

L'année aéronautique 1912

à travers le quotidien "Le Petit Parisien"

Préface du mois de mai

Sur les 31 éditions que comporte ce mois de mai 1912, l'aviation est présente tous les jours.

Ce sont donc au total 156 articles, plus fort nombre, depuis le début de l'année, qui sont consacrés, selon notre recensement, aux choses de l'air en ce mois de mai 1912, en dépit d'une actualité non aéronautique chargée : fin des derniers membres de la bande à Bonnot, le 14 mai, pour Valet et Garnier, naufrage du Titanic, insurrection contre la présence française au Maroc suite à la signature, le 30 mars, à Fès, du traité qui impose le protectorat sur ce pays.

Parmi les faits aéronautiques rapportés, plusieurs méritent des commentaires qui vous sont proposés, comme à notre habitude, non par ordre chronologique, mais par grands thèmes.

Cette compilation a été rendue possible à partir des documents proposés par l'excellent site internet Gallica de la Bibliothèque nationale de France (gallica.bnf.fr).

**

Les exploits aériens

L'aviateur Bedel remporte la coupe Pommery

La Coupe Pommery (les champagnes) est une épreuve qui deux fois l'an (échéances au 30 avril et au 31 octobre) récompense de 15 000 F (de l'ordre de 50 000 €) le pilote qui aura couvert, en une seule journée, du lever au coucher du soleil, le plus long trajet, en ligne droite, une sorte de record de distance. Pour en savoir plus sur la Coupe Pommery, nous vous recommandons de consulter, sur la toile, l'excellent article de Monsieur Gérard Hartmann sur ce sujet. Epreuve disputée par les plus grands noms de l'aviation, sa première édition, pour l'année 1912, est remportée par René Bedel, un pilote débutant qui n'a à son actif, le jour de l'exploit, que 28 sorties aériennes, avec un Villacoublay (Seine-et-Oise, aujourd'hui Yvelines) Biarritz (Pyrénées-Atlantiques), soit une distance de 656 km. Quelques mots sur le vainqueur.

René Bedel (1886-1912). Breveté pilote, en septembre 1911, sous le numéro 608, son parcours aéronautique sera malheureusement très bref. En effet, le 9 juillet 1912, engagé dans les éliminatoires de la Coupe Bennett, catégorie avions, il se rend, depuis Villacoublay, à Mourmelon (Marne) pour mettre au point son avion et, en phase d'atterrissage, avec une mauvaise visibilité, il percute des fils télégraphiques et se tue.

Le circuit de Paris en aéroplane.

Dans son édition du 2 mai, Le Petit Parisien revient sur le duel qui oppose Maurice Tabuteau à Emmanuel Hélen sur le Circuit de Paris, compétition dont l'appellation exacte est Coupe Deutsch de la Meurthe, en référence au grand industriel et mécène.

Rappelons que la Coupe Deutsch de la Meurthe, fondée en 1906, se déroule sur un circuit de l'ordre de 190 km au départ de la terrasse du château de Saint-Germain-en-Laye, et passant par Senlis, Meaux et Melun. Aucun sens n'est imposé sur ce circuit. Disputé chaque année, entre le 1er mars et le 31 octobre, le prix ne peut être remporté que si la performance est améliorée pour le moins de 10% par rapport à la précédente. Chose étrange, les premiers candidats ne se manifestent qu'en 1912, soit 6 années après sa création. Maurice Tabuteau, bien placé, le 27 avril, avec une moyenne de 111 km/h face Emmanuel Hélen, va être toutefois battu par ce dernier, le 1er mai, où il couvre le circuit à la vitesse moyenne proche, selon Le Petit Parisien, de 125 km/h. Le 31 octobre 1912, Hélen, toujours invaincu, devient le premier à remporter le trophée.

L'aviateur Cavelier gagne le prix Claudel.

Le Petit Parisien rapporte, dans son édition du 6 mai, que la veille, le dimanche 5 mai, devant une foule nombreuse, le Prix Claudel, d'un montant de 1 000 F (de l'ordre de 3 800 €), mis en jeu sans succès depuis 3 ans, a été remporté par Marcel Cavelier (1891-1971), sur un monoplane Deperdussin. Jeune pilote, au moment des faits, nous savons peu de chose sur lui si ce n'est qu'il est breveté en mars 1912, sous le numéro 764, qu'il tentera, sans succès toutefois, de remporter la Coupe Pommery et, toujours fidèle à l'aviation, il sera, bien plus tard, membre de la commission sportive des Vieilles tiges et animera de nombreux meetings sur l'aérodrome, aujourd'hui disparu, de Rouen-Madrillet. Ce Prix Claudel venait récompenser le pilote parvenant à passer, à l'aller, au-dessus du tablier du pont transbordeur de Rouen, aujourd'hui également disparu, puis, au retour, sous ce même tablier, ce qui impose une altitude de moins de 60 mètres par rapport au niveau de l'eau. De nos jours, l'existence d'un tel prix serait impensable, en effet,

pour la France, les règles de l'air imposent le respect, en permanence, sauf pour les phases de décollage et d'atterrissage, bien entendu, d'une distance de 150 mètres par rapport à toute personne, tout véhicule, tout navire à la surface et tout obstacle artificiel.

La Coupe Gordon-Bennett des sphériques.

Le 25 mai 1912, Le Petit Parisien, se fait l'écho de discussions au sein de l'Aéroclub de France quant à la désignation des représentants de la France à cette compétition, avec notamment celle d'Emile Dubonnet, recordman de distance en ballon sphérique, avec un vol de 1 954 km, réalisé du 7 au 8 janvier 1912, de la Motte-Breuil, près de Compiègne, à Sokolowka en Ukraine. Seront finalement retenus Maurice Bienaimé et René Rumpelmayer qui vont remporter l'édition 1912.

Quelques mots sur cette compétition aéronautique, une des plus anciennes, fondée en 1906, et qui existe toujours, par James Gordon-Bennett (1841-1918), magnat de la presse américaine, francophile, fondateur de l'International Herald Tribune. Précisons qu'il a existé une variante pour l'automobile qui, en revanche, ne connaîtra que 6 éditions de 1900 à 1905 dont 4 seront remportées par la France (2 fois par Panhard et 2 fois par Richard-Brasier).

Ouverte, à ses débuts, à tous les types d'aéronefs, Santos-Dumont l'a disputée avec un dirigeable, sa composante exclusive ballons sphériques va s'imposer au fil des ans.

Cette compétition, réservée de nos jours aux ballons de 1 000 m³ au maximum, a un règlement très simple : tous les candidats partent, le même jour, du même endroit, et le gagnant est celui qui a été le plus loin. Le pays vainqueur se doit d'organiser la compétition de l'année suivante. Entamée en 1906, la compétition aura une édition chaque année, jusqu'en 1913, et ne reprendra, pour cause de Première Guerre mondiale, qu'en 1920. Interrompue, à nouveau en 1939, elle ne renaîtra qu'en 1983 et, depuis, se déroule chaque année, sauf conditions météorologiques défavorables, ce fut le cas en 1998, où de difficultés avec le contrôle aérien belge, comme en 2007.

Pour conserver la Coupe en elle-même, il convient de remporter le concours pendant trois années consécutives. La Belgique a connu une fois cet honneur en reportant les éditions des années 1922, 1923, 1924. Il en sera de même pour la Pologne, vainqueur en 1933, 1934 et 1935. Pour le Etats-Unis, ce sera à deux reprises (1926, 1927, 1928 - 1929, 1930, 1932, pas d'épreuves en 1931) tout comme pour l'Autriche (1985, 1986, 1987 - 1988, 1989, 1990) et depuis peu, la

France (2001, 2002, 2003 - 2011, 2012, 2013).

A signaler la performance extraordinaire des frères Leys, Vincent et Jean-François, qui remportent les éditions 1977, 2001, 2002, et 2003. Vincent, faisant par la suite équipe avec Sébastien Rolland puis Christophe Houver, remporte, quant à lui, les éditions 2009, 2011, 2012 et celle de 2013, partie de Nancy, le 23 août, sur l'Aéropole de Tomblaine.

Les précédents français étaient Maurice Bienaimé et René Rumpelmayer en 1912. Au total Vincent Leys sur 9 victoires françaises en a signé 8 ce qui est remarquable et il dépasse ainsi l'autrichien Josef Starkbaum (7) au domaine des recordmans absolus, au nombre de victoires, depuis la création de l'épreuve en 1906.

Nations	Nombre	Années des éditions remportées
Etats-Unis	12	1906, 1909, 1910, 1913, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1932, 1992, 2004.
Belgique	10	1920, 1922, 1923, 1924, 1925, 1936, 1937, 1999, 2005, 2006.
France	9	1912, 1997, 2001, 2002, 2003, 2009, 2011, 2012, 2013.
Autriche	7	1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1993.
Allemagne	6	1907, 1911, 1991, 1995, 1996, 2000.
Pologne	5	1933, 1934, 1935, 1938, 1983.
Suisse	5	1908, 1921, 1984, 1994, 2010.
Royaume-Uni	1	2008.

Le "Clément-Bayard III" monte à 2 900 mètres et 22 personnes à bord d'un dirigeable

Dans ses éditions des 21 et 31 mai, notre quotidien rapporte deux exploits de l'un de nos dirigeables le « Clément-Bayard III ». Le premier est de porter à 2 900 mètres le record mondial d'altitude pour dirigeable, record détenu, depuis le 6 décembre 1911, par un autre dirigeable français, lui aussi, « l'Adjudant Réau » et le second consiste dans l'emport de 22 personnes à son bord, ce qui est impressionnant mais tout comme pour les records d'embarquement des passagers sur avion, présente un intérêt très relatif, sans lien avec la réalité opérationnelle au quotidien. Au domaine des dirigeables, la France, après avoir été à la pointe, accuse un retard certain par rapport à l'Allemagne qui, vers 1914, lance une nouvelle gamme de Zeppelins pouvant transporter une charge de 9 tonnes. Notre grand fabricant de dirigeables est Gustave Adolphe Clément-Bayard un industriel de grand talent qui va exercer dans plusieurs secteurs.

Gustave Adolphe Clément, dénommé en 1909, après avis du conseil d'Etat, **Gustave Adolphe Clément-Bayard (1855-1928)**. Ouvrier serrurier à ses débuts, il ouvre, en 1878, un modeste atelier de bicyclettes, fort de 5 ouvriers. En 1890, il est devenu le premier fabricant de vélocipèdes pour la France, employant plusieurs centaines d'ouvriers. En 1894, il s'attache, pour la promotion, par le sport de ses bicyclettes, les services d'un coureur, Henri Desgrange. L'homme, qui n'est jamais en manque d'idées va, en 1903, lancer une compétition cycliste nouvelle, promise à un bel avenir : Le Tour de France. Clément-Bayard renforce sa position en élargissant son activité au domaine des pneumatiques puis à celui de l'automobile, à partir de 1896, où il s'affirme comme un constructeur majeur, activité qu'il poursuivra jusqu'en 1922, année où il se retire au profit de Citroën. Il s'engage dans la construction de dirigeables, en 1908, et va en produire 7. En 1914, sur les 16 dirigeables que possède l'Armée française, 4 sont de sa conception et la moitié, en revanche, est motorisée Clément-Bayard. Le Clément-Bayard II sera le premier dirigeable à traverser la Manche, en octobre 1910, et le III va battre un record d'altitude en mai 1912.

L'aviation ne va pas lui échapper. Disposant du savoir faire technique au sein de ses usines, on se tourne vers lui, en 1908, pour réaliser des prototypes comme l'aéro-torpille de Tatin (un précurseur de l'aérodynamique) ou, en 1910, l'aéroplane à réaction de Coanda (si l'avion ne parvient pas à décoller, le concept de la propulsion à réaction est validé et quitte le domaine de l'utopie, reste à mettre au point des turbines pouvant tourner à haut régime) et des avions en série, ainsi la Demoiselle du brésilien Santos-Dumont (première fabrication en série au monde).

Le nom Clément-Bayard n'est pas inconnu des juristes, ce patronyme est associé à un arrêt important, d'août 1915, de la Cour de cassation, sur l'abus du droit de propriété. En effet, un voisin du constructeur, excédé par le survol des dirigeables, avait hérissé son terrain, jouxtant l'usine, de carcasses en bois, de seize mètres de hauteur, surmontées de tiges de fer pointues pour gêner l'évolution des aéronefs. Un dirigeable sera d'ailleurs endommagé. La Cour de cassation a estimé que le dispositif ne présentait pour l'exploitation du terrain aucune utilité et n'avait été érigé que dans l'unique but de nuire et donc qu'il s'agissait d'un abus du droit de propriété.

Pour en savoir plus sur ce grand industriel, nous vous recommandons de consulter, sur la toile, l'excellent article de Monsieur Gérard Hartmann sur ce sujet, intitulé : Clément Bayard, sans peur et sans reproche.

Le lieutenant de Briey fait 700 kilomètres dans la journée.

Le 10 mai 1912, le quotidien, rapporte un beau vol réalisé par le lieutenant de Briey qui a effectué un parcours, avec étapes, ne pouvant toutefois pas être retenu pour la Coupe Pommery, car n'étant pas en ligne droite, de l'ordre de 700 km en 8 h 30 min. L'avion prouve son endurance avec des capacités à couvrir des distances de plus en plus importantes.

L'aviateur belge Crombez réussit la double traversée de la Manche.

Le 22 mai 1912, un article mentionne l'exploit de l'aviateur belge Henri Crombez qui effectue, sans escale, le circuit Nieuport - Calais - Douvres - Calais - Nieuport soit une distance de l'ordre de 220 km parcourue en 2 h 20 min. Il est le premier pilote belge à traverser la Manche et le second à faire, sans escale, la double traversée, après Charles Rolls (1877-1910) qui réalise l'exploit, le 3 juin 1910.

Henri Crombez (1893-1960). Sujet belge, il participe au Tour aérien de Belgique, en 1911, et à la Coupe Gordon-Bennett de 1913, pour avions, où il se classe quatrième. La même année, il s'adjuge le record d'altitude belge et effectue la première liaison postale aérienne lors de l'exposition internationale de Gand. Membre, à sa création de la « Compagnie des aviateurs », entité fondée par arrêté royal, préfiguration l'Aviation militaire belge, il sert comme pilote durant la Première Guerre mondiale.

**

La militarisation du ciel

Pour l'aviation militaire.

Plus de 12 d'articles, avec ce même titre, sont présents au cours de ce mois. Rappelons que sous ce vocable, il s'agit d'informer le lecteur des suites des décisions prises lors du meeting du 11 février 1912, en Sorbonne, relaté dans l'introduction pour le mois de février, et notamment celle, qui serait fort singulière, de nos jours, de faire financer la défense aérienne de la France par l'appel à la générosité des départements, des villes et des particuliers.

Cette avalanche d'articles destinés à maintenir bien vivace l'élan de générosité aborde quatre domaines : le montant des fonds récoltés ou susceptibles de l'être, les diverses manifestations de soutien, la constitution d'organisations ad-hoc de collecte, sans oublier, de temps en temps, des listes nominatives des donateurs, petits, grands, riches, ou humbles, montrant ainsi que toutes les couches de la société française répondent à l'appel lancé.

Pour ce qui est des fonds collectés, le quotidien donne les montants suivants : 1 315 000 F le 5 mai, (de l'ordre de 5 000 000 €), pour atteindre 1 513 000 F le 25 mai (5 800 000 €).

Les manifestations de soutien revêtent, quant à elles, fréquemment la forme de spectacles, le plus souvent musicaux, ainsi une représentation de l'Opéra de Monte-Carlo, où le concert annuel de l'Ecole Polytechnique, mais aussi de meetings aériens ou des rencontres sportives.

Le mouvement entraîne aussi la constitution d'organismes socioprofessionnels de recueils de fonds, qui est évoquée, ainsi celle des PTT, avec un résultat de 30 700 F (117 000 €), au tout début du mois de mai, ainsi que l'Association générale des étudiants, afin d'acheter un avion qui portera le nom Université de Paris.

Dans le même esprit de générosité aérienne et patriotique, on apprend, dans l'édition du 2 mai 1912, de notre quotidien qu'Armand Fallières, Président de la République, fait don de 1 000 F (de l'ordre de 3 800 €) au profit de la Caisse de secours des aviateurs victimes de leur devoir.

Au début de cette campagne il avait été acté « *que le conseil des ministres a décidé que le gouvernement ne pourrait accepter que des dons en espèces, sans indication de type d'appareil* ».

On lit, dans l'édition du 25 mai du Petit Parisien, que cette règle connaît aussi des exceptions ainsi lorsque « *le ministre de la guerre vient d'être autorisé, par décret présidentiel, à accepter le don fait par la société Panhard et Levassor d'un aéroplane muni d'un moteur Panhard et Levassor de 70 HP et le don fait par M. Louis Renault, constructeur, d'un aéroplane Maurice Farman, à deux places, muni d'un moteur Renault 70 HP.* »

Les dirigeables italiens bombardent le camp turc.

Dans son édition du 3 mai 1912 notre quotidien rapporte que les italiens, dans les combats qu'ils livrent contre les turcs en Libye, ont fait usage de dirigeables pour larguer des bombes. Au regard de l'avion, dont les capacités d'emport sont faibles, le dirigeable présente alors des avantages certains. En 1914, les Zeppelins, machines les plus avancées dans ce domaine, affichent, comme déjà dit, une capacité d'emport de 9 tonnes. A la lecture de cet article et d'autres, il est possible d'imaginer ce que seront les guerres aériennes du futur. La réalité sera toute autre. Engagés par l'Allemagne aux premiers jours du conflit, les dirigeables connaissent des pertes importantes, notamment lors de raids de jour, ce qui va les cantonner vers la reconnaissance maritime, où ils se montrent efficaces, ou les raids de nuit.

Outre la DCA, les dirigeables doivent bientôt affronter l'avion. Le Zeppelin LZ 37 sera le premier à être détruit par un avion, le 7 juin 1915. De plus, il convient de garder à l'esprit que le dirigeable, hormis sa taille, 150 mètres au début du conflit et de plus de 200 mètres vers la fin, cible imposante, utilise comme gaz de l'hydrogène, corps très hautement inflammable, explosif dans certaines conditions. L'accident survenu au LZ 129, Hindenburg, le 6 mai 1937, à Lakehurst (USA), intégralement filmé, montre la vulnérabilité à l'incendie et va sonner le glas de ce mode de transport aérien de passagers.

Deux illustrations, (source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France), la première du 21 septembre 1913, la seconde du 24 octobre 1909, montrent que la menace aérienne, notamment celle du dirigeable, un temps considéré comme arme suprême, est bien prise en compte dans les camps français et allemand.



Au chapitre de la guerre aérienne et du droit, le quotidien Le Figaro, dans son édition du 2 juillet 1911, produit un intéressant article sur l'état de la question. La réalité sera, comme souvent, bien différente des spéculations intellectuelles et pour ce qui est de Paul Leroy-Beaulieu (1843-1916), cité en tête d'article, il convient de préciser, qu'en dépit de sa vision peu exacte quant au devenir commercial de

l'aviation, que c'était un économiste et essayiste de renom, apôtre de la colonisation, titulaire de la chaire de sciences financières à l'École libre des sciences politiques, de celle d'économie politique du Collège de France, et membre de l'Académie des sciences morales politiques.

La guerre aérienne et le droit. (Le Figaro 2 juillet 1911)

« L'aviation - M. Paul Leroy-Beaulieu - l'a excellemment démontré, ne deviendra jamais un moyen de transport. Son rôle, destiné à être immense, ne saurait être, économique ; il sera exclusivement militaire. Si l'on admet cette manière de voir, une question se pose ; et elle se pose surtout à nous, Français. L'aviation n'a qu'un rôle militaire : c'est entendu. Mais, cette fonction guerrière, pourra-t-elle la remplir sans entraves ? Supposons que la guerre éclate, aujourd'hui même. Sera-t-il permis à notre haut commandement d'utiliser notre flotte aérienne comme bon lui semblera ? Pourra-t-il la faire donner à plein, comme facteur direct de bataille ? Ou bien, par on ne sait quelle interdiction tacite, devra-t-il en restreindre l'usage à l'exploration et à la transmission des ordres ? Questions oiseuses dira-t-on ! Non, questions urgentes. Nous les trouvons devant nous, toutes posées. C'est l'étranger qui les a posées. Et il les a posées, et résolues, contre nous. Qu'en 1899, à la première conférence de La Haye, les nations se soient engagées pour cinq ans à ne pas lancer de projectiles du haut des ballons : cela s'entend. Impossible, la guerre aérienne est incontestablement illicite. Mais, possible, sera-t-elle permise ? Non, ont dit les puissances en 1907, à la seconde conférence de La Haye. Mais la France a réservé sa réponse. Ce n'est un mystère pour personne que certaines puissances, jalouses de nos progrès en aviation, cherchent, de toutes manières, à fausser entre nos mains l'arme nouvelle dont le courage de nos officiers et la science de nos constructeurs nous ont dotés. La laisserons-nous fausser ? Nos plus éminents jurisconsultes viennent de dire non ; et ils ont eu l'habileté de faire adhérer à leur réponse cette grande académie mondiale qu'est l'Institut de droit international. C'était à la session de Madrid. Avec une âpre logique, le professeur Holland, d'Oxford, prétendait « chasser du ciel » toute la guerre, tant l'exploration que le combat. Son collègue, le savant et vénéré Westlake, le Nestor de l'Institut, se bornait à l'interdiction du combat. Quant aux Allemands, ralliés autour du professeur de Bar, ils essayaient, non sans arrière-pensée, de rendre le combat impossible à force de le restreindre. Et les Français ? Leur champion, M. Paul Fauchille, directeur de la Revue de droit international public, qui depuis dix ans s'est fait une spécialité de l'étude juridique du « droit de l'air », réclamait, dans une formule un peu tranchante, la liberté totale. Ces solutions, trop absolues, ne pouvaient satisfaire en même temps les ardentes convictions humanitaires et les intransigeantes

susceptibilités patriotiques qui se trouvaient en présence. C'est à ce moment qu'intervint M. Albert de Lapradelle. Avec un sentiment très fin de la psychologie d'une telle assemblée, il trouva une formule qui devait permettre, en l'humanisant, la guerre aérienne. Voici la doctrine de M. de Lapradelle ; ou plutôt, voici la doctrine française qui a prévalu à l'Institut et qui prévaudra certainement à la Haye. La guerre aérienne ne peut être, en principe, interdite. Pourquoi ? Par ce qu'une nation qui n'aurait à sa disposition, faute de marine et d'armée, que la guerre aérienne, ne saurait y renoncer. Parce que cette guerre est la plus économique de toutes. Parce qu'en faisant entrer en ligne, non le nombre et la richesse, mais le courage et l'adresse, elle égalise dans la guerre les nations qui sont inégales dans la paix. Parce qu'ainsi elle est l'arme des faibles et qu'aider les faibles à se défendre a toujours été le but du droit. Telle est la première thèse de M. de Lapradelle. Mais s'il doit être loisible aux aéronefs de coopérer à la guerre terrestre ou maritime, faut-il les autoriser à se canonner entre elles ? S'il leur est licite de bombarder un fort, une armée, une escadre, est-ce à dire qu'elles puissent, en s'attaquant entre elles, faire subir à la population pacifique les contrecoups terribles de leurs corps-à-corps aériens ? Comment l'admettre ? Dans la guerre terrestre, la zone des hostilités, lente à se mouvoir, est toujours limitée. Dans les combats de l'air, instantanément transportés d'un point à l'autre du territoire, tout devient zone dangereuse. Il est matériellement impossible à des aéronefs qui se poursuivent et se canonnent de tenir compte, en visant, de l'effet sous-jacent de leurs projectiles. Ainsi, douée d'ubiquité, mais frappée de cécité, la guerre « de l'air à l'air » ferait courir à la population pacifique des dangers auxquels, ni la guerre terrestre ni la guerre maritime ne l'avaient encore soumise. Dans ces conditions, la permettre serait indigne des hommes. Telle est la seconde thèse de M. de Lapradelle. Alors, réunissant les deux tendances, humanitaire et militaire, qui divisaient l'Institut, le jurisconsulte français conclut par cette formule « De l'air à la terre ou à la mer, la guerre aérienne est permise ; de l'air à l'air, elle est interdite. »

L'aéro-cible Michelin.

Le 26 mai, se tient la seconde série d'essais du concours de l'aéro-cible Michelin qui consiste, en moins de 50 minutes, à lancer, d'une altitude d'au moins 200 m, quinze projectiles de 7 kg chacun sur une cible de 10 m de diamètre. Chose peu aisée, en fin de la première séance d'essais, seuls 3 projectiles, sur les 45 lâchés, sont parvenus dans la cible. Lors de cette nouvelle session un pilote civil va parvenir à atteindre, à 8 reprises, la cible, mais ce résultat est contesté, le baromètre enregistreur d'altitude n'ayant pas fonctionné. La commission de l'Aéro-club de France aura à statuer.

Le Petit Journal, dans son édition du dimanche 14 avril 1912, offre à ses lecteurs une illustration des expériences menées en matière de lancement de bombes depuis un aéroplane (Source gallica.bnf.fr Bibliothèque nationale de France). A signaler qu'à côté des bombes sphériques à mèche, proches des grenades du siècle passé, il existe des prototypes de bombes carénées, avec mise à feu par percussion avec le sol. A cet arsenal explosif, s'ajoute la fléchette d'aviation, ancêtre des armes antipersonnel à fragmentation, conditionnée par plusieurs centaines au sein d'un conteneur.



Nos aviateurs au Maroc.

Le 20 mai 1912, il est rapporté un beau vol effectué, au Maroc, dans le cadre des opérations militaires en cours, réalisé par le lieutenant Do-Hu, entre Rabat et Casablanca, dont une partie s'est accomplie au-dessus des nuages. Quelques mots sur ce pilote.

