

F. FERBER

L'AVIATION

SES DÉBUTS — SON DÉVELOPPEMENT

De Crête à Crête

De Ville à Ville

De Continent à Continent



BERGER-LEVRAULT & C^{ie}, ÉDITEURS

PARIS

RUE DES BEAUX-ARTS, 5-7

NANCY

RUE DES GLACIS, 18

JUILLET 1908

L'AVIATION

SES DÉBUTS — SON DÉVELOPPEMENT

- Concevoir une machine volante n'est rien;
- La construire est peu;
- L'essayer est tout⁽¹⁾.

Quel était le bilan de l'aviation à la fin du siècle passé? — Exactement ceci : Du milieu de la foule sceptique et même hostile, qui traitait l'aviation de folle utopie, émergeait de tout temps une poignée d'individus outrageusement résolus qui affirmaient, contre le veto de tous les savants officiels du monde, la possibilité du vol mécanique, ce rêve qui hantait l'humanité depuis qu'il y avait des yeux pour voir les ébats des oiseaux dans le ciel.

Le veto du monde savant, qui influençait si fâcheuse-

(1) J'avais mis ces quelques mots en tête de mon premier article de la *Revue d'Artillerie*, parce qu'ils résumaient dans ma pensée la seule méthode qui devait conduire au succès. M. le commandant Ferrus, avec sagesse, me conseilla de ne pas signer, moi inconnu, ces lignes, mais de les attribuer à Lilienthal, dont en somme ils représentaient synthétiquement l'œuvre. Ces lignes ont eu le plus grand succès et ont été reproduites partout. En Allemagne, on a cherché dans les livres de Lilienthal et naturellement on n'a rien trouvé. Alors on a carrément traduit. Le major Mœdebeck a traduit dans les *Aeronautische Mitteilungen*, en 1903 : *Einen Drachensflieger zu erfinden ist kein Kunststück, einen zu bauen ist bereits schwieriger, aber zu fliegen, das ist alles*. Le Dr de Rosenberg a traduit dans la *Neue Freie Presse*, en 1906 : *Eine Flugmaschine erfinden heisst gar nichts, sie bauen nicht viel, sie versuchen ist alles*. C'est cette dernière traduction que je préfère.

ment la foule ignorante, tenait à une loi⁽¹⁾, due à Newton, radicalement fausse et que personne, par respect ou par paresse, ne s'était avisé de contrôler par l'expérience⁽²⁾. Il y a quelquefois dans les livres classiques et les formulaires de ces hérésies religieusement reproduites d'édition en édition et qui entachent gravement, devant la foule respectueuse, la responsabilité des élites qui ont charge de l'instruire.

Heureusement les oiseaux volaient et c'était pour cette poignée d'irréductibles une raison suffisante pour travailler toujours. Sans doute, parmi ceux-là se trouvaient beaucoup de rêveurs ou d'hommes trop peu préparés scientifiquement ; mais avec le recul des années on peut juger aujourd'hui que leurs voix n'ont pas été vaines.

Leurs efforts se sont disséminés sur les types de machines volantes divers, mais qu'un savant congrès a pu répartir en trois classes dès 1889, époque à laquelle aucun aviateur n'avait quitté le sol et où il fallait un vrai courage devant l'opinion hostile pour oser légiférer sur une matière aussi ingrate. Ces trois classes sont : les ornithoptères, les hélicoptères et les aéroplanes.

1° Ornithoptères⁽³⁾

Les ornithoptères se soutiennent dans l'air par des ailes battantes : c'est l'imitation directe de l'oiseau ;

(1) C'est la loi du sinus carré. Je n'en avais pas parlé dans mes ouvrages précédents, car j'estimais qu'il ne fallait plus en parler. Cependant elle est encore inscrite dans tous les formulaires ! Et dans les comptes rendus de l'Académie du 25 mars 1907, côte à côte sont deux articles sur l'aviation, dont l'un fait encore état de cette loi fausse. Elle obligerait nos aéroplanes à porter 500 m², là où ils n'en portent que 50.

(2) Cependant les expériences du colonel Duchemin existaient, mais ou bien on les passait sous silence, ou bien on mettait leur exactitude en doute.

(3) On écrivait jusqu'à présent *orthoptère*, mais la commission de terminologie de l'Aéro-Club de France, ayant fait remarquer que les battements n'étaient pas droits, que de plus ce nom appartenait aussi à une classe d'insectes, a adopté en juin 1907 le mot *ornithoptère*, proposé par le commandant Renard.