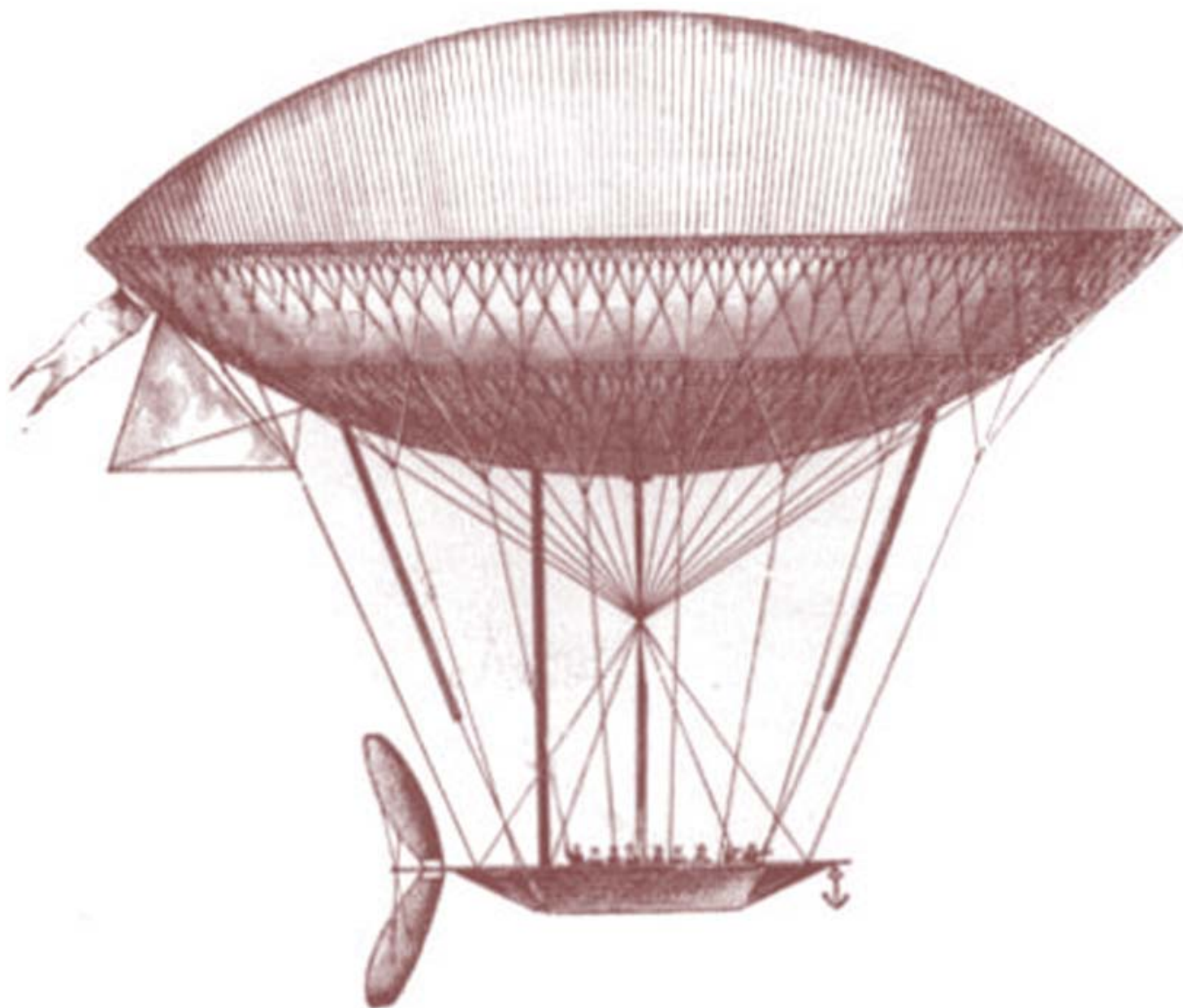


Des essais de dirigeabilité eurent lieu dès 1784 (voir la fiche C8), mais sans grand succès.

