

Ceux qui disparaissent : G. EIFFEL

Le 27 décembre 1923 s'est éteint à Paris, à l'âge de 91 ans, le célèbre ingénieur Alexandre-Gustave Eiffel.

Il fut le spécialiste des constructions gigantesques, dont la hardiesse et la précision d'exécution soulevèrent l'admiration du monde entier. Chacun de ses grands travaux furent pour l'époque de véritables tours de force pour lesquels le monde associait dans un même sentiment admiratif le nom de Gustave Eiffel et l'industrie française.

Plus tard, quand vint pour lui l'heure de la retraite, il



consacra à des recherches purement scientifiques une vieillesse longue et robuste et il eut encore le temps d'accomplir des travaux remarquables qui auraient suffi à eux seuls à remplir et à illustrer la vie d'un autre homme.

Né à Dijon, le 15 décembre 1832, il sortit de l'école centrale des Arts et Manufactures en 1855, et se spécialisa dans la construction des ouvrages métalliques de grande envergure.

En 1858, bien qu'il n'ait alors que 26 ans, on lui confia la construction du viaduc de Bordeaux sur la Gironde.

En 1879, il construisit sur le type de son pont du Douro, le pont de Garabit (à la lisière des départements du Cantal et de la Corrèze) qui est la principale de ses œuvres.

En 1886, il proposa à M. Lockroy, ministre du Commerce et de l'Industrie, le projet d'une tour métallique de 300 m. de hauteur pour l'Exposition de 1889, projet qui fut admis en principe. La convention définitive fut signée le 8 janvier 1887, les travaux de fondation commencèrent le 26 janvier de la même année et la Tour Eiffel fut achevée deux années plus tard, le 31 mars 1889.

Ce fut un événement mondial qui porta à son comble la renommée de l'éminent ingénieur.

En 1890, il se retira de la vie industrielle active pour se consacrer uniquement à des recherches et à des travaux scientifiques.

Eiffel qui, pour la construction de ses ouvrages, avait eu continuellement à lutter contre le vent et la bourrasque, porta ses investigations sur la météorologie et les recherches expérimentales de la résistance de l'air. C'est par ce chemin, inattendu qu'il fut amené à étudier les phénomènes si nouveaux alors et si complexes de l'aérodynamique et les problèmes que posait l'éclosion récente de l'aviation, et c'est ainsi qu'il devint un des pionniers de la navigation aérienne. On sait que de 1903 à 1905, il exécuta à la Tour toute une série d'expériences sur la résistance de l'air au moyen de surfaces tombant en chute libre et guidées seulement par un câble de 115 m. attaché à la Tour. A la fin de la chute, ces surfaces atteignaient une vitesse de chute de 40 mètres par seconde, valeur considérable pour l'époque.

Dès 1903, il installa au Champ-de-Mars son premier laboratoire aérodynamique où il réussit à créer un courant d'air rectiligne cylindrique de 1 m. 50 de diamètre, traversant une grande chambre d'expériences à la vitesse de 18 m./s. Le laboratoire du Champ-de-Mars fonctionna pendant les deux années 1909 et 1910, et les travaux de ce laboratoire valurent à M. Eiffel la grande médaille d'or Langley, de la Smithsonian Institution, médaille qui n'avait jusqu'alors été décernée qu'aux frères Wright.

Obligé de quitter à la fin de 1910 le terrain qu'il occupait au Champ-de-Mars, M. Eiffel installa à Auteuil son laboratoire définitif. Les travaux qui y furent accomplis furent tels que le professeur Prandtl, de Göttingen, directeur du principal laboratoire aérodynamique d'Allemagne, écrivait en 1914, peu avant la guerre, que parmi tous les laboratoires aérodynamiques du monde, c'est celui d'Auteuil qui a rendu à l'aviation les services les plus précieux et les plus étendus.

En 1921, M. Eiffel céda au Service technique de l'Aéronautique, son laboratoire, à cette occasion, le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, M. Flandin, lui adressa officiellement les remerciements du Gouvernement de la République pour les services qu'il avait rendus à l'Aéronautique, notamment pendant la guerre.

Ce n'est pas le lieu ici de nous étendre sur le détail de ses travaux que connaissent amplement tous nos lecteurs et dont *L'Aérophile* a publié de nombreux comptes rendus. A la fin de l'année 1932, M. Eiffel confiait encore à *L'Aérophile* la publication d'une de ses dernières études.

M. Eiffel a publié toute une série d'ouvrages sur les constructions métalliques, la météorologie et la résistance de l'air.

Membre de la plupart de grandes Sociétés scientifiques d'Europe, et d'Amérique, il fut président de la Société des Ingénieurs civils de France, de l'Association amicale des Anciens élèves de l'Ecole Centrale et de la Société de Météorologie. Lauréat de l'Institut, ses ouvrages furent honorés de prix distingués décernés par plusieurs Sociétés scientifiques.

M. Eiffel était officier de la Légion d'honneur depuis 1889. Il avait, en outre, reçu de nombreuses distinctions honorifiques étrangères.

Par la hardiesse des gigantesques travaux qu'il a exécutés dans le monde entier, il a sa place parmi les grands ingénieurs dont l'histoire de l'art industriel a gardé le souvenir, tandis que dans l'étude de la résistance de l'air, il a apporté à l'aéronautique en général, et à l'aviation en particulier, une contribution large et décisive qui le place au premier rang des fondateurs de l'aérodynamique expérimentale.

P. JAMES