

Le premier voyage aérien

Autor(en): **Renaud, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jeunesse forte, peuple libre : revue d'éducation physique de l'École fédérale de gymnastique et de sport Macolin**

Band (Jahr): **8 (1951)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-996566>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DOMINER LA SITUATION !

Tout être qui prétend à la plénitude de ses facultés ne peut se laisser balloter au gré des événements, telle une épave sur les flots impétueux. Il ne peut consciemment admettre le rôle de souffre-douleur de ses semblables ni être le jouet docile de ses passions. Il aspire nécessairement à une certaine discipline, à une ordonnance des choses qui lui permettront de maîtriser, de diriger, en quelque sorte, le cours de certains événements particuliers pour en faire des éléments utiles à son ascension. Tout comme le chef sur le champ de bataille, **il doit dominer la situation**, pour pouvoir prendre, en pleine conscience, les décisions qui s'imposent.

La vie n'est-elle pas un combat de tous les jours, de toutes les heures ? Combat d'autant plus implacable que s'accumulent les responsabilités.

Si l'homme, centre de cette lutte gigantesque, n'est pas en mesure de tenir tête aux difficultés qui surgissent tout au long de son pèlerinage terrestre, il sera inexorablement écrasé par elles.

Il est donc de son devoir et de son propre intérêt de se fortifier, physiquement, mais **surtout moralement**, afin qu'il puisse, lui aussi, **dominer la situation** et ordonner sa vie en conséquence.

La pratique de certains sports contribue, on ne peut mieux, à renforcer notre armature corporelle et morale. Quelques-uns d'entre eux, les sports de combat, développent notre agressivité, notre instinct combatif, tandis que d'autres, les sports individuels, obligent celui qui les pratique à se replier sur lui-même, à se surveiller, à se maîtriser, à se surpasser enfin. Tandis que les premiers sont plus aptes au développement des qualités athlétiques, les seconds sont un puissant

stimulant de nos facultés morales : formation du caractère, fonderie honnêteté à l'égard de soi-même, maîtrise de soi, courage, persévérance, etc...

L'aviation, de par les vertus qu'elle développe, nous semble l'un des moyens les plus aptes à nous **faire dominer la situation**. Le fait seul de voler, de s'éloigner « corporellement » de cette terre, source de tous nos maux, contribue non seulement à augmenter la portée de notre vue, mais, surtout, à élargir notre « horizon mental ». Lorsque l'on est tout là-haut, parmi les nuages, les petites mesquineries de l'existence s'évanouissent, les difficultés d'ordre matériel prennent moins d'ampleur, les chagrins intimes font place à une joie débordante et la vie prend un aspect beaucoup plus réconfortant.

Et puis, il y a cette concentration nécessaire à la conduite de sa machine qui vous oblige à maîtriser vos impulsions et vos nerfs.

Tel un enfant hypersensible, votre appareil exige qu'on l'entoure de tendresse et de douceurs. Toute brutalité n'aboutirait qu'à un lamentable échec dont vous seriez le premier à pâtir !

Le monde moderne souffre d'une crise aiguë de brutalité. La guerre, les rébellions, les meurtres, les assassinats journaliers, les grèves de toute sorte, exaltent le principe de la violence et de la terreur.

C'est pour vous en éloigner et tâcher d'oublier cette vision de sang et de crimes que nous vous invitons, chers amis lecteurs, à partir avec nous dans le royaume pacifique des cumulus et des stratus, à la suite des héros Pilâtre de Rosier, du marquis d'Arlandes et de celui, plus moderne, de Charles Lindberg. Bon voyage !

Fr. PELLAUD.

LE PREMIER VOYAGE AÉRIEN

Le succès fut toujours un enfant de l'audace.

Voltaire.

Mil sept cent quatre-vingt-trois... Dans six ans, la Révolution grondera sur la terre de France. Pour l'heure, la Cour et le peuple se passionnent pour les aérostats des frères Montgolfier. Le 19 septembre, au château de Versailles, s'élève un globe de coton bleu, de 41 pieds de diamètre; gonflé d'air chaud, il emmène dans les airs, premiers voyageurs aériens, un coq, un mouton et un canard. Quelques minutes plus tard, la montgolfière atterrit à Vaucronon. Premier arrivé sur les lieux, un cavalier, Pilâtre de Rosier, constate que les animaux sont sains et saufs. L'air est donc respirable au-dessus du sol. Oh joie ! Les hommes pourront aussi s'élever comme les oiseaux, vers les nuages.

