

PREMIER DE L'ABONNEMENT
Edition Quotidienne
POUR LES ÉTRANGERS...
POUR LE FRANÇAIS...
Le Numéro

Le Numéro
Cinq sous

PREMIER DE L'ABONNEMENT
Edition Hebdomadaire
POUR LES ÉTRANGERS...
POUR LE FRANÇAIS...
Le Numéro



L'Abcille de la Nouvelle-Orléans.

POLITIQUE, LITTÉRATURE. PRO ARIS ET FOCIS. SCIENCES, ARTS.

1er Septembre 1827.

NOUVELLE-ORLÉANS, VENDREDI, 8 OCTOBRE 1909

83me Année

La Perte du dirigeable "République".

1909 que date sa notoriété sa mise en service régulier et très récent.

Interviewés à ce moment, les constructeurs disent :

Bien que nous ayons publié les détails principaux de la catastrophe effroyable qui a détruit, il y a quelques jours, le dirigeable "République" et qui a causé une émotion si douloureuse dans la France entière, nous croyons intéressant d'emprunter les lignes suivantes au récit que fait un chroniqueur parisien de l'accident :

M. Santos Dumont déplore la perte que vient de faire son pays d'adoption.
— C'est un deuil national, dit-il, et dont je souffre plus qu'aucun. Avec vous, je pense que les causes en demeureront obscures et que jamais les restes du pauvre dirigeable ne livreront leur secret. Il nous faut donc, et c'est ce qui nous vient tout d'abord à l'esprit, accuser l'hélice.

C'est au Salon de l'Aéronautique, vers neuf heures et demie, que nous apprîmes l'effroyable nouvelle.
Pêta à ce moment dans le cortège le voisin du commandant Targe et c'est par lui que nous sûmes qu'un maréchal des logis de gendarmerie avait télégraphié au ministère de l'intérieur, en quelques mots d'une concision toute militaire, la catastrophe. Nous voulûmes encore douter, mais hélas ! quelques instants après M. Touny nous confirmait les premières informations et ce fut dans le milieu tout spécial, presque uniquement professionnel, une stupeur, une tristesse sans exemple.

Sur le stand Bayard-Clément, je réussis à rejoindre dans la foule qui presse M. Fernand Chartron, genre du grand constructeur et actuellement son collaborateur, le jeune Maurice Clément, qui fait son service militaire au 1er régiment des victimes, celui qui assure le service des ateliers de Chalais-Meudon, et M. Guillemot, directeur général de la maison.

— Nous n'avons pas du tout l'intention de faire camper le dirigeable en plein air. Plus le cube d'un ballon augmente, plus il est difficile de le laisser à la belle étoile, exposé au vent, à la pluie, à l'orage, à la tourmente. Et nous édifierons, à l'endroit que nous désignera le capitaine Bois, un hangar démontable qui aux expériences nous a donné toute satisfaction.

— Bien que de cube relativement faible et plus désigné pour un service de place forte, le "République" pourra toutefois faire un bon service de reconnaissance.

C'est alors que le 1er de ce mois, le dirigeable quitta Chalais-Meudon, à 7 h. 10 du matin. Malgré une panne de quelques minutes aux environs de Montargis, il avait parcouru 170 kilomètres, à une moyenne de 25 kilomètres à l'heure, lorsqu'à 30 kilomètres de Nevers, exactement au village de Polcaud, comme de Jussy-le-Châtelier, canton de Sancerre, la "République" dut atterrir par suite d'un accident survenu à la pompe à eau du moteur. En raison du vent violent qui soufflait et ne voulut pas tenter de renouveler l'accident de la "Patrie", le capitaine Bois n'hésita pas et c'est à coup de serpe qu'il fit attaquer l'enveloppe pour accélérer le dégoûtement.

