

tion aérienne de Strabourg et la Société de navigation aérienne de Munich, ainsi que l'Aéro-Club de Paris. On voit quel sera l'intérêt des séances de ce Comité international dont font partie MM. Mascart, Bouquet de La Grye, Violle, Cailletet, membres de l'Institut, le prince Roland Bonaparte, Hermite, Besançon, Fonvielle, Mangot, Jaubert, Krebs, Teisserenc de Bort, de Paris; Assmann, Berson, de Berlin; Mødebek, Hildebrandt, etc., de Strasbourg; le général Rijkatcheff, le colonel Kovanko, etc., de Russie; Rotch, directeur de Blue-Hil, aux Etats-Unis.

A. NICOLLEAU.

Études sur l'Electricité atmosphérique

Les expériences exécutées à Paris, par M. Le Cadet, ont été continuées à Vienne par M. Tuma, qui déclare avoir employé la méthode du docteur Bornstein pour déterminer la tension électrique de l'air. Ce savant n'a pas exécuté moins de huit ascensions, à des altitudes variant de 3 à 4,000 mètres. Il est arrivé, comme M. Le Cadet, à une zone dans laquelle l'accroissement de potentiel est nul. Mais, en outre, à plusieurs reprises il en a atteint une seconde plus élevée où la tension électrique de l'air *va en diminuant*.

Ce fait s'est même produit avant qu'il ne fut arrivé à la couche uniforme, mais dans le voisinage de cumulus, et n'est nullement en désaccord avec ce que l'on pouvait prévoir. En effet, tous les nuages doivent être plus ou moins chargés d'électricité, et par conséquent agir à distance, comme le font tous les corps conducteurs, sur la tension propre du ballon.

Suivant nous, on devrait se préoccuper également de déterminer la valeur de la tension propre du ballon, car l'aérostat est, en lui-même, un immense collecteur dont l'état électrique doit varier continuellement suivant celui des masses qui l'environne, et ces variations sont mêmes susceptibles d'influer sur sa marche. Toutefois, les recherches commencées avec une méthode bien définie comme celles de M. Tuma et celles de M. Le Cadet, offrent un intérêt capital, et doivent être poursuivies en suivant la méthode même que ces hardis explorateurs *ont* inaugurée, et en y introduisant chacune des simplifications qu'elle comporte. Honneur au zèle dont ces savants ont fait preuves.

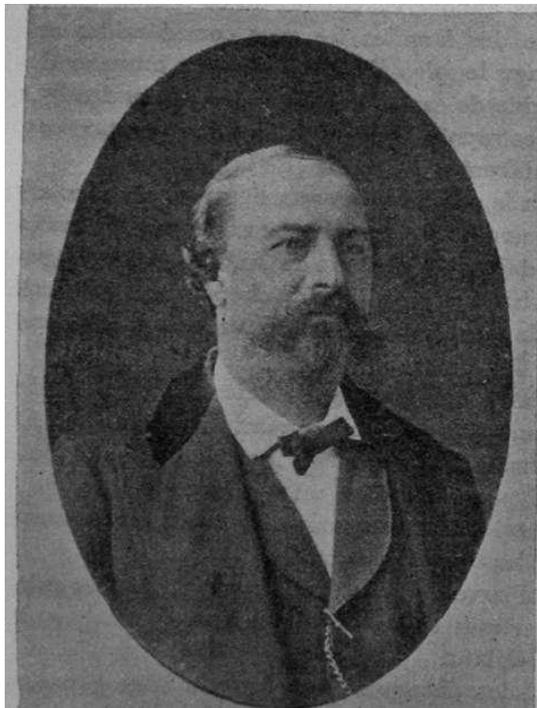
A. CLÉRY.

NECROLOGIE

M. ANATOLE BRISSONNET.

Nous avons le regret d'enregistrer la mort de M. Anatole Brissonnet, ancien vice-président de la Société française de navigation aérienne, et un des membres les plus dévoués de plusieurs sociétés analogues. M. Anatole Brissonnet est né le 20 avril 1834 à Chauvigny, près de Poitiers (Vienne), dans une famille de notaires qui avait joué un certain rôle pendant la Révolution. Il est le premier de sa race qui ait abandonné la basoche pour se livrer à l'industrie. Venu jeune à Paris, il fut

emprisonné au commencement de l'Empire comme professant des opinions républicaines, qu'il n'abdiqua jamais. Ayant fait la connaissance de Nadar, il s'adonna à l'aérostation, devint secrétaire de la Société aéronautique et créa dès 1856 la maison de commerce qu'il dirigeait encore lors de son décès. Il s'est surtout fait connaître par la fabrication de petits ballons-réclame en caoutchouc, dont il a littéralement inondé tous les pays civilisés et barbares. Il a poussé jusqu'aux extrêmes limites l'élégance et le bon marché de ces jouets charmants. Tant d'enfants lui doivent des heures délicieuses, que l'on peut ranger le défunt parmi les bienfaiteurs de l'humanité. Malheureusement, les grands magasins de nouveautés se sont lassés de distribuer cette prime si populaire et l'ont remplacée par des chromos illustrés, malgré les



M. Anatole Brissonnet

du Siècle rédigé par Gabriel Mangin, le sympathique aéronaute de la *Ville de Florence*. Brissonnet a acheté le hangar monstre qu'une compagnie américaine avait fait construire pour un ballon dirigeable auquel on n'a pu réussir à faire exécuter aucun mouvement propre. Il a fait transporter à Noisy-le-Grand cet immense monument en planches qui lui a servi à construire un des éléments d'un autre ballon dirigeable qu'un prédécesseur du comte Zeppelin voulait composer de ballons assemblés en file à la suite les uns des autres. Cette entreprise folle, faite par un officier supérieur de la garde de l'Empereur de Russie, ne fut point achevée; sort commun à une foule de combinaisons trop compliquées.

