

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 52 (1907)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Encore un mot sur l'état actuel de l'aéronautique  
**Autor:** Manceau, Emile  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-338631>

### **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**

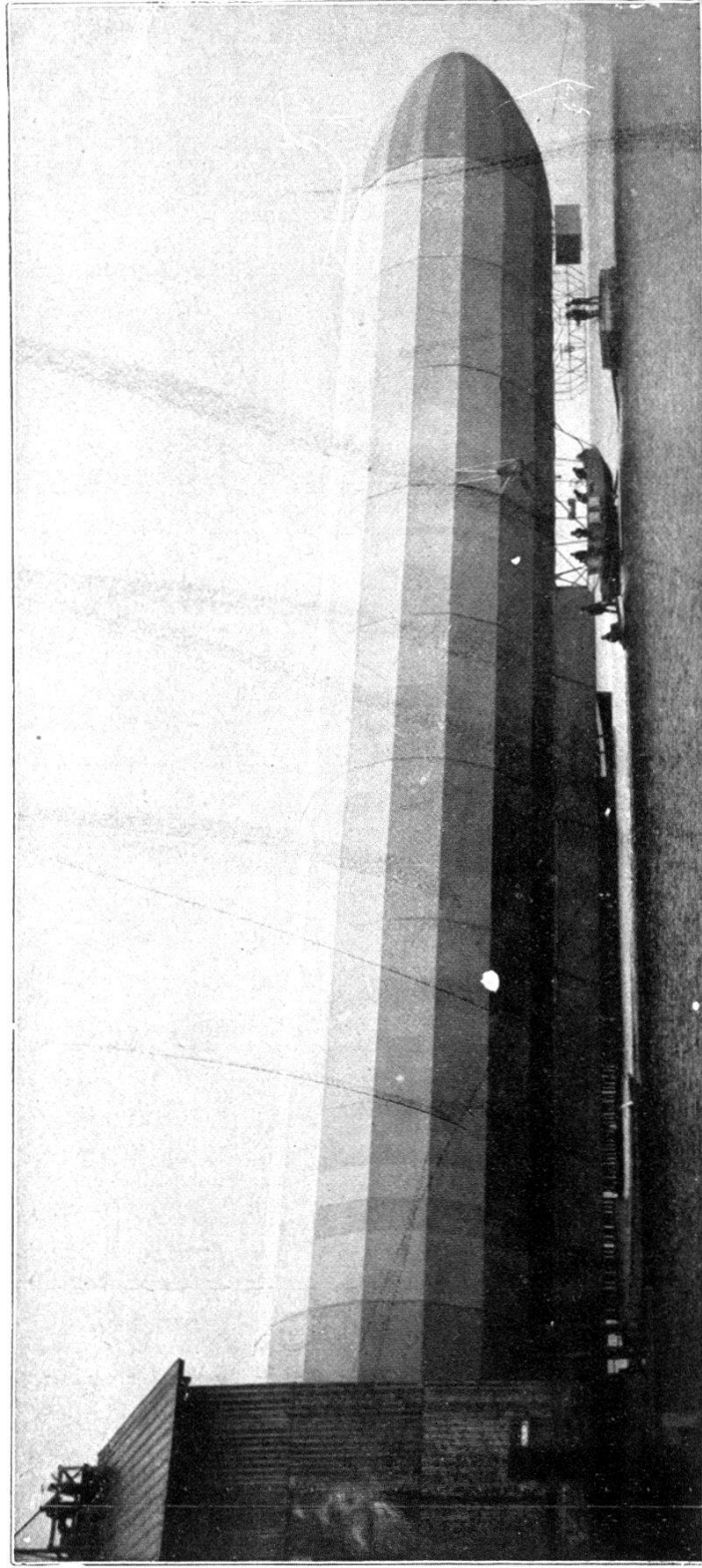
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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.](#)

