

Luchtkastelen

Colofon

ISBN: 978 90 8954 821 4

1e druk 2015

© 2015, Aart van Wijk

Exemplaren zijn te bestellen via de boekhandel
of rechtstreeks bij de uitgeverij:

Uitgeverij Elikser

Ossekop 4

8911 LE Leeuwarden

www.elikser.nl

Schilderij omslag: Martien Beenen

Vormgeving omslag: Evelien Veenstra

Vormgeving binnenwerk: Aart van Wijk en Jopie Arends - van der Wiel

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de samensteller en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the editor and the publisher.

Luchtkastelen

Vroege luchtvaartlegenden en luchtvaartverhalen

Samengesteld door
Aart van Wijk



Verantwoording

Tijdens mijn avondstudie GLTC ('Klassieke Talen') aan de Universiteit van Amsterdam (1997 - 2007) ontdekte ik het boek *Der Traum vom Fliegen in der Antike*, in 1997 gepubliceerd door Karin Luck-Huyse. Het lezen ervan bleef echter achterwege en nadat ik in 2013 mijn laatste luchtvaartboek had samengesteld, ontstond het voornemen eerstvermeld boek in het Nederlands te vertalen.

Al spoedig bleek dat, naast natuurlijk Icarus/Daedalus c.s., vele andere mij bekende luchtvaartpioniers niet tot de 'Antike' werden gerekend en zo ontstond als vanzelf het voornemen om dit tijdvak uit te breiden tot het begin van de jaren 1900 met als natuurlijk sluitstuk de datum van de eerste vlucht met een echt luchtvaartuig, op 17 december 1903 uitgevoerd door Orville Wright.

De door mij gezochte informatie omtrent de 'niet-antieke' vliegers vond ik in vele luchtvaart-historische boekwerken waarvan de titels voor zichzelf mogen spreken: Vom Zaubervogel zum Zeppelin, The Dream of Flight, La Navigation Aérienne - Histoire documentaire et anecdotique, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Eroberer des Himmels, The Prehistory of Flight, Histoire des Idées Aéronautiques avant Montgolfier en wat dies meer zij.

Ook werden veel gegevens op internet gevonden maar de historische waarheid van dit medium kon niet altijd worden gecontroleerd.

Uit het vorenstaande blijkt dat 'Luchtkastelen' niet een wetenschappelijk verantwoorde publicatie is geworden. Bronvermeldingen komen slechts sporadisch voor en ook de herkomst van de vele (vaak internet) foto's is veelal onduidelijk of wordt niet aangegeven.

Evenmin zijn voetnoten opgenomen en ook registers ontbreken.

Mochten bezitters van auteursrechten op teksten en/of afbeeldingen een beroep op dit recht doen, dan worden zij verzocht contact met de samensteller op te nemen (aart.a.vanwijk@hetnet.nl) teneinde een voor beide partijen acceptabele regeling te treffen.

Een bewuste afwijking van vrijwel alle geraadpleegde bronnen is de omstandigheid dat de verhalen in 'Luchtkastelen' niet chronologisch zijn gerangschikt. Vermoedelijk zal de alfabetische volgorde van de namen der pioniers er toe bijdragen dat ieder verhaal een zelfstandig leven zal gaan leiden en dat de aandacht van de lezer niet zal worden afgeleid door allerlei tijdgenoten die al dan niet met hetzelfde vliegtechnische probleem bezig waren.

Wel is bij ieder personage een tijdsindicatie opgenomen. Zo mogelijk de jaren van geboorte en overlijden en bij afwezigheid daarvan een benadering van deze gegevens of het jaar van een belangrijke vlucht of publicatie van een terzake doend geschrift.

Hoewel dit boek in beginsel in het Nederlands is geschreven, werden Engelse verhalen, al dan niet enigszins bewerkt, ook in die taal overgenomen. Duitse en Franse verhalen werden vertaald maar vaak op een dusdanig rechtlijnige manier dat de onderliggende structuur herkenbaar bleef. Ook werden enkele verhalen uitgebreid met niet-luchtvaart versieringen. Bij Dr. Faustus werd veel aandacht besteed aan de desbetreffende film uit 1926 en zijn verhouding met Gretchen; van Leonardo da Vinci kwamen zijn vliegtekeningen slechts als terloops ter sprake met daar tegenover een uitgebreide beschrijving over de plaatsen waar al zijn aantekeningen zijn beland en de Russisch-Duitse vliegenier tegen wil en dank Martin Karlowitsch wordt (eveneens in een film, uit 1927) geplaatst temidden van allerlei intriges aan het hof van Iwan de Verschrikkelijke (1547 - 1584).

Tenslotte ben ik Jopie Arends - van der Wiel wederom erkentelijk voor haar suggesties omtrent de lay-out van de inhoud van dit boek, haar scherpe blik bij het opsporen van fouten in de tekst en het bedenken van de titel van het boek.

Maar de eindverantwoordelijkheid ervan berust bij de samensteller.