Aussitôt prévenus, les ateliers de Chalais-Meudon envoyèrent quarante artisans, auxquels vint se joindre une section détachée de La Palisse, et sous la direction du commandant Bouthiaux les opérations furent menées avec une telle activité que neuf jours après, complètement réparé par ses seules ressources avec le matériel et le personnel militaire, le "République" reprit son service et se rendait à La Palisse pour participer aux manœuvres.

Mis alternativement au service du général Robert et du général Goran, le dirigeable, ayant à bord à chacune de ses sorties un officier d'état-major, remplit admirablement son rôle d'éclairer et de renseigner avec une précieuse minute le corps d'armée auquel il était attaché sur les positions et les mouvements des troupes ennemies.

Son existence fut courte et eut ces quelques dates :
15 juin 1908, départ de Moisson ;
24 juin 1908, première sortie officielle ;
3 juillet 1908, réception définitive ;
25 septembre 1909, la mort !

Tous ou presque, nous avions navigué dans les airs, en ballon libre, en dirigeable, voire en aéroplane, et tous nous connaissons, pour les avoir courus, les dangers de ces sports si passionnants, mais si incertains encore. Nous avions là, sous la main, pour ainsi parler, les vétérans de l'air, les hommes les plus qualifiés pour nous donner leur opinion sur les causes probables, car à notre avis on ne les connaîtra jamais, et cela rend plus pénible encore ce tragique accident que de savoir, que de craindre tout au moins qu'il demeure inutile.

Pour tout, c'est l'hélice qui est coupable.
— Il y a, me disent ces messieurs, une grande différence entre une hélice métallique composée de pièces rivées, sujettes à se séparer les unes des autres et une hélice en bois dont les deux pales, prises dans les mêmes morceaux, sont absolument solidaires.
— La "Ville-de-Paris", le "Bayard-Clément" ont une hélice en bois, et la "ne se borne pas à la déformer. Dans les "Jaunes", les hélices tournent à 5 ou 6000 tours et la force centrifuge doit empêcher sur la force d'attraction, tandis que sur les dirigeables du type "Bayard-Clément" l'hélice en bois, plus grande, ne tourne guère qu'à 5 ou 600 tours, pas assez vite pour se dérober aux lois de la gravitation. Le danger est donc moindre. Au surplus, le "Bayard-Clément" que nous construisions en ce moment aura deux hélices identiques à celles employées jusqu'ici, mais placées à droite et à gauche, tout à fait en dehors de la ligne du ballon.

Voici d'abord le comte Henry de La Vaux, presque remis de son accident, en ballon libre celui-là.

Donnons, en terminant, une opinion allemande et une prophétie de Nadar.

Son opinion, c'est d'ailleurs celle de tous les gens renseignés, c'est que l'accident doit avoir été causé par une hélice.
Une des pales s'est détachée et s'est entraînée par la force centrifuge, crevée l'enveloppe.
— On ne devrait pas, continue le sympathique vice-président de l'Aéro-Club, construire de grands ballons dirigés par de grands raids, mais bien plutôt de petits ballons pour de courtes étapes. Ce serait à tous égards un moyen de diviser les risques d'hommes, d'argent et d'utilisation. De petits ballons en relais ne pourraient être tous mis à la fois hors de service et même si l'un d'eux avait un accident, les autres continueraient à évoluer.
— Par-là accident, sans suite fatale, était dirigé, il y a deux ans, à un dirigeable militaire. Il avait à son bord, ce jour-là, M. Léon Barthou, frère du garde des sceaux. Une pale d'hélice se détacha, vint se ficher dans le sol du champ de manœuvres de Jussy-le-Moulineux. Délatté, le ballon s'éleva, mais pour atterrir bientôt et repartir, par ses propres moyens cependant, et rentrer sans à Chalais.

Enfin, le 8 septembre dernier, un de nos confrères qui demandait à l'excellent Nadar son opinion sur le mouvement actuel relatif de celui que l'on peut considérer comme un des apôtres de la navigation aérienne une réponse fort documentée et qui conduisit à la faillite du dirigeable et au succès de l'aéronautique.