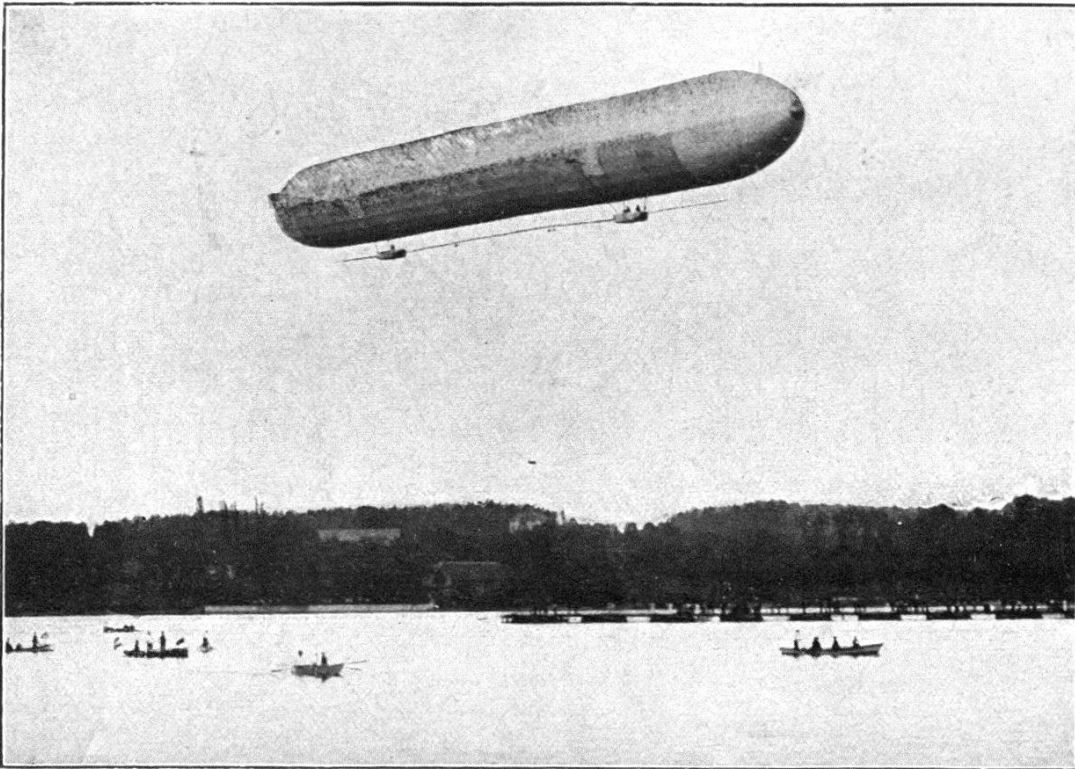
**Download PDF:** 30.03.2025

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

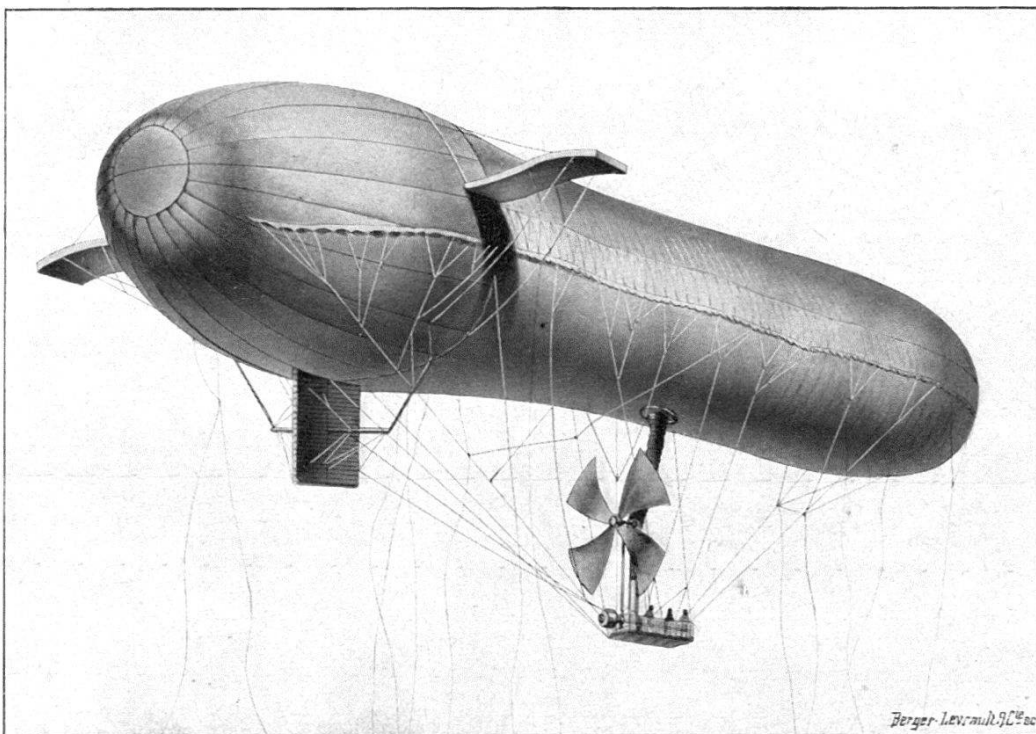


Cliché de la Maison Berger-Levrault, Paris.

