

# **Moisson, berceau des ballons dirigeables**

par M. Robert CAPRY (de Sannois)

et M. M. PONCELET (de Mantes-la-Jolie)

En aval de Mantes, à quelques kilomètres, la Seine après s'être heurtée à la colline de Rolleboise, amorce une immense boucle, qui enserre la vaste forêt de Moisson. Le village lui-même occupe le sommet de ce méandre, face aux collines crayeuses de Chantemesle et de Haute-Isle. Le plateau descend en pente douce des hauteurs de Rolleboise pour venir mourir au ras de l'eau.

Lorsqu'après avoir laissé la route nationale au pied de la célèbre côte de Rolleboise, on longe la Seine, après avoir traversé les villages de Méricourt et de Mousseaux, la route escalade le côteau et traverse la forêt. À quelques centaines de mètres de Moisson, la forêt s'éclaircit et l'on découvre une lande de sables. À droite de la route, deux vastes fossés rectilignes apparaissent encore à faible distance. L'entrée dans le village se fait par la rue de la Ballonnière. Ce sont les seuls souvenirs restant encore d'une période qui rendit le nom de Moisson célèbre en France et à l'étranger, il y a un peu plus d'un demi-siècle. C'est, en effet, en ces lieux qu'évoluèrent les « Lebaudy », ces ballons dirigeables dus à la générosité des frères Lebaudy. Rappelons que l'un d'eux, Paul Lebaudy, était propriétaire du château de Rosny et possédait également une partie de la forêt de Moisson.

Un récent article du « Courrier » nous remet ces faits en mémoire et l'idée nous vint de faire revivre ces heures qui furent exaltantes pour les sportifs de l'époque. Rassemblant des documents et des informations dans ce but, nous apprîmes qu'une étude sur ce sujet se trouvait dans la monographie de Moisson, que M. Capry avait écrite mais jamais publiée. L'auteur a bien voulu nous permettre de vous donner lecture de son travail, et c'est en le remerciant que nous lui laissons la parole...

## **LES DIRIGEABLES « LEBAUDY »**

Le début de notre XX<sup>e</sup> siècle vit la naissance du grand événement qui porta le nom de Moisson au-delà des frontières de notre département et lui fit même franchir celles de la France.

Nous étions alors à la « Belle Époque », cette période heureuse de la vie de notre Pays.

Au début d'août 1901, une équipe d'ouvriers arrive à Moisson. Le 6 août, près de la route qui conduit à Mousseaux, à un endroit appelé « le fer à cheval », ces travailleurs commencent les fouilles d'une construction qui paraît devoir être importante. Les habitants du village sont intrigués ; il n'ont rien entendu dire auparavant et ignorent tout de ce bâtiment et de sa destination. On fait ensuite des fondations en béton, puis des charpentiers assemblent et montent la charpente de l'édifice. D'après des notes prises à l'époque, au jour le jour, c'est seulement le 13 octobre 1901 que les charpentiers ont fini de couvrir le hangar qui doit abriter les « ballons dirigeables ».

Il s'agit, en effet, d'expérimenter des ballons dirigeables semi-rigides. À cette tentative, M. Paul Lebaudy, propriétaire d'une partie de la forêt de Moisson et son frère, M. Pierre Lebaudy, consacrèrent des sommes importantes.

Ces essais ont retenu l'attention des Français de 1902 à 1910 et plusieurs nations étrangères, notamment l'Angleterre et l'Allemagne, s'y sont également intéressées. Comme on le

sait, ils ont échoué puisque le ballon dirigeable a été supplanté par l'avion.

Pour notre compte, nous nous bornerons à retracer les grandes lignes de cette expérience et nous tâcherons d'en dégager les conséquences sur le plan local.

Le 5 novembre 1901, le hangar est achevé. Le lendemain, on a placé tout à côté une petite maison de bois qui provient de l'Exposition Universelle de Paris (1900) et qui servira d'habitation au gardien.