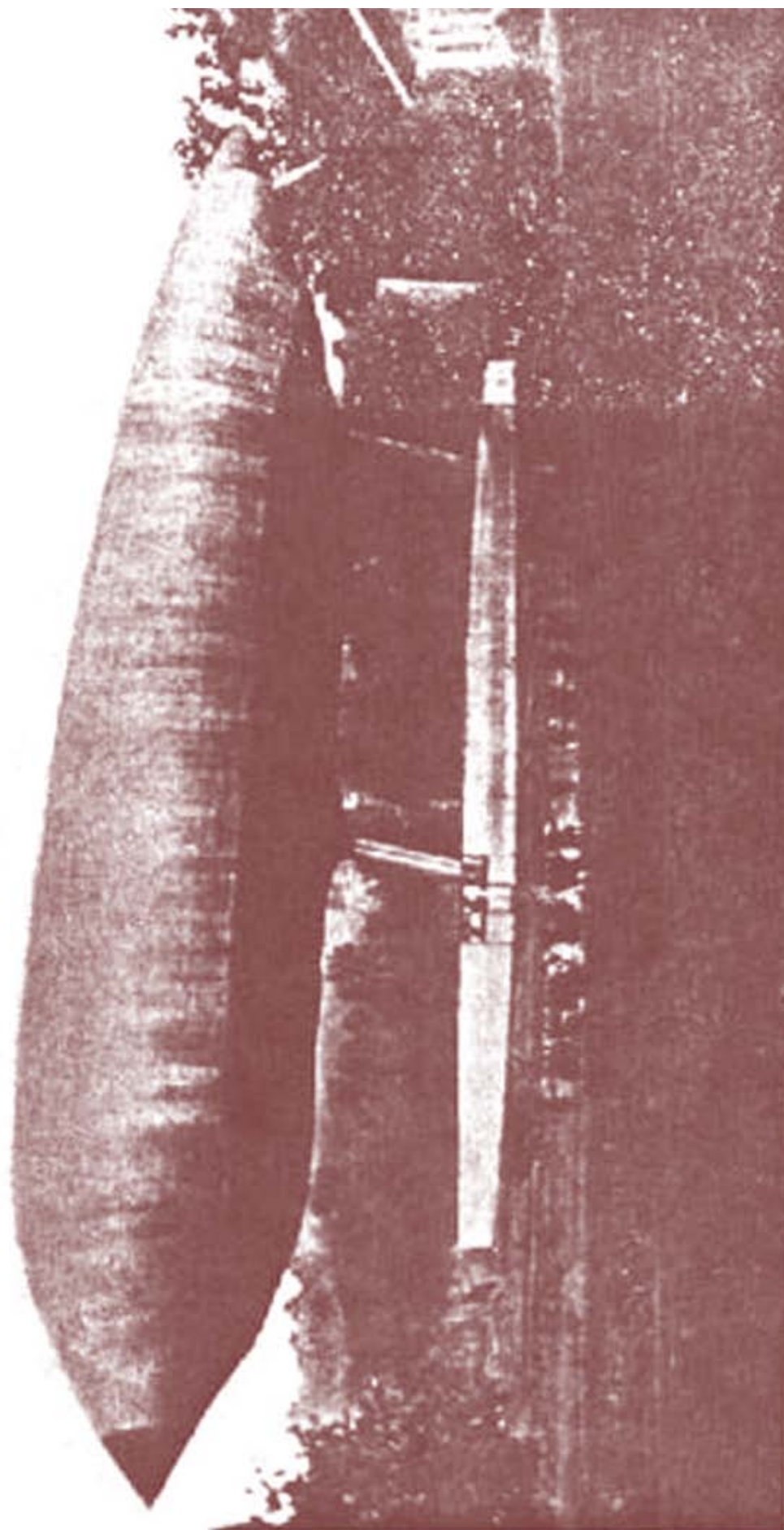
Le 24 septembre 1852, l'ingénieur français Henri Giffard s'élève de l'hippodrome de Paris à bord d'un ballon de 44 m, rempli de 2500 m³ d'hydrogène. Équipé d'un moteur de 3 CV, il parcourt 28 km à 6 km/h.



