

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 28

Artikel: Dangers réels et dangers imaginaires de l'aérostation
Autor: Dumont, Santos
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-255344>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Or, ce lendemain même, Hélène, descendant de son journal, se trouva face à face avec Marty qui portait sous son bras une volumineuse serviette en maroquin.

— Et ce voyage? fit-elle. Vous ne quittez donc pas Paris?

— Cela dépend de vous!

— De moi?...

— Oui!

Comme elle faisait mine d'avancer, il l'arrêta:

— J'ai là une voiture, fit-il. Voulez-vous me permettre de vous reconduire jusque chez vous... Nous serons plus à l'aise pour causer: j'ai une nouvelle très importante à vous communiquer...

Hélène le suivit, et dès que le fiacre se fut mis en marche, Jacques tira de sa serviette un volume qu'il tendit à la jeune fille. Elle eut comme un éblouissement: au-dessus du titre, du titre de son roman, s'étaient en lettres noires, mais qui lui parurent flamboyer... un nom, non pas le nom du romancier connu, de celui qui lui avait acheté l'œuvre, mais son nom à elle... Hélène Reversan!...

Elle voulut parler, mais des larmes de joie, des larmes d'allégresse, cette fois, lui coupèrent la parole.

Jacques lui prit la main, et, se penchant vers elle, il lui dit tout bas:

— Je vous en prie, ne me remerciez pas, car, à mon tour, j'ai une grâce à vous demander. J'ai besoin de vous. J'ai besoin de votre aide pour terminer un roman qui me hante jour et nuit, depuis que je vous ai vue, depuis que je vous connais! Votre part de collaboration sera facile: vous n'avez qu'un mot à prononcer — qu'un „oui” — pour que ma plus belle œuvre, à moi, soit terminée. Si vous dites „non”, le voyage que je devais faire — prétexte inventé par moi pour préparer votre mère à ma disparition — sera si long, si long que vous ne me reverrez plus!... Hélène, voulez-vous être ma femme?...

Elle ne répondit pas d'abord, mais, au tressaillement des doigts qu'il pressait entre les siens, à la fièvre qui les brûlait, au frisson qui la secoua toute, il comprit qu'il était aimé.

— Oh! Jacques... soupira-t-elle enfin, les beaux rêves!...

— Plus beau sera le réveil encore, murmura-t-il, et si ce sont des rêves, je vous jure, Hélène, que je n'épargnerai rien pour que, toute votre vie, vous bénissiez la nuit qui vous les donna... Albert DELVALLÉ.

Dangers réels et dangers imaginaires de l'aérostation ¹.

(FIN)

Durant la période de mes débuts, alors que je faisais volontiers des ascensions publiques pour mon constructeur, j'étais déjà passé par une épreuve analogue, et, cette fois, la nuit. L'ascension avait eu lieu à Péronne, dans le nord de la France, sur la fin d'une journée orageuse. J'étais parti malgré les avertissements d'un tonnerre lointain, par un demi-crêpuscule lugubre, et sans tenir compte des protestations de la foule, qui savait que je n'étais pas un aéronaute de métier. On craignait mon inexpérience, et l'on voulait ou me voir renoncer à l'ascension, ou m'obliger à prendre avec moi le constructeur du ballon, organisateur responsable de la fête.

N'écoutant personne, j'étais donc parti comme je l'avais décidé. J'eus vite sujet de regretter ma témérité. J'étais seul, perdu dans les nuages, parmi les éclairs et les grondements du tonnerre; et la nuit s'épaississait autour de moi.

J'allais, j'allais dans les ténèbres. Je savais que j'allais à une grande vitesse, mais je ne sentais aucun mouvement. J'entendais et recevais l'orage, et c'était tout. J'avais conscience d'un grand danger, mais le danger n'était pas tangible. J'éprouvais une sorte de joie sauvage. Comment dire cela? Comment le décrire? Là-haut, dans la solitude noire, dans les éclairs qui la déchiraient, dans le bruit de la foudre, je faisais moi-même partie de la tempête!

