

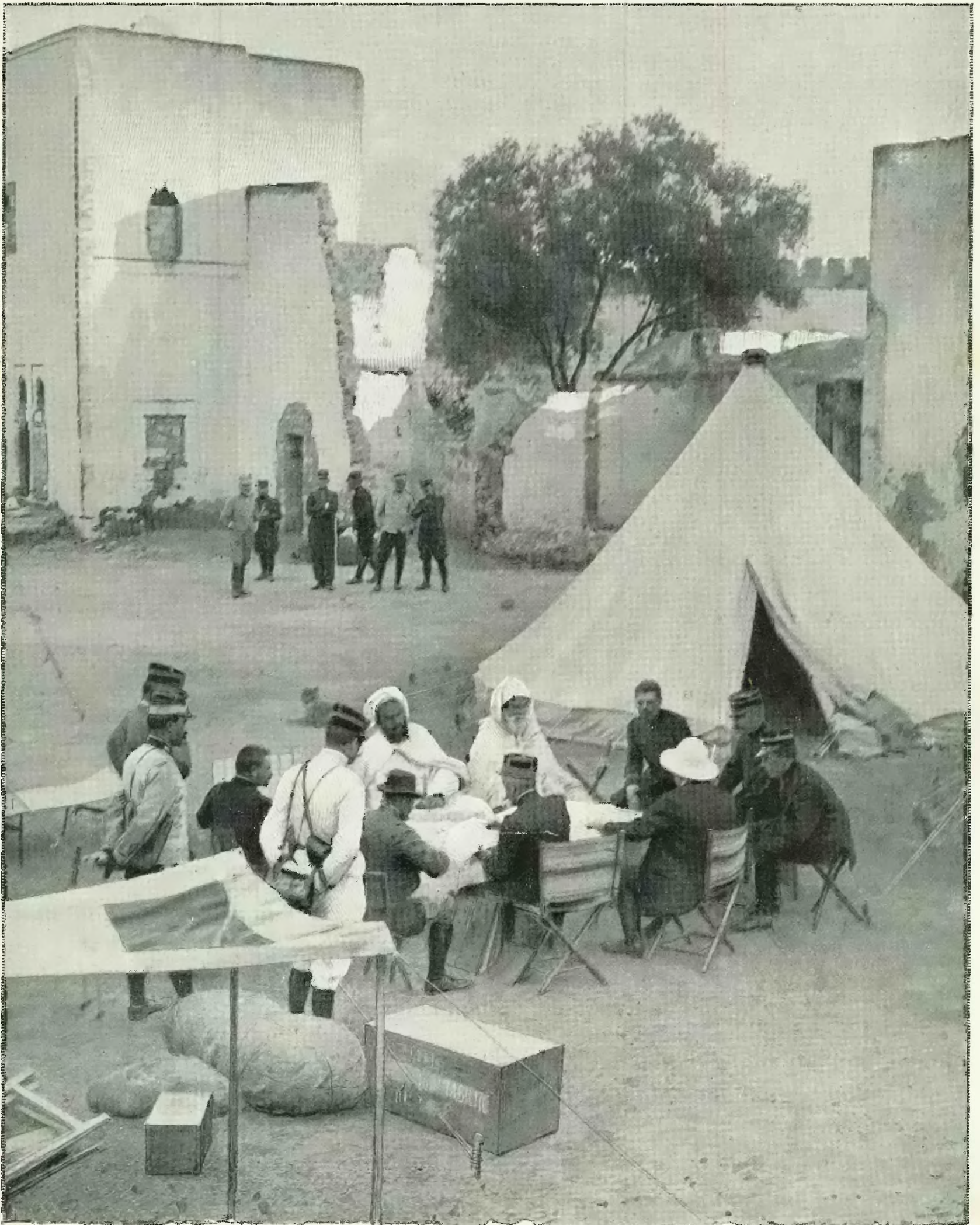
Ce numéro contient : 1^o Un supplément musical avec deux morceaux extraits de NAMOUNA et de LA HABANERA :
2^o Le 11^e fascicule du roman nouveau de M^{me} Daniel Lesueur : NIETZSCHÉENNE.

L'ILLUSTRATION

Prix du Numéro : 75 Centimes.

SAMEDI 18 AVRIL 1908

66^e Année. — N^o 3399.



M. Malpertuy.

Le général Lyautey.

M. Regnault.

Photographie Louis Baïssas.

L'INSPECTION DU GÉNÉRAL LYAUTEY AU MAROC

Le général Lyautey, M. Regnault, ministre de France, et M. Malpertuy, consul de Casablanca, reçoivent le caïd de Mediouna dans la kasbah et s'entretiennent avec lui des affaires de la région. — Voir l'article, page 263

COURRIER DE PARIS



Dans un salon, un jour de visite.

UN MONSIEUR. — Je ne commence à être heureux qu'à la mi-avril, au fur et à mesure que l'on s'achemine vers Pâques. L'hiver est déjà jeté derrière moi, par-dessus l'épaule, je n'y songe plus. Avec une méticuleuse béatitude, je me gave des premiers rayons de soleil dont la chaleur rude et immodérée vous donne si mal à la tête et vous casse les reins, et vous fait éternuer onze fois de suite dans la rue, toujours au moment où l'on traverse. Il semble que l'on reçoive une raclée de lumière et de feu. Et, aussitôt, une incroyable langueur m'anéantit. Je me sens soulevé par mille projets, comme dénué de forces pour les mener à bonne fin. Il m'apparaît à la fois avec évidence qu'un renouveau me galvanise et que pourtant je suis de moins en moins jeune et guilleret. J'ai l'œil égaré dans les hauteurs du bleu où mon regard épie en vain l'aile en faucille de l'hirondelle, et autant qu'à l'âme j'éprouve un grand vague au corps. Le vert de reinette de la feuille me ravigote et dans l'ombre d'une rue fraîche, peu passante, je goûte, aux pizzicati des serins accrochés dehors, la sensation délicieusement acide que l'on éprouverait à sucer un citron. Enfin, lorsque j'aperçois des équipes de jardiniers vifs à faire la toilette de nos jardins, ou bien, devant la grille de quelque belle demeure, un brave garçon qui taille le lierre, une gerbe de brins d'osier passés dans la ceinture, une folle envie me prend de me rouler comme un veau sur l'herbe des gazons.

LA MAÎTRESSE DE LA MAISON. — Je ne vous le conseille pas à Paris. Attendez au moins ces vacances de Pâques. Irez-vous quelque part ?

LE MONSIEUR. — Hélas ! non, madame. Je reste ici.

UNE DAME. — Moi j'irai passer une huitaine dans ma terre, en Auvergne. On me mande qu'il y neige.

UNE AUTRE. — Moi j'irai en Espagne.

UNE AUTRE. — Moi en Italie.

UNE AUTRE. — Moi en Grèce.

UNE AUTRE. — Moi à Versailles. Je suis une de ses amies.

LA MAÎTRESSE DE LA MAISON. — Moi, j'irai peut-être en Belgique, dire des âneries devant quelques tableaux.

UN SECOND MONSIEUR. — Avez-vous été aux Pastellistes ?

LA MAÎTRESSE DE LA MAISON. — Oui, l'autre soir, à l'ouverture.

LE SECOND MONSIEUR. — Eh bien ?

LA MAÎTRESSE DE LA MAISON. — Je n'ai rien vu. Il y avait tellement de monde ! Les dos m'ont caché toutes les cimaises et les chapeaux ce qui était placé au-dessus. Voici le temps où il faudra aussi exiger que, dans les expositions et les musées, les chapeaux soient déposés dans le vestibule avec les cannes et les parapluies. Mais racontez ? Qu'y a-t-il de bien ?

LE SECOND MONSIEUR. — Beaucoup de choses.

UNE DAME. — Alors, c'est trop.

LE SECOND MONSIEUR. — Non. Je vais vous dire cela, pêle-mêle, au hasard de la mémoire : M. Besnard apporte une splendide cargaison. L'image de la princesse Troubetzkoi est toute proche de la vie ; cette dame écoute et va parler. *Souvenir de fête* m'a séduit par l'étrangeté de son charme rose et argent. Une jeune femme tient une tulipe avec des grâces d'odalisque persane, et l'on croit entendre, en la regardant, le bruit du jet d'eau retombant sur le marbre. Et l'*Oiseau rouge* rutilé d'un puissant éclat.

UNE DAME. — De Dagnan ?

LE SECOND MONSIEUR. — Une femme en longs voiles aux yeux tristes, et qui doit songer qu'on est en semaine sainte.

LA MAÎTRESSE DE LA MAISON. — Et Billotte ?

LE SECOND MONSIEUR. — Toujours le Chénier des fortifs.

UNE TOUTE JEUNE VEUVE, en mauve, avec sympathie. — Abel Faivre a-t-il ?...

LE SECOND MONSIEUR. — Oui, mademoiselle... Pardon ? Oui, madame.

LA JEUNE VEUVE. — Quoi ?

LE SECOND MONSIEUR. — Nue.

LA JEUNE VEUVE. — C'est ?...

LE SECOND MONSIEUR. — Comme vous l'indique ce mot dépouillé, lui-même, d'artifice, une personne privée de tout vêtement, debout, devant une portière d'Arabie. Je vous laisse à deviner la charmante et chaude saveur ambrée de cette menue académie dont les genoux ont des tons de mandarine.

LA JEUNE VEUVE. — Et avec ça ?

