

LE XI^e GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

14 Mai 1922



En haut : Cormier, concurrent ayant accompli un des plus longs parcours.



En bas : Kapferrer, pilote, et Brisson, aide-pilote, qui se sont placés parmi les meilleurs.

En bas : Georges Blanchet, vainqueur du Grand-Prix, dans sa nacelle, au départ.
En haut : Georges Blanchet dans son 600 m³ aux formes gracieuses.

En haut : la nacelle des concurrents italiens. A droite : capitaine Ferrero, pilote; à gauche, Guglielmetti, aide-pilote.



En bas : Jules Dubois, pilote, avec son passager Debray, ayant accompli la plus longue durée : 23 h. 28.

La faveur du grand public est acquise depuis longtemps, et pour toujours, aux lâchers de ballons sphériques organisés par l'Aéro-Club. Ils pourraient se répéter chaque saison et chaque mois, sans jamais lasser la curiosité d'une foule sympathique, sage et silencieuse qui suit, avec un vif intérêt, les manœuvres du départ, escompte les résultats de l'épreuve, observe les directions initiales des ballons et suppute les chances des concurrents qu'elle accompagne de ses vœux.

Elle estime à sa juste valeur le spectacle instructif qui lui est offert ; elle sait, d'ailleurs, que le bénéfice en reviendra à la Caisse de Secours de l'Aéronautique ; et son empressement s'augmente d'une pensée généreuse. Massée sur les terrasses de l'Orangerie et du Jeu de Paume, ou sur les allées du Jardin des Tuileries, elle reste en place jusqu'à l'instant, trop prompt à venir, où le dernier ballon disparaît, petite planète télescopique, dans les profondeurs de l'atmosphère. Elle tient bon sous le parapluie comme sous l'ombrelle, le

cas échéant ; et, cette fois, elle n'eut besoin ni de l'un ni de l'autre, car le temps fut à souhait, ni pluvieux, ni trop chaud, merveilleusement doux.

La nature elle-même, docile à l'invitation des commissaires, voulut contribuer à l'éclat de la journée aérostatique : le soleil de l'Aéro-Club brilla.

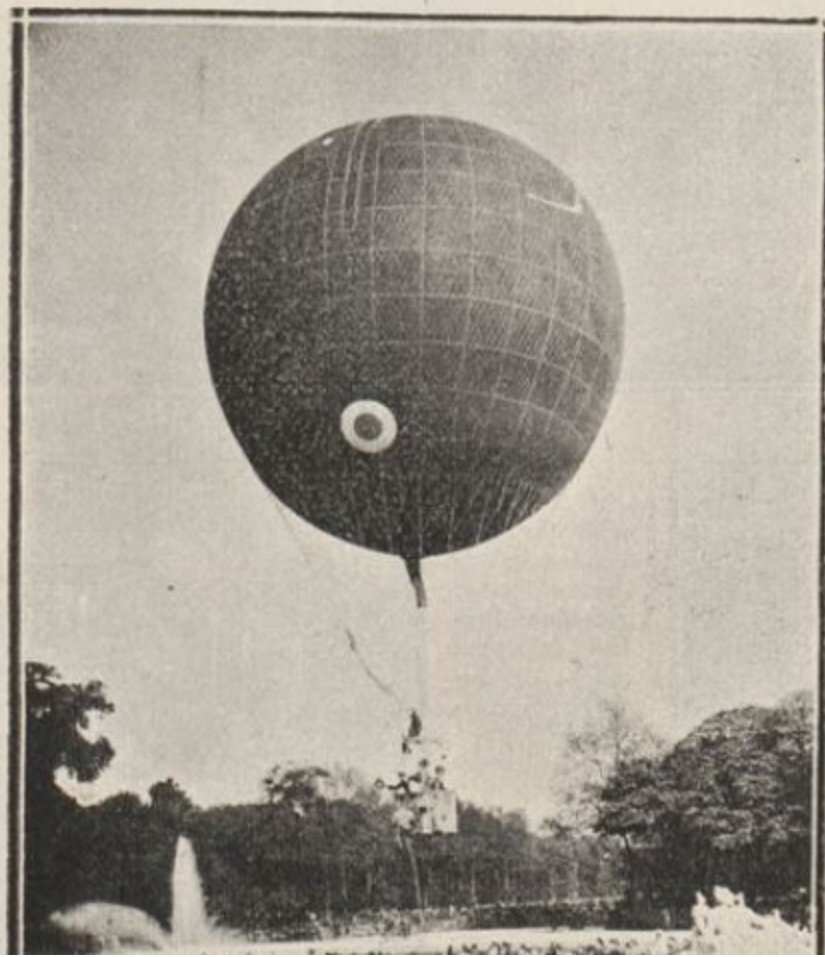
Le printemps, maussade la veille, retrouva son sourire à la date fixée. Il se mit d'accord avec le sentiment général pour saluer, de tout son charme gracieux, le retour impatiemment attendu, après huit années d'interruption, de cette fête traditionnelle qui, dans un cadre unique au monde, unit le plus beau des sports à la plus belle des sciences : couple fécond dont le mariage donne et redonne indéfiniment la vie à l'idée aérienne issue du génie français.