Et comme mot de la fin, Nadar dicta ces paroles, hélas prophétiques aujourd'hui :
— "L'aéronautique, c'est l'oiseau qui s'en vole ; le ballon, c'est le nautique qui passe ; le dirigeable, c'est le ballon qui est la bulle de savon qui crevé !"

— Il y a quelques mois, nous dit le chevalier de Knyff, administrateur de la maison Panhard et Levassor, une pale d'hélice se détachant est venue crever le radiateur et immobiliser l'un des "Jaunes". Il est à craindre que l'accident présentât une origine identique.

En ce qui concerne la "République", on peut dire que sa dernière date de la dernière revue du 14 juillet.

M. Brasier voit "a priori" deux causes possibles autres que les hélices, auxquelles chacun pense avant tout, nous l'avons dit :
— D'une part, il semble tout à fait dangereux d'attacher directement la nacelle au ballon. C'est faire travailler les toiles à certains endroits d'une manière excessive. Puis l'heure à laquelle s'est produit l'accident est très dangereuse en cette saison. L'atmosphère n'a pas encore déposé le fraîcheur de la nuit et cependant les rayons du soleil sont déjà chauds. De là une dilatation trop rapide et, pour peu que la ou les soupapes demeurent collées, un très gros danger.

En effet, bien qu'achevé en juin 1908 et ayant effectué cette année-là une dizaine de sorties, l'auto-ballon allait participer aux grandes manœuvres et faire

On se souvient qu'à Longchamp, le 11 juillet dernier, il évolua majestueux et docile, au-dessus de nos troupes, en même temps que la "Ville-de-Paris", donnant à la population parisienne ce spectacle unique de deux vaisseaux aériens, si différents bien que d'aspect similaire, naviguant dans l'air avec une facilité, une grâce, peu ou point, qui furent admirées.

Après la revue, la "République" poursuivit ses actions d'instruction et d'entraînement pour les équipages, officiers-pilotes et sous-officiers mécaniciens. En voici le relevé aussi exact que possible :

19 juillet. — A bord : 3 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 22 kilomètres ; durée : 50 minutes.)
20 juillet. — A bord : 2 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 24 kilomètres ; durée : 30 minutes.)

21 juillet. — A bord : 2 officiers, 1 mécanicien. (Distance : 31 kilomètres ; durée : 3 h. 16.)
Le 4 août, nouvelle sortie et, cette fois, partie de Chalais à 6 heures 15 du matin, par un vent qui, à la tour Eiffel, n'était que de cinq mètres, mais était plus fort aux altitudes supérieures, la "République", pilotée par le capitaine Bois, commandant du bord, le capitaine Fleury et l'adjudant Réau, mécanicien, réussit à accomplir le parcours du prix Deutsch.

Ce parcours, qui n'avait jamais été tenté, consistait à passer par les quatre sommets, désignés à l'avance, d'un quadrilatère de grande étendue.

En l'espèce, il consistait à accomplir un circuit de 200 kilomètres environ, passant par la terrasse de Saint-Germain, Senlis, Meaux et Melun.

Les 210 kilomètres imposés furent couverts en 7 heures 13, y compris les manœuvres de départ et d'atterrissage.

Cette prouesse, car c'en était une véritable, fut suivie de sorties que voici :

7 août. — A bord : 3 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 41 kilomètres ; durée : 1 h. 44.)
10 août. — A bord : 3 officiers, 1 mécanicien. (Distance : 35 kilomètres ; durée : 1 h. 11.)
11 août. — A bord : 2 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 45 kilomètres ; durée : 1 h. 16.)
12 août. — A bord : 3 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 69 kilomètres ; durée : 2 h. 40.)
13 août. — A bord : 3 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 50 kilomètres ; durée : 1 h. 40.)
14 août. — A bord : 2 officiers, 2 mécaniciens. (Distance : 50 kilomètres ; durée : 50 minutes.)
15 août. — A bord : 3 officiers, 1 mécanicien. (Distance : 42 kil. 50 ; durée : 1 h. 40.)