Aart van Wijk

Inhoudsopgave

0013	Abaris	± 550 v.C.	En zijn gouden vliegende pijl
014 - 018	Ader	1841 - 1925	Bouwde slechts vleermuizen
019 - 020	Alexander de Grote	356 - 323 v.C.	Als lucht varende
021 - 022	Archytas	± 430 v.C.	En de vliegende duif
023	Aristophanes	± 445 - 385 v.C.	Het blijspel 'Vogels'
024 - 027	Baartjens	????	In Nederland (zie ook 'Fransoos')
028 - 030	Bacon, Roger	1214 - 1292	Een vroege ziener
031	Bacqueville, van	1688 - 1760	Vloog nog op hoge leeftijd
032 - 034	Bauer, Melchior	1733 - ...?	Was zijn tijd ver vooruit
035 - 036	Bellerophon	± 1200 v.C.	En zijn gevleugeld paard Pegasus
037	Belon, Pierre	1517 - 1564	De mens /vogel
038 - 040	Berblinger, Albrecht	1770 - 1829	De vliegende kleermaker van Ulm
041 - 042	Bernovin, Charles	1673, voorval	Vloog met raket in brand
043 - 047	Besnier, François	1678, voorval	Met vóór- en achtervleugels
048	Biot, Gaston	1879	Vloog het oudste nog bewaarde zweefvliegtuig?
049 - 052	Bladud	± 850	De vliegende Engelse koning
053 - 057	Blanchard, Jean-Pierre	1753 - 1809	Werd later een beroemd ballonvaarder
058 - 063	Böcklin, Arnold	1827 - 1901	Had iets met vogels
064	Bolori, Denis	1536	De vliegende horlogemaker uit Troyes
065	Borelli, Giovanni	1608 - 1679	Werd later een beroemd biomechanicus
066	Burattini, Tito	1617 - 1680	Een Italiaan in Polen
067	Cardano, Girolamo	1562, voorval	Over vliegende vogel dromen
068 - 069	Cayley, Sir George	1773 - 1857	De vader van de huidige luchtvaart?
070	Celebi, Hezarfen	1609 - 1640	Vloog over de Bosporus
071	Celebi, Lagari	1633	300 meter hoog in een raket
072 - 075	Chanute, Octave	1832 - 1910	Werd de 'Grand Old Man' in de luchtvaart
076 - 077	Cheng T'ang	1766 v.C.	En zijn Ki-Kung wagen
078 - 080	Christelijke Hemelvaarten		
081 - 082	Cyrano	1619 - 1655	Heeft ook echt bestaan
083 - 085	Damian, John	± 1507	Een (niet) vliegende charlatan
086 - 091	Daniel, Jacob	1751, boek	Vloog met zijn vader
092	Danti, Giovanni	1477 - 1517	De Daedalus van Perugia
093 - 094	Degen, Jacob	1761 - 1848	Had assistentie nodig
095	Desa, Joseph	1603 - 1663	Een passende beschermheilige
096	Desforges, Abt Pierre	1723 - ???	Een weigerende landbouwer
097	Desson,	1694, boek	Een man uit Reims
098 - 102	Dieuaide	1888	Ontwierp een mooi Tableau
103	Djawhari	† 1002/1010?	De vliegende arabische lexicograaf en calligraaf
104	Driberg, F. von	1780 - 1856	Was meer componist dan technicus
105	Edison	1847 - 1931	In de 'Daily Graphic'
106 - 107	Eilmer v. Malmesbury	1010 ?	Een gevleugelde monnik
108 - 109	Elling, Aegidius	1861 - 1949	Maakte een 'positieve' straalmotor
110 - 112	Etana	± 2500 v.C.	De herder-koning van Kish
113 - 118	Etrich, Igo	1879 - 1967	Bouwde een Zanoia zwever
119	Falco, Abt Don	1730, voorval	Een bescheiden Nederlandse voetnoot
120	Fama	29 - 19 v. C.	Bazuinde alles rond over Dido en Aeneas
121 - 124	Faust	1926 (film)	Liefde overwint alles
125 - 128	Ferber, Ferdinand	1862 - 1909	Bracht de gebroeders Wright naar Frankrijk
129 - 131	Firnas, Ibn (zoon van)	± 875	De vliegende moslim
132 - 133	Folie, Louis de la	1775, voorval	Deed het electrisch
134	Fontana, Giovanni da	1395 - 1455	Van de raketvogel
135	Forlanini, Enrico	1848 - 1930	En zijn stoomhelicopter
136	Fransoos	± 1650	Vloog in Londen (zie ook 'Baartjens')
137	Galien, Joseph	1699 - 1762	En zijn wide-body kubus

Inhoudsopgave

138 - 139	Garnerin, André	1769 - 1823	Maakte de eerste echte parachutesprong
140 - 141	Gonsales, Domingo	1638, boek	En zijn 25 ganzen
142 - 144	Grimaldi, Andero	1751, voorval	Een pseudo Italiaan (?) in Londen
145	Guidotti, Paolo	1559 - 1629	De vliegende 'uomo universalis'
146 - 152	Gusmão, Bartolomeu	1685 - 1724	De 'Passerola'
153 - 156	Haas, Conrad	1509 - 1576/9	Een drietrapsraket
157	Hautsch, Hans	1595 - 1670	Van brandweerwagen naar vliegtuig?
158 - 163	Henson/Stringfellow	1842/48/68	Van fantasie naar succes
164	Hermes	????	Boodschapper der goden
165 - 172	Icarus en Daedalus	1300 - 1200 v.C.	Zo vader, zo zoon?
173 - 174	Idler, Salomon	1610 - ± 1669	De schoenlapper uit Augsburg
175	Iris	????	Bodesse der goden
176	Italiaan	16e eeuw n.C.	Als funambulist
177 - 178	Jatho, Karl	1873 - 1933	Was ook één van de eersten?
179 - 180	Johnson, Samuel	1709 - 1784	Rasselas en zijn falende constructeur
181 - 184	Kai Ka'us	940 - 1020 ??	Een Perzische vliegkoning
185 - 193	Karlowitsch, Martin	± 1570	Een Duitse lijfeigene als Russische vliegenier
194 - 195	Kaufmann, Joseph M.	1868	En zijn amphibie vliegtuig
196 - 197	Kibaga	????	The flying warrior
198	Kibalchich	1833 - 1881	Bedacht een langzame 'tilt' raketmotor
199 - 200	Kindermann, Eberhard	1715 - ????	En zijn Mars maantje
201	Kinesias	414 v.C.	Zocht dichtkunst in de wolken
202 - 204	Kress, Wilhelm	1836 - 1913	Had geen 'step' op zijn vliegboot
205 - 206	Lana de Terzi, F.	1631 - 1687	Luchtledige bollen
207 - 227	Langley, Samuel	1834 - 1906	Landde liever op het water
228	Laputa	1726	Een eiland als luchtvaartuig
229 - 233	Le Bris, Jean-Marie	1817 - 1872	Vloog met een buitenboord passagier
234 - 236	Lenormand, Louis	1757 - 1837	Zijn parachute uitvinding werd gekaapt
237 - 240	Lilienthal, Otto	1848 - 1896	De laatste wegbereider
241	Lilienthal, Gustav	1894 - 1933	Sloeg de verkeerde weg in
242	Lomonosov	1711 - 1765	Dacht niet aan het zelf vliegen
243 - 245	Lucianus	±120 - 185	Van Samosata
246 - 248	Maxim, Sir Hiram	1840 - 1910	Hoefde niet zo nodig te vliegen