Do-Hu (1883-1916). Saint-cyrien, il fait le choix de servir au sein de la Légion étrangère. Fasciné par l'exploit de Blériot, il décide de devenir pilote et obtient le brevet de l'Aéro-club de France, sous le numéro 649, en octobre 1911, et le brevet militaire (numéro 78). Il est le premier pilote d'origine vietnamienne. Il participe au tour de France aérien de 1911. Affecté au Maroc, il écrit les premières pages de l'aviation militaire dans ce pays. L'Aéronautique militaire n'étant pas une arme spécifique, à cette époque, ses membres y sont détachés et continuent d'appartenir à l'arme d'origine. Do-Hu est de ce fait le seul légionnaire, avant 1914, à être pilote. Participant à la Grande Guerre, il est grièvement blessé lors d'un accident aérien en 1915. Reconnu inapte au pilotage, il retrouve la Légion, comme capitaine, où il sert, en première ligne, au sein du 1er Etranger. Il est tué au combat le 16 juillet 1916.

**

Les accidents

Dates de parution	Faits
01/05/1912	Une chute de l'aviateur Busson
02/05/1912	On retrouve le corps de l'aéronaute Leloup
03/05/1912	Hoestli succombe à ses blessures
03/05/1912	Robert Sommer se blesse grièvement
05/05/1912	Le comte de Robillard tombe de 250 mètres
05/05/1912	Le sergent aviateur Caron fait une chute sans gravité
05/05/1912	Les obsèques de l'aéronaute Leloup
06/05/1912	Terrible chute d'un aviateur
06/05/1912	Chute d'un aviateur militaire
08/05/1912	Chute mortelle d'un aviateur allemand
08/05/1912	Les obsèques du comte de Robillard
08/05/1912	Les obsèques de l'aéronaute Leloup
12/05/1912	Un aviateur italien fait une chute mortelle
13/05/1912	Une série d'accidents au circuit d'aviation du Haut-Rhin
13/05/1912	Chute mortelle à Cassel
14/05/1912	Un aviateur anglais se tue ainsi que son passager
15/05/1912	Le capitaine Echeman tombe de 20 mètres et se fracture le crâne
16/05/1912	Chute grave d'un aviateur à Chartres
17/05/1912	Les obsèques du capitaine Echeman
18/05/1912	Richet fait une chute grave
19/05/1912	Les obsèques du capitaine Echeman
19/05/1912	Chute d'un aviateur militaire
22/05/1912	Chute mortelle d'un aviateur
20/05/1912	L'aviateur Parisot se blesse grièvement
23/05/1912	Le capitaine Lucas-Gerardville brise son appareil
24/05/1912	Emouvante cérémonie à Issy-les-Moulineaux
26/05/1912	Un aviateur allemand se blesse, son passager se tue
28/05/1912	Deux aviateurs anglais se blessent

Ce sont 28 articles, hors suites de l'accident de Jules Védrines, qui viennent rappeler, si besoin est, les dangers de l'air, ce qui fait de l'ordre de près d'un article

par jour, de quoi dissuader les moins téméraires de la pratique et de faire des pilotes des héros.

Une chute de l'aviateur Busson.

Dans son édition du 1er mai, notre quotidien informe le lecteur que Guillaume Busson, sur le parcours Ploërmel (Morbihan) Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor), où il devait se produire en meeting, a chuté, sortant toutefois indemne de cet accident. Cet entrefilet est l'occasion d'évoquer la carrière fort longue et diversifiée de ce pilote, qui un temps fut membre de l'actuelle DGAC.

Guillaume Busson (1885-1958). Fils du peintre paysagiste Georges Busson, il fait des études commerciales puis devient concessionnaire automobiles. Ne se limitant pas à la vente de voitures, il se lance dans la compétition où il se fait remarquer. Passionné par l'aviation, il s'essaye à la nouvelle discipline, en 1909, et obtient le brevet de pilote, en juin 1910, sous le numéro 121. Participant à de nombreux meetings, il s'engage dans la mise au point, en 1911, du Deperdussin-Bréchereau et s'adjuge deux records du monde de distance, avec passagers, en mars 1911. Il a également une importante activité d'essais. Il se distingue, en avril 1912, dans le cadre de la Coupe Pommery, en réalisant un magnifique vol de Pau à Saint-Cyr, soit 635 km, en une seule journée, du lever au coucher du soleil. Cet exploit ne sera pas suffisant pour s'adjuger néanmoins la victoire. Il participe, sans succès toutefois, au Grand prix d'aviation de l'Aéro-club de France, les 16 et 17 juin 1912, que Roland Garros va remporter. Il pratique également l'hydravion, activité où il est victime, en septembre 1912, d'un grave accident à Tamise-sur-l'Escaut, en Belgique. Obligé de mettre provisoirement en sommeil son activité de pilote, il se consacre aux aspects techniques et notamment à l'aérodynamique. Engagé volontaire, lors de la Première Guerre mondiale, il combat un temps en escadrille puis, se voit confier des fonctions de réceptionneur sur le terrain de Saint-Cyr, puis de chef pilote à Buc, avant de revenir en escadrille. Nommé chef de la section de chasse de l'aviation française, en Italie, il fait partie, après l'armistice, de la Mission française en Pologne, où il forme les pilotes militaires de la jeune nation reconstituée. Rendu à la vie civile, en 1921, il exerce pendant deux ans chez Morane-Saulnier puis revient à l'automobile où il apporte de nombreuses innovations, en matière d'aérodynamique, à la tête de sa société « Carrosserie Busson ». Mobilisé en 1939, il entre vite en Résistance et rend des services éminents. La paix revenu, il exerce au Service de l'aviation légère et sportive, au sein de l'actuel Direction générale de l'aviation civile, où il se passionne pour l'hélicoptère, écrivant un ouvrage sur son pilotage et endossant les fonctions de

président de la commission de giraviation de l'Aéro-club de France.

Robert Sommer se blesse grièvement.

Le 3 mai 1912, Le Petit Parisien rapporte que l'aviateur Sommer s'est grièvement blessé, le 2 mai, sur le champ d'aviation de Francfort. Une lecture rapide de cet article est susceptible d'entraîner une confusion entre deux Sommer, un allemand Robert, celui qui se blesse, et Roger Sommer (1877-1965), pilote et constructeur d'avions français, bien connu à cette époque. Cette homonymie est l'occasion de dire quelques mots de Roger Sommer, personnalité d'importance pour l'aviation, aujourd'hui peu connu du grand public.

Roger Sommer (1877-1965). Fils d'industriel, ingénieur de formation (Arts et métiers), sportif s'illustrant dans le cyclisme, passionné de mécanique, il construit deux voitures aux premiers temps de l'automobile. Fasciné par les exploits des frères Wright, il se lance dans l'aviation et construit, en 1908, un biplan réussissant des vols prometteurs. Ayant acheté à Henry Farman un de ses avions, et après l'avoir remotorisé, il vole sur 6 km le 4 juillet 1909. Augmentant de jour en jour ses temps de vol, il bat le record de France puis le record du monde de Wilbur Wright, le 7 août 1909, avec un vol d'une durée de 2 h 27 min. Vainqueur du Prix de la ville de Suippes, il participe, de manière remarquée, à la Grande semaine de Champagne. Il obtient le brevet de pilote de l'Aéro-club de France, en janvier 1910, sous le numéro 29. Modifiant son Farman, il conçoit un biplan qui, en mars 1911, parvient à quitter le sol avec 12 passagers. Les avions Sommer vont battre bien d'autres records dont celui de vitesse. Ses productions s'illustrent lors du Circuit européen, avec Kimmerling, la Coupe Pommery, le Tour de France aérien. En sa qualité d'avionneur, il va produire près de 200 avions dans son usine de Mouzon (Ardennes) et dont il contrôle lui-même, en vol, la qualité. Affecté par la perte de pilotes qui étaient ses amis et voyant que la rentabilité en aéronautique est bien plus aléatoire que dans d'autres secteurs de l'industrie, il arrête son activité pour reprendre l'entreprise paternelle de feutre. Lors de la Grande Guerre, il se voit confier, en région parisienne, des responsabilités industrielles dans le secteur aéronautique. Ses enfants vont connaître de brillantes destinées, François (1904-1973), industriel, (fondateur du groupe Sommer-Alibert) mais aussi pilote, Compagnon de la Libération, Raymond (1906-1950), une grande figure de la course automobile, 3 fois champion de France, lui aussi résistant, mort en compétition. Le dernier, Pierre (1909-2002), pilote, également, prisonnier en Allemagne, va s'illustrer en donnant, avec son frère François, une dimension internationale à l'entreprise.

Le comte de Robillard tombe de 250 mètres.

Le 5 mai, Le quotidien informe de la chute mortelle du comte Georges de Robillard une figure elle aussi bien oublié de l'aviation.

Georges de Robillard (1884-1912). Pilote amateur, se tenant à l'écart des grandes compétitions, il pratiquait l'aviation pour le seul plaisir de voler. Breveté pilote, en août 1910, sous le numéro 184, il est réputé pour sa grande expérience. Il se distingue par les services qu'il rend à l'Armée, à titre volontaire, lors des grandes manœuvres de Picardie, en 1910. Sa chute semble résulter de la dislocation de son avion, un Antoinette, appareil que certains pensent comme étant trop fatigué et donc plus volable. A cette époque, selon les critères de l'Aéronautique militaire, l'espérance de vie d'un avion est de deux années pour la cellule. Georges de Robillard serait la 25ème victime à déplorer au titre de l'année 1912.

L'aviateur Parisot se blesse grièvement.

Dans son édition du 20 mai 1912, Le Petit Parisien rapporte que Léon Parisot, en phase de mise au point un nouvel appareil, à Liège, s'est blessé. Il va se rétablir et reprendre le pilotage, activité qui lui sera fatale, le 29 juin 1913, lorsqu'il s'écrase sur un groupe de spectateurs à Bombaye, province de Liège (Belgique), se tuant et provoquant, au sol, la mort de 2 personnes et en blessant grièvement 3 autres.

Léon Parisot (1881-1913). Pilote et constructeur à ses heures, il obtient le brevet de pilote en août 1910, délivré par l'Aéro-club de France, sous le numéro 179. Bien avant d'être breveté, il s'était fait connaître, en septembre 1910, en se posant sur l'allée centrale de l'esplanade des Invalides, devant la presse, rameutée à cette occasion, pour cette « première ». Voici la façon dont Le Petit Parisien rapporte les faits, dans son édition du 10 mai 1910, sur une colonne en première page.

« PARIS PORT DE L'AIR : L'AVIATEUR PARISOT VOULUT ATTERRIR SUR L'ESPLANADE DES INVALIDES. Il démolit deux becs de gaz et brisa son appareil. L'aviateur Parisot est un type très original. Faisant son apprentissage d'homme-oiseau au camp de Chalons, il portait, en biplan, des fleurs à sa fiancée, faisait sa cour et, le soir venu, il réintégrait sagement son nid. Un beau jour, il parti pour conquérir le prix offert par M. Déjardin, de Crépy-en-Valois, à l'aviateur qui viendrait atterrir dans sa propriété. Parisot échoua, recommença le lendemain, et, cette fois, obtint un plein succès. Sur ces entrefaites, ses bans avaient été publiés et Parisot, toujours en aéroplane, s'en vint de Crépy à Paris. Il fut contraint de s'arrêter en route, laissa son appareil à Gonesse, vint se marier dans la capitale et, trois jours après, retourna prendre son biplan pour achever son voyage.

Enfin, arrivé à Issy-les-Moulineaux, il rêva de prouesses nouvelles. Il conçut mille projets fantaisistes, puis, finalement ; décida qu'il atterrirait sur l'esplanade des Invalides. Exploit, audacieux, car jamais aviateur n'avait encore repris contact avec le sol en plein cœur de Paris. Parisot avait informé de ses intentions quelques photographes et même les opérateurs d'une grande entreprise cinématographique, qui désiraient fixer sur le film sa descente impressionnante en vol plané et son atterrissage facile, léger et rebondissant. Et, hier, au matin, les photographes étaient rassemblés sur l'esplanade. Ils avaient préparé leurs appareils, braqué leurs objectifs, leurs regards fouillaient les profondeurs du ciel. Tout à coup, vers six heures, un point parut, là-haut, à l'ouest, un tout petit, petit, mais qui, peu à peu, se rapprocha, grandit, se dessina nettement. C'était le biplan transportant Parisot et un passager de ses amis. Après avoir évolué quelques instants au-dessus de l'esplanade, comme pour y chercher le point exact où il irait se poser, le grand oiseau descendit en vol plané, magnifiquement. Et cela excita l'enthousiasme des gens qui, d'en bas, le regardaient. Puis, la descente s'accéléra, l'appareil se rapprocha du sol, très vite, trop vite. Il hésitait, ne sachant exactement où prendre terre. Des curieux avaient envahi la place, un photographe trop hardi s'était avancé imprudemment au delà des sages limites. Parisot voulut éviter ce gêneur. Il donna un brusque coup de levier, et le biplan, projeté contre deux candélabres, les renversa, les coupa net, au ras du sol. Les passants, les curieux se précipitèrent au secours des aviateurs, qui n'avaient aucun mal. Tombés de l'appareil, ils s'étaient relevés prestement. Quant à l'aéroplane, il était en fort piteux état. Parmi la foule, un représentant de l'autorité, le gardien de la paix Lambert, s'avança en termes courtois, et interviewa les deux aviateurs. Et, sous la forme d'un rapport officiel, il rédigea le récit de l'atterrissage des deux aviateurs fantaisistes et de ses suites. EN CONTRAVENTION? NON. Et maintenant, quelle sera, pour Parisot, la suite de cette équipée ? Sera-t-il déféré à la justice de son pays pour avoir contrevenu aux règlements de la circulation ? Non, nous a répondu un haut fonctionnaire de la préfecture de police. Parisot a commis une grave imprudence qui ne peut que nuire au développement de l'aviation mais, aucune loi, aucun décret, aucun arrêté n'a encore réglementé la circulation aérienne, et nous sommes désarmés en face de faits semblables. »

Exempt de toute répression «pas de peine sans loi», il devra toutefois acquitter le coût des dégâts occasionnés, on est au civil, soit les deux candélabres, propriétés de la Compagnie du gaz. Jules Védrines n'aura pas cette chance du vide juridique, pour avoir fait, par avion, au dessus de Paris, une distribution de tracts, en janvier 1912, où il se voit infliger une contravention pour jet de papiers sur la voie publique.

Il sera de nouveau verbalisé, le 19 janvier 1919, pour avoir atterri (volontairement) sur le toit des Galeries Lafayette.

L'accident de Védrines.

Dates de parution	Propos
01/05/1912	L'état de Védrines reste grave
01/05/1912	Proposé pour la croix
01/05/1912	Un télégramme du roi d'Espagne
02/05/1912	Védrines paraît hors de danger
02/05/1912	Mme Védrines remercie le roi d'Espagne
03/05/1912	Védrines est décoré sur son lit de douleur
04/05/1912	Védrines sera sur pied dans quelques jours
05/05/1912	L'état de Védrines
06/05/1912	L'état de Védrines
07/05/1912	Védrines va de mieux en mieux
08/05/1912	L'état de Védrines
10/05/1912	L'état de Védrines
12/05/1912	La santé de Védrines
13/05/1912	Védrines a quitté Lariboisière
14/05/1912	Védrines nous dit ses projets
16/05/1912	Védrines se promène pour ses affaires
17/05/1912	Védrines visite les lieux de son accident
27/05/1912	Védrines à Limoux

Entre le 1er mai et le 27 du même mois, ce sont 18 articles qui sont consacrés à Jules Védrines, suite à l'accident dont il a été victime le 29 avril, preuve de son extrême popularité.

Le 29 avril, Jules Védrines, aviateur très apprécié du Petit Parisien, « l'enfant chéri de la victoire et des foules » sic, il a en effet remporté, l'année précédente, le Paris - Madrid, course organisée par le quotidien, chute près d'Epinaÿ-sur-Seine (Seine-Saint-Denis). Disputant la coupe Pommery, Védrines s'était proposé de faire un Bruxelles - Madrid mais, relisant le règlement qui impose un départ de France, il se révisé et s'engage sur un Douai – Madrid, à bord d'un Deperdussin. Parvenu au dessus de Groslay (Seine-Saint-Denis), son moteur s'arrête et il s'engage dans un atterrissage d'urgence à Epinaÿ-sur-Seine, sur une parcelle dégagée, située

perpendiculairement à la voie ferrée. En courte finale, il heurte des fils télégraphiques, en parallèle à la voie de chemin de fer, et s'écrase, sur la voie, au moment où arrive, au loin, un convoi, le Enghien - Paris, qui sera stoppé à 30 m de l'avion par des employés du chemin de fer et des témoins. L'accident va attirer une foule estimée à 1 000 personnes.

Transporté à l'hôpital Lariboisière de Paris, il est considéré comme étant dans un état grave avec des blessures à la tête, générant un diagnostic réservé. Le tout Paris aéronautique se rue à Lariboisière au chevet du blessé, sans pouvoir toutefois l'approcher. Tout au long de la journée, des indications médicales, comme la température et le pouls, sont diffusées montrant une évolution rassurante. Informé de la nouvelle, le roi d'Espagne fait parvenir à madame Védrines un message de sympathie. Alphonse XIII (1886-1941) connaît en effet bien notre aviateur qui, après sa victoire de 1911, dans la course Paris – Madrid, est resté quelques jours dans la capitale espagnole. De ce fait, Védrines ne prendra que très tardivement part à la course Paris - Rome, le 6 juin seulement, alors que les autres candidats ont décollé de l'aérodrome de Buc (Yvelines) le 27 mai, et cassant son avion, le même jour, lors d'un atterrissage de fortune près de Saint-Laurent-les-Mâcon, aujourd'hui Saint-Laurent-sur-Saône (Ain), il abandonne. L'état de santé de Védrines n'est pas sans inquiéter le gouvernement et, redoutant l'issue fatale, Alexandre Millerand, ministre de la guerre (1859-1943), donne ordre, le 30 avril, de préparer et de présenter d'urgence à la Grande chancellerie une proposition pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Le 2 mai, au cours d'une cérémonie militaire, dans une salle d'opérations, de l'hôpital Lariboisière, prêtée pour la circonstance, Védrines reçoit la croix de chevalier de la Légion d'honneur des mains du colonel Hirschauer, directeur de l'aviation militaire.

Dès le 1er mai, l'état de santé de Jules Védrines s'améliore de façon sensible ce qui permet de titrer, le 2 mai, qu'il paraît hors de danger et d'ajouter, 48 heures plus tard, qu'il sera sur pieds dans quelques jours, en dépit d'un léger refroidissement contracté lors de la cérémonie de décoration. Chose frustrante pour les journalistes, la faculté, en la personne du docteur Picqué, interdit toute visite, même celle du commissaire de police de Saint-Denis, venu enquêter sur l'accident. Durant toute la durée de son séjour à Lariboisière, qui s'achève le 12 mai, pour rejoindre une maison de santé, il sera à l'isolement. *« Son premier soin, en arrivant à la maison de santé de la rue de Turin fut de rédiger un bulletin pour réclamer un paquet de cigarettes et des allumettes qu'on envoya chercher au bureau de tabac voisin »* rapporte Le Petit Parisien en ajoutant le fac-similé du billet de Védrines. Le vainqueur du Paris - Madrid sera enfin visitable le 13 mai et reçoit naturellement

l'envoyé du Petit Parisien. S'il ne conserve aucun souvenir de son accident, il ne souhaite nullement abandonner l'aviation et se donne un mois pour reprendre et réaliser un Douai - Madrid dans la journée. Le 15 mai, soit trois jours après sa sortie de l'hôpital, il est aux usines Gnome, à Gennevilliers, en compagnie d'un autre pilote Vidart « *afin de faire choix du moteur de 80 ch qu'il compte mettre sur le monoplane Deperdussin qu'il pilotera le 16 juin dans le Grand prix de l'Aéro-club de France* ». Forte constitution, le 16 mai, il est de retour sur les lieux de son accident et le 26, il est à Limoux (Aude), ville où il a été candidat lors des élections législatives de 1912.

**

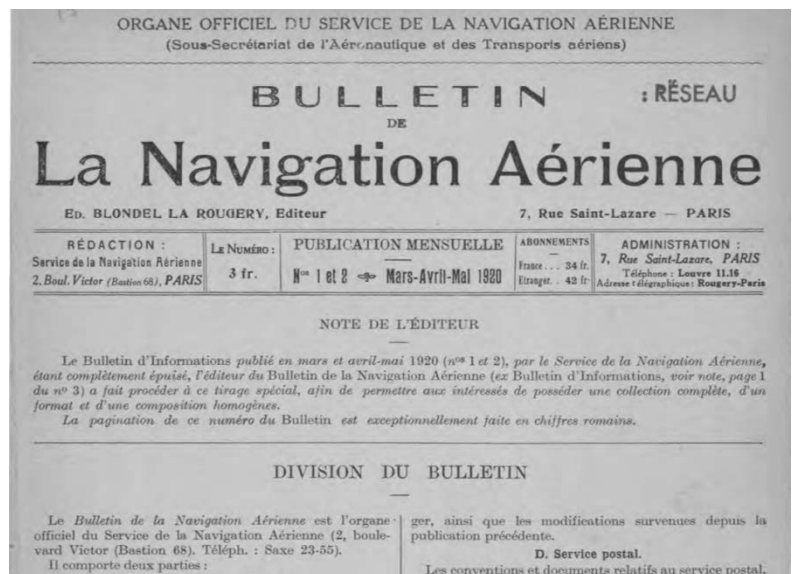
La sécurité, le progrès

Huit articles, sur un total de 156, abordent ce domaine. C'est la portion congrue, il faut bien le reconnaître. Le Petit Parisien est un journal généraliste rappelons-le et n'a pas pour vocation d'informer ses lecteurs des moindres détails en matière d'innovation. Pour cela, il existe des revues spécialisées comme l'Aérophile, revue technique et pratique des locomotions aériennes, publiée de 1893 à 1947, fondée et dirigée par Georges Besançon, ou le bulletin mensuel de l'Association générale aéronautique, organe de l'Aéro-club de France et, dans une moindre mesure, l'Aéro un quotidien dédié à tous les sports et où l'aviation a une large place.

La télégraphie sans fil en aéroplane.

Le 5 mai, il est fait mention, en quelques lignes, que le 4 mai, à Chartes, depuis un avion piloté par Joseph Frantz (future grande figure de l'aviation), « *un opérateur a transmis à 55 kilomètres de nombreux télégrammes qui furent très nettement reçus à l'aérodrome* ». Ce furent d'abord sur dirigeables, puis sur avions, que les premiers essais furent réalisés en 1910. Si la TSF présente des avantages indéniables que connaissent bien, depuis plus de 10 ans déjà les marins, c'est en 1899 que la Marine nationale s'équipe, l'aviation tarde un peu essentiellement pour des questions de poids en effet, le matériel le plus léger avoisine les 30 kilogrammes et nécessite, dans les premiers temps, la présence d'un opérateur. Nous sommes au début d'une longue et belle histoire, celle de la navigation aérienne. Pour en savoir plus en ce domaine qui, aujourd'hui encore, est en pleine évolution avec le FABEC ou le programme technologique SESAR, nous vous invitons à consulter, sur ce même site, l'excellent ouvrage intitulé « [Du morse à la souris : 60 ans de contrôle en route](#) », ouvrage collectif d'agents de la DGAC, publié en 2007, avec la participation des associations AERODOC et LMBC (La mémoire de Bordeaux contrôle) ou, [Le Bulletin de la navigation aérienne](#), « *le journal officiel de l'aviation civile française* »

(1920-1939) qui, avec plus de 6 300 pages, est un extraordinaire gisement d'informations, rarement exploitées, sur la réglementation de l'aviation civile et sur l'organisation administrative nationale et internationale de cette période.



L'aviateur doit être attaché sur son siège.

Dans son édition du 10 mai, Le Petit Parisien informe que « le ministère de la Guerre vient de passer aux établissements Robert Esnault-Pelterie une nouvelle commande de quarante ceintures Rep, ce qui porte à une centaine le nombre de ceintures employées par l'armée. Il est, en effet, reconnu que l'aviateur doit rester bien assis pour garder un parfait contrôle de toutes ses commandes ». Et d'ajouter que « Son système d'attache est tellement simple qu'on s'en libère en retirant une goupille et qu'en cas de nécessité urgente (chute à l'eau, par exemple) l'aviateur peut se libérer instantanément. La ceinture élastique Rep, adoptée par les officiers aviateurs, est de plus en plus en faveur auprès des aviateurs civils, qui reconnaissent que, si elle avait existé plus tôt, bien des accidents graves à l'atterrissage eussent été évités ». L'usage de s'attacher n'est pas, à cette époque, d'une pratique courante chez les pilotes, civils comme militaires, et outre les accidents graves à l'atterrissage, signalés par le journal, il est arrivé que des pilotes soient éjectés lors d'une mise en boucle involontaire, le chavirage aérien tant redouté, ou lors d'un mouvement intempestif et brutal de l'avion. Ce sera le cas de Harriet Quimby (1875-1912) première femme à obtenir le brevet de pilote aux Etats-Unis et également première femme à réaliser la traversée de la Manche, le 16 avril 1912, (Angleterre - France) sur Blériot, qui trouve la mort en participant, le 1er juillet 1912, à un meeting à Boston, où elle est éjectée de son avion. Sa carrière de pilote aura duré 11 mois.

Les essais en matière d'aviation se font sous la responsabilité du vendeur.