C'est Brissonnet qui a construit les excellents ballons dont M. Silberer, le sympathique fondateur de l'Aéro-Club viennois, a fait si bon usage. Il a exécuté par lui-même un grand nombre d'ascensions intéressantes dont le récit occupe les Meilleures pages du *Ballon*.

Brissonnet a un fils qui s'est consacré, comme lui, à l'aérostation et Une fille qui

réclamations des bébés ; Brissonnet a eu fort à souffrir de cette dépravation du goût public.

Giffard l'estimait beaucoup et avait plaisir à s'entretenir avec lui des propriétés du caoutchouc, dont le grand ingénieur avait fait une étude approfondie. Il lui a même indiqué une série d'expériences très curieuses et très simples qu'on peut exécuter avec le générateur américain qu'il a importé en France.

En 1870, Brissonnet fut souvent consulté par M. Rampont pour déterminer la direction que prendraient les ballons-postes. Sept ans plus tard, il reçut la médaille de bronze du ministère de la Guerre, destinée à récompenser les principaux coopérateurs aux communications aériennes.

Brissonnet a créé un journal spécial, le *Ballon*, qu'il distribuait en prime, et qui était fort bien rédigé. C'est lui qui a édité avec beaucoup de luxe, le tableau des *Ballons*

Sentant sa fin approcher, il a envoyé sa démission de la Société française de navigation aérienne qui, par une lettre très flatteuse, s'est empressée de la refuser.

Il était serviable, d'un caractère gai, enjoué, et le répertoire vivant d'anecdotes relatives aux aéronautes, à l'aérostation et aux petits ballons d'enfants.

Il est mort le 25 février, à la suite d'une longue maladie, à l'âge de 66 ans et ne laissant que des amis. Bien peu d'aéronautes ne peuvent en dire autant, car on doit trop souvent appliquer aux disciples de Montgolfier et de Charles ce beau vers de Virgile : « Tantaene animis ccelestibus irae ! »

M. PIERRE DE BALASCHOFF.

C'est avec le plus vif regret que nous annonçons la mort de ce patron généreux de l'aéronautique qui appartenait à une des familles les plus considérables et les plus anciennes de Moscou. Le personnage le plus illustre de cette branche de la haute aristocratie russe est le général aide de camp de l'empereur Alexandre I^{er}, qui fut chargé par son souverain de faire des représentations à Napoléon au moment où allaient éclater les hostilités qui conduisirent à la retraite de la Bérésina.

A Sainte-Hélène, Napoléon exprima le regret de ne pas s'être rendu aux arguments que Balaschoff développait avec une noble franchise et un esprit tout français.

Pressé par Napoléon qui lui demandait ironiquement de lui dire par où on pourrait se rendre à Moscou, il répondit : « Sire, il y a plusieurs chemins, on peut même s'y rendre par Poltava ». C'est la ville où Charles XII fut vaincu par Pierre le Grand en 1709.

M. Pierre de Balaschoff a succombé à une longue maladie en son hôtel de la rue Ampère, le mardi 6 mars. Son corps a été inhumé au cimetière du Père Lachaise. Il n'était âgé que de 53 ans, mais d'une constitution délicate *et* malade qui ne permettait guère d'espérer qu'il parviendrait à un âge avancé.

S'il s'était cru libre d'agir suivant ses idées personnelles, il aurait donné un plus grand développement à ses goûts pour les études aériennes.

Comme beaucoup d'esprits sérieux, Pierre de Balaschoff fut séduit par les calculs dont les aviateurs entourent leurs assertions et il consacra beaucoup d'argent à la construction d'un prétendu vélocipède-volant.

Ses libéralités lui attirèrent même des désagréments de plus d'un genre, qui furent plus tard exploités *contre* l'aérostation, c'est seulement lorsque la fausseté des calculs eut été démontrée, à l'aide d'un usage rigoureux des formules et des principes de l'analyse transcendante, qu'il reconnut l'inanité des assertions qu'on avait étayé par une algèbre de mauvais aloi.

A la suite d'une belle ascension exécutée à bord du *Sirius*, en juillet 1891, en compagnie de M. Georges Besançon, il fit construire un ballon de 3200 mètres cubes auquel il donna le nom de *France-Russie* et qui fut inauguré le 1^{er} novembre de la même année, à l'usine à gaz de la Villette, par un brillant voyage auquel il prit part. Cette traversée aérienne se termina heureusement dans les environs du Mans, en dépit d'un vent très violent.

Pour célébrer l'inauguration du *France-Russie*, M. de Balaschoff avait fait dresser dans l'usine une tente sous laquelle était servi un buffet somptueusement installé.

M. de Balaschoff fit présent d'un ballon de 1700 mètres cubes, qu'il s'était fait construire, à la Commission scientifique d'aérostation de Paris, qui s'occupe de l'exploration des hautes régions de l'atmosphère. Cette commission l'appela à siéger dans son sein, mais l'état de santé de M. Pierre de Balaschoff ne lui permit pas de profiter de l'honneur qui lui fut fait.