Où en sont les divers dirigeables.

En France, nous avons eu successivement les dirigeables suivants :

— Le "Jaune", qui, après une carrière fort honorable, a servi de type à toute la série.
— Le "Lebaudy", qui a été transformé et amélioré et serait, le cas échéant, en état de servir.
— La "Patrie", qui s'envola de Verdun.
— Le "République", qui vient de finir à tristement.
Et, dernier né de la famille des "Lebaudy", le "Liberté", dont les essais de réception ont commencé le 27 août dernier.
— Dans un type différent, la "Ville-de-Paris", premier d'une série, fut offerte par M. Henry Deutsch au gouvernement, qui l'accepta. Pilotée par M. Henry Kapferer, elle se rendit, dans un voyage magnifique, de Sartrouville à Verdun, d'où elle est revenue dernièrement en fort mauvais état, dit-on, l'inaction ne lui ayant pas réussi.
— Le "Bayard-Clément", vendu à la Russie, qui, dans des essais d'altitude, très réussis, d'ailleurs, eut un accident d'atterrissage au jour d'hui réparé, va, croyons-nous, bientôt quitter la France.
— La "Ville-de-Nancy" fut choisie pour des ascensions à l'exposition de Nancy.
— Le plus récent de la série, le "Colonel-Renaud", est encore au hangar de Beauval, près de Meaux, en recette.
— Enfin, le "Bayard-Clément No 2" est en construction.
— En Allemagne, il y a eu trois "Zeppelin" ou construits ; tous trois connurent les accidents, les réparations et les transformations, et bien que les trois "Zeppelin" les années chez eux, ne sont plus

MAGASINS
A la Nouvelle-Orléans
QUARTIERS-GENERAUX.
1023-1025 Rue du Canal.

129 rue du Camp.
1600 rue D'Orléans.
3038 rue Magazine.
3104 rue Magazine.
624 rue des Français.
430 rue de Chartres.

Succursale à Alger.
431 rue Fatters.
Succursale à Carthage.
5114 rue Oak.
Département d'Importation et d'Exportation.
432 rue de Chartres.

DEUX PHONES DEUX PHONES

THE GREAT ATLANTIC AND PACIFIC TEA CO.

MAIN 47 MAIN 74

OUVERTURE
VENDREDI et SAMEDI

Aujourd'hui et demain nous ouvrirons formellement notre Succursale de Carrollton 8114 rue Oak et notre Succursale 430 rue de Chartres et pendant ces deux jours nous offrirons

Ce Joli Pot en Porcelaine Gratuitement à tous

les acheteurs de nos Thé, Cafés, Epices, Extraits ou Poudre à pâtisserie. Nous vous invitons cordialement à visiter nos nouveaux magasins—votre visite sera appréciée, et on vous entourera de toute la courtoisie possible, que vous achetiez ou non. Ci-dessous, nous mentionnons quelques articles spéciaux pour cette semaine.

3 Paquets de Sel Cristallin de Table 10c

3 Livres Bon Riz du Honduras	10c	4 Livres Riz Tête Française	25c
6 Livres Mailleur Riz du Japon	25c	2 Livres Riz Tête Française	15c
6 Livres Soudanide Riz du Honduras	25c	3 Livres Riz Tête, le plus Fin	25c

Autres Articles Spéciaux pour Vendredi et Samedi

LES THÉS
LES MEILLEURS IMPORTÉS DE LA NOUVELLE ECROÛTE
Bon Mixte Anglais pour Déjeuner, Congo et Ceylan, la lb
40c

Excellent Mixte Anglais pour Déjeuner
Nouveaux Ryson Gunpowder, Japon, Impérial, Ceylan et Assam, la lb
40c, 50c

Première Qualité Française le Mailleur Mixte Anglais pour Déjeuner, Young Hyson, Formosa, Oolong, Japon Impérial, Assam Gunpowder et Ceylan, la lb
60c, 80c

Si vous appréciez les thés de nos Thé-moyens entre A. & P. Blond, Goudeau Typé
Thé Inde-Ceylan, 35c le paquet de 1-2 lb.