Toujours dans son édition du 10 mai, Le Petit Parisien rapporte une évolution du droit quant à la responsabilité, lors d'essais, entre le vendeur et l'acheteur et que la 3ème chambre civile du tribunal de la Seine a retenu, pour l'aviation, des dispositions similaires à celles en usage dans l'automobile. Le pilote, victime de cet accident, et agissant pour le compte de son frère, Robert, était Jacques de Lesseps (1883-1927), fils de Ferdinand de Lesseps, le promoteur du canal de Suez. Premier pilote à voler de nuit, il est le second à traverser la Manche et le premier à survoler Montréal (le 2 juillet 1910), puis Toronto (le 13 juillet). Après de brillants états de service, lors de la Grande guerre, il s'installe au Québec et se spécialise dans la photographie aérienne, pour le compte du gouvernement de la province. C'est au cours d'une mission qu'il se tue, le 18 octobre 1927. Il est une figure très connue de l'aviation au Québec.

Pour le développement de l'aviation en Angleterre.

Le 14 mai, il est fait état de l'initiative du Daily Mail qui, faisant le constat du piètre développement de l'aviation au Royaume-Uni, a confié au pilote Henri Salmé, instructeur en chef à l'école Blériot de Hendon, « le soin de parcourir, durant 13 semaines, l'Angleterre et le Pays de Galle, volant de ville en ville, en effectuant force démonstrations, afin de populariser ce mode de locomotion ». S'il est exact que l'aviation britannique est en retrait par rapport à celle de la France, cet écart sera très vite comblé, lors de la Première Guerre mondiale, notamment avec de grands constructeurs comme Thomas Sopwith (1888-1989). Immense figure de l'aéronautique britannique, il fonde, en juin 1912, avec d'autres associés, la Sopwith aviation company, entreprise qui va produire plus de 18 000 avions lors la Grande guerre, dont plus de 5 700 Camel, l'avion mythique britannique du conflit, comme le sera le Spitfire, lors du conflit suivant.

Les indemnités des aéronautes militaires.

Le Petit Parisien informe, le 15 mai, que le ministre de la guerre, Alexandre Millerand, vient de soumettre à la signature du Président de la République, Armand Fallières (1841-1931), un décret fixant les indemnités spéciales du personnel de l'Aéronautique militaire. Il s'agit d'une évolution très importante qui reconnaît, de fait, la spécificité du service aérien et de ses dangers. En effet, les militaires paient un lourd tribut à la martyrologie aérienne. Ces indemnités relatives au service à l'air existent encore de nos jours. A noter, l'éventail très large des taux, de 1 à 20, en fonction du grade, et qu'au titre des services aériens de cette époque sont retenus les ascensions en cerfs-volants, appareils d'observation habités, lointain ancêtre du

parachute ascensionnel.

En 1912, l'Aéronautique militaire a quatre composantes : les ballons dirigeables, les ballons sphériques, les cerfs-volants et les avions. Pour impressionnante que soit l'ascension d'un train de cerfs-volants, avec son observateur embarqué en nacelle, les journaux ne rapportent pas d'accident. Dans son supplément littéraire illustré, en date du 3 septembre 1911, Le Petit Parisien montre l'utilisation faite par les marins du cerf-volant (Source gallica.bnf.fr Bibliothèque nationale de France).



**

Les meetings et les compétitions

Le Grand prix d'aviation de l'Aéro-club de France.

Tout au long de ce mois de mai 1912, cette épreuve, ouverte aux seuls constructeurs français, tient la vedette, avec 6 articles, dont plusieurs ne présentent pas un grand intérêt, sauf celui de maintenir l'attention du lecteur en éveil.

Cette compétition qui se tiendra les 16 et 17 juin 1912, à la différence des grandes courses de 1911, (Paris - Madrid, Paris - Rome, Circuit européen) ne quitte pas la France et se déroule en circuit fermé, depuis l'aérodrome d'Arvillé, près d'Angers, aujourd'hui disparu, et consiste, le premier jour, le 16, à effectuer trois fois le tour d'un circuit Angers - Cholet - Saumur - Angers, chaque tour représentant une distance 157,411 km, soit un périple de 472,233 km. Pour le second jour, le même circuit sera effectué, mais à 4 reprises, soit une distance de 629,644 km. Au total l'épreuve se disputera sur une distance de 1 101, 877 km. A la clôture des engagements, le 15 mai à minuit, 35 avions sont inscrits. Le règlement adopté fait, aux dires de certains concurrents, la part belle aux appareils multiplaces. En effet,

pour chaque passager est accordée une bonification de 1/6^{ème} du temps réalisé. Afin d'éviter de voir des esprits facétieux faire embarquer des jockeys, voir des enfants, cela s'est vu à une époque pour les records du monde d'emport de passagers, il est convenu que chaque passager doit atteindre une masse de 75 kg. En cas de masse corporelle inférieure, on ajoute un complément de lest. Le 21 mai, le tirage au sort de l'ordre de départ est effectué à l'Aéro-club de France. La liste des pilotes engagés ne sera connue, quant à elle, au plus tard, le 1^{er} juin.

La répartition des 35 machines engagées, par constructeur, est la suivante

Constructeurs	Nombre d'avions engagés
Astra	2
Blériot	3
Bréguet	2
Borel	1
Caudron	1
Deperdussin	4
Farman	3
Hanriot	2
Ladougne	1
Morane-Saulnier	5
Nieuport	3
Rep	3
Sommer	3
Zens	1
Zodiac	1

**

Divers

Se donnant pour Legagneux un escroc fait des dupes (15 mai) et l'escroc du notaire et de l'aviateur (24 mai).

Deux cas d'indélicatesse en liens avec l'aviation sont relatés ce mois ci. Comme déjà précisé, il ne s'agit pas là de cas isolés, les pilotes jouissent tous, en règle générale, d'un immense prestige et les plus fameux de revenus plus que confortables, ce qui permet de capter plus facilement la confiance des victimes potentielles. Après Maurice Tabuteau, le mois dernier, c'est Georges Legagneux

(1882-1914), aviateur de renom lui aussi, qui fait les frais de cette usurpation d'identité. A noter dans cet article qu'en lieu et place des termes fort usités de nos jours de portefeuille ou porte-monnaie, l'utilisation par le journaliste du vocable, aujourd'hui bien désuet et fort éloigné des réalités économiques, de « porte-or ».

Ce n'est pas la première fois d'ailleurs que le patronyme de cet aviateur est utilisé par des individus dénués de scrupules ainsi les faits survenus le 27 juin 1911 et que rapporte le Journal Le Matin dans son édition du 29 juin 1911.

« LE FAUX AVIATEUR : Il a eu sa foule et son service d'ordre ; Calais, 28 juin. Dépêche particulière du Matin. Hier matin, un jeune homme vêtu comme un aviateur se présentait chez le commandant d'armes. Il déclara être Legagneux, avoir laissé son appareil à Tourcoing, et avoir l'intention, dans la soirée, de voler jusqu'à Calais, afin de prendre part à l'étape Calais - Londres, de la course d'aéroplanes Paris - Bruxelles - Londres - Paris. Les troupes furent réquisitionnées pour un service d'ordre, et la nouvelle, affichée dans les débits de tabacs, se répandit comme une traînée de poudre. Le prétendu Legagneux, invité à dîner par des personnages officiels, déclara, au dessert, avoir, dans un atterrissage brusque, perdu son portefeuille.



De nombreuses personnes lui prêtèrent alors de l'argent, puis le faux aviateur partit pour Tourcoing, en donnant rendez-vous pour la soirée. Il avait pris soin, auparavant, d'aller reconnaître le terrain. Dès cinq heures du soir, une foule énorme s'y porta. L'emplacement était occupé militairement, et un service d'ordre important avait été organisé. La foule attendit jusqu'à la nuit, et apprit, assez tard, qu'elle avait été victime d'une mystification dans le genre de celle du capitaine de Koepenick, de joyeuse mémoire. Plusieurs des personnes qui ont été dupes de l'habile escroc ont porté plainte. Aujourd'hui, on a pris le parti de rire de cet incident, qui a permis aux tramways de faire des affaires d'or.»

Dans un registre proche, où l'on voit que locomotion aérienne concourt, de façon involontaire certes, à élargir le champ des actions malhonnêtes, cette illustration du Petit Journal, qui à la façon des films burlesques de l'époque, est proposée avec l'édition du dimanche 23 juillet 1911, et montre la hardiesse, sans limite, des malandrins qui pour échapper à la justice n'hésitent pas à s'enfuir par la voie des airs. Cette illustration serait basée sur des faits réels (le premier détournement d'aéronef de l'histoire ?) survenus lors d'une fête populaire à Oklahoma City (USA).

Le congrès international juridique de l'aviation.

Par un article, en date du 31 mai, Le Petit Parisien rapporte la tenue du congrès du Comité juridique international de l'aviation qui a pour cadre, comme ne le précise pas le quotidien Genève, les 28 et 29 mai 1912. La première édition s'était tenue à Paris, au palais du Trocadéro, les 31 mai et 1er juin 1911, sous la présidence d'Alexandre Millerand, ancien ministre à ce moment, mais toujours député de la Seine. Avant le déclenchement de la Grande guerre, une troisième édition se déroulera en Allemagne, à Francfort-sur-le-Main, du 25 au 27 septembre 1913. Il faudra attendre le retour de la paix pour que se réunisse, le 19 décembre 1919, à Monaco, le quatrième congrès.

Lors du congrès de Genève, le comité a retenu 4 articles ayant trait au droit applicable lorsqu'un aéronef survole la pleine mer ou un territoire qui ne dépend de la souveraineté d'aucun Etat, (application de la législation du pays dont l'avion a la nationalité) ou lorsqu'il se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, distinguant entre les faits survenus à bord susceptibles de compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent (application de la législation de l'Etat survolé) et ceux qui ne le sont pas (application de la législation du pays dont l'avion a la nationalité). Pour tous les dommages causés aux personnes et aux biens lors d'un survol d'un Etat, il est fait application du droit du pays survolé, la juridiction retenue pouvant être celle du pays du survol ou, celle de l'Etat dont l'avion a la nationalité.

Ce comité, composé de juristes venant, lors de sa première réunion majoritairement de France mais aussi du Royaume-Uni, du Danemark, des Etats-Unis, d'Egypte, d'Argentine, des Pays-Bas, du Brésil, du Canada, de Suisse, d'Espagne, d'Italie et de Monaco n'a aucune capacité normative quant à la création de droits. Il s'agit, comme ils le déclarent eux-mêmes de : *« réunir dans le monde entier des compétences et des autorités se donnant la double mission de jeter les bases d'un Code de l'Air et, d'autre part, d'offrir un appui et un secours juridique à tous ceux qui allaient se livrer à la locomotion nouvelle ou qui déjà s'y intéressaient »*. Et d'ajouter que : *« le Comité entendait conserver une absolue indépendance mais s'il*

prétendait n'être inféodé à aucun, il demeurait dévoué à tous, dévoué surtout à l'essor admirable de l'aviation, c'est-à-dire aux champions impavides de la locomotion nouvelle. »

Avant la Première Guerre mondiale, la navigation aérienne, au sens large, est fixée en France par deux textes ; les décrets des 21 novembre 1911 et 17 décembre 1913.

Il faudra attendre la fin du conflit pour voir les premiers accords internationaux, à vocation mondiale et non uniquement bilatérale, comme la Convention du 13 octobre 1919, portant réglementation de la navigation aérienne et surtout, le second conflit avec la mise en place de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

A la veille de la tenue du congrès de Monaco le Code international de l'air proposé se décline de la manière suivante :

Livre premier : Droit public aérien

- Chapitre I Principes généraux de la circulation aérienne.
- Chapitre II De la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs.
- Chapitre III De l'atterrissage et de l'afflottage.
- Chapitre IV Du jet (projection volontaires d'objets, corps etc.... hors de l'aéronef).
- Chapitre V Des épaves.
- Chapitre VI De la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne.

Livre second : Droit privé aérien

- Chapitre I De la propriété du dessus.
- Chapitre II De la réparation de dommage causé par les aéronefs.

Un ballon allemand atterrit près de Roanne (28 mai), suivi de encore des ballons allemands qui passent la frontière (29 mai).

Le Petit Parisien, dans son édition du 29 mai, fait poindre une certaine exaspération avec le titre « *Encore des ballons allemands qui passent la frontière* » sur le fait que dans un temps très court, quatre ballons allemands soient venus évoluer, sans permission, dans notre atmosphère et de préciser que des vérifications ont été effectuées ainsi que les formalités douanières. Rappelons que la nouvelle frontière, entre la France et l'Allemagne, résultant du traité de Francfort du 10 mai 1871 est, sauf faits ponctuels, calme et facilement franchissable, en dépit de l'hyper-

militarisation des deux côtés. Pour les sphériques, non manoeuvrables par nature, les intrusions aériennes se passent généralement bien.

Dans les deux pays, les autorités vérifient que les occupants des ballons ne sont pas des espions et fouillent la nacelle à la recherche d'appareils de prises de vues ou de documents compromettants. La vérification faite, et n'ayant rien donné, les aéronautes sont libres de leurs mouvements. A noter que du côté français, le Trésor public réclame, à chaque fois, des droits de douanes ce qui ne semble nullement choquer Le Petit Parisien (il s'agit de sujets allemands) à la différence de son confrère, Le Petit Journal, qui d'un incident similaire, survenu en 1910, en a fait l'objet d'une de ses illustrations. Précisons toutefois, que l'aéronaute, comme indiqué, est britannique, nation avec qui nous avons, depuis 1904, une série d'accords bilatéraux, désignés sous l'appellation d'Entente cordiale.



Mort de Wilbur Wright.

Par un premier article, en date du 22 mai, Le Petit Parisien informe de la maladie affectant Wilbur Wright, une fièvre typhoïde, maladie infectieuse transmissible par l'eau ou des aliments souillés. La pathologie est aujourd'hui très rare dans les pays développés mais cause encore, dans le reste du monde, de l'ordre de 200 000 décès par an. La maladie, en France, a commencé à régresser vers 1910 avec le principe de javellisation de l'eau de boisson. L'évolution de la santé de Wilbur Wright, avec des hauts et des bas, va faire l'objet de 6 articles, entre le 22 et le 31 mai, où sa mort, survenue le 30, est annoncée. Avec lui disparaît une grande figure de l'aviation naissante.

Frères Wright : Wilbur (1867-1912), Orville (1871-1948). Citoyens américains, ils sont nés à Dayton, dans l'état d'Ohio, où ils exploitent un atelier de bicyclettes. Passionnés par l'aérien, ils vont aborder le défi que représente la locomotion aérienne, le seul vol moteur avec un homme à bord, réalisé à cette époque, est celui effectué, en 1890, par Clément Ader (1841-1925), de façon scientifique et non empirique. En premier phase, ils consultent les travaux de Louis Mouillard (1834-1897) sur l'application aux avions du vol des oiseaux et son ouvrage intitulé « L'empire de l'air » et vont correspondre avec Octave Chanute (1832-1910), un ingénieur américain, d'origine française, dont la théorie, vers les années 1890, est que la maîtrise du vol moteur passe par celle du vol plané et notamment de la mécanique du vol en virage, doctrine qui va être le cheminement des frères Wright.

Après une phase de vol importante sur planeurs, de 1900 à 1902, où ils aboutissent à la stabilité et à la manœuvrabilité, ils passent à la phase du vol propulsé (ils fabriquent eux-mêmes l'hélice et le moteur) et réussissent le premier vol, le 17 décembre 1903, à Kitty-Hawk. Ils parviennent, en 1905, à des vols de longue durée. Redoutant que leurs travaux soient pillés, ils font du secret une obsession et les premiers vols réalisés en public ne datent que de 1908, après enregistrement des brevets. Orville, dans ce cadre, va réaliser de magnifiques démonstrations à Fort Myer, en Virginie. Lors d'un vol, le 17 septembre 1908, son avion s'écrase, tuant le passager et le blessant grièvement.



En cette même année, Wilbur se transporte en France et s'installe d'abord au Mans, pour réaliser une série de démonstrations et entamer la formation de pilotes, dont Paul Tissandier qui se verra confier la charge l'Ecole de pilotage Wright, puis à Pau. Ils feront également une tournée de démonstration en Italie, avant de rejoindre les

USA, en 1909, où ils fondent la Wright company. Faisant preuve d'une grande créativité à leurs débuts, les frères Wright vont, chose étrange, camper sur leurs conceptions et leurs avions sont, dès 1910, dépassés et en 1915 Orville vend la société. Le nom de Wright va toutefois continuer d'apparaître dans le monde de l'industrie notamment au sein de la Curtiss-Wright corporation, grand constructeur aéronautique de la Seconde Guerre mondiale, entreprise qui existe encore de nos jours, mais avec un périmètre d'actions autre et plus réduit. Trois illustrations vous sont proposées (source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France). La première est publiée le 24 janvier 1904, la seconde et la dernière datent du 30 août 1908.



Commentaire du Petit Journal (30 août 1908).

« Depuis quelques années, à maintes reprises, la presse avait parlé de mystérieux essais d'aviation tentés par le frères Wright en Amérique. Mais, comme ces essais n'avaient eu que de très rares témoins, on en accueillait la nouvelle avec quelque scepticisme, et le mot de « bluff » avait même été prononcé. Les expériences que Wilbur Wright fait en ce moment en France ont répondu victorieusement à cette

accusation. Sur l'hippodrome des Hunaudières, près du Mans, il accomplit des vols tout à fait remarquables, dont certains ont duré jusqu'à six ou huit minutes. Mais l'espace étant un peu étroit pour les évolutions de l'aéroplane, c'est au camp d'Auvours que Wright continue la série de ses expériences. Il faut applaudir aux résultats obtenus par l'aviateur américain. Mais cela ne doit pas nous faire oublier que nous avons aussi, parmi nos compatriotes, plusieurs vaillants pionniers de la science nouvelle, dont les efforts et les succès n'ont pas moins de droits à notre admiration. »

**

Cocasse

Un ballon militaire atterrit en gare de Reuilly.

Le 11 mai 1912, Le Petit Parisien informe qu'un ballon sphérique est venu, comme un de ses confrères, le mois précédent, se poser dans le 12^{ème} arrondissement de Paris, mais cette fois c'est en gare de Reuilly. L'équipage, composé de deux officiers de la 25^{ème} section des aéroliers de Vincennes, agissant en parfaits professionnels, va appliquer les procédures prévues à cet effet, transformant l'incident en quasi non-événement, ne venant en rien troubler le trafic ferroviaire.

Les atterrissages intempestifs de ballons sphériques sont fréquents et constituent une source d'inspiration sans limite pour les illustrateurs du Petit Journal et du Petit Parisien, dans le registre dramatique, le plus souvent, ou comique, mais plus rarement. Nous vous en proposons cinq (Source gallica.bnf.fr Bibliothèque nationale de France). Précisons que ces faits n'ont fort heureusement occasionnés aucun dommage corporel.

L'illustration du 28 mai 1894 « Un ballon sur les toits » traduit une certaine exaspération du quotidien dont voici le commentaire :

« Nous n'en sommes pas encore aux beaux temps prédits où les omnibus et les fiacres seront avantageusement remplacés par des aérostats. Les ballons ne sont point dirigeables. L'établissement de Meudon affirme le contraire ; mais jusqu'ici il ne l'a point prouvé. Je sais que l'on y invoque les nécessités de la défense nationale ; si l'on cache les nouvelles machines comme des divinités hindoues, c'est pour ne pas en dévoiler la foudroyante supériorité à ceux qui demain peuvent devenir nos ennemis. Soit, je le veux bien ; si on l'exige, je dirai même que je l'espère. Mais en attendant, les ballons errent au hasard dans l'étendue, conduits souvent par des jeunes hommes inexpérimentés et séduits par l'idée d'un petit bénéfice en même temps que par la joie de se faire appeler capitaine parce qu'ils

auront une casquette ornée de galons d'or à eux décernés par eux-mêmes. Les accidents se multiplient, et il arrivera que la préfecture de police, qui exige des filets dans les cirques pour protéger les acrobates, interdira les ascensions d'amateurs. Dans une seule journée de dimanche, dans Paris, on a vu deux chutes qui auraient pu avoir de terribles résultats. Un ballon est tombé rapidement et droit comme une pierre en plein marché Saint-Germain, tandis qu'un autre s'abattait sur le toit du numéro 7, rue Saint-Fiacre. Pour dégager ce dernier et sauver M. Wavrick, qui le montait, il a fallu l'intervention des pompiers agiles et braves comme toujours. L'aéronaute en a été, comme son confrère du marché, quitte pour une forte émotion ;



mais il en n'est pas toujours ainsi, et il y a lieu de se demander s'il est bon qu'on permette de risquer de la sorte des existences humaines sans aucun intérêt scientifique. Ces ascensions foraines ne font-elles pas perdre du sérieux aux vraies recherches que l'on fait pour doter enfin notre pays d'un grand et utile moyen d'action ? C'est peut être ce à quoi il serait bon de réfléchir. »

Celle du 25 août 1901, sous le titre « Un naufrage aérien », narre la mésaventure vécue par Santos-Dumont (1873-1932) lors de ses tentatives pour gagner le Prix Deutsch, qu'il finira par remporter le 4 novembre 1901. Pour la petite histoire, Santos-Dumont répartira le gain entre les pauvres de Paris (50%), son proche collaborateur (20%) et ses ouvriers (30%), ne gardant rien pour lui. Voici le commentaire qui est fait de cet incident qui aurait pu avoir des conséquences graves. A noter la particule qui est accolée au patronyme de l'illustre aviateur et qui n'est plus utilisée de nos jours.

« Quand M.de Santos-Dumont aura gagné le prix Deutsch, il faut convenir qu'il ne l'aura pas volé. On sait que ce prix de cent mille francs est destiné par son fondateur à l'aéronaute qui, parti des coteaux de Saint-Cloud, y sera revenu au bout

de trente minutes après avoir doublé la Tour Eiffel. Une première fois, M. de Santos-Dumont fit le parcours, mais gêné par le vent il dépassa de quelques minutes le délai fixé. C'était à refaire. Le jeune aéronaute attendit un temps plus favorable et il y a quelques jours, à 6 heures 11 du matin, il quitta les coteaux de Saint-Cloud. Tout alla bien au début : les curieux le virent doubler rapidement la Tour Eiffel et revenir avec une aisance qui ne laissait aucun doute sur son succès ; quand tout d'un coup après quelques ondulations inquiétantes son appareil disparut. Il venait de descendre brusquement et de se briser sur le toit d'une grande maison du quai de Passy. Par bonheur, la partie qui soutenait la nacelle était restée accrochée. Grâce au secours de M. Gustave Cassafier, ancien zouave,



qui, aidé de quelques passants, lui lança des cordes, M. de Santos-Dumont fut sauvé. L'accident provient du manque de rigidité du réservoir de gaz ; la dilatation prévue ne s'y étant pas produite dans les conditions attendues, le vent qui était debout au retour creusa dans l'étoffe et rompit l'équilibre. M. de Santos-Dumont connaît la cause de son accident, il y remédiera ; il ne demande que quinze jours pour construire un nouvel appareil avec lequel bien certainement, cette fois il réussira. »

L'illustration en date du 16 septembre 1906, sous le titre « Une ascension involontaire », a pour cadre les Etats-Unis et rapporte un incident qui n'est pas aussi exceptionnel qu'il laisse à penser, ayant pour origine une personne prise dans le guide rope, cordage arrimé généralement à la nacelle, servant à amener le ballon au sol. Voici, là aussi, le commentaire qui en est fait. Notons en passant les exercices de trapèze faits depuis un ballon, cela préfigure les barnstormers des années 20 et l'emploi du terme gymnasiaque pour gymnaste.

« Un fait vraiment extraordinaire s'est produit récemment à Middleton (Etats-Unis)

au cours d'une ascension aéronautique. Une aéronaute-gymnasiaque, Miss Daisy Maggie, devait s'élever dans les airs sur un trapèze attaché à un ballon.

Elle venait de prononcer le traditionnel « lâchez tout ! » lorsqu'elle s'aperçut soudain que l'une des cordes qui retenaient le ballon au sol, s'étant enroulée autour de la jambe d'une femme placée au premier rang des spectateurs, faisait lasso, enlevant la malheureuse. En un instant le ballon avait atteint l'altitude de 300 mètres. La pauvre femme se débattait dans cette fâcheuse position.... Alors la gymnasiaque, aussi robuste qu'audacieuse, s'accrochant par la jambe à son trapèze, se pencha, parvint à saisir la femme par les cheveux et à la maintenir d'une main tandis que de l'autre elle tirait la corde de la soupape. Bientôt le ballon descendit doucement. Lorsqu'il toucha terre, Miss Daisy délivra la malheureuse femme qui tomba

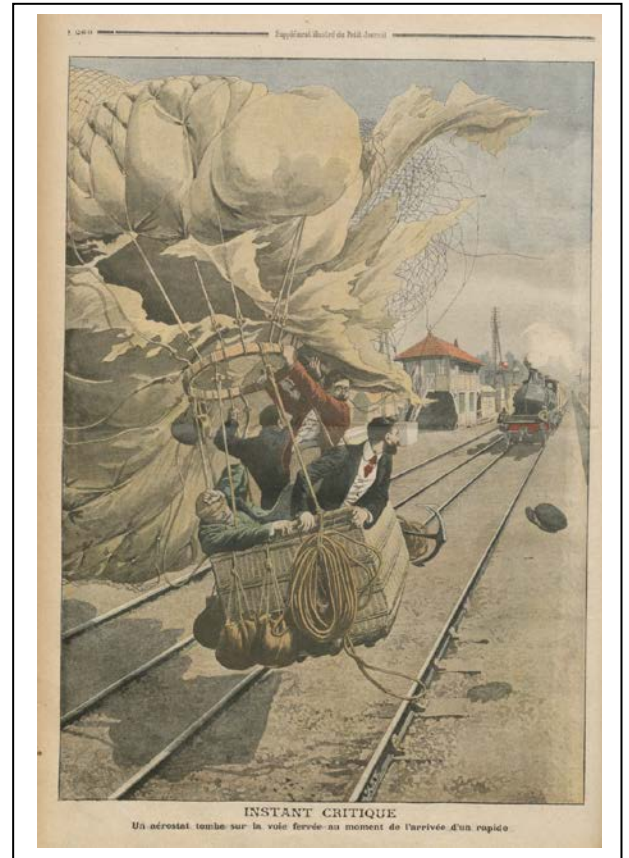


évanouie, mais sans blessure, trop heureuse d'en être quitte à si bon marché. Et l'aérostat, aussitôt délesté, remonta et disparut à l'horizon. »

La quatrième illustration, parue le 1er septembre 1907 sous le titre « Instant critique », est elle aussi du domaine de la catastrophe mais cette fois, il s'agit, après les collisions avec les immeubles où le passager malgré-lui arraché du sol et emmené dans les airs, de la rencontre d'un ballon avec un train lancé à pleine vitesse. Si la confrontation des ballons, avec l'élément liquide, vous est épargnée, au titre de ce mois, ce sujet pourra être évoqué ultérieurement, les collections du Petit Journal et du Petit Parisien, conservées par la Bibliothèque nationale de France ne manquent pas d'illustrations édifiantes sur le sujet. Voici la façon dont est rapporté cet épisode qui aurait pu avoir des conséquences tragiques. (source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France).

