aux aviateurs tout le choix désirable pour un séjour agréable et à leur convenance.

L'aérodrome lui-même est aménagé pour leur plus grand confort. Dans un cadre d'horizons charmants, les constructions importantes et élégantes de l'école s'élèvent entre l'immense piste et un



Vue des Tribunes

parc-jardin ; elles ne rappellent en rien les vagues hangars en bois des aérodromes de jadis. Le bâtiment central en ciment armé abrite dans ses trois étages et sous les terrasses d'observation qui le dominant, un hall pour 30 appareils, une salle de fêtes, un vaste restaurant, des salons de repos et de correspondance, avec bibliothèques et cartes pour l'étude des voyages, des salles de sport et d'hydrothérapie, des bureaux et même quelques chambres à la disposition des aviateurs désireux de partir aux premières heures du jour. Des "courts" de tennis et des jeux de plein air offrent des distractions dans le parc.

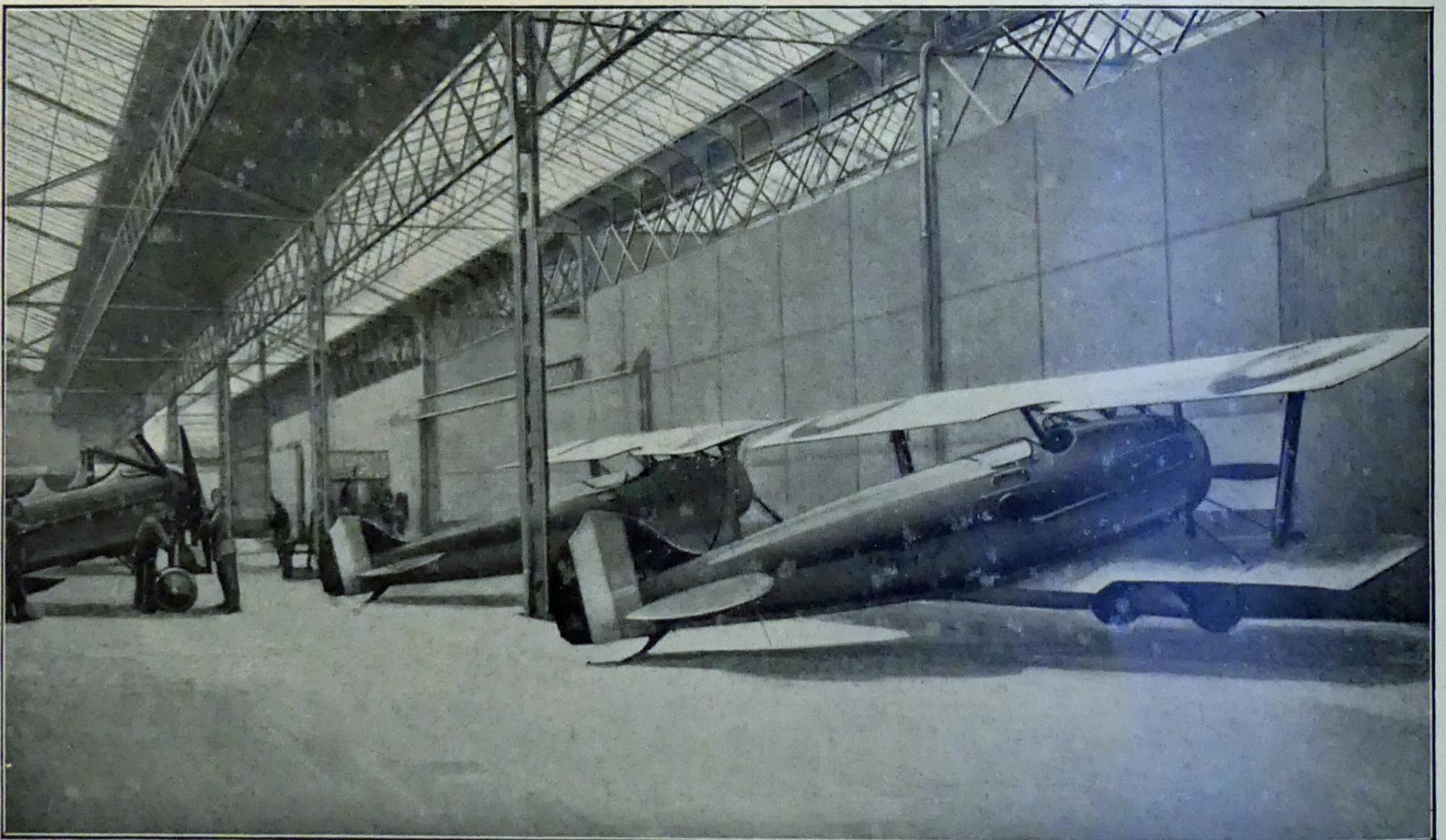
D'autres bâtiments assurent le garage de 150 autres appareils, et d'autant d'automobiles. Des ateliers d'entretien et de réparations, des magasins de pièces de rechange, bien outillés et équipés, complètent l'installation de l'aérodrome.