Der Schutzengel des Aviatikers, R. J. Weiss (1846 - 1933)

Inhoudsopgave

249 - 251	Meerwein, Carl F.	1737 - 1810	Had niets met ballonnen
252	Mohr, Kaspar	1575 - 1625	Kreeg een vliegverbod
253 - 257	Mouillard	1834 - 1897	Uitvinder van de ailerons
258 - 259	Moy	1823 - 1910	En zijn instelbare propellers
260 - 261	Mozhaiski	1825 - 1890	Heeft wel / niet gevlogen?
262	Nimrod	2000 v.C.?	Hoogmoed komt voor de val
263	Pearse	1877 - 1953	Werkte in zijn eentje in Nieuw-Zeeland
264 - 270	Penaud, Alphonse	1850 - 1880	Zorgde voor stabiliteit
271	Phaëthon	1999 - 2007	Zijn paard(en) als straaljager(s)
272 - 275	Pilcher, Percy	1866 - 1899	Was té aardig voor het publiek
276	Porta, Giambattista della	1535 - 1615	Een kat aan een vlieger?
277 - 278	Regiomontanus	1436 - 1476	Bouwde een adelaar, een vlieg?
279	Reichelt	1879 - 1912	Sprong van de Eiffeltoren (†)
280	Robitch	1864 - ????	Zag een bij met een scheluw vleugel
281	Rousseau, J.J.	1712 - 1778	Filosoferde over de nieuwe Daedalus
282	Sappho	617 / 612 v.C.?	Had een band met de luchtvaart?
283 - 284	Saraceen (Agarenius?)	1175 - vlucht?	Vliegend in een witte jurk
285	Senecio	± 1500	Een vliegende cantor?
286 - 288	Simon Magus	± 67	Had ruzie met Petrus
289	Socrates	446 - 386 v.C.	Wandelde op de wolken
	Stringfellow		Zie Henson
290	Swedenborg,	1688 - 1772	Had goed nagedacht
291 - 292	Tatin, Victor	1843 - 1913)	Gebruikte een bijzondere motor
293 - 294	Temple, Felix du	1823 - 1890	Was de eerste?
295	Torto, João	1540	De eerste vliegende Portugees
296 - 297	Veranzio, Fausto	1551 - 1617	Een vroeg lid van de 'Caterpillar Club'?
298	Vimana's	?????	De UFO's uit India
299 - 313	Vinci, Leonardo da	1452 - 1519	De allereerste primus inter pares
314 - 327	Walker, Thomas	1810/1831	Schreef begrijpelijk
328	Whitehead	1874 - 1927	Ook eerder dan de gebroeders Wright?
329 - 331	Wieland	± 950	De smid uit het noorden
332 - 349	Wright, gebroeders	17 december 1903	De echte primi inter pares
350 - 351	Zachariae, Wilhelm	1769 - 1823	Verhandeling over de luchtzweemkunst
352	Geraadpleegde literatuur		



Des Aviatikers letzter Augenblick
R. J. Weiss (1846 - 1933)

Wenn ich ein Vöglein wär

1. Wenn ich ein Vög - lein wär und auch zwei Flüg - lein hätt, flög ich zu dir,
 weil's a - ber nicht kann sein, weil's a - ber nicht kann sein, bleib ich all - hier.

2. Bin ich gleich weit von dir,
 bin ich doch im Schlaf bei dir
 und red mit dir.
 |: Wenn ich erwachen tu, :|
 bin ich allein.

3. Es vergeht kein Stund in der Nacht,
 da nicht mein Herz erwacht
 und an dich denkt,
 |: dass du mir tausendmal :|
 dein Herz geschenkt.

De titel van bovenstaand gedicht vormt de aanhef van Hoofdstuk 3 in het boek van Karin Luck-Huyse uit 1997:
 FLIEGEN ALS UNERFÜLLBARER WUNSCH
 De tekst is van Herder, "Volkslieder", Leipzig 1778/ 79, de toonzetting werd geschreven door Reichardt (1752 - 1814).

ALS IK EEN VOGEL WAAR'

Als ik een vogel waar'
 En ook twee vleugels had
 Vloog ik naar jou.
 Ach, ik ben enkel ik,
 Hier, en alleen.

Ver zijn wij van elkaar,
 Maar in mijn droomen, schat,
 Praat ik met jou.
 Als ik dan wakker schrik,
 Ben ik alleen.

Nooit wordt mijn slaap zoo zwaar,
 Of ik denk elk uur, dat
 Slaat, weer aan jou.
 Jij bent elk oogenblik
 Van mij, alleen.