Prenez avantage du système A. & P. de vendre les meilleurs
THÉS, CAFÉS, EPICES et le BEURRE Fantaisie Creamery du A. & P.

de 25 à 40 cent sont meilleur marché que les articles de même qualité à acheter ailleurs de fait le système A. & P. détail les articles à des

Prix A. & P. de nos 325 magasins et 5000 wagons de livraison s'étendant sur tout le territoire des Etats-Unis, vous pouvez voir aisément qu'un faible profit sur leurs énormes affaires leur permet de vous offrir des marchandises de gros que la A. & P. ne vend

COMPRENEZ-VOUS ?

Un régal spécial en
CAFES
Bon, fraîchement grillé, la lb
17c

Trois Bon, fraîchement grillé, la lb
20c

Nous vendons le meilleur Café de
25c
aux Etats-Unis.
Qualité Java et Mocha, la lb
30c

Un régal rare—une combinaison de
UN Gouvernement de meilleur choix
JAVA et MOCHA ARABIE
35c
Le meilleur café actif.

NOTEZ BIEN NOS OUVERTURES—8114 rue Oak et 430 rue de Chartres, Aujourd'hui et Samedi, et 129 rue du Camp, dans quelques jours.

Evasion Sensationnelle.
Denver, Colo., 7 oct.—O-car E. Arthur Dyer, alias O-car E. Droege, qui est recherché à Raybrook, N. Y., sous l'inculpation d'avoir détourné \$100,000 des fonds de l'Hôpital de l'Etat de New York, s'est évadé de la prison de cette ville d'ici aujourd'hui.

En Italie, un ballon militaire, dit "Lib", a évolué sans grosse difficulté quant à présent, de même que le dirigeable "Fortissimo", dont les essais ont été favorables.

L'Angleterre est un dirigeable militaire dont la tempête est facilement raison.

Les Etats-Unis ont, eux aussi, un aérostat qui n'a guère eu de succès à l'heure actuelle.

L'Espagne et l'Autriche n'ont pas encore d'auto ballons, mais en ont commandé.

Au surplus, voici quelques chiffres intéressants :

On estime que les principales puissances ont dépensé, l'an dernier, pour les expériences militaires de navigation aérienne, une somme de 112 millions, se répartissant ainsi :

Allemagne : 99 millions 552,000 francs.
France : 1 million 192,500 francs.
Autriche-Hongrie et Grande-Bretagne : 130 mille francs.

L'initiative privée a, d'autre part, largement aidé au développement de la science nouvelle. C'est ainsi qu'en Allemagne on peut évaluer, en y comprenant la souscription Zeppelin, l'apport des particuliers à 33 millions, contre 11 millions en France et 1 million 500,000 francs en Autriche et en Angleterre.

A MELILLA.
Melilla, 7 octobre.—La nuit dernière les projecteurs électriques posés sur les fortifications de la ville ont révélé la présence de nombreux détachements de Russes dissimulés derrière les cactus qui croissent en abondance aux environs de Melilla.

Se voyant découverts les Marocains ont ouvert le feu contre la garnison qui a répondu par quelques volées d'artillerie, lesquelles ont suffi à mettre en fuite les agresseurs.

LAZARD'S
AUJOURD'HUI
Vous êtes cordialement invité à examiner le magasin d'habits le plus moderne du Sud.
718-730 RUE DU CANAL.

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

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