LE SECOND MONSIEUR. — *La Tasse de lait*. Une gentille et fûtée demoiselle on ne peut plus avertie boit une tasse de lait, avec un regard de côté dans la tempe qui est une vraie invite.

LA JEUNE VEUVE. — A quoi ?

LE SECOND MONSIEUR. — A ce qu'on lui paye une ferme. Mais à l'instant on parlait de Versailles. Inutile d'y aller si vous avez la chance de posséder chez vous une des terrasses de Guirand de Scévola. Et, du même, je vous recommande une tête de femme qui semble avoir reçu, et gardé dans sa chevelure de soleil, la pluie d'or de Danaé. Devant le véridique et orageux paysage de M. Lhermitte, j'ai vraiment senti des gouttes. En fredonnant des airs de Winterhalter et de Comte-Calix, j'ai pris plaisir aux fillettes de M. Léandre qui rappellent toujours un peu l'enfance de l'impératrice Eugénie. Un coucher de soleil sur la rivière et une marine de M. Meslé ne manqueront pas de vous faire dire : « C'est joli », et puis, si vous avez une seconde, en vous en allant, allez donc dans une salle voisine, vous pencher sur un tout petit, tout petit tableautin de M. Catel, qui représente un chien lapidé dans le coin d'une vieille cour. Moquez-vous de moi, si vous voulez ? Cela m'a ému.

PRESQUE TOUTES LES DAMES. — Nous irons ! Certainement !

UN TROISIÈME MONSIEUR. — Moi, j'ai pu visiter, avant son ouverture prochaine, au pavillon de Marsan, l'exposition d'art dramatique organisée par les soins de la Société des Arts décoratifs. Ce sera un indubitable succès, et je pense qu'on fera le maximum, sans billets d'auteurs. Quand je fus introduit, l'autre jour, par un ami, les tableaux étaient déjà fixés aux murs : « Les voilà donc, me disais-je, en leur faisant, à chacun, une petite entrée posthume, ces comédiens fameux, ces gloires qui ont suscité tant de passions, senti et rendu avec éloquence et de façons si diverses les mêmes sentiments éternels ! Je les vois réunis en ce foyer, campés et immobilisés dans les avantageuses attitudes de leurs rôles, avec le costume et le visage de leur emploi. Tous ces financiers gras et importants, au ventre plein d'écus, ces barbons impitoyables, ces valets rusés, ces pères nobles, ces ingénues, ces mères honnêtes ou coupables, toujours touchantes, et ces amoureuses ont disparu depuis longtemps de la scène du monde pour la cantonade d'où nul n'est jamais revenu, mais avant que de s'enfoncer dans le noir de la dernière coulisse, ils nous ont laissé une représentation de leurs traits animés par quelque beau passage d'une tirade ou d'un couplet, et la réplique de leur corps tel qu'il se cambrerait aux soirs de jadis sous la peau du personnage. Ces lumineuses ombres d'un jour et

d'une époque ont légué à la postérité leur maquillage et leur costume. » Je passais donc en revue les pompeux Le Kain à la tête empanachée comme un ciel de lit, les tragédiennes pressant sur leur sein haletant des urnes vides avec des mains gantées par les plis du péplum, et laissant glisser du coin de l'œil sur la joue une perle en poire qui est une larme ; je retrouvais celles qui tendent un sceptre et celles qui brandissent un poignard sans conviction, avec une mollesse de portrait. Mes regards, ne pouvant suffire à tout, allaient des bras nus et musclés d'un Achille ou de la poitrine velue d'un Horace au turban d'Orosmane et au mesquin tablier de la soubrette. Tous les Talma et les Larive, toutes les Champmeslé, les Adrienne, les Clairon, les Raucourt, les Georges, les Rachel et les Mars m'assourdisaient par l'effrayant silence de leurs bouches désormais muettes. C'était aussi Chenard par David, dans *le Déserteur*, Elleviou, aux cuisses culottées de nankin par Boilly et, plus près de nous, les Mélingue illuminés, avec le vent de Delacroix dans la chevelure, les deux Déjazet, la première en Frétilton, lèvres entr'ouvertes par une grivoiserie gentille, et la dernière, une vieille à tête de marquise renversée dans l'oreiller, sur son lit de mort, dessinée aux bougies à la pointe tremblante du crayon, par un des Lionnet, et puis les Croizette, les Sarah, les « Si vous l'aviez vu ! » les « Qu'elle était belle ! » les « Jamais on ne l'égalerait ! » jusqu'aux toutes dernières et à cette Leconte que Levy-Dhurmer fait, comme en un blond miroir, sourire avec tant de mutine grâce.

En une salle voisine paraissait et s'en donnait à cœur joie la troupe agile et multicolore de la comédie italienne. C'est là que vous verrez en terre cuite, en saxe, peints ou modelés de cent façons, les souples et extravagants personnages, depuis les ruffians et les drôles du temps de Callot, espèces de longs escogriffes à barbiches de chèvre, en manteaux troués, balançant sur une tête crochue d'oiseau deux longues plumes de héron, jusqu'aux Cassandres et aux Pantalons des tréteaux de Rome, de Naples et de Venise. On peut même admirer deux de leurs masques, en cuir, un d'Arlequin au nez épaté, aux moustaches de caniche, et l'autre de Scaramouche, dont les verrues et les pattes d'oie rient encore. Bref, je n'en finirais pas si je prétendais vous énumérer toutes les surprises qui vous attendent, celles des affiches des dix-septième et dix-huitième siècles, où « *il y a grand feu partout, chauffettes pour les dames et deffense faite à la livrée d'entrer, même en payant* » et celles des maquettes dont quelques-unes, comme celle du Béguinage de Bruges, sont d'admirables féeries. Et puis les marionnettes, source de joies et de rêves, au premier fil desquelles il faut suspendre la Princesse qui dort et la Vieille Paysanne qui file, nées toutes deux, un soir de Perrault, des miraculeuses mains de cette autre étonnante, charitable, spirituelle et adroite princesse qu'est M^{me} Forain. Originale élève de son père, de son mari et d'elle-même, elle a tout modestement envoyé aussi, au pavillon de Marsan, une petite tête d'après une préparation de La Tour, qui a la fraîcheur et la nacre des premières pensées du maître de Saint-Quentin.

PLUSIEURS PERSONNES, parlant à la fois. — C'est entendu ! — Nous irons à cette exposition. — Vous nous en avez donné la plus grande envie. — D'ailleurs le théâtre... tout ce qui touche au théâtre... Quoi de plus agréable et de plus attirant ! de plus...

UN AUTEUR DRAMATIQUE, entrant. — En effet ! Il n'y a rien au-dessus, — et au-dessous.

HENRI LAVEDAN.

(Reproduction et traduction réservées)



Une galerie de l'exposition d'art dramatique au pavillon de Marsan.
(Voir ci-contre le « *Courrier de Paris* ».)



Le comte et la comtesse Tornielli.
D'après un récent instantané.

LA MORT DU COMTE TORNIELLI

Le comte Tornielli, ambassadeur à Paris, vient de mourir dans sa soixante-treizième année, succombant à une courte maladie. Issu d'une ancienne famille aristocratique, Joseph Tornielli Brusati di Vergano était né à Novare en 1836. Au cours de sa longue carrière, il fut secrétaire d'ambassade à Saint-Petersbourg, ministre à Athènes et à Bucarest ; après le traité de Berlin, il remplit les fonctions de secrétaire général de la Consulta, équivalentes à la direction politique de notre ministère des Affaires étrangères, et reçut alors du roi Humbert le titre de sénateur. Nommé ambassadeur à Madrid, puis à Londres, il prenait, en 1895, la succession du comte Kessmann à Paris, où, après la chute du ministère Crispi, il devait contribuer au rapprochement entre la France et l'Italie. A la suite de l'accord commercial qui marquait un premier pas important vers l'entente, notre gouvernement lui avait conféré le grand cordon de la Légion d'honneur. D'une intelligence très cultivée, d'un esprit très fin, le comte Tornielli se prodiguait aux réceptions, aux dîners, aux séances académiques ; pendant un séjour de treize ans chez nous, il avait pris rang parmi les figures les plus connues du monde parisien. Depuis le départ du nonce apostolique, c'est à lui qu'était échue la prérogative de marcher en tête du corps diplomatique, en qualité de doyen.

Ses obsèques ont été célébrées, lundi dernier, avec une grande solennité, et les troupes appelées à lui rendre les honneurs ont escorté son cercueil jusqu'à la gare de Lyon, où un wagon funéraire l'attendait pour le transporter à Novare.

AU MAROC

LA MISSION DU GÉNÉRAL LYAUTÉY ET DE M. REGNAULT

Le général Lyautey et M. Regnault, ayant terminé la mission dont les avait chargés, au Maroc, le gouvernement, sont rentrés à Paris pour en communiquer les résultats au président du Conseil et au ministre de la Guerre.

Leur voyage d'étude s'est achevé par une visite au camp de Ber-Rechid et aux postes établis dans la région des Mdakra. Cette visite avait un caractère purement militaire, et c'est à titre personnel que M. Regnault, sur l'invitation du général d'Amade, accompagnait le général Lyautey jusque-là. Étaient également de ce voyage M. l'intendant général Blanchenav et M. Malpertuy, notre dévoué consul à Casablanca.

