

Armand Audoy

(Xavier Nagrien)

Prodigieuse

Découverte

Gloubik éditions 2013

Ce roman est d'abord paru sous le simple titre *Prodigieuse Découverte* dans la *Revue Moderne* ([Vol. 39](#) (1 dec. 1866), pp. 511–540 et [Vol. 40](#) (1 jan. 1867), pp. 129–162) puis publié dès 1867 par Pierre-Jules Hetzel contre l'avis de Jules Verne. Son titre ayant été complété pour devenir *Prodigieuse Découverte et ses incalculables conséquences sur les destinées du monde*.

L'annonce

Tout Paris s'occupait un matin d'un écrit autographié, l'épandu à profusion pendant la nuit, et contenant ceci :

« Les personnes qui se trouveront sur la place de la Concorde, le dimanche 1^{er} juin prochain, à midi précis, assisteront À la première manifestation de la plus grande des révolutions passées et futures.

Ce mot de révolution ne doit effrayer personne, Celle-ci n'a rien de politique ; ou du moins, ses conséquences politiques et sociales, si elles doivent être considérables dans l'avenir, ne se produiront pas d'une manière immédiate et directe.

L'invention de l'imprimerie, de la poudre à

canon, de la vapeur, la découverte de l'Amérique produisirent aussi des révolutions immenses dans les destinées du monde. C'est dans le même sens que ce mot est employé ici.

Seulement, l'importance de toutes ces révolutions réunies n'est rien auprès de celle de la révolution qui s'apprête.

Ceux qui en auront vu la première manifestation pourront inscrire dans leurs souvenirs personnels une date à jamais mémorable dans les annales de l'humanité.

Cette manifestation commencera à midi précis sur la place de la Concorde. Elle continuera jusqu'à cinq heures aux Champs-Élysées, au jardin des Tuileries, sur les promenades publiques, les boulevards. Les quais, partout où la largeur des voies de communication permet les accumulations de la foule.

L'autorité fera sagement de prendre des mesures d'ordre pour éviter les accidents. Elle prendra aussi, si elle le juge à propos, des précautions en vue de tous les événements possibles. Mais elle n'a pas autre chose à redouter qu'une trop grande

affluence.

Ceux qui mettraient un sot amour-propre à affecter l'incrédulité au sujet de ce qui est annoncé ici ; ceux qui seraient tentés d'y voir soit l'illusion d'un fou, soit quelque ridicule mystification, n'auront qu'à réfléchir à la manière inexplicable dont cet écrit aura été distribué pour se convaincre que les plus spirituels ne seront pas cette fois les moins crédules.

Des preuves éclatantes en seront données sur la place de la Concorde, le dimanche 1^{er} juin, à midi précis. »

Cet écrit se trouva répandu dans Paris, cinq ou six semaines avant le 1^{er} juin, après une nuit sombre et pluvieuse. Tous les modes de distribution, jusqu'aux plus incompréhensibles, avaient été employés.

Beaucoup de personnes le reçurent par la poste et plusieurs par lettres chargées. D'autres en trouvèrent des exemplaires dans les cours des maisons, sur les balcons, les appuis de fenêtres, les gouttières au-dessous des mansardes, dans les escaliers, dans les foyers des cheminées, où l'on avait cessé de faire du feu vu la

température de ce printemps. Les balayeurs et les chiffonniers en avaient ramassé, dès l'aube, une certaine quantité dans les rues. Il y en avait dans tous les monuments présentant des ouvertures qui n'avaient pas été fermées la nuit, dans les halles, les églises, les théâtres, dans les salles publiques de la Bourse, du Palais de Justice, dans les bals publics, dans les gares de chemins de fer. On en voyait de mêlés aux branches et feuillages des arbres, d'enfilés aux paratonnerres, d'accrochés çà et là, à toute hauteur, aux clous, crochets, petites saillies quelconques des murs, des persiennes et des toitures. Il en flottait sur la Seine, il en tombait des corniches et des entablements, d'où le vent les emportait. L'obélisque de Luxor, sur la place de la Concorde, en était tout enguirlandé. Il était ceint, à toutes hauteurs, et jusqu'à son sommet, d'espèces de couronnes en cordes, d'où pendaient une multitude de ficelles portant des enfilades d'exemplaires, qui flottaient au vent. Il fallut se donner beaucoup de peine pour dégager, à grand renfort d'échelles, le vénérable monument de cet ornement insolite. Bien que l'on s'y fût pris de bonne heure, l'opération ne put être assez tôt terminée pour que beaucoup de gens n'eussent été témoins du fait. Ceux qui,

malgré le mauvais temps, s'étaient trouvés dans les rues la nuit précédente, racontaient qu'il était tombé des exemplaires sur les parapluies. On prit, ce jour-là et les jours suivants, à Paris et dans les environs, des oiseaux de toute espèce, pigeons, moineaux, hirondelles, portant l'écrit attaché à leur cou par un fil. Longtemps après, on en voyait encore voltiger quelques-uns, On en tua jusqu'en Belgique, en Corse et en Algérie.

Ce n'était pas tout, mais c'était assez déjà pour exciter la curiosité publique et mettre la police en éveil.

Le public s'occupait beaucoup moins du contenu de l'écrit que de la manière dont il avait été répandu. On se rappelait l'histoire d'une maison nuitamment criblée de pierres en 1848, sans qu'on eût jamais pu trouver une explication satisfaisante du phénomène. Chacun essayait d'expliquer celui-ci, mais on n'y réussissait guère. On ne s'accordait à peu près que sur un point : les distributeurs avaient dû être nombreux et avaient fait preuve de discrétion et d'adresse. Quel était leur but, et qu'y avait-il d'ailleurs au fond de tout cela ? Suivant l'opinion la plus accréditée, c'était une colossale mystification, un monstrueux poisson d'avril attardé. Personne, malgré la

réflexion assez plausible que contenait l'écrit, n'eut osé paraître croire à quelque chose de réel. On reconnaissait bien que la mystification ne valait ni la peine ni l'argent qu'elle avait dû coûter. Mais un mauvais plaisant regardait-il à quelque chose ? On racontait bien des histoires d'écrits jetés dans des appartements par les fenêtres ouvertes, de carreaux cassés et d'une main gantée que quelques-uns auraient entrevue, mais on n'accordait nulle créance à ces contes de bonnes femmes. Les plus sagaces supposaient une réclame industrielle dont l'auteur attendait qu'on eût suffisamment parlé de lui pour se faire connaître en révélant au monde un nouvel insecticide ou une pommade anti-calvitique. Quant à se rendre le 1^{er} juin sur la place de la Concorde, chacun protestait bien qu'il ne ferait pas une démarche témoignant d'une aussi naïve crédulité.

Mais au fond, et sans en rien dire, les plus sceptiques se promettaient *in petto* de regarder par leur fenêtre pour peu qu'elle donnât sur les boulevards ou sur les quais. Ceux qui n'avaient pas cet avantage méditaient un prétexte plausible pour se trouver dehors et, s'il se pouvait, pour traverser la place de la Concorde le 1^{er} juin vers midi ; chacun pensait être le seul, voyant tous les

autres incroyables.

La police et l'autorité partageaient à peu près les Impressions du public, mais se préoccupaient de quelque chose de plus. Il pouvait y avoir, derrière cette prétendue mystification, quelque arrière-pensée politique, peut-être un complot. Qui sait si ce n'était pas un moyen ingénieux d'attirer au dehors une foule énorme et de provoquer des mouvements populaires ? On résolut, à tout événement, de se garder, mais sans en avoir l'air, pour ne pas compromettre la dignité du pouvoir en paraissant attacher de l'importance à ce qui pouvait n'être qu'une duperie. On résolut en outre de ne rien négliger pour tâcher de pénétrer le mystère. Une double instruction fut ordonnée : l'une au moyen de la police, l'autre judiciaire.

L'instruction par la police n'avait pas besoin de prétexte. Les commissaires de police reçurent l'ordre de réunir tous les renseignements que pourraient recueillir leurs agents, sergents de ville et autres, et de les envoyer à la Préfecture, où ils seraient centralisés. Quant à l'instruction judiciaire, elle était suffisamment justifiée par les circonstances de cette énigmatique distribution. Et d'abord, c'était une distribution d'écrits non autorisée.

Puis l'écrit lui-même n'avait été ni déclaré ni déposé. Il ne portait pas de nom d'imprimeur et faisait présumer une détention clandestine de presse autographique. Il ne contenait peut-être pas de délit parfaitement caractérisé, bien qu'il ne fût pas timbré et qu'on pût le considérer à la rigueur comme traitant de matières politiques et d'économie sociale. Mais on parlait de quelques bris de carreaux, véritables effractions punissables. Il y avait en tout cela plus qu'il n'en fallait pour motiver une instruction ayant pour objet la recherche des auteurs de ces faits, plus ou moins délictueux à divers points de vue.

L'instruction par la police produisit une montagne de documents. Les agents recueillirent consciencieusement tous les commérages dont ils purent saisir l'écho. Les *on dit* allaient leur train. On ne parlait d'autre chose dans les salons, les cercles, les cafés, les tables d'hôte, à la Bourse, au Palais, partout où l'on cause. C'était surtout dans les loges de concierges et chez les fournisseurs où se rencontrent les cuisinières qu'il circulait des anecdotes atteignant tous les degrés de l'invraisemblable. Malheureusement, il était presque toujours impossible de remonter jusqu'à la source. Il serait oiseux de redire tous les incidents qu'avait enfantés l'imagination, qu'avait

grossis leur passage de bouche en bouche. Il en était qui se reproduisaient avec quelques variantes, mais avec une persistance singulière, sur des points fort éloignés les uns des autres.

Ainsi, un étudiant logé dans une chambre haute du quartier latin racontait que, vers deux heures après minuit, ne pouvant dormir, il allait se lever pour prendre un livre, lorsque tout à coup un carreau de sa fenêtre avait été brisé avec fracas, et qu'un objet était tombé dans sa chambre. L'obscurité ne lui avait pas permis de distinguer autre chose. Il s'était précipité vers sa fenêtre, l'a rait ouverte et n'avait rien vu à l'extérieur. Il avait alors allumé une bougie, et trouvé sur le parquet, près de la fenêtre, un objet rond enveloppé d'un papier sur lequel était écrit : *pour le carreau cassé*. Il avait ouvert le papier, qui contenait une pièce de cinq francs, et portait à l'intérieur des caractères autographiés, C'était un exemplaire du fameux écrit.

D'autres, dans les quartiers Mouffetard, de la Bastille, de l'Opéra, des Champs-Élysées, dans le Faubourg Saint-Germin, à Montmartre, à Vaugirard, à Montrouge, racontaient qu'ils avaient été réveillés en sursaut par un

bruit de carreau cassé, et qu'ils avaient ensuite trouvé près de leur fenêtre une pièce de cinq francs enveloppée de même. D'autres, entrant le matin dans leur salon, leur cabinet ou leur salle à manger, avaient trouvé la même chose, toujours auprès d'un carreau cassé. Il semblait d'ailleurs difficile, d'après la forme des cassures, qu'on expertisa avec soin, qu'elles eussent été produites par le simple jet de la pièce de cinq francs.

Une circonstance notable, c'est que les bris de carreaux survenus à des fenêtres situées indifféremment sur les rues ou sur les cours, ne s'étaient produits à celle d'aucune chambre éclairée. Il était certain que les auteurs, évidemment fort nombreux, de la distribution nocturne, avaient pris grand soin d'éviter qu'on pût les voir. Cependant quelques personnes affirmaient avoir aperçu quelque chose. On les adressa, vu la gravité du fait, à l'instruction judiciaire.

Cette instruction avait été confiée à un magistrat d'une rare sagacité. Les volumineux rapports centralisés à la préfecture de police lui furent communiqués. Il élagua tout ce qui présentait un caractère trop évidemment fabuleux, comme des déclarations

inadmissibles de gens qui prétendaient avoir discerné dans les airs une masse noire, affectant à peu près une forme humaine, entre deux autres masses informes qui la soutenaient ou qu'elle soutenait, gesticulant comme un semeur fantastique, et se mouvant avec une rapidité qui tenait le milieu entre celle de l'hirondelle et celle du boulet de canon. Le juge d'instruction ne retint que les faits présentant quelque vraisemblance ou du moins quelque possibilité. Il entendit toutes les personnes ayant eu des carreaux cassés et reçu des pièces de cinq francs, qui furent provisoirement retenues comme pièces à conviction, Mais ni leur millésime ni rien dans leur aspect ne put donner une indication utile. On en recueillit près de deux cents, ce qui représentait déjà 1 000 fr de dépense pour ce seul objet. Les écrits distribués par la poste, en nombre impossible à préciser, mais qui fut reconnu supérieur à deux mille, avaient coûté, rien qu'en timbres-poste, plus de 200 fr indépendamment des frais de chargement d'une cinquantaine de lettres. Tout ce qu'on put apprendre par les recherches faites à la poste fut qu'elles avaient été présentées au guichet par un individu dont aucun employé n'avait songé à regarder ou remarquer la figure. Il avait donné le nom de *Nagriën*,

reconnu imaginaire, et une adresse également de fantaisie. On constata que les bris de carreaux s'étaient produits dans des quartiers fort éloignés les uns des autres, sinon simultanément, du moins à des moments trop rapprochés pour n'en pas conclure à un grand nombre de distributeurs, au moins cinquante et peut-être plus de cent, indépendamment de ceux, plus nombreux encore, qui avaient répandu des écrits partout. Ce fut d'ailleurs en vain que l'on expertisa les caractères autographiés, l'écriture des enveloppes reçues par la poste, le papier employé, et jusqu'aux cordes et ficelles ayant revêtu l'obélisque. Les recherches faites chez les marchands de papier, de cordages, de cages et d'oiseaux, ne purent amener aucun résultat. On nota avec un soin minutieux les déclarations de quelques personnes, dont il a été parlé plus haut, et qui disaient avoir vu quelque chose de plus que les autres.

C'étaient d'abord six personnes, qui avaient soupé et joué chez l'une d'elles, au sortir du théâtre, dans une chambre assez petite d'un quatrième étage. Vers trois heures du matin, on avait ouvert la fenêtre pour renouveler l'air saturé de fumée de tabac. Un instant après, une poignée d'écrits avaient été jetés du dehors

dans la chambre par cette fenêtre ouverte. On n'avait pu rien voir à l'extérieur, Une seule de ces personnes avait cru distinguer, sur la toiture de la maison d'en face, une forme noire se glissant derrière une cheminée. Tous les habitants de cette maison d'en face furent soigneusement interrogés. Mais ils ne purent faire aucune révélation utile, si ce n'est que l'un d'eux avait trouvé, le lendemain, quelques exemplaires dans deux cheminées de son appartement.

Dans un autre quartier, c'était un médecin que l'on était venu chercher la nuit pour aller voir un malade. Un hasard précieux avait voulu que son domestique, tenant une lumière à la main, ouvrit la porte de la chambre de son maître justement au moment précis où un carreau de la fenêtre était bruyamment brisé. Le médecin et le domestique affirmaient très catégoriquement avoir vu, à travers le petit rideau du vitrage, qu'elle avait poussé, une main gantée d'un gant très épais, semblable à ceux dont on se sert pour l'escrime, briser le carreau, laisser tomber un objet dans la chambre et disparaître. Ils n'avaient, du reste, rien pu apercevoir au dehors.

Deux autres personnes, le mari et la femme, se

trouvant éveillées au moment où un carreau de leur chambre était cassé, disaient aussi avoir vu, quoique un peu plus vaguement, la main gantée, grâce à la lueur projetée sur la fenêtre par un bec de gaz allumé dans la rue.

On recueillit en grand nombre d'autres dépositions inutiles à rapporter. Mais il fut impossible de retenir personne comme prévenu d'une complicité ou d'une participation quelconque. Tous ceux qui furent un instant soupçonnés se justifièrent de la façon la plus triomphante. On dut renoncer à poursuivre.

Les conclusions que le préfet de police d'une part, le juge d'instruction de l'autre, tirèrent de leurs recherches furent les suivantes :

On ne pouvait rien affirmer sur la nature du but de cette distribution. Mais ce but était évidemment sérieux et on ne pouvait s'arrêter à l'idée d'une simple mystification.

Les distributeurs avaient été trop nombreux ;

Ils s'étaient donné trop de peine et avaient fait preuve

d'une habileté trop profonde ;

La distribution avait dû occasionnel' des dépenses trop considérables ;

Le secret avait été trop bien gardé ;

Quant à l'explication des moyens employés, on la reconnaissait pour le moment impossible. On la découvrirait probablement plus tard. Mais il était urgent de se tenir paré à tout événement.

Il transpira de tout cela quelque chose dans le public. On sut qu'il y avait une instruction, dans laquelle on entendait de nombreux témoins. L'incrédulité générale en fut un peu ébranlée.

Les journaux avaient, chacun à leur manière, raconté et commenté les choses. Le premier jour, ce furent de simples entrefilets sur la distribution nocturne, qu'ils présentèrent comme assez bizarre, mais sans avoir l'air d'y attacher aucune importance, chacun s'appliquant à prémunir ses lecteurs contre les exagérations et les fables dont lui paraissaient mêlés la plupart des récits entendus çà et là. Le lendemain, ces récits s'étaient multipliés de

telle sorte qu'il fallut donner quelques détails. Le texte de l'écrit fut reproduit par tous les journaux. Chacun l'accompagna de son commentaire généralement dicté par un parfait scepticisme. On aurait peut-être cessé de s'occuper de cette histoire après quelques jours, si l'un d'eux ne s'était avisé de prendre la chose au sérieux, ce qui provoqua un rire unanime. Ce journal naïf se nommait *l'Universel*. Il publia, le quatrième jour, un grand article dans lequel il énumérait d'abord toutes les circonstances, aussi nombreuses qu'inexplicables, qui semblaient bien établies. Il partait de là pour soutenir que les hommes capables d'avoir accompli ce prodige, ne pouvaient être des mystificateurs ni des charlatans vulgaires et que ce qu'il y avait de plus spirituel était, sinon de croire aveuglement à quelque grande découverte, du moins d'attendre au 1^{er} juin avant de la nier de parti pris. Quant à lui, il avouait hautement qu'il se sentait plus disposé à croire qu'à douter. Il risquait même une hypothèse. Il lui semblait probable qu'on avait trouvé un moyen de diriger les ballons. Les distributeurs nocturnes étaient, selon toute apparence, des aéronautes dressés et endoctrinés par l'inventeur. Et qui sait si l'on ne verrait pas, le 1^{er} juin, des centaines de ballons naviguer

au-dessus de Paris, obéissant à toutes les impulsions que leur donneraient les conducteurs montés dans leurs nacelles ?

Le journal *l'Universel* fut accablé moins sous les bonnes raisons que sous les sarcasmes. À peine si l'on daigna lui faire observer qu'une invention pareille aurait nécessité une multitude d'expériences ne pouvant rester aussi profondément ignorées. On ne pouvait supposer moins de trois cents distributeurs, Comment admettre que trois cents ballons dirigeables aient pu être confectionnés sans que rien en transpirât, qu'ils aient pu être préalablement gonflés, opération assez longue et supposant l'emploi d'un personnel nombreux, puis accomplir leurs évolutions dans Paris pendant toute une nuit, sans que personne en aperçut un seul ? Et d'ailleurs, n'était-il pas scientifiquement démontré que l'aérostat dirigeable était une pure chimère, faute de pouvoir trouver dans l'air une résistance suffisante, et par la nécessité de donner aux ballons des dimensions hors de toute proportion avec la force d'aucun moteur aérien possible ? Tout cela ne fut dit qu'incidemment à des épigrammes sans fin. *L'Universel* tint bon. Il dédaigna le ridicule dont on prétendait le couvrir et opposa des

raisonnements serrés qui ébranlèrent beaucoup d'incrédules. Il y gagna bon nombre de lecteurs. En même temps, on connut plusieurs détails de l'instruction dans laquelle on entendait tant de témoins. On en concluait que le mot de l'énigme n'était pas l'hypothèse d'un grand nombre de ballons dirigeables, car il n'aurait pu, dans ce cas, échapper aux recherches de la justice et de la police. Mais on en concluait aussi qu'il devait y avoir quelque chose de sérieux, puisqu'on mettait en œuvre d'aussi puissants moyens d'investigation. Les rieurs commencèrent à passer du côté de *l'Universel*, qui déclarait d'ailleurs ne pas tenir à son hypothèse d'aérostats, et se bornait à soutenir, envers et contre tous, qu'il adviendrait quelque chose de considérable le 1^{er} juin. Les autres journaux se prirent à craindre d'avoir fait fausse route. Ne se trouveraient-ils pas avoir joué un sot rôle, si l'événement donnait raison à leur adversaire, comme cela commençait à sembler moins impossible ? Ce fut à qui ménagerait son changement de front pour le cas où il faudrait se rendre à l'évidence.

