

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

ment éventé, poursuivi et dominé exactement comme cela se passe pour les corsaires quand un pays a renoncé à la bataille rangée.

Dans ces croisières les escadrilles feront des évolutions dont les principes sont déjà connus.

Nos camarades de l'artillerie, de la cavalerie et de la marine, qui ont déjà une extrême jouissance à diriger leurs unités mouvantes pendant les manœuvres, peuvent par avance se figurer l'intensité de plaisir qu'il y aura à guider ces engins à travers les trois dimensions de l'espace.

Ils peuvent déjà discuter, par exemple, des meilleurs moyens pour résoudre cet article d'une nouvelle théorie : « L'escadrille d'aéroplanes étant en ligne de file au plus près de l'horizontale, la faire passer en bataille à tribord. »

Où doit se placer le chef? Le principe du chef guide de sa troupe est probablement le plus commode à adopter. S'il est adopté, il faut définir un signal qui le rende libre de ses mouvements. Cela posé, les aéroplanes en virant tous du même bord à la fois se trouveront en bataille...

Conclusion — Où s'arrêtera-t-on?

On ne s'arrêtera pas. Sans doute il y aura une très longue période pendant laquelle le maximum de l'altitude atteinte sera relativement petit. Dès que les grandes vitesses seront obtenues, on s'attaquera au problème de la hauteur qui est utile à la guerre. Le moteur à pétrole, qui respire lui aussi, sera attaqué avant l'homme par la raréfaction de l'air. On atteindra probablement sans truquage les 2 000 m de hauteur. En fournissant au moteur et à l'homme l'oxygène nécessaire on pourra atteindre plus tard les 8 000 m d'air que les aéronautes ont déjà reconnu. La vitesse de l'aéroplane y sera singulière-

ment augmentée par suite de la diminution du coefficient de la résistance de l'air ; mais les hélices devront en même temps être plus larges et plus grandes.

Toutes ces raisons impliquent une limite absolue de hauteur au type aéroplane tel qu'il vient d'être décrit dans cet ouvrage.

Pour aller plus haut, et l'homme voudra aller plus haut, il faudra adopter un principe différent. Le principe de la fusée est tout indiqué. Le moteur à réaction s'en déduit. L'homme sera enfermé dans une enceinte où l'air respirable lui sera fabriqué. A vrai dire, il ne montera plus une machine volante, mais plutôt un projectile dirigeable. La réalisation de cette idée n'a rien d'impossible pour la pensée et la puissance humaines, qui seront en progrès tant que le soleil déversera sur la planète une énergie suffisante.

La diminution de chaleur sera peut-être même la cause d'un nouveau progrès. Car la vie terrestre un jour sera menacée. Un terrible dilemme se posera : ou retourner au néant à travers la décrépitude lente des régressions, ou, pour y échapper, vaincre avec un nouvel engin l'immensité.

Certainement le voudra et l'exécutera un groupe de ces surhommes du futur, mille fois plus puissants, mille fois plus intelligents que nous, qui pourtant les concevons obscurément en esprit et les savons inclus dans les parties les plus profondes de notre être.

Certes ils abandonneront la planète inhospitalière et c'est là le but ultime du plus lourd que l'air qui vient de naître sous nos yeux étonnés et ravis (1).

(1) Nous ne voulons plus être taxés de rêveur, et quelque téméraire que puisse paraître cette conclusion ; c'est aussi celle à laquelle arrivent Wells, Esnault-Pelterie, Archdeacon, Quinton et d'autres philosophes. (*Note de l'auteur.*)