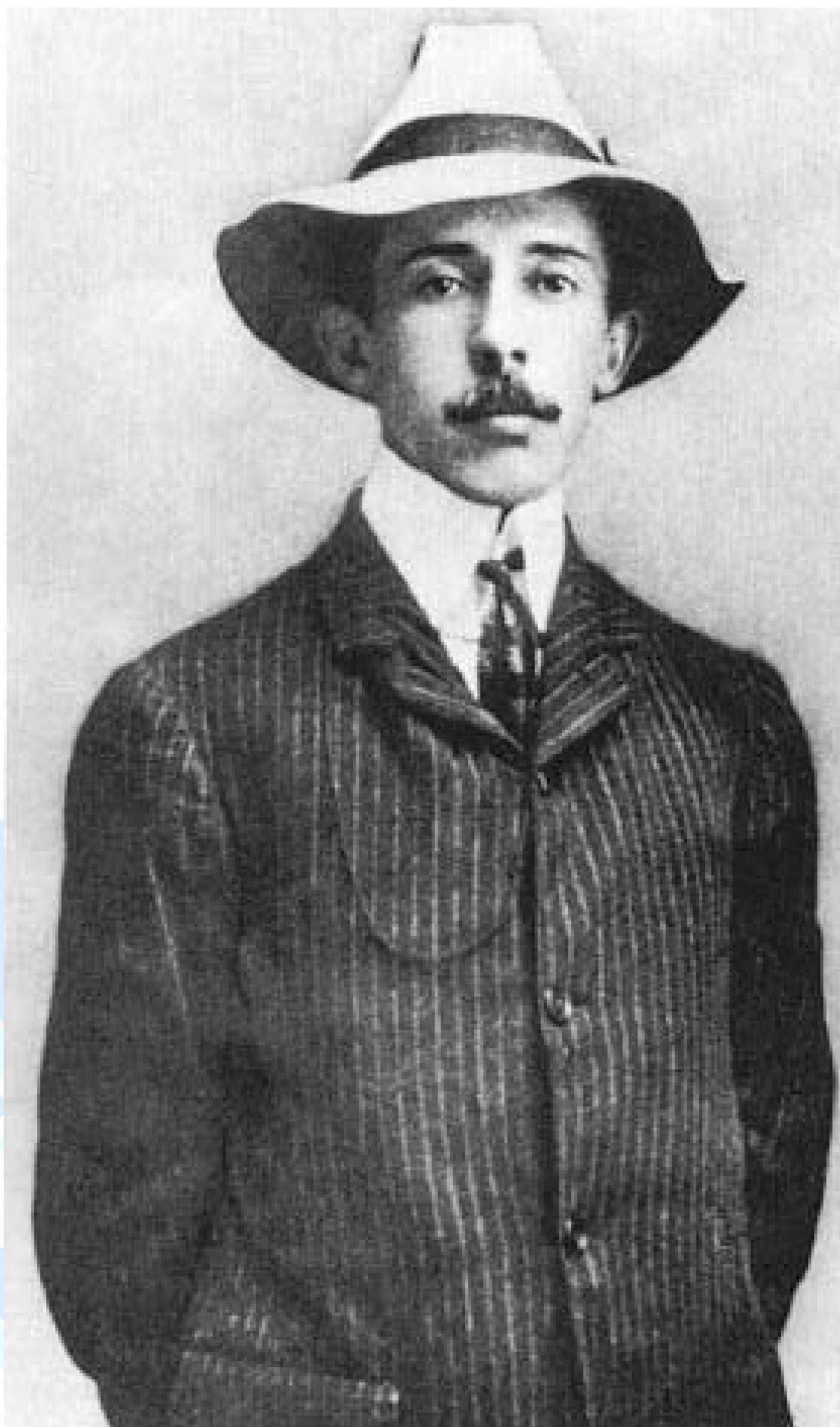


Le 2 février 1872, M. Dupuy-de-Lôme et 13 personnes décollèrent du fort de Vincennes. L'hélice était mise en mouvement par huit marins qui tournaient des manivelles. L'engin atteignit une vitesse appréciable.

Le 9 août 1884, Charles Renard et Wilhelm Krebs parcourent 7 km en circuit fermé dans leur dirigeable « La France » propulsé par un moteur électrique.



Le 19 octobre 1901, l'aéronaute Alberto Santos-Dumont remporte le prix Deutsch de la Meurthe, en faisant voler son dirigeable n° 6, équipé d'un moteur à explosion, de Saint-Cloud à la tour Eiffel, aller-retour, en moins de 30 minutes. Il distribue la plus grande partie des 100 000 F du prix aux pauvres de Paris.