Puis, arrivèrent les échos de l'impression produire en province, répercutant d'abord celle qui se donnait, à Paris, les apparences d'un complet scepticisme. Mais bientôt il

en fut autrement. On a plus de temps, en province, pour lire et réfléchir. On prit ouvertement parti pour *l'Universel*. On s'abandonna sans fausse honte à toutes les ardeurs d'une violente curiosité. Beaucoup de gens préparèrent leurs paquets pour se trouver à Paris le 1^{er} juin. Les compagnies de chemins de fer se demandèrent si ce ne serait pas le cas d'organiser des trains de plaisir, et l'auraient fait certainement si le gouvernement ne les eût discrètement priées de s'en abstenir.

Cependant, on n'était encore qu'au 20 mai, et déjà l'on commençait à se lasser d'entendre toujours parler de la même chose. On en avait les oreilles rebattues, comme de tout sujet de conversation qui est resté trop longtemps sur le tapis. On cessa presque entièrement de s'en occuper. L'attention publique était saturée, et il devint de mode de déclarer que toute allusion au 1^{er} juin prochain ou à la distribution nocturne irritait les nerfs les plus aguerris. Trois jours avant le 1^{er} juin, il semblait que personne ne ferait un pas pour tâcher d'avoir le mot de l'énigme. Une circonstance nouvelle vint tout à coup l'éveiller les préoccupations assoupies.

Ce fut une seconde distribution nocturne ; non pas

d'un pallier autographié, mais de médailles en fer blanc, un peu plus grandes que des pièces de cinq francs, et qui furent répandues avec la même profusion que l'écrit l'avait été, mais sans carreaux cassés ni main gantée entrevue par quelques-uns. Sur ces médailles étaient un peu grossièrement mais très lisiblement frappés en creux ces simples mots :



De plus, on apercevait une chose singulière au-dessus de la maison où étaient situés les bureaux de *l'Universel*. Ce journal avait placé sur le faîte, entre deux cheminées, une enseigne en tôle, portant son nom découpé en immenses caractères et pouvant être aperçu de très loin. Une sorte de grande bannière blanche avait été accrochée au-dessous pendant la nuit. On y lisait ce seul mot, écrit en caractères de deux mètres de haut :

COURAGE !

Il fut positivement constaté que personne n'avait pu monter sur la toiture pendant la nuit. Enfin, l'obélisque

avait été affublé d'un nouvel ornement. Il était coiffé d'une sorte de grand bonnet à quatre faces, en toile blanche. On lisait sur chacune d'elles :



Cette fois, on ne se contenta pas d'être intrigué. On commença à ne plus en rougir. La jeunesse des écoles, les ouvriers, le peuple des faubourgs, surmontant tout respect humain, s'abandonnèrent franchement les premiers à une curiosité qui devint contagieuse. Des paris considérables furent engagés au jokey-club et dans tous les cercles pour ou contre la réalité de l'événement attendu. La Bourse elle-même se persuada que la journée du 1^{er} juin influerait sur les cours dans un sens ou dans l'autre et se partagea en deux camps : la hausse et la baisse. Les femmes exprimèrent énergiquement leur désir d'aller voir. Les maris furent heureux de trouver ce prétexte pour aller voir eux-mêmes. Les ménages populaires, surtout, s'apprêtèrent à envahir en masse la place de la Concorde. Quant aux autres, il en était qui ne redoutaient pas trop la foule et comptaient s'y mêler. Ceux qui craignaient

qu'elle ne fût trop épaisse, cherchèrent à se procurer des fenêtres sur les boulevards et sur les quais. La rue Royale devint le but de toutes les ambitions. L'un de ses habitants s'avisa, le 29 mai, de mettre un écriteau portant : *Fenêtres à louer pour le 1^{er} juin*. Cet exemple fut immédiatement suivi et gagna, comme l'inflammation d'une trainée de poudre, les boulevards, la rue de Rivoli, les quais. Tout fut loué à des prix insensés qui accusent une curiosité poussée à son paroxysme. Le 31 mai, à cinq heures du soir, il ne restait plus que quelques écriteaux dans les quartiers les plus éloignés de la place de la Concorde.

Il était certain que l'affluence serait énorme. L'autorité n'en doutait plus. Toutes les troupes furent consignées dans leurs casernes, renforcées des garnisons voisines et munies de cartouches à tout événement. L'artillerie se tint prête, avec ses pièces attelées dans les cours. Toutes ces précautions furent d'ailleurs prises le plus secrètement possible. Des agents de police, des sergents de ville, des gardes de Paris à pied et à cheval furent postés, avant le jour, partout où la foule devait affluer, avec des consignes sévères pour maintenir l'ordre et prévenir les accidents. La circulation des voitures fut

interdite sur plusieurs points et réglée partout comme aux jours de fête nationale.

Chacun se disait déjà que, s'il s'apprêtait une mystification, elle avait prodigieusement réussi.

II

L'invention

J'avais eu quelque peine à percevoir clairement moi-même l'idée première de mon invention.

Une sorte d'intuition vague me disait que l'on faisait fausse route en s'obstinant à vouloir diriger au moyen de moteurs connus les véhicules aériens, moins lourds ou plus lourds que l'air. Toute force motrice était fatalement insuffisante dès qu'elle exigeait des mécanismes pesants. Plus on voudrait augmenter la grandeur et l'efficacité des ailes, voiles, hélices, engins quelconques destinés à produire la locomotion, plus il faudrait une force motrice considérable, impossible à obtenir dans l'air à raison du poids des machines, surtout si elles exigent un approvisionnement d'eau et de combustible. On ne peut augmenter la puissance des moyens qu'en augmentant,

dans une proportion plus grande encore, la difficulté du résultat. La conception des *ballons dirigeables*, ou de véhicules quelconques recevant l'impulsion de quelqu'un des moteurs connus impliquait, à mes yeux, contradiction. C'était un véritable cercle vicieux, une impossibilité. Il fallait autre chose que tout ce qu'on avait tenté jusqu'alors. Il fallait une conception primordiale tout autre et radicalement différente.

Je réfléchis à ce que la nature pourrait fournir comme *moteurs* jusqu'alors mal connus, mal étudiés, et, à vrai dire, non découverts.

Je pensai d'abord à la *gravitation*. C'est évidemment une force, et une force énorme, agissant sans mécanisme, condition précieuse. Quelle énergie de chute dans un rocher tombant d'une centaine de mètres ! Quelle puissance dans les forces qui déterminent le mouvement des corps célestes !

Seulement, la gravitation n'est pas une force dirigeable. Elle a pour nous un centre de direction unique, le centre même du globe à la surface duquel peuvent s'accomplir les phénomènes à notre portée.

La gravitation était un moteur exactement inverse à celui qu'il m'aurait fallu.

Cette idée d'*exactement inverse* fut un trait de lumière. La gravitation n'avait-elle pas sa contre-partie ?

Elle devait l'avoir. Le double phénomène d'attraction et de répulsion s'observe dans les combinaisons chimiques et la composition des corps. L'électricité est *positive* ou *négative*.

On ne connaissait pas, à cette époque, l'électricité. On s'en servait, cependant. On avait le télégraphe électrique, invention qui semble si naïve, mais qui passait alors pour le *nec plus ultra* du génie de la science pratique. On se doutait confusément qu'il y avait quelque rapport entre l'électricité et l'aimantation, mais on ne se rendait pas exactement compte de l'identité de ces phénomènes, dont l'étincelle électrique, le magnétisme, la galvanisation, l'aimantation, la gravitation, les affinités chimiques ne sont que des manifestations diverses. On ne m'accordera peut-être qu'un faible mérite pour avoir découvert que la gravitation et l'électricité sont une seule et même chose. C'est l'histoire de l'œuf de Christophe Colomb. Tout

problème résolu paraît simple à résoudre.

On ne saurait se figurer tout ce qu'il m'en a conté d'efforts, de méditations, de travaux, d'expériences, de découragements et de persévérance pour arriver à cette formule : la gravitation n'est que l'un des modes de manifestation de l'électricité.

L'électricité est, pour ainsi dire, la gravitation condensée, quintessenciée, portée à son extrême puissance. C'est une sorte de folie d'attraction.

Elle présente les deux inverses, ce qu'on exprimait par les mots d'électricité positive et négative. De même, la gravitation proprement dite, ou positive, a pour inverse la gravitation négative, ou anti-gravitation.

Leur double action produit le mouvement des corps célestes, et ceci complète la découverte de Newton. La gravitation n'explique que la moitié du phénomène, la force retenant la terre, par exemple, à une certaine distance du soleil, qui l'attire, Mais on était obligé, pour expliquer qu'elle ne le rejoignit pas, de supposer une force d'impulsion originelle, donnée une fois pour toutes et se résolvant en force centrifuge. On ne connaissait pas

la nature de cette force, qui n'est l'as originelle, mais continue, et tend à éloigner la terre du soleil, vers lequel la gravitation tend à l'attirer. C'est l'anti-gravitation, on gravitation négative, ou force de répulsion, l'une des formes de l'électricité négative. Les deux gravitations, positive et négative, agissent ensemble, à l'inverse l'une de l'autre, suivant un angle dont la résultante, variant à chaque instant, produit la révolution de chaque planète autour de son soleil, de chaque satellite autour de sa planète.

Le moteur existait dans la nature. Il s'agissait de s'en rendre maître, de le modérer, d'en faire une chose maniable et utilisable.

Ç'a été la partie la plus ardue de mon œuvre. Que de veilles, d'expériences, de tentatives infructueuses avant d'arriver à la création des deux corps électro-métallo-chimiques que j'ai nommés le *pos* et le *neg*, par de simples abréviations des mots *positif* et *négatif* ! Le *pos*, jaune comme l'or, solide comme le platine, fusible à une température qu'il est si difficile d'obtenir ! Le *neg*, blanc comme l'argent, léger comme l'aluminium, poreux comme la pierre ponce. Isolés, ils se comportent comme

tous les autres corps, tombent à terre et obéissent aux lois de la seule gravitation. C'est leur juxtaposition qui leur donne leurs qualités particulières, comme des disques superposés de zinc, de cuivre et d'étoffe convenablement humectée dégagent l'électricité dans la pile de Volta.

C'est aussi de l'électricité que dégagent le pos et le neg juxtaposés : électricité positive ou attractive par le pos ; électricité négative ou répulsive par le neg. Le premier est sollicité par la gravitation, le second par l'anti-gravitation.

Voici à quelles constatations me conduisirent mes expériences :

Je confectionnai une boule composée d'un hémisphère de pos et d'un hémisphère de neg. Quand le pos était tourné vers la terre, la boule tombait. Quand c'était au contraire le neg, elle s'élevait avec une grande force. Mon premier appareil fut, naturellement, très imparfait. Il me suffit cependant pour me donner la certitude du succès final.

Je reconnus que les deux électricités gravitantes, positive et négative, se dégageaient d'une façon continue,

l'une par le pos, l'autre par le neg, Mais ce dégagement ne produisait aucun effet pour celui des deux corps dont la surface n'était pas tournée vers la terre. La force attractive ou répulsive s'annulait, faute d'objectif, si elle n'avait en face d'elle la masse terrestre. C'était à peu près comme si l'on supposait un corps pesant perdu dans l'espace loin de tout corps céleste. Il est toujours soumis à la force de gravitation, et pourtant ne tombe nulle part, parce que rien ne la met en œuvre. Pour emprunter une comparaison à la langue juridique, il a pour ainsi dire la *jouissance* de la faculté gravitante, mais n'en a pas l'*exercice*.

De même, quand je tournais ma boule le pos en bas, il se dégageait toujours par le neg une électricité répulsive, mais, ne trouvant pas d'objectif dans l'espace, elle ne produisait aucun effet. Au contraire, l'électricité attractive se dégageant par le pos, la boule était violemment attirée à terre. Je voulus vérifier si cet effet de chute n'était que le résultat de la pesanteur seule. J'avais donné à chacun de mes hémisphères séparés un poids d'un kilogramme. La boule pesait donc, si elle n'obéissait qu'à la gravitation ordinaire, deux kilogrammes. Je la plaçai dans un plateau de balance, le pos en bas. Puis, j'augmentai

successivement les poids dans l'autre plateau. Je ne pus arriver à faire soulever la boule, malgré un poids total de cinquante kilogrammes. Elle adhérait avec une force invincible, comme ces poids creux qu'un prestidigitateur enlève avec un seul doigt, et qu'il devient impossible de soulever, même en y employant tous ses efforts, dès que la communication électrique est établie. Les dimensions de ma balance ne me permirent pas de pousser l'expérience plus loin, mais je m'en contentai. Je n'eus qu'à retourner à moitié la boule pour faire cesser l'adhérence.

Quand la boule était tournée le nég en bas, elle s'enlevait avec une grande force et allait frapper violemment le plafond, où elle restait suspendue. C'était l'effet inverse qui se produisait, C'était l'électricité gravitante attractive qui, se dégageant par le positif tourné en haut, ne trouvait pas d'objectif dans l'espace et ne produisait d'effet dans aucun sens. Au contraire, l'électricité gravitante répulsive se dégageant par le nég trouvait son objectif dans la masse terrestre et en éloignait violemment la boule. C'était comme un ressort tendu qu'on lâcherait après lui avoir donné son point de résistance.

Je voulus vérifier aussi le degré d'adhérence de la boule au plafond. Il me fut impossible de la vaincre malgré tous les poids que j'y suspendis. Cela me suffisait, et je remis à plus tard de mesurer exactement la force dynamique du système, soit dans le sens attractif, soit dans le sens répulsif. Je retournai à moitié la boule et, de la sorte, la détachai aisément du plafond.

Le problème était aux trois quarts résolu. J'avais un moteur doué d'une force énorme, à volonté ascendante ou descendante. Une boule de la grosseur de la tête me suffisait pour élever des arches aériennes de dimensions considérables. Mais ce n'était encore qu'un simple progrès sur les ballons. Il fallait trouver le moyen d'abord de modérer la force ascensionnelle pour ne pas être entraîné à de trop grandes hauteurs, puis de la transformer en force latérale pour diriger l'appareil.

Le premier résultat fut facile à obtenir. L'adhérence complète du pos et du neg produisait le maximum de dégagement de l'électricité gravitante, positive ou négative. Je reconnus qu'en les écartant légèrement, le phénomène n'était pas supprimé, mais amoindri. Il se manifestait encore, quoique très faiblement, en plaçant

les deux corps à une distance de deux centimètres. Ainsi disposés, ils restaient en l'air presque au point où on les plaçait, ne descendant et ne s'élevant que par un mouvement imperceptible et avec une très grande lenteur, suivant que le pos ou le neg était dirigé vers la terre. J'étais maître de la force motrice, que je pouvais augmenter ou diminuer à volonté.

Restait à la diriger. Ici, mes tâtonnements furent nombreux. J'en passe les détails, et j'arrive tout de suite au procédé qui m'a fourni la solution.

J'essayai de composer ma boule d'une partie intermédiaire en neg et de deux parties extrêmes en pos. C'était comme une tranche entre deux hémisphères. Il se produisit un phénomène assez curieux.

La juxtaposition de l'hémisphère inférieur avec le disque intermédiaire dégageait l'électricité gravitante-positive et tendait à faire élever la boule vers la terre. Mais en même temps la juxtaposition du disque avec l'hémisphère supérieur dégageait l'électricité gravitante-négative et tendait à faire élever la boule sans que l'hémisphère inférieur y fit obstacle, ce qui m'étonna. Le

double phénomène se produisait simultanément. La boule était sollicitée par deux forces, attractive et répulsive, directement contraires. Elle obéissait à celle des deux qui l'emportait sur l'autre, montant ou descendant avec plus ou moins de force, suivant les proportions que je donnai successivement aux diverses parties de la boule. Seulement, je ne pus jamais réussir à les pondérer assez exactement pour que le système restât tout à fait immobile au point précis où je le plaçais en l'air.

Puis, j'eus l'idée de donner à la tranche intermédiaire une forme de biseau. Je la fis très épaisse d'un côté, et se terminant de l'autre en lame effilée. L'effet produit fut merveilleux.

Les deux forces contraires se produisaient toujours, mais obliquement.

Leur résultante était horizontale. J'arrivai à confectionner une boule que je plaçai sur ma cheminée, le côté épais du disque tourné vers le mur d'en face. Elle s'élança comme une balle de fusil et vint frapper contre ce mur dont elle endommagea le papier et fit tomber un peu de plâtre.

Il me fut aisé de modérer cette force en construisant des boutes dont les diverses parties étaient plus ou moins distantes les unes des autres.

J'avais employé de longues années à poursuivre ce résultat, mais enfin le principe de la locomotion aérienne était résolu en principe. J'avais le moteur et le moyen de le modérer comme de le diriger à volonté. Il ne restait qu'à perfectionner les détails. Cela était facile. Voici à quoi me conduisirent les modifications que j'imaginai successivement.

Je changeai la forme du système, que je rendis sphéro-conique au lieu de sphérique. C'était, pour rendre mon idée saisissable, une poire ou une figue au lieu d'une pomme ou d'une orange. La poire était destinée à garder habituellement une position à peu près horizontale. Elle se composait de trois parties, toutes renflées du côté opposé à la pointe, et s'amointrissant vers la queue : au milieu, le pos ; au dessus et au dessous, le neg. Un mécanisme fort simple me permettait de rapprocher ou d'écartier volonté ces parties l'une de l'autre en tournant légèrement dans un sens ou dans l'autre, comme on tourne une clé, une tige sortant de la poire et descendant

verticalement. La même tige servait, par des mouvements circulaires analogues à ceux qu'on imprime à une manivelle ou à une barre de gouvernail, à tourner la queue de la poire dans le sens que l'on voulait, ainsi qu'à l'élever ou à l'abaisser à volonté.

Si je me supposais suspendu au système, je me voyais voyageant dans les airs avec autant de facilité et de rapidité que l'oiseau le plus agile. Je commençais par tourner la tige de manière à ne laisser à l'appareil qu'une action très minime et à diriger la queue de la poire en haut, sous un angle de quarante-cinq degrés. J'étais doucement et obliquement enlevé dans les airs. Arrivé à une certaine hauteur, je donnais à la poire une position horizontale, je tournais la tige de manière à rapprocher l'une de l'autre les pièces de l'appareil, et j'étais emporté horizontalement, dans la direction que je choisissais, avec une vitesse que je pouvais augmenter jusqu'à un maximum vertigineux.

Rien n'était plus aisé à réaliser.

III

L' application

Je construisis, avec de fortes sangles, une sorte de fauteuil qui me soutenait en outre par les aisselles, en laissant à mes bras et à mes jambes toute la liberté de leurs mouvements. Les sangles, se rétrécissant, se réunissaient au-dessus de ma tête en un point unique de suspension que j'adaptai d'abord à un crochet solidement fixé dans le plafond. Je modifiai successivement les points d'attache de mon siège aérien jusqu'à ce que j'eusse obtenu un équilibre parfait en même temps qu'une situation commode. Celle à laquelle je m'arrêtai était à peu près la posture d'un homme assis dans un fauteuil à la Voltaire, et légèrement rejeté en arrière. Mais je remarquai que la situation la plus commode possible devient fatigante et même insupportable au bout de

plusieurs heures si l'on ne peut la modifier quelque peu. Cette observation me conduisit à compléter mon siège au moyen de sangles passant sous mes pieds, sur lesquelles je pouvais m'appuyer et me mettre presque debout. J'étais donc tantôt assis, tantôt presque couché, tantôt suspendu par dessous les bras, tantôt à peu près debout m'appuyant d'ailleurs plus ou moins sur l'une ou l'autre jambe, pouvant les croiser et m'accouder tantôt sur un bras, tantôt sur l'autre au moyen de sangles placées à leur portée. Je remarquai aussi qu'avec un point unique de suspension, je ne pouvais empêcher assez complètement un léger mouvement de rotation, se produisant dans un sens ou dans l'autre sous l'impulsion de la plus minime cause. J'y remédiai en suspendant mon siège de sangles à deux points au lieu d'un. Un écartement de moins d'un décimètre entre les deux points de suspension se trouva suffisant pour empêcher complètement tout mouvement rotatoire, ou du, moins pour que le système reprit toujours presque instantanément sa position normale.