Partie de Casablanca, la mission se dirigeait d'abord vers Mediouna, où elle passait la nuit. Le caïd, qui avait été prévenu du passage des envoyés français, vint les saluer et s'entretenir avec eux des affaires de la région. Le second jour, au matin, le général d'Amade recevait les arrivants à Ber-Rechid.

Le lendemain, les deux généraux avec leurs états-majors, M. Regnault et M. Malpertuy se rendirent au camp du Boucheron, — ainsi nommé en mémoire du lieutenant du Boucheron, tué dans l'engagement du 29 mars.

Après une visite aux postes voisins, on revenait au camp du Boucheron où, le samedi soir 4 avril, un banquet fut donné en l'honneur de la mission.



Le Com^e Bénard.
L'état-major du *Jacques-Cartier*.



Le pont du *Jacques-Cartier* : une nasse de grande profondeur sur le canot de remorque.

UNE EXPÉDITION FRANÇAISE AUX MERS ARCTIQUES

Dimanche dernier, tandis que les femmes des pêcheurs dunkerquois récemment partis « à Islande » s'acheminaient vers l'église, portant le rameau de buis traditionnel, une foule calme et presque recueillie se pressait sur les quais pour assister au départ du *Jacques-Cartier*. Courte et trapue, ne se distinguant guère que par sa blancheur des petits bateaux noirs armés pour récolter la morue, la goélette qui va explorer les mers arctiques, se proposant d'entrer dans la mer de Kara, la plus terrible du globe, donnait à tous, en ce siècle de vapeur et d'électricité, une impression étrange d'archaïsme et de belle audace.

A Paris, dans certains milieux compétents, on s'est montré sévère pour une expédition que n'a point approuvée officiellement ni aidée la Société de Géographie. Mais le gouvernement et tous les grands ports de France lui ont accordé confiance, et M. Charles-Roux, président de la Compagnie Générale Transatlantique, a tenu à venir lui-même saluer à leur départ ces vaillants dont l'entreprise désintéressée semble exiger la plus grande dose d'énergie morale et physique qu'il soit possible de demander à un être humain. A côté de lui, on remarquait l'amiral Gervais et, parmi beaucoup d'autres, M. Schrader, notre grand géographe, venu à tit^{re} personnel, non point pour protester, mais pour affirmer une sympathie qu'il estime hautement méritée.

L'expédition a été organisée par la Société d'océanographie du golfe de Gascogne, avec le concours de la Ligue maritime française. Contrairement à ses devancières, dont l'objectif fut presque exclusivement géographique et scientifique, elle poursuit avant tout un but pratique : recherche de nouvelles zones de pêches, et, dans la mesure modeste compatible avec ses moyens, prospections minières.

La région à explorer est limitée à la Nouvelle-Zemble. Cette île glacée, qui mesure environ 1.000 kilomètres de longueur sur 100 à 150 kilomètres de largeur, est située très au sud du Spitzberg, en face de la partie du continent russe habitée par les Samoyèdes. Elle partage en deux bassins l'énorme golfe formé par la dépression de la côte entre le cap Nord et le cap de la Vêga ; à l'ouest, la mer de Barentz, où arrivent les eaux des Antilles, relativement chaude, et libre neuf mois de l'année ; à l'est, la mer de Kara, où viennent s'accumuler des glaces qui l'encombrent onze mois sur douze, et qui reste parfois inabordable durant cinq ou six ans.

Par suite du mélange qui s'opère à la faveur des détroits, la mer de Barentz se trouve dans des conditions de température assez semblables à celles des parages de Terre-Neuve où s'opère la jonction du Gulf-Stream et des eaux du Groenland. En outre, la nature des eaux des deux régions présente certaines analogies. On a donc été amené à supposer que la morue est abondante dans la mer de Barentz, et le *Jacques-Cartier* y fera une campagne d'océanographie en utilisant les instruments perfectionnés dus à la libéralité du prince de Monaco.

D'autre part, on a trouvé dans la Nouvelle-Zemble des échantillons de charbon, de minerai de cuivre et de minerai de fer ; et l'on voit entre les mains des Samoyèdes des fragments d'or mou et de minerais précieux dont la provenance sibérienne est loin d'être établie. Puisqu'on

récolte de l'alumine au Groenland, du charbon au Spitzberg, de l'or dans l'Alaska, il est fort possible que l'on trouve en Nouvelle-Zemble des richesses souterraines exploitables. Et c'est pourquoi l'état-major du *Jacques-Cartier* comprend un ingénieur des mines.

A ce programme s'ajouteront les études scientifiques variées qui s'imposent à toute expédition arctique, et que couronnera, si la banquise le permet, une croisière dans la partie méridionale de la mer de Kara, encore absolument inconnue.

Le *Jacques-Cartier*, qui porte le nom du premier explorateur arctique français (1534), emmène un état-major de dix personnes et dix hommes d'équipage, ces derniers tous habitués à la pêche d'Islande. Tandis que M. Edouard de Porto-Riche acceptait la tâche ingrate d'assurer l'organisation administrative, le lieutenant de vaisseau Bénard, chef de l'expédition, en surveillait les moindres détails techniques. Plusieurs mois de campagne au Labrador et au Groenland ont familiarisé cet officier de mérite avec les difficultés de la navigation dans les mers polaires, et c'est en connaissance de cause qu'il a adopté des dispositions dont il ne nous appartient pas de discuter la valeur.

Le bateau, construit à Dunkerque, rappelle beaucoup, par ses formes extérieures, les goélettes d'Islande. Mais la coque est double, avec membrures plus nombreuses et plus fortes ; le fond, en ciment armé, oppose une grande résistance aux chocs. Le déplacement est de 300 tonnes ; la longueur, de 30 mètres ; la largeur, qui, normalement, devrait être d'environ 7 mètres, a été

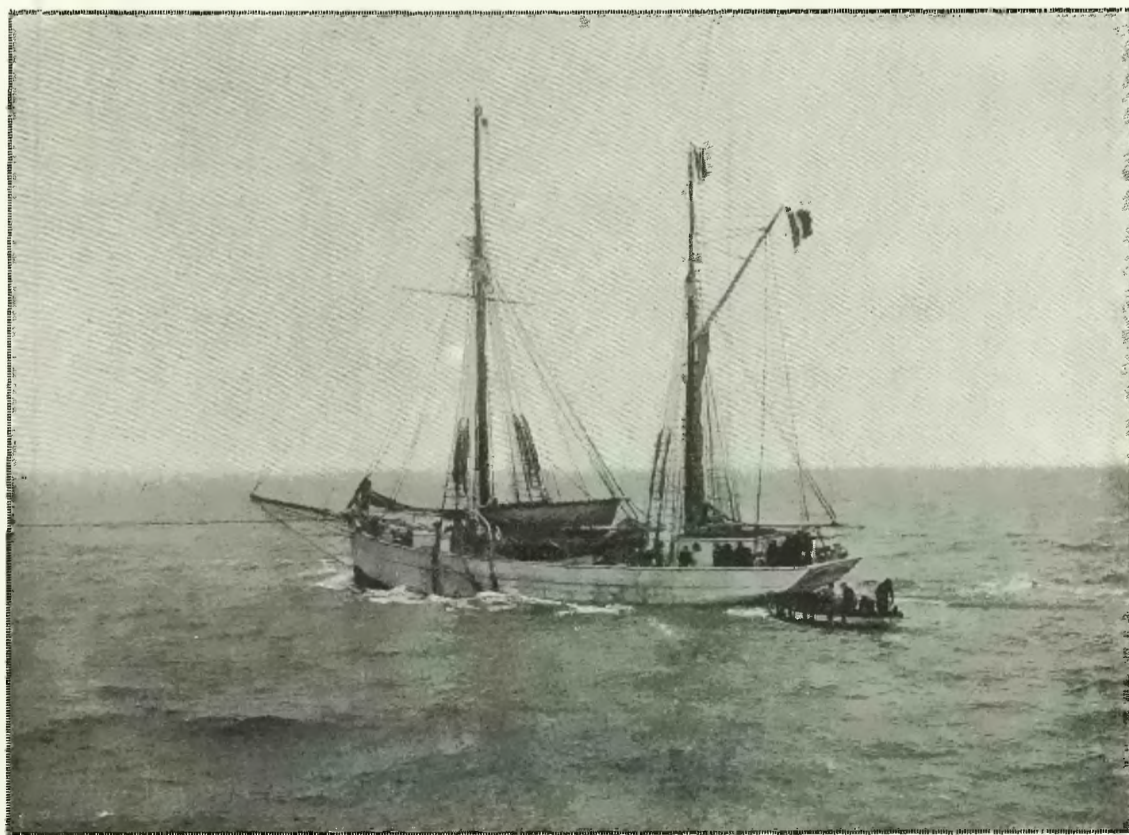
portée à 8 m. 50. On admet, en général, qu'un navire destiné aux mers polaires doit être aussi court que possible, l'inégalité des pressions qu'il reçoit des glaces à ses deux extrémités le disloquant d'autant plus facilement qu'il est plus long ; parmi les bâtiments qui se sont risqués vers le pôle, depuis trois siècles, les plus longs furent les plus avariés. C'est afin de réduire les dimensions au minimum, que le commandant Bénard a renoncé à l'hélice dont les avantages, dans des régions où la navigation est forcément lente, lui paraissent hors de proportion avec l'augmentation de tonnage qu'elle nécessite. Mais il emporte un canot à vapeur de remorque et une machine à vapeur de 12 chevaux qui actionnera les treuils pour la manœuvre des sondes, des ancres, des filets, etc., détail original, des voiles. Outre que l'on ménage ainsi les forces de l'équipage, cette simplification des manœuvres, en réduisant l'espace qu'elles exigent, permet de loger beaucoup de choses sur le pont.