« Un aérostat tombe sur la voie ferrée au moment de l'arrivée d'un rapide. Les

quatre voyageurs qui connurent cette minute tragique étaient partis en ballon de Villeurbanne .L'aérostat plana un instant puis tout à coup, une déchirure s'étant produite, par suite de la dilatation du gaz, il descendit rapidement et vint buter sur les rails de la ligne Lyon - Marseille. Cette chute foudroyante fit croire d'abord que les aéronautes avaient été tués ; heureusement, il n'en était rien ; ils n'étaient même pas grièvement blessés. Mais un autre danger les menaçait. Un rapide arrivait à toute vitesse. Allaient-ils être écrasés ? Non ! Le ballon fit un bond encore et alla s'effondrer à quelques mètres de la voie ferrée. Il était temps ! Une minute plus tard, ils étaient broyés. »



La dernière illustration proposée, datée du 23 mai 1909, intitulée un ballon au milieu d'une noce, aurait fait plaisir à Alphonse Allais (1854-1905), hélas déjà disparu à cette époque. En effet, le « Prince des humoristes », l'homme qui préconisait de construire les villes à la campagne car l'air y serait plus pur, ou d'éclairer, la nuit, les cadrans solaires, est témoin de l'engouement pour les ballons et, de la gêne d'être survolé, il posait fort doctement et malicieusement surtout la question de savoir à quelle hauteur se terminait la propriété privée, question jamais abordée et capitale pour notre pays en ces temps de frénésie de locomotion aérienne. Le commentaire qui est fait de cet « incident » est un délice.

« Encore une aventure singulière, mais joyeuse, celle-ci. Le ballon Le Faune, monté par deux membres de l'Aéro-club, a atterri, ces jours derniers, à la Racineuse, près de Louhans (Saône-et-Loire), au beau milieu d'une noce campagnarde. Les aéronautes furent accueillis de la plus gracieuse façon. Les mariés et leurs familles se montrèrent charmants pour ces invités qui leur tombaient du ciel. On les pria de prendre part au festin, et ce n'est qu'après avoir festoyé et bu au bonheur des nouveaux époux, que les aéronautes purent repartir pour Paris. »

L'alerte sonnée en aéroplane.

Sous ce titre, Le Petit Parisien relate, dans son édition du 14 mai, une initiative originale ayant pour cadre le camp de Sissonne (Aisne), où un sergent clairon, passager d'un aéroplane militaire, a interprété, depuis les airs, des refrains régimentaires (chaque régiment a son refrain qui, sonné au clairon, est un signe de reconnaissance bien utile pour les unités engagées au combat, la radio portative comme moyen d'identification des troupes n'existe pas à cette époque), suivi des sonneries réglementaires. Cette initiative n'aura pas de suite lors de la Première Guerre mondiale mais l'idée de sonoriser les aéronefs avec des haut-parleurs va faire son chemin et on la retrouve aujourd'hui encore sur les aéronefs dédiés aux missions de police, de sauvetage, voire des forces spéciales.

L'année aéronautique 1912 à travers le quotidien "Le Petit Parisien" Sommaire du mois de mai

Date	Objet	Cliquer sur le numéro de page
mercredi 1 mai 1912	0456 - L'accident d'Epinais : l'état de Védrines reste grave	5.a.1
	0457 - L'aviateur Bedel remporte la coupe Pommery	
	0458 - Le grand prix d'aviation de l'Aéro-club	
	0459 - Une chute de l'aviateur Bosson	
jeudi 2 mai 1912	0460 - Védrines paraît hors de danger	5.a.2
	0461 - Pour l'aviation militaire	
	0462 - Le circuit de Paris en aéroplane : Hélien devient détenteur du prix Deutsch	
	0463 - Un banquet en l'honneur de Bedel	
	0464 - Un nouveau dirigeable	
vendredi 3 mai 1912	0465 - Védrines est décoré sur son lit de douleur	5.a.2
	0466 - Mauvaise journée pour les aviateurs allemands : Hoestli succombe, Sommer se blesse	
	0467 - La guerre méditerranéenne : les dirigeables italiens bombardent le camp turc	
	0468 - Un aviateur anglais traverse la Manche	5.a.3
	0469 - Pour l'aviation militaire	
	0470 - En l'honneur de Bedel	
	0471 - A Vincennes	
	0472 - Le classement du prix Marius Dubonnet	
0473 - Le grand prix d'aviation de l'Aéro-club de France		
samedi 4 mai 1912	0474 - Védrines sera sur pied dans quelques jours	5.a.3
	0475 - L'Aéro-cible Michelin	
dimanche 5 mai 1912	0476 - L'état de Védrines	5.a.3
	0477 - Pour l'aviation militaire	
	0478 - A l'école Morane	
	0479 - Le sergent aviateur Caron fait une chute sans gravité	

Pour naviguer utiliser le volet signet de ce document
Ou cliquer sur le numéro de page du tableau

Date	Objet	Cliquer sur le numéro de page
dimanche 5 mai 1912	0480 - Les obsèques de l'aéronaute Leloup	5.a.3
	0481 - Chute mortelle d'un aviateur : le comte de Robillard tombe de 250 mètres	
lundi 6 mai 1912	0482 - Terrible chute d'un aviateur en Belgique	
	0483 - Pour l'aviation militaire	
	0484 - L'état de Védrines	
	0485 - Chute d'un aviateur militaire	
	0486 - L'aviateur Cavalier gagne le prix Claudel	
mardi 7 mai 1912	0487 - Védrines va de mieux en mieux	5.a.4
	0488 - Pour les orphelins d'aviateurs	
	0489 - Homologation de records	
mercredi 8 mai 1912	0490 - L'état de Védrines	
	0491 - L'aviateur Vidart vole d'Ambérieu à Nangis	
	0492 - Les obsèques du comte de Robillard	
	0493 - Les Saints-Cyriens à l'aérodrome Zodiac	
	0494 - Les obsèques de l'aéronaute Leloup	
jeudi 9 mai 1912	0495 - Vidard termine son voyage	
	0496 - Le grand prix d'aviation	
vendredi 10 mai 1912	0497 - Le lieutenant Briey fait 700 kilomètres dans la journée	5.a.5
	0498 - Un nouveau succès de l'industrie française	
	0499 - Un aviateur expulsé quitte la France par la voie des airs	
	0500 - Pour le tourisme aérien	
	0501 - L'aviateur doit être attaché sur son siège	
	0502 - A l'aérodrome de Saint-Cyr	
	0503 - Pour l'aviation militaire	
	0504 - Les essais en matière d'aviation se font sous la responsabilité du vendeur	
samedi 11 mai 1912	0505 - Nos officiers aviateurs volent de Casablanca à Rabat	5.a.6
	0506 - Par trois fois Nardini part pour l'Angleterre	
	0507 - Un ballon militaire atterrit en gare de Reuilly	
	0508 - Un aérodrome militaire à Nancy	
	0509 - Le Parceval-I	
dimanche 12 mai 1912	0510 - Un aviateur italien fait une chute mortelle	

Pour naviguer utiliser le volet signet de ce document
Ou cliquer sur le numéro de page du tableau

Date	Objet	Cliquer sur le numéro de page	
dimanche 12 mai 1912	0511 - La santé de Védrines	5.a.6	
	0512 - Nardini, l'aviateur expulsé, obtient 48 heures de grâce		
	0513 - Pour l'aviation militaire		
		0514 - A la mémoire du capitaine Madiot	5.a.7
		0515 - Nos aviateurs militaires	
		0516 - Au camp de Mailly	
		0517 - A l'Aéro-club de France	
		0518 - De Reims à Rouen	
lundi 13 mai 1912	0519 - Une série d'accidents au circuit d'aviation du Haut-Rhin		
	0520 - Chute mortel à Cassel		
	0521 - Védrines a quitté l'hôpital Lariboisière		
	0522 - L'aviateur Nardini arrive enfin en Angleterre		
mardi 14 mai 1912	0523 - Première interview du convalescent : Védrines nous dit ses projets	5.a.8	
	0524 - Le tour d'Angleterre et du pays de Galles		
	0525 - Pour l'aviation militaire		
		0526 - Un aviateur anglais se tue ainsi que son passager	5.a.9
		0527 - Le vent interrompt le circuit d'aviation du Haut-Rhin	
		0528 - D'Issy-les-Moulineaux à Saumur	
		0529 - Les officiers aviateurs Fournier et Pierra au Havre	
mercredi 15 mai 1912	0530 - Les indemnités des aéronautes militaires	5.a.9	
	0531 - Le capitaine Echeman tombe de 20 mètres et se fracture le crâne		
	0532 - Nancy, centre d'aviation militaire		
	0533 - Se donnant pour Legagneux, un escroc fait des dupes		
jeudi 16 mai 1912	0534 - Védrines se promène ... pour ses affaires	5.a.10	
	0535 - Le circuit allemand		
	0536 - La clôture des engagements du grand prix d'aviation		
	0537 - Un concours de moteurs d'aviation en Italie		
	0538 - Chute grave d'un aviateur à Chartres		
vendredi 17 mai 1912	0539 - Védrines visite le lieu de son accident		
	0540 - Pour l'aviation militaire		
	0541 - Les obsèques du capitaine Echeman		
	0542 - Un terrain d'atterrissage à Bayonne		

Pour naviguer utiliser le volet signet de ce document
Ou cliquer sur le numéro de page du tableau

Date	Objet	Cliquer sur le numéro de page	
vendredi 17 mai 1912	0543 - Le grand prix d'aviation	5.a.10	
	0544 - Marseille - Ajaccio en aéroplane		
samedi 18 mai 1912	0545 - A l'école supérieure d'aéronautique		
	0546 - Richet fait une chute peu grave		
dimanche 19 mai 1912	0547 - Les obsèques du capitaine Echeman		
lundi 20 mai 1912	0548 - L'aviateur Parisot se blesse grièvement		5.a.11
	0549 - Nos aviateurs au Maroc		
	0550 - La fête de Juvisy		
mardi 21 mai 1912	0551 - Le Clément Bayard III monte à 2900 mètres - record de hauteur pour dirigeables		5.a.12
	0552 - Le circuit allemand		
	0553 - Atterrissages de ballons		
	0554 - Premier hydro-aéroplane de la marine livré - Deux officiers à l'école Blériot		
mercredi 22 mai 1912	0555 - L'aviateur belge Crombez réussit la double traversée de la Manche	5.a.13	
	0556 - Chute mortelle d'un aviateur		
	0557 - L'aviateur Hamel		
	0558 - Un concours de distance pour sphériques		
	0559 - W. Wright va mieux		
	0560 - Expérience de tir sur planeur		
jeudi 23 mai 1912	0561 - L'ordre des départs dans le grand prix de l'aviation		
vendredi 24 mai 1912	0562 - Le capitaine Lucas-Gérardville brise son appareil	5.a.13	
	0563 - Emouvante cérémonie à Issy-les-Moulineaux pour le lieutenant aviateur Gronier		
	0564 - 7500 kilomètres en aéroplane		
	0565 - L'escroc du notaire et de l'aviateur		
	0566 - Les aéronautes français dans la course des sphériques		
samedi 25 mai 1912	0567 - Prix de l'Aéro-cible Michelin	5.a.13	
	0568 - Les automobiles d'aviation pour le Maroc		
	0569 - Wilbur Wright mourant		
	0570 - Pour l'aviation militaire		
	0571 - La coupe Gordon Bennett des sphériques	5.a.13	
	0572 - Départ d'un concours de distance pour sphériques		

Pour naviguer utiliser le volet signet de ce document
Ou cliquer sur le numéro de page du tableau

Date	Objet	Cliquer sur le numéro de page
dimanche 26 mai 1912	0573 - Wilbur Wright va mieux	5.a.14
	0574 - Un aviateur allemand se blesse, son passager se tue	
	0575 - L'aviateur Bedel va de Villacoublay à Tours	
	0576 - Une nouvelle usine Deperdussin	
	0577 - Le prix de l'Aéro-cible Michelin	
lundi 27 mai 1912	0578 - Védrines à Limoux : on lui fait fête et il parle	5.a.14
	0579 - Les artilleurs de l'air concourent pour le prix Michelin	
mardi 28 mai 1912	0580 - Deux aviateurs anglais blessés	5.a.15
	0581 - Wilbur Wright est à toute extrémité	
	0582 - Un ballon allemand atterrit près de Roanne	
	0583 - A propos du voyage de Bedel	
mercredi 29 mai 1912	0584 - Wilbur Wright agonise	5.a.15
	0585 - Encore des ballons allemands qui passent la frontière	
	0586 - Les essais de réception d'un dirigeable	
	0587 - Kimmerling à Marseille	
jeudi 30 mai 1912	0588 - Démissions à la chambre syndicale	5.a.15
	0589 - Sortie du dirigeable Clément Bayard III	
vendredi 31 mai 1912	0590 - Wilbur Wright est mort	5.a.15
	0591 - L'aviateur Gastinger vole de Paris à Chartres	
	0592 - Le congrès international juridique de l'aviation	
	0593 - Pour la septième fois Hamel traverse la Manche	
	0594 - Au camp de Mailly	
	0595 - 22 personnes à bord d'un dirigeable	

1^{er} mai 1912

0456

L'ACCIDENT D'ÉPINAY L'ÉTAT DE VÉDRINES RESTE GRAVE

L'état de Védrines s'est peu modifié durant la journée d'hier et continue à rester inquiétant, quoique une issue fatale ne semble pas à redouter immédiatement.

Après avoir passé une nuit très calme, l'infortuné aviateur fut quelque peu agité dans la matinée et, après sa visite, à neuf heures, le docteur Picqué signait le bulletin suivant :

Etat toujours très grave. Pouls à 76. Température 37°.

Le blessé reste dans l'inconscience absolue de la situation, avec quelques idées délirantes.

Les plus grands ménagements sont nécessaires et les visites sont rigoureusement interdites.

La situation signalée par le bulletin ne se maintint pas. Le calme revint bientôt.

Vers midi, l'aviateur, qui était toujours sans connaissance appréciable, se reprit à somnoler, et, à quatre heures, après un nouvel examen, le bulletin suivant était publié :

La journée s'est passée sans incident.

Etat stationnaire.

Température : 37°. Pouls : 72.

Docteur PICQUÉ.

Ajoutons que l'on continue à espérer le salut de Védrines. Son état, en effet, s'il ne s'est pas amélioré de façon très sensible, n'a pas empiré et, au vu de l'aviateur, on donnait pas d'inquiétudes à ceux qui le voient.

Védrines reposait paisiblement et avait toujours une respiration très normale.

Une nouvelle consultation aura lieu ce matin, à neuf heures, à la suite de laquelle sera communiqué un bulletin de santé.

Souhaitons qu'elle nous apporte enfin l'espoir d'un retour à la santé du sympathique aviateur.

PROPOSÉ POUR LA CROIX

Dès qu'il a eu connaissance du terrible accident survenu à Védrines, le ministre de la Guerre a donné l'ordre de préparer et de présenter d'urgence à la grande chancellerie une proposition pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur.

Ajoutons que le populaire aviateur a été inscrit, l'an passé, par M. Messimy, tableau de concours de la Légion d'honneur au titre de sapeur du génie territorial.

UN TÉLEGRAMME DU ROI D'ESPAGNE

Madrid, 30 avril.

Le roi a télégraphié à Mme Védrines pour lui exprimer le vif intérêt qu'il prend aux nouvelles du blessé, et lui transmettre les vœux les plus sincères qu'il forme pour sa guérison.

1^{er} mai 1912

0457

L'aviateur Bedel remporte la Coupe Pommery

Ce débutant, qui effectuait sa vingt-huitième sortie, a parcouru 675 kilomètres dans la journée d'hier.

On sait que la Coupe Pommery, fondée au commencement de l'année 1911, consiste en un objet d'art qui est attribué tous les six mois à l'aviateur — français ou non — qui, parti d'un point quelconque du territoire français, a effectué le plus long trajet en ligne droite, en une seule journée.

Hier arrivait à échéance la seconde prime Pommery. Depuis quelques jours déjà les essais s'étaient multipliés, et c'est au cours de l'un d'eux que Védrines fut victime du terrible accident que l'on sait.

Cette catastrophe ne découragea pas les autres compétiteurs et, hier matin, trois d'entre eux, Hamel, Prévost et Bedel partirent, le premier avec miss Davies comme passagère, de Boulogne-sur-Mer, le second de Jarville, près Nancy, et le troisième de Villacoublay.

De Villacoublay à Biarritz

Ce fut Bedel, un Parisien, âgé de vingt-cinq ans, qui effectuait seulement son vingt-huitième vol, qui sortit vainqueur de la lutte.

A 4 h. 5, chronométré par MM. Richard et Péan de Saint-Gilles, Bedel partait de Villacoublay sur son monoplane Morane, moteur Gnome, hélice Chauvière, et prenait la direction de Tours.

A 6 h. 20, il atterrissait sur l'aérodrome de cette ville et, après ravitaillement, en repartait à 7 h. 2.

Toujours très régulièrement, il couvrait la distance de Tours à Angoulême et descendait sur le champ de manœuvres à 8 h. 30. Après quelque repos et une fois que le plein d'essence et d'huile eut été fait, Bedel reprenait, par le chemin des airs, la direction de Bordeaux.

A 10 h. 25 il arrivait sans incident sur l'aérodrome de Croix-d'Hins.

L'aviateur fut secoué à un tel point, surtout à partir d'Angoulême, qu'il en fut malade et qu'il lui fallut une énergie extraordinaire pour pouvoir continuer sa route.

Bedel se reposa longuement à Bordeaux. Enfin, à 4 h. 34, il repartit de nouveau, bien décidé à ne reprendre terre qu'à la frontière espagnole.

A une vitesse folle, il franchit les Landes et s'arrêta enfin à Biarritz à 5 h. 45.

Il avait, à ce moment, franchi 675 kilomètres depuis son départ de Villacoublay, et, battant le record de Busson, devenait détenteur de la coupe Pommery.

PRÉVOST, PARTI DE NANCY, S'ARRÊTE AUX SABLES-D'OLONNE

Le second concurrent de la Coupe, Prévost, accomplit, tout comme Bedel, une prouesse vraiment remarquable.

Il quitta, à 5 heures 30 du matin, à bord de son Deperdussin à moteur Gnome, l'aérodrome de Jarville, près de Nancy, ayant comme passager M. Besnard, ingénieur de la maison Deperdussin. Il se proposait d'atteindre Pau.

Il s'arrêta à 10 heures 50 à Tours, en repartit à midi 10, et, abandonnant sa première direction, fila sur les Sables-d'Olon-

1^{er} mai 1912

0457 suite

ne, où il arriva à 2 heures 30, ayant franchi la France de l'est à l'ouest, ce qui représente environ 650 kilomètres, en neuf heures à peine.

LE VOYAGE DE L'AVIATEUR HAMEL

L'aviateur anglais Hamel, qui, au début d'avril, était venu de Londres à Paris avec une passagère, miss Davies, fit un voyage moins long que ceux de Bedel et de Prévost, mais tout aussi méritoire.

Il partit — toujours en compagnie de miss Davies — à 5 heures, de l'aérodrome de Hardeiot, près de Boulogne, à bord d'un monoplane Blériot.

Un peu avant 8 heures il était à Antony. Hamel comptait repartir dans l'après-midi. Il ne le put, le vent ayant augmenté considérablement, et dut, à son grand regret, renoncer à poursuivre son voyage.

0458

AERONAUTIQUE

LE GRAND PRIX D'AVIATION DE L'AÉRO-CLUB

La commission d'aviation de l'Aéro-Club de France a reçu deux nouveaux engagements d'appareils monoplans, pour le Grand Prix d'Aviation de l'Aéro-Club.

Les engagements sont à l'heure actuelle au nombre de 17.

0459

UNE CHUTE DE L'AVIATEUR BUSSON

En revenant par la voie aérienne de Ploërmel à Saint-Brieuc, où il devait participer à un meeting, l'aviateur Busson est tombé dans une prairie aux environs de Plessala. L'aviateur est indemne, mais l'appareil est complètement brisé.

2 mai 1912

0460

Védrines paraît hors de danger

Ce n'est pas sans inquiétude que l'on attendait, hier matin, le bulletin de santé de Védrines.

Fort heureusement, nous pouvons reprendre espoir. Védrines va beaucoup mieux, ainsi que l'on pourra en juger par le bulletin qui fut publié à neuf heures et demie du matin :

Amélioration notable. La conscience est partiellement revenue. Température normale. Pouls 72.

Les visites sont absolument interdites.

Dans la journée, le mieux s'accroît encore et les chirurgiens ne jugèrent pas nécessaire de publier un nouveau bulletin à quatre heures, comme les jours précédents.

La soirée fut également excellente. A maintes reprises, Védrines conversa avec les internes et les infirmiers. Toutefois, afin de lui éviter la moindre fatigue, aucune personne ne fut admise au chevet du blessé.

Védrines paraît donc maintenant hors de danger, et, étant donné sa robuste constitution, on peut espérer qu'il sera promptement rétabli.

M^{me} VÉDRINES REMERCIÉ LE ROI D'ESPAGNE

Madrid, 1^{er} mai.

Le roi a reçu une dépêche de Mme Védrines, qui le remercie du témoignage de sympathie qu'il a bien voulu lui adresser à l'occasion de l'accident d'Épinay.

2 mai 1912

0461

Pour l'aviation militaire

Le syndicat de la Presse parisienne nous communique la note suivante :

Le Président de la République vient d'informer le président du syndicat de la Presse parisienne qu'il assistera, le 9 mai, à la première des représentations données par la troupe de Monte-Carlo, à l'Opéra, en faveur de la caisse de secours aux victimes militaires de l'aviation.

En répondant favorablement à l'invitation qui lui avait été adressée au nom du syndicat de la Presse parisienne, M. Fallières a tenu à prouver la sympathie que lui inspire l'œuvre entreprise par le syndicat, en envoyant 1.000 francs pour sa souscription personnelle à la caisse de secours des aviateurs victimes de leur devoir.

La journée du vernissage, offerte à l'aviation militaire par la Société des artistes français, a produit 10.040 francs, destinés : moitié au Comité national pour être employés selon les indications du ministre de la Guerre, et moitié au Syndicat de la presse, pour la caisse des familles des victimes de l'aviation.

0462

LE CIRCUIT DE PARIS EN AÉROPLANE

Hélen devient détenteur du prix Deutsch

Samedi dernier, l'aviateur Tabuteau, disputant le prix Deutsch, couvrait le circuit de Paris-Saint-Germain-Senlis-Meaux-Melun en 1 heure 47 minutes 48 secondes.

Hélen, le même jour, mais un peu plus tard, le parcourait en 1 heure 39 minutes ; aux termes du règlement de l'épreuve, il n'enlevait cependant pas le trophée à Tabuteau, n'ayant pas atteint une vitesse supérieure de 1/10 à celle de ce dernier.

Hier, Hélen fit un nouvel essai qui, cette fois, fut couronné de succès. Il s'éleva de Villacoublay peu après cinq heures. A 5 h. 21, il fut contrôlé à Saint-Germain par M. Gaudichard, qui constata également son arrivée à 6 h. 57 m. 43 s.

Hélen, qui avait parcouru les 200 kilomètres du circuit en 1 h. 36 m. 43 s., c'est-à-dire à la vitesse d'environ 125 kilomètres à l'heure, battait donc Tabuteau et devenait détenteur du prix Deutsch.

0463

UN BANQUET EN L'HONNEUR DE BEDEL

Pour fêter la brillante victoire remportée par Bedel dans la coupe Pommeroy, M. Morane qui, avec l'ingénieur Saulnier, construisit l'appareil vainqueur, offrira aujourd'hui, au café de Paris, un déjeuner amical auquel sont invités un certain nombre de personnalités parisiennes.

0464

AERONAUTIQUE

UN NOUVEAU DIRIGEABLE

Hier matin, le Bayard Clément n° 3, construit en tissu Hutchinson, a quitté le hangar de la Motte-Breuil, à six heures, pour faire sa première sortie d'essai et a regagné son hangar à sept heures. Six personnes étaient à bord.

Ce dirigeable cube 9.000 mètres, est muni de deux moteurs de 125 HP pouvant lui donner une vitesse moyenne de 55 kilomètres à l'heure.

3 mai 1912

0465

Védrines est décoré sur son lit de douleur

LA CROIX LUI FUT REMISE AU COURS D'UNE CÉRÉMONIE TOUCHANTE

Védrines, le vaillant héros de Paris-Madrid, est, depuis hier, chevalier de la Légion d'honneur.

Dès la première nouvelle de l'accident d'Épinay, M. Millerand, ministre de la Guerre, l'avait proposé, on le sait, pour la croix, et M. Fallières s'est empressé d'accorder la croix des braves au « roi de l'air ».

La cérémonie d'investiture a eu lieu hier après midi.

A cinq heures, le colonel Hirschauer, directeur de l'aviation militaire, franchit le seuil de l'hôpital Lariboisière, accompagné d'une quinzaine d'officiers aviateurs en grande tenue.

