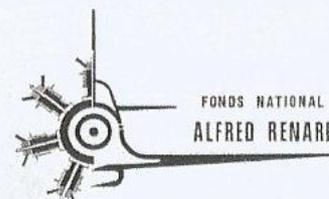


# L'ECCE DU FNAR

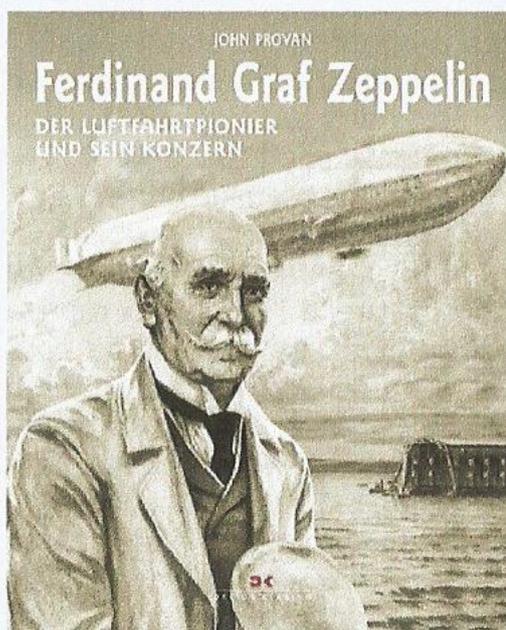


## Le comte Ferdinand von Zeppelin

On vous dit Zeppelin et vous pensez dirigeable, Hindenburg, années 1930,... Par contre, vous ne voyez pas l'homme qui est derrière ce monument volant. Voici donc, en quelques lignes, sa biographie.

### Sommaire :

- Le comte Ferdinand von Zeppelin
- Souvenirs, souvenirs
- Chers membres du FNAR



C'est au château de Ober-gyrsberg, près de Constance, en Allemagne, que naquit, de mère française, le 8 juillet 1838, le comte Ferdinand Adolf August Heinrich von Zeppelin. Ingénieur de formation, il entre à l'armée comme officier pour ensuite être nommé au grade de lieutenant en 1858.

1859, il est enrôlé dans le génie civil. Les années passent et en 1863 il part pour les États-Unis d'Amérique pour y étudier l'organisation

des armées et l'usage de la technique à des fins militaires. Invité par le président Abraham Lincoln, il assiste comme observateur à plusieurs épisodes du conflit de la guerre de Sécession ; il y effectue une ascension en ballon captif, sans doute le point de départ de son goût pour l'aérostation.

Il participera également aux guerres austro-prussienne (1866) et franco-prussienne (1870).