Je m'exerçai longtemps à une sorte de gymnastique dans mon siège aérien, où je finis par me sentir aussi à l'aise et aussi sûr de moi que dans un fauteuil à roulettes, Je pensai alors pouvoir me livrer aux expériences

définitives. Je suspendis solidement mon siège de sangles aux deux côtés de l'espèce de poire que j'ai décrite, et pour laquelle j'avais trouvé un nom que j'emploierai désormais.

On sait déjà ce que je nomme le *pos* et le *neg*. Tout système dans lequel leur juxtaposition produit les effets que j'ai décrits se nomme *négopos*. Le *négopos* peut affecter des formes diverses. On a vu qu'après avoir essayé la forme sphérique, je me suis arrêté à la forme sphéro-conique. Mais ce sont toujours des *négopos*, La terre et les planètes ne sont que d'énormes *négopos*, bien qu'autrement composés que d'une superposition de *pos* et de *neg*. L'aiguille aimantée est aussi un véritable *négopos*, mais à l'état complètement rudimentaire. C'était le seul que l'on connut avant mon invention, sans toutefois se rendre compte de son fonctionnement. On ignorait que l'attraction de l'aiguille vers le pôle est due à une combinaison des deux forces gravitante et anti-gravitante produites, dans des conditions particulières leur donnant une direction déterminée, par ce qu'on nommait l'aimantation, mais avec si peu d'efficacité que la moindre résistance empêche ce *négopos* embryonnaire d'obéir à la force qui le sollicite.

Le négopos simple est le premier que j'ai décrit, composé seulement de deux parties, l'une en pos, l'autre en neg. Le négopos complexe, ou complet, ou négopos par excellence est celui qui se compose de trois parties disposées de manière à obtenir tous les effets voulus, que le pos soit entre deux pièces de neg ou le neg entre deux pièces de pos, Les effets produits dans ces deux cas sont identiques, mais inverses. Le négopos en forme de poire se dirige vers la queue dans le premier, et dans le second vers le côté opposé. Quand j'emploie le mot négopos seul, sans adjectif ni explication, j'entends désigner le négopos sphéro-conique. composé d'une pièce de pos entre deux pièces de neg. Je fais dériver du substantif négopos l'adjectif négoposien, négoposienne. Je dis un système négoposien, un effet négoposien, les forces négoposiennes, la locomotion négoposienne. L'expression de locomotion ou navigation aérienne serait plus générale ; elle désignerait une locomotion aérienne quelconque, obtenue pas le négopos ou par tout autre système à trouver, et que, par parenthèse, on ne trouvera pas, parce qu'il est introuvable. Je nomme siège négoposien, nacelle négoposienne, véhicule négoposien, etc., les divers appareils que l'on peut suspendre au

négopos.

Mon vocabulaire spécial se borne à ce peu de mots. Il fallait bien les créer et avoir des appellations nouvelles pour des objets nouveaux. Mais celles-ci suffisent, avec les mots de la langue courante, pour exprimer toutes les idées relatives à ma découverte.

J'en reviens à mes expériences.

Je suspendis mon siège de sangles aux deux côtés du négopos, après avoir relâché celui-ci de manière qu'il ne produisit qu'un effet presque insensible. On comprend de reste ce que je veux dire en parlant de *relâcher* ou *resserrer* le négopos. C'est en écarter ou en rapprocher les diverses parties, d'où résulte, comme on sait, une diminution ou une augmentation des forces négoposiennes.

Je me plaçai ensuite dans mon siège négoposien, et dirigeai la pointe du négopos vers le plafond, sous un angle de quarante-cinq degrés. Je fus doucement enlevé dans cette direction, puis dans d'autres avec des vitesses diverses. Mon mécanisme ne fonctionnait pourtant qu'imparfaitement. J'en corrigeai les défauts les plus

essentiels, et quelques jours après, je voltigeais dans mon cabinet avec autant d'aisance qu'un oiseau dans volière.

Toutefois, le moment n'était pas encore venu de manifester publiquement ma découverte. Je voulais lui donner auparavant une complète perfection.

Elle présentait une lacune en ce qu'elle ne donnait que des mouvements obliques ou horizontaux, et ne pouvait servir à descendre ni à monter verticalement. Quand, en effet, la pointe du négopos était tournée verticalement soit en haut, soit en bas, les forces négoposiennes n'existaient plus et le système tombait à terre comme un corps pesant quelconque. Quand la pointe avait une direction latérale ou oblique, la forme des pièces de pos et de neg composant le négopos produisait des forces agissant sous des angles dont la résultante n'était jamais verticale.

Je remédiai à cet inconvénient en écartant seulement la partie supérieure de la partie intermédiaire, et un peu plus à l'avant qu'à l'arrière du négopos. Il ne se produisait plus de la sorte qu'une très légère force descendante qui, se combinant sous un certain angle avec une force

ascendante très énergique et légèrement oblique, donnait pour résultante une force ascensionnelle verticale, et toujours d'une très grande puissance. À l'inverse pour le mouvement vertical descendant, facile d'ailleurs à obtenir en relâchant le négopos jusqu'à supprimer entièrement toute son efficacité. Il obéissait alors à la loi de gravitation et tombait avec une vitesse que je pouvais modérer à volonté.

Je perfectionnai en conséquence mon mécanisme, qu'il me fut possible de combiner de manière à obtenir toujours tous les résultats voulus par de très simples mouvements imprimés à la tige dont j'ai parlé. L'invention était complète en ce qu'elle avait d'essentiel.

J'ambitionnais mieux sous le rapport de l'élégance. J'aurais voulu pouvoir simplifier assez le système pour qu'il fût possible de s'y ajuster en le dissimulant entièrement sous ses vêtements. On voit l'effet que j'avais rêvé. Un homme vêtu comme tout le monde se promène tranquillement sans que rien dans ses mouvements ni sa démarche puisse faire soupçonner qu'il est sanglé, en dessous, de pied en cap, ni qu'il cache quelque part, dans son chapeau par exemple, un objet en forme de poire. Il

met négligemment la main dans sa poche ou dans sa redingote, tourne une petite poignée que personne ne peut voir, et tout à coup s'élève dans les airs, où il décrit les courbes les plus capricieuses, plus rapide dans ses mouvements que les oiseaux, qu'il s'amuse à prendre au vol.

Je ne pus obtenir ce résultat complet. Mais je m'en approchai beaucoup.

Le négopos put être placé au-dessus de la tête, de manière à être, en effet, recouvert du chapeau. Les sangles qui descendaient des points de suspension pouvaient être dissimulées par une perruque, des favoris postiches, le collet du pardessus, un cache-nez. Quant à celles qui supportaient directement le corps, rien de plus simple que de les cacher sous les vêtements. Le bout de la tige négoposienne venait se placer sous l'habit, à portée de la main gauche qui suffisait pour la manœuvre, la droite restant libre.

Seulement, je dois convenir qu'il résultait de tout cela un accoutrement un peu étrange et une certaine raideur qui ne pouvait manquer d'être remarquée. La tête, surtout,

était fort gênée. De plus, on conservait forcément la position d'un homme à peu près debout, sans pouvoir prendre celle d'un homme assis et presque couché dans un fauteuil.

J'imaginai un autre système, qui me conduisit à changer radicalement la forme du négopos. J'en fis une sorte de collier, s'appliquant sur les épaules et sur le haut de la poitrine, à peu près comme le hausse-col des anciennes armures. Il se composait de trois cercles, très renflés par derrière, très amincis par devant. Le principe était d'ailleurs le même que pour le négopos sphéro-conique. Les cercles inférieur et supérieur étaient en neg, le cercle intermédiaire en pos. Ils pouvaient s'écarter ou se rapprocher au moyen d'un mécanisme toujours mis en jeu par une tige dont le bout arrivait à portée de la main gauche. Les sangles portaient de cette espèce de collier et soutenaient le corps dans une situation commode, se rapprochant un peu plus que la précédente de la position assise. La tête était libre, grand avantage.

Le négopos à collier était facile à cacher sous un collet de pardessus, une cravate un peu large et un cache-nez. On avait seulement l'air de dissimuler un goitre ou

quelque inconvénient cutané, endommageant le cou. Mais je ne pus trouver mieux et cet agencement me parut se rapprocher suffisamment du but, que je renonçai à atteindre plus complètement.

Ceux qui n'ont pas observé la perpendicularité que conserve un corps suspendu quand le point de suspension est seul en mouvement, pourraient croire que la force d'impulsion, agissant au-dessus des épaules, entraînait en avant la tête et la partie supérieure du corps, le reste suivant dans une position inclinée. Il n'en était rien, à moins que l'impulsion ne fût donnée brusquement ou augmentée avec trop de rapidité. Mais je me trouvais toujours un peu trop debout, pas assez assis. Je me décidai, pour remédier à tout cela, à n'user du négopos à collier que comme moyen de suspension et à donner l'impulsion au moyen d'un second négopos sphéro-conique, disposé devant le corps à peu près à l'emplacement d'une boucle de ceinture, auquel s'ajustaient fortement les sangles. Je trouvai à cela un second avantage, qui n'était pas à dédaigner. Les deux négopos pouvaient se suppléer l'un l'autre, de telle sorte que si l'un, par une cause quelconque, cessait de fonctionner, on n'était pas, pour cela, précipité à terre. On

restait suspendu à l'autre, au moyen duquel on pouvait encore se diriger. La main gauche pouvait toujours suffire à les manœuvrer tous les deux.

Ce qui précède suffit pour donner la clé des incidents, si bizarres et si retentissants, par lesquels se manifesta ma découverte. Avant de la produire, je voulus me rendre compte de toutes les applications dont elle était susceptible.

La locomotion aérienne était l'une de ces applications, et peut-être la plus considérable, Mais il en était d'autres dont l'importance méritait aussi de ne pas être négligée.

J'avais, en somme, découvert un moteur nouveau, d'une puissance indéfinie, et si économique que la dépense nécessitée par sa mise en œuvre pouvait être considérée comme nulle.

La confection d'un négopos me coûtait encore assez cher. Le pos me revenait à la moitié de son pesant d'or ; le neg, un peu plus que son pesant d'argent. Les deux négopos que j'employais pour la locomotion individuelle me coûtaient ensemble près de 5 000 francs. C'était

beaucoup pour mes expériences, mais ce n'était rien pour le résultat obtenu. En outre, il était bien certain que, quand au lieu de fabriquer péniblement moi-même dans mon laboratoire, je pourrais organiser une fabrication en grand, le prix de revient serait considérablement réduit. Le moteur était donc peu dispendieux à établir et son fonctionnement ne coûtait rien. On voit immédiatement quels immense résultats on pouvait obtenir en l'appliquant à toutes les machines qu'utilise l'industrie. C'était, outre la simplification des machines elles-mêmes, la suppression pure et simple de toute dépense de combustible.

Il ne s'agissait que d'organiser le négopos comme moteur. C'était facile.

Je confectionnai un négopos simple, ayant à peu près la forme d'un fuseau, aux bouts aplatis d'une certaine façon, Je le plaçai entre deux montants à rainures dans chacune desquelles glissait une de ses pointes. Il était posé horizontalement, en haut du système et le pos en bas. Il se précipita vers la terre en glissant dans les rainures. Vers le bas, elles étaient munies de boutons d'arrêt convenablement disposés. Au moment où les

bouts aplatis du négopos rencontrèrent cet obstacle, il opéra un mouvement de révolution par suite duquel le nég se trouva, à son tour, placé en bas. Aussitôt le négopos remonta avec une grande force entre ses deux montants jusqu'à ce que des arrêts semblables, placés vers le haut, le fissent de nouveau retourner le pos en bas, et redescendre. Je passe la description des agencements de détail au moyen desquels je maintenais le système de façon que ces évolutions s'opérasent avec régularité sans que le négopos pût tourner sur lui-même autrement que de la manière voulue, ni se dégager de ses rainures, etc, J'en ai dit assez pour faire comprendre comment j'obtins un mouvement de va-et-vient, analogue a celui des pistons d'une machine à vapeur. Seulement, le volume de l'appareil était infiniment moindre, en même temps que sa force infiniment supérieure. Par surcroit j'avais découvert du même coup le mouvement perpétuel ; perpétuel du moins jusqu'à l'usure du système, ne se produisant qu'après un temps très long.

Mais la découverte du mouvement perpétuel n'était qu'affaire de curiosité. Tout au plus pourrait-elle être utilisée pour des perfectionnements à l'horlogerie.

Ce qui avait une immense portée, c'était la découverte d'un moteur susceptible d'être appliqué à toutes les machines imaginables. Je tenais dans mes mains une révolution industrielle dont la moindre conséquence devait être de me valoir, aussitôt qu'il me plairait de la mettre en œuvre, des millions et peut-être des centaines de millions.

Toutefois, ces résultats pâlissaient auprès de ceux que j'apercevais comme conséquence de la locomotion aérienne.

Une fois mes idées nettement fixées sur l'application de ma découverte aux machines, je cessai de m'en occuper et ne songai plus qu'à tout disposer pour les premières manifestations dont je voulais faire des coups de théâtre sans exemple dans le passé.

IV

Les préparatifs

J'avais, de longue main, organisé dans ce but les détails de mon existence, vivant fort isolé, tantôt à Paris, tantôt dans une propriété dont j'avais fait l'acquisition, passant pour peu sociable et faisant en sorte, à force d'irrégularité dans mes habitudes, que mon absence ou ma présence fussent également peu remarquées. De plus, j'étais arrivé, à force d'exercice, à écrire de la main gauche aussi couramment que de la main droite. Ma seconde écriture, que personne n'avait jamais vue, ne ressemblait en rien à celle que l'on me connaissait. Je réussis aussi, quoique très difficilement, car je ne voulais faire aucune déclaration à l'autorité, à me procurer une presse autographique que j'installai en grand mystère à la

campagne, dans une tourelle attenante à mon cabinet de travail, où personne ne pénétrait que moi. J'omets nombre de détails organisés en vue de mes projets, ceux qui précèdent suffisant pour que l'on comprenne comment je pus réussir à les mettre à exécution.

On se demandera peut-être pourquoi tant de précautions, de combinaisons et de mystère, comme si je méditais un crime. N'aurais-je pas pu prendre des brevets d'invention et exploiter ma découverte sans avoir recours à ces moyens tortueux ?

Les raisons de ne pas procéder ainsi me semblaient puissantes. Je ne pouvais prendre de brevets d'invention qu'en expliquant ma découverte dans des mémoires descriptifs. C'était la révéler de telle sorte que chacun pouvait la contrefaire. Empêcher la contrefaçon par des procès, il n'y fallait pas songer. Que faire contre des gens pouvant prendre la fuite à travers les airs ? Prendre des brevets d'invention, c'était en réalité livrer ma découverte au premier venu. Le soin de mes intérêts était la moindre considération m'interdisant de la divulguer ainsi. Il était évident que, du jour où mon procédé serait connu, il n'y aurait plus d'États, de pays, de nations distinctes. Toutes

les barrières qui séparent les peuples se trouvaient supprimées du coup. Ce pourrait être, à la longue, un grand bien, mais ce serait assurément d'abord un grand mal que d'abandonner brusquement une telle révolution à tous les hasards de l'inconnu, à toutes les entreprises des aventureux. Tel pays, plus prompt que d'autres à la mettre en œuvre, pouvait devenir le dominateur du monde. Et qui sait si la France, loin de trouver, comme je le voulais, une cause de grandeur dans l'œuvre de l'un de ses enfants, ne serait pas la première à en souffrir et ne descendrait pas bientôt au dernier rang des nations ? Je voulais que mon pays prit, au contraire, l'avance sur tous les autres, ce qui nécessitait un secret profondément gardé jusqu'à ce que je me fusse entendu avec le gouvernement sur les mesures à prendre.

Une révélation imprudente et hâtive pouvait avoir d'autres conséquences plus funestes encore. Elle pouvait rendre impossible toute police sociale et livrer le monde aux plus dangereux malfaiteurs. Le vol, le pillage, l'assassinat, l'incendie, les violences les plus odieuses échappaient à toute répression. Il n'était plus ni sécurité, ni propriété, ni protection pour les faibles, ni organisation sociale quelconque. C'était le chaos, la ruine universelle,

la violence maîtresse du monde, une épouvantable désorganisation.

Il fallait donc prendre de nombreuses mesures de précaution avant de livrer mon secret, Par suite, nécessité de n'en laisser transpirer absolument rien avant que le moment en fût venu. Or, je ne pouvais me prémunir assez complètement contre toute possibilité d'indiscrétion qu'en supprimant d'une façon radicale et les amis qui auraient pu deviner quelque chose, et les aides, les ouvriers, les domestiques qui auraient soupçonné peut-être le but que je poursuivais. Je fis presque tout par moi-même. J'avais une forge, un tour à métaux, un creuset, tout ce qui est nécessaire aux manipulations chimiques, les outils employés dans plusieurs corps d'état. Je confiai pourtant, dans le cours de mes expériences, la fabrication de diverses pièces à des forgerons, des mécaniciens, des fabricants de sangles et de cordages, . etc, Mais c'étaient seulement celles qui ne pouvaient rien laisser soupçonner de la vérité, et, comme j'avais pris un brevet d'invention pour un frein adopté par quelques compagnies de chemins de fer, on ne supposa jamais que je m'occupais d'autre chose que d'inventions relatives aux chemins de fer, et particulièrement de nouveaux systèmes de freins.

Je voulais aussi que l'invention se manifestât tout d'abord d'une manière frappante et incontestable. Si j'avais commencé par en parler, soit au public dans des annonces, soit au gouvernement dans des communications plus ou moins secrètes, on ne l'aurait probablement pas prise au sérieux. J'aurais même couru de grands risques de passer pour fou. Je ne pouvais éviter ce danger qu'en faisant suivre immédiatement mes communications d'expériences décisives. Mais je voyais à cela d'autres inconvénients. Si l'on me savait possesseur d'un secret pareil, je n'en étais plus assez maître. J'étais exposé à toutes sortes d'obsessions pour le livrer soit au gouvernement, soit au public, et je pouvais avoir la main forcée pour m'en dessaisir à des conditions qui ne m'auraient pas convenu : non pas au point de vue de mes intérêts personnels, c'était la moindre de mes préoccupations ; mais au point de vue des précautions à prendre avant de déchaîner sur le monde les incalculables conséquences d'une semblable découverte. Il n'était même pas impossible que la violence fût employée à mon égard pour tâcher de m'arracher mon secret, source de puissance et de fortune bien autrement tentante que les coins de terre où s'abattent les flibustiers, les proies que

poursuivent les pirates et les brigands, les provinces qui excitent les convoitises de conquérants souvent, peu scrupuleux dans le choix de leurs moyens.

Je voulais donc rester maître de mon secret jusqu'au moment que je jugerais opportun après que le monde en aurait apprécié l'importance, après que les conséquences en auraient été calculées, après que les mesures nécessaires auraient été prises pour que la France y trouvât une source de grandeur et qu'il ne devint pas un fléau pour l'humanité.