Le terrain d'entraînement, parfaitement sain et déblayé dans toute son étendue, roulé même aux abords des hangars, s'étend devant le fort du Haut-Buc ; des pylônes y jalonnent les différentes pistes pour les épreuves officielles. Tout est donc prévu pour le bien-être des touristes aériens, des élèves de l'école et de leurs amis ou visiteurs.

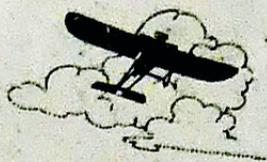
Ces derniers peuvent eux-mêmes goûter les joies et émotions du nouveau sport ; des promenades aériennes sont organisées pour eux sur appareils biplaces conduits par des pilotes sûrs et éprouvés.



Les nouveaux Hangars



ECOLE DE PILOTAGE

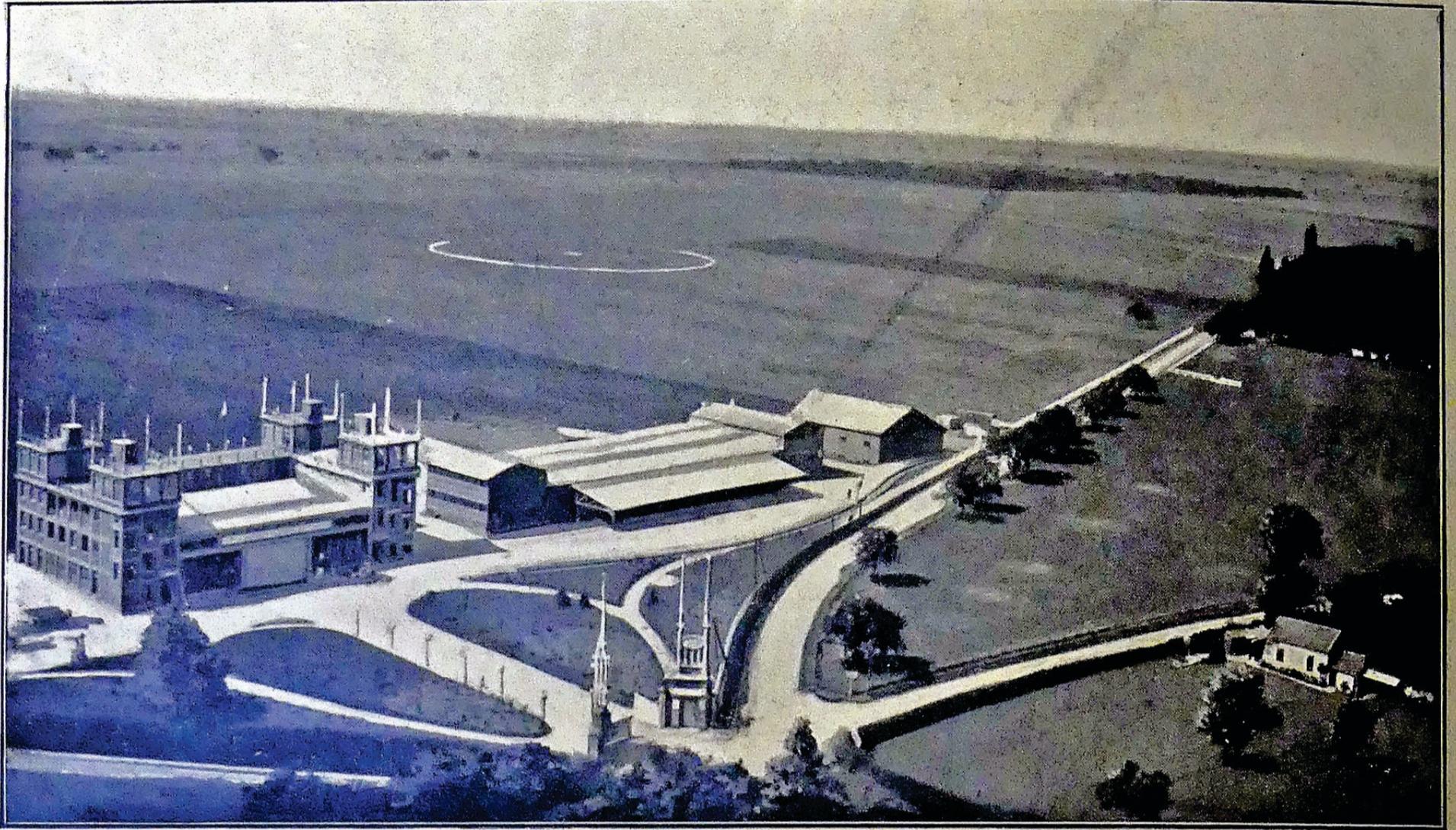


POUR tous ceux appelés à s'intéresser pratiquement à l'aviation, rien n'est plus profitable que la fréquentation de bonnes écoles de pilotage et nous ne saurons jamais assez attirer l'attention des futurs aviateurs civils ou militaires sur ce point primordial.

C'est seulement dans un centre actif, animé par la présence de pilotes nombreux et divers, où se discutent les questions techniques et pratiques les plus modernes, où se font les essais des appareils les plus récents, qu'ils pourront, en outre d'un entraînement rapide et sérieux, acquérir toutes les connaissances, si multiples déjà, nécessaires à un aviateur habile et réellement compétent.

De bonnes écoles, en effet, ne s'improvisent pas, il y faut l'expérience de tout un personnel, des méthodes éprouvées et un matériel important de rechanges et de réparations, si l'on veut obtenir des résultats certains sans perte de temps ou gaspillage d'argent.

Nos centres d'entraînement très complètement outillés et organisés offrent les plus grandes garanties pour un enseignement sérieux et rapide, par conséquent économique. Souvent plus de 150 appareils Blériot de tous types y sont réunis, ainsi que de très nombreux élèves militaires ou civils de toutes nations; ceci est d'un puissant attrait au point de vue technique et pratique. Nos écoles ont les soins personnels, presque constants, de M. Louis Blériot et de M. Alfred Leblanc qui en ont fait des écoles modèles les plus fréquentées du monde.



