

l'Aérophile

REVUE TECHNIQUE & PRATIQUE DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

Directeur-Fondateur : Georges Besançon

16^e Année. — N^o 2

15 Janvier 1908

LES ÉTAPES DE L'AVIATION

Henri Farman gagne le Grand Prix d'Aviation



Photo Rol.

Après la victoire. Au premier plan, de gauche à droite :
MM. Henri Farman, Deutsch de la Meurthe, Charles Voisin, Gabriel Voisin.

Après une splendide campagne d'essais poursuivis depuis de longs mois — nos lecteurs le savent — avec une indomptable ténacité, Henri Farman a magistralement conquis, le 13 janvier 1908, dans son aéroplane n^o 1, le Grand Prix d'aviation.

Cette épreuve était, on le sait, dotée par MM. Henry Deutsch de la Meurthe et Ernest Archdeacon, deux mécènes dont la gratitude de tous les aérophiles retiendra les noms, d'une allocation princière de 50.000 francs, somme dont chacun des deux généreux donateurs avait souscrit la moitié.

Nous avons tenu à ce que le présent numéro

contint au moins une brève relation de cet événement capital, survenu, cependant, au moment où nous disposions à mettre sous presse.

Les conditions de l'épreuve. — Créé en 1904, pour une durée de 5 ans, le Grand Prix d'aviation devait être attribué, comme nous l'avons expliqué plusieurs fois, au premier aviateur qui, après avoir coupé, en plein vol, une ligne de départ délimitée par 2 poteaux distants de 50 mètres, irait virer autour d'un 3^e poteau placé à 500 mètres, sur une perpendiculaire élevée du milieu de la ligne de départ et reviendrait couper, en

plein vol, cette ligne de départ, sans avoir touché terre en cours de route. Inscriptions reçues par l'Aéro-Club de France : contrôle des tentatives assuré par sa Commission d'aviation.

La conquête du Grand Prix d'aviation. — Conformément à son inscription régulière à l'Aéro-Club, en date du 12 janvier 1908, Henri Farman effectua le lendemain, 13 janvier 1908, à Issy-les-Moulineaux, sa tentative victorieuse du premier coup.

Ce jour-là, dès 9 h. 1/2 du matin, Farman et ses habiles constructeurs, les frères Voisin, procédaient à une dernière et minutieuse révision de tout l'appareil.

A 10 h. 15, le moteur était mis en route. L'appareil s'élançait sur ses roues, augmentant rapidement son allure. Au bout de quelques dizaines de mètres, il était à l'essor ; c'est par 4 mètres de hauteur environ, qu'il coupe la ligne de départ. Il continue d'un vol aisé et sûr vers le poteau de virage ; un instant à peine et Farman attaque déjà résolument la boucle redoutée. Il entre dans le virage, laissant le poteau à une centaine de mètres sur sa gauche. L'appareil s'élève progressivement à 6 mètres au maximum, insensiblement incliné sur bâbord, très stable, Le poteau des 500 m. est doublé ; l'immense oiseau blanc entre dans la ligne de retour.



Photo Rol. 37, rue Joubert, Paris.

Farman franchit en plein vol la ligne d'arrivée marquée par les fanions de l'Aéro-Club et boucle le circuit aérien d'un kilomètre gagnant ainsi le Grand Prix d'aviation Deutsch-Archdeacon de 50.000 francs (Issy-les-Moulineaux, 13 janvier 1908). De gauche à droite au premier plan M. René Demanest, André Fournier, Louis Bleriot commissaire au départ et à l'arrivée, Charles Voisin. En voiture automobile M. Ernest Archdeacon l'un des donateurs et Mme Ernest Archdeacon.

Puis l'aéroplane est sorti du hangar : Farman veut tâter une dernière fois le moteur et à la première sollicitation l'excellent 50 chevaux 8 cylindres « Antoinette » éclate en fanfare joyeuse. Tout va bien, tout est au point!...

L'aéroplane est alors amené à bras jusqu'au point de départ désigné par Farman, à l'extrémité du champ de manœuvres, du côté de la porte de Sèvres, à l'endroit habituel. (Voir croquis ci-contre.)

Pendant ces préparatifs, les commissaires officiels ont tracé, selon les rites coutumiers, la piste à boucler. M. Ernest Archdeacon arriva quelques instants à peine avant le départ, suivi bientôt de M. Henry Deutsch de la Meurthe, codonateur du Grand-Prix. En dehors des officiels, il y avait relativement peu de spectateurs. L'assistance habituelle n'arriva que vers 11 heures... trop tard.

Quelques secondes d'intense émotion. Un incident stupide ne viendra-t-il pas arrêter, trop tôt, cette envolée splendide!... Mais Farman avait raison lorsqu'il se déclarait sûr du succès. Sans un accroc, avec une régularité admirable, l'aéroplane poursuit son chemin, impressionnant de régularité et c'est par 4 mètres de hauteur qu'il vient couper, entre les deux poteaux, la ligne de départ devenue ligne d'arrivée.