Il est reçu, dans le cabinet du directeur, par M. Beauvais, inspecteur des hôpitaux, qui se rend avec lui au chevet de Védrines.

Celui-ci a été transféré dans une salle d'opération. Il repose sur un lit d'une blancheur immaculée. Mme Védrines et son beau-frère sont à ses côtés.

Cependant, l'hôpital, tout entier, a été mis en émoi par l'arrivée du cortège officiel. Des faces curieuses de malades apparaissent aux fenêtres ; des infirmiers, les infirmières, non retenus par leur service, se pressent pour apercevoir Védrines.

La salle où il repose est rapidement envahie.

Les officiers vont se ranger derrière le lit de Védrines.

Au milieu d'un silence impressionnant, le colonel Hirschauer commande, d'une voix forte : « Sabre en main ! »

Les épées sortent des fourreaux. D'un geste immédiat, les officiers se sont mis au port d'arme.

Alors le colonel s'avance vers le nouveau légionnaire et dit :

« Au nom du Président de la République, en vertu des pouvoirs qui me sont conférés, je vous fais chevalier de la Légion d'honneur. »

Védrines répond avec un sourire indéfinissable :

— Pourquoi cette fois-ci ?
— Vous l'avez méritée, la croix, plus tôt, c'est vrai, reprend le colonel Hirschauer.

Et sur ce, il lui donne l'accolade.

La minute est émouvante au possible. La récompense accordée et si bien méritée évoque, pour tous les assistants, les dangers courus par le pionnier de l'atmosphère, ses hardiesses, ce bel exemple d'énergie qu'il a offert. Bien des paupières deviennent humides.

Dominant l'émotion générale, le colonel Hirschauer s'entretient quelques instants avec l'aviateur et, ayant présenté ses hommages à Mme Védrines, il s'arrête cordialement la main du nouveau promu. Chaque officier défile à son tour et en fait autant. Védrines paraît très touché de ces marques de sympathie.

Espérons que sa guérison en sera hâtée. Il ne sortira cependant de l'hôpital que complètement guéri.

Le docteur Picqué qui le soigne disait hier :
— Je ne veux pas rendre à Paris un malade guéri, je veux rendre à la France un aviateur capable de poursuivre sa carrière.

3 mai 1912

0466

Mauvaise journée pour les aviateurs allemands

HOESTLI SUCCOMBE A SES BLESSURES

Berlin, 2 mai.

L'aviateur allemand Hoestli qui, il y a quelques temps, volant au-dessus de l'aérodrome de Johannisthal, fit une chute terrible a succombé aujourd'hui aux suites de ses blessures.

ROBERT SOMMER SE BLESSE GRIÈVEMENT

Berlin, 2 mai.

L'aviateur Robert Sommer s'est grièvement blessé aujourd'hui au champ d'aviation de Francfort, au moment où, après une descente en vol plané, il atterrissait auprès de son hangar.

0467

LA GUERRE MEDITERRANÉENNE

Les dirigeables italiens bombardent le camp turc

Tripoli, 2 mai.

Ce matin, les dirigeables P-2 et P-3 ont fait une reconnaissance le long de la route du Foudouk-el-Tokar, à Suani-ben-Aden et Azizia.

Ces deux dirigeables commandés par le commandant Denti, qui se trouvait à bord du P-3, ont fait d'importantes observations ; ils ont relevé les forces et les positions des Turcs.

Les dirigeables, arrivés au-dessus des camps ennemis, ont essayé une vive fusillade et le feu de deux canons, mais ils n'ont pas été atteints.

Vers dix heures, le P-2 se trouvant au-dessus du campement d'Azizia l'a bombardé efficacement en y faisant tomber une trentaine de grosses bombes.

En même temps, le P-3 laissait tomber une douzaine de puissantes bombes dans le camp de Suani-ben-Aden, causant de grands dégâts chez les Turcs.

Toutes les bombes ont explosé. Les dirigeables, après trois heures de navigation aérienne, sont rentrés aux hangars.

0468

Un aviateur anglais traverse la Manche

Boulogne-sur-Mer, 2 mai.

L'aviateur anglais Ewen est passé à dix heures et demie du matin au-dessus de Boulogne, venant du sud, sur monoplan.

Après avoir longé la côte, il se préparait à traverser le détroit, mais une brume épaisse l'en a empêché ; il a dû atterrir à un kilomètre du cap Gris-Nez.

Le temps s'étant éclairci, l'aviateur a repris la voie des airs à cinq heures trente-cinq, pour traverser le détroit et gagner l'aérodrome de Hendon.

3 mai 1912

0469

Pour l'aviation militaire

La souscription ouverte parmi le personnel des P. T. T. s'éleva à ce jour à la somme de 30.700 francs.

0470

AERONAUTIQUE

EN L'HONNEUR DE BEDEL

Un déjeuner amical a été offert, hier, par MM. Morane et Saulnier, en l'honneur de Bedel qui conduisit glorieusement leur monoplane à la victoire dans la coupe Pommeroy.

Le repas fut empreint de la plus franche cordialité. Au dessert, on but au succès de Bedel et du monoplane Morane-Saulnier.

Puis, sur l'initiative de M. Péan de Saint-Gilles, une adresse, signée de tous les convives, comportant des vœux pour son prompt et complet rétablissement, fut envoyée à Védrières.

0471

A VINCENNES

Le colonel Hirschauer, inspecteur général de l'aviation militaire, a visité, avant-hier après midi, l'établissement d'aviation militaire de la Maison-Blanche, à Vincennes.

Reçu par le directeur du parc, le lieutenant-colonel Estienne, il a passé en revue les nombreux appareils garés dans les hangars et examiné en détail certains autres, auxquels des officiers expérimentés apportent des modifications, notamment en ce qui concerne le train d'atterrissage. La visite du colonel Hirschauer, qui s'est tenue enchantée, a duré deux grandes heures.

Au moment où il allait se retirer, arrivait de Châlons un train de fourgons-automobiles nouveau modèle, dans lesquels on avait placé des monoplane.

0472

LE CLASSEMENT DU PRIX

MARIUS DUBONNET

La commission sportive de l'Aéro-Club de France a homologué ainsi qu'il suit les résultats du « Prix Marius Dubonnet ».

1^{er} prix à M. Blanchet ; 2^e prix à M. J. de Francia ; 3^e prix à M. Ravaine ; 4^e prix à M. Léon Barhou.

0473

LE GRAND PRIX D'AVIATION DE L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

Une délégation de l'Aéro-Club de France est rendue au ministère des Travaux publics et au ministère de l'Instruction publique pour inviter MM. Jean Dupuy et Guist'hau à assister au Grand Prix d'Aviation qui sera disputé les 16 et 17 juin 1912, au départ d'Angers.

M. Jean Dupuy a promis d'assister au Grand Prix d'Aviation, sauf empêchement de force majeure.

M. Guist'hau a donné à l'Aéro-Club de France l'assurance qu'il passerait à Angers la journée du lundi 17 juin.

Max AVENAY

4 mai 1912

0474

Védrières sera sur pied dans quelques jours

L'état de santé de Védrières s'est encore considérablement amélioré hier. L'aviateur a reçu la visite de sa femme et de quelques amis avec lesquels il s'est entretenu familièrement.

Les docteurs qui le soignent estiment que le célèbre pilote ne se ressentira jamais des suites de sa terrible chute.

En outre, ils espèrent qu'avant la fin de la semaine prochaine il pourra se lever. C'est, on le voit, le commencement de la convalescence, et, à n'en pas douter, les nombreux amis qui a su se créer le sympathique aviateur seront heureux d'apprendre que sa complète guérison n'est plus qu'une question de quelques jours.

4 mai 1912

0475

AERONAUTIQUE

L'AÉRO-CIBLE MICHELIN

La commission d'aviation de l'Aéro-Club de France, comme suit, les prochaines périodes pour les épreuves de l'Aéro-Cible Michelin : 23 et 26 mai ; 8, 9, 22 et 23 juin ; 4, 7, 20 et 24 juillet ; 3, 4, 14 et 15 août.

5 mai 1912

0476

L'ÉTAT DE VEDRINES

Le bulletin suivant a été publié :

4 mai, 9 heures du matin.

L'état est très satisfaisant. Le malade est un peu abattu.

Les visites restent toujours rigoureusement interdites.

Docteur PICQUÉ.

0477

POUR L'AVIATION MILITAIRE

Le Comité national signale la très patriotique initiative des soldats du 24^e régiment colonial à Cette.

Ceux-ci, avec l'autorisation de M. Gay, leur chef de bataillon, et avec le concours de quelques amateurs, ont organisé, le 25 avril dernier, une soirée théâtrale au profit de l'aviation militaire.

Il faut croire que l'entreprise a eu le meilleur résultat et que les efforts de nos vaillants coloniaux ont été couronnés de succès, car leur chef de bataillon envoyait, aujourd'hui, en leur nom, au Comité national, la coquette somme de 325 fr. 75.

Le total des sommes recueillies par le Comité national s'élève à 1,314,809 fr. 99.

0478

AERONAUTIQUE

A L'ÉCOLE MORANE

À Villacoublay, à l'école Morane (près le haras), les élèves, sous la conduite du chef pilote Bedel, sont tous en réel progrès, notamment les lieutenants Gevasco, Honoré de Larenty-Thozan, Chaumet, Duplessis, Quinqu, Cosnari, etc... Robert Morane marche sur les traces de

son frère et se distingue par ses vols en hauteur ; il est surprenant d'adresse.

Le grand duc Alexandre est allé à Villacoublay et, émerveillé des vols de Tabuteau, après s'être rendu compte de la solidité de la construction et de la supériorité du châssis d'atterrissage, il a passé une commande importante à la société Morane. Cette jeune marque est décidément tout à fait lancée : pouvait-il en être autrement ?

0479

LE SERGENT AVIATEUR CARON FAIT UNE CHUTE SANS GRAVITÉ

Hier matin, vers sept heures, le sergent aviateur Caron du 54^e de ligne, atterrissant sur son biplan à l'aérodrome de Corbeaulieu, près Compiègne, a fait une chute.

L'aviateur a reçu des blessures peu graves au visage. L'appareil est en partie brisé.

0480

LES OBSEQUES DE L'AÉRONAUTE LELOUP

Les obsèques de l'aéronaute Jules Leloup, retrouvé sur la plage de Brétignolles (Vendée), auront lieu mardi 7 mai, à dix heures précises, en l'église Saint-Sulpice, à Paris.

L'inhumation aura lieu au cimetière du Père-Lachaise.

5 mai 1912

0481

CHUTE MORTELLE D'UN AVIATEUR

Le comte de Robillard tombe de 250 mètres

Nice, 4 avril.

Le comte de Robillard-Cosnac, l'un des personnalités les plus connues de la côte d'Azur, vient de périr tragiquement dans un accident d'aéroplane.

Cet après-midi, un peu après quatre heures, il était parti de l'aérodrome de la Californie, se dirigeant sur Antibes.

Le temps n'était guère favorable, un vent assez violent et irrégulier soufflait sur la région. L'aviateur se trouvait, à ce moment, à une altitude de 250 mètres environ. Des automobilistes qui passaient sur la route l'aperçurent, alors qu'il survolait le champ d'aviation de la Brague.

Soudain, les témoins de l'accident virent



Le comte de Robillard

les ailes du monoplane se briser et l'appareil, après un capotage, piqua vers la terre.

Il vint s'écraser contre le remblai du chemin de fer, non loin du pont métallique de la Brague. Le comte de Robillard avait été projeté à peu de distance.

Quand on s'approcha de lui, il ne donnait déjà plus signe de vie. L'appareil, en tombant, était venu heurter les fils télégraphiques qui bordent la voie et les avait brisés.

Aussitôt arrivèrent sur les lieux de l'accident quelques aviateurs de l'aérodrome de la Brague, parmi lesquels le lieutenant Pizon. En hâte, on envoya chercher un médecin ; mais on se rendit bien vite compte que le comte de Robillard avait cessé de vivre.

On transporta son cadavre dans un hangar du champ d'aviation, celui-là même où, en décembre 1909, on avait transporté le corps d'un des premiers victimes de l'aviation, Fernandez ; car, détail à noter, le comte de Robillard s'est tué à peu de distance de l'endroit où Fernandez avait également trouvé la mort.

Le cadavre du comte de Robillard a été ensuite transporté à l'hôpital d'Antibes, d'où on le conduira demain à Nice, au domicile de la famille de Robillard.

Le comte Georges de Robillard-Cosnac, qui vient de périr ainsi tragiquement, était né à Nice le 18 juillet 1884.

Il fut parmi les premiers adeptes de l'aviation et obtint son brevet de pilote — sous le n° 184 — le 29 août 1910.

6 mai 1912

0482

TERRIBLE CHUTE D'UN AVIATEUR

Anvers, 5 mai.
Ce soir, à sept heures et demie, à l'aérodrome de Saint-Job, un jeune aviateur de Malines, nommé Olbrecht, âgé de dix-neuf ans, pilotant un biplan, effectuait un vol à une hauteur de 50 mètres, lorsque son appareil capota et vint s'abîmer sur le sol.
Olbrecht, pris sous les débris du biplan, a été relevé avec les côtes et les membres brisés. On l'a transporté mourant à Anvers. L'infortuné ne passera probablement pas la nuit.

0483

Pour l'aviation militaire

La colonie française de Belgique vient de remettre à M. Klobukowski, ministre de France à Bruxelles, la somme de 17.500 francs pour être transmise au ministre de la Guerre, en vue de l'achat d'un aéroplane qui porterait le nom *Français-de-Belgique*.

Moulins, 5 mai.
La souscription du journal *Le Centre*, à Montluçon, atteint 1.391 fr. 60.
Celle de la section moulinoise de la Presse de l'Allier se monte à 9.845 fr. 90.

0484

L'état de Védrines

Nous nous sommes présentés hier, à trois reprises différentes, à l'hôpital Lariboisière, pour prendre des nouvelles de Védrines.

A chaque fois il nous a été répondu que le malade était très abattu à la suite de sa chute et qu'il souffrait d'un léger refroidissement pris lors de la cérémonie de sa décoration dans l'ordre de la Légion d'honneur et qu'il était absolument impossible de le voir.

Le commissaire de police de Saint-Denis, venant faire son enquête judiciaire, s'est vu lui-même refuser l'entrée de la chambre du blessé.

Voici le dernier bulletin du Dr Picqué :

Etat général sur le matin plus satisfaisant qu'hier.

De grands ménagements sont toujours nécessaires et les visites restent toujours rigoureusement interdites.

Docteur PICQUÉ.

En ce qui concerne les renseignements qui pourraient être donnés sur la cause initiale de sa chute, il est impossible de rien affirmer, Védrines ne se souvenant de rien, a-t-il déclaré au médecin qui le soigne.

Il sera donc bien difficile, à moins d'entrer dans le domaine de la fantaisie, de donner une interview de l'aviateur sur la terrible chute qui le tient alité.

M. A.

0485

CHUTE D'UN AVIATEUR MILITAIRE

Le lieutenant Martin Jassat, hier matin, des essais, à l'aérodrome militaire de Reims, sur un monoplane à ailes repliables : il voulait atterrir en vol plané, mais l'appareil, trop incliné, vint buter sur le sol et capota.

L'aviateur Martin a reçu des contusions au visage, qui ne sont pas très graves.
Le monoplane est très endommagé.

6 mai 1912

0486

AERONAUTIQUE

L'AVIATEUR CAVELIER

GAGNE LE PRIX CLAUDEL

Le prix Claudel, d'une valeur de 1.000 francs, inscrit depuis trois ans au calendrier de la Ligue nationale aéronautique, a été gagné hier après-midi, à cinq heures, par un jeune pilote, Marcel Cavalier, montant un monoplane *Deperdussin*.

Il s'agissait de passer au-dessus du tablier de pont transbordeur établi à Rouen, à 60 mètres au-dessus de la Seine, puis, au retour, de passer au-dessous du tablier. Le fleuve, à cet endroit, a environ 200 mètres de largeur.

Parti du champ de manœuvres, l'aviateur est allé, devant une foule immense, effectuer son vol avec une sûreté remarquable. Il a été contrôlé par MM. Henri Duval et Marcel Riou, commissaires agréés de l'Aéro-Club de France.

7 mai 1912

0487

Védrines va de mieux en mieux

L'état de santé de Védrines va toujours en s'améliorant.

Voici le bulletin qui a été publié hier matin :

L'état général continue à s'améliorer progressivement.

La température est normale.

Les visites sont rigoureusement interdites.

Docteur PICQUÉ.

0488

AERONAUTIQUE

POUR LES ORPHELINS D'AVIATEURS

La caisse de secours de l'Aéronautique, fondée en décembre 1911 par l'Aéro-Club de France et l'Association générale aéronautique, a reçu une généreuse proposition de l'Orphelinat agricole des « Petits Pierrots ».

Cette œuvre des orphelins pauvres de la Seine, fondée par la duchesse d'Uzès, accueillera et prendra à sa charge les orphelins que les veuves des aviateurs ne pourraient élever.

La caisse de secours de l'Aéronautique, grâce à cette nouvelle libéralité, grandira l'œuvre charitable qu'elle poursuit et qui lui permet de secourir les infortunés qui lui sont signalés.

0489

HOMOLOGATION DE RECORDS

La commission sportive aéronautique a ratifié les homologations suivantes :

Records établis par M. J. Védrines, le 29 février 1912, à Pau :

Vitesse : 10 kil. en 3' 41" 3/5 ; 20 kil. en 7' 23" 2/5 ; 30 kil. en 11' 7" 3/5 ; 40 kil. en 14' 50" 4/5 ; 50 kil. en 18' 34" 1/5.

Plus grande vitesse : 162 kil. 454 à l'heure.

Temps : en 1/4 d'heure : 40 kil.

Records établis par M. Tabuteau, le 1^{er} mars 1912, à Pau :

Vitesse : 250 kil. en 2 h. 7' 54" 1/5 ;

Temps : en 2 heures : 234 kil. 431.

Records établis par M. J. Védrines, le 2 mars 1912, à Pau :

Vitesse : 10 kil. en 3' 34" 2/5 ;

Plus grande vitesse : 167 kil. 910 à l'heure

(10 kil. en 3' 34" 2/5).

La commission a homologué l'attribution de la coupe d'Aspremont en faveur de M. Louis Paulhan.

Elle a homologué ainsi qu'il suit les résultats du concours d'hydroaéroplanes de Monaco :

1^{er} prix : M. Fischer ; 2^e prix : M. Renaux ;

3^e prix : M. Louis Paulhan.

Max AVENAY.

8 mai 1912

0490

L'ÉTAT DE VÉDRINES

Védrines va toujours de mieux en mieux. Son père, sa mère et sa femme ont été admis à le voir quelques instants, hier matin. Voici le bulletin qui a été publié hier, à neuf heures :

L'amélioration continue. La température reste normale, mais le malade est, ce matin, un peu fatigué, et les visites sont toujours rigoureusement interdites.

0491

AERONAUTIQUE

L'aviateur Vidart vole d'Ambérieu à Nangis

L'aviateur Vidart, pilotant un monoplane *Deperdussin*, moteur *Gnome* (bougies *Oléo*), vient de mettre à son actif une performance de plus, en venant d'Ambérieu (Ain) à Nangis.

Il s'arrêta quelques instants à Troyes et reprit son vol. Mais, depuis Dijon, la pluie et le vent le gênèrent considérablement ; il atterrit près de Nangis à midi, attendant le beau temps pour reprendre son vol vers Paris.

A six heures il passait au-dessus de Chalon-sur-Saône à une hauteur de 400 mètres ; peu de temps après, il atterrissait au camp de manœuvres de la Maladière, près de Dijon, et, après s'être restauré et avoir fait le plein de ses réservoirs d'essence et d'huile, il repartait dans la direction de Paris à sept heures cinquante-six.

Il s'arrêta quelques instants à Troyes et reprit son vol. Mais, depuis Dijon, la pluie et le vent le gênèrent considérablement ; il atterrit près de Nangis à midi, attendant le beau temps pour reprendre son vol vers Paris.

L'aviateur a l'intention de regagner Ambérieu par la voie des airs.

0492

LES OBSEQUES DU COMTE DE ROBILARD

Hier matin, à dix heures, ont eu lieu à Nice les obsèques du comte de Robilard, tué dans le tragique accident d'aéroplane survenu samedi dernier sur l'aérodrome de la Californie.

Des discours ont été prononcés par M. Fernandez, au nom de l'Aéro-Club de France et de Nice, et par le président de la « *San-Brahim* », dont le comte de Robilard, ancien chasseur alpin, était membre.

L'inhumation a eu lieu dans un caveau de famille, au cimetière de Saint-Barthélemy.

0493

LES SAINT-CYRÉNS A L'AERODROME ZODIAC

Le général commandant l'école militaire de Saint-Cyr, les officiers et les élèves de l'école, sont allés hier, visiter l'aérodrome Zodiac, où ils ont pu se documenter sur les deux types d'aérostats actuellement en appareillage : le *Commandant Coustolle*, croiseur aérien du type souple, et le *Spess*, croiseur aérien du type rigide.

Le capitaine hard, du bataillon d'aérostats, a donné aux élèves de l'école tous les renseignements nécessaires sur l'utilisation militaire de ces deux types de dirigeables, tandis que le comte de La Vaux leur a donné toutes les explications techniques sur le mode de construction de ces nouveaux engins militaires.

0494

LES OBSEQUES DE L'AERONAUTTE LELOUP

Hier matin, ont été célébrés les obsèques de Jules Leloup, le malheureux aéronaute qui fut victime, on le sait, d'une catastrophe en mer, à l'âge de cinquante ans, dans la nuit du 24 avril,

9 mai 1912

0495

AERONAUTIQUE

VIDART TERMINE SON VOYAGE

L'aviateur Vidart, dont nous avons annoncé hier la superbe performance, est reparti hier matin de Nangis, où il avait été obligé de s'arrêter à cause du mauvais temps et a atterri au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux à 6 h. 30.

0496

LE GRAND PRIX D'AVIATION

Le ministre de la Guerre a reçu, hier, une délégation de l'Aéro-Club de France, composée de MM. Cailletet, membre de l'Institut; Jacques Balsan, Rodolphe Soreau, Pierre Garnier, qui l'ont invité à assister au Grand Prix d'aviation de l'Aéro-Club de France, qui sera disputé sur le circuit Angers-Cholet-Saumur, les 16 et 17 juin 1912.

M. Millerand a donné aux organisateurs de cette grande course d'aéroplanes l'assurance qu'il ferait l'impossible pour passer, à Angers, au moins l'une de ces deux journées.

D'autre part, MM. Giraud et Rousseau, commissaires sportifs du Grand Prix d'aviation de l'Aéro-Club de France, viennent de faire un voyage d'études sur tout le parcours du circuit de l'Anjou. Ils ont visité notamment en détail les aérodromes de Saumur et de Cholet. Leur visite s'est terminée par celui d'Avrillé-Angers, qu'ils ont déclaré absolument parfait.

10 mai 1912

0497

BELLE RANDONNÉE AÉRIENNE

Le lieutenant de Brier fait 700 kilomètres dans la journée

Reims, 9 mai.

Le lieutenant aviateur de Brier a exécuté, ce matin, sur un monoplane de 50 chevaux à une place, un voyage de 540 kilomètres en 7 h. 30, dont 6 h. 30 de vol effectif.

Au début, le voyage fut rendu difficile par suite du mauvais temps. Une mer de nuages et la brume obligèrent l'aviateur à s'orienter sur le soleil, puis le vent et des renoués violents le gênèrent.

Venu samedi de Reims à Saint-Cyr, l'officier en est parti ce matin à 5 h. 50 et suivit l'itinéraire Rouen-Dieppe-Le Crotoy (où il fit une escale de quarante minutes pour déjeuner et s'approvisionner d'essence), Abbeville-Lille-Douai-Laon (où il s'arrêta vingt minutes pour reprendre de l'essence), et Reims, où il est arrivé à 1 h. 20.

Cet après-midi, le lieutenant de Brier a continué sa prouesse aérienne, couvrant sans escale le circuit Reims, Rethel, Vouziers, Châlons-sur-Marne et Reims, soit 165 kilomètres en deux heures, arrivant à un total de 700 kilomètres environ pour la journée en huit heures trente de vol effectif; l'aviateur n'était nullement fatigué.

0498

AERONAUTIQUE

UN NOUVEAU SUCCÈS DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE

M. Lawrence Santoni, l'actif agent général de la maison Deperdussin en Angleterre, qui vient de s'assurer une importante part des commandes du gouvernement anglais, a constitué d'une façon définitive, avec le concours des plus hautes personnalités militaires et navales anglaises, la nouvelle société anglaise Deperdussin.

M. Lawrence Santoni s'est rendu acquéreur de tous les droits de construction du célèbre monoplane « Deperdussin » de l'usine de la rue des Entrepreneurs.

10 mai 1912

0499

Un aviateur expulsé quitte la France par la voie des airs

Récemment, le service de la sûreté générale prenait un arrêté d'expulsion contre un sujet italien, Nardini, chef pilote d'une école d'aviation installée à Issy-les-Moulineaux.

Nardini protesta... puis se soumit. Et il décida de quitter la France non d'une façon banale, non comme tout vulgaire expulsé, par le train ou le paquebot, mais en utilisant pour cela l'oiseau mécanique.

Pour d'excellentes raisons, sans doute, il ne songea point à retourner, par delà les Alpes, dans sa patrie d'origine. Il voulut, en effet, gagner l'Angleterre.

Il partit donc hier matin, à quatre heures et demie, de Villacoublay. D'une traite, il s'en fut jusqu'à Braches, aux environs de Montdidier, où il s'arrêta pour une réparation à son moteur.

Reparti une heure plus tard, il s'égara en route et, vers dix heures du matin, il planait au-dessus de Furnes, en territoire belge.

