

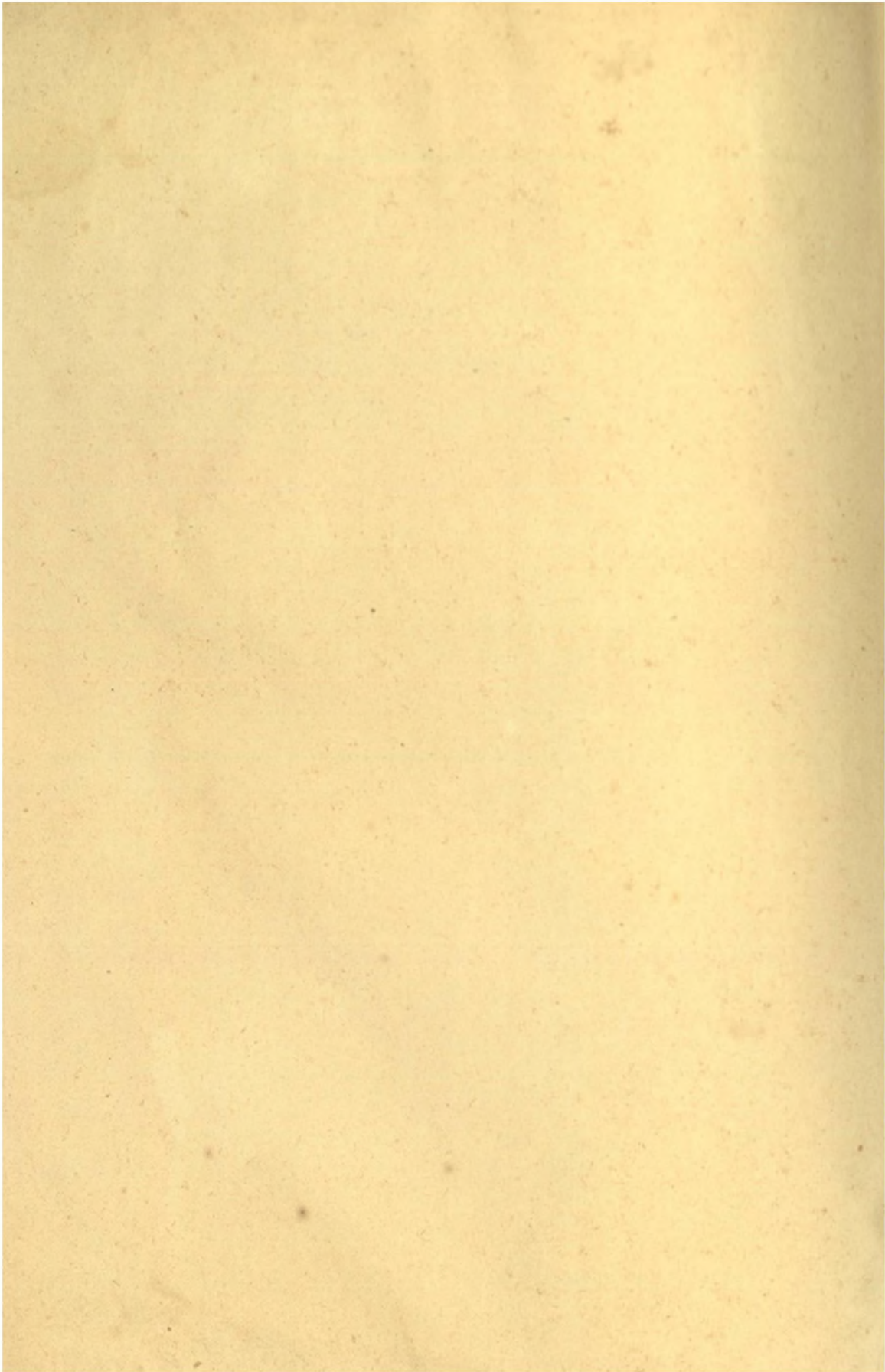
H. CORDONNIER

EN
AÉROBUS



Cordonnier

NOUVE & C^o ÉDITEURS, PARIS



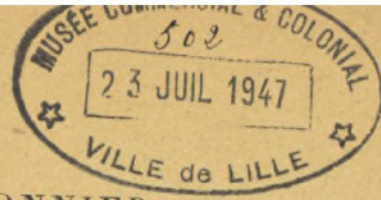
EN AÉROBUS

DU MÊME AUTEUR

Exploits héroïques de nos soldats au Maroc, in-12 illustré..... 2 fr.

Les Cent mille curiosités d'hier et d'aujourd'hui, in-12 illustré..... 2 fr.

S'adresser à l'auteur : H. CORDONNIER, rue Gambetta, à Clamart (Seine).



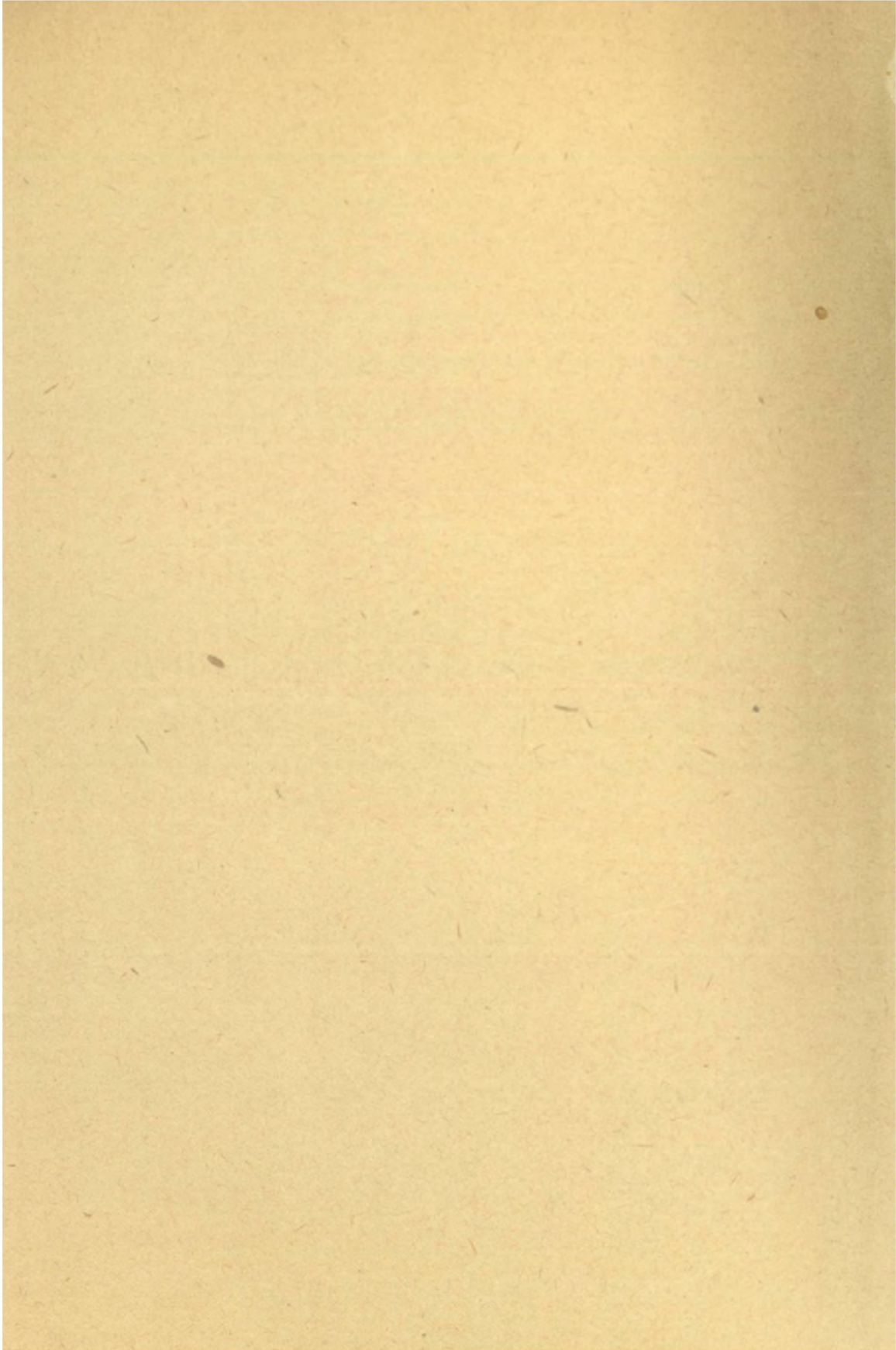
HENRY CORDONNIER

EN AÉROBUS

CINQUIÈME ÉDITION



PARIS
JOUVE ET C^{ie}, ÉDITEURS
15, Rue Racine, 15



B.M. 96

EN AÉROBUS

I

LE PRIX CURDELL

Pour fêter les seize ans de sa fille Yvonne, M^{me} Elmier, la femme de l'ingénieur-aviateur dont le nom commençait à se répéter dans les deux mondes, avait réuni quelques amis. La société n'était pas bien nombreuse, mais la plus franche cordialité régnait parmi ses membres, qui partageaient sincèrement le bonheur des maîtres de la maison.

Ne le méritaient-ils pas bien ? Jean Elmier, fils d'un officier tué en Afrique, s'était élevé, par la seule force de sa volonté, à la situation prépondérante qu'il occupait aujourd'hui dans le monde de l'aviation. Constructeur et pilote tout à la fois, il cherchait lui-même, en les expérimentant dans les airs, par où péchaient ses appareils et apportait ainsi, dans leur perfectionnement, une méthode impeccable.

Sa femme, Marie Dorval, la fille du savant dont les travaux ont jeté tant de lumières sur la chimie moderne, l'avait épousé par admiration pour son savoir lorsque, ingénieur obscur encore, il cherchait la voie par laquelle il se ferait place au grand jour. Jamais union n'avait été plus désintéressée.

Dieu s'était plu à la bénir en envoyant à Jean et à Marie trois enfants qui ne leur avaient jamais donné que

des joies : Yvonne, l'héroïne de la fête, Simone, sa cadette, et enfin Jacques, l'héritier présomptif, le conquérant des airs, ainsi que se plaisait à l'appeler son oncle, le Dr Paul Dorval.

Ce dernier était particulièrement sympathique à la petite société qu'il animait de ses saillies et de ses bons mots.

Éric Planel n'était pas moins écouté, mais pour des motifs différents. Ancien condisciple de Jean Elmier à Polytechnique, il avait, dans des voies différentes, fourni une carrière non moins brillante, et l'Université le comptait parmi ses professeurs de mathématiques les plus distingués.

Lui aussi avait eu le bonheur de rencontrer la compagne dévouée des bons et des mauvais jours. Marguerite était pour lui un ange gardien veillant attentivement sur le grand enfant distrait qui dort au fond de tout savant. Sans elle, que de détails essentiels de la vie matérielle il aurait oubliés ! Que de repas dont il se serait passé ! Que de vêtements élimés il aurait endossés sans s'en apercevoir ! Que de sourires irrespectueux il aurait fait naître sur son passage ! Que d'éclats de rire intempestifs il aurait provoqués chez ses élèves ! Grâce à elle, tout cela n'existait pas, et Planel était le plus correct des professeurs, comme s'il avait passé autant de temps devant sa glace que devant le vaste bureau ministre confident de ses calculs.

Éric n'était pas seul à jouir de la sollicitude de Marguerite. Quatre enfants la partageaient avec lui : Roger, qui venait d'être reçu bachelier et préparait Saint-Cyr ; Gaston, dont les quatorze ans aspiraient déjà à l'École Navale ; Jeanne et Lucie, moins bien douées que leurs frères, mais tout aussi gentilles. On ne peut pas avoir, à dix et douze

ans, le talent de M^{me} de Sévigné. N'a-t-on pas toute la vie devant soi pour devenir savantes ?

C'est ce que répétait souvent l'espiègle Lucie. Son père ne faisait que rire de ce propos puéril, mais sa mère l'en reprenait doucement, disant que la vie doit être prise au sérieux et qu'à dix ans on doit déjà commencer à le comprendre un peu. Ce jour-là, les enfants avaient été admis à la réunion, et les jeunes Planel s'en donnaient à cœur joie avec leurs amis Elmier.

La société du grand salon était moins bruyante, sinon moins animée. Aussi, se composait-elle de personnages sérieux, représentant tous une distinction quelconque en leur genre. Le capitaine Guy d'Arnal, un autre « Pipo », n'était-il pas l'espoir de l'aviation militaire ? A cause de cela, il restait obstinément célibataire.

— Je ne veux pas que personne pleure le jour où mon appareil capotera, répétait-il à chaque tentative matrimoniale.

Quant à M^e Morisset, son notariat lui assurait des destinées plus calmes. Il n'avait jamais visé à la célébrité, mais son impeccable correction et sa rigide probité, non moins que l'importance de son étude, en faisaient l'un des premiers officiers ministériels de la capitale.

Le peintre Frédéric Milvier commençait à être bien coté dans les milieux artistiques, tandis que sa femme était l'idole de toutes les réunions.

Leur fille, Bérangère, complétait la réunion juvénile avec Solange Dorsent.

Les parents de celle-ci étaient de vieux amis de la famille Dorval. Avec l'ingénieur Karl Lehul, ils fermaient le cercle dans le salon des Elmier.

Tous les sujets d'actualité avaient été traités au cours

de la conversation, mais toujours, on en revenait à celui qui faisait l'objet des discussions les plus passionnées, des articles les plus documentés, des informations les plus fiévreuses, des entrefilets les plus sensationnels : le Grand Prix de trois cent mille francs.

Il ne s'agissait pas d'une course à Longchamp, ni d'un tour de France cycliste, ni même d'un circuit automobile. Le richissime Américain Curdell, établi depuis quelque temps à Paris, et paraissant résolu à s'y fixer, avait décidé, à titre d'encouragement à la conquête de l'air, d'offrir un prix de trois cent mille francs au premier aviateur qui ferait le voyage de Paris à Nantes en emportant avec lui quinze passagers. Les conditions du concours étaient très nettes. L'aller devait se faire sans aucun arrêt, à la façon d'un train rapide. Le retour, au contraire, devait être coupé en huit étapes, comme le ferait un train omnibus qui dépose des voyageurs et en prend d'autres.

Ces deux conditions en entraînaient forcément deux autres. D'abord, l'aviateur emporterait assez d'essence pour alimenter son moteur durant tout le parcours. Ensuite, l'appareil serait assez confortable pour que les passagers n'eussent pas à souffrir de la traversée. Il ne s'agissait plus de faire le tour d'un aérodrome, à cheval sur le fuselage d'un aéroplane ; il fallait être suffisamment installé pour parcourir sans inconvénient les neuf cent soixante kilomètres que comportaient l'aller et le retour ; il fallait être assez bien défendu contre les intempéries possibles pour n'avoir pas à en souffrir. En effet, un article additionnel supprimait le prix dans le cas où l'un des passagers aurait à souffrir de quelque blessure ou grave inconvénient provenant d'une imperfection de l'appareil.

Tout cela on l'avouera, était fort tentant, mais un peu compliqué. M. Curdell ne voulait rien moins qu'essayer si la locomotion terrestre et la locomotion marine pourraient être, au besoin, remplacées par la locomotion aérienne. En un mot, il voulait voir si l'on pourrait un jour organiser des compagnies d'aérobuses comme on fonde des compagnies de chemins de fer et de navigation. Son esprit pratique, toujours à la recherche du moyen de transformer les billets de cent francs en banknotes de deux cents dollars, et de faire enfanter des millions aux milliards, avait tout de suite trouvé, dans la locomotion aérienne, un nouveau débouché à son activité de spéculateur.

La chose faisait grand bruit. Les conditions du concours n'avaient pas été sitôt publiées qu'une nuée de reporters, tels les moucheron sur la terre d'Égypte, s'était abattue sur tous les points de Paris où pouvait se rencontrer le plus modeste petit ingénieur. D'abord, la presse parisienne avait lâché ses plus fins limiers; ceux-ci étaient bien revenus avec quelque gibier, mais, somme toute, la pitance était maigre, et il avait fallu toute la science du cuisinier en chef de la rédaction pour l'allonger d'une sauce de goût relevé, afin qu'elle fût appréciée des palais les plus délicats.

Les grands confrères anglais et américains n'avaient pas tardé à accourir. Avec leur flair spécial, ils avaient réalisé quelques découvertes assez heureuses. Le génie d'invention faisant le reste, ils étaient parvenus, grâce à leur luxe d'imagination, à servir des éditoriaux tout à fait engageants.

Enfin, la presse de province était entrée en lice. Plus d'un pauvre petit folliculaire dut se contenter d'inter-

viewer le mécanicien ou le pilote de quelque aviateur en renom. L'un d'eux, même, indignement trompé par un loustic comme il s'en rencontre toujours pour abuser des malheureux, s'était rabattu sur un chauffeur d'automobile. Son article, du reste, n'avait été ni plus ni moins goûté que celui de ses heureux confrères qui avaient offert un bock au valet de chambre de Blériot ou au garçon de garage de Morane.

Mais tout ce qui portait un nom en aviation était pris d'une sainte terreur. Les hommes-oiseaux craignaient les reporters plus que la grêle, plus que les sauterelles, plus que la peste, plus que le choléra, plus que les dix plaies d'Égypte réunies.

Jean Elmier ayant sévèrement consigné sa porte, on n'ouvrait plus qu'aux habitués ou aux fournisseurs, ce qui n'avait pas empêché un reporter américain de pénétrer chez lui en rapportant le complet que l'ingénieur venait de se faire confectionner. Le rusé personnage avait trouvé moyen de se faire gager dans ce but par le tailleur. Il n'en avait pas été beaucoup plus avancé, car Elmier ne se laissait pas volontiers aller aux confidences ; mais enfin, il avait pu annoncer aux lecteurs de son journal son entrevue avec le célèbre aviateur, et ce succès l'avait grandement remonté dans l'estime du directeur.

Elmier avait conté cette anecdote à ses amis qui s'en étaient égayés.

— Vous verrez qu'on trouvera un reporter dans le garçon coiffeur qui vous savonnera le menton ou dans le contrôleur d'omnibus qui vous demandera votre correspondance, s'écria Paul Dorval.

— Cela n'aurait rien d'étonnant, fit le capitaine d'Arnal. Cet acharnement est insupportable. Mais enfin, la ques-

tion vaut qu'on s'y passionne. Prenons-nous l'aérobis comme on prend le métro ? Tout est là.

— Au fait, qu'en pensez-vous, capitaine ? demanda M^e Morisset.

— Oh ! moi, je ne suis pas très emballé. J'apprécie l'aéroplane comme un admirable engin de guerre, comme un moyen d'information précieux et unique. C'est tout. Je ne le vois pas transportant des pièces de canon ni même des troupes sur le champ de bataille. Sous ce rapport, rien n'égale le chemin de fer. J'en suis persuadé.

— Qui sait ? fit Karl Lehul d'un air pensif.

— Oh ! je crois que c'est tout su, riposta le capitaine. Comment voulez-vous qu'un instrument, qui, pour voler, doit toujours garder une légèreté relative, puisse jamais emporter des milliers de kilos ? C'est demander la quadrature du cercle.

— Pourtant, intervint Milvier, des expériences intéressantes ont déjà été tentées.

— Parfaitement, répondit Lehul. Les vols avec passagers ne sont plus l'exception.

— Ils sont encore bien récents, pourtant, dit M^e Morisset.

— Récents... Oui et non, répliqua l'ingénieur. Le premier a été exécuté à Gand, le 30 mai 1908, sur un biplan Voisin, par Henri Farman. Wilbur Wright renouvela cet exploit le 16 septembre suivant. Il est vrai qu'il ne fit tenir l'air à son passager que durant deux minutes vingt secondes. Le 25 du même mois, ils volèrent tous deux pendant neuf minutes une seconde, et le 28, onze minutes trente-cinq secondes.

— Nous sommes encore loin du voyage Paris-Nantes, interrompit Dorsent.

— Attendez donc. Le 30 septembre 1908, Wilbur Wright

pilota son passager cinquante-cinq minutes trente-deux secondes ; le 6 octobre, il dépassait l'heure et inscrivait en plus quatre minutes vingt-six secondes ; enfin, le 10, il vola une heure neuf minutes quarante-cinq secondes.

— C'est très bien, dit le D^r Dorval. Mais ce n'était encore que des tours de piste sur un aérodrome.

— On devait bientôt faire mieux, continua Lehul. Le 6 mars 1911, Nieuport n'a-t-il pas fait parcourir à un passager cent cinquante kilomètres en une heure vingt-huit minutes trente-sept secondes, sur un monoplan de sa construction ? Cela représentait du cent trois à l'heure. Graham White, lui, a fait du cent soixante à l'heure. Les express de l'Ouest-État n'en font pas autant.

— Certainement, mais ils emportent de nombreux voyageurs, dit le professeur Planel, qui se décidait enfin à prendre part à la conversation.

— Et de non moins nombreux bagages, renchérit Dorsent.

— Cela viendra peut-être pour les aéroplanes, répondit l'ingénieur. Pour commencer, le 10 mars 1911, Busson, montant un monoplan Deperdussin, a parcouru cinquante kilomètres en trente et une minutes vingt-trois secondes.

Puis il a emmené quatre passagers sur son même monoplan Deperdussin pour parcourir vingt-huit kilomètres sept cent quarante mètres en dix-sept minutes vingt-huit secondes.

Sommer a couvert une dizaine de kilomètres avec cinq compagnons. Trois d'entre eux avaient une position plutôt difficile, puisqu'ils étaient juchés sur les patins d'atterrissage. Si personne n'y voit d'inconvénient, je préfère un sleeping-car.

On rit de cette boutade. Cela n'empêcha pas Lehul d'achever la nomenclature commencée.

— Blériot a fait mieux, puisqu'il a enlevé huit personnes dans un monoplan à quatre place. Enfin j'ai vu moi-même Bréguet, à l'aérodrome de La Brayelle, près de Douai, emmener dans son biplan dix amateurs.

— Sommer en a même enlevé douze, acheva le capitaine. Disons tout de suite qu'il s'agissait de jeunes gens dont le poids restreint réduisait un peu la valeur de l'exploit. Mais enfin, il s'agit là de courtes expériences réalisées dans des conditions tellement précaires que, sur dix mille personnes, il n'y en aurait peut-être pas deux pour se résigner à voyager ainsi. Cela n'infirme pas ce que j'ai dit. Jamais l'aérobuse ne remplacera le rapide.

— Mais tu ne dis rien, Elmier, s'écria Planel qui avait souvent l'air de descendre des astres. C'est pourtant toi qui devrais nous faire un cours sur ces matières.

L'aviateur sembla sortir d'un rêve. Il dit enfin, à voix presque basse :

— Je crois l'aérobuse réalisable.

— Oh ! toi, tu auras toujours la foi qui transporte les montagnes, s'écria d'Arnal.

— On ne fait rien de grand sans elle, répliqua gravement Elmier.

— Je parie que vous allez concourir, fit étourdiment Frédéric Milvier.

Tous firent silence pour recueillir la décision de l'aviateur.

Celui-ci hésita un instant. Il répondit enfin :

— Je vois là un immense et nouveau progrès à réaliser dans l'industrie humaine. La chose est digne de tenter tout esprit préoccupé de perfectibilité. Quant à

concourir, je ne puis vous répondre positivement. Tout est à faire au point de vue pratique.

— Mais vous avez des plans ? questionna Dorsent.

— Oui, sans doute. Seulement, c'est encore un secret. Promettez-moi la discrétion.

Les dames qui causaient à l'autre bout du salon, surprises par le silence qui s'était abattu tout à coup sur le camp masculin, se rapprochèrent.

Et M^{me} Milvier de s'informer :

— Qu'avez-vous donc à dire de si mystérieux ?

— Oh ! voilà ! répondit son mari. Ce sont des secrets ; terrain interdit aux femmes.

— Des secrets ! s'écria M^{me} Dorsent. Vite ! Vite ! Dites-les-nous.

— Pour que tu ailles les publier, risposta son mari. Tu les connaîtras quand ils seront dans le journal.

— Mauvais sujet, va ! Heureusement, M. Planel vaut mieux que toi. Il les dira à Marguerite...

— Qui aura bien soin de ne pas te les confier, de peur que tout Paris en soit informé le lendemain, et toute l'Europe trois jours après.

— Je suis bien tranquille, dit Marguerite avec calme. Éric ne sait peut-être plus, maintenant, de quoi on parlait il y a cinq minutes.

— C'est ce qui vous trompe, madame, répliqua le savant. Ma parole ! Vous finirez par me faire passer pour un écervelé.

— Bah ! fit le docteur avec bonhomie, les gens qui ont trop de cervelle ressemblent tant à ceux qui en ont trop peu, qu'à distance, il est bien permis de s'y tromper.

Un éclat de rire salua cette plaisanterie.

Mais l'élément féminin de la réunion tenait à son idée. Ce fut M^{me} Dorsent qui revint à la charge.

— Tout cela ne nous dit pas, grands cachottiers, le complot que vous ourdissez. Allons ! livrez votre secret.

— Oui, oui !

— Le secret !

— Le secret !

— Le secret !

Et toutes les jolies bouches féminines de réclamer à l'envi :

— Le secret ! Le secret !

— Le secret de Polichinelle ! répartit Dorval.

— Parce qu'il est le vôtre, riposta M^{me} Milvier.

— Touché ! s'écria le capitaine.

— Monsieur Elmier, dites-nous le secret, reprit M^{me} Dorsent d'un ton suppliant.

— Pas aujourd'hui, mesdames, fit enfin l'aviateur.

— Pourquoi ?

— La raison ?

— Expliquez-vous.

Les interrogations partaient comme des fusées.

— Par la bonne raison qu'il n'y a pas de secret, répondit Elmier. On ne mentionne pas sur les registres de l'état civil un enfant qui n'est pas encore venu au monde.

— Mais nous ne sommes pas l'état civil.

— Vous êtes bien pis ou plutôt bien mieux, mesdames. Vous êtes la renommée.

— Ah ! qu'en termes galants ces choses-là sont dites ! s'exclama M^{me} Milvier un peu dépitée.

— Et quand pénétrons-nous dans les arcanes sacrées ? demanda M^{me} Morisset.

Elmier réfléchit un instant. Puis, relevant son front intel-

ligent qu'une calvitie précoce faisait paraître plus vaste encore, il répondit :

— Eh bien ! je vous donne rendez-vous dans six mois, mesdames.

Marie, ajouta-t-il en se tournant vers sa femme, tu retiens la date, n'est-ce pas ?

— Parfaitement. Nous sommes le 24 février.

— Eh bien ! au 24 août prochain !

— Et je vous invite tous à déjeuner ce jour-là, conclut M^{me} Elmier. Soyez exacts, chers amis. Vous avez le temps d'assurer votre liberté. D'ailleurs, nous nous serons souvent revus avant l'échéance, je l'espère du moins.

— Je ne vous demande qu'une chose, ajouta Elmier. C'est de ne rien divulguer de ce que vous avez entendu ici.

— Nous le promettons, nous le promettons, affirmèrent en chœur toutes les dames.

— Femme souvent varie ;
Bien fol est qui s'y fie,

fredonna Dorval.

M^{me} Planel prit un air indigné :

— Jamais on ne vous corrigera. Eh bien ! Savez-vous, s'il y a une indiscretion commise, de qui elle viendra ?

— Dites-le-moi, belle énigmatique.

— De vous, qui n'avez jamais su résister au désir de dire un bon mot.

— Te voilà encore une fois payé, Paul, fit en riant M^{me} Elmier.

— Oh ! à charge de revanche !

On rappela les jeunes gens qui n'avaient rien entendu de toute cette discussion. Bérangère Milvier et Solange Dorsent rejoignirent leurs parents, et l'on se sépara sur un : à bientôt ! vigoureux.

II

LES PRÉPARATIFS

Jean Elmier avait plus qu'une idée en tête, et même mieux que des plans sur le papier. Il avait déjà fait préparer certaines pièces destinées au futur aérobus. Mais il devait agir en cela avec les plus grandes précautions. D'abord, si les journalistes s'étaient doutés de son entreprise, plutôt que de renoncer à l'approcher, ils se fussent déguisés en ramoneurs pour entrer par la cheminée. Ensuite, il fallait prévenir un danger plus grand encore. L'annonce du prix Curdell avait suscité une grande émotion dans le monde de l'aviation. Les trahisons étaient toujours possibles. Un concurrent peu honnête pouvait essayer de dérober son secret à l'inventeur génial.

Faire construire l'appareil dans un seul atelier, c'était s'exposer à tous les mécomptes. Aussi Elmier n'y avait-il pas songé. Il se contentait de faire exécuter dans son établissement le châssis de l'appareil, la coque du navire aérien. Deux moteurs avaient été commandés par l'intermédiaire de Karl Lehul que l'aviateur avait mis dans le secret : l'un aux usines Gnôme, l'autre, un Minerva, en Belgique. Elmier se réservait de choisir après essai.

La carrosserie se montait à Paris même, car il ne fallait pas oublier les conditions de confortable requises pour

gagner le prix. Le reste du mécanisme était confié à des mécaniciens très experts, qui travaillaient d'après le plan de l'aviateur, sans soupçonner à quoi devait servir l'objet isolé qu'ils préparaient. Toutes les conditions de discrétion semblaient ainsi assurées.

Restait le montage qui n'était pas, loin de là, la partie la moins importante du travail. En effet, un mécanicien expérimenté aurait vite fait de lever un plan, ou même, à prix d'argent, d'introduire auprès de l'appareil un concurrent qui en étudierait tous les secrets. Un seul moyen existait d'obvier à cet inconvénient : monter l'appareil soi-même. C'eût été parfait, mais ce n'était pas faisable. Les dimensions du navire aérien s'opposaient absolument à pareil exploit.

Elmier se décida à demander l'aide de son ami, Karl Lehul, qui la lui promit de grand cœur. L'aviateur fit alors transporter séparément chaque pièce à son terrain d'expérience de Juvisy. Là elles furent déposées dans un hangar spécial, précédé d'une sorte de préau que, pour plus de sûreté, entourait une palissade.

Dans les derniers jours de juillet, tout fut prêt. Les deux amis, profitant de la longueur des jours à cette époque, partaient au lever du soleil en auto et, sitôt arrivés, se mettaient à l'œuvre. Bien vite, ils constatèrent qu'un aide leur serait nécessaire. Impossible de manier sans danger certaines pièces trop volumineuses. Cette alternative contrariait Elmier ; il fallut cependant se résigner.

Il fit donc venir son meilleur pilote, le mécanicien Edmond Lefranc. Celui-ci, avant de guider dans les airs les biplans Elmier, était simple ouvrier dans les ateliers du constructeur, qui n'avait pas été sans remarquer l'exceptionnelle intelligence du jeune mécanicien. Il se

l'était attaché d'une façon particulière, lui confiant les besognes les plus délicates, et avait fini par en faire son pilote-essayeur.

Edmond Lefranc était célibataire. On ne lui connaissait aucune passion. Sa plus grande distraction était d'aller aux courses le dimanche, mais il affirmait n'avoir jamais joué. Il semblait donc présenter toutes les garanties nécessaires à la mission qui allait lui être confiée. Très vite, il comprit ce que son patron attendait de lui, et il se mit de tout cœur à la besogne, travaillant dès l'aube, se reposant au milieu de la journée pour ne pas exciter l'attention, reprenant ensuite son labeur jusqu'au fin crépuscule. Il proposa même de coucher dans le hangar, auprès de l'appareil, pour prévenir les cambriolages possibles. Elmier, sensible à cette marque de dévouement, accepta de grand cœur.

Le temps pressait. En effet, voilà que, de nouveau, toutes les plumes se mobilisaient. On annonçait que, vers le 15 août, un aviateur allemand, Singrün, devait tenter le voyage avec un appareil de son invention. Jamais Elmier ne serait prêt pour cette date. Si l'étranger réussissait, c'en était fait de tout espoir de gagner le prix. Resterait la noble ambition de concourir à la découverte d'un nouveau mode de locomotion destiné, selon toute apparence, à faire avancer l'humanité dans la voie du progrès.

Mais, dans de telles conditions, l'aérobuse d'Elmier ne paraîtrait-il pas une sorte d'imitation ? Il ne serait plus le pionnier, le précurseur, mais seulement le constructeur habile qui aurait profité des travaux et des veilles de ses compétiteurs, en utilisant leurs oublis ou leurs fautes pour sa propre réussite.

Les trois hommes s'acharnaient donc à la besogne. En

admettant que Singrün tentât l'essai le 15, Elmier, quoi qu'il arrivât, comptait bien le renouveler vers le 26 ou le 27. Si l'Allemand remportait le prix, l'aviateur n'aurait pas moins prouvé que la science française ne demeurerait pas en arrière, et son aérobis pourrait toujours prendre rang pour les futures applications pratiques. Si son adversaire échouait, Elmier courrait la grande épreuve.

Enfin, le 12 août, l'appareil fut au point. Le 13, à quatre heures du matin, les deux ingénieurs et le mécanicien le sortirent de son hangar et l'amènèrent sur le terrain d'expérience. Puis tous trois montèrent, Elmier prit place à la direction.

Le résultat fut superbe. La lourde machine s'enleva comme un aéroplane ordinaire, et fit plusieurs évolutions au-dessus de la campagne encore endormie, avec la même facilité que le plus léger des monoplans. L'atterrissage fut un peu plus difficile, à cause des grandes dimensions de l'appareil, mais Elmier affirma qu'après quelques essais, il se ferait aussi facilement que les autres mouvements.

Ensuite, Lefranc chargea l'aérobis de sacs de lest représentant approximativement le poids des passagers. Un peu d'hésitation marqua le départ. Un instant, Lehul et Lefranc craignirent que l'aérobis ne restât à terre. Point du tout. Après avoir un peu roulé, il s'enleva et prit les airs sans grande difficulté apparente.

L'aviateur triomphait.

— Encore quelques expériences comme celle-ci, s'écria-t-il, et je pourrai tenter la grande épreuve.

Le lendemain et le surlendemain, toujours au lever du jour, il voulut voir ce que donnerait sa machine dans un voyage lointain, et lui fit parcourir chaque jour une cin-

quantaine de kilomètres. Les résultats furent concluants. Néanmoins, l'ingénieur crut nécessaire d'apporter encore quelques modifications au mécanisme. C'était l'affaire de quelques jours.

Cependant, le 15 août, tout Paris était en grand émoi. Ce jour-là, en effet, avait été fixé par Singrün pour son départ. Une foule immense se porta vers Longchamp d'où il devait s'élever dans les airs. Des équipes tout entières d'automobiles se préparèrent à le suivre. Les journaux de Paris et de l'étranger avaient envoyé des reporters dans les différentes villes que l'aviateur devait survoler, pour signaler son passage. Mais, comme il faut toujours tout prévoir, plusieurs d'entre eux avaient reçu l'ordre de se replier immédiatement sur l'endroit où un accident serait signalé, afin d'en informer le plus rapidement possible leurs organes, et de leur envoyer les détails les plus minutieusement circonstanciés.

Elmier et ses amis allèrent, eux aussi, assister au départ de l'Allemand.

Son aérobis n'était guère qu'un aéroplane de dimensions beaucoup plus grandes, muni d'un moteur d'une puissance exceptionnelle. L'ingénieur fit remarquer à ses amis qu'à moins de quelque mécanisme secret, il craignait fort pour la stabilité de l'appareil, si le moindre coup de vent venait à se produire. Les critiques, du reste, n'avaient pas de bases bien certaines, car les approches de l'instrument étaient sévèrement interdites. Les journalistes eux-mêmes étaient maintenus à bonne distance. L'inventeur voulait éviter avant tout que son œuvre lui fût ravie par quelque mécanicien qui en découvrirait le secret et qui pourrait en faire son profit ou celui d'un autre constructeur.

Bientôt, les passagers arrivèrent. Tous étaient Allemands. Huit d'entre eux étaient des hommes faits, à la carrure puissante, à la stature imposante. Chacun se dit aussitôt qu'ils représentaient pour l'appareil un poids qui dispenserait d'emporter du lest. Les sept autres étaient de tout jeunes gens, probablement appelés à contrebalancer la lourde influence de leurs compagnons. Aucune femme n'avait osé courir la chance du voyage, à moins que l'inventeur lui-même les eût refusées, ce qui était encore possible. On en était réduit là-dessus à de pures conjectures, car une grande discrétion avait entouré le projet de l'aviateur allemand.

Celui-ci allait et venait autour de son appareil, vérifiant la mise au point avec son mécanicien, inspectant les plus petits détails, ne laissant rien au hasard ni à la chance. Il parlait peu, presque par monosyllabes. Ses ordres tombaient secs, nets, gutturaux, aussitôt exécutés. Quand il se redressait, il donnait l'impression de la force tranquille. Son front carré respirait la puissance de l'intelligence plutôt que sa finesse. Le menton volontaire accusait l'homme qui veut ce qu'il sait et qui sait ce qu'il veut. Toute sa personne inspirait l'obéissance à ses subordonnés qui la lui accordaient sans calculer.

Tout était prêt. Singrün invita les membres du jury à vérifier l'installation des voyageurs. Ceux-ci prirent place sur une étroite banquette de bois, deux par deux, en ayant bien soin d'équilibrer les poids, de façon à ne pas donner plus d'inclinaison d'un côté que de l'autre.

— Diable ! fit Dorval qui suivait l'opération avec sa lorgnette, nous sommes encore loin du sleeping réclamé par d'Arnal.

— Sûrement ! répondit le capitaine, comme confortable,

cela me paraît plutôt restreint. Je suppose qu'aucun des passagers n'est sujet au mal de mer ; sans cela, je les plaindrais sincèrement.

On rit de cette réflexion, et le D^r Dorval ajouta :

— Je ne vois pas encore les belles dames prenant l'aérobuis pour aller au théâtre ou en soirée. Que feront donc tous ces pauvres Prussiens s'il pleut ?

— Les ailes de l'instrument les abriteront, répondit d'Arnal. Et puis, pour plus de sûreté, ils ont tous un vêtement de caoutchouc, de bel et bon caoutchouc du Congo.

Elmier et Lehul n'avaient pas pris part à la conversation. La lorgnette braquée sur l'aérobuis Singrün, ils s'efforçaient d'en pénétrer le moindre détail.

— Je crois que le nôtre sera plus stable, dit enfin Elmier.

— J'en suis sûr, répliqua Lehul. De plus, nous offrirons à nos voyageurs des sièges un peu plus confortables.

— Et un abri un peu plus sûr...

— C'est curieux continua Lehul, après un moment de silence attentif. Votre instrument est certainement plus grand, mieux installé, plus habitable, en un mot. Cependant, il donne encore dans sa force l'impression de la souplesse. Auprès de celui-ci, il ressemblerait à un condor qu'un singulier hasard aurait rapproché d'une oie sauvage.

Elmier sourit, la comparaison n'était pas pour lui déplaire.

— La marque française ! On ne la changera pas, mon cher, murmura-t-il à mi-voix.

— Certes non ! répondit Lehul dont le cœur d'Alsacien frémissait de patriotisme.

Tout à coup, un immense silence plana sur la foule innombrable.

Singrün venait de prendre place à la direction. Les membres du jury avaient regagné leur tribune.

D'un coup d'œil, l'aviateur s'assura que tout son monde était en place. Puis il mit son moteur en mouvement.

La minute fut impressionnante, l'instant était solennel. Ce départ, c'était le premier pas fait vers la victoire par le représentant d'une science étrangère, d'une industrie étrangère.

D'autre part, on ne pouvait s'empêcher d'admirer le sang-froid de ces hommes qui confiaient leur vie à l'un des leurs, dans un bel élan d'abandon.

L'appareil fut un moment avant de prendre l'air. Il tanguait un peu, mais nul ne semblait s'en effrayer. Les passagers causaient entre eux ou souriaient tranquillement à la foule.

Enfin, l'aérobuse décolla, et, lentement, s'éleva dans l'air. Quand il fut à une dizaine de mètres, il eut un brusque sursaut. Un cri sortit de milliers de poitrines, on crut qu'il allait s'abattre. Il n'en fut rien. Il continua de s'élever majestueusement, quoique un peu lourdement, et, après quelques virages parfaitement réussis, il cingla dans l'espace.

Les applaudissements et les acclamations jaillirent de toutes parts. Et au milieu de leur tonnerre perça un cri vibrant d'amour et d'enthousiasme :

— Vive la France !

C'était l'Alsacien Lehul qui l'avait poussé.

Elmier, lui, ne disait rien. Si son compétiteur réussissait, il s'inclinerait. Le génie, après tout, est un don divin dont les bienfaits se répandent sur l'humanité tout entière. Les grandes découvertes sont internationales. Le chauvinisme le plus étroit n'a jamais refusé de faire profiter une

nation rivale d'une invention utile... Si Singrün échouait, Elmier tenterait à son tour la grande épreuve.

Hélas ! l'enthousiasme fut de peu de durée. Dans l'après-midi, une dépêche arriva à Paris, annonçant que l'aérobis Singrün était tombé avant d'arriver au Mans. Elle ne contenait aucun détail.

Les informations suivantes apprirent que l'aviateur avait été trahi par son moteur. Sentant qu'il allait lui faire défaut, il avait cherché, avant tout, à sauver les vies dont il était responsable, et à atterrir dans les meilleures conditions possibles. Les passagers en furent quittes pour la peur et quelques contusions sans gravité. Mais l'appareil, assez maltraité par un atterrissage trop brusque, était hors de service.

Ce fut une déception générale. Les Nantais, qui préparaient une réception triomphale à l'aviateur allemand, en furent pour leurs frais et leur peine.

Il est vrai que le compte rendu de cette réception parut quand même... à Toulouse. Un reporter, persuadé qu'on ne verrait rien et qu'on en serait réduit aux seules ressources de son imagination, la mit en jeu avant l'événement. Croyant faire monter le tirage de son journal en lui attribuant une information plus rapide, il expédia à midi un compte rendu fantaisiste que son organe inséra pieusement.

Le plus fort est qu'un journal argentin reproduisit cette information, et que, longtemps, il y eut des gens à Buenos-Ayres pour croire au succès de Singrün. Les Allemands, très nombreux là-bas, colportèrent que la nouvelle de son échec était un méchant canard inventé par un folliculaire jaloux.

Et voilà comment les journaux écrivent l'histoire, surtout lorsqu'ils sont loin.

III

L'ANNONCE OFFICIELLE

Les essais d'Elmier devenaient de plus en plus concluants. Son aérobus parcourait facilement cent kilomètres sans que le moteur donnât des signes d'épuisement. Le mécanisme obéissait au pilote avec une admirable précision. Tout était bien au point.

Il ne restait plus que les passagers à retenir. Elmier comptait sur le concours de ses amis que, maintes fois, il avait emmenés isolément dans l'un de ses aéroplanes. A leur défaut, d'ailleurs, il trouverait très facilement, dans le personnel de ses établissements, des jeunes gens que l'originalité du voyage tenterait, et qu'il dédommagerait d'ailleurs amplement du danger couru. Cependant l'ingénieur était tellement sûr de son œuvre, qu'il ne craignait pas d'emmener avec lui sa femme et ses trois enfants. N'avait-il pas perfectionné pour son aérobus le parachute Elmier qui, déjà, avait révolutionné l'aviation, en supprimant presque complètement le danger mortel d'une descente brusque et inattendue ?

Le 20 août, au-dessus d'une grande plaine, ayant coupé l'allumage, il était descendu en vol plané sans une secousse, sans un heurt, sans un accroc.

Les amis de l'ingénieur attendaient avec impatience l'échéance du 24.

— Il va se laisser devancer, bougonnait sans cesse Dorval. Il arrivera quand les autres auront tout emporté.

Et chaque fois qu'il voyait son beau-frère, c'était le même refrain.

— Eh bien ! voyons ! cet aérobis ? Quand va-t-on déclarer sa naissance à la mairie ? Si tu manques de témoins, ne te gêne pas : je suis à ton service.

Enfin la date tant désirée arriva. Inutile de dire que tous les conviés répondirent avec empressement à l'invitation de M^{me} Elmier.

Les jeunes gens étaient de la partie et, certes, ils n'étaient pas les moins curieux. Aussi les questions se croisèrent-elles comme les projectiles au cours d'une bataille, dans le salon où l'on attendait que le déjeuner fût servi.

— Le secret !

— Oui, oui, le fameux secret !

— L'aérobis !

— Le futur vainqueur !

— Messieurs, voici le gagnant ! claironna Paul Dorval, dont la voix retentissante dominait le brouhaha.

Elmier répondit fort tranquillement :

— Mesdames, messieurs et chers amis, il n'est pas encore d'usage de servir le dessert avant les entrées. Vous me permettrez donc de différer encore un moment la communication que j'ai à vous faire.

— C'est cruel !

— C'est barbare !

— C'est abominable !

— Vous nous faites languir !

— Mourir à petit feu !

— Donnez-le en apéritif !

— Oui, oui ! Le secret-apéritif !

Le maître d'hôtel eut toutes les peines du monde à se faire entendre quand il annonça :

— Madame est servie !

Cependant, bon gré mal gré, il fallut attendre.

Au champagne, Elmier se décida enfin.

Il ne fit pas un long discours :

— Mes chers amis, mon aérobis est au point. Je vous invite d'abord à y monter pour une petite promenade de dégustation. Ensuite, comme je suis aussi sûr de mon appareil qu'un ouvrier peut l'être de l'œuvre entièrement façonnée par lui-même, je compte sur quinze d'entre vous pour m'accompagner dans la grande épreuve que je tenterai dans trois jours. Pour que je vous fasse une semblable proposition, il faut que j'aie la plus absolue confiance en la sécurité de mon aérobis. Autrement, jamais je ne risquerais des vies si chères. Mais j'estime que vous courrez moins de danger avec moi que dans un express de l'Ouest-État.

— J'approuve et je confirme, appuya Karl Lehul.

Ce fut une explosion d'enthousiasme, surtout parmi la jeunesse.

— Voyager en aérobis ! quel bonheur ! s'écriaient ensemble Gaston et Jeanne Planel.

— Surtout avec papa ! appuya Yvonne Elmier.

— Nous serons les premiers petits Français à jouir de ce plaisir, disait Bérangère Milvier, en quittant sa chaise, comme si l'on partait dans cinq minutes.

— Mes amies de cours en mourront de jalousie, fit charitablement Solange Dorsent, une jeune personne de quatorze ans, dont la suffisance ne perdait jamais de vue l'effet à produire.

— Eh bien ! au moins, remarqua Paul Dorval, on ne dira plus que l'enthousiasme est mort. Vive la jeunesse ! Elle est franche et ouverte et ne craint pas de manifester ses sentiments... bons ou mauvais... Et parmi les sénateurs, que pense-t-on ?

— Voulez-vous bien être respectueux, riposta d'Arnal. Vous savez bien que je n'ai pas l'âge, et on n'accorde pas de dispense.

— Bah ! bah ! aux âmes bien nées, la valeur n'attend pas le nombre des années.

On redevint sérieux en s'apercevant qu'on était à table exactement vingt-deux. C'était bien plus que les quinze voyageurs demandés, d'autant qu'Edmond Lefranc serait forcément du voyage, pour parer, avec son patron, à tous les accidents possibles. Elmier ne comptait pas parmi les passagers ; les élus étaient donc réduits à quatorze sur vingt-deux appelés.

— Eh bien ! voyons ! dit le D^r Dorval, on va procéder à l'appel nominal. Vous répondrez : « Je pars », ou « Je reste ». Jean, tu ne comptes pas. Tu soignes la cuisine du bord.... Marie, tu accompagnes Jean, il va sans dire.

— Certes ! répondit M^{me} Elmier qui, bien souvent, avait suivi son mari dans ses voyages. Je tiens à être près de lui dans cette épreuve décisive.

— Très bien ! Numéro 1 !... Planel ?

— Je pars, répondit le savant qui, pour une fois, n'était pas distrait.

--- Numéro 2 !... M^{me} Planel ?

— Je n'abandonne pas Éric. Il serait capable de s'arrêter dans une étoile et d'oublier que je suis restée sur la terre.

— Numéro 3 !... Guy ?

— Cette question !

— On répond : « Je pars ! » Pour un soldat vous n'êtes pas fort. C'est comme si l'un de vos lascars vous criait : « Me voilà ! » au lieu du « Présent ! » réglementaire... Numéro 4 avec un mauvais point.

M^e Morisset ?

— Je pars, dit avec conviction le notaire.

— Et moi aussi, ajouta M^{me} Morisset.

— Madame, vous devancez l'appel. On vous pardonne parce que vous n'avez jamais fait de service actif... Numéros 5 et 6 !

Lehul, vous, vous êtes nécessaire, utile, indispensable. C'est pourquoi vous avez le numéro 7 ! Milvier ?

— Je pars avec l'espoir de croquer un beau paysage là-haut.

— Trop de paroles mon cher. Vous gaspillez le temps. Numéro 8 !... M^{me} Milvier ?

— Je pars.

— Numéro 9 !... M. Dorsent ?

— Je pars. Je n'aurai plus jamais pareille occasion.

— Prenez donc vite le numéro 10 !... M^{me} Dorsent ?

— Je reste, je crains les étourdissements.

— Vous avez raison, madame. Aussi bien, les places commencent à se faire rares. Il est de toute évidence que j'accapare le numéro 11. Vous reviendriez tous neurasthéniques si je n'étais pas de la partie... Le numéro 12 revient forcément au mécanicien. Pressez-vous, mesdames et messieurs.

L'enthousiasme de la jeunesse était complètement tombé. N'était-on pas neuf pour se disputer ces trois places tant désirées ?

— Il va falloir tirer au sort les numéros 13, 14 et 15, dit le docteur, désolé de voir près de lui des mines tout attristées.

— Un instant ! intervint Elmier. Il ne faut pas qu'on puisse m'accuser d'avoir voulu tromper sur le poids de la marchandise.

— Saluez ! mesdemoiselles et messieurs, punctua Dorval.

— Je commence par éliminer Simone et Jacques comme trop légers.

— Papa ! s'écrièrent en même temps les deux enfants.

— Je n'y puis rien, mes chéris. C'est absolument nécessaire.

— Quel malheur !

— Dans ces conditions, dit M^{me} Planel, je retranche également Jeanne, Lucie et peut-être même Gaston.

— Maman, je dépasse le poids moyen de mon âge, et je suis aussi grand que M. Dorsent, réclama l'adolescent.

— Je ne veux pas exposer Solange à un danger et à des émotions que je ne partagerai pas, avança M^{me} Dorsent.

Solange eut un mouvement de révolte.

— Mais, maman, M. Elmier vous assure qu'il n'y aura pas de danger. Quant à des émotions, je vous garantis que vous serez seule à en avoir.

— Tu me consoleras de l'absence de ton père, ma chère enfant.

— Mais je ne me consolerais pas, moi, grommela la jeune fille, prête à pleurer.

Qu'allait devenir l'effet rêvé sur les petites amies ?

— Mademoiselle, je suis au désespoir, dit le docteur, mais j'ai trop de respect pour toutes les volontés maternelles en général et pour celles de M^{me} Dorsent en particulier, pour m'insurger contre sa décision. Vous restez donc quatre concurrents pour trois places. Il y a du mieux.

L'encombrement est moins grand qu'aux concours des grandes écoles.

— Bérangère, fais-moi l'amitié de te retirer, dit Solange à M^{lle} Milvier. Tu viendras passer avec moi la journée du voyage. Nous tâcherons de nous consoler ensemble.

La jeune fille n'était guère de cet avis.

Néanmoins, sa mère l'ayant invitée à s'y rendre, elle finit par s'incliner.

— C'est parfait ! triompha le docteur. J'attribue les derniers numéros : n° 13, Roger Planel ; n° 14, Gaston Planel ; n° 15, Yvonne Elmier. Tout le monde est-il satisfait et content ?

— Non !

— Pas moi !

— Pas nous !

C'était le cri des délaissés.

Pour les consoler, M. Elmier leur promet qu'ils monteraient avant les autres dans la promenade que l'on allait faire à Juvisy et que, de toutes façons, ils seraient les premiers voyageurs de l'aérobuser. Cette promesse leur rendit un peu de gaieté.

IV

LES DERNIERS ESSAIS

Quand la chaleur commença à décroître, petits et grands montèrent dans les autos que l'aviateur avait fait chauffer, et se dirigèrent vers le champ d'expérience. Là, tous purent à l'aise contempler l'aérobuse sorti de son hangar.

— Il n'est pas construit comme un aéroplane ordinaire, s'écria aussitôt Roger Planel.

— Non, répondit Elmier. Ce n'est pas non plus un aéroplane ordinaire. C'est un hélicoptère.

— On demande des explications, dit le peintre.

— L'hélicoptère est un instrument dans lequel le poids de l'appareil et des voyageurs est contre-balancé par une traction de bas en haut. Cette traction est exercée par le système d'hélices à axe oblique qui a frappé l'œil observateur de Roger. Sans ces hélices sustentatrices, il serait bien difficile au grand oiseau de prendre son essor. Il ressemblerait à une lourde autruche qui court en battant des ailes, mais qui ne vole jamais.

— Ton appareil a aussi des plans sustentateurs, remarqua le professeur.

— Oui, et c'est ce qui fait sa ressemblance avec l'aéroplane. Ces plans sustentateurs assurent sa stabilité en

l'air. Pour garantir contre les descentes trop rapides, j'ai apporté les derniers perfectionnements de mon parachute.

Et maintenant, je tiens ma promesse. Que tous ceux qui ne partiront pas dans trois jours montent immédiatement.

Aussitôt Bérangère, Solange, Simone, Jacques, Jeanne et Lucie se hissèrent dans l'appareil à l'aide d'un marchepied qui, par un ingénieux système, se repliait et disparaissait comme par enchantement.

Edmond Lefranc et Lehul les installèrent sur des banquettes que tous proclamèrent aussi confortables que celles du plus luxueux compartiment de première. Tout le monde étant casé, Elmier mit l'avance à l'allumage, et l'aérobuse se mit en mouvement. Pendant une minute, il roula sur son chariot. Puis il s'éleva lentement, d'un mouvement majestueux et régulier, et bientôt on le vit planer à cent mètres de hauteur.

Tous les cœurs battaient bien fort, surtout celui des mères. M^{me} Dorsent esquissa même le geste de tirer son mouchoir, mais le docteur lui lança des regards tellement ironiques qu'elle crut bon de rentrer cette intempestive manifestation de tendresse.

Cependant le grand oiseau diminuait à vue d'œil. Bientôt, il fallut des lorgnettes pour l'apercevoir. Enfin, il disparut complètement.

— Je voudrais bien voir la figure que font là-dedans Jeanne et Lucie, dit M^{me} Planel.

— Je gage qu'elles sont les deux fillettes les plus heureuses du monde, répondit son mari. Il faut que nos enfants s'habituent à vivre avec leur siècle. L'avenir n'est plus aujourd'hui à ceux qui s'enlisent dans la routine

du passé ; il appartient aux pionniers toujours prêts à marcher de l'avant.

— Bravo ! Éric, applaudit le docteur. Je n'attendais pas de vous une telle profession de foi.

— Et pourquoi donc ? Parce que je passe ma vie dans des choses qui ne paraissent pas pratiques ? Détrompez-vous. Mes rêveries ne sont pas perdues. Jamais, sans nos calculs, un aéroplane n'aurait volé. Et Elmier n'aurait pas construit son appareil s'il n'était pas aussi bon mathématicien qu'inventeur génial. Toutes ses pièces ont dû être établies sur des formules d'une exactitude rigoureuse. Il a fallu représenter les résistances et les frottements par des coefficients scrupuleux. Soyez certains que si ses plans n'avaient pas été ceux d'un ancien Polytechnicien, son aérobus ne donnerait pas aujourd'hui les résultats merveilleux que vous constatez.

— Cela me console un peu de tous les x qu'il me faut avaler, dit Gaston.

Une demi-heure à peine s'était écoulée que les lunettes commencèrent à découvrir un point noir dans le ciel. Puis, la vision se rapprocha, se précisa. Le vaisseau de l'air rentrait de sa promenade céleste. Il plana quelques instants au-dessus du champ d'expérience, pour, avec une admirable précision, descendre ensuite doucement, moelleusement. Appuyés au bastin-gage, les enfants agitaient leurs mouchoirs en poussant des cris de joie. Quelques secondes encore, et l'aérobus toucha terre, s'appuyant en même temps sur ses patins et sur sa béquille.

Les amis d'Elmier l'entourèrent et l'accueillirent avec d'enthousiastes exclamations.

— C'est magnifique !

— C'est vertigineux !

— C'est miraculeux !

— L'air est définitivement conquis !

— Les deux mondes vont se donner la main par-dessus les mers.

— On pourra accepter une invitation à dîner à New-York.

— Nous n'en sommes pas encore là, rectifia modestement Elmier. Dans cette promenade enfantine, je n'ai pas voulu donner d'émotions à mes jeunes voyageurs. Je n'ai fait que du soixante-dix à l'heure.

— Ce n'est pas possible ! s'écria Bérangère Milvier. Nous étions si doucement portés !

— Excusez-moi de vous contredire, mademoiselle, répondit Lehul. Nos appareils enregistreurs sont très précis, comme tout notre mécanisme, d'ailleurs.

— Et maintenant, dit l'aviateur, au tour des grandes personnes. Montez, mesdames, messieurs. Installez-vous comme dans votre domicile.

M^{me} Planel éleva une objection.

— Qui va garder la jeunesse pendant notre absence ?

— Nous sommes assez grands pour nous garder seuls, répondit Solange Dorsent.

— Ce sera Paul, dit l'aviateur, sans faire attention à la réflexion de la jeune fille. Il s'entend fort bien à jouer à la maman.