**Le dirigeable allemand ZEPPELIN sortant de son hangar flottant.**

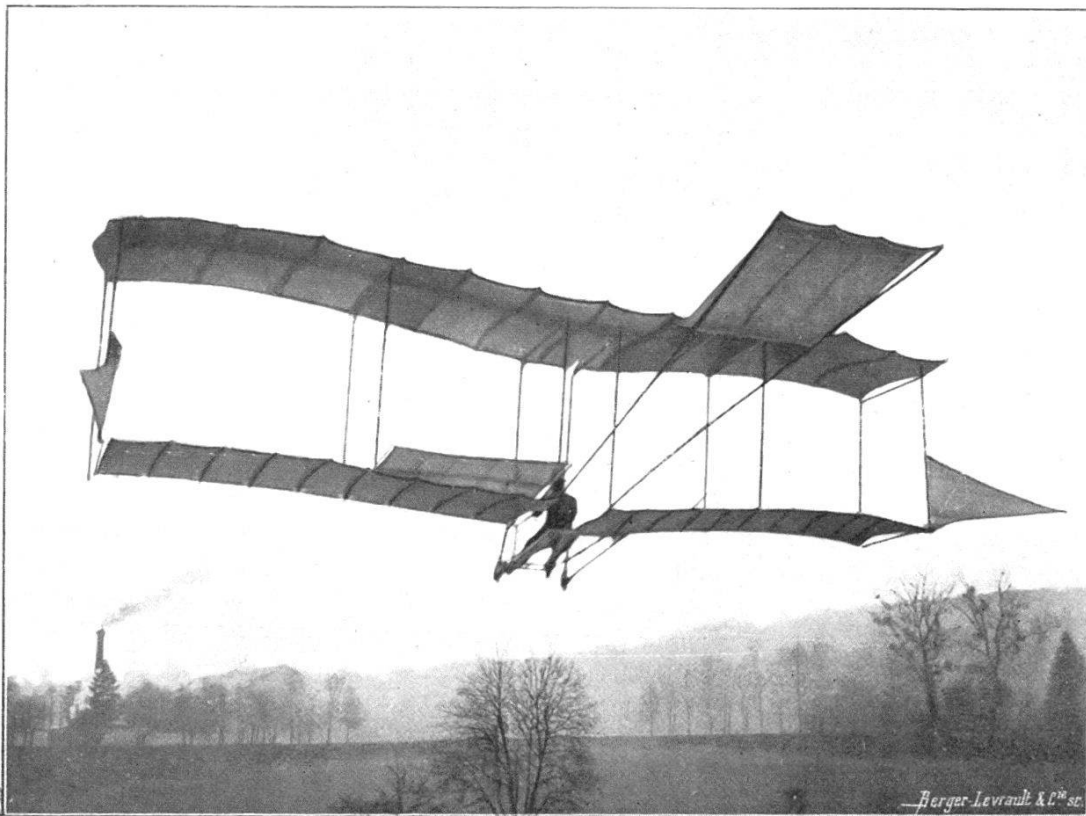


1. Le dirigeable ZEPPELIN évoluant au-dessus du lac de Constance.

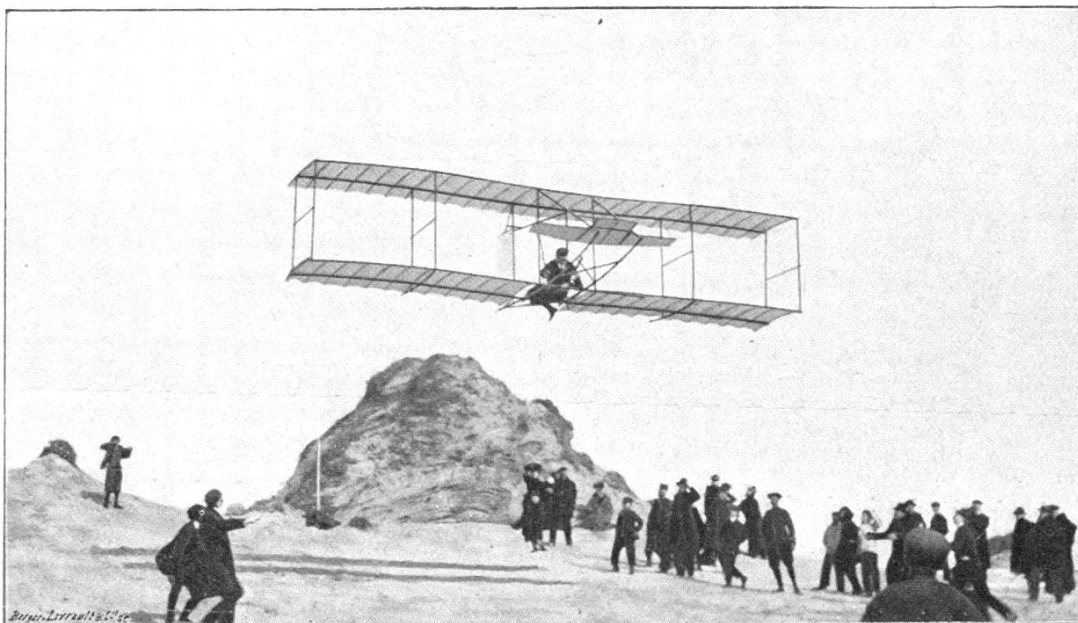


Clichés de la maison Berger-Levrault, Paris.

2. Le dirigeable allemand de PARSEVAL.



1. L'aéroplane FERBER en glissade.



Clichés de la maison Berger-Levrault, Paris.

2. L'aéroplane ARCHDEACON en glissade.

## Encore un mot

sur

# l'état actuel de l'aéronautique

(Planches XLIX-LI.)

Si j'ajoute un post-scriptum — d'ailleurs fort court, — à mes quelques pages d'octobre et de novembre sur les progrès récents de l'aéronautique, ce n'est pas qu'il y ait de nouveaux perfectionnements à enregistrer. On l'espérait pourtant. La lutte est chaude entre les aviateurs pour gagner le prix de 50,000 francs offert par MM. Deutsch (de la Meurthe) et Archdeacon au premier aviateur qui fermera une boucle d'un kilomètre. Il ne s'est guère passé de jour, le mois dernier, qu'on n'annonçât comme certain le succès d'un des concurrents, dans un délai de vingt-quatre heures ; mais tantôt un incident, tantôt un accident se produisait, qui bouleversait toutes les prévisions. Les virages se faisaient mal ; l'appareil touchait terre dans les tournants, etc., etc. Bref, il a fallu se contenter comme record d'un parcours de 770 mètres exécuté d'un seul bond par M. Henri Farman. Maigre performance, et bien décevante, au regard de toutes les espérances qu'on avait conçues et des engagements qu'on s'était laissé aller à prendre.

