

© Ministère des armées - Mémoire des Hommes

Nom **BACON**Prénoms **Emile - Ferdinand - Victor**Grade **Capitaine**Corps **1^{er} Régiment d'Aérostation**N° **3** au Corps. — Cl. **1884**Matricule. **1003** au Recrutement de la Seine **4^e arr^o Jean**Mort pour la France le **18 Mars 1916**à **Mulhouse**Genre de mort **Tué à l'ennemi dans un combat aérien****au cours d'une mission de bombardement**Né le **13 juillet 1874**à **St-Ouen de Troubrayille** Département **Eure**Arr['] municipal (p['] Paris et Lyon), }
à défaut rue et N°.Jugement rendu le **25 mai 1917**par le Tribunal de **la Seine**acte ou jugement transmis **17 juillet 1917**
transcrit le **17 juillet 1917**à **Paris X^e arrondissement**

N° du registre d'état civil

Cette partie
n'est pas à remplir
par le Corps.

Malheureusement il est très rare que le vent souffle suivant la direction même de la route ; il souffle habituellement de côté, à des angles variables, et le temps nécessaire pour faire un parcours déterminé varie avec cet angle. Il n'est pas possible de trouver une formule permettant de calculer rapidement et facilement l'effet produit sur la vitesse de l'avion par des vents de vitesses différentes soufflant de directions variées ; des calculs compliqués sont la dernière des choses à demander à un pilote fatigué, avant ou pendant des vols.

C'est pour cette raison que M. A. W. Furbanks, actuellement lieutenant dans les auto-canons, et moi-même il y a quelque trois ans, avons imaginé une méthode graphique très simple permettant avec le minimum de peine de calculer la vitesse d'un aéroplane *par rapport au sol*, par contraste avec sa vitesse de marche dans l'air donné par l'instrument ordinairement en usage, et cela pour un vent de vitesse et de direction approximativement quelconques. Pour appliquer cette méthode il suffit de connaître avec une exactitude suffisante : la vitesse et la direction du vent à la hauteur à laquelle doit s'effectuer le voyage et la vitesse normale de l'avion. On comprend à première vue le diagramme ci-joint, qu'on peut établir à une échelle quelconque ; mais la pratique nous a conduits à employer l'échelle de 2 m/m par mille.

Le mille anglais étant égal à 1.609 m., nos aviateurs pourront prendre comme échelle 1 m/m par km. ; le dessin ci-joint a été établi à 1/2 m/m par kil. en raison de la place disponible.

A est le centre autour duquel sont décrits à l'échelle adoptée des cercles concentriques indiquant la vitesse normale de la machine en kilomètres à l'heure en supposant un vent nul.

Sur le diamètre de base, on marque un point B dont la distance au point A représente la vitesse du vent estimée en kilomètres à l'heure.

De ce point B sont tracées des lignes droites coupant les premiers cercles à des angles variant de 15° en 15° et de 0° à 180° ; ces lignes droites représentent l'angle du vent avec la direction du vol.

La distance du point B au point où le cercle correspondant à la vitesse de l'avion est coupé par les

lignes tracées de ce même point, donne la vitesse de la machine par rapport à la terre.

Il ne faut pas oublier que tous les angles à la gauche de la perpendiculaire élevée en B et qui correspondent à un vent perpendiculaire à la route, représentent des vents venant de l'arrière, tandis que ceux qui sont à droite représentent les vents plus ou moins contraires ou debout.

Incidemment, on peut remarquer que, s'il existe un vent quelconque, le temps de parcours le plus court est celui de l'avion qui aura le vent par le travers, c'est-à-dire perpendiculaire à sa route, à l'aller et au retour.