Les portes du hangar ont 14 mètres de hauteur. Le 12 décembre, elles sont abattues par une tempête mais sont remontées quelques jours après. Le 1<sup>er</sup> février 1902, une nouvelle tempête enlève toute la partie nord de la couverture et la transporte à près de 80 mètres. Cette couverture est également réparée sans délai.

Enfin, le 16 avril 1902, l'armature en tubes d'acier du ballon dirigeable arrive par bateau et est transportée au hangar sous la conduite de M. Julliot, ingénieur. Le ballon, gonflé au gaz, doit en contenir 250 mètres cubes. Il sera actionné par un moteur Daimler à quatre cylindres, de quarante chevaux, mettant en mouvement une hélice de trois mètres d'envergure.

Les essais du moteur et le gonflement demandèrent plusieurs mois. Enfin, le dirigeable « Le Jaune » (nommé d'après la couleur de son enveloppe) fait sa première sortie le 25 octobre 1902. Le 3 novembre, il s'élève dans les airs pour la première fois, mais il est maintenu par un câble. Enfin, le 12 du même mois, c'est la première ascension véritable ; il évolue librement et tourne autour de Moisson, à l'altitude de 100 à 120 mètres. Le succès répond aux espérances.

Cependant, l'hiver vint interrompre les essais. Le 17 décembre 1902, le ballon dirigeable est sorti du hangar, en vue d'une ascension qui devrait le conduire jusqu'à Rosny et Mantes. Mais, par suite du froid intense, le moteur ne peut fonctionner. Le ballon est donc rentré au hangar pour y être dégonflé.

L'année 1903 devait voir la poursuite de l'expérience, la consécration des premiers succès, mais aussi le premier accident grave. Dès la fin de mars, le ballon est gonflé à nouveau. Le 1<sup>er</sup> avril, il fait une nouvelle ascension, puis évolue en tous sens au-dessus de la plaine de Moisson en donnant toute satisfaction. Le 11 avril, autre ascension, qui fut accompagnée d'un incident sans gravité. Par suite d'un petit accident de moteur, le ballon est obligé d'atterrir dans la plaine ; heureusement, il ne subit pas de dégâts et la tentative est renouvelée le surlendemain ; elle dure une heure.

Le 20 avril, le dirigeable va jusqu'à Freneuse et revient à son point de départ. Enfin, le 8 mai, il fait sa première grande sortie. Parti à 9 heures et piloté par M. Juchmès, aéronaute, et M. Rey, mécanicien, il évolue sur la campagne jusqu'au-dessus de Mantes et Limay. Au retour, il passe au-dessus de Buchelay, Rosny et Rolleboise. Il effectue ainsi un parcours de 37 kilomètres sans incident et rentre au hangar à 10 h 30. Le premier voyage aérien avec un engin à moteur avait été réalisé. .

Le 15 mai, par contre, nouveau désagrément : le ballon est allé évoluer au-dessus de Rosny-sur-Seine, mais au retour, une coquille de son ventilateur s'est désoudée et il est obligé d'atterrir à Sandrancourt, près du cimetière. Une péniche, en déchargement à Mousseaux, permet la traversée du fleuve et le ballon réintègre son hangar, porté à bras d'hommes par une centaine de personnes de Guernes et de Sandrancourt.

Entre temps, il était survenu un incident d'un autre caractère. Le 24 avril, un ouvrier découvrait, à l'intérieur du hangar, une cartouche de dynamite garnie d'une longue mèche. Le jour même, plusieurs ouvriers étaient congédiés. C'était là, tout au moins, une preuve de la réussite de l'expérience, puisqu'elle suscitait un essai d'attentat qui, heureusement, n'eut pas

les graves suites qu'il aurait pu comporter.

L'accident matériel du 15 mai fut vite réparé ; le 22 mai et le 1<sup>er</sup> juin, le ballon fait deux ascensions au-dessus de Moisson et le 1<sup>er</sup> juin, il accomplit un second voyage. Monté par trois personnes : M. Juchmès, pilote, MM. Rey et Dey, mécaniciens, il tient l'air pendant 2 heures 45 minutes à une altitude maxima de 200 mètres, et parcourt 98 kilomètres.

