Titre : **DIRIGEABLE** **« LA PATRIE »** **1906**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Aéronats**
Auteur : **LOUIS ZERLIN**	Origine : **Collection personnelle**
Référence : **Illustration du 21 novembre 1906** **N° 3326**	Transcripteur : **MF ROBELIN** Date : **2011**

Ancestramil

NOTRE DEUXIEME DIRIGEABLE MILITAIRE
« LA PATRIE »
1906

M. JULLIOT, l'éminent ingénieur, qui a déjà rendu à la France un si important service en la dotant du dirigeable « *Lebaudy* » vient de remporter une nouvelle et grande victoire, qui marquera dans les annales de la science.

Le second dirigeable de guerre, *« La Patrie* », commandé par l'Etat le 12 février 1906, et qui devait être terminé le 2 janvier prochain, était achevé avant l'heure, on se décidait, le 15 novembre, à le sortir de son hangar pour commencer des essais au point fixe et à la corde prévus pour le lancement définitif.

Mais, dès le premier moment, les vérifications de fonctionnement des divers organes, ceux relatifs à l'équilibre, à la force ascensionnelle, etc., ont été si absolument satisfaisants que, sans plus tarder, le lendemain 16, brûlant toute la série des essais projetés, le merveilleux aéronat se lançait dans les airs sans aucune entrave. Il évoluait avec autant d'aisance et de sûreté que son frère aîné, et revenait, après une heure et quart de marche, à son point de départ sans le plus petit accroc. Il prouvait de la sorte l'exactitude irréprochable des calculs du savant ingénieur qui l'a conçu et construit, et qui a su arriver, du premier coup, à la quasi-perfection sans la plus petite retouche !
Ainsi, grâce à des constructeurs français, la dirigeabilité des « moins lourds que l'air » vient de faire semble-t-il, le plus grand pas dans la voie de la perfection ; et cela, juste au moment où l'aviation effectue, également dans notre pays, ses premières expériences concluantes. Il est à noter que, seuls parmi les dirigeables construits dans le monde entier, en Allemagne, en France même, les aéronats **LEBAUDY-JULLIOT** parviennent à éviter les avaries soit au départ, soit pendant le vol, soit à l'atterrissage. Les ballons de **M. SANTOS-DUMONT** lui-même –qui, maintenant, paraît se désintéresser des « moins lourds que l'air » pour se consacrer plus exclusivement à l'étude de l'aviation- ne furent point exempts de ces périlleux inconvénients. Et faut-il rappeler les « *Ville-de-Paris* » qui se plient en deux, les « *Parseval* » qui ne réussissent presque jamais à sortir sans accidents, les « *Zeppelin »* dont les deux premiers modèles ont dû être détruits sans avoir rien fait de bon, dont le troisième seul a donné quelque résultat, mais, comme ses devanciers, reste incapable de partir ni d'atterrir autrement qu'à la surface d'un lac ? Il y a aussi les diverses contrefaçons américaines de nos ballons, qui ne peuvent s'élever qu'une ou deux fois dans les airs, -« *l'Italia* », dont la marche est limitée d'une heure à une heure et demie. En tout cas, aucun de ces aéronats n'a pu dépasser les vitesses de marche de 8 mètres à la seconde, ce qui les rend incapables de vaincre les vents moyens et, par conséquent, de décrire des parcours fermés plus d'une fois en moyenne sur cinq jours. Enfin, ces médiocres résultats n'ont été atteints qu'après une longue période d'essais et de tâtonnements.
La réussite brillante de « *La Patrie* », dès son premier jour, est donc pour **M. JULLIOT** un incontestable titre de gloire.
Le « *Lebaudy* », on s'en souvient, file sans difficulté à 11 mètres. « *La Patrie* » vient de montrer qu'elle pourra dépasser la vitesse de 12 m 50, annoncée par les calculs, c'est-à-dire faire plus de 45 kilomètres à l'heure, ce qui lui permettra de dominer tous les vents ordinaires, ceux de tempête exceptés, et d'évoluer ainsi en tous sens deux jours sur trois.
Ce bel aéronat ne diffère de non aîné que par quelques modifications qui ont eu principalement pour but d'augmenter sa vitesse et d'étendre son rayon d'action, avec sa facilité d'emploi.
C'est ainsi qu'il peut enlever, en outre de quatre aéronautes et 200 kilos d'essence, un poids de 800 kilos de lest. Ces approvisionnements lui permettront de marcher dix heures, par conséquent de franchir 450 kilomètres sans ravitaillement.
Toutes les pièces métalliques, et en particulier la carcasse elliptique, si encombrante avec le « *Lebaudy* », sont entièrement démontables et peuvent passer au gabarit des chemins de fer. Le

