

PREMIER DE L'ABONNEMENT
Edition Quotidienne
POUR LES FRANÇAIS...
POUR L'ÉTRANGER...

Le Numéro
Cinq sous

PREMIER DE L'ABONNEMENT
Edition Hebdomadaire
POUR LES FRANÇAIS...
POUR L'ÉTRANGER...



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".

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 :

C'est au Salon de l'Aéronautique, vers neuf heures et demie, que nous apprîmes l'effroyable nouvelle.

Pets à ce moment dans le cortège le voisin du commandant Targe et c'est par lui que nous sommes 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 vous en avons dit tout ce que nous savons quelques instants après M. Touny nous confirmant les premières informations et ce fut dans le milieu tout spécial, presque uniquement professionnel, une stupeur, une tristesse sans exemple.

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.

De ces débris informes, l'enquête réussira-t-elle à faire jaillir la lumière, nous ne le croyons pas et le sacrifice de ces quatre braves aura été stérile, ce qui augmente notre douleur, car on n'en tirera, tout le fait supprime, aucun enseignement.

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

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 pour 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 l'Avy-les-Moulineaux. Délatté, le ballon s'éleva, mais pour atterrir bientôt et repartir, par ses propres moyens cependant, et rentrer sans à Chalais.

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.

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.

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.

Sur le stand Bayard-Clément, je résumai 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.

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 différence. Dans les "Jaunes", les hélices tournent à 5 ou 6000 tours et la force centrifuge doit empêcher sur la dirigeable 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.

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

Le 25 mars dernier, dans une conférence qu'il faisait à la Société aéronautique, à Kiel, le prince Henri de Prusse, qui avait pris part récemment à une expédition du "Zeppelin", déclara que l'utilisation du dirigeable en temps de guerre restait à l'état de problème, bien que le devoir de l'Etat fût de pousser les recherches dans tous les domaines de l'aéronautique.

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 concluait à la faillite du dirigeable et au succès de l'aéronet.

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

La Carrière de la "République"

La "République" est du type des dirigeables militaires construits par MM. Lebaudy, dans leurs ateliers de Moisson, d'où sont déjà sortis le "Lebaudy", premier du genre, ancien par conséquent, mais en cours d'amélioration. Puis vint la "Patrie", dont la fuite de Verdun est encore dans toutes les mémoires et dont on n'a jamais retrouvé que l'ancre, au nord de l'Irlande.

Enfin, la "République" et la "Liberté". Ce dernier est encore à la période de recette.

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

Les derniers essais de recette avaient été faits le 2 juillet de l'année dernière, en présence de M. Léon Barthou, alors chef du cabinet du ministre des travaux publics, de M. Julliot, ingénieur, de M. Georges Besançon, secrétaire de l'Aéro-Club de France, et des autres officiers du génie composant la commission de recette.

Pierre Jumeau de la "Patrie", le dirigeable "République" n'en diffère que par des améliorations de détail suggérées par l'expérience. L'enveloppe était à peine un peu plus grande que celle de la "Patrie" sa longueur était de 61 mètres, son diamètre au fort touin de 10 et son volume 3,700 mètres cubes environ.

Les plans et les études du dirigeable "République", comme ceux de tous les ballons de MM. Lebaudy, sont dus à l'ingénieur Julliot. L'enveloppe a été construite à l'aérodrome de Moisson, sous la direction de M. Georges Julliot, la partie mécanique a été entièrement établie dans les ateliers spéciaux de la raffinerie Lebaudy et montée à Moisson.

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-on dirait, 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 : 43 kil. 50 ; durée : 1 h. 40.)

Interviewés à ce moment, les constructeurs disaient :

— 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, la "République" pourra toutefois faire un bon service de reconnaissance.

C'est alors que le 1^{er} 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 10 kilomètres de Nevers, exactement au village de Polcaud, comme de l'habitude de Chautrier, 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'essai 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 dégoût.

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, la "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 précision minutieuse 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 !

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 tenu.

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.

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

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
6 Livres Mailleur Riz du Japon	25c
6 Livres Supérieure Riz du Honduras	25c

4 Livres Riz Tête Française	25c
2 Livres Riz Tête Française	15c
3 Livres Riz Tête, le plus Fin	25c

LES THÉS
LES MEILLEURS IMPORTÉS DE LA NOUVELLE ECROÛTE
Bon Mixte Anglaise pour Déjeuner, Congo et Ceylan, la lb 40c
40c, 50c
Première Qualité Française le Mailleur Mixte Anglaise 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, notre A. & P. Blend, Golden Tip, Thé Inde-Ceylan, 35c le paquet de 1-2 lb.

Autres Articles Spéciaux pour Vendredi et Samedi
Un régal spécial en **CAPES**
Bœuf fraîchement grillé, la lb 17c
Trotte Bon, frais, récemment grillé, la lb 20c
Nous vendons le meilleur Café de 25c aux États-Unis.
Qualité Java et Mocha, la lb 30c
Un régal rare - une combinaison de **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 Dreyer, 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.

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 Rifains 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.

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.

LAZARD'S AUJOURD'HUI
Vous êtes cordialement invité à examiner le magasin d'habits le plus moderne du Sud.
718-720 RUE DU CANAL.

Certains Pianos Vendus à \$4.00 et \$5.00 par mois chez GRUNEWALD
Pianos achetés, réparés, accordés, polis, échangés, etc.