Nouvelles ascensions le 4 juillet et le lendemain, cette dernière en présence des membres de la Commission scientifique de l'Aéro-Club de France, composée de MM. Lévy, de l'Institut, de Fontvielle, Eiffel, le comte de la Vaux, Bahan, Georges Besançon et Picatte, ce dernier secrétaire.

Sorties encore les 11, 14, 19 juillet et 2 août, la dernière à une altitude de près de 500 mètres.

Puis le ballon est dégonflé et soumis à une révision nécessitée par l'atterrissage forcé auquel il avait été contraint le 15 mai. Des bandes blanches sont collées sur toutes les coutures de l'enveloppe. Cette révision demande un délai de trois mois et c'est seulement le 8 novembre qu'il peut faire une nouvelle ascension, en présence de 20 officiers du parc militaire de Chalais-Meudon. Au cours de celle-ci, pendant cinq heures et quart, il évolue entre Moisson et Freneuse. Cet exploit est renouvelé le surlendemain.

Enfin, le jeudi 12 novembre, jour anniversaire de sa première ascension, à 9 h 20 du matin, le « Jaune » quittait le hangar de Moisson pour atterrir à 11 h 1 minute, à Paris, au milieu du Champ de Mars, entre la Tour Eiffel et la Galerie des Machines, à la place exacte qui lui avait été préalablement indiquée.

Ce voyage de 62 kilomètres, remarquablement accompli, couronnait une année de recherches et d'efforts. Entre 9 heures 30 et 9 heures, 45, l'aéronef passait au Nord de Mantes et il fut aperçu par un grand nombre d'habitants de la ville qui ne se doutaient pas du but poursuivi. À Juziers, les cultivateurs qui l'observent et entendent le ronflement des hélices, le saluent de leurs acclamations. Ensuite, il se dirige sur Verneuil, luttent contre un vent du sud-ouest qui tend à le détourner de sa route, mais que l'habileté du pilote arrive à vaincre. À Poissy, Maisons-Laffitte, Chatou, Nanterre, Saint-Cloud, partout où il passe enfin, on le salue de vivats, et majestueusement il descend pour venir s'arrêter exactement au-dessus de l'endroit indiqué d'avance pour son atterrissage.

Un journal de l'époque, qui relate le voyage, ajoute les lignes suivantes :

« Monsieur Pierre Lebaudy et Monsieur Julliot, l'auteur des plans, étaient là, assistés du personnel de Moisson, enfin arrivé et qui assure l'amarrage ; mais comme une traînée de poudre, la nouvelle s'était répandue, le public accouru renverse les palissades et envahit le Champ de Mars, manifestant hautement la sympathie la plus vive pour les aéronautes, MM. Juchmès et Rey et leurs prouesses. »

Dès la première nouvelle, c'est un défilé de journalistes, de notabilités diverses, venant apporter à MM. Lebaudy les compliments les plus chaleureux pour le résultat remarquable qu'ils ont obtenu sans réclame, sans publicité, sans tapage.

Sur le désir manifesté par tout le monde et pour satisfaire la curiosité générale si vivement excitée, MM. Lebaudy décident de faire séjourner à Paris, pendant quelques jours, leur dirigeable ; la Galerie des Machines n'était-elle pas là pour lui donner asile dans son gigantesque vaisseau ?

Dès le vendredi matin, on a commencé une vérification minutieuse de toutes les pièces car le dirigeable, après cette visite de politesse à Paris (à tout seigneur tout honneur) regagne-

ra son hangar de Moisson et la large vallée où il a pu librement, méthodiquement, faire tous les essais scientifiques qui ont permis un pareil résultat.

Jeudi et vendredi, les visites se sont succédé ; tout Paris a tenu à constater cet événement sportif et à présenter à MM. Paul et Pierre Lebaudy les plus sincères félicitations pour le succès qu'ils ont obtenu.