montage ou le démontage ne demandent pas plus d'une journée ; avec le gonflement il faudra moins de trois jours pour remettre le navire aérien en état d'agir après un transport par voie ferrée.
La vitesse étant grande, les dimensions des fameux plans stabilisateurs, qui constituent la partie en somme essentielle de l'œuvre de **M. JULLIOT**, ont été augmentées dans une légère proportion, en particulier le papillon vertical de queue et les gouvernails horizontaux véritables plans inclinables, qui sont maintenant au nombre de quatre, deux flanqués à l'extrémité de la grande flèche cruciforme qui précède le gouvernail vertical, deux autres , nouveaux, à droite et à gauche de la plate forme elliptique qui sert de carcasse à tout l'ensemble, sous le ventre du ballon.
Enfin, la nacelle a été blindée pour mettre les aéronautes à l'abri des balles.
Le dirigeable n'a, en effet, d'après les constatations faites, à peu près rien à craindre des projectiles actuels, en dehors de l'atteinte de l'un des aéronautes par une balle d'infanterie. Celle-ci, en traversant le ballon, n'y déterminerait qu'une petite fente insignifiante, qui se refermerait après son passage et ne laisserait échapper qu'une quantité de gaz négligeable. Les canons de campagne, par suite de leur organisation, disposée en vue du tir au ras du sol, ne peuvent pas atteindre des objectifs qui se trouvent à plus de 400 ou 500 mètres d'altitude, alors que les dirigeables se tiendront à un millier de mètres, hauteur d'où l'on voit encore admirablement tout ce que l'on a à examiner. Enfin, les canons lourds et de siège qui, seuls, peuvent tirer sous de grands angles, sont si peu mobiles et à tir si lent qu'il leur est impossible de suivre un objectif qui se déplace rapidement en tous sens (sauf à la rigueur notre 155 Rimailho, le seul canon lourd à tir rapide qui existe au monde). D'ailleurs, même quand on aura imaginé des canons capables d'atteindre les dirigeables, il sera encore très difficile d'utiliser efficacement ces engins, parce qu'on aura toujours de grandes difficultés à estimer la distance et surtout à régler le tir sur un objectif qui n'a autour de lui aucun point de repère et qui peu continuellement modifier à volonté sa hauteur et sa direction de marche.
Bref, le « *Lebaudy* » et « *La Patrie* » constituent entre nos mains des instruments extrêmement précieux et qui nous rendraient en campagne, pour les communications avec les places assiégées, comme artillerie aérienne et surtout comme agents de reconnaissance et de démoralisation, des services inestimables.

C'est en France qu'à été inventé le premier ballon, la montgolfière, en 1783. C'est en France que les premiers dirigeables, « *Giffard* », « *Tissandier* », « *La France* », ont commencé à conquérir l'atmosphère, bien qu'encore très imparfaitement ; c'est à nous qu'il appartenait de trouver la solution définitive du problème si délicat de la navigation aérienne, et qu'il appartient maintenant de la perfectionner sans cesse, en augmentant le plus rapidement possible notre flotte de navires aériens sans attendre que l'étranger nous rattrape.

****

Archives Nationales