Bovenstaande vertaling werd gevonden in het Letterkundig Museum. Hij werd gemaakt door W.J.M.A. Asselbergs,
 (pseudoniem Anton van Duinkerken). Deze titel ontbreekt in de bibliografische lijst van gepubliceerd werk van deze auteur.

Als ik een vogel waar
 Met een vlug vleugelpaar
 'k Vloog om u heen.
 Nu ik geen vogel ben (2 maal)
 Blijf ik alleen.

Jopie Arends herinnert zich bovenstaand couplet uit haar eerste piano leerboek.
 Verdere gegevens waren zelfs op internet onvindbaar.

Luchtkastelen

Vroege luchtvaartlegenden en luchtvaartverhalen

Abaris en zijn gouden vliegende pijl
(± 550 v. C.)



Abaris wordt het eerst vermeld in een fragment van de Griekse dichter Pindar (522 - 443 v.C.), aldaar wordt hij genoemd als een tijdgenoot van de Lydische koning Croesus (± 550 v.C.).

Ook latere schrijvers besteden aandacht aan Abaris, maar het valt op dat sommige auteurs (Herodotus, Lycurgus en Procopius) wel zijn pijl noemen, maar niet zijn luchtreizen, terwijl anderen (Origenes, Porphyrios, Iamblichus en Nonnus) met nadruk schrijven dat Abaris met een door Apollo geschenken pijl door de lucht heeft gevlogen. Porphyrios gaf hem de bijnaam 'aethrobathes' (luchtwandelaar).

Overigens noemt Plato hem ook, maar slechts als een wonderen verrichtende geneesheer en als auteur van toverspreuken als verdediging tegen ziekten.

In de vakliteratuur hebben geleerden zich afgevraagd welke versie (met/of zonder luchtreizen) de oudste zou kunnen zijn. Naar het schijnt is de meerderheid van mening dat het vliegen op een pijl de oudere, uit de wereld der sagen afkomstige versie is, terwijl het rondtrekken met een pijl (zonder lucht-reizen), een jongere, rationalistischer vorm weergeeft.

Abaris was afkomstig uit het hoge noorden, het land van de Hyperboreërs, het land van de Skythen.

In de bestaande 'luchtreis' verhalen wordt er niet met Abaris gespot. Het vliegen door de lucht wordt gezien als een uiting van wijsheid en als een heilbrengende bezigheid. Abaris had zich gewijd aan de genezende god Apollo en hij snelde met /op (?) zijn pijl naar Griekenland toen daar nood en ziekten heersten.

ABARIS

ΑΒΑΡΙΣ

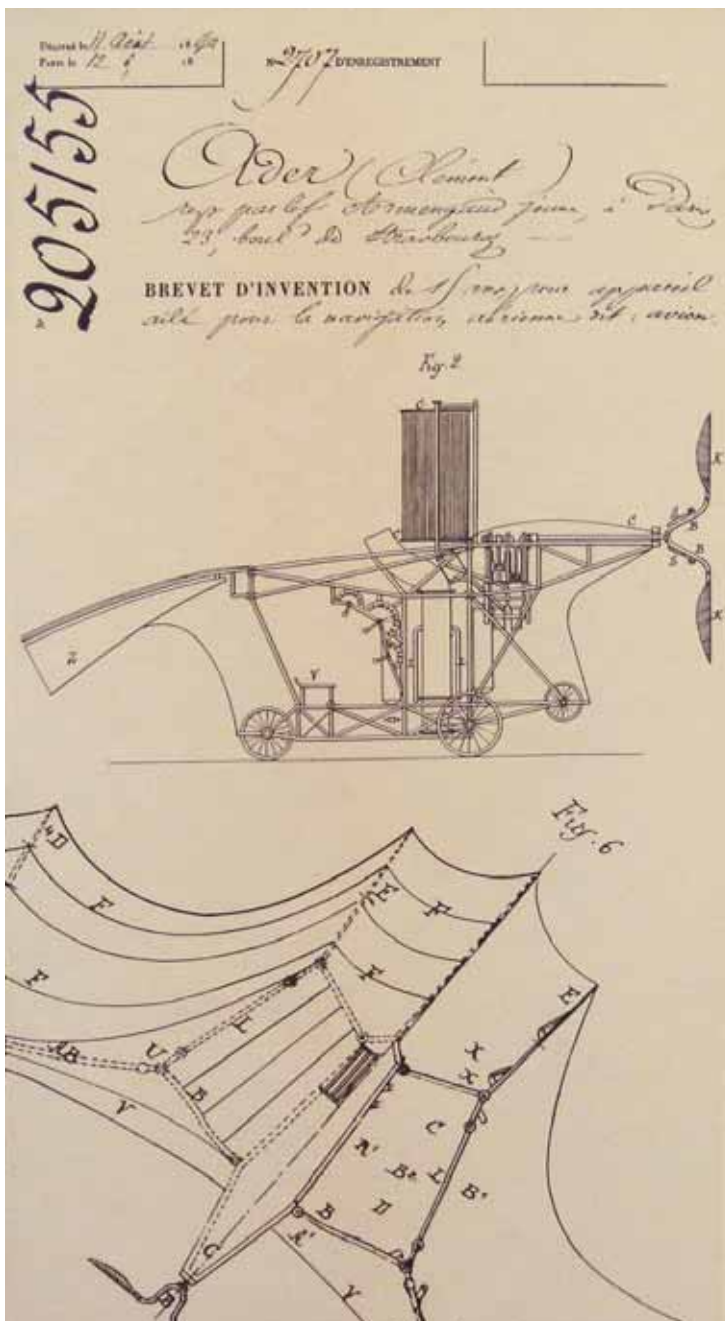
Son of Seuthes, was a Hyperborean priest of Apollo (Herod. iv. 36), and came from the country about the Caucasus (Ov. Met. v. 86) to Greece, while his own country was visited by a plague. He was endowed with the gift of prophecy, and by this as well as by his Scythian dress and simplicity and honesty he created great sensation in Greece, and was held in high esteem. (Strab. vii. p. 301.) He travelled about in Greece, carrying with him an arrow as the symbol of Apollo, and gave oracles. Toland, in his History of the Druids, considers him to have been a Druid of the Hebrides, because the arrow formed a part of the costume of a Druid. His history, which is entirely mythical, is related in various ways, and worked in with extraordinary particulars: he is said to have taken no earthly food (Herod. iv. 36), and to have ridden on his arrow, the gift of Apollo, through the air. (Lobeck, *Aglaophamus*, p. 314.) He cured diseases by incantations (Plat. *Charmid.* p.158, B.), delivered the world from a plague (Suidas, s. v. Abaris), and built at Sparta a temple of Korê sôteira. (Paus. iii. 13. § 2.) Suidas and Eudocia ascribe to him several works, such as incantations, Scythian oracles, a poem on the marriage of the river Hebrus, expiatory formulas, the arrival of Apollo among the Hyperboreans, and a prose work on the origin of the gods. But such works, if they were really current in ancient times, were no more genuine than his reputed correspondence with Phalaris the tyrant. The time of his appearance in Greece is stated differently, some fixing it in Ol. 3, others in Ol. 21, and others again make him a contemporary of Croesus. (Bentley, *On the Epist. of Phalaris*, p. 34.)

