

Auteur ou collectivité : Taillepie de la Garenne, Amédée-Louis-Thérèse (vicomte)

Auteur : Taillepie de la Garenne, Amédée-Louis-Thérèse (vicomte)

Titre : Domitor (le dompteur de l'air) : aérostat dirigeable objet d'une demande de brevet

Adresse : Paris : librairie scientifique et industrielle de L. Mathias, 1852

Collation : 1 vol. (28 p.-[3] f. de pl.) : ill. ; 23 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Ca 13 (2) (P.4) Res

Sujet(s) : Dirigeables ; Aéronefs

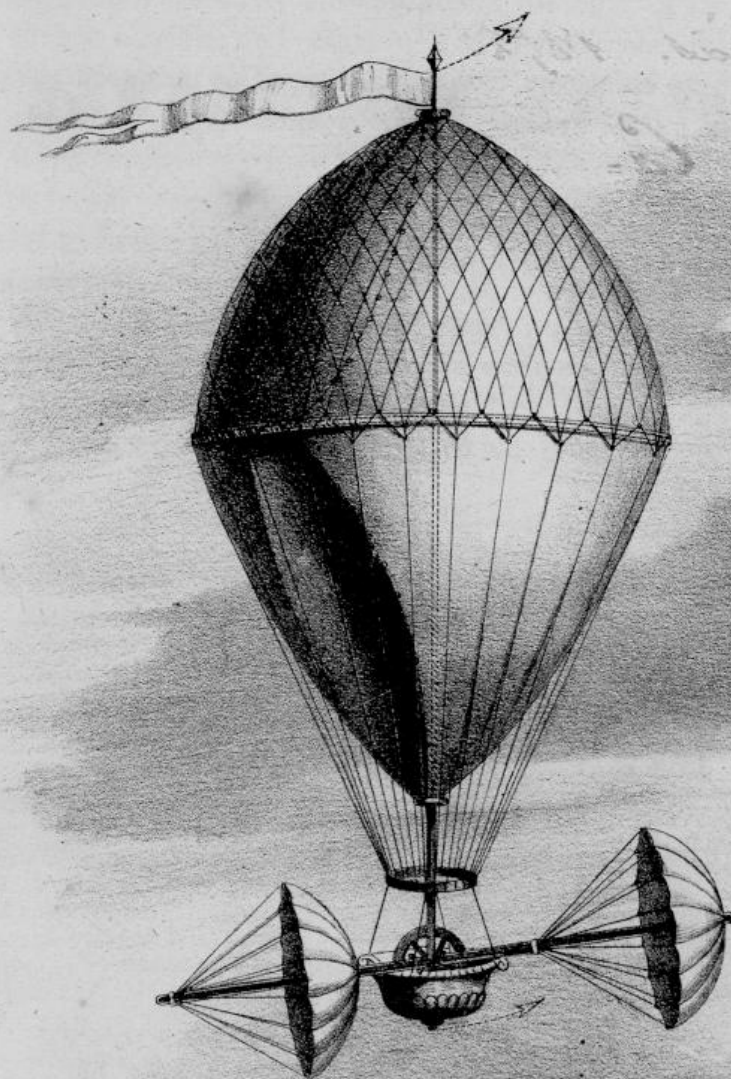
Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?8CA13.2.4>

Domitor



FRANÇOIS

Imp. Lith. de V. Janson, rue Dauphine 18, à Paris



J^o Ca 13^e

DOMITOR

(Le Dompteur de l'Air),

AÉROSTAT DIRIGEABLE

Objet d'une demande de Brevet.



PAR LE V^{te} T. DE LA G.



PARIS.

LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE ET INDUSTRIELLE DE L. MATHIAS,

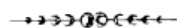
QUAI MALAQUAIS, 15.

—

1852



AVANT-PROPOS.



Le ton trop léger peut-être de cette Note, ne saurait exclure la gravité de son objet ; et si nous n'étions maîtrisés par un sentiment de retenue dont nous nous honorons, nous nous trouverions heureux de nous féliciter avec l'humanité de l'espérance d'avoir enfin trouvé la solution de la plus grave question de notre époque : la réalisation de la navigation aérienne.

DOMITOR planera incessamment à plein ciel sur la capitale, et doit, en un tour de promenade à petite brise, évoluer en tous sens : oblique à droite, oblique à gauche ; si, comme nous l'espérons, sa manœuvre témoigne de la justesse de nos prévisions, il nous restera à faire à qui de droit la question radicale, et à la fois insidieuse : Avons-nous réussi ?

Nous nous croirions ainsi au comble de nos sou-

haits, en laissant après nous cette glorieuse trace d'un bienfait inappréciable, obtenu par notre humble entremise à notre siècle, à ceux qui doivent le suivre.

Après ce préambule concis, entrons en matière.

DOMITOR.



Le Précurseur des célestes Étrennes à l'humanité.



Vous et moi, cher lecteur, nous avons suffisamment manifesté nos désirs impatients de prendre possession de l'élément éthéré; de le soumettre, par la ruse ou par la force, à nos volontés, à nos ambitions; voire même à nos caprices!

Notre impatience, amplement motivée, a porté quelques-uns à faire de sérieux sacrifices; cent mille autres ont contribué par de légères offrandes, bientôt absorbées par des prometteurs plus ou moins désintéressés de la réalité du fait.

Si n'était la déférence acquise au public, on pourrait ajouter que les choses ont été naguère portées jusqu'à l'extrême puérilité.

Nos pères, fort excusables, sans doute, ont dû s'extasier à l'apparition d'une innovation transcendante, à ses premiers et, en quelque sorte, sublimes résultats. Mais s'extasier de confiance, et qui pis est hebdomadairement, à l'aspect de l'enlèvement d'un bœuf, d'une voiture, d'un âne même, ceci devient une calomnie, une prétention ridicule: voudrait-on obscurcir l'auréole scintillante qui couronne la perspicacité nationale?