Quand j'atterris, le lendemain — après avoir longtemps cherché une altitude supérieure et laissé passer l'orage sous moi, — je me trouvai en Belgique. L'aurore était calme, de sorte que mon atterrissage put se faire sans difficulté. Je parle de cette aventure parce qu'il en fut question à l'époque dans les journaux, et pour montrer que l'aérostation de nuit, même par temps d'orage, peut être plus apparemment que réellement dangereuse. Et, vraiment, l'aérostation de nuit a son charme tout à fait propre. On est seul, dans le vide obscur, dans les limbes de ténèbres où l'on sem-

¹ L'excellent article que nous avons la satisfaction de publier ici est extrait de l'ouvrage intéressant et original « Dans l'Air » du célèbre aéronaute Santos-Dumont. Cet ouvrage, édité par Eugène Pasquelle, 11, rue de Grenelle, à Paris, est orné de nombreuses illustrations et d'épreuves exécutées par Santos-Dumont pour ses différents dirigeables. — Prix du volume: 4 fr. 50.

ble flotter sans poids, hors du monde, l'âme allégée du fardeau de la matière! On est heureux, avec cela, quand, de temps à autre, apparaissent des lumières terrestres. On voit un point s'allumer au loin, devant soi. Lentement, il s'épanouit. Là où il n'y avait qu'une lueur, il y a bientôt d'innombrables taches brillantes. Elles courent en lignes, avec, çà et là, des grappes de clartés. On sait qu'on traverse une ville.

Ou bien, on plane sur des campagnes désertes. A peine quelque rougeur se montre par endroits. Quand la lune se lève, on distingue, d'aventure, un mince ruban gris qui se tord; c'est une rivière reflétant la clarté de l'astre ou celle des étoiles. Un éclair déchire l'ombre, on perçoit faiblement un sifflet rauque: c'est un train qui passe; les feux de la locomotive illuminent sans doute la fumée au-dessus d'elle.

Ou bien, par mesure de prudence, on jette encore du lest, on s'élève à travers le sombre désert des nuages, dans l'émouvant et splendide embrasement d'un ciel d'étoiles! Là, seul avec les constellations, on attend l'aurore! Et quand vient l'aurore, dans une gloire de rouge, d'or et de pourpre, c'est presque à contre-cœur que l'on cherche la terre. Cependant, c'est un plaisir aussi que l'imprévu de l'atterrissage dans on ne sait quelle partie de l'Europe. Pour beaucoup de gens, l'aérostation n'a pas d'attrait plus grand. L'aéronaute devient explorateur. Etes-vous un jeune homme désireux de courir le monde, de connaître les aventures, de scruter l'inconnu, de compter avec l'inattendu, mais retenu chez lui par sa famille et ses affaires? Pratiquez le ballon sphérique. A midi, vous déjeunez tranquillement avec les vôtres. A deux heures, vous partez en ballon. Dix minutes plus tard, vous n'êtes plus un citoyen ordinaire, mais un explorateur, un aventurier de la science, aussi sûrement que ceux qui vont geler dans les icebergs du Groënland ou fondre de chaleur sur les rives de corail de l'Inde.

Vous ne savez que vaguement où vous êtes; vous ne pouvez savoir où vous allez; mais cela dépend pour beaucoup de votre volonté, aussi bien que de votre adresse et de votre expérience.

Vous avez le choix de l'altitude; vous êtes maître d'accepter un courant ou d'aller plus haut en chercher un autre. Vous pouvez franchir les nuages, atteindre aux régions où l'on respire l'oxygène des tubes, perdre la vision de la terre, qui disparaît comme en tour-

nant au-dessous de vous, et toute direction alors vous échappe; ou vous pouvez redescendre, suivre la surface du sol, vous aider de votre guide-rope et d'une poignée de sable, pour faire, sans effort, des bonds de géant par-dessus les habitations et les arbres.

Le moment venu d'atterrir, on goûte vraiment une joie d'explorateur à s'en aller parmi des hommes étrangers, comme un dieu sorti d'une machine. En quel pays est-on? En quelle langue, allemande, russe ou norvégienne, obtiendra-t-on une réponse? Des membres de l'Aéro-Club ont essayé des coups de feu en franchissant

certaines frontières européennes. D'autres, arrêtés, au moment de l'atterrissage, par quelque bourgmestre ou quelque gouverneur militaire, ont commencé par languir sous l'inculpation d'espionnage — cependant que le télégraphe informait de leur arrestation la capitale lointaine, — pour finir ensuite la soirée en sablant du champagne, dans l'enthousiasme d'un mess d'officiers! D'autres mêmes, en de petits coins perdus, ont eu à se défendre contre l'ignorance et la superstition des populations rurales. Telle est la fortune des vents.

SANTOS-DUMONT

PARIS SUR LE TURF. — Le gagnant du Derby et du Grand-Prix.