★★

La manifestation du 14 mai 1922 était assurée du magnifique succès que méritait si bien la pré-

paration laborieuse dont il faut savoir gré au commissaire général Georges Besançon et à son adjoint Georges Dubois Le Cour, secondé par les nombreux collaborateurs qui rivalisaient d'activité dans l'enceinte officielle.

La liste serait longue, s'il était possible de la donner ici, des aéronautes, des aviateurs, des officiers de tous grades, des membres de l'Aéro-Club et de la Ligue Aéronautique de France, des représentants de la presse, de la science et de l'industrie qui apportèrent aux concurrents de l'épreuve internationale le témoignage de leur sympathie. Au moins, voici quelques noms, au hasard du souvenir, hélas ! trop peu fidèle :



Doucement caressés par la brise, les ballons se balançaient avides de liberté, attendant sur leurs amarres le signal du départ, offrant leur joue immense à tous les baisers du vent, parfois trompeurs.

A 16 h. 30, s'éleva le ballon-pilote, aéronaute Henry de La Vaulx, passagers, Santos-Dumont et le secrétaire général de l'Aéro-Club, Georges Besançon qui remplaçait le capitaine Fonck, retenu loin de Paris par les élections des Conseils généraux.

On verra, par les résultats de l'épreuve de distance, que le ballon-pilote, comme il arrive souvent, fut assez peu suivi dans la direction où le hasard des vents le mena.

Une ligne droite tracée sur la carte, de Paris à Rambouillet où il atterrit, rencontre l'Océan dans les parages de la baie de Bourgneuf.

Parmi les concurrents, les plus favorisés furent précisément ceux qui s'écartèrent, autant qu'ils purent, de la ligne du ballon hors course.

Dans les concours à venir, il serait intéressant et profitable à la science d'offrir un Grand Prix supplémentaire, le Grand Prix de la Direction, à l'aéronaute qui, parmi les lauréats de l'épreuve de distance, aurait exercé son habileté à choisir les courants favorables à la divergence maximale tant désirable.

Une fois marqués sur la carte les divers points d'arrivée, y compris celui du ballon-pilote, on les joindrait par des lignes droites au point de départ commun. Le gagnant du Grand Prix de la Direction serait l'aéronaute, lauréat d'un prix de distance, dont la ligne ferait avec celle du ballon-pilote, prise comme origine, l'angle maximum, mesuré en valeur absolue, abstraction faite du signe positif ou négatif, entre 0° et 180°. On pourrait, d'ailleurs, adopter tout aussi bien pour origine une ligne arbitraire, la ligne Nord-Sud, par exemple.



Le départ du ballon-pilote avec, à bord, le Comte de La Vaulx, pilote, Santos-Dumont et Georges Besançon, passagers.

Colonel Casse, ingénieur en chef ; Fortant, ingénieur en chef ; Sabatier, Paul Tissandier, Auguste Nicolleau, Paul Bonneau, H. Chollat, Henry de la Valette, Arondel, Bachelard, P. Benoit, Godefroy, Blondel La Rougery, Ernest Archdeacon, Bogaïn, Bourdariat, Capazza, Carton, Clerget, Costa de Beauregard, Raymond Saladin, Maurice Mallet, Charles Aimé, Yves Périssé, Jacques Balsan, Georges Houard, colonel Renard, Cousin, Y. Dahette, Dagonet, M. A. Dollfus, Le Bœuf, Perpette, Ravaine, Mathivet, Melin, D^r Crouzon, D^r Behague, D^r Garsaux.