Bron: Internet

Luchtkastelen

Vroege luchtvaartlegenden en luchtvaartverhalen

Ader, Clément bouwde slechts vleermuizen
(1841 - 1925 n. C.)



Het indrukwekkende Franse boek 'L'histoire de l'Aéronautique' uit 1932 schrijft op bladzijde 139 dat de datum 9 oktober 1890 een 'kapitale' datum is in de geschiedenis van de luchtvaart omdat op die dag een mens de aarde heeft kunnen verlaten aan boord van een vliegtuig met als enige aandrijving de motor. Ook wordt vermeld dat deze vlucht zeer kort was en geen voortdurende vlucht kon worden.

De held van dit verhaal is natuurlijk een Fransman, Clément Ader, een rijk geworden uitvinder door het vervolmaken van de door Graham Bell uitgevonden telefoon, de aanleg van een telefoonnet in Parijs en het bedenken van een stereo luistersysteem in schouwburgen.

Ook hij voelde zich aangetrokken tot de luchtvaart en bouwde een eigen toestel genaamd de Éole.

Op één of andere manier was hij er van overtuigd geraakt dat de vleugels van een vleermuis het best als voorbeeld konden dienen, zo gezegd, zo gedaan.

De motor was een lichtgewicht stoommachine van 20 pk, de vleugels hadden een spanwijdte van 14 meter en het totaal gewicht bedroeg 300 kg.

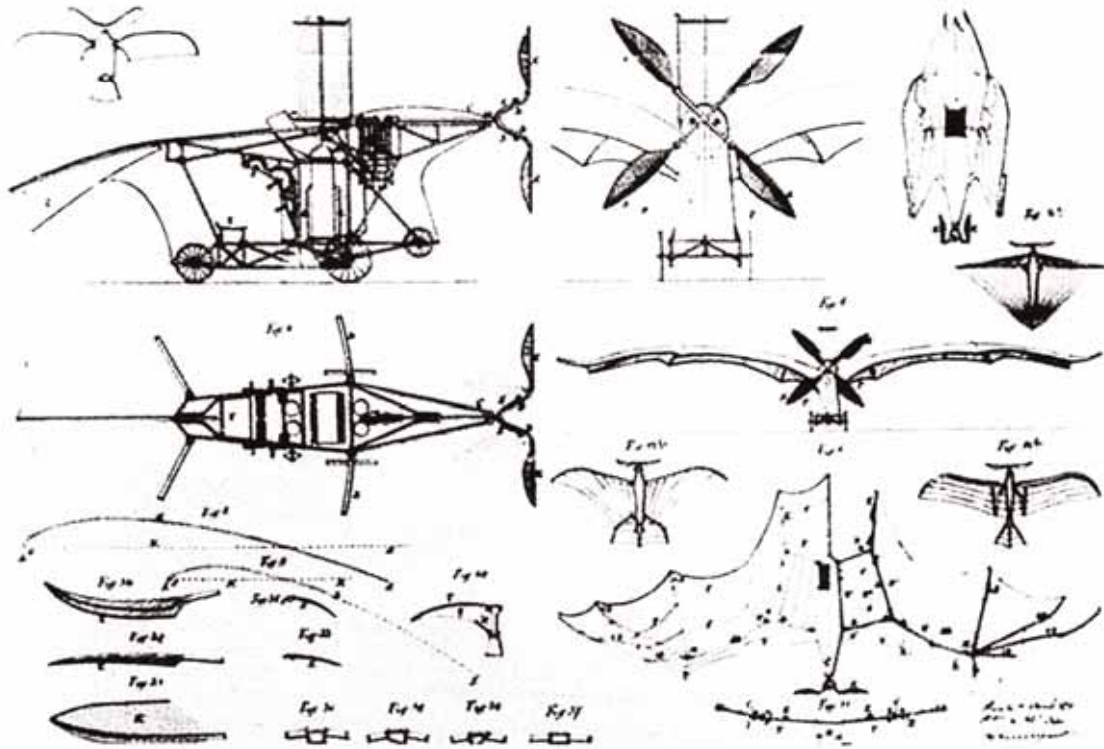
Hiernaast het op 11 augustus 1890 verleende patent voor een gevleugeld apparaat voor de luchtvaart, genaamd avion.