Faisant demi-tour, il revint en France et atterrit dans une prairie, à Ghyvelde, non loin de Dunkerque.

L'aviateur a manifesté l'intention de poursuivre aujourd'hui son voyage vers l'Angleterre.

Nardini, certes, a trouvé une nouvelle et



L'aviateur Nardini

imprévue utilisation de l'aéroplane. Il n'est pas cependant un novateur dans ce genre.

On peut rapprocher, en effet, de l'acte de Nardini, celui qu'accomplit l'aviateur hollandais de Voos qui, pour tirer d'embarras son frère qui avait maille à partir avec la justice de son pays, l'« expulsa » par la voie des airs, allant le déposer en territoire belge.

0500

POUR LE TOURISME AÉRIEN

Le comité du tourisme aérien du Touring-Club s'est réuni sous la présidence de M. le commandant Renard, président.

Il a décidé de prêter son concours aux organisations existantes, en vue de fortifier leur action dans l'œuvre qu'elles ont entreprise, notamment en ce qui concerne la cartographie et l'aménagement de champs d'atterrissage pour aéroplanes.

10 mai 1912

0501

L'AVIATEUR DOIT ÊTRE ATTACHÉ SUR SON SIÈGE

Le ministère de la Guerre vient de passer aux établissements Robert Esnault-Pelterie une nouvelle commande, de quarante ceintures Rep, ce qui porte à une centaine le nombre de ceintures employées par l'armée. Il est, en effet, reconnu que l'aviateur doit rester bien assis pour garder un parfait contrôle de toutes ses commandes. La ceinture Rep est élastique, ce qui permet, en cas de choc, d'éviter un coup trop brutal. Son système d'attache est tellement simple — on s'en libère en retirant une goupille — qu'en cas de nécessité urgente (chute à l'eau, par exemple) l'aviateur peut se libérer instantanément. La ceinture élastique Rep, adoptée par les officiers aviateurs, est de plus en plus en faveur auprès des aviateurs civils, qui reconnaissent que, si elle avait existé plus tôt, bien des accidents graves à l'atterrissage eussent été évités.

0502

A L'AÉRODROME DE SAINT-CYR

A l'école d'aviation de Saint-Cyr, les élèves de l'école spéciale militaire, sous la conduite de leurs officiers, sont venus visiter le centre d'aviation militaire de Saint-Cyr.

En leur présence, les capitaines Etévé, Cheutin, Grézaud, de Brier ont exécuté de nombreux vols, tandis que le capitaine Etévé emmenait les officiers stagiaires de l'état-major faire de longues reconnaissances vers Rambouillet.

Le lieutenant Cheutin a ensuite emmené le général Verne, commandant de l'école de Saint-Cyr, et le colonel commandant en second, puis le lieutenant Picard au-dessus des forts de la région sud de Paris.

0503

POUR L'AVIATION MILITAIRE

Le total des sommes recueillies par le comité national s'élève à 1.342.126 fr. 69.

Le comité national pour l'aviation militaire a reçu hier une somme de 1.008 fr. 25 représentant les souscriptions recueillies parmi les étudiants de la Faculté des sciences de Paris et centralisées par la section des sciences de l'Association générale des étudiants.

Nous sommes heureux d'ajouter que des souscriptions sont également organisées parmi les étudiants des autres facultés et que les sommes ainsi recueillies doivent servir à l'achat d'un aéroplane l'Université de Paris.

Bordeaux, 9 mai.

Un meeting est organisé par le comité girondin d'aviation militaire pour les 26, 27, et 28 mai prochains. Plusieurs emplacements ont été gracieusement offerts au comité, qui fixera probablement son choix sur l'aérodrome de Mérignac.

Parmi les aviateurs qui ont promis leur concours, citons Kuhling, Chambenois, Prévost, Bussan, Bedel, Helen, Molla, Bathiat, Frey, Moineau, Loridan, Issartier.

Des officiers aviateurs prendront également part au meeting.

Tous les fonds recueillis seront versés à la souscription nationale pour l'aviation militaire.

Nîmes, 9 mai.

La cinquième liste de souscription s'élève à la somme de 3.477 fr. 45. Le total général des sommes recueillies à ce jour est de 11.191 fr. 40.

10 mai 1912

0504

LES ESSAIS EN MATIÈRE D'AVIATION SE FONT SOUS LA RESPONSABILITÉ DU VENDEUR

L'an dernier, M. Robert de Lesseps avait fait la commande d'un aéroplane de nouveau type dont les essais furent exécutés par son frère Jacques.

Au cours de ces essais, l'appareil « piqua du nez » et, d'une certaine hauteur, s'abattit sur le sol où il se brisa.

M. Robert de Lesseps attaqua alors la société de construction d'appareils aériens, disant que celle-ci lui avait livré un appareil défectueux. Il lui réclamait donc le remboursement de la somme de cinq mille francs versée comme acompte.

La société répondit que l'accident était dû à une fausse manœuvre imputable à la maladresse de l'expérimentateur et non à la défectuosité de l'appareil. Ce différend est venu devant la troisième chambre du tribunal civil de la Seine qui a décidé que, dans l'intérêt de l'aviation de même que dans celle de l'automobile, les essais doivent s'effectuer sous la responsabilité du vendeur et, en vertu de ce principe, elle a condamné la Société de construction à rembourser à M. Robert de Lesseps les 5.000 francs versés à titre d'acompte.

11 mai 1912

0505

**NOS OFFICIERS AVIATEURS
VOLENT DE CASABLANCA A RABAT**

Casablanca, 10 mai.

Le capitaine aviateur Clavenad est parti à cinq heures du matin.

Les lieutenants Do-Hu, Trétarre et Van den Vaern sont partis à six heures. Ils volèrent vers Rabat et arrivèrent sans incident dans cette ville.



Le capitaine Clavenad

Le capitaine Clavenad a eu une panne de moteur et a atterri près de l'oued Ikkm, à quelques kilomètres avant Rabat, sans autre incident. Une auto-mitrailleuse est partie avec le matériel de réparation, et le capitaine Clavenad compte repartir dans la soirée.

11 mai 1912

0506

**L'EXPULSÉ RECALCITRANT
Par trois fois, Nardini
part pour l'Angleterre**

ET IL RESTE A CALAIS !..

Jeudi, Nardini, l'aviateur italien expulsé par décision de la sûreté générale, quittait Villacoublay avec l'intention de se rendre en Angleterre.

Il s'arrêta à Ghyvelde, non loin de Dunkerque.

Hier, il en repartit à cinq heures du matin.

Il descendit peu de temps après à Saint-Pol-sur-Mer.

Enfin, une troisième fois il se remit en route. Ce fut encore inutilement, et à 10 h. 30 il reprenait terra aux environs de Calais, son moteur étant en panne.

Nardini, l'expulsé recalcitrant — malgré lui peut-être — n'est dû resté pas au bout de ses malheurs. Les autorités, en effet, le menacent de saisir son appareil et de le conduire à la frontière *manu militari* s'il ne se décide enfin à quitter la France de son plein gré.

0507

**Un ballon militaire atterrit
en gare de Reuilly**

Vers trois heures et demie de l'après-midi, les employés de la gare de Reuilly — située, on le sait, à proximité de la mairie du douzième arrondissement — apercevaient un ballon sphérique planant, à peu de hauteur, au-dessus des voies.

Ils remarquèrent bientôt que les aéronautes leur faisaient des signes. En effet, les voyageurs se trouvaient immobilisés par suite du manque de lest et du dégonflement de leur aérostat.

Ils lancèrent le guide-rope, que les hommes d'équipe purent saisir. Le ballon fut alors doucement amené à terre, au milieu des voies.

Il était monté par deux officiers de la 25^e section des aérostatiers de Vincennes, les sous-lieutenants Pineau et Leclercq. Ceux-ci, pour hâter le dégonflement, sans entraver la circulation, firent fonctionner la corde de déchirure et, peu après, nacelle et ballon pouvaient être chargés sur un véhicule et ramenés à leur point d'attache.

0508

AERONAUTIQUE

UN AERODROME MILITAIRE A NANCY

Le comité local d'aviation militaire, présidé par M. Flequet, doyen de la Faculté des sciences de Nancy, a visité, hier matin, les environs de la ville et particulièrement le plateau de Haye, pour rechercher un terrain propre aux atterrissages, en vue de la création d'un aérodrôme.

Une école de pilotage doit être, en effet, prochainement fondée à Nancy.

0509

LE « PARSEVAL-I »

Le dirigeable militaire *Parseval-I*, venu ces jours derniers de Metz, où se trouve son port d'attache, doit rester désormais à Strasbourg. Cette nouvelle, faite pour surprendre, a une explication intéressante. Le dirigeable faisait vendredi dernier un vol d'essai dans la campagne strasbourgeoise quand il eut une avarie. Il dut atterrir, puis, après une réparation provisoire, il regagna son hall au polygone. Les journaux racontèrent le même soir que l'avarie était insigni-

12 mai 1912

0510

Un aviateur italien fait une chute mortelle

Pordenone, 11 mai.

Hier soir, à l'école d'aviation de Pordenone, le lieutenant du génie Depersis s'est blessé mortellement, en faisant un brusque atterrissage. Il est mort presque aussitôt.

Il laisse une femme et un enfant.

0511

LA SANTÉ DE VÉDRINES

Voici le bulletin de santé publié hier matin par la direction de l'hôpital Lariboisière au sujet de Védrières :

« L'état général s'améliore chaque jour. Les visites restent rigoureusement interdites. — D^r Picqué. »

0512

**Nardini, l'aviateur expulsé,
obtient 48 heures de grâce**

L'aviateur Nardini, expulsé par la sûreté, et qui depuis trois jours tente vainement de se rendre en Angleterre, n'a pu encore franchir la Manche. Il espérait quitter Calais hier matin, mais, la rafale n'ayant point cessé, il dut renoncer à son projet.

Le délai prévu par l'arrêté d'expulsion qui frappe l'aviateur étant expiré, Nardini a demandé au préfet du Pas-de-Calais l'autorisation de prolonger son séjour en France.

Un délai supplémentaire de quarante-huit heures lui a été accordé.

Nardini compte se mettre en route dès que le temps le lui permettra.

0513

Pour l'aviation militaire

Le total des sommes recueillies par le Comité national s'élève à 1,347,630 fr. 34.

Le maire de Saint-Brice-sous-Forêt vient de verser entre les mains du préfet de Seine-et-Oise une somme de 810 francs, montant de la souscription de la commune.

Nous avons reçu les sommes suivantes, que nous avons fait, comme précédemment,

parvenir au comité national pour l'aviation militaire :

- Quête faite par les employés de la maison Bono et Cie, 11, rue Béranget à Paris, à la suite d'un banquet offert par eux à un employé quittant cette maison après 40 ans de présence. 2 20
- Un groupe de porteurs du *Petit Parisien*. 60
- M. Rebuffet, à Chouze-sur-Loire (L.-et-L.). 5
- M. Ragot, à Avoise. 5
- Groupe républicain de Clévillie (Calvados). 10
- Groupe républicain de Clévillie (Calvados) à son assemblée générale du 21 avril. 25
- Concert donné par la fanfare de Bures-sur-la-place du Petit-Bicêtre, en face du restaurant Sabrie. 5 00
- M. A. Thevenard-Oberth, châteaun de la Freugne, par Saulzais-la-Poterie (Cher), président de la société de tir « La Gaularde ». 10
- M. Carville Eugène, à Neuville (Mayenne). 1
- M. Paul Godetroy, à Lavare (Sarthe), quête de la société de « Lavare-Vale ». 5 00
- Robert et Jean, à Pont-Audemer. 1 00

Total. 142 20

12 mai 1912

0514

A la mémoire du capitaine Madiot

Douai, 11 mai.

Le dimanche 23 octobre 1910, le capitaine Madiot, du centre militaire d'aviation, faisait à l'« Homme-Mort », près de l'aérodrome de la Brayelle, une terrible chute d'aéroplane d'une hauteur de cent mètres et se tuait sur le coup.

Sur l'initiative de M. Paul Hénin, vice-consul de Belgique, quelques amis de l'officier, dont on se rappelle les expériences sur



Le capitaine Madiot et le monument élevé à sa mémoire

les trains de cerfs-volants, ont voulu commémorer ce tragique événement. C'est aujourd'hui chose faite. A l'endroit où tomba le capitaine Madiot, s'élève un monument très simple : une pyramide en grès, reposant sur un soubassement en briques, le tout entouré d'une grille en fer forgé.

Sur l'une des faces, sous l'insigne de la Ligue nationale aérienne et le médaillon du capitaine, on lit l'inscription suivante :

Ici, le 23 octobre 1910, le capitaine L.-G. Madiot trouva la mort dans une chute d'aéroplane. Victime de la Science, Mort pour la Patrie. 1867-1910.

Ce monument sera inauguré sous peu.

0515

AERONAUTIQUE

NOS AVIATEURS MILITAIRES

Pilotant un monoplane Deperdussin, le sous-lieutenant du génie Schlumberger, venant de Reims, est venu atterrir, en un superbe vol plané, à l'école d'aviation militaire de Bar-le-Duc.

Quelques heures après, ce jeune et distingué officier-aviateur reprenait la voie des airs pour regagner son port d'attache.

12 mai 1912

0516

AU CAMP DE MAILLY

Le lieutenant Grezeaud est arrivé au camp de Mailly, venant de Saint-Cyr, ayant parcouru 170 kilomètres en une heure quarante cinq à 900 mètres, sans escale, concourant pour son brevet militaire.

Les lieutenants Vaudéin, Battini, le capitaine Bégel, avec les officiers de l'état-major, ont fait, pendant la matinée, des reconnaissances entre 500 et 1.000 mètres de hauteur.

Le lieutenant Migauff, est parti pour Douai.

0517

A L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

La commission des ballons sphériques de l'Aéro-Club de France a élaboré les règlements suivants :

1^o D'un concours de distance pour petits cubes, qui aura lieu le samedi 25 mai, avec prix offerts par MM. Alfred Leblanc, Humpelmayer, Delebecque, Pierron ;

2^o D'un concours d'atterrissage à disputer le 9 juin 1912 ;

3^o D'un concours d'atterrissage réservé aux sociétés affiliées.

Il a été procédé à l'élection de M. Jacques Aumont-Thiéville, comme secrétaire de la commission des ballons sphériques, en remplacement de M. Delebecque, nommé précédemment secrétaire de la commission sportive de l'Aé. C. F.

0518

DE REIMS A ROUEN

Le lieutenant aviateur Pierra, parti hier matin à 4 h. 40 de l'aérodrome de Reims, a atterri à sept heures au champ de manœuvres de Beauvais.

Après avoir fait son plein d'essence, le pilote est reparti à huit heures pour Rouen où il est arrivé à neuf heures.

L'enseigne de vaisseau Fournier, qui était parti de Reims en même temps que le lieutenant Pierra et avait dû s'arrêter en cours de route, est également arrivé à Rouen à dix heures et demie de l'après-midi.

Les deux aviateurs repartiront ce matin à destination de la Haie.

13 mai 1912

0519

Une série d'accidents au circuit d'aviation du Haut-Rhin

Strasbourg, 12 mai.

Le circuit d'aviation du Haut-Rhin et le meeting de Strasbourg n'ont pas été favorisés par le destin. Les deux journées ont été marquées par de graves accidents qui ont jeté une véritable consternation parmi les participants. Hier, deux officiers qui étaient partis de Mulhouse pour Strasbourg tombaient peu après le départ et l'un d'eux, le lieutenant Bohl, a eu une fracture de la colonne vertébrale.

Aujourd'hui, sept aviateurs sur seize inscrits ont pris le départ. Sur ces sept, un seul est arrivé au but, et c'est un civil, l'ingénieur Hirth. Les officiers ont atterri où le vent les a poussés, plusieurs avant d'avoir parcouru la moitié du parcours de 130 kilomètres. L'un d'eux, le lieutenant Wirth, s'est fracturé le crâne près de Neufvillage. Un autre est parti dans la direction de Saint-Dié, mais il a atterri à quelques mètres de la frontière française, quand il eut reconnu son erreur.

Pendant ce temps, un grave accident se produisait au polygone de Strasbourg, où avait lieu une exhibition. L'aviateur Krieger a capoté peu après son départ. Son passager, un lieutenant, a eu une fracture du crâne. Quant au pilote, il a des lésions qui mettent ses jours en danger. Le meeting a été aussitôt interrompu.

13 mai 1912

0520

CHUTE MORTELLE A CASSEL

Cassel, 12 mai.

L'aviateur Schmigulski, de Berlin, avait entrepris cet après-midi un vol en hauteur, lorsqu'il perdit l'équilibre dans un virage, à la hauteur de cent mètres environ. L'appareil est tombé perpendiculairement sur le sol. Schmigulski a été si grièvement blessé qu'il a succombé quelques minutes après.

0521

Védrines a quitté l'hôpital Lariboisière

Hier, à onze heures, le docteur Picqué, qui donne, à l'hôpital Lariboisière, ses soins à l'aviateur Védrines, signait le bulletin de santé suivant :

L'état de Védrines est aujourd'hui assez satisfaisant pour que j'autorise dès demain son transfert dans une maison de santé privée où il pourra achever sa convalescence. De grands ménagements sont encore nécessaires.

La radiographie du poignet a été pratiquée hier ; il n'existe aucune fracture.

D'après ce bulletin, c'est aujourd'hui seulement que Védrines devait quitter l'hôpital. Sans doute, l'état de l'aviateur s'améliora encore sensiblement dans la journée d'hier, car son transfert dans une clinique privée eut lieu au cours de l'après-midi.

A quatre heures, en effet, Védrines, en voiture découverte, quittait Lariboisière pour être conduit à la maison de santé Deperdussin, 9, rue de Turin.

Il était accompagné d'un interne et de sa femme.

Son arrivée dans le quartier fit sensation. La tête encore entourée d'un énorme pansement, l'aviateur paraissait tout joyeux. Sans vouloir accepter l'aide de personne, il monta jusqu'à la chambre qui lui avait été préparée.

Son premier soin, en arrivant à la maison de santé de la rue de Turin, fut de rédiger un bulletin pour réclamer un paquet de cigarettes et des allumettes qu'on envoya chercher au bureau de tabac voisin.

Il se mit ensuite au lit et, après s'être en-

*1 paquet de cigarettes
Jaune
avec boîte d'allumettes
libre
Vedrines*

Fac-similé du billet de Védrines

retenu quelques instants avec ses proches, fatigué par sa courte promenade au grand air, il s'endormit.

Il sera de nouveau visité, ce matin, par le docteur Picqué, qui lui continuera ses soins quelques jours encore.

13 mai 1912

0522

**L'AVIATEUR NARDINI
ARRIVE ENFIN EN ANGLETERRE**

L'aviateur italien Nardini, expulsé de France, est enfin parvenu à quitter le continent.

Malgré le temps couvert, il partit hier matin à cinq heures de Calais et s'éleva de suite à une grande hauteur.

Il atterrit à Douvres à six heures du matin.

14 mai 1912

0524

**POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION
LE TOUR D'ANGLETERRE
ET DU PAYS DE GALLES**

Londres, 13 mai.

Le Daily Mail annonce qu'afin de hâter, sur terre et sur mer, le développement de l'aviation, au point de vue de laquelle l'Angleterre est encore de beaucoup en arrière par rapport à ses rivaux étrangers, il a confié à l'un des premiers aviateurs d'Angleterre, M. Henri Salmat, le soin de parcourir durant treize semaines l'Angleterre et le Pays de Galles.

L'aviateur volera de ville en ville, faisant dans chacune d'elles des démonstrations ayant trait à l'emploi des aéroplanes et des hydroplanes.

Le Daily Mail espère convaincre tout le monde du grand degré de perfection qu'ont atteint déjà les aéroplanes, et démontre la valeur des services qu'ils pourront rendre en temps de guerre.

0525

POUR L'AVIATION MILITAIRE

Le total des sommes recueillies par le Comité national s'élève à 1,351,575 fr. 09.

La fête que l'Aéronautique-Club de France organise à Port-Aviation le 19 mai s'annonce comme devant remporter le plus grand succès.

Le programme sportif comprendra notamment des épreuves établies sur des thèmes militaires dont l'action se passera sous les yeux des spectateurs.

M. Jean Dupuy, ministre des Travaux publics, a fait remettre à l'A. C. D. F. des médailles qui seront décernées comme prix aux aviateurs concurrents.

Lorient, 13 mai.

La chambre de commerce a voté une subvention en faveur de l'aviation militaire et, dans une délibération prise à l'unanimité, elle demande aux ministres de la Guerre et de la Marine qu'il soit créé un port d'attache aux environs de l'arsenal.

Des souscriptions publiques ont été ouvertes au Cambodge pour offrir un aéroplane à la métropole.

En Cochinchine et au Tonkin, des souscriptions ont été également ouvertes dans le but d'offrir un aéroplane à l'armée d'Indo-Chine.

0526

**Un aviateur anglais se tue
ainsi que son passager**

Londres, 13 mai.

L'aviateur Fisher, qui, cet après-midi, effectuait avec un passager un vol à Brooklands, est tombé d'une hauteur de cinquante mètres et s'est tué.

Le monoplane a pris feu en touchant terre et ce n'est qu'après avoir éteint les flammes que l'on a pu dégager le passager, nommé Masson, qui était mort et affreusement défiguré.

14 mai 1912

0523

PREMIÈRE INTERVIEW DU CONVALSCENT

Védrines nous dit ses projets

Il ne songe plus qu'à remonter en aéroplane. — Quant à son accident, c'est un « trou noir » dans ses souvenirs



Cl. Petit Parisien.

**VEDRINES DANS LA CHAMBRE QU'IL OCCUPE A LA MAISON DE SANTE
DE LA RUE DE TURIN**

A l'hôpital Lariboisière, où Védérines fut transporté aussitôt après sa terrible chute, la consigne était d'une sévérité tout exceptionnelle.

« On n'entre pas ! Voilà, semblait-il, le mot d'ordre ! Aussi bien, personne ne fut jamais admis, hormis quelques membres de sa famille, à approcher le vainqueur de Paris-Madrid.

A la clinique Deperdussin, 9, rue de Turin, où il a été conduit, la consigne est moins rigoureuse.

Là, fort aimablement, on a reçu l'envoyé du Petit Parisien.

Dans sa chambre toute laquée blanc, Védérines n'est même pas au lit. Nous l'avons trouvé étendu sur une chaise longue, tout habillé. Et, n'était le turban blanc qui lui entoure la tête, une pâleur assez prononcée et les mains amaigries, on ne pourrait croire que cet homme resta de longs jours entre la vie et la mort, beaucoup plus près même de la mort que de la vie.

A notre entrée, Védérines sourit doucement et le premier prend la parole :

— Ça, c'est gentil d'être venu me voir. A la bonne heure, ici au moins je ne suis pas le reclus...

— Mais vous voilà tout à fait bien, bravo !

— Oui, comme vous voyez, ça va ! Encore un peu de patience et je n'aurai plus qu'à recommencer Douai-Madrid, sans culbute toutefois !

— Alors, mon pauvre ami, ça a été terrible, cette chute ?

— Sais pas ! Je ne me souviens bien que

d'une chose : c'est que je suis parti de Douai et que longtemps après (on m'a dit trois jours), je me suis retrouvé dans un lit d'hôpital ! Voyez-vous, il y a là, dans mes souvenirs, un trou noir, tout à fait déplaisant... Aussitôt que j'irai bien, je me propose de me rendre à Epinay. Là, sur les lieux de la chute, peut-être la mémoire me reviendra-t-elle...

— Et vous ne songez pas à abandonner l'aviation ?

— Ah ! ça non ! D'ici un mois, je compte bien remonter. Et croyez-moi, Douai-Madrid sera fait, et dans la journée, comme je l'ai dit. Arrivé là-bas, je demanderai audience au roi d'Espagne, et j'espère qu'il voudra bien me confier un message pour M. Fallières, message que j'apporterai de Castille à Paris par la voie des airs !

— Mais cette fois, au moins, vous remplacerez votre casquette par un casque ?

— Oh ! oui, peut-être. Sans doute, même, car, enfin, si j'avais eu un casque, j'aurais probablement été moins touché... Mais c'est si incommode !...

Cependant, une garde dévouée, qui, dans un coin de la pièce, assistait à notre conversation, timidement disait :

— Ne vous fatiguez pas trop, monsieur Védérines...

Cela nous rappela que le docteur Picqué recommanda toujours les plus grands ménagements... Le moment était venu de tendre la main au sympathique convalescent, en lui disant : « A bientôt ! »

Max AVENAY.

14 mai 1912

0527

AERONAUTIQUE

LE VENT INTERROMPT

LE CIRCUIT D'AVIATION DU HAUT-RHIN

La seconde étape du Circuit d'aviation du Haut-Rhin, qui devait être disputée hier entre Metz et Sarrebrück, est remise à plus tard, en raison du vent et aussi pour donner à un plus grand nombre d'aviateurs la possibilité de prendre part à l'épreuve.

A 8 h. 5, a atterri le comte Folskeel, qui se classe ainsi deuxième.

Etant donné la force du vent, les performances de certains aviateurs peuvent être qualifiées d'extraordinaires.

Deux aviateurs, Mahnke et Barénds, sont arrivés dans la matinée.

Falkenstein a atterri aux environs de Metz. On attend encore d'autres aviateurs, ainsi que l'aérostat Victoria-Louise.

Le lieutenant Hartmann est parti ce matin, en aéroplane, du champ d'aviation de Neudorf et a atterri à Morhange. L'appareil a été endommagé en touchant le sol.

L'aviateur Engwer a transporté, à cause du mauvais temps, son appareil de Mulhouse à Metz, afin de prendre part à l'épreuve à partir de cette ville.

0528

DISSY-LES-MOULINEAUX A SAUMUR

L'aviateur Vidart, sur monoplane Deperdussin, muni d'un moteur Gnome de 50 HP, qui était parti hier matin, à six heures, du champ d'aviation d'Issy-les-Moulineaux, a atterri à dix heures à Saumur, après avoir fait escale à Tours.