Qui répondrait, en effet, en laissant aller les choses, que quelques charlatans, enhardis par la débonnaireté

publique et outrepassant la limite permise, ne viendraient pas, avec un égal succès, faire de la critique épigrammatique, en affichant, sur papier rose ou vert, avec lettres majuscules, le prochain enlèvement aussi incontestable qu'inouï, de cent mille individus ; qu'il faut entendre en ce sens de la réunion de quelques fourmilières convenablement peuplées ?

Assez, mes chers contemporains, assez ! — Arrière l'abus de ces jouets puérils qu'écarte et dédaigne la réflexion. Déployons toutes les richesses de nos facultés intellectuelles, imposons-nous même, s'il le faut, des sacrifices pécuniaires, en un mot, efforçons-nous d'accomplir, de réaliser l'admirable conquête à laquelle la Providence nous a conviés. Mais avant tout, mes chers compatriotes, sachons raviver dignement ce glorieux souvenir : que les aérostats représentent aussi l'une des gloires de la France ! Conservons à notre belle patrie cette paisible suprématie universelle de la science et des arts au narré de laquelle les cœurs français ont naguère battu.

Notre but n'est pas, dans cet écrit, de charmer vos loisirs en compilant les procès-verbaux dressés sur telle ou telle ascension aérienne, sur telle chute déplorable et non moins honorable ; nous laisserons de côté les anecdotes recueillies dans de scientifiques Manuels ; encore moins avons-nous à raconter les légendes traditionnelles, les redites d'almanachs, dont les éditeurs savent si bien se faire rémunérer la loquacité, en émettant une série complète de contes des plus intéressants sans contredit, comme, par exemple, celui qui nous apprend qu'en une certaine contrée essentiellement mythologi-

que, de gracieuses bergères, toujours jeunes et jolies, narguant les abîmes et les précipices des plus âpres montagnes, descendaient mollement posées sur des équipages aériens, bien malheureusement perdus pour nous dans la nuit des temps; mais indubitablement composés de vessies gonflées de fumée.

Pourquoi nous occuperions-nous de la merveilleuse chute de la victime innocente du nom d'Icare, de ses ailes fantastiques, incessamment enflammées par les rayons du soleil, de l'invention de son père, Dédale, de glorieuse mémoire, breveté par le bon vouloir des siècles (sans garantie), dont est cependant advenu, dit-on, l'usage, évidemment antérieur, des voiles et de leur application aux vaisseaux?

A quoi bon encore célébrer les incommensurables résultats obtenus à huit ou dix mille mètres ici dessus ou ici dessous, car la terre est suspendue dans l'espace, et qui cependant nous semblent constater avec une certaine authenticité que la sagesse des nations a dit avec raison : A beau mentir qui vient de loin. Que chez les mortels le sang-froid faiblit sensiblement au grand froid, et que l'énergie réduite à une complète inertie, manque à 999 sur mille, bien qu'elle reste vierge et capable chez les béants.

En revanche, vous allez lire ce que nul n'a lu : un auteur, votre très-humble serviteur, qui s'incline, un inventeur qui, de la meilleure foi du monde, croit accuser la vérité. Sans doute celle-ci est toujours une, mais pour nous, créatures sublunaires, son voile la cèle encore bien souvent à l'appréciation des intelligences plus ou moins éclairées, et selon l'aspect sous lequel

elle leur apparaît. De là résulte qu'une discussion est rarement tranchée par une décision unanime.

Quoi qu'il en soit, il faut de prime abord engager cette discussion ; et nous allons le faire dans les paragraphes suivants, dont les divers titres indiquent suffisamment les données principales sur lesquelles porteront nos éclaircissements :

Des bases primordiales du nouveau procédé.

De l'organisation fondamentale du nouvel aérostat dit Domitor, et des chances de sécurité qu'il offre.

De sa direction complexe.

De la navigation directe.

Des résultats des expériences préliminaires.

De la navigation à la traîlle.

Le tout terminé par quelques considérations générales.



Des bases primordiales du nouveau procédé.

Tous les efforts tentés jusqu'à ce jour ; les rêveries même plus ou moins ingénieuses qui ont surgi des imaginations d'élite, de celles des simples érudits consignés dans les divers ouvrages sur la matière ou reproduits par la gravure, sont au nombre d'environ trois mille, dont un tiers au moins a été breveté dans les différents pays du monde (c'est beaucoup !).

Avant de nous lancer dans une carrière déjà si vainement battue, nous avons dû acquérir par nos recherches la conviction que notre nouvelle tentative n'avait pas à redouter de similaires; en effet, et à moins d'être tombé dans une erreur que nos moyens combinés semblent rendre impossible, le procédé que nous allons mettre en lumière a tout au moins le large et puissant mérite de l'innovation.

Ces moyens combinés consistent, en première ligne, dans les Voiles mobilisées, ou bien fixées selon les divers besoins de la manœuvre.

En tant que mobilisées, elles sont destinées à emprunter une portion de l'air ambiant au milieu duquel se trouve l'aérostat, et lancées, convenablement ridées, sans par conséquent rencontrer de résistance, leur retraite, jusqu'à leur point de départ, après développement, s'opère avec une rapidité qui ne doit être comparée qu'à celle que produit la détente d'un ressort puissant. De là, résulte la nécessité d'un effort considérable pour ramener l'air ainsi comprimé (1).

Si l'on ajoute que l'aéronaute pourra utiliser les forces vives à sa disposition, à la direction facultative de ses voiles dans le sens propice à sa marche, soit vers le ciel, soit vers la terre, soit enfin horizontalement, on comprendra déjà les résultats de leur action.

Quant à l'utilité de ces mêmes voiles tenues déployées, l'avantage qu'on en peut tirer doit être de faire voguer

(1) On peut se rendre compte de l'importance de la force à obtenir et résultant de l'emprunt fait à l'air ambiant, en calculant l'opposition que fait l'air à la chute (accélérée selon les lois de la physique) de l'aéronaute suspendu au parachute qui le soutient, et de multiplier cette puissance par la rapidité imprimée à nos voiles mobilisées.

l'équipage avec plus de rapidité, si le courant l'emporte dans la direction désirée, ou bien de le faire dévier de cette ligne, en le faisant louvoyer et marcher au plus près du vent.