***Vous voulez  
publier un  
article ?***

***Rien de plus  
facile !***

***Envoyez-le à:***

***Alain Delannai***

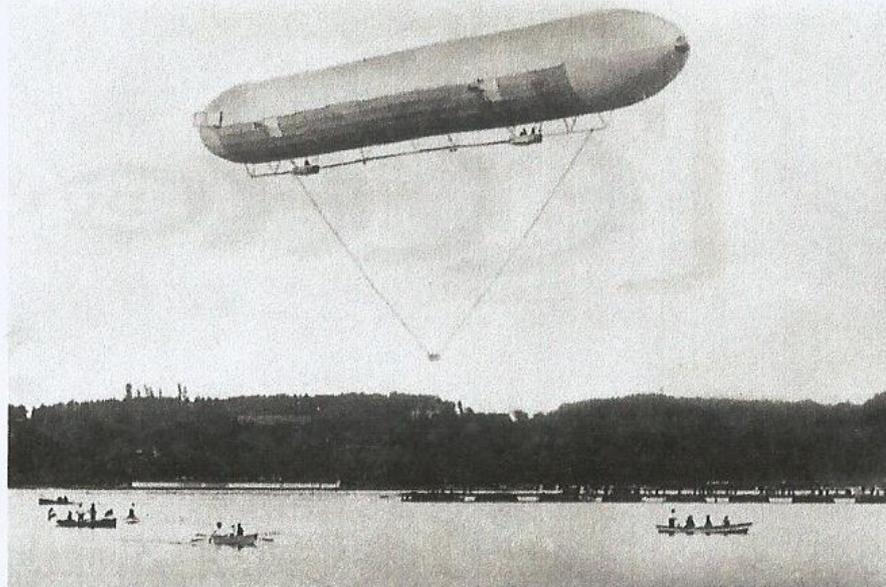
***Tomberglaan 5  
1930 ZAVENTEM***

***Téléphone:***

***0484/42.95.92***

***E-Mail***

***alain.delannai  
@telenet.be***



**Zeppelin LZ 1**

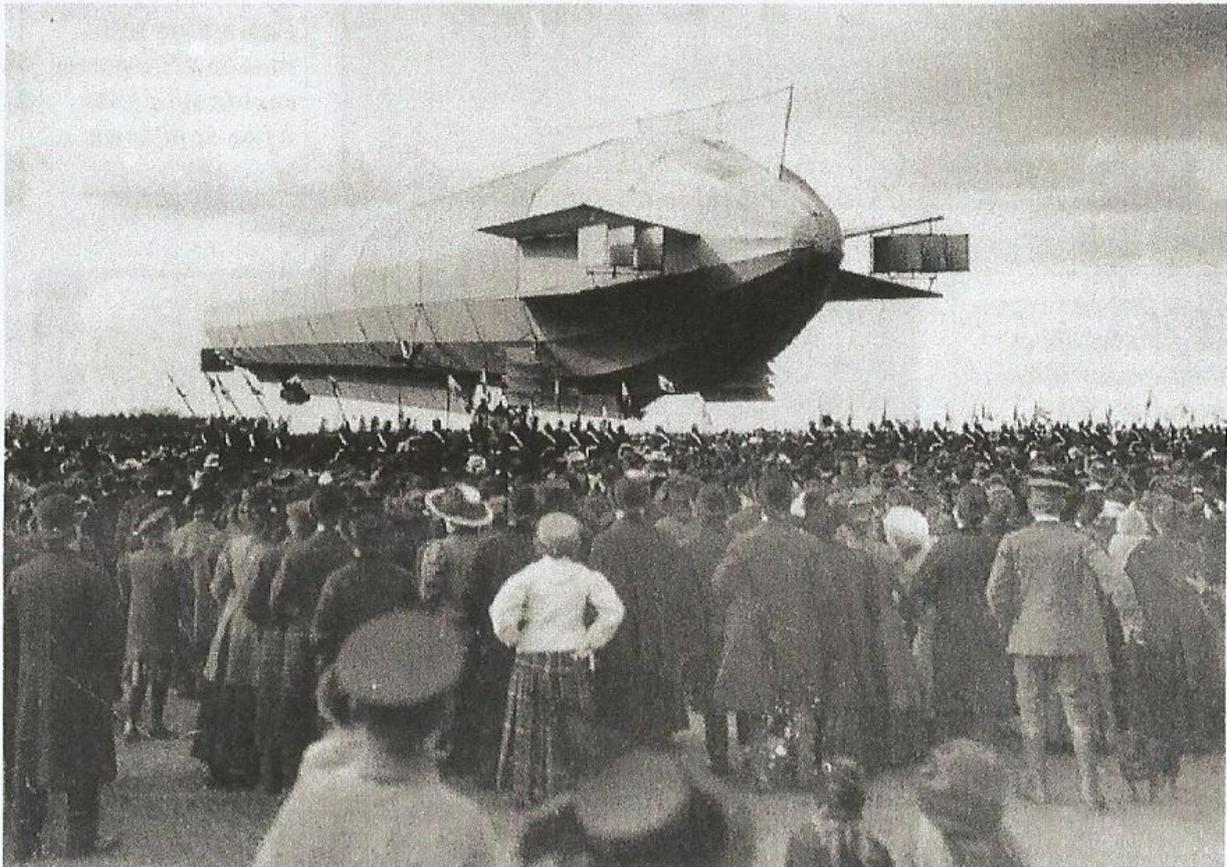
Commandant de régiment à Ulm de 1882 à 1885, il obtient le grade de général de cavalerie en 1906.

Revenons quelques années en arrière. Dès 1874, il rêve d'un projet d'aéronef de dimension égale à un grand navire avec de grands volumes sustentateurs et des moteurs. En 1894, il présente ses travaux sur le dirigeable. En 1895, il obtient une patente impériale pour son « train volant dirigeable », dépose un premier brevet en 1897, et en 1899, après avoir créé sa propre société, la "Luftschiffbau-Zeppelin GmbH", il entame la construction d'un ballon dirigeable rigide qui prend l'air à deux reprises, le LZ1, puis le LZ3. Il s'est entouré des conseils de collaborateurs de valeur, tels que Claude Dornier ou Karl Maybach pour les moteurs. Faute de capitaux, il envisage de cesser ses activités, mais grâce au roi de Wurtemberg (ancien État du Sud-Ouest de l'Allemagne) et au concours populaire, il pourra reprendre ses travaux et, en 1909, après avoir survolé la Suisse et effectué quelques voyages au-dessus de son pays natal, il connaît enfin la consécration et la gloire. Il fonde la DELAG, première entreprise mondiale de transport aérien.

Voyant les avantages d'équiper leur armée de zeppelins, les Allemands décident d'acheter le LZ3. Dès 1909, l'aviation civile disposera de zeppelins.

Avec plus de 34.000 voyageurs entre 1910 et 1914, le dirigeable entre dans les mœurs et mis à part quelques exploits, les médias ne parlent plus de ces monstres volants comme en fut leur habitude.

Pendant la première guerre mondiale, les Allemands emploient les zeppelins à des fins de bombardement. Pourtant, doutant de l'avenir des dirigeables, en coopération avec les ingénieurs de chez Bosch et d'autres qui le rejoindront par la suite "Dornier, de Rohrbach et Junkers", le comte von Zeppelin crée une association d'entreprises sous le nom de VGO "Versuchsbau Gotha-Ost". Celle-ci verra la construction de bombardiers géants dont le Riesenflugzeug VGO.I (Trois moteurs - 2 avec hélices propulsives et 1 avec hélice tractive) qui volera pour la première fois en 1915.