La fatidique boucle est bouclée... Le Grand Prix d'aviation Deutsch-Archdeacon est gagné!...

Quelques mètres plus loin, l'appareil obéissant à son pilote vient se poser doucement au sol et s'arrête après avoir roulé encore quelques mètres.

La distance réellement parcourue en plein vol ne peut pas s'indiquer avec une précision

absolue. Toutefois, étant donnée la large courbe décrite pour virer, on peut l'estimer entre 1.500 et 1.800 mètres, car la sortie du virage s'est faite très au large du poteau comme on peut le voir sur le croquis.

Farman a déclaré qu'en sortant du virage, il ne vit qu'assez tard les fanions de la ligne de départ devenue ligne d'arrivée, fanions estompés dans le brouillard. Il actionna son gouvernail vertical, pour redresser sa direction et revenir passer entre les poteaux d'arrivée. Dans un fluide aussi élastique que l'air, l'effet d'un coup de barre n'est pas instantané; il ne se fit sentir qu'un peu après. C'est ce qui explique la forme spéciale du circuit aérien décrit.

Le contrôle officiel de l'essai était assuré, tant au départ et à l'arrivée qu'au virage et dans la voiture automobile qui suivait l'engin aérien, par MM. Blériot, Louis Godard, le comte de La Vaulx, Henry Kapférer, membres de la Commission d'aviation.

La durée du vol, chronométrée par M. Henry Kapférer, est de 1 minute 28 secondes.

Au milieu des vivats, des acclamations, Henri Farman descend de son banc de pilote. Il dissimule mal sous son flegme habituel une émotion sincère et bien naturelle, surtout lorsque Maurice Farman, fendait la foule, l'étreint fraternellement.

Toujours modeste, le vainqueur du Grand Prix cherche visiblement à se dérober à cette ovation. Il en trouva bientôt le moyen. Cédant à de pressantes sollicitations, il remontait à bord de son aéroplane, après avoir déclaré toutefois qu'il ne se sentait pas assez maître de lui, en cet instant, pour tenter à nouveau la boucle; il s'envolait de nouveau, et après un virage superbe venait reprendre terre devant le hangar, descendait et s'éloignait tranquillement en auto tandis qu'on rentrait l'appareil au garage.

Les prix gagnés. — La Commission d'aviation de l'Aéro-Club de France, réunie d'urgence, le soir même de cette performance historique, a constaté officiellement qu'Henri Farman avait gagné, sans parler du prestige d'une inoubliable victoire, les 50.000 francs dont MM. Henry Deutsch de la Meurthe et Ernest Archdeacon avaient doté, chacun pour moitié le Grand-Prix d'Aviation.

Bien que le parcours effectif ait été beaucoup plus grand, conformément aux règlements des concours aéronautiques, la distance franchie a été comptée à vol d'oiseau du point de départ au point de virage et retour. C'est donc à 1.000 mètres que Farman porte officiellement la Coupe d'aviation Ernest Archdeacon, challenge de distance dont il était devenu quatrième détenteur par son envolée de 770 mètres, le 26 octobre 1907. (Voir *Aérophile*

d'octobre 1907 et de janvier 1908, page 14.) Ce trophée avait été conquis pour la première fois le 23 octobre 1906 par Santos-Dumont avec un vol de 25 mètres et porté successivement par le glorieux initiateur à 82 m. 60, puis à 220 mètres le 12 novembre 1906.

En outre, Henri Farman se voit décerner la grande médaille d'or de l'Aéro-Club de France, par laquelle la Société d'encouragement à la locomotion aérienne récompense les services exceptionnels rendus à la cause.

D'autre part, l'Aéro-Club de France attribue une grande médaille commémorative de vermeil :

A MM. les frères Gabriel et Charles Voisin,



Photo Bol.

Les deux donateurs du Grand Prix d'aviation, commentant la victoire d'Henri Farman à Issy-les-Moulineaux le 13 janvier 1908. A gauche, M. Henry Deutsch de la Meurthe; à droite, M. Ernest Archdeacon.

les ingénieurs-aviateurs de Billancourt qui étudièrent et construisirent l'appareil du vainqueur et furent pour Farman les collaborateurs les plus précieux et les plus dévoués;

A M. Léon Levavasseur, directeur de la Société « Antoinette », le savant inventeur du merveilleux moteur extra-léger de ce nom, qui a donné des ailes à la plupart de nos appareils d'aviation, aux plus glorieux : au *Santos-Dumont XIV bis*, qui vola le premier, comme à l'*Henri Farman I*, à qui nous devons le premier circuit aérien fermé, à bord d'un engin volant purement mécanique.