Le second moyen se combine avec celui précédemment indiqué. Il consiste en une coupure verticale de l'ellipsoïde, par cela même tronquée : cette coupure nécessairement close, et dont l'arête intérieure n'atteint pas le centre du ballon, se trouve partagée dans son sens vertical. Divisée en deux sections égales par le cercle équatorial, elle présente un appoint majeur à l'action des voiles fixes. Les deux divisions de la coupure restent à claire-voie, bien que recouvertes par le filet du ballon, présentent les plans inclinés latéraux de leurs sections au courant. En fermant, selon le besoin, l'une ou l'autre des portions au moyen d'un voile-rideau, chacune d'elles coopère à son tour à l'ascension de l'aérostat ou bien à sa descente.

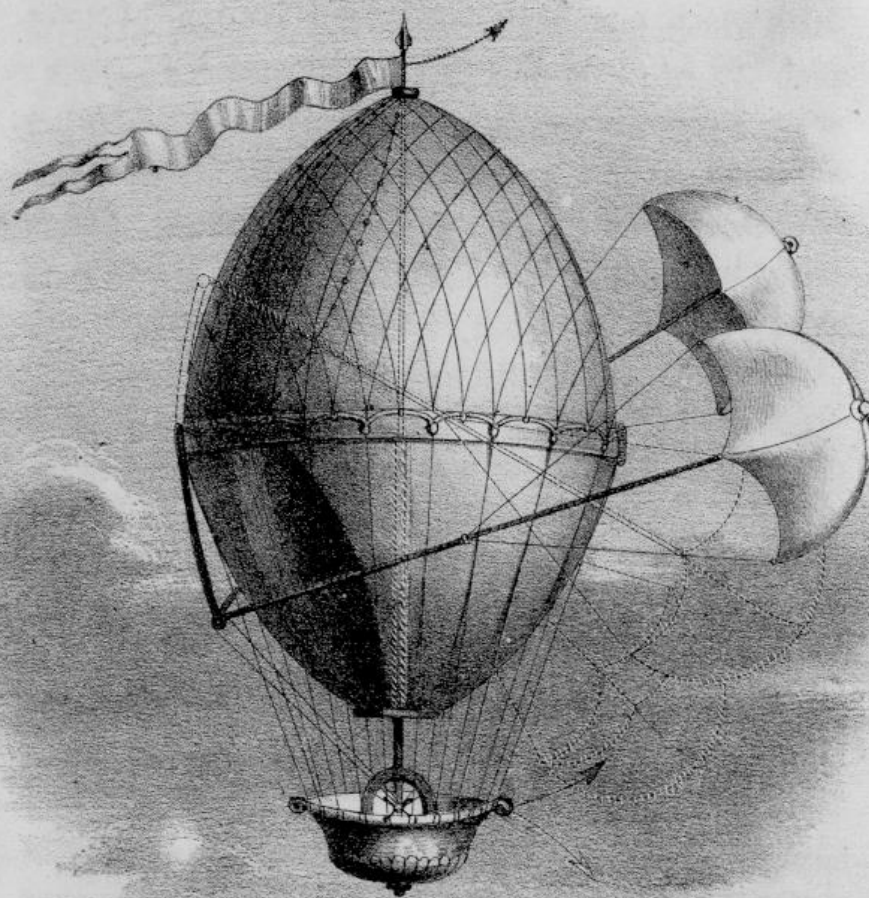


De l'organisation fondamentale du nouvel aérostat dit *Domitor*, et des chances de sécurité que cette organisation offre.

Il y a une nuance bien tranchée entre la témérité aveugle et le courage éclairé, utile ! Que penser de ceux-ci qui, sans motifs, exposent leur vie, les sentiments de leurs proches, en cédant à l'impression d'une vanité bien moins glorieuse que puérile ?

Avez-vous rêvé, ainsi qu'il est advenu à une noble douairière de notre connaissance, que son fils premier-

Domitor



FRANÇOIS

Imp. Lith. de V. Janson, rue Dauphine, 18, à Paris.

né montait, lui septième, dans une grossière nacelle suspendue à des bandes de soie, corrodées peut-être par des vernis superposés, n'ayant pas moins de vingt mètres de longueur, et sans le moindre confort ; entre un hydrogène ascensionnel impur et l'atmosphère qui le comprime de toutes parts ? Eh bien ! ce rêve s'est réalisé ; et le bien-aimé de la famille, imprudent une fois, avait échappé aux imminents dangers que la raison humaine aurait dû lui épargner ; plus heureux que sage, cependant, il avait posé pied à terre cent secondes avant la complète déchirure longitudinale du fil de soie auquel il avait confié sa vie ! Tel est donc aujourd'hui l'état de l'aérostation : point de réflexion ; éclipse permanente du jugement, entraînement de vogue, soumission passive à la superbe ! Ce n'est pas ainsi que nous comprenons les conditions premières de la conquête à laquelle nous aspirons ; aussi n'avons-nous pas ménagé la grave mesure de sécurité que désormais les navigateurs aériens se doivent à eux-mêmes d'employer dans leur intérêt et celui de leurs semblables.

Notre DOMITOR, nous l'espérons, justifiera son titre et préludera à dompter l'air, à le soumettre à la puissance de cette haute intelligence dont Dieu a daigné douer sa créature humaine.

A l'inverse des précédentes machines proposées pour le même usage, notre aérostat est solidifié avec les soins les plus minutieux. Sa figure est celle représentée ci-contre.

Ses dimensions sont de seize mètres de hauteur, sur douze de diamètre ; il cubera quinze cents mètres environ, et transportera facilement dans l'air six voyageurs,

dont trois pourront être employés alternativement ou simultanément à la manœuvre; il est traversé par un arbre vertical qui, rigide ou pivotant à sa base, au fond de la nacelle, atteint le sommet du ballon. L'arbre, le cercle équatorial ainsi que les vergues ou croisillons qui contreteignent cet agencement, de même qu'une sorte de *tortis* ou châssis léger, construits en brins d'osier choisis ou en baleine, sont légèrement ferrés.