* * *

Mais il fallait un beau courage pour oser prendre place sur la galerie d'une montgolfière. Fixée au cercle de base de l'aérostat, soutenue extérieurement par des cordes, elle n'offrait qu'une place restreinte. Les passagers, obligés de former contrepoids, ne pouvaient se voir. Il leur fallait sans cesse alimenter le vaste réchaud suspendu à l'intérieur par des chaînes. Ils ne pouvaient diriger leur appareil; tout au plus, en réglant le tirage, pouvaient-ils augmenter ou diminuer leur hauteur. Mais les risques d'accrochage étaient grands; en cas de chute, c'était la mort certaine.

Pourtant, le 21 novembre 1783, il va se trouver deux hommes pour entreprendre le plus périlleux des voyages qui aient été tentés jusqu'alors. Ce sont le physicien et chimiste Pilâtre de Rosier, âgé de 29 ans, et le marquis d'Arlandes, son aîné de 12 ans, major d'infanterie. Ces deux audacieux vont monter une montgolfière de 2.200 m³, de 46 pieds de diamètre, de 70 de hauteur, pesant 800 kilos; elle est richement ornée de fleurs de lys, des chiffres du Roi et d'aigles se détachant sur un fond bleu.

La fortune sourira aux deux hommes, qui s'élèveront à mille mètres environ et, après dix minutes de voyage, retomberont à quelque dix kilomètres de leur point de départ. Ils n'ont consommé, ou plutôt consommé, que le tiers de leur provision de paille. Mais la prudence commandait d'arrêter l'aventure, l'enveloppe en toile de coton ayant déjà subi les atteintes des flammes.

Le succès des aéronautes fut immense. La solennelle Académie applaudit au rapport du voyage. Un contemporain écrivit : « Cette sublime et périlleuse navigation doit avoir le pas dans les fastes de l'histoire... L'historien doit assigner le premier rang à MM. Pilâtre et d'Arlandes, comme ayant été les premiers à naviguer dans les airs... Leur mérite est d'autant plus grand qu'ils avaient tout à craindre, n'ayant point l'avantage de pouvoir se corriger ni se guider sur personne... » Un autre commentateur, l'avocat Thirolier, s'exprimait ainsi : « Ce petit voyage des deux aéronautes restera éter-



Les malheurs d'un grand pionnier romand du « manche à balai » : François DURAFOUR, un authentique Genevois, sort indemne des débris de son monoplane DEPERDUSSIN. Du petit bois, oui sans doute, mais cela ne l'empêcha pas de continuer... puisqu'il vole encore aujourd'hui !

nellement célèbre dans l'histoire de l'audace humaine... Pendant que la machine se balançait et qu'il en sortait des nuages de fumée, ils soulevaient la paille pour en activer la combustion; ils fourgonnaient et faisaient pleuvoir des fumérons à demi brûlés qui, dans leur chute, s'embrasaient une seconde fois. Jamais silence plus profond ne régna sur la terre; l'admiration, la terreur et la pitié étaient présentes sur tous les visages; les aéronautes s'éloignaient... Après une attente de deux heures, on apprit qu'ils étaient au nombre des vivants.»

Les deux héros, eux, font montre de plus de réserve. De ce premier voyage aérien, le marquis d'Arlandes a laissé une narration vivante, d'une surprenante, mais combien charmante simplicité. Au départ, il agite son mouchoir pour rassurer les spectateurs qu'il laisse, dit-il, « dans une situation moins douce que la nôtre », et s'engage alors un savoureux dialogue entre les deux passagers, attentifs à leur travail, soucieux de tenir le coup, mais dédaigneux du danger, semble-t-il.

« Je mis une botte de paille, je remuai le feu et je me retournai bien vite, mais je ne pus retrouver le jardin de la Muette (lieu du départ). Étonné, je jette un regard sur le cours de la rivière, je la suis de l'œil, enfin, j'aperçois le confluent de l'Oise. Monsieur Pilâtre me dit dans le moment : « Voilà » la rivière et nous baissons. — Eh bien, mon cher » ami, du feu. » Et nous travaillâmes... Mais, au lieu de traverser la rivière, nous remontâmes... Je dis à mon compagnon : « Voilà une rivière qui est bien » difficile à traverser. — Je le crois bien, me répon-

» dit-il, vous ne faites rien. — C'est que je ne suis » pas aussi fort que vous... »

Au bout d'un moment, l'aéronaute entend du bruit dans la machine.

