

# LE SIECLE DE LA VITESSE

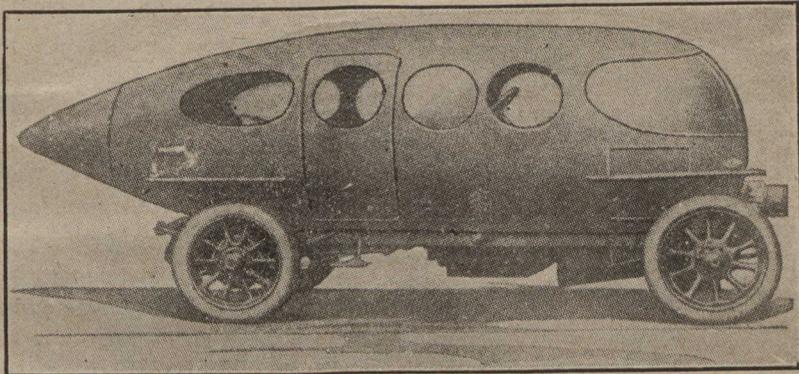
On cherche à toujours aller plus vite lorsqu'on se déplace et l'aéroplane qui constitue aujourd'hui le moyen le plus rapide de locomotion sera peut-être détrôné un jour.

En attendant, on perfectionne sans cesse les appareils déjà connus en vue d'en obtenir un meilleur rendement; pour cela, on cherche surtout à diminuer la résistance opposée par l'air.

On sait que la résistance de l'air sur un mobile qui s'y déplace croît comme le

le cadre d'une bicyclette une carrosserie fermée, légère, enfermant le corps du pilote et ne laissant à l'extérieur que les jambes de ce dernier et les roues de la bicyclette.

La forme de la carrosserie était le point important, et l'inventeur s'est arrêté à celle d'un gros oeuf allongé, l'attaque de l'air se faisant par le gros bout. Une semblable forme étonne au premier abord, c'est cependant celle qu'indiquent la théorie et la pratique. On s'imagine à tort



Un nouveau genre d'auto rapide

carré de la vitesse de ce mobile; un cycliste dont la force est constante ne peut donc dépasser la vitesse pour laquelle la résistance de l'air devient égale à la puissance qu'il développe. Pour augmenter la vitesse, la puissance restant égale, il faut donc diminuer la résistance à l'avancement, et c'est dans cette voie qu'ont été faites, récemment, d'intéressantes expériences.

Un jeune ingénieur a fait établir sur

que le solide présentant au fluide la moindre résistance est effilé à l'avant: les poissons destinés à se mouvoir rapidement n'ont-ils pas la partie antérieure du corps plus volumineuse que la partie postérieure? Nos dirigeables ont la forme de moindre résistance, les projectiles des fusils de guerre sont également établis d'après ces principes.

Au point de vue pratique le "projectile" du jeune ingénieur est constitué par