À cela s'ajoutaient accessoirement des considérations relatives à mes intérêts personnels. Il était assurément de toute justice que je retirasse quelque avantage de mon invention et surtout que le mérite ne m'en soit pas enlevé. Or, si je ne croyais pas à la possibilité de perfectionnements essentiels que d'autres pussent découvrir, il se pourrait qu'on modifiât quelques détails du système qui prendrait et garderait, comme cela s'est vu, le nom du modificateur. Je ne voulais pas que le mien se trouvât ainsi relégué à l'arrière-plan. Je ne voulais pas qu'il s'effaçât peut-être un jour de la mémoire des peuples pour ne rester que dans celle des érudits. Qualifiera-t-on

de vaine gloriole un sentiment pareil ? Je pensais, quant à moi, que s'il recélait quelque orgueil, c'était du moins l'orgueil le plus légitime et le mieux justifié.

En résumé, le plan auquel je m'étais arrêté était celui-ci : frapper vivement les esprits par d'éclatantes manifestations de ma découverte ; garder le secret le plus absolu, non-seulement sur mes procédés, mais encore sur ma personne, de telle sorte qu'on ne pût d'abord soupçonner quel était ce navigateur aérien, dont les évolutions sembleraient tenir du prodige ; communiquer cependant avec le public dans la mesure qui me conviendrait, et avec le gouvernement quand le moment en serait venu ; débattre avec celui-ci les mesures à prendre et les conditions auxquelles je livrerais ma découverte, dont je n'entendais pas qu'il pût faire un instrument de despotisme et dont je voulais faire un instrument de liberté ; rester toujours assez maître de la situation pour faire prévaloir ma volonté s'il survenait quelque dissentiment sur lequel on ne pourrait s'entendre ; révéler ensuite mon nom, mais seulement à mon heure et après avoir organisé dans divers pays des points de refuge inaccessibles où je pourrais braver toutes les obsessions, toutes les ruses, toutes les violences ;

attendre enfin, pour livrer mon secret soit au public, soit au gouvernement, que les mesures nécessaires eussent été prises, les conditions convenues exécutées, et que mon nom fût gravé sur ma découverte d'une manière à jamais indélébile.

La manifestation

On pouvait prévoir, dès l'aube du 1^{er} juin, que la journée serait très belle. Le ciel était, à la vérité, couvert, mais de ces nuages élevés garantissant bien mieux, sous le climat de Paris, la sécurité du temps qu'un soleil se levant trop radieux. Le vent était bon et frais sans être violent.

La circulation avait été considérable, dès la soirée du 31 mai, sur la place de la Concorde. On était venu de tous les côtés, espérant apercevoir quelques préparatifs, quelque indice de l'événement mystérieux annoncé pour le lendemain. Beaucoup de personnes étaient restées fort tard. Un grand nombre de ces gens qui vivent d'industries inconnues, offrent du feu aux fumeurs et ramassent des bouts de cigares, vinrent, après la sortie des théâtres,

stationner sur la place de la Concorde dans l'espoir de trouver à céder leur place moyennant finance. Entre six et sept heures du matin, le populaire commençait à affluer ; vers huit heures, la jeunesse des écoles. À neuf heures, la foule était si compacte sur la place de la Concorde, qu'ordre fut donné de n'y plus laisser pénétrer personne et d'en laisser sortir qui voudrait. La contagion gagnait tout le monde, comme il arrive en pareil cas. Les curieux attirent les curieux. Ceux qui se sont le mieux promis de ne pas se déranger sont entraînés comme malgré eux et, par cela seul que le torrent grossit, vont le grossir encore. La foule s'accumula dans les Champs-Élysées, dans le jardin des Tuileries, sur le pont de la Concorde, sur les quais, dans la rue Royale, dans la rue de Rivoli, sur les boulevards. À dix heures, on circulait difficilement sur le boulevard de la Madeleine. À dix heures et demie, on avait peine à dépasser la rue de la Paix. À onze heures, il était impossible d'arriver jusqu'à La rue de la Chaussée-d'antin. Il se pressait, aux fenêtres, plus de monde qu'elles n'en pouvaient contenir.

Les conversations, les suppositions, les lazzis allaient leur train. Commencez ! Le rideau ! La toile ! Ohé ! la musique ! criait le gamin de Paris. L'autorité, disait

Joseph Prudhomme, ne devrait pas permettre qu'on fit ainsi accumuler la foule, d'une façon vraiment dangereuse, et sans dire pourquoi. Un plaisant s'écriait Aaaaah !... en désignant l'espace. Et l'on répondait par des hurrahs, des sifflets, des applaudissements. Il y eut quelques bourrades, mais aucun accident sérieux. À onze heure trois quarts, la curiosité devint plus anxieuse. Elle se mélangeait de cette vague terreur que donne l'attente de l'inconnu. Les plaisanteries cessèrent, ne trouvant plus d'écho. Il s'établit un silence étrange. Rien n'est grave comme ce silence des foules, solennel, presque lugubre. Quiconque avait une montre ne cessait de la consulter. Il était midi moins cinq minutes et rien n'apparaissait sur la place de la Concorde. On recommençait à craindre une mystification. Un mécontentement sourd gagnait tous les esprits, prêt à se changer en rage. Les plus calmes se sentaient furieux, les plus doux féroces, à l'idée d'avoir été aussi outrageusement dupés.

Le soleil avait percé les nuages, devenus plus rares, et resplendissait au Zénith, dans un vaste espace de ciel bleu. Tout à coup, on entendit quelques cris : Voyez ! Les yeux les plus perçants avaient aperçu un point noir, à perte de vue dans l'espace. Ce point noir grossissait à vue

d'œil. En quelques secondes, on put distinguer comme une forme humaine, descendant à plomb sur l'obélisque. Une formidable acclamation éclata, déchirant le silence comme l'éclair déchire la nue. Elle retentissait encore que l'on voyait un homme, à la figure en partie masquée, debout sur le sommet de l'obélisque. Une nouvelle clameur s'éleva, mêlée d'applaudissements et de bravos. L'homme, coiffé d'un petit chapeau rond, se découvrit et, se tournant successivement vers les quatre points cardinaux, salua la foule. Il tira ensuite sa montre et la désigna du doigt. Chacun regarda à la sienne. Il était midi moins une minute. Les applaudissements et les cris redoublèrent. L'homme replaça sa montre et chacun se mit à l'observer attentivement.

Il était vêtu de noir. Une sorte de redingote ou de pardessus, boutonné, l'enveloppait depuis le cou jusqu'au-dessus des genoux. Les pans de ce vêtement étaient assujettis au pantalon de manière à ne pas flotter au vent. Les jambes et le pantalon étaient enfermés dans de larges bottes molles, dont le pied était assez gros pour laisser deviner une chaussure de dessous. Le collet du pardessus était relevé jusqu'au menton et entouré d'une large cravate, en cachemire blanc. Le cou paraissait gros et un

peu gêné, ainsi que le haut des épaules. Une chevelure blonde, abondante mais pas très longue, cachait la nuque et les oreilles. Une barbe entière, d'un blond plus clair, couvrait les joues, les lèvres et le menton. Le haut de la figure était masqué d'un petit loup, semblable à ceux des bals de l'Opéra. Le petit chapeau rond, noir comme le reste, était muni d'une mentonnière. Les mains étaient gantées de gants épais qui paraissaient fourrés. On voyait que, malgré la saison, l'homme s'était prémuni contre le froid. La main gauche était engagée sous le pardessus, d'où il ne l'avait retirée qu'un instant, pour désigner l'heure à sa montre. Il l'y avait immédiatement replacée dans une attitude analogue à celle que l'on prête souvent à Napoléon 1^{er} et à certains orateurs.

Il fit un geste, et, à midi précis, s'éleva verticalement dans les airs, avec la rapidité d'une flèche. Arrivé à une assez grande hauteur, il s'arrêta et plana au-dessus de la foule, décrivant lentement un cercle qui s'agrandissait en spirale. Il paraissait à peu près debout, un peu penché en arrière et les jambes très légèrement repliées. La main gauche restait engagée sous le vêtement. Puis le cercle se rétrécit peu à peu en même temps que la rapidité du navigateur, ou plutôt du nageur aérien, augmentait

progressivement et qu'il redescendait. Arrivé un peu au-dessous de la pointe de l'obélisque, il décrivit autour, avec une rapidité vertigineuse, quelques cercles serrés, se replaça debout dans son attitude première, et, de nouveau, salua la foule de quatre côtés.

Dire les bravos, les applaudissements, les acclamations, les cris, les trépignements, les chapeaux jetés en l'air, serait une entreprise impossible. Les uns semblaient fous d'enthousiasme, les plus impressionnables s'essuyaient les yeux, surpris d'avoir senti jaillir une larme. La nouvelle avait circulé, avec une rapidité électrique, jusqu'aux derniers rangs de la foule accumulée dans Paris. C'est un homme en l'air ! se disait-on de proche en proche. Peu s'en fallut que la poussée vers la place de la Concorde ne produisit un étouffement général. Vainement les gens de sens rassis s'écriaient-ils qu'il allait venir, qu'il l'avait promis, qu'on le verrait aussi bien d'où l'on était. La curiosité délirait et n'écoutait rien. Les sergents de ville et les gardes de Paris commençaient à plier sous la pression de la multitude, bien qu'on les eût renforcés de troupes d'infanterie quand on avait vu l'affluence augmenter à ce point. Le premier résultat de cette prodigieuse découverte allait être une immense

hécatombe de gens étouffés, écrasés, foulés aux pieds.

Heureusement, l'homme aérien ne stationna pas longtemps sur l'obélisque. Il reprit son vol, à peu près à la hauteur d'un troisième étage, et s'engagea dans la rue Royale, puis sur les boulevards. Il s'avançait d'une allure modérée, celle à peu près d'un pur sang favori à son galop de course. C'était ce qu'il fallait pour qu'on pût le considérer à l'aise sans pouvoir entreprendre de le suivre, ce qui aurait produit dans la foule d'épouvantables reflux. Il suivit de la sorte les boulevards jusqu'à la place de la Bastille, descendit le cours de la Seine jusqu'au pont d'Iéna, gagna l'Arc de Triomphe de l'Étoile, revint par l'avenue des Champs-Élysées à la place de la Concorde, parcourut la rue de Rivoli jusqu'à l'Hôtel-de-Ville, arriva par les quais au Pont-au-Change, qu'il traversa ainsi que la Cité, suivit le boulevard Saint-Michel jusqu'au jardin du Luxembourg, où il fit quelques évolutions, parcourut les boulevards extérieurs jusqu'aux Invalides, remonta le cours de la Seine jusqu'au pont de Solférino, et vint planer au-dessus des massifs de marronniers du jardin des Tuileries.

Ce fut suffisant pour calmer ce qu'il y avait d'excessif

et de trop aigu dans la curiosité publique. On comprit qu'il serait impossible de suivre de semblables évolutions et qu'on aurait beaucoup plus de chances de revoir, en restant à sa place, ce qu'après tout on avait déjà vu. La foule totale augmenta, car il ne resta bientôt plus dans les maisons une seule personne valide, sauf les gens aux fenêtres des voies principales. Mais elle se dissémina davantage et se trouva moins pressée. On n'y perdit rien, et chacun put voir, tout à son aise, quelque incident de ce spectacle inouï.

Au jardin des Tuileries, par exemple, l'homme aérien, s'approchant d'un marronnier, fit envoler deux pigeons, et aussitôt se mit à les poursuivre. Il allait sensiblement plus vite qu'eux, mais ne paraissait pas se retourner tout à fait aussi facilement pour suivre les crochets que, dans leur effroi, ils décrivaient brusquement. On remarqua aussi qu'il ne cherchait à les atteindre que de la main droite, la gauche restant toujours engagée sous son vêtement. Le public prenait un plaisir infini à suivre les péripéties de cette chasse d'une nouvelle espèce. Bientôt un pigeon fut pris, puis l'autre. On juge des applaudissements et des cris. Le chasseur victorieux vint s'asseoir sur le bras horizontal de la statue d'*Alexandre Combattant*, près du

bassin en avant du château, dégagea sa main gauche, se déganta, prit dans sa poche un bout de ficelle, et attacha ensemble les quatre pattes des deux oiseaux. Puis, il remit ses gants, replaça sa main gauche dans son attitude ordinaire, reprit son vol, et vint planer à un mètre au-dessus d'une dame élégante, aux pieds de laquelle il laissa tomber galamment sa proie, ballant des ailes.

Il reprit sa course au-dessus de la Seine, des promenades, des boulevards et des larges rues, mais cette fois, ne garda pas une allure uniforme et régulière. Il s'élevait, s'abaissait, s'écartait à droite et à gauche, décrivait des spirales ascendantes et descendantes, tantôt planait presque immobile, tantôt s'élançait en ligne droite, avec une incroyable vélocité. Il s'amusa, vers le Château-d'Eau, à prendre une hirondelle au vol ; une autre sur la place du Panthéon. Au jardin des Plantes, il s'abattit sans façon dans les parterres réservés et ramassa un gros bouquet de fleurs avant que les gardiens, hésitant sur ce qu'ils avaient à faire, eussent le temps d'essayer de l'en empêcher. Un instant après, il l'offrait à un groupe de jeunes filles, postées en observation à une mansarde du boulevard de Sébastopol. La plus délurée, plus prompte à s'en emparer que ses compagnes, l'en remercia de son

plus franc rire et d'un hardi baiser lancé dans l'air du bout de ses doigts, Au café du Grand-Balcon, sur le boulevard des Italiens, il y avait force consommateurs, placés aux premières loges pour voir. Il s'approcha tout à coup du balcon, s'empara d'un verre de bière plein jusqu'aux bords, s'éloigna d'un mètre ou deux, le but d'un trait, revint le porter où il l'avait pris, jeta un louis sur la table, et s'éloigna en saluant.

Sur la place du Palais-Royal, il avisa un fumeur à la fenêtre d'un troisième étage. Il s'arrêta, plana un instant, tira de sa poche un cigare, s'approcha du fumeur auquel il emprunta poliment le sien, le lui rendit après avoir allumé, salua, et reprit son vol en fumant. Il vint s'asseoir et achever son cigare sur le paratonnerre de la tour méridionale de Notre-Dame, ce qui fit dire aux plaisants qu'il ne devait pas être à son aise. Les gens graves répondirent qu'on ignorait comment il était cuirassé en dessous et que d'ailleurs, ayant la faculté de se soutenir en l'air, il ne devait pas peser sur la pointe. Quelques-uns prétendirent aussi l'avoir vu poser d'abord un objet qu'il n'avaient pu discerner sur cette pointe, sans doute pour qu'elle ne perçât pas ses vêtements.

Ce qui semblait prodigieux, c'est qu'après toutes ces allées et venues il n'était pas encore quatre heures. Les journaux du soir allaient paraître. On comprend qu'ils ne pouvaient parler d'autre chose que de l'événement qui tenait Paris en émoi. Ils en avaient pris bravement leur parti, faisant contre fortune bon cœur et s'appliquant à sauvegarder, par quelques habiletés de rédaction, la déconvenue que leur valait leur incrédulité passée. Seul, *l'Universel* avait le droit de chanter victoire.

La rédaction, an grand complet dans les bureaux, proclamait avec transport le triomphe de son rédacteur en chef. Celui-ci travaillait d'ordinaire dans un cabinet assez élégant, quoique un peu petit, précédé d'une bibliothèque et du *Salon de rédaction*, où se trouvait une grande table autour de laquelle se plaçaient plusieurs rédacteurs. L'appartement, situé au deuxième étage, donnait sur deux larges rues dont la maison formait le coin. Quand une fois le journal était terminé, on causait partout. Ce jour-là, un peu avant quatre heures, le rédacteur en chef, assis dans son cabinet, causait avec deux ou trois personnes, et, par les portes ouvertes, avec ses collaborateurs réunis dans la bibliothèque et le salon de rédaction. Tout à coup s'éleva un cri : le voilà ! le voilà !... Tous se ruèrent aux

fenêtres et virent l'homme aérien descendant en spirale. Il tenait une enveloppe de la main droite. Il s'approcha de la fenêtre, remit le paquet dans la main que lui tendait le rédacteur en chef, salua, remonta verticalement dans les airs et s'éloigna.

On le vit continuer ses évolutions jusque vers cinq heures. Il revint se placer debout sur l'obélisque, tira sa montre et la désigna du doigt à la foule compacte qui stationnait sur la place. On constata qu'il était cinq heures moins cinq minutes. Il s'assit sur le sommet de l'obélisque et sembla attendre. Quelques secondes avant cinq heures, il se remit debout, salua aux quatre points cardinaux, s'élança verticalement à cinq heures précises, et avec une rapidité prodigieuse disparut dans l'espace.

La manifestation était terminée. On convint généralement qu'elle avait tenu tout ce qui avait été annoncé et bien au-delà de ce qu'on avait pu supposer.

L'Universel

Le rédacteur en chef s'empressa d'ouvrir le paquet qui lui avait été remis et qui portait en suscription : à *M. le Rédacteur en chef de l'Universel*. Il y trouva deux papiers manuscrits.

C'était d'abord une lettre, ainsi conçue :

Monsieur le Rédacteur en chef,

Seul dans la presse, l'Universel a fait preuve de clairvoyance et de sagacité. Recevez-en mes félicitations et mes sincères remerciements.

Vous trouverez naturel que je m'adresse à vous, de préférence à tous vos confrères, pour vous proposer un échange de services.

Je crois, en effet, pouvoir contribuer puissamment à la prospérité de votre journal en vous offrant d'adresser à lui seul toutes les communications relatives à la découverte dont la première manifestation publique a lieu aujourd'hui. Il deviendrait ainsi, si cela vous convient, un véritable Moniteur de la locomotion aérienne, seul autorisé et exactement renseigné. Ces communications seraient fréquentes et, si je ne me fais pas illusion, intéressantes pour le public. Le nombre de vos lecteurs et de vos abonnés augmenterait rapidement dans des proportions considérables.

Quant au service que je vous demanderais, il consisterait à vous constituer le centre et l'intermédiaire de toutes les communications que j'aurais à faire ou à recevoir, publiques et privées. Le public serait informé qu'une boîte aux lettres, à mon usage, est établie dans vos bureaux et que tout ce qu'on m'adressera par cette voie me sera exactement remis. Je ne vous demanderai pas de transmettre les lettres que j'aurai à écrire moi-même, et pour lesquelles j'emploierai la poste. Mais vous voudriez bien publier dans voire journal toutes les

communications, sans exception, que je voudrais rendre publiques. En outre, tous vos collaborateurs seraient invités à mettre soigneusement de côté, pour me le faire parvenir, tout ce qui s'imprimerait dans les journaux relativement à mon invention.

Vous voudriez bien me désigner aussi un homme appartenant à l'administration ou à la rédaction de votre journal, en qui je pourrais avoir la confiance la plus absolue, et qui consentirait à devenir mon intermédiaire, mon représentant et mon mandataire pour tout ce qui pourrait se présenter d'administratif dans la mise en œuvre de ma découverte. Si, par exemple, j'avais à ouvrir une souscription, il se chargerait de recevoir les fonds pour me les transmettre, comme de faire, de ceux que je pourrais lui adresser, l'emploi que je lui indiquerais. Si je voulais fonder une société, il en préparerait les bases, les actes, les statuts, et ferait, sur mon indication, les démarches nécessaires. Si j'avais besoin d'un local, il le louerait ; d'objets quelconques, il se chargerait de les acheter ou de les faire fabriquer ; d'ouvriers ou d'aides, il les embaucherait, etc. Il va sans dire qu'il recevrait

toujours d'avance les fonds nécessaires pour toutes les dépenses dont il serait chargé, et serait largement défrayé des voyages que pourrait nécessiter sa mission. Je m'entendrais avec lui sur un chiffre d'émoluments très rémunérateur, qui serait augmenté à mesure que j'aurais à lui demander un concours plus actif, sans que ce concours puisse jamais devenir assez absorbant pour le détourner de ses occupations au journal.

Je garderais strictement, tant vis-à-vis de lui que de vous-même et de tout le monde, l'incognito le plus absolu.

Si ces propositions vous conviennent en principe, il vous suffira de publier demain l'article ci-joint. Vous considérerez la présente lettre comme non avenue, si elles ne vous agréent pas.

Si la publication de l'article ci-joint, que vous pourriez faire suivre de votre signature, a lieu demain, je considérerai mes propositions comme acceptées et m'empresserai de vous transmettre les explications de détail nécessaires pour l'établissement de notre boîte aux lettres et la

sûreté de nos communications.

