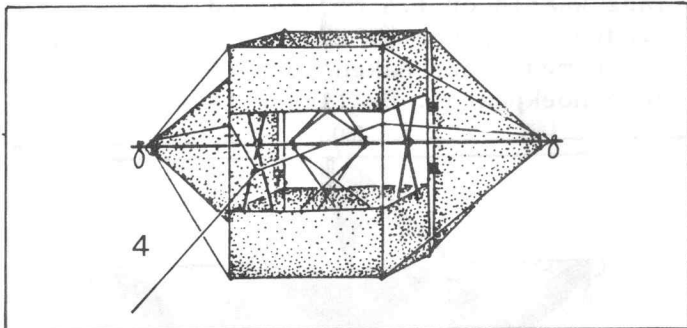


Bologne-sur-Mer; de pogingen duurden tot januari 1910. De resultaten waren zeer bemoedigend en talloze officieren konden zo luchtreizen maken tot 200 m hoog. Van 9 tot 31 maart 1910 organiseerde de Studiecommissie van de Genie twee series vergelijkende experimenten betreffende de waarde van de verschillende militaire vliegers: enerzijds tussen de hef-treinen met lier en auto van het type van het Laboratorium van Chalais (te danken aan kapitein Dorand) en van het type van de Genie (te danken aan kapitein Saconney); anderzijds tussen de vliegers van Hargrave, Conyne, Lenoir en Madiot. Hoewel de periode gekozen was op het moment van de meestal winderige tijd van de equinox in het voorjaar, werden de experimenten ongelukkigerwijs gedwarsboemd door een bijna volkomen windstilte en geen enkele poging tot bemande opstijging kon serieus ondernomen worden. Niettemin geloofde de commissie duidelijk de voorkeur te kunnen geven aan de trein van Saconney, voor de heftreinen en aan de vlieger van Madiot voor de afzonderlijke, niet-dragende vliegers.

#### De vlieger van Madiot

In het bijzonder de vlieger van Madiot wekte bij de commissie de indruk grote voordelen te bieden. Het was een gevleugelde Hargrave, gekenmerkt door de inrichting van het houten frame, gesneden in een solide vorm met gelijkmatige weestand: twee diagonalen aan de zijkanten en een grote horizontale spanner door het midden evenwijdig aan de hoofdvlakken.

Met een gering relatief gewicht, aaneéngeregen op z'n Russisch, dat wil zeggen doorkruist door de lijn (een inrichting die weliswaar sindsdien als nadelig wordt beschouwd), stegen de vliegers van Madiot, die gebouwd waren op te vliegen bij relatief zwakke wind (van 6 tot 11 m/s), duidelijk hoger dan de andere concurrerende typen (Hargrave, Lenoir en Conyne).



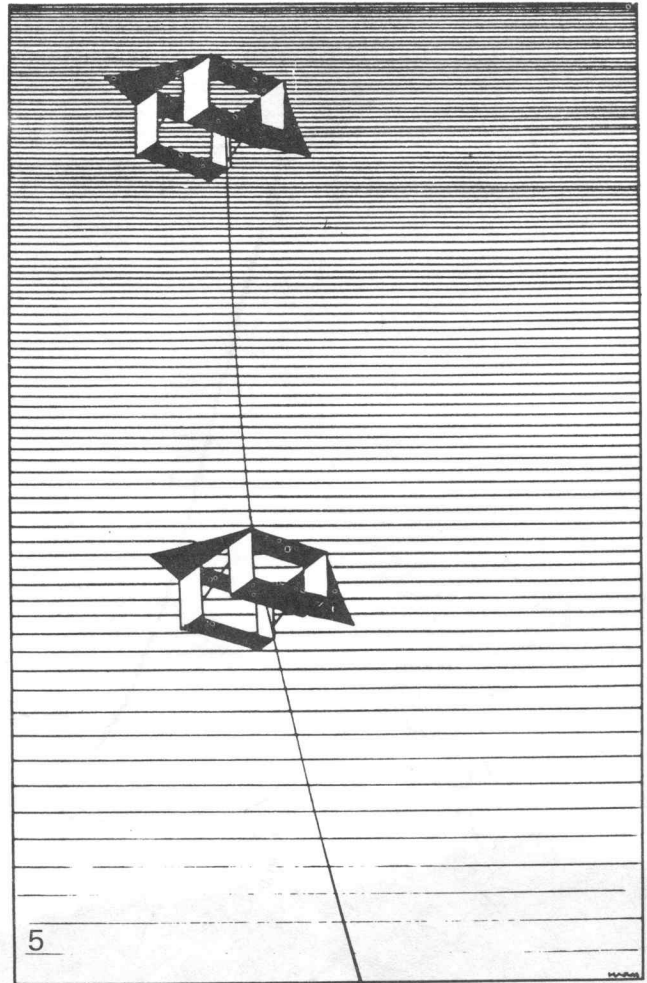
"Hij heeft slechts één gebrek, het ontbreken van soliditeit in de lucht, wat de uitvinder ongetwijfeld zal kunnen verhelpen." (Mening van de commissie). Ongelukkigerwijze kwam een ramp, die ieder nog vers in het geheugen ligt (6), de successen onderbreken die zoveel hoop gaven, maar die in ieder geval kapitein Madiot van één van de belangrijkste plaatsen onder de voorlopers van de vliegervaart verzekeren.

