

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2017)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Le premier drone vole à Genève
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781642>

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

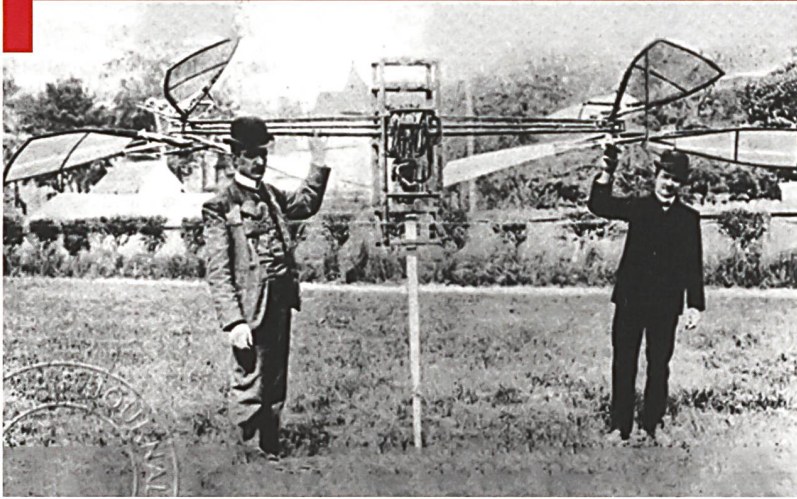
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 29.03.2025

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



Ci-contre : Les frères Henri (g.) et Armand (d.) Dufaux présentent fièrement leur « hélicoptère » en 1905.

Ci-dessous : L'original est aujourd'hui conservé au musée du CNAM, à Paris.

Histoire

Le premier drone vole à Genève

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Président, Société militaire de Genève (SMG)

Fondateurs de l'entreprise à succès Motosacoche, les frères Armand et Henri Dufaux sont passionnés de vol. Ils cherchent à partir de 1902 à développer un appareil à décollage vertical – l'hélicoptère. Mais à cette époque, aucun moteur n'est suffisamment puissant et compact pour permettre l'envol d'un tel engin. Les frères Dufaux construisent alors un modèle réduit, qui vole en 1905. C'est le premier drone.

Adaptant le petit moteur qu'ils emploient pour animer leurs motocycles, ils testent en 1903 un moteur de 3,1 chevaux pour un poids de seulement 4,5 kg. C'est, à cette époque, le meilleur rapport puissance/poids au monde.

L'hélicoptère doit être mû par deux hélices contrarotatives, afin d'annuler le moment cinétique. Les premiers tests ont lieu en 1904. Il est prévu que ces hélices puissent s'incliner à l'horizontale, afin de permettre à la fois le décollage vertical et le vol longitudinal à haute vitesse. Ce concept, très complexe à mettre au point, est à l'origine du développement du « tilt rotor » mis en service au cours des années 1990, à l'instar de l'OV-22 *Osprey*.

Une démonstration publique est organisée entre le 13 et le 17 avril 1905 dans le bâtiment électoral de Plainpalais, à Genève. Cette infrastructure, qui deviendra le Palais des expositions, n'existe plus. A sa place a été construit dans les années 1980 l'actuelle université : Uni-Mail ou Uni2. Harnaché à des cables, l'engin s'avère capable de soulever une charge de 6,5 kg.

Malheureusement, ces efforts suscitent peu d'intérêt auprès du public. Nul n'est prophète en son pays et les deux frères connaissent, de 22 et 25 ans, connaissent un succès considérable à Paris, en mai de la même année, devant de nombreux experts et enthousiastes. L'hélicoptère Dufaux est actuellement visible au Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) à Paris.

A+V

Pour en savoir plus : Jean-Claude Cailler, « Le premier vol d'un hélicoptère à moteur à explosion, produit des frères Dufaux (1905), » Pionnair-GE. <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article7>