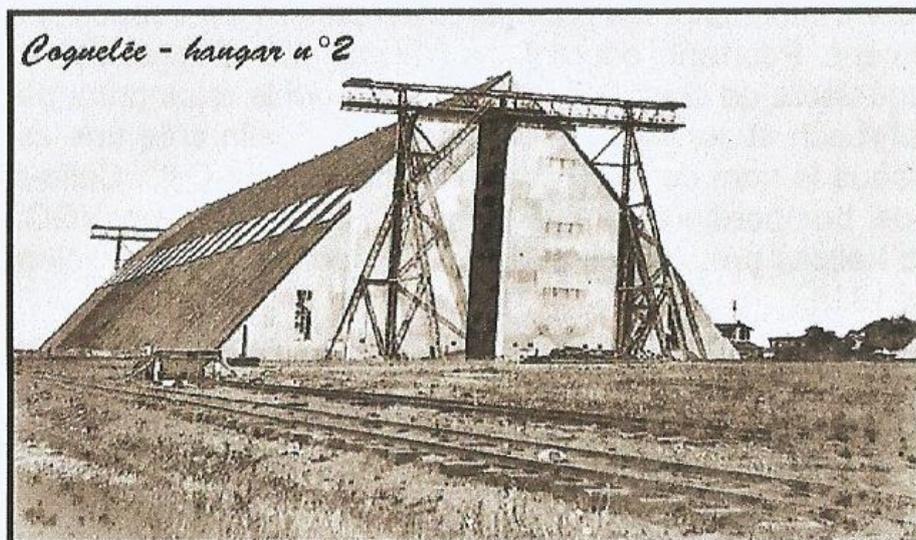
Zeppelin LZ 3

Mais, en 1915, après la catastrophe de Helgoland, où un dirigeable est détruit et les passagers tués, la presse se déchaîne et le comte von Zeppelin condamne l'utilisation militaire des dirigeables.

Le comte von Zeppelin décèdera à Berlin le 8 mars 1917 en plein conflit mondial.

Alain Delannai

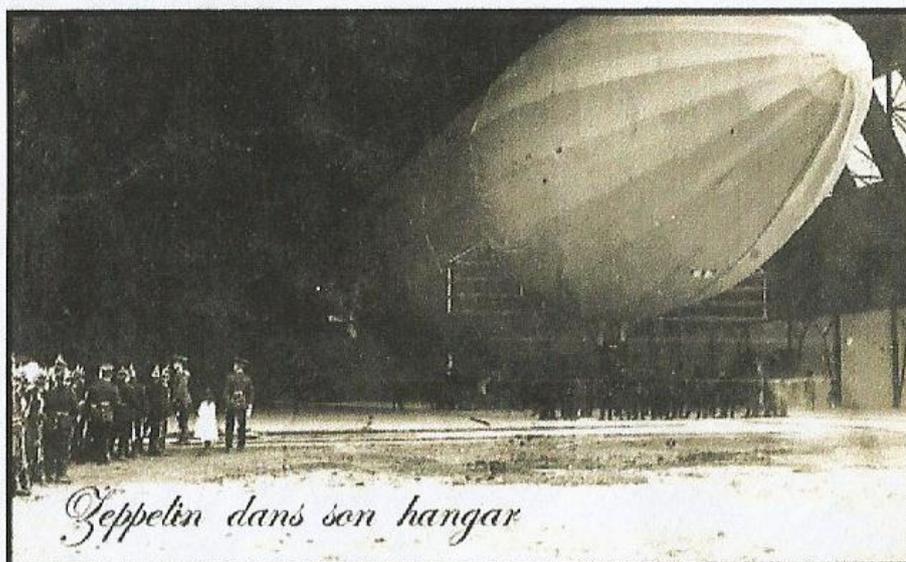
## Souvenirs, souvenirs



*Cognelée est situé sur le périmètre de la ville de Namur et constituait dès lors un maillon important dans la ceinture de forts destinée à la défense de la cité. Le 22 Août 1914, l'agression allemande désarçonna rapidement cette ligne de défense, ...*

*... le fort de Cognelée fut ébranlé et l'état-major allemand décida quelques semaines plus tard d'ériger 3 hangars pour recevoir des Zeppelins destinés à bombarder Paris et d'autres grandes villes du front...*

*Photos: 1919*



*Zeppelin dans son hangar*

## Chers membres du FNAR

C'est avec un certain retard que vous parvient le premier numéro de l'Echo du FNAR 2016. Quelques petits soucis de santé, aujourd'hui terminés, ne m'ont pas permis de le publier à temps. Je vous prie de m'en excuser !

Je profite de ces quelques lignes pour vous demander de renouveler votre cotisation annuelle fixée à 10 € en mentionnant, dans la zone 'communication' de votre bulletin de versement, vos nom et prénom. Merci pour votre soutien !

Cordialement,

Votre secrétaire,  
Alain Delannai