Le champ d'Entrainement vu à vol d'avion

APPRENTISSAGE - ENTRAINEMENT

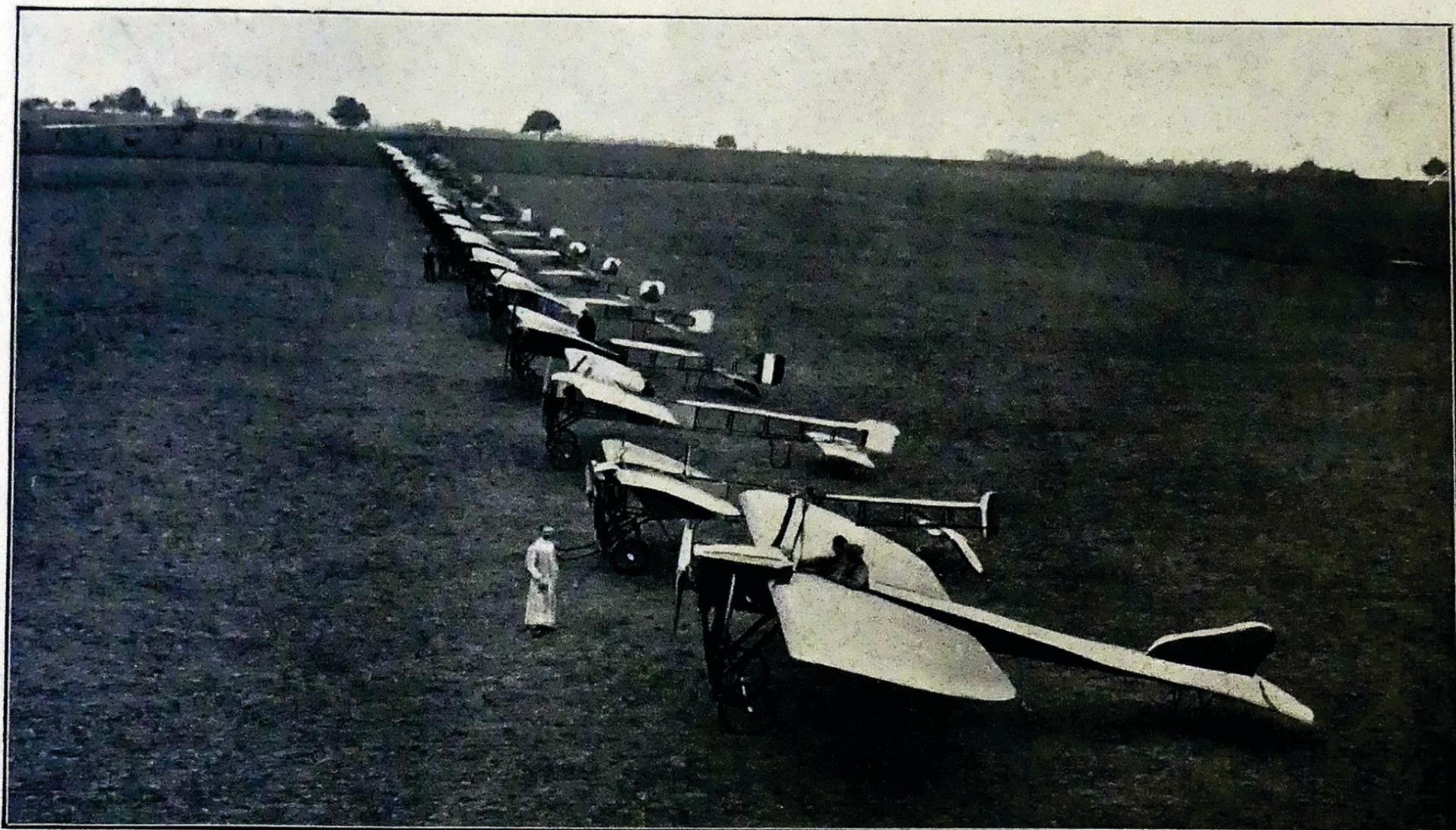


APPRENDRE à conduire un aéroplane est, contrairement à l'opinion encore courante, chose extrêmement facile et sans nul danger avec les méthodes et le matériel spécial dont disposent aujourd'hui nos écoles. Certains de nos élèves ont obtenu leur brevet de pilote après cinq jours d'instruction !

Tout aspirant-aviateur conservant quelques craintes peut d'ailleurs, avant de décider son apprentissage, éprouver les impressions que fera sur lui le nouveau sport. Une promenade d'un quart d'heure comme passager, en compagnie de l'un de nos pilotes, se chargera, mieux que tout, de faire évanouir ses appréhensions.