« J'examinai avec attention l'intérieur de notre habitation. Je vis que la partie qui était tournée contre le Sud était remplie de trous ronds dont plusieurs étaient considérables. Je dis alors : « Il » faut descendre. — Pourquoi ? — Regardez... » En même temps, je pris mon éponge, j'éteignis aisément le peu de feu qui minait quelques-uns des trous que je pus atteindre. Mais m'étant aperçu qu'en appuyant pour essayer si le bas de la toile tenait bien au cercle, elle s'en détachait facilement, je répétai à mon brave compagnon : « Il faut descendre. » Il regarda sous lui et me dit : « Nous » sommes sur Paris. — N'importe, mais, voyons, » êtes-vous bien tenu ? — Oui. » J'examinai de mon côté et je m'aperçus qu'il n'y avait rien à craindre... Je dis alors : « Nous pouvons traverser Paris ».

Ils refont du feu, s'élèvent au-dessus des toits, arrivent près du Petit-Gentilly. L'atterrissage est assez brusque.

« Nous nous sommes posés sur la Butte-aux-Cailles, entre le Moulin des Merveilles et le Moulin-Vieux, environ à 50 toises — de l'un et de l'autre. Au moment où nous étions près de terre, je me soulevai sur la galerie, je sentis le haut de la machine me presser faiblement la tête, je le repoussai et sautai hors de la galerie; en me retournant vers la machine, je crus la trouver parfaitement pleine; mais quel fut mon étonnement, elle était parfaitement vide et aplatie. Je ne vois

point Monsieur Pilâtre: je cours de son côté pour l'aider à se débarrasser de l'amas de toile qui le couvrirait; mais, avant d'avoir tourné la machine, je l'aperçus sortant de dessous, en chemise, attendu qu'avant de descendre, il avait quitté sa redingote... »

Bientôt, qui à cheval, qui en voiture, qui à pied, les témoins arrivèrent. Les deux héros sont assaillis de questions. Ils se dérobent avec peine. La foule, qui a grossi rapidement, se partage, à titre de souvenir, la redingote de Pilâtre. Celui-ci, l'année suivante, poursuit ses ascensions en province, mais il est hanté par l'idée de quitter son pays et d'en gagner un autre par la voie aérienne. Il projette de traverser la Manche et obtient, à cet effet, l'appui d'un ministre du Roi.

En fin 1784, établi à Boulogne-sur-Mer, Pilâtre de Rosier active les préparatifs, car un rival, Blanchard, a eu la même idée que lui. Le 7 janvier 1785, partant de Douvres, en Angleterre, Blanchard et un Américain réussiront à traverser le Pas-de-Calais, après deux heures de vol environ. Quelle déception pour Pilâtre qui, devant les pressions officielles, n'ose renoncer à son projet. Mais le temps n'est plus propice. Les semaines passent. Attente déprimante. Le vent, la pluie, le froid, les rats même, attaquent l'appareil qui se détériore.

Cet aérostat est d'un principe nouveau. Il se compose d'un ballon gonflé à l'hydrogène, sphérique, qui enlève une petite montgolfière cylindrique, comportant la galerie et le foyer. Blanchard avait réussi la traversée avec un ballon uniquement gonflé à l'hydrogène. Celui de Pilâtre et de Romain, son compagnon, inspire des craintes à ceux qui suivent leurs efforts. Ce n'est qu'en juin, après six mois de patience, que le départ sera décidé. Au matin du 15, les vents paraissant favorables, l'aérostat s'élève et gagne la mer. Il s'y avance plus d'une lieue, puis revient vers la côte. Pilâtre et Romain semblent agités et s'affairent. Soudain, des flammes apparaissent au sommet du ballon, qui se transforme bientôt en une loque lamentable et fumante. Chute terrifiante, non loin du rivage, au milieu d'une garenne. Des paysans accourent, des amis. Pilâtre de Rosier gît sur le sol, le corps brisé. Romain survivra quelques minutes, sans pouvoir parler.

Consternés, les spectateurs de cette première catastrophe aérienne s'en retournent, emportant les restes des deux intrépides aéronautes.

« Le premier homme qui ait quitté la terre » avait ainsi trouvé une mort glorieuse, première victime au service d'une cause qui allait demander toujours plus de sacrifices.