On y a placé, notamment, la provision de pétrole destinée à l'éclairage et au chauffage, ce qui semble écarter toute chance d'incendie, le plus grand danger des expéditions polaires.

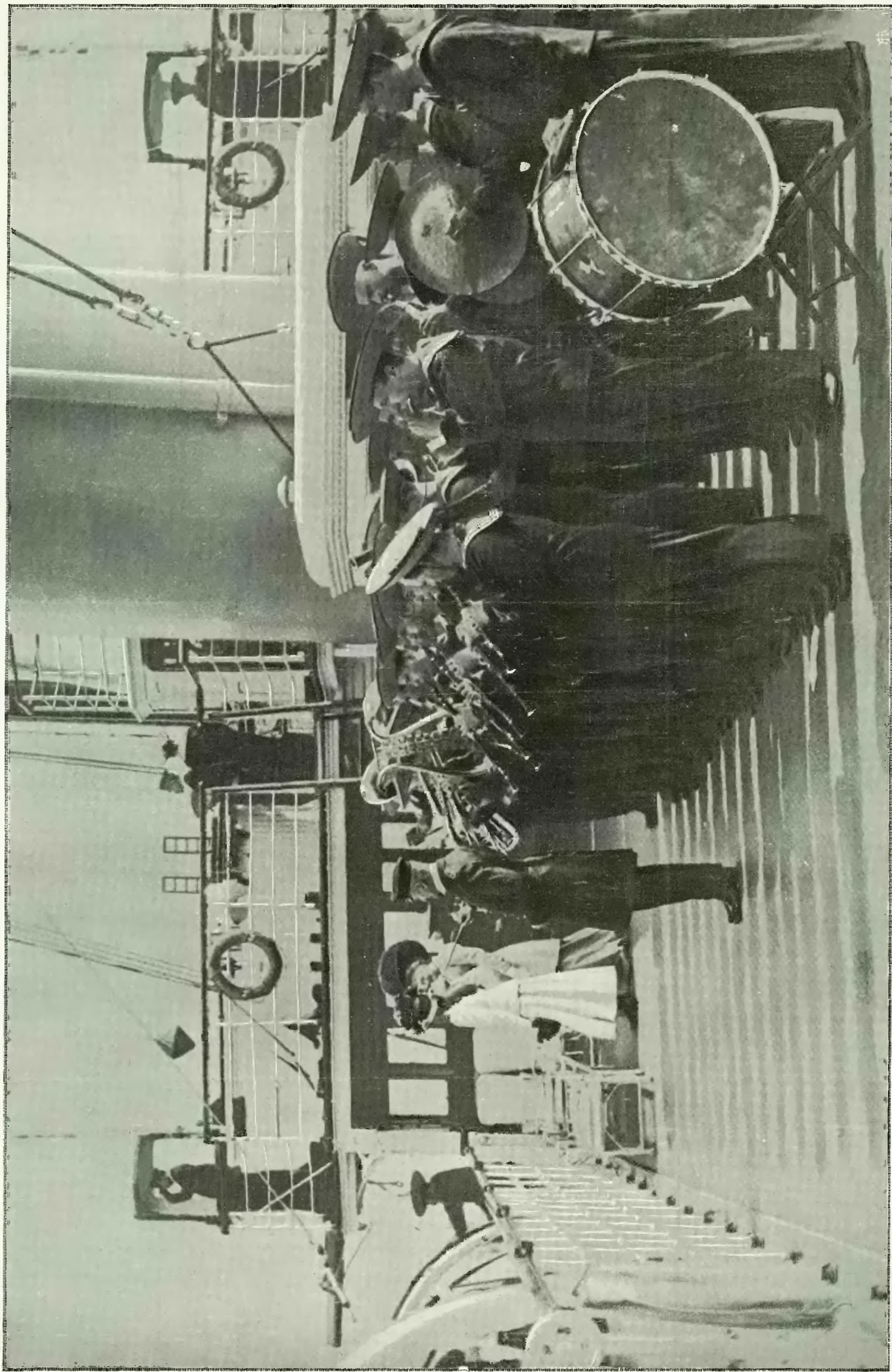
Le *Jacques-Cartier* vogue, en ce moment, vers Bergen ; il s'y arrêtera quelques jours, ainsi qu'à d'autres stations plus septentrionales, pour achever de régler ses instruments magnétiques ; dès le début de l'été, il commencera ses opérations dans la mer de Barentz.

Il emporte des provisions pour deux ans.

F. HONORÉ.



La goélette *Jacques-Cartier* à son départ de Dunkerque, avant l'appareillage. — Phot. Façiny.



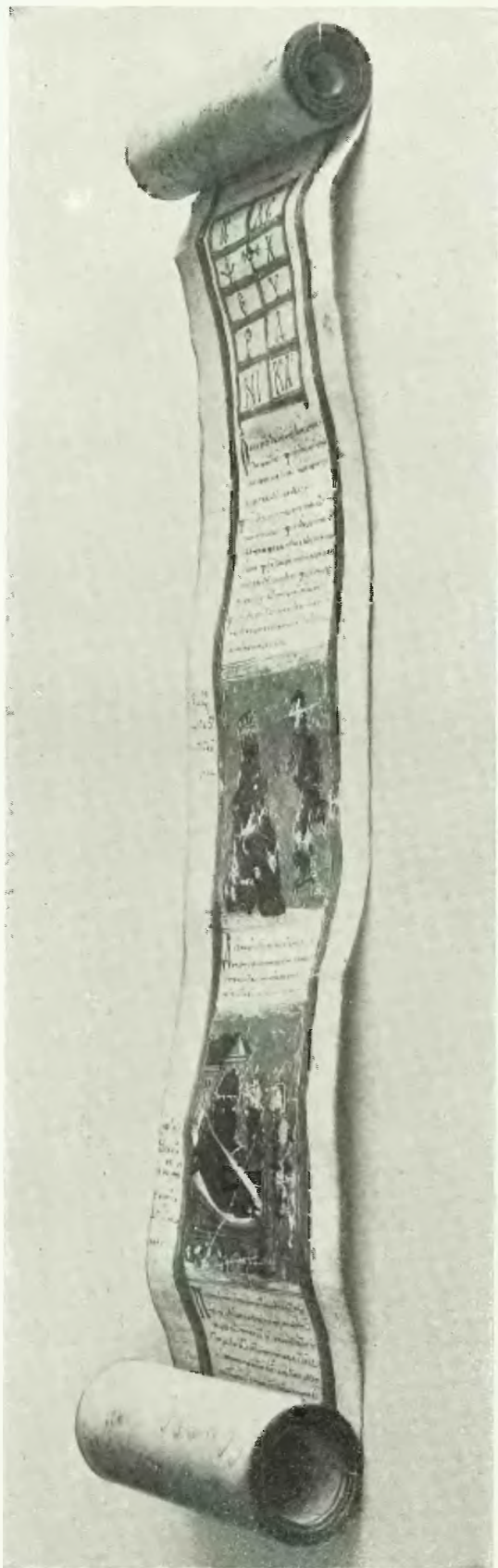
LA CROISIÈRE DE LA FAMILLE IMPÉRIALE D'ALLEMAGNE DANS LA MÉDITERRANÉE. — Le concert militaire sur le pont du « Hohenzollern ».

L'empereur Guillaume II, sur la passerelle, inspecte l'horizon; l'impératrice Augusta et la princesse Victoria-Louise sont sur le pont. — *Phot. Th. Jurgensen.*

L'empereur allemand semble prendre grand plaisir à son voyage dans la Méditerranée, et, à plusieurs de ses escales, s'est arrêté au delà des limites qu'avait prévues le programme primitif.

Le 30 mars, il quittait Venise, où son séjour s'était ainsi prolongé, à bord de son yacht Hohenzollern, qu'escortait le cuirassé Hambourg, et, à l'heure de l'appareillage, on put voir le kaiser, sur la passerelle de commandement, l'impé-

ratrice et la princesse Victoria-Louise sur le pont, contempler longuement la ville enchantée d'où ils s'éloignaient comme à regret. Au départ de Venise, le Hohenzollern s'est dirigé vers la Sicile, et est venu jeter l'ancre à Syracuse, puis à Messine. L'empereur et la famille impériale ont visité avec intérêt les monuments et les sites fameux de la côte sicilienne. Ils viennent maintenant d'arriver à Corfou, terme de leur voyage.

UN PORTRAIT DE JÉSUS, D'APRÈS LES ENLUMINURES D'UN MANUSCRIT GREC DU VI^e SIÈCLE

Abgar le Juste est représenté remettant sa lettre au messager (*cursor*) Ananias, qui tient le bâton, symbole du voyage.



Jésus recevant la lettre d'Abgar.



En haut, le messager tient la toile sur laquelle Jésus vient d'imprimer son visage. — En bas, deux soldats regardent, du haut d'une forteresse, la colonne de feu qui s'élève à l'endroit où est le portrait de Jésus. (Voir le récit.)