Chacune des mailles de ce réseau, adhérant à la forte étoffe de soie dont le ballon est confectionné, ne dépasse pas un demi-mètre carré de superficie. Il fait office de contrefort au tissu de l'enveloppe extérieure, et celle-ci, afin d'être économiquement mise à même de conserver sans déperdition l'hydrogène pur dont on fera usage, et dont le prix est quatre fois plus coûteux que ce dangereux gaz d'éclairage sordidement employé aujourd'hui, sera en outre recouverte de légères feuilles de zinc ou de platine.

Nous avons fait comprendre, en quelques mots, les avantages qu'on obtiendra des voiles mobilisées et de la section d'ouverture verticale du ballon; il deviendrait oiseux de revenir ici sur ces détails. Quant au mécanisme propre à mettre en jeu les différentes manœuvres, il serait plus qu'inutile d'en donner connaissance, car cela deviendrait encore un secret de comédie. Qui ne sait d'ailleurs que jamais l'esprit humain n'atteint de premier jet la perfection; la loi même, d'accord avec la raison, ne réserve-t-elle pas à l'inventeur seul, une année durant, la faculté de constater les perfectionnements et additions à faire à son œuvre?

On peut dire, toutefois, que rien ne peut-être plus

simple au premier aperçu pour servir la manœuvre, qu'un volant armé de poulies sur lesquelles peuvent s'envider, tour à tour, à droite et à gauche, les cordages, et créer, d'une manière simple et puissante à la fois, le mouvement de va-et-vient indispensable.



De la direction complexe.

D'après les observations des aéronautes pratiques, il est établi que les courants se rencontrent immédiatement superposés dans l'air, quoique dirigés en divers sens, souvent même en sens opposés les uns des autres. En partant de cette donnée et s'il est vrai qu'on ne puisse pas nous contester la faculté de monter ou de descendre à volonté, grâce au double moyen de la direction inclinée de nos voiles mobilisées et par l'effet alternatif de l'une ou de l'autre des portions de notre coupure, force est bien de reconnaître qu'une notable partie de la conquête est dès lors réalisée. En effet, ne parviendrions-nous pas à naviguer tout d'abord contre les vents, ce qui, soit dit en passant, ne se peut guère mieux en mer que dans les airs, encore aurions-nous la certitude qu'aussitôt que les petites brises, dont les vitesses sont à l'ouragan dans la proportion de 4 à 120 milles à l'heure, auront repris leur cours, nous pourrions nous aider de ce courant et forcer ainsi l'équipage à louvoyer dans le sens de la direction projetée (1).

(1) A ce propos, et puisque me voici en confidence intime avec le public et que je dois compter sur sa bienveillance, par la raison que je la lui ai de-

De la navigation directe.

Ce titre, après ce qui a été déjà énoncé, présente à lui seul l'idée de voiles mobilisées dirigées en sens horizontal. Cette pensée appelle néanmoins quelques développements.

Si l'on considère que le transport de huit ou dix voyageurs ne nous donnerait pas une large part dans la conquête que nous poursuivons ; si ce libre transport soumis à la condition fâcheuse, en raison de la faiblesse de l'équipage, d'attendre que le courant régnant soit retombé à un degré d'innocuité tel, qu'il soit permis d'en tirer parti pour obtenir la direction de la ligne à suivre, nous ferons observer ceci : bon nombre de nos prédécesseurs se sont également pénétrés de ce grave inconvénient, et leurs vues se sont portées sur l'emploi de la vapeur dans le but d'avoir à leur disposition une force motrice capable de combattre avec quelque chance de succès la résistance de courants plus ou moins inoffensifs. Mais bientôt, et à part les dangers de la proximité du feu avec l'air inflammable ; les inconvénients multiples du poids du bouilleur et des provisions

mandée ; comme j'ai aussi la certitude qu'il me gardera le secret, si, par exemple, l'idée que je vais lui confier était appréciée par lui en manière de jeu d'imagination, je dirai donc que, moi aussi, j'ai subi en maugréant un calme sur mer. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, l'inertie complète est un fléau pour notre nature ; j'ajouterai que le moyen de parer à cette insupportable position d'expectative béante, serait d'employer l'équipage du navire à ramener les *voiles mobilisées*, qui certes ne feraient pas marcher le navire à contre-sens ! J'ajouterai, de plus, que si la mer, par trop houleuse, entravait le jeu d'une machine à vapeur employée à bord, on pourrait appliquer cette dernière à la manœuvre du retrait des voiles.

d'eau, de combustibles, enlevant toute possibilité de transporter le personnel nécessaire, on paraît avoir enfin compris la difficulté insurmontable de la réalisation d'un pareil projet.

Aujourd'hui, les envahissements incessants de la science dans le domaine de la physique et de la chimie, semblent à l'envi nous prêter appui et aller même au devant des nécessités de la conquête de l'atmosphère. Plus de lourdes chaudières, plus de gênantes provisions : quelques plaques de métal, quelques acides modifiés, et déjà une force inépuisable susceptible de vaincre les résistances moyennes opposées par la vitesse du vent ! Et qui sait à quel degré de violence des tempêtes on sera ultérieurement réduit à céder ?

Nous jouirons donc de l'incommensurable avantage d'élever dans l'atmosphère de nombreuses flotilles emportant une multitude de navigateurs ; et ne sommes-nous donc pas dans les voies du succès, si l'on suppose alors une *voile mobilisée*, d'une dimension telle qu'une force de vingt chevaux, de quarante chevaux peut-être, serait nécessaire pour la ramener avec vitesse à son point de départ ?

L'atmosphère résistera-t-il longtemps encore à nos efforts ?



Du résultat des expériences préliminaires.