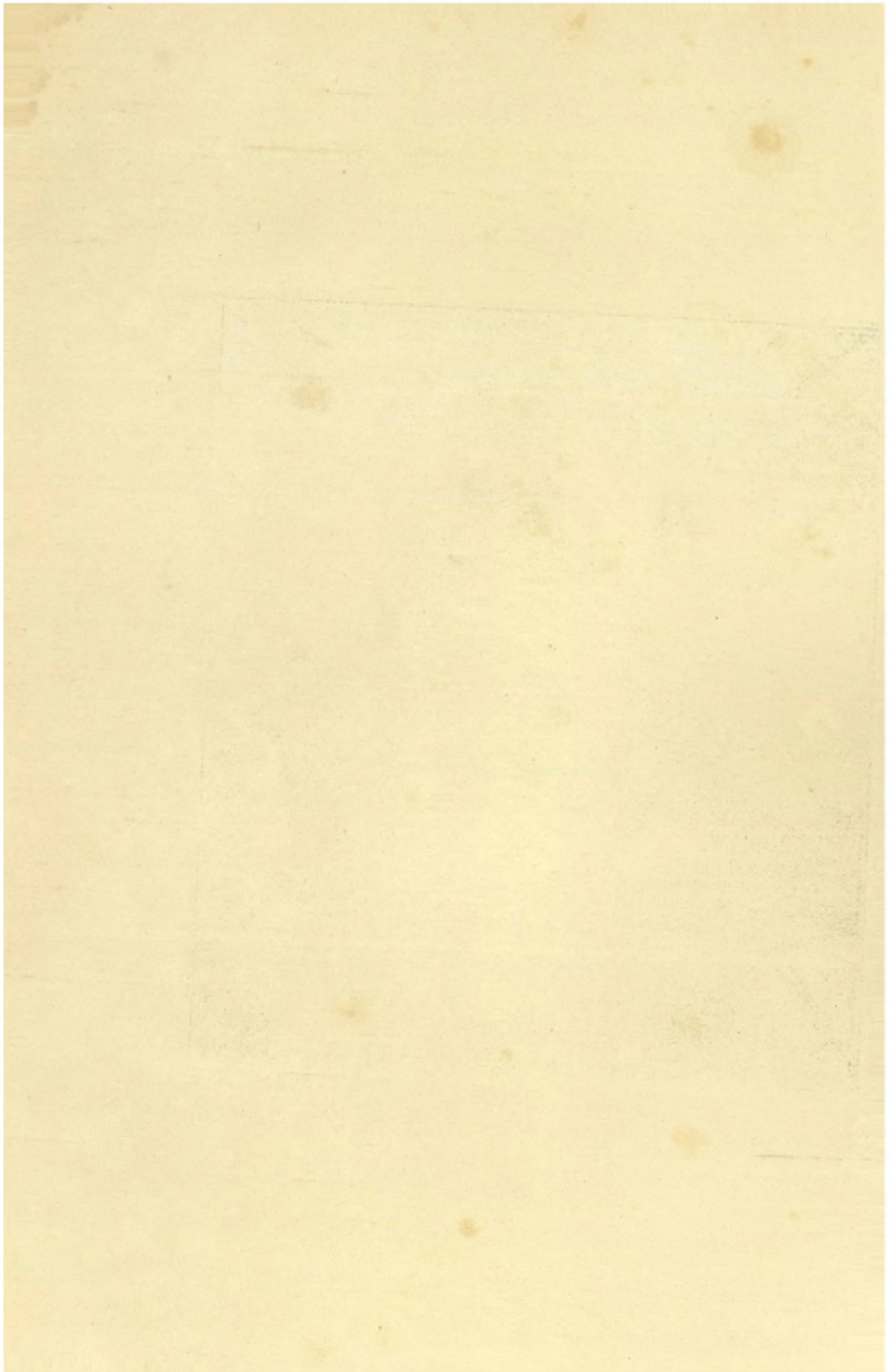
Le docteur lança une œillade furieuse à son beau-frère. Il se sentait pris entre sa courtoisie qui lui disait de rester auprès des jeunes filles, auxquelles sa bonne humeur plaisait beaucoup, et son vif désir de leur fausser compagnie.

Heureusement, M^{me} Dorsent le tira d'embarras.



(Cliché Le Royer)

L'AVIATEUR VIDART, DÉTENTEUR DU RECORD DE LA HAUTEUR (5.000 mètres)



— Décidément, dit-elle, je ne serai pas des vôtres. Je crains le vertige.

— Je n'ose insister, madame, mais votre compagnie nous manquera beaucoup, dit galamment Elmier.

— Vous n'aurez pas le temps de vous en apercevoir, cher monsieur.

— Chère madame, fit le docteur pressé d'en finir, je crois que vous vous entendez beaucoup mieux que moi à jouer à la maman. Alors, si vous le permettez, je vous confie mes intéressantes ouailles.

Sans attendre la réponse, il franchit le bastingage avec l'agilité d'un acrobate.

Cinq minutes plus tard, l'aérobus planait de nouveau, puis disparaissait aux yeux des enfants émerveillés.

Cette fois son absence fut plus longue, et la nuit était presque tombée quand il revint à son point de départ.

— Tout va bien, dit joyeusement Elmier. Ce soir, ma participation au concours sera officielle. Dieu aidant, j'ai bon espoir de réussir.

Cependant, comme on le pense bien, les expériences finales, malgré les précautions prises, n'avaient pu demeurer secrètes. La dernière surtout venait d'être suivie par de nombreux curieux qui s'étaient rassemblés au delà des palissades. Déjà, d'ailleurs, les journaux parlaient — sans détails — de l'aérobus Elmier.

Lorsqu'on rentra à Paris, les camelots criaient les journaux du soir. Dorval en acheta quelques-uns. Ils portaient une manchette en énormes lettres :

Deux nouveaux concurrents pour le prix Curdell : Elmier et Edwin Emerson.

— Comment ! s'écria l'ingénieur, Emerson concourt ? Mais quand cela ?

— C'est ce que nous allons voir, répondit son beau-frère en dépliant la feuille, non sans quelque émotion.

Il la parcourut rapidement du regard et finit par découvrir l'entrefilet suivant :

« *Un nouveau concurrent pour le prix Curdell.*

» Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que le célèbre aviateur américain Edwin Emerson est en route pour la France, dans l'intention de prendre part à la coupe Curdell. Il débarquera au Havre le 28, par conséquent le lendemain du jour où Elmier aura tenté l'épreuve. Si ce dernier réussit, Emerson aura traversé inutilement l'Atlantique. »

Un soupir de soulagement s'échappa de toutes les poitrines.

— Ouf ! j'ai eu chaud, dit le docteur. Enfin, rien n'est perdu.

— Au contraire ! continua d'Arnal. Emerson débarquera juste à temps pour apprendre le succès de Jean.

— A moins que la télégraphie sans fil, que nous devons encore à un grand savant français, le D^r Branly, le lui ait fait connaître avant qu'il touche terre, acheva Lehul.

— C'est la grâce que je vous souhaite, conclut Dorval qui savait toujours avoir le dernier mot.

Avant de quitter ses amis, Elmier leur fit ses dernières recommandations :

— Je dois vous prévenir qu'il faut être matinal. Nous partons à cinq heures du matin. Inutile de rien emporter. Je compte vous faire coucher chacun chez vous. Et surtout, pas d'émotions, pas d'énervement.

— Pour qui nous prends-tu ? riposta d'Arnal. Je suis sûr que mon ordonnance devra venir me réveiller, tellement je dormirai bien.

Tout le monde, cependant, n'était pas aussi calme.

En effet, le lendemain soir, M. Dorsent fit dire à Elmier que, ne se sentant pas très bien portant, il préférerait renoncer au voyage projeté. Ses regrets étaient accompagnés de l'espoir que l'ingénieur n'aurait pas grand'peine à le remplacer.

Les amis du commerçant pensèrent que son indisposition devait prendre sa source dans les craintes de sa femme et dans le dépit de sa fille.

— Cette petite dinde de Solange, parce qu'elle reste, se sera cramponnée aux basques de son père pour qu'il ne parte pas, dit Roger Planel qui n'était pas toujours galant.

— En voilà une que je materais si elle était ma sœur ! renchérit Gaston.

Un silence général suivit cette petite catilinaire, mais au fond les parents étaient de l'avis de leurs enfants.

Elmier remplaça facilement l'infidèle. Il se refusa à choisir parmi la liste innombrable de ceux qui étaient venus s'inscrire dans ses bureaux pour le cas où il manquerait de passagers. La curiosité et la malveillance étaient toujours à craindre, surtout depuis qu'un nouveau concurrent s'était révélé. Il prit donc dans ses ateliers un brave garçon très fort en mécanique et dont la présence pouvait n'être pas inutile.

Leroux fut enchanté de l'aubaine et tout fier du prestige qu'elle lui donnerait bientôt aux yeux de ses camarades, il remercia son patron de la bienveillance qu'il lui témoignait. Elmier lui assura que s'il était satisfait de ses services, il lui confierait bientôt un appareil à piloter. Cette promesse n'était du reste pas nécessaire pour le décider à bien faire.

V

LE GRAND DÉPART

Sic itur ad astra!

Le 27 août, à quatre heures du matin, la plaine de Longchamp était noire de monde. Sous le petit jour blafard, les groupes prenaient des apparences falotes et fugitives. On eût dit un rendez-vous d'ombres à quelque assemblée de morts.

Peu à peu les apparences se dégagèrent, et l'aube éclaira une foule innombrable venue pour assister au départ d'Elmier. De ceux qui étaient là, bien peu avaient connu, cette nuit-là, les délices d'un bon lit. Beaucoup avaient tué le temps en jouant, en chantant et en buvant dans les guinguettes dont le personnel était resté debout. D'autres, se fiant à la douceur de la température, s'étaient étendus sur l'herbe, au pied d'un arbre, sans souci des moustiques qui mettaient largement à profit cette occasion de bombance inespérée. Enfin, certains avaient établi de véritables campements, s'abritant sous des tentes qu'ils commençaient à replier. La police se montrait tolérante, on ne court pas tous les jours le grand prix Curdell. Tout ce peuple, du reste, était bon enfant et ne demandait qu'à se laisser parquer et discipliner. Le souvenir d'acci-

dents récents dus au manque de docilité des spectateurs achevait de lui inspirer de la soumission.

Elmier avait couché dans le hangar, auprès de son appareil, avec Edmond Lefranc et Leroux. Il était en pleine possession de lui-même : il fallut même, pour le réveiller, aller lui crier dans l'oreille :

— Monsieur, je crois qu'il est temps, si nous ne voulons pas être en retard.

Aussitôt, il sauta au bas de son lit de camp et s'empressa aux derniers préparatifs.

Il ne tarda pas à être rejoint par Karl Lehul qui arriva avec le Dr Dorval.

Celui-ci ne tenait plus en place et maugréait :

— Pourvu qu'ils ne soient pas en retard ! Je suis sûr qu'il y en aura qui nous joueront le tour.

— Pourquoi veux-tu cela, Paul ? demanda Elmier.

— Tu vois, ce poltron de Dorsent s'est déjà défilé.

— Ce n'est pas une raison.

— Milvier n'a jamais d'heure pour rien.

— Il sait pourtant être matinal pour croquer les levers de soleil.

— Oui, mais sa femme a toutes les peines du monde à arriver à la messe d'une heure à la Madeleine.

Comme pour répondre à l'appel du docteur, Frédéric et sa femme parurent.

— Eh bien ! êtes-vous rassuré ? demanda Lehul.

— Euh ! Euh ! cela fait toujours deux. Mais il y a encore M^e Morisset que son premier clerc est obligé d'aller tirer de son lit tous les matins, quand les clients le réclament... Et Planel qui passe sa vie en calculs et qui n'a jamais su mettre une montre à l'heure.

Tout à coup une trompe d'automobile retentit.

La voiture vient s'arrêter à l'entrée de l'aérodrome. Les Planel et les Morisset en descendent ensemble.

— L'ordonnance du capitaine aura peut-être oublié de l'éveiller, gémit encore Dorval.

— Ah çà ! mais, docteur, finit par dire Lehul, est-ce que par hasard, vous auriez vu une araignée en vous éveillant ? Si vous continuez, vous engendrez la neurasthénie, au lieu de la guérir.

Le brave Paul finit par convenir qu'il ne s'était pas endormi. De tous, il était le plus nerveux, le plus agité.

A cinq heures moins le quart, d'Arnal arriva aussitôt, suivi de Marguerite et d'Yvonne.

Pendant qu'Elmier s'empresait vers sa femme et sa fille, Lefranc dit à son jeune camarade :

— Embarquons l'essence ! il ne manque plus que cela.

Et il sortit du hangar une caisse qu'il semblait manier avec une excessive difficulté. Leroux lui offrit son aide, mais il la refusa obstinément et fit même un brusque mouvement pour éviter que l'ouvrier touchât son fardeau.

Cet entêtement intrigua fortement Leroux. Sans trop savoir pourquoi, il voulut aussitôt en découvrir la cause. Lui-même, avec beaucoup de peine, chargea la seconde caisse. Pendant que le mécanicien vérifiait l'équilibre des patins et de la béquille, Leroux souleva vivement la première caisse. Il faillit pousser une exclamation d'étonnement en constatant qu'elle ne contenait que des bidons vides. Tout de suite, il eut l'intuition de quelque machination ténébreuse, à laquelle il fallait parer immédiatement.

Que faire ? Les instants étaient précieux. Dans quelques minutes on allait partir. Qu'arriverait-il si l'on manquait

d'essence en route ? Certainement il y avait là un subterfuge de Lefranc. A tout prix, il fallait, pendant quelques minutes, se débarrasser de celui-ci.

La Providence vint à l'aide de Leroux.

Elmier se rapprocha vivement et dit au mécanicien :

— Je vais donner moi-même le dernier coup d'œil. Courez vite à l'auto et rapportez-en le petit sac de cuir fauve que madame y a laissé.

Lefranc partit sans défiance.

Il n'avait pas tourné le dos que Leroux, rapide comme l'éclair, était au hangar et en rapportait, aussi vite que le poids le lui permettait, une autre caisse pleine d'essence. En la plaçant de champ, il parvint à la dissimuler sous une banquette, et pour plus de sûreté, se tint debout devant elle.

Il était temps : Lefranc revenait à toute vitesse avec le sac.

— Eh bien ! dit Elmier, cette fois-ci, nous sommes au complet. Vous avez armes et bagages ? Embarquons !

Sous prétexte d'aider les voyageurs à s'installer, Leroux demeura devant sa caisse tant qu'on put l'apercevoir.

Les membres du jury exercèrent leur contrôle. Puis Elmier prit la place du pilote, et, à cinq heures juste, il mit son moteur en mouvement.

Une minute plus tard, l'aérobis planait au-dessus de la foule enthousiaste qui le saluait d'acclamations vibrantes. Avec la plus grande aisance, il opéra quelques virages, s'éleva peu à peu, pour cingler ensuite au sud-ouest.

Les bravos étouffaient presque le bruit du moteur. Ils empêchèrent de distinguer le cri que Lehul et d'Arnal, appuyés au bastingage, jetèrent en adieu à ces Français si fiers de leurs compatriotes :

— Vive la France !

Mais on vit un képi et une casquette s'agiter en l'air ; on devina l'intention des voyageurs, et un écho formidable, jailli de cinq mille poitrines, répéta :

— Vive la France !

Elmier marcha d'abord à une allure modérée. Il voulait connaître l'impression des passagers.

— Comment vous trouvez-vous ? demanda-t-il à M^{me} Milvier.

— Mais très bien.

— N'avez-vous pas la respiration gênée ?

— Pas du tout. Je respire beaucoup mieux qu'à terre.

— Comment donc ! s'écria Yvonne. Ce n'est plus la peine d'aller chercher l'air pur et frais des montagnes. Il suffit de prendre l'aérobis.

— Et vive la cure d'aérobis ! cria Dorval, que les heureuses circonstances du départ avaient remis en possession de sa belle humeur.

— J'aime mieux cela qu'une cure d'huile de ricin, affirma d'Arnal.

— Ne parlez pas de choses déshonnêtes devant les dames, plaisanta Milvier.

Quant à moi, poursuivit-il, je suis si confortablement installé que je pourrais prendre un croquis du firmament. Malheureusement, j'ai oublié mon album.

— Je t'avais bien dit que tu oublierais quelque chose, fit en riant sa femme. Si je ne te suivais pas si fidèlement, tu serais capable de m'oublier.

— Je suis bien tranquille. Je sais que tu ne t'oublieras pas.

— Mauvais sujet !

On s'égaya de cette querelle pour rire.

— Attention ! cria Elmier. Je rends les rênes à mes cent vingt chevaux.

En effet, l'aérobuse se mit à filer comme un éclair à travers l'espace.

Les conversations devinrent plus difficiles, mais ne s'interrompirent pas pour si peu. Les jeunes gens, surtout, ne tarissaient pas de questions et d'exclamations.

— On devrait créer un corps spécial d'aviateurs militaires, dit Gaston qui sentait faiblir sa vocation de marin.

Il me semble qu'il serait aussi beau de conduire un aérobuse que de commander à une frégate.

— Évidemment, mon ami, répondit le capitaine. Seulement, vous auriez forcément moins de monde sous vos ordres.

— Pensez-vous, capitaine, demanda M^e Morisset, que l'aéroplane puisse devenir un engin de guerre véritablement pratique ?

— L'aéroplane, à mon sens, ne sera jamais qu'un éclaireur ou un indicateur. Mais un aérobuse comme celui-ci pourrait fort bien transporter des explosifs et les lancer. Il suffirait de lui donner un aménagement militaire pour qu'il devint aussitôt un terrible adjuvant des troupes terrestres. Figurez-vous ce grand oiseau fondant tout à coup du haut des airs sur un corps d'armée, et faisant pleuvoir sur lui une grêle de projectiles. L'effet physique serait terrible, et l'effet moral considérable. Les éclaireurs qui précèdent l'armée ne suffiraient plus, puisque leur vigilance pourrait être à chaque instant déjouée par un ennemi tombant du ciel.

— Et que pourrait-on opposer à ce terrible visiteur ? demanda le peintre.

— Pour combattre l'oiseau, il n'est que l'oiseau. Il

faudrait imiter les chasseurs du moyen âge qui dressaient des faucons. L'aéroplane deviendrait le faucon de ses semblables, et il ne se ferait pas faute de harceler son grand-père l'aérobuse.

Roger et Gaston écoutaient avec grand intérêt les explications du capitaine.

L'ainé des deux frères demanda :

— Et selon vous, comment pourrait-on s'assurer la victoire ?

— S'il s'agit d'aéroplane, la victoire, évidemment, restera toujours au plus léger. Si le poursuivi se sent rattrapé, tant qu'il pourra s'élever, il sera le plus fort. S'il parvient à garder son altitude jusqu'à ce que son adversaire soit réduit à l'impuissance, il est manifeste qu'il est sauvé.

— Mais si un aéroplane luttait contre un aérobuse ?

— Ici, la lutte serait inégale. Pourtant, deux hypothèses sont à envisager.

— Lesquelles ?

— Ou l'aéroplane porte un engin explosif ou il n'en porte pas. Dans le premier cas, il n'aura qu'à surplomber l'aérobuse pour le réduire en miettes. Dans le second, il serait au contraire à la merci de son puissant adversaire. Mais, comme je vous le disais tout à l'heure, l'aéroplane ne semble guère destiné, jusqu'à présent, à jouer le rôle de lanceur d'explosifs.

— Capitaine, interrompit M^{me} Elmier, votre conférence est certainement intéressante. Pourtant, je trouve que cet air vif creuse l'estomac, et qu'un léger *frustulum*, en attendant le déjeuner, serait fort bien venu.

— Bravo ! Bravo !

— La bonne idée ! s'écria-t-on de toutes parts.

— Un déjeuner en aérobis ! chouette, papa ! dit Gaston, retrouvant pour un moment son argot de collégien.

Yvonne ouvrit le paquet soigneusement enveloppé qui contenait les sandwiches, et tout le monde fit honneur à ce repas improvisé dont l'inattendu doublait l'agrément.

VI

SERONS-NOUS EN PANNE ?

On voyageait depuis deux heures et demie. On avait survolé bien des villes et franchi bien des clochers. Lehul réparait soigneusement sur la carte le point où l'on se trouvait. Parfois, une courte discussion éclatait par brèves monosyllabes entre les deux ingénieurs. C'est qu'il n'est pas toujours commode de déchiffrer la carte de l'état-major et d'identifier le pays que l'on traverse.

Le capitaine faisait remarquer à ce sujet qu'il serait de toute nécessité de créer des cartes spéciales aux aviateurs. Les différents accidents de terrain devraient y être coloriés de diverses teintes, de façon à ce que la simple vue pût faire distinguer immédiatement un bois, un cours d'eau, un monticule, une tranchée. On ne pourrait dresser des cartes aériennes d'une scrupuleuse exactitude qu'en s'astreignant à prendre du haut des airs d'innombrables photographies. Un tel travail serait énorme, mais rendrait d'immenses services à l'aviation civile et militaire.

On approchait du Mans.

— Attention ! cria Dorval. Voilà l'endroit fatal, le passage ennemi des aviateurs. Mesdames, recommandez votre âme à Dieu.

Cette remarque jeta un froid sur la gaieté générale. Personne n'était superstitieux, dans la compagnie. Néanmoins, tout le monde aurait bien voulu se trouver trente kilomètres plus loin.

M^{me} Planel, M^{me} Elmier et Yvonne firent le signe de la croix et se mirent à prier tout bas.

Déjà, on avait fait deux fois le plein d'essence. L'aviateur dit à Lehul :

Il faudra préparer la dernière caisse. Elle va bientôt être nécessaire.

L'ingénieur se rendit à cet avis.

Quelle ne fut pas sa stupeur de trouver la caisse remplie de bidons vides !

Un moment, il resta sans parole et sans respiration. Puis il crut à une erreur de sa part et retourna soigneusement les deux caisses. Elles étaient également vides.

Le désespoir s'empara de l'ingénieur. Quoi ! pour cette incroyable omission, allaient-ils échouer comme Singrün, alors que tout semblait les favoriser ? Devraient-ils atterrir avant de terminer le voyage ? Non ! c'était impossible. La Providence viendrait à leur aide.

En se retournant, il vit les trois femmes en prière et se sentit un peu réconforté. Si l'on pouvait arriver, tout de même ! Mais non ! C'était enfantin de penser cela, enfantin et ridicule. Il fallait un miracle, et les miracles ne se produisent que dans des circonstances exceptionnelles.

Justement, Elmier l'appelait. Il fallait bien lui faire la terrible révélation.

Lehul s'approcha très près du pilote, et lui dit :

— Il n'y a plus d'essence.

— Plus d'essence !! ?

L'aviateur se retourna si brusquement que l'appareil eut une violente secousse.

D'un signe, Lehul confirma ses paroles.

— C'est impossible !

L'ingénieur ne répondit que par un geste désespéré.

— J'avais commandé d'en apporter deux caisses.

— Elles sont vides.

— Une seule a été utilisée.

De nouveau, Lehul leva les bras et les laissa retomber.

— Prends la direction un instant. Je vais voir moi-même.

Hélas ! l'évidence était là. Plus rien !

Très pâle, mais quand même maître de lui, l'aviateur appela Lefranc.

Celui-ci s'approcha sans empressement.

— Je vous avais ordonné d'embarquer deux caisses d'essence.

— Oui, monsieur. Elles sont là.

— Vous les avez portées vous-mêmes dans l'aérobuse ?

— J'en ai porté une et Leroux a porté l'autre.

— Bien ! appelez Leroux.

Le mécanicien fit signe à son jeune compagnon qui se tenait debout à l'arrière de l'appareil.

Leroux s'empessa d'obéir.

— Tu as bien transporté ce matin une caisse d'essence du hangar à l'aérobuse ?

— Parfaitement, monsieur.

— Elle était pleine ?

— Oui, monsieur.

— Le jurerais-tu sur la tête de ta mère ?

— Je le jure.

— Comment se fait-il alors que l'une des deux soit vide ?

Elmier se tourna vers Lefranc avec des yeux brillants d'indigation.

— Je ne sais pas, monsieur, balbutia le mécanicien.

Instinctivement, il fuyait le regard de son patron.

— Il le sait, monsieur, dit tranquillement Leroux.

Elmier poussa un cri d'étonnement, tandis que Lefranc devenait blême.

— Et comment le sait-il ? demanda l'aviateur.

— Il a transporté une caisse vide en simulant de grands efforts comme si elle était très lourde, et il m'a défendu de l'aider.

— Tu savais cela et tu ne me l'as pas dit ! cria Elmier.

— Il était trop tard, monsieur. Nous avons besoin de Lefranc pour le départ. Mais, rassurez-vous, rien n'est perdu.

— Comment ! malheureux ! Mais nous allons être obligés d'atterrir faute de pouvoir alimenter le moteur, et tu sais bien que les conditions du concours interdisent toute halte à l'aller.

— Vous ne manquerez pas d'essence, monsieur. Je n'ai pas voulu donner l'éveil à Lefranc que je soupçonnais d'ourdir quelque noir complot. J'ai laissé sa caisse comme il l'avait mise. Mais pendant qu'il était allé chercher le sac de madame, j'en ai caché une autre dans l'aérobuse. Elle est sous la banquette de M^{me} Milvier. Je vais la chercher.

Le jeune homme alla prier la femme du peintre de se déranger un instant. Aux conciliabules qui venaient de se tenir, les passagers avaient pu juger qu'une chose anormale se passait, mais ils étaient loin d'en soupçonner la gravité. Milvier plaisanta même le mécanicien.

Comment ! jeune homme, c'est là que vous placez votre combustible ! On ne vous a donc pas appris à l'école qu'il faut avoir une place pour chaque chose et mettre chaque chose à sa place. Les chauffeurs des grandes compagnies seraient bien accueillis s'ils logeaient leur réserve de charbon dans les jupes des dames.

Leroux ne répondit rien. Le bonheur de sauver la situation le rendait muet.

Grâce à lui, la marche n'éprouva même pas de ralentissement et se poursuivit régulière, normale, magnifique.

Penché vers Léhul qui ne comprenait rien à ce qui venait de se passer, Elmier lui dit :

— Je t'expliquerai tout plus tard. Peux-tu garder encore la direction pendant un moment ?

— Certainement. Je ne suis pas fatigué. Tout marche à ravir.

— Bon ! C'est parfait ! Tout à l'heure, je viendrai te remplacer.

Il se retourna vers Lefranc, qui était demeuré à la même place, surveillé de très près par Leroux.

D'une voix froide, mais un peu saccadée, Elmier lui dit :

— Mon garçon vous m'avez trahi. Sans l'intervention de votre camarade, vous rendiez inutiles tous mes travaux et toutes mes peines. Vous allez me dire pourquoi vous avez commis cette mauvaise action.

— Mais, monsieur..., je n'ai rien fait..., je ne sais pas...

— Trêve de mensonges ! Répondez.

— C'est ce petit mouchard qui a inventé tout cela contre moi pour se faire valoir. Je vous assure, monsieur, que...

— Vous mentez. Tout le dit dans votre attitude.

— Mais..., je ne sais pas..., je n'ai rien à dire...

— Écoutez, mon garçon, vous pouvez remercier le bon Dieu que j'aie su dominer mon premier mouvement d'indignation. Votre vie n'aurait pas pesé bien lourd entre mes mains. Ne vous croyez pas sauvé. En arrivant à Nantes, nous trouverons de la police et des gendarmes, et vous pourriez fort bien ne pas revoir Paris de sitôt. Seule votre franchise peut vous assurer des droits à mon indulgence.

Le malheureux tremblait. Il se décida enfin.

— Eh bien ! monsieur, fit-il d'une voix entrecoupée, je vais vous dire... Je jure que, jusqu'à hier soir, je vous ai honnêtement et fidèlement servi.

— Pourquoi n'avez-vous pas continué ?

— Voilà ! hier soir un homme est venu me trouver, il m'a dit : « Certaines gens donneraient gros à qui ferait rater le voyage d'Elmier. » D'abord, je ne voulais pas l'écouter. Je lui disais que j'étais un brave garçon, que personne n'avait rien à me reprocher et que je ne voulais pas commencer à mal faire.

— Ensuite ?

— Ensuite... Je ne sais pas où ces gens-là vont puiser leurs renseignements... Toujours est-il qu'il m'a parlé de mes dettes et que mes créanciers me poursuivraient, saisiraient mon salaire.

— Vous avez des dettes ?

Lefranc baissa la tête.

— Oui, monsieur.

— Vous gagnez pourtant largement votre vie.

L'ouvrier ne répondit pas.

— Enfin ! C'est votre affaire... Alors cet homme vous a offert de l'argent ?

— Oui, monsieur... Et puis, j'aime autant tout vous dire. Deux jours avant les courses d'Auteuil, un camarade m'a affirmé avoir un bon tuyau. Alors, j'ai emprunté de côté et d'autre pour pouvoir jouer plus gros jeu. J'ai perdu !

— Malheureux !

— Ce n'est pas tout. J'ai voulu me rattraper au Grand Prix. Avec peine, cette fois, j'ai trouvé prêteur. Mais la mauvaise chance me poursuivait. C'est ainsi que j'ai contracté des dettes.

— Et c'est pour cela que vous risquiez notre vie à tous ?

— Oh ! monsieur, je vous sais si adroit ! J'étais bien sûr de vous voir atterrir sans accident.

— Admettons-le. En tout cas, vous détruisiez le résultat de mes travaux, vous ruiniez l'espoir de ma famille et de tous mes amis et, pis encore, vous compromettiez l'aviation française.

— Pardonnez-moi, monsieur, je vous en supplie. Je donnerais ma vie pour avoir toujours rempli mon devoir. Cet homme maudit a été mon mauvais génie.

— Il vous a promis une grosse somme ?

— Dix mille francs.

— Quand cela ?

— A mon retour à Paris, si vous aviez échoué... Mais vous réussirez, monsieur. Je vous en supplie, pardonnez-moi.

Elmier considéra longuement le mécanicien. Ce garçon ne devait pas être mauvais au fond. Il avait cédé à un moment de vertige, d'entraînement. Ce serait faire une bonne action que de le sauver de lui-même.

L'ingénieur ne voulut pas trahir aussitôt son impression.

— Savez-vous bien, continua-t-il, que ce que vous avez fait peut, devant le Code, s'appeler abus de confiance ou même tentative d'homicide ?

Lefranc se mit à trembler.

— Si vous me livrez aux gendarmes, monsieur, balbutia-t-il, avec des sanglots dans la voix, ma pauvre mère en mourra de chagrin... Épargnez-moi, par pitié, et vous n'aurez jamais de serviteur plus dévoué.

— Je vais réfléchir, répondit Elmier. En attendant, vous ne trouverez pas mauvais qu'on veille sur vous d'une façon particulière. Vous allez retourner à l'arrière de l'appareil. MM. Lehul et Leroux ne vous perdront pas de vue. Votre vie répond de la moindre tentative suspecte de votre part.

Pour bien appuyer ses paroles, l'aviateur tira un revolver de sa poche et le tendit à Leroux.

— Je suis responsable de tout, mon ami. Quoi qu'il arrive, je te couvrirai.

Puis il dit à l'ingénieur :

— Rends-moi la place. Je vais reprendre la direction. Je t'en prie, installe-toi à l'arrière avec Leroux, et ne quitte pas Lefranc des yeux.

Lehul comprit que quelque chose d'extraordinaire venait de se passer. Mais l'heure n'était pas aux explications. Il suivit ponctuellement les instructions d'Elmier.

VII

LA FIN DE LA PREMIÈRE ÉTAPE

Le Mans était passé depuis longtemps. La gravité de la situation avait échappé aux passagers. Seule, peut-être, M^{me} Elmier était sérieusement inquiète. Elle avait suivi attentivement les jeux de physionomie de son mari, et elle était certaine que lui, si froid et si pondéré d'ordinaire, n'avait pu s'émouvoir pour un incident insignifiant. Mais, comme Lehul, elle comprenait qu'il fallait mettre un frein à une curiosité pourtant bien légitime.

Les jeunes gens, eux, trop occupés par le paysage qui défilait sous leurs yeux avec une rapidité vertigineuse, ne s'étaient aperçus de rien. Et puis, tout à coup, Roger se souvint que les explications du capitaine avaient été interrompues au moment le plus intéressant ; il le pria de les reprendre.

— Vous croyez donc, demanda-t-il à d'Arnal, que l'aérobuse pourrait devenir une sorte de torpilleur aérien ?

— Torpilleur est peut-être un peu fort, répondit le capitaine. D'ailleurs, l'aérobuse vient au monde : tout son avenir est encore à régler. Mais je suis certain qu'il pourrait transporter des explosifs et les lancer.

— L'aéroplane ne peut-il remplir cet office ?

— Ses dimensions ne s'y prêtent guère. En revanche,

il constitue une estafette merveilleuse et un éclaireur sans égal.

— Vraiment! s'écria Gaston. Mais c'est très intéressant cela.

— Je suis persuadé que, dans les guerres futures, l'aéroplane jouera un rôle capital. Comme estafette, il n'a pas son pareil. Il va plus vite que n'importe quel mode de locomotion, et en s'élevant à une hauteur suffisante, il passe au-dessus de l'ennemi en lui faisant la nique. Pour les ordres à transmettre, le courrier en aéroplane l'emporte sur tous les autres.

— Que faites-vous donc de la télégraphie et de la téléphonie sans fil? demanda le professeur.

— Ce sont d'excellents moyens. Cependant, une dépêche peut toujours être interceptée. C'est une grande imprudence que de l'envoyer, même par la télégraphie sans fil, quand elle doit traverser une ligne ennemie. Dans les régions peu sûres, l'aéroplane à une place, rapide et léger, monté par un pilote intrépide, est l'instrument rêvé.

Roger se voyait déjà franchissant, à cinq cents mètres de hauteur, des rangées de casques à pointes.

— Mon Dieu! s'écria-t-il, que je serais heureux d'être ce pilote!... Le rôle d'explorateur doit être aussi bien agréable, quand on l'exerce du haut des airs.

— Certes! Et c'est un rôle très important. Jusqu'à présent, les cavaliers avaient rempli l'office d'éclaireurs. Mais bien des détails leur échappaient forcément. Ainsi, ils définissaient très mal la gauche et la droite de l'ennemi. Les éclaireurs volants, au contraire, mis en relation avec le général en chef par la télégraphie ou la téléphonie sans

fil, pourront entrer dans les explications les plus minutieuses.

— Et si l'on tire sur l'instrument ?

— Évidemment, il y a cette éventualité. Seulement le coup vertical est très difficile. Ce n'est pas pour rien qu'il a été appelé le coup du roi. Quand l'appareil évolue, il est presque impossible de l'atteindre.

— Ne pourrait-on le poursuivre avec des canons automobiles ?

— En théorie, oui. En pratique, cette poursuite donnerait de si maigres résultats qu'on l'abandonnerait bientôt. L'aéroplane a toujours la grande ressource de l'oiseau, s'élever pour se mettre hors de portée.

M. Planel risqua une objection.

— S'il s'élève trop, l'aviateur ne verra plus rien.

— A cinq cents mètres, on ne peut plus être atteint, et on voit encore très suffisamment, répondit le capitaine.

— Avez-vous déjà fait des expériences d'exploration ? demanda Gaston.

— Oui. Aux dernières manœuvres, je relevais les positions de l'ennemi figuré. J'arrivais parfaitement à voir les colonnes, les rassemblements, les parcs, les convois. Bien mieux, quand il n'y avait pas de brume, je reconnaissais infailliblement la nature des troupes observées. L'infanterie de ligne a l'air de se dérouler sur un ruban rose. L'infanterie coloniale forme au contraire une ligne noire. Les cuirassiers sont très faciles à reconnaître à cause du reflet. Les dragons forment une masse noire piquée de points brillants. Quand une colonne est en marche, il est facile de contrôler son effectif par le nombre d'officiers montés.

— Oh ! que c'est intéressant ! s'écria Gaston en faisant

un bond qui compromet l'équilibre d'Yvonne Elmier. Pourquoi n'y a-t-il pas une école aéronautique comme il y a une école navale ?

— Cela viendra peut-être, mon jeune ami. Mais je me reprocherais de vous avoir donné tous ces détails si je devais ainsi priver la marine française d'un officier qui serait sûrement très distingué.

— Oh ! je serai marin tout de même, répliqua l'adolescent, mais je ferai de l'aviation militaire pendant mes congés.

— Si bien que je ne te verrai plus jamais, soupira M^{me} Planel, et que tu sortiras du danger de l'eau pour rentrer dans le danger de l'air.

— Oh ! si, maman, je prendrai le temps d'aller vous voir. Et puis, vous serez si heureuse de me voir me distinguer au service de la France.

— Nous avons tant de peine à élever nos fils et la Patrie nous les prend quand ils ont grandi, dit mélancoliquement M^{me} Planel. Enfin, ce n'est pas pour nous qu'ils sont venus au monde.

— Estimons-nous encore heureuses quand ils sont bons et courageux comme Roger et Gaston, continua M^{me} Elmier.

Depuis quelques instants, M^e Morisset et Milvier étaient penchés sur une carte. Tout à coup, le peintre se redressa triomphant.

— Nous arrivons ! Nous arrivons ! dit le notaire en sortant de son calme habituel.

— Terre ! Terre ! clama Milvier en lançant sa casquette en l'air.

Tout le monde se leva. On se pencha sous le bastin-gage. Juste sous l'aérobis, un large ruban clair se déroulait, avec des miroitements de glace.

— La Loire ! annonça le capitaine.

— Oui, la Loire, confirma M^e Morisset. Et cet amas sombre que vous voyez là-bas dans une ceinture de brume, c'est la terre promise, c'est Nantes !

Dorval entonna :

Vers les rives de Nantes,
Voguons en chantant,
Oui, voguons doucement,
Pour nous, les vents sont si doux !

La ville semblait se rapprocher à vue d'œil. Elmier appela d'Arnal près de lui.

— Il s'agit maintenant de trouver le champ d'atterrissage sans perdre trop de temps. Le plan l'indique au nord-ouest de la ville. Peut-être irions-nous plus vite en la contournant.

— Ce serait bien dommage de ne pas la survoler. Les Nantais doivent nous attendre avec impatience.

— Allons ! Je vais m'incliner devant le suffrage universel. Voulez-vous demander l'avis de ces dames et de ces messieurs ?

Aux premiers mots du capitaine, une même exclamation jaillit de toutes les lèvres.

— Il faut survoler Nantes !

— Il faut survoler Nantes !

— Nous tenons à saluer les Nantais, affirma Roger.

— Et moi, dit Gaston, je veux leur faire voir que je suis le premier petit Français qui ait parcouru cinq cents kilomètres en aérobus. Voulez-vous prier M. Elmier de descendre un peu ?

— Ça, c'est de la coquetterie ou je ne m'y connais pas, répondit d'Arnal. Enfin ! nous allons voir ce que dira le maître du bord.

Elmier consentit à tout ce qu'on lui demandait.

On survola donc Nantes de l'est à l'ouest à cent mètres de hauteur. Gaston agitait frénétiquement sa casquette et prenait pour lui les acclamations des Nantais accourus à leurs fenêtres pour saluer le vainqueur.

La ville franchie, on trouva sans peine le champ d'aviation. La foule immense qui encombrait les tribunes et les pelouses aurait suffi à le déceler, à défaut d'autres indications. L'atterrissage fut magique. Il était exactement neuf heures vingt-cinq minutes. Le voyage avait été accompli en quatre heures vingt-cinq minutes. Cela faisait cent dix-sept kilomètres cinq cent cinquante et un mètres à l'heure.

Quand Elmier descendit de son appareil, les gendarmes chargés du service d'ordre eurent une peine infinie à contenir la foule qui voulait le porter en triomphe. Les membres du jury constatèrent le parfait état de l'appareil et l'air de bonne santé des passagers. A peine si les dames et M^e Morisset, qui étaient constamment demeurés sur leurs banquettes, se plaignaient de quelques crampes. Quant aux autres, ils déclaraient se trouver aussi à l'aise qu'au saut du lit. Gaston bondissait de joie. Yvonne et Roger avaient bien de la peine à n'en pas faire autant, mais ils croyaient de leur dignité de se tenir comme de graves personnages.

Une réception avait été éventuellement préparée à l'hôtel de ville. Elmier s'y attendait bien un peu ; et pourtant il en était contrarié. Il eut préféré ne pas abandonner son appareil.

Le président du jury lui affirma qu'il ne courait aucun danger, puisqu'il était facile de le faire entourer de gendarmes à cheval qui en interdiraient l'approche. Pour plus de sûreté, il fut convenu que Leroux ne le quitterait

pas, et qu'on lui enverrait sur place de quoi se sustenter.

En apercevant les képis, Lefranc avait eu un brusque mouvement de terreur. Avant de prendre la route de Nantes, l'aviateur échappa un instant à ceux qui l'entouraient et, sous prétexte de donner un ordre, il alla dire à voix basse à Lefranc :

— Vous allez être fêté comme nous tous. Ce que vous avez de mieux à faire, c'est de vous tenir tranquille. Lehul continuera de veiller sur vous. Vous voyez, du reste, que nous allons avoir une escorte imposante.

En effet, pour prévenir l'empressement importun de la foule, un piquet de gendarmes à cheval entourait les landaus dans lesquels les voyageurs prenaient place.

A l'hôtel de ville, l'aviateur et ses compagnons furent reçus par le maire entouré de tout le conseil municipal et des principaux dignitaires de la cité. Le magistrat, dans son discours, couvrit Elmier d'éloges, et salua en lui le vaillant champion de l'aviation française.

Il fallut ensuite accepter un déjeuner, que l'ingénieur supplia de ne pas prolonger, car on était pressé par la nécessité de repartir. Le retour serait sûrement moins rapide que l'aller, puisqu'on devait compter sur les stations imposées par le programme.

M^{me} Elmier paraissait un peu soucieuse. Elle aurait bien voulu se rapprocher de son mari pour lui demander quelques explications sur les incidents de la route. Mais, le moyen dans cette cérémonie officielle ! Bon gré, mal gré, il lui fallut prendre place à la droite du maire.

Les jeunes gens, eux, ne voyaient leur joie obscurcie par aucun nuage. Très entourés, ils étaient tout au bonheur de raconter leurs impressions de route, et partageaient avec enthousiasme le triomphe de l'aviateur.

A un bout de table, Lefranc faisait des efforts méritoires pour garder bonne contenance. Lehul ne le perdait pas de vue. L'ingénieur remplissait la mission que lui avait confiée son ami, sans être autrement au courant de ce qui s'était passé.

Elmier dut subir les toasts de rigueur et y répondre. Ce fut avec un soupir de soulagement qu'il se leva de table pour regagner le champ d'aviation.

— N'oublions pas, dit-il au maire, après l'avoir chaleureusement remercié, que je ne suis qu'un demi-vainqueur. Il faudrait bien peu de chose pour que je périsse au port. Plus vite je pourrai repartir, mieux cela vaudra.

VIII

LE RETOUR

Les voyageurs retrouvèrent leur véhicule, toujours sous la garde de la maréchaussée. Le fidèle Leroux n'avait pas bougé. Il avait profité de ses loisirs forcés pour renouveler la provision de carburant et s'assurer du bon état du moteur.

Elmier et Lehul le visitèrent minutieusement. Puis les passagers reprirent leurs places du matin et l'aérobis s'enleva aux acclamations des Nantais dont le seul regret était de n'avoir pu le contempler de plus près. Tant qu'on fut à portée de la vue des spectateurs, les jeunes gens agitèrent joyeusement leurs casquettes au-dessus du bastingage. Ils ne se décidèrent à se rasseoir qu'après la disparition du dernier curieux.

— Quels gens sympathiques que ces Nantais, s'écria Gaston, j'aurais bien passé toute ma vie avec eux.

— Mon cher ami, lui répondit Dorval, si vous continuez, il vous faudra une collection de vies, et vous n'en aurez pas encore assez.

— Que vous êtes taquin, mon oncle, fit Yvonne, qui prenait volontiers la défense de son jeune ami. On n'osera bientôt plus rien dire devant vous.

— Allons ! compte avec moi. Une vie à passer sur mer ;

une à passer en aéroplane militaire ; une à passer en aérobus ; une à passer avec les Nantais. Cela fait bien quatre, si je ne me trompe.

M^{me} Elmier intervint charitablement :

— Voyons, Paul, laisse Gaston à ses enthousiasmes ; c'est de son âge.

— Oui, mais il doit les discipliner, dit sagement M. Planel. A disperser son ardeur sur trop de choses, on finit par ne plus rien faire du tout. La sagesse des nations le dit : qui trop embrasse mal étreint.

— Oh ! papa, j'ai encore le temps d'être sage comme la sagesse des nations.

— J'en conviens, mais il faut un apprentissage. Vois M. Elmier. A ton âge, il était déjà le plus fort de sa classe. Son triomphe d'aujourd'hui est le fruit du travail de toute sa vie.

— Sans doute, papa. Mais M. Elmier n'était pas encore fixé à mon âge, et comme il n'est pas bien vieux, l'aviation ne devait encore exister qu'à l'état de rêve.

— On y pensait ; on en parlait même, repartit M. Planel. Mais ce que l'on connaissait alors de plus parfait comme navigation aérienne, c'était le ballon dirigeable qui n'était même pas encore très perfectionné. A cette époque-là, on traitait d'utopie le plus lourd que l'air, et on soutenait que, pour qu'un appareil pût s'envoler et surtout emporter un poids utile, il fallait absolument qu'il fût plus léger que le volume de gaz déplacé.

— A quelle époque a-t-on commencé à voler en aéroplane ?

— Les premières expériences sont relativement récentes. En Europe, elles datent de 1906. Le premier vol officiellement contrôlé a été effectué par Santos-Dumont qui, après avoir

été longtemps le partisan résolu des dirigeables, s'est converti tout à coup au plus lourd que l'air. Cette envolée a été une véritable page d'histoire. Elle eut lieu le 23 octobre 1906, sur la pelouse de Bagatelle, au Bois de Boulogne. L'aéronaute brésilien ne fit pas un long parcours : soixante-dix ou quatre-vingts mètres tout au plus. Les sectateurs du dirigeable prétendirent même que ce n'était qu'un grand saut. Santos-Dumont voulut leur donner la réplique. Le 12 novembre, il franchissait deux cent vingt mètres et triomphait ainsi de ceux qui proclamaient que le plus lourd que l'air n'était qu'une chimère de calculateur.

On conçoit avec quel intérêt les jeunes gens recueillaient tous ces détails ; Gaston ne se serait jamais lassé de questionner.

— Quel appareil montait Santos-Dumont ? demanda-t-il encore.

— Un aéroplane qu'il avait construit lui-même, répondit M. Planel.

— Était-ce un monoplane ou un biplan ?

— Je ne me souviens plus très bien. Demande cela à M. d'Arnal. Il est très au courant de tout ce qui concerne l'aviation.

Le capitaine, interpellé, donna aussitôt satisfaction à son jeune compagnon de route.

— Santos-Dumont montait un biplan. L'ensemble paraissait, somme toute, assez lourd. Il le modifia ensuite et en fit *la Demoiselle*.

— A-t-il eu beaucoup d'imitateurs à cette époque ? questionna de nouveau l'insatiable Gaston.

— Attention ! cria tout à coup Dorval, qui se trouvait le plus près d'Elmier. Nous voici près d'Angers. C'est là que siège le premier contrôle de retour : nous allons atterrir.

Soignez vos articulations pour les poignées de main et votre modestie pour les félicitations.

— La suite au prochain numéro ou plutôt au prochain vol, dit gaiement le capitaine à son interlocuteur.

Tous s'accoudèrent au bastingage pour contempler les abords de la ville.

On eut tout le temps de s'en délecter, car Elmier eut de la peine à découvrir le champ d'aviation. Son beau-frère et le capitaine durent même venir l'aider à le trouver sur le plan. Il apparut enfin, avec ses pelouses couvertes de spectateurs.

De Nantes, on avait annoncé par voie télégraphique et téléphonique l'heureuse arrivée de l'aviateur et son non moins heureux départ. Les journalistes avaient précédé le jury au contrôle, bientôt suivis d'une énorme affluence, et la nouvelle s'était vite répandue en ville.

Le service d'ordre était beaucoup moins bien fait qu'à Nantes. Aussi Elmier dut prendre de grandes précautions pour l'atterrissage. Cette circonstance le contrariait, car c'était autant de retard sur sa feuille de route.

Le docteur dit de sa part aux passagers, que ceux qui ne se sentaient pas trop de fourmis dans les jambes étaient instamment priés de rester en place. Cela ne faisait guère l'affaire des jeunes gens qui tinrent quand même à refaire connaissance avec le sol. Immédiatement ils furent entourés d'une nuée de reporters qui voulaient absolument les interviewer. Yvonne tourna le dos sans façon au correspondant d'un journal illustré qui voulait la photographier, et Gaston assura toujours dans la suite que, si ce monsieur ne s'était pas montré encore plus importun, c'était grâce aux gros yeux qu'il lui avait faits. L'histoire ne fut pas soulignée dans les comptes rendus de

la presse, mais elle s'inscrivit en bonne place dans les annales du futur cousin.

Les jeunes gens et Elmier lui-même eurent toutes les peines du monde à se tirer des mains de ceux qui voulaient les retenir pour les féliciter encore.

Quand on eut enfin regagné les airs, l'aviateur fit dire à ses passagers, par le capitaine :

— Nous allons maintenant à Baugé. L'étape est très courte. En vertu de mes pouvoirs de maître du bord, j'exige que personne ne descende à la station suivante.

Il fallut bien s'incliner devant cet ordre.

— C'est justice ! disait Gaston. Tout le monde doit obéir là où l'ordre et la discipline sont de rigueur.

Pour se consoler de cette immobilité forcée, il réclama du capitaine la suite de ses explications.

— Où en étais-je ? demanda d'Arnal. Nous menons une vie si mouvementée qu'on en perd le fil de ses idées.

— Vous nous parliez de l'appareil de Santos-Dumont. L'aviateur brésilien a-t-il continué ses travaux ?

— Non. Il les a brusquement interrompus. Heureusement, de hardis chercheurs, en même temps que lui et après lui, se sont attelés à la tâche.

— Qui donc ?

— Gabriel Voisin, tout d'abord. Il adopta, comme Santos-Dumont, le modèle du biplan. Mais, au lieu de placer à l'avant l'organe de stabilisation, il le plaça à l'arrière. C'était imiter tout à fait l'oiseau dont la queue remplit le rôle de stabilisateur.

— Cette innovation fut-elle heureuse ?

— Très heureuse, puisque, grâce à elle, Henri Farman gagna le prix de cinquante mille francs créé pour le premier aviateur qui parcourerait un kilomètre en circuit fermé.



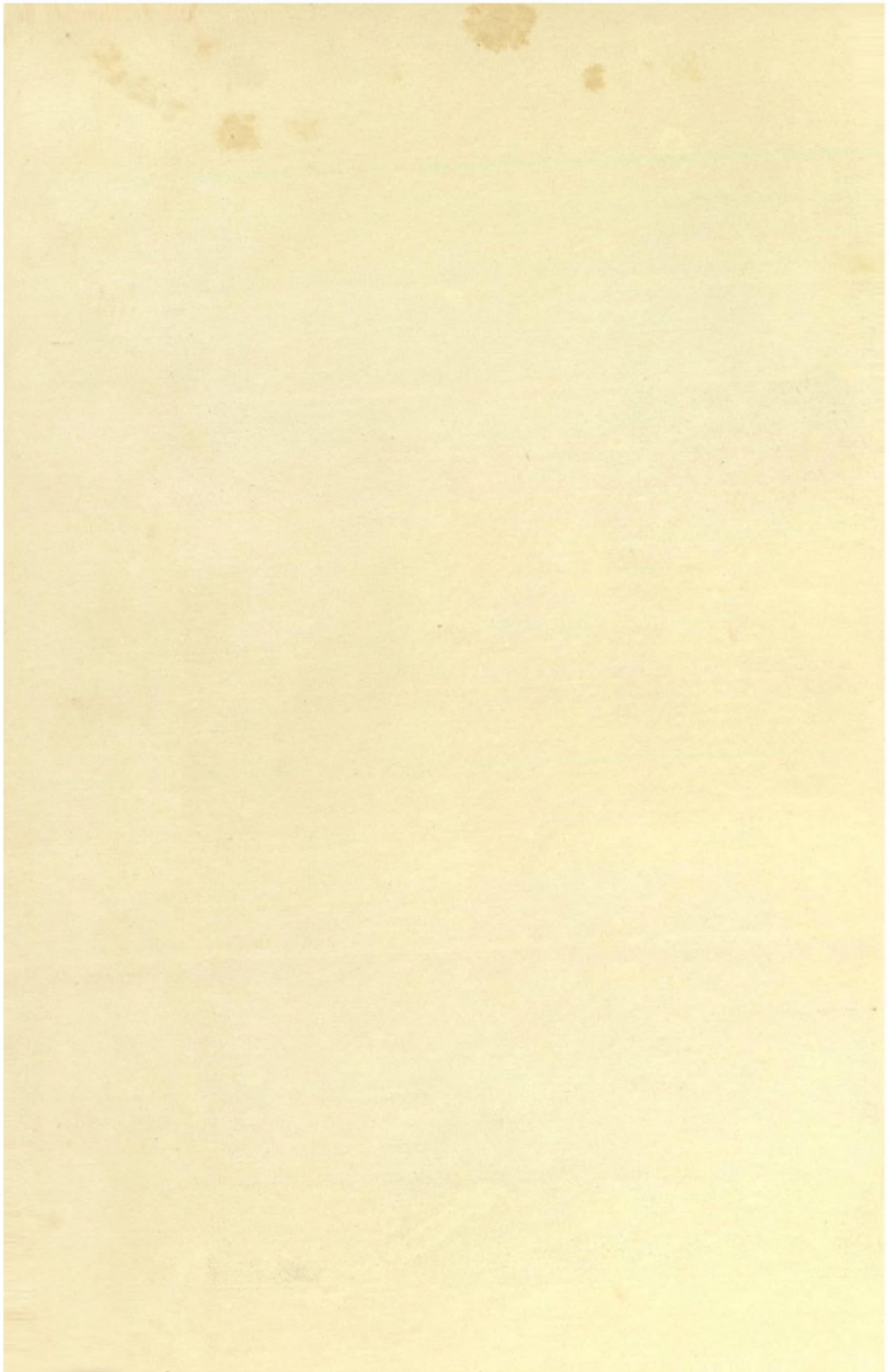
LE CIRCUIT EUROPÉEN : BEAUMONT EN HOLLANDE

(Cliché *Le Foyer*)



VÉDRINES SE RAVITAILLE

(Cliché *Le Foyer*)



— Quand cette prouesse a-t-elle été accomplie ?

— Le 13 janvier 1908.

— Je suis aussi curieux que les jeunes, dit M^e Morisset, et je voudrais bien savoir comment était construit cet appareil historique.

— Je n'en connais pas la description exacte, répondit le capitaine, mais notre ami Lehul, qui a suivi toutes ces questions de très près, pourra sans doute vous la donner.

D'Arnal alla chercher l'ingénieur, toujours à son poste de gardien à l'arrière du vaisseau aérien.

Lefranc ne montrait aucune velléité d'émancipation. Il paraissait très abattu, et, de temps en temps, essuyait une larme furtive du revers de sa main. Lehul ne vit donc aucun inconvénient à le laisser pendant quelques instants sous l'unique surveillance de Leroux, toujours porteur du revolver d'Elmier.

Le retour de l'ingénieur au milieu des passagers fut salué par des cris de bienvenue.

— Ah ! vous voilà, monsieur Lehul, dit M^{me} Morisset. On croirait vraiment que vous boudez.

— On ne vous voit plus ; vous disparaissiez, renchérit M^{me} Milvier.

— Tous les regrets sont pour moi, mesdames.

Ma présence à l'arrière est nécessaire à la bonne direction de l'appareil.

— Pourquoi cela ? demanda le peintre.

— Mon Dieu ! ce serait un peu long à vous expliquer.

— Mystère et aviation ! conclut Dorval. En attendant, décrivez-nous l'appareil historique avec lequel Henri Farman a décroché le prix de cinquante mille francs.

— Volontiers ! Je le puis d'autant mieux que je l'ai

étudié de très près et que j'en ai noté les dimensions.

Le premier biplan construit par Voisin se composait d'une grande cellule, au centre de laquelle se trouvait la poutre reposant sur le châssis et supportant le moteur, l'aviateur et le gouvernail de profondeur. Il mesurait dix mètres d'envergure totale et une longueur d'un mètre cinquante entre les perpendiculaires. A la cellule était fixée une poutre de réunion de quatre mètres de longueur qui portait à son extrémité la queue de l'appareil dont l'envergure était de deux mètres dix. Il y avait un mètre cinquante d'écartement entre les plans de la grande cellule ; ces derniers et la queue présentaient une largeur de deux mètres. L'hélice, montée directement sur le moteur, avait un diamètre de deux mètres trente, et un mètre quarante de pas. Le jour du concours, elle atteignit une vitesse de rotation de quinze cents tours. Le poids de l'appareil complet, en ordre de marche et monté par son pilote, était de cinq cent trente kilos.

— Tout cela est passionnant, dit Gaston, mais je me perds un peu dans les chiffres.

M. Planel profita de cette remarque pour chanter l'hymne à sainte Mathématique.

— Cela prouve, mon ami, la vérité de ce que je ne cesse de te dire : les chiffres sont à la base de tout ; rien ne se fait sans calcul, et sans calcul minutieux. Tant que tu n'auras pas mordu sérieusement à l'arithmétique, à l'algèbre et à la géométrie, tu ne seras jamais qu'un manœuvre. Tu ne pourras faire ni un officier de terre, ni un marin, ni un aviateur.

Ce que Gaston put faire dans la perfection, ce fut une grimace trop prononcée. Décidément, il aimait mieux les explications de l'ingénieur.

Celui-ci s'apprêtait à les continuer quand le docteur cria de l'avant :

— Baugé ! préparez vos lorgnettes et laissez vos jambes dans les banquettes ! Ordre du commandant !

On ne pouvait qu'obtempérer à une injonction aussi formelle, ce que tous firent de bonne grâce.

La station à Baugé fut très courte. Cette ville ne possédait pas de champ d'aviation, et le contrôle était établi sur un terrain assez restreint, voisin d'un faubourg. L'atterrissage fut difficile, vu le peu d'espace dont on disposait ; aussi la béquille se trouva faussée quelque peu par le brusque recul qu'Elmier avait dû imprimer à l'appareil. Néanmoins, de l'avis des deux ingénieurs, le dommage n'était pas grand, et l'on pouvait se remettre en route sans réparation.

C'est ce que l'on fit avec une inaltérable bonne humeur.

— Ne bavardez pas trop, dit Elmier avant de reprendre la place du pilote. Je vais vous maintenir à une hauteur raisonnable ; vous pourrez ainsi jouir d'abord du paysage angevin et ensuite des splendeurs du « jardin de la France ». Il nous faut maintenant faire un crochet vers le sud, pour passer par Tours, où se trouve le prochain contrôle.

Les voyageurs, se rendant aux sages conseils de l'aviateur, admiraient ravis les sites enchanteurs d'une contrée particulièrement favorisée par la Providence, et leurs âmes s'élevaient dans une prière d'actions de grâces vers l'Auteur de toutes choses.

L'Anjou filait rapidement sous leurs yeux, avec ses grandes plaines herbeuses, ses cultures à perte de vue.

Il fit bientôt place à la Touraine fleurie, étalant sur

ses pentes des pampres chargés de grappes pleines de promesses.

Mais Gaston eut vite assez du silence. Il tenait à épuiser la science aviatrice de ses compagnons de route. De nouveau, il réclama Lehul qui se rendit aimablement à son désir.

— Monsieur Lehul, dit le jeune homme, vous nous décriviez le premier biplan Voisin, et papa en a profité pour prononcer le panégyrique de sainte Arithmétique. Voudriez-vous reprendre où vous en étiez ?

— Mais je pense bien que j'avais fini, répond un peu malicieusement l'ingénieur.

— Oh ! certainement non ! Vous avez bien encore quelque chose à nous apprendre sur cette merveilleuse invention.

— Pas grand'chose, en vérité, à moins que je ne vous parle des modifications qu'elle a subies.