Papyrus grec du VI^e siècle, rapporté de la haute Egypte par M. l'abbé Gaffre et contenant une version nouvelle de l'Histoire du portrait du Christ, envoyé à Abgar, roi d'Edesse. — Ce manuscrit est long de 3 m. 40, large de 0,06.

Histoire véridique ou légende sacrée, on connaît cette version gracieuse des âges apostoliques : « Un petit roi, du nom d'Avagair, régnait à Edesse, ville d'Arménie, au delà de l'Euphrate, relate M. Fr. Talon dans un opuscule : *Histoire merveilleuse du vrai portrait traditionnel de Jésus*, qui résume très exactement la tradition. Les Grecs et les Latins l'ont appelé Abgar, Agbar, Abagar et Augar, pour le prononcer plus facilement. Ce roi, que les historiens qualifient du titre de toparque, avait envoyé une délégation auprès de Marinus, tribun de César, gouverneur de la Phénicie, de la Palestine, de la Syrie et de la Mésopotamie, au nom des Romains. Les ambassadeurs, pendant leur voyage, entendirent parler de Jésus et des merveilles qu'il accomplissait. Ils eurent même la faveur de le rencontrer et de voir, de leurs propres yeux, qu'il guérissait toutes sortes d'infirmités par sa seule autorité. A leur retour, ils racontèrent au roi Abgar les choses prodigieuses dont ils avaient été témoins, au sujet de Jésus de Nazareth, et la haine implacable des Juifs qui, par envie, cherchaient à le faire mourir.

Or, un mal incurable affligeait le toparque d'Edesse. En écoutant ce récit merveilleux, il aima Jésus et se prit à espérer que, s'il pouvait le voir, il serait guéri. » M. l'abbé Gaffre, qui a déjà publié un beau livre sur les *Portraits du Christ* et qui en prépare un nouveau avec la collaboration de M. Boyer d'Agen, vient d'avoir la bonne fortune de découvrir dans la haute Egypte un curieux manuscrit grec, sur peau de gazelle, du sixième siècle, qui contient non seulement une version nouvelle des rapports de Jésus et d'Abgar, mais aussi toute une série de délicates enluminures, sur fond or, assez bien conservées, qui sont autant de documents inédits et précieux pour l'iconographie du Christ.

C'est à ce manuscrit, acheté par M. l'abbé Gaffre aux descendants d'une vieille famille copte, et qu'il nous a obligeamment communiqué, que nous empruntons les textes suivants, littéralement traduits.

* *

Le manuscrit commence, après les restes de la partie inférieure d'une image, par le psaume de

David XC : *Qui habitat in ajutorio Altissimi*, promesse de sécurité pour ceux qui ont mis leur confiance dans le Très-Haut. Car ces sortes de papyrus, portés sur la poitrine, servaient de talismans.

Puis vient la lettre d'Abgar le Juste, que porta à Jésus le *cursor* (messager) Ananias :

« Abgar, roi toparque de la ville d'Edesse, à Jésus, homme bon et médecin, apparu à Jérusalem, salut :

» J'ai entendu parler de toi et de tes guérisons, que, sans médicaments ni herbes, tu fais des guérisons, et, que par la seule parole, tu accordes : aux aveugles, la vue, aux boiteux, la marche, aux sourds, l'ouïe ; que tu chasses les démons impurs et que tu guéris ceux qui souffrent de tourments chroniques, et qu'une femme atteinte d'hémorragie depuis des années fut guérie en te touchant, et que tu ressuscites des morts ; et, ayant entendu ces choses qui te concernent, ô Seigneur, j'ai conçu, dans mon cœur, que tu es, soit Dieu lui-même, toi qui accomplis ces choses, soit le fils de Dieu descendu du Ciel, pour accomplir ces choses ; et, pour cette raison, je te supplie et prie, par ces lettres et ces prières, de ne pas dédaigner de venir jusqu'à moi, afin que tu guérisses la maladie dont je souffre, et que tu fasses pour ma ville

le nécessaire pour que personne de mes ennemis ne puisse la prendre et la détruire. Il m'a aussi été rapporté que les Juifs sont irrités contre toi et veulent te tuer. Or, j'ai une ville petite et modeste, qui nous suffira à tous deux.

» Sois bien portant, ordonne, ô Seigneur, mon Dieu. »

On lit ensuite :

Or, Jésus, ayant reçu la lettre d'Abgar, lui écrivit en réponse la lettre suivante, qu'il envoya par Ananias, cursor d'Abgar :

« Tu es bienheureux, ô Abgar, ainsi que ta ville qui s'appelle Edessa ; tu es bienheureux, car tu as cru en moi, quoique tu ne m'aies pas vu, et la santé te sera rendue pour toujours. En ce qui concerne ma venue chez toi, il est nécessaire que j'accomplisse toute la mission pour laquelle j'ai été envoyé ici, et, après l'avoir accomplie, que je remonte vers mon Père qui m'a envoyé. Ensuite, je t'enverrai un de mes disciples, appelé Thaddée ou Thomas, qui guérira ta maladie et t'accordera la vie éternelle et fera le nécessaire pour ta ville, afin qu'aucun de tes ennemis ne l'emporte sur elle, jusqu'à la fin des siècles. Amen. Car moi j'ai quitté le Ciel et suis descendu afin de sauver le genre humain, et j'ai habité une matière virginale afin d'effacer le séjour dans le paradis perdu par Adam, et je me suis abaissé afin de vous grandir. »

Jésus, ayant remis à Ananias cette lettre pour Abgar, l'envoya, après avoir ajouté les mots qui suivent :

« Cette lettre, écrite par moi, partout où elle te trouvera, soit sur la route, dans une maison, devant un tribunal, dans un moment de peine ou de chagrin, sur mer, dans le danger, au milieu du combat contre les ennemis, ou dans toute autre occasion de même nature, cette lettre écartera tous tes malheurs, car elle est inattaquable, sûre et certaine pour toute guérison et tout secours. Donc, celui qui la porte, s'il est pur et irréprochable et s'abstient de tout vice, la possédera pour la guérison de l'âme et du corps, talisman de sûreté certaine, parce qu'elle est écrite de ma propre main, et je l'ai scellée de sept cachets, dans l'ordre suivant : Jésus-Christ, fils de Dieu, reconnu en deux natures, Dieu parfait et homme parfait... »

Les miniatures, dont nous reproduisons dans ces

pages les mieux conservées, sans pouvoir, malheureusement, en rendre les fines couleurs, illustrent ce récit, et leurs légendes le complètent. Abgar, ayant reçu la lettre, ressentit une grande joie. Mais, puisqu'il ne pouvait recevoir la visite de Jésus, il voulut du moins avoir son portrait, et il lui renvoya un autre messager :

Or, Abgar envoya le messager, professant également la peinture, afin de faire le portrait du Seigneur Jésus ; et, à l'arrivée du messager aux propylées de Jérusalem, Jésus le reçut, et, entamant la conversation avec lui, lui dit : « O homme, tu es un espion » ; et celui-ci lui répondit : « Je ne suis pas un espion, Seigneur, mais je suis l'envoyé d'Abgar, le toparque de la ville d'Edesse, désireux de contempler Jésus le Nazaréen et de prendre le portrait de son visage. » Jésus lui recommanda d'entrer dans la synagogue où il était assis et enseignait la foule. Le messager monta sur un lieu élevé, examina la figure de Jésus, désirant la fixer sur la toile ; mais une force divine l'empêchait de la saisir. Jésus, ayant deviné l'intention du messager, envoya un de ses disciples, Thaddée ou Thomas, l'appeler auprès de lui, et, ayant puisé de l'eau, il se lava le visage ; puis, prenant un linge, il s'essuya. Son image divine s'imprima sur la toile. Il la remit de suite au messager et l'expédia à Abgar. Chose admirable, surnaturelle et tout à fait digne d'un Dieu.

Et le messager, après avoir pris le voile, se mit en route, et quand il arriva à Hérapolis, il s'arrêta à un *cramarium* (mot dont les traducteurs n'ont pas encore établi le sens), où il cacha le linge qui portait l'empreinte divine humaine. Le soleil se coucha et, lorsque le soir survint, une colonne de feu apparut, depuis le ciel jusqu'à l'endroit où se trouvait le portrait du Seigneur Jésus.

A la vue du miracle, le gardien de la tour cria à haute voix, et une foule de personnes sortit et contempla le *cramarium* en flammes. Arrivée près de ce dernier, cette foule rencontra le messager qu'elle saisit et accusa d'être l'auteur de cet incendie. Le messager dévoila le secret de la lettre ; et la foule put examiner le saint voile...

Eusèbe de Césarée et Moïse de Korène, historiens du quatrième siècle, avaient déjà rapporté ces faits, à peu près de la même façon. Protégé par le portrait divin, le messager parvint jusqu'à Edesse et le roi Abgar fut guéri.

La précieuse relique, palladium d'Edesse, resta dans cette ville jusqu'à ce que s'en emparassent les Musulmans, qui l'y conservèrent religieusement jusqu'au milieu du dixième siècle.

En 944, Romain Lécapène, empereur de Byzance, dont le trône appartenait réellement à son gendre Constantin VII Porphyrogénète, finit par obtenir de l'émir d'Edesse la translation de la sainte image et de la lettre de Jésus, à Constantinople, où elles furent reçues, le 16 avril 945, avec une solennité dont les chroniques grecques font foi.

L'image fut gardée au palais de l'empereur, puis au temple de Pharos, où elle fut enchâssée dans un encadrement d'or, chargé d'arabesques et d'images minuscules, et ne laissant apparaître que le visage.