Tous et chacun a le droit de se jeter à l'eau ; de ce droit, pas trop n'en faut user. — Mais, Mons le prolix, quelle affinité y a-t-il entre votre jet-à-l'eau et votre Do-

mitor ? — Écoutez ! Nous avons toujours eu une certaine propension à observer, voire même à approfondir. — Et c'est par propension que vous vous jetiez à l'eau ? — Voici ! C'était en une belle soirée d'été, nous avions eu l'étrange idée de prendre le milieu de la Seine pour salle à manger ; sur la table ressortait le brillant des cristaux, la teinte chatoyante des liqueurs, une argenterie splendide ; une douzaine de gaillards de vieille roche se réjouissaient autour, non moins du confortable du service, des moelleux sièges que l'onde leur prêtait, que du spectacle des innombrables ébahis qui fatiguaient les parapets de leur innocente attention. Partis de Charenton et arrivés au Pont-au-Change, divers paris s'engagèrent. On doit à ce passage périlleux, selon que les maîtres nageurs, nos hôtes obligés, l'enseignent, se jeter dans les remous que crée une pente d'un mètre environ, et puis s'en tire qui peut ! Chacun donc de se risquer dans un milieu liquide et profond qui tourbillonne et tournoie incessamment. Nul point d'appui ! la force vive est votre unique moyen de salut ; et en usant de cette force naturelle pour faire ce qu'on appelle, en terme nautique, *la coupe*, on échappe au danger, et, soit dit en passant, entraîné par le flot, avec la vitesse d'une flèche, on arrive au Pont-des-Arts, puis à Saint-Cloud, si l'on a du cœur ! — De là la conséquence forcée que Domitor, comme le nageur, franchira les obstacles ; tout comme encore fait l'oiseau qui fend l'air et vole en avant, en ramenant l'air en arrière.

Autre observation. Nous avons pour clôture de notre antique manoir, non loin de Paris, une rivière, puis sa rivale à l'anglaise : là-dessus un esquif léger ;

enfin, et comme tout le monde, un parapluie. Nous pouvons vous affirmer, foi d'inventeur du meilleur aloi, pour l'avoir vérifié, que le parapluie, faisant dans nos mains l'office de *voile mobilisée*, ramené par la faible force du bras, nous a permis de virer de bas-bord à tribord, et même d'avancer contre un courant presque inerte, il est vrai; la conséquence de ce fait cependant est que l'embarcation, montée par deux personnes, a dû opérer le déplacement d'environ deux cents kilogrammes de liquide, ce qui revient à dire, proportion gardée du poids des deux éléments, deux cent mille litres d'air!



De la navigation aérienne à la traîlle et spécialement de l'Aérotère.

Il s'agit ici, on va le voir, et à titre de spécimen encore, d'une voiture plus légère, moins petite qu'aucune; avis à ceux qui s'arrangeraient d'un équipage sans chevaux, à charge cependant par eux de transformer deux ou trois écuries en une remise appropriée à la dimension du nouveau véhicule.

Messieurs les Encyclopédistes, fléau des siècles qui ont suivi le leur, ont tout infirmé sans compensation aucune, sans idées quelque peu consolantes. Ils ont honoré du titre pompeux de *progrès* les œuvres des temps, et les admirables découvertes qui sont dues à la succession des siècles, à la main de Dieu, à la marche croissante de l'humanité! Ces vrais enfants terribles,

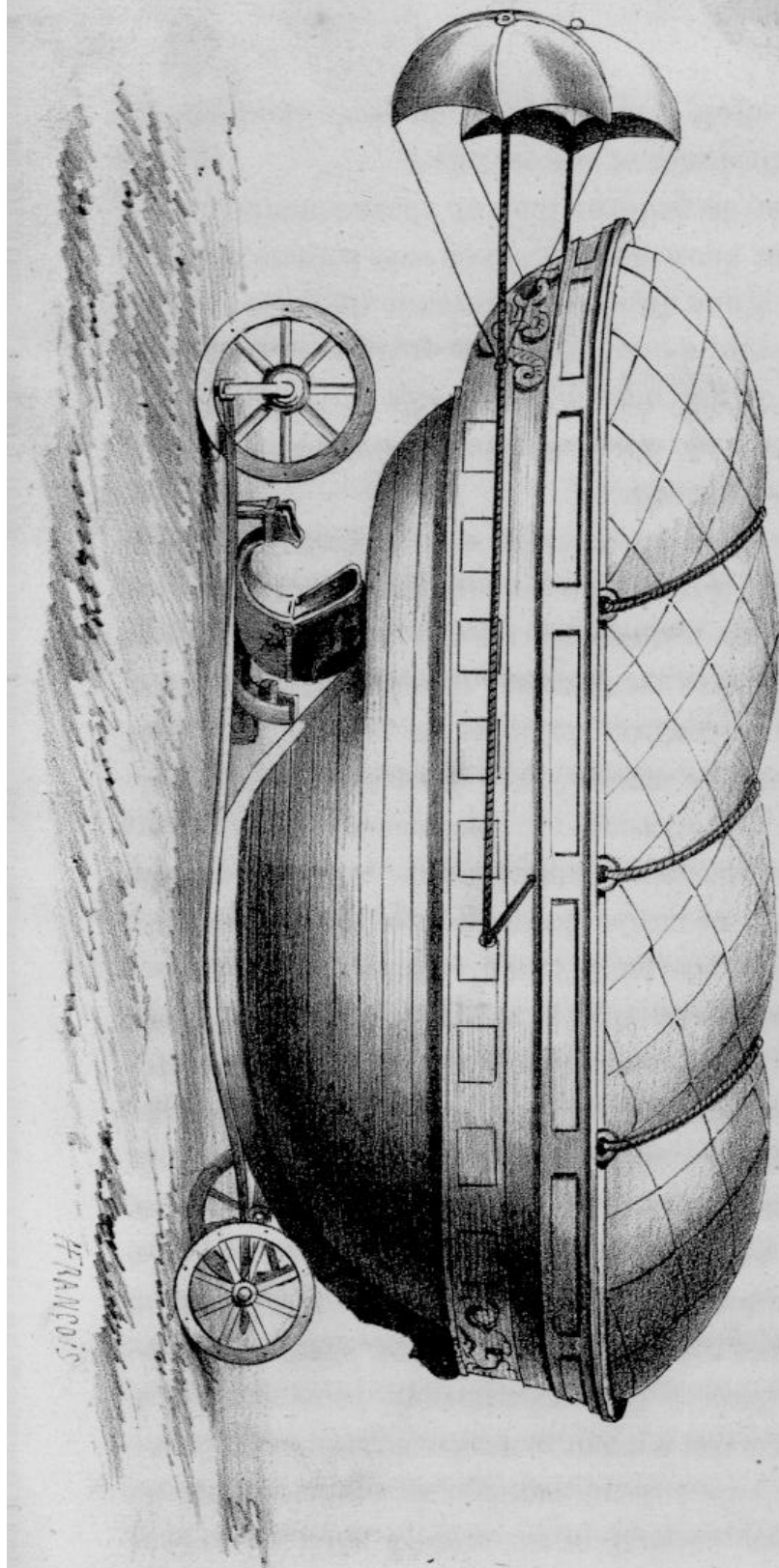
gâtés des rois, auraient mieux réussi à hâter en ce sens le progrès, s'ils eussent employé la haute volonté de leurs protecteurs, à créer de vastes et nombreux laboratoires destinés à des recherches de toute nature, à combiner, par exemple, tous les corps, toutes les substances connues. Quoi qu'il en soit, parmi les données recueillies par les Encyclopédistes, l'une d'elles m'a paru intéressante, et j'ai cru devoir m'en occuper, ne fût-ce que pour la distraction de mes lecteurs.

