

TL
502
A252
n. 10
(1902)
N. 15 M. 23

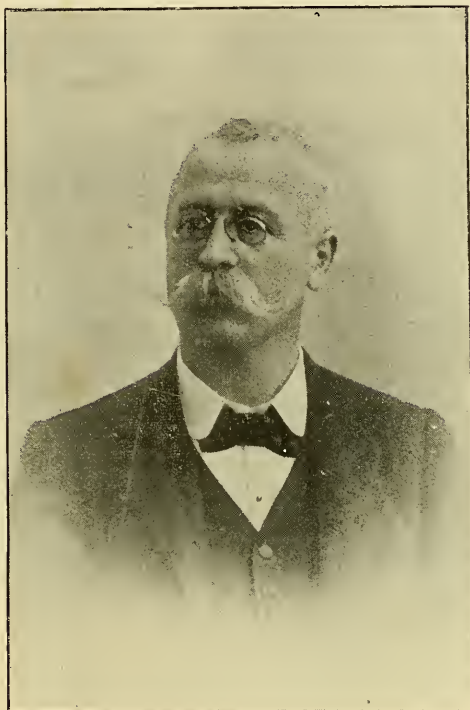
L'AÉROPHILE

Directeur-Fondateur : GEORGES BESANÇON

10^e Année — N° 1

Janvier 1902

PORTRAITS D'AÉRONAUTES CONTEMPORAINS



L'Ingénieur FORLANINI

Le concours d'aviation organisé par l'Auto-Vélo, sous le patronage de l'Aéro-Club et de la *Commission permanente internationale d'aéronautique*, en donnant un vigoureux élan à l'étude de la navigation aérienne, vient de l'aiguiller vers le *plus lourd que l'air*.

Les essais de ballons dirigeables de M. Santos-Dumont et la traversée de la Méditerranée, tentée par le comte de La Vaulx, le comte de Castillon de Saint-Victor, l'ingénieur Henri Hervé et le lieutenant de vaisseau Tapissier,

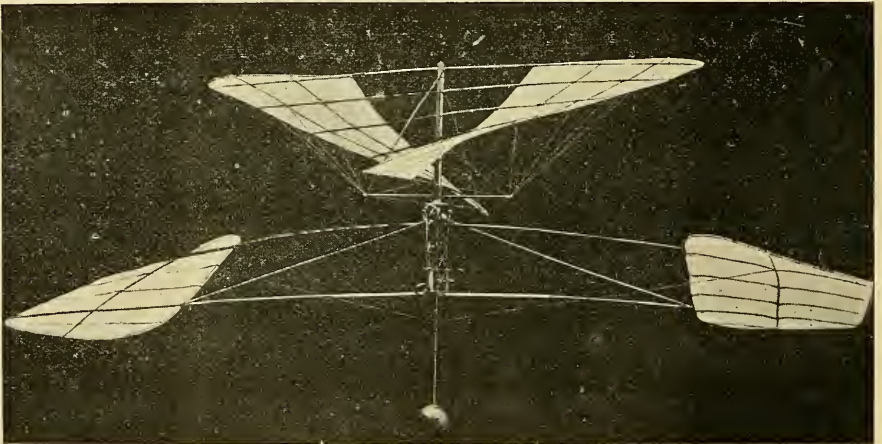
avaient peut-être un peu trop orienté les esprits vers le *plus léger que l'air*. Il est heureux d'avoir rappelé ainsi aux chercheurs que les deux voies sont également ouvertes et que toutes deux conduisent à la solution finale du grand problème qui sera l'honneur du vingtième siècle.

Il est à regretter toutefois que cet intéressant concours n'ait pas été complété par une exposition rétrospective des appareils et engins précédemment enfantés par le génie humain; car ils auraient pu servir de point de départ à des recherches nouvelles.

Parmi les anciens appareils qui ont fait leurs preuves, il y a un quart de siècle déjà, et dont les essais, désormais historiques, ont eu un retentissement universel, il faut citer, parmi les premiers, l'hélicoptère à vapeur de l'ingénieur italien Forlanini.

Nous pensons faire œuvre utile en donnant une courte description avec la photographie de cet intéressant appareil scientifique.

Cet hélicoptère est composé d'une chaudière sans foyer, en forme de



Hélicoptère Forlanini

boule, placée à la partie inférieure, d'un moteur vertical auquel la chaudière est reliée par une tige creuse, et enfin de deux hélices superposées d'inégales dimensions.

Voici les poids et dimensions de ce modèle :

Poids total de l'hélicoptère à vapeur	3 kg. 500
— du moteur sans la chaudière	1 kg. 500
Puissance du moteur	1/5 de cheval
Diamètre de l'hélice inférieure	1 m. 70
— — supérieure	2 m. 80

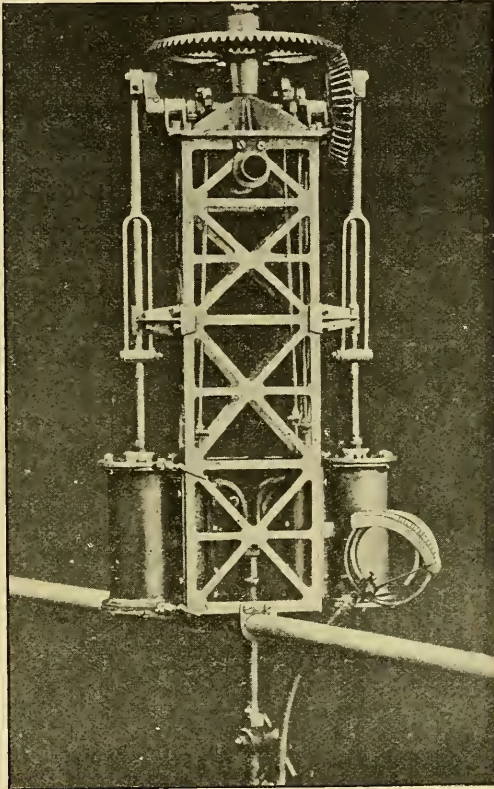
Les pas des hélices sont égaux aux diamètres.

