

moteur très léger et très puissant fait progresser à grande vitesse. Le plan simple ou double suspendu dans l'air retombe naturellement entraîné par sa pesanteur. Mais muni de la machine et légèrement incliné sur l'horizon, il rencontre l'air ambiant dont la résistance le soulève, et d'autant plus que la vitesse est plus grande et l'angle d'inclinaison plus marqué.

Les aéroplanes actuels ont 15, 20 ou 60 verges carrées d'envergure pour pouvoir enlever des poids de 150, 200, et 300 kilos. Certains, comme le type Voisin, possèdent plus de 30 verges de voilure, et sont entraînés par un moteur de 35 chevaux.

Les appareils sont monoplans, ou biplans, suivant qu'ils sont constitués par un ou deux plans superposés.

L'aéroplane est fixé sur un cadre ou fuselage, au-dessous duquel sont placées deux roues de bicyclette. L'aviateur met son moteur en marche, celui-ci fait tourner l'hélice dont les branches en frappant l'air impriment aussitôt une grande vitesse au système. L'aéroplane court comme un automobile, on incline très légèrement la voilure et le système qui roulait quitte la terre.

L'aéroplane s'avance vivement à 3, 4 et 6 mètres de hauteur, à ce moment il obéit parfaitement à son pilote.

Quant à l'atterrissage il suffit pour s'en rendre maître de relever légèrement une voilure au moment de la descente, pour que le contact sur le sol soit devenu accessible.

Que dire des véritables tours de force accomplis par les aviateurs dans ces dernières années? Rééditant le fameux mot historique, les Français ont pu déclarer. "Non seulement il n'y a plus de Pyrénées!" mais aussi, il n'y a plus d'Alpes, plus de Manche, plus de Méditerranée...

Après avoir conquis la mer en effectuant le raid Paris-Londres, au-dessus des flots les plus mouvementés du vieux continent Européen, l'aéroplane a franchi les terribles passages des Alpes, et enfin mis en relation la vieille Europe avec le continent Africain.

Successivement de hardis pilotes sur leur frêle armature de toile et d'acier se sont lancés dans des envolées fantastiques dont le récit fait vibrer nos cerveaux et dont les aées déterminent le frisson instinctif.

Toute cette phalange des hardis pionniers de la navigation aérienne, malgré les marques sanglantes qui n'ont cessé de jalonner la route déjà parcourue, n'ont pas hésité à braver froidement la mort pour mener à bien leurs périlleuses tentatives.

Tout dernièrement Garros établissait le record du trajet accidenté en volant de Tunis à Rome, passant par la Sicile, en effectuant ce voyage de 500 milles en 3 h. 32 minutes. Tel est le bilan de la vitesse!

Puis c'est Perreyron qui, laissant loin derrière lui les géants des airs, s'envole dans les nues et fait atteindre à son monoplan Blériot, l'altitude effrayante de 6,000 mètres; soit près de 900 mètres de plus que les cîmes inaccessibles du Pôpocatepetl la plus haute montagne du globe! Que de chemin parcouru depuis le 20 octobre 1909, au Latham étonnait le monde entier, en s'élevant à la hauteur de 200 mètres.

Il faudrait plusieurs volumes pour enregistrer les prouesses des aviateurs pendant le cours de ces dernières années; à notre grand regret nous nous voyons obligé de glisser rapidement sur leurs exploits au cours de cette revue rapide de l'aviation, qu'il nous soit du moins permis