#### Het toestel van Saconney

Kapitein Saconney zette evenwel zijn onderzoek voort in deze tak van de luchtvaart, waarvan hij in 1907 een zeer volledige theoretische studie had gemaakt (7).

Hij heeft zojuist een praktische en elegante oplossing gevonden voor het probleem dat hem door de dienst van de artillerie opgegeven was: "Een uitrusting in orde te brengen geschikt om de kabelballon te vervangen wanneer deze niet meer gebruikt kan worden vanwege de hevigheid van de wind".

Men weet dat de observatie vanuit de lucht onontbeerlijk is bij de beschieting bij een belegering en meer nog bij de beschieting van een vesting. In afwachting van de tijd dat onze vestingen voorzien kunnen zijn van luchtschepen of vliegtuigen voor observatie van het schietterrein, zijn we dus gedwongen om genoeg te nemen met de oude kabelballon. Zeker, deze heeft wel nadelen, buiten beschouwing gelaten dat hij een doelwit biedt dat steeds kwetsbaarder zal worden met de ontwikkelingen van de artillerie. Bovendien eist hij bij een beetje sterke wind veel van het gemoed en... van de maag van de waarnemers die het zwaar te verduren hebben: de observatie vanuit een kabelballon (veldtype), reeds zeer ongemakkelijk bij een windsnelheid van 10 m/s, wordt uiterst penibel bij een windsnelheid van 12 m/s en daarboven onmogelijk. Harde wind zal trouwens nog lange tijd de vijand van het vliegtuig en het luchtschip blijven. Hij is daarentegen de bondgenoot van de vlieger. In het bijzonder het toestel van



Saconney functioneert bij windsnelheden tussen 8 en 20 m/s, en dat met inachtneming van bijna absolute veiligheidsvoorwaarden. Het is nu dus de noodzakelijke en toereikende aanvulling op de kabelballon, en het is des te meer een waardevol hulpmiddel omdat het eenvoudig van constructie is, gemakkelijk, niet erg duur en altijd realiseerbaar. Dat valt niet evenzeer van het andere luchtmaterieel te zeggen, zeker niet op belegeringsplaatsen.

#### Noten

1. Klassiek in onze landen; want in het Verre Oosten geeft men sinds lange tijd de vliegers meer rationele en zelfs meer artistieke vormen.
2. Voor luchtpeilingen zijn M. Teisserenc de Bort, in Frankrijk, en Mr. Rotch, in de Verenigde Staten, erin geslaagd registrerende toestellen omhoog te brengen tot 10.000 m.
3. In werkelijkheid werd de eerste menselijk opstijging met een vlieger dertig jaar eerder uitgevoerd, in 1856, maar ongewild, door een Franse zeeman, Le Bris. Deze man had, met het doel een vliegend toestel van eigen makelij, een grote kunstvogel van 15 m spanwijdte, op te laten, uitgedacht het op een wagen te zetten die in volle vaart reed. Het toestel steeg op, maar de lijn die het had vastgehouden wikkeld zich rond de stijlen van de wagen en ook om het lichaam van de koetsier, die opgetild werd van zijn zitplaats. Het vliegtuig had zich werkelijk per ongeluk veranderd in een dragende vlieger.
4. In het bijzonder commandant Dollfus, kapitein Madiot en kapitein Saconney.
5. Zie de "Revue d'Artillerie", mei 1910, deel 76, blz. 113.
6. Kapitein Madiot werd gedood bij een vliegtuigongeluk, 23 oktober 1910 in Douai, op het vliegtuig van la Brayelle.
7. Studie verschenen in 1909 in de "Revue du Génie" (deel 37 en 38).

wordt vervolgd