La première que je vous adresserais serait une relation, scrupuleusement exacte, de la manifestation du 1^{er} juin, mais, bien entendu, sans aucune révélation sur mon procédé ni sur ma personne. Le moment de les divulguer n'est pas encore venu.

Vous me permettez de signer cette lettre, et celles que je pourrai avoir à vous adresser par la suite, d'un nom de fantaisie, sans pour cela les traiter comme lettres anonymes. L'initiale X, que l'on peut traduire par le prénom Xavier, signifie en réalité l'inconnu. Quant au nom de Nagrien, il se compose de lettres prises, à peu près au hasard, dans les mots Navigateur aérien, qui seront la seule signature de mes communications au public par l'intermédiaire de votre journal.

Je joins à cette lettre une somme de 2 000 francs, que je vous prie de considérer comme irrévocablement acquise, aussi bien en cas de refus que dans celui d'acceptation. Vous en ferez l'emploi que vous jugerez convenable, soit en l'appliquant aux frais d'installation de notre boîte

aux lettres, soit dans l'intérêt du journal, soit pour quelque bonne œuvre. Je n'ai d'autre but, en vous la remettant, que de vous donner une marque palpable, et probablement surabondante, du sérieux de mes propositions.

Veillez agréer, etc.

X. NAGRIEN.

Deux billets de mille francs étaient en effet attachés à la lettre par une épingle.

Le rédacteur en chef n'hésita pas un instant. C'était un homme de grand bon sens et de grande expérience, au coup d'œil vif, à la détermination prompte. Il vit dans l'offre qui lui était faite une fortune pour son journal, à la prospérité duquel il était dévoué corps et âme, indépendamment des avantages personnels qu'elle devait lui procurer par ricochet. Il lut la lettre aux rédacteurs assemblés. Tous furent de son avis. Ce fut une acclamation. C'était à qui s'offrirait comme administrateur de la locomotion aérienne. Quelqu'un proposa d'aller aux voix, ce qui fut immédiatement adopté. Après un premier tour de scrutin, dans lequel presque tous se donnèrent leurs voix à eux-mêmes, tous les suffrages se réunirent sur l'administrateur du journal,

ancien caissier d'une grande maison de banque, homme singulièrement intelligent, rompu aux affaires et d'une probité à toute épreuve.

Le lendemain, *l'Universel* publiait en tête de ses colonnes, en beaux caractères interlinés, l'article suivant :

Le public est informé que l'Universel devient, à partir de ce jour, le Moniteur de la locomotion aérienne.

Seul, il recevra les communications de l'auteur de cette prodigieuse découverte, signées des mots : le Navigateur aérien.

Ces communications seront fréquentes, et toujours de nature à intéresser vivement nos lecteurs. Seules, elles porteront un cachet d'exactitude et, pour ainsi dire, d'authenticité, que nul ne pourrait donner à ses renseignements ou à ses travaux sur le même objet.

Les premières communications commenceront à paraître dans deux jours. Ce sera d'abord l'explication de ce qui a pu rester obscur dans les distributions d'écrits et de médailles dont on s'est

tant occupé ; puis, une relation, aussi exacte que circonstanciée, du grand événement du 1^{er} juin.

Les annonces, les comptes rendus, les explications relatives à la locomotion aérienne abonderont dans notre journal, sans que rien soit d'ailleurs sacrifié de sa rédaction habituelle. Il sera ce qu'il était avec quelque chose de plus.

Mais ce quelque chose consistera dans tout ce qui se révélera relativement à une découverte destinée à transformer le monde.

On peut en outre transmettre au navigateur aérien, en les adressant dans nos bureaux, mais par cette voie seule, toutes les communications possibles. Elles lui seront remises avec autant d'exactitude que de discrétion, et nul ne les ouvrira que lui.

Nous devons ajouter loyalement qu'aucune révélation n'aura lieu, d'ici à un certain temps, soit sur les procédés de locomotion, soit sur la personne du navigateur aérien. Ni le rédacteur en chef de ce journal ni aucun de ses collaborateurs n'a le moindre indice à cet égard. Le navigateur aérien a pris des mesures efficaces

pour correspondre avec nous de la manière la plus sûre, mais en conservant un strict incognito.

Il informe le public qu'il lira avec le plus grand soin tout ce qui lui sera adressé, sans aucune exception, et qu'il répondra, soit par la poste, soit dans notre journal, à tout ce qui méritera une réponse. Il prie les personnes qui lui adresseront des correspondances d'écrire lisiblement leur nom et leur adresse. Il lira jusqu'aux lettres anonymes, mais n'y répondra jamais.

Il exposera dans notre journal, quand le moment en sera venu, ses idées personnelles sur la meilleure marche à suivre pour faire profiter le monde de sa découverte, et la France avant toute autre nation.

Nous annoncerons prochainement une seconde manifestation publique de la locomotion aérienne, plus intéressante encore que celle du 1^{er} juin. Dès à présent, nous prévenons le public qu'il ne s'accomplira rien dont il puisse avoir le spectacle sans que nous l'ayons annoncé à l'avance.

Le présent avis sera reproduit demain.

Cet article était signé du rédacteur en chef. Les deux numéros dans lesquels il parut furent envoyés à une infinité de personnes à Paris, et surtout dans les provinces. Des affiches, le résumant, furent placardées à profusion partout. L'effet fut prompt. Déjà tout Paris connaissait l'incident de la lettre remise au rédacteur en chef à la vue de la foule épaisse qui stationnait dans les rues. Tout ce qu'on aurait osé rêver fut dépassé dans des proportions fabuleuses. Les demandes d'abonnements affluèrent. Il fallut, d'un jour à l'autre, doubler, quintupler, décupler le tirage. On relégua strictement à la quatrième page les annonces, qui par bonheur n'étaient pas affermées, on en tripla le prix et on dut en refuser les trois quarts.

Le rédacteur en chef avait reçu le 3 juin, simplement par la poste, une longue lettre signée *X. Nagrien*, contenant des indications soigneusement détaillées. Une sorte de double boîte aux lettres, très ingénieusement agencée, fut établie dans une cheminée hors d'usage du salon de rédaction, pièce formée de la réunion de deux chambres dont la séparation avait été abattue lors de l'installation du journal. Le rédacteur en chef et l'administrateur avaient chacun une clef d'une sorte de

coffre-fort disposé au-dessus du chambranle. Le navigateur aérien avait celle d'un coffre-fort semblable, placé tout en haut du tuyau. Un mécanisme fort simple leur servait à faire monter et descendre leurs communications respectives.

Les publications annoncées ne trompèrent pas l'attente du public. Il fut expliqué comment le navigateur aérien avait pu opérer seul cette distribution d'écrits qui avait excité tant de commentaires. La rapidité prodigieuse de sa locomotion lui avait permis de parcourir Paris dans tous les sens de huit heures et demie du soir à trois heures et demie du matin. Ce qu'il avait pu faire en sept heures d'une nuit sombre était amplement expliqué par ce qu'on lui avait vu faire, le 1^{er} juin, en cinq heures de jour. Il avait, d'ailleurs, pris à l'avance ses dispositions. Il s'y était pris de longue main pour préparer les trois mille exemplaires sous enveloppe qui furent jetés, la veille, dans toutes les boîtes aux lettres, les cinquante qu'il expédia comme lettres chargées ; pour rassembler les oiseaux portant l'écrit, qu'il ne lâcha que la nuit même ; pour disposer l'enguirlande ment de l'obélisque de manière à pouvoir l'en revêtir d'un coup, comme un prêtre passe sa chasuble. Il avait, la nuit

précédente, caché quarante grands sacs, tout remplis d'exemplaires pressés, dans des recoins inaccessibles de toitures, deux sacs par arrondissement. Il lui avait été facile, malgré leur poids, de les transporter deux à deux, suspendus aux organes de locomotion, de les épuiser successivement comme un semeur vide un sac de grain, d'accrocher, chemin faisant, des exemplaires aux paratonnerres, pointes, crochets, saillies quelconques à sa portée, d'en jeter dans les coffres de cheminées et dans les ouvertures des monuments publics. Ses poches étaient pleines de ces pièces de cinq francs enveloppées qu'il avait jetées dans deux cents appartements en cassant des carreaux après s'être ganté d'un gant d'escrime. Ces explications furent suivies d'un compte rendu détaillé de la manifestation du 1^{er} juin, grossie déjà par les bruits populaires de tant d'exagérations qu'elle se transformait en une véritable légende, tout à fait miraculeuse.

En même temps, l'administrateur recevait des instructions qu'il exécutait avec autant de zèle que d'intelligence, mais dont le récit entraînerait trop loin. Il suffira qu'on en voie les effets.

Le tour de France

L'Universel publia, le 18 juin, un avis ainsi conçu :

La seconde manifestation publique de la locomotion aérienne commencera dimanche prochain 22 juin.

Elle aura principalement pour objet de constater publiquement la vitesse à laquelle peut atteindre ce genre de locomotion et de montrer à la province ce qu'a vu Paris.

Le navigateur aérien sera reconnaissant aux compagnies de chemins de fer si elles veulent bien contrôler ses constatations et l'aider à leur donner ainsi un caractère irréfragable de certitude et d'authenticité. C'est aux horloges des gares qu'il notera les instants précis de ses

départs et de ses arrivées, à raison de l'uniformité d'heures adoptée pour les différentes lignes de chemins de fer.

Il ne peut dire à l'avance à quels instants exacts il arrivera dans chaque gare. Mais il peut annoncer ceux de ses départs. Il faudrait qu'à partir du moment où il quittera une ville, le chef de gare et quelques employés se tinssent attentifs, dans celle vers laquelle il se dirigera, pour dresser une sorte de procès-verbal de l'instant précis de son arrivée.

Voici les renseignements qu'il peut donner à l'avance sur son itinéraire :

Dimanche 22 juin, à sept heures du matin, départ de l'obélisque. Évolutions sur Paris. À huit heures, départ de la gare du chemin de fer de Lyon.

Arrivée à Dijon. Évolutions. À dix heures, départ pour Lyon.

Arrivée à Lyon. Disparition momentanée. Réapparition à onze heures et demie. Évolutions. À une heure, départ pour Marseille.

Arrivée à Marseille. Évolutions. À quatre heures, départ pour Nîmes.

Arrivée à Nîmes. Évolutions. À six heures, départ pour Narbonne.

*Arrivée à Narbonne. Disparition momentanée.
Le lundi 23, à sept heures du matin, évolutions à
Narbonne. À huit heures, départ pour Toulouse.*

L'itinéraire continuait ainsi en indiquant comme stations successives Toulouse, Bayonne, Bordeaux, Tours, Nantes, Rennes, Rouen, Lille, Strasbourg, Nancy et Paris.

Les compagnies de chemins de fer, il faut bien le dire, furent loin d'accueillir avec enthousiasme la demande de concours qui leur était adressée. N'était-ce pas la ruine que leur apportait ce malencontreux navigateur aérien, comme elles avaient elles-mêmes ruiné les maîtres de poste et les diligences ? Il est vrai que ce mode mystérieux de locomotion ne s'était encore révélé que comme applicable au transport d'une seule personne à la fois et qu'on ignorait si sa difficulté, sa cherté et ses dangers n'en faisaient pas une curiosité pure sans possibilité d'application usuelle et pratique. Mais il

pouvait également se faire qu'il fût aussi aisément praticable que peu coûteux. Il pouvait se faire qu'il fût aussi propre à transporter des nacelles et de véritables navires aériens qu'un homme isolé. S'il en était ainsi, les chemins de fer seraient bien vite abandonnés, leurs actionnaires ruinés, leur immense personnel sans emploi. Déjà, sans qu'une baisse sensible fût survenue, on n'achetait plus leurs titres, qui se maintenaient à peu près à leurs cours par l'unique raison que leurs détenteurs ne prévoyaient pas d'assez loin l'avenir pour chercher en masse à les vendre et les offrir à tout prix. Mais les plus prudents commençaient à se demander s'il ne serait pas sage de s'en défaire discrètement.

Toutefois, les compagnies comprirent qu'il était fort indifférent, pour l'avenir de l'invention, qu'elles l'accueillissent avec plus ou moins de sympathie. Leur mauvaise grâce n'y ferait rien et n'aurait d'autre conséquence que d'étaler le ridicule de sentiments sottement mesquins. D'ailleurs, elles étaient les premières intéressées à savoir au juste ce qu'elles pouvaient avoir à redouter d'une future concurrence. La constatation exacte du degré de vitesse présentait, à ce point de vue, une importance de premier ordre. Elles en prirent donc leur

parti et adressèrent à leurs agents des ordres leur prescrivant de noter avec la plus rigoureuse précision l'heure, la minute, la seconde de l'arrivée et du départ dans chaque gare et de rédiger des rapports circonstanciés de tout ce qu'ils seraient à même de remarquer.

Le voyage commença, le 22 juin, à l'heure annoncée. L'empressement de la foule, à Paris, dès sept heures du matin, et dans toutes les villes indiquées par l'itinéraire, se devine assez d'après l'effet produit par la première manifestation. *L'Universel* pénétrait déjà dans tous les recoins de la France, et d'ailleurs pas un journal n'aurait pu, sous peine de perdre ses derniers abonnés, se dispenser de reproduire ou de résumer les publications dont son heureux confrère avait la primeur. Aussi n'était-il personne qui ne sût à l'avance dans quelles villes devait se montrer le navigateur aérien. Toutes les autres furent, comme les campagnes, désertées en masse. Il arriva des voyageurs de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie, de l'Espagne, de l'Angleterre, de la Belgique. Jamais Dijon, Lyon, Marseille, et toutes les cités auxquelles une courte station avait été promise, n'avaient vu pareille affluence. On y louait une chambre pour deux jours au prix d'un

appartement pour l'année. Il serait superflu d'entrer dans le détail des arrangements que X. Nagrien avait pris, par l'intermédiaire de son administrateur, pour ses repas et pour son gîte pendant la nuit sans risquer de trahir son incognito. La chose importante était la constatation de la vitesse.

Le chef de gare de Paris et tous les employés auxquels leur service permirent de se grouper autour de lui constatèrent que le navigateur aérien, arrivé à la gare quelques minutes avant huit heures, portait cette fois, outre le petit loup sur son visage, un masque de verre, destiné sans doute à garantir sa figure et ses yeux de l'impression de l'air fendu avec une extrême rapidité. Il évolua quelques instants et partit de Paris à huit heures précises. À vis en fut immédiatement donné par le télégraphe à la gare de Dijon.

Là, on le vit apparaître et se diriger tout droit vers l'horloge, dont il désigna du doigt le cadran. Il était neuf heures vingt-quatre minutes.

On sut plus tard, par les mécaniciens, les chauffeurs, les voyageurs des trains qu'il avait croisés ou dépassés en

route, ainsi que par les employés des stations intermédiaires, qu'il n'avait cessé de suivre la ligne du chemin de fer. Il fallut en conclure qu'il aurait gagné dix ou douze minutes au moins s'il était venu à vol d'oiseau.

Il put rester à Dijon plus d'une demi-heure et en repartir, comme il l'avait annoncé, à dix heures précises. Il arrivait à Lyon à dix heures cinquante minutes. C'étaient 197 kilomètres parcourus en cinquante minutes.

Le reste du voyage fut à l'avenant.

Il en ressortait une vitesse moyenne de 240 kilomètres ou 60 lieues à l'heure, de 4 kilomètres ou une lieue à la minute, quadruple environ de la grande vitesse usuelle des chemins de fer, à peu près le septième de la vitesse, au départ, du boulet de canon, pour laquelle on admet de 400 à 500 mètres à la seconde, correspondant à 25 ou 30 kilomètres à la minute, environ 400 lieues à l'heure.

On pourrait, partant de Paris, être à Londres en une heure quinze minutes ; à Madrid, en cinq heures vingt-quatre minutes ; à Rome, en cinq heures vingt-cinq minutes ; à Vienne, en cinq heures cinq minutes ; à

Berlin, en trois heures quarante-cinq minutes ; à Saint-Pétersbourg, en onze heures quinze minutes ; à Moscou, en douze heures seize minutes.

On pourrait faire le tour du globe en six jours, onze heures, quarante minutes. On atteindrait presque le sixième de la vitesse de la surface de la terre tournant sur son axe. Si, partant d'un point de l'équateur le dimanche matin, par exemple, on se dirigeait vers l'ouest, on serait de retour au même point le samedi soir. Seulement on aurait gagné un jour en route, de même que dans tout voyage en ce sens autour de l'équateur. Il serait vendredi pour le voyageur au moment de son retour, et samedi pour les habitants du point de départ et d'arrivée, qui auraient vu six couchers de soleil pendant que le voyageur n'en aurait vu que cinq.

L'Universel publia une relation circonstanciée du voyage. Il mit les compagnies de chemins de fer en demeure d'en contredire ou d'en affirmer l'exactitude d'après les constatations de leurs agents. Les compagnies se turent d'abord. Mais *l'Universel* revint à la charge avec tant d'insistance qu'elles finirent par lui adresser de courtes notes déclarant qu'en effet les renseignements qui

leur étaient parvenus n'accusaient pas des différences trop considérables avec ceux qu'il avait publiés.

L'inquiétude les gagnait sérieusement. Une baisse un peu plus marquée se manifestait sur leurs titres. C'était peu de chose encore, mais il suffirait peut-être qu'on vit en l'air une nacelle dirigée par ce maudit inventeur pour que la panique s'y mit et entraînât une déroute générale.

Un nouvel article de *l'Universel*, en redoublant leurs craintes pour l'avenir, leur donna cependant, pour le moment, quelque répit. Il annonçait que la prochaine expérience publique, à raison des préparatifs qu'elle nécessitait, ne pourrait avoir lieu avant la fin d'aout.

VIII

Le navire

L'administrateur avait été précédemment chargé d'une triple mission. Il fit fabriquer, conformément aux plans, dessins et instructions qui lui furent adressés, un appareil qu'il faut bien nommer navire, faute d'une expression plus exacte, et dont on trouvera la description plus loin.

Il loua, derrière les hauteurs de Meudon, une maisonnette attenante à un enclos assez étendu dont il fit surélever jusqu'à une hauteur de 6 mètres les murs encadrant un rideau non interrompu de grands arbres.

Il embaucha trois hommes au choix desquels il apporta un soin particulier. Beaucoup, principalement des aéronautes et des marins, s'étaient présentés, à la suite des annonces que publia *l'Universel*. Plusieurs des postulants

n'étaient nullement sollicités par le besoin de gagner leur vie, mais seulement par une ardente curiosité et un esprit aventureux. Il refusa notamment, à raison de son âge, un ancien colonel de cavalerie, de la trempe de ceux dont Napoléon 1^{er} faisait des maréchaux de France à quarante ans. Il donna la préférence à un mécanicien de chemins de fer, dont le sang-froid égalait le courage. Il plaça sous ses ordres deux anciens matelots, l'un ayant appartenu à la marine militaire, et décoré à la suite de plusieurs actions d'éclat, l'autre célèbre dans la marine marchande par la quantité de médailles de sauvetage qui lui avaient été décernées. Ces trois hommes étaient, conditions requises, d'une force herculéenne et habiles gymnastes. Le premier reçut le titre de conducteur, les deux autres celui de servants, Le navigateur aérien devait remplir en personne les fonctions de capitaine de son navire.

Quand tout fut prêt, le conducteur et les servants furent plusieurs fois exercés, principalement la nuit, dans l'enclos caché d'ailleurs à tous les yeux. La manœuvre, en ce qui les concernait, était à vrai dire à peu près nulle. Leur utilité réelle devait être d'inspirer, par le seul fait de leur présence, assez de confiance aux passagers pour que ceux-ci ne s'abandonnassent pas à de vaines terreurs. Il

ne leur fut rien révélé sur les procédés ni sur la personne de l'inventeur. Ils ne le virent jamais que masqué, arrivant et repartant sur une portion supérieure de l'appareil, qui s'y attachait et s'en détachait à volonté, contenait les organes de locomotion, et sans laquelle le navire restait à terre comme une masse inerte.

Ils furent surtout exercés à ajuster et démonter les attaches et à naviguer à quelques mètres du sol pour se familiariser avec ce mode de locomotion.