Ces messieurs les mal-dits *philosophes* du dix-huitième siècle, affirment qu'ils tiennent de bonne source qu'un certain Testu Brissy, aéronaute aussi courageux que réfléchi, le seul peut-être qui ait eu occasion de passer trente heures au milieu des orages les plus menaçants, s'était laissé remorquer au milieu de sa course par des paysans de Montmorency ; et que ceux-ci s'étant permis des hardiesses de mauvais goût à son égard, comme de prendre son manteau, de briser les rames dont il était pourvu, et autres gentilleses, il leur avait joué le bon tour de couper subitement la corde passée à leur cou, puis il s'était élevé à une grande hauteur en la leur jetant sur la tête ; lui riant de son ingénieuse malice, eux fâchés et penauds.

Ce remorquage d'un aéronaute à travers champs est cependant ce qui nous a donné l'idée du véhicule d'un genre nouveau, d'une légèreté en quelque sorte impondérable et d'une dimension moyenne de six mètres en hauteur, sur douze de long, à peu près comme une voiture chargée de paille ou bien un chariot chargé de pailles, de cathédrales et autres décors.

A mon droit d'application, de perfectionnement,

Aéroterre



d'importateur du système d'un siècle à un autre, force m'est d'en faire pressentir les avantages.

Construit à l'instar du Domitor, l'Aérotère, dont vous voyez ci-contre la portraiture, conservera l'hydrogène pendant un laps de temps indéfini ; équipage sans frais d'entretien, toujours à disposition de son propriétaire, et de sa famille, fût-elle de six personnes. Le factotum de la maison suffira à la manœuvre sur tous chemins, comme à sa direction et à sa traction. On comprend cet effet dû à la puissance ascensionnelle équilibrée dans cette machine avec la force attractive. La faculté de pondérer les choses de manière à ne laisser qu'une charge équivalente de 20 à 30 kilog. permettra d'affleurer le sol, d'y glisser légèrement, en ne conservant que la gravité nécessaire aux meilleures conditions d'équilibre.

Et qu'on ne fasse pas fi de cette idée de premier jet : d'abord parce que mûrement coordonnée, elle doit atteindre un développement utile ; en second lieu, par respect pour une célébrité scientifique, Thilorier, qui déjà avait comme indiqué cette idée, et croyait à son infailibilité ultérieure (1).

(1) Au reste, et pour appendice de cette esquisse, que l'on veuille remarquer l'une des gentilleses du système. Voulez-vous traverser un fleuve ? Jetez du lest, une femme, un enfant, qui sait : vous franchirez et reprendrez votre lest en repassant ! le fleuve s'entend.



Considérations générales.

Grâce à ce titre éminemment élastique je pourrais, sans empêchement dirimant, faire à perte de vue du monologue et de la prolixité; toutefois il n'est guère aimable de parler sans interlocuteur, et je vous demande, lecteur, très-humblement la permission de vous adresser quelques questions; mais considérant qu'en hiver on se fatigue parfois à répondre, je tâcherai d'entrer dans vos idées pour vous en éviter la peine.

D'abord savez-vous s'il est vrai que la terre, emportée par son mouvement de rotation, va parfois plus vite que le vent et parfois beaucoup moins vite? Pour élucider la question je vous rappellerai que les vents ont une vitesse de 4 à 120 *milles* à l'heure, et que la vitesse de la terre est de 750 *milles* dans le même espace de temps. Si j'entre bien dans vos idées, vous dites : Je ne sais pas bien. — Ni moi non plus.

Savez-vous pourquoi les vents courent par moment de l'Est à l'Ouest, puis de l'Ouest à l'Est, ce qui devient assez embarrassant à expliquer, considérant que le tonton de fanfan entraîne toujours son atmosphère dans le sens de sa rotation. Pour cette fois j'entre entièrement dans vos idées; vous ne savez pas bien?—*Moi* guère plus.

Nous expliquons-nous bien pourquoi ces Messieurs..., vous savez? disent que ce n'est pas le vent qui vient à nous, mais nous qui allons au vent; et que si nous nous enhardissions alors à leur faire observer que nous serions enchantés d'en connaître la cause, la réponse à

tous et chacun est à peu près uniformément celle-ci :
Vous êtes bien curieux !

Avant d'aborder la solution de ces problèmes, de tout temps rangés dans les infiniments petits, qui d'ailleurs se condensent à la moindre bouffée du système connu des données évasives ; et pour élucider de mieux en mieux la chose, nous vous raconterons d'un éminent naturaliste étranger, qui ne reconnaissant pas dans l'organisation physique des oiseaux, la faculté de translation qu'ils exécutent périodiquement, faisait honneur à leur instinct de leur migration, et voulait qu'ils attendissent ingénieusement dans le calme des hauteurs de l'atmosphère, le passage du climat convenable à leur goût, à leur ambition, à leurs caprices peut-être.