Les débuts de l'instruction se font sur des appareils spéciaux incapables de voler et baptisés pittoresquement de "Taxis-Pingouins" en argot d'école, à cause de leurs ailes réduites à des moignons. Grâce à une large voie, un patinage protecteur et une construction exceptionnellement robuste, ils sont absolument incapotables et incassables.

Avec eux, les élèves en toute tranquillité d'esprit, s'initient de sang froid aux différentes manœuvres au point fixe et en roulant sur le sol, sans craindre les casses onéreuses, jadis presque inévitables pour les débutants ; dès le commencement, les élèves sont seuls sur les appareils : cette



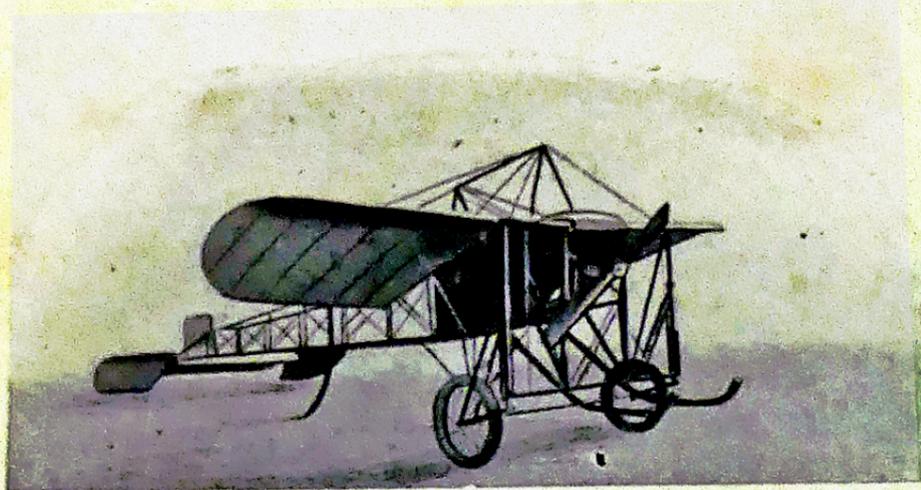
Les appareils d'École

excellente méthode les rend confiants en eux-mêmes lorsqu'ils abordent ensuite les exercices de vol et les deux tiers d'entre eux arrivent maintenant aux épreuves du brevet n'ayant occasionné aucune ou que des casses insignifiantes.