Tout cela dura quinze ou vingt jours de plus qu'on ne l'aurait voulu. Ce fut seulement le 20 août que *l'Universel* publia l'annonce suivante :

Le dimanche 3 septembre, un navire aérien naviguera au-dessus de Paris et de sa banlieue, de huit heures du matin à cinq heures du soir.

Ce navire est disposé pour recevoir environ cinquante passagers. Mais il ne portera cette fois, outre le navigateur aérien, qu'un conducteur et deux servants, ses évolutions ayant uniquement pour but d'en démontrer la possibilité aux personnes qui désireraient participer à l'expérience suivante, fixée au dimanche 10

septembre.

Du 4 au 9 septembre, le navire, privé toutefois de ses organes de locomotion, sera exposé dans un local dépendant des bureaux de l'Universel. Il sera perçu, à l'entrée, 2 fr. par personne venant le visiter.

L'expérience du 10 septembre est organisée de la manière suivante :

Trente-quatre places sont mises, sur le navire, à la disposition du public. Le prix en est fixé à 1 200 fr par place.

Les personnes qui désireraient des places devront s'inscrire avant le 8 septembre, dans les bureaux de l'Universel, et verser le prix de leurs places entre les mains de l'administrateur du journal, qui leur en délivrera récépissé, et déposera chaque jour les fonds dans telle caisse publique que l'autorité voudra bien lui désigner.

Le navigateur aérien choisira, pour l'attribution définitive des places, de préférence dans les catégories suivantes :

Le gouvernement, en la personne de celui de ses

membres revêtu des fonctions les plus élevées. S'il s'en est présenté plusieurs du même ordre, comme plusieurs ministres, leurs noms seront tirés au sort :

L'armée, toujours en la personne du militaire du plus haut grade, un maréchal de France de préférence à un général de division, et ainsi de suite ;

La marine de l'État, suivant le même ordre de préférence ;

Les principales branches des sciences, avec préférence pour les membres de l'Institut, représentées par :

Un physicien, Un statisticien,

Un chimiste, Un économiste,

Un astronome, Un médecin,

Un géographe ;

Les lettres, avec préférence pour un membre de l'Académie française ;

Le journalisme, représenté par un rédacteur

d'un journal autre que l'Universel, auquel une place de faveur est réservée ;

Les arts, représentés par un peintre, avec préférence pour un membre de l'Institut ;

L'industrie, représentée par :

Un constructeur de navires ;

Un constructeur de machines ;

Un administrateur ou directeur de compagnie de chemins de fer ;

Un aéronaute.

Dix-sept places, ou un plus grand nombre si toutes les catégories ci-dessus ne se trouvent pas représentées, seront attribuées aux personnes désignées par le sort parmi celles qui se seront fait inscrire.

Douze places gratuites seront réservées à des musiciens organisés en orchestre, avec préférence pour une musique militaire, s'il s'en présente ; Deux autres places gratuites seront réservées à deux simples ouvriers désignés au

scrutin par les électeurs des ouvriers prud'hommes.

Le 9 au matin, des billets définitifs seront adressés aux personnes admises, avec les instructions utiles pour l'embarquement et le voyage. Les fonds versés par ceux qui n'auront pu avoir de places leur seront immédiatement restitués sur la seule représentation de leurs récépissés.

Le voyage s'effectuera conformément à l'itinéraire suivant :

Le 10, à neuf heures précises du matin, embarquement. Évolutions au-dessus de Paris et des environs, et départ pour Strasbourg, de manière à y débarquer vers six heures.

Le 11, à neuf heures du matin, embarquement à Strasbourg, évolutions au-dessus de la ville et départ pour Lille, où le débarquement aura lieu à six heures. Le voyage continuera ainsi par Lille, Rouen, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Toulouse, Marseille, Lyon et Paris, où l'on sera de retour le mardi 19 septembre, à six heures du soir.

Cette annonce souleva tout d'abord un tollé général. On n'avait pas l'idée, disait-on de toutes parts, d'une pareille outrecuidance ! Ces préférences superbement octroyées à des ministres, des maréchaux de France, des amiraux, comme si les plus grands personnages allaient se disputer la faveur de se livrer aveuglément à un aventurier dont l'incognito n'annonçait rien de bon ; ce prix de 1 200 fr, par place, donnant, à raison de trente-quatre places payantes, un total de 40 800 fr pour un voyage de dix jours, dans lequel ou ne serait même pas défrayé du vivre et du logement pendant la nuit ; cette musique, réclamée pour se décerner à soi-même un triomphe accompagné de bruyantes fanfares, tout cela accusait autant d'orgueil que de cupidité. X. Nagrien crut devoir répondre à ces reproches dans *l'Universel*. Ce n'était pas par orgueil, disait-il, mais plutôt par déférence que, même avant de divulguer sa découverte, il offrait de préférence à l'autorité, à l'armée, à la marine, à la science, à l'industrie, aux lettres et aux arts d'en étudier les effets acquis et les conséquences probables. Quant au prix des places, il ne descendrait pas à se justifier d'une pensée cupide en parlant soit des centaines de mille francs qu'avaient coûté ses expériences et la mise en œuvre de

sa découverte, soit des millions qu'il pourrait en retirer quand il le voudrait. Ceux qui ne trouvaient pas ce prix en rapport avec un pareil voyage, accompli pour la première fois à travers les airs, n'avaient qu'à s'abstenir, comme ceux qui ne se sentaient pas une confiance absolue.

L'annonce était, cette fois, séparée par quatorze jours de la première expérience annoncée, par vingt et un jours du commencement de la seconde. Cet intervalle permettait d'arriver à Paris, et sur les divers points où devait se montrer le navire, non seulement des autres points de la France, mais de plusieurs pays étrangers. De toutes parts on s'était promis, longtemps à l'avance, de partir à la première annonce d'une exhibition nouvelle. Chacun se tenait prêt à la fin d'août. Beaucoup même, surtout dans les pays éloignés et particulièrement aux États-Unis, avaient jugé plus sûr de se mettre en route sans attendre le signal. Aussitôt qu'il fut donné, ce fut comme une frénésie. Des trains extraordinaires furent organisés partout. Le matériel roulant des chemins de fer n'y suffisait pas. Les compagnies n'abaissèrent pas leur prix et, peut-être à la veille de leur ruine, purent du moins réaliser d'assez notables bénéfices. Tous les moyens de

locomotion furent épuisés. L'affluence des Anglais fut surtout remarquable.

La curiosité publique ne présentait pas, le 3 septembre, le même caractère que le 1^{er} juin. Elle n'était plus mélangée de doute, d'incertitude, et de cette indéfinissable anxiété que donne toujours l'attente d'une chose inconnue. Elle était plus calme, mais non pas moins ardente. On savait ce qu'on allait voir, mais on n'était -pas moins curieux de le voir en effet. La foule, augmentée d'un énorme concours d'étrangers, était plus nombreuse, mais ne convergeait pas vers un centre déterminé. Elle était disséminée partout, beaucoup de personnes se portant de préférence sur les points où l'on supposait qu'elle serait moins épaisse. L'autorité avait pris des mesures de précaution, mais, ne craignant plus un complot politique, ne s'était pas armée en guerre, cartouche au fusil, mèche allumée.

À huit heures, on vit le navire aérien s'avancer majestueusement par l'avenue des Champs-Élysées, à une hauteur qui permettait de l'observer assez exactement. Il présentait l'aspect général d'une tente oblongue, dont les toiles seraient relevées aux deux tiers et les cordages

rigides. Le plancher avait une forme ellipsoïdale, amincie vers l'avant, renflée vers l'arrière. Il était entouré d'une balustrade en dedans de laquelle on voyait une cinquantaine de sièges vides, séparés par des intervalles de plus d'un mètre et paraissant confortablement établis. Devant chacun était fixée une table ; au-dessus, des tablettes, des porte-manteaux, des lampes à globes dépolis. Le sommet de l'appareil reproduisait en petit sa forme générale, et se terminait par une boule de métal poli, semblable à du cuivre. Au-dessous de cette boule, sur un petit plancher entouré aussi d'une balustrade, d'où partaient des cordages ou barres de métal paraissant tenir suspendue la partie inférieure du navire, était placé une sorte de fauteuil, de la forme dite *à la Bonaparte*, tournant sur un pivot comme un siège de piano, dans lequel on voyait assis le navigateur aérien, vêtu comme le jour de sa première apparition. Deux tiges recourbées, partant du bas de son siège, se terminaient par des poignées à portée de ses mains. Une autre tige descendait de la boule supérieure et se terminait de même. Son petit plancher portait, à l'avant et à l'arrière, deux grandes lunettes, mobiles dans tous les sens sur leurs supports fixes. Il tenait, en outre, une longue-vue à la main. Une

sorte de table en fer à cheval, paraissant munie de tiroirs, s'arrondissait devant lui, ouverte vers l'arrière. On voyait, fixés à la partie antérieure de la table, quatre objets dans lesquels les spectateurs munis de lunettes d'approche ou de lorgnettes de spectacle crurent discerner un chronomètre, un baromètre, un thermomètre et une boussole.

Sur le plancher inférieur étaient postés trois hommes, deux à l'avant, sur une sorte d'estrade ; un à l'arrière, sur une estrade plus élevée. Chacun d'eux avait à sa portée une grande lunette sur son pivot, une longue-vue dans la main, un siège derrière lui, et tout auprès une échelle de cordes tendue, aboutissant aux bords du plancher supérieur. L'homme de l'arrière avait, en outre, une table semblable à celle d'en haut, et munie des mêmes objets. Des tuyaux acoustiques, terminés par des pavillons de porte-voix, communiquaient de la partie supérieure. à la partie inférieure, et de celle-ci à celle-là.

On distinguait à l'avant du plancher inférieur deux petits canons, la bouche dirigée vers l'espace sous un angle de 45 degrés. Quand on fut arrivé au-dessus de l'obélisque, les hommes de l'avant s'approchèrent des

pièces et deux détonations retentirent. Elles se répétèrent, de demi-heure en demi-heure, pendant tout le cours des évolutions. Le navire aérien n'était pas seulement un véhicule : il pouvait devenir le plus terrible des engins de guerre.

Ces évolutions furent, à peu de chose près, analogues à celles que le navigateur aérien avait accomplies seul le 1^{er} juin. La plus notable particularité qu'elles présentèrent fut celle-ci : Il quitta plusieurs fois son poste, toujours après avoir imprimé à son navire une marche lente et régulière, pour accomplir autour mille évolutions aériennes, le dépassant, restant en arrière, le rejoignant, tournoyant au-dessus et au-dessous. On observa que le navire, tout en atteignant par moments une rapidité considérable, n'arrivait jamais à la plus grande vitesse avec laquelle on avait vu le navigateur aérien se mouvoir seul. On remarqua que les divers mouvements du navire paraissaient dépendre de la manœuvre des tiges à poignées.

L'appareil était exposé le lendemain dans un manège inoccupé, dépendant de la maison où étaient situés les bureaux de *l'Universel*. Ce local recevait le jour d'en haut

par un vaste châssis qui avait été supprimé pour introduire le navire. Il se trouva de beaucoup trop petit pour la foule qui se pressait aux portes. On fut obligé d'établir, à l'intérieur, un courant régulier, grâce auquel il put entrer, par jour, de dix à douze mille personnes, à qui on laissait un temps suffisant pour bien voir. La recette approcha de 140 000 fr, pendant les six jours que dura cette exhibition.

La curiosité des visiteurs ne fut qu'à moitié satisfaite, bien qu'on ne pût la dire déçue après ce qui avait été véridiquement annoncé. La partie supérieure du navire se réduisait à une balustrade formant couronne. Le surplus, contenant les organes de locomotion, le plancher supérieur, le siège du capitaine, sa table, etc., pouvait s'y adapter à volonté, suivant un système fort simple, qui fut expliqué au public. Il était ordinairement manœuvré par le conducteur et les deux servants. Mais le capitaine pouvait aussi, s'il le voulait, le faire jouer seul et sans aide. Il dépendait de lui de tout décrocher et de rester seul en l'air, sans qu'on pût même, retrouver, dans les débris du navire précipité à terre, aucun indice des procédés de locomotion. Une aussi formidable puissance, aux mains d'un inconnu, fit hésiter beaucoup de gens disposés à

demander des places pour le voyage annoncé.

Quant aux détails de l'aménagement, ils furent généralement approuvés comme confortables et soignés. Le plancher, couvert d'un épais tapis, était fait d'un métal ressemblant au fer, ce qui donnait à l'appareil un poids considérable et devait le maintenir en parfait équilibre. Les barres de suspension, au nombre de douze, étaient aussi en métal. Elles se terminaient, à chaque extrémité, par des anneaux engagés dans d'autres anneaux fixés aux bords des deux planchers. De vastes et solides toiles, percées de nombreux œils-de-bœuf à verre dormant, pouvaient envelopper tout l'appareil et en faire une tente imperméable, indépendamment de stores, élégamment peints, à la disposition de chaque passager pour s'abriter du soleil. Les fauteuils réservés à ceux-ci, tournant sur des pivots, pouvaient se développer en véritables lits.

Les canons avaient été enlevés de leurs affûts, semblables à ceux des canons de marine. On remarquait qu'il n'y avait pas seulement deux affûts, mais six : quatre à l'avant, deux à l'arrière.

L'épreuve décisive

La première personne qui versa ses douze cents francs en demandant une place, fut une femme. Le cas n'avait pas été prévu. Celle-ci appartenait au grand monde, dans lequel elle s'était rendue célèbre par son excentricité, ses toilettes tapageuses, ses manières risquées et son langage perlé de tous les mots d'argot que pouvaient lui apporter les échos du demi-monde ; le tout sans conséquence. Bonne enfant, d'ailleurs, et ne manquant pas d'esprit, elle était acceptée telle qu'elle était, et faisait école. Ce fut à qui l'imiterait. Le lendemain matin, l'administrateur dut recevoir la requête et l'argent de soixante élégantes, plus ou moins autorisées de leurs maris. Il leur annonça qu'il en avait référé au navigateur aérien, dont il attendait la réponse. En même

temps, affluaient les demandes de tous les *sportmen*, membres de clubs et de cercles, jeunes gens menant ou ayant la prétention de mener le *high life*. L'exemple féminin avait déterminé la vogue. On se serait cru déshonoré, on aurait craint de passer pour n'avoir pas douze cents francs à soi, ou pour avoir peur de se rompre le cou, si l'on n'avait pas fait comme tout le monde. Beaucoup d'étrangers s'inscrivirent. Puisqu'on avait tant fait de se mettre en route, ne fallait-il pas tenter de tirer de son voyage le plus grand parti possible ? Il n'y eut bientôt plus personne pouvant disposer de douze cents francs, qui ne voulut tenter l'aventure. On imagina, au Quartier-Latin et dans les ateliers, de se grouper par cinquante, cent, cinq cents, et de verser chacun une petite somme pour s'inscrire au nom du groupe. S'il obtenait un billet, on le tirerait au sort. L'administrateur n'avait reçu, le premier jour, que 80 000 francs. Il en reçut 900 000 le second, et la progression ne cessa d'augmenter jusqu'au dernier. Quand la souscription fut close, une somme totale de 65 308 800 francs, versée par 54 484 postulants, se trouvait déposée à la caisse des consignations, désignée par le gouvernement avec assez de bonne grâce.

Cette bonne grâce ne résultait pas précisément d'une

aveugle sympathie pour l'invention et l'inventeur inconnu, sans aucun mélange d'arrière-pensée. On ne se rendait pas encore un compte exact de toutes les conséquences que cette découverte pouvait recéler dans ses flancs. On aurait assurément désiré s'en rendre maître, mais on ne savait trop comment s'y prendre. Une hostilité plus ou moins déguisée eût été le pire des moyens. L'inventeur n'avait qu'à disparaître, porter à l'étranger sa personne et son secret, peut-être s'en servir pour fomenter des mouvements révolutionnaires, peut-être même, car on ignorait de quoi il était capable, organiser quelque bande de flibustiers et de pirates aériens, et tenir en échec tout ce que l'organisation sociale aurait pu lui opposer de forces. Il ne fallait donc pas se hâter, avant de le connaître, de le traiter en ennemi. Le connaître eût été un grand point, mais comment faire ? On songea un instant à reprendre l'instruction commencée au sujet de la distribution nocturne. Un nouveau chef de prévention s'ajoutait aux anciens pour la justifier : la détention d'armes et de munitions de guerre, manifestée par les détonations d'artillerie dont les évolutions du navire aérien avaient été accompagnées. On pouvait aussi s'emparer des articles simplement signés *le navigateur*

aérien, qu'avait publiés *l'Universel*, et les poursuivre pour contravention à la loi des signatures. Mais la reprise de d'instruction serait un acte évident d'hostilité, exposé à être fort mal pria. Le premier interrogatoire du rédacteur en chef ou de l'administrateur de *l'Universel* pouvait faire du navigateur aérien un ennemi déclaré. De plus, il semblait probable que l'instruction n'aboutirait pas, car les précautions paraissaient avoir été bien prises, et tout portait à croire que les hommes de *l'Universel* étaient sincères, quand ils déclaraient ne rien voir sur l'individualité de leur mystérieux correspondant. Chercher à s'emparer de sa personne au moyen d'une embuscade, quand il venait, la nuit, prendre ou déposer ses correspondances au sommet d'une cheminée, était matériellement presque impossible et moralement odieux, La seule chose qui parut praticable, fut d'ordonner très secrètement une instruction par les plus fins limiers de la police. Au demeurant, on résolut de faire bon visage jusqu'à nouvel ordre. Le navigateur aérien paraissait suivre un plan soigneusement médité. Le peu qu'il avait dit, sur son intention de faire profiter avant tout la France de sa découverte, sur le sentiment de déférence qui l'avait porté à réserver des places à

l'autorité et aux corps savants n'annonçait pas une attitude hostile, bien qu'on se sentît froissé de ce qu'il n'eût pas directement sollicité le concours et la haute bienveillance du gouvernement, se passant de lui. On s'arrêta définitivement à la résolution d'attendre encore, jusqu'à ce que de nouvelles circonstances vinssent donner quelques indices sur le meilleur parti à prendre. Et peut-être le voyage annoncé fournirait-il quelque trait de lumière. C'était une occasion qu'il fallait tâcher de mettre à profit.

Une fois celle résolution adoptée, on se prêta aux événements sinon sans arrière-pensée, du moins avec une bonne volonté apparente. On eut la galanterie de mettre à la disposition des corps savants le prix des places qui leur étaient réservées. Tous les ministres s'étant offerts pour le voyage, on désigna celui des travaux publics, avec celui de la guerre en sa qualité de maréchal de France, et celui de la marine comme amiral. On organisa une petite fanfare militaire de douze musiciens, la plus bruyante et la meilleure possible ; on lui fit répéter des morceaux du caractère le plus triomphant. On fit connaître ces dispositions par une note que publia le *Moniteur*. La même note annonçait que le gouvernement ferait les

frais, partout où les municipalités n'en auraient pas pris le soin, d'un dîner offert à tous les voyageurs à leur arrivée dans chaque ville indiquée comme station, de leur logement pendant la nuit et de leur déjeuner le lendemain.

Mais ce ne furent pas de simples dîners qu'organisèrent les municipalités. Ce furent de véritables fêtes : banquets offerts au navigateur aérien, à ses compagnons de voyage, aux principales notabilités de chaque ville, bals à la suite, illuminations, feux d'artifice, hospitalité splendide aux voyageurs, rien ne manquait aux programmes. *L'Universel* publia un article dans lequel le navigateur aérien déclinait, avec de grands remerciements, les honneurs qui lui étaient offerts. Il croirait manquer à toutes les convenances en paraissant masqué aux banquets et aux fêtes. Or, il importait à la liberté de ses actes, à l'avenir de sa découverte, à son pays qu'il voulait en faire profiter avant tous les autres, qu'il conservât un strict incognito jusqu'à ce qu'il eût combiné, d'accord avec le gouvernement, d'importantes mesures. Il croyait, d'ailleurs, ne pas s'exposer à être désavoué par ses compagnons de voyage en acceptant en leur nom, et il préférait mille fois aux toasts dont sa

personne aurait pu être l'objet, ceux que l'on porterait à l'avenir de son invention et à la prospérité de la France, appelée à y trouver une source nouvelle de richesse et de grandeur.