— C'est cela ! Dites-les-nous ! Dites-les-nous.

— L'aéroplane Voisin fut d'abord muni d'un gouvernail de profondeur cellulaire qui avait l'inconvénient d'une grande résistance à la pénétration ; le gouvernail a été remplacé par un équilibreur monoplane, réduisant la résistance dans de notables proportions.

Voisin avait tout d'abord donné à la queue une envergure de six mètres. Seulement la surface supérieure était portante ; la surface inférieure avait été remplacée par un plan horizontal, qui devait assurer la stabilité longitudinale et neutraliser les effets des coups de gouvernail exagérés que l'inexpérience du pilote pouvait donner. Farman eut tôt fait d'acquérir l'expérience nécessaire.

Le stabilisateur fut alors retiré, et la cellule arrière remplacée par une autre de moindre envergure, dont les

deux surfaces sont portantes. Le gouvernail vertical fut alors monté à l'extrémité arrière.

M^e Morisset suivait avec grande attention les explications de l'ingénieur. Il les interrompit par cette remarque :

— D'après ce que vous dites, monsieur Lehul, les premiers appareils ont été des biplans. Il semble qu'aujourd'hui, le grand succès des courses revienne aux monoplans.

— Le monoplan a l'avantage d'être plus léger, répondit Lehul. Son application est plus récente que celle du biplan.

C'est Blériot qui a exécuté le premier vol en monoplan, en juin 1908. Le 6 juillet suivant, il tint l'air pendant huit minutes vingt-quatre secondes. Ce résultat encourageant, mais modeste, était encore loin de faire présager la fameuse traversée de la Manche que l'intrépide aviateur devait accomplir un an plus tard, à l'admiration du monde entier.

La conversation fut interrompue par les exclamations de M^{me} Milvier qui s'extasiait sur la beauté des bords de la Loire. Jardins, vignes, châteaux défilaient comme dans une féerie, pour le plus grand régal des yeux.

A Tours, Elmier retrouva l'accueil magnifique qui lui avait été fait partout. A l'exception de M^e Morisset, sédentaire par habitude, et de Lefranc qui avait de bonnes raisons pour se tenir en place, les passagers ne purent résister au plaisir de fouler le sol de la Touraine et de serrer la main aux Tourangeaux.

Ce fut une bonne aubaine pour les photographes, qui en profitèrent pour les prendre de face, de profil, de trois quarts et de dos. Ils furent, pendant huit jours, les personnages les plus reproduits de toute la France et peut-être de toute l'Europe.

Il fallut la ferme autorité d'Elmier pour décider les voya-

geurs à quitter Tours. Chacun aurait aimé de prolonger la halte, mais l'aviateur fut inflexible. Il voulait regagner Paris avant la nuit. Or, il y avait encore quatre stations à faire : Blois, Orléans, Pithiviers, Étampes.

Partout se renouvelèrent les mêmes ovations, et le voyage s'acheva aussi heureusement qu'il s'était commencé.

Quand, la dernière étape parcourue, l'aviateur vint atterrir doucement, après un superbe vol plané, il fut accueilli dans un délire d'acclamation par la foule massée sur les pelouses. Bon gré, mal gré, il fallut remiser l'aérobuis dans un vaste hangar aménagé spécialement, et se laisser ramener en triomphe à Paris.

Triomphe justifié, d'ailleurs. N'était-ce pas la victoire de la science française, du génie français et de l'industrie française qu'Elmier venait de remporter ? Et aussi une grande date dans les annales de l'humanité.

IX

A COTÉ DE LA GLOIRE

Quand l'ingénieur se fut enfin retrouvé chez lui, escorté de tous ses amis, il leur demanda la permission de se reposer quelques instants et d'échanger sa tenue de pilote contre une autre plus appropriée au dîner que l'on allait servir. En réalité, il voulait s'assurer un peu de liberté pour tirer au clair l'affaire de Lefranc.

Il entraîna donc celui-ci dans son bureau et fit signe à Lehul de les suivre. En quelques mots, il mit son ami au courant de ce qui s'était passé. Puis il se tourna vers le coupable :

— Vous m'avez prié de vous épargner, lui dit-il. En considération de votre vieille mère, je veux bien y consentir. Mais votre faute est assez grave pour que vous vous donniez la peine de mériter mon indulgence.

— Oh ! merci ! merci ! monsieur, s'écria le malheureux. Faites de moi ce que vous voudrez. Tout ce que vous me commanderez, je l'exécuterai aveuglément.

Se laissant tomber à genoux, il éclata en sanglots.

— Relevez-vous, lui dit Elmier. Votre conduite future sera le gage de votre repentir. Calmez-vous, voyons ! et tâchez de répondre convenablement aux questions que je vais vous poser.

Lefranc se releva et se tint debout comme un accusé devant son juge.

Elmier continua :

— L'homme qui vous a proposé de l'argent pour me faire échouer avait dû vous fixer un rendez-vous en cas de réussite ?

— Oui, monsieur.

— Où était ce rendez-vous ?

— Dans un café du boulevard des Italiens.

— Quand deviez-vous l'y retrouver ?

— Demain soir, car je n'avais pas pensé pouvoir regagner Paris aujourd'hui. Il devait me compter la somme le jour même.

— Il ne vous a donné aucune garantie ?

— Aucune, monsieur.

— De sorte que vous auriez très bien pu ruiner mon entreprise sans aucun profit.

— Comment cela ?

— L'individu n'avait qu'à ne pas se présenter au rendez-vous.

— C'est vrai, je n'y avais pas songé.

Cette naïveté de la part de Lefranc et la confiance qu'il témoignait à un aigrefin, prouvaient aux deux ingénieurs que ce garçon n'était pas foncièrement mauvais et n'avait cédé qu'à un moment d'entraînement. Elmier se sentit encouragé dans son indulgence. Il reprit donc moins durement :

— Qu'auriez-vous fait dans ce cas ?

— Dame ! monsieur, j'aurais tâché de le retrouver.

— La chose n'aurait pas été facile, remarqua Lehul.

— Non, parce que Paris est grand ; mais l'individu est très reconnaissable.

— Vous êtes sûr de le reconnaître ? demanda Elmier.

— Oh ! pour cela, oui ! Il n'y en a pas beaucoup de semblables sur une centaine.

— Comment était-il donc ?

— Grand, très mince, avec une figure longue et complètement rasée. Il portait un vêtement à carreaux. Son accent était franchement étranger.

— Sauriez-vous préciser quel était cet accent ?

Lefranc hésita un instant. Il finit par dire sans conviction.

— Euh ! plutôt anglais. Mais je n'ai pas étudié les langues étrangères, j'ai rarement entendu parler des étrangers, je ne saurais préciser.

L'aviateur réfléchit profondément pendant quelques minutes. Quand il reprit la parole, il s'adressa à Lehul :

— Que penses-tu de tout cela ?

— Ah ! c'est bien compliqué... C'est à peine si j'ose exprimer l'idée qui me vient à l'esprit.

— Dis toujours. N'en sommes-nous pas réduits aux conjectures ?

— Eh bien ! je pense que cet homme était un émissaire d'Edwin Emerson.

Le front d'Elmier se stria de deux larges rides, ce qui ne lui arrivait que sous l'impression d'une préoccupation intense.

— C'est possible, finit-il par dire ; mais cela m'étonnerait...

Oui, cela m'étonnerait, continua-t-il après un instant de lourd silence. Emerson n'est pas seulement un constructeur et un pilote. C'est aussi un savant. Semblable machination me surprendrait de la part d'un homme de cette envergure intellectuelle.

— Cependant, je ne vois pas d'autre hypothèse plausible, répliqua Lehul. Rappelle-toi le vieil axiome judiciaire : *Is fecit cui prodest*. Or, à qui ton échec pouvait-il profiter, sinon à Emerson ? Nul autre concurrent n'était sur les rangs ?

— Ma foi non, c'est pourquoi je suis perplexe.

— Trouves-tu quelque autre explication ?

— Aucune.

— Alors, que décides-tu ?

— L'important serait de retrouver l'émissaire.

— Évidemment.

— Mais où aller le chercher ?

Lehul s'absorba quelques minutes dans ses réflexions, puis relevant la tête, il reprit :

— Si mes soupçons sont fondés, cet homme cherchera à voir Emerson. Donc, en trouvant l'un, on finira par attraper l'autre.

— C'est juste, opina Elmier.

— L'important serait donc de faire surveiller Emerson à partir de son débarquement. Son homme à tout faire finira toujours par le rejoindre quelque part.

— Mais oui, tu as raison.

De nouveau, le silence tomba sur les trois hommes. Elmier et Lehul songeaient. Lefranc attendait son arrêt.

Enfin, l'aviateur, décidément vaincu par le ton de sincérité de son ouvrier, se redressa vivement :

— Mon ami, fit-il au mécanicien, je veux croire que votre fidélité n'a subi qu'une éclipse passagère, et que vous ne demandez qu'à réparer votre faute.

— Oh ! oui, monsieur, s'écria Lefranc. Je n'ai pas de plus vif désir.

— Je vais vous donner le moyen de me le prouver.

— Oh ! dites, monsieur, dites vite. Je serai trop heureux de me racheter à vos yeux comme à mes propres yeux.

— Vous allez partir immédiatement pour Le Havre. Je tâcherai de vous adjoindre Leroux.

— Pour me surveiller, fit involontairement Lefranc avec un accent douloureux.

— Non. Pour vous aider.

— Oh ! monsieur !

Des larmes de reconnaissance montèrent aux yeux du coupable.

— S'il consent à partir, continua Elmier, vous voyagerez cette nuit. Je vous munirai de tout ce qu'il faudra, car vous devrez peut-être pénétrer dans des hôtels coûteux.

Lefranc s'inclina en silence.

— Demain matin, vous vous rendrez tous deux au port, et vous surveillerez soigneusement tous les arrivants. Quand on délivrera les bagages du transatlantique *la Provence*, vous ne pourrez être sans remarquer les pièces d'un aérobus.

— Oh ! sûrement, je les verrai, monsieur.

— Cet aérobus appartient à Edwin Emerson, mon concurrent.

— Bien, monsieur.

— Il s'en occupera sûrement, et vous agirez de façon à vous le faire indiquer.

— Ce ne sera probablement pas difficile, car il excitera une certaine curiosité.

— Du moment que vous l'aurez découvert, ne le perdez plus de vue.

— Sûrement, monsieur.

— Ne laissez personne approcher de lui, sans vous en rendre compte.

— Ce sera fait, monsieur.

— Nous avons des raisons pour penser que l'individu qui vous a corrompu cherchera à lui parler. Si vous l'apercevez, envoyez immédiatement Leroux au télégraphe. Il n'aura qu'à me dire : « L'ouvrier est arrivé. » Je comprendrai.

— Bien, monsieur.

— A partir de ce moment, vous pourrez quitter Emerson pour vous attacher uniquement au pas de son émissaire. Si quelque chose de particulier survient, vous m'en feriez prévenir par Leroux.

— Oui, monsieur.

— S'il vient à quitter Le Havre, faites en sorte de savoir où il va, et suivez-le, sans manquer de me faire prévenir immédiatement par téléphone ou par dépêche.

— C'est entendu, monsieur, vous pouvez y compter.

— Vous ne tarderez pas à voir arriver soit M. Lehul, soit moi, et alors vous serez relevé de votre faction.

L'aviateur tira sa montre.

— Allez, maintenant, acheva-t-il. Vous avez juste le temps de faire vos préparatifs pour prendre le rapide du Havre.

Elmier ouvrit son bureau et en tira quelques billets de banque qu'il remit à Lefranc.

— Voilà pour votre voyage. Et maintenant, bonne chance !

— Encore mille fois merci, monsieur. Je vais faire en sorte de mériter votre confiance.

Quant il fut sorti, Elmier dit à son ami :

— Que penses-tu de ma façon d'agir envers cet homme ?

— Mon Dieu ! Elle témoigne peut-être d'une trop grande bonté, répondit l'ingénieur. Mais il semble avoir du cœur,

il doit être profondément touché. Peut-être ton indulgence va-t-elle en faire ton plus dévoué serviteur.

— Je l'espère. Enfin!... A tout péché miséricorde. Le Christ a bien pardonné à ses bourreaux.

Quand Leroux entendit la proposition de son patron, il y accéda avec joie et promit de tout faire pour lui donner satisfaction.

— Allez, mon ami, lui dit Elmier. J'ai toute confiance en votre intelligence et en votre dévouement. De toute façon, je n'oublierai jamais le service que vous m'avez rendu aujourd'hui. Si vous aviez quelque inquiétude pour votre avenir, vous pouvez être maintenant rassuré. C'est moi qui m'en charge.

Les deux amis purent enfin rejoindre leurs convives, qui commençaient à trouver le temps fort long, et cette journée historique se termina de la façon la plus cordiale.

X

HEUREUX JOURS

Le lendemain, Elmier reçut la visite de M. Curdell. L'Américain était heureux d'acquitter sa promesse et de lui remettre le prix gagné. Il lui offrit un superbe bronze représentant l'Aviation. Celle-ci était personnifiée par un génie ailé, d'une grande beauté qui, les yeux levés et les mains tendues vers l'azur, prenait son essor vers les régions éthérées ; à ses pieds un paysage de champs minuscules et de maisons lilliputiennes figurait la terre délaissée par les conquérants de l'air. Sous ses ailes éployées, le génie maintenait un papier plié : le chèque de trois cent mille francs qui revenait au vainqueur.

Elmier remercia chaleureusement, mais dignement, le généreux Mécène de la science et de l'industrie.

Curdell, sans se départir de son flegme, répartit que la science était internationale, puisque ses bienfaits s'adressaient à toute l'humanité. Celui qui voulait l'encourager ne devait donc attacher aucune importance à la nationalité des savants. Tel était le motif qui l'avait poussé.

— Avez-vous connaissance des travaux d'Edwin Emerson, risqua Elmier ?

— Certainement, répondit-il. Je ne comprends même

pas comment Emerson s'est laissé devancer. Il est pourtant d'un pays où, mieux encore qu'en Angleterre, on sait que le temps c'est de l'argent.

— S'il n'avait pas eu à faire un long voyage, il aurait été prêt avant moi.

Il devait calculer toutes choses. Il est probable qu'il aura été retardé par la mise au point de l'appareil.

— C'est aujourd'hui qu'il débarque. Il va éprouver une grande désillusion.

— Qui aura toujours le mérite de n'être pas une grande surprise, car votre réputation s'étend par delà l'Atlantique.

L'aviateur s'inclina sans répondre.

— Oh ! continua Curdell, il ne serait pas Américain s'il se décourageait pour cela. D'abord, je ne suis pas seul au monde à encourager l'aviation. Mon exemple suscitera sans doute d'autres initiatives, et Emerson pourra prendre part aux coupes qui vont probablement se courir en Europe et en Amérique.

— Je le souhaite pour lui, répondit Elmier. Mais je me demande ce qu'il va faire maintenant.

— A sa place, je n'hésiterais pas. J'arriverais à Paris avec mon appareil et je referais le parcours que vous avez fait.

— Mais puisqu'il n'y a plus rien à gagner.

— Oh ! si, il y a encore quelque chose à gagner. Comptez-vous donc pour rien les bénéfices industriels ? Si Emerson réussit, il va aussitôt se fonder une société qui achètera le droit de construire son appareil et qui le mettra à la tête de la partie technique. Je serai le premier à y engager des capitaux. Il peut compter sur ma commandite. Cette société fournira à l'Amérique tous les

aérobis que l'on va sûrement vouloir exploiter. Il y a là une source de bénéfices immenses, incalculables, une vraie fortune pour Emerson.

— C'est vrai, opina Elmier, vous avez raison.

— Nous autres Américains, nous sommes, sous ce rapport, tout à fait différents des Français. Quand vous avez gagné trois cent mille francs, vous courez aussitôt à la première banque que vous rencontrez pour les placer en rentes sur l'État et vous faire neuf mille francs de revenu. Nous, nous les engageons dans une affaire d'avenir, pour qu'ils nous en rapportent six cent mille.

Elmier sourit.

— Ou rien du tout, acheva-t-il.

Curdell eut un geste plein de désinvolture.

— Oh ! cela n'a pas d'importance. Si nous ne réussissons pas, nous recommençons, et voilà tout. Quand on est intelligent, débrouillard et énergique, on finit toujours par tirer son épingle du jeu. C'est cette mentalité-là qui fait nos fortunes.

Elmier admirait le beau sang-froid de son interlocuteur, et convenait que la mentalité française ne ressemblait guère à celle des citoyens de la libre Amérique.

Les deux hommes se séparèrent les meilleurs amis du monde, et Curdell dit à Elmier :

— Je crois que nous ne serons pas longtemps sans nous revoir.

L'aviateur accueillit cet espoir avec le plus grand plaisir.

Les jours qui suivirent furent remplis, pour lui, par les visites amicales et les réceptions officielles. Tous voulaient le féliciter. Les sociétés savantes et les associations industrielles organisaient à l'envi des séances en

son honneur. Les fleurs et les objets d'art s'entassaient dans ses salons. C'était une vraie vie de rêve.

Les honneurs furent couronnés par le ruban de chevalier de la Légion d'honneur, que le gouvernement lui accorda pour services exceptionnels rendus à la science et à l'industrie françaises.

Au milieu de son triomphe, Elmier n'oubliait pas l'incident qui avait failli ruiner ses espérances, mais aucun fait nouveau n'était venu lui apporter une révélation.

Lefranc et son compagnon s'étaient soigneusement acquittés de leur mission. Ils avaient assisté au débarquement d'Emerson et de son appareil, mais personne, parmi ceux qui l'entouraient, ne ressemblait à l'individu recherché. Le jour même, Emerson prenait le rapide de Paris, et les deux ouvriers le suivaient, après avoir télégraphié à Elmier : « N'avons pas vu l'ouvrier. Revenons avec patron. » De retour à Paris, Lefranc était resté pendant huit jours attaché aux pas d'Emerson. Ça avait été en vain. Avec une persévérance inlassable, il s'était rendu le soir sur les boulevards, inspectant la terrasse des cafés, fouillant du regard leur intérieur, mais son corrupteur était demeuré introuvable.

Elmier renonça alors à l'inutile poursuite et renvoya Lefranc à son atelier. L'ouvrier resta sombre et préoccupé. Le regret de sa faute le tenaillait. Il aurait donné dix années de sa vie, maintenant attristée, pour offrir à son patron la satisfaction qu'il attendait de lui, et voilà que l'occasion se déroba. Pendant la journée, le mécanicien travaillait honnêtement, consciencieusement, mais sans entrain. Le soir, il s'en allait errer aux abords des théâtres ou des grands restaurants, espérant toujours que le hasard le mettrait en présence de celui qu'il cherchait.

Dans les premiers jours de septembre, Emerson commença ses expériences. Elles furent suivies avec curiosité, mais n'excitèrent pas l'intérêt intense qu'avaient soulevé celles d'Elmier. Le grand coup était porté : on avait acclamé le triomphateur. Celui-ci n'était plus un concurrent ; tout au plus le considérait-on comme un imitateur.

Néanmoins, l'Américain ne perdait pas courage. Il ne redoutait pas la réclame, lui, au contraire. Il accueillait les journalistes, leur faisait des déclarations et des confidences, leur confiait des projets. Les reporters, autrefois éconduits par Elmier, ne tarissaient pas d'éloges sur le compte de l'aviateur étranger. Ils embouchaient la trompette de la Renommée pour célébrer son génie, son aménité et sa courtoisie. Pour eux, son succès ne faisait aucun doute. Seul, un retard de construction avait pu l'empêcher d'emporter le prix Curdell.

Emerson était intrigant ; il connaissait la puissance des journaux et savait s'en servir. En quelques jours, il parvint à se créer une bonne presse, de sorte que le public finit par s'intéresser à lui. Alors, il fit annoncer que, le 8 septembre, il recommencerait l'épreuve tentée par Singrün et réussie par Elmier.

Grâce aux manchettes en lettres monumentales des feuilles quotidiennes, il y eut foule pour assister à son départ.

Lefranc, toujours possédé de la même idée fixe, demanda à Elmier la permission d'y assister. L'ingénieur ne voulut pas lui refuser cette satisfaction. Lui-même se rendit à Longchamp avec Lehul et d'Arnal, pour examiner l'appareil d'Emerson.

Les trois amis échangeaient tranquillement leurs impressions, en attendant le départ, quand ils virent accourir

vers eux le mécanicien, dans un état d'émotion indescriptible.

— Monsieur, dit-il d'une voix haletante à l'aviateur, je l'ai vu ! Il est là ! là !

Elmier comprit de suite de qui il s'agissait.

— Où donc ? demanda-t-il.

— Là bas, dans cette tribune !

L'ingénieur braqua sa lorgnette dans la direction indiquée par Lefranc.

— Comment est-il ?

— C'est celui qui se tient debout, à droite. Il porte le même costume que lorsqu'il m'a parlé. Voyez : cet homme très grand, complètement imberbe, vêtu de drap gris à carreaux.

Elmier finit par découvrir l'individu que son ouvrier lui désignait nettement.

— Il ne faut pas le perdre de vue, monsieur, disait Lefranc, qui ne pouvait tenir en place. Si jamais nous n'allions plus le retrouver !

L'ingénieur réfléchit l'espace de quelques secondes, puis il dit à Lehul :

— Viens avec moi. Nous gagnerons la tribune où se trouve cet homme.

Et se tournant du côté de Lefranc :

— Vous, mon ami, vous allez nous accompagner, mais vous ne ferez pas un geste, vous ne direz pas une parole. Vous vous bornerez à répondre aux questions que je vous poserai. Vous avez compris, n'est-ce pas ?

— Oui, monsieur.

— Il y va de votre intérêt. Il ne faut pas que l'individu puisse soupçonner que vous avez commencé à mettre ses conseils à exécution. Pour lui, vous devez être resté irré-

prochable. Je ne veux pas que, par vous, il ait prise sur moi. C'est entendu ?

— Oh! monsieur, vous êtes mille fois bon.

— Le moment n'est pas aux démonstrations. Surtout, tenez-vous tranquille.

— Oui, monsieur.

Elmier se tournant alors vers d'Arnal, le pria de l'excuser s'il le quittait avec Lehul. Il lui promit de lui expliquer plus tard toutes ces manœuvres mystérieuses. Puis, précédé de Lefranc et accompagné de Lehul, il gagna la tribune où se trouvait l'étranger.

XI

LA CLEF DU MYSTÈRE

Tous les passagers d'Emerson appartenait à la colonie américaine. Flegmatiquement et presque silencieusement, ils prirent les places que l'aviateur leur indiquait.

L'aérobuse étranger paraissait moins léger que celui d'Elmier, mais il donnait davantage l'impression de la solidité. Il aurait inspiré plus de confiance à ceux qui aiment les choses pratiques et un peu massives. Il reposait pesamment sur ses patins et sa béquille, et on avait peine à croire qu'il pût jamais se déplacer autrement que pour rouler sur son chariot.

Cependant, le drapeau américain était déployé à l'arrière et le signal du départ donné. Le moteur se mit en mouvement, et on vit l'aérobuse se déplacer majestueusement. Pendant deux minutes, il roula sur le sol où il traçait des ornières, puis il s'éleva lentement, très lentement, comme à regret, gagna une faible hauteur et, finalement, s'éloigna dans la direction de l'ouest.

On applaudit, mais l'enthousiasme fut beaucoup moins grand que pour Elmier. La vitesse paraissait si restreinte que, si le pilote ne parvenait pas à la développer, il lui serait bien possible d'accomplir le parcours dans les conditions qu'avait remplies Elmier.

L'aérobuse resta longtemps visible au-dessus de l'horizon. On se demandait même si Emerson n'allait pas se décourager et revenir.

Il n'en fut rien. On le vit enfin disparaître.

Alors Elmier et Lefranc concentrèrent toute leur attention sur les spectateurs qui quittaient la tribune.

Au bout de quelques instants, l'étranger passa devant eux.

Très poliment l'aviateur l'aborda :

— Pardonnez-moi de vous accoster, monsieur, j'ai absolument besoin de vous entretenir d'un sujet qui nous intéresse l'un et l'autre.

L'interpellé souleva son chapeau en dévisageant son interlocuteur. A première vue, évidemment, sa physiologie ne lui disait rien.

L'ingénieur continua :

— Je suis l'aviateur Elmier.

— Ah ! parfaitement ! fit l'étranger.

Pas un muscle de son visage n'avait tressailli.

— Si vous le voulez bien, monsieur, nous retournerons ensemble à Paris dans mon auto. Nous pourrions causer en route.

— Mais, monsieur Elmier, c'est que je n'ai absolument rien à vous dire.

Ces paroles furent prononcées avec un aplomb imperturbable.

— Moi, monsieur, poursuivit Elmier, j'ai déjà eu l'honneur de vous dire que j'avais à vous entretenir. Voulez-vous faire quelques pas avec moi pour que nous sortions de cette foule ?

L'étranger haussa imperceptiblement les épaules ; pourtant il consentit.

Quand les quatre hommes furent un peu à l'écart, l'aviateur, montrant Lefranc, dit à son interlocuteur :

— Connaissez-vous cet homme ?

Avec une assurance déconcertante, l'impassible étranger répondit :

— Que voulez-vous que j'aie de commun avec cet homme ?

— Comment ! monsieur ! s'écria Lefranc, malgré les recommandations de son patron, vous osez soutenir que vous ne m'avez pas parlé, le 26 août dernier, pour me proposer de faire échouer M. Elmier !

— J'ai dit que je n'avais rien de commun avec vous ; je n'ai pas dit que je ne vous avais jamais parlé.

— Alors, vous reconnaissez la vérité de ce que j'avance ?

— Mon garçon, vous êtes un idiot ! Je vous ai proposé une affaire ; vous n'avez pas travaillé ; je ne vous ai pas payé. Nous sommes quittes.

— Donc, monsieur, intervint Elmier, vous convenez avoir essayé de corrompre mon ouvrier ?

— Pas corrompre, acheter.

— C'est la même chose.

— Oh ! non ! En France, vous ne faites pas les choses comme en Amérique. Je ne suis pas un « corrompeur », monsieur. Je suis un galant homme. Je suis Archibald Morgon. J'achète, je paye. Voilà !

— Même si la marchandise est une conscience ?

— Du moment qu'on la vend.

— Vous avez de singuliers principes, décidément...

— Mais nous sommes très mal ici... Dans mon auto, nous causerons beaucoup mieux.

Morgon, après quelque nouvelle résistance, se laissa entraîner, non sans un geste d'ennui.

Cinq minutes plus tard, Elmier, Lehul et l'Américain étaient installés dans l'intérieur de la voiture, tandis que Lefranc, dont la présence était désormais inutile, prenait place auprès du chauffeur.

— Nous allons reprendre notre intéressante conversation, continua l'aviateur. Je vais peut-être vous étonner en vous disant, monsieur, que je pourrais vous dénoncer à la justice de mon pays.

— Et pourquoi ? demanda Morgon.

— Mais pour la tentative que vous avez faite auprès de mon mécanicien.

— Puisque ce garçon n'a rien fait, il n'y a donc pas eu de délit.

— Je vous demande pardon. Le délit existe en tant que tentative de corruption.

— Ah ! comme vous entendez « particulièrement » les choses, en France !

— Vous ne pensez donc pas au préjudice que vous me causiez ?

— Oh ! pour cela, le préjudice, on aurait pu payer.

— Vous avez raison de dire, monsieur, que nous n'avons pas la même façon que vous d'entendre les choses. Le préjudice moral ne se rachète pas avec de l'argent.

L'Américain haussa les épaules. Il n'était pas du tout convaincu.

— En Amérique, dit-il, tout s'achète avec de l'argent.

— Et le seul malhonnête homme est celui qui ne paye pas ? intervint Lehul.

— Justement, répondit Morgon, qui se méprenait au sens des paroles de l'ingénieur, monsieur comprend très intelligemment les choses. Du moment que l'on paye, on est un honnête homme très « clairvoyant ».

On arrivait à l'habitation d'Elmier. Celui-ci y fit pénétrer ses compagnons. Il avait encore des choses très intéressantes à demander à l'Américain, dont le cynisme l'intriguait.

Quand ils furent assis dans le bureau de l'aviateur, celui-ci reprit :

— Je voudrais bien savoir, monsieur, si vous achetez pour le compte d'Edwin Emerson.

— Je ne connais pas Edwin Emerson.

Les deux ingénieurs se regardèrent. Ils comprenaient de moins en moins le mobile qui avait pu guider Morgon.

— Mais alors, s'écria Lehul, vous n'aviez aucun intérêt à faire échouer Elmier ?

— Oh ! si ! Très grand !

L'énigme s'éclaircissait de moins en moins.

— Je ne puis croire, pourtant, continua l'aviateur, que vous agissiez par haine personnelle.

— Oh ! non ! Tout à fait indifférent ! Tout à fait indifférent !

Il disait cela avec une désinvolture qui s'imposait par son imperturbable assurance.

— Alors ? firent en même temps les deux amis.

— Oh ! fit bonnement Archibald, vous ne comprenez pas, parce que vous êtes Français ; si vous étiez Américains, vous comprendriez tout de suite.

— Eh bien ! non, répliqua sèchement Elmier. Nous ne comprenons pas du tout.

Et Lehul d'ajouter, caustique :

— C'est peut-être parce que nous ne sommes pas intelligents ?

— Oh ! si, monsieur, vous êtes intelligent, mais vous

n'êtes pas Américain. Voilà, c'est dommage. Vous auriez dû être Américain.

— Les regrets sont superflus, dit froidement Lehul. Mais tout cela ne nous explique pas...

— Je veux bien expliquer, concéda Morgon. En Amérique, nous estimons beaucoup Emerson qui a battu des records en aéroplane. « Alors, nous avons ouvert des paris. Il y en avait eu beaucoup plus pour que contre. »

— Et vous aviez parié pour Emerson ? s'écria Lehul, qui commençait à saisir.

— Parfaitement, monsieur, j'avais déjà dit que vous compreniez « intelligemment ». J'avais parié dix mille dollars. Puis j'étais venu à Paris ; quand on a su, en Amérique, que M. Elmier allait concourir, ceux qui avaient parié pour Emerson ont formé un syndicat pour défendre leurs intérêts. J'ai adhéré par câblogramme.

— Et le syndicat vous a chargé de le représenter à Paris ?

— Par câblogramme. J'avais trouvé moyen de défendre les intérêts d'une façon « clairvoyante », malheureusement le garçon n'a pas été intelligent.

— Mais, monsieur, vous risquiez la cour d'assises.

— Oh ! non ! J'aurais payé le garçon deux mille dollars. J'avais promis.

Elmier et Lehul renoncèrent à faire entendre à l'Américain ce que ce trafic de conscience avait d'odieux.

— Enfin, conclut l'aviateur, votre syndicat en a été pour ses frais.

— Naturellement. Nous avons perdu. Seulement nous allons nous rattraper.

— Ah ! vraiment !

— Oui, quand on a su qu'Emerson continuait quand même, on a fait d'autres paris.

— Il y a peut-être même un autre syndicat ?

— Oui. J'ai adhéré par câblogramme.

— Vous attendez le succès d'Emerson ?

— Non, j'ai parié contre vingt mille dollars.

— Contre ?

— Oui. Maintenant nous savons. Emerson est bon pour des aéroplanes, pas pour des aérobuses. Il a été long à construire, long à arriver, long à partir aujourd'hui. Il perd son temps à bavarder avec les « journaliers ». Il ne fera pas le parcours. J'en suis sûr.

— De sorte que vous rattraperez votre argent ?

— Au delà. « Il y a beaucoup » qui ont parié pour. J'aurai au moins quatre fois la mise. Cela fera quatre-vingt mille dollars.

Les deux amis ne savaient s'ils devaient admirer le sens pratique de l'Américain ou détester son manque de sens moral.

Morgon se tourna vers Lehul qui, décidément, lui était plus sympathique.

— Je suis fâché, monsieur. Si je vous avais connu, je vous aurais présenté au syndicat. Vous auriez pu adhérer par câblogramme.

— Je ne regrette rien, monsieur. Je n'entre pas dans des syndicats de cette nature.

— Vous « êtes » tort. C'est une affaire très bonne. Vous verrez ce soir.

L'Américain se leva et dit en regardant Elmier :

— Si vous m'avez tout dit, monsieur, je vais retourner à mon hôtel.

— Je vous ai tout dit, répondit l'ingénieur. Je veux bien consentir à ne pas vous dénoncer, mais je devrais exiger de vous une certaine somme pour les pauvres de Paris.

— Oh ! je veux, je veux. Les pauvres ne sont pas très sympathiques, parce qu'ils ne sont pas intelligents, mais je veux tout de même pour montrer que je suis un galant homme. Ce soir, j'aurai gagné quatre-vingt mille dollars. J'en donnerai mille aux pauvres de Paris. Voici mon adresse, monsieur.

L'Américain tendit sa carte à Elmier. Puis il s'en alla, raide comme la justice et fier comme Artaban.

— Quel gaillard ! s'écria Lehul. Il vous subjugue, malgré tout, par son sang-froid et son aplomb.

— Il est extraordinaire, punctua Elmier. Son inconscience m'a désarmé. Jamais on ne le convaincra qu'il a mal agi, du moment qu'il a payé. C'est le type accompli du *businessman*.

— Il a beau dire. J'aime mieux être Français qu'Américain.

— Sûrement. Plutôt dupé que dupeur. Au moins, on a sa conscience pour soi.

Les deux amis sortirent pour aller aux informations.

On ne savait encore rien d'Emerson. Aucune dépêche n'était parvenue aux agences ni aux journaux.

— Il tient l'air, dit Lehul. Gare aux vingt mille dollars de maître Archibald Morgon.

La matinée se passa sans nouvelles. C'était bizarre ! Il fallait admettre qu'Emerson avait marché très lentement, puisque Elmier, lui, était arrivé à Nantes à neuf heures vingt-cinq. On en était réduit aux conjectures.

Enfin, à deux heures, l'ambassade des États-Unis reçut un télégramme signé d'Emerson, apprenant qu'il était en panne et devait renoncer au reste du voyage.

La nouvelle se répandit dans Paris comme une trainée

de poudre. On réclamait des détails, or personne n'en pouvait donner.

A quatre heures seulement, un grand journal reçut une dépêche de son envoyé spécial. Celui-ci s'était transporté en auto dans le petit village de l'Anjou, auprès duquel Emerson était tombé. Il avait trouvé les passagers sains et saufs, mais le gouvernail était brisé, l'hélice faussée, l'appareil hors d'état de reprendre l'air. Le moteur n'avait pu lutter contre un brusque courant d'air, et l'appareil était descendu, malgré les efforts désespérés de son pilote. Les dégâts s'étaient produits dans l'atterrissage.

— Pauvre Emerson ! dit Elmier, il n'a décidément pas de chance. Le sort s'acharne contre lui.

— Et — comble de malheur ! — Messire Archibald Morgon dira qu'il n'est pas intelligent, continua Lehul.

— En attendant, cet oiseau de proie va toucher, sans mal ni douleur, ses quatre-vingt mille dollars.

— Bah ! peut-être les reperdra-t-il la semaine prochaine. Singulière vie ! Combien nos bonnes vieilles traditions françaises sont préférables !

Cependant sir Archibald Morgon s'assurait, par câblogramme, que son syndicat entrait en possession des mises. Et, le lendemain, le directeur de l'Assistance publique recevait un chèque de cinq mille francs payable à la Banque de France.

L'Américain avait tenu à prouver qu'il était un honnête homme à sa façon.

XII

HEUREUX VOYAGE

Le 15 septembre, il y eut grande fête chez l'aviateur. M^{me} Elmier avait tenu à réunir tous les amis qui s'étaient intéressés aux travaux de son mari, et en particulier les compagnons de sa victoire.

La gaieté régna en maîtresse dans la nombreuse et élégante assemblée. Les passagers du 27 août étaient entourés et fêtés comme s'ils étaient eux-mêmes les triomphateurs. Roger et Gaston Planel ne tarissaient pas. Les souvenirs leur revenaient, nombreux, pressés. Ils n'attendaient pas qu'on les questionnât et tenaient tout le monde sous le charme de leur conversation.

M^{me} Milvier et M^{me} Morisset répandaient leurs impressions parmi le cercle féminin. Et les acclamations de jaillir et de se croiser, comme si l'on avait tiré à la fois plusieurs feux d'artifice.

- Quel courage !
- Affronter ainsi les éléments !
- Et dans un véhicule inconnu !
- Nous avons tant de confiance en notre grand homme, répondait M^{me} Milvier.
- Et vous n'avez pas eu peur ?

— Je n'éprouvais une petite émotion que lorsqu'on descendait, confessait M^{me} Morisset.

— Mais le mal de mer ?

— Inconnu au peloton, claironna joyeusement Dorsal, qui traversait le salon pour aller retrouver d'Arnal.

— C'est admirable !

— Le mode de locomotion rêvé, idéal !

— Supérieur au chemin de fer !

— A l'auto !

— Le seul moyen qu'on ait parfois de voir les choses de haut, dit philosophiquement M. Plancl, qui cherchait sa femme, sans parvenir à la retrouver.

Dans un coin, un groupe en habits noirs discutait de choses sérieuses.

— Croyez-moi, mon cher Elmier, disait Dorsent, plus vite vous ferez la chose et mieux cela vaudra. A l'heure actuelle, vous êtes le seul en France qui sachiez construire un aérobus. Vous êtes même le seul au monde qui sachiez en construire un qui tienne l'air. Il faut profiter de cette situation inespérée, avant que d'heureux rivaux viennent vous la disputer.

— Vous avez raison, répondit Elmier. Seulement, mes établissements ne se prêtent pas à la construction en nombre de semblables appareils. Il me faudrait une nouvelle usine, de nouvelles machines, un nouveau personnel. Ce serait une charge trop lourde pour mes épaules.

— Eh bien ! fit M^e Morisset, tout cela se crée aisément.

— Avec de gros capitaux, acheva Elmier.

— Que l'on trouverait très facilement, fit le notaire.

— Vous croyez ?

— Certes ! Vous mettez à la base les trois cent mille francs du prix Curdell. Ce serait un placement intelligent.

— Comme dirait sir Archibald Morgon, fit Lehul souriant.

— Et vous donnez la direction de l'exploitation à M. Lehul, continua le notaire.

— Ce qui serait le comble de l'intelligence, affirma Elmier... Mais le reste de capitaux ? J'estime que pour donner à l'entreprise le développement nécessaire, il faudrait deux millions. Il me resté donc un million sept cent mille francs à trouver.

— Vous pourriez faire une émission d'actions et constituer une société anonyme, conseilla M^e Morisset.

— Je préfère rester maître absolu de mon affaire.

— Alors, prenez des commanditaires. Je m'inscris en tête.

— Et moi en second, dit Dorsent.

— Tout cela mérite d'être sérieusement étudié, j'y réfléchirai. Mais tout d'abord, je veux réaliser un petit projet qui me tient à cœur.

— Et lequel ?

— De tous côtés, principalement des villes que j'ai survolées, on m'envoie de touchants appels. Toutes me voudraient pour rehausser l'éclat d'une fête, et attirer ainsi des étrangers dans leurs murs.

Le notaire fit un geste d'approbation.

— Je les comprends.

— En voilà encore qui sont intelligents, s'écria Lehul, non sans une pointe de malice.

Elmier continua :

— Je déteste tout ce qui ressemble à une exhibition. Néanmoins, je referais volontiers, par agrément, le voyage que j'ai fait par nécessité. Voici ce que j'ai pensé : dans trois jours, nous repartirions, en aérobis, bien entendu.

Mais il y aura des manquants. Planel part avec sa famille passer quinze jours en Sologne. Cela me fait déjà quatre places libres.

— Hélas ! fit M^e Morisset, je ne serai pas non plus du voyage. Mon premier clerc est en vacances. Il m'est impossible de quitter l'étude.

— Et M^{me} Morisset ?

— Elle ne partira sûrement pas sans moi.

— Nous le regretterons vivement. Nous voilà donc avec six places sur les bras. Seulement, comme j'emmènerai cette fois-ci tout mon petit monde, les disponibilités se réduisent à quatre.

— J'en retiens une, s'écria Dorsent. Il n'est pas dit que, cette fois-ci, je manquerai encore l'occasion.

Lehul approuva bruyamment.

— Vive l'esprit de décision ! Mais que va dire M^{me} Dorsent ?

— Elle m'accompagnera si vous lui offrez une place. Et Solange, donc ! J'ai cru, l'autre jour, qu'elle tomberait malade du chagrin de n'être pas partie.

— Et voilà trois places envolées.

— Puis-je proposer Bérangère pour la quatrième ? demanda M^{me} Milvier.

— Elle est acceptée d'avance. Le compte est bon.

— Oui, répondit Lehul. Si tu emmènes encore Lefranc et Leroux.

— C'est vrai. Je n'y songeais pas... Leroux, je l'emmènerai certainement, car je veux en faire un bon pilote. Quant à Lefranc, je n'en ai pas besoin cette fois-ci. Sa place reste vacante.

Dorval s'écria :

— J'ai une idée !

— Voyons ?

— Faisons tirer au sort la place vacante. Je suis sûr qu'il y aura beaucoup d'amateurs.

La proposition du docteur fut accueillie avec transport.

— La bonne idée !

— Ce Dorval !

— C'est un puits !

— Que deviendrait-on s'il n'était pas là ?

— S'il n'existait pas, il faudrait l'inventer.

— Je vais annoncer la bonne nouvelle à ces messieurs et à ces dames, dit le docteur pour se dérober aux compliments. Je vais être reçu à bras ouverts.

La supposition était exacte. Tous ceux et celles qui étaient libres, et que n'effrayait pas la perspective d'un voyage aérien, donnèrent leur nom avec enthousiasme. Tous furent écrits sur des papiers soigneusement pliés et mêlés dans une vaste coupe.

Le petit Jacques Elmier fut appelé pour tirer au sort. La fortune favorisa un élève de l'École Centrale, Maurice Demont, qui fut ravi de cette aubaine inespérée. Bien des jolis yeux lui jetèrent des regards d'envie.

Avant qu'on se séparât, Elmier fit ses recommandations aux voyageurs. Cette fois, on partirait de Juvisy à cinq heures et demie du matin. Tant pis pour les paresseux ! Ils manqueraient l'aérobuis.

XIII

EN ROUTE

Il n'y eut point de paresseux. A l'heure dite, tous étaient sur pied. L'excursion comprenant plusieurs enfants, Elmier avait permis de compléter le poids du premier voyage par quelques légers bagages, mais cette disposition ne concernait que les dames.

— Plus tard, disait-il en riant, je vous construirai un aérobus avec fourgon. Pour le moment, nous autres hommes, allons voyager comme la tortue et porter sur notre dos toute notre fortune.

Les caractères se trahissent en voyage, plus encore peut-être que dans la vie courante. Un observateur attentif n'a qu'à examiner les bagages de ses compagnons de compartiment pour deviner une partie de leurs qualités et de leurs défauts.

Les prévoyants emportent le nécessaire sans plus. Les méticuleux se chargent d'une garde-robe, d'une lingerie, d'une parfumerie et d'une pharmacie, quand il n'y a pas encore pour comble une boulangerie, une charcuterie et un cellier. Les gens légers s'encombrent de colifichets et oublient leur chemise de nuit. Les imprévoyants prennent leur canne sans se soucier des nécessités de la route.

Certains se contentent de leur portemonnaie, en se disant que l'argent pare à tout, pourvu que l'on n'échoue pas chez des sauvages.

M^{me} Milvier s'était à peu près rangée dans cette catégorie. Le mince volume du petit sac de toile, que son mari portait à la main, indiquait qu'elle n'avait pas dû prévoir une villégiature de quinze jours.

M^{me} Dorsent, au contraire, avait trouvé moyen d'assurer l'équilibre de son seigneur et maître avec deux valises qu'il balançait au bout de chaque bras, de l'air d'un homme qui voudrait bien changer de supplice. De plus, sa fille et elle étaient affublées d'immenses manteaux de fourrure, qui les faisaient ressembler à des ours échappés d'une ménagerie.

— Mon Dieu ! mesdames, s'écria Dorval en les apercevant, est-ce que mon beau-frère vous chauffe un aérobus spécial pour le Pôle Nord ?

— Vous serez toujours le même, docteur, riposta M^{me} Dorsent. Nous avons pris de sages précautions, voilà tout. Il doit faire terriblement froid, dans les hauteurs où nous allons voyager.

— Quelle idée ! Il fait splendide, au contraire. Les alouettes y montent pour se chauffer les pattes.

— Et si jamais nous traversons un nuage ?

— Oh ! j'en serais enchantée, s'écria Bérangère Milvier qui venait rejoindre son amie Solange.

Celle-ci prit un petit air important pour dire :

— J'ai lu dans des auteurs sérieux que des aéronautes, après avoir traversé une brume intense, avaient été mouillés jusqu'aux os.

Le docteur ne put dissimuler un sourire railleur.

— C'est vrai, mademoiselle. Mais les auteurs sérieux, avec

lesquels vous entretenez des relations si intéressantes, ont dû vous dire aussi qu'au-dessus du nuage pluvieux, les aéronautes et leurs cousins germains les aviateurs retrouvent le radieux soleil que la terre ne voit plus. Ses rayons bienfaisants ont vite fait d'absorber les quelques gouttes qui les humectaient.

Et M^{me} Dorsent de répondre d'un air pincé :

— Nous ne tenons pas à être humectées, maître Dorval. Les fluxions de poitrine sont trop près de nous.

— Vous oubliez, madame, que vous avez un médecin à bord. N'auriez-vous plus confiance en mes lumières ?

— Vos lumières ne remettraient pas nos corsages en état s'ils étaient gâtés, dit Solange, en entr'ouvrant sa pelisse pour exhiber les dentelles de son jabot.

— Comment ! s'écria Bérangère, tu mets un corsage aussi fragile pour voyager en aérobos ?

— Pourquoi pas ! Maman m'a appris qu'on ne doit jamais négliger sa tenue.

La jeune Milvier ne s'en laissa pas imposer par le ton d'importance de son amie.

— Moi aussi, répliqua-t-elle, je sais qu'on ne doit pas se permettre de négligé, mais il convient d'avoir une tenue appropriée à chaque circonstance de la vie.

— Pan ! Touchée ! fit à part le D^r Dorval. Elle ne l'a pas volé.

A son tour, Lehul s'approchait du groupe.

— Comment ! Dorsent, s'écria-t-il, à la vue des deux valises que le pauvre homme avait confiées au sol, tu transportes deux colis ? Mais tu vas payer un supplément de bagage.

— Elles sont en toile et ne renferment rien de pesant, dit piteusement l'industriel. L'aérobos ne sera pas

surchargé. Ce ne sont que des mignons objets féminins.

— Oui, plaisanta Dorval, de la poudre de riz, des fers à friser, de la crème Simon, de l'Anti-Balbos, de la pâte épilatoire, de la pâte des Prélats, du vinaigre de Bully, de l'eau de Cologne Jean-Marie Farina...

— Lucien, ferme le robinet. On dirait qu'il déclame un boniment, s'écria M^{me} Dorsent indignée.

— Je résume, mesdames. Ces valises diplomatiques contiennent le fond de magasin de la Parfumerie Exotique.

— Vous avez dû être mordu par un chien enragé, quand vous étiez petit, riposta M^{me} Dorsent, qui ne pouvait pas souffrir qu'on critiquât sa coquetterie.

Dorval se tourna vers sa belle-sœur, qui le cherchait et qui l'aborda en disant :

— Je te croyais perdu, Paul. Les enfants te réclament pour un tas d'explications que je ne puis leur donner.

— Ah ! les explications, ce n'est pas mon fort. En cours de route, Lehul et d'Arnal font des conférences. Les enfants leur demanderont tout ce qu'ils voudront.

— Le docteur préfère nous taquiner, dit en minaudant M^{me} Dorsent.

— Oh ! si vous commencez à vous disputer, tant pis, intervint Lehul. Vous n'aurez pas la ressource de changer de compartiment.

Leroux vint annoncer que tout était prêt.

— Les voyageurs pour destination inconnue, en voiture ! cria Dorval.

Chacun s'empressa de prendre la place qu'Elmier lui désignait. M^{me} Dorsent et sa fille durent se blottir l'une contre l'autre, à cause des dimensions exagérées que leur donnaient leurs fourrures, sous lesquelles elles étouffaient

littéralement. Le docteur proposa de les en débarrasser et de les suspendre à l'arrière.

— On pensera que c'est le drapeau de la Laponie, dit-il.

Solange souhaita au cruel ironiste d'être placé le plus loin possible d'elle. Pour toute réponse, il lui fit remarquer qu'elle oubliait d'aider son père, qui avait toutes les peines du monde à placer les deux valises.

L'installation fut plus longue que lors du premier départ. C'est que l'on emmenait aussi des voyageurs plus délicats. Simone et Jacques Elmier étaient des nouveaux venus dans la navigation aérienne. Leur émerveillement n'allait pas sans un peu de crainte et d'embarras.

Enfin, on démarra à la joie générale.

L'aérobis s'éleva sans difficulté, au grand bonheur des enfants qui criaient naïvement :

— Plus haut, papa ! Plus haut !

— Oh ! que c'est joli ! Que c'est joli !

Bientôt Paris se déroula en un immense et magnifique panorama sous leurs yeux étonnés. Elmier survola la capitale pour faire plaisir à la jeunesse. Bérangère, Simone et Jacques s'exerçaient à nommer les monuments qu'ils découvraient :

— Oh ! que la tour Eiffel paraît petite !

— Je vois le dôme des Invalides !

— Et moi le Trocadéro !

— Là-bas, ce doit être Notre-Dame avec ses tours... que n'a pas volées Victor Hugo.

Solange aurait pris volontiers part à cette joie juvénile. Elle crut de sa dignité de s'en abstenir. Puis son costume de Lapone l'empêchait presque complètement de se mouvoir.

Après quelques évolutions qui durent émerveiller les

Parisiens, Elmier cingla franchement vers l'ouest, et les enfants purent admirer les vertes campagnes de l'Île-de-France. Après avoir contemplé quelque temps le paysage, ils revinrent à leur première idée et réclamèrent des explications sur l'aviation. Jacques questionna le premier.

— N'organisera-t-on pas bientôt des concours d'aérobous comme on a organisé des concours d'aéroplanes ?

— C'est possible, répondit Lehul. Le succès de ton père va susciter l'émulation. Il est certain que, de côté et d'autre, on va tenter de construire des navires aériens qui, dans les concours, rivaliseront de supériorité.

M^{me} Milvier ne craignit pas d'interroger, à l'instar des enfants :

— Ces courses à la gloire sont-elles vraiment très utiles ?

— Elles ont déjà coûté tant de vies humaines ! remarqua M^{me} Dorsent.

— Oh ! cela, madame, c'est le martyrologe de la science. Il ne se fait rien de grand en ce monde sans le sacrifice. S'il ne s'était pas trouvé des savants pour donner leur vie à une idée, l'humanité serait restée dans les ténèbres et le chaos des temps primitifs. Grâce à Dieu, il n'en a pas été ainsi, et elle continuera sa marche en avant, tant que des hommes courageux ne craindront pas de payer de leur existence la rançon du progrès. C'est encore une des gloires de la France d'avoir assuré, par de douloureux sacrifices, la conquête de l'air. Mais revenons-en aux concours. Leur utilité est très grande. Aux débuts de l'aviation, c'est grâce à eux que pilotes et constructeurs ont pu se rencontrer, reconnaître les qualités et les défauts de leurs appareils, les modifier et les perfectionner. L'émulation est indispensable au progrès.

Solange interrompit Lehul pour glisser une remarque désobligeante :

— J'ai pourtant entendu dire que certaines semaines d'aviation ont été de vrais fours.

— Oh ! évidemment. Il y a aussi pas mal de pièces qui sont des fours complets. Cela n'empêche pas qu'on retourne au théâtre pour y voir jouer de belles pièces. Ces concours n'ont été ennuyeux que pour les spectateurs qui ont payé leur tribune pour ne rien voir, et aussi pour les aviateurs qui ont été hués et sifflés à l'occasion. En réalité, ils ont été très utiles au développement de la science aviatrice. Tenez ! en 1909, j'ai assisté à l'une des premières semaines d'aviation : celle de Douai. Eh bien !...

— Nous arrivons, nous sommes arrivés, annonça Dorval. Attention à l'atterrissage !

— Vous nous raconterez tout de même la semaine d'aviation de Douai, monsieur Lehul ? implora Jacques.

— Certainement, mon petit ami, mais plus tard, quand nous aurons repris nos places en aérobuis.

— Vous êtes bien bon, monsieur Lehul, de nous apprendre tant de choses intéressantes. Je vous aime bien.

Spontanément, le petit garçon embrassa l'aviateur qui lui rendit bien volontiers sa caresse.

XIV

LA PREMIÈRE HALTE

L'HÉROÏSME EN SOUTANE

La ville de Corbeil n'avait pas eu vent du passage d'Elmier. Aussi n'y eut-il pour assister à l'atterrissage que quelques curieux attirés par la vue de l'aérobus et avides de ce nouveau spectacle. Cela n'était pas pour déplaire à l'aviateur qui redoutait les grandes foules, à cause de leur empressement indiscret et des accidents qui peuvent en résulter.

On laissa le navire aérien sous la garde de Leroux, auquel, très aimablement, les paysans offrirent d'aller chercher des provisions qui lui constituèrent un copieux déjeuner.

Les voyageurs avaient mis pied à terre. M^{me} Dorsent et sa fille poussèrent un soupir de soulagement en se débarrassant des fourrures dont elles commençaient à regretter de s'être embarrassées. Elles exhibèrent de superbes corsages, malheureusement froissés par le contact prolongé des manteaux.

— Mon Dieu ! mesdames, que vous êtes belles ! dit Marie Elmier, non sans malice. On va nous prendre pour vos femmes de chambre, M^{me} Milvier et moi.

Solange et sa mère se rengorgèrent sous ce compliment dont elles étaient incapables de percevoir le sens.

Frédéric Milvier les regardait du coin de l'œil, se disant à part lui que sa femme et celle d'Elmier étaient bien plus distinguées dans leurs simples atours, appropriés aux exigences du voyage. Il déplorait le mal qui ronge la société actuelle : le désir de paraître.

Les touristes gagnèrent la ville d'un pas allègre ; comme il était très tôt encore, on décida de visiter les principaux monuments avant le déjeuner.

La première visite fut pour la maison du Bon Dieu. Aux abords et sous le portail d'une de ces magnifiques et imposantes cathédrales qui, dominant les cités, sont comme un symbole de la puissance de Dieu, des pauvres, des affligés et des vieillards tendaient la main. C'est qu'ils savent d'instinct et par expérience que le christianisme est la grande école d'humanité. Les « curés », comme ils disent, confondant dans la même appellation prêtres et fidèles, sont toujours généreux, même après avoir été odieusement spoliés.

Certains mendiants en abusent et on en a vu mourir avec une fortune dans leur paillasse, ayant ainsi frustré les véritables pauvres et commis une monstrueuse escroquerie, comme ces misérables, mutilés volontaires ou simulateurs d'infirmités qui, dans les grandes villes surtout, exploitent la charité publique.

Que dire de l'odieux trafic de l'enfance ? D'infâmes mégères vont jusqu'à louer des bébés qu'elles affament ou pincement secrètement, pour les faire crier et provoquer la pitié émue des passants.

Triste époque que celle où de tels méfaits — entre tant d'autres — peuvent rester impunis !

Par contre, il existe une catégorie de pauvres d'autant plus intéressants que la brutale charité officielle s'en désintéresse, ce sont les pauvres honteux. Ceux-là préfèrent souffrir en silence, résignés à leur sort, raidis contre l'adversité, employant mille artifices pour dissimuler leur véritable situation. Seules les âmes d'élite, et parmi elles le clergé et les saintes filles de Saint-Vincent de Paul s'ingénient à les découvrir et, par des prodiges de délicatesse, à leur faire accepter secours et protection.

A l'encontre des orgueilleux patriciens de l'ancienne Rome et des faux humanitaires d'aujourd'hui, nous voyons, nous chrétiens, avec le poète qui, visiblement, s'est inspiré de l'Évangile,

*Dans tout homme un frère,
Et dans tout malheureux un frère préféré.*

Et nous ne trouvons pas seulement notre récompense en ce monde dans la satisfaction du devoir accompli, et dans le plaisir de faire le bien, mais encore et surtout dans les promesses du Christ : *Un verre d'eau donné en mon nom sera récompensé au centuple. — Ce que vous ferez au plus petit d'entre les miens, je le considère comme fait à moi-même.*

Ainsi parla Elmier, au sortir de l'église, à ses amis qui tous versèrent leur obole entre les mains des pauvres.

Il ajouta qu'il fallait faire l'aumône à bon escient et que la façon de donner vaut mieux que ce que l'on donne.

C'était un coup direct à Solange, dont l'attitude dédaigneuse vis-à-vis des mendiants avait été remarquée.

Après avoir parcouru la partie la plus intéressante de la ville, on prit le parti de se reposer sur les bancs d'une avenue en attendant l'heure du déjeuner.

Ce fut encore Elmier qui fit les frais de la conversation :

— J'espère qu'avec moi, au pied des autels, dit-il, vous avez tous remercié la Providence d'avoir veillé sur nous. C'est à Elle qu'il faut tout reporter : nos succès, nos joies et nos peines. Dans les chemins parfois difficiles de la vie, ayons toujours pour guide le flambeau de la foi chrétienne. Il a éclairé et vivifié tous les actes de ma vie. Et plus j'ai étudié, plus je me suis rapproché de Dieu.

La philosophie est impuissante parce qu'elle conclut toujours par un point d'interrogation. Voyageur incertain du terme du voyage, l'homme chemine inquiet et tourmenté, sondant en vain l'horizon. Bon gré mal gré, il faut en revenir à Dieu, à la vérité révélée.

Le catéchisme est le livre de raison de la vie. Il ne se borne pas à conseiller, il ordonne de pratiquer la vertu, toutes les vertus, et cette consigne a une sanction dans les récompenses et les expiations d'outre-tombe.

Aussi la guerre aux croyances est-elle un crime et une ineptie en même temps qu'une violation de la plus sacrée de toutes les libertés : la liberté de conscience.

De Maistre a dit un jour : « Je sais ce que c'est qu'un honnête homme, c'est affreux ! » Cette boutade est profonde : s'il suffit d'échapper aux tribunaux et de ne pas se heurter aux sévérités du Code pénal, c'est peu de chose en effet que l'honnêteté. Mais l'honnête homme selon le christianisme ne ressemble en rien à l'honnête homme selon les exigences de la loi et le jugement frivole du monde.

Hélas ! il souffle sur la France un vent de folie. Les sectaires qui nous exploitent s'acharnent à faire de l'école publique une école d'athéisme et nous préparent une

génération d'apaches. Renan l'a déclaré : « Un paysan sans religion est une brute féroce. »

Les touristes entouraient Elmier et l'écoutaient avidement.