De l'Union des Femmes de France : Mmes Lejars, vice-présidente ; A. Beauregard, directrice générale du personnel ; Voisin, directrice du matériel la générale Coffier, Lesage ; Mlle Hentsch. — Brancardiens : Rey, Morisse, etc., etc...

origine une ligne arbitraire, la ligne Nord-Sud, par exemple.

Ainsi, les expérimentateurs seraient conduits à perfectionner sans cesse leurs moyens d'équilibre pour utiliser les ressources infinies qu'offre l'étonnante variété des courants atmosphériques dans le temps et dans l'espace.

Graduellement, avec méthode et persévérance, on tendrait vers la solution du problème paradoxal, mais non pas absurde qui vise à diriger, sans gouvernail, l'indirigeable sphérique.

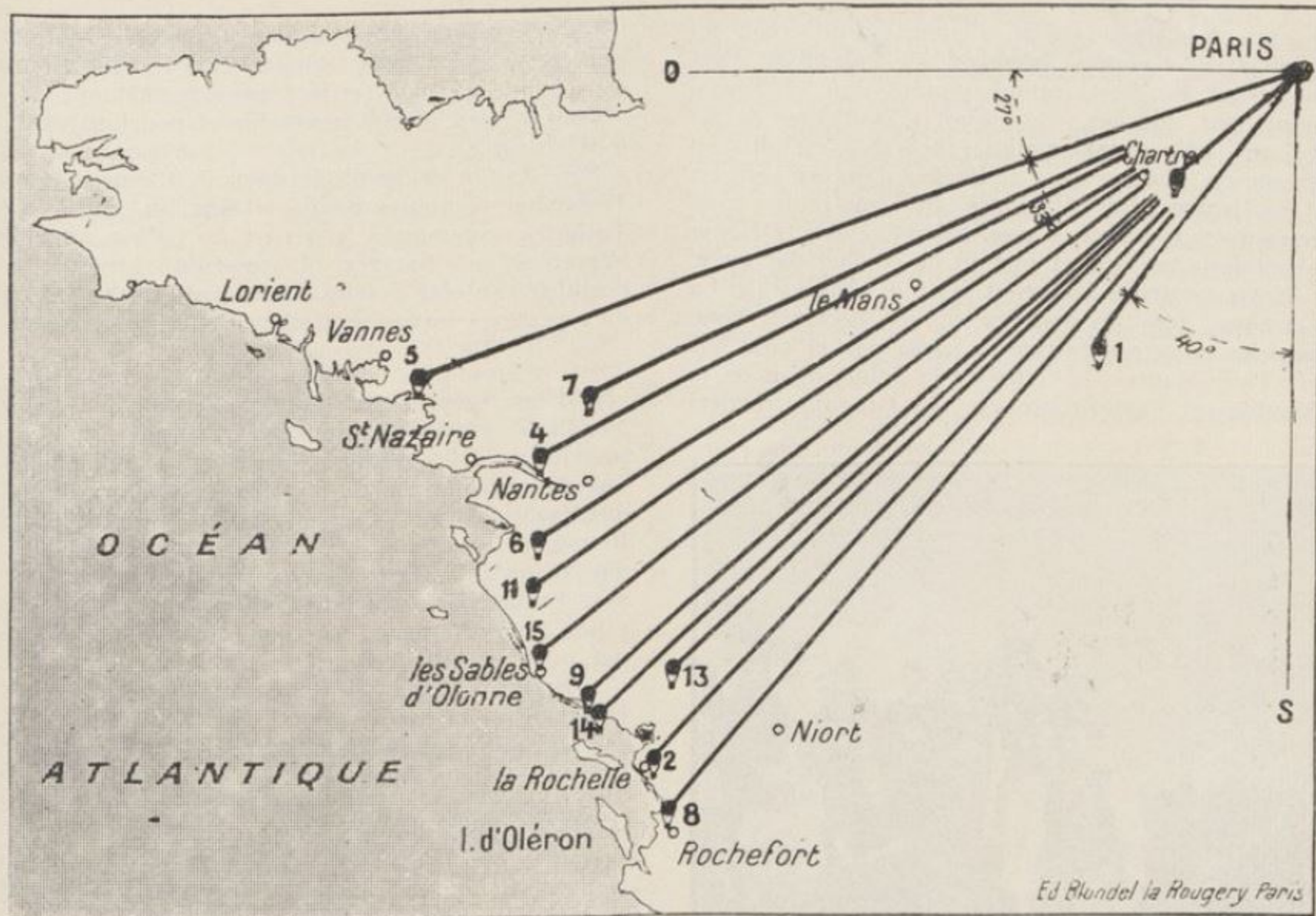
Quiconque a voyagé en ballon libre, c'est-à-dire, ô ironie des mots, en ballon condamné à toujours obéir au courant qui l'enchaîne, peut savoir avec quelle docilité forcée cet esclave du vent change de route, en changeant de maître aussi souvent qu'il change d'altitude, si peu que ce soit.