Ferdinand von Zeppelin réussit à faire voler, le 2 juillet 1900, le LZ-1, avec 5 personnes à bord. Ce dirigeable était doté, comme ses successeurs, d'un squelette formé de poutrelles métalliques, la forme étant recouverte d'une toile.



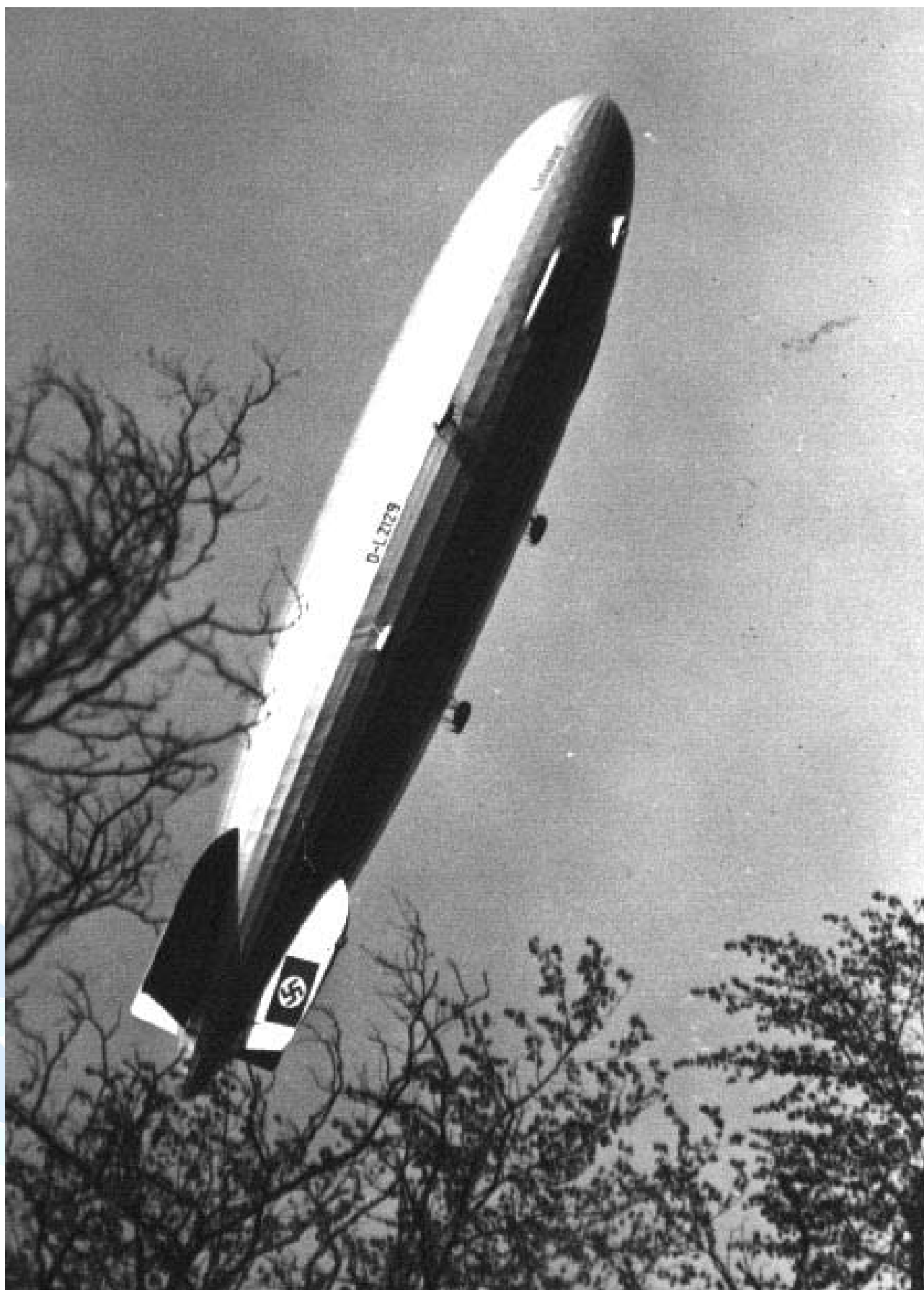
Ferdinand von Zeppelin (1838-1917)