— Tout ce que vous dites si bien n'est que trop vrai, reprit Le hul. Bon nombre d'instituteurs ont renchéri sur le programme officiel de l'enseignement athée, en s'attaquant à l'idée de patrie et même à la propriété. Cela devait arriver : l'anarchie est fille de l'irréligion.

Et c'est à ces misérables que l'on voudrait nous obliger à confier nos enfants. On va même jusqu'à dire que l'enfant appartient à l'État avant d'appartenir à ses parents, sans doute pour pouvoir les façonner à l'image des tristes maîtres du jour.

Voilà où en est arrivé un peuple qui a été si grand.

Il faut voir aussi avec quelle morgue ces « primaires », qui croient avoir la science infuse, traitent tous ceux qui ne pensent pas comme eux et notamment les catholiques. Leur raison d'être est de combattre l'Église.

Pauvres pygmées s'attaquant à un colosse !

En vérité et en toute justice nous avons droit à mieux que cela.

Nous n'avons pas pour grands hommes l'immonde Luther, le féroce Calvin, l'impudent et antipatriote Voltaire — plus Prussien que Français — l'ignoble Zola, que protestants et incrédules ont pour ancêtres et dont ils devraient rougir, s'ils n'avaient abdiqué toute pudeur.

Mais nous pouvons être fiers de notre foi, car c'est en illustre compagnie que nous nous prosternons devant le divin Crucifié.

Aux pédants insensés du matérialisme abject ou prétendu philosophique, tel qu'on l'enseigne dans les chaires

officielles, tel que le prêchent dans leurs harangues les grands personnages de l'État, il est facile de prouver que nous avons avec nous l'élite des intelligences et des caractères, qui sont l'honneur de la France et la gloire de l'humanité.

Écoutez-moi bien, mes chers amis, insista Lehul, et gravez-vous dans la mémoire les points principaux de notre causerie, pour vous en servir à l'occasion. L'inertie de beaucoup d'entre nous a fait la force de nos adversaires. Un catholique qui, de nos jours surtout, n'est pas un militant — dans la mesure du possible — manque à un devoir aussi sacré que celui de défendre son pays contre l'ennemi de l'extérieur. L'ennemi de l'intérieur n'est-il pas aussi dangereux !

D'ailleurs, tout homme qui se respecte se doit à lui-même de défendre sa foi quand elle est attaquée et même de prendre l'offensive. Vous aussi, mesdames, vous pouvez faire beaucoup de bien.

L'enseignement religieux, apologétique et social par les écoles, par la presse, y compris l'affiche, mode d'apostolat trop négligé, par les conférences, les conversations, etc., dissipera l'épaisse nuit qui envahit le monde, ramènera les esprits égarés à la Vérité, et par là au Beau et au Bien, ses inséparables compagnons.

Et aux innombrables œuvres sociales des catholiques et des libéraux, le peuple désabusé enfin des sophistes et des démagogues, finira par reconnaître ses véritables amis.

Dieu nous donnera la victoire quand nous l'aurons méritée par nos efforts et notre persévérance.

M^{me} Elmier interrompit Lehul :

— Je vous demande pardon..., monsieur, mais dans

votre ardeur d'apôtre, vous oubliez l'heure... du déjeuner.

— En effet, madame, excusez-moi. Il faut nous hâter vers l'hôtel, afin de ne pas troubler le service et compliquer le travail des serviteurs.

— C'est dommage ! s'écria-t-on de toutes parts. Mais nous mettrons plus tard monsieur Lehul à contribution.

— Soyez sûrs, mes amis, que je ne manquerai pas de terminer ma petite apologie, répondit l'infatigable causeur.

Quelques minutes après, chacun faisait honneur à un repas substantiel, les conversations allaient leur train, lorsqu'on entendit un esprit fort — un fonctionnaire élevé gratuitement par les prêtres — fulminer contre les « curés », « bons à jeter à l'eau », etc. Un des touristes, habitué à ne rien laisser passer contre la religion, les personnes et les choses qui y touchent, sans répondre, poliment aux gens polis et du tac au tac aux énergumènes, riposta :

— Vous êtes bien monsieur X... ? Je vous reconnais... Convenez que ce n'est pas très digne de mordre la main qui vous a nourri, de chercher à salir vos éducateurs.

— Je ne parle pas de ceux-là, monsieur.

— Ce sont sans doute à peu près les seuls que vous ayez connus. Comment alors pouvez-vous juger les autres ? Eh bien ! ils méritent en général l'hommage implicite que vous venez de rendre aux premiers. Il s'y jettent d'eux-mêmes à l'eau, mais c'est pour sauver leurs semblables, pour vous sauver, vous, si vous y tombiez.

L'héroïsme en soutane depuis des siècles occupe l'attention publique, ce qui fait la rage des sectaires. Hier encore la presse réclamait la Légion d'honneur pour l'abbé Richard, professeur à l'Institution Lamartine à Bellay, qui, malgré une myopie très prononcée, sauva dans la



(Cliché *Le Foyer*)

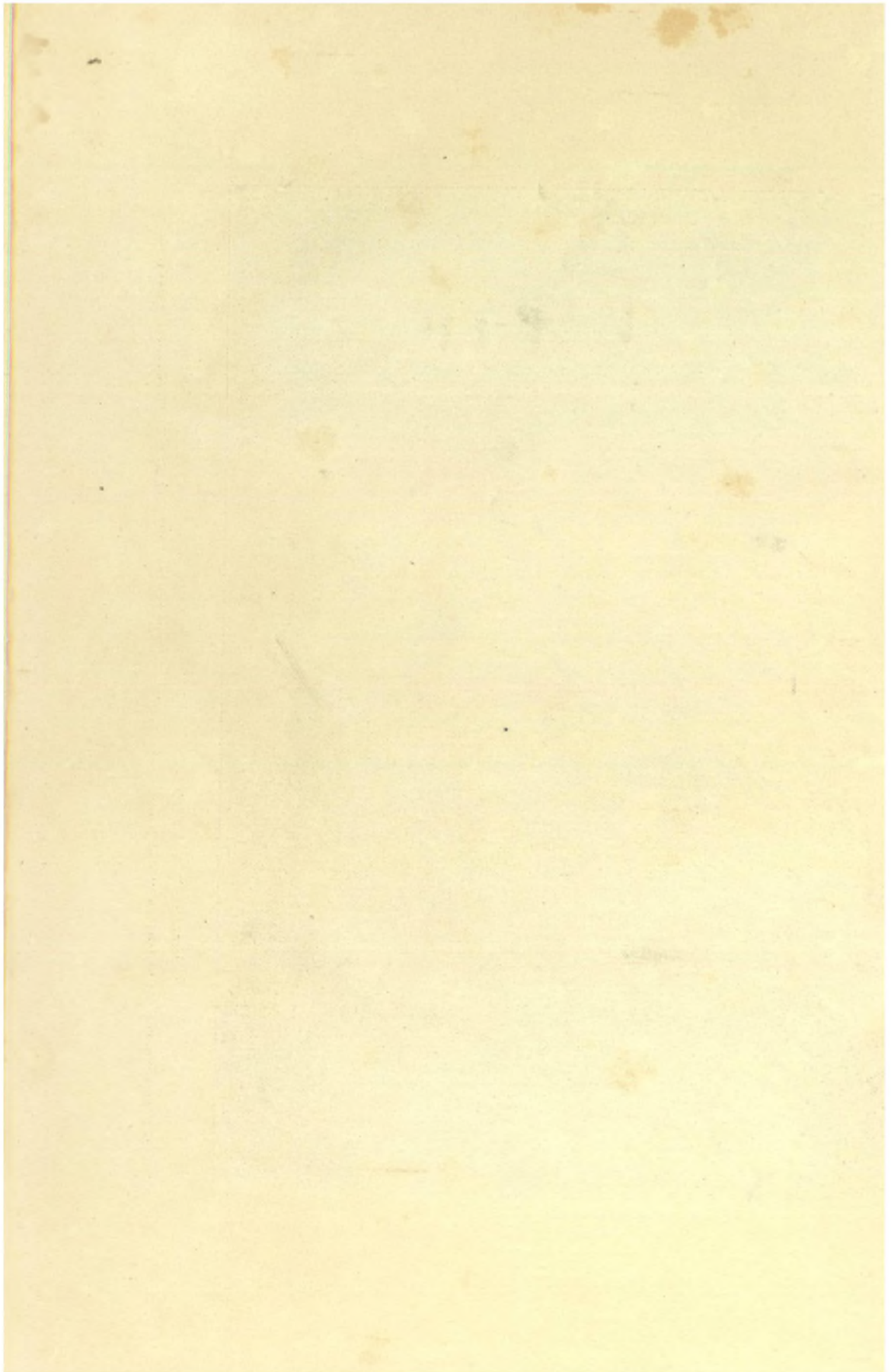
Monis

Berteaux

G^{re} Maunoury

Bleriot

A ISSY-LES-MOULINEAUX : DÉPART DE PARIS-MADRID. — LE GROUPE MINISTÉRIEL CINQ MINUTES AVANT L'ATERRISSAGE FATAL DE TRAIN



Seine cinq personnes et, à bout de souffle, dut être transporté dans une pharmacie.

Peu de jours après, à Chalon-la-Poterie, un ouvrier sellier, descendant dans une cave où se trouvaient plusieurs barriques de vin nouveau en pleine fermentation, tomba asphyxié par les dégagements de l'acide carbonique. Sa patronne, ne le voyant pas revenir, descendit à son tour et subit le même sort. L'alarme fut donnée ; plusieurs essais de sauvetage étaient restés infructueux lorsque survint M. l'abbé Pontillon, vicaire de la paroisse. Le courageux prêtre se fit attacher par une corde sous les aisselles et descendre dans le gaz. Il lui fallut s'y reprendre à quatre fois, alors que lui-même se sentait chanceler, avant de pouvoir ramener à l'air les victimes qui purent être ranimées par des soins énergiques.

Le Gaulois publiait dernièrement une intéressante interview de son rédacteur, M. de Maizière, avec Mgr Augouard qui, depuis trente-cinq ans, évangélise le Congo.

Détachons de cette observation le passage suivant qui révèle un acte d'héroïsme « scientifique » à l'actif d'un de ces humbles missionnaires que la presse flachonnière a coutume de traîner dans la boue.

C'est Mgr Augouard qui parle :

« J'ai connu là-bas un Père de mes missions qui fut un jour atteint de la maladie du sommeil.

» Cette maladie, vous le savez, ne pardonne pas. C'est la mort certaine, non pas brutale et franche, mais sournoise et traîtresse, la mort qui met six mois à torturer son patient.

» Ce Père vint me trouver et me dit : « Je suis perdu » et viens vous demander de me renvoyer en France. Je regrette, frappé trop tôt, de n'avoir pu rendre service

» en ce pays du Congo, où ma foi chrétienne m'a appelé,
» mais j'ai pensé que je pourrais peut-être, comme mori-
» bond, servir la science. Je vous demande de m'envoyer
» à l'Institut Pasteur, avec l'ordre de se livrer sur moi,
» sur mon corps de mourant, à toutes les expériences
» que les savants jugeront utiles pour découvrir le remède
» à la maladie dont je vais mourir. Je vous apporte l'auto-
» risation signée de mon nom. »

» Après avoir hésité, j'ai pensé qu'il était de mon devoir
de prêtre et de missionnaire d'accepter l'offre d'un tel
héroïsme. Le Père fut envoyé à l'Institut Pasteur, où son
nom est vénéré comme celui d'un martyr.

» Pendant quatre mois, on se livra sur lui aux expé-
riences les plus douloureuses, sans que jamais un cri
d'angoisse ou de révolte s'échappât de ses lèvres fermées
par un serment.

» Je ne sais si vous connaissez ce que sont les ponctions
lombaires que font les savants pour se renseigner sur
l'état des liquides organiques. C'est une douleur atroce,
une abominable souffrance.

» On les multiplia, sur le désir même du Père, et
lorsqu'un jour, épuisé et vaincu, il voulut malgré tout
faire œuvre de courage chrétien, il s'en alla un matin, au
jardin du Luxembourg, relire le bréviaire. Le livre lui
échappa des mains, et il tomba mort dans une allée, ayant
terminé son apostolat. »

Puis-je dire le nom de ce prêtre ?

Mais oui, puisqu'il est mort.

Il s'appelait le Père Beauchesne.

On n'en finirait pas s'il fallait parler de tous les récents
actes de dévouement et d'héroïsme accomplis par des
ecclésiastiques et des religieuses que leur ennemi lui-

même, le gouvernement, est parfois obligé, sous la pression de l'opinion publique, de décorer.

Je veux terminer, pour votre édification, par la bravoure du chef, après celle des troupes :

Une voiture conduite par un jeune homme et sur laquelle se trouvaient deux femmes descendait une rue escarpée de Rodez.

Tout à coup, le cheval prend peur, se cabre, s'affole et s'emporte.

Le conducteur ne peut le maîtriser, les voyageuses poussent des cris d'effroi, le véhicule va se renverser et se briser.

Un homme se précipite à la tête du cheval et, après un assez long parcours où il risque de se faire écraser, parvient à se rendre maître de la bête emballée, une bête cléricale, sans doute, dont le flair avait deviné et senti le sauveteur, qui n'était rien moins que l'aristocratique Mgr de Ligonnès, le bon et populaire évêque de Rodez.

Sur ce, on laissa interdit « le mangeur de curé » pour songer à reprendre la voie des airs.

UN INCIDENT

Autour de l'aérobuis la foule avait grossi. Cela ne faisait pas le bonheur de Leroux qui avait dû engager des gardiens supplémentaires pour qu'on ne touchât pas à l'appareil. Encore n'était-il pas très sûr que les gardiens eux-mêmes ne fussent pas les premiers à enfreindre la défense.

A peine avait-on repris possession de l'atmosphère que Jacques rappelait à Lehul la promesse faite le matin.

L'ingénieur s'exécuta avec son ordinaire complaisance.

— Je vous disais, commença-t-il, que les Douaisiens ont été des précurseurs, avec leur semaine d'aviation de 1909. Et je vous assure qu'ils y ont eu quelque mérite. En apparence, cette solennité sportive a été un four, comme disait ce matin M^{lle} Solange. En réalité, elle a eu les plus heureux résultats.

— Peut-être la chose n'avait-elle pas été assez bien organisée, dit M. Dorsent.

— Au contraire. Rien n'avait été négligé. La société d'aviation possède un terrain parfait à La Brayelle, à trois kilomètres de la ville. Tout avait été mis en œuvre pour attirer les concurrents et le public.

— Et ils n'ont pas répondu à l'appel, demanda Milvier ?

— Parmi les concurrents, deux ou trois n'ont pas tenu leur promesse. Le public, lui, est accouru sans se faire prier.

— Et il a été déçu ?

— En général, oui. A cette époque, les aviateurs n'osaient pas encore affronter un vent un peu fort. Aussi ne se risquaient-ils qu'à l'heure où le soleil déclinait à l'horizon. Comme le concours se passait aux jours les plus longs de l'année, vous voyez les stations interminables que faisaient les malheureux spectateurs accourus parfois de très loin, et cela dans un endroit presque désert, où il n'y avait ni hôtel ni restaurant, pas même une modeste auberge.

— Convenez qu'ils avaient sujet d'être de mauvaise humeur, remarqua M. Dorsent.

— Certes ! J'ai partagé leurs infortunes. J'en ai vu qui étaient venus de Cambrai, de Lille, de Roubaix, de Valenciennes, de la Belgique, obligés de regagner la gare à l'heure où l'on sortait les appareils des hangars. C'était à ne plus pouvoir regarder un aéroplane sur une carte postale. Inutile de vous dire que les cochers abusaient de la situation avec leur habituelle complaisance, et triplaient sans scrupule leur tarif, bien sûrs que le malheureux attardé ne prolongerait pas sa route en passant par le bureau du commissaire.

— Et ceux qui restaient étaient-ils récompensés de leur attente ?

— Bien médiocrement. Au début du concours, on ne vit guère que de grands sauts. Blériot était le seul parmi les aviateurs présents qui sût un peu tenir l'air. Un jour surtout souleva les réclamations générales. On avait

annoncé, à grand renfort de réclame, la visite des membres de la Douma russe. Une foule énorme accourut de Douai et des villes environnantes. Or, cette visite se borna à l'examen platonique des appareils. Le temps ne permit aucun vol. Les spectateurs qui avaient payé double tarif aux tribunes et sur la pelouse étaient furieux.

— Cela se comprend, dit Maurice Demont. Mais n'aurait-on pu prévoir ce contretemps ?

— C'était bien difficile. Pour répondre aux récriminations, la municipalité avait fait annoncer qu'un drapeau planté au beffroi serait l'indice d'une expérience au cours de la journée. Le soleil risquait un mince rayon ; les aviateurs reprenaient confiance. Vite, on plantait le drapeau et les curieux prenaient le chemin de La Brayelle. Mais tout à coup le soleil se voilait, le vent se levait, et les aéroplanes roulaient sur leur chariot dans l'enceinte du champ d'aviation.

Solange secoua la tête d'un air dédaigneux :

— Faut-il que ces gens soient sots. A leur place, j'aurais été vite dégoûtée, et je ne me serais plus dérangée.

— L'aviation excitait un tel intérêt à cette époque qu'on ne se dégoûtait pas et que l'on continuait à se déranger tout de même. Jamais la route de La Brayelle ne vit autant de véhicules de toute espèce. Automobiles, fiacres, cabriolets, breaks, chars-à-bancs, chariots, charrettes et bicyclettes s'y frôlaient. C'est même merveille qu'il n'y soit arrivé que quelques accidents sans importance. Des ouvriers perdaient leur journée ; des femmes de ménage amenaient leurs enfants et allaient passer un temps précieux le long de la palissade du champ d'aviation, qui était devenu le rendez-vous général.

— Mais comment se fait-il que les concurrents n'aient pas été plus heureux, demanda M^{me} Milvier ?

— Le temps, comme je vous l'ai déjà dit, a joué dans leur échec un rôle important. Il n'était pas le seul coupable. Les appareils étaient encore très peu perfectionnés, et leurs pilotes se trouvaient à la merci des moindres circonstances. Tantôt, c'était le moteur qui s'essouffait et refusait son service ; tantôt l'hélice ou le gouvernail ; ou bien encore, l'appareil roulait parfaitement sur son chariot, mais ne s'enlevait jamais. L'inexpérience des pilotes était aussi pour quelque chose dans leur insuccès. Certains, par nervosité, bloquaient leur moteur ou coupaient leur allumage. En tout, il fallait la mise au point.

— Et quels résultats a donnés le concours ?

— De très importants. D'abord, le perfectionnement de plusieurs appareils. Ensuite, le choc des idées a fait jaillir la lumière, et plus d'un pilote a dû les succès de l'avenir aux ennuis du présent. Quelques jours après la clôture du concours, Blériot volait de La Brayelle à Arras sans aucune difficulté. Quinze jours plus tard, il accomplissait l'exploit qui l'a immortalisé : la traversée de la Manche. Les semaines d'aviation se sont ensuite multipliées un peu partout. Celles de Reims en particulier ont été absolument concluantes.

— Les aviateurs devaient être bien tristes, quand ils ne parvenaient pas à voler.

C'est le petit Jacques qui venait de dire ces paroles par où se trahissait son bon cœur.

Lehul sourit en répondant :

— Je crois qu'ils étaient assez ennuyés. Leur déconvenue s'augmentait considérablement d'ailleurs des quolibets dont ils étaient l'objet. A Douai, j'en ai vu un que

l'on tournait en ridicule d'une manière odieuse. Il avait construit un excellent appareil dont le seul défaut était d'être un peu lourd. Cet appareil roulait, sautait parfois, mais ne volait pas. On dit alors que l'aviateur avait fait un aéroplane-traîneau. Comme la pluie persistait impitoyablement, on prétendit qu'il avait reçu mission d'aller fermer les robinets célestes, et que ceux-ci restaient ouverts parce qu'il ne pouvait s'élever dans les airs. L'ingénieur-aviateur a eu connaissance de toutes ces plaisanteries de mauvais goût. Eh bien ! il ne s'est jamais découragé. Deux chutes sérieuses ne l'ont pas détourné de son idée. Un an après la semaine d'aviation de La Brayelle, il était décoré de la Légion d'honneur ; ses appareils se vendaient partout, et on venait lui en acheter du Japon et des États-Unis. Quelques modifications les avaient amenés à la perfection.

— Oh ! c'est très bien, cela, s'écria le petit Jacques. Quand je serai grand, je ne me découragerai jamais non plus.

— Voilà une bonne résolution, mon petit ami, et tu as bien raison de la prendre. Sans persévérance, on ne réussit jamais rien complètement.

— Mais mon cher, dit Dorval en frappant sur l'épaule de Lehul, tu as manqué ta vocation, ce n'est pas ingénieur que tu devais être, c'est avocat. Tu aurais fait un conférencier parfait.

Un craquement violent, qui se fit entendre à l'avant de l'appareil, interrompit la conversation et attira tous les regards. Lehul courut auprès d'Elmier, qui venait de couper l'allumage et faisait du vol plané.

— Qu'est-ce qu'il y a ? Qu'est-ce qu'il arrive ? demanda-t-il avec inquiétude.

— Je cherche à m'en rendre compte, répondit l'aviateur. J'ai entendu un formidable craquement, mais je ne sais d'où il provient.

A peine avait-il achevé qu'en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, une pièce de l'avant était projetée violemment en l'air.

— C'est un fragment d'hélice, dit Elmier. Pourvu que personne ne se trouve à terre pour la recevoir.

— La pièce est assez lourde, fit Lehul soucieux. Tombant de cette hauteur, elle tuerait sûrement celui qu'elle atteindrait.

— Il faut absolument atterrir, d'abord pour savoir si elle n'a causé aucun accident, ensuite pour tâcher de la retrouver, et enfin pour nous rendre compte de l'importance du dommage causé à l'appareil.

Avec de grandes précautions, Elmier remit son moteur en mouvement et descendit jusqu'à vingt-cinq mètres du sol. Là, il demanda à Lehul :

— Que vois-tu au-dessous de nous ?

— Un terrain cultivé. Avance encore un peu, nous nous trouverons sur un champ moissonné.

C'est là que l'aérobis atterrit au milieu de l'inquiétude générale.

Tout de suite, d'Arnal, Dorval, Demont et Milvier se mirent à la recherche de la pièce brisée, tandis que Lehul et Elmier, aidés de Leroux, examinaient l'aérobis.

Après un inventaire sérieux, l'aviateur prononça le diagnostic :

— A la rigueur, dit-il, nous pouvons continuer notre voyage. Néanmoins, par prudence, je ferai faire la réparation dans la ville où nous allons bientôt arriver. Le tout,

maintenant, est de savoir si nous n'avons pas causé d'accident.

A force de chercher on finit par découvrir la pièce d'hélice dans une prairie. Elle était profondément enfoncée dans le sol, et ils eurent beaucoup de peine à l'en extraire. Par bonheur, personne n'avait souffert de sa chute.

On repartit avec un peu moins d'entrain.

La moins penaude était M^{me} Dorsent.

— Voyez-vous, triomphait-elle, les précautions sont bonnes. Savons-nous, maintenant, combien de temps nous allons être immobilisés à Étampes. Que vont devenir ceux qui n'ont rien emporté ?

— Heureusement, Étampes n'est pas un pays sauvage. Avec son portemonnaie et sa langue, on trouvera bien le moyen de se procurer les objets de première nécessité.

Cette réflexion émanait de Dorval, qui perdait difficilement sa faconde.

Une demi-heure plus tard, on était arrivé, et Lehul se mettait immédiatement en campagne pour assurer la réparation de l'aérobis.

LA SCIENCE ET LES CATHOLIQUES

LA TÉLÉGRAPHIE SANS FIL

Il fallait refondre une pièce. Même en activant beaucoup le travail, on ne pouvait le terminer avant le lendemain soir. Quand on se fut procuré un hôtel confortable, chacun, gagnant le salon, songea à rappeler Lehul à sa promesse.

Celui-ci, sans préambule, reprit avec plaisir sa petite conférence apologétique :

— Eh bien ! oui, vous allez voir que les catholiques, loin de boudier la science, ont contribué et contribuent toujours largement à son développement.

Voici en première ligne Leverrier, l'astronome de génie, duquel Sully Prudhomme écrivait en apprenant sa mort : « Comment cette mort n'a-t-elle pas été un deuil public ? Depuis Newton, il n'y a pas eu de génie mathématique plus puissant. » Eh bien ! Leverrier avait fait placer un grand crucifix dans les salles de l'Observatoire. Malade il se trainait, de ses chers instruments, à la croix qu'il saluait. Le 23 septembre 1871, jour anniversaire de la découverte de sa planète, le « géant de l'astronomie moderne » expira, pieusement assisté du curé de sa

paroisse, comme il l'avait voulu, « car, disait-il, je ne suis pas seulement un catholique, mais un paroissien ».

Et Ampère ! Physicien, naturaliste, chimiste, astronome, mathématicien, écrivain, même poète. Cet homme encyclopédique n'avait pas eu son égal depuis Pascal. Dans une sorte de soliloque mystique avec le Maître adoré, qu'il appelait son céleste Ami, Ampère, nous a laissé ce mot sublime : « N'écris que d'une main ; de l'autre, tiens-toi attaché au vêtement de Dieu, comme un enfant au vêtement de son père. »

Ozanam disait de lui : « Le chapelet d'Ampère a plus fait sur moi que tous les sermons. » Pendant sa dernière maladie, la religieuse qui le veillait voulut lui lire quelques pages de *l'Imitation de Jésus-Christ*. « N'en prenez pas la peine, ma sœur, lui dit Ampère, je la sais par cœur. »

Augustin Cauchy et J.-B. Biot continuent la dynastie des rois chrétiens de la science, et ils gardent la couronne jusqu'à leur mort, 1857 et 1862.

C'est bien un roi de la science, que ce Cauchy duquel Renan lui-même a écrit : « L'Académie possède encore à notre époque un grand nombre de croyants ; témoin Augustin Cauchy qui a fait dans l'invisible de prodigieuses découvertes. » En 1844, Cauchy adressait à *tous les amis des sciences* cette énergique et nette profession de foi : « Je suis chrétien, c'est-à-dire je crois à la divinité de Jésus-Christ, avec Tycho-Brahé, Copernic, Descartes, Newton, Fermat, Leibnitz, Pascal, Grimaldi, Euler, Guldin, Gerdil, avec tous les grands astronomes, tous les physiciens, tous les grands géomètres des siècles passés. Je suis, de plus, catholique, avec la plupart d'entre eux. Et si l'on m'en demandait la raison, on verrait que mes

convictions sont le résultat, non de préjugés de naissance, mais d'un examen approfondi. On verrait comment se sont gravées à jamais, dans mon esprit et dans mon cœur, des vérités plus incontestables, à mes yeux, que le carré de l'hypothénuse. »

Biot, une autre royauté scientifique, géomètre, physicien, chimiste, littérateur, membre de l'Académie française, comme il l'était de celle des Sciences ; sa noble intelligence réagissait d'elle-même contre le matérialisme : « Les sciences sont belles, écrivait-il, quand on peut en pénétrer l'esprit ; mais fort nuisibles, quand on ne va pas jusque-là ; car si elles n'élèvent pas l'homme jusqu'au ciel, elles le ravalent jusqu'à terre. Il faut étudier beaucoup pour comprendre et admirer la matière, mais étudier bien plus encore, pour comprendre qu'elle n'est rien. » Il expira avec la dernière absolution et bénédiction du Père de Ravignan.

Nous arrivons à Dumas, secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences, en 1868. Il deviendra ministre. Voici sa profession de foi : « D'où vient la vie, messieurs ? La science l'ignore. Où va la vie ? La science ne le sait pas. On explique la naissance de la vie, et la production de la conscience par de simples transformations de forces. On veut que la vie et la conscience, après la mort, aillent se perdre dans le vaste frémissement des mouvements qui agitent l'univers. Naître sans cause, vivre sans but, mourir sans avenir. Telle serait notre destinée ? Non ! »

Plus explicite encore dans sa foi, J.-B. Dumas la formulait d'un mot : « Je crois au Dieu de la révélation, comme au Dieu de la nature et de la raison. C'est le même. »

Tandis que Dumas s'éteignait dans son beau couchant,

l'astre de Pasteur était à son zénith. Il ne reste plus rien à dire sur le grand serviteur de la vérité et de l'humanité. Pasteur est un de ces hommes rares qui, d'emblée, font faire à leur génération des pas de géant.

Maxime du Camp écrit de lui: « Lorsque je rencontre Pasteur, j'ai envie de me prosterner, et je suis surpris qu'il ne soit pas entouré de l'auréole. »

Eh bien! Pasteur était un grand fidèle, il allait jusqu'au bout du *credo* chrétien et catholique. Les sciences elles-mêmes, par la constatation de leur impuissance, le ramenaient à la simplicité de la croyance surnaturelle, ainsi qu'il le dit: « Quand on a bien étudié, on revient à la foi du paysan breton. Si j'avais plus étudié encore, j'aurais la foi de la paysanne bretonne. »

Au mois de juillet 1895, l'humble et grand Pasteur expirait, comme étaient morts Leverrier, Ampère, Cauchy, Biot et Dumas, s'unissant aux dernières prières, la main dans la main de sa femme, le crucifix sur les lèvres, ses regards vers le ciel.

Et le grand chrétien, l'illustre savant Branly qui, depuis 1876, occupe la chaire de physique créée à l'Institut catholique de Paris, où enseignait également l'éminent géologue de Lapparent, encore un catholique.

Faisons-nous un devoir, mes amis, ajouta Lehul, de consacrer à notre contemporain une mention particulière et que sa modestie nous pardonne.

Le D^r Branly a découvert le principe de la télégraphie sans fil. Ce principe consiste dans la captation des ondes de Hertz à l'aide d'un ingénieux appareil que Branly nomma « cohéreur », et que les Anglais désignent généralement sous le nom de « détecteur ».

C'est ce cohéreur qui a, le premier, rendu possible

l'échange de signaux télégraphiques au moyen des ondes hertziennes. Notre compatriote ouvrit ainsi la voie pratique où s'engagea, à sa suite, l'Italien Marconi. De sorte qu'on peut dire que, dans ce nouveau domaine scientifique, le professeur Branly a été l'inventeur et Marconi l'ingénieur.

Sans sa fidélité à la foi chrétienne, son dévouement à l'Église, sans son enseignement dans une maison que la foi habite avec la science, Branly eut été aussi couvert d'honneurs que chargé de gloire.

Au lieu d'aider ce savant si modeste, obligé de donner des consultations médicales pour acquérir les appareils strictement indispensables à ses expériences, nos soi-disant démocrates le frappèrent d'un odieux ostracisme, en haine de la religion catholique.

Les catholiques, qui ont longtemps disposé de la majorité à l'Institut, n'ont jamais cherché à évincer l'homme de valeur qui ne partageait pas leurs croyances. C'est ainsi que souvent la force brutale l'emporte sur la justice et le droit, les moyens employés par les sectaires répugnant aux honnêtes gens.

A l'époque où la télégraphie sans fil révolutionna le monde, ces messieurs du Haut Mandarinat étaient devenus les maîtres à l'Académie des Sciences ; non seulement ils en évinçaient Branly, mais encore ils avaient gagné l'étonnante gageure d'amener le bureau de l'illustre compagnie à éconduire l'Académie de Stockholm, lorsque celle-ci proposait de décerner à Branly le prix Nobel de cent mille francs. Ils n'avaient pas craint d'écarter ainsi d'un savant illustre le moyen de préparer de nouvelles découvertes et de priver en même temps la science française d'une consécration solennelle.

Mais le plus officiel de nos corps savants ne put

résister indéfiniment à la poussée de l'opinion publique, et, depuis deux ans, l'Académie des Sciences a l'honneur de compter parmi ses membres un Français reconnu depuis longtemps dans le monde entier comme l'auteur des plus merveilleuses découvertes. La presse entière dut applaudir à ce geste de justice et de patriotisme.

Lehul avait à peine terminé que le petit Jacques manifesta son impatience d'avoir des explications sur la nouvelle invention.

— Alors, mon petit ami, je vais céder la parole au savant abbé Th. Moreux, directeur de l'Observatoire de Bourges :

« Le nom de Branly prendra place dans l'histoire de la science française à côté des Pascal, des Papin, des Ampère, des Curie et des Becquerel.

» Je ne veux pas retracer ici les grandes lignes de la découverte de la télégraphie sans fil. Cependant, pour juger l'œuvre du nouvel académicien, il m'a paru intéressant de noter les étapes qu'a parcourues la pensée de l'inventeur. Aussi bien, un appareil nouveau ne surgit jamais d'un seul coup, et les efforts qui l'ont précédé éclairent d'une vive lumière le mécanisme des instruments que les constructeurs perfectionnent tour à tour.

» Comment Branly a-t-il été amené insensiblement à la découverte de la télégraphie sans fil ; en d'autres termes, quelle est la genèse de l'invention appelée bientôt à transformer la science et l'industrie ? Voilà un point sur lequel on n'a jamais assez insisté, et cependant toute l'invention et tout le mérite de l'inventeur résident dans les expériences conduites rationnellement et qui ont précédé l'apparition de ce fait extraordinaire, consistant à communiquer sans fil d'une extrémité à l'autre du globe.

» Au cours de ses travaux, Branly avait été amené à s'occuper de la résistance à la conduction de l'électricité par différents métaux interposés dans un circuit.

» Je traduis pour les non-initiés.

» Tout le monde connaît aujourd'hui une sonnerie électrique actionnée par une simple pile.

» Si l'on coupe le fil (*le circuit*), l'appareil ne fonctionne plus. Mais si, entre les deux bouts du fil coupé, nous intercalons une pièce de métal quelconque, un sou, je suppose, le courant est rétabli. Et si nous intercalions une pile de pièces de monnaies de titres différents, billon, or, argent, etc., qu'arriverait-il ?

» Le courant subirait une diminution ; il y aurait résistance au passage de ce même courant. Pendant des mois, M. Branly a effectué des expériences de laboratoire pour mesurer ces résistances aux divers métaux, et, à cette époque, j'ai entendu plus d'une personne se demander à quoi tout cela pouvait bien servir.

» Or, il est un principe qu'on ne devrait jamais perdre de vue : la science spéculative, c'est-à-dire celle qui, à un moment donné, ne conduit pas directement à des résultats pratiques, ne doit jamais être négligée. Un jour vient où les spéculations des mathématiciens et des physiciens amènent les savants à des applications de la plus grande utilité. L'histoire des travaux de Branly en est une nouvelle preuve, ainsi que nous allons le montrer.

» Reprenons notre matériel, pile, sonnerie et résistance intercalée. Lorsque le nombre de pièces de monnaie, ou de disques métalliques entassés, aura acquis une certaine hauteur, on conçoit qu'à un moment donné le courant ne soit plus assez fort pour traverser tout l'ensemble ; la résistance fera équilibre au courant, pour ainsi dire, et

la sonnerie ne fonctionnera plus. Il en serait de même si nous remplacions notre résistance par un tube de verre rempli d'une limaille métallique. Toutes les particules de limaille formeraient autant de disques minuscules interrompant le courant. Voilà où en était arrivé Branly, lorsqu'un beau jour il s'aperçut que son tube à limaille, qui, la veille, s'opposait à la marche du courant électrique, venait tout à coup de donner passage à ce même courant : il était devenu bon conducteur.

» Que s'était-il passé? Oh! une chose bien simple, et cependant il fallait la trouver! Dans la pièce à côté, une étincelle avait jailli d'une batterie électrique; des ondes, analogues à nos ondes sonores, mais d'ordre électrique, s'étaient transmises jusqu'aux particules de limaille, et, sous leur action, celles-ci s'étaient disposées de telle sorte que le courant de la pile avait pu circuler et actionner la sonnerie. Pour ce phénomène nouveau, il fallait un vocable nouveau et les physiciens ont créé le verbe *cohérer*. Lorsque l'onde électrique vient frapper la limaille, les particules cohèrent, et le tube à limaille est devenu le *cohéreur* de la télégraphie sans fil. Mais il suffit d'un coup sec frappé sur le tube pour décohérer les particules métalliques.

» On comprend aisément maintenant tout le parti qu'on peut tirer d'une expérience aussi intéressante. Au lieu d'une sonnerie, plaçons un télégraphe Mors: de loin et à volonté, en envoyant une onde électrique, nous pourrions interrompre ou laisser circuler le courant. En lançant l'onde, la limaille se laisse traverser par le courant de la pile du poste récepteur, le télégraphe fonctionne; mais aussitôt, un petit marteau, actionné par ce même poste, décohére la limaille du tube, qui est prêt pour une nouvelle émission.

» Un peu plus tard, Branly reconnut qu'en munissant l'appareil à étincelles d'une longue tige métallique, on augmentait la portée des ondes ; cette longue tige est devenue l'*antenne* actuelle.

» Et maintenant, grâce à cette sensationnelle découverte, la pensée vole d'une rive à l'autre de l'océan ; en pleine mer, les vaisseaux reçoivent leurs télégrammes ; de navire à navire, on s'expédie des dépêches, on signale toutes les particularités de la route. Combien de bâtiments en détresse ont dû leur salut à cette merveilleuse invention d'un physicien français ! Actuellement encore, grâce à la télégraphie sans fil, le poste de la Tour Eiffel communique l'heure aux vaisseaux qui filent à toute vitesse vers les régions lointaines. Or, la connaissance de l'heure sur mer est nécessaire au capitaine pour fixer d'une façon précise sa position géographique en longitude et, par conséquent, la route qu'il doit suivre.

» Et chaque jour les appareils se perfectionnent. Par temps de brouillard près des côtes, le compas radio-électrique montre au marin l'endroit dangereux à éviter, la direction à prendre pour arriver au port.

» De loin, il est possible, à l'heure actuelle, de mettre en marche une machine à vapeur, de faire sauter une mine et, par conséquent, de garder une côte.

» Dans un avenir prochain, la téléphonie sans fil, dont les expériences se poursuivent avec succès, nous permettra de communiquer avec ceux qui nous sont chers, et les distances seront supprimées.

» Que dis-je ? le journal parlé remplacera jusqu'à un certain point le journal écrit, les nouvelles du monde entier parviendront à chacun. De notre bureau, de notre

chambre à coucher, nous assisterons aux conférences, aux symphonies, aux concerts, aux pièces de théâtre.

» Un simple commutateur à tourner, et nous avertirons les postes d'incendie ou de police.

» Encore quelques années et le problème de la vision à distance sera résolu. De notre chambre, toutes portes closes, nous causerons avec des parents éloignés, et nous verrons leur visage, le mouvement de leurs lèvres, leurs moindres gestes, leur intérieur, la salle à manger d'où ils nous parlent, la pièce qu'ils occupent.

» La Terre, si petite déjà, grâce à nos moyens de communication, deviendra plus minuscule encore, et il ne nous restera plus qu'à communiquer avec les mondes de l'espace. » —

Chacun fut émerveillé des explications aussi claires que succinctes du distingué astronome.

— Voulez-vous savoir maintenant, reprit Lehul, ce que dit de Branly le Dr d'Arsonval, l'éminent professeur de la Sorbonne, membre de l'Académie des Sciences :

« Les premiers travaux de l'inventeur de la télégraphie sans fil, adoptée par tous les États, remontent à l'année 1869 et ont trait à l'absorption exercée par la vapeur d'eau atmosphérique sur le rayonnement solaire.

» Suivent, en 1873, des travaux sur le potentiel électrique et, en 1882, sur la matière colorante du sang, dont il montre l'identité chez les divers vertébrés.

» En 1889, il étudie la déperdition de l'électricité par les rayons lumineux très réfrangibles (rayons violets). Cette déperdition par les métaux les plus divers, et pour les deux électricités, est extrêmement faible. Branly trouve néanmoins deux sels de bismuth qui ont une déperdition beaucoup plus grande et qui ne se retrouvent pas en

dehors de ces deux échantillons spéciaux. L'auteur insiste à plusieurs reprises sur ce phénomène singulier, qui l'a beaucoup frappé et qu'il attribue à la *nature* du métal.

» Il a fallu, pour en avoir l'explication, toute la série de travaux des Becquerel et des Curie. Le bismuth en question était certainement radio-actif, dirions-nous aujourd'hui.

» On savait que les corps incandescents (flammes, plaques chauffées, fils rougis par le courant) se déchargent quand ils sont électrisés ; mais on n'avait aucune explication. Branly, en 1892, montre que cette décharge a encore lieu par les gaz qui ont été en contact avec le corps incandescent, alors que ces gaz sont projetés sur le corps électrisé et même refroidis par leur passage à travers un serpentín plongé dans l'eau. C'est le premier exemple de *l'ionisation* des gaz.

» Mais les recherches les plus étendues de Branly, celles qui lui ont valu sa grande notoriété, se rapportent aux *radio-conducteurs* et, par eux, à la télégraphie sans fil.

» Il y a des corps isolants et des corps conducteurs de l'électricité. Branly a découvert des corps à conductibilité intermittente qui sont à volonté conducteurs ou isolants. Ce sont les *radio-conducteurs*, parce que leur conductibilité s'établit sous l'influence du rayonnement électrique émis par une étincelle. Une limaille métallique est le type classique du radio-conducteur. Si vous réunissez, dans un même circuit, un tube à limaille, une pile et un électro-aimant, aucun courant ne passera. Mais si vous faites éclater une étincelle électrique dans le voisinage, la limaille devient conductrice, le courant passe et anime l'électro. En donnant un coup sur le tube, sa conductibilité disparaît.

» Une nouvelle étincelle à distance la rétablit ; on a un nouveau signal de l'électro. Et on peut recommencer ainsi indéfiniment.

» Il est donc possible ainsi de fermer un circuit électrique à distance par une simple étincelle électrique.

» Le principe de la télégraphie sans fil, ou mieux encore, son organe indispensable : le radio-conducteur ou *œil électrique*, était trouvé.

« Un peu plus tard, Branly reconnaît qu'en munissant d'une longue tige métallique le producteur d'étincelles, la portée de l'appareil devient beaucoup plus grande. Cette tige deviendra l'*antenne* de la T. S. F. actuelle.

» De la possibilité de pouvoir fermer à distance et sans fil un courant électrique par une onde électrique se propageant avec la vitesse de la lumière sont nées la télégraphie sans fil et la télé-mécanique.

» La portée de ces découvertes est incalculable à tous les points de vue.

» La T. S. F. a déjà sauvé sur mer de nombreuses vies humaines. Elle donne aux navigateurs une sécurité inconnue jusqu'à ce jour. N'eût-elle eu que ce seul résultat, le nom de Branly devrait figurer parmi ceux des bienfaiteurs de l'humanité.

» C'est d'ailleurs l'opinion unanime. Je n'en veux pour preuve que cette dépêche, la première envoyée par Marconi lui-même, le 29 mars 1899, de Douvres à Wimereux, à M. Branly :

« M. Marconi envoie à M. Branly ses respectueux compliments par le télégraphe sans fil à travers la Manche, ce beau résultat étant dû en partie aux remarquables travaux de M. Branly. » —

Enchantés d'avoir passé une soirée aussi intéressante, les voyageurs se retirèrent dans leurs chambres respectives.

Le lendemain, sans la complaisance du garçon d'hôtel, d'Arnal, Demont et Dorval auraient entendu dans leur lit sonner l'heure du départ.

L'appareil fonctionnait dans la perfection et ne paraissait plus se ressentir en rien de l'accident de l'avant-veille. Aussi est-ce avec un nouveau plaisir que les voyageurs reprirent leur route aérienne.

XVII

TOUJOURS L'AVIATION

PAROLES DE COMBAT

— Ne trouvez-vous pas, dit Dorval, que notre petite panne apporte un charme de plus à notre excursion? Un voyage sans incident, c'est une cuisine sans sel.

— Les avis sont partagés, répondit Lehul en riant. Si pareille affaire nous était arrivée dans le concours Paris-Nantes, nous aurions pris la chose beaucoup moins bien.

— Diable! Alors, c'eût été grave. Qu'aurait-on fait dans ce cas?

— Nous aurions essayé de continuer la route quand même, mais nous l'aurions faite au milieu de transes continues.

— Et vos passagers n'en auraient pas mené large, affirma M^{me} Dorsent.

— C'est justement ce qui aurait augmenté nos inquiétudes. Le pilote d'aérobuse aura toujours l'esprit moins libre que celui d'aéroplane, à cause des responsabilités qu'il assumera. Tant qu'on ne répond que de sa vie personnelle, on peut passer à travers tout. Mais quand on a charge d'existences précieuses, la question se pose d'une tout autre façon.

— Alors, à votre sens, demanda le jeune Demont, les simples aviateurs ont la part plus belle que les pilotes d'aérobuses ?

— Maintenant, oui, mais ils ne l'ont pas toujours eue. Quand l'aviation était encore dans les langes de l'enfance, les chutes ont été nombreuses et presque toujours mortelles. Comme toutes les sciences, l'aviation a son martyrologe long et douloureux.

— Oh ! monsieur Lehul, interrompit Bérangère avec vivacité, dites-nous donc s'il y a longtemps que l'on fait en aéroplane de vrais voyages.

— Longtemps, non. Les premiers essais et les premiers concours se sont bornés à des tours de piste. On aurait taxé de folie celui qui aurait parlé d'aller d'une ville à l'autre, en monoplane ou en biplane.

— Et quand a-t-on inauguré cette façon si agréable de voyager ?

— C'est le 30 octobre 1908 qu'Henry Farman accomplit le premier voyage aérien de Bouy à Reims. Il fit ainsi vingt-sept kilomètres en dix-sept minutes.

— C'était très bien, pour un début, s'écria Jacques.

— Farman a eu de nombreux successeurs, continua l'ingénieur. Le lendemain de cette expérience, Blériot faisait un voyage circulaire de Toury à Artenay et retour, avec trois escales. Le 13 juillet 1909, il parcourait allègrement les quarante et un kilomètres qui séparent Étampes de Chevilly. Le 19 juillet 1909, Latham essaya la traversée d'Angleterre, mais il tomba dans la Manche après un parcours de dix-huit kilomètres et fut recueilli par l'une des embarcations qui le suivaient. Huit jours plus tard, Blériot réussissait l'expérience que Latham avait manquée. Parti de Sangatte, il aboutissait à Douvres,

après avoir parcouru trente-huit kilomètres en trente-quatre minutes. Son exploit lui valut une réputation universelle.

Jacques battit des mains.

— Oh ! je voudrais bien aussi faire quelque chose de nouveau, quelque chose de grand, s'écriait-il dans son enthousiasme.

— Suis les exemples de ton père, répondit Lehul. Jamais tu ne trouveras meilleur modèle.

— Oh ! oui, répondit le petit garçon. J'admire papa, et je l'aime autant que je l'admire.

M. Dorsent attira l'attention de ses compagnons de route sur le paysage qui se déroulait sous l'aérobuse. C'était vraiment superbe.

On approchait de Patay. Le programme fixait le déjeuner en cet endroit, mais on n'était encore qu'au début de la matinée. Elmier ralentit la marche du navire aérien, pour laisser à ses hôtes le temps d'admirer le spectacle que la nature offrait à leurs yeux ravis. Milvier tira même un album de sa poche pour esquisser un rapide croquis.

— Quel malheur que je n'aie pas mon instantané ! disait Bérangère. Nous aurions emporté des souvenirs charmants.

Solange profita de cette effusion pour observer d'une voix pointue :

— Voilà ce que c'est que de ne pas vouloir emporter de bagage.

Personne ne releva cette impertinence.

On atterrit sans difficulté, et l'on se mit aussitôt en quête d'un café pour s'y restaurer.

Elmier, en parcourant les journaux catholiques qu'il

avait demandés au garçon, bien qu'il les eût déjà en évidence dans sa poche, fut heureux d'y trouver le compte rendu des noces d'argent de l'Association catholique de la Jeunesse française, de cette jeunesse qui s'en va partout, lançant un long cri de pitié sur les foules, un *Misereor super turbam* doublé d'un *Vœ vobis divitibus*, malheur aux mauvais riches.

Ses membres ont, entre autres mérites, celui de prouver au peuple que le christianisme n'est pas fait pour protéger toutes les spéculations, s'incliner devant toutes les puissances et que son préféré aujourd'hui, comme il y a dix-neuf siècles, est encore le pauvre qui demande du pain pour son corps et pour son âme.

Avec eux sont de cœur, d'esprit et d'action tous les vrais catholiques. La foi catholique n'est pas seulement le secret des perfections individuelles, mais elle est aussi la source à jamais féconde des régénérations nationales.

— Je viens de lire, dit Elmier à ses amis, un des plus beaux discours qu'ait prononcés, dans sa vie déjà si bien remplie, l'un de nos chefs les plus éminents et les plus dévoués, le comte de Mun. Je ne puis résister au désir de le relire à votre intention, tant il est brillant, substantiel et pratique :

« Messieurs,

» La parole publique m'est, vous le savez, devenue difficile, et je ne puis vous adresser que quelques mots très brefs. Veuillez les agréer, comme le salut cordial d'un vieux soldat à ses jeunes camarades. Je ne saurais mieux que par l'image de cette fraternité des armes rendre l'émotion dont me pénètrent ce soir votre accueil si chaleureusement affectueux, et le spectacle offert par ce

grand auditoire, tout frémissant à la voix des orateurs qui tout à l'heure ont, si profondément, fait vibrer son âme.

» Ils me pardonneront si je ne répète pas à chacun d'eux ce que leur a dit, mieux que mes paroles, votre vibrant applaudissement. Sous les formes diverses d'une commune éloquence, avec l'accent particulier que prête aux communes pensées la variété des esprits et des vocations, tous, du même cœur, avec la même et forte conviction, ont exprimé la même pensée. Je veux, de leurs discours, retenir ce trait entre tous.

» Car c'est la marque de votre assemblée, comme celle de votre association, c'est plus que cela, c'est la marque du mouvement profond, religieux et social, intellectuel et pratique, qui emporte dans une fièvre d'enthousiasme, dans l'étreinte d'une forte résolution, tant d'hommes de votre âge : c'est plus encore, c'est la marque même de notre temps, qui fait pressentir celui qu'il prépare, la grande promesse d'avenir, offerte aux survivants d'un passé, chargé de durs labeurs et d'espoirs indomptables, comme le rayon d'or du soleil déclinant annonce au laboureur fatigué la gloire de l'aurore prochaine.

» Dans l'obscurité de l'heure présente, du sein des ruines sacrées, entassées sur notre vieille terre par la stupide barbarie du naturalisme orgueilleux, au milieu du trouble chaos qui mêle, en un tumulte étrange de fêtes insouciantes et de colères menaçantes, les jouissances du paganisme civilisé et les appétits du paganisme sauvage, n'entendez-vous pas comme une germination puissante de croyances et d'idées dont le bruit, pareil à celui de la sève montante, emplissant les discours et les livres, la place publique et les chaires de philosophie, l'école et

l'usine, fait sous vos pas « soursdre et palpiter la terre » ?

» Le « besoin de croire », que Brunetière confessait, il y a dix ans, aux aînés de votre association, s'exhale en cris éperdus, aspirations des âmes desséchées par le matérialisme stérile vers les sources fécondes de l'idéal, des esprits lassés par les disputes imprécises, par les systèmes passagers, vers la simple affirmation de l'éternelle vérité.

» Le besoin de justice, qui jadis jeta vers le peuple ceux dont aujourd'hui vous recueillez la pensée, éclate, toujours plus impérieux, dans la plainte grandissante de la souffrance imméritée, dans l'effort impuissant et douloureux qui voudrait lui répondre.

» Mais les besoins de l'esprit et de l'âme ne se peuvent contenter avec des paroles. Toute croyance s'appuie sur une doctrine. Toute justice s'appuie sur une loi. Les aspirations s'éteignent en formules sans vie, si la foi ne vient leur donner une conclusion précise. La souffrance se répand en vaines clameurs, si la volonté ne lui cherche un remède efficace. L'effort se perd en expériences inutiles, si la doctrine ne le conduit au but et ne règle son élan.

» C'est pourquoi, dans l'universelle perturbation des esprits, le catholicisme peut seul, par la foi qu'il impose, par la volonté qu'il inspire, par la doctrine qu'il enseigne, satisfaire le double besoin qui tourmente notre âge.

» Et je ne parle pas d'un catholicisme verbal, borné aux actes extérieurs, ou bien adapté aux conceptions humaines, moins encore, complaisant aux intérêts personnels, ou bien ajusté à la taille abaissée, aux formes viciées de la société moderne, mais du catholicisme intégral, dont l'Église de Rome garde les lois immuables pour tous les temps et pour tous les régimes, pour les riches et pour les pauvres, pour les puissants et pour les forts.

» Seul, il peut donner aux hommes, pour fixer leur croyance, une doctrine fondée, non sur les spéculations de leur pensée variable et contestée, mais sur la révélation divine, volontairement acceptée par l'intelligence, sous l'action de la grâce humblement sollicitée dans la prière. Seule, elle peut éclairer leur justice par une loi dictée, non par leurs passions et leurs caprices, ou par les fragiles injonctions d'une morale sans fondement, mais par la parole du Dieu vivant, personnel et créateur, antérieur au monde et maître de son ouvrage.

» Voilà la puissance du catholicisme, et c'est pourquoi dans les actes profonds de l'ordre intellectuel et social, il apparaît, comme aux naufragés dans le péril de la mer, le phare toujours allumé.

» Mais cette puissance s'exerce par des commandements formels et précis, auxquels il faut obéir, sous peine de trahison. Le mot est fort, et je ne le regrette point. Je ne l'applique point, seulement, au for intérieur. Ce n'est pas mon rôle et M. l'abbé Thellier de Poncheville l'a fait, tout à l'heure, dans un admirable langage, avec l'autorité du verbe sacerdotal. Nous sommes ici des citoyens, mêlés à la vie publique de notre nation, par notre responsabilité, par nos paroles, par nos écrits, par nos actes. J'entends parler de ce for extérieur, et je dis que c'est trahir le catholicisme de prétendre l'en exiler, enfermer dans le silence de la vie intime le respect de sa doctrine et l'obéissance à sa loi, et de ne les point porter dans l'activité de toute la vie sociale, dans les arts, dans les lettres, dans la politique, surtout, pour mieux marquer ma pensée, en embrassant d'un regard le plus aigu des problèmes contemporains, dans les relations que font naître entre les

hommes la distribution du travail et l'exercice de la propriété.

» C'est sur cet inébranlable terrain que s'est construite, il y a quarante ans, la demeure des cercles catholiques, que vous appelez si justement votre berceau: c'est lui qui soutient encore son édifice élargi, où vos anciens viennent, aujourd'hui, prendre la place qui les attend. C'est là que nous nous sommes rencontrés il y a un quart de siècle, et que nous avons échangé les serments qui nous lient.

» C'est sur le roc du catholicisme social que nous nous retrouvons pour célébrer vos noces d'argent, moi qui ne puis plus que laisser tomber dans l'arène les restes de ma vie, vous qui y jetez à pleines mains votre jeunesse et ses longs espoirs. Que Dieu, messieurs, vous fasse la grâce de fêter, avec vos successeurs, les noces d'or et les noces de diamant de votre association. Vous m'apprenez aujourd'hui qu'il n'est pas de joie plus forte, plus douce et plus émouvante. » —

L'aviateur ajouta :

— A cette fête présidée par Mgr Amette et Mgr Baudrillart, entourés de Mgr Gibier, de MM. le vicaire général de la Porte, depuis évêque du Mans, le comte de Mérode, sénateur du royaume de Belgique, le colonel Keller, Pierre Gerlier, président de l'Association, de Clermont-Tonnerre, etc., M. l'abbé Thellier de Poncheville, un nom bien connu aussi dans les annales des luttes catholiques, conviait les auditeurs à glorifier sans cesse l'Évangile.

N'est-ce pas là que se trouve écrite en lettres d'or la grande charte de l'humanité, la loi de la charité qui inspire et perfectionne la justice ? Il les invitait à demeurer strictement fidèles aux enseignements de Léon XIII et de

Pie X, ceux-ci complétant et précisant ceux-là, à être de ceux qui, selon le conseil du Saint-Père, mettent dans leur poitrine toutes les forces eucharistiques avant de se mêler à la lutte et de marcher à la conquête des âmes.

Tout n'est pas perdu en France, loin de là, poursuit Elmier, et c'est un signe de résurrection de voir les catholiques se lever en masse à la voix de leurs vaillants évêques, dont rien ne pourra plus briser la résistance.

Écoutez les nobles et mâles accents de l'évêque de Bayonne, Mgr Gieure, à propos des lois scolaires en préparation ; ils rappellent les vigoureux et vibrants appels de Mgr Delamaire prêchant jusque dans le forum la résistance aux lois d'oppression et qui fait du diocèse de Cambrai un des diocèses les mieux organisés à tous les points de vue :

« Nous ne savons rien de plus méprisant pour la dignité des citoyens, pour la liberté des catholiques.

» Si, dans un mouvement d'indignation, le père de famille décide que son enfant n'entendra plus les enseignements criminels, il est averti que l'amende, et au besoin la prison, le contraindront à envoyer son enfant à ces écoles de pestilence.

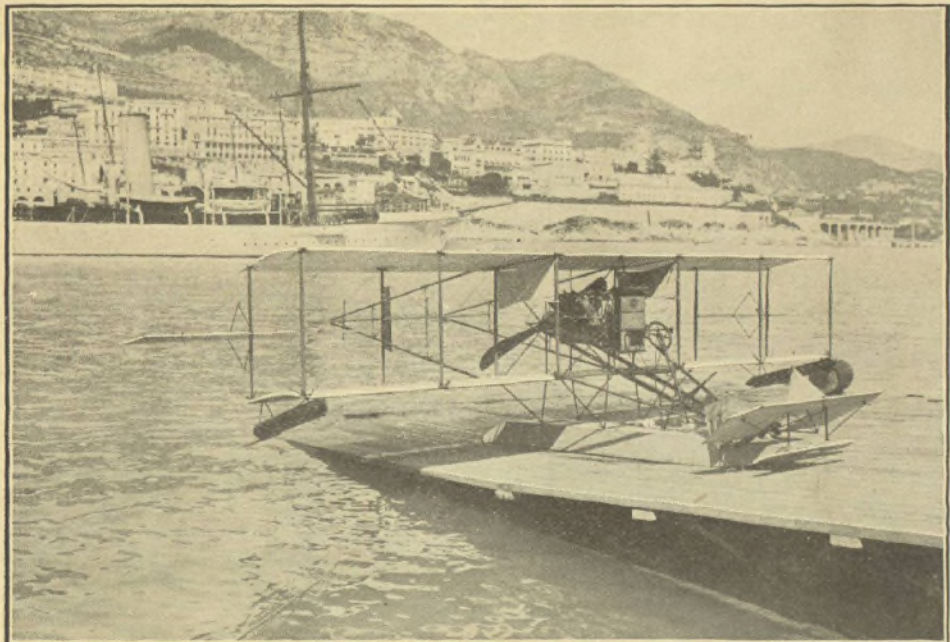
» Si, révolté, faisant son devoir, le prêtre, condamnant ces ignominies, engage les parents à soustraire leurs enfants à ces maîtres néfastes, il est averti qu'une peine de trois mois à deux ans de prison le punira de son audace, car désormais la violation de la neutralité n'est plus un fait blâmable que la justice puisse atteindre et l'impiété légale est obligatoire.