..

Tous les praticiens du sphérique sont pénétrés de cette évidence. Ils en discourent entre eux, pendant les minutes qui séparent le départ du ballon-pilote et le départ des concurrents.

Des groupes s'étaient formés où les vieux de la vieille évoquaient leurs vieux souvenirs. Chacun y allait de son anecdote typique. J'entrepris à mon tour, d'en conter une que voici :

Le 25 septembre 1895, ce n'est pas d'hier, le *Touring-Club*, jaugeant 700 m³, aéronaute Georges Besançon, flottait en rade de Meulan, au-dessus de



Divergence de Blanchet avec la direction N.-S., 40° — de Demuyter, 73°. — Divergence de ces deux directions extrêmes, 33°.

CONCURRENTS d'après le classement kilométrique	N ^o de départ	LIEU D'ATTEIRISSAGE	DISTANCE PARCOURUE	DURÉE DU VOYAGE
MM.				
BLANCHET....	8	Le Marouillet-Yves (Ch.-Inf.), le 15 mai, 8 h. 30.....	403 km. 345	14 h. 50' 52"
CORMIER.....	15	Marais de la Touche-Vaire, au sud de l'île d'Olonne (Vendée), le 15 mai, 10 h. 30.....	400 km. 934	16 h. 13' 32"
KAPFERER....	2	Champ de manœuvres de La Rochelle (Ch.-Inf.), 15 mai, 8 h.	398 km. 830	14 h. 59' 45"
FERRERO.....	14	La Tranche (Vendée), le 15 mai, 9 h. 30.....	397 km. 820	15 h. 19' 36"
DOLLFUS.....	9	Lisière de la forêt de Longeville, Jard, à 1 km. de la Résinière (Vendée), le 15 mai, 9 h. 50.....	396 km. 679	16 h. 4' 20"
DEMUYTER....	5	A 500 m. de la ferme de Kerveleon, Muzillac (Morbihan), le 15 mai, 16 h. 20.....	385 km. 186	22 h. 55' 40"
HIRSCHAUER..	11	Saint-Christophe-du-Ligneron, près Grallant (Vendée), le 15 mai, 13 h. 15.....	380 km. 764	19 h. 3' 1"
DUBOIS.....	6	Fresnaye-en-Retz, terre de la Perdrix (L.-Inf.), le 15 mai, 14 h. 48.....	373 km. 577	23 h. 28'
MAISON.....	13	Chemin de la Noue des Gats, La Reorthe, canton de Sainte-Hermine (Vendée).....	349 km. 989	15 h. 4' 12"
BIENAIMÉ....	7	Abbaretz, à 1 km. sur la route de Nozay (L.-Inf.), le 15 mai, à 14 h. 48.....	325 km.	18 h. 12' 53"
LALLIER.....	4	Réservoir de Vioreau, Joué-sur-Erdre (L.-Inf.), le 15 mai, 11 h. 35.....	316 km. 564	18 h. 26' 30"
MOINEAU.....	1	à 300 m. au nord de Ste-Gemmes (L.-et-Ch.), le 15 mai, 1 h. 20	142 km.	8 h. 26' 8"
COLLINS.....	3	Béville-le-Comte (E.-et-L.), le 14 mai, 21 h.....	66 km.	3 h. 51' 43"

la commune d'Aubergenville. Le pilote expérimenté avait promis au novice que j'étais une démonstration impressionnante. Elle est demeurée ineffaçable dans ma mémoire. Chaque fois que se pose le problème de la direction aérostatique, il se présente à ma pensée sous la forme de ce modeste ballon qui évolua pendant sept heures sans

sortir d'un périmètre restreint et d'avance assigné.