Sous cet aspect, elle passa au pouvoir des doges de Gênes vers le milieu du quatorzième siècle, Jean Paléologue l'ayant donnée à Leonardo Montaldo qui l'avait secouru.

A Gênes, la sainte et précieuse image fut déposée dans l'église de Saint-Barthélemy, où, après de nombreuses péripéties, qui l'en retirèrent — comme sous Louis XII en 1507, où elle fut volée et apportée en France, pour être restituée aussitôt — elle est, actuellement, conservée sous six serrures, dans un tabernacle à secret dont les six principales familles de Gênes gardent les six clefs. Le jour de la Pentecôte et les deux jours suivants, ce tabernacle est ouvert et l'image d'Edesse est présentée à la vénération des fidèles.



Agrandissement d'une des miniatures du manuscrit, sur laquelle est représenté le messager montrant le voile qui porte le portrait du Christ.



Abgar reçoit le portrait de Jésus.



L'image d'Edesse, telle qu'elle est conservée à Gênes, dans l'église de Saint-Barthélemy.



L'INSTRUCTION MILITAIRE FRANÇAISE

Cette curieuse photographie, où l'on voit une colonne de fantassins péruviens gravir, en décrivant de nombreux

Voir l'article et les autres



PEROU. — Une rude ascension, sac au dos.

ags, une pente abrupte, a été prise du haut du Morro Solar, où la brigade allait entendre une messe militaire.
phies à la page suivante.



L'INSTRUCTION MILITAIRE FRANÇAISE AU PÉROU. — Evolutions d'une brigade commandée par le colonel d'André.

On sait que la France, entre autres moyens de propager son influence au dehors, met gracieusement au service des gouvernements étrangers, sur leur demande, des missions militaires d'instruction. Une des plus importantes est assurément celle qui, établie au Pérou depuis 1896, comprend dix officiers, quatre sous-officiers, et dont le chef, le commandant d'artillerie breveté Clément, exerce, avec le grade de général, les fonctions de chef d'état-major général de l'armée péruvienne.

L'Illustration a eu déjà l'occasion de parler de cette mission, notamment à propos des manœuvres de 1906, dirigées d'une façon si remarquable, dans la région accidentée des Andes, par notre compatriote le capitaine d'André, ayant, à Lima, le grade de colonel.

Les intéressants documents qu'elle publie aujourd'hui se rattachent aux manœuvres de 1907, où le même officier, après avoir organisé, comme l'année précédente, une brigade d'infanterie de 4.500 hommes, dirigea, pendant une semaine, des opérations combinées avec la mise en mouvement de toute l'armée. La belle tenue, l'entraînement de ces troupes, saluées d'acclamations enthousiastes, lors de leur passage à Lima, le 8 décembre dernier, attestèrent les résultats surprenants obtenus rapidement grâce à nos méthodes, qui, en simplifiant l'instruction militaire, permettent de réaliser la réduction du temps de service dans des conditions compatibles avec les nécessités de la défense nationale.



Le président de la république du Pérou, M. Pardo y Barreda, accompagné de son ministre de la Guerre et du colonel français d'André, redescend du Morro Solar après une messe militaire.



Léon Delagrange, recordman de l'aviation, dans son atelier de sculpteur.

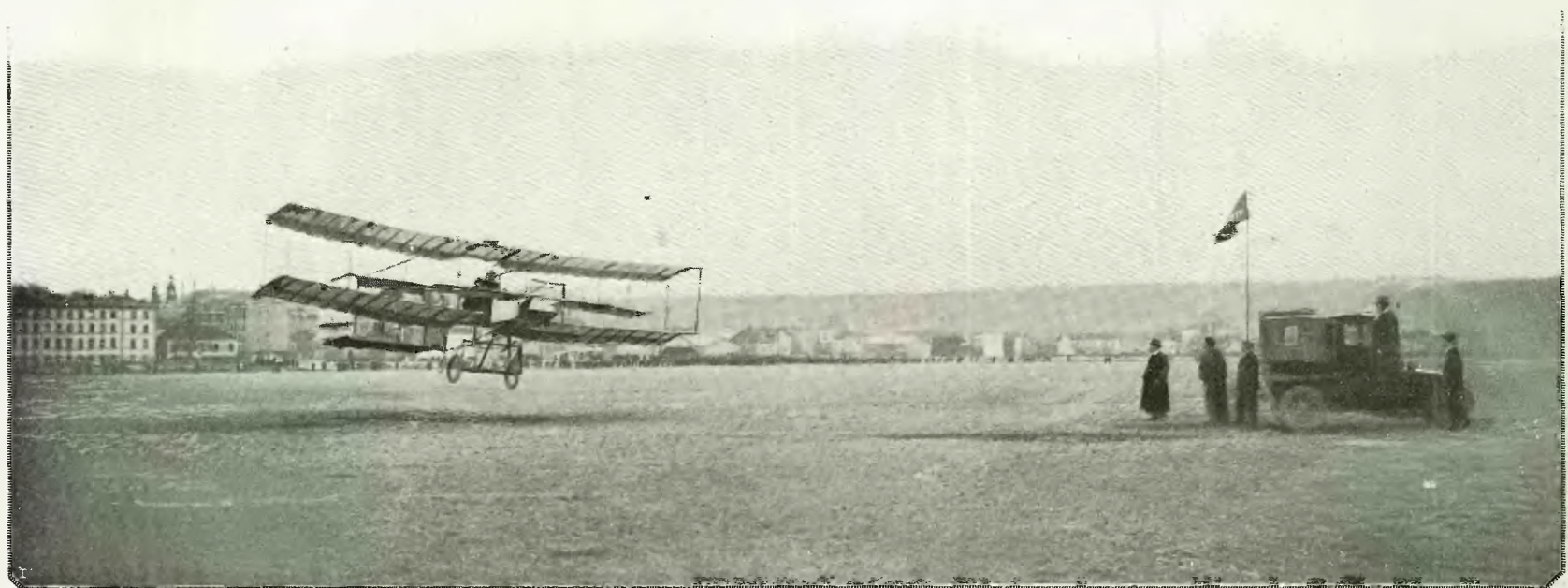
DE LA SCULPTURE A L'AVIATION

Notre collaborateur L. Baudry de Saunier développe et explique dans ce numéro le principe du mécanisme des aéroplanes; au moment où il écrivait son article, M. Léon Delagrange, continuant ses expériences à bord de son appareil, établissait un record nouveau en exécutant un vol de 9 minutes, et en parcourant plus de 6 kilomètres.

M. L. Delagrange est donc actuellement l'homme qui a le plus longtemps « volé ». Il est assez intéressant d'observer que rien ne semblait le prédisposer à l'aviation. Il est vrai que, fils d'un gros industriel en tissage et filatures d'Orléans, il s'intéressa assez vite à la mécanique, chez son père, et qu'il y vit fonctionner moteurs et machines, puis qu'il s'initia aux sports les plus variés : chasse, canotage, vélocipède, enfin automobile... Mais il était entré à l'École des beaux-arts, section de la sculpture, à peu près à l'époque où Henri Farman, son rival d'aujourd'hui, y faisait de la peinture, et où Gabriel Voisin, son constructeur actuel, y étudiait l'architecture — et bientôt il exposait au Salon de la Société des Artistes français des œuvres remarquées, même médaillées — entre autres : *le Page Florentin*, *le Templier*, le groupe *Amour et Jeunesse*. Il y a trois ans, il assista aux premières expériences d'aviation de M. Ernest Archdeacon, sur la Seine, à Billancourt : ce fut pour lui une révélation, et, sans négliger la sculpture, il s'adonna dès lors passionnément à ce sport qui va devenir une science et une industrie nouvelles.



Le sculpteur Léon Delagrange au volant de son aéroplane.



L'aéroplane Delagrange accomplissant son vol de 9 minutes 15 secondes, le 11 avril, à Issy-les-Moulineaux.



La danse de « Mimi-Pinson » devant le monument d'Émile Zola, inauguré à Suresnes, le 12 avril.

LE MONUMENT DE ZOLA A SURESNES

Suresnes, la coquette et si vivante localité de la banlieue parisienne, a commencé, dimanche dernier, la série de ses fêtes printanières en inaugurant un monument à la mémoire d'Émile Zola. L'œuvre du sculpteur Derré et de l'architecte Lagasse, consiste en un bloc de pierre cintré à la partie supérieure, où, dans une sorte de niche, s'encadre le buste du grand romancier, le front appuyé sur la main gauche. Suivant le vœu formel du comité d'initiative constitué sous les auspices de la municipalité, le bronze de ce buste contient du métal

provenant d'une des cloches de la vieille église de Suresnes, aujourd'hui démolie : antithèse et symbole, a déclaré publiquement M. le maire. Ce détail matériel, d'une importance capitale aux yeux du comité, n'ajoute rien, d'ailleurs, à la valeur esthétique du monument, d'aspect plutôt funèbre, devant lequel, après le premier magistrat municipal, discoururent M. Louis Havet, membre de l'Institut ; M. Mascaraud, sénateur de la Seine ; M. Maurice Le Blond, délégué du président du Conseil, qui expliqua qu'un ministre au moins serait venu rehausser de sa présence l'éclat de la cérémonie, sans l'obligation où se trouvait le gouvernement de se réserver pour la prochaine apothéose du Panthéon.