Of Ader nu wel of niet echt heeft gevlogen op die beroemde datum (zie verder), in ieder geval heeft hij wel het woord 'avion' aan de Franse taal toegevoegd.

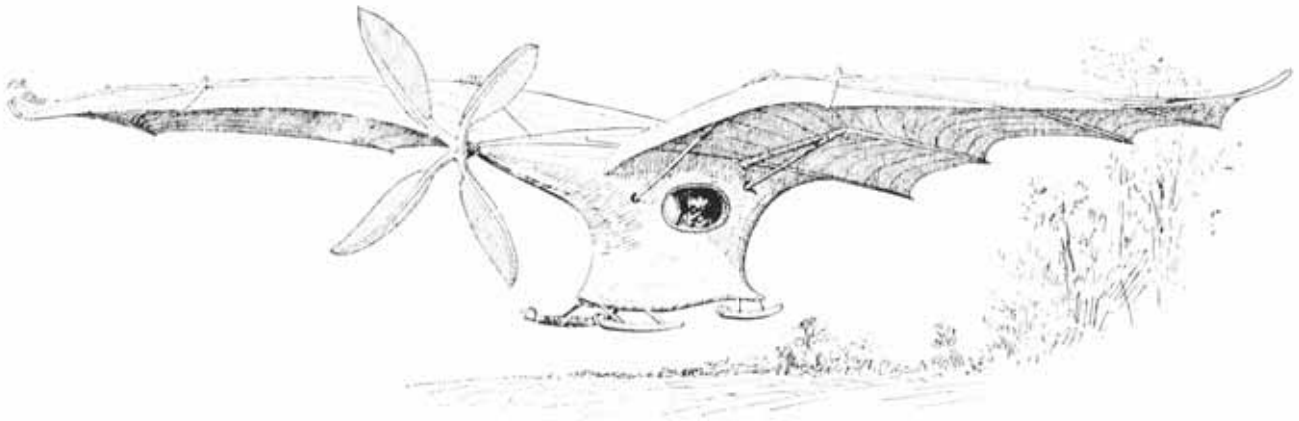
Luchtkastelen

Vroege luchtvaartlegenden en luchtvaartverhalen

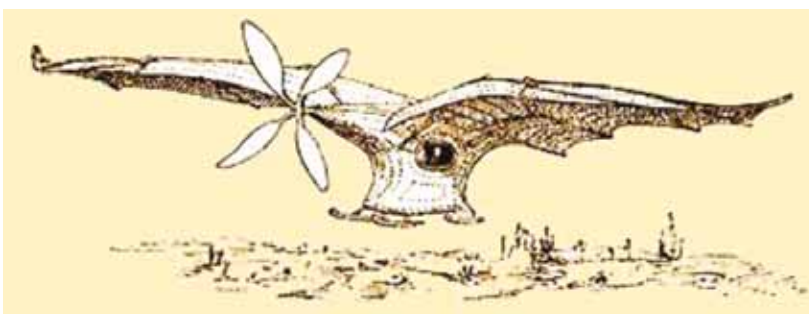
Ader, Clément bouwde slechts vleermuizen
(1841 - 1925 n. C.)



Het nabootsen van een vleermuis ging zelfs zo ver dat het toestel geen staart bezat. De ribben van de vleugels waren van hol hout, bedekt met zijde. Door schouderbewegingen konden de vleugels naar voren en naar achteren worden bewogen en het zwaartepunt verplaatsen, tevens konden ze tijdens de vlucht gedeeltelijk worden opgevouwen al naar gelang de omstandigheden zulks vereisten. Ook konden de vleugels worden verbogen om helling aan te rollen (voorloper van de moderne ailerons) en kon ook de welving van de vleugels tijdens de vlucht worden bijgesteld. Kortom, al deze bewegingen zouden de Éole volledig betuurbaar gaan maken.



L'Éole d'Ader, premier aéroplane ayant quitté le sol avec son pilote (9 octobre 1890)



>>>>>>>

De motor van de Éole

De beroemde vlucht van 9 oktober 1890 werd uitgevoerd in een privé park in Armainvilliers opdat er geen indiscrete toeschouwers zouden zijn. Behalve Ader en enkele van zijn werknemers waren er slechts tuinlieden getuigen van het schouwspel. Een niet ondertekend verslag van deze vlucht laat weten 'dat Éole met haar constructeur de heer Ader de aarde achter zich heeft gelaten en zich op haar vleugels in de lucht heeft gehouden over een afstand van ongeveer vijftig meter met slechts haar motor als voorstuwende kracht.

In een persbericht uit 1893 voegde Ader hier nog aan toe: 'Helaas, de onvoldoende stabiliteit van het apparaat staat niet toe om deze poging zonder risico te vervolgen, een poging waarvan het resultaat, hoewel in het geheel niet verwaarloosbaar, toch de noodzaak van verdere studies heeft aangetoond.'

De experimenten hadden Ader veel geld gekost. In de hoop geld te verzamelen liet hij zijn geheimzinnigheid tijdelijk varen en stelde hij de Éole ten toon in het Paris Pavilion. Op 17 oktober 1891 werd deze tentoonstelling bezocht door de Franse president en deze zag het belang van de Éole in als een 'aerial destroyer' en hij stelde voor dat de verdere proefnemingen op militair terrein zouden worden gehouden. Na diverse onderhandelingen werd een overeenkomst opgesteld waarin de bouw van een vliegtuig werd verlangd dat twee passagiers (of één piloot met 75 kg explosieven) kon vervoeren, dit met een snelheid van ongeveer 35 mijlen per uur op een hoogte van ± 1000 voeten.