A 1.000 m. d'altitude un courant nous menait vers la vallée de la Seine ; près du sol, un courant inverse nous éloignait du fleuve. Entre les deux il y avait toute la gamme chromatique des brises divergentes, étagées par gradins insensibles, qui

portaient où l'on voulait, à condition de savoir les choisir. Et Georges Besançon s'y entendait. Economisant son lest comme poudre d'or et l'égrenant par pincées, il réglait l'équilibre de la balance folle qu'une poignée de sable, en plus ou en moins, suffit à faire trébucher dans un sens ou dans l'autre. Mon rôle consistait à me tenir rigoureusement immobile à mon balcon céleste. Défense absolue de tousser, et surtout de cracher par terre.

Notre centre d'évolution était le château de La Garenne, dans un domaine de 400 hectares, bois, prairies et terres cultivées, bordé par la voie ferrée Paris-Mantes, le cours de la Seine, celui de la Mauldre et l'eau stagnante du Gibouin, rendez-

La débandade était complète. Bientôt il n'y eut plus personne dehors : chacun avait regagné qui son chenil, qui son terrier, qui son château.

Tout à coup, chose incroyable et pourtant vraie, tout à coup.....

J'en étais à ce point de mon récit, quand Paul Tissandier, commissaire de la fête, au Jardin des Tuileries, commanda le départ du ballon n° 1 de l'épreuve de distance. L'attention générale se porta de son côté ; et les intéressantes manœuvres du « pesage » imposèrent silence aux plus bavards.

★★

L'Altair, aéronaute Maurice Vernanchet, et *le Nord Association*, aéronaute Charles Crombez, inscrits sous les numéros 10 et 12, ayant déclaré forfait, treize concurrents s'élevèrent dans l'ordre que voici, aux heures chronométrées par Paul Rousseau, avec une précision astronomique étendue jusqu'aux fractions de seconde négligeables.

1. France (Aé. C. F.), *Vieille Tige* (1.200 m³), pilote René Moineau, passagers de Briey et Dagonet, 16 h. 53 m. 52 s. ;

2. France (Aé.C.F.), *Ville de Paris* (900 m³), pilote Henry Kapférer, passager Brisson, 17 h. 0 m. 14 s. ;

3. Grande Bretagne (R. Aé. C.U.K.), *Billiken* (600 m³), pilote Robert Collins, 17 h. 8 m. 56 s.

4. France (Aé. C.F.), *Ma Mie* (900 m³), pilote Roger Lallier, passager Robert Bajac.

5. Belgique (Aé. C. B.), *Belgica Sabca-1* (1.200 m³), pilote Ernest Demuyter, passagers Veenstra et Laporte, 17 h. 24 m. 19 s.

6. France (Aé. C.F.), *Fifi* (900 m³), pilote Jules Dubois, passager Debray, 17 h. 29 m. 32 s.

7. France (Aé. C.F.), *Picardie* (900 m³), pilote Maurice Bienaimé, passager Ravaine, 17 h. 35 m. 6 s.





Le point d'atterrissage de Georges Blanchet et la foule qui l'a accueilli.

vous des pêcheurs. Nous voyant osciller sans quitter leurs parages, les indigènes de La Garenne, je l'ai su depuis, nous crurent en détresse et condamnés à rester là jusqu'à la fin de nos jours. Ils n'imaginaient guère que nous goûtions, en ces heures trop courtes, les délices du Paradis terrestre.