Tous ceux qu'intéresse cette question si passionnante de la conquête de l'air ont apporté leur tribut d'éloges :

Le commandant Renard dont on connaît les remarquables travaux et la haute compétence en science aéronautique ;

M. le Comte de la Vaux, qui se prépare à faire sa centième ascension en ballon libre, et qui, mieux que personne, peut apprécier les difficultés vaincues ;

M. Wilfrid de Fontvieille, dont toute la vie a été consacrée à cette passionnante étude de la dirigeabilité des ballons ;

M. Santos Dumont qui, avec la meilleure bonne grâce, a reconnu les qualités de l'aéronef par cette appréciation de connaisseur : « Celui-là est réellement technique » ;

Monsieur Eiffel, le grand constructeur ;

M. Deutsch qui a tant fait pour le développement des études poursuivies en cette science par tous les chercheurs.

Cet anniversaire de la première ascension libre du ballon si heureusement célébré, a été un jour de triomphe pour MM. Lebaudy et il marquera dans les annales du monde scientifique.

MM. Lebaudy ont su s'entourer de collaborateurs qui les ont puissamment aidés dans leur entreprise : M. Julliot, le remarquable auteur des plans, dont le nom surgit tout à coup en pleine lumière comme aéronaute, et M. Juchmès, le pilote au sang-froid inébranlable, à la main ferme, à la décision prompte et qui joint à ses qualités professionnelles une expérience consommée. Enfin, le mécanicien Rey qui, dans une sphère plus modeste, a contribué, par une connaissance approfondie du fonctionnement de son moteur, au succès éclatant qui vient de couronner l'œuvre réalisée.

Le problème de la dirigeabilité des ballons est-il enfin résolu ? Ce n'est pas à notre incompétence qu'il convient de décider ; mais ce que nous pouvons constater, c'est que le dirigeable de MM. Lebaudy a démontré, en faisant ce voyage de près de 100 km avec les crochets, en atterrissant exactement au point qui lui avait été fixé, qu'un progrès considérable vient d'être fait dans une science qui marche à pas de géant.

Hélas, la carrière du « Jaune » devait se terminer brutalement. Quelques jours seulement après son magnifique exploit. Le 20 novembre, le ballon dirigeable part de Paris à 11 heures du matin ; en arrivant au parc militaire de Chalais-Meudon le vent le jette contre un arbre et l'enveloppe se déchire. Heureusement, l'accident ne fait pas de victime.

Cependant, MM. Lebaudy ne sont pas découragés. Poursuivant leurs efforts, ils entreprennent la construction d'un nouveau dirigeable. Au cours de l'année 1904, le « Jaune II » fait son apparition. La carcasse construite dans les ateliers de MM. Lebaudy, à la Villette, et l'enveloppe, sont transportées à Moisson par bateau. Le nouveau dirigeable est monté et gonflé et le 4 août 1904, il fait sa première ascension dans le ciel de Moisson. Du 4 au 28 août, dix ascensions sont effectuées, l'une d'elles avec M. Paul Lebaudy, une autre avec M. et Mme Pierre Lebaudy à bord, mais la dernière, le 28 août, se termine tragiquement.

Ce jour-là, le dirigeable était sorti du hangar à 10 heures, en présence de MM. Pierre et Paul Lebaudy ; il était monté par M. Juchmès, pilote ; M. Rey, mécanicien, et M. Visard, cordier. Le vent soufflait du nord-est, à une vitesse de 28 km (enregistrée à l'anémomètre placé à une hauteur de 35 mètres) et certainement supérieure à des altitudes plus élevées. Le ballon évolua facilement dans toutes les directions pendant une demi-heure, passant plusieurs fois au-dessus de son hangar. Le vent, au lieu de se calmer, prenant plus de force, M. Juchmès jugea prudent d'atterrir.

Les journaux de l'époque relatent l'accident de la façon suivante :

Parfaitement maître de sa manœuvre, M. Juchmès ramena le dirigeable au-dessus de la plaine de Moisson et, pour ne pas descendre trop près du hangar, dans la crainte que le ballon poussé par le vent ne se fît quelques déchirures, il choisit la lisière du bois situé à une certaine distance où la descente commença à s'effectuer doucement et sans secousse. Au moment où la quille de la nacelle touchait le sol, M. Juchmès n'ayant auprès de lui aucun homme d'équipe pour l'amarrage, sauta à terre avec le mécanicien Rey et son aide Vissart. Tous trois, aidés par un paysan qui se trouvait là par hasard, amarrèrent le ballon aux arbres avec le guide-rope et le second cordage appelé « serpent ».