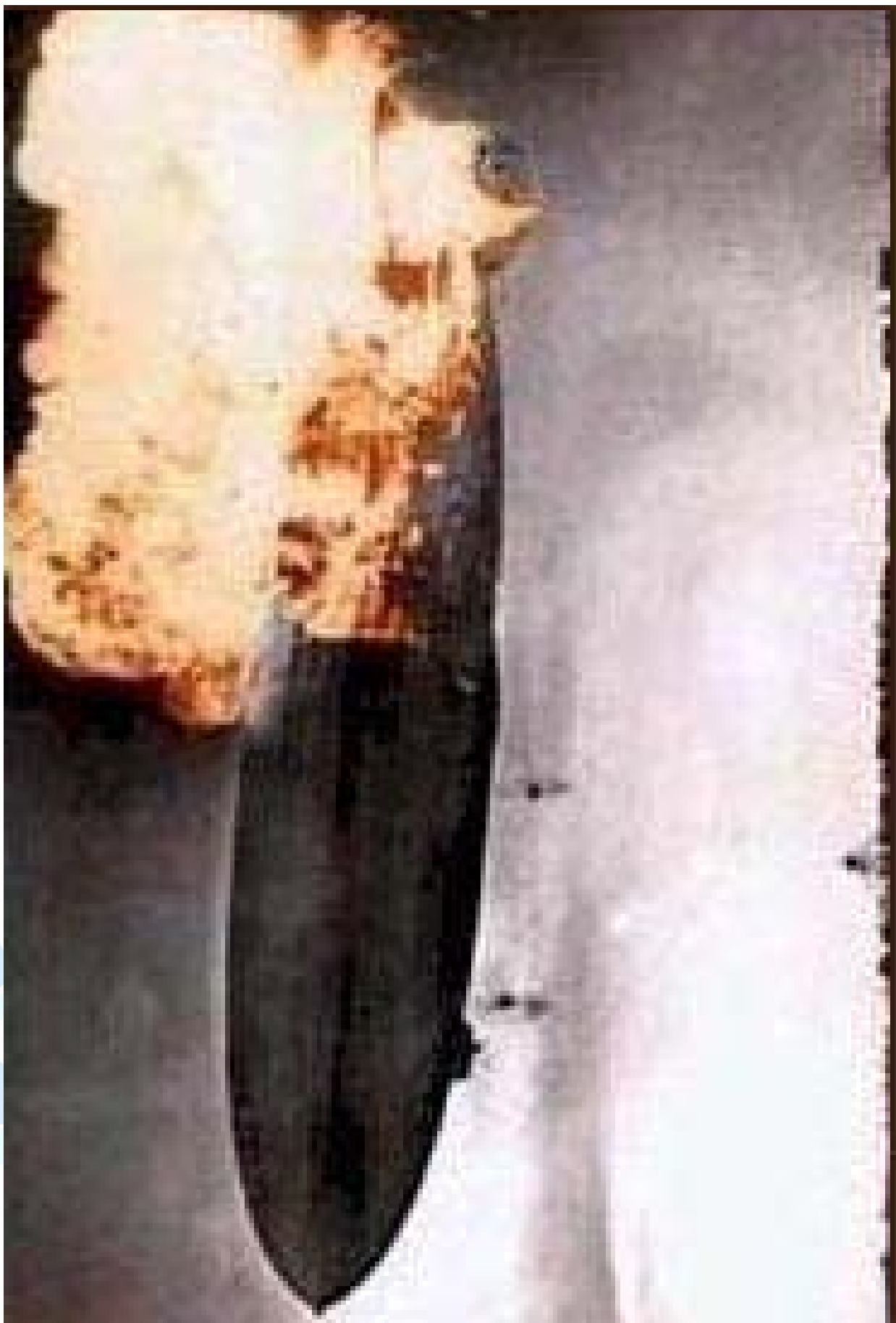


Le développement des zeppelins fut fulgurant. Dès les années 1910, certains avaient une fonction commerciale. Des zeppelins bombardèrent l'Angleterre dès 1916.



Long de 235 m, le LZ-129 Hindenburg fut le plus grand dirigeable jamais construit. Il était conçu pour recevoir de l'hélium, mais, suite à l'arrivée d'Hitler au pouvoir, les USA refusèrent d'en fournir. Son incendie du 3 mai 1937 marque la fin des grands dirigeables rigides.





Un dirigeable publicitaire
actuel, le Spirit of Europe II.

