

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [6] (1903)
Heft: 5

Artikel: Les futurs maitres de l'air
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-252805>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LES FUTURS MAITRES DE L'AIR

(Suite et fin)

Il faut mentionner aussi le projet du professeur autrichien Wellner, de Brunn. Sa voiture aérienne rappelle étonnamment le boulet fabuleux de Jules Verne, lancé avec ses voyageurs jusqu'à la lune. Elle est suspendue à trois grandes roues volantes. Ces roues sont garnies de palettes analogues à celles de nos bateaux à vapeur. Seulement ici chaque palette présente une surface courbe et simule une voile ou mieux encore une aile d'oiseau battant l'air. Pendant que les roues tournent, les voiles s'abaissent et se relèvent alternativement et soulèvent l'appareil.

Un autre aérodrome qui a fait parler de lui est celui du professeur Langley, de l'Institut Smithsonian, à Washington. Il s'agit d'un bateau de métal qui contient une machine à vapeur. A l'avant et à l'arrière se trouvent les surfaces portatives qui se gonflent fièrement comme de véritables voiles, et, à l'extrémité postérieure de l'appareil, un gouvernail. Sur les côtés on a placé deux hélices propulseurs semblables à celles de nos bateaux, destinées à faire avancer l'appareil, dont la longueur totale est de 4,5 m. La largeur des ailes, d'une pointe à l'autre, est de 4,2 m. La force de la machine équivaut à celle d'un cheval. Cet appareil a parcouru une fois la distance de 1,6 kilom., en marchant contre le vent, horizontalement et avec une parfaite exactitude d'équilibre. Le gouvernail était construit de telle façon que l'on pouvait pendant le vol, au moyen d'un léger virement, éviter de se heurter aux arbres de la forêt. La machine fut dirigée du côté d'un lac sur lequel, par suite du manque d'eau dans la chaudière, il descendit lentement et vint se poser.

Langley s'occupe depuis 18 ans des problèmes de vol dans l'espace. Pendant longtemps il a tenu ses expériences secrètes, afin de n'être pas dérangé par les curieux et aussi pour ne pas éveiller, par des rapports prématurés ou fantaisistes, de trop grandes espérances.

Un Anglo-Américain s'est essayé tout de suite à faire mouvoir des masses. Hiram Maxime, l'inventeur bien connu des fusils à tir rapide, propriétaire d'une importante fabrique à Londres, a engagé une somme de 400,000 marks pour exécuter sa machine à voler. Il a construit son appareil d'après les principes du cerf-volant en papier. La force d'ascension est constituée par de grandes surfaces courbes, fabriquées avec de la toile de ballon. La carcasse se compose de minces baguettes d'acier, très solides, qui supportent la plateforme où l'on a placé une machine à vapeur de la force de 100 chevaux et une provision d'eau du poids de 1124 kilogr. Trois voyageurs peuvent s'y installer

commodément. Pour obtenir la vapeur, on se sert de gaz de naphthé, distribué par 7.650 petits becs, plutôt que de charbon. Les hélicés qui vont pousser ce colossal véhicule dans les airs, ont un diamètre de 5,35 m. Treize cerfs-volants énormes, recourbés en forme de demi-cercle, accompagnent l'appareil, qui ne mesure pas moins de 360 m. c. de superficie. Pour les premiers essais, ce bateau aérien en acier et en aluminium fut lancé sur un sol plat, garni de rails où il devait d'abord s'engager. D'autres rails, établis à une certaine hauteur, avaient à le retenir dans son mouvement d'ascension et à en régler la marche. L'appareil fonctionna tout d'abord aussi bien qu'on pouvait le désirer, mais tout à coup un essieu et un rail de sûreté s'étant brisés, il se mit à voler obliquement le long d'une prairie où il s'abattit, non sans subir de fortes avaries. En s'élevant, il avait porté un poids de 4,500 kilog.

Il faudrait encore nommer toute une série d'inventeurs, principalement le secrétaire Bettenstedt, à Rüdersdorf près de Berlin; le conseiller de régence J. Hoffmann, à Berlin; l'ingénieur parisien Ader, qui s'est fait une réputation en construisant pour l'état-major général français une machine volante semblable à un oiseau. — L'invention la plus moderne dans le domaine de la navigation aérienne est l'appareil à voler du Dr K. Danilewsky, qui a fait une combinaison de ballon et des rames.

Jusqu'à maintenant pourtant, l'inventeur par excellence a été Lilienthal, car le premier, il a plané dans les airs au moyen d'ailes.

Au commencement, il employait des ailes doubles, offrant une surface de support de 10 m. c. dont chacun soutenait un fardeau de 10 kilogr. Plus tard, il construisit des ailes superposées, d'une superficie de 14 m. c. Le poids de son corps et le vent, formaient le moteur de l'appareil. Il était arrivé ainsi à voler sur un espace de plusieurs centaines de mètres. Son but était de mettre chacun en mesure d'imiter le vol des oiseaux, et lui-même avait acquis dans cet art une très grande habileté. Le 9 août 1896, par une belle journée de dimanche, les ailes de Lilienthal firent soudain la bascule, renversées apparemment par un coup de vent venu de haut. Il fut précipité en avant, de la même façon qu'un aigle fondant sur une proie, et tomba si malheureusement que la mort fut instantanée. Malgré ce résultat désastreux, on peut affirmer d'Otto Lilienthal qu'il a été vraiment un Dédale moderne.