Il s'excusait dans le même article, publié le 8 septembre, de ne pas admettre de femmes cette fois, car on leur avait, à leur grand chagrin, restitué leur argent. Tout en rendant hommage à l'intrépidité avec laquelle elles s'étaient offertes pour une expérience présentant, non quelque danger, mais des éléments inconnus qu'on n'affrontait pas sans bravoure, il ne voulait pas les exposer aux émotions d'un aussi rapide voyage accompli pour la première fois à travers l'espace. Il voulait qu'auparavant chacun eût pu être instruit, par des relations de témoins oculaires, de ce qu'était une semblable traversée. Il se ferait plus tard un plaisir d'admettre les dames qui lui feraient l'honneur de se présenter, et cela dès le voyage suivant, qui n'aurait pas lieu avant six ou huit mois, temps nécessaire pour la construction d'un navire pouvant contenir cinq cents passagers. Ce serait un voyage à l'étranger, et probablement autour du monde.

Le 10 septembre, à neuf heures précises, le navire aérien, chargé de tous ses passagers, s'éleva lentement, par la toiture ouverte du local où il était resté. Le capitaine, monté sur le petit navire qui servait de couronnement au grand, n'était venu l'y faire ajuster que dix minutes à l'avance. Quand on fut parvenu à une cinquantaine de mètres au-dessus des toitures les plus élevées, six détonations retentirent successivement. Puis, le navire navigua au-dessus de Paris avec une majestueuse lenteur, la fanfare sonnante des airs auxquels répondaient les bravos de la foule. Les passagers contemplaient avec admiration le splendide spectacle qui se déployait sous leurs pieds, s'étendant à l'horizon agrandi. Peu d'entre eux avaient accompli des ascensions en aérostats. On allait lentement. La rapidité n'augmenta que lorsqu'on se dirigea vers divers points des environs de Paris. Mais elle restait, quelque grande qu'elle fût, presque insensible pour les voyageurs. Quand on regardait l'espace, on se serait cru immobile et sous le souffle d'un vent violent. Si l'on regardait la terre, les objets semblaient se mouvoir avec lenteur, à moins qu'on n'en fût, par exception, très rapproché. Le navigateur aérien semblait d'ailleurs s'appliquer à varier le plus

possible son allure pour favoriser toutes les observations. Il ne quitta pas une seule fois son poste pour voltiger isolément, ce dont on lui sut intérieurement gré, les plus intrépides se sentant plus rassurés quand il était là. On savait que ni le conducteur ni les servants ne connaissaient son secret. Quand on fut en route pour Strasbourg, il s'éleva très haut. On sentit une assez vive impression de froid et il sembla que le vent se déchainait furieux, mais qu'on n'avancait plus. L'imperceptible balancement causé au navire par son mode de suspension à la partie supérieure ne ressemblait, même de très loin, ni au mouvement d'une voiture suspendue, ni au roulis ou au tangage d'un navire sur mer, ni à la trépidation des wagons roulant sur les rails. C'était presque l'immobilité d'un fauteuil dans un appartement. Personne ne pouvait comprendre, quand on fut arrivé à Strasbourg, qu'on eût parcouru plus de deux kilomètres à la minute.

Il était six heures précises. Les six canons furent tirés. La fanfare joua quelques marches pendant qu'on évoluait au-dessus de la ville, regorgeant de monde et toute pavoisée. On descendit dans les jardins de la préfecture. Aussitôt qu'on eut touché terre, les deux servants s'élançèrent aux échelles de cordes et détachèrent le petit

navire supérieur qui s'éleva rapidement dans les airs, emportant le capitaine. On ignorait quelles dispositions il avait prises pour son diner et son logement, et on ne le revit que le lendemain, dix minutes avant l'embarquement.

Les fêtes furent partout brillantes et l'enthousiasme à son comble. On se pressait autour des voyageurs, heureux quand on pouvait recueillir de leur bouche quelques détails de leurs observations. À Strasbourg, après le banquet, les ministres de la guerre et de la marine prenaient le café avec le préfet, au centre d'un groupe : « Mon cher amiral, dit le premier au second, nous pouvons nous féliciter que ceci ne soit pas arrivé vingt ans plus tôt. Ni vous ni moi n'aurions eu le bâton. — Peut-être pas moi, répondit l'amiral, car il est certain que nos coquilles de noix vont être bonnes à faire du feu et nos toiles à voiles à envelopper des ballots. Mais, si la marine est morte, l'artillerie vivra toujours, — Bah ! qui sait ? répliqua le maréchal. D'ailleurs, je ne suis pas de l'artillerie, moi, mais du génie. Fortifiez donc des places de guerre contre des gaillards qui vous adresseront leurs dragées comme un nuage sa grêle. Je défierais bien Vauban en personne de faire maintenant une

démonstration de la *place idéale*. Qu'en pense M. l'ingénieur en chef ? »

L'interpellation s'adressait à l'un des passagers, directeur d'une compagnie de chemins de fer. « Je pense, répondit-il, que nos actionnaires sont ruinés. — Et les directeurs de chemins de fer bons à mettre dans le même panier que les capitaines au long cours ? — Oh ! ceci m'inquiète peu. Il faudra toujours bien quelqu'un pour fabriquer et gouverner ces machines-là, comme pour fabriquer des locomotives et gouverner des navires. Savez-vous quels sont les gens dont on ne saura vraiment plus que faire ? — Les gendarmes, répondit le préfet. — À moins, observa l'académicien, de les envoyer en l'air à la poursuite des malfaiteurs, comme Géronte voulait qu'on mit la justice en mer. — Les voleurs *voleront*, et les gendarmes aussi, hasarda un étudiant bohème qui avait gagné son billet au sort après avoir mis cinq francs à la masse. — Il y aura des gens encore plus inutiles que les gendarmes, reprit l'ingénieur en chef. — Lesquels donc ? demanda le préfet. — Posez la question à un de vos invités, un inspecteur des douanes qui est, je crois, dans le salon à côté. — Eh bien ! dit l'économiste, vive le libre échange ! »

Entre Nantes et Bordeaux, vers cinq heures, se déchaîna un épouvantable orage. On était médiocrement rassuré, surtout après une observation du physicien, membre de l'Institut, sur la matière employée pour la construction du navire, presque tout en métal. On risquait fort d'être foudroyé, au milieu des nuages fulgurants que l'on traversait, semblables à d'épais brouillards. Le conducteur engagea les passagers à se grouper autour du porte-voix, le capitaine ayant à leur donner une explication. L'explication consista à leur dire qu'ils n'avaient rien à craindre de l'orage, l'appareil ayant reçu une sorte d'aimantation dont il avait le secret, et par suite de laquelle le métal repoussait aussi énergiquement l'électricité que le fer ordinaire pouvait l'attirer. Ce secret devait être révélé plus tard en même temps que les procédés de locomotion. On ne comprit guère et, malgré la foi que l'on se sentait disposé à avoir en un homme ayant fait ses preuves d'une façon si éclatante, on ne fut pas fâché de se trouver, une heure après, abrité dans l'hôtel de ville de Bordeaux.

Les observations que chacun recueillit avec soin ne purent fournir aucune conjecture sur les procédés de locomotion ni sur la personne de l'inventeur. On calcula

exactement la vitesse moyenne. Elle était de trente cinq lieues à l'heure, un peu plus de la moitié de celle qu'avait pu atteindre le navigateur aérien dans son premier tour de France, environ le double de la grande vitesse ordinaire des chemins de fer. C'était encore énorme, et il n'était pas certain que ce fût le maximum possible.

L'Universel, dont le rédacteur en chef et l'administrateur avaient été gratifiés de deux places, qui leur étaient bien dues, publia une série d'articles formant un compte-rendu détaillé de ce voyage, qui pouvait être considéré comme une expérience décisive. La preuve était faite de la façon la plus irrécusable. Il restait à étudier les conséquences probables de cette découverte. Il annonça qu'il allait, pour son compte, entreprendre cette étude en dehors du navigateur aérien. Il sollicita vivement l'autorité, les corps savants, chaque passager de publier leurs observations et tous les publicistes d'approfondir la question pendant les six ou huit mois qui devaient s'écouler avant le grand voyage annoncé. L'inventeur attendait, pour mettre le public en mesure de profiter de sa découverte, que d'une part on se fût éclairé et on l'eût éclairé lui-même sur les conséquences qu'elle devait produire ; que, de l'autre, le gouvernement lui eût

fait part des mesures dont il pourrait avoir l'idée pour empêcher qu'un grand bien se transformât en un grand mal, et pour que la France trouvât en cette invention une source nouvelle de supériorité sur toutes les nations rivales.

L'Universel donna, pour faciliter ces études, quelques renseignements transmis par l'inventeur. Les organes de locomotion qui lui servaient à voyager isolément dans l'air lui avaient coûté 5 000 fr. Mais il évaluait qu'on pourrait arriver à les fabriquer avec 1 000 à 1 200 fr. Leur efficacité devait durer une centaine d'années, sans frais d'entretien.

Le navire aérien lui avait coûté 42 000 fr. et les organes de locomotion 20 000 fr. C'était une dépense totale de 62 000 fr qui s'abaisserait à moins de 40 000 fr quand la fabrication se serait perfectionnée en devenant usuelle. La durée de l'appareil pouvait être considérée comme indéfinie, sans nécessiter d'autre dépense que de menus frais d'entretien. Le prix de revient augmenterait avec les dimensions du navire, mais dans une proportion moindre.

La locomotion proprement dite ne coûtait littéralement rien, le système agissant en vertu de son efficacité propre.

La vitesse pouvait dépasser de beaucoup tout ce qu'on avait vu. Elle pouvait être considérée comme n'ayant d'autre limite que les exigences de l'organisation humaine, ne pouvant supporter au delà d'un certain degré de vélocité dans l'atmosphère. C'était à l'expérience et à la médecine de fixer exactement ce degré.

En admettant qu'un navire aérien construit pour cinq cents passagers pût coûter 100 000 fr, ce n'était rien que de lui faire parcourir 1 200 kilomètres par jour et sans compter les nuits. Si l'on faisait payer seulement un centime par voyageur et par kilomètre, c'était déjà une recette brute de 6 000 fr par jour, de 2 190 000 fr par an. En rétribuant le personnel de la manière la plus large et avec une véritable prodigalité ; en attribuant, par exemple, 40 000 fr au capitaine, 20 000 fr au conducteur, 50 000 fr à cinq servants ; en affectant 80 000 fr aux frais d'entretien, de comptabilité, d'embarcadère, aux intérêts et à l'amortissement du capital, il restait encore un bénéfice net de deux millions par an. Le propriétaire de

dix navires semblables gagnerait annuellement vingt millions et les voyageurs payeraient huit ou dix fois moins qu'en chemin de fer, pour aller deux, trois et quatre fois plus vite, sans aucun danger de déraillements, de naufrages ou d'accidents quelconques.

Enfin le procédé pouvait être appliqué, comme moteur, à toutes les machines possibles, et les faire mouvoir sans autres frais que ceux d'installation. Il devait en résulter une l'évolution industrielle qui augmenterait le bien-être général en diminuant le prix de fabrication de toutes choses, sans parler des centaines de millions de bénéfices qu'elle pouvait procurer à l'inventeur.

Polémique

On n'avait pas attendu les sollicitations de *l'Universel* pour publier maintes réflexions sur cette découverte inouïe. Dès la première manifestation, les commentaires avaient abondé. Ils avaient repris de plus belle à chaque nouvelle expérience. La poésie s'en était mêlée. L'obélisque de Luxor, monument désormais unique au monde, symbolisant à la fois le passé le plus lointain et l'avenir aux plus magnifiques perspectives, devint un thème classique à odes et à cantates. Une sorte d'agitation s'était organisée pour demander que son piédestal fût remplacé par un autre, sur lequel serait gravée la mention de l'événement mémorable accompli à la date, désormais immortelle, du 1^{er} juin. On publia, sur le sujet en vogue, quelques œuvres remarquables et une multitude

d'élucubrations ineptes. Les brochures et les journaux reflétaient généralement l'enthousiasme et l'admiration du public. Toutefois, une sorte d'opposition sourde se mêlait à ces sentiments, grandissant avec la réflexion, et fomentée sous main par les intérêts puissants qui se sentaient compromis.

Ainsi, la ruine des chemins de fer était considérée comme un fait accompli. Les milliards jetés dans ces gigantesques entreprises s'évanouissaient en une perte sèche ruinant les actionnaires, privant de leur pain des armées d'employés, annulant les situations de leurs hauts fonctionnaires, réduisant en bric-à-brac hors d'usage leur immense matériel et enveloppant dans la catastrophe cent industries accessoires.

Il en était de même de la marine marchande et de toutes les industries qui s'y rattachent. Il n'était pas un armateur, un constructeur de navires qui ne se sentit ruiné. Toutes les entreprises de transports, par terre et par eau, éprouvaient des craintes semblables. La marine de l'État allait être, aussi, brusquement annulée, ses officiers et ses matelots sans raison d'être, leur carrière brisée. Ils n'auraient d'autre ressource que de se jeter eux-mêmes

dans la navigation aérienne, paraissant n'utiliser qu'un personnel très restreint, ou de recevoir de l'État un traitement semblable à une aumône, sans espoir d'un avancement désormais impossible. On ne ferait plus de routes ni de ponts, des sentiers et des passerelles suffisant aux piétons ; plus de canaux, si ce n'est pour l'irrigation ; plus de ports de mer, la marine n'existant plus. Dès lors plus d'ingénieurs, de conducteurs des ponts et chaussées, d'agents voyers, de cantonniers, de terrassiers.

On ne se servirait plus de houille que pour le chauffage, et l'industrie des charbons disparaissait. Il n'était pas jusqu'aux carrossiers, charrons, marchands et éleveurs de chevaux qui ne fussent menacés.

Le commerce du monde allait subir une transformation brutale. Peut-être à la longue l'immense développement qu'il pourrait prendre serait-il un bienfait. Mais, en attendant, toutes les traditions allaient se trouver rompues, toutes les relations changées, tous les centres commerciaux déplacés, toutes les douanes abolies de fait, ce qui, chemin faisant, tuait une infinité d'industries incapables de supporter une pareille exagération du libre échange, compromettait les finances des États et

supprimait le gagne-pain de nombreux employés ; sans parler de cette autre révolution industrielle qu'entraînerait l'emploi, pour les machines, d'une nouvelle force motrice ruinant toutes les usines existantes. En résumé, le commerce et l'industrie tels qu'ils étaient constitués seraient tout d'abord ruinés de fond en comble pour le plus grand bien de la postérité, à moins que ce ne fût pour son plus grand mal.

Ce n'étaient pas seulement les intérêts matériels qui tendaient à se coaliser contre l'invention. Les partis politiques l'envisageaient d'un œil douteux. Le premier mouvement des libéraux avait été d'applaudir avec transport. N'était-ce pas la liberté même, absolue, sans entraves possibles, qu'elle apportait au monde ? Mais on se demanda bientôt si ce ne serait pas, au contraire, un formidable instrument de tyrannie. Les peuples ne pouvaient passer leur vie dans les airs pour se soustraire aux entreprises des despotes, qui pourraient au contraire organiser des armées aériennes et absorber à leur profit, au moyen de lois rigoureuses sanctionnées par des peines sévères, le monopole de ce genre de locomotion. L'attitude prise par l'inventeur contribuait à faire prévaloir sur la sympathie l'antipathie et la méfiance. Il

n'avait parlé de l'autorité qu'avec une déférence de mauvais augure ; il semblait s'apprêter à livrer son secret au gouvernement dès que celui-ci aurait pris les mesures nécessaires pour en accaparer le monopole. On ne voyait guère qu'il se préoccupât de le faire tourner au profit de la liberté du monde.

Des craintes inverses tenaient en suspens les gouvernementaux et les autoritaires. Mais, parmi eux, il en était qui n'hésitaient pas à considérer l'invention comme une inspiration satanique, prête à déchaîner sur le monde l'abomination de la désolation, contre laquelle ce ne serait pas trop de toutes les foudres divines et humaines.

On comprend qu'il s'agit d'un certain catholicisme, tel qu'il était, à cette époque lointaine, compris par quelques-uns. On pouvait admettre à la rigueur que les gouvernements et la société trouveraient, quoique avec de grandes difficultés, des moyens de se garantir contre l'anarchie matérielle et le désordre extérieur. Mais les saines doctrines seraient complètement impuissantes à se garantir contre une anarchie intellectuelle bien autrement redoutable. La liberté de penser, la liberté d'écrire, la

liberté de propagande, choses démoniaques, avaient un instrument invincible. L'imprimerie n'avait pas fait le dixième du mal qu'allait produire la locomotion aérienne. On avait encore pu se défendre, vaille que vaille, contre l'imprimerie, tant qu'il avait subsisté des frontières et une police possible. Comment se défendre contre ce libre échange des idées, fonctionnant à travers l'espace plus aisément encore que le libre échange des marchandises ? La congrégation de l'index, l'inquisition, la répression des délits de presse, les règlements de la profession d'imprimeur n'étaient plus que des armes rouillées, curiosités pour les antiquaires, aussi impuissantes contre la libre pensée que les boucliers des Grecs et des Romains contre la mitraille. À quoi servirait d'anathématiser ces libertés vomies par l'enfer ? Autant vaudrait anathématiser la liberté de marcher, l'homme ayant des jambes. La force des choses l'emporterait sur les plus solennelles excommunications et la religion était perdue, à moins que le navigateur aérien ne fût l'Antéchrist en personne et que son invention n'annonçât la fin du monde. ce dont on ne serait pas surpris.

Les cléricaux étaient d'autant plus disposés à s'abandonner à ces sentiments que l'inventeur anonyme

était soupçonné d'être un mécréant d'après certaines circonstances observées à la loupe de la prévention. Ainsi, il avait toujours affecté, sans aucune nécessité, de choisir le dimanche pour ses expériences publiques, témoignant par là qu'il s'inquiétait peu non seulement de négliger pour son compte les devoirs religieux, mais encore d'en détourner la foule. Et justement il s'était rencontré, cette année-là, que le 1^{er} juin, jour de la manifestation, était la fête de la Pentecôte, à laquelle il n'avait même pas fait allusion dans son annonce. Il n'avait pas sollicité pour son navire les bénédictions de l'Église, ni réservé une place à quelqu'un de ses dignitaires, comme il l'avait fait pour l'autorité, la science, et même le journalisme. On interprétait à mal jusqu'au sans-façon, jugé irrespectueux pour le lieu saint, avec lequel il avait une fois, fumant son cigare, pris pour siège l'un des paratonnerres de Notre-Dame. On avait évidemment affaire à un libre penseur. On ne devait pas hésiter à le considérer comme un ennemi, et sa découverte comme un fléau.

À tout cela s'ajoutaient certains sentiments peu avouables, et qu'on n'avouait pas, mais qui, sourdement, ne contribuaient pas moins à renforcer ces diverses

causes de crainte et d'antipathie. On était généralement froissé de l'incognito gardé par l'inventeur. On lui reprochait de coqueter avec la gloire comme une jolie femme avec l'amour et de trop marchander ses révélations. On lui en voulait de ce qu'on ne pouvait réussir à surprendre son secret, malgré les recherches acharnées auxquelles se livraient, avec plus ou moins de mystère, les savants, les inventeurs et les praticiens de l'industrie. On était humilié de l'écrasante supériorité dont cet inconnu conservait la palme. Tant de puissance aux mains d'un homme, que l'on sentait tenir seul en ses mains les destinées du monde, pesait comme une usurpation. Personne n'avait plus une importance qui ne fût éclipsée par la sienne. Il absorbait, à lui seul, l'attention de l'univers.

