

L'AÉROPHILE

Directeur-Fondateur : GEORGES BESANÇON

9^e Année — N^o 2

Février 1904

PORTRAITS D'AÉRONAUTES CONTEMPORAINS



M. GEORGES JUCHMÈS

Notre élève et ami Georges Juchmès, qui vient d'être reçu à l'Aéro-Club, a été un des principaux lauréats des courses de ballons de 1900, et a obtenu en outre le premier prix de *compte-rendu* pour le concours d'altitude du 23 septembre, et pour l'ensemble des relations qu'il a présentés à la Commission d'organisation. Les notes qu'il nous a envoyées pour la rédaction de sa biographie nous ont paru si dignes d'un lauréat de *littérature aéronautique*, que nous n'avons pas cru qu'il fut bon d'y

rien changer. Nous sommes certains, qu'en présence de ce récit si naturel, si simple, si modeste et si élégant, nos lecteurs applaudiront de grand cœur aux prix qu'il a obtenus.

« Je suis né à Paris le 18 juillet 1874, de parents lorrains ayant optés pour la France.

Boursier de la Ville de Paris, j'ai fait mes études au collège Chaptal.

Dans les premiers volumes qui me furent donnés comme prix figuraient *Mes Ascensions*, de Tissandier, qui contribuèrent à fixer ma vocation.

En 1889, j'habitais avec mes parents la banlieue de Paris, à Bois-Colombes, où je fis la connaissance de M. Gauthier, ancien officier, qui avait exécuté de nombreuses ascensions pour le compte de l'Académie d'aérostation météorologique, et de plusieurs jeunes élèves de M. Besançon, qui me présentèrent à leur professeur.

Devenu ainsi membre de l'École supérieure de navigation aérienne, j'assistais régulièrement à toutes ses séances : je me plaçais toujours près de Frédéric L'Hoste ; celui-ci me prit en amitié et me facilita ma première ascension en me prêtant l'enveloppe et le filet du ballon de 400 mètres avec lequel il avait exécuté en Hollande une brillante série d'expériences que le *Journal des Voyages* a racontées. Mallet compléta ce matériel en me prêtant la nacelle du *Horla* qui avait servi à Guy de Maupassant.

Le 14 juillet 1891, à 17 ans, j'exécutais seul ma première ascension. Parti de Bois-Colombes avec un vent de 60 kilomètres à l'heure, j'atterrissais sans incident ni accident près de Melun (Seine-et-Marne).

Je revins enthousiasmé ; un mois après, le 21 août, je m'élevai à nouveau du même endroit dans un ballon de 900^m3 avec deux passagers qui se mirent sans crainte entre les mains d'un si jeune guide.

Engagé volontaire, j'ai fait quatre années de service militaire, pendant lesquelles il m'a été permis de venir plusieurs fois à Paris pour *m'entretenir la main*.

À ma libération, je fus attaché comme aéronaute à l'Établissement central d'aérostation sous la direction de MM. Besançon et Hermite. À ce titre, j'ai exécuté un grand nombre d'ascensions tant à Paris qu'en province.

Je suis allé, le 19 septembre 1899, à Boulogne-sur-Mer, présenter au 28^e Congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences, le résultat des travaux de mes deux directeurs qui venaient de recevoir comme encouragement du ministre de l'Instruction publique, une somme prélevée sur le legs Giffard. On sait que cette somme fut employée par les bénéficiaires au lancer d'un ballon-sonde devant les membres du Congrès. Je me suis très heureusement tiré de la mission qui m'avait été confiée dans des conditions difficiles à cause de la violence du vent (l'*Aérophile* n^o 4 franchit 230 kilomètres en 2 heures 25 m.).

L'an dernier, j'ai pris part à presque tous les concours internationaux d'aérostation de l'Exposition organisés par la section X, au bois de Vincennes.

Pilotant tantôt l'*Alliance* 1,730^m3, tantôt le *Touring-Club* 1,840^m3, j'eus le plaisir de mener à la victoire ces deux ballons l'un après l'autre.

Dans le concours handicapé du 29 juillet (altitude), j'ai enlevé le premier prix en atteignant une hauteur de 5,200 m. J'ai effectué ma descente en dix minutes et, malgré cette vitesse de chute, j'ai atterri sans accident dans le camp de Châlons. Par une coïncidence curieuse, le commandant Hirschauer, rapporteur des concours, se trouvait au camp, ce qui permit de vider devant lui, et de ne pas rapporter à Vincennes, les 110 kil. de lest plombés qui restaient intacts dans le fond de ma nacelle. M. David, de Barcelone, avait bien voulu m'accompagner dans cette ascension à grande hauteur.