Notons que, en temps ordinaire, la descente s'effectue toujours en un point précis, situé plus près du hangar, avec l'aide de l'équipe de manœuvre, qui saisit le guide-rope et le serpent quand le ballon est encore à 30 mètres du sol. Le changement imprévu du point d'atterrissage explique pourquoi les hommes d'équipe ne se trouvaient pas là pour aider à la manœuvre.

C'est alors que l'accident se produisit. Le vent qui soufflait en bourrasques rompit les amarres et malgré les efforts que firent les quatre hommes pour le retenir, le « Lebaudy » s'élança dans les airs.

Il monta rapidement à plus de 1 000 mètres, et avant que les spectateurs fussent revenus de leur surprise, il disparut dans la direction de Vernon.

Quand on eut constaté que, à part quelques écorchures, M. Juchmès et ses aides n'étaient heureusement pas blessés, on se mit à la poursuite du fugitif. MM. Pierre Lebaudy et Juchmès partirent en automobile.

Bientôt les nouvelles arrivèrent : vers midi, le ballon était aperçu à Giverny, près de Vernon, par M. Claude Monet, le peintre bien connu qui habite cette charmante localité. On le signala ensuite près d'Évreux où, après avoir contourné la cathédrale, il parut se diriger vers la mer.

Vers Beaumont-le-Roger, le passage au-dessus des bois et de la vallée produisit une condensation qui fit descendre rapidement l'aéronef.

Le guide-rope et le stabilisateur en arrêtaient la chute en le faisant planer à quelques mètres du sol. La corde finit par s'enrouler dans les arbres et immobilisa le ballon dans les bois de Fontaine-Labbé, appartenant à M. le Comte de Beaumont et situés près de Serquigny, à environ 90 km à vol d'oiseau de Moisson.

L'enveloppe ne présente que deux petites déchirures qui semblent devoir être facilement réparées. L'ossature métallique était faussée en plusieurs points, mais la nacelle et le moteur n'avaient nullement souffert.

M. Juchmès, le pilote, resté optimiste malgré les fortes émotions ressenties, faisait remarquer avec humour, le lendemain de l'accident, qu'ayant toujours fait partie des précédentes ascensions, c'était la première fois qu'il lui était donné de voir « Le Jaune » dans les airs.

Quant à M. Julliot, l'ingénieur, il estimait que les réparations nécessitées par la fugue du

dirigeable s'élèveraient à 50 ou 60 000 F, ce qui était relativement peu de chose, compte tenu de ce que les études et des essais antérieurs n'avaient guère coûté moins d'un million.

Le 1<sup>er</sup> septembre, le dirigeable regagnait son hangar de Moisson. Il y revenait par la route, en pièces détachées représentant un poids total de 3 000 kg. Le convoi comprenait sept voitures, dont quatre attelées avec des chevaux et trois avec deux bœufs chacune ; elles étaient précédées de cyclistes avec drapeaux, qui servaient d'éclaireurs et arrêtaient les voitures sur la route pour qu'aucune collision ne pût se produire.

Et le 11 octobre, le « Jaune II », réparé et gonflé à nouveau, pouvait reprendre le cours de ses ascensions.

Celles-ci débutaient les 21 et 23 octobre par deux ascensions de nuit avec un phare. C'étaient les premières sorties de nuit effectuées par un dirigeable.

Du 27 octobre au 22 décembre, seize nouvelles sorties sont accomplies. Dans l'une d'elles, six personnes sont à bord de la nacelle : MM. Juchmès, Rey, Dabrin, Victor Girard, Léon Berthé et Landrin. Pour une autre, ce sont l'amiral Capelle, chambellan délégué du roi de Portugal et le capitaine de frégate Pinte Basto. Enfin, le 23 décembre, le ballon est dégonflé, la campagne de 1904 étant achevée.