Il semble évidemment nécessaire d'établir un diagramme pour chaque vitesse de vent, quoiqu'on puisse, en compliquant le dessin, ne faire qu'un seul diagramme avec différents vents ; en pratique, on trouve qu'il suffit d'établir quatre diagrammes dans lesquels on n'a besoin de calculer les vitesses du vent que de 10 milles en 10 milles anglais en partant de 20 milles jusqu'à 60 milles par heure, ce qui, en mesures françaises, se traduit ainsi :

Il suffit de calculer les vitesses du vent de 16 en 16 kilomètres à l'heure en partant de 32 kilom. jusqu'à 96 kilom., ce qui fait qu'on n'a besoin que de quatre diagrammes établis une fois pour toutes.

On peut objecter que les vitesses et les directions du vent, ainsi que les durées de parcours, peuvent varier avec l'altitude à laquelle se fait le voyage. C'est exact, mais en règle générale la force du vent et sa direction dans les couches supérieures sont relativement constantes et permettent d'estimer avec une approximation suffisante la durée d'un vol. Cette durée est très importante à connaître, comme par exemple dans le cas du raid de Belfort à Friedrichshafen qui représentait, aller et retour, une distance de 125 milles (200 kilom.). Dans des cas semblables, la provision d'essence doit être calculée le plus exactement possible pour éviter que, par suite du manque de combustible l'appareil ne soit obligé d'atterrir en pays ennemi.

(Traduit d'Aéronautics par le capitaine de vaisseau A. Poidlouë.)

Mort de Victor BACON

Le capitaine Victor Bacon est mort glorieusement à l'ennemi le 18 mars dernier. Il faisait partie comme mitrailleur, sur un Farman 130 HP piloté par le maréchal des logis Leroy, de l'expédition de bombardement dirigée ce jour-là, avec le succès que l'on sait, contre le champ d'aviation de Mulhouse. Parvenu au but, il engagea la lutte contre un Albatros de la défense. Après quelques instants de combat, l'appareil français et l'Albatros prenaient feu en même temps ; puis il y eut collision entre les deux adversaires, collision voulue et cherchée, semble-t-il, par les Français. Victor Bacon, précipité dans le vide d'une hauteur de 1500 mètres environ, vint s'abîmer sur le sol de l'aérodrome de Mulhouse.

C'est en héroïque soldat de l'air que Victor Bacon termine une carrière consacrée en bonne partie au développement de l'Aéronautique en France. Dès que l'aérostation prit une tournure sportive, il devint vite un de nos pilotes aéronautes les plus en vue, faisant autour de lui des élèves et des adeptes. Il avait également contribué aux ascensions organisées par le Dr Guglielminetti pour certaines recherches scientifiques à grande altitude ; il fut également l'un des premiers à souscrire à l'appel d'Archdeacon lorsque furent recueillis à l'Aéro-Club de France les fonds avec lesquels ont été créés les premiers prix d'aviation.

Pendant 7 à 8 ans Victor Bacon a été trésorier puis vice-président de l'Aéronautique-Club de France, et avec son ami Jules Saunière, l'actif président de l'A. C. D. F., il collabora de la façon la plus active et la plus dévouée à l'œuvre de diffusion de l'aéronautique et de préparation militaire poursuivie avec le succès que l'on sait par cette vaillante société.

Au début de la guerre Victor Bacon prit sa place dans l'aérostation militaire dont il était un des meilleurs officiers de réserve ; il avait été promu capitaine à titre temporaire et commandait, en dernier lieu, la 2^e Compagnie d'aéroliers au P. A. de Belfort. Mais l'aviation l'attirait, et surtout le combat aérien, parmi bien d'autres sports où il excellait. Victor Bacon était en effet un remarquable champion de tir et avait remporté de nombreux prix dans les concours internationaux. L'expédition contre Mulhouse qui lui fut fatale était sa cinquième sortie comme mitrailleur et il allait passer définitivement à l'aviation.

Ses collègues de l'Aéro-Club de France dont il était un des membres les plus anciens, de l'Aéronautique-Club de France à la prospérité duquel il a si utilement contribué s'inclinent pieusement devant son sacrifice et son héroïque exemple digne couronnement d'une belle carrière.