» Il suffit de réfléchir un instant pour voir que tout ceci est l'aboutissement prévu et voulu d'un plan exécuté avec une habileté infernale et une suite d'esprit implacable.



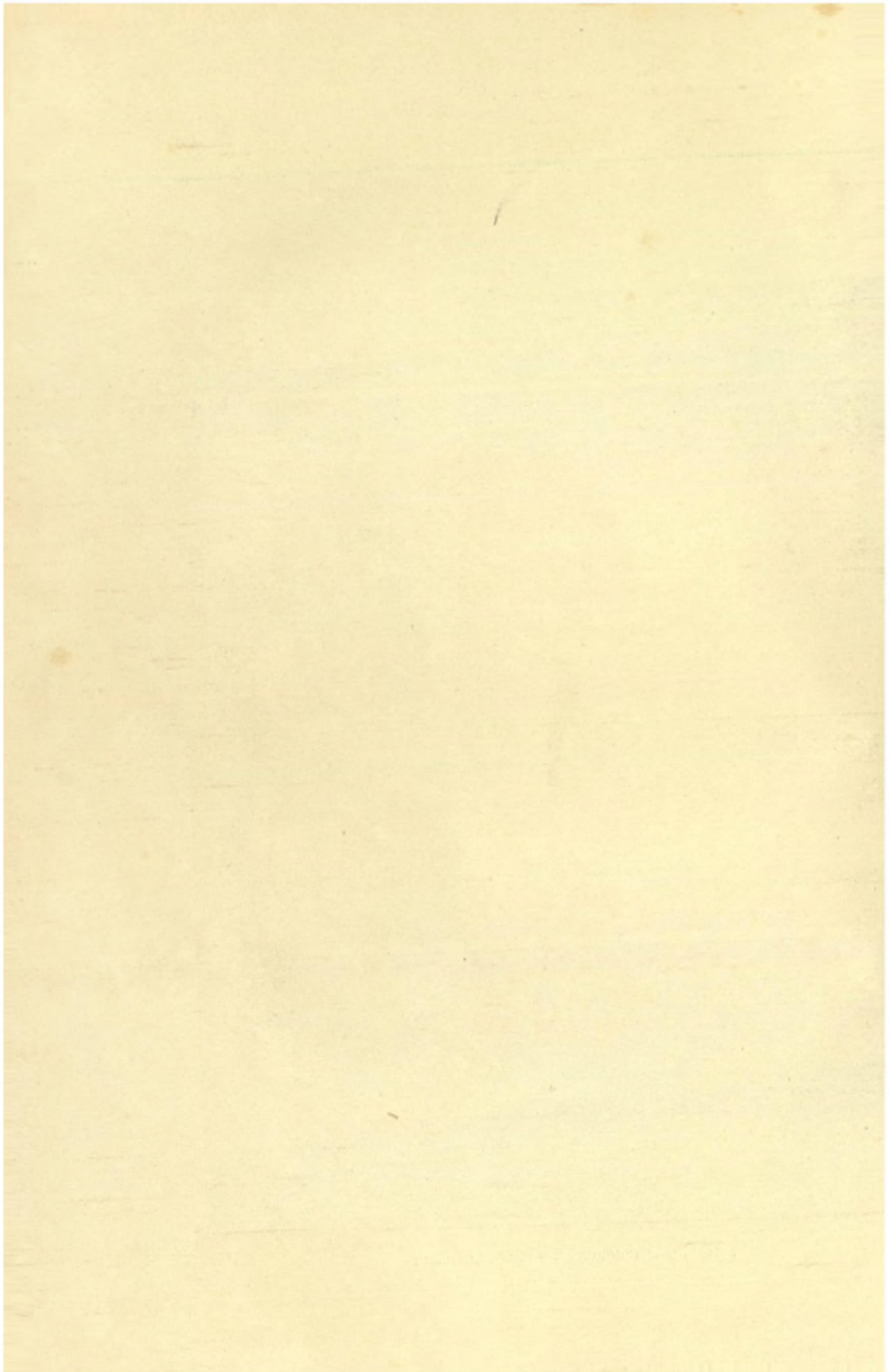
(Cliché *Le Foyer*)

L'APPAREIL DE TRAIN APRÈS L'ATTERRISSAGE GARDÉ PAR LES CUIRASSIERS



(Cliché *Le Foyer*)

A MONACO : CONCOURS D'HYDROAÉROPLANES



» La franc-maçonnerie visait le pouvoir il y a trente ans. Elle le visait pour travailler à la destruction du christianisme en France : elle n'en fit jamais mystère. Elle l'a conquis. Au début, elle procéda avec prudence pour endormir les catholiques. Elle leur enleva une à une toutes leurs libertés, un à un tous leurs biens. Elle en fit des parias dans un pays où ils sont le plus grand nombre et où ils ne sont, eux, qu'une poignée. Puissance occulte, insaisissable et irresponsable, elle traîne à sa remorque les pouvoirs publics. Les chefs de l'État, les ministres sont ses prisonniers. Ils se succèdent, inertes, sans personnalité, sans volonté. Pour durer, ils acceptent toutes les consignes, exécutent tous les programmes : ils consentent à toutes les injustices, se font les instruments de toutes les oppressions. Quand ils manifestent des velléités d'indépendance, ils sont brisés et remplacés par d'autres plus souples.

» En ce moment, les chefs officiels de la franc-maçonnerie se croient assez forts pour imposer au Parlement, troupeau craintif uniquement préoccupé de prébendes et de réélection, un projet de loi qui est bien l'attentat le plus monstrueux que l'on puisse méditer contre la liberté de conscience, projet de loi qui nous conduirait à la plus abjecte des servitudes.

» Que ferons-nous si ce projet de loi est voté ?

» Je le dis humblement avec tristesse, mais sans crainte, nous n'obéirons pas.

» L'histoire de l'Église nous apprend qu'il y a des jours où prêtres et évêques doivent répéter le *non licet*, le *non possumus*.

» Nous inviterons les pères de famille catholiques à ne pas obéir.

» Nous leur rappellerons qu'ils portent devant Dieu la responsabilité de leurs enfants et que c'est un crime de compromettre leur salut...

» On dira peut-être que nous nous réclamons des doctrines et des pratiques révolutionnaires et que notre exemple est pernicieux. Qui le croira ? Nul plus que les chrétiens n'a de respect pour l'autorité.

» Nous obéissons à toutes les lois justes, mais nous ne savons point nous accommoder de la servitude et de la tyrannie. Les chrétiens n'ont pas des âmes d'esclaves.

» Que s'ouvrent donc les prisons pour recevoir les évêques et les prêtres, pour recevoir aussi des centaines de pères de famille ! Car, j'en ai la certitude, Basques et Béarnais, bondissant sous l'outrage, défendront sans peur leurs droits et leur foi.

Mais toutes ces menaces ne seront, si nous le voulons, qu'une vaine et ridicule parade.

» Nos ennemis aussi mesurent leur courage sur le nôtre.

» S'ils trouvent devant eux, résolus, évêques, prêtres et pères de famille, ils reculeront et rentreront dans l'ombre, effrayés de leur folle audace.

» J'ajoute que si, grisés par leurs succès passés et confiants dans l'ordinaire inertie des catholiques, ils allaient de l'avant, nous ne saurions nous en plaindre. Nous savons que le triomphe de la foi et de la liberté en serait hâté. »

— Écoutez encore, reprit Elmier, ce magnifique appel aux armes d'un des plus brillants ouvriers de la plume : Cyr, pseudonyme du chanoine Masquelier :

» Allons-y !

» Ils y vont ? Allons-y !

» Ah ! ils veulent réaliser « l'étranglement définitif des

« droits et des libertés des pères de famille, des évêques
« et des prêtres, pasteurs d'âmes ».

» Ah ! ils veulent introduire traîtreusement dans la loi de finances un amendement condamnant à *trois jours de prison et à l'amende* le père de famille, la mère qui arracherait son enfant, le bien-aimé de toutes ses tendresses, aux griffes infâmes d'un Morizot quelconque, d'un instituteur pervers ou salisseur.

» Ah ! ces parpaillots, qui se vantaient de ne plus connaître légalement « aucun ministre du culte », veulent le reconnaître maintenant pour lui asséner *des mois et des années de prison* s'il ose dénoncer aux parents l'instituteur qui *viole la loi*, et qui, verbalement ou par d'exécrables manuels, se livre à des attentats contre cette chose sacrée qui est la conscience chrétienne d'un enfant.

» Mais alors, c'est la guerre ouverte, la guerre violente et brutale, sans plus aucun masque d'hypocrisie, que nous déclare la secte radico-maçonnique.

» Alors, c'est la guerre religieuse, la pire de toutes ! C'est la patrie plus déchirée que jamais en ses entrailles déjà si meurtries ; ce sont des luttes sans fin à la ville, au village, au hameau ; ce sont les dogmes d'une impiété d'État imposés aux parents, aux petits enfants, par le despotisme légal, par le gendarme, par l'amende, par la geôle ; et ce sont les consciences opprimées luttant contre les oppresseurs.

» Il vous faut la guerre ?...

» Eh bien ! vous l'aurez, je vous l'assure.

» Vous l'aurez au Parlement d'abord. Car il ne faut pas vous imaginer que votre amendement passera comme une lettre à la poste.

» La cause est trop belle, en vérité, et les intérêts en jeu

tiennent trop intimement à la vie et à l'avenir de la nation, pour ne point passionner les âmes vaillantes qui restent au Parlement éprises de justice et de liberté.

» Et puis, le terrain est bon. Par qui est proposé cet amendement étrangleur des âmes ? Il émane d'une poignée de huguenots dont la bile rancie et les rancunes recuites poursuivent âprement une revanche sur l'âme française qui reste catholique. C'est la vache à Colas qui sort des étables de la sinistre Veuve . . . et s'en vient paitre dans les plates-bandes de nos traditions nationales.

» Et pourquoi cet amendement ? Pour couvrir les violateurs de la loi. Car, remarquez que ni les parents, ni les curés, ni les évêques n'ont jamais inquiété l'instituteur respectueux de la conscience de ses élèves. Jamais ils ne se sont élevés contre un livre classique correct vis-à-vis de la religion, même s'il ne la soutient ni ne la défend.

» Seuls les maîtres et maîtresses qui violent la neutralité, seuls les énergumènes d'impiété ou les courtisans en mal d'avancement, qui se montrent impies dans leur enseignement ou dans le choix des livres imposés aux élèves, seuls ces perversisseurs ont rencontré sur leur chemin la conscience indignée des parents et des enfants.

» C'est donc un amendement *contre la loi*, contre la loi fondamentale de notre statut scolaire ordonnant le respect des croyances, que médite la coalition protestante et maçonnique.

» Oui, le terrain est bon et la cause est belle.

» C'est le moment, pour nous les lutteurs du dehors, de quitter notre timide défensive et de marcher crânement en avant.

» Allons-y donc, confrères et amis, braves compagnons

d'armes, qui brandissez le glaive de la parole ou la francisque de la plume !

» Allons-y, vétérans des arènes ou jeunes recrues qui brûlez d'y entrer !

» A nous toute la vaillante phalange des semeurs de vérité ; à nous les jeunes des Cercles d'études, les licenciés du *Sillon* qui vous rongez les poings, avides d'action : tous à l'ennemi commun, l'ennemi indiscutable, l'ennemi que nous heurterons fatalement, quel que soit notre idéal, pour peu que celui-ci ait quelque chose de divin !

» Aux armes contre la prochaine, contre la certaine prise d'armes des sectes se ruant à l'assaut de l'âme populaire qui germe au sein de la glèbe scolaire !

» Dénonçons aux justes colères populaires ces projets de loi préparés contre le peuple, car le peuple seul, client presque forcé de l'école officielle pour ses enfants, sera frappé dans ses droits et ses libertés par cet effort cynique de tyrannie.

» Et annonçons à tous, crions bien haut que ces lois, si elles passent, seront non avenues.

» Non, jamais, pères de famille chrétiens, prêtres et évêques ne s'inclineront devant une loi qui ficelle et ligote la plus sacrée des libertés.

» Nous la violerons, entendez-vous.

» Donc, préparez vos prisons, despotes des Loges et du temple, élargissez leurs enceintes, videz-les des innombrables apaches qui les bondent, faites place aux défenseurs du droit contre vos lois !

» Allons, préparez tout pour le grand *Kulturkampf* ! »

Elmier conclut :

— Ainsi nos pasteurs, d'un bout à l'autre du territoire

sèment le bon grain qui, sous le grand soleil de Dieu, lèvera en moissons magnifiques.

Déjà les sectaires, qui voulaient enchaîner la conscience française, semblent reculer ; il ne tient qu'à nous, en tout cas, qu'ils n'avancent plus et qu'un jour, prochain, ils soient culbutés et mis à jamais dans l'impossibilité de nuire.

N'ayant pu s'emparer de nos églises, ils avaient formé le secret dessein de les laisser tomber en ruines. Mais, de tous les points du pays, des protestations se sont élevées et, à la suite de Maurice Barrès, les voix les plus éloquents et les plus autorisées se sont élevées dans tous les milieux artistiques, littéraires et scientifiques, en faveur de la conservation des modestes comme des grandes églises.

Là encore, et grâce à la générosité et au dévouement des catholiques, les francs-maçons seront battus en brèche. —

Après ce régal de l'esprit et du cœur, suivi d'une longue promenade qui fit la joie des yeux, il fallut songer à satisfaire aux exigences de l'estomac ; le déjeuner terminé, chacun alla reprendre sa place dans l'aérobis, qui s'éleva rapidement dans les airs.

XVIII

JOURNÉE MOUVEMENTÉE

L'étape de l'après-midi devait être courte pour un véhicule qui faisait cent vingt kilomètres à l'heure. On avait donc la perspective de n'être pas bien longtemps en route. C'est pourquoi Jacques et Bérangère se réclamèrent immédiatement de l'inépuisable complaisance de Lehul.

Celui-ci ne se fit pas prier pour poursuivre son panégyrique de l'aviation :

— L'année 1909 marquera dans les annales de l'aviation. Je vous ai déjà dit qu'elle avait vu la première traversée de la Manche. C'est aussi durant son cours qu'un aviateur affronta pour la première fois le danger qu'il y avait alors à survoler une ville. Le 9 septembre, l'Anglais Cody avait évolué au-dessus de la campagne pendant une heure trois minutes, et parcouru soixante-treize kilomètres. Le 18 octobre, le comte de Lambert fit plus et mieux. Parti de Juvisy, il vint survoler Paris, vira autour de la tour Eiffel et revint à son point de départ au bout de quarante-neuf minutes trente-neuf secondes. Il avait parcouru quarante-huit kilomètres.

A partir de cette époque, les évolutions se multiplièrent au point de devenir ordinaires, surtout dans les pays pourvus d'un aérodrome.

— Je sais, dit Jacques. Quand j'étais tout petit, ma grande joie était de voir les aéroplanes. Quand je n'étais pas sage, on me menaçait de m'enfermer lorsqu'on en entendrait un. Cela me calmait aussitôt.

— C'est peut-être l'indice d'une future vocation, remarqua Dorval. Mais je laisse la parole à notre docte ami, qui va continuer à célébrer l'année 1909.

— Elle s'est achevée triomphalement, affirma Lehul. Le 20 novembre, Paulhan fit le voyage de Mourmelon à Châlons aller et retour. Le 9 décembre, Maurice Farman alla de Buc à Chartres, faisant ainsi soixante-dix kilomètres en cinquante-trois minutes; il clôtura dignement cette année historique en faisant, le 31 décembre, en plein hiver, par conséquent, le voyage de Chartres à Orléans.

— Ce qu'il y a de plus dangereux, ce sont les voyages au-dessus de la mer, fit observer Demont.

— Évidemment. On s'y est pourtant exercé de bonne heure. Sans revenir à Blériot, nous voyons Rougier, le 5 mars 1910, évoluer au-dessus de la mer pour aller de Monaco à Nice, au-dessus des collines pour en revenir. Blériot, d'ailleurs, a eu des imitateurs. Le 2 juin 1910, l'Anglais Rolls traversa la Manche, vira au-dessus des côtes françaises et retourna à Douvres sans avoir atterri. Quelques jours après, le malheureux se tuait dans une chute.

— Quel malheur! dit Jacques. Se tuer après un pareil exploit!

— C'est l'éternelle histoire du moucheron qui succombe dans une toile d'araignée après avoir triomphé du lion, fit remarquer M^{me} Dorsent.

— Ouf! J'étouffe! Cette fois-ci, je ne puis plus résister.

Cette exclamation avait été poussée par Solange, qui ne se souciait jamais d'interrompre les conversations les plus sérieuses par des phrases plus ou moins saugrenues.

— Garde-toi bien de te découvrir, ma chérie, dit M^{me} Dorsent. Tu prendrais un refroidissement.

— Vous ne sentez donc pas la chaleur, maman ? Je suis sûre qu'il y a cinquante degrés sous ma fourrure.

— Les rayons du soleil sont un peu chauds, il est vrai, mais ton corsage est si léger !

— Si mon corsage est léger, mon manteau est lourd, et je vais l'enlever.

— Ne fais pas cela, chérie, tu es en nage.

— C'est précisément pour cela. Si j'avais froid, je ne me découvrirais pas.

La jeune fille commença une série de mouvements destinés à la débarrasser de son fardeau.

— Tu vas sûrement t'enrhumer ! C'est de la folie !... Voyons, Lucien, dites à votre fille qu'elle fait une folie.

— Solange, tu fais une folie, répéta docilement M. Dorsent, habitué à se plier à tous les caprices des deux femmes.

Cela n'empêcha pas l'incorrigible Solange de continuer ses évolutions.

— Ce manteau va peser horriblement sur tes genoux, gémit avec désespoir M^{me} Dorsent.

La charmante enfant n'hésita pas un instant à répondre :

— Son poids est le même sur mes épaules. D'ailleurs, papa le portera.

M. Dorsent fit une grimace significative.

Maurice Demont s'empressa :

— Je serai heureux de vous décharger de votre fourrure. Passez-la-moi, je vous prie.

— Vous êtes bien aimable, monsieur.

Avec une parfaite désinvolture, elle accepta l'offre gracieuse du jeune homme qui se trouva ainsi muni d'une couverture de voyage plutôt encombrante.

Lehul signala les premières maisons de la ville.

— Nous approchons, dit-il à Elmier. Repérons le champ d'aviation.

— Nous allons arriver bientôt, confirma le pilote. Pourvu qu'on ne dispose pas immédiatement de ma liberté.

— Si nous poussions une pointe, proposa Dorval, pour revenir ensuite sur nos pas.

La proposition fut accueillie avec enthousiasme.

— Je voudrais voir la mine des gens qui nous verront passer, plaisanta le docteur.

— Survolons la ville, opina en riant Elmier. Ils seront navrés à l'idée que je me trompe ou que je leur brûle la politesse.

Sitôt dit, sitôt fait. A sept cent cinquante mètres de hauteur, tel un gigantesque oiseau, l'aérobuse traversa la ville de l'est à l'ouest.

Les enfants battaient des mains de plaisir.

— Cela vous paraît tout naturel, mes petits amis, leur dit Lehul. Pourtant, la première fois qu'un aviateur a traversé une ville d'un bout à l'autre a fait époque dans l'histoire de l'aviation. Il est vrai que la ville en valait la peine, puisque c'était Paris. C'est Émile Dubonnet qui a accompli cet exploit, le 28 avril 1910, venant de Juvisy, là même où Elmier a son terrain d'expérience.

— Quel plaisir d'être avec vous, monsieur Lehul, s'écria Jacques.

— Oh ! oui, fit Simone, vous avez toujours quelque chose d'intéressant à dire au moment approprié.

— Il en sera de même de vous, mademoiselle, quand vous aurez mon âge, si d'ici là vous lisez beaucoup, vous observez beaucoup.

— Ces choses-là ne sont pas l'affaire des filles, prononça catégoriquement le futur grand homme. C'est moi qui les ferai, monsieur Lehul, et c'est moi qui serai savant comme vous. Mais, en attendant, je ferai comme papa. Je vous emmènerai toujours dans mes voyages afin que vous m'appreniez des quantités de choses instructives.

Simone était piquée au vif.

— Voyez-vous ce monsieur ! s'écria-t-elle. D'abord les femmes peuvent être tout aussi savantes que les hommes.

— Les femmes ne conduiront jamais les aérobuses, riposta Jacques.

— Pourquoi pas ? Elles conduisent bien les avions. Papa nous a parlé de M^{lle} Dutrieu qui exécuta en Belgique et en France des vols très intéressants. Elle non plus ne craignait pas de survoler les villes, puisqu'elle est allée évoluer autour du clocher de Blankenberghe.

— Tiens ! tiens ! fit Jacques, voilà mademoiselle qui a de l'érudition.

M^{me} Elmier ne voulait pas qu'une dispute éclatât entre ses deux enfants. Elle intervint.

— C'est permis à tout le monde, mon enfant. Il est tout naturel que ta sœur, étant plus âgée, soit plus instruite.

Solange crut bon de dire son mot.

— Je ne vois tout de même pas une femme conduisant un autobus. Cela manquerait tout à fait d'élégance.

— Ma chère Solange, dit M^{me} Elmier, je te comprendrais s'il s'agissait de la bicyclette qui ne nous sied pas décentement, mais la femme n'est pas seulement faite pour l'élé-

gance. De plus en plus, le côté pratique de l'existence s'impose à elle.

Bérangère posa carrément ses principes :

— Une femme doit savoir faire tout ce que fait un homme, du moment qu'il ne s'agit pas d'un travail au dessus de ses forces.

Solange éclata d'un rire forcé.

— Je ne te savais pas si féministe.

— Ce n'est pas du féminisme, cela.

— Ah ! vraiment ! Eh bien ! alors, je ne m'y connais plus.

— Oh ! mesdemoiselles, intervint Lehul, si vous mettez la conversation sur le féminisme, nous en avons pour le reste du voyage et pour plusieurs autres. Je crois que la question ne sera pas résolue avant la fin du monde.

— J'ai cette question en horreur, dit M^{me} Dorsent.

Elle oubliait d'ajouter qu'elle l'avait tranchée en faisant de son mari son très humble et très obéissant serviteur.

— Je ne suis pas aussi catégorique que Bérangère qui en rabattra en vieillissant, continua M^{me} Milvier. Néanmoins, j'estime qu'une jeune fille doit apprendre le plus possible. Dans les conditions actuelles de l'existence, il devient de plus en plus nécessaire de savoir se tirer d'affaire.

Et se tournant vers M^{me} Elmier :

— Qu'en pensez-vous, chère amie ?

La femme de l'aviateur eut le léger sourire qui donnait à sa physionomie une grâce si sereine.

— Je suis pour le juste milieu. Tant qu'une femme peut rester dans son vrai rôle : se faire la compagne dévouée de son mari, élever ses enfants dans la foi et dans l'honneur, être la femme d'intérieur et la gardienne du foyer,

elle doit s'y tenir et manquerait à ses obligations les plus saintes en cherchant autre chose. Mais le jour où elle se trouve forcée de faire face à la vie, par ses propres moyens, je ne vois aucun inconvénient à ce qu'elle étudie comme un homme, à ce qu'elle exerce même une profession masculine en rapport avec ses forces et ses talents.

D'Arnal applaudit à cette déclaration.

— Bravo ! Voilà l'idéal de la femme du xx^e siècle. Si j'avais une fille, chère madame, je vous prierais de diriger son éducation.

M^{me} Dorsent prit un air pincé.

M^{me} Elmier s'en aperçut et voulut détourner la conversation.

Il faudrait d'abord, capitaine, que vous fussiez décidé à renoncer au célibat.

— Oh ! si vous parlez de cela, madame, je me sauve. Les malheurs sont si près de nous ! Il ne faut jamais les évoquer à l'avance.

L'officier battit en retraite auprès d'Elmier.

D'ailleurs on arrivait à Orléans.

Un quart d'heure plus tard, la petite caravane se dirigeait vers la cathédrale pour y rendre ses hommages accoutumés au premier Magistrat de la cité, qui est aussi le Maître de l'Univers.

A la sortie, elle aperçut une affiche annonçant une conférence par un de ces vaillants qui combattent sans trêve ni merci, et souvent en tirailleurs.

— Tiens, fit Lehul, une conférence ici par M. X... Ah ! celui-là est un apôtre dans toute la force du terme, et malgré de nombreuses épreuves, il n'a jamais connu le découragement. Dirigeons-nous, si vous le voulez bien,

vers l'endroit où il doit parler. Vous aurez plaisir et profit à l'entendre.

Ce fut avec joie que chacun acquiesça au désir de Lehul. On arriva dans une vaste salle de réunion déjà bondée.

A la tribune se dressa bientôt un homme encore jeune, à la figure énergique et douce à la fois, ouverte et sympathique. Lehul apprit à ses amis que c'était un simple voyageur luttant depuis vingt ans par la plume, par la parole et par l'action, souvent au détriment de ses affaires, et qui avait payé plus d'une fois de son sang et de sa liberté, son dévouement à l'Église et à la patrie. Depuis longtemps déjà, il porte l'insigne dont le Pape honore ses loyaux chevaliers.

Sa parole ardente respirait la conviction la plus profonde. Dès les premiers mots il subjuguait son auditoire :

« Permettez, claironnait-il, à un simple soldat, tout au plus un caporal de la belle armée des catholiques militants, de venir enrôler dans ses rangs ceux d'entre vous qui n'y auraient point encore songé.

» Si nous sommes les victimes d'un régime pourri, ne sommes-nous pas aussi un peu les premiers coupables. Nous avons laissé l'ennemi envahir la place, sans nous défendre suffisamment, nous contentant trop souvent de gémir et de prier, oubliant le vieil adage : *aide-toi, le ciel t'aidera*.

» Aujourd'hui encore, malgré de terribles leçons, et au moment où de nouvelles iniquités se préparent dans l'ombre des loges, des catholiques, qui se croient cependant dignes de ce nom, et qui pourraient faire beaucoup, oublient de venir prendre leur place tout indiquée parmi les combattants..., quand ils n'oublient pas ceux qui font le coup de feu.

» L'homme ne vaut que par l'action ; c'est par l'action que nous vaincrons. Rappelons-nous la parole immortelle de la sainte héroïne de la Patrie : *Combattez et Dieu donnera la victoire.* — *La foi sans les œuvres*, nous dit l'Évangile, *est une foi morte.* La prière sans l'action est incomplète et nos vaillants évêques, à la suite du Saint-Père, nous font un devoir de conscience de nous consacrer à la fois aux œuvres pies et militantes.

» Si l'ennemi de l'intérieur, le radical, pseudonyme du franc-maçon, cause de tous les maux qui ont fondu sur la patrie, peut dresser contre nous le formidable arsenal d'un pouvoir tyrannique et persécuteur, n'avons-nous pas avec nous l'immense majorité des honnêtes gens, n'avons-nous pas pour nous les promesses infailibles du Christ : *In hoc signo vinces* : par ce signe tu vaincras.

» A l'œuvre donc, mes amis, pour réparer les ravages occasionnés par la secte maudite. A l'œuvre dans la presse, à la tribune et à la barre, ce triple théâtre de nos luttes contemporaines. A l'œuvre dans les églises, dans les écoles et dans les foyers, où se peut enseigner la vérité ; dans les œuvres post-scolaires, patronages, sociétés de gymnastique et de préparation militaire, etc. A l'œuvre dans les cercles d'études apologétiques et sociales, dans les syndicats, mutualités, dans toutes les œuvres catholiques et sociales. A l'œuvre dans les campagnes électorales !

» Organisons-nous, unissons-nous sur le terrain de défense religieuse, sociale et patriotique. Sur ce terrain-là, nous serons inexpugnables.

» Soyons des catholiques complets, pratiquants et militants, qui mettent leurs actes en rapport avec leurs principes, et montrent l'exemple des vertus privées et

civiques. Et que l'on ne voie plus de ces chrétiens qui, par une existence toute païenne, arrêtent au seuil de la foi ceux que poussait le désir de croire, et chassent loin d'elle ceux qu'arrêtait encore le regret de s'en éloigner.

» Certes, le champ de labeur est vaste, mais le Ciel qui nous couvre est plus vaste encore, et nous comptons sur lui. Du reste, s'il n'en descendait rien, pas une graine ne lèverait sur la terre.

» Nos évêques qui ont fait la France « comme les » abeilles font leur ruche », ont tracé le sillon où germera la régénération nationale : *Instaurare omnia in Christo*.

» Courage donc et confiance !

» A toutes les époques de l'histoire, le christianisme a sauvé les peuples de la décadence et assuré leur prospérité. Nous en avons encore une preuve tout près de nous : tout le monde s'accorde à reconnaître que la Belgique, depuis trente ans qu'elle est gouvernée par des catholiques, compte parmi les nations les plus prospères. Mais pour acquérir sa puissance, il lui a fallu chasser du pouvoir le franc-maçon, le « libéral », comme on l'appelle là-bas. L'action sociale des catholiques belges a été citée comme exemple par maints hommes d'État : Ribot, Deschanel, etc.

» Le franc-maçon, à la solde du juif, voilà l'ennemi ! Nous continuerons à le crier si haut et à le prouver si bien, que la France entière finira par nous entendre.

» A l'extérieur, nous perdons le prestige que dix-huit siècles d'histoire incomparable nous avaient acquis : la Haute-Banque entrave les mouvements de notre diplomatie. A l'intérieur, la démoralisation fait les plus inquiétants ravages : les mariages diminuent, les divorces se multiplient, la criminalité fait des progrès terrifiants

parmi l'enfance, et une législation impie et antifranaise favorise et seconde ces développements croissants du mal.

» Autour de leurs scandaleuses fortunes, les francs-maçons et les juifs ont semé la ruine, la détresse, la mort ; à côté de leurs tout-puissants monopoles, le petit commerce tristement dépérit. Toutes les forces vives de la nation ont été détournées à leur avantage : le Trésor est entre leurs mains ; ils disposent de la Justice et sont les maîtres du Parlement et de toutes les administrations. La corruption a rongé les sommets du pouvoir.

» Et quand le juif ruine la France, quand le franc-maçon la salit, nous créerions parmi nous des dissensions criminelles qui seraient la force de nos ennemis !

» Au-dessus de tous les partis, nous voulons constituer le grand parti national ; nous sommes Français avant tout et notre ambition est de faire l'union de tous les Français, quelles que soient leurs opinions politiques, qui pensent avec nous que le salut de la France n'est pas dans un changement de forme gouvernementale, mais dans le retour pur et simple aux grands principes contenus dans ces mots : Religion, Famille, Propriété, Patrie.

» Ces principes fondamentaux, les francs-maçons, depuis qu'ils sont au pouvoir, ont travaillé de tous leurs efforts à les effacer de la législation française.

» Une persécution obstinée et haineuse, contre laquelle n'ont pas cessé de protester les hommes indépendants, a eu pour but d'anéantir la religion.

» Le régime déplorable du travail industriel et l'inique loi du divorce ont gravement compromis la famille.

» La petite propriété, fruit légitime du travail, est également menacée ; les socialistes-révolutionnaires veulent

la détruire ; mais le danger vient moins d'en bas que d'en haut ; il vient moins de ces êtres assoiffés d'idéal ou irrités contre la société actuelle, dont « les cerveaux ont la « colique, suivant l'expression de Montaigne, parce que « les ventres ont faim », que du régime qui a ravalé la propriété en édifiant sur l'accaparement et le vol, sur la misère et le suicide...

» Et dans cette anarchie des idées et des mœurs, alors que la société a été séparée de ses bases, comment la France ne décherrait-elle pas ?

» L'âme des juifs et des francs-maçons a déteint peu à peu sur l'âme française. C'est à refaire cette âme qu'il nous faut travailler. »

Le conférencier, qui avait trouvé le chemin des âmes, des cœurs et des intelligences, acheva dans une tempête de bravos, par le cri de : « Vive la France ! »

L'ardent apôtre, en faisant vibrer son auditoire à l'unisson, lui avait insufflé la flamme du dévouement, et c'est animé des plus fermes résolutions que chacun le quitta à regret.

Elmier et ses compagnons le suivirent à son hôtel, celui qu'il avait choisi ne pouvant être tenu que par un bon Français.

Là, après les présentations d'usage faites par Lehul, on se mit à table.

Le conférencier s'était placé en face d'un de ceux que la voix si sûre des ondes invisibles lui avait indiqués comme des adversaires, à la réunion, et qui n'était autre qu'un policier, libre penseur sectaire.

Le fonctionnaire, les yeux chargés de haine, ne tarda pas à interpeller celui que les politiciens de l'endroit n'avaient pas osé contredire en public :

— Vous devez être payé bien cher pour faire ce métier-là ?

— En effet, monsieur, je suis payé largement par le plaisir de faire un peu de bien et de contribuer à une œuvre de salubrité publique. J'aime assez ma cause pour que la joie de la servir soit pour moi une récompense suffisante. Et c'est là le secret de la force des catholiques ; ce sera celui de leur victoire.

— Vous voulez renverser la République ?

— Je connais ce cliché, cette arme déloyale avec laquelle les soi-disant républicains nous ont battus et continuent à nous frapper par derrière. Votre République n'a rien de républicain, puisqu'elle en viole tous les principes... qui la faisaient si belle sous l'Empire. Elle n'est qu'une caricature, une grimace, une parodie de la République. Ce n'est pas la République, c'est l'oppression de plus de la moitié des Français par moins de la moitié, c'est une oligarchie intolérante et avide, qui exploite la France et la met en coupe réglée.

On aura tout vu sous ce régime, et si vous y êtes attaché, c'est que vous n'êtes pas dégoûté.

Était-il digne, par exemple, du gouvernement d'un pays civilisé de s'attaquer lâchement à des femmes et à des hommes — qui ne faisaient que du bien — pour les voler et les semer sur le chemin de l'exil, où beaucoup déjà sont morts de chagrin et de faim. Non contents de spolier les vivants, dont le seul crime est de ne pas penser comme eux, les francs-maçons ont dépouillé les morts. Crime contre l'humanité, crime qui restera comme une marque indélébile sur la face des radicaux et comme une tache, hélas ! dans l'Histoire de la France.

Quand on a fait cela, on est capable de tout ; on le

voit tous les jours. N'est-il pas honteux, entre autres mille infamies, de décréter dans les loges que l'Alsace-Lorraine doit rester à l'Allemagne, et quand celle-ci fronce le sourcil, d'abaisser le drapeau français devant l'Aigle germanique ! Parbleu, si une guerre, ce mal parfois nécessaire, éclatait, ils perdraient, les radicaux, l'assiette au beurre, qui est leur seule raison d'être.

Aussi ne comprennent-ils pas que l'on se sacrifie pour un idéal.

De l'aveu même de certains d'entre eux et des plus notoires, aveu échappé dans le feu des compétitions — faut-il alors que ce soit vrai — nous vivons sous un régime « abject » où tout est « gangrené » du haut en bas des pouvoirs publics.

Pendant que le pauvre contribuable ploie sous le fardeau des impôts aussi progressifs que le marasme des affaires et la cherté de la vie, pendant que l'on paye à rien faire 400.000 fonctionnaires de trop sur 1.000.000, pour en faire des esclaves du pouvoir, pendant que les faméliques de la politique alimentaire amassent des fortunes scandaleuses, nos pauvres petits soldats, au Maroc¹, manquent du nécessaire et tombent comme des mouches, ainsi qu'il appert de lettres écrites par les survivants à leurs familles.

Il est des hommes politiques qui, au lieu de se trouver au pouvoir, devraient être sous les verrous. Et dire que c'est nous qui payons ces gens-là pour nous faire du mal.

— Si vous continuez sur ce ton, je vais vous faire arrêter, clama le policier, à l'indignation des convives.

— Je remplis mon devoir et j'use de mon droit ; vous

1. Voir *Exploits de nos soldats au Maroc*, Roger et Chernoviz, 1 beau volume, 2 francs.

pouvez me faire arrêter, repartit tranquillement l'auteur de ce discours, tout l'honneur sera pour moi... et ça ne changera rien à ce que j'ai dit. Telle est la force de la vérité que tout le monde, vous y compris, monsieur, pense tout bas ce que je dis tout haut.

Son regard d'acier, plongeant dans les yeux de son interlocuteur, le voyageur semblait défier le pouvoir en quelque sorte discrétionnaire du policier.

— Tenez, encore un fait, continua-t-il, qui démontrerait s'il était nécessaire, la goujaterie de nos tristes maîtres : un prêtre, l'abbé Richard, malgré ses habits très gênants et une très mauvaise vue, a sauvé cinq personnes dans la Seine, au péril de sa vie. La foule a dû même lui faire violence pour l'empêcher de courir épuisé à de nouveaux sauvetages.

Tout le monde croyait que le gouvernement se serait fait un honneur d'épingler la croix sur la poitrine de ce vaillant. C'était mal le connaître. Il faut bien marchander le signe de l'honneur, créé pour eux par Napoléon I^{er}, aux héros, qu'ils soient prêtres, soldats ou civils, pour le réserver à l'achat des consciences, aux services politiques ou financiers même les plus inavouables. Tout ce qui nous est cher est mis à l'encan. Autrefois on pendait les voleurs aux croix, aujourd'hui..... vous devinez la suite. —

Les touristes de l'aérobis buvaient du lait, le policier avait déjà filé à l'anglaise sans demander son reste, après avoir essayé de nouveau, mais en vain, d'interrompre ce véhément réquisitoire.

Un des convives, sans doute pour faire dévier le débat par trop gênant pour les partisans du pouvoir, s'avisait de reprendre la succession du fonctionnaire :

— Moi, je ne crois pas en Dieu, s'écria-t-il, et je ne m'en porte pas plus mal.

— Mon chien non plus, riposta l'avocat de la bonne cause.

— Je ne crois qu'à ce que je vois.

— Alors, d'après vous, tout ce qui est invisible n'existe pas, à commencer par votre esprit.

L'interlocuteur, déjà cloué par la première réponse, resta coi ; l'apôtre infatigable, qui en oubliait de manger, poursuivit, car il voulait convaincre :

— Laissez-moi vous le faire remarquer, monsieur, au fond de vous-même vous entendez sûrement une voix vous dire qu'au-dessus de nous, une puissance suprême dirige le monde. Mais lors même que vous seriez dans le doute, lors même qu'il n'existerait pas de nombreuses manifestations de la puissance et de la miséricorde de Dieu, le simple bon sens et la raison vous commanderaient de vous ranger du côté des plus nobles et des plus grands esprits qui composent l'élite du genre humain, depuis l'origine des temps connus jusqu'à nos jours ; la plupart étaient des croyants, beaucoup même des pratiquants, l'histoire le prouve. Voici un témoignage irréfragable du D^r Dennert : il a compté deux cent quarante-deux théistes parmi les trois cents savants les plus éminents qui ont illustré, pendant les quatre derniers siècles, toutes les branches du savoir humain.

N'avaient-ils pas des raisons de croire ces maîtres de l'astronomie comme les Herschel, les Laplace, les Le Verrier, les Faye, les Secchi, sans parler des du Ligondès et des Moreux, qui en valent bien d'autres ; ces mathématiciens de génie comme les Euler, les Newton, les Cauchy, les Hermite, les Puiseux, les Gilbert ; ces fonda-

teurs de la chimie moderne comme les Lavoisier, les Gay-Lussac, les J.-B. Dumas, les Chevreul, les Wurtz ; ces grands physiciens comme les Réaumur, les Volta, les Ampère, les Biot, les Faraday, etc., sans parler de notre Branly, et les Claude Bernard, et les Pasteur, etc., etc., car nous n'en finirions point de citer les génies qui se sont inclinés devant le divin Créateur.

Et nos convertis d'hier et d'aujourd'hui qui, sans être des princes de la science, valent bien les esprits les plus éclairés du troisième appartement, les Brunetière, les Coppée, les Huysmans, les Bourget, les Retté, les Lœwengard, les von Ruville, etc., ne sont-ils pas tombés à genoux devant Dieu ?

Voilà ce que vous devriez vous demander, monsieur.

Et lorsque vous serez dans le malheur, souvenez-vous de ce qu'écrivait un jour Sainte-Beuve à Victor Hugo qui, lui aussi, croyait en Dieu comme Bossuet, Pascal, Racine, Corneille et tant d'autres qui sont la gloire des lettres françaises :

« Dieu et toutes ses conséquences : Dieu, l'immortalité, la rémunération et la peine ; dès ici-bas le devoir et l'interprétation du visible par l'invisible : ce sont les consolations les plus réelles après le malheur, et l'âme qui une fois y a pris goût peut souffrir encore, mais non plus retomber. »

Souvenez-vous encore que l'un des plus grands esprits modernes, Ferdinand Brunetière, se retrouvant sur *les chemins de la croyance*, disait : « L'existence ne vaudrait pas la peine d'être vécue si elle était enfermée tout entière entre l'instant de la mort et celui de la naissance. »

Sur sa tombe comme sur celle de la plupart des

penseurs illustres, on aurait pu graver cette simple épitaphe :

J'AI CRU, JE VOIS.

C'est sur ces mots que prit fin ce déjeuner un peu mouvementé.

Les Argonautes, après avoir fait leurs adieux sympathiques au voyageur, regagnèrent en hâte l'aérobis, qui se trouvait à une bonne distance de l'hôtel.

XIX

LEÇON DE PRUDENCE

Vers cinq heures, on se remit en route pour Blois, afin de pouvoir garer l'appareil pendant la nuit et donner à Leroux une liberté qu'il avait bien méritée. La discussion sur le féminisme faillit reprendre. M^{me} Elmier, voyant que l'accord ne se ferait jamais, s'efforça de ramener la conversation sur l'éternel sujet où tout le monde s'entendait : l'aviation. Aussitôt engagés dans cette voie, les enfants réclamèrent leur ami Lehul.

— Monsieur Lehul, cria Jacques, voulez-vous venir nous dire ce qu'il y a de plus difficile en aéroplane ? Simone prétend que c'est de passer les montagnes, et Yvonne est de son avis. N'est-ce pas qu'il est bien plus dangereux de passer la mer ?

— Vous allez agir en chevalier français, monsieur Jacques, et vous incliner devant l'opinion de ces demoiselles, car elle est la bonne.

Le petit garçon tenait à ses idées.

— Mais ce n'est pas possible, monsieur Lehul. Songez donc ! Si l'aviateur tombe à la mer, il est infailliblement perdu.

— Ce n'est pas sûr. Il peut être recueilli par une embarcation quelconque.

Et s'il n'y en a pas, il a ses flotteurs qui peuvent lui permettre de résister un certain temps. On en fabrique aujourd'hui de très perfectionnés qui diminuent de beaucoup le péril des chutes en mer. D'ailleurs, pensez-vous qu'une culbute en montagne soit moins à redouter ? La mort est certaine : le pilote et son appareil vont se briser sur les rochers. Là, pas de sauveteurs possibles.

— Ils n'ont qu'à se munir du parachute de papa.

— Naturellement. Mais si le moteur refuse son service, le parachute ne les empêchera pas de descendre sur une aiguille de glace ou dans un précipice.

— Je n'y avais pas songé, dit Jacques en réfléchissant. Mais, aussi, les chutes doivent être beaucoup moins fréquentes en montagne qu'en mer.

— C'est ce qui te trompe. Le contraire est plutôt vrai.

— Comment cela peut-il se faire ?

— Ce phénomène est causé par l'altitude à laquelle doit s'élever l'aviateur qui veut franchir une montagne. Le pilote qui passe la mer peut choisir sa hauteur et son courant. Son confrère montagnard n'est pas libre. Il lui faut survoler les pics les plus élevés. Il rencontre là deux ennemis terribles, l'un pour lui, l'autre pour son appareil : le froid et la rapidité des courants. Le premier est quelquefois très grand. Morane, en enlevant un jour ses gants fourrés après s'être élevé à une très grande hauteur, les a trouvés humides des gouttes de sang qui avaient jailli de ses ongles.

— Ce n'est pas étonnant, dit M^{me} Milvier en refermant sa jaquette. Nous ne sommes pas en montagne ; néanmoins, on sent l'air fraîchir de minute en minute.

— Solange, remets ton manteau, dit M^{me} Dorsent qui

n'avait pu, sous le sien, s'apercevoir de la différence de température.

Maurice Demont présenta le vêtement réclamé, mais la jeune fille le refusa obstinément.

— Je n'ai pas froid du tout, maman. C'est ridicule de vouloir me rhabiller en Lapone. Je suis très bien.

En réalité, Solange commençait à frissonner, mais en pensant à la fête du lendemain, elle craignait de froisser de nouveau son corsage.

Sa mère prit le ton de *si bémol mineur* pour gémir :

— Tu vas sûrement t'enrhumer ! Mon Dieu ! quel malheur que ton père ne sache pas te faire obéir !

Le père ne prit même pas la peine de ramasser cette pierre dans son jardin, et Solange, pour faire diversion, dit à Lehul :

— Malgré les difficultés dont vous parlez, plusieurs aviateurs ont franchi des montagnes.

— Certainement, mademoiselle. Les difficultés sont faites pour être vaincues. Le 24 septembre 1910, Chavez a traversé les Alpes de Brigue à Domodossola, s'élevant à une altitude de 2.560 mètres. Malheureusement, le pauvre garçon, en arrivant, fit une terrible chute, dont il mourut peu après.

— J'ai entendu dire que les Pyrénées avaient été franchies aussi.

— Oui, Tabuteau les a traversées de Saint-Sébastien à Biarritz, le 21 décembre 1910. Mais l'endroit choisi rendait la difficulté beaucoup moins considérable. L'altitude, en effet, n'est pas à comparer à celle que Chavez avait dû atteindre.

Lehul dut quitter ses jeunes amis, pour se rendre auprès d'Elmier, qui le chargeait de repérer le champ d'aviation.

L'atterrissage eut lieu au milieu d'une foule peu nombreuse, car tous avaient eu une déception en voyant Elmier survoler la ville, et beaucoup de ceux qui l'attendaient étaient retournés chez eux en désespoir de cause.

L'aviateur se félicita doublement de sa petite excursion supplémentaire.

Le président du Comité d'aviation avait assuré le logement d'Elmier et de ses hôtes dans le meilleur hôtel de la ville. On s'y rendit gaiement.

Solange, seule, ne partageait pas l'entrain général. Elle se sentait glacée et commençait à regretter son entêtement.

La nuit, la fièvre la prit ; elle se plaignit d'une forte douleur au côté. M^{me} Dorsent, aux abois, réveilla son mari qui dormait d'un sommeil tranquille, le traita de père dénaturé et d'époux sans cœur, et le somma de mettre tout l'hôtel sur pied.

M. Dorsent, plus effrayé de la souffrance de sa fille que des cris de sa femme, contre lesquels une longue accoutumance l'avait cuirassé, s'acquitta consciencieusement de sa mission. Grâce à la complaisance du personnel, un médecin arrivait une heure plus tard, car M^{me} Dorsent n'avait pas voulu s'en remettre aux seules lumières de Dorval qui, disait-elle, ne pratiquait pas assez assidûment.

Les deux médecins s'entendirent parfaitement pour diagnostiquer un point pleurétique, et tombèrent d'accord sur le traitement à suivre.

Le père et la mère passèrent auprès de leur enfant une nuit pénible. Selon sa coutume invétérée, M^{me} Dorsent rejetait sur son mari toute la responsabilité de ce qui arrivait.

— C'est votre faute, haletait-elle entre deux sanglots. Si vous aviez exigé que Solange se couvrit, nous n'en

serions pas là. Vous n'usez jamais de votre autorité que pour des choses futiles.

Le pauvre père aurait pu répliquer qu'il n'usait jamais d'une autorité dont sa femme ne lui avait rien laissé. Il préféra garder le silence. A quoi bon envenimer une situation déjà si douloureuse ?

— D'ailleurs, reprit M^{me} Dorsent, dont la douleur était loin d'être muette, pourquoi, je vous le demande, avoir entrepris ce stupide voyage en aérobis ?

— Je ne vous ai pas forcée de me suivre, balbutia le malheureux.

— Si je vous ai suivi, c'est par dévouement.

— Il n'y avait qu'à ne pas emmener Solange.

— Je ne m'étais jamais séparée de mon enfant. Je n'allais pas commencer pour satisfaire à vos caprices.

— Vous aviez tant regretté d'avoir manqué le premier voyage !

— Je le disais pour vous faire plaisir. Au fond, je n'en pensais rien. De pareilles équipées sont bonnes pour des endurcies comme Yvonne Elmier, à qui sa mère fait faire le ménage avec la femme de chambre, ou comme Béran-gère Milvier qui est prête à tout faire comme un garçon. Mais notre chérie si délicate, si habituée aux douceurs de la vie !...

Les plaintes de M^{me} Dorsent moururent dans un sanglot.

Son mari demeurait là, inactif, impuissant, brisé d'émotion.

Heureusement, de temps à autre, leur tête à tête était interrompu par Dorval qui avait jugé inutile de regagner son lit. Il venait constater l'état de la malade et essayer de relever un peu le moral des parents. Le père l'écoutait

complaisamment, mais du côté de la mère, il perdait toute son éloquence.

La pauvre femme ne gardait plus aucune mesure dans ses récriminations.

— Si pourtant, s'écria-t-elle, votre beau-frère n'avait pas lancé cette maudite invention, ma chérie serait encore gaie et bien portante.

Le docteur ne put retenir un léger mouvement d'impatience.

— Oh ! madame, répliqua-t-il, à ce compte-là, nous en serions encore aux diligences ou plutôt à nos jambes. Si l'on n'avait pas inventé les chemins de fer, ils n'auraient jamais écrasé personne. Du reste, quand on trouve dangereuses les découvertes modernes, on n'est pas obligé d'en profiter.

M^{me} Dorsent ne sut que répondre et, pour se donner une contenance, se tamponna énergiquement les yeux.

Vers le matin, la fièvre tomba et la malade s'endormit tranquillement.

Le poumon se dégageait, grâce aux sinapismes. Dorval fut d'avis que le danger était conjuré. Son collègue de la ville partagea cette opinion, et M^{me} Dorsent commença à se calmer.

La gaieté des voyageurs fut pourtant assombrie en ce jour de fête. Solange n'était pas toujours une compagnie bien agréable ; néanmoins on déplorait son indisposition, et l'on regrettait qu'un vide se fit dans la petite société, où tout, jusque-là, avait si bien marché.

ENVOL VERS LOURDES

La matinée fut consacrée à l'exploration de la ville et de son musée, puis à une causerie.

Dans une église, Elmier, avait remarqué une magnifique statue de Notre-Dame de Lourdes. Saisissant cette occasion de meubler les cerveaux d'arguments favorables à la religion catholique, il leur parla de la portée apolo-gétique si importante du fait de Lourdes et ne put mieux faire que de citer ces paroles fortes et claires de Mgr Chollet, l'éminent évêque de Verdun :

« Le fait de Lourdes ! Y avez-vous jamais réfléchi ? L'avez-vous jamais étudié, analysé, jugé ? En avez-vous tiré les conclusions logiques et les conséquences vitales ?

» Le fait de Lourdes est la chose la plus étonnante peut-être du siècle dernier et de ce siècle. C'est la chose providentielle par excellence, et que Dieu n'a pas suscitée en vain. A nous d'en faire ressortir les aspects, d'en mettre en relief les exigences essentielles.

» Le fait de Lourdes est complexe, il importe d'en bien dégager et énumérer tous les éléments.

» Il contient d'abord les dix-huit apparitions de Marie, les paroles de la Vierge à la petite enfant de Lourdes, le jaillissement d'une source à l'endroit indiqué par la

Vierge et creusé par les doigts de Bernadette ; en un mot, les épisodes qui, en 1858, servirent de point de départ à tout le mouvement qui se fait aujourd'hui vers la petite cité pyrénéenne.

» Le fait de Lourdes, c'est ensuite cette attirance qui amène sans cesse, de tous les points du monde, les foules à la Grotte. Sans qu'il y ait là quelque cause naturelle spéciale, toutes les routes d'Europe y déversent des pèlerins. Chaque année, sans compter les voyageurs isolés qui viennent par centaines de mille, les trains spéciaux amènent près de deux cent mille pèlerins.

» Le fait de Lourdes, c'est encore, indépendamment des guérisons, la façon dont des centaines et des milliers de malades supportent le voyage et ses différentes démarches ou cérémonies.

» Prenez, par exemple, le Pèlerinage National. Il emporte avec lui douze cents malades qui, étendus sur de sommaires couchettes, s'en vont à travers la France jusqu'à Lourdes. Là, ils sont sans doute accueillis et soignés dans des hôpitaux parfaitement tenus, aménagés, mais légèrement encombrés par le nombre. Le matin, ils sont portés aux piscines, plongés dans l'eau glacée, quelle que soit la maladie dont ils souffrent, déposés ensuite pour la plupart à terre devant la Grotte, où ils prient. L'eau ne peut être renouvelée de l'un à l'autre, et ils sont ainsi baignés dans des flots souillés, réservoirs de toutes les contaminations. Il en est, ô héroïsme, qui boivent de cette eau ; et tous en sortent, sinon guéris, du moins stationnaires et même la plupart du temps améliorés.

» L'après-midi, dès une heure, on commence à les apporter sur l'esplanade, où ils attendront jusqu'à quatre heures et demie et cinq heures le passage du Saint-Sacre-

ment ; ils ne seront guère rapportés sur leur lit d'hôpital avant six heures du soir. Après cinq jours de ce régime, ils reprendront le train, y passeront un jour et une nuit et rentreront chez eux, après avoir dérouté toutes les prévisions naturelles et démenti toutes les statistiques. Tandis qu'un hôpital stable a une moyenne ordinaire de décès, cet hôpital ambulante, dans des conditions plus défavorables, n'atteint pas cette moyenne et ne perd que peu ou point de malade ; et cependant beaucoup sont partis dans un état désespéré. Tandis qu'un hôpital stable voit un bon nombre de ses clients s'acheminer par une aggravation de leur mal, vers la mort, ici c'est l'amélioration qui est la règle. Plus les causes naturelles d'aggravation et de mort sont multipliées, plus les santés se relèvent et les décès disparaissent.

» Le fait de Lourdes, c'est encore une merveilleuse ascension morale : combien d'âmes, devant le mystère de la Grotte bénie, ont senti leurs ténèbres s'éclairer, leur conscience dévoyée, se redresser, leurs forces morales se relever ; le pécheur y pleure ses fautes, le chrétien y apprend l'amour de la perfection, le parfait monte vers l'héroïsme.

» Un homme nous y disait : « Quand je suis sur le point de perdre ce qu'il ne faut pas, je pense à Lourdes et ma foi se raffermi. » Un jeune malade, voyant à côté de lui une malade plus affligée, et à qui la santé était plus nécessaire, disait à Dieu : « Seigneur, guérissez-nous, non pas moi, mais plutôt celle-ci » ; un enfant, en entrant dans la piscine, s'écriait : « Mon Dieu, laissez-moi comme je suis, mais convertissez mon père ! » Un médecin malade lui-même, envoyait une de ses clientes à Lourdes et disait à Dieu : « Si vous me réserviez quelques faveurs de santé,

» reportez-les sur cette mère de famille » ; et le matin même, la cliente était guérie et le médecin mourait.

» Parlerons-nous des personnes appartenant aux familles les plus distinguées qui se font à Lourdes, pendant la durée des pèlerinages, brancardiers ou humbles infirmières, serviteurs dévoués et attentifs des malades, de ces industriels qui passent au service des hôpitaux de Lourdes, les quinze jours de vacances que leur industrie leur permet de prendre chaque année ?

» Le fait de Lourdes, enfin, c'est la guérison d'une foule innombrable de malades et de maladies. Le bureau des constatations, qui reçoit annuellement la visite de plus de trois cents médecins, rédige chaque année plus de cent certificats de guérisons. Une statistique des différentes formes d'infirmités guéries à Lourdes donne le chiffre de cent quatre-vingt-trois. Toutes les maladies trouvent auprès de Marie un secours. C'est la foi qui sauve et la foi est conciliable avec tous les maux.

» Tel est donc le fait de Lourdes. Il faut l'examiner dans son ensemble et non seulement dans l'une ou l'autre partie isolée, et, dans cet ensemble nous prétendons qu'il s'impose à l'attention de tout homme sérieux, et qu'il est la preuve irréfragable de l'existence du surnaturel.

» En effet, un fait qui a ces proportions, qui depuis cinquante ans soulève les foules et les amène à Lourdes, qui se signale par l'affirmation constante de merveilles, auquel annuellement plus de trois cents médecins et près de cent prélats, des pléiades d'hommes du plus haut rang et des femmes du meilleur monde apportent leur suffrage ou leur concours, un fait pareil mérite l'attention ; et quand on songe qu'il touche aux intérêts les plus sacrés de l'humanité, à la vie des corps, à l'essor des âmes, c'est

légèreté et faute de ne pas vouloir s'y arrêter et l'examiner sérieusement.

» Nul donc ne voudra ignorer ce qui se passe à Lourdes, nul ne voudra y jeter un simple coup d'œil distrait ou superficiel, nul n'apportera de passion ou de préjugé à cette étude. Il faut examiner le fait de Lourdes avec une âme impartiale et un esprit libre de toute prévention.

» Nous nous adressons ici à tous, car le fait de Lourdes, par son importance et son rayonnement universel, intéresse tout homme ; mais nous appelons l'attention droite plus particulièrement de ceux qui ont cultivé les sciences, la médecine, l'histoire, la philosophie, de tous ceux à qui l'étude et la méditation ont donné des idées plus hautes, ouvert des horizons plus étendus.

» Qu'ils tournent avec loyauté leurs regards vers la Grotte désormais historique de Massabielle, vite ils y découvriront la plus puissante, la plus convaincante preuve du surnaturel. Il faut bien, en effet, reconnaître le surnaturel, là où les causes naturelles sont insuffisantes à rendre raison des effets observés, et c'est le cas pour le fait de Lourdes.

» Aucune explication naturelle ne peut être donnée de l'apparition de Marie à Bernadette. La fille des Soubirous était l'enfant la plus calme, la mieux équilibrée et son imagination n'a pu créer cette vision, surtout au moment où, songeant à autre chose, elle était toute au souci de se déchausser, pour traverser les eaux froides du torrent et regagner ses compagnes occupées à la récolte du bois mort. L'auto-suggestion n'a pas pu lui inspirer ces mots : « Je suis l'Immaculée Conception », qu'elle ignorait, dont elle ne comprit pas le sens après les avoir entendus. Si

elle seule a vu Marie, la présence de celle-ci s'est manifestée par des effets incontestables, par les extases où elle mettait l'enfant, par la source qu'elle fit jaillir là où personne n'en supposait la possibilité, par l'Église et les processions qu'elle demanda et dont nous constatons la merveilleuse réalisation.