Autour du château de La Garenne, il y avait grande chasse dont nous prenions notre joyeuse part, sans y être invités. Nous étions plutôt importuns. Sous un soleil ardent, l'ombre du *Touring-Club* opérait une battue incessante à travers champs et fourrés, levant le gibier à poil et à plume. Lièvres, perdrix et faisans désertaient la contrée, fuyant devant cette ombre insolite plus effrayante que les fusils de ces messieurs, dont ces bêtes avaient l'habitude. Les chiens hurlaient au ballon et leurs maîtres faisaient chorus. Ce bruit nous inquiétait peu, car si nous étions à portée de la voix, nous avions l'assurance d'être hors de la portée du plomb dont nous méritions peut-être quelques grains pour tant de trouble répandu parmi les châtelains et les autres lapins de la propriété.

8. France (Aé. C. F.), *Fernande* (600 m³), pilote Georges Blanchet, 17 h. 39 m. 8 s.

9. France (Aé. C. F.), *Globevolant* (900 m³), pilote Charles Dollfus, passager J. Roques, 17 h. 45 m. 40 s.

11. France (Aé. C.F.), *La Lorraine* (1.200 m³), pilote capitaine Louis Hirschauer, passagers Léon Nathan et Adrien Alcan, 18 h. 1 m. 59 s.

13. France (Aé. C.F.), *Quo Vadis* (900 m³), pilote Léon Maison, passager Ribert, 18 h. 5 m. 48 s.

14. Italie (Aé. C. I.), *Aer I^{er}* (900 m³), pilote cap. Aug. Ferrero, passager Guglielmetti, 18 h. 10 m. 24 s.

15. France (Aé. C. F.), *Anjou* (600 m³), pilote Georges Cormier, 18 h. 16 m. 28 s.

★★

Il n'appartient qu'à la Commission officielle de déterminer les distances parcourues. Certaines paraissent sensiblement équivalentes et nécessiteront peut-être un examen minutieux, L'AÉROPHILE publiera dans son prochain numéro les résultats homologués.

En attendant, il faut noter que 7 départements se partagent les points d'atterrissage.

Les voici avec la durée des voyages :

Seine-et-Oise (1) : ballon pilote (hors course).

Eure-et-Loir (1) : Collins, 3 h. 51, Beville-le-Comte.

Loir-et-Cher (1) : Moineau, 8 h. 21, Sainte-Gemmes.

Morbihan (1) : Demuyter, 22 h. 55, Muzillac.

Loire-Inférieure (3) : Bienaimé, 18 h. 12, Abbatretz ; Lallier, 18 h. 26, Réservoir de Voireau ; Dubois, 23 h. 28, Machecoul.

Vendée (5) : Hirschauer, 19 h. 3, Saint-Christophe de Ligneron ; Cormier, 16 h. 13, Ile d'Olonne ; Dollfus, 16 h. 4, Larevanière Longeville ; Ferrero, 15 h. 19, La Tranche ; Maison, 15 h. 4, Sainte-Hermine.

Charente-Inférieure (2) : Kapferer, 14 h. 59, La Rochelle ; Blanchet, 14 h. 50, Le Marouillet commune d'Yves.

Parmi les 11 aéronautes qui ont accompli un parcours remarquable et dont les points d'atterrissage sont échelonnés dans les départements côtiers, les deux extrêmes Demuyter et Blanchet, l'un près de l'embouchure de la Vilaine, l'autre près de l'embouchure de la Charente eurent des directions (estimées en lignes droites), formant entre elles un angle de 33°.

Les durées des 11 voyages diminuent à mesure que leurs points d'atterrissage descendent vers le Sud.

Le voyage de Demuyter, le plus voisin de l'Ouest, est de 22 h. 55 ; celui de Blanchet vers le Sud-Ouest, quoique notablement plus étendu en distance, n'est que de 14 h. 50.

Sans doute, les aéronautes ont plus ou moins guideropé ; mais la décroissance des durées n'en atteste pas moins, d'une façon générale et frappante, quand on considère le tableau ci-dessus, une augmentation manifeste de la vitesse du vent à mesure que les directions inclinent vers le Sud.

Quels précieux enseignements la météorologie pourrait recueillir de la publication des livres du bord où seraient indiquées les particularités de ces voyages !

Et combien pittoresques les relations détaillées que nous aimerions lire, si nos aéronautes voulaient prendre le soin de les rédiger !

Tout ce qu'on néglige d'écrire, sous une forme ou sous une autre, est à peu près perdu pour la science.

Emmanuel AIMÉ.