

Conclusies

Deze experimenten verdienen dus om voortgezet en aangemoedigd te worden (13); het is wenselijk dat kapitein Sacconney in de artillerie niet alleen talrijke leerlingen vindt, maar ook navolgers. We hebben hier een nieuwe weg, interessant genoeg om de jonge officieren van de artillerie te voet, er toe aan te moedigen; hun sportieve neigingen zullen er een aantrekkelijke en nuttige afleiding van het zware en platvloerse leven van de vestingen in vinden.

Maar het is goed om ze te waarschuwen dat bij het aantal kwaliteiten waarover ze moeten beschikken, er één onontbeerlijk is: geduld. De wind is zo'n verschrikkelijk grillig element en de windstilten veroorzaken vaak periodes van inactiviteit. Men moet er ook voor waarschuwen dat het hanteren van de vlieger een voortdurende aandacht vraagt om niet gevaarlijk te zijn. De wind kent plotselinge en veelvuldige vallen waarvoor men zich onophoudelijk gereed moet houden om maatregelen te nemen. In de streek rond Parijs b.v. is het niet zeldzaam dat windsnelheid binnen een kwartier een tiental m/s te zien terugvallen.

Commandant Dollfus heeft in de loop van een jaar (1905) de windsnelheden genoteerd, die op de Eiffeltoren op 300 m werden geregistreerd (14). Terwijl hij slechts de dagen opnam dat de snelheden, alleen tussen 8 en 16 m/s, aanhoudend genoeg geweest zouden zijn om opstijgingen mogelijk te maken gedurende minstens een uur, concludeerde hij dat de vlieger in de regio Parijs gedurende 220 dagen per jaar dienst had kunnen doen. Bij onze oostgrens zou dit cijfer zeker overtroffen zijn, aangezien het er over het algemeen meer waait dan bij de hoofdstad.

Het gebruik van de vlieger als aanvulling op de kabelballon is trouwens niet het enige probleem dat de interesse van de landmacht verdient. Andere zaken kunnen in ogenschouw genomen worden. Misschien kan men er zelfs toe komen om de beweging van de auto te gaan gebruiken, zoals men die van het schip gebruikt heeft, om veelvuldiger opstijgingen tot stand te brengen. Het onderzoeksterrein is nog uitgestrekt en omvat genoeg om een groot aantal uitvinders uit te dagen.

Laten we tenslotte wensen dat we aan het gouden manna dat met zoveel overvloed op de luchtvaart valt, enige korrels kunnen onttrekken om de experimenten met de opstijging per vlieger aan te moedigen. (15).

noten

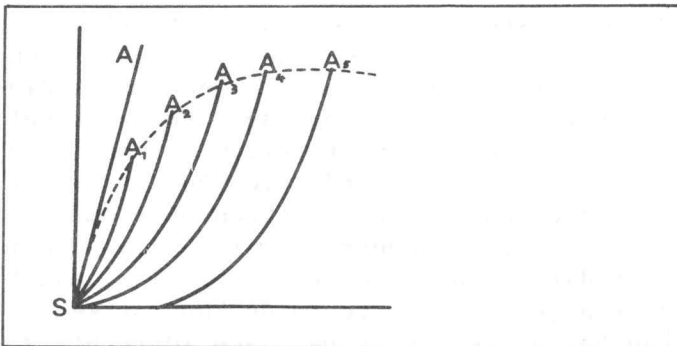
8. Het is in werkelijkheid het toestel waarmee deze officier in 1905 aan boord van schepen experimenteerde voor fotografische verkenningen, maar vergroot en verbeterd.

8a. "En postillon" wil zeggen: als briefjes die langs het vliegertouw omhooggestuurd worden. (noot van vertaler).

9. Er zouden vijf minuten nodig zijn met de stoomliër van de kabelballon, te lang voor de veiligheid van de operateur.

10. De trein met al zijn materieel en personeel heeft de etappe Belfort-Ballon d'Alsace-Epinal-Toul-Camp de Châlons in vijftien uur afgelegd.

11. De vliegers bereiken, zoals luitenant Bois in zijn boek heeft opgemerkt, voor een gegeven wind, een uiterste hoogte waarvan het geen nut heeft te proberen die te overtreffen.



Naarmate men de kabel afrolt, verplaatst de vlieger zich, in plaats van volgens de richting SA te vliegen welke richting hij zou nemen met een kabel van te verwaarlozen gewicht, regelmatig in de richting van de wind en neemt achtereenvolgens de posities A1, A2, A3..., die zich bevinden op een curve die analoog is aan de lijn die de kabel vormt, maar de inverse vormt van die kromme. In alle opeenvolgende posities van de vlieger is de richting van de kabel voor het bovenste deel altijd hetzelfde (verondersteld dat de windsnelheid constant

is op de verschillende hoogtes), maar zijn richting vlakbij de grond wordt steeds horizontaler. Er bestaat een limiet stand A4, veroorzaakt op het moment van het evenwicht tussen de opheffende kracht en het opgetilde gewicht: "Als men volhoudt de kabel te laten vieren, zal de vlieger zich horizontaal verplaatsen terwijl hij zijn kabel over de grond laat slepen als een ballon met een sleepkabel". Volgens kapitein Sacconney heeft de limiet van de nuttige afwikkeling plaats wanneer de hoogte van de mand gelijk is aan de helft van de afgewikkelde kabel.

12. Kapitein Sacconney heeft vijf series experimenten uitgevoerd:

- Op zee, aan boord van de oorlogsschepen (1905, 1907-1908), met materiaal voor lucht fotografie (25 kg);
- In Boulogne (1909-1910), waar hij zijn mand met passagier omhooggebracht heeft tot 200 m en met ballast tot 600 m gedurende drie uur;
- In Reims-Bétheny (1910), waar hij de eerste prijs van van de luchtvaart-meeting behaalde (hoogte 210 m gedurende tweeënveertig minuten), terwijl de tweede prijs werd toegekend aan kapitein Madiot;
- Op zee, aan boord van de Edgard-Quinet (1911), tijdens marineoefeningen;
- In Belfort, heel recent, waar hij zijn automobiele sectie heeft onthuld en officierswaarnemers tot 300 m heeft opgeheven.

13. De trein van Sacconney is nu geïnstalleerd in Issy-les-Moulineaux. Men houdt zich daar bezig met het samenstellen van teams van vliegeraars en het voorbereiden van nieuwe toestellen.

14. Zie "Revue d'Artillerie", januari 1911, deel 77, blz. 258.

15. De belangrijkste documentatie over vliegers om te raadplegen:

LECORNU (1902), 1 deel, bij Nony;

Luitenant BOIS (1906), 1 deel, bij Berger-Levrault (uitverkocht);

Kapitein SACCONNEY (1909), 1 deel, bij Berger-Levrault. 2 fr 50 c;

"Revue du Génie" (deel 23, 30, 32, 33, 37, 38) waarin fragmenten van de twee voorafgaande boeken;

"Etudes expérimentales sur les cerfs-volants" van kapitein SACCONNEY ("Technique aéronautique", 15 juli 1911);

"Les ascensions en cerf-volant", door LECORNU ("Nature", 24 mei 1902);

Artikel van commandant Dollfus ("Revue d'Artillerie", loco citato). Raadpleeg ook het tijdschrift "Le Cerf-volant".