Ader ging aan het werk en na een niet afgebouwde Éole/Avion II uit 1893 presenteerde hij in 1897 de 'Avion III'. Groter dan de Éole vertoonde dit nieuwe vliegtuig twee (trek) propellers aangedreven door twee kleine stoommachines van ieder 20 pk en, bovendien, een groot roer achter de cabine.

De weerstand biedende condensator van de motoren was duidelijk boven het vliegtuig te zien en het besturingsmechanisme was zelfs meer ingewikkeld en onpractisch dan dat van het eerdere vliegtuig. Het landingsgestel bestond uit twee voorste wielen en een staartwiel. Het was erg smal en maakte dit kwetsbaar voor omvallen.



Nadat Ader de regering in juli 1897 had medegedeeld dat de Avion III klaar was, verzocht hij om voorbereidingen te treffen voor de officiële proefnemingen. Na enkele weken kreeg hij de opdracht om het vliegtuig over te brengen naar het militaire kamp te Sartory in de buurt van Versailles.

Met veel militaire mankracht werd daar op aanwijzingen van Ader de startplaats aangelegd.

Deze was zeer ongebruikelijk, cirkelvormig, 40 meter breed met een diameter van 475 meter waarbij het zuidoostelijk deel van de cirkel ongeveer 7 meter lager lag dan het noordoostelijk deel.

De Avion III arriveerde in de vroege herfst van 1897 in het Satory kamp. Voorafgaande testen op de grond overtuigden de leden van de testcommissie van de slimheid van het ontwerp als een mechanisch geheel. De beide motoren wogen samen 257 pond, maar produceerden toch 40 pk, een voor die tijd zeer respectabele 6,4 pond per paardekracht. Het totaal gewicht bedroeg ongeveer 880 pond en de vleermuisvleugel had een spanwijdte van ongeveer 56 voeten.

Op 12 oktober liet Ader de Avion III met een snelheid van ongeveer 15 mijlen per uur langs de baan lopen. De volgende dag was het weer te slecht en werd de testvlucht uitgesteld tot de volgende dag.

Op 14 oktober was het weer aanvankelijk even slecht, maar laat in de middag klaarde het op en liet Ader de vlucht doorgaan. Het resultaat was een duidelijke mislukking, in tegenstelling tot de eerdere Éole kon de Avion III geen hoogte winnen. Het staartwiel kwam wel omhoog, maar de andere wielen bleven stevig op de grond. De situatie verslechterde snel want ook de wisselende winden (op de cirkelvormige startbaan) gingen een rol spelen en bliezen het vliegtuig uit de baan.

Ader zette de motoren af en het geheel kwam slippend en hobbeland tot stilstand. Achteraf bleek dat de linker vleugeltip verbogen was, het onderstel was gedeeltelijk vernield, beide propellers waren geheel verbogen en wellicht was er ook motorschade. Het door een generaal opgestelde rapport stelde echter voor om de proefvluchten voort te zetten. Dit advies werd niet opgevolgd door generaal Mercier, de Minister van Oorlog. Deze had het te druk met de Dreyfus affaire om aandacht te kunnen besteden aan een voorstel om verdere tijd en geld uit te geven aan een ongecontroleerde door een stoommachine voortbewogen vleermuis. Op 31 januari 1898 legde hij zowel bovenvermelde suggestie als ook een verzoek van Ader om reparatiegeld naast zich neer. Dat was het einde van de Avion III.

Ader ging andere dingen doen en in 1902 schonk hij zijn resterende constructies aan een museum in Parijs, het Conservatoire des Arts et Métiers. De curatoren accepteerden de motor van de niet afgebouwde Éole/Avion II en de volledige Avion III.



Luchtkastelen

Vroege luchtvaartlegenden en luchtvaartverhalen

Ader, Clément bouwde slechts vleermuizen
(1841 - 1925 n. C.)



De motor van de Éole/Avion II in het museum

<<<< Voorzijde

Achterzijde >>>>



In 1899 beschreef de bekende Amerikaanse luchtvaartpionier Samuel Langley de Avion III weliswaar als een ‘ingenious and exquisite imitation of the bat on enormous scale’, maar hij was niet onder de indruk: ‘The ‘Avion’ is the work . . . of a naturalist with a hobby and unlimited means to gratify it . . . The ‘Avion’ is simply a gigantic bat, plus steam engine and propellers . . . It seemed to me that the ‘Avion’, as constructed, had no chance of moving in the air for a single minute without disaster.’

Nadat Wilbur Wright in 1911 het museum bezocht had vertrouwde hij zijn broer Orville toe: ‘I went down to see the Ader machine and got a ladder and examined it in detail. There was no adjustment in flight in this machine except to throw the wings forward and backward by means of a nut working on a screw, about 20 or 30 turns of which would be required to make any serious change in the position of the wings. The wings are not fitted with enough ribs to give them any shape or supporting power. The whole machine is most ridiculous.’



De vleugels zijn nu opgevouwen

Clement Ader, a French electrical engineer, began his aeronautical career in 1872 when he built an ornithopter. It failed to fly and he turned his thoughts to powered airplanes. In 1886 he built the steam-powered “ÉOLE” with one four-blade propeller and it was reported to have flown a short distance before crashing. In 1897, after two more experiments, he built the “AVION 3” powered with two twenty-horsepower steam engines and two propellers. It had a tricycle landing gear and folding wings. It was tested on October 12, 1897, and according to reliable witnesses it left the ground for a short distance and crashed due to a cross wind.

Uit: C. Burton Cosgrove, *Fantasy in Flight* (1974)

Tijdens zijn veroveringstocht naar het oosten werd Alexander vergezeld door een aantal geschiedschrijvers. Naar het schijnt was Callisthenes van Olynthus de officiële reporter van de veldtocht.