Celle de 1905 s'effectue sous le contrôle militaire. Après les travaux préparatoires et le gonflement, la première ascension est effectuée le 4 juin. M. Juchmès pilote, M. Rey mécanicien, M. Léon Berthé aide-pilote, le commandant Bouttiaux et le capitaine Voyer du parc militaire de Chalais-Meudon étaient dans la nacelle.

Après cinq nouvelles ascensions dans le ciel de Moisson et des environs, les 11, 16 et 19 juin, le « Jaune II » part le 3 juillet, à 4 heures du matin, monté par MM. Juchmès, Rey et le capitaine Voyer, en direction de Meaux où il atterrit à 6 h 20, après un voyage de 100 km en 2 h 35 minutes. Le 4 juillet, il va de Meaux à La Ferté-sous-Jouarre. Le 6 juillet, il accomplit le trajet de la Ferté-sous-Jouarre au camp de Châlons où, après être passé au-dessus de Château-Thierry et d'Épernay, il atterrit à 11 h 30. Peu après, le dirigeable est déchiré sous son hangar par une tempête de vent.

Promptement réparé, il est ensuite transféré à Toul où il est gonflé à nouveau. Il fait une première ascension le 8 octobre et accomplit de nombreuses manœuvres aériennes. Au cours de l'une d'elles, le 12 octobre, on le voyait évoluer au-dessus de la forêt de Gondreville, puis au-dessus de Nancy où il contournait le fort Blandan avec quatre personnes à bord : le commandant Julien, le capitaine Voyer, MM. Juchmès et Rey. Le trajet fut effectué à la vitesse moyenne de 38 km à l'heure. Peu après, le « Jaune II » était offert l'armée par MM. Lebaudy.

Au cours de l'année 1906, ceux-ci construisent, à Moisson, un nouveau dirigeable, inspiré du précédent mais plus puissant. C'est « Le Patrie » ; sa longueur était de 72 mètres, il avait un volume de 3 300 mètres cubes et son enveloppe était constituée par une carène fusiforme en coton caoutchouté. Un moteur de 70 chevaux actionnait ses hélices disposées de chaque côté de la nacelle. Le dirigeable pouvait, avec la plus grande facilité, être dirigé en hauteur au moyen d'ailerons, ou ramené vers le sol. Sa première sortie eut lieu le 16 novembre 1906 ; le 15 décembre, il fit avec succès le voyage de Moisson à Chalais-Meudon où l'État français le garda à sa disposition.

Le « Patrie » figura à la revue du 14 Juillet 1907 et un journal de l'époque, après avoir rendu compte de cette réunion inoubliable, consacra quelques lignes à l'apparition du géant des airs.

Dans le programme officiel, on avait assigné une heure au dirigeable. Comme il était en avance, pour perdre un peu de temps, il décrivit, à la hauteur de Billancourt, puis de Boulo-

gne, des boucles imposantes. Ensuite, il acheva, en ligne droite, la course qui l'entraînait à passer en face des tribunes, de l'autre côté de l'immense esplanade. Après un second passage en sens inverse, une nouvelle évolution l'amena perpendiculairement à la ligne du défilé. Il traversa (à une si faible hauteur qu'on distinguait les quatre personnes qui le montaient et qu'on entendit le ronflement de ses hélices), le champ de courses dans le sens de sa largeur et, passant au-dessus de la tribune officielle, s'en retourna, après une dernière volte, vers son hangar de Meudon.

Les expériences de Moisson allaient enfin passer dans le domaine pratique. Une nouvelle sensationnelle avait circulé : les Allemands, émus par les brillants résultats obtenus en France dans la navigation aérienne, s'étaient lancés dans des essais du même genre. Le comte Zeppelin avait été le premier à expérimenter les dirigeables. Deux autres systèmes de navires aériens avaient été construits par nos voisins : d'abord celui du comte Von Perseval et, en second lieu, celui du major Gross. D'après un technicien militaire, qui avait pu s'en rendre compte au parc aéronautique de Tegel, le dirigeable allemand paraissait être une imitation de l'œuvre de l'ingénieur Julliot.