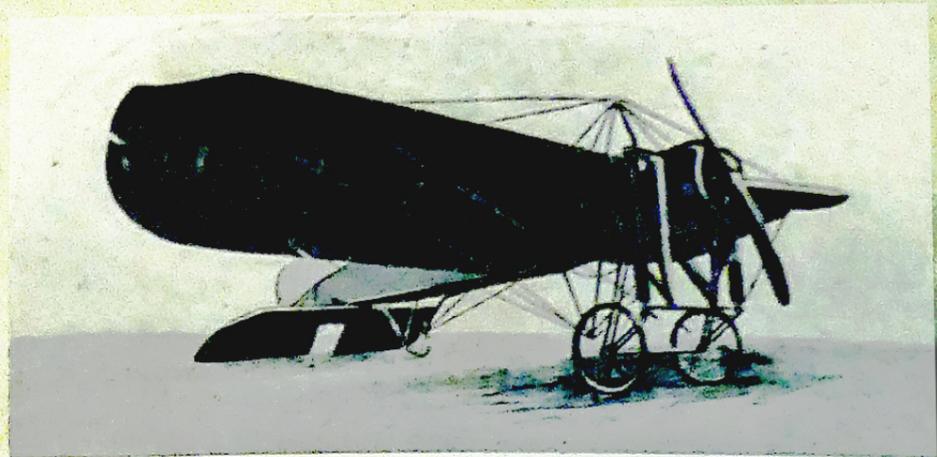
L'instruction se fait également soit sur des appareils à double commande, soit surtout seul ; l'élève se familiarise avec les différentes manœuvres, sous la surveillance du chef pilote qui corrige les fautes des élèves, d'abord fréquentes, puis de plus en plus rares, jusqu'au jour où il n'intervient plus et confie la conduite de l'appareil à l'élève.

La progression de l'instruction est la suivante : Etude de l'appareil, du moteur, des commandes, etc... — Exercices au point fixe. — Exercices sur le sol, lignes droites et virages à terre. — Exercices de vol, lignes droites avec virages au sol, puis en vol, en augmentant peu à peu la hauteur. — Vols avec virages, circuits fermés. — Circuits en 8, vols planés, etc... — Passage des épreuves du brevet de la Fédération Aéronautique Internationale (dit brevet de l'Aéro-Club de France).

La durée moyenne de l'entraînement est de quatre à cinq semaines, souvent moins pour les élèves assidus et adroits. Au cours de l'instruction, les élèves ont libre accès et faculté de travailler aux ateliers d'entretien et de réparation de l'école, où ils s'initient ou se perfectionnent dans la connaissance détaillée des appareils et moteurs.



Appareil spécial pour rouler dit "Taxi-Pingouin"



Appareil d'Ecole ordinaire Blériot - Type XI

POUR l'apprentissage des élèves-pilotes, l'emploi d'appareils puissants présenterait des dangers à cause de leur grande rapidité, et risquerait, d'autre part, d'être onéreux. Il faut donc des appareils spéciaux, de construction robuste, pour résister à des retours au sol parfois brutaux, et de faible vitesse pour être mis entre les mains des débutants.

La grande expérience acquise à nos écoles nous fait recommander les modèles ci-dessus que nous y employons et que le Ministère de la Guerre a lui-même adoptés pour toutes ses propres écoles.

CONDITIONS D'APPRENTISSAGE

DES CONTRATS SPÉCIAUX D'APPRENTISSAGE SONT ENVOYÉS SUR DEMANDE.

Aux futurs Aviateurs. — La majorité de nos grands As de guerre, les champions les plus réputés ont fait leurs débuts sur appareils Blériot, soit dans nos écoles, soit dans des centres militaires dirigés par des instructeurs, ardents partisans de nos méthodes.

Interrogez un Roi de l'air sur la valeur du Blériot, comme appareil d'apprentissage. Il vous dira, comme tant de témoignages nous permettent de l'affirmer, que dans le Blériot toutes les qualités aviatrices se trouvant poussées au plus haut point, cet appareil exige de son pilote — en complète sécurité — toutes les ressources de son savoir,

Pendant la guerre, tous les pilotes de chasse, devaient obligatoirement, avant de piloter un appareil de combat, se perfectionner sur Blériot. Ce complément d'instruction fut, en effet, reconnu indispensable pour permettre aux pilotes d'aborder, sans danger, la conduite d'avions puissants spécialement construits pour la chasse.

Pour tirer une conclusion de tout ceci, nous disons qu'un brevet de pilote passé sur Blériot équivaut à un brevet de pilote pour tous appareils.