Hij heeft deze vanaf het begin meegemaakt, hij behoorde tot de ‘inner circle’ van Alexander totdat hij door Alexander werd gearresteerd en vermoord omdat hij (als Griek) niet in de smaak viel bij de Macedonische officieren van Alexander. Ook weigerde Callisthenes de rituele (Perzische) buiging (proskynesis) voor Alexander te maken, kortom, hij viel in ongenade.

Zijn geschiedschrijving is, behoudens elders gevonden fragmenten, niet bewaard gebleven, evenmin als de verslagen van andere tijdgenoten van Alexander.

Geheel onverwacht verscheen ± 300 n.C. in Alexandrië een Griekse roman in prozavorm, de Alexanderroman, geschreven door een onbekende auteur. Sedert het einde van de middeleeuwen wordt deze roman ten onrechte toegeschreven aan Callisthenes, vandaar dat ‘Pseudo-Callisthenes’ tegenwoordig als schrijver wordt genoemd.

In deze Alexanderroman worden aan Alexander allerlei wonderlijke reizen toegeschreven, waaronder ook een luchtreis.

In een brief aan zijn moeder Olympia bericht Alexander dat hij op zijn veldtocht in het Verre Oosten was aangekomen in een omgeving die volgens hem ongeveer wel eens het einde van de wereld zou kunnen zijn. Hij krijgt nu aandrang om na te gaan of dit werkelijk het geval is en of daar de hemel en de aarde elkaar zouden raken. Alexander ziet in die omgeving grote witte vogels die zeer sterk en betrouwbaar waren; enkele soldaten bestijgen de ruggen der vogels en deze vliegen met hen omhoog. Alexander geeft het bevel twee van die reuzenvogels te vangen en deze drie dagen niet te voederen.

Op de derde dag laat hij een houten juk-achtig bouwsel om de vogelhalzen aanbrengen en daaraan werd bevestigd een soort korf gemaakt van een koeiehid. Hij stapt in de korf en heeft in zijn hand een lange speer met aan het uiteinde een paardelever als lokaas. De hongerige vogels vliegen direct omhoog om de lever te pakken te krijgen.

Alexander verhaalt: ‘.. en ik steeg met hen in de lucht en kreeg de indruk dichtbij de hemel te zijn. Ik huiverde over mijn hele lijf vanwege de grote koude van de lucht, ontstaan door de vleugelslag van de vogels.’ Op hoogte wordt hij toegesproken door een gevleugelde verschijning in menselijke gedaante die hem waarschuwend dwingt terug naar de aarde te gaan: ‘Alexander, je begrijpt de aardse dingen niet en je streeft naar het hemelse? Keer snel terug naar de aarde opdat je niet tot voer voor deze vogels worde.’ Het wezen beveelt hem zijn speer te laten zakken en deze naar de aarde te richten. Alexander geeft gehoor aan het bevel, maakt rechtsomkeerd en daalt weer af naar de aarde. Uiteindelijk komt de koning stijf en halfdood terug op aarde, zeven dagen verwijderd van zijn startpunt en van zijn soldaten en hij is van plan nooit meer iets onmogelijks te gaan doen.

Natuurlijk wordt in de commentaren verschillend gedacht over de vlucht van koning Alexander.

Geestelijke auteurs namen grote afstand tot zijn hemelvaart. Zij zagen hem als een vertegenwoordiger van de ‘superbia’ en beriepen zich op de Heilige Schrift. Evenals Simon Magus beschouwden zij Alexander met zijn zelfoverschatting als een concurrent van Jezus Christus. De wereldlijke ontvangst door letterkundig geïnteresseerde leken is echter in het algemeen toch positief, de hofdichters beschouwden hem als een voorbeeld van koninklijke en ridderlijke deugden.

Ook de Oosterse, Byzantijnse wereld beschouwt het verhaal als positief. Dit beeld dient als een voorstelling van de byzantijnse keizers die immers als apotheose eveneens ten hemel stegen.



Een gevleugeld wezen dwingt Alexander naar de aarde terug te keren





This Iranian motif of an aerial conveyance lifted by starved eagles, like many other Oriental motifs, was adopted by the Greek Romance of Alexander the Great, which during the middle ages was translated into most European languages and thus became widely known. I quote from Dunlop's classical book "History of Fiction." Having reached the extremity of the world, having received homage from all nations who inhabit its surface, and being assured that there remained nothing more to conquer, Alexander formed the inconsiderate project of becoming sovereign of the air and deep. By the conjurations of the eastern professors of magic, whom he consulted, he was furnished with a glass cage of enormous dimensions, yoked with eight griffins well matched. Having seated himself in this conveyance, he posted through the empire of the air, accompanied by magicians, who understood the language of birds, and asked of the most intelligent natives the proper questions concerning their laws, manners, and customs, while Alexander received their voluntary submissions. So far Dunlop. The common version of the story is that the birds of prey were first starved for three days and then put to a carriage, while a horse-liver was stuck on a spit in front of them. Greedy for the flesh, the birds drew the vehicle and in it Alexander up

into the air until a bird with human face met him and bade him return to earth. Dunlop has justly remarked, "This aerial journey, like most of the fictions concerning Alexander, is of eastern origin. An old Arabian writer, in a book called Malem, informs us that Nimrod being frustrated in his attempt to build the tower of Babel, insisted on being carried through the air in a cage borne by four monstrous birds." Mediaeval miniatures illustrating this air voyage show Alexander with full regalia seated in a palanquin impelled by sixteen gryphons.

Berthold Laufer, The prehistory of aviation (1928), blz. 60 - 61