M. Henri Farman fait partie de la pléiade d'élèves qu'a formés le capitaine Ferber et qui sont devenus ses émules. Mais celui-ci continue activement ses recherches, et il est en train de faire construire un nouveau modèle dans lequel il compte employer un moteur extra-léger, capable d'une force de cent chevaux-vapeur sous un poids de cent kilos, soit un cheval-vapeur par kilogramme. Les ailes sont à surface cylindrique, ce qui doit doubler leur rendement. Dans la construction de ce modèle n'entrent ni tendeurs, ni raidisseurs, ni haubans. Le bâti

est formé de pièces de frêne réunies aux angles par des goussets en aluminium qui sont rivés au cuivre rouge et ligaturés. L'ensemble est très solide et ne pèse qu'une demi-tonne en y comprenant les 100 kilos du moteur, l'hélice (du diamètre de 2 m. 40), le chariot-porteur et le capitaine Ferber.

Tous les perfectionnements de la pratique, tous les progrès de la théorie, ont été utilisés dans l'appareil du capitaine Ferber et qui n'a, pour le moment, qu'un défaut, — mais grave! — qui est de ne pas exister encore. De sorte que les Santos-Dumont, les Esnault-Pelletrie, les Henri Farman et nombre d'autres se disputent le prix Deutsch-Archdeacon, sans que le premier aviateur de France prenne part aux épreuves.

Malgré l'insuccès de celles-ci, tout semble indiquer qu'on est à la veille d'une solution satisfaisante. Non pas, bien entendu, qu'il s'agisse déjà d'entrevoir un emploi déterminé des aéroplanes. Mais on peut s'attendre à voir résoudre, quelque jour prochain, le problème théorique qui se pose et auquel on songe depuis bien longtemps. Les applications ou industrielles ou commerciales ou scientifiques ou militaires viendront après.

La question de l'aviation, malgré l'acharnement des inventeurs qui s'y appliquent, malgré les facilités mêmes que leur donnent le faible prix et les dimensions restreintes des engins dont ils se servent, est infiniment moins avancée que la question des aéro-nats. Celle-ci paraît pourtant compromise par les accidents graves que tout le monde connaît. Mais il convient de faire remarquer que ces accidents ne portent aucune atteinte au principe même de la construction.

C'est de ces accidents qu'il me semble nécessaire de dire un mot. Car ni le voyage que le *Patrie* a effectué pour se rendre de Paris à Verdun ne constitue un exploit véritablement sensationnel, ni, par contre, la malheureuse fugue de ce ballon n'est de nature à jeter l'opinion publique dans la consternation.

Or, notre impressionnabilité nationale nous a jetés dans le lyrisme quand le *Patrie* a quitté le parc de Chalais pour se rendre dans la place forte au service de laquelle il était affecté. Et elle nous a plongés dans une profonde stupeur quand nous avons appris sa désertion à la suite du plus bête des accidents : le pantalon du mécanicien ayant été pris dans l'engrenage de commande de la magnéto d'allumage, celle-ci se trouva mise hors de service, et le moteur s'arrêta. Le ballon cessait, dès lors, d'être

dirigeable. Et, pour ne pas naviguer au gré des vents qui étaient devenus assez violents, on crut opportun d'atterrir, sauf à repartir dès qu'on aurait exécuté la réparation nécessaire. Justement, quelques jours auparavant, on avait pu procéder ainsi. L'arbre de l'une des hélices s'étant brisé, on avait stoppé, puis on était rentré en se servant exclusivement de l'autre hélice, le retour s'était effectué sans encombre, à la satisfaction générale. Et ç'avait été un grand soulagement pour le public qui avait attaché une importance énorme à cette perte d'une hélice et à la nécessité qui s'en était suivie d'interrompre le voyage.