Malgré tout, on n'osa pas braver ouvertement le sentiment du public, dans lequel l'admiration l'emportait sur tout le reste. Les spectacles qui lui avaient été offerts avaient produit une impression trop profonde. On procéda par insinuations. Les conséquences probables de l'invention furent étudiées sous tous les points de vue, et l'on ne put en méconnaître la grandeur. Seulement, on accumula les si et les mais, les objections, les

Appréhensions. L'admiration du public se mélangea d'un véritable effroi. Plus on y réfléchissait, plus il semblait impossible de pressentir dans quelles voies allait s'élancer le monde. N'allait-il pas courir à sa perte ? Le règne de la violence n'allait-il pas recommencer, cent fois pire qu'aux plus mauvais jours du moyen âge ? L'humanité n'était-elle pas à la veille de sombrer dans un épouvantable chaos ?

Le navigateur aérien ne prit aucune part à cette polémique. Mais *l'Universel*, dont tous les rédacteurs étaient animés d'une foi profonde, tint vaillamment tête aux adversaires, plus ou moins déclarés, de la grande découverte. Il démasqua les intérêts cachés qui tentaient de la battre en brèche. Il gagna à sa cause la plupart des libéraux, en leur démontrant qu'il ne pouvait en sortir que le progrès et que pas une puissance au monde ne serait capable de la confisquer à son profit quand une fois elle serait divulguée. Il força les ultra-cléricaux à se déclarer ouvertement ses adversaires et à donner leurs raisons, qui furent accueillies avec une médiocre faveur. Il proclama, soutint et défendit, envers et contre tous, cet axiome : que jamais le mal n'était sorti du bien, un désastre d'un progrès, une catastrophe d'une invention. Par cela seul,

disait-il, que Dieu inspire à l'homme l'Idée d'une grande découverte, nous devons l'accepter avec autant de foi que de reconnaissance, bien certains qu'elle est dans les destinées de l'humanité et que tout progrès est pour elle une nouvelle source de bien-être et de bonheur.

L'un de ses articles reçut une réponse des plus bizarres. Elle émanait d'un journal qui avait pour rédacteur en chef l'homme le plus excentrique de toute la presse parisienne, traitant toutes les questions par le côté paradoxal, soutenant, au grand amusement du public, les thèses les plus absurdes, sans jamais, il est vrai, conquérir un adepte, mais glissant avec une telle dextérité sous la réfutation qu'il avait toujours le dernier mot et rangeait invariablement les rieurs de son côté.

Voici l'article qu'il publia sur la locomotion aérienne.

Paradoxe

La locomotion aérienne n'existe pas ;

Elle n'existe pas, parce qu'elle est impossible.

Qu'on ne me dise pas qu'on a vu le navigateur aérien et son navire. Ce n'est pas la question.

Moi aussi, je les ai vus. Cela n'est qu'un fait, et qu'est-ce qu'un fait ? Rien.

Qu'est la logique ?

Tout.

Or la logique va toujours d'un point de départ, un point d'arrivée.

Le point de départ, c'est que l'homme, n'ayant pas

d'ailes, n'a pas été créé pour voler.

Le point d'arrivée, c'est que la locomotion aérienne n'existe pas.

Tous ceux qui ont cherché des moyens de diriger les ballons étaient des insensés, ou tout au moins des gens ne raisonnant pas.

S'ils avaient raisonné, ils ne se seraient pas évertués à chercher une chose que l'on peut, *a priori*, démontrer introuvable.

Et l'on n'a même pas besoin, pour cela, des démonstrations de la science.

La science dit, et, avec elle, le plus simple bon sens mécanique, que l'impulsion à donner aux véhicules aériens nécessite une force hors de toute proportion avec celles que l'homme peut transporter dans l'air.

Mathématiquement on peut dire :

La force motrice doit être au véhicule, ballon ou autre, comme la force réunie des deux ailes est à l'oiseau, qui ne volerait pas avec une seule.

Qu'on mesure la force des ailes de l'oiseau, comparée à ses dimensions et à son poids, et qu'on en déduise le nombre de chevaux de force que devrait avoir la machine à vapeur pouvant faire mouvoir un véhicule en l'air.

On arrive à l'impossible.

Et cet impossible s'augmente de la nécessité de donner au véhicule des dimensions suffisantes pour porter la machine elle-même avec sa provision d'eau et de combustible.

Quant à supprimer le moteur et à le chercher dans l'action de l'air lui-même, où l'on n'a pas de point d'appui, c'est tout simplement insensé.

Mais ce sont là les démonstrations de la science et du bon sens. Je n'en ai même pas besoin.

On me dirait qu'elles s'appliquent aux ballons et aux machines à vapeur et que le navigateur aérien se meut sans machine à vapeur ni ballon.

Je réponds qu'à priori la locomotion aérienne est démontrée impossible.

L'homme est retenu à terre par sa conformation. Il peut bien inventer des procédés de locomotion qui ne lui fassent pas quitter la terre, mais non d'autres.

S'il a les navires, c'est qu'il est conformé de manière à pouvoir nager. Quant à se mouvoir dans l'air, ce n'est pas dans sa conformation. Donc ce n'est pas dans sa destinée.

Ce qui le prouve, c'est que si la locomotion aérienne existait, les conditions de l'existence humaine seraient forcément autres qu'elles ne sont. Or, elles ne peuvent changer.

Donc la locomotion aérienne n'existe pas.

On a démontré qu'il n'y aurait plus de frontières. Les frontières sont un mal peut-être, mais une nécessité. L'homme, étant sociable, a besoin de se grouper. De là les nations. Sans nations, pas d'humanité.

Il n'y aurait plus de gouvernement. Or, il faut que l'homme soit gouverné. C'est une loi que l'on peut regretter, mais c'est une loi essentielle et constitutive de l'humanité civilisée.

Il n'y aurait plus de police. Donc, règne absolu de la

violence. Tout serait au plus fort.

Le faible n'aurait que la ressource de fuir. Mais que deviendrait le travail ? Le travail est incompatible avec la fuite perpétuelle.

Et sans travail, pas d'existence humaine, de même que sans police, pas d'existence sociale.

Ni le faible ni le fort ne travailleraient, car il en viendrait toujours un plus fort pour les dépouiller.

L'homme serait transformé en oiseau de proie.

Donc, absence des conditions les plus essentielles de toute existence sociale : le travail et la protection.

Que *l'Universel* dise comment il comprend que l'on se défendrait contre le brigandage ?

Il va nous faire le tableau d'une gendarmerie dans l'air et, sur terre, de maisons grillées à toutes les fenêtres, munies d'une formidable artillerie, à moins qu'elles ne soient creusées à cinquante pieds sous le sol.

Ce genre d'architecture est-il dans la destinée humaine ?

Encore sera-t-il bien difficile à la gendarmerie volante et aux fortifications des fermes d'empêcher qu'on ramasse un bœuf en Normandie pour aller le faire cuire en Amérique.

La police des mers n'est pas déjà chose si facile.

Il a fallu des siècles pour venir à bout de la piraterie et de la traite des noirs.

Encore n'en est-on pas venu complètement à bout. La police des mers n'est pourtant que difficile.

La police des airs serait exactement impossible.

Comment *l'Universel* empêchera-t-il une bande de flibustiers d'arriver une nuit de la Chine ou de la Plata et d'imposer à la première ville venue une contribution à leur convenance, sous peine de bombardement immédiat.

Comment empêchera-t-il les marchands d'esclaves d'enlever des noirs sur les côtes d'Afrique et des blanches sur les côtes de Provence ?

La locomotion aérienne exigerait un enchevêtrement de lois draconiennes et une organisation de forces

publiques dont nous n'avons pas l'idée et qui seraient encore impuissantes.

Donc, plus de liberté. Or, la liberté est aussi l'une des conditions essentielles de l'existence humaine.

L'Universel suppose-t-il qu'avec une aussi désagréable facilité de locomotion, il subsisterait longtemps quelque vestige de mariage, de famille, de foyer, et du peu de vertus domestiques qui nous restent ?

L'homme ne serait bientôt plus qu'un mâle, la femme qu'une femelle et l'espèce humaine, impuissante à prendre pied sur la terre, sans famille, sans propriété, sans autre loi que la force, rétrograderait à grands pu vers la bestialité.

D'autres ont énuméré toutes les conséquences, certaines ou probables, de la locomotion aérienne. Ils en ont conclu qu'elle nous ménageait un avenir splendide selon les uns, redoutable suivant les autres, et qui, de l'avis de tous, doit transformer le monde.

Les prémisses sont exactes. La conclusion ne l'est pas.

Splendide si l'on veut, cet avenir dépasserait les destinées de l'homme, auquel il n'est pas plus donné de transformer les conditions de son existence que de ravir le feu du ciel.

Redoutable suivant moi, il amènerait le cataclysme final de l'humanité.

Toutes les conséquences de la locomotion aérienne, prévues ou possibles à prévoir, sont en contradiction manifeste avec les conditions fondamentales de toute civilisation.

Or, la création ne comporte pas de contradictions.

Elle admet le progrès, mais dans le sens du développement de ce qu'elle a créé.

Elle n'admet pas le progrès dans un sens contradictoire.

La conclusion à tirer des prémisses n'est donc pas dans la recherche des conséquences que produirait la locomotion aérienne.

La conclusion est que la locomotion aérienne n'existe

pas.

Et je prédis qu'on n'entendra plus parler du navigateur aérien, car il n'a fait qu'un rêve, et tout le monde avec lui.

S'il a l'audace de reparaître, il sera emporté dans l'espace avec son secret, que personne ne retrouvera, parce qu'il ne peut pas exister, et que, par suite, il n'existe pas.

Le fait n'est rien.

La logique est tout.

Le voyage autour du monde

On comprend que *l'Universel* ne prit seulement pas la peine de répondre à un article aussi parfaitement absurde, et qui concluait à la ridicule négation d'un fait que tout le monde avait vu. Quant au gouvernement, il n'avait pas dit son mot dans cette polémique, qu'il avait laissée se produire tout à son aise, comprenant que, plus on discuterait librement, plus il serait éclairé.

Au fond, il était fort perplexe.

Il y avait alors à sa tête, et sans qu'il soit autrement nécessaire de dire quel était à ce moment sa forme, un homme qu'enivrait peu sa situation. Il n'avait pas ambitionné le pouvoir. Ses goûts simples en faisaient pour lui une charge, qu'il aurait volontiers résignée. Mais

quoique de tempérament libéral, il s'était fait du pouvoir une idée à lui. Il le considérait comme un dépôt qu'il ne lui était pas permis d'amoindrir, même au profit d'idées qui lui seraient sympathiques. Simple citoyen, il aurait pu réclamer, avec plus ou moins d'insistance, telles ou telles concessions. Chef de l'État, ses idées n'étaient point autres, et l'exercice de l'autorité n'avait à ses yeux rien de séduisant. Mais il croyait en conscience sa responsabilité engagée à n'en rien céder. Qu'on se figure un Washington, dépositaire du pouvoir du Grand Turc, qu'il aurait juré de transmettre intact à ceux qui viendraient après lui. Libéral de sentiment et d'idées, il traitait la liberté presque en ennemie.

Or il se demandait ce que serait pour le pouvoir l'invention nouvelle.

Il était de toute évidence que, si elle venait à se vulgariser sans qu'aucune précaution eût été prise, le pouvoir n'était pas seulement amoindri, mais supprimé.

Empêcher l'invention de se produire, il n'y fallait pas songer. D'abord, on ne tenait pas l'inventeur. L'eut-on tenu, qu'on ne l'aurait pas assassiné pour tuer son secret

avec lui. Il devait même avoir pris ses précautions, pour ne pas l'emporter dans la tombe si la mort venait le surprendre.

Il n'y avait qu'un parti à prendre : acheter le secret, et s'en réserver le monopole.

Mais ce n'était pas facile à exécuter.

Étant admis qu'on s'entendrait avec l'inventeur sur les conditions de la cession, il faudrait bien mettre un certain nombre de gens dans la confidence. Il faudrait au moins faire connaître le procédé à quiconque recevrait le commandement d'un navire aérien. On aurait beau choisir les hommes les plus honorables et leur demander les serments les plus solennels, un secret d'État ayant un tel nombre de confidents serait bien vite divulgué malgré eux.

N'était-il pas d'ailleurs probable que quelque nouvel inventeur finirait par trouver à son tour ce qu'avait trouvé le premier ?

La vulgarisation semblait inévitable, à moins de supprimer la découverte elle-même, chose reconnue

impossible. Or, la vulgarisation, c'était le bouleversement de toute organisation sociale et la suppression de tout gouvernement.

Pourrait-on du moins combiner une série de lois assez efficaces pour parer aux redoutables conséquences que tout le monde avait signalées ? Ce n'était pas facile. Les lois n'atteindraient pas aisément les hommes possédant un pareil moyen de fuite.

Et comment se garantir des invasions d'étrangers pouvant arriver inopinément des pays les plus lointains pour conquérir la France, ou tout au moins la ravager et disparaître ? En serait-on réduit à créer d'innombrables armées aériennes pour se défendre, et à rendre aux pays étrangers les maux qu'on en recevrait ?

On n'apercevait qu'impossibilités de toutes parts.

On finit par où l'on aurait peut-être dû commencer. On résolut de se mettre en rapport avec le navigateur aérien et de s'informer des mesures qu'il aurait probablement à proposer pour que sa découverte ne devint pas une calamité publique, mais au contraire un bienfait pour le monde et en particulier pour la France.

On n'était arrêté que par une question d'étiquette et de dignité gouvernementale. On répugnait à faire le premier pas et surtout à correspondre avec un inconnu. On lui écrivit, par la voie des bureaux de *l'Universel*, que, dès qu'il voudrait bien se faire connaître au gouvernement, qui d'ailleurs lui promettait le secret, on serait prêt à recevoir les communications qu'il pourrait désirer lui faire.

Il répondit immédiatement par une lettre dont la forme était polie à l'excès, mais qui, au fond et malgré les ménagements épistolaires les plus raffinés, était fière et presque impertinente. Le moment de se faire connaître n'était pas encore venu. Mais il était tout prêt, puisque le gouvernement paraissait le désirer, à se mettre, en conservant l'incognito, en communication avec lui. Il offrait de se prêter à un échange de correspondances, soit par la voie de *l'Universel*, soit par un mode analogue, adapté à telle cheminée que le gouvernement voudrait bien faire disposer à cet effet dans quelqu'un de ses édifices. Il croyait l'autorité sérieusement intéressée à combiner et à lui proposer les mesures dont elle pourrait avoir l'idée. Il s'engageait à les examiner avec tout le soin qu'elles mériteraient, désireux de faire tourner au profit

du bien public l'incalculable puissance qui se trouvait entre ses mains, et de prouver au gouvernement toute sa déférence et tout son respect.

Les rôles étaient renversés. L'inconnu se posait en protecteur, laissant au gouvernement le rôle de protégé. Il n'y avait pas à se méprendre sur sa prétention de traiter de puissance à puissance, et de puissance supérieure à puissance secondaire. Heureusement encore, il y mettait assez de formes pour qu'on pût, sans sacrifier les apparences de la dignité, subir sa loi tout en ayant l'air de le faire. On se résigna à une situation qu'imposait la force des choses, dominant tous les froissements de l'amour-propre. On lui écrivit que l'on voulait bien consentir à lui accorder le mode de correspondance qu'il avait sollicité, et qu'on était prêt à examiner les demandes d'indemnité qu'il formulerait pour la communication de ses procédés.

X. Nagrien s'empessa de répondre que cette question d'indemnité n'était pas la plus urgente. Il pria qu'on en remit l'examen à plus tard, et se bornait à donner sur ce point quelques indications sur lesquelles on pourrait revenir quand il en serait temps. Son invention, s'il lui convenait de l'exploiter, pouvait lui procurer des

bénéfices presque indéfinis. Il pouvait faire, avec les parties inexplorées de l'Afrique, avec l'Orient, avec les régions aurifères et d'autres pays lointains, un immense et fructueux commerce. Il pouvait faire la contrebande. Il pouvait faire des transports de voyageurs et de marchandises. Les 65 millions versés en quelques jours par les postulants au voyage autour de la France montraient assez ce que pourraient rapporter des voyages semblables ou à l'étranger. Il pouvait, mettant en œuvre un autre aspect de son invention, louer des forces motrices à des industriels. Il lui était facile de gagner des millions par centaines. Des offres considérables lui étaient déjà parvenues par la boîte aux lettres de *l'Universal*. Une sommité financière, en lui demandant de formuler un chiffre, était allée jusqu'à lui déclarer que, sans promettre à l'avance de l'accepter quand même, elle le prendrait en considération et le discuterait quel qu'il fût, dépassât-il 100 ou 150 millions. Son invention représentait, s'il l'exploitait lui-même, huit ou neuf cents millions et peut-être plusieurs milliards. L'Angleterre ou les États-Unis lui en donneraient assurément, quand il le voudrait, cinq ou six cents millions. Il n'était nullement pressé d'en retirer des bénéfices qui lui étaient assurés dès

qu'il lui conviendrait de les réaliser. Son désir était, avant tout, d'enrichir la France de sa découverte, et il se trouverait aussi glorieusement qu'amplement indemnisé par une récompense nationale réduite à des proportions beaucoup plus modestes, 150 ou 200 millions si l'on voulait. Ce n'était donc pas là ce qui le préoccupait. La première question à examiner était celle des mesures à prendre pour la mise en œuvre de sa découverte, et il pria le gouvernement de lui communiquer ses combinaisons à cet égard.

Les chiffres indiqués dans cette lettre surprirent au premier abord. Mais la réflexion montra bien vite que le navigateur aérien n'avait pas tort de les déclarer modestes. Quant au surplus, le gouvernement était fort empêché d'énoncer des idées qu'il n'avait pas sur la solution de cet insoluble problème. Il lui coûtait d'en convenir et d'insister auprès de l'inventeur pour en obtenir des inspirations qui faisaient peut-être défaut à celui-ci, et dont, en tout cas, il ne prenait pas l'initiative, comme on l'avait espéré. On lui écrivit que la question était à l'étude et qu'on lui communiquerait les résolutions adoptées. On prit en effet le parti de la remettre très sérieusement à l'étude, dans l'espoir d'arriver enfin à

découvrir quelque combinaison praticable.

X. Nagrien répondit que, puisqu'il en était ainsi, il allait partir pour son grand voyage, dont la durée ne serait pas très longue, et qu'on pourrait reprendre ces communications à son retour. Il indiquait un élément utile pour les études auxquelles on allait se livrer. Il était possible de former des capitaines à la manœuvre du navire aérien sans pour cela leur livrer le secret des procédés de locomotion. C'était même de la sorte qu'il comptait s'y prendre si, le gouvernement ne réussissant pas à lui proposer des mesures convenables pour la mise en œuvre de sa découverte, il se décidait à l'exploiter lui-même.

On était arrivé à la fin de mai. Le départ pour le voyage autour du monde avait été fixé au 1^{er} juin, premier anniversaire de la manifestation par laquelle avait débuté l'inventeur. Les voyageurs, prévenus cette fois longtemps à l'avance, étaient accourus de tous les points de l'univers. Un nouveau navire, augmenté de magasins, salons, chambres et aménagements de toute nature, avait été construit à peu près sur le plan du premier, dans des proportions suffisantes pour transporter cinq cents

passagers, installés avec le plus ingénieux confort. Rien ne manquait en approvisionnements, en armes, en instruments pour les observations scientifiques, en précautions contre les intempéries. On devait visiter toutes les capitales de l'Europe, traverser les mers, pénétrer dans les régions inexplorées, se montrer aux peuplades sauvages, bien autrement stupéfaites à cette apparition que ne le furent les Indiens à l'aspect des premiers navires arrivant d'Europe.

Une fête nationale avait été organisée pour le grand jour du départ. La cour d'honneur de l'hôtel des Invalides avait été mise à la disposition du navigateur aérien pour l'embarquement. À midi, le navire s'éleva pavoisé, retentissant de fanfares, des acclamations des passagers auxquelles répondaient celles de la foule, des détonations de son artillerie ripostant au canon des Invalides. Il traversa l'Esplanade, remonta le cours de la Seine jusqu'au pont d'Austerlitz, à distance égale des deux quais, s'éleva de plus en plus en s'éloignant vers l'Orient, et fut longtemps aperçu comme un point noir avant de s'effacer dans l'espace.

On attend de ses nouvelles d'un jour à l'autre. Le

journaliste paradoxal est seul à soutenir, contre toute évidence, qu'on n'en recevra pas.