On sait que des idées de même nature, d'égale élévation, ont amené un disert avocat, ce bon M. Linguet, de spirituelle mémoire, à démontrer que le chemin le plus court pour arriver à Pékin, premier arrondissement du Céleste-Empire, était de se hisser à 24 kilomètres d'ici dans l'atmosphère, puis de rester, douze heures durant, inerte et les bras croisés, en attendant Pékin, le voyageur lui aussi, comme nous toujours marchant, et qui n'aurait garde de manquer au rendez-vous.

A présent que nous nous connaissons à fond, honorable lecteur, aussi bienveillant que patient, pour avoir eu ensemble maintes conversations non interrompues, je crois pouvoir affirmer, toujours rentrant évidemment de plus en plus dans vos idées, que nous renverrons de concert à plus ample informé les questions sur la Chine, sur les vents, sur l'air, la terre, les oiseaux, le tout

rentrant sans contredit dans la sphère des solutions par données évasives.

Ces digressions, sans à propos peut-être, ont cependant pour but de constater à nouveau, que les théories scientifiques n'ont droit à nos respects, à notre confiance, qu'en tant qu'elles ont été ratifiées par des intelligences d'élite, et il s'en est révélé plus d'une dans le champ déjà vaste des recherches aérostatiques.

Quoi qu'il en soit, il paraît suffisamment établi qu'il règne à différentes hauteurs, dans l'atmosphère, des courants divers au gré desquels les futurs navigateurs aériens pourront se confier, et ces courants seront d'un grand secours pour la navigation aérienne. Nous emprunterons ici quelques lignes à l'ingénieur aéronaute, M. Dupuis-Delcourt, qui a déjà tant écrit pour l'avancement de cette question. Nous les extrayons d'un *Rapport sur l'art aérostatique et son application aux transports par air*, présenté par ce savant en 1847, au ministre de l'intérieur.

« La mobilité de l'air qu'on croirait pouvoir opposer aux succès de la future aéronautique, ne doit pas s'entendre, à beaucoup près, d'une manière absolue. Plus heureux que le marin, le pilote aérien pourra plonger à loisir et suivant les besoins du moment, dans les profondeurs de l'air. La mer et les vents rejettent quelquefois bien loin de sa route le navigateur; combien de relâches forcées, de périls, d'écueils! Pour l'aéronaute, les airs seront toujours tenables. Dans les hauteurs, d'ailleurs, bien modestes, dont le parcours lui est permis, entre six et huit mille mètres, en toutes saisons, sous toutes les latitudes, on trouve habituel-

lement une température égale, et le plus souvent le calme et l'équilibre. De larges vents alizés y sont en permanence ; et l'atmosphère, bien mieux que les mers les plus tranquilles, méritera véritablement le beau nom d'Océan pacifique. Que seront, pour le navigateur aérien, les trombes, les orages ? Ces phénomènes ont la terre pour base, le sol ou la surface des mers pour point d'appui. Déjà l'aéronaute, malgré la faiblesse des machines actuellement en usage, voit sans inquiétude, du haut de sa nacelle, et comme les tourbillons de poussière, que le voyageur à cheval fait naître et mourir sous ses pas, l'agitation des régions inférieures de l'air. Les pressions et dépressions de l'atmosphère se font à peine sentir dans les hautes régions ; elles seront un spectacle curieux pour le voyageur aérien. — Rien de plus. »

Et plus loin, M. Dupuis-Delcourt ajoute cette considération qui n'est point à dédaigner :

« La navigation dans l'air offrira des avantages bien plus grands que n'en présente la navigation maritime simple ou par la vapeur ; et ce nouveau mode de transport par air, des hommes et des marchandises, laisserait bien loin derrière lui, sous le rapport économique, le système des canaux et des chemins de fer (1). »

C'est principalement avec DOMITOR et par nos moyens perfectionnés et mis en œuvre, que la future navigation aérienne offrira les conditions de sécurité et d'économie qui feront de la pratique des aérostats un art utile et considéré.

(1) *De l'Art aérostatique* et de son application aux transports par air ; Rapport présenté à S. Exc. le ministre de l'intérieur, par M. Dupuis-Delcourt, ingénieur aéronaute ; in-4°, 1847. Chez Bachelier, libr. Pag. 14 et 15.

Trop plein de notre sujet, de nos ambitieux projets de conquête, ô Furies vengeresses ! divinités infernales !! nous allions omettre d'accomplir l'imposante mission que nous avons dû assumer : c'est aux peuples, c'est aux princes, c'est au monde qu'elle doit être révélée.

Force est encore de nous incliner devant l'indulgence, et d'énoncer quelques détails préliminaires explicatifs du fait que nous devons produire.

Celui qui vous a confié, lecteur, ses secrets des-seins, fuyait en Italie, au fort de la première Révolution, de médusienne mémoire, dans la légitime espérance de se soustraire aux penchants patibulaires de notre doux maître, M. de Robespierre. Fier jusqu'à l'imprudence d'avoir recouvré la liberté d'un excellent père ; heureux, mille fois heureux, d'un tel début dans notre carrière, et dont le souvenir a rasséréné les diverses phases de notre existence. Robespierre, donc, l'incarnation des vertus civiques, le héros si ambitieusement chanté, déifié même naguère par quelques-unes de nos célébrités poétiques, s'était montré sensiblement contrarié à notre endroit, et fort menaçant de se passer sur nous sa cent mille et unième fantaisie tragique. Son cortège, composé de tous ces excellents citoyens d'autant moins patriotes qu'ils se disent l'être, et qui jamais ne subiront la contemporanéité des familles qui, de longue date comme de nos jours, ont mis à honneur d'engager leurs biens, de verser leur sang, pour les gloires de la France ; son cortège, dis-je, se montrait heureux de servir à tout prix, de devancer les velléités de son héros, à jamais voué à l'exécration !

Quoi qu'il en ait été de ce terrible épisode; quoi qu'il advienne de ses conséquences médiate, la noble histoire saura bien désormais en faire litière (1).

Toutefois l'unique moyen de salut, dans de telles circonstances, était de s'éclipser; et bientôt nous étions sous un ciel moins nébuleux, dans une belle contrée, si riche en souvenirs, que, seule peut-être entre toutes, elle est digne de consoler de la patrie absente.