Il est probable que l'heureuse issue du mécompte éprouvé en cette circonstance hantait l'esprit du capitaine du *Patrie*, quand il voulut ne rester à terre que le temps juste suffisant pour que les ouvriers appelés en hâte pussent remettre le mécanisme en état de fonctionner. Malheureusement, l'aéronat n'était pas abrité contre le vent. Pareille aventure était advenue naguère au *Nulli secundus* anglais que la tempête déchira et mit en loques. Ici, la tourmente eut un effet différent : elle renversa la nacelle, celle-ci se vida des 700 kilos de lest qu'elle contenait et, il en résulta une force ascensionnelle telle que les 200 soldats chargés de retenir le ballon durent lâcher les cordages après avoir été traînés pendant une quarantaine de mètres. On signala le fugitif, à quelques heures de là, au-dessus de l'Angleterre : il avait parcouru, sans pilote, plus de 1200 kilomètres, à une altitude d'environ une demi-lieue, selon toute probabilité. Il toucha terre, perdit, par suite du choc, une partie de son hélice et de son arbre de couche, s'allégeant ainsi d'un poids assez considérable, ce qui lui permit de reprendre son vol. Dès lors, on a perdu sa trace. Peut-être flotte-t-il sur la mer. Peut-être a-t-il sombré.

C'est là, pour la France, un désagrément que l'amour-propre national a exagéré. La perte, au point de vue pécuniaire, n'est pas considérable. Il est vrai qu'on en parle moins que du danger qu'il y aurait à voir le dirigeable tomber entre les mains d'étrangers curieux d'en étudier les secrets, danger que l'ignorance grandit et qui est plus imaginaire que réel.

Si notre bel engin de guerre est brusquement venu à faire défaut à la défense du pays, gardons-nous d'oublier qu'il n'en est pas un élément indispensable. N'oublions pas non plus qu'il sera remplacé dans un assez court délai. Le *Lebaudy*, qui ne vaut pas

le *Patrie*, à la vérité, le *Ville-de-Paris* (de M. Deutsch), qui est jugé également inférieur au dernier modèle de M. Julliot, sont d'ores et déjà disponibles. Quant au *République*, actuellement en construction et qui doit être un *Patrie* encore perfectionné, il ne sera livré qu'en avril ou mai.

La France a donc perdu l'avance dont elle se targuait puisque l'Allemagne possède le *Zeppelin*, le *Gross* et le *Parseval*. Si ces deux derniers modèles paraissent avoir moins de vitesse que les aéronefs français, ils présentent certaines qualités que ceux-ci n'ont pas.

Mais on aurait tort de croire que le *Patrie* ne possédait pas comme eux un moyen de déchirure. Le major Gross l'a pourtant donné à entendre, ajoutant que, si ce moyen avait existé, on aurait pu dégonfler le ballon au moment critique, ce qui l'aurait empêché de fuir. L'éminent officier allemand a été mal renseigné. On avait prévu la nécessité d'ouvrir l'enveloppe. Malheureusement la corde destinée à actionner l'appareil d'ouverture avait été calculée à la longueur nécessaire pour être manœuvrée par un passager placé dans la nacelle. Or, après l'atterrissage, la nacelle était vide. Pour que la corde pût être manœuvrée du dehors, on lui noua, non sans peine et sans dangers, une rallonge aboutissant jusqu'au sol. Mais, à l'instant où la nacelle perdit son lest, par suite de l'enchevêtrement des cordages tordus par la tempête, la rallonge se rompit dans les mains du lieutenant qui la tenait, et le panneau ne se déchira point.

Commandant EMILE MANCEAU.