À cet égard, il est bon de noter que les Allemands suivaient assidûment les expériences de Moisson.

Guillaume II s'intéressa à la question et, sous ses auspices, une société fut fondée sous la dénomination « d'Études sportives et touristiques », avec, comme directeur, un ancien officier d'aérostiers, Von Kehler.

Le capitaine Sazerac de Forges raconta les démarches très fortement intéressées du directeur.

Le premier acte de M. Von Kehler a été de venir à Paris s'entretenir avec les principaux aéronautes français et en particulier avec M. Julliot. Après quelques compliments, il lui demanda s'il consentirait à lui construire un dirigeable du type Lebaudy pour des usages sportifs !!! faisant comprendre que le million de marks dont disposait la société pourrait être, au besoin, consacré à cette commande. M. Julliot s'empressa de prier l'étrange visiteur de s'adresser par lettre à MM. Lebaudy.

Le lendemain, ils recevaient la lettre suivante :

« Messieurs Paul et Pierre Lebaudy,  
Messieurs,

« Comme vous le savez, il s'est fondé à Berlin une société dénommée « Motorenluftschiff Studiengesellschaft », dont je suis le directeur.

« Le but prochain de notre société est d'acquérir des Motor Ballons pour donner aux membres l'occasion d'aller en Motor Ballon et pour fonder plus tard un club de sport. Pour cela, il nous faut un Motor Balon d'un type qui a déjà fait ses preuves. Comme nous le savons, c'est votre ballon dirigeable qui a montré jusqu'à présent, le meilleur effet.

« Je suis chargé de vous demander dans quelles conditions il vous serait possible de livrer un ballon dirigeable comme le « Jaune » pour notre société, si toutefois vous n'y trouvez aucun inconvénient.

« Veuillez...

Richard von KEHLER.

Voici la réponse :,

« À Monsieur Von Kehler, Directeur de la Motorluftschiff Studiengesellschaft,

Monsieur,

« Nous avons reçu votre lettre du 28 courant et nous vous informons que nous ne pouvons, à notre grand regret, construire, le ballon dont vous nous entretenez.

« Veuillez...

LEBAUDY Frères.

Après une glorieuse carrière sans incident, le « Patrie », monté par le Commandant Bouttiaux, directeur de l'École d'aérostiers, le Commandant Voyer, pilote, le Capitaine Bois, les mécaniciens Geffray et Girard, accomplit, le 23 novembre 1907, le voyage de Chalais-Meudon à Verdun, place forte au service de laquelle il était affecté. Il parcourut sans arrêt et sans incident la distance de 270 km séparant Chalais-Meudon de Verdun en 6 h 50 minutes.

Au cours de la première ascension à Verdun, ayant à bord sept personnes parmi lesquelles le Capitaine Bois qui pilotait et le Général Commandant la place de Verdun, après un excellent départ et quelques évolutions, un arrêt de moteur obligeait le « Patrie » à atterrir au village de Souhesmes, à 15 km environ de Verdun. Là, il fut campé, tenu par des militaires de la place forte de Verdun. Le lendemain, malgré tous les efforts de la troupe, la violence du vent brisait les amarres du « Patrie » et celui-ci, vers 8 heures du soir, s'échappait des mains des hommes et partait dans la direction de l'Ouest. On ne retrouva jamais les restes du dirigeable qui fut signalé, mais sans aucune précision, au-dessus de l'Angleterre, puis au-dessus de l'Irlande et on suppose qu'il était allé se perdre dans l'Océan. Il n'y eut heureusement aucun accident de personne.

Au « Patrie » succéda le « République », construit également dans les ateliers de Moisson. Sa longueur était de 61 mètres et son cubage total s'élevait à 3700 mètres. Actionné par un moteur de 80 chevaux et gonflé à l'hydrogène pur, il pouvait supporter un poids total de 1 149 kg.