Quant à la cérémonie de Suresnes, qui emprunta aux circonstances le caractère d'une manifestation politique plutôt que d'une manifestation littéraire, elle n'aurait pu fournir à *L'Illustration* aucun sujet bien nouveau, si le programme ne s'était distingué de l'ordinaire par un numéro d'une originalité vraiment pittoresque. Aux discours officiels, une fête artistique succéda : sous la direction de M. Gustave Charpentier, un orchestre joua des fragments de *Messidor* et de *la Faute de l'abbé Mouret*, du compositeur Alfred Bruneau ; des chœurs chantèrent une cantate de circonstance ; puis — et ce fut là le « clou », oserons-nous dire — des jeunes filles du « Conservatoire de Mimi-Pinson » exécutèrent sur une estrade des danses de caractère. Malgré la discordance du costume moderne et du décor banal de la place, ce ballet en plein air, imité de l'antique, charma les spectateurs les plus graves. L'auteur des *Rougon-Macquart* lui-même semblait, accoudé au bord d'une lucarne, contempler d'un œil curieux et pensif les gracieux ébats chorégraphiques rythmés en son honneur ; mais le sourire de Mimi-Pinson n'accomplit pas ce miracle d'animer le bronze inerte et de déridier un front profondément morose.

TOURNOIS DANS L'ARMÉE ANGLAISE

Ce n'est pas de l'Angleterre qu'on pourrait dire qu'elle ne profite pas des leçons d'histoire. Les déboires que lui valut la guerre du Transvaal exercèrent une impression si vive sur la masse de la nation que, dès le rétablissement de la paix, on put constater dans toute l'étendue du royaume une soudaine renaissance de l'esprit militaire. D'innombrables sociétés de tir s'organisèrent, et les fêtes régimentaires, spectacle inédit pour le public anglais, acquirent d'emblée une vogue considérable.

C'est à la répétition partielle d'une de ces fêtes que nous fait assister notre instantané.

Le colonel du 21^e lanciers, en garnison au camp d'Aldershot, s'est efforcé de varier le programme du *tournoi* qui attirera vraisemblablement des milliers de spectateurs, affluence dont le capitaine-trésorier du régiment n'aura pas lieu de se plaindre. Après les traditionnels sauts d'obstacles, et autres numéros de carrousel, les cavaliers, puis les officiers exécuteront des assauts à armes inégales où la lance se mesurera avec le sabre, la baïonnette avec l'épée. A en juger par les répétitions, ces duels donneront lieu à d'acharnés corps à corps qui seront comme autant d'incidents d'une mêlée véritable. Et le public n'apprendra pas sans émotion que l'ardeur des joueurs rend parfois insuffisante la protection des masques aux mailles serrées et des plastrons épais. L'an dernier, ces fêtes régimentaires furent marquées par des incidents sanglants.



Un tournoi entre cavaliers du 21^e lanciers au camp d'Aldershot.

des détails sur ces questions qui, d'ailleurs, offrent pour nous assez peu d'intérêt. Contentons-nous de savoir que la simple courbure d'une surface peut doubler, et presque tripler, son pouvoir portant ; par conséquent la surface curviligne est deux ou trois fois plus légère que la surface rectiligne puisqu'elle porte un même poids avec des dimensions deux ou trois fois moindres. De plus, la surface curviligne possède cette propriété, très précieuse pour l'aéroplane, d'exiger, pour pénétrer dans l'air, une puissance beaucoup moindre que la surface rectiligne.

Aussi constatons-nous que tous les aéroplanes sont constitués par des surfaces légèrement courbes. L'hélice aérienne elle-même, groupe de deux plans montés chacun au bout d'un bras, est formée par deux surfaces qui, d'une part, sont longues et étroites afin de satisfaire à la première loi, et qui, d'autre part, ont un profil courbe afin de satisfaire à la seconde.

**

Essayons, maintenant, de transporter à un aéroplane la théorie élémentaire que nous venons de tracer de l'équilibre d'un cerf-volant. Bâtissons un énorme cellulaire de Hargrave, supprimons la corde qui le retient au sol, et remplaçons-la par un moteur léger qui actionnera une hélice verticale placée indifféremment à l'avant ou à l'arrière de l'appareil.

Supposons que ce grand cerf-volant, lâché en pleine liberté sous l'impulsion de son moteur, aéroplane désormais, se mette à parcourir rapidement l'espace. En quoi diffère-t-il du cerf-volant ? Par la liberté, rien de plus. Au lieu que nous le tirions en courant pour le forcer à peser sur les couches de l'air calme, seule condition de sa sustentation, le moteur le tire ou le pousse et, si nous nous sommes ménagé un logement sous la voilure, il nous emporte dans l'espace avec lui. N'y a-t-il pas de vent ? Que nous importe ? Si l'air ne vient pas au cerf-volant, ai-je dit, le cerf-volant va à l'air. Et le résultat est identique.

De fait que se passe-t-il ? L'aéroplane est constamment sollicité à tomber par la fameuse *résultante* que nous avons vue apparaître tout à l'heure ! Ici, elle est composée par la direction sensiblement horizontale que le moteur tend à donner à l'appareil et par la direction verticale, de haut en bas, que la pesanteur cherche à lui imposer ; elle est donc plus inclinée vers l'avant que dans le cerf-volant, mais elle n'en existe pas moins !

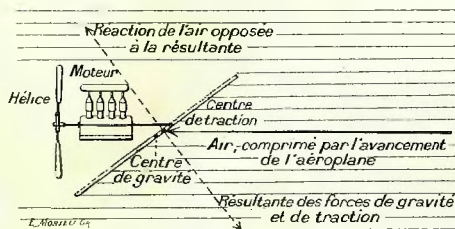


Schéma montrant dans un aéroplane la résultante qui tend à le faire tomber à terre et la réaction de l'air qui s'oppose à cette résultante.

Pour trouver dans l'air la réaction qu'il lui faut contre cette terrible résultante, l'aéroplane est obligé de se pousser rapidement sur les couches désespérément fuyantes ! Il les attaque avec un angle d'incidence d'autant plus grand qu'il a besoin d'une réaction plus grande, qu'il a besoin de s'appuyer sur un volume d'air plus grand pour être porté par lui. Mais l'inertie de l'air, si on la compare à celle d'un solide, ou même à celle d'un liquide tel que l'eau, est extrêmement petite ; à peine l'aéroplane pèse-t-il sur une couche d'air qu'elle se dérobe après ne lui avoir fourni appui que pendant une fraction de seconde très minime.

Il y a eu appui cependant, et appui suffisant ! Le travail de sustentation est à refaire constamment, sans répit ? L'aéroplane le refait constamment et sans répit. Incessamment des molécules d'air sont refoulées par les surfaces qui avancent, mais elles ont chacune donné à ces surfaces, avant de disparaître, un petit effort de réaction ; et incessamment d'autres bandes de molécules sont attaquées, comprimées, utilisées, et laissées derrière par l'aéroplane vainqueur !

Tel est dans ses grandes lignes le mécanisme aérien de la sustentation de l'aéroplane. On voit que l'appareil ne se soutient que *grâce à sa vitesse*. Plus il file vite, moins doit être grand l'angle d'attaque qu'il possède, plus il peut se coucher vers l'horizontale, car plus il surprend en quelque sorte l'inertie de l'air et trouve sur les couches fluides un point d'appui durable. Et l'on comprend pourquoi, à une puissance donnée du moteur, correspond un angle d'attaque qui permet à l'aéroplane de filer en ligne droite vers l'horizon sans monter ni descendre. Les couches d'air s'effondrent les unes après les autres sous son passage ; il lui suffit donc d'en attaquer de nouvelles aussi vite que les anciennes disparaissent, pour conserver

indéfiniment la même altitude. Il se trouve dans une situation analogue à celle d'une personne qui, sur un tapis sans fin, incliné et roulant de haut en bas, je suppose, marcherait de bas en haut sur ce tapis et à la même vitesse, cette personne ne changerait aucunement d'altitude ; et, si le tapis était tout entier et en même temps emporté dans l'espace par un mouvement horizontal, la personne aurait été transportée d'un lieu à un autre sans changer d'altitude.

Où, si l'on préfère une autre comparaison également juste, l'aéroplane est une automobile aérienne qui passe sa vie à monter des rampes s'effondrant constamment sous elle. Un grand angle est une rampe très dure ; un petit angle est une rampe très faible. Plus l'angle est grand, plus donc l'aéroplane attaque de couches d'air à la fois, et plus le moteur doit développer de puissance. Il s'ensuit que, si l'angle d'attaque est très grand et que la vitesse donnée à l'appareil par le moteur soit très grande aussi, la réaction contre la résultante de chute peut être trop grande, et l'excès de cette force de réaction fait monter l'aéroplane.

En admettant donc que la puissance du moteur ne varie pas, l'aviateur pourra, selon l'inclinaison qu'il donnera à l'aéroplane, soit demander à l'air une réaction qui équilibre exactement la résultante fâcheuse, et alors le surplus de la puissance du moteur sera employé à propulser l'appareil le plus vite possible dans une direction horizontale ; soit demander à l'air un excès de réaction contre cette résultante, et alors cet excès de force ascensionnelle poussera l'aéroplane à une altitude plus grande.