» Bernadette, à qui l'observait sincèrement, apparut toujours comme l'âme la plus droite, la plus sincère, la plus désintéressée, disant naïvement ce qu'elle avait vu et entendu, demeurant dans son humilité, rejetant tout bénéfice matériel et tout présent, ne se laissant intimider par aucune puissance officielle, toujours pareille à elle-même dans ses dépositions, et finalement allant ensevelir dans un monastère sa modestie et ses vertus.

» Les causes matérielles n'expliquent pas davantage l'affluence croissante des foules vers Lourdes. On voit, à certaines années ou à certains jours, les masses populaires se diriger vers certaines villes : c'est une exposition universelle, une grande fête, un cortège historique, le passage d'un souverain qui provoque ce concours de peuple. Ailleurs, c'est autour d'une source thermale aux vertus thérapeutiques scientifiquement constatées, ce qui n'est pas le cas de l'eau de Lourdes, que l'on rencontre les nombreux baigneurs. Ailleurs, les hommes sont attirés par la splendeur des sites ou par la fraîcheur des plages.

» Mais nulle part on ne trouve les hommes aussi nombreux qu'à Lourdes, et à Lourdes on ne rencontre pas ces choses qui ailleurs attirent.

» Interrogez le million de voyageurs que la gare déverse chaque année sur la ville, le très grand nombre vous répondra que le motif qui les pousse n'est pas d'ordre

matériel ou scientifique ; il est exclusivement d'ordre moral et religieux.

» Vous ne pouvez pas davantage expliquer naturellement le pourquoi de cette immunité particulière dont jouissent les malades transportés à Lourdes. Aucun élément médical ou hygiénique ne vous apparaîtra comme le principe de cette mortalité diminuée et de ces améliorations inattendues. Vous ne pourrez jamais, en dehors du surnaturel, dire comment il se fait que ces malades gardent la vie et remontent vers la santé au milieu des conditions qui, de leur nature, devraient engendrer aggravation du mal et mortalité plus grande.

» Pénétrons-nous dans le domaine moral, où les transformations se font si émouvantes, si mystérieuses ; quelle est la cause naturelle possible de cette élévation des âmes vers le devoir, vers le christianisme ?

» Mais aussi quelle cause naturelle peut expliquer les guérisons si nombreuses et si variées, guérisons subites, définitives, de maladies réputées incurables ? Sans doute, l'entraînement, l'enthousiasme peuvent secouer des natures nerveuses et orienter leurs nerfs vers un état plus normal, supprimer des paralysies récentes, et nos médecins se montrent très rigoureux dans l'examen de telles cures ; mais il n'y a pas d'élan ni de lyrisme qui puisse subitement ressouder des os brisés et séparés depuis de longues années, reconstruire un poumon troué de cavernes tuberculeuses, supprimer un cancer au cœur, ou au foie, ou à l'estomac, faire disparaître un ulcère de l'estomac, un pied bot, un mal de Pott ou une coxalgie.

» Ces faits sont certains, les maladies avaient été dûment constatées. Le moyen employé fut un bain dans l'eau glacée et souillée des piscines, une communion ou

une invocation au Saint-Sacrement porté dans les rangs des malades. Et, après un tel traitement, la guérison est manifeste, vérifiée, une année, deux années et jusqu'à cinq et six années successives. En vérité, il n'y a pas de force naturelle qui puisse rendre compte de ces merveilles.

» Peut-être en appellera-t-on à la suggestion, autosuggestion ou suggestion étrangère. Mais beaucoup de ces malades guérissent qui n'escomptaient plus la guérison ; ils guérissent au moment où ils n'y pensaient plus, le soir après la procession où ils avaient vu le Sauveur s'éloigner sans rien leur faire sentir, un jour après le bain où ils ont surtout souffert, parfois au retour quand, le pèlerinage fini, il leur semble que le moment du miracle est clos. Nous avons vu, un quart d'heure après sa guérison, une personne venue sans croyance au miracle, que la vue des douze cents autres malades avait désenchantée, qui s'était dit : « Marie ne guérira pas tout ce monde et je m'en irai » parmi les non favorisés », et qui venait, au moment d'une communion faite avec piété, mais sans espérance, de sentir l'effluve vital la ranimer et la ramener à la santé. Ajoutons que des enfants tout petits guérissent qui ne sont pas sujets à l'autosuggestion ni même à la suggestion étrangère.

» Invoqueriez-vous les forces mystérieuses qui résident dans notre subconscience et qui réaliseraient le miracle ? Ces forces, qui nous seraient naturelles et qui ne sont pas démontrées, ne peuvent être contradictoires des autres forces qui sont en nous, ni attribuer aux agents extérieurs des propriétés opposées à leurs propriétés natives : elles ne peuvent donner aux os rompus depuis huit ans le pouvoir de se souder immédiatement, de se reconstruire assez pour reprendre la longueur naturelle ; elles ne

peuvent donner des propriétés thérapeutiques universelles à l'eau empoisonnée des piscines, ni faire qu'un bain glacé guérisse une claudication, qu'une boisson contaminée donne la vue à un aveugle.

» Le fait de Lourdes enveloppe le surnaturel : il ne peut s'expliquer que par une intervention supérieure, transcendante, l'intervention du Dieu qu'implorent les malades, du Christ supplié dans les acclamations ardentes, de l'Immaculée dont la protection règne sur ces lieux bénis.

» Lourdes est la grande et bienfaisante ouverture vers le ciel. Nul ne peut en explorer l'histoire sans expérimenter et toucher comme du doigt l'action divine. »

— Tout récemment, ajouta Lehul, *les Annales des Sciences psychiques*, revue irreligieuse que dirige avec talent un incrédule notoire, le professeur à la Faculté de Médecine de Paris, Charles Richet, consacrait une longue étude aux événements de Lourdes, et l'un de ses rédacteurs, qui se proclame incroyant, écrivait : « Je défie un » homme de bonne foi de lire les ouvrages de M. l'abbé » G. Bertrin sans être persuadé de la vérité des faits qu'il » raconte. Pour moi, je crois à ces faits, autant qu'à » l'existence de Napoléon. »

Bien des médecins libres penseurs ont été troublés par les constatations qu'ils ont faites à Lourdes, notamment par des reconstitutions subites des tissus organiques. La preuve matérielle, la preuve scientifique du miracle finira par réconcilier la science avec la religion.

Ce ne sera pas le moindre triomphe de Notre-Dame-de-Lourdes. —

Ce fut en remerciant Lehul et Elmier que nos aéronautes s'en allèrent déjeuner.

Vers le milieu de l'après-midi, on se rendit au champ

d'aviation, où une foule d'étrangers étaient accourus pour assister aux expériences d'Elmier.

Celui-ci, accompagné seulement de Leroux, fit d'abord des virages et des évolutions au-dessus de la campagne. Puis il atterrit et, pour se conformer au programme du comité d'organisation, embarqua les voyageurs qui avaient acheté ce droit par le versement d'une forte offrande à la Société des fêtes de bienfaisance. Les amateurs furent nombreux. Elmier accomplit ainsi de nombreuses promenades, se prêtant avec une inlassable complaisance à un exercice qui devait procurer un soulagement aux malheureux. La fête ne prit fin qu'à la nuit tombante.

Les amis de l'aviateur, presque aussi entourés et fêtés que lui, ne furent pas fâchés de se retrouver dans leur hôtel, délivrés de toute corvée officielle. Ils se sentirent d'autant plus heureux qu'ils reçurent de bonnes nouvelles de Solange.

Celle-ci allait de mieux en mieux ; la fièvre avait disparu. Quelques jours de soins et de précautions, il n'y paraîtrait plus. Aussi, Dorsent revenait-il à la vie ; sa femme versait des larmes de joie. Mais elle jurait que saint Christophe en personne ne saurait plus lui faire prendre l'aérobis.

— Dès que l'état de Solange le permettra, déclara-t-elle, je prendrai le rapide de Paris. Ma chérie ne se remettra parfaitement qu'au sein de notre confortable et de nos habitudes.

— Puisque nous voilà rassurés, dit Elmier, nous partons demain matin.

— Oh ! mon Dieu ! vous allez nous abandonner.

— Je suis attendu, chère madame, et notre présence

n'aiderait en rien au rétablissement de M^{lle} Solange.

— Vous nous restez, n'est-ce pas, docteur ? s'écria M^{me} Dorsent en se tournant vers Dorval. S'il survenait quelque complication, que deviendrais-je, seule ici avec Lucien, qui n'est absolument bon à rien.

M. Dorsent courba la tête sous l'avalanche.

Paul eut grand'peine à retenir une grimace. Néanmoins, il fit contre mauvaise fortune bon cœur.

— Tout mon dévouement vous est acquis, madame, fit-il simplement en s'inclinant.

Cela n'empêcha pas M^{me} Dorsent de se répandre, un peu plus tard, en lamentations sur la fragilité des amitiés humaines. Elle aurait souffert d'immobiliser douze personnes autour d'une malade, qui ne l'était plus que pour recueillir les doléances d'une mère trop tendre et faible.

Ses amis n'éprouvèrent pas grand serrement de cœur en lui disant adieu le lendemain ; elle trouvait moyen de se rendre insupportable par son égoïsme invétéré.

Le jeune Demont fut particulièrement satisfait d'être libéré de ses fonctions de porte-manteau.

JOURNÉE DE REPOS

Le lendemain, de bon matin, l'aérobis, allégé de la famille Dorsent, de ses manteaux et de son bagage, filait à toute vitesse. Avant dix heures du matin, on se trouvait à Tours. Elmier y était convoqué par la Société d'Agriculture, Sciences et Arts, et devait assister à une séance solennelle. Il avait eu soin de ne pas faire comprendre ses compagnons de voyage dans l'invitation, afin de leur laisser plus de liberté.

Aussi, en profitèrent-ils pour se promener tout à leur aise. Mais Dorval leur manquait. Son entrain et sa bonne humeur mettaient trop d'animation dans la société pour qu'on ne s'aperçût pas de son absence. C'est alors que Lehul se proposa d'y suppléer par l'énumération, chemin faisant, de quelques bizarreries et originalités de la langue française :

— Le langage du papier :

Les monarques emploient du papier couronné.

Les religieux, du papier Jésus.

Les légitimistes, du papier d'Angoulême.

Les bonapartistes, du papier grand aigle.

Les canotiers, du papier à la rame.

Les anglophiles, du papier bristol.

Les dames, du papier mousseline,

Les marchands de vin, du papier raisin.

Les ivrognes, du papier buvard.
Les amazones, du papier cavalier.
Les géomètres, du papier carré.
Les patineurs, du papier glacé.
Les électriciens, du papier en bobine.
Les buveurs, du papier gris.
Les grands, du papier ministre.
Les fous, du papier timbré.
Les jardiniers, du papier vergé.
Les carillonneurs, du papier cloche.
Les marmitons, du papier pot.
Les Chinois, du papier porcelaine.
Les gens grincheux, du papier chagriné.
Les débiteurs, du papier réglé.
Les cordonniers, du papier à la forme.
Les amateurs de pigeons, du papier colombier.
Les fumistes, du papier parcheminé.
Les gens emportés, du papier d'emballage.
Les légumiers, du papier végétal.
Les soldats au bloc, du papier collé.
Les danseurs, du papier quadrillé.
Les joueurs de whist, du papier affiche.
Les éplucheurs, du papier pelure.
Les aviateurs, du papier toile.

A propos de papier, on est loin de se douter à combien d'usages multiples et différents il peut servir.

Non seulement il permet aux journaux de renseigner leurs lecteurs sur toutes les nouvelles mondiales qui peuvent l'intéresser, aux commerçants d'envelopper les marchandises qu'ils nous vendent, etc., etc., mais à Berlin, par exemple, on l'utilise pour fabriquer des cubes servant au pavage des rues.

En Autriche, vous achetez des dents en papier. Les Japonais font, avec le papier, des vitres, des cloisons, des mouchoirs, des parapluies, des bâches imperméables, des vêtements et jusqu'à de la ficelle.

Aux États-Unis, on façonne couramment des tonneaux, des assiettes, des cuvettes, des roues de wagon et... des bottines imperméables en papier garanti.

A Londres, on vend des allumettes en papier, ainsi que des couvertures de voyage ; le chapeau en papier est d'un usage courant, et un industriel du Doubs confectionne des bas féminins en fil de papier d'une finesse incomparable. —

Après quoi Lehul revint à la langue française :

A la foire :

— Monvovovovo.

— Vous dites ?

— Je dis que mon veau n'est pas inférieur à aucun de ceux que vous amenez sur le marché. Mon veau vaut vos veaux.

La langue française est d'une originalité incomparable pour exprimer l'état d'ivresse.

Voici quarante-trois manières de désigner un homme qui... ne marche plus tout à fait droit.

Un monsieur distingué dit : Il est ivre.

Une dame comme il faut : Il a trop bu.

Un magistrat : Il a contrevenu à la « Loi sur l'ivresse publique ».

Un médecin : Il n'est pas dans un état normal.

Une jeune fille : Il est ému.

Une ouvrière en confections : Quelle culotte !

Un astronome : Il est dans les nuages.

Un artilleur : Il a le canon chargé.

Un fantassin : Il a son pompon.

Un chasseur à cheval : Il a son plumet.
Un chasseur à pied : Il a son coup de feu.
Un fabricant de chandelles : Il est éméché.
Un épicier : Il en a plein le cornet.
Un musicien : Il a joué la valse des chopines.
Un jardinier : Il a arrosé son parterre.
Un maçon : A lui les murs.
Un géographe : La terre tourne.
Un philosophe : Il noie son chagrin.
Un cafetier : Il n'a pas sucé de la glace.
Un liquoriste : Il a siroté.
Le conducteur d'omnibus : Il est complet.
Un peintre : Il est gris.
Un chapelier : Il est casquette.
Un homme sérieux : Il a perdu son centre de gravité.
Un machiniste : Il a déraillé.
Un mécanicien : Il est blindé.
Un matelot : Y a du roulis.
Un canotier : Ça chavire.
Une bonne femme : Il est bu, quoi !
Un menuisier : Mon vieux t'es raboté !
Un vitrier : Son carreau est brouillé.
Un teinturier : Il est bleu.
Un gymnaste : Il est raide.
Un charcutier : Il est plein comme un boudin.
Un boulanger : Il a chauffé le four.
Une lingère : Il festonne.
Un journaliste : Il a fêté la dive bouteille.
Un dessinateur : Il décrit des arabesques.
Un pompier : Il a trop pompé.
Un anarchiste : Il a chargé sa bombe.
Un professeur : Il a sacrifié à Bacchus.

Le débitant : Quelle cuite !

Un tireur : Il a perdu la ligne de mire.

— D'après nous, poursuit Lehul, la langue française est la plus pure, la plus harmonieuse et, bien entendu, la plus populaire. Aussi, quand un malheureux étranger se collette avec notre syntaxe, quand il s'applique à demander au restaurant un objet d'ameublement et chez le menuisier un article d'alimentation, nous lui rions volontiers au nez et nous ne sommes pas loin de le traiter d'imbécile.

Eh ! n'allons pas si vite. L'étranger en question n'a pas besoin d'être un nigaud pour patauger dans notre grammaire ; c'est le contraire qui serait plutôt surprenant.

Je ne parlerai pas de ces bizarreries qui font de certains mots un masculin ou un féminin suivant qu'on les emploie au singulier ou au pluriel comme un amour heureux et des amours malheureuses, ni de mots qui, s'écrivant différemment, se prononcent cependant de même et désignent des choses très diverses, tels que vers (poésie) et vers (de terre), souris (rongeur) et souris (sourire). Il y a bien mieux.

Il y a les verbes qui ont la même orthographe que les substantifs et qui, bien entendu, ne se prononcent pas de la même manière. Ceux-là sont bien de nature à dérouter les étrangers les mieux doués. En voulez-vous quelques exemples ? En voici, au hasard du souvenir.

Ces gens, de caractère *violent*, *violent* leurs promesses ; je suis *content*, qu'ils *content* cette histoire, car ils prouveront que les *relations* que nous *relations* existent et que les *objections* que nous *objections* n'étaient pas sans valeur. Je sais qu'ils *résident* chez le *résident* d'une puis-

sance étrangère, d'où ils *expédient* leurs lettres, ce qui est un bon *expédient*.

Les poules du *couvent couvent*.

Les poissons *affluent* dans cet *affluent*.

Si vous n'étiez pas un *sot*, vous n'auriez pas fait un *saut* pareil lorsque je vous ai demandé mon *sceau* et surtout vous ne m'auriez pas apporté le *seau* à charbon.

Ce dernier est un homme très *fier* et je crois que l'on peut s'y *fier*. Nos *intentions* sont donc que nous *intentions* un procès ; je connais le président et le *vice-président* du tribunal, ils *président* à tour de rôle, mais s'ils *négligent* leurs devoirs, je ne serai pas *négligent*. Il *convient* aussi que nos associés *convient* leurs amis pour le jour de l'audience. Mon *fil*s a rattaché tous les *fil*s de l'affaire.

Voyez un peu le malheureux étranger en face des phrases que je viens d'écrire.

Quand on parlera d'une machine de la force de quatre chevaux, d'un chien de fusil, d'un arbre de couche, d'une lentille de lunette, d'un oiseau de maçon, d'une demoiselle de paveur, d'une artère de canalisation, d'un mouton pour enfoncer les pieux, d'une grue de débardeur, d'une bouche de canon ou d'un bras de levier, comment voulez-vous qu'un étranger comprenne et qu'il devine encore qu'une poire à poudre et une pomme d'arrosoir ne proviennent pas d'un arbre et que la punaise des somniers n'a rien de commun avec celle des dessinateurs ?

Vous voyez bien que notre langue française n'est pas si claire, qu'ils méritent quelque indulgence ceux qui la baragouinent et l'estropient, et que les grincheux qui s'en plaignent ne sont pas aussi fous qu'on pourrait le croire à première vue.

Et voici, pour terminer, mes amis, une histoire d'inscription qui, il y aura bientôt cent ans, causa un vif émoi dans le pays où on la découvrit.

C'était en 1814. L'Académie de Lille faisait des fouilles et les alliés venaient d'évacuer le pays. Six cosaques désertèrent pour travailler aux fouilles. Et comme le résultat était piteux, quelques officiers français s'amuserent à graver sur une pierre, qu'ils enfoncèrent nuitamment à plus profond du sol, ces mots mystérieux :

*Seu... quo... Templa... Famars... si bella... curiosi...
et... appellaverunt... oves Tibulli... similiter... causa...
que... ego... ambo... te... Fumant... cum... de suis...*

Des savants blêmisaient sur l'inscription sans parvenir à en donner une traduction satisfaisante, quand un avis anonyme les invita à lire celle-ci, mot à mot, en simple français, et ils déchiffrèrent facilement :

« Ceux qu'au temple, à Famars si belle, la curiosité appela, verront au vestibule six militaires cosaques, égaux en beauté, fumant comme des Suisses. »

Les grammates, dit-on, ne furent pas contents. —

En attendant l'heure du déjeuner, Demont offrit un autre texte aussi fantaisiste à la sagacité de ses compagnons :

— *Quies... quiam... angelum... meletorum ?*

— *Sede... quos... hac.*

La traduction fut vite trouvée :

— Qui est-ce qui a mangé l'omelette au rhum ?

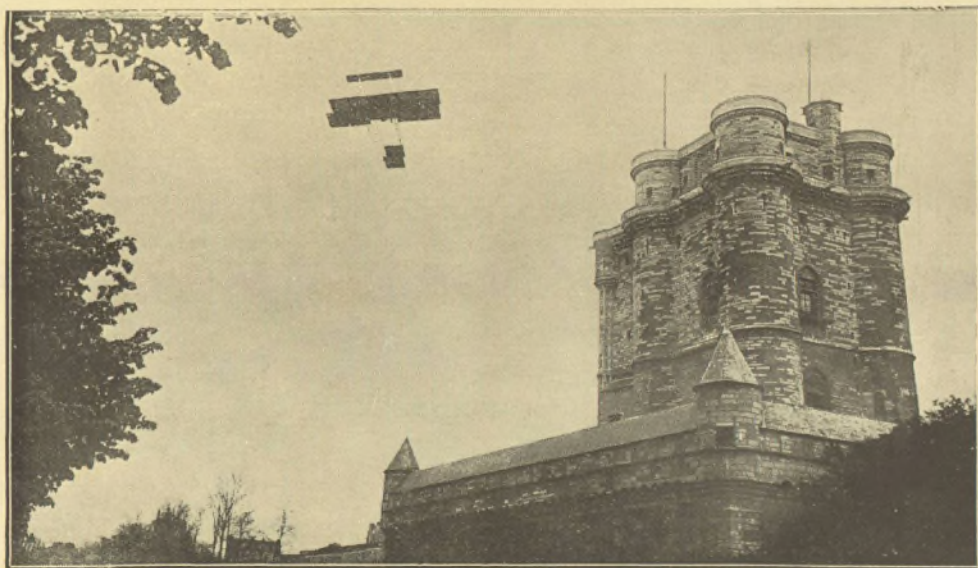
— C'est des cosaques.

— Ça ne vaut tout de même pas un prix de version latine, fit Demont.

A propos de prix, laissez-moi vous conter une distribution de prix mémorable :

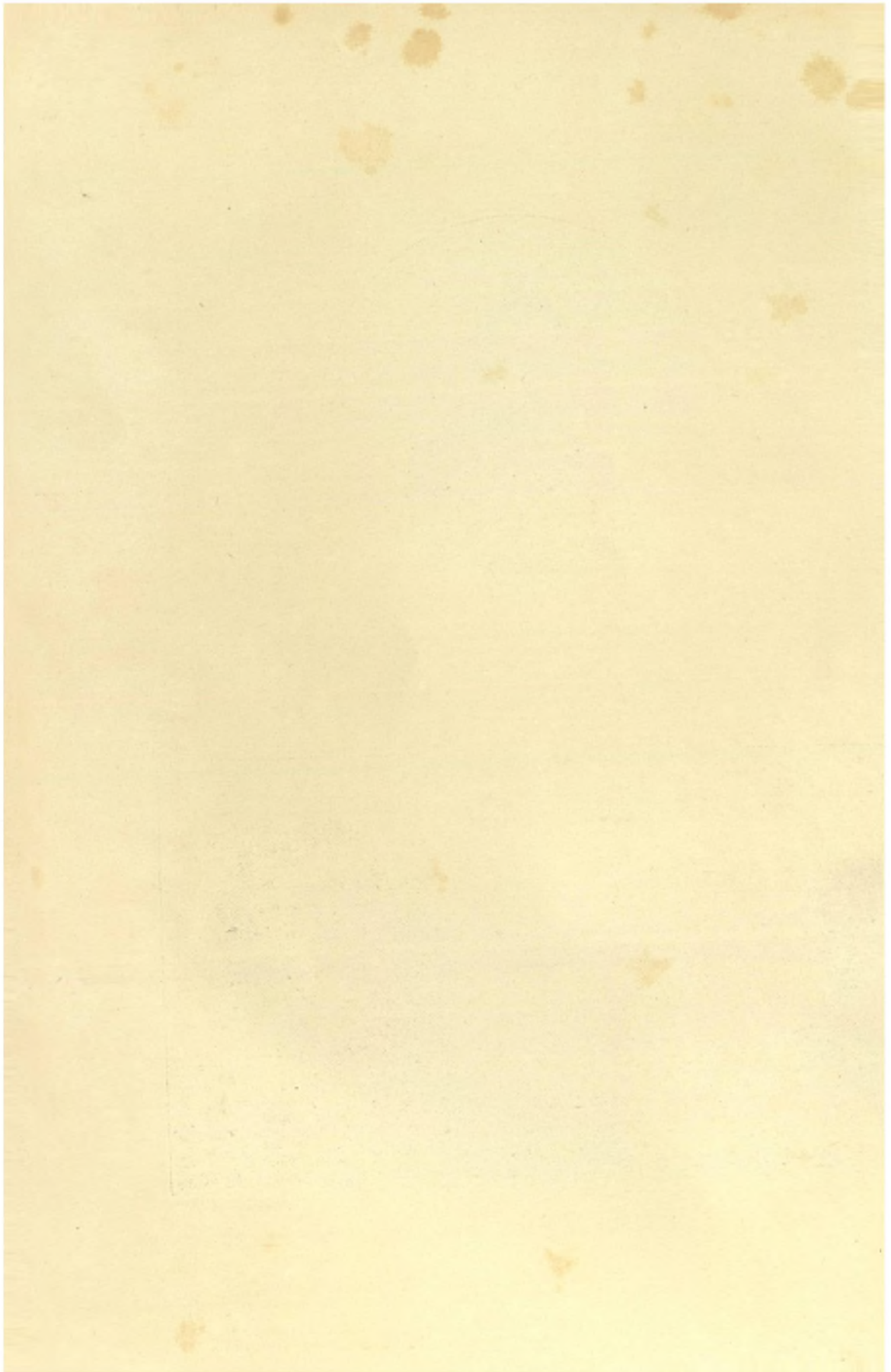


L'ABBÉ RICHARD



(Cliché Le Foyer)

UN BIPLAN AU-DESSUS DU DONJON DE VINCENNES



En 1792, la distribution des prix à Versailles avait dû être différée de deux mois, tout simplement à cause de l'invasion des Prussiens et des Autrichiens en France. Donc, le 8 octobre, après la victoire de Valmy, comme la France commençait à respirer, on résolut de donner aux jeunes élèves studieux les prix qu'ils avaient mérités. Tout se passa suivant le cérémonial ordinaire.

Dans la liste des lauréats qu'un professeur lisait d'une voix calme et sonore, se trouvaient des mentions de ce genre :

Rhétorique, deuxième prix de version latine : Joseph Delcros, « parti pour la défense de la patrie ».

Seconde, premier prix de narration latine, deuxième prix de narration française, deuxième prix de vers latins : Jean-François Ducret, « parti pour la défense de la patrie ».

Troisième, premier prix de thèmes latins : Jean Curé « parti pour la défense de la patrie ». Deuxième prix de version latine : Henri Pance, « parti pour la défense de la patrie ». Premier prix de narration française : Victor Dessale, « parti pour la défense de la patrie ».

Pendant qu'on proclamait leurs noms à Versailles, ce rhétoricien, cet élève de seconde, ces trois élèves de troisième, adolescents ou véritables enfants, combattaient à la frontière. Ils avaient sur la tête, non pas une couronne de papier peint, mais un vieux bicorne ; à la main, non pas un livre doré sur tranches, mais un grand fusil de munitions, et ils entendaient crépiter, non pas les applaudissements, mais les coups de feu.

Ils reçurent cependant leurs récompenses avec cette lettre écrite au nom de la municipalité de Versailles :

« Jeune homme, reçois le prix qui t'est décerné en ce jour. Tes parents, tes amis, tes concitoyens sont présents

ici, avec tous les corps administratifs ; ils joignent les acclamations aux témoignages qui te sont offerts. Soutiens nos espérances. Tu as travaillé pour toi dans le cours de tes études. Fais tous tes efforts pour que les qualités du cœur soient toujours aussi élevées que celles de l'esprit ; l'homme n'est parfait qu'à cette condition. Tu es consacré maintenant à la défense de la patrie. Cette distinction est plus grande. Elle doit répandre dans ton âme plus de satisfaction. Sois ferme et courageux. Tu seras un vrai républicain. Sors vainqueur, et tu auras reçu pour toujours le plus beau prix que l'homme puisse obtenir : la douce et paisible jouissance des droits de la liberté et de l'égalité. »

Cette lettre est très digne, très noble, très éloquente. Mais, avec ses considérations sur les qualités du cœur et de l'esprit, elle constitue tout de même un discours de distribution de prix. Même à cent lieues de leurs professeurs et sous le feu de l'ennemi, nos vaillants collégiens n'y échappaient pas. « Ils n'y coupaient pas », diraient leurs camarades d'aujourd'hui.

Pour terminer, Demont lut à ses amis la belle lettre adressée par Mgr Manier, évêque de Belley, à M. l'abbé Richard, lettre qui réjouira tous les cœurs français :

« Cher Monsieur l'Abbé,

» J'avais le projet de vous accueillir moi-même, à votre retour de Paris, au seuil de notre collège Lamartine, et de vous féliciter en présence des professeurs et des élèves, justement fiers, comme votre évêque, de votre héroïque

conduite. Des circonstances indépendantes de ma volonté m'ont privé de cette satisfaction.

» Vous avez forcé le respect et l'admiration de tous, croyants et incrédules ; la presse, sauf deux ou trois organes d'un sectarisme mesquin, a été unanime à faire votre éloge, à rendre hommage à votre courage ; le clergé a salué avec une fraternelle émotion votre acte de sublime charité, qui couvrant d'un nouveau reflet d'honneur la soutane du prêtre, est comme une démonstration populaire de la vitalité et de la puissance de l'Évangile du Dieu d'amour.

» Héros, vous l'avez été, cher monsieur l'abbé, par l'entier oubli de vous-même, le dévouement poussé jusqu'au sacrifice de la vie, mais plus encore par la simplicité, la modestie qui rehausse la vertu et lui donne tout son éclat.

» Lorsque la foule, palpitante, enthousiasmée par le spectacle de votre sauvetage dramatique, vous accueillait sur la rive de la Seine dans une ovation toute spontanée, défaillant de fatigue et de douloureuses émotions, vous n'aviez sur les lèvres que les seuls mots qui reflètent la noblesse de votre cœur : « Ce que j'ai fait, ce n'est que » de la charité chrétienne ; tout autre à ma place en aurait » fait autant. »

» Oui, vous avez fait votre devoir, et vous l'avez fait en prêtre, en vrai disciple du divin Sauveur. Votre devoir, vous l'avez héroïquement accompli. Soyez-en félicité !

» Votre nom sera inscrit sur le marbre qui perpétue les glorieux souvenirs de notre vieux collègue Lamartine, il sera conservé dans les annales de la vertu française, aux pages du Livre d'Or qui gardent la mémoire des héros et de leurs sublimes actions ; mais toutes ces distinctions

humaines qui honorent votre courage s'effacent devant la sainte et fière joie du devoir accompli, de la charité exercée jusqu'à l'héroïsme pour la gloire de Dieu.

» Avec mes félicitations, agréez, cher monsieur l'abbé, l'affectueuse expression de mes sentiments dévoués. »

Vous n'avez pas oublié, sans doute, dans quelles circonstances se distingua l'héroïque sauveteur : un autobus dans lequel il se trouvait, défonçant le parapet du pont Notre-Dame, fut précipité dans la Seine...

L'abbé Richard aura été au moins décoré par son évêque et par l'opinion publique, en attendant qu'il le soit Là-Haut, la seule récompense qu'il ambitionne et que nous lui souhaitons aussi tardive que possible. —

Pendant cette causerie, Elmier se trouvait à l'hôtel de ville où avait lieu la séance solennelle.

Il lui fallut essayer plusieurs discours, en prononcer un lui-même et assister, le soir, au banquet final.

Après tant de politesses, il dut promettre son concours et celui de son aérobus à une fête organisée à l'occasion de l'inauguration de la statue d'une gloire locale quelconque, exploitée par les politiciens de l'endroit. Cette exhibition ne fut pas du goût de l'homme indépendant qu'était l'aviateur. Aussi rentra-t-il songeur à l'hôtel où ses compagnons de route étaient déjà plongés dans les délices d'un sommeil réparateur.

Souvent la nuit porte conseil. Le lendemain matin, avant de reprendre sa course aérienne, il fit savoir au maire que, réflexion faite, il préférerait s'abstenir.

LES GRANDES ALTITUDES

L'ÉGLISE BIENFAITRICE DE L'HUMANITÉ

— Quel malheur que cette vilaine M^{me} Dorsent ait gardé mon oncle ! s'écria le petit Jacques, cinq minutes après le départ. Avec lui s'enfuit la gaieté.

— Tu es bien aimable pour nous, répondit Bérange^{re} en riant. Nous prends-tu pour des employés des pompes funèbres ?

Jacques rougit de sa naïveté. Comme il arrive souvent, il s'enfonça davantage en voulant se dégager.

— Je ne dis pas cela du tout. Tout le monde ici est très intéressant, mais enfin tout le monde n'est pas mon oncle. D'ailleurs, mademoiselle, je ne vois pas pourquoi vous réclamez, car on sait bien que les messieurs sont toujours plus gais que les dames.

— Oh ! la bonne histoire ! s'écrièrent ensemble Bérange^{re} et Simone. On voit bien que tu n'as jamais assisté à nos réunions de jeunes filles. Tu aurais vu comme on y accueille la mélancolie.

— Je ne tiens pas à y assister. Ça doit être bien peu intéressant.

— Ils sont trop verts..., déclama Simone.

M^{me} Elmier intervint :

— Vous n'allez pas continuer sur ce ton, je pense ?... Regardez, observez, cela vaudra beaucoup mieux que de vous disputer pour des vétilles.

Ce jour-là, le temps était gris.

Elmier se maintenait à une faible hauteur par crainte de la brume. Tout à coup celle-ci s'abattit sur l'aérobuse, et les voyageurs se trouvèrent enveloppés d'un épais brouillard.

— On se croirait à Londres, dit M^{me} Milvier, qui avait voyagé en Angleterre. Je ne distingue plus rien, ni le ciel ni la terre.

— Nous sommes comme enveloppés d'ouate, c'est très drôle, fit le petit Jacques, qui en oubliait sa mauvaise humeur.

— Oui, mais c'est une ouate qui mouille, remarqua M^{me} Elmier. Fermons bien nos jaquettes et ne respirons pas trop avec la bouche.

Maurice Demont remontait le col de son veston.

— Vous allez regretter le manteau de M^{lle} Dorsent, lui dit en plaisantant d'Arnal.

— Peut-être plus que sa propriétaire, ajouta Milvier, qui n'était pas toujours galant.

Elmier avait considérablement diminué sa vitesse. Près de lui, Lehul cherchait à s'y reconnaître et n'y voyait goutte. Un peu d'inquiétude le gagnait.

— La même chose m'est arrivée en aéroplane, dit-il. Je me suis élevé sans trop de difficulté. Mais je n'avais pas le même poids à déplacer.

— N'importe, répondit Elmier. Il faut monter quand même. J'espère que l'appareil va obéir à mon impulsion. Plusieurs fois déjà, je l'ai enlevé à de jolies hauteurs.

Sa manœuvre réussit parfaitement. Peu à peu, la brume

devint moins dense ; puis on ne vit plus qu'un léger brouillard, qui tamisait les rayons du soleil ; enfin celui-ci apparut dans toute sa splendeur.

Milvier poussa un soupir de soulagement.

— Oh ! le brave compère ! On renaît en le voyant. Je commençais à ressembler à un chien dans une rivière dont il ne voit pas les bords.

Effectivement, pilote et passagers étaient pénétrés d'humidité.

— Heureusement que M^{me} Dorsent n'est plus là, remarqua d'Arnal. Elle crierait à la pleurésie, à la bronchite, à la fluxion de poitrine. On n'entendrait plus le bruit du moteur.

L'astre du jour triompha définitivement de la malencontreuse buée, et la petite mésaventure fut vite oubliée.

Sous l'aérobis, le nuage s'étendait majestueusement, tel un lit d'ouate dorée. Ses contours dessinaient un paysage fantastique et donnaient à l'œil une impression d'infinie douceur. Les voyageurs étaient émerveillés.

— Je voudrais monter, monter toujours, répétait le petit Jacques, pour aller voir le petit Jésus.

Puis, interpellant son ami Lehul :

— A quelle hauteur sommes-nous ? le savez-vous, monsieur Lehul ?

— L'appareil enregistreur indique mille soixante et onze mètres exactement. C'est joli pour un aérobis.

— Est-on quelquefois monté plus haut ?

— Certainement, en ballon et en aéroplane.

— Vous disiez l'autre jour que les grandes hauteurs étaient une difficulté pour les aéroplanes.

— Sûrement, et les débuts, comme toujours, ont été modestes. Quand Henry Farman, le 18 novembre 1908,

s'élevait à vingt-cinq mètres, tous les journaux à l'envi célébraient son exploit. Le même jour, Wilbur Wright volait à une altitude de cent mètres.

— Ils étaient bien loin de nous atteindre.

— Oui, mais en cela aussi, les progrès ont été rapides. Si je consulte le tableau des records de hauteur, je crois bien que, durant l'année 1909, Paulhan monta à cent cinquante mètres, Latham à cent cinquante-cinq mètres, Orville Wright à deux cent dix. Puis, Paulhan multiplie ses expériences et s'élève tour à tour à deux cent trente-sept, deux cent quatre-vingt-douze et trois cent soixante mètres. Enfin, le 2 décembre 1909, Latham gagne l'altitude de quatre cent soixante-quinze mètres.

— Ce n'est encore rien à côté de ce que nous faisons.

— Patience ! petit Jacques. On n'a pas bâti Rome en un jour. Au début de 1910, Paulhan inscrit douze cent soixante-neuf mètres ; puis c'est Morane qui en fait treize cent soixante ; Latham, treize cent quatre-vingt-quatre ; Olieslaegers, quinze cent quatre-vingt-quatre et dix-sept cent vingt ; Chavez, dix-sept cent quatre-vingt-treize ; Brookins, dix-neuf cent deux.

— Oh ! quel malheur ! nous sommes distancés, et de beaucoup. Tout cela dépasse mille mètres.

— Les aviateurs ont aussi dépassé deux mille mètres. C'est Drexel qui l'a fait le premier en montant à deux mille treize mètres ; Morane l'a surpassé en gagnant deux mille cinq cent vingt et un ; enfin Chavez, à sa mort, détenait le record avec deux mille cinq cent soixante mètres.

— Quel dommage qu'il soit mort ! Il n'a pas joui de sa gloire !

— C'est ce qui arrive souvent à ceux qui consacrent leur vie à la science et à ses applications. Chavez n'aurait

pas gardé longtemps le record. Un mois plus tard Wynjmalen le lui enlevait en montant à deux mille huit cents mètres, et Johnstone battait Wynjmalen en le dépassant de deux cent soixante mètres.

— Deux mille neuf cent soixante mètres ! C'est magnifique ! dit Yvonne. Ce Johnstone doit détenir le record pour le monde entier.

— Il n'a pas ce plaisir. Legagneux le lui a enlevé en réalisant l'altitude de trois mille cent mètres.

— Je voudrais que papa nous fit monter jusque-là. On doit se croire en plein ciel.

— Sans atteindre pareille hauteur, il m'est arrivé de m'élever momentanément à mille huit cents mètres, dit modestement Lehul. Il faut naturellement se servir d'une forte lunette pour arriver à voir la terre. On est perdu dans l'immensité. Lorsqu'on se trouve seul, on est empoigné par le sentiment presque sensible de la présence divine ; ce sentiment ne va pas sans un peu de crainte religieuse.

— Ceux qui n'ont pas de convictions ne peuvent partager cette impression, fit remarquer Maurice Demont.

— Évidemment. Je crois cependant qu'ils doivent éprouver une crainte irraisonnée. Ensuite, l'ennui naît forcément de la grande solitude.

— Un aéroplane ordinaire pourrait-il emporter deux personnes à une grande altitude ? demanda Milvier.

Ce fut d'Arnal qui prit la parole :

— Dans les expériences militaires, le pilote emporte facilement l'observateur qui l'accompagne à cinq cents ou six cents mètres. Cela n'est rien, il est vrai, en présence du record de Legagneux. Mais on a fait mieux. Avez-vous oublié l'exploit de Renaux qui, avec un passager, partit

de Paris et atterrit au Puy-de-Dôme qui mesure quinze cents mètres, et plus tard la prouesse de Le Lasseur de Ranzay, traversant les Apennins, où il lui fallut franchir des sommets dépassant deux mille mètres d'altitude.

— Ces grandes hauteurs ont-elles un côté pratique ?

— Elles sont indispensables pour la traversée des montagnes. En cas de guerre, elles serviraient à mettre hors de danger l'aéroplane poursuivi par un appareil ennemi. Jusqu'à présent, elles constituent surtout des expériences curieuses et de beaux coups d'audace.

On arriva à Baugé un peu plus tard que le programme le prévoyait.

— Un aérobus n'est pas encore un grand rapide, observa Elmier.

Lehul réclama en faveur du rapide aérien.

— A t'entendre, on croirait que les grands rapides sont toujours exacts. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à consulter le tableau des retards dans les gares.

— Je crois qu'on ne supprimera jamais les inconvénients du brouillard. Ils subsisteront pour tous les modes de locomotion, voitures, chemins de fer, bateaux, aéroplanes, et même aérobus.

Du fait du nuage, le séjour à terre fut un peu écourté. Nos argonautes, du moins, surent l'utiliser intelligemment, comme à l'ordinaire. Ce fut Lehul qui, une fois de plus, charma leurs loisirs.

— Les francs-maçons, commença-t-il, affirment avec l'astuce d'une mauvaise foi insigne, que l'Église n'a jamais rien fait pour le peuple, et qu'aux siècles passés il était plongé dans l'ignorance et la misère la plus complète. Pour eux, la France n'existe à l'état de pays civilisé que depuis la Révolution. Vous pourrez faire facilement jus-

tice de ces grossiers mensonges lorsque, m'effaçant sur ce terrain, derrière la personnalité d'un des sociologues les plus autorisés, je vous aurai fait connaître le discours que M. Zamanski vient de prononcer au Congrès diocésain de Paris *sur les Bienfaits sociaux de l'Église catholique* :

« Que fait donc, vers le vi^e siècle, cette Église tranquillement installée au milieu des barbares, calme, comme chez elle, parmi les guerres, les invasions, les trônes qui s'écroulent ? Sa pensée ? Demandez-la à ces anciens esclaves dont elle a fait aujourd'hui des hommes seulement attachés à la glèbe, dont elle fera demain les hommes libres des Communes. Ce qu'elle fait ? Elle protège le travailleur et elle élève le peuple.

» A peine sortie des catacombes, elle s'en était prise à cette civilisation antique qui réservait la vie, avec ses biens et ses jouissances, à un tout petit nombre, et jetait au service de quelques privilégiés une masse immense qui n'avait même plus le nom d'hommes. Ce ne sont pas les révoltes d'esclaves, noyées dans le sang, comme aujourd'hui parfois le sont certaines grèves par des gouvernements qui se disent démocrates, qui ont libéré les esclaves ; ils durent leur liberté à la morale conquérante de cette Église qui obtenait d'un préfet de Rome, converti par saint Alexandre, l'affranchissement en une fois de douze cent cinquante esclaves, ou d'une sainte Mélanie, la riche héritière dont on a cru pouvoir évaluer la fortune à cent seize millions de revenu, la liberté entière avec une somme d'argent pour chacun de ses serviteurs dont le nombre total échappait au calcul. Et ce n'était là que le premier coup porté au droit païen.

» Du fond de la Germanie accourent, les unes sur les

autres, comme des vagues qui chevauchent, des hordes de guerriers, et dans le désordre de l'invasion, alors que l'Empire romain s'effondre et que les royautés barbares ne sont pas encore faites, qui donc reste debout et qui donc gouverne ?

» Nos adversaires modernes ont là-dessus un aveu singulier. Ils prétendent établir que l'Église n'est pas d'institution divine, qu'elle est un produit historique, qu'elle s'est faite sous la pression des événements, parce qu'à l'instant précis où un monde nouveau succédait à l'ancien, elle s'est trouvée avec ses évêques, et surtout son évêque de Rome, la seule puissance en mesure de protéger le peuple, le peuple, c'est-à-dire cette masse des petits, des faibles et des travailleurs, qui, eux, ne font ni les empires ni les invasions, mais qui, tour à tour conquis, repris et reconquis, sont toujours les malheureux qu'on exploite et les malheureux dont on vit.

» Oui, l'Église les a protégés ; elle seule pouvait les protéger ; et pour les défendre, elle n'a pas craint de sacrifier cette civilisation romaine dont le monde d'alors était aussi fier que nous le sommes de nos inventions modernes. Les évêques, assiégés avec leur peuple par les barbares, ouvrirent toutes grandes aux assiégeants les portes des cités et ils les baptisèrent. Avec la conscience de leur mission éternelle, ils allèrent vers ceux qui leur paraissaient alors les héros de la destinée et, la main dans la leur, ils prirent la direction de l'avenir.

» Passons six siècles, pendant lesquels les évêques, a-t-on dit, font la France comme les abeilles font leur ruche, pendant lesquels les moines défricheurs apprennent à ce peuple délivré comment on met en valeur les richesses confiées par Dieu, tandis que dans leurs monas-

tères se conservent tous les éléments de la science humaine, pendant lesquels l'Église est en même temps l'enseignement et l'assistance ; et l'histoire ne nous dit pas que les trois quarts de ses ressources restassent aux mains des employés de l'Assistance publique de ce temps, qui, comme on le sait, étaient les diacres. L'histoire nous montre, au contraire, en un saint Basile, l'image d'un organisateur de secours publics comme en aucun temps, même d'inondations, on n'en verra beaucoup, et en un saint Grégoire le Grand l'exemple d'un propriétaire et d'un riche tel que l'entend l'Église, c'est-à-dire d'un homme qui, en regard de ses droits inviolables, connaît ses devoirs et la fonction sociale que lui confère la richesse ; et c'est pourquoi ce Pontife voulait que les ressources du patrimoine ecclésiastique fussent employées aux besoins de ceux qui n'ont rien, et que tout enrichissement de l'Église devînt une conquête de la société sur le paupérisme. Bon exemple donné aux puissants et aux riches d'alors comme de tous les temps, qui faisait dire à Michelet : « On a vu s'établir en face l'un de l'autre » l'empire de Dieu et l'empire des hommes ; d'un côté, » la force matérielle et, de l'autre, la parole et l'esprit », et à Victor Duruy : « C'était une chose heureuse que la » puissance de l'Église en de tels siècles, car, alors que » tout était livré au plus fort, elle se trouvait seule en » état de rappeler qu'au-dessus de la force, il y a la » justice. »

» Mais passons ! Nous sommes à saint Louis ; la féodalité a remplacé la barbarie ; mais comme toute institution humaine, la féodalité comporte des abus. La force doit protection à la faiblesse et le seigneur n'est au fond qu'un serviteur ; tel est son principe. Mais les passions

humaines passent par là ; la force prime trop souvent le droit, et c'est encore une fois les petits et les faibles qu'il faut protéger et, d'un degré de plus, émanciper de la puissance des forts. L'Église s'y emploie par l'institution de la chevalerie d'abord, en essayant de discipliner la force elle-même, en donnant à ses paroles un fondement religieux et une sanction religieuse lorsqu'elle dit à son chevalier : « Tu auras le respect de toutes les » faiblesses et tu t'en constitueras le défenseur ! Tu seras » partout et toujours le champion du bien et du droit contre » l'injustice et le mal » ; — par les institutions communales ensuite, qu'elle a puissamment aidées si elle ne les a pas toutes faites, qu'elle a faites en grande partie, puisque les communes rurales ont conservé si longtemps le nom de « paroisses » et leurs hommes libres celui de « paroissiens » ; — par le Tiers-Ordre qui fut, en Italie surtout, la charte de la démocratie, l'acte d'émancipation du menu peuple des villes écrasé par ses podestats ; — communes, paroisses ou Tiers-Ordre qui, sous les étiquettes différentes, sont l'union pour la défense, l'association pour l'existence, l'affranchissement du peuple par le règne de Dieu ; et tant pis, si Dieu l'emporte, tant pis pour les mauvais seigneurs au XIII^e siècle et pour les mauvais riches au XX^e ; — par les corporations de métiers enfin et par les confréries de secours mutuels qui, sous des invocations de saints, réunissent en groupes professionnels les travailleurs eux-mêmes, toujours dans un but de défense de la personne et du travail.

» Et ici, il faut entendre, non pas encore un ami, mais un adversaire de bonne foi, Louis Blanc, s'écrier en face de telles institutions : « L'Église était le centre de » tout ! Autour d'elle, à son nombre, s'essayait l'enfance

» des industries; elle marquait l'heure du travail, elle
» donnait le signal du repos. Quand la cloche de Notre-
» Dame ou de Saint-Merri avait sonné l'*Angelus*, les
» métiers cessaient de battre, l'ouvrage restait suspendu,
» et la cité, de bonne heure endormie, attendait, le
» lendemain, que le timbre de l'abbaye prochaine annon-
» cât le commencement des travaux du jour. L'esprit de
» charité avait pénétré au fond de cette société naïve,
» qui voyait saint Louis venir s'asseoir à côté d'Étienne
» Boileau, quand le prévôt des marchands rendait la
» justice. Sans doute, on ne connaissait pas alors cette
» fébrile ardeur du gain qui enfante quelquefois des pro-
» diges, et l'industrie n'avait pas cette gloire, cette puis-
» sance qui aujourd'hui éblouit, mais, du moins, la vie
» du travailleur n'était pas troublée par d'amères jalousies,
» par le besoin de haïr son semblable, par l'impitoyable
» désir de le ruiner en le dépassant. »

» Et si pourtant, dans ces mœurs si simples et dans
cette vie tranquille, l'esprit de lucre intervenait, plus
vigoureusement encore intervenait l'Église; et l'on sait
comment elle combattit l'usure, voulant que tout enri-
chissement fût le résultat d'une œuvre utile. Et je relève
trois papes qui ne craignent pas d'interdire aux marchands
de vendre plus cher sous prétexte qu'ils vendent à crédit,
et aux acheteurs d'acheter à plus bas prix sous prétexte
que le vendeur ou l'artisan ont besoin tout de suite de
leur argent. Il y a là des exemples à prendre pour nos
contemporains; et voilà quels sont nos auteurs, quand
nous nous élevons contre le *Sweating-system* et l'exploit-
ation du travail à domicile.

» Mais il faut compléter ce tableau, et le trait qui
l'achève emprunte aux rêves les plus passionnés de l'huma-

nité moderne un relief singulier. Dans l'immense majorité de leurs éléments, les peuples d'aujourd'hui veulent la paix, et l'Église n'est point pour blâmer leur désir ni pour entraver leurs efforts pacifiques, elle dont toute la doctrine est une doctrine de paix.

» A l'époque lointaine que je viens de décrire, les guerres ensanglantaient le monde, non seulement de nation à nation, mais de province à province et de seigneur à seigneur. Avec son magistère incontesté, l'Église intervint entre les belligérants, et à ces hommes de foi, au nom de la paix qu'avait légué le Christ, elle imposa ses trêves. Elle restreignit le nombre des jours de combat : du mercredi soir au lundi suivant il était interdit de se battre et de même tous les jours pendant l'Avent et jusqu'à l'Épiphanie, pendant le Carême et jusqu'à la Pentecôte ; elle restreignit les droits des combattants et elle ordonna que seraient laissés dans une paix perpétuelle, en même temps que les églises et les hommes de Dieu, les bœufs, les ânes, les vaches, les chevaux de labour, les moutons et les agneaux, c'est-à-dire toutes choses qui étaient nécessaires au travailleur des champs pour gagner son pain.

» Elle avait rêvé aussi de réconcilier les nations, et elle put souvent réaliser son rêve en rapprochant les rois, si nos modernes institutions pacifiques et si nos tribunaux internationaux n'avaient point éloigné de leur cercle la papauté, peut-être de nos jours aurait-elle pu y faire encore sentir son influence bienfaisante, et peut-être ne pourrait-on pas dire, avec quelque apparence de raison, qu'il n'y eut jamais autant de guerres dans le monde que depuis que les nations ont établi entre elles un arbitrage.

» Mais l'Église a eu de nos jours une revanche bien douce.

» Proscrite par les princes, sa voix a trouvé un écho dans le monde du travail. En 1900, le Congrès international pour la protection légale des travailleurs accueillait la présence d'un légat du Saint-Père et traitait le Pape en législateur social.

» L'existence de la papauté, disait alors M. Keufer, secrétaire de la Fédération des Syndicats du Livre, son pouvoir sur nombre de patrons et sur une grande partie de la classe ouvrière sont des faits qu'il serait puéril de nier, et dont il est impossible de ne pas tenir compte. »

» Depuis lors, l'Église est officiellement représentée au Comité de l'Association internationale pour la protection légale des travailleurs, et elle peut se consoler de certaines injures dans la compagnie des travailleurs et de leurs amis, où elle poursuit de nos jours son grand rôle historique.

» Voyons-la donc aujourd'hui.

» Parce qu'elle a défendu les classes moyennes et les classes populaires, comme nous venons de le voir, des historiens n'ont pas craint de l'accuser d'avoir voulu mettre en tutelle les pouvoirs. Mais peut-être, si l'on avait continué d'admettre son intervention, et si une classe de politiciens, qu'on a appelés les légistes et qui, les premiers, ont osé séparer la morale de la politique, ne l'avaient point tenue pendant de longs siècles éloignée des affaires de la cité, peut-être n'aurions-nous pas eu à déplorer au bout de cette tranche d'histoire la brusque et sanglante explosion de sentiments trop longtemps contenus. Et la Révolution, si elle eût été faite avec l'aide du temps et de cette conseillère, peut-être eût-elle tourné au profit réel de ceux pour lesquels elle était nécessaire, et non pas au profit des intérêts politiques, de l'esprit de lucre et de l'ambition dévorante d'une seule classe.

» Toujours est-il que nous avons aujourd'hui à mener pour le respect de la vie humaine en chacun de nos frères la même lutte qu'ont menée nos ancêtres ; car, il ne faut pas nous y tromper, sous les soubresauts politiques qui ont fait notre histoire depuis cent ans, il y a, en réalité, l'effort de tout un peuple pour son pain, pour le pain de sa famille, pour le pain de sa vieillesse, pour sa vie enfin et pour sa liberté économique, qu'il n'a pas et qui lui importe plus que l'autre. Il est à remarquer que ce fut précisément à la faveur d'une de ces crises que l'Église renoua avec ses vieilles connaissances, et sa reprise de contact populaire prend date avec les événements de 1848, qui virent dans nos rues en révolte un crucifix porté en triomphe depuis la chapelle des Tuileries jusqu'à Saint-Roch, quelques jours après un archevêque de Paris bénissant devant l'église Notre-Dame un arbre de la Liberté et, quelques jours encore étant passés, ce même archevêque donnant son sang sur la barricade qu'il aurait voulu, lui, abaisser et non surélever encore entre les deux partis.

» Depuis lors, nos évêques n'ont cessé d'étudier les maux nouveaux du monde économique et se sont efforcés d'y appliquer la doctrine éternellement jeune de l'Église, jusqu'à ce qu'enfin la voix même du Pontife suprême nous avertit en termes inoubliables du grand problème contemporain de la condition des ouvriers. Et si l'on nous demande quelle est notre doctrine, elle est là ! quel est notre programme, il est là !

» Un trop grand nombre de travailleurs, nous est-il dit, sont dans une situation de misère imméritée ; cette misère est due à l'oubli des règles de la justice dans la production et à l'inorganisation du monde du travail. Un conflit violent se prépare. Or, il n'est pas chrétien de

l'attendre sans chercher à le prévenir ; et il est encore moins chrétien de se confier à la violence et de laisser chacun se barricader de son côté, dans l'exaspération aveugle de ses prétentions.

» Il faut le dire ; cela n'est pas de nous. C'est, si l'on veut, du révolutionnarisme, mais ce n'est pas du christianisme.

» Ce qui est du christianisme, c'est d'interposer la justice, non pas la paix dans le *statu quo*, mais la paix dans la justice rétablie. Et pour cela, il faut aller au plus pressé, c'est-à-dire obtenir, par des réformes législatives, des conditions plus justes de travail ; puis il faut se donner à l'œuvre de longue haleine qui est l'organisation des éléments du travail sur la base du syndicat.

» Voilà les enseignements que nous avons reçus, et non seulement les enseignements, mais les exemples. Et c'était, en Amérique, un cardinal Gibbons qui prenait la défense des associations ouvrières de son pays, des chevaliers du travail, et qui les sauvait, il y a quelques années, d'une accusation imméritée, pendant qu'en Angleterre un cardinal Manning intervenait dans une grève de dockers, pendant qu'en France un cardinal Langénieux couvrait d'une efficace protection ceux qui s'occupaient du salut du peuple.

» De ceux-là, nous en avons encore quelques-uns parmi nous, de ceux qui ont travaillé depuis trente ans à introduire dans notre législation ces principes de protection du travail qui découlent de notre doctrine de fraternité chrétienne. Vous les connaissez pour la plupart, eux et leurs travaux ; et pourtant, je veux vous les nommer et vous les citer, puisqu'à nos adversaires il faut des précisions. Ces travaux, pour la plupart couronnés de succès,

alors même qu'ils ont été odieusement déformés — mais que leur importe à eux, puisque le bien qu'ils ont voulu faire a été réalisé — ces travaux, les voici, trop brièvement résumés :

» Proposition de loi sur la protection de la femme et de l'enfant dans l'industrie, présentée en 1886, 1888, 1891, par M. de Mun.

» Proposition de loi... — c'est presque un palmarès, mais c'est le palmarès de l'honneur catholique — proposition de loi sur les accidents du travail, par MM. de Mun et Le Cour Grandmaison en 1886, 1888, 1891.

» Propositions de loi sur les retraites ouvrières, dès 1886, par Mgr Freppel et M. de Mun. Et ensuite, en 1888, 1900, 1901, 1903, 1905, par MM. de Mun, de Gailhard-Bancel, de Ramel, Dansette, de Laurens-Castelet, Lemire et Gayraud.

» Propositions de loi sur la réglementation du travail, sur l'extension de la loi syndicale et sur l'organisation professionnelle, sur le contrat collectif et sur la conciliation et l'arbitrage, d'où est sortie l'institution des Conseils du travail, présentées en 1889, 1895, 1902, 1903 et 1906, toujours par MM. de Mun, Le Cour Grandmaison, l'abbé Lemire, de Gailhard-Bancel, Piou, Lerolle, de Castelnau et Olivier.

» Proposition de loi sur le bien de famille, en 1894 et 1902, par M. l'abbé Lemire.

» Proposition de loi sur le repos hebdomadaire, dès 1896, par M. l'abbé Lemire. Et nul de nous n'a oublié les vigoureuses et décisives interventions de MM. de Lamarzelle et de Las Cases, qui, au Sénat, contribuaient à faire triompher le repos collectif dominical, et de M. Lerolle

qui, à la Chambre, contribuait à le défendre contre des attaques sans cesse renouvelées.

» Et vous sentez bien, messieurs, que la liste n'est pas close, que ces travaux récents en appellent d'autres, comme l'histoire que j'ai essayé de vous retracer tout à l'heure appelle de nouveau une action vigoureuse du christianisme, et que, alors qu'un comte de Mun dépose avec ses amis une proposition de loi pour relever le travail à domicile, et lorsqu'un archevêque de Paris parle du repos hebdomadaire et de la suppression du travail de nuit des boulangers, ils ne font, les uns que rester fidèles à de glorieuses vies, l'autre que continuer une tradition dix-neuf fois séculaire. »

— Vous le voyez, dit Lehul, les catholiques se sont toujours souciés d'améliorer le sort des travailleurs des campagnes et des villes et souvent, malgré l'ostracisme odieux dont ils sont frappés par les pouvoirs publics, qui placent au-dessus de l'intérêt du pays leur haine de francs-maçons, ils sont parvenus, à force de ténacité et de dévouement, à guérir plus d'une plaie sociale.