Le destin du « République » fut encore plus terrible que celui de ses prédécesseurs : Le 25 septembre 1909, le dirigeable partit de Moisson à 6 h 50. À 8 h 30, il évoluait au-dessus de Trévol, petite localité à 8 km de Moulins, lorsqu'une pale de son hélice, brisée, vint déchirer l'enveloppe : le ballon s'abattit et les quatre hommes d'équipage qui le montaient : capitaines Marchal et Chaussé, adjudants Réau et Vincenot, furent tués sur le coup.

Entre temps, on avait édifié à Moisson, à proximité du précédent, un hangar plus vaste et plus élevé, capable d'abriter les nouveaux dirigeables dont les dimensions et le volume augmentaient sans cesse.

Le dernier sorti des ateliers de Moisson fut le « Morning Post », commandé à MM. Lebaudy par le journal anglais de ce nom, et destiné à l'Angleterre. Il avait été construit d'après un système nouveau, sur les plans de M. Julliot, ingénieur. Il cubait exactement 9 900 mètres, avait une longueur de 102 mètres et une force de 240 chevaux fournie par deux moteurs Panhard et Levassor de chacun 120 chevaux. Il fit sa deuxième sortie le 26 octobre 1910 et alla, sans escale, de Moisson à Aldershot (Angleterre), en passant au-dessus des Andelys, de Rouen, de Saint-Valéry-en-Caux et de Brighton. Parti à 10 h 30, il atterrissait à 15 h 30, ayant ainsi couvert en 5 heures une distance de 300 km — dont 120 au-dessus de la mer. Huit personnes étaient à bord : M. Julliot, ingénieur, M. Cappaza, pilote, le major Sir Alexander Bannermann, commandant du Service aérostier britannique, M. Allen, représentant à Paris du « Morning Post », M. Léon Berthé, aide-pilote, et trois mécaniciens, MM. Debrabant, Boudeville et Lucas.

L'année suivante, le 4 mai 1911, le « Morning Post » fut anéanti en Angleterre. Sous la violence du vent, au moment d'un atterrissage, il partit à la dérive, heurta des arbres puis éclata.

ta avec un bruit formidable pour échouer sur une villa de Farnborough. La villa fut complètement recouverte par l'enveloppe, tandis que la nacelle et l'armature se disloquaient à tel point que le dirigeable ne pouvait plus être réparé. Les sept personnes qui occupaient la nacelle n'avaient eu que des contusions.

Ainsi, tous les ballons dirigeables sortis de Moisson avaient eu un sort plus ou moins tragique et l'expérience fut finalement abandonnée. Le ballon dirigeable, d'un volume trop important, difficile à manœuvrer, était trop à la merci des intempéries et surtout des vents.

Au cours de la guerre de 1914, les dirigeables ne furent guère utilisés, sauf par les Allemands qui employèrent parfois les « Zeppelins ». Ces dirigeables rigides leur occasionnèrent, d'ailleurs, plus de déboires qu'ils ne leur procurèrent de succès.

Entre temps, l'avion avait vu le jour. Il est devenu aujourd'hui aussi bien un moyen de locomotion rapide qu'une arme d'attaque et de défense.

En définitive, devons-nous regretter cette fin des expériences de Moisson ?

Du point de vue touristique et pittoresque, le village y aurait certainement perdu. Le panorama que l'on découvre, de la rive droite, en suivant la célèbre route des Crêtes, n'aurait rien gagné à l'adjonction de cheminées d'usine ou de longs bâtiments industriels.

Au contraire, du point de vue économique, Moisson, centre rural où l'agriculture est en voie de disparition, a gagné par sa transformation en lieu de villégiature. Les nombreux estivants amateurs de pêche et de canotage, qui ont fait construire de jolies villas, n'auraient certes pas été attirés par un village industriel. D'ailleurs, lorsque l'industrie ballonnrière a été dépassée, Moisson serait retombée en léthargie après une courte période de prospérité qui aurait fait long feu.

Le destin en a décidé autrement ; n'ayons donc aucun regret.