Remarquons bien que ces phénomènes, ainsi envisagés, sont tout particuliers à ce fluide éminemment mobile qui est l'air. Dans un milieu où les molécules ont une tendance beaucoup moins grande à rouler les unes sur les autres et à céder au plus léger effort, dans un milieu solide comme une cire molle par exemple, dans un milieu liquide même, la moindre inclinaison du plan léger que pousse notre moteur aurait pour résultat de faire monter ou descendre constamment l'ensemble selon une ligne droite inclinée. C'est, je le répète, par l'effondrement indéfini des molécules de l'air que l'aéroplane vole à une hauteur invariable s'il le désire. Le travail nécessaire à sa sustentation est donc celui qu'exige ce déménagement incessant des couches d'air ; il peut devenir très faible lorsque l'appareil file très vite, presque couché, mais il ne saurait évidemment être nul jamais.

**

Notre figure représente schématiquement l'aéroplane de MM. Voisin frères, construit à deux exemplaires identiques pour M. Henri Farman et M. Delagrè, qui viennent de l'illustrer tour à tour en gagnant tous les prix d'encouragement à l'aviation.

Ainsi qu'on le voit, il est constitué par une partie volante et par une partie mécanique. La partie destinée uniquement à recevoir la poussée de l'air sur lequel avancera constamment l'appareil est réalisée à peu près comme dans un cerf-volant cellulaire, par deux plans à l'avant, un plan supérieur et un plan inférieur, légèrement cintrés, ayant une largeur de 2 mètres seulement, mais une envergure de 10 mètres ; par une cellule arrière aussi, sorte de boîte en toile fermée sur quatre côtés et rattachée à l'avant par des longerons de bois très minces entretoisés par des fils d'acier.

La partie motrice est tout entière réunie dans une sorte de berceau de bois, nommé le *fuselage*, qui porte le moteur avec ses annexes et l'hélice qu'il actionne (40 chevaux, 1.100 tours à la minute), ainsi que le volant de direction double et, tout à l'avant, l'équilibreur.

L'ensemble est monté sur quatre roues folles auxquelles il est relié par des ressorts amortisseurs très puissants à l'avant, afin qu'un atterrissage trop brusque ne produise la rupture d'aucun organe.

Quant à l'aviateur, il s'assoit devant le moteur et prend en mains l'unique organe qu'il ait à manœuvrer, le volant de direction double. Très analogue au volant d'une automobile, cet organe sert d'abord à l'aviateur à se diriger sur la droite ou sur la gauche ; lorsqu'il tourne ce volant, il actionne au moyen de câbles fins un panneau vertical situé à l'arrière dans le courant d'air de la cellule de queue et qui joue exactement le rôle d'un gouvernail de bateau.

Mais, nous l'avons vu, une autre direction, inconnue jusqu'ici à l'homme, lui devient nécessaire, la direction verticale ; il est indispensable que l'aéroplane puisse, au gré de son conducteur, changer d'altitude. Le volant permet encore cette direction. A cet effet sa tige est reliée directement à l'extrême avant à un plan d'un mètre de largeur sur 5 mètres d'envergure qu'on nomme l'*équilibreur* et qui peut s'incliner plus ou moins par rapport à l'horizon selon la commande qui lui en est donnée ; nous

avons examiné tout à l'heure l'importance de l'inclinaison d'un plan placé dans le vent, nous n'y reviendrons pas. Il suffit à l'aviateur de tirer à lui le volant pour que l'équilibreur relève le nez et que tout l'appareil se mette à monter, si au moins la puissance du moteur le lui permet. L'aviateur repoussera au contraire le volant pour gagner une altitude inférieure.

Peu d'appareils de sport, on le voit, sont plus simples qu'un tel aéroplane, et aucun peut-être n'est de manœuvre plus facile, au dire de toute personne qui en a essayé. Avez-vous jamais assisté à l'enlèvement d'un aéroplane ?

Le pilote est assis et tient en mains le volant. Le moteur est mis en route ; aussitôt l'hélice bat l'air et le véhicule commence à rouler. Sa vitesse peu à peu s'accroît. Suivez-le bien des yeux ! Voici que tout à coup les roues d'avant ne touchent plus le sol, que les roues d'arrière s'en détachent à leur tour, que le véhicule devient léger comme une bulle, et semble subitement transformé en une demoiselle qui nage dans l'air en bourdonnant ! Le spectateur, devant un phénomène si rare, est saisi d'admiration.

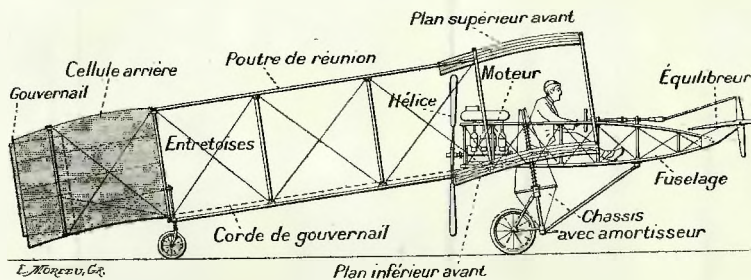
Tant que le moteur fonctionnera, l'appareil merveilleux parcourra l'air, montera au-dessus des arbres, rasera les plaines, selon la fantaisie de son conducteur ; il reviendra à son point de départ quand il lui plaira...

En attendant son retour, bavardons un peu de l'appareil qui vient de s'envoler sous nos yeux. C'est un biplan, un cellulaire. Est-ce là l'aéroplane définitif ? Ce n'est là qu'un rudiment, qu'une ébauche encore très grossière des engins qui seront maîtres de l'avenir bientôt.

Le biplan que nous venons de voir présente à l'air une surface relativement très grande (50 mètres carrés). Il est doté par conséquent d'une facilité d'envol très grande aussi et, dès que sa vitesse sur le sol atteint 48 kilomètres à l'heure, il quitte la terre. Mais son pouvoir portant est faible, puisqu'il n'atteint que 10 kil. 600 par mètre carré. L'appareil pesant au total 530 kilos. Toutefois, malgré ce mauvais rendement, qui provient uniquement de son énorme résistance à la pénétration de l'air, puisque les montants des cellules, les entretoises, toutes les pièces d'assemblage des deux plans ne concourent aucunement à la sustentation et nuisent à l'avancement rapide de l'ensemble, malgré ce mauvais rendement, et peut-être à cause de lui, le biplan est un aéroplane précieux parce qu'il est lent et permet par conséquent la formation des débutants, parce qu'il est de construction facile et de réparation peu coûteuse.

L'aéroplane d'avenir est évidemment le monoplane. Le modèle que MM. Voisin achèvent pour M. Farman et qui va faire incessamment ses débuts, ne possède que 24 mètres carrés de surface. Il s'envole à 75 kilomètres à l'heure, mais enlève 25 kilos par mètre carré, l'appareil pesant au total 600 kilos. Quant au bon équilibre de l'engin, il est exactement le même dans le monoplane que dans le biplan, et le pilote de sang-froid n'est pas plus en danger sur la simple voilure d'un oiseau mécanique que dans la maisonnette de toile que lui forme le cellulaire.

Le monoplane à grandes ailes, l'aéroplane de demain, possédera-t-il au moins l'esquisse d'un dessin définitif ? La grande, la suprême qualité d'un aéroplane est la *pénétration*. La légèreté n'est rien pour lui si ses formes ne réduisent pas au maximum la peine qu'il a à faire sa trouée dans l'air. Ainsi que l'écrivait M. Gabriel Voisin, il vaut mieux pour lui être deux fois plus lourd et une



L'aéroplane biplan de MM. Voisin, vu sur l'un des côtés.

fois plus pénétrant que d'être trois fois plus léger et une fois moins pénétrant ! L'envergure de l'aéroplane se réduira donc après-demain à 2 ou 3 mètres, à n'être plus représentée que par des ailerons sur un corps à gros bout à l'avant, à fuseau à l'arrière. Car, à le bien juger, l'aéroplane n'est autre chose qu'un *projectile* automoteur.

... Mais voici notre cellulaire qui revient à son bangar. Aucun bruit ne l'accompagne ; son moteur est arrêté. Voyez cependant que sa descente vers le sol n'est pas une chute, mais bien un glissement, le glissement voluptueux du vol plané. Les roues touchent le sol, l'aéroplane éteint sa vitesse en roulant quelques mètres ; quand il est arrêté, on s'étonne de ne pas le voir fermer ses ailes pour se promener dans le champ.

L. BAUDRY DE SAUNIER.

des détails sur ces questions qui, d'ailleurs, offrent pour nous assez peu d'intérêt. Contentons-nous de savoir que la simple courbure d'une surface peut doubler, et presque tripler, son pouvoir portant ; par conséquent la surface curviligne est deux ou trois fois plus légère que la surface rectiligne puisqu'elle porte un même poids avec des dimensions deux ou trois fois moindres. De plus, la surface curviligne possède cette propriété, très précieuse pour l'aéroplane, d'exiger, pour pénétrer dans l'air, une puissance beaucoup moindre que la surface rectiligne.

Aussi constatons-nous que tous les aéroplanes sont constitués par des surfaces légèrement courbes. L'hélice aérienne elle-même, groupe de deux plans montés chacun au bout d'un bras, est formée par deux surfaces qui, d'une part, sont longues et étroites afin de satisfaire à la première loi, et qui, d'autre part, ont un profil courbe afin de satisfaire à la seconde.

* *

Essayons, maintenant, de transporter à un aéroplane la théorie élémentaire que nous venons de tracer de l'équilibre d'un cerf