Sur les grands boulevards de ce gai et joyeux Paris une effervescence extraordinaire règne le jour des courses du Derby et du Grand Prix. Les cafés regorgent de monde, les voitures et les automobiles filent dans la direction de la gare, des centaines de vendeurs de journaux et de camelots offrent en criant à tue-tête leurs feuilles de sport. Les garçons de restaurant ont laissé de côté leur flegme professionnel et indiquent confidentiellement à leurs clients préférés le nom du cheval favori des connaisseurs. Qui gagnera? Chacun veut parier en un tel jour. Les recettes des caisses de Chantilly atteignent souvent le joli chiffre de 125,000 fr. Il n'y a pas de ville au monde où la manie du pari soit si intense que dans la Ville-Lumière. On semble avoir oublié que les courses de chevaux ont un but plus élevé que le jeu et le gain de l'or, et chacun, du plus petit ouvrier de fabrique au commerçant aisé, apporte ses économies au champ de courses, se figurant de cette manière avoir grandement contribué à l'amélioration de la race chevaline.

durant toute l'année pour ainsi dire, sauf un petit arrêt en hiver, on a l'occasion d'apporter ses économies au Pari mutuel. S'il n'y a pas course à Longchamps il y en a sans doute soit à Chantilly, ou à Vincennes, ou à Maison-Lafitte, ou à St-Cloud ou à Auteuil.

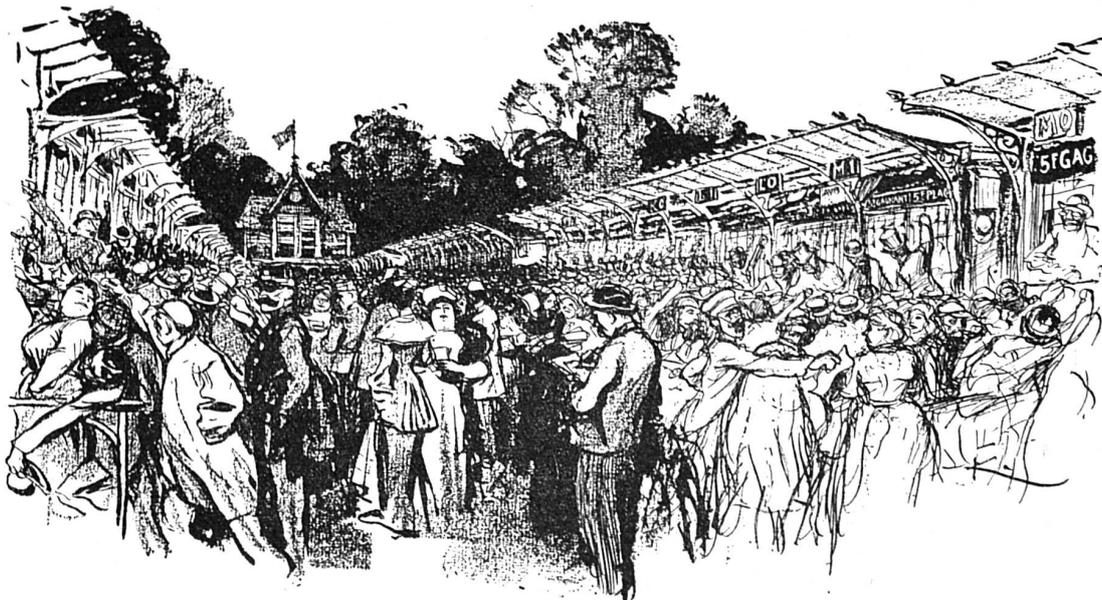
Bon an mal an, les Français dépensent de cette manière 250 millions, ce qui fait 6 fr. par tête. En réa-



La fièvre des courses à Paris. Un omnibus immense (trainé par 6 chevaux) en route pour le champ de courses.

lité c'est bien le double de cette somme qu'il faut admettre car, outre le Pari mutuel autorisé, il y a quantité de book-makers non autorisés dont les revenus sont considérables. Des 250 millions mentionnés plus haut, l'Etat prélève le 8 %, c'est-à-dire 20 millions, et le reste s'en va dans les caisses de l'Assistance publique.

Parcourons quelques rues de Paris un jour de grandes courses. Les moyens de locomotion pour se rendre au champ de courses ne manquent pas. De grandes voitures, des omnibus attelés de quatre ou six chevaux remplis de monde se dirigent soit à Auteuil, à St-Ouen ou à Longchamp. Chacun lit attentivement un journal de sport et toutes les conversations se rapportent aux chevaux et aux courses. L'Etat est cause de l'existence d'un si grand



Le public se précipite au Paris-Mutuel.

C'est dans une cinquantaine de boutiques en plein vent que se vendent les billets du pari. Ces débits sont assiégés par une foule d'acheteurs qui se bousculent et luttent pour arriver premiers à la caisse. Les femmes elles-mêmes tentent aussi la chance. A Paris,

nombre de book-makers vu que le prix minimum de la carte de pari coûte 5 francs, tandis que les book-makers en offrent à un prix plus réduit. Tout le monde veut, ce jour-là, tenter la chance. Chacun joue. C'est plus qu'une habitude : c'est une tradition. D'aucuns,