Souvent ils ont été les premiers à proposer les lois les plus importantes, projets que reprenaient plus tard leurs adversaires pour s'en prévaloir, après les avoir étouffés par la force.

Combien de citoyens ignorent, par exemple, que c'est un évêque, Mgr Freppel, et un de Mun qui, les premiers, en France, il y a vingt-cinq ans, députés tous deux, ont voulu créer les retraites ouvrières.

Déjà, à ce moment-là, les Belges en jouissaient, grâce... au gouvernement catholique.

Ceci est de l'histoire contemporaine que tout le monde peut vérifier, et nous devons à la vérité de détruire

parmi le peuple ce mensonge qui consiste à lui faire croire que les retraites ouvrières sont dues aux radicaux, et qu'ils ont été les premiers dans le monde entier à les faire aboutir.

Tout récemment encore, deux paroles, qu'il faut retenir également, sont tombées de la bouche d'évêques éminents :

Dans un éloquent discours au Congrès des juriscultes catholiques, Mgr Lobbedey, évêque d'Arras, a demandé à son auditoire de faire connaître la doctrine sociale de l'Évangile par la plume et par la parole.

« Venez, ajoute-t-il, l'heure est solennelle. Par suite de la concentration industrielle et de la rapidité des échanges, le régime du travail tend à devenir identique dans l'univers entier. Partout les mêmes problèmes sociaux sont à l'étude : il faut une puissance ayant ce double caractère d'unité et d'universalité, pouvant conjurer tous les périls, et cette puissance c'est l'Église. Que son action sociale, méthodiquement organisée, se propage à travers le monde entier et répande en tout lieu le bienfait de l'ordre, et l'on verra le genre humain, pacifié, se préparer peu à peu à une autre unité plus profonde et plus sainte, « l'unité de foi. »

En outre, Mgr Delamaire a vivement engagé les congressistes, dont quelques-uns paraissent bouter au mouvement syndical, à ramener celui-ci dans la droite voie et à former dans les œuvres de jeunesse une élite ouvrière syndiquée. —

D'une après-midi aussi intéressante, les auditeurs remercièrent leur ami et chacun fut s'abandonner aux bras de Morphée.

PLUS HAUT QUE LA Foudre

Le lendemain, Elmier laissa ses hôtes faire la grasse matinée. Il était attendu à trois heures à Angers, où il devait donner une conférence sur l'avenir de l'aviation. Son sujet était tout préparé. Il n'avait qu'à prendre son texte dans le petit sac de sa femme, pour en revoir les points essentiels.

Dès que tout le monde fut prêt, on reprit l'air par un temps lourd et sombre. L'aviateur semblait inquiet. Le baromètre marquait une forte dépression : un orage était à craindre.

— Nous ferons bien de ne pas trainer en route, dit-il en prenant la direction. Sans cela, nous entendrions une autre musique que celle des sapeurs-pompiers.

— Peut-être pourrais-tu te rendre à Angers en chemin de fer, suggéra Lehul. Nous t'attendrions tranquillement ici.

— Tu plaisantes ! Une jolie réclame que je ferais là pour mon mode de locomotion préféré !

Cependant, ajouta-t-il après un instant, je pourrais quand même vous laisser ici. Je monterais l'aérobuis avec Leroux, et je viendrais vous rejoindre une fois ma conférence terminée.

Le cas fut soumis aux voyageurs qui se consultèrent du regard.

— Je n'abandonne pas mon mari, dit M^{me} Elmier. D'ailleurs, s'il était devant un danger certain, il ne nous y risquerait pas.

— Nous restons ! Nous restons !

— Partons !

— En route !

Pleins de confiance, les voyageurs s'abandonnaient à leur pilote.

Celui-ci démarra immédiatement et s'éleva sans difficulté dans l'air pesant et chargé d'électricité.

Lehul n'était pas plus rassuré qu'Elmier. Ses yeux ne quittaient pas les nuages menaçants.

— Nous allons vers la zone dangereuse, dit-il à son ami. Comment faire pour l'éviter ?

— C'est impossible, à moins de retourner sur nos pas. Heureusement, l'orage n'éclate pas encore.

Elmier fit rendre à son appareil le maximum de vitesse. Quelques minutes plus tard on était à portée du nuage électrisé. Les vêtements des passagers commençaient à s'humecter d'une poussière d'eau pénétrante et presque tiède. Au-dessus de leur tête, ils voyaient la masse, par places livide et par places floconneuse, se strier de raies phosphorescentes, comme si quelque Titan eût frotté de gigantesques allumettes. Une odeur d'ozone très prononcée affectait l'odorat.

— Ne crains-tu pas que le moteur s'aimante ? demanda Lehul au pilote.

— J'en ai peur. Cela serait terriblement dangereux... Peux-tu apercevoir la fin de la nuée ?

Lehul braqua sa lorgnette dans toutes les directions.

— Non, dit-il après un examen attentif. Le ciel paraît environné jusqu'à l'horizon.

— Nous n'avons plus qu'un parti à prendre : c'est de nous élever au-dessus de la zone dangereuse. Pourvu qu'il n'y ait pas plusieurs couches de nuages superposées et poussées par des courants différents...

Elmier modifia sa manœuvre et l'aérobis commença à monter.

— Que fais-tu, Jean ? s'écria M^{me} Elmier, tu vas nous plonger en plein nuage électrisé.

Ce fut Lehul qui répondit pour Elmier :

— Il le faut, madame. Inutile d'interpeller le commandant en ce moment. Il a besoin de tout son sang-froid et de toute sa maîtrise.

On pénétrait dans le brouillard. Une sensation d'étouffement saisit tous les passagers. La pénombre n'était éclairée que par de rapides phosphorescences qui la déchiraient de lignes jaunâtres et s'éteignaient aussitôt. L'œil ébloui ne voyait plus rien durant quelques secondes, jusqu'à ce que le phénomène se reproduisit.

— Mon Dieu ! Mon Dieu ! dit M^{me} Milvier, je crois que je suis devenue aveugle.

Elle cacha sa tête dans ses mains et demeura ainsi, malgré les objurgations de son mari, qui affirmait que le spectacle était unique au monde.

Au fond, Frédéric se faisait plus brave qu'il n'était, afin de rassurer sa femme, car les plus intrépides étaient frappés.

D'Arnal lui-même gardait le silence. Il avait fait campagne en Afrique, couru bien des dangers, contemplé bien des phénomènes, mais jamais il n'avait assisté à un spectacle aussi impressionnant.

De sourds grondements retentissaient autour de l'aérobuis. Les stries lumineuses se multipliaient, au point de ne plus laisser une seconde d'obscurité.

M^{me} Elmier et Yvonne priaient tout bas. Jacques, blotti près de sa mère, se cachait dans sa robe pour ne pas voir les éclairs. Simone et Bérangère pleuraient. Lehul se tenait auprès de l'aviateur, prêt à le seconder ou à le remplacer, si c'était nécessaire.

Quant à Elmier, il regrettait d'avoir risqué ses hôtes dans pareille équipée, mais ne perdait rien de son sang-froid et de sa décision, ne montant que très lentement, pour ne pas augmenter le danger d'aimantation.

Heureusement, l'appareil lui obéissait à merveille, instrument docile d'une volonté robuste.

Quelques minutes s'écoulèrent qui parurent à tous une éternité. Enfin, la brume se fit moins intense, puis il apparut comme une couche d'ouate grise sous l'aérobuis. Les voyageurs respirèrent enfin et une fervente action de grâces monta de leur cœur vers le ciel.

Le phénomène redouté par Elmier se produisait. Au-dessus de l'appareil, mais beaucoup plus haut, une seconde nuée se précipitait, poussée par un courant violent. Mais celle-ci n'était pas assez épaisse pour intercepter les rayons du soleil.

Elmier et ses compagnons assistaient à un phénomène bizarre. Sous eux, c'était la nuit ; au-dessus d'eux, le jour. Tout l'art du pilote consistait dès lors à trouver une couche d'air intermédiaire qui ne fût affectée ni par l'orage, ni par la pluie, ni par le vent.

Il y parvint après quelques tâtonnements, et, guidé par sa boussole, continua sa route avec une extrême circonspection.

TREIZE EN AÉROBUS

On décida de passer à Angers toute la journée du lendemain. L'un des plans sustentateurs de l'aérobis, ayant été endommagé pendant l'orage, nécessitait une sérieuse réparation. Elmier trouva un garage suffisant pour son appareil, ce qui lui permit de laisser à Leroux une liberté tant attendue. Pour son premier voyage, le mécanicien passait par des péripéties peu banales. Mais il ne s'en plaignait pas et se montrait toujours plein de courage et d'entrain.

On avait donc tout une journée de repos en perspective.

C'était un dimanche. Après avoir assisté à la messe, où ils prièrent de tout leur cœur pour l'Église de France dépouillée et persécutée, les aéronautes se dirigèrent vers un jardin public, peu fréquenté à cette heure. Ils y trouvèrent des bancs hospitaliers qui leur permirent d'écouter à leur aise le résumé de la conférence d'Elmier sur l'aviation :

La mythologie nous montre Icare, fils de Dédale, s'échappant avec son père du labyrinthe de Crète, à l'aide d'ailes qu'il s'était fixées au dos avec de la cire ; il s'approcha trop près du soleil, la cire fondit, et il tomba

dans cette partie de la mer Égée appelée depuis mer Icarienne.

La hantise de la conquête de l'air, dont la légende d'Icare n'est que l'expression symbolique et fabuleuse, fut de tous les temps, et depuis que l'homme eut appris à observer le vol des oiseaux, il rêva de les imiter,

Nihi novi sub sole.

On trouve déjà, dans les ruines des monuments de l'ancienne Asie, des bas-reliefs représentant des hommes volants. Quatre cents ans avant Jésus-Christ, Archytas de Tarente, maître de Platon, aurait, d'après l'historien Aulu-Gelle, construit une colombe mécanique qui volait dans les airs. Autant d'illusions éphémères.

Ce n'est qu'après l'invention des aérostats, en 1783, par les frères Montgolfier, d'Annonay, qui les expérimentèrent avec succès, que l'homme put voyager dans les airs.

Un mois après, Pilâtre de Rozier exécuta la première ascension.

L'aérostation été créée.

En 1784, l'abbé Carnus¹, de Rodez, fit une sensationnelle ascension, en compagnie d'un confrère. (En 1792 les Néron de ce temps-là le massacrèrent en haine de la foi.)

En 1785, Pilâtre de Rozier tenta de traverser la Manche, en compagnie de Romain, dans une « aéromontgolfière » ; son ballon prit feu et ils tombèrent à la mer. Ils furent les premières victimes de la science nouvelle.

1. Cordonnier, *les Cent mille curiosités*. Roger et Chernoviz, éditeurs.

La même année, Blanchard, dont une plaque apposée sur sa maison natale, aux Andelys, rappelle l'exploit, partit de Douvres avec un aérostat qu'il avait construit lui-même et, en compagnie de Jeffries, atterrit sans encombre à Calais. L'inventeur du parachute devait périr plus tard dans une ascension, à La Haye. Sa femme subit plus tard le même sort, après soixante-sept ascensions heureuses.

Au musée Carnavalet se trouve une curieuse gravure, don de Gaston Tissandier : *le Premier passage aérien de la mer*. Elle a pour légende ces vers qui s'adressent à Blanchard et à son compagnon :

Le pêcheur sur l'eau tenant son bras tendu
Laisse tomber sa ligne : il reste confondu.
Les yeux fixés au ciel, courbé sur sa charrue,
Le laboureur les voit et les suit dans la nue.
Le timide berger les croit des immortels
Et dans son cœur troublé leur dresse des autels.

Tissandier lui-même, en 1875, s'éleva, avec Sivel et Crocé-Spinelli, à une hauteur de huit mille six cents mètres, où ces deux derniers succombèrent à cause de la raréfaction de l'air.

En 1852, Giffard avait fait faire de grands progrès à la navigation aérienne. Dans un ballon de son invention, en forme de poisson, muni d'un moteur à vapeur faisant mouvoir une hélice et d'une voile triangulaire servant de gouvernail, il exécuta quelques manœuvres de mouvement circulaire et de déviation latérale. Il s'éleva à trois mille deux cents mètres.

Dupuy de Lôme continua les expériences en substituant les bras de l'homme au moteur. Il s'enleva de Vincennes

en 1871, dans son *ballon navigable*, qui portait quatorze personnes.

Quant aux précurseurs de l'aviation, on ne les compte plus. Shakespeare et Léonard de Vinci sont du nombre.

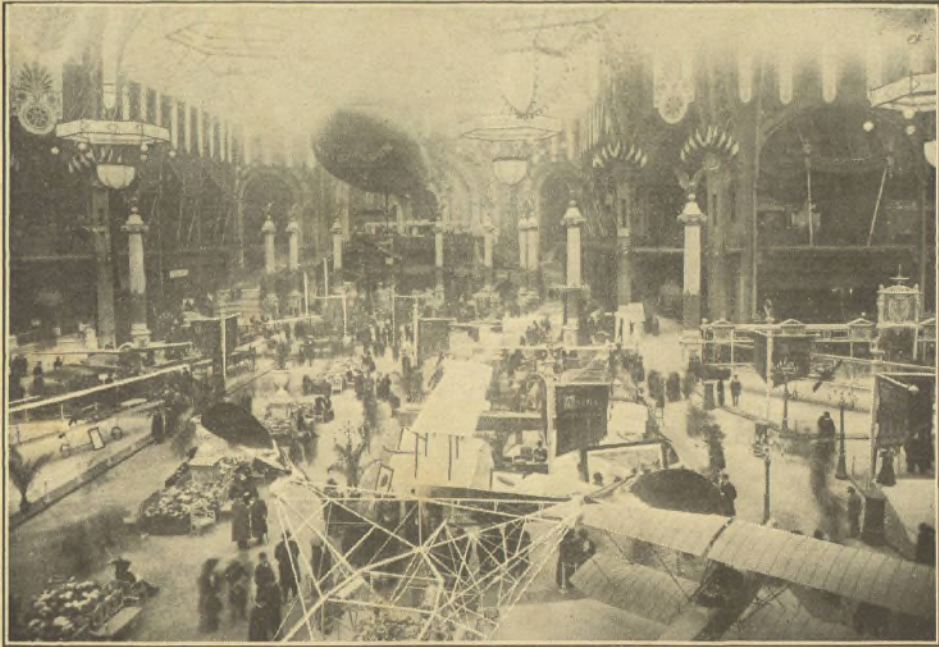
Avant eux, au XIII^e siècle, Roger Bacon, le célèbre moine — je dis le célèbre moine, insista Elmier — qui découvrit les verres grossissants, le télescope, la poudre à canon, avait déjà prévu la machine volante. M. Lavisse lui-même, l'érudit historien, lui en rend témoignage, après Ampère et Arago qui attestent que « Bacon prédit qu'un jour viendra où l'art de voler sera connu de tout le monde ».

A Pérouse, en 1494, Giovan Battista-Danti effectua un vol de cinq cents mètres. Son appareil comportait deux grandes ailes mues par un mécanisme spécial, la force musculaire d'un homme ne suffisant pas à les mouvoir directement.

Au début du XVIII^e siècle, un jésuite, Bartholomeo de Gusmao, vola à Lisbonne, en présence du roi Jean V, et parcourut le grand espace qui sépare la *Tourelle de casa de rhirero de Pace*.

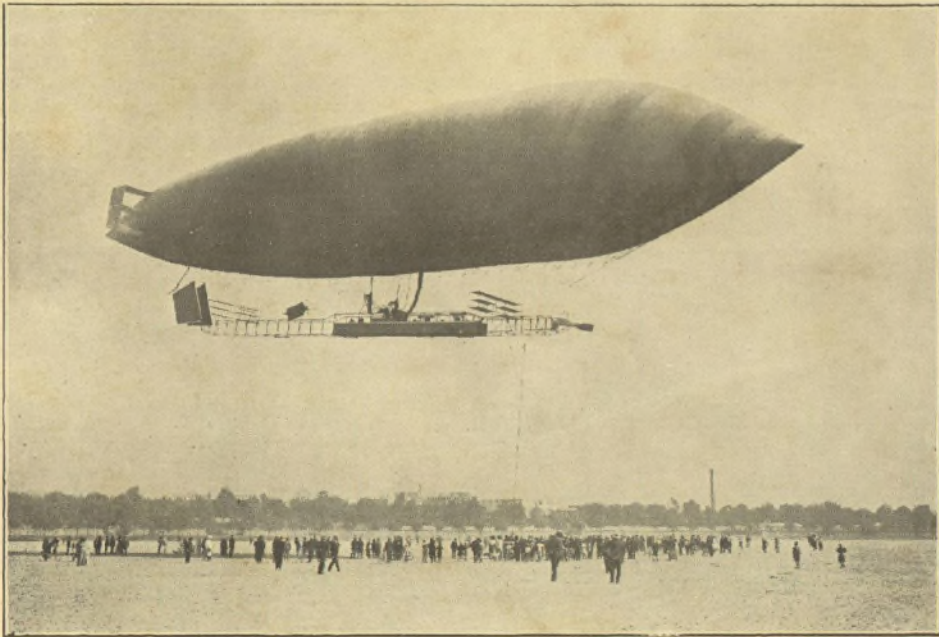
Comme les archives de Pérouse et de Lisbonne, celles de Bergame et de Londres nous révèlent encore un précurseur : en 1751, Grimaldi, un moine italien, après avoir traversé la Manche sur sa machine volante, vola en présence du roi d'Angleterre, traversant Londres dans toute sa longueur, pour venir atterrir dans le parc de Windsor.

D'après une communication qu'il fit à l'Académie des Sciences en 1829, Dupuis-Delcourt, de Witry-lez-Reims, fut aussi un précurseur lointain.



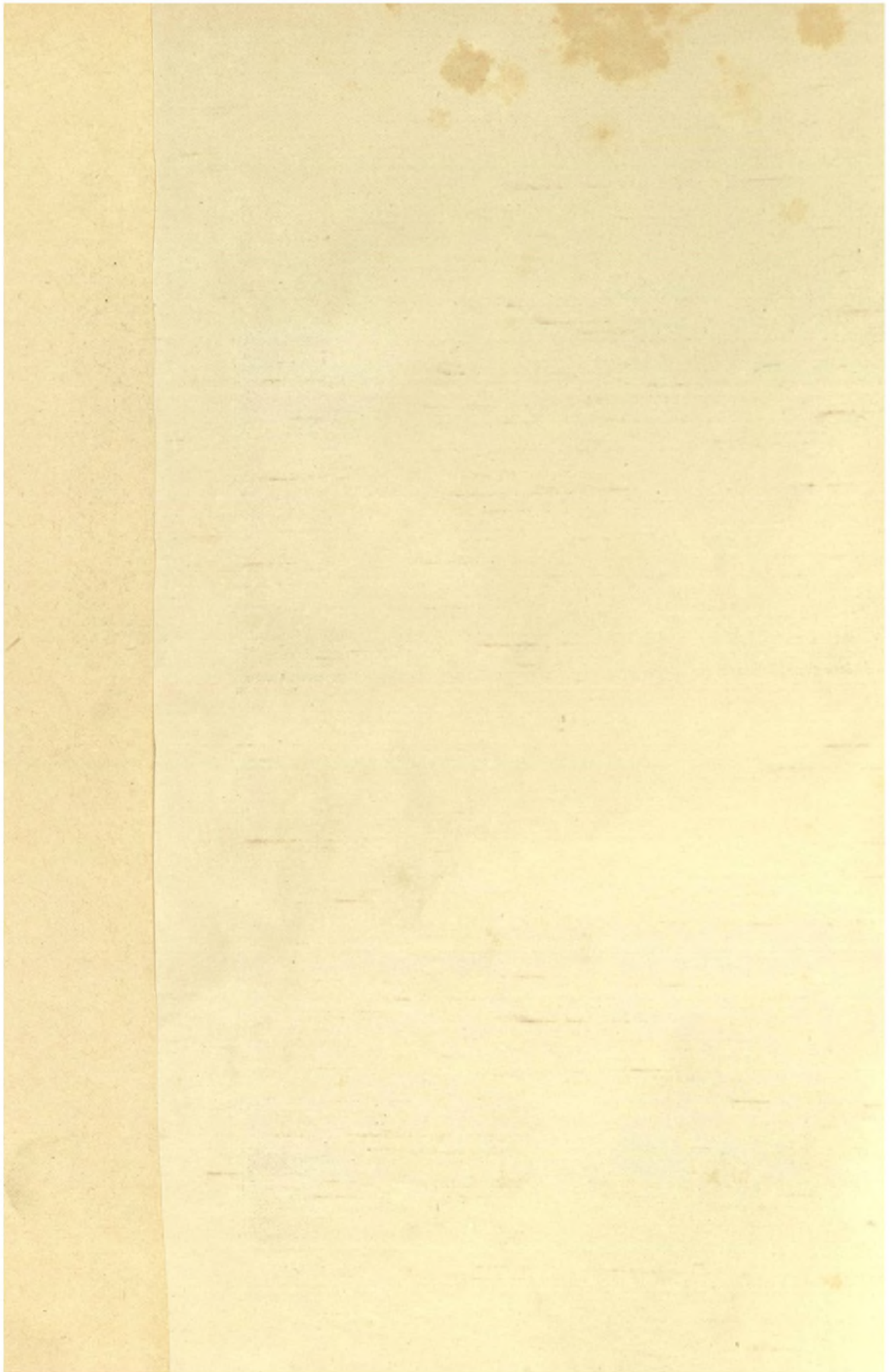
LE SALON DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE AU GRAND PALAIS

(Cliché *Le Foyer*)



« L'ADJUDANT-RÉAU » APPAREILLE POUR UN VOYAGE

(Cliché *Le Foyer*)



Enfin voici la prophétie indiscutable du Père Félix — encore un jésuite — :

« Sans doute le christianisme n'a pas pour but direct de nous assurer dans le temps l'empire de la matière, mais loin de maudire vos conquêtes il applaudit à vos triomphes, et vous encourageant, avec Dieu, à prendre de la terre une possession de plus en plus souveraine, il vous dit en regardant le ciel :

» Allez, et, poursuivant sur la matière, la marche de vos conquêtes progressives, faites de chaque triomphe un degré pour monter à un triomphe encore plus grand.

» Allez, resserrez chaque jour devant l'empire croissant de votre liberté, l'empire des lois fatales, et par la puissance d'une industrie de plus en plus maîtresse dans son domaine, ordonnez à la nature de dompter la nature.

» Allez, et si vous le pouvez par l'énergie du travail, contraignez la terre à vous révéler de plus en plus les mystères de sa fécondité, et que les merveilles de la nature se multiplient par les miracles du génie.

» Allez demander aux éléments de vous donner des ailes pour voler d'un bout du monde à l'autre ; et comme un maître visite en une heure le domaine paternel, portés sur les ailes du feu et le souffle de la vapeur, allez visiter en un jour l'empire de l'humanité.

» Allez plus loin porter votre spectre souverain : par delà la terre votre empire s'étend encore : la mer aussi vous appartient ; sous la garde de Dieu, et armés de la force que lui-même vous fit, allez dominer les vagues, et, à travers les abîmes, forcez les mondes à se tendre la main.

» Allez, faites-vous d'autres navires encore plus hardis : que votre puissance se promène dans cet océan de l'air ; et que les oiseaux du ciel, étonnés de voir passer au-des-

sus d'eux votre génie porté par les forces de la nature, reconnaissent, à la sublimité de vos ascensions, et à l'impétuosité de votre vol, *le véritable roi des airs*.

» Allez, et comme l'écuyer dompte un coursier frémissant, domptez la foudre qui gronde, et ordonnez-lui de faire tomber à vos pieds sa colère inoffensive et sa puissance respectueuse.

» Allez, faites tout cela ; moi, le christianisme, interprète des volontés divines, je ne maudis pas vos conquêtes, je les bénis, je sais que, dans le plan de la Providence, les inventions de l'homme et les conquêtes de la liberté doivent servir à la glorification de Dieu et au triomphe de la vérité. »

Ce beau langage que l'orateur sacré tenait du haut de la chaire de Notre-Dame, en 1856, prouve une fois de plus que, loin de nuire aux progrès de la science, la religion y contribue.

* * *

Le *plus léger que l'air* faisait des progrès considérables avec les ballons dirigeables des Santos-Dumont, Renard, Krebs, Ferber et Lebaudy, lorsque les partisans du *plus lourd que l'air* entrèrent en lice.

Les inventeurs tentèrent de construire soit des *hélicoptères*, soit des *aéroplanes*. Les premiers de ces appareils, généralement munis d'hélices suspensives, ne sont guère sortis du domaine de l'expérience. Pourtant il faut enregistrer les bons résultats obtenus par les appareils Dufaux et Léger, qui réussirent à s'élever de terre au moyen de leurs hélices ascensionnelles et dont Santos-Dumont s'inspira plus tard, en 1906, pour la construction de son appareil.

C'est en Amérique que les expériences du vol plané furent poursuivies avec le plus de méthode, dans le but d'établir les lois d'équilibre d'un corps au milieu de l'air en mouvement. Dès 1896, Chanute, de Chicago, mais d'origine française, expérimenta un appareil destiné à conserver en l'air un équilibre en quelque sorte automatique. Ses premiers modèles étaient à ailes multiples ; le dernier ne comprend que deux surfaces parallèles. Les expériences en ont été plus heureuses que celles de Lilienthal et de Pilcher, qui fut la première victime de l'aviation.

En 1897, Ader, en France, exécutait en demi-cercle un vol plané de trois cents mètres. Son appareil, *l'Avion*, est exposé au musée des Arts et Métiers.

En 1900, Wilbur et Orville Wright, de Dayton (Ohio), construisirent une machine à deux surfaces (biplan). Ce n'est qu'en 1902 qu'ils parvinrent à planer pendant vingt-six secondes et, en 1903, pendant soixante-douze secondes. Rendons à César... Vraisemblablement les frères Wright empruntèrent aux Français, qui les avaient devancés, leurs dispositifs ingénieux. Ils devaient voler ensuite de succès en succès, mais à l'aide du moteur que nous devons au Français Voisin.

En 1905, le capitaine français Ferber construisit également un aéroplane, pourvu d'un moteur, et réussit à planer pendant quelques dizaines de mètres.

Archdeacon en fit construire un autre de dimensions considérables qui donna aussi de bons résultats.

L'aviation était née pour ne plus mourir. C'était la victoire définitive du plus lourd que l'air.

Au moment où nous écrivons ces lignes, on vient de trouver au Caire, dans les caves du Consulat de France,

un manuscrit écrit de la main même de Mouillard, dessinateur et observateur naturaliste français, mort en 1897. Il prouve que la prétendue invention des Wright est l'œuvre de Louis Mouillard, l'auteur de *l'Empire de l'air*, où il détermina le vol des oiseaux, le précurseur et le pionnier de l'aviation. Et non seulement Mouillard a inventé le gauchissement des ailes avant 1880, mais il a communiqué sa découverte à Chanute, le maître des Wright.

A partir de 1908, les Wright, Santos-Dumont, les Français Farman, Blériot, Latham, Paulhan, Delagrangé, de la Vaulx, de Lambert, Védrines, Garros, et tant d'autres remplirent le monde du bruit de leurs exploits. Les femmes, elles-mêmes, voulurent contribuer à nous affranchir des servitudes de la pesanteur. Elles sont treize jusqu'ici qui sillonnent l'espace, rivalisant d'intrépidité avec les hommes-oiseaux : six Françaises, une Américaine, quatre Anglaises et une Allemande. Parmi elles se distingue une mère de famille, M^{me} Driancourt. C'est M^{me} de Laröche qui la première de toutes osa voler.

L'armée et la marine devaient fournir leur contingent à ce sport aussi dangereux qu'utile et plus d'un officier, Ferber entre autres, paya de sa vie son dévouement à la science et à la patrie.

Nos aviateurs militaires comptent parmi eux l'enseigne de vaisseau Conneau, *alias* Beaumont, l'un de nos plus brillants officiers-pilotes. Il est arrivé le premier à Rome, béni par Pie X d'une fenêtre du Vatican, le premier dans le Circuit européen et dans le Circuit d'Angleterre. C'est l'aviateur qui a remporté le plus de triomphes en aussi peu de temps. Ils lui ont rapporté avec la gloire quatre cent mille francs en un an. N'est-ce pas le cas ou jamais de dire : *aulaces fortuna juvat* ? Au courage,

Conneau joint le sang-froid, la science et l'habileté.

Nos officiers, Conneau et le commandant Félix en tête, sous l'habile direction du général Roques et du colonel Hirschauer, ont déjà fait de l'aéroplane un oiseau de guerre ; le messenger le plus rapide, le plus merveilleux agent de reconnaissance qu'un chef d'armée ait à sa disposition. Il sera dans l'avenir un terrible pointeur de canons, un effroyable engin de destruction. Bientôt nous aurons des escadrilles d'aéroplanes, des régiments d'aviateurs. Ce sera la quatrième arme.

Et dans cet incomparable domaine de la maîtrise de l'air, nous tenons la tête et une avance formidable sur nos cruels vainqueurs de 1870... Pourquoi faut-il que le gouvernement ait cru devoir se plier aux exigences de l'Allemagne en cédant la presque totalité du Congo qui nous a coûté tant de sacrifices. Mgr Augouard (ancien engagé volontaire en 1870) qui planta le premier à poste fixe dans le Haut-Congo le drapeau français et qui, depuis trente-quatre ans, a obtenu de merveilleux résultats dans l'expansion de l'influence française, en est d'autant plus navré. Quelle angoisse pour le vénérable prélat, comme pour tous les bons Français, de voir arborer le drapeau allemand là où flottait si fièrement les couleurs de la France !

Ah ! nos tristes gouvernants savent avoir plus de courage contre des Français !...

Du moins nous avons faisant des progrès formidables : 200 kilomètres à l'heure et 7.000 mètres en hauteur et montrant qu'ils ne sont pas seulement des objets de parade héroïque, semblent-ils nous préparer une belle revanche.

Nous créons des écoles d'aviation, des aérodromes, des

camps d'aviation à la frontière, des stations aériennes sur tout le territoire continental et aux colonies, des plates-formes sur les navires et les édifices publics pour servir de terre-plein de départ ou d'atterrissage aux aéroplanes. Sur l'eau même comme sur terre, nos aviateurs prennent leur envol. Bientôt nous aurons des cartes aéronautiques.

Le nombre de ceux qui, avec un courage sublime, bravent la mort pour conquérir l'espace et la gloire va sans cesse croissant ; l'un n'est pas plutôt sombré que dix autres le remplacent.

Le jour est proche où l'on ira d'Europe en Amérique en une journée, comme on va de Paris à Marseille. Les différentes parties du monde seront singulièrement rapprochées.

Aussi gloire à ceux qui ont doté l'humanité de ce nouvel instrument de civilisation, à qui nous devons la plus grande et la plus heureuse révolution que le monde ait encore connue !

Gloire à ceux qui sont morts pour elle ! Plus de cent, à l'heure où je parle, dit Elmier, plus de cent aviateurs ont tracé de leur sang la route du progrès. Quelle douloureuse hécatombe !

La France, *nourrice des grands cœurs, vieille terre des Gaules où mûrit l'héroïsme, où fleurit la gaieté*, comme toujours, a fourni le plus grand contingent à ce martyrologe de l'air.

Que ces pauvres oiseaux tombés des cieux dorment en paix leur dernier sommeil, et que leur âme s'envole vers les célestes récompenses. En ce siècle d'indifférence, de veulerie et d'égoïsme, ils ont donné un magnifique exemple d'héroïsme. —

Les voyageurs avaient écouté Elmier *suspensis auribus*. C'est enchantés qu'ils gagnèrent l'hôtel où leur était réservée une agréable surprise : Dorval les attendait.

— Ce diable de Paul ! s'écria Elmier. Comment as-tu fait pour nous trouver ici ?

— Ce n'était guère difficile ; je connaissais ton itinéraire. Quand on est un grand homme, on ne peut rien faire en secret. Je n'ai eu qu'à demander où tu étais descendu pour que toute la ville m'indiquât ton hôtel.

— Voilà ce que c'est que la gloire, constata Lehul.

— On m'a même dit qu'il vous était arrivé à tous des choses épouvantables, et que vous aviez atterri hier à l'état de moribonds.

— Il y a de l'exagération là-dedans.

— Je l'espère bien. Mais enfin, que s'est-il passé ?

— Nous avons été surpris par l'orage.

Et Elmier de raconter à son beau-frère toutes les transes par lesquelles il avait passé avant d'atterrir.

— C'est à faire frissonner, dit Paul. Et personne n'a été malade ?

— Les jeunes filles ont eu, si on peut dire, le mal de mer. Simone et Bérangère protestèrent.

— Mais non, pas le mal de mer. Un petit étourdissement, voilà tout.

— Mettons le mal d'aérobis et n'en parlons plus, conclut le docteur. Heureusement que vous n'aviez plus les Dorsent avec vous !

Il se mit à imiter M^{me} Dorsent.

— Cette pauvre Simone si délicate ! Et ce Lucien bon à rien !

— Et cette pauvre femme si assommante ! acheva Milvier.

Dorval s'inclina.

— Sévère mais juste, mon cher... Mais vous ne me demandez pas ce que j'en ai fait.

— J'espère bien que vous ne les avez pas dans vos bagages, dit d'Arnal avec inquiétude.

— Soyez sans crainte. Vous offririez la fortune des Rothschild à la mère et à la fille que vous ne les auriez plus en aérobuis. Quant au mari, il n'a la permission de rien faire sans sa femme.

— Nous en voilà donc délivrés pour un moment.

M^{me} Elmier s'enquit :

— Que sont-ils devenus ?

— Je les ai embarqués ce matin pour Paris. M^{me} Dorsent aurait souffert que je la réintègre dans ses pénates ; mais j'ai tenu bon, quitte à perdre la clientèle. C'était bien assez d'aller la mettre dans le train.

— Comment va Solange, demanda Bérangère ?

— Aussi bien que possible. Somme toute, il y a eu plus de peur pour la mère que de mal pour la fille. La pleurésie a été conjurée facilement.

— Et elle est repartie affublée de son manteau, demanda Yvonne ?

— Elle n'a pas osé. Avant-hier, le malheureux Lucien a dû faire l'aller et retour de Paris, dans la même journée, pour reporter les peaux d'ours et rapporter des vêtements moins aérobuis et plus chemin de fer. Encore a-t-il été octroyé d'une réprimande corsée, pour s'être trompé de pare-poussière.

— Que le bon Dieu les conduise et ne les ramène pas ! conclut Lehul. Et maintenant, à table ! J'ai l'estomac dans les talons.

Inutile de dire que l'on fit fête au boute-en-train

retrouvé et que, le lendemain, on revit sans rancune l'aérobus réparé, où chacun reprit sa place avec un nouvel entrain.

Quand l'autobus aérien eut acquis sa vitesse normale, Dorval insinua de son air le plus sérieux :

— Vous êtes là tous bien tranquilles ; vous n'avez pas l'air de vous douter le moins du monde de l'épouvantable danger qui nous menace.

Quelques têtes se levèrent comme mues par le même ressort. Des yeux inquiets scrutèrent l'horizon, mais chacun s'étonna.

— On ne voit pourtant aucun nuage.

— L'atmosphère est très calme.

— L'aérobus évolue normalement.

Et le docteur de répliquer :

— Tout cela ne signifie rien.

— Je suis bien sûr qu'il veut nous effrayer, fit d'Arnal souriant. Allons ! sors ton épouvantail, jeune prince de la science.

— Vous êtes tous des étourdis, des imprévoyants qui ne voient pas plus loin que les boutons de leur redingote ou les dentelles de leur corsage.

— Veux-tu bien t'expliquer, insista d'Arnal sur un ton d'impatience. On ne provoque pas ainsi les gens sans motif.

— Voyons, nous sommes treize et pas un de vous ne s'en est aperçu. Il a fallu que j'arrive pour le voir.

Cette sensationnelle déclaration fut accueillie par un éclat de rire général.

— Farceur, va ! Il a bien fallu aussi que tu arrives pour que nous soyons treize.

— Personne ne tremble parmi ces dames ?

— C'est trop usé ! Ça ne prend plus ! s'écria Bérangère ; d'ailleurs les croyants ne sont pas superstitieux.

— D'autres le sont pour eux, répartit le docteur. Au xx^e siècle, il se trouve encore une masse de personnes pour ajouter foi à cette superstition ridicule comme elles le sont toutes.

— Le plus fort, ajouta d'Arnal, c'est que les plus crédules sont précisément les malins qui se targuent d'avoir rejeté l'antique fardeau des convictions religieuses. Rien de si faible qu'un esprit fort, retenez cela pour toute votre vie, mes amis.

— Pensez donc ! Treize en aérobis ! Cela doit être plus terrible que treize à table, reprit l'impayable Dorval, toujours ironique.

— Le cas n'est pas encore résolu, dit en souriant M^{me} Milvier, il faudrait le soumettre à quelque somnambule extra-lucide, qui ne manquerait pas de l'exploiter aux dépens des sots.

— Le fait est qu'un de mes camarades a été victime de cet épouvantail.

C'était d'Arnal qui éveillait ainsi de nouveau la curiosité générale.

Immédiatement, on le questionna.

— Comment cela ?

— Racontez !

— On vous écoute !

Le capitaine ne se fit pas prier.

— Le fait remonte à une dizaine d'années. Je me trouvais en garnison à M... Un lieutenant de mon régiment se trouve invité à dîner par une dame dont le neveu était simple soldat dans sa batterie. Le repas devait compter quatorze convives. Or, le matin même, l'un d'eux se fit

excuser pour cas de force majeure. Voilà donc les invités réduits au fatidique nombre treize.

Du coup, la pauvre maîtresse de maison pâlit, ne sachant à quelle sorcière se vouer. En désespoir de cause, elle envoie quérir une de ses voisines ; la nouvelle invitée ne se fait pas prier.

Placée, à table, auprès de l'officier, elle fait honneur au repas et boit surtout larges rasades, cependant que les conversations vont leur train. Tout à coup, rapide comme l'éclair, elle se lève et plonge son couteau dans la poitrine de mon pauvre camarade, qui avait rêvé une autre mort que celle-là. Elle blesse plusieurs autres convives, et les agents accourus ont toutes les peines du monde à la ligoter. Elle était devenue folle furieuse. C'est alors seulement que l'on apprit l'hérédité terrible dont elle était frappée et qu'elle avait déjà donné des signes d'aliénation mentale.

Une consolation me reste c'est que mon cher camarade, qui était un bon chrétien, devait se trouver prêt à paraître devant le Juge souverain. J'espère qu'en tout cas il aura eu le temps de faire un acte de contrition parfaite.

N'eut-il pas mieux valu être treize à table ?

— Certes, appuya M^{me} Elmier. Il faut dire aussi que l'on vit rarement cette superstition causer une telle catastrophe.

— Le fait est absolument authentique, hélas !

— C'est égal, dit Dorval interrompant la conversation, convenez que, pour un moment, je vous ai donné le frisson.

Lehul expliqua :

— Nous sommes encore sous l'impression de l'orage

d'avant-hier. Si tu avais été là, tu ne rirais pas de nos terreurs. A un moment donné, j'ai cru que nous étions perdus.

— Quand cela, demanda Milvier ?

— Quand l'aérobuse s'est mis à rouler, rouler tellement qu'il menaçait de nous précipiter tous.

— Mon Dieu ! en quel état serions-nous arrivés à terre, s'écria M^{me} Milvier.

— Ce n'est pas à terre, mais en terre qu'il faudrait dire, répondit d'Arnal. Une chute de cette hauteur nous aurait sûrement enfoncés à une certaine profondeur. Le malheureux capitaine Madiot, qui s'est tué à La Brayelle, était en quelque sorte télescopé. Ses os s'étaient brisés et emboîtés les uns dans les autres.

— Vous me faites peur, fit Yvonne en regardant de tous côtés.

— Oh ! maintenant, il n'y a plus aucun danger, affirma Lehul. D'ailleurs, je crois qu'Elmier ne se risquera plus jamais à prendre l'air dans de pareilles conditions.

Les fronts s'étaient assombris, moins au souvenir du péril passé qu'à la pensée des dangers futurs dont l'aviateur pouvait être menacé. Dorval entreprit, selon son habitude, de les dérider.

— Faut-il que je sois malchanceux ! J'arrive toujours trop tôt ou trop tard. Tant que l'aérobuse marche comme une bonne vieille patache, présent ! je suis au poste. Pour une fois qu'il donne une petite émotion, un petit mal... d'air, bernique ! je n'y suis pas. Je suis retenu auprès d'une petite dinde et d'une grosse oie !

— Paul ! gronda M^{me} Elmier.

— Crois-tu que ce n'est pas un guignon de n'être pas de la fête, quand il y a un si beau danger à partager et des choses si impressionnantes à voir ?

— Le fait est, répondit Milvier, que le ciel nous gratifia ce jour-là d'une tragédie à grand spectacle. Quel malheur que je n'aie pu prendre un croquis ! Ma femme était cramponnée à mon bras et paralysait tous mes mouvements.

— Ta ! ta ! ta ! répliqua M^{me} Milvier. C'est très joli de faire le fanfaron maintenant. Tu n'étais déjà pas si fier. Jamais tu n'aurais pu tenir ton album : tu avais assez de peine à t'accrocher à la banquette.

— Je n'ai pas fait un semis de mouchoir, moi.

Maurice Demont se prit à rire.

— Ni même une plantation de chapeau, ajouta-t-il. Le fait est que j'ai dû faire nu-tête mon entrée en ville. Par bonheur j'y ai trouvé une casquette confortable et pratique.

— Je regrette, dit à son tour d'Arnal, de n'avoir pas eu mon appareil. Avant la bourrasque, tout au début de l'orage, j'aurais pu prendre des vues excessivement curieuses.

— Vous avez donc déjà pris des vues en aéroplane, monsieur d'Arnal ? fit le petit Jacques.

— Bien souvent, surtout pendant les manœuvres. L'instrument est plus utile encore lorsqu'il s'agit d'observer une place en état de siège. Le relèvement d'un ouvrage comporte une telle précision dans la détermination de l'emplacement, un tel luxe de détails dans la description, que le rapport écrit est souvent insuffisant. Le mieux, en cette circonstance, est d'envoyer en reconnaissance un aéroplane à deux places. Le pilote est tout à son appareil, exécutant scrupuleusement tous les mouvements commandés par l'observateur. Celui-ci prend des notes ou mieux encore des vues. L'idéal en l'espèce, c'est l'appareil

cinématographique. On peut facilement prendre sur le moteur la faible puissance nécessaire pour dérouler le film. Dans certaines places, à Verdun par exemple, la densité des ouvrages est telle qu'il faudrait parfois stationner une heure pour prendre des documents intéressants. L'ouvrage, évidemment, ne vous laisserait pas ce loisir. Avec un appareil cinématographique, quelques minutes d'évolutions rapides suffisent. La photographie a encore le grand avantage de réduire au minimum les dangers d'inexactitude.

— Il deviendra bien malaisé de se défendre dans l'avenir, observa Maurice Demont.

— Avec la méthode des vues cinématographiques, il n'y aurait plus de ville imprenable. Le tir des assiégeants serait dirigé avec une telle précision que les ouvrages les plus solides seraient vite abattus.

— Cela donne une terrible idée des guerres futures, dit M^{me} Elmier.

— Elles ne dureront pas longtemps forcément, mais elles seront les plus effroyables boucheries humaines que la terre ait jamais vues.

La femme de l'aviateur jeta un tendre regard sur son petit Jacques, en murmurant à mi-voix :

— Dieu veuille nous les épargner !

— Elles sont quelquefois un devoir. Écoutez ces nobles paroles qu'a prononcées, devant des combattants de 1870, l'un de ceux qui ont mené nos soldats à la conquête du Maroc, le général Liautey¹ :

« Je vous remercie au nom de l'armée, de ce que vous êtes, de ce que vous rappelez, de ce que vous préparez.

1. Voir *Exploits de nos soldats au Maroc* (Cordonnier). Roger et Chernoviz, éditeurs.

» En 1870, j'étais encore collégien et n'ai pu avoir l'avantage de faire le coup de feu avec vous. Mais tandis que les troupes se battaient, nous, les *gosses*, nous leur portions des cartouches et nous nous occupions des blessés.

» C'est là qu'est née ma vocation militaire. C'est là que j'ai senti l'effort que vous donniez non pas en pure perte, puisque vous avez sauvé l'honneur. Nous voulons réparer...

» Nous ne pensions pas que tant d'années passeraient avant la revanche...

» Ne désespérons pas de la voir arriver...

» Assez de ces bélements humanitaires sur la guerre. Elle est une loi, et pour les peuples battus un devoir...

» Comment entraîner à la manœuvre les hommes d'une manière utile, efficace, s'ils croient que ce qu'ils font est pour la *frime* et qu'il n'y aura plus de guerre !

» Ne faisons rien pour la hâter, mais n'oublions jamais que nous avons au cœur un espoir généreux que nous n'avons jamais effacé...

» J'ai ressenti au milieu de vous, pendant ces quelques heures, un souffle profond, patriotique.

» J'ai mené les soldats de France au feu ; je n'ai rien vu de plus beau, rien de plus reconfortant... Ce sont vos dignes fils. Ils savent se faire *trouer* la peau comme vous avez su le faire. Comme vous, ils recommenceront demain. »

AU PAYS DES MERVEILLES

VOYAGES EN ESPRIT

La conversation avait été si animée qu'on ne s'était pas aperçu des approches d'Ancenis.

On y débarqua bien tranquillement, car l'arrivée d'Elmier n'était pas annoncée.

Après une promenade de quelques instants pour se dégourdir les jambes et faire connaissance avec la ville, on se rendit à l'hôtel, dont le jardin fut mis à la disposition des touristes.

Là, chacun se mit à narrer des souvenirs de voyages :

L'animal volant. — Ce n'est pas de nos aviateurs qu'il s'agit, mais d'un écureuil fort curieux, qui est capable d'accomplir des vols de quarante à cinquante mètres sans toucher terre.

L'écureuil de Norfolk, tel est son nom, possède, le long de ses flancs velus, une membrane élastique allant des pattes de devant aux pattes de derrière, et dilatable à volonté. Au moment où l'animal prend son élan, la membrane s'étend en parachute, le magnifique panache

de la queue remplit l'office de gouvernail et permet à l'écureuil de modifier sa direction.

Un journal de Saint-Petersbourg raconte à cet égard un fait curieux.

Des matelots, faisant voile pour l'Australie, avaient avec eux un joli écureuil de Norfolk, qui se sentait à bord comme chez lui. Son emplacement favori était le sommet du grand mât. Un jour de grosse mer, un matelot craignant pour son petit protégé les oscillations trop brusques du bateau, voulut aller le saisir. L'écureuil fit un bond pour s'esquiver, mais à ce moment même, le bateau s'inclinait si fortement que la petite bête allait tomber à la mer, lorsque, par un savant coup de queue, elle décrivit en l'air un crochet qui la ramenait saine et sauve sur le pont, comme un aéroplane.

Un clocher qui marche. — Le spectacle peu banal d'un clocher qui change de place s'est produit sous mes yeux, à Bocholt, localité éloignée du Limbourg belge, voisine de la frontière hollandaise. Il y a trois ans, une gare d'Anvers fut transportée d'un seul bloc à trente-cinq mètres de son emplacement primitif. C'est une opération du même genre, dirigée par les mêmes ingénieurs, MM. Morglia et Henri Weiss, qu'on est en train d'effectuer à Bocholt. La difficulté est cette fois d'autant plus grande qu'il s'agit d'un vieux clocher du xiv^e siècle, épargné par l'injure du temps, constituant une masse en maçonnerie de dix mètres de côté, et de vingt-cinq mètres de hauteur, du poids énorme de trois millions de kilos. La raison de ce déplacement est que l'église était devenue trop petite pour la population toujours grandissante de ce pays flamand et très catholique. Ne pouvant agrandir l'église du côté du

chœur, on se décida à prolonger la nef de deux travées, mais pour cela il fallait repousser le clocher qui la précède d'environ dix mètres. La population et la commission des monuments belges s'opposant à la démolition de ce clocher historique, on s'arrêta à la méthode du déplacement qui avait si bien réussi à Anvers.

Le système consiste, comme l'on sait, à saper l'édifice au ras des fondations, à le soutenir en sous-œuvre au moyen d'un fort plancher reposant lui-même sur un chemin de roulement formé de galets tournant sur des rails, puis on l'exhausse de quelques centimètres et on le fait glisser sur les rails jusqu'à son emplacement nouveau où un plateau de fondation a été préparé à l'avance. Ces mouvements sont obtenus par le jeu de vérins sur lesquels les ouvriers agissent avec un ensemble parfait.

Cet événement, qui avait attiré à Bocholt une affluence considérable, s'est accompli au bruit des cloches sonnant à toute volée, car rien n'a été dérangé dans le clocher, surmonté pour la circonstance du drapeau national. Le transport s'est effectué à raison d'un mètre par jour, et l'opération a été terminée en une dizaine de jours. Il ne restait plus alors qu'à raccorder de nouveau le clocher à l'église par la construction des dix mètres de nef supplémentaires. Ce travail, d'une hardiesse incomparable, fait honneur aux ingénieurs chargés de son exécution, et aussi au bourgmestre de Bocholt qui en a pris l'initiative.

En route pour le sommet du Mont-Blanc. — Le siècle de la vitesse... c'est ainsi qu'un écrivain décrit avec assez de raison notre époque. Le fait est que notre génération brûle la vie ! Il faut dans tous les domaines arriver vite :

aussi bien est-ce un record permanent institué dans toutes les branches de l'activité humaine.

Voyez : automobiles, locomotives, aéroplanes, ne sont-ils pas en concurrence pour cette suprématie de la vitesse, qui s'affirme en des courses folles à *plus de cent vingt à l'heure*, pour employer la formule du jour.

Il est un record non moins intéressant, celui de l'altitude, que se disputent les chemins de fer de montagne, qui suppléent aux jarrets les moins bien trempés et transportent dans les régions autrefois inaccessibles la foule des profanes avide de la saine sensation des cimes. *Le tramway du Mont-Blanc* détient ce record de l'altitude, car en partant du *Fayet* (Haute-Savoie, dernière station du P.-L.-M.), il s'élève jusqu'au *Col de Voza* (altitude 1.700 mètres) en route pour l'aiguille du *Goûter* (3.820 mètres), pour de là escalader le sommet du *Géant des Alpes* (4.810 mètres)! Record unique en Europe!

L'ascension du Mont-Blanc — le plus haut pic d'Europe — réservé jusqu'ici aux alpinistes de race, devient une véritable partie de plaisir, sans péril ni dépense proprement dite. La preuve en est faite brillamment par nos pratiques voisins de la Suisse, où foisonnent des voies ferrées de montagne qui font le bonheur des contrées qu'elles traversent et la joie des hôtes habituels de cette région si favorisée par la Providence.

Une alpiniste téméraire. — Un exploit alpestre d'une stupéfiante audace a été accompli par Miss Maria Stoll, de Philadelphie. En compagnie du guide Piaz, elle a escaladé de nuit la Tour de Winkler, une aiguille rocheuse située dans le Tyrol méridional, dont le sommet s'élève

à 2.821 mètres et dont l'aspect seul donne le vertige aux touristes. Miss Stoll, pour compliquer sa prouesse, a voulu l'exécuter de nuit. Le guide emporta une lanterne et, à une heure du matin, une faible lueur apparue au sommet du terrible monolithe annonçait que Miss Stoll avait réussi son exploit. Tous deux firent ensuite l'escalade de deux autres aiguilles rocheuses non moins dangereuses.

Cette triple prouesse passe pour la plus difficile et la plus téméraire à faire dans toute la chaîne des Alpes. Son exécution en pleine nuit constitue un exploit unique dans les annales de l'alpinisme. Le guide Piaz a touché, dit-on, une prime de vingt-cinq mille francs de la part de Miss Stoll.

Ce fut déjà une femme, une Anglaise, qui réussit pour la première fois l'escalade de la Marmoleda par la paroi sud qui se dresse comme un mur sans aspérités et qui semble absolument inabordable.

A sept mille deux cents mètres d'altitude. — Deux exploratrices américaines se battaient sur le point de savoir laquelle d'entre elles détenait le record de la hauteur.

M^{me} Bullock-Worckmann, qui avait accompli l'ascension de l'Himalaya, prétendait en être la... détentrice. « J'ai monté, disait-elle, à sept mille deux cents mètres d'altitude. » Mais M^{lle} Anny Pech, qui lui disputait ce record, affirmait avoir atteint sept mille trois cents mètres au sommet du mont Huascarán, l'un des plus élevés de la Cordillère des Andes.

Pour le joli denier de soixante-cinq mille francs, M^{me} Bullock-Worckmann chargea M. Schrader de vérifier la hauteur du mont Huascarán, et avec le concours de

M. de Larmina et d'appareils très rigoureux, les deux savants ont pu affirmer que M^{lle} Anny Pech n'avait gravi que six mille sept cent soixante-trois mètres.

A vingt-quatre mille six cents pieds d'altitude. — Ce n'est pas une médiocre victoire non plus que celle du jeune duc des Abruzzes, remportée dans les solitudes glacées de l'Himalaya.

L'ascension du Godwen Austen, poursuivie jusqu'à vingt-quatre mille six cents pieds, dernière limite que l'énergie humaine ait encore atteinte sur les plus hautes montagnes du globe, représente certainement un prodigieux effort. Dans le domaine que se réservait volontiers, après tant d'exploits, la race anglo-saxonne, c'est désormais la race latine qui tient le record du monde. Le prince qui emporte avec lui et ses compagnons cette récompense due à une vie d'entreprises audacieuses, ne sera pas aisément dépassé.

A dix-sept mille trois cent cinquante mètres d'altitude. — Cette altitude a été réalisée par un ballon-sonde, au cours d'observations des plus intéressantes faites par le service météorologique de l'Observatoire royal d'Uccle (Belgique) :

Trois ballons-sondes, partis d'Uccle-les-Bruxelles, ont respectivement atterri à Engis (Liège), à Clervaux (grand-duché du Luxembourg) et à Herstal (Liège), après avoir atteint les altitudes de onze mille quatre-vingt-dix mètres, de dix-sept mille trois cent cinquante mètres et de quatorze mille trente mètres.

Un sondage de deux mille deux cent soixante mètres. — Le plus profond « trou d'aiguille » perforant l'écorce

terrestre est celui de Czuchow, en Silésie, qui, parti pour atteindre deux mille cinq cents mètres, est arrivé à deux mille deux cent cinquante-neuf mètres soixante-douze.

Le sondage a quarante-quatre centimètres de diamètre au niveau du sol, et cinq centimètres à sa partie inférieure. Cet extraordinaire travail de perforation dure depuis dix ans. La température au bas du sondage est de quatre-vingt-trois degrés quatre.

Les « gratte-ciel ». Cinquante étages. — Les grandes villes des États-Unis possèdent un nombre déjà respectable de ces énormes constructions qui nous font rêver et dont s'enorgueillit le Nouveau-Monde.

Les règlements de l'État de New-York autorisent l'édification d'immeubles d'une hauteur de six cents mètres, comprenant cent cinquante étages. Du train que vont les ingénieurs américains, on peut penser qu'ils atteindront cette hauteur fantastique.

Voici déjà le nouvel hôtel de ville de New-York aussi majestueux que colossal. Qu'on en juge. Il s'élève à cent soixante-dix mètres au-dessus du sol. Il y a, certes, des « gratte-ciel » qui portent plus haut encore leur front orgueilleux, mais il en est peu dont les fondations atteignent les profondeurs de quarante-quatre mètres, comme celles de cet hôtel de ville. Elles sont peut-être les plus profondes du monde, et, à elles seules, coûtent six millions deux cent quinze mille francs. D'ailleurs, la construction de l'édifice entier représente la somme de cinquante millions de francs. Toute l'administration municipale new-yorkaise y a installé ses multiples services au grand complet. Le « building » peut recevoir huit mille personnes. Aussi était-il nécessaire de lui prévoir de

vastes et profonds sous-sols, où sont concentrés tous les organes mécaniques nécessaires à la vie intérieure de ce géant de pierre. Là sont installées de véritables usines, fournissant la lumière, le chauffage en hiver, la circulation d'air froid pendant les étés étouffants, et jusqu'à des lignes souterraines de tramways desservant les diverses parties de l'édifice.

Cinquante-sept étages. — C'est un nouveau « skyscraper » construit dans Broadway et qui est, après la Tour Eiffel (dont la hauteur : trois cents mètres, sera bientôt dépassée par les Américains également), l'édifice le plus haut du monde.

Le colosse mesure, jusqu'au sommet de la coupole supérieure, la hauteur de deux cent trente et un mètres cinquante. Le « Woolworth building » a une base de cinquante mètres dans Broadway, soixante-six mètres dans Park Place et soixante-quatre dans Barclay street. Il se compose de deux blocs complètement distincts, avec une première base de trente et un étages sur laquelle se dresse vers le ciel une tour de cent vingt-deux mètres composée de vingt-six étages. Au sommet de cet énorme gratte-ciel est disposé un phare puissant et, deux étages au-dessous, un observatoire.

A l'intérieur du « Woolworth building », trente-quatre ascenseurs sont destinés au transport des visiteurs ; seize de ces élévateurs sont à grande vitesse, six ne vont pas plus haut que le trentième étage, pendant qu'un second groupe de six dessert jusqu'au quarante et unième étage. Les quatre derniers ascenseurs express se rendent jusqu'au cinquante et unième étage. La coupole est atteinte par un escalier tournant.

L'architecte a remédié aux dangers d'incendie possible en entourant les escaliers et ascenseurs d'une cage verticale absolument incombustible. Des portes d'acier ferment automatiquement, en cas d'incendie, les couloirs aboutissant à ces cages.

Le « Woolworth building » repose sur d'imposantes fondations formées de caissons de ciment armé s'appuyant sur le roc situé à une profondeur de quarante mètres. Ces caissons mesurent six mètres de diamètre. L'extérieur de l'édifice est de pierre et de faïence, et divers styles s'y rencontrent. Le « Woolworth » a coûté trente-sept millions cinq cent mille francs et un million cinq cent mille mètres cubes de matériaux ont été employés à sa construction.

Vers cent étages. — A Cleveland (États-Unis), à la dernière réunion des « National Building Owners », il fut annoncé que des plans étaient dressés actuellement en vue de la construction à New-York d'un nouveau « gratte-ciel » de cent étages qui atteindrait une hauteur de mille deux cents pieds (environ trois cent soixante-quatre mètres).

Pour se livrer au périlleux travail qu'exigent ces mastodontes d'acier, il faut des ouvriers d'un tempérament spécial, dépourvus de tout vertige et à l'abri de la moindre défaillance des nerfs et des muscles.