Enfin, la Société « Antoinette » gagne également, par la victoire de Farman, la médaille d'or offerte par M. Albert C. Triaca,

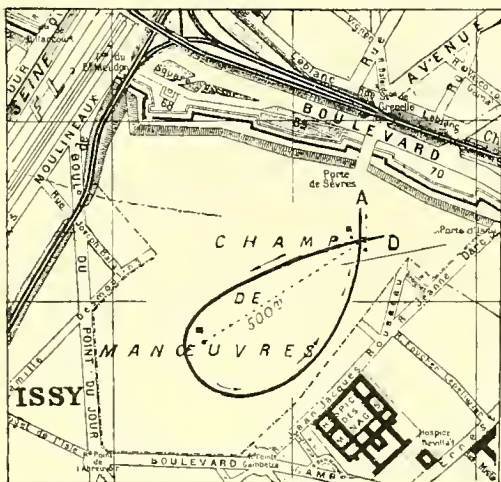
membre de l'Aéro-Club, au constructeur du moteur dont serait muni l'appareil d'aviation qui gagnerait le Grand Prix Deutsch-Archdeacon.

Ajoutons que Farman avait déjà gagné, le 24 octobre 1907, le premier des prix des 150 mètres créés par l'Aéro-Club de France.

Les records battus. — Les résultats sus-indiqués ont été homologués dans sa séance du 14 janvier 1908, par la Commission sportive de l'Aéro-Club de France. La Commission Sportive a également enregistré les nouveaux records de vol mécanique établis par Henri Farman :

Durée : 1 minute 28 secondes. — Distance : 1 kilomètre, compté comme nous l'indiquons.

Les records antérieurs de vol mécanique appartenaient d'ailleurs à Henri Farman, comme on le verra dans le compte rendu de la précédente réunion de la Commission sportive (Bul-



Parcours aérien réel suivi par Henri Farman dans sa tentative victorieuse pour le Grand Prix d'Aviation Deutsch-Archdeacon, le 13 janvier 1908, à Issy-les-Moulineaux.

letin officiel de l'Aéro-Club du précédent numéro. Seul, le record de vitesse n'est pas officiellement battu, en raison, probablement, de la manière d'évaluer la distance pour les circuits fermés. Officiellement, Henri Farman aurait fait, le 13 janvier 1908, du 40 kil. 909 m. à l'heure. Le chiffre correspondant à la trajectoire aérienne effective doit approcher et, peut-être dépasser un peu 50 kilom. à l'heure.

Henri Farman continue. — Dès le surlendemain de son triomphe, Farman se livrait à des expériences du plus haut intérêt. Voulant savoir quelle surcharge il pourrait emporter pour tenter de faire de la durée comme dans le prix Armengaud jeune, par exemple, il chargea son appareil de 30 kilos d'eau, puis 25, puis 15, puis 10 kilos, et dans ces conditions il fit respectivement, une envo-

lée assez pénible, des vols un peu meilleurs, un vol de 400 mètres avec un bon virage, et enfin un vol admirablement aisé de 300 mètres qui aurait pu être longtemps continué et aurait pu aussi être suivi de beaucoup d'autres. Enfin, en charge normale comme pour le Grand Prix, il fit un vol de 1.500 mètres environ en 1 minute 33.

Tout en se reposant quelques jours, le célèbre aviateur surveillera la construction de l'aéroplane *Henri Farman II*, tout différent du premier : on trouvera plus loin les caractéristiques du nouvel engin, déjà mis en chantier par les frères Voisin.

Farman compte ensuite participer aux divers prix et concours offerts à l'émulation des aviateurs. Il se rendra sans doute en Angleterre, disputer le prix du *Graphic*, 25.000 fr., pour 1 mile en ligne droite, et le prix de l'autodrome de Brooklands, 62.500 francs au premier aviateur qui fera le tour de la piste. (V. *Aérophile* de janvier 1907.)

Le banquet de l'Aéro-Club de France. — Un banquet en l'honneur de Farman, organisé par l'Aéro-Club de France, dans les salons de l'Automobile-Club de France, a eu lieu le 16 janvier 1908, sous la présidence de M. L.-P. Cailletet, de l'Institut, président de l'Aéro-Club de France.

Les généreux donateurs du Grand Prix d'aviation, MM. Henry Deutsch de la Meurthe et Ernest Archdeacon ; les précieux collaborateurs de Farman, MM. Gabriel Voisin et Charles Voisin, constructeurs de l'engin victorieux ; M. Léon Levassieur, représentant la Société « Antoinette » à qui l'on doit le moteur extraléger dont le nom demeure glorieusement attaché aux premières étapes de la nautique aérienne nouvelle, y avaient été spécialement conviés.

À l'issue du banquet, auquel assistaient les plus hautes notabilités du monde aéronautique, eut lieu la remise des divers prix que nous avons énumérés.

Le triomphe de Farman, que l'on fêtait ainsi solennellement aura un retentissement immense. Après que Santos-Dumont nous eût prouvé la possibilité du vol artificiel, Farman nous a démontré que ce vol pouvait être dirigé. La deuxième et dernière étape est brillamment franchie. Le rêve millénaire de l'homme est enfin réalisé!..

Les prix, concours et encouragements divers annoncés un peu partout (Voir l'*Aérophile*, *passim* et notamment janvier 1907), en surexcitant l'émulation féconde des techniciens et des sportsmen, auront bientôt fait de mettre à la portée de tous, cet impossible d'hier.

1908 verra de grandes choses!..