R. RENAUD.

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE PAR LINDBERG

NOTE DE LA RÉDACTION

Dans le No 11 de novembre 1950, l'un de nos correspondants, évoquant la mémorable traversée de l'Atlantique par Charles Lindberg, prétendait que celle-ci fut le triomphe d'une erreur, tout comme la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb. M. R. Renaud, instituteur à Gimel, n'est pas du même avis, et nous a priés de publier la rectification ci-après, que nos lecteurs liront certainement avec beaucoup de profit :

LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE NE FUT PAS LE TRIOMPHE D'UNE ERREUR OU DU HASARD

Cela se passait la nuit du 19 au 20 mai 1927. Mais ce n'était pas le premier vol de Charles Lindberg ! Officier pilote de l'aviation militaire américaine, il est appelé, en 1925, comme pilote de ligne sur le parcours Chicago-Saint-Louis. Il se fait remarquer par son allant, son courage et assure les vols de nuit, au cours desquels, par deux fois, il devra sauter en parachute pour sauver sa vie.

Au printemps 1927, il est à San-Diego, sur la rive chaude du Pacifique. L'usine Lyon & Cie lui livre un monoplan dont l'envergure est de 14 mètres, la longueur de 10 mètres, le moteur de 225 CV. Vitesse de croisière 170 kilomètres. Lindberg en a surveillé la construction et l'équipement. La tablette de bord compte dix-huit instruments. Le Ryan groupe l'équipement de pilotage et de navigation le plus complet de l'époque, dont un compas « Picner » inconnu alors en Europe.

Le jeune aviateur travaille son parcours sur la carte, par New-York, Terre-Neuve, l'Irlande, Cherbourg, avec l'aide des services de la Marine américaine. Au départ de New-York, il possède un plan de vol où, pour chaque heure, est noté un nouvel angle de marche.

Enfin, Lindberg s'entraîne à rester éveillé, et au travail, pendant vingt-quatre, trente, quarante heures même. C'est plus qu'il n'en faudra pour traverser l'Atlantique.

Ainsi, Charles Lindberg est prêt le 11 mai; il

quitte San-Diego et, en dix-sept heures, atteint Saint-Louis, sur le Mississipi : 2.600 kilomètres. Le soir, après la réception des officiels, il repart pour New-York, qu'il atteint le lendemain à midi. C'est l'Atlantique. Et, maintenant, il déclare vouloir continuer jusqu'à Paris.

Jusqu'alors, plus de la moitié des U.S.A. ignorait son nom. Les journalistes accourent. On parle du fou volant, surnom que Lindberg a recueilli dans sa jeunesse, au cours de meetings acrobatiques dans lesquels il excellait. Les hommes d'affaires veulent l'engager dans la publicité ou le cinéma. Lindberg sourit, dit non : « Je suis aviateur, mon métier est de voler... »

Pendant sept jours, il attend un ciel favorable. Quand la météo annonce des conditions idéales, il s'envole avec son avion surchargé : 1.703 litres d'essence. D'abord aidé par les vents sur 2.000 kilomètres, il rencontrera ensuite l'orage qui l'oblige tantôt à voler au ras des flots, tantôt à s'élever à 3.500 mètres.

Retrouvant le beau, il atteindra l'Irlande avec un écart de 5 kilomètres sur le point fixé au départ. Il avait déclaré : « Je serai à 22 heures à Paris, si je réussis. » Il atterrit, devant 200.000 personnes, à 22 h. 22. Il lui reste 322 litres d'essence.

Foule enthousiaste. Il faut soustraire le jeune Américain à ses admirateurs et mettre le *Spirit-of-Saint-Louis* à l'abri de ceux qui veulent s'y tailler des souvenirs.

Esprit de Saint-Louis... Ce nom soulignait l'esprit d'entraide qui avait permis ce vol. En effet, Lindberg avait recueilli par souscription, dans la ville de Saint-Louis, les 15.000 dollars nécessaires à l'achat du monoplan qui le mena au but.

Triomphe non pas d'une erreur, mais aboutissement d'un travail patient, d'une volonté calmement arrêtée, d'une sagesse et d'une modestie peu communes.

Pour vaincre l'Océan, Lindberg avait appris à vaincre son corps et ses nerfs et à être maître de son esprit. Cela aussi est un exemple !

R. RENAUD.