Il n'existe pas d'échelles assez grandes pour les conduire jusqu'à ces hauteurs vertigineuses ; aussi sont-ils obligés d'emprunter la voie des airs ; une double chaîne, munie de crochets (la même qui sert à monter les matériaux), mue par une grue électrique, les hisse, les pieds posés sur des crochets, agrippés simplement des mains aux maillons. Durant le trajet, ils sont le jouet du vent qui amplifie les

oscillations de la chaîne, et ils doivent, à tout instant, rétablir par des contractions leur équilibre compromis. Arrivés là-haut, une corde les tire jusqu'à la poutre où ils vont reprendre leur labeur.

Edison fabrique des maisons au moyen d'un moule. — En attendant qu'il réduise nos repas à l'absorption d'une pilule contenant tous les éléments nutritifs nécessaires à notre subsistance, le célèbre inventeur américain du phonographe, de la lampe électrique à incandescence pure, etc..., vient de trouver la solution du problème de la construction des maisons à bon marché.

Pour « mouler » une maison, on rive deux séries de caissons en fonte qui forment les parois extérieures et intérieures de l'édifice. Ces caissons peuvent prendre les formes les plus variées. Leur combinaison permet à l'architecte d'établir des plans différents.

Une fois la maison construite schématiquement par l'installation des caissons métalliques, on coule à l'intérieur du moule un ciment liquide de composition spéciale et de prise très rapide.

Quelques jours après, les moules sont enlevés, et la maison, complètement achevée, peut être habitée.

La première maison « moulée » vient d'être construite à Santpoort, en Hollande.

Une ville ressuscitée. — Vraiment, l'Amérique est admirable. San-Francisco, la principale cité de la Californie — vers laquelle, comme vers le Pérou, se sont envolés tant de rêves — croissait en prospérité, lorsqu'en 1906, de formidables secousses sismiques suivies d'un immense incendie, anéantirent plus de la moitié de la ville.

La population tomba à 200.000 âmes. N'importe,

c'étaient de vaillantes âmes ! En cinq ans, trente mille édifices furent reconstruits. Les San-Franciscains déployèrent une telle virtuosité que *toutes les deux heures une maison était achevée*. Naturellement ils ont profité de l'occasion pour « beautifler » la reine du Pacifique.

Comme l'héroïque ville de Châteaudun, brûlée en 1870, par les barbares de la Germanie, San-Francisco pourrait adopter à juste titre la devise : « Je renais de mes cendres. » —

La journée de nos Argonautes tirait à sa fin lorsqu'ils apprirent par les journaux du soir une nouvelle bien faite pour leur causer une joie sensible. D'éminentes personnalités du monde des sciences, des lettres, des arts et de la finance, qui n'ont pas l'âme basse des politiciens, MM. Alfred Mézières, d'Arsonval, Berthelot, Thureau-Dangin, Roland-Gosselin entre autres, ayant fait appel à la générosité des Français en général et des catholiques en particulier, ont pu offrir au célèbre inventeur de la télégraphie sans fil un laboratoire digne de lui, le laboratoire qui lui est nécessaire pour poursuivre ses recherches, notamment ses beaux travaux de *télé-mécanique*, c'est-à-dire de direction des engins à grande distance.

La nouvelle invention de Branly, à laquelle lui-même a donné le nom de télé-mécanique, est destinée à révolutionner l'art de la guerre.

Dans un coin du laboratoire de l'illustre savant, on peut voir une sorte de télégraphe Morse, et à côté, une cage cubique garnie de toile métallique. « Avec ceci, nous dit simplement l'aimable savant, en montrant le Morse, j'empêche les étincelles étrangères de me gêner

dans mes transmissions, c'est l'appareil de protection contre les perturbations accidentelles ou prolongées.

» Avec cela : la cage qui sert aux commandes à distance par les étincelles électriques, je fais partir des pistolets, j'arrête des mouvements ou, au contraire, je mets en mouvement des appareils au loin, des ventilateurs par exemple... »

Les techniciens savent que l'appareil télémechanique de Branly pouvant mouvoir de loin un ventilateur, qui est une hélice, peut tout aussi bien commander l'hélice d'une torpille. L'expérience en a déjà été faite avec succès par nos officiers de marine.

A propos de la télégraphie sans fil, M. Branly sait-il qu'il a failli avoir un précurseur ?

Il y a quelque cinquante ans, un garçon un peu bizarre, qui fut depuis mêlé aux événements de la Commune, Jules Allix, prétendait avoir inventé la télégraphie sans fil.

Son procédé était fondé sur les affinités particulières des « escargots sympathiques ».

Il avait cru observer que certains escargots ont une sympathie extraordinaire les uns pour les autres. Cette sympathie, suivant lui, se manifestait à toute distance, au point que si l'on déplaçait de son box ou de sa feuille de fraisier l'escargot transmetteur, l'escargot « âme-sœur », placé au poste récepteur, donnait avec ses cornes les signes d'une vive agitation.

L'appareil était très simple : il se composait de vingt-six couples d'escargots, correspondant aux lettres de l'alphabet. Si l'escargot A du poste transmetteur était actionné d'une façon quelconque, l'escargot A du poste récepteur, quelle que fût la distance, remuait instantanément les cornes.

Jules Allix n'arriva pas à faire prendre au sérieux son invention, en laquelle il fut le seul à avoir confiance.

— Pendant que nous y sommes, dit Elmier, et avant d'aller nous livrer aux douceurs du sommeil, laissez-moi vous parler d'un curieux phénomène de téléphonie sans fil.

Les stations du Métro, comme aussi celles du Nord-Sud, offrent des propriétés acoustiques toutes particulières. Pour causer d'un trottoir à l'autre, il n'est pas indispensable de crier à tue-tête à travers la voie. Il suffit de parler sur un ton très modéré, la face tournée du côté du mur.

Il se produit alors le même phénomène d'acoustique que dans la fameuse salle du Conservatoire des Arts et Métiers, dans certaines cathédrales ou dans les grandes salles voûtées des vieux châteaux. La personne qui se trouve sur le trajet de l'onde vocale entend très bien des paroles même prononcées à voix basse.

LA DERNIÈRE ÉTAPE

FLEURS D'HÉROÏSME

Le lendemain, l'aviateur souffrait d'une douleur dans le poignet. Il confia donc la conduite de l'appareil à Lehul, qui maniait maintenant l'aérobuse aussi bien que l'aéroplane, et vint prendre place au milieu de ses passagers. Ceux-ci s'empressèrent de le fêter par les acclamations les plus joyeuses :

— Quel bonheur de vous posséder !

— On n'aperçoit jamais que votre dos !

— Dès qu'on est en marche, on n'entend plus le son de vos paroles.

— Restez-nous pour tout le voyage.

Elmier sourit.

— Le voyage touche à sa fin. Nous accomplissons aujourd'hui notre dernière étape. Demain matin, nous cinglons à l'est pour regagner Paris.

— Nous étions si bien ici ! dirent en même temps plusieurs passagers.

— Excepté les jours d'orage... La vie est ainsi faite, chers amis. Les meilleures choses n'ont qu'un temps ; encore faut-il que quelque amertume s'y mêle.

— Vous nous offrirez encore des voyages, monsieur Elmier ? demanda indiscretement Bérangère.

— Je ne demande pas mieux. Ce sera pour les prochaines vacances si, d'ici là, je ne me suis pas rompu les os.

— Papa ! firent en même temps Suzanne et Jacques d'un ton de reproche.

— Maintenant, il faut que je retourne aux choses sérieuses. Si je veux entreprendre l'application industrielle de mon invention, c'est-à-dire devenir constructeur d'aérobuses, j'ai une jolie besogne en perspective.

Milvier s'enthousiasma :

— Je voudrais déjà voir bâtir votre nouvelle usine, monsieur Elmier. Songez quelle gloire et quel avantage pour l'industrie française d'être la première à offrir au monde des aérobuses bien conditionnés !

— Certes, cette gloire est assez noble pour qu'on l'envie. Cependant, ne nous faisons pas d'illusions. Nous aurons des imitateurs qui nous supplanteront peut-être. N'importe ! En quelque branche de l'activité humaine que ce soit, il est beau d'être pionnier.

— N'avons-nous pas aussi été les premiers dans l'industrie automobile ?

— Et dans celle de l'aéroplane ?

— Dans celle-ci, pas tout à fait. Quand Wilbur Wright est venu en Europe, il était le prince de l'aviation. Nos constructeurs se mirent à l'œuvre avec tant de courage et d'opiniâtreté qu'ils supplantèrent rapidement leur maître. A l'heure actuelle, toutes les belles performances, tous les grands records sont obtenus sur des monoplans et des biplans français.

— Comment ! papa, dit le petit Jacques, ce ne sont pas les Français qui ont volé les premiers ?

— Le mot voler n'est pas tout à fait exact, appliqué aux débuts de l'aviation. Dans les premiers essais, l'aéroplane s'élevait à peine, parcourait quelques mètres et retombait. C'est tout de même un Français qui a risqué la première tentative de ce genre. Le 13 octobre 1897, Ader parcourut trois cents mètres avec un appareil appelé avion, muni d'un moteur à vapeur. Mais on s'aperçut bien vite que ce moteur était peu pratique pour l'aéroplane. Orville et Wilbur Wright se mirent à l'œuvre avec un moteur à pétrole. La première fois qu'ils réussirent à mettre leur appareil en mouvement, le 17 décembre 1903, ils parcoururent deux cent soixante-dix mètres.

— C'est plus que modeste, constata Milvier.

— La modestie de ce résultat ne les découragea pas. Ils firent successivement trois cents et quatre cents mètres en ligne droite. Puis ils accomplirent leur premier virage et leur premier circuit dans le cours de l'année 1904. Comme vous le voyez, chaque chose venait à la fois, lentement et en son temps. Après une série de progrès continus, ils arrivèrent à parcourir, en 1908, soixante-six, quatre-vingt-dix-neuf et cent vingt-quatre kilomètres. C'est l'éternelle histoire des efforts persévérants.

— De tout cœur, nous leur rendons hommage, dit d'Arnal. Mais il faut convenir que peu de sciences se sont développées aussi vite que l'aviation.

— Nous avons pour nous servir de leçon et d'exemple les progrès déjà accomplis en automobilisme. Ils nous ont été d'un grand secours en tout ce qui concerne les moteurs.

— Croyez-vous, papa, demanda Simone, qu'on voyage

un jour en aérobus comme on voyage aujourd'hui en chemin de fer ?

— Pourquoi pas ? Ce que nous faisons aujourd'hui en prouve la possibilité.

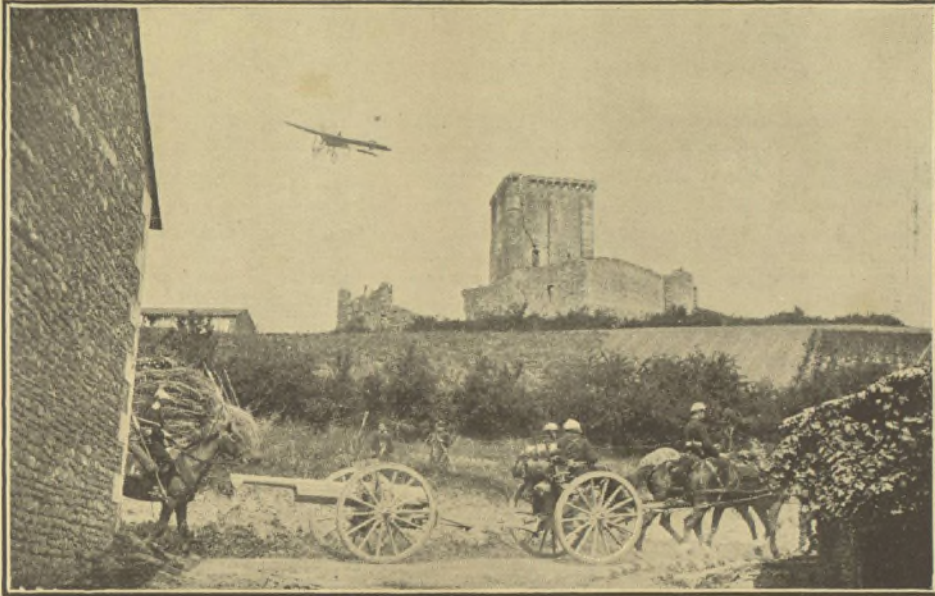
— Cela paraît tellement extraordinaire !

— Comme toute nouveauté. Quand le premier train a couru sur les rails, il s'est trouvé aussi de nombreuses personnes, Thiers en tête, pour dire : « Jamais on ne voyagera là-dedans comme dans les diligences. » Vois maintenant où en sont les pauvres pataches de nos ancêtres.

Les enfants rirent en songeant aux antiques véhicules qu'ils n'avaient vu que sur les images.

— La navigation aérienne, reprit Elmier, est la plus rapide, parce qu'elle est celle qui, somme toute, rencontre le moins d'obstacles. Les performances réalisées par les aviateurs sont là pour le prouver. Souvenez-vous du tour de France accompli par le lieutenant Ménard avec un passager. N'a-t-il pas volé cinq cents kilomètres dans sa première journée ? Rappelez-vous aussi Védrines gagnant la course Paris-Madrid, le lieutenant de vaisseau Conneau, victorieux dans la course Paris-Rome. Ce qui prouve bien la supériorité de la locomotion aérienne, c'est que, de toutes parts, on organise le service postal et la télégraphie sans fil en aéroplane.

Tous les voyageurs étaient suspendus aux lèvres d'Elmier. Un brusque mouvement de l'appareil vint interrompre la conversation. Elmier, se retournant, vit Lehul et Leroux qui changeaient de place. Il se précipita vers la direction pour savoir ce qui se passait. Il y eut un moment d'anxiété parmi les passagers.



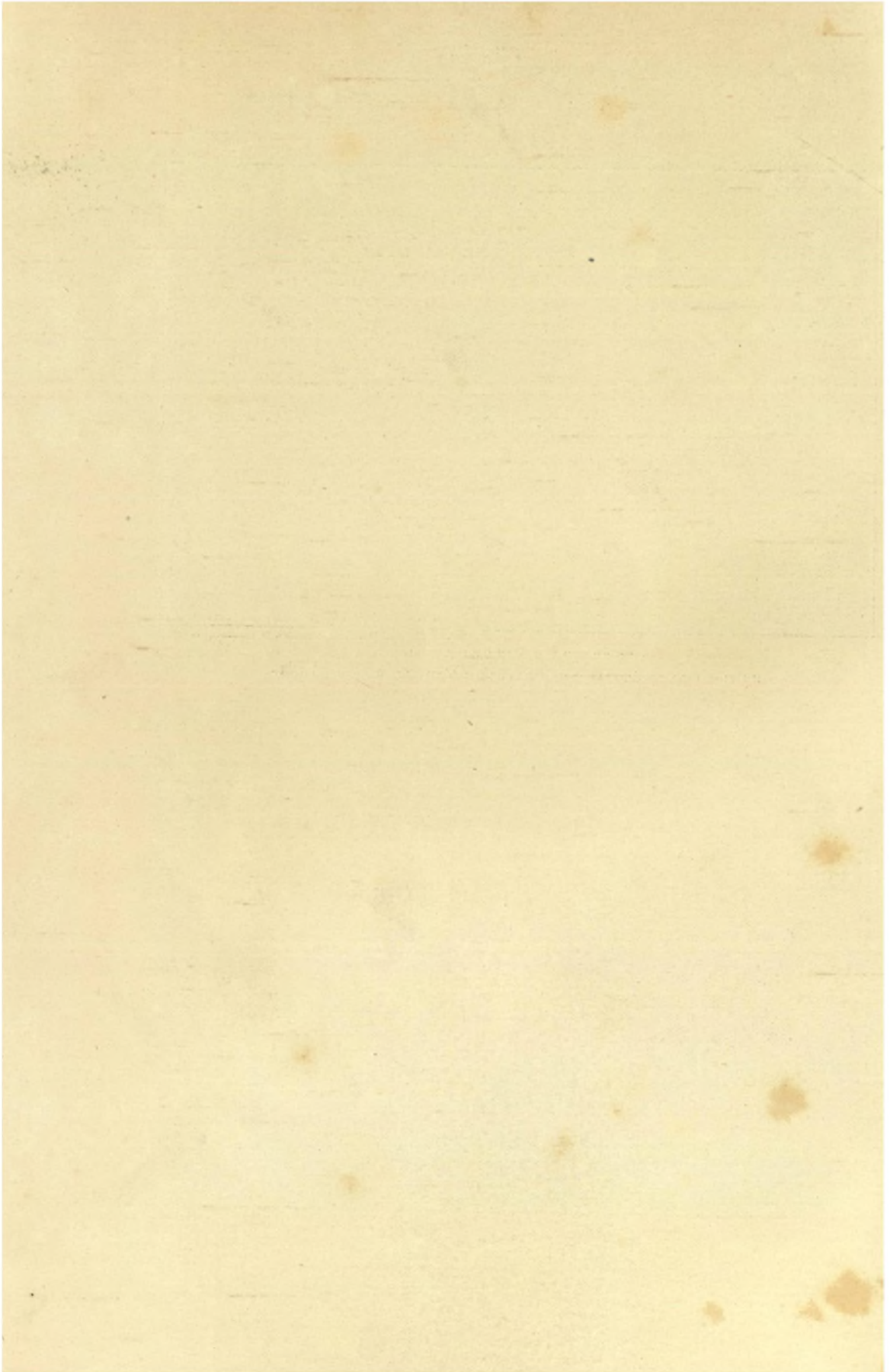
AUX GRANDES MANŒUVRES DE 1912
UN MONOPLAN DÉCOUVRE UNE BATTERIE D'ARTILLERIE EN MARCHÉ

(Cliché *Le Foyer*)



L AVIATEUR BRAUMONT AU MEETING D'HYDROAÉROPLANES DE LA TAMISE

(Cliché *Le Foyer*)



Bientôt, cependant, l'aérobuse reprit sa marche régulière, et Elmier revint vers ses hôtes :

— Rassurez-vous, ce n'est rien. Lehul est parfiat comme pilote, mais il n'a pas assez de fermeté pour être commandant de bord. Il a cédé aux prières de Leroux qui le suppliait de le laisser conduire. Le brave garçon a ressenti la nervosité que connaissent tous les aviateurs à leurs débuts, et il a coupé l'allumage. Grâce aux perfectionnements que j'ai apportés à l'appareil, cette étourderie n'a plus maintenant grande importance. Lehul a repris la direction, mais ce n'est pas pour longtemps ; on aperçoit, en effet, les clochers de l'endroit où l'on doit atterrir.

Le séjour à Nantes fut un peu attristé par la perspective de se séparer bientôt. Heureusement Lehul était là pour occuper les loisirs de ses compagnons. Il leur fit des récits d'un intérêt palpitant. Qu'on en juge.

— La France, commença-t-il, est la patrie de l'héroïsme, des vertus qui font les surhommes : la noblesse d'âme, l'élevation du caractère, le dévouement, le sacrifice, le courage poussés au suprême degré.

L'ardent patriote Déroulède, exaltant en des accents magnifiques le génie de Corneille, a rappelé le mot de Napoléon : nous devons peut-être à l'auteur du *Cid* plusieurs des actes d'héroïsme qui ont illustré notre histoire. En tout cas, ils jaillissent de la même source française, ils procèdent du même tempérament. Qu'il s'agisse d'affronter la mort pour le prochain, pour l'humanité, pour la Patrie, pour la Religion, pour la Science, le Français est toujours là prêt à se sacrifier. Sans doute les autres peuples ont leurs héros, mais on peut dire d'un

certain genre d'héroïsme qu'il est un produit du sol, une qualité de la race.

Sans parler du D^r Mesny, parti de Brest pour aller soigner les pestiférés en Mandchourie, où il mourut victime de son dévouement ; du D^r Boîteau, du Mans, qui eut les deux mains dévorées par les rayons ultraviolets ; des innombrables médecins et religieuses que la contagion a frappés au chevet des malades ; sans parler de nos admirables « Femmes de France » ou des femmes non moins admirables de « la Croix-Rouge » qui vont soigner et consoler nos blessés sur les champs de bataille, et dont *les Exploits de nos soldats au Maroc* racontent la vie de dévouement et de sacrifice, est-il récit plus émouvant en sa simplicité que celui de certaine nuit d'angoisse dans un de nos phares :

Le 18 avril 1911, Matelot, gardien du phare de Kerdonis qui domine la pointe sud de Belle-Isle, est pris d'une attaque d'appendicite foudroyante. La nuit tombe, c'est l'heure de l'allumage. Le malade entre en agonie sous les yeux terrifiés de sa femme et de ses enfants. La douleur n'empêche pas la femme Matelot de songer à son devoir : elle monte dans la tour allumer le fanal. Quand elle revient, c'est pour recueillir le dernier soupir de son mari.

Tout à coup elle s'aperçoit que le feu tournant ne tourne pas. Il ne faut pas que sa fixité, confondue avec d'autres feux, puisse entraîner de terribles méprises pour les bateaux attardés dans cette nuit profonde et sous la menace de la tempête ; la veuve éplorée remonte au phare avec ses deux enfants atterrés et leur montre comment ils doivent manœuvrer la lourde roue dentée qui supporte la lampe, pendant qu'elle ira veiller le mort et procéder à sa toilette funèbre.

Toute la nuit les deux petits en pleurs, luttant contre le sommeil et la faim et priant pour l'âme de leur père, toute la nuit les stoïques enfants, se relayant, les mains écorchées et saignantes, tournèrent, tournèrent le disque aux dents de cuivre qui leur sciait les doigts.

Il faudrait des accents divins pour magnifier dignement les deux petits héros de la veillée tragique du phare de Kerdonis.

Que dire de nos vaillants soldats du Maroc, terre d'Afrique, semée de tant de fleurs d'héroïsme¹, sinon que nous devons renoncer, bien malgré nous, à citer tous leurs glorieux faits d'armes.

Un petit groupe composé du lieutenant Fradet, d'un caporal et de plusieurs hommes est cerné par l'ennemi. Le caporal n'a plus de munitions, celles des camarades sont presque épuisées. Il passe son fusil à l'officier et, allumant une cigarette : « Puisque tout le monde ne peut plus faire feu, dit-il, on peut du moins faire de la fumée. »

Une balle le frappe au cou et ressort par la bouche. Il s'écrie : *On ne peut même pas fumer tranquille ici* : Et il expire. Même devant la mort, l'humour français ne perd pas ses droits.

La conquête du Maroc, comme toutes nos expéditions africaines, comme toutes nos guerres, foisonne d'exploits véritablement épiques :

Un cavalier aveuglé par une blessure, ruisselant de sang, continue à sabrer au hasard dans la mêlée. Blessé au bras droit, il sabre de la main gauche. Une balle

1. Voir *Exploits de nos soldats au Maroc*. Roger et Chernoviz éditeurs.

le frappe à la cuisse ; tombé de cheval, il se relève et sabre toujours, jusqu'à ce qu'il tombe épuisé.

Des soldats veulent relever un officier grièvement blessé : « Laissez-moi, ordonne-t-il, allez mes enfants et faites votre devoir. »

Mais ils se font hacher sur le corps de leur chef, plutôt que de le laisser entre les mains des Marocains qui mutilent atrocement les prisonniers.

Entre tant et de si belles actions d'éclat, celles du zouave Jaurès et de Roumens ne sont pas les moins dignes de passer à la postérité.

Blessé en pleine poitrine, Jaurès — rien du politicien malfaisant — reste à son poste, faisant des efforts surhumains pour dissimuler son état, au risque de mourir faute de soins donnés à temps : *C'était*, dit-il à son colonel, *pour ne pas faire peur à mes camarades*. C'est encore en Français que celui-là regardait venir la mort ; elle ne voulut point de lui. Aujourd'hui la médaille des braves orne sa poitrine.

— Va, petit zouave, et montre aux lâches comment on se fait *trouer la peau* pour le drapeau, pour la cause de la civilisation, pour la gloire de la France.

Les balles pleuvent, les hommes tombent, le commandant Roumens crie aux siens : « Couchez-vous ! » Superbe de sang-froid, il est là debout, impassible, au milieu d'un champ de fleurs où la mort fait rage. Mais voilà qu'il chancelle en donnant ses ordres. Un sous-officier s'empresse... Pressé de question, le commandant finit par répondre : *Il y a une demi-heure que j'ai une balle dans le ventre, mais il ne faut pas le dire*. Il ne fallait pas le dire pour ne pas compromettre la victoire. Et il resta debout, le vaillant officier, jusqu'à l'arrivée des renforts, malgré

l'affreuse blessure qui devait l'emporter le lendemain. Il est mort, pour ainsi dire, sur un lit de fleurs teintes du sang de l'héroïsme.

On voit que si nos soldats restent dignes de leurs aînés, les magnifiques exemples de leurs chefs ne leur manquent pas.

N'oublions pas nos marins qui ne le cèdent en rien à leurs camarades de terre :

Quand *la Liberté* explosa, le plus grand nombre de matelots restèrent à leur poste, dociles à la voix de leurs chefs, luttant courageusement contre le feu. Mais à l'appel du cuirassé en péril, voici des barques qui accourent. Les marins qui les montent savent qu'en portant secours à leurs camarades, ils risquent de sombrer avec eux.

N'importe ! ils tenteront l'impossible ; les détonations qui se succèdent, les cris déchirants qui partent de *la Liberté* ne font que redoubler leurs efforts. Et cependant chaque coup d'aviron les rapproche de la mort. En réalité c'est à leur perte qu'ils vont et ils y vont tout droit, consciemment, crânement, à la française.

Officiers, soldats et marins ont un frère et une sœur en héroïsme : le missionnaire et la religieuse, dont les vertus et les bienfaits sont pour la France un des plus beaux fleurons de sa couronne.

Parmi tant d'autres traits d'héroïsme qui ont illustré ceux que la folie de la croix et l'amour de la France ont portés jusqu'aux confins du monde, nous choisirons le plus récent. Il n'est pas le moins admirable :

La capitale de la Cilicie, Adana, est une ville de près de quatre-vingt mille habitants. Une grosse moitié de la population est mulsumane. Les chrétiens qui forment l'autre moitié sont surtout des Arméniens schismatiques.

Dans le quartier arménien sont situés les établissements des missionnaires français : le collège Saint-Paul, tenu par les Jésuites, et l'établissement des Sœurs de Saint-Joseph, appelé Béthanie, orphelinat et dispensaire où vingt-cinq sœurs assuraient le service.

Le 14 avril 1909, éclate une querelle particulière dont les Turcs prennent prétexte pour se jeter sur les Arméniens.

« Dès le premier coup de feu, écrit M. Frédéric Masson, dans son beau discours, à l'Académie française, sur les prix de vertu, à Saint-Paul comme à Béthanie, le drapeau tricolore a été arboré : toutes les portes ont été ouvertes. C'est l'asile que la France offre aux désespérés : asile qui, jusque-là, n'a point été violé... A Béthanie, la Mère Mélanie dit simplement à ses filles qui s'étaient jetées à genoux : « Mes sœurs, allez à la porte et recevez tous ceux qui voudront se réfugier chez nous. » Cinq minutes plus tard, les voisins affolés entraient par les portes, par les fenêtres, par-dessus les murs. « A la fin de la journée, il y avait chez nous, dit une sœur, plus de deux mille Arméniens. » A Saint-Paul, tout est envahi, études, classes, dortoirs, etc. A des moments, pour traverser la cour, un des Jésuites sera obligé de marcher sur les épaules des réfugiés.

Cependant, la fusillade continue. Au bazar, les boutiques des Arméniens, les habitations sont mises à sac. Après avoir pillé, on brûle. « Dès six heures, écrit une sœur, le feu nous cerne de toutes parts. »

« Toute la nuit, poursuit M. Masson, la fusillade crépite, les incendies se propagent, des bandes circulent, traînant des pompes à pétrole. Les bachi-bouzouks commencent à tirer du dehors sur tout ce qui s'y montre.

Vers quatre heures du matin, le Père Sabatier a voulu monter sur la terrasse « pour mieux juger de la situation et du danger ». A peine avait-il entr'ouvert la porte de l'escalier, qu'il est visé. Une balle lui rase la tête, une autre l'atteint au côté droit... Cela lui fait l'effet « d'un coup de bâton », mais il y porte sa main, qui est toute mouillée de sang... Sa blessure ne l'arrête point. A peine pansé, il retourne à son devoir : il confesse, il absout, il fait prier, il prie.

» La deuxième nuit égale en horreur la première. A dix heures du matin, les flammes s'approchaient de Béthanie. Un Père donna alors l'absolution générale, que tous reçurent à genoux. On attendait la mort. La Mère Mélanie appelle ses filles : « Mes sœurs, leur dit-elle, je » ne vous y oblige pas, mais j'invite celles qui en ont le » courage à venir avec moi occuper un poste d'honneur. » Toutes la suivent, et elles se groupent devant la porte. Que les massacreurs entrent, ils trouveront d'abord ces religieuses et ces prêtres français et ils devront passer sur leurs corps pour atteindre leurs victimes.

» On frappe ; on frappe plus fort. « Ouvrez, mon Père », dit énergiquement la Mère Mélanie au Père Benoit, et, en même temps, elle pose sa main sur le loquet. Le Jésuite l'a prévenue. Il est déjà sur le seuil, mais ce ne sont pas les massacreurs, ce sont — enfin ! — des réguliers que le Vali envoie : moment d'effusion ; le chef descend de cheval, serre la main de la Mère Mélanie, des religieuses et des prêtres ; des soldats éteignent l'incendie qui gagnait la chapelle ; des sentinelles sont posées à chaque porte. »

Ce sont ainsi nos religieuses et nos religieux qui, une fois de plus, se sont faits les défenseurs des opprimés et ont accru d'autant le renom chevaleresque de notre pays.

N'y eut-il pas chez ces sauveteurs une splendide émulation d'héroïsme. Si les héros du devoir sont dignes de vivre dans la mémoire des hommes, quelle admiration ne doit pas nous inspirer la vaillance simple et sereine de ceux qui, à l'exemple du Christ, sacrifient spontanément leur vie pour le salut d'autrui, de ceux qui s'exposent à la mort *parce qu'ils le veulent bien*.

Et ce sont ces Français et ces Françaises qu'ont chassés de leur patrie une bande de brutes avides de démoraliser la France, en la déchristianisant pour mieux l'asservir !!! Mais ils reviendront. Il faut qu'ils reviennent !

Soldat, marin, missionnaire, le même drapeau se penche sur votre souffrance :

Bleu comme le flot que tu braves,
Rouge comme le sang des braves,
Blanc comme ton cœur pur et fort,
C'est un peu du drapeau de la France
Qui se penche sur ta souffrance
Et qui pleure une larme d'or.

Lehul, une fois de plus, fut vivement félicité par ses auditeurs, que ces beaux récits avaient profondément émus ; des larmes perlaient à plus d'un œil.

— Par ces temps d'abaissement des caractères, termina-t-il, il est bon de faire passer dans l'atmosphère corrompue le souffle purificateur de l'Idéal chrétien et français.

Nos maîtres de l'heure auront beau faire, le dernier mot restera à l'Idéal. La voix du sang, de ce sang pur, riche, généreux, qui est bien le sang français, nous crie vengeance contre la domination d'être abâtardis qui ont pris le masque français. Ceux-là ne meurent jamais d'héroïsme. Ils... mourraient plutôt d'indigestion. Leur

devise n'est-elle pas : corrompre et diviser pour régner, régner pour jouir... Aucun peuple, en aucun temps, ne s'est laissé gouverner comme nous, ne s'est donné en proie, disait Brunetière, à des aventuriers accourus des quatre coins de l'horizon.

Qu'ils prennent garde ! l'heure de Dieu pourrait bien sonner plus tôt qu'ils ne pensent. Ce jour-là, l'âme française sera vengée. Et une nouvelle aube de prospérité se lèvera enfin sur la France.

XXVII

RETOUR

Le lendemain, on mettait le cap sur Paris avec moins d'entrain qu'un mois plus tôt. Ce voyage, malgré les incidents qui l'avaient marqué, avait été si intéressant, si agréable et si instructif, que tous regrettaient de le voir finir.

Chacun se promettait d'en conserver le souvenir pour son profit ou pour son agrément. Milvier caressait l'espoir de ressusciter sur la toile l'orage dans lequel il avait failli périr. Sa fille formait le projet de se venger innocemment des perpétuelles vanteries de Solange Dor-sent, en lui racontant son courage dans le péril. D'Arnal se préparait à retourner à l'école d'aviation militaire et à y mettre en pratique les enseignements recueillis dans son double voyage. Maurice Demont se promettait de diriger ses études spéciales vers les aéroplanes et les aérobuses pour faire sa carrière dans cette industrie. Yvonne et Simone méditaient de belles narrations et de pompeuses descriptions au cours. Jacques rêvait de conquérir le monde par la voie des airs. Leroux se voyait déjà pilote d'aérobuse, après avoir passé par l'aéroplane, et s'assurant le record du monde pour la vitesse, la distance et la hauteur.

Ces diverses pensées absorbaient les esprits, et le retour fut bien plus silencieux que l'aller.

Elmier avait eu soin de ne pas annoncer son arrivée à Paris, de sorte qu'il put atterrir tranquillement et rentrer chez lui sans escorte.

Deux jours plus tard, comme il compulsait le volumineux courrier qui s'était accumulé en son absence, on vint le prévenir qu'un visiteur le demandait. Il donna ordre de l'introduire dans son bureau, et se trouva en présence de M. Curdell.

L'Américain commença par le féliciter du nouveau voyage qu'il venait de faire avec tant de succès. Les journaux n'avaient pas manqué de mentionner avec force détails, réels ou imaginaires, les différentes stations d'Elmier, si bien que toute la France était au courant de ses faits et gestes.

Les paroles de bienvenue échangées, M. Curdell alla droit au but.

— Vous allez, dit-il, fonder un nouvel établissement pour la construction des aérobuses ?

— Oui, monsieur. J'ai l'intention de m'en occuper activement pour ne pas me laisser distancer.

— Très bien. *Times is money*, le temps, c'est de l'argent. J'approuve.

— J'étudie la question en ce moment, et j'espère bientôt la résoudre. La grande difficulté réside dans la réunion du capital nécessaire.

— Il n'y a pas de difficulté.

— Comment cela ?

— J'apporte.

— Vous apportez ?

— Oui. J'apporte le capital.

— Mais il s'agit d'une somme très importante

— Combien ?

— J'avais pensé à deux millions.

— Ce n'est pas assez.

— Mais...

— Vous ne ferez pas assez grand.

Elmier demeura un instant interdit.

— Non. Je veux que vous fassiez grand. On ne réussit plus en faisant petit. Il faut que votre production soit suffisante pour défier la concurrence.

— Combien pensez-vous qu'il faille pour cela ?

— Je mets trois millions pour commencer.

— Pour commencer ?

— J'apporterai d'autres capitaux quand on agrandira.

— Nous n'en sommes pas encore là.

— Si, si, on agrandira, et très vite. Je retournerai en Amérique avec l'aérobis. Je ferai la réclame, et vous aurez des commandes immenses.

Elmier admirait le coup d'œil d'aigle que l'Américain portait sur les affaires.

— Je dis donc, continua Curdell, que je mets trois millions. Vous, vous apportez un million.

— Ah ! pardon !

— Laissez-moi finir : un million représenté par votre invention, vos travaux antérieurs, la réputation mondiale que la course a faite à votre marque.

— Il me semble que c'est trop estimer...

— Non, non. Je m'y connais. En Amérique, nous faisons cela très souvent. L'un apporte son intelligence et son travail, l'autre son capital. Tous deux font des bénéfices énormes, et l'on fonde de nouvelles affaires. Ainsi, quand votre usine sera bien en train et aura donné de

fructueux résultats, nous pourrions établir une compagnie d'aérobuses qui fera les transports aériens. Ce sera très, très intéressant.

Elmier demeurait saisi d'admiration.

— Vous êtes étonné, continua Curdell. C'est que vous n'avez pas l'habitude. En France, vous ne faites jamais de grandes fortunes parce que vous n'osez pas. Nous, nous osons. Aussi, nous avons ceux qu'on appelle les milliardaires.

— Oui, mais la Bourse de Paris ne connaît pas non plus de krachs comparables à ceux de New-York.

— Oh! cela n'est rien. On tombe, on se relève : c'est la vie, c'est le *struggle for life*, la lutte pour la vie.

Mais je n'ai pas fini de vous exposer ma proposition. Ne pourriez-vous trouver un ingénieur compétent à qui vous abandonneriez complètement la direction de vos établissements d'aéroplanes?

— J'ai justement sous la main l'homme qu'il me faut : mon ami Lehul, pour lequel l'aviation n'a plus de secrets, et dont les connaissances à ce sujet font l'admiration de tous.

— Très bien! C'est parfait! Vous mettez donc M. Lehul à la tête de votre usine actuelle, avec de justes appointements.

Elmier ne put s'empêcher de sourire à cette manifestation de l'esprit pratique de l'Américain.

— Oui, répéta celui-ci, de justes appointements. L'homme payé à sa valeur travaille de bon cœur. C'est encore un de vos travers, à vous, Français. Vous marchandez. Vous choisissez l'ingénieur qui vous demande mille francs de moins par an, et l'ouvrier qui vous économisera une pièce de cent sous au bout de la semaine. C'est une

grande erreur. Il faut toujours payer le travail à son prix pour être bien servi.

— A merveille, monsieur Curdell. Et quand j'aurai remis à Lehul la direction de mes établissements actuels, que deviendrai-je moi-même ?

— Vous vous consacrerez exclusivement à votre fabrique d'aérobuses. Vous aurez cinquante mille francs d'appointments par an. On passera l'acte devant notaire... Acceptez-vous ?

Il eût fallu être bien difficile pour ne pas accepter, malgré ce que cette offre avait d'un peu brutal et de contraire à nos délicatesses françaises. Il faut bien prendre les gens comme ils sont, et les Américains comme ils se sont faits eux-mêmes.

— Alors, c'est entendu, conclut Curdell. Vous allez chercher le terrain, l'acheter, et convoquer de suite les architectes et les entrepreneurs. L'important est de faire vite.

Elmier, impressionné par cette rapidité d'exécution, ne le fit point paraître. Pour un aviateur, c'eût été une mauvaise note. C'eût été aussi attirer de nouvelles critiques sur les mœurs françaises. Tout en reconnaissant parfois notre manque d'esprit pratique, Elmier n'aimait pas d'avouer devant les étrangers une infériorité quelconque de sa chère patrie.

Curdell se leva.

— Vous avez votre notaire pour passer l'acte ? demanda-t-il.

— Oui, M^e Morisset, l'un des mieux considérés de Paris.

— C'est bien. Téléphonnez-lui. Je serai à son étude cette après-midi à trois heures. Faites en sorte de vous y trouver.

Elmier, pensant qu'un simple coup de téléphone n'en apprendrait pas suffisamment à son ami, se rendit immédiatement chez lui.

M^e Morisset le félicita vivement de sa bonne aubaine, regrettant seulement que Curdell supprimât tout commanditaire, car il était persuadé que les actions des établissements d'aérobuses Elmier constitueraient un fructueux placement.

A l'heure dite, Curdell arrivait chez le notaire. Grâce à sa précision et à sa netteté en affaires, les statuts ne furent pas longs à établir.

Quand M^e Morisset eut rédigé l'acte et que les signatures furent apposées, l'Américain dit délibérément :

— Et maintenant, j'espère qu'on creusera la semaine prochaine les fondations de l'usine.

L'aviateur se récria :

— Mais nous n'avons pas encore de terrain !

— C'est à vous d'en trouver un. Cela ne me regarde plus. Surtout, faites vite.

Par bonheur, M^e Morisset savait que l'un de ses collègues avait un grand terrain à vendre près d'Asnières. Il partit aussitôt avec Elmier pour en examiner la disposition. Le terrain pouvait être facilement approprié à l'usage auquel on le destinait. Le lendemain, l'affaire était conclue, et l'aviateur n'avait plus qu'à convoquer architecte et entrepreneurs.

Pendant qu'Elmier s'accordait avec Curdell, sa femme recevait une visite beaucoup moins intéressante, celle de M^{me} Dorsent.

La mère de Solange, flattée du bruit qui se faisait autour des aéronautes, n'était pas fâchée d'en avoir été, et se promettait déjà, à la saison prochaine, de tirer vanité de

son excursion dans les salons parisiens. A cause de cela, elle préférait que personne ne sût qu'elle avait faussé compagnie en route. Mais son orgueil s'opposait à ce qu'elle demandât tout simplement de ne pas parler de l'indisposition de Solange.

Elle prit donc un bon petit air compatissant et protecteur pour dire à son amie :

— Je n'ai fait connaître à personne notre retour prématuré. Il m'a été facile de le dissimuler, car je me suis cloîtrée pour soigner ma pauvre chérie toujours si délicate et si frêle... Je n'aurais pas voulu faire tort à votre mari, vous comprenez ?

— Mais non, madame. Je ne comprends pas du tout en quoi votre retour prématuré aurait pu nuire à mon mari.

— Comment donc ! Personne ne voudrait plus monter en autobus, si l'on savait que Solange a failli y contracter une pleurésie.

Malgré toute sa charité, M^{me} Elmier ne put répondre sans rire :

— Oh ! madame, le public n'est pas si pusillanime. Combien de personnes ont contracté des refroidissements en chemin de fer ! Voyez-vous qu'il y ait pour cela un voyageur de moins ? Le nombre des naufragés a-t-il jamais empêché qu'on traversât la mer ? A ce compte-là, il faudrait renoncer aux portes et aux fenêtres par crainte des courants d'air.

M^{me} Dorsent prit son air le plus pincé.

— Oh ! ma chère, je suis désolée de voir combien vous prenez mal une chose que j'ai faite par délicatesse.

— Je ne la prends pas mal du tout, et je vous suis

reconnaissante de votre délicatesse. Je la trouve simplement exagérée en la circonstance.

La mère de Solange saisit l'ironie légère qui perçait sous les paroles de M^{me} Elmier. Elle se leva en disant :

— Et moi qui me faisais un devoir de ne parler de rien ! Mes amies vont me trouver cachottière et ridicule, maintenant si vous publiez la chose.

— Je ne tiens pas plus à la publier qu'à en faire un mystère. Vous pouvez être tranquille, répondit M^{me} Elmier, qui se rendait parfaitement compte du but de son interlocutrice.

Celle-ci se retira fort peu satisfaite, et retourna dire à sa fille que ces Elmier devenaient insupportables et qu'ils montraient une insolence de parvenus depuis qu'ils se sentaient trois cent mille francs derrière eux. « Une misère ! surtout pour vivre à Paris. »

— Il n'y a pas de quoi être si fier d'avoir inventé un appareil à rendre les gens malades, dit la charmante Solange, qui ne pouvait pardonner à ses compagnes d'avoir terminé le voyage.

De tout temps, le mérite et la gloire ont eu leurs détracteurs, grands et petits.

XXVIII

UN REVENANT

Quelques jours après l'achat de son terrain, Elmier ne fut pas peu surpris de voir pénétrer dans son bureau Sir Archibald Morgon qui, sans cérémonie, s'assit comme chez lui et entama la conversation :

— Je viens vous proposer une affaire, dit l'Américain.

— Je vous écoute, monsieur, répondit froidement l'aviateur.

— Vous avez très bien conduit votre barque — non ! — votre aérobis. Tout le monde dit que vous êtes le premier aviateur de l'univers.

— Merci du compliment.

— Oh ! ce n'est pas pour vous faire des compliments. C'est pour en venir à l'affaire.

Elmier s'inclina sans répondre.

— Voilà. Beaucoup de gens vont vouloir posséder des aérobis. En Amérique surtout, ce moyen est très « sympathique ».

— Je vais en construire. L'Amérique n'aura qu'à m'en acheter.

— Ah ! vous allez construire ?

— Parfaitement, monsieur.

— Très bien. Il faut venir construire en Amérique.

— Pardon ! Je construis en France.

— Non. En Amérique. Il faut.

— Je suis désolé.

— Le syndicat a trouvé que vous êtes très intelligent.

— Le syndicat est bien aimable.

— Il ne prendra pas Edwin Emerson qui n'a pas su marcher. Il vous commanditera.

— Je regrette.

— Ce n'est pas regrettable. Le syndicat a un grand terrain, près de New-York. Vous ferez bâtir une usine monumentale, grandiose, immense, colossale. Le syndicat a beaucoup de « monnaie ».

— Je fais bâtir une usine qui n'est ni monumentale, ni grandiose, ni immense, ni colossale, mais que je préfère à toutes celles de là-bas.

— Vous laisserez l'usine d'ici. Le syndicat vous dédommagera.

— Il n'aura pas cette peine.

— Il vous fera de belles conditions : vingt mille dollars par an.

— Je lui suis bien obligé.

— Vous acceptez les vingt mille dollars ?

— Vous ne me comprenez pas. Je refuse.

Sir Archibald Morgon demeura un instant interdit. Pourtant il reprit :

— Ce n'est pas intelligent, refuser.

Elmier sourit malgré lui.

— Ce n'est peut-être pas intelligent, mais c'est d'un patriote. Je suis Français. Je tiens à ce que mon œuvre reste française. L'Amérique m'achètera autant d'aérobuses qu'elle voudra. Je suis tout disposé à les lui vendre. Mais ce seront des aérobuses français.

— Oh ! c'est très obstiné, très obstiné !

— Possible ! C'est ainsi.

Sir Archibald Morgon se retira dans toute sa raideur.

Elmier pensait bien ne plus jamais le revoir. Il se trompait. Le surlendemain, l'Américain revint, toujours avec le même flegme et la même aisance. Dorval se trouvait avec son beau-frère, qui s'opposa à ce qu'il sortit.

— Je puis dire devant monsieur, demanda Morgon ?

Et sur un signe affirmatif d'Elmier :

— Très bien ! J'ai échangé des câblogrammes avec le syndicat. Puisque vous ne voulez pas venir, le syndicat veut bien commanditer ici.

— Vous pouvez le remercier de ma part.

— Je vais dire les conditions.

— Je n'ai pas besoin de les connaître.

— Oui, pour décider. Le syndicat achète votre usine, achète tout.

— De sorte que je n'aurai plus rien ?

— Mais oui. Vingt mille dollars par an et cinq pour cent sur les bénéfices nets.

— Si le syndicat veut m'acheter mon cabinet de consultation dans ces conditions, j'accepte, déclara Dorval.

L'Américain se tourna vers lui :

— Vous « consultez » les hommes ou les animaux ? demanda-t-il, imperturbable.

— Je me contente des hommes. Quand ils portent des noms d'oiseaux, ils peuvent compter pour les deux.

Morgon ne comprit pas très bien.

— Alors, je pourrais compter, parce que j'ai l'estomac qui n'est pas « meilleur ».

— A votre service ! répondit en riant le docteur.

— Mais avant, il faut faire affaire. Vous allez à vingt mille dollars, monsieur ?

— Pas du tout.

— Voulez-vous vingt-cinq mille ?

— Pas davantage.

— Mais combien vous offre donc le syndicat français ? Car vous avez un syndicat, ce n'est pas possible autrement.

— Je n'en ai pas, j'ai un seul commanditaire.

— Un seul !

Le front de l'Américain se barra d'un pli profond.

— Un seul ! répéta-t-il.

Puis, tout à coup, relevant la tête :

— Oh ! si vous avez un seul, ce n'est pas un Français, c'est un Américain. Les Français ne font que de petits paquets.

Elmier garda le silence, jugeant inutile de fournir des renseignements à son interlocuteur.

Soudain, la figure de celui-ci s'éclaira :

— C'est Curdell, je suis sûr ! C'est pour cela qu'il a offert le prix. C'est pour faire l'affaire. Ah ! c'est un homme très intelligent, un vrai Américain... Alors, si c'est lui, je n'ai plus rien à faire.

— Il y a un bon quart d'heure que je vous le dis.

— Je vais envoyer un câblogramme au syndicat.

Se levant et saluant automatiquement, il partit en oubliant sa consultation.

— Quel type ! s'écria Dorval.

— Ils sont tous pratiques, ces Américains, répondit Elmier, mais celui-ci trouve encore moyen de dépasser les autres.

Un autre déçu fut M. Dorsent. Quand il apprit les

projets de l'aviateur, il accourut pour offrir des capitaux, dans la persuasion que l'affaire serait excellente. Elmier dut refuser, Curdell voulant rester le seul commanditaire.

Le pauvre Lucien s'en alla tout morfondu. Malgré les assurances de son ami, il n'était pas convaincu, et soupçonnait qu'une incartade quelconque de sa femme était cause de cette exclusion.

Il ne put cacher sa déception à M^{me} Dorsent qui, comme le renard, trouva les raisins trop verts.

— S'il ne veut pas vous donner d'actions, remerciez le bon Dieu, dit-elle à son mari. C'est le cas de dire que ce sera de l'argent jetée en l'air. Quand Elmier se sera cassé le cou sur son horreur de machine, personne n'en voudra plus, et les actionnaires en seront pour leurs frais.

— On n'a pas renoncé aux aéroplanes. Cependant, que d'aviateurs ont été tués, hélas !

— C'est cela. Allez encore chercher midi à quatorze heures pour ne pas m'écouter. Jamais je n'ai vu un homme aussi têtue que vous.

Dorsent, pressentant l'orage, prit la poudre d'escampette.

XXIX

ADIEU... OU AU REVOIR

La construction de l'usine marcha rapidement. Elmier était toujours sur les chantiers, activant les ouvriers par la parole et par l'exemple. Il avait complètement abandonné la direction de ses anciens établissements à Lehul qui s'acquittait de ses nouvelles fonctions à la satisfaction générale. Ce fut une grande joie, le jour où le feu fut mis aux machines et où le travail commença. Heureusement, on n'en était plus aux tâtonnements des débuts, et un nouvel appareil put bientôt être envoyé au champ d'aviation. Les essais réussirent à merveille.

Elmier se fit aider de Leroux qui, de plus en plus, désirait devenir pilote. Le jeune mécanicien apporta tant de bonne volonté aux leçons de son maître, qu'il fut bientôt capable de voler de ses propres ailes et de se tirer d'affaire dans les cas les plus difficiles.

L'aviateur baptisa cet aérobus *Yvonne*.

N'était-ce pas le jour de l'anniversaire de la fille aînée que la grande résolution avait été prise ?

Le second navire aérien fut vite suivi d'un troisième, qui devint la propriété de M. Curdell. L'Américain le fit essayer devant lui. Puis, piloté par Leroux, il alla de Paris à Bordeaux, sans escale. L'appareil donna un rendement parfait.

Satisfait, M. Curdell demanda au mécanicien s'il voulait l'accompagner en Amérique. Il lui fit de splendides conditions. Le jeune homme ne demandait qu'à accepter, subordonnant toutefois son consentement à celui d'Elmier.

— Je vous avais promis, lui rappela celui-ci, de me charger de votre avenir. M. Curdell veut y concourir avec moi. Tant mieux ! Mieux vaut deux bons protecteurs qu'un seul.

Les deux hommes prirent place sur le premier transatlantique en partance. En débarquant à New-York, leurs plus grandes préoccupations furent pour l'aérobis. Les pièces, soigneusement emballées, n'avaient nullement souffert de la traversée.

Curdell engagea plusieurs ouvriers, qui remontèrent le navire aérien sous la surveillance de Leroux. Puis tous deux partirent pour Chicago. Le pilote eut soin de se maintenir constamment à une faible hauteur et d'évoluer à une allure assez lente pour que l'appareil fût toujours bien visible.

Les Américains en furent émerveillés. Pendant une heure Leroux survola Chicago, se faisant un malin plaisir de tenir les nez en l'air et les visages aux fenêtres des étages les plus élevés.

Ce fut bien autre chose quand M. Curdell eut repris possession de sa propriété. Il commença à donner des *garden-parties* dont on s'arrachait les invitations. Les convives avaient tous droit à un tour d'aérobis, et personne ne se laissait foreclorre.

Leroux devenait un personnage à la mode. Les grands magazines publiaient son portrait. Le brave garçon jubilait en pensant aux commandes qui allaient affluer aux usines Elmier.

Ce fut une vogue incroyable. Les journalistes accouraient de New-York et de Philadelphie, de Washington, de Boston, de Baltimore. Il en vint même un de San-Francisco. Ceux qui ne pouvaient obtenir d'invitations se glissaient dans les jardins de M. Curdell, sous les prétextes les plus extraordinaires et les costumes les plus hétéroclites.

Leroux était l'objet de dix tentatives de corruption par jour, mais il tenait bon. Bien qu'il eût appris l'anglais aux cours du soir et qu'il commençât à le parler suffisamment, il feignait de ne pas l'entendre et de ne connaître que le français. Cela lui épargnait bien des interrogations et le sauvait de bien des indiscretions.

Une course d'aéroplanes ayant été organisée, Leroux y prit part avec son aérobus, surpassa en vitesse les oiseaux légers, fut classé hors concours, et reçut du jury une prime exceptionnelle de dix mille dollars.

Son passage au-dessus des villes et des campagnes devenait un événement. La mode s'en mêlait. Les snobs portaient en breloque un petit aérobus ; les élégantes arboraient comme dernière création le chapeau aérobus.

On fit des cravates aérobus, des cols aérobus, etc., etc.

M. Curdell n'était pas Américain pour rien, il était passé maître dans l'art de la réclame.

Quand il rentra à Paris, il apprit d'Elmier que les commandes avaient afflué au point de rendre insuffisante l'installation actuelle.

— Ne vous l'avais-je pas dit, fit-il triomphalement à son associé. Je consens une augmentation de capital d'un million. Commencez immédiatement les agrandissements.

M^{me} Elmier ne tira aucune vanité de sa prospérité. Elle demeura simple et bonne comme elle l'avait toujours

été, rendant grâces à Dieu, élevant ses enfants dans la pensée que toute fortune est fragile et que chacun doit savoir se tirer d'affaire par ses propres moyens.

Jacques, qui commence à devenir grand garçon, est bien décidé à travailler comme son père. Il dit parfois :

— Papa, je vous en prie, ne faites pas trop de découvertes, pour qu'il me reste encore quelque chose à inventer.

Le père sourit de ce naïf désir, mais, au fond, il est enchanté de voir son fils dans ces bonnes dispositions.

Lehul est un directeur d'usine parfait. Il est associé avec son ami et intéressé à la bonne réussite des affaires. Cela, d'ailleurs, n'était pas nécessaire pour stimuler son zèle.

D'Arnal commande l'école d'aviation militaire. L'autorité a les yeux sur lui, car on le considère comme l'un des officiers les plus compétents en la matière.

L'administration a acheté un aérobus à Elmier, afin d'essayer d'en faire un lance-explosifs. D'Arnal dirige les expériences qui, jusqu'à présent, ont donné les meilleurs résultats. Si la guerre éclatait, ce qu'à Dieu ne plaise, il serait probablement désigné pour commander une batterie d'aérobuses militaires.

Éric Planel a quitté le professorat. En effet, Elmier avait besoin d'un mathématicien de première force pour l'établissement de ses plans et la vérification de ses calculs. Nul mieux que son ami n'était désigné pour cet office. Il s'est décidé sans trop de peine à abandonner sa chaire, et il a maintenant à Asnières bureau et laboratoire pour se livrer tout à son aise à ses doctes méditations.

Cela ne diminue pas ses distractions, et M^{mo} Planel exerce toujours avec vigilance ses tendres fonctions d'ange gardien.

Roger pioche l'aviation, tout en se pénétrant de mathématiques. Il espère bien, les premiers degrés de l'état militaire franchis, continuer sa carrière comme conquérant de l'air et défendre sa patrie du haut d'un aéroplane, car il suppose que les aérobus seront réservés à l'artillerie.

Gaston, lui aussi, tourne ses regards vers l'aviation. Mais, fidèle à sa vocation, c'est vers l'aviation maritime que tendent ses aspirations. Il veut commencer par être bon officier de marine, pour avoir le droit de quitter de temps en temps l'hydroaéroplane pour l'aéroplane, la navigation maritime au profit de la navigation aérienne.

Milvier n'a pas été aussi heureux que ses amis. Ses tableaux représentant l'orage vu du haut des airs ont été traités d'inventions, et malgré leur mérite réel, il n'a pu les faire admettre au Salon.

M. Curdell a bien voulu les lui acheter. Mais quand le peintre eut appris que l'Américain, toujours pratique, voulait en faire, dans son salon, une sorte de réclame de son sens artistique, il se révolta et ponctua son refus d'une réponse ironique :

— Il ne me resterait plus qu'à me faire peintre d'enseignes.

Le capitaliste ne comprit pas ce noble sentiment.

— Laissez-le faire, dit-il à Elmier. Le jour où ses pinceaux ne le nourriront plus, il sera trop heureux de venir me trouver. S'il était moins fier avec moi, je l'emploierais toute l'année, et il s'en trouverait bien.

— Peut-être M^{me} Milvier, fit malicieusement l'aviateur, l'amènera-t-elle un jour à se montrer plus conciliant.

Bérangère continue à être la meilleure amie d'Yvonne et de Simone. Elles forment ensemble des projets de

voyage qui les conduiront pour le moins au sommet de l'Himalaya.

Elles ne voient plus que rarement Solange Dorsent. La mère de celle-ci ne peut pardonner aux Elmier leur prospérité, et elle ne manque jamais une occasion de railler « ce petit ingénieur qui a eu de la chance ».

Maurice Demont continue à entretenir de bonnes relations avec Elmier. Il espère entrer dans ses ateliers, une fois son diplôme d'ingénieur obtenu.

Il aura sous ses ordres Edmond Lefranc devenu le modèle des contremaîtres et le plus dévoué des serviteurs.

On vient d'apprendre la faillite du syndicat de Sir Archibald Morgon. Ce dernier est garçon d'hôtel. Il ne désespère pas de refaire sa fortune. *Impavidum ferient ruinæ*, aurait dit de lui Horace.

M. Curdell commence à parler sérieusement de constituer la « Compagnie d'aérobuses ».

Paul Dorval qui continue à faire de la médecine par profession et de l'aviation par goût, s'est déjà proposé comme médecin en titre de la compagnie. Il se targue de l'expérience acquise au cours des deux fameux voyages.

M^e Morisset promet d'être un client sérieux de ladite compagnie, le jour où la vente de son étude lui laissera des loisirs.

TABLE DES GRAVURES

	Pages
L'AVIATEUR GARROS. — La Triade, hydro-aéroplan (clichés communiqués par <i>l'Aéro</i> , quotidien sportif).....	32
L'AVIATEUR VIDART. — Le Monoplan Nieuport (clichés communiqués par <i>l'Aéro</i> , quotidien sportif).....	160
L'ABBÉ RICHARD. — Le Sauveteur du Pont Notre-Dame.....	194
L'AVIATEUR BEAUMONT (enseigne de vaisseau Conneau). — Le Nouveau monoplan militaire Blériot (clichés communiqués par <i>l'Aéro</i> , quotidien sportif).....	224