L'aviateur reconnaît le circuit d'Anjou, où se courra prochainement le grand prix de l'Aéro-Club de France.

L'appareil dont il se sert est celui-là même avec lequel il était venu, ces jours derniers, d'Amérique à Paris.

durant treize semaines l'Angleterre et le pays de Galles.

L'aviateur volera de ville en ville, faisant dans chacune d'elles des démonstrations ayant trait à l'emploi des aéroplanes et des hydroplanes.

Le Daily Mail espère convaincre tout le monde du grand degré de perfection qu'ont atteint déjà les aéroplanes, et démontrer la valeur des services qu'ils pourront rendre en temps de guerre.

0529

LES OFFICIERS AVIATEURS

FOURNIER ET PIERRA AU HAVRE

L'enseigne de vaisseau Fournier et le lieutenant d'artillerie Pierra, partis de Rouen, où ils s'étaient arrêtés après être venus de Reims, sont arrivés sur le champ d'aviation de Biéville, près du Havre.

Ils ont été reçus par le général Capiamont, gouverneur de la place, entouré des officiers de son état-major. Les deux officiers aviateurs ont été félicités.

En partant de Rouen, ils avaient suivi la vallée de la Seine jusqu'à Hardrevil; de là, ils se sont dirigés sur le champ d'aviation de Biéville.

Les aviateurs ont été acclamés par une foule nombreuse.

15 mai 1912

0530

**LES INDEMNITES
DES AERONAUTES MILITAIRES**

Le ministre de la Guerre vient de soumettre, à la signature du Président de la République, un décret fixant les indemnités spéciales au personnel de l'aéronautique militaire.

Ces indemnités sont de trois sortes :

1^o Indemnité de fonctions attribuée à tout aéroplane militaire breveté, accomplissant dans un des services de l'aéronautique, un stage comportant des vols en aéroplane ou des ascensions en dirigeable ou en cerf-volant. Cette indemnité varie de 19 francs par jour (officiers), à 0 fr. 50 (caporaux et soldats servant pendant la durée légale) ;

2^o Indemnité journalière à allouer aux militaires qui, n'ayant pas droit à l'indemnité de fonctions, sont appelés à exécuter des vols ou des ascensions en service commandé : variant de 5 francs (officiers), à 0 fr. 50 (caporaux et soldats) ;

3^o Primes journalières du service aéronautique, allouées aux sous-officiers, caporaux et soldats titulaires du brevet de mécanicien aéroplane ; indemnité variant de 3 fr. 50 à 1 fr. 50, suivant le grade et le genre de service.

15 mai 1912

0531

CHUTE MORTELLE D'UN OFFICIER AVIATEUR

**Le capitaine Echeman
tombe de 20 mètres
et se fracture le crâne**

Etampes, 14 mai.

Le capitaine Echeman, de l'aéronautique militaire, cadre, arrivé, ce matin, de Vincennes, se rendit cet après-midi à l'école militaire d'aviation de Villesauvage, près d'Etampes.

Vers 6 h., il monta l'un des premiers monoplans achetés avec le produit de la souscription nationale, et s'éleva à 1.000 mètres environ. Dans la descente, alors que le capitaine Echeman se trouvait à environ 50 mètres du sol, le monoplane plqua de nez et descendit rapidement.

Le pilote put néanmoins redresser son appareil et les personnes présentes crurent que l'atterrissage allait se produire normalement ; mais, à 20 mètres, le monoplane se pencha à nouveau et s'abattit comme une masse sur le sol, où il se brisa.

On dégagea le capitaine Echeman et on constata qu'il avait une fracture du crâne et diverses autres blessures sur le corps.

Transporté aussitôt à l'hôpital d'Etampes, le malheureux capitaine succomba après deux heures d'agonie, sans avoir repris connaissance.

Une enquête

Dès qu'il a eu connaissance de l'accident, le ministre de la Guerre a chargé le colonel Hirschauer de procéder à une enquête sur les conditions dans lesquelles il a pu se produire.

L'inspecteur permanent de l'aéronautique militaire devra notamment vérifier si des prescriptions récemment édictées, quant à l'emploi de certains appareils, ont été rigoureusement observées.

0532

NANCY, CENTRE D'AVIATION MILITAIRE

Nancy, 14 mai.

La commission des hangars d'aviation militaire, composée de M. Floquet, doyen de la Faculté des sciences, président ; le colonel Lecomte et M. Antoine, professeur au lycée, vice-présidents ; les conseillers municipaux MM. Rothé, professeur à la Faculté des sciences ; Ronot, président de la fédération des commerçants ; Kahn, etc., après avoir visité ce matin les territoires de la ferme Saint-Jacques, de Brabois, Varangéville et Tomblaine, a choisi le terrain avoisinant les casernes de Bricambeau, comme étant le plus favorable aux atterrissages.

Le ministère de la Guerre, par l'organe du capitaine Degois, a promis une escadrille d'aéroplanes à demeure pour Nancy, avec un capitaine chef du centre d'aviation, cinq lieutenants et des adjoints civils.

Les officiers aviateurs Nicaut et de Montjou viendront prochainement se livrer à des expériences d'atterrissage.

Le professeur Rothé étudiera les courants et remous de l'atmosphère.

Les étudiants de l'Université de Nancy seront associés à l'école de pilotage.

15 mai 1912

0533

**Se donnant pour Legagneux
un escroc fait des dupes**

Dreux, 14 mai.

Ces jours derniers, un individu disant être l'aviateur Legagneux quittait l'hôtel Moderne, à Evreux, en se faisant avancer une somme de cent francs, sous prétexte qu'il avait oublié son porte-or chez M. Angenard, à Bueil, où était resté son aéroplane.

Au préalable, il s'était, du bureau de poste adressé un télégramme à Bueil, chez M. Angenard, qui le lui remit à son arrivée, tout fier d'avoir en son hôtel un voyageur de marque comme Legagneux. Aussi tout le pays fut-il bien vite informé. Le maire, le curé, les pompiers accoururent pour serrer la main de l'aviateur, les femmes délaissèrent leurs occupations ménagères pour aller voir Legagneux ; bref, pendant une partie de la nuit, le champagne coula, ce fut une véritable fête.

Le pseudo-aviateur, comblé, par tant de faveurs, promit aux habitants de leur amener son aéroplane le lendemain et de voler au-dessus de la vallée.

Il partit en effet le lendemain, en ayant soin d'emprunter à son hôtelier, M. Angenard, toujours sous le prétexte qu'il avait oublié son porte-or à Evreux.

Alors, il se rendit à Dreux, où il fit une visite au frère de M. Angenard, à qui il soutira une nouvelle somme, et, louant une automobile, se fit conduire à Chartres, puis à Rambouillet, où il descendit, recommandant au chauffeur de l'attendre. Mais il ne devait pas reparaitre et le chauffeur rentra à Dreux sans avoir été payé.

Cet escroc, d'assez grande envergure, est âgé d'environ trente ans et porte à la boutonnière le ruban de la Légion d'honneur. C'est ce matin seulement que la police a été avisée de ses exploits et a pu commencer son enquête.

Là, le maçon se mit à frapper si brutalement la malheureuse femme que M. Gros accourut pour la défendre.

Cette intervention n'eut pas l'heur de plaire à Burel qui, sortant un couteau de sa poche, se précipita sur le boulanger et l'en frappa avec une sauvagerie inouïe.

M. Gros ne reçut pas moins de vingt-cinq coups de couteau en différentes parties du corps, et demeura étendu sur le sol dans un état piloyable.

Son forfait accompli, Burel s'empressa de retourner chez lui et de s'y barricader. Cependant, à l'arrivée de M. Roussel, commissaire de police, et du brigadier Nicolas, le maçon renonça à toute résistance et se rendit.

La foule qui s'était amassée devant sa maison voulut se précipiter sur lui. Le magistrat et les gendarmes eurent grand-peine à le protéger.

Le procureur de la République, prévenu par M. Roussel, a chargé M. Fredin, juge d'instruction, de suivre cette affaire, et a commis le docteur Legrand pour examiner le blessé.

Le meurtrier a déclaré à M. Roussel qu'il n'avait fait qu'user du droit de légitime défense. Il dut reconnaître l'inanité d'un tel système de défense, puis déclara qu'il ne parlerait que devant le juge d'instruction. Il sera transféré demain à Versailles.

16 mai 1912

0534

Védrines se promène... pour ses affaires

Védrines ne perd pas de temps. A peine entré en convalescence à la suite de sa terrible chute, il commence à mettre à exécution les projets qu'il nous confiait à sa sortie de l'hôpital Lariboisière.

C'est ainsi que, hier après midi, accompagné de Vidart, il s'est rendu à Gennevilliers, aux usines Gnome, afin de faire choix du moteur de 80 chevaux qu'il compte mettre sur le monoplane Deperdussin qu'il pilotera, le 16 juin, dans le Grand Prix de l'Aéro-Club.

Védrines espère que son appareil sera bientôt prêt et que, sous peu de jours, il lui sera possible d'en faire les premiers essais.

0535

LE CIRCUIT ALLEMAND

Hier matin, les aviateurs prenant part au circuit allemand d'aviation sont partis de Sarrebruck pour Mayence, ayant à couvrir une distance de 125 kilomètres.

Le comte de Wolfskehl partit, le premier à 4 h. 26, avec le lieutenant Heller comme passager; il fut suivi du lieutenant Mahuke, à 4 h. 28; du lieutenant Barénds à 4 h. 35, emmenant un passager, et du lieutenant Hirth à 4 h. 41.

Hirth atterrit à 5 h. 28, ayant couvert les 125 kilomètres du parcours en 47 minutes 16 secondes; le comte Wolfskehl arriva à 5 h. 45, le lieutenant Barénds à 6 h. 32 minutes 25 secondes, et le lieutenant Mahuke à 7 heures 11 minutes.

Le prince Henri de Prusse suivit les aviateurs en automobile jusqu'à Mayence.

0536

LA CLOTURE DES ENGAGEMENTS DU GRAND PRIX D'AVIATION

La clôture des engagements pour le Grand Prix d'aviation de l'Aéro-Club de France, qui doit se disputer sur le circuit d'Angers les 16 et 17 juin prochain, a eu lieu, hier soir, à minuit.

A ce moment, trente-six appareils étaient inscrits. A ce nombre viendront, aujourd'hui, s'ajouter ceux qui ont pu être mis à la poste avant le délai réglementaire.

On peut donc prévoir que près de quarante concurrents se mettront en ligne dans la grande épreuve qui est d'ores et déjà assurée du plus brillant succès.

0537

UN CONCOURS DE MOTEURS D'AVIATION EN ITALIE

Le ministre de la Guerre d'Italie ouvre un concours de moteurs d'aviation.

Pourront y prendre part :
1° Les constructeurs italiens;
2° Les constructeurs étrangers ayant une représentation en Italie et une fabrique.

Les moteurs devront être présentés dans la matinée du 13 janvier 1913, à dix heures au plus

tard, en les lieux qui seront désignés ultérieurement.

0538

CHUTE GRAVE D'UN AVIATEUR A CHARTRES

Chartres, 15 mai.

Un accident s'est produit hier soir, non loin du champ d'aviation de Chartres.

L'aviateur Lhoumeau expérimentait un biplan d'un modèle nouveau, quand tout à coup, alors qu'il se trouvait à une douzaine de mètres de hauteur, l'appareil capota.

On releva l'infortuné pilote qui, sans connaissance, fut transporté à la clinique du docteur de Fourmestraux.

Celui-ci ne peut encore se prononcer sur l'état de Lhoumeau. Les blessures de l'aviateur intéressent la région dorsale.

17 mai 1912

0539

Védrines visite le lieu de son accident

Védrines, dès le premier jour de sa convalescence, manifesta l'intention de se rendre, à l'une de ses premières sorties, à Epinay, sur le lieu même où il fit sa terrible chute.

Il a mis hier ce projet à exécution. Accompagné de quelques amis, le populaire aviateur se rendit d'abord à Saint-Denis, puis, de là, à la gare d'Epinay, où l'automobile que M. Deperdussin avait mise à sa disposition le déposa vers quatre heures.

Védrines se fit faire tout au long, par ceux qui en furent les témoins, le récit de son accident, dont, ainsi que le *Petit Parisien* l'a rapporté, tout souvenir est disparu de sa mémoire.

L'aviateur reprit ensuite le chemin de Paris, heureux d'avoir revu l'endroit où il fit une chute qui faillit être mortelle.

0540

Pour l'aviation militaire

La colonie française égyptienne qui, sous le patronage du ministre plénipotentiaire de la République, des consuls de France au Caire, Alexandrie et Port-Saïd, a pris l'initiative d'ouvrir une souscription pour offrir un aéroplane à l'armée française, a déjà recueilli une somme de 13,000 francs.

L'aéroplane offert portera le nom de *Louis Mouillard*, le grand précurseur français, inventeur du gauchissement des ailes, à qui l'on vient d'élever un monument.

Le comité espère atteindre la somme de 20,000 francs, pour doter le *Louis-Mouillard* d'un dispositif de sécurité.

0541

AERONAUTIQUE

LES OBSEQUES DU CAPITAINE ECHENNAZ

Les obsèques du capitaine aviateur Echennoz auront lieu demain matin samedi, à huit heures, à Stamps. L'inhumation aura lieu à Montreuil, à onze heures trente.

0542

UN TERRAIN D'ATTERRISSAGE A BAYONNE

L'Aéro-Club de Bayonne-Biarritz va créer, sur la plage de la Chambre d'Amour, à Anglet, près Biarritz, un vaste champ de départ et d'atterrissage pour aéroplanes. Les limites du nouveau champ d'aviation et l'emplacement approximatif des hangars ont été fixés. A la suite de cet examen, un accord est intervenu entre la municipalité d'Anglet et le comité de l'Aéro-Club.

0543

LE GRAND PRIX D'AVIATION

La commission d'aviation de l'Aéro-Club de France vient de faire connaître aux engagés du Grand Prix de l'Aéro-Club de France que le circuit aérien Angers-Cholehan-Angers mesurera

être officiellement mesuré et que la distance de chaque tour est exactement de 157 kil. 411.

Les concurrents auront à parcourir, le premier jour, trois tours du circuit, soit 472 kil. 233, et le second jour, quatre tours du circuit, soit 629 kil. 644. La distance totale du Grand Prix d'aviation sera donc de 1.101 kil. 877.

0544

MARSEILLE-AJACCIO EN AEROPLANE

L'aviateur Carabelli est en ce moment à Ajaccio, où il étudie le terrain d'atterrissage situé à Vignetta.

Carabelli se propose de faire la traversée Marseille-Ajaccio en aéroplane.

18 mai 1912

0545

A L'ECOLE SUPERIEURE D'AERONAUTIQUE

Aujourd'hui, aura lieu, à l'école supérieure d'aéronautique, sous la présidence de M. Millerand, ministre de la Guerre, la remise de la médaille décernée par l'école à son ancien élève, l'enseigne de vaisseau Cornicou (en aviation André Heaumont).

0546

RICHET FAIT UNE CHUTE PEU GRAVE

L'aviateur Richet qui, hier matin, se rendait, sur un biplan, de Douai à Amiens, dut atterrir à Saint-Quentin.

Grâce dans sa descente par la troupe qui évoluait sur le champ de manœuvres, l'aéroplane alla donner dans un arbre et se brisa. Il fut complètement détruit; par contre, l'aviateur n'eut que des blessures sans gravité.

19 mai 1912

0547

AERONAUTIQUE

LES OBSEQUES DU CAPITAINE ECHENNAZ

Les obsèques du capitaine Echennoz, le malheureux aviateur tué mardi soir sur l'aérodrome de Ville-Sauvage, ont eu lieu hier.

La levée du corps a été faite à huit heures, à l'hôpital d'Stamps, en présence de M. Darrais, sous-préfet, et de nombreux officiers et aviateurs.

Le cercueil, placé dans un fourgon automobile, a été ensuite transporté à Montreuil, où a été célébré, en l'église Saint-Joseph, le service funèbre.

L'inhumation a eu lieu dans le cimetière de la localité, où la famille possède un caveau. Des discours ont été prononcés sur la tombe de l'aviateur par MM. Henri Lavey, de l'Académie française; Labussière, de Montreuil, et le lieutenant-colonel tienne, directeur du parc d'aviation de Rennes.

20 mai 1912

0548

L'aviateur Parisot se blesse grièvement

L'aviateur Parisot, celui-là même qui vint un jour descendre sur l'esplanade des Invalides, donne en ce moment une série d'exhibitions à Liège.

Hier après midi, il mettait au point un nouvel appareil et commençait à s'élever quand il constata que le stabilisateur ne fonctionnait pas. Il voulut atterrir, mais, au même instant l'appareil s'inclina et donna d'un côté contre le sol.

Parisot fut violemment projeté à terre; relevé par des témoins, il portait à la tête une large blessure. C'est dans un état assez grave qu'il a été conduit à son domicile.

20 mai 1912

0549

NOS AVIATEURS AU MAROC

Casablanca, 18 mai. — Le général Lyautoy, pour éprouver notre aviation militaire au Maroc, a dépêché de Rabat le lieutenant Do-Hu, avec un message pour l'état-major de Casablanca.

L'aviateur a accompli le parcours en 45 minutes, volant à 1,000 mètres d'altitude. Il a passé au-dessus de plusieurs nuages



Le lieutenant Do-Hu

lourds du soir, se dirigeant à l'aide de la boussole.

0550

AERONAUTIQUE

LA FÊTE DE JUVISY

La fête d'aviation organisée hier après midi à Juvisy par l'Aéronautique-Club de France a obtenu un bon succès.

Molla et Amerigo, pilotant des monoplans Rep, sont venus de Buc et ont été particulièrement applaudis; Sadi Lecoq, sur Blériot; Duval, de Pischoff, Champel, Divetain, etc., sur divers appareils, ont fait de très beaux vols.

Voici, du reste, quels ont été les résultats des épreuves disputées :

Aéroplanes contre petits ballons. — 1. de Pischoff, 2. Sadi Lecoq.

Concours de lancement. — 1. Duval, 2. Champel, 3. Divetain.

Prix des passagers. — 1. Champel, 2. de Pischoff.

21 mai 1912

0551

NOS DIRIGEABLES MILITAIRES

Le « Clément-Bayard III » monte à 2.900 mètres

IL BAT AINSI LE RECORD DE HAUTEUR POUR DIRIGEABLES

Compiègne, 20 mai. Le dirigeable *Clément-Bayard III*, construit en tissus Hutchinson, qui a son hangar à la Motte-Breuil, vient d'accomplir une performance magnifique, battant le record de la hauteur pour ballons dirigeables et l'augmentant du même coup de 750 mètres.

Ce matin, de très bonne heure, profitant d'une belle matinée sans vent, les hommes

de manœuvre sortirent, l'énorme masse jaune de son hangar.

Le capitaine Néant et l'ingénieur Sabathier procédèrent aux opérations habituelles de pesage du ballon et à quatre heures du matin, le mécanicien Dilasser mettait ses moteurs en route...

Le ballon s'éleva lentement tenu encore au guide-rope et bientôt le lâchez-tout fut sifflé.

Montant toujours de plus en plus, il passa plusieurs fois au-dessus de Vic-sur-Aisne et Noyon; bientôt il ne fut plus qu'un point à peine visible dans le ciel brumeux.

A huit heures, il redescendait près de son hangar, ayant atteint une hauteur de 2.900 mètres, battant le record du monde de la hauteur pour dirigeables, record que détenait, depuis le 6 décembre 1911, l'Adjudant-Réau avec 2.150 mètres.



LE « CLEMENT-BAYARD-III » QUITTANT SON HANGAR A LA MOTTE-BREUIL

Dans les médaillons : en haut : le capitaine Néant; en bas, à gauche : MM. Sabathier, ingénieur, et Dilasser, chef mécanicien.

21 mai 1912

0552

AERONAUTIQUE

LE CIRCUIT ALLEMAND

Les aviateurs du circuit du Haut-Rhin ont quitté Carlsruhe hier matin, à 4 h. 1/2, se rendant à Fribourg.

La distance entre ces deux villes est de 120 kilomètres.

Voici les temps : l'ingénieur Hirth a fait le trajet en 1 h. 13; le lieutenant Bahems, en 1 h. 30; le comte Wolffskohl, en 2 h. 11; le lieutenant Hartmann, en 2 h. 19; le lieutenant Manke, en 2 h. 21; le lieutenant Fisch, en 2 h. 56.

21 mai 1912

0553

ATTERROISSAGES DE BALLONS

Le ballon *Hélène*, parti de Saint-Cloud sous la conduite d'Hebster, accompagné du capitaine Blaise et des lieutenants Aveline et Guichard, est descendu sur la route de Gouvernes, près de Meaux.

Un sphérique, monté par M. Leblanc, pilote, et cinq passagers, a atterri dans les Benu-mois en forêt de Compiègne.

En dégonflant son ballon, qui avait pris terre près de Creil, M. Roussel subit un commencement d'asphyxie.

21 mai 1912

0554

PETITES NOUVELLES SPORTIVES

Le premier hydro-aéroplane de la marine française vient d'être monté à l'arsenal de Toulon. Il va être transporté sur la *Foudre* pour ses premiers essais.

Deux officiers et un sous-officier de l'armée serbe sont arrivés à l'école Blériot d'Etampes pour commencer leur apprentissage.

M. AVERNAY

22 mai 1912

0555

**L'aviateur belge Crombez réussit
la double traversée de la Manche**

Calais, 21 mai.

Ce matin vers dix heures une foule énorme se pressait dans les rues de notre ville pour admirer, très haut dans le ciel, un monoplan qui évoluait au-dessus de la ville.

Après avoir fait le tour de la grande cité maritime, on vit le léger appareil piquer droit vers la Manche, dans la direction de Douvres.

C'était l'aviateur Crombez, qui était parti ce matin de Nieupoort (Belgique), pour se



L'aviateur Crombez

rendre en Angleterre, à bord de son monoplan Deperdussin, moteur Gnome (bougies Oléo).

L'appareil disparut bientôt dans la légère brume matinale.

Une dépêche reçue par sans fil, de Douvres, signala le monoplan de Crombez au-dessus de cette ville.

Là, il se livra à quelques évolutions puis il reprit, sans avoir atterri, la direction de Calais, après avoir jeté un billet, qui fut ramassé près du village de Saint-Margaret.

Ce billet était ainsi conçu :

L'aviateur Crombez exécutant le voyage aller et retour de Nieupoort (Belgique) salue respectueusement l'Angleterre et son noble roi.

Après être passé à nouveau au-dessus de Calais, Crombez se dirigea vers la frontière belge et revint atterrir à son point de départ.

Son voyage, qui représente environ 220 kilomètres, a duré 2 heures 20 minutes.

Henri Crombez, qui a fait preuve de sang-froid et d'endurance, ayant eu à lutter contre la brume et des remous assez violents, se place par cet exploit, parmi les meilleurs pilotes. De plus, non seulement c'est le premier aviateur belge qui traverse la Manche, mais c'est le second (l'anglais Rolls fut le premier), qui effectua la double traversée du détroit.

0556

Chute mortelle d'un aviateur

Londres, 21 mai.

On mande de New-York que l'aviateur Frédéric Southard s'est tué en tombant d'une hauteur de quarante mètres à Dayton, dans l'Ohio.

22 mai 1912

0557

L'AVIATEUR HAMEL

L'aviateur Hamel, qui avait l'intention de faire le voyage Paris-Londres, après avoir effectué avec le succès que l'on sait le voyage Londres-Paris, le 2 avril dernier, s'était mis en route hier matin sur son Blériot, moteur Gnome, toujours accompagné de sa passagère, miss Davies.

Malheureusement, le temps était peu favorable et l'aviateur, qui était parti d'Issy-les-Moulineaux vers les six heures, fut obligé, à cause d'une pluie diluvienne, d'atterrir à Saint-Martin-du-Tertre, non loin de Luzarches, sur la pelouse du château de Saint-Martin, appartenant au duc de Massa.

A deux heures vingt, après avoir déjeuné, Hamel est reparti.

Il s'est arrêté de nouveau, afin de se ravitailler en huile, à Longueau, non loin d'Amiens.

Enfin, à cinq heures un quart, il est reparti pour Hardehot, près de Boulogne.

On télégraphie de Londres que l'aviateur est arrivé, dans la soirée, à Eastchurch, avec sa passagère.

0558

AERONAUTIQUE

**UN CONCOURS DE DISTANCE
POUR SPHERIQUES**

Samedi prochain, 25 mai, au parc de l'Aéro-Club de France, à Saint-Cloud, sera donné le départ d'un concours de distance.

MM. Edgar Bonnet (Volta); Louis Pierron (Louisette); René Le Grain (X...); J. Aumont-Thiéville (Tulipe); Maurice Biennaimé (Picardie-III); André Schelcher (Quo Vadis); Georges Prin (Maladetta); Maurice Vernanchet (Pourquoi-Pas?); Emile Dubonnet (Condor); Georges Ravaine (Petit-Mousse); J. de Francia (Moucheron); André Wateau (Pégase); Ed. Bourdariat (Cyrano); A. Omer-Decugis (Korrigan); Bouchez (Étoile); Henry Kapferrer (Astra); comte de Fayolle (Beau-Séjour).

0559

W. WRIGHT VA MIEUX

L'état de Wilbur Wright, atteint depuis quelques jours par la fièvre typhoïde, s'est amélioré et l'on espère maintenant une prompte guérison.

0560

EXPERIENCES DE TIR SUR PLANEUR

Le capitaine Saconney va arriver prochainement à Toulon, avec un train de cerfs-volants, sur lequel il se livrera à des essais de tir.

0561

**L'ORDRE DES DEPARTS
DANS LE GRAND PRIX DE L'AVIATION**

Hier, a eu lieu à l'Aéro-Club de France, le tirage de l'ordre dans lequel seront donnés les départs, le 16 juin prochain, sur le circuit d'Anjou, pour le Grand Prix d'Aviation.