Réuni à quelques compatriotes, échappés au ravage de ce torrent dévastateur qui devait désormais déborder périodiquement, entraînant avec lui les prospérités de la France, et la laissant en proie aux misères, aux hon-tes, et pis encore, aux remords; pressé du désir de parcourir ces sites, ces monuments, ces ruines, dernières traces des grandeurs de la reine de l'antiquité, un guide, un cicerone (nom consacré à cette profession, à cette reproduction locale, en quelque sorte indigène), nous conduisit de la ville prochaine à l'ancre de Cumée, si renommée

(1) L'histoire aussi s'occupera de vous, Messieurs, qui vous intitulez conservateurs! Arrière la fourbe, place à la vérité, que vos yeux se dessillent; le veau d'or a été adoré: on a doucement vécu des reliefs de ses félonies, de ses honteux méfaits dont nul autre ne fût resté impuni. De tels exemples scandaleux ont-ils conservé la moralité publique? Vous avez déployé ce mâle courage d'entendre, pendant trois ans, psalmodier sur tous les diapasons, une propagande dissolvante; votre nombre, à lui seul, vous en accuse; ce merveilleux sang-froid, vous l'avez conservé dans le dessein arrêté de ramener votre idole; vous avez entravé les efforts désormais infructueux des conservateurs, grâce à vous réduits à la résignation! La complicité de la corruption générale vous est acquise; les conséquences des faits antérieurs se sont développées jusqu'à l'extrême; le salut de la patrie ne peut être, aujourd'hui, qu'au prix d'un humble et complet retour aux définitions exactes du bien et du mal! Plus de ces subalternes ambitions échafaudées sur les craintes et les remords. **AUQUEL D'ENTRE NOUS DIEU A-T-IL DONNÉ DE FAIRE VERTU DU CRIME, HONNEUR AUX TRAITRES, ET DE L'IMPIÉTÉ L'ARCHE SAINTE?**

SIBYLLE DE CUMES, subissant, avec l'attentive condescendance imposée par la présence de l'un des arrière-neveux des familles romaines, l'histoire plus ou moins véridique des oracles émanés de l'ancre, des rapports intimes de la pythonisse avec Apollon, de ce don célèbre fait à la pythie par le dieu du jour, de vivre à jamais, de prophétiser encore à travers les âges durant autant d'années, de siècles, qu'il y a de grains de sable sur les rivages; don magnifique, il faut bien le faire remarquer, et qui témoigne assez des divines félicités dont le dieu voulait à tout prix éterniser le souvenir.

Chacun, enfin, s'était disséminé, errant çà et là, au gré de son caprice. Seul, nous nous reposâmes près de l'ancre, réfléchissant sur les temps anciens, sur le temps présent, sur ceux à venir. Comparant la déconsidération profonde de nos sibylles modernes, si vulgairement dénommées : *diseuses d'aventures*, avec la puissance parfois irrésistible des devins, des oracles de l'antiquité; non moins absorbé par le tour grave de nos pensées que par l'action, nouvelle pour nous, des rayons embrasés du soleil d'Italie, l'assoupissement et le sommeil nous eurent bientôt envahis. Un bruit étrange vint frapper notre oreille : le son semblait se produire souterrainement. Une puissance surhumaine semblait nous contraindre à nous incliner vers la terre, et nous entendîmes assez distinctement la voix sépulcrale de la sibylle.

Elle dit : « Écoute l'oracle ! Une mission te doit être « confiée, ET TU L'ACCOMPLIRAS, Ô MON FILS ! » Le récit des rapports de la sibylle avec le dieu des arts bruissait encore à notre imagination, et nous osons à peine dire

au lecteur le sentiment de vanité indéfini que fit naître en nous cette appellation : O mon fils ! Toutefois, nous frissonnions; notre attention était à nulle autre égale; et d'ailleurs, la voix de la pythonisse semblait déjà s'exalter au delà des forces de ses âges. Elle dit : « Dix lus-
 « tres encore tu vivras. Alors, seulement alors, tu ver-
 « ras le glorieux bouclier des Gaules cesser de présenter
 « ses aigles vers l'Orient. Les rives occidentales sem-
 « bleront s'aplanir devant les colères amassées des
 « continents, trop longtemps abreuvées d'opprobre et
 « de sang par un Titan, rival universel, génie acharné à
 « leurs désastres.

« Vainement, par un élan suprême, concentrera-
 « t-il ses efforts. Sa puissance, ses gigantesques bras,
 « dont il étreint affreusement les deux hémisphères,
 « demeureront exposés aux vengeances qu'il aura as-
 « sumées; les aliments indispensables à l'existence
 « de cet être disproportionné lui feront défaut; IL DOIT
 « S'ASSOULIR !

« Toi, mon fils, le jour désigné, tu monteras au
 « plus haut des phares; tu graviras jusque sur la cime
 « des montagnes. Les secrets de la nature seront dès
 « alors en partie dévoilés, et de l'océan des airs tu fe-
 « ras résonner les cent voix de la renommée. Les peu-
 « ples, les princes sortiront de leur longue léthargie :
 « LE MONDE SERA LIBRE. »

Dire que nous avons beaucoup rêvé, et peu dormi, la nuit suivante, ne témoigne que de l'impressionnabilité de notre imagination. Mais les conditions énigmatiques des oracles anciens ont été, à dessein sans doute, ménagées dans cette circonstance; car nous n'avons ja-

mais rien pu démêler de cette problématique prophétie. Deux effets toutefois se sont bien évidemment réalisés : notre longévité prolongée de dix lustres ; et aujourd'hui nous voici lui donnant une publicité restreinte, il est vrai, mais prête à se développer, à se réaliser, tout autrement peut-être, par notre ascension PROJETÉE DANS L'Océan des Aïrs.

Les Conseils et Avis bienveillants seront accueillis avec la déférence qui leur est due, adressés francs de port à l'éditeur, pour être transmis à M. le V^{te} T. de la G.

Paris. — Imprimerie BAILLY, DIVRY et C^e, place Sorbonne, 2.