Le concours mouvementé du 26 août (durée), a été mon plus brillant succès. Le vent soufflait en tempête et menait les ballons dans la Manche ou dans l'Atlantique.

Le premier ballon qui voulut s'élever se heurta violemment dans les arbres, le public fut fort effrayé, et les concurrents laissés libres de ne pas partir.

Je m'élevai à 6 h. 35 dans l'*Alliance* accompagné de deux jeunes aides, MM. Herbster et Bréon. Aussitôt après avoir franchi Versailles, je mis mes guideropes à la traîne en suivant la vallée de la Seine. Ensuite, je passai au sud d'Evreux, je longeai alors le Calvados, entre Caen et la mer, traversant obliquement le Cotentin : l'*Alliance* se trouvait à minuit à l'extrémité N. O. de la péninsule. Heureusement, rejeté par les vents du large, le ballon reprit la route du sud en suivant la côte ouest. A deux heures du matin nous nous trouvions dans le département de la Mayenne, et à 4 heures, le vent et la pluie ayant cessé, nous voguions tranquillement en Maine-et Loire. L'atterrissage eut lieu dans la Loire-Inférieure à La Poitevinière, près de Riaillé, à 6 h. 27 du matin.

Ce voyage accidenté me valut un premier prix. Les autres concurrents avaient atterri le soir même dans l'Orne et le Calvados, seul le comte de La Vaulx était resté jusqu'à deux heures du matin, effectuant son atterrissage près de Paimpol (Côtes-du-Nord).

Mon succès est dû à ce que sur les douze heures d'ascension, j'en fis onze au guiderope, usant ainsi 50 mètres de corde.

Le 23 septembre, accompagné de mon aide Herbster je conduisis le *Touring-Club* à 6,867 mètres d'altitude, j'ai lutté côte à côte et jusqu'à cette hauteur avec le *Saint-Louis* monté par MM. Balsan et Godard. Mais dans la haute atmosphère, la victoire appartient aux gros ballons.

Dans la nuit du 9 au 10 septembre, j'ai eu le plaisir d'avoir dans ma nacelle M. et M^{me} Lemaire qui ont exécuté un grand nombre de voyages aériens depuis 1889.

Cette ascension qui s'est terminée à Billey, dans la Côte-d'Or, après un séjour en l'air de plus de 19 heures assure à M^{me} Lemaire le record de durée des ascensions féminines.

Dans mon ascension du 16 au 17 septembre, je n'ai parcouru en 16 h. 5 m. que 30 kilomètres de Paris à Dammartin en ligne droite. Cette ascension me donne jusqu'à présent le record de la lenteur car elle fournit une moyenne de 1,913 mètres à l'heure. C'est déjà quelque chose en attendant mieux.

Dans la nuit du 30 septembre au 1^{er} octobre je suis allé en compagnie de

M. Dard et du capitaine Radisson de Barcelone, de Paris à Warburg (Allemagne) en 9 h. 8 m., après avoir parcouru une distance de 560 kil.

Enfin, dans la nuit du 9 au 10 octobre, je me suis rendu en 16 h. 35 m. à Schildeck-Géroda, près de Brückenau, près de la frontière qui sépare la Bavière de la Saxe. M. Lemaire avait pris place dans ma nacelle. J'ai été reçu dans cette partie de l'Allemagne avec la cordialité la plus touchante.

Chacune de ces excursions, ce qui n'a rien d'étonnant pour les aéronautes, à son caractère particulier, et montre la diversité infinie des voyages aériens. Elles permettent de juger l'intérêt des aventures dont les riches se privent lorsque le poids de leurs écus, comme un boulet, les attache à la terre.

Félicitons M. Juchmès d'avoir terminé sa brillante campagne de 1900 par des voyages intéressants dont le caractère international montre bien que les ballons, considérés à tort, par certains, comme des armes de guerre, sont des instruments de haute civilisation et d'harmonie universelle.

Georges BESANÇON.

RECTIFICATION. — Nous avons reçu de M. Charles Sibillot, à propos de la notice biographique de M. L. Vernanchet publiée dans le n° de décembre, une réclamation à laquelle nous nous empressons de faire droit. Nous avons oublié que c'est M. Charles Sibillot qui, en 1889-90-91, a organisé et exécuté à Limoges une série d'ascensions dans le but de constater dans la haute atmosphère la fréquence du courant ouest. Nous ajouterons que ces idées théoriques ont paru être confirmées depuis par les résultats des ballons-sondes.