1. Deperdussin, 2. Morane-Saulnier, 3. Breguet, 4. Farman, 5. Breguet, 6. Blériot, 7. Morane-Saulnier, 8. Sommer, 9. Sommer, 10. Rep, 11. Morane-Saulnier, 12. Morane-Saulnier, 13. Nieuport, 14. Hanriot, 15. Zens, 16. Astra, 17. Borel, 18. Astra, 19. Zodiac, 20. Nieuport, 21. Farman, 22. Deperdussin, 23. Nieuport, 24. Farman, 25. Candron, 26. Rep, 27. Ladougue, 28. Deperdussin, 29. Morane-Saulnier, 30. Rep, 31. Blériot, 32. Sommer, 33. Hanriot, 34. Blériot, 35. Deperdussin.

La désignation des pilotes chargés de conduire ces 35 appareils, devra être faite et soumise à l'Aéro-Club avant le 1^{er} juin prochain.

Max AVENAY.

23 mai 1912

0562

**Le capitaine Lucas-Gérardville
brise son appareil**

Le capitaine Lucas-Gérardville, qui procédait, avant-hier soir, à Vincennes, aux essais d'un appareil qu'il avait conçu, a fait une chute après de brillants essais et a presque totalement détruit son aéroplane.

Le pilote et les deux officiers passagers en ont été quittes pour une très légère commotion.

24 mai 1912

0563

**ÉMOUVANTE CÉRÉMONIE
À ISSY-LES-MOULINEAUX**

Une cérémonie émouvante a eu lieu hier matin sur le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux.

Le lieutenant Gronier, qui fut blessé d'une



Le lieutenant aviateur Gronier

chute d'aéroplane à Vincennes, il y a deux ans et qui fut réformé, a été présenté ce matin à son régiment, le 2^e cuirassiers, en grande tenue, avec étendard, par le colonel.

Après le défilé, le colonel a prononcé une allocution très émouvante; le lieutenant Gronier très ému, a répondu et a sauté l'étendard pour la dernière fois. On sait que le lieutenant Gronier a été nommé receveur des finances à Nontron. Il est âgé de vingt-cinq ans.

0564

7.500 kilomètres en aéroplane

Londres, 23 mai.

Un comité vient de se former ici pour organiser en septembre prochain, une grande épreuve d'aviation de Londres aux Indes. Les concurrents, qui devront être Anglais et piloter des machines de fabrication anglaise, passeront par Vienne, le cours du Danube et gagneront Constantinople, puis, après avoir traversé le Bosphore, se rendront à Athènes, Alep, Bagdad, puis à Boucha, sur le golfe Persique, et enfin à Bender-Abbas. La dernière étape serait Kurrachee, aux Indes. La distance totale serait d'environ 4.560 milles.

24 mai 1912

0565

L'escroc du notaire et de l'aviateur

M. Berr, juge d'instruction, a interrogé, hier, Pierre Salaün, l'ancien clerc de M^e Manière, notaire à Quimper, arrêté pour escroquerie.

L'inculpé a raconté qu'ayant vu, dans un journal spécial, que l'aviateur de Baeder, lauréat de 1909 de l'Aéro-Club de France et de la Ligue nationale aérienne, cherchait des jeunes gens se destinant à l'aviation, il s'était mis en rapport avec lui.

Pour faire croire qu'il était riche et avait, malgré son jeune âge, la libre disposition de ses biens, il avait présenté à M. de Baeder un acte d'émancipation qu'il avait créé de toutes pièces au nom de Salaün de la Grandière et une obligation hypothécaire de 80.000 francs.

M. de Baeder s'était laissé prendre aux belles manières de ce personnage et l'avait accepté dans sa maison d'aviation.

Salaün lui avait remis, en règlement de compte, l'hypothèque de 80.000 francs. Or, le prévenu — il l'a avoué hier — avait constitué cette obligation hypothécaire grâce à des récépissés de titres fonciers au nom de Mme Marquier, veuve Genin, récépissés qu'il avait soustraits du dossier de son ancien patron, M. Manière.

Ce fut finalement, on le sait, M. de Baeder qui fut volé.

Salaün, qu'assistait M^e Albert Gautrat, secrétaire de M^e Lévy-Oulmann, a refusé d'indiquer ce qu'il avait fait des sommes qu'il a escroquées.

0566

AERONAUTIQUE

Les aéronautes français dans la Coupe des sphériques

Cinq concurrents s'étaient fait inscrire à l'Aéro-Club pour représenter nos couleurs dans la coupe Gordon-Bennett des ballons sphériques : MM. Blanchet, Leblanc, Dubonnet, Pierron et Bienaimé.

Comme, aux termes du règlement, trois pilotes seulement peuvent être admis dans l'épreuve, la commission sportive du club choisit parmi les inscrits MM. Blanchet, Leblanc et Bienaimé.

Appelé hier à ratifier ce choix, le comité de direction ne l'a pas approuvé et a prié la commission sportive de procéder à un nouvel examen.

0567

PREMIER PRIX DE L'AÉRO-CLUB MICHELIN

La prochaine période du prix de l'Aéro-Club Michelin, organisée par l'Aéro-Club de France, au camp de Châlons, comprendra deux journées : le 25 et le 26 mai.

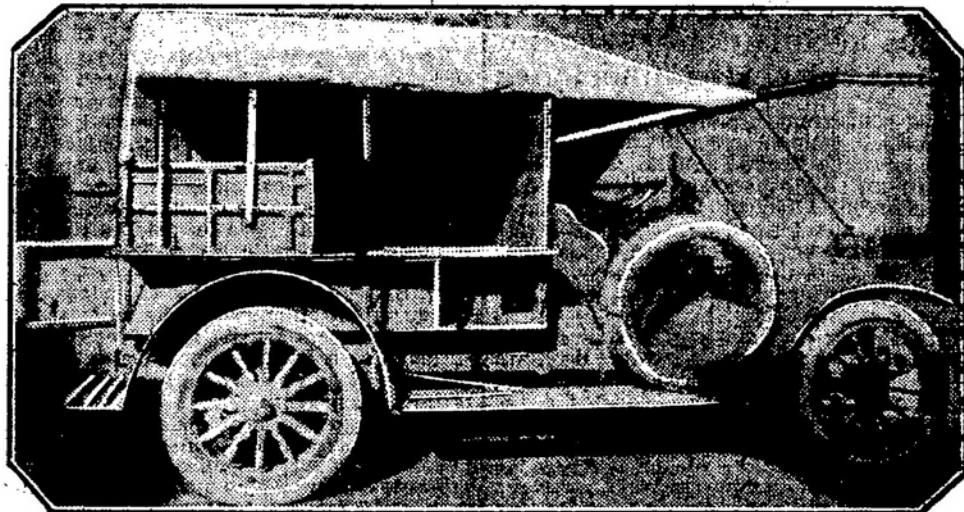
Les épreuves commenceront le samedi 25 mai à 4 heures de l'après-midi, et continueront le dimanche 26 mai, matin et soir.

Les concurrents inscrits pour les tirs sont : MM. l'enseigne de vaisseau Lafont, L. Gaudet, lieutenant Maillert, Fugairon (pilote Brégué).

24 mai 1912

0568

LES AUTOMOBILES D'AVIATION POUR LE MAROC



Le ministre de la Guerre vient de décider l'envoi au Maroc de trente automobiles à l'usage de l'aéronautique militaire. Les superbes voils au-dessus des déserts marocains et les voyages de ville à ville accomplis par le lieutenant aviateur annamite Do-Hu sont certainement présents à la mémoire de nos lecteurs. Le général Lyautey, à peine débarqué au Maroc, a confié une mission au lieutenant Do-Hu et il entre dans les projets du résident général de développer considérablement l'aviation militaire au Maroc.

Mais l'automobile est le complément indispensable de l'avion lorsqu'il s'agit d'établir une liaison entre deux détachements ou entre deux villes. Dans les courses rapides que doit effectuer l'oiseau de guerre, il n'y a pas de parc de ravitaillement et si l'appareil est endommagé on ne peut le réparer sur place.

Le rôle de l'automobile est donc de fournir les éléments nécessaires pour permettre à l'avion de continuer sa mission ou encore de le remorquer.

Le modèle dont nous donnons la photographie est une automobile de 28 chevaux.

Sur les côtés des plats-bords ont été réservés pour les hélices de rechange, ainsi qu'une grande porte pour basculer la tente.

A l'arrière, est disposé un crochet avec amortisseur pour remorquer l'aéroplane.

Une bache s'avance, à cet effet, de 50 centimètres pour faire place aux hélices.

Chaque section aéronautique sera dotée d'une voiture. La première automobile sera embarquée à Marseille pour le Maroc, le 1^{er} juin prochain. L'expédition des autres voitures se fera dans un court laps de temps.

25 mai 1912

0569

WILBUR WRIGHT MOURANT

New-York, 24 mai.

Une dépêche de Dayton (Ohio), où se trouve actuellement Wilbur Wright, annonce que l'aviateur, atteint de fièvre typhoïde, s'étant lentement et qu'on désespère de le sauver.

0570

POUR L'AVIATION MILITAIRE

Le total des sommes recueillies par le comité national s'élève à 1,513,037 fr. 57.

Le ministre de la Guerre vient d'être autorisé, par décret présidentiel, à accepter le don fait par la société Panhard et Levassor d'un aéroplane muni d'un moteur Panhard et Levassor de 70 HP et le don fait par M. Louis Renault, constructeur, d'un aéroplane Maurice Farman, à deux places, muni d'un moteur Renault 70 HP.

25 mai 1912

0571

LA COUPE G.B. DES SPHÉRIQUES

Nous avons, hier, signalé le désaccord qui s'est élevé au sein de l'Aéro-Club, au sujet de la désignation des pilotes devant représenter nos couleurs à la coupe Gordon-Bennett des ballons sphériques.

Nous pouvons aujourd'hui ajouter que ce différend est en voie d'arrangement et que, si j'ai même n'y met pas d'opposition irréductible, M. Emile Dubonnet, le recordman du monde de distance, qui, l'an dernier, à ses propres frais, disputa déjà la Coupe, sera, cette année encore, l'un de nos représentants.

0572

PETITES NOUVELLES SPORTIVES

Cet après-midi, à cinq heures, sera donné au parc de l'Aéro-Club, aux Coteaux de Saint-Cloud, le départ d'un concours de distance pour sphériques de 800 à 900 mètres cubes.

L'œuvre française du rapatriement des artistes lyriques et dramatiques organise le 29 mai, au Cirque de Paris, une grande fête sportive au bénéfice de l'œuvre. Au programme : combats de boxe, etc...

Max A. VIDAL

26 mai 1912

0573

Wilbur Wright va un peu mieux

New-York, 26 mai.
Une dépêche de Dayton (Ohio) annonce que Wilbur Wright va un peu mieux et que les docteurs conservent quelque espoir de le sauver.

0574

Un aviateur allemand se blesse

SON PASSAGER SE TUE

Berlin, 25 mai.
L'aviateur Fokker a fait une chute au champ d'aviation de Johannisthal. Son passager, le lieutenant Schlichting, a été tué. Fokker est légèrement blessé.

0575

AERONAUTIQUE

L'AVIATEUR BEDEL

VA DE VILLACOUBLAY A TOURS

L'aviateur Bedel, concourant pour le « Jeton d'Or », qui vaut à son titulaire une rente quotidienne de vingt francs, ayant l'intention d'effec-

tuer le voyage Paris-Bordeaux, est parti hier matin de l'aérodrome de Villacoublay.

Par suite d'une panne de moteur, l'aviateur dut atterrir à Tours, vers sept heures du matin. Il comptait repartir dans l'après-midi, mais il ne le put et termina là son voyage.

0576

UNE NOUVELLE USINE DEPERDUSSIN

La maison Deperdussin, déjà installée dans les vastes usines du 19 de la rue des Entrepreneurs, à Paris, est maintenant trop à l'étroit en raison du succès toujours croissant de ses monoplanes.

C'est pourquoi l'on procède actuellement à Juvisy à la transformation d'une partie de l'usine Deperdussin de constructions navales en usine d'aéroplanes.

C'est là que va se poursuivre la construction d'un grand nombre des appareils deux-places, commandés par l'armée française.

Remarquons en passant que l'usine Deperdussin possède des filiales en Angleterre et en Belgique, sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement.

0577

LE PRIX DE L'AÉRO-CIBLE MICHELIN

Par suite du vent violent, les essais qui devaient avoir lieu hier, au camp de Châlons, pour le prix de l'aéro-cible Michelin, ont dû être ajournés.

Si le temps le permet, ils seront effectués ce matin.

27 mai 1912

0578

Védrines à Limoux

ON LUI FAIT FÊTE ET IL PARLE

Limoux, 26 mai.
L'aviateur Védrines, le héros de Paris-Madrid, est arrivé aujourd'hui, en automobile, à Limoux, vers onze heures et demie, venant de Carcassonne. La population lui a fait un accueil enthousiaste. Plus de 2.000 personnes l'attendaient sur la place de la République et l'ont longuement acclamé. Devant le café, ancien siège de son Comité, l'Union orphéonique de Carcassonne a chanté la Marseillaise et des jeunes filles ont offert une magnifique palme d'or à l'aviateur, qui a remercié, très ému, puis a prononcé une allocution très applaudie par la foule.

0579

Les artilleurs de l'air concourent pour le prix Michelin

(DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL)

Mourmelon-le-Grand, 26 mai.

Pour la seconde fois nous voici au camp de Châlons afin d'assister aux essais des concurrents de l'Aéro-Cible Michelin.

Les premiers essais, ceux qui eurent lieu il y a trois mois, ne furent pas très brillants. Deux « artilleurs de l'air » mirent trois projectiles dans la cible en toute leur journée. C'est que les conditions de l'épreuve sont assez sévères : lancer, en moins de 50 minutes, de 200 mètres de hauteur minimum, 15 projectiles de 7 kilos chacun.

Aujourd'hui, ce fut mieux, quoique les résultats soient loin d'être parfaits. Trois concurrents se mirent en ligne ce matin : un pilote civil, Gaubert, et deux pilotes militaires : l'enseigne Lafont et le lieutenant Maillefert.

L'enseigne Lafont, tireur, que pilotait Olivier, s'éleva le premier sur un biplan, mais l'appareil ne put monter qu'à 80 mètres et fut rentré.

Le pilote Gaubert, avec le lieutenant américain Scott, sur biplan, lança trois projectiles, dont deux tombèrent dans la cible ; l'engin n'ayant été jeté que de 170 mètres de hauteur, l'épreuve fut déclarée nulle, comme ne remplissant pas les conditions du règlement.

Le lieutenant aviateur Maillefert, ayant à son bord le capitaine Couade, comme tireur, sur biplan, moteur Gnome, 100 HP, lança treize projectiles, dont trois atteignirent le but. Mais il atterrit après cinquante et une minutes de vol, soit une minute trop tard d'après le règlement de l'épreuve. Cet essai fut également déclaré nul.

Deux sortes de projectiles furent employées : des boulets ronds et des projectiles allongés avec empennage.

L'après-midi, commissaires et concurrents se retrouvèrent à l'aérodrome et les essais recommencèrent.

Le lieutenant Maillefert mit trois projectiles au but, dans les conditions réglementaires.

Gaubert fut plus brillant. Huit, des quinze qu'il lança, atteignirent la cible. Ce résultat, toutefois, fut contesté. Son baromètre enregistreur n'ayant pas fonctionné, il fut impossible d'établir avec certitude l'altitude à laquelle l'aviateur s'était tenu pendant le jet des projectiles. Une réclamation fut déposée contre lui et sera examinée ultérieurement par la commission de l'Aéro-Club.

Max AVENAY.

28 mai 1912

0580

DEUX AVIATEURS ANGLAIS BLESSÉS

Londres, 27 mai.

L'aviateur Ewen, qui concourait pour le prix de vitesse, à Hendon, a, par suite d'un remous, été projeté sur le sol ; il a été relevé grièvement blessé.

Un autre aviateur, M. Preseill, est tombé d'une hauteur de 30 mètres et s'est fracturé les jambes.

0581

Wilbur Wright est à toute extrémité

New-York, 27 mai.

L'état de Wilbur Wright, qui s'était légèrement amélioré hier, s'est de nouveau aggravé aujourd'hui.

L'aviateur a complètement perdu connaissance et les médecins qui le soignent ont été obligés, pour le soutenir, de lui faire des inhalations d'oxygène.

Ils considèrent que l'état de Wilbur Wright est désespéré et craignent un dénouement fatal d'un instant à l'autre.

0582

Un ballon allemand atterrit près de Roanne

Roanne, 27 mai.

Un ballon allemand, monté par trois personnes, dont un officier, a atterri, hier soir, vers cinq heures, à Vivans, près de la Pacaudière. Les autorités ont été immédiatement prévenues et ont interrogé les aéronautes, qui sont repartis ce matin. L'aérostat venait de Cologne.

0583

AERONAUTIQUE

A PROPOS DU VOYAGE DE BEDEL

Dans une lettre qu'il nous adresse, Anzani, le constructeur du moteur avec lequel Bedel accomplit, en monoplane, le voyage Villacoublay-Tours, nous demande de faire remarquer que ce n'est pas par suite de l'éclatement de l'un des cylindres de son moteur que l'aviateur fut obligé de s'arrêter.

29 mai 1912

0584

Wilbur Wright agonise

New-York, 28 mai.
On annonce de Dayton que Wilbur Wright est depuis plusieurs heures en agonie.
Son père, son frère et sa sœur sont à son chevet et attendent, d'un instant à l'autre, l'issue fatale.

0585

ENCORE DES BALLONS ALLEMANDS QUI PASSENT LA FRONTIÈRE

Nancy, 28 mai.
Un ballon sphérique a atterri aux environs d'Herbeville. L'aérostat était monté par quatre passagers, que l'on croit être des officiers allemands. Après avoir accompli les formalités de douane habituelles, les aéronautes ont repassé la frontière, emmenant le ballon dégonflé.

Chaumont, 28 mai.
Un ballon, monté par trois aéronautes allemands, a atterri à Houille-Cotton, dans l'arrondissement de Langres.

Quelques instants après, un autre ballon, portant également trois aéronautes allemands, a atterri dans le même arrondissement, à Chatoillenot.

Les voyageurs ont déclaré avoir été poussés jusqu'en France par le vent.

Ils ont regagné la frontière par le train.

0586

LES ESSAIS DE RECEPTION DU « SELLE DE MONTMORANT »

L'ascension de durée et d'altitude pour la réception du dirigeable *Selle de Montmorant*, construit en tissus Hutchinson, a été entreprise hier matin.

Toutes les obligations imposées par les dépenses.

Avant-près-plate dans la nacelle : MM. Barthe et Mésal, pilotes ; M. Borely et M. Borely, mécaniciens.

0587

DES ÉPREUVES À MARSILLAS

L'aviateur Kimberling, parti de Troyes hier après midi à cinq heures, a atterri au camp d'aviation du Parc-Borely, où se déroulent les épreuves de la quinzaine marseillaise.

Kimberling, qui a accompli le trajet de Troyes-Marsailles en 23 heures, a été accueilli par la foule qui se pressait au Parc-Borely.

30 mai 1912

0588

AERONAUTIQUE

DEMISSIONS A LA CHAMBRE SYNDICALE

Au cours de la réunion tenue hier par le comité de la chambre syndicale des industries aéronautiques, MM. Godard, président ; Juchat et Collot, vice-présidents, et Chauvière, secrétaire, ont donné leur démission.

0589

SORTIE DU DIRIGEABLE

« CLEMENT-BAYARD III »

Le dirigeable *Clement-Bayard III* a effectué une sortie, hier soir, de 6 à 9 heures.

Cette sortie avait pour but de fixer les données de repaire déterminant un triangle que le dirigeable doit parcourir un certain nombre de fois dans les essais de vitesse qu'il a à effectuer. Ce triangle a été parcouru à titre officieux ; la sortie réalisée a été très satisfaisante.

31 mai 1912

0590

WILBUR WRIGHT EST MORT

New-York, 30 mai.
Wilbur Wright vient de mourir à Dayton (Ohio), emporté par la fièvre typhoïde dont il fut atteint voici deux semaines.

Le célèbre aviateur, qui était sans connaissance depuis plusieurs jours, s'est éteint doucement, entouré de son frère Orville, de sa sœur Katherine et de son père, l'évêque Wright.

L'aviation est en deuil ! Le précurseur n'est plus.

Rappellerons-nous ici l'œuvre des deux frères Wright : Wilbur et Orville ? Cela est superflu. Qui ne la connaît !

Les deux jeunes mécaniciens de Dayton, dans l'Ohio, qui avaient lu les théories de divers penseurs et ingénieurs sur la sustentation aérienne par le plus lourd que l'air, celles, en particulier, de Mouillard et du Lyonnais Pompéien Piraud, que leur fit connaître notre compatriote Octave Chanute, depuis longtemps installé aux Etats-Unis, se mirent un jour à l'œuvre.

Leurs recherches furent longues et pénibles. Cependant, elles finirent par trouver leur récompense et, en 1902, les deux audacieux inventeurs réussirent à franchir, sur un planeur sans moteur, une distance de cent mètres.

L'année suivante, le 17 décembre, les frères Wright parcouraient 266 mètres dans les airs.

Le premier aéroplane était né.

Lorsqu'en Europe cette nouvelle arriva, personne ne voulut croire. Là-bas, en Amérique, on ne s'était pas intéressé aux jeunes



Wilbur Wright

inventeurs, lesquels, d'ailleurs, très réservés, avaient tenu leurs essais aussi secrets que possible.

Mais, un beau matin, Wilbur débarqua en France ; il fut s'installer au Mans et bientôt c'était l'émerveillement... Wilbur s'envolait au-dessus du camp d'Auvours et tout Paris, pendant de longs mois, émigrant à bas admirer le premier homme-oiseau...

Et ce fut le triomphe, le triomphe absolu. Wilbur Wright fut fêté comme un demi-dieu. Il reçut la croix de la Légion d'honneur et connut en France les journées les plus glorieuses de son existence.

Depuis, il était rentré en Amérique où, toujours de concert avec son frère, il travaillait à perfectionner son invention.

Le célèbre aviateur disparaît en pleine force, en pleine possession de sa science. Ses quelques intimes disent que sa dernière création devait révolutionner l'aviation.

Max AVENAY.

31 mai 1912

0591

AERONAUTIQUE

L'AVIATEUR GASTINGER VOLE DE PARIS A CHARTRES

Le nouveau biplan métallique *Clement-Bayard* a fait son premier voyage à travers la campagne. Hier matin, Gastinger est parti d'Issy-les-Moulineaux à cinq heures, se rendant à Chartres. Il est passé au-dessus d'Etampes, est arrivé à Chartres à 6 h. 10 m. et a fait deux tours au-dessus de la cathédrale avant d'atterrir.

A la descente, le baromètre marquait, comme hauteur maximum atteinte, 1,000 mètres.

0592

LE CONGRES INTERNATIONAL JURIDIQUE DE L'AVIATION

Voici les textes adoptés par le congrès juridique international de l'aviation :

Article 18. — L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui ne dépend

de la souveraineté d'aucun Etat est soumis à la législation et à la juridiction du pays dont il a la nationalité.

Art. 19. — Lorsqu'un aéronef se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, les actes accomplis et les faits survenus à bord, et qui seraient de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent, sont régis par la législation de l'Etat territorial et jugés par ses tribunaux.

Art. 20. — La réparation des dommages causés aux personnes et aux biens sur le territoire de l'Etat sous-jacent est régie par la loi de cet Etat. L'action en réparation peut être exercée soit devant les tribunaux de cet Etat, soit devant les tribunaux de l'Etat dont l'aéronef a la nationalité.

Art. 21. — Les actes accomplis et les faits survenus dans l'espace à bord d'un aéronef et qui n'intéressent pas la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent restent soumis à la législation et à la juridiction du pays dont l'aéronef a la nationalité.

0593

POUR LA SEPTIEME FOIS HAMEL TRAVERSE LA MANCHE

Gustave Hamel, le célèbre pilote des Blériot, vient encore une fois de traverser la Manche sur un appareil à une place dont il était venu prendre livraison à Hurdetot, près de Boulogne. Parti de cette plage à 1 heure 2, il a volé d'une seule traite par-dessus la mer et la terre anglaise jusqu'à l'aérodrome d'East Church, soit sur une distance d'environ 110 kilomètres en 1 heure 1/4.

Cette traversée est la septième effectuée par M. Hamel, dont 6 depuis le commencement de l'année et 4 avec une passagère.

Cette série de traversées prouve la confiance du pilote dans la sécurité et la solidité des Blériot.

0594

AU CAMP DE MAILLY

En présence du général Maunoury, gouverneur militaire de Paris, et de nombreux officiers en voyage d'inspection, les lieutenants Bordage, Varcin, Battini, ont fait, sur biplans, des observations concernant le tir des obus explosifs.

Ils ont emmené avec eux, entre 800 et 1.500 mètres d'altitude, le colonel Guillemin, du 22^e régiment d'artillerie, le commandant Waisch, du 11^e régiment d'artillerie, le capitaine Clausse et le lieutenant Paraf, de l'état-major général, le général Barrau, commandant de la troisième brigade d'artillerie.

0595

22 PERSONNES A BORD D'UN DIRIGEABLE

Le dirigeable *Bayard-Clement III*, construit en tissus Hutchinson, est sorti, hier soir, à Lamotte-Breuil, entre 6 h. et 8 h. 30.

Vingt-deux personnes étaient à bord. Parmi elles, citons : MM. le marquis de Dion, Arch-deacon, Clément, le docteur Reclus, le capitaine Néant, Delahaye, Sabathier, etc., etc.

L'aéronat a évolué entre Lamotte-Breuil, Compiègne et Senlis.