L'eau contenue dans la chaudière était surchauffée à la pression de 12 atm. On établissait alors la communication avec le moteur qui mettait en mouve-

ment les hélices. Tout l'appareil s'élevait aussitôt verticalement à une hauteur de 13 mètres.

Au cours de l'expérience, la pression dans la chaudière baissait lentement jusqu'à 6 atm.

Il est regrettable, à tous les points de vue, que l'hélicoptère à vapeur de l'ingénieur Forlanini, qui a rendu son inventeur célèbre vers 1877, n'ait pas figuré au concours des appareils plus lourds que l'air, car il eût prouvé aux incrédules que l'on peut élever des poids avec l'hélice aérienne. Il eût pu,



Disposition du moteur et de son bâti dans l'hélicoptère Forlanini

en outre, servir de point de départ aux recherches de nombre d'inventeurs qui tâtonnent encore dans cette voie; mais M. Forlanini a estimé, par un sentiment de trop grande modestie, que son hélicoptère à vapeur rentrerait dans la catégorie des ancêtres et qu'il devait s'effacer et céder la place aux tentatives plus nouvelles.

Nous ne partageons pas cette manière de voir. Nous estimons, au contraire, que c'est par l'étude du passé et des tentatives plus ou moins heureuses qui ont été faites, dans une voie quelconque, que l'on peut progresser dans l'avenir en perfectionnant successivement les premières ébauches. La

figuration d'anciens modèles s'impose surtout dans la première période du développement d'une industrie naissante, par suite de l'enseignement qu'ils apportent. Aussi souhaitons-nous vivement que, pour le prochain concours, il soit créé une section rétrospective réservée spécialement aux modèles historiques.

Il est incontestable que beaucoup de ces modèles n'offrent plus qu'un intérêt purement rétrospectif. N'importe, ils pourront servir de germes à des inventions nouvelles et il est toujours bon de forcer les esprits réfléchis des inventeurs sérieux à faire un retour en arrière et à jeter un regard sur le passé avant de s'appliquer à réaliser une invention nouvelle. Cela leur éviterait souvent bien des déceptions et la désagréable surprise de recommencer des tentatives déjà faites en leur permettant, au contraire, de partir de faits acquis pour aller plus haut et plus loin dans la recherche de l'inconnu, sans recommencer de nouveau et indéfiniment les mêmes essais.

Quelque paradoxal que cela puisse paraître, le progrès consiste le plus souvent à regarder en arrière avant d'aller de l'avant.

Le Comité d'organisation parviendrait facilement, pour le prochain concours, à retrouver les appareils exécutés par les pionniers de la science aérienne, tels que les Forlanini, les Lilienthal, les Hureau de Villeneuve, les Penaud, les Ponton d'Amécourt, les String Fellow.

En recherchant ces souvenirs épars, ces reliques du passé, on pourrait organiser, pensons-nous, une des expositions les plus attrayantes et les plus intéressantes, en même temps que les plus utiles.

Il appartient à l'Aéro-Club, en sa qualité de Société d'encouragement de locomotion aérienne, de tenter un effort dans ce sens.

Si notre appel est entendu par son distingué président, nul doute que d'un coup de baguette ce rêve ne se réalise rapidement.

Mais, nous voilà bien loin de l'hélicoptère à vapeur et de son inventeur qui forment l'objet de la présente étude. Nous aurions voulu pouvoir la compléter par quelques notes biographiques sur l'inventeur, mais sa trop grande modestie l'en a rendu si avare que c'est par surprise que nous avons pu obtenir les photographies qui illustrent notre texte. Nous nous bornerons donc à dire qu'officier du génie italien, M. Forlanini a quitté de bonne heure le service militaire pour s'adonner à la carrière d'ingénieur et à la construction mécanique qui l'attiraient vivement. C'est au cours de son service militaire qu'il construisit l'hélicoptère à vapeur qui, comme coup d'essai, a été un coup de maître. Ses expériences lui valurent une renommée universelle.

Depuis, l'ingénieur Forlanini s'est occupé d'importants travaux industriels qu'il dirige avec une grande compétence ; mais, comme noblesse oblige, il n'a pas entièrement abandonné l'étude de la navigation aérienne qu'il suit toujours avec beaucoup d'intérêt et à laquelle il consacre une grande partie de ses loisirs. Son titre de membre de la Commission Permanente Internationale d'Aéronautique nous permet d'espérer bientôt quelque tentative originale, plus retentissante encore que la première, et qui apportera une contribution nouvelle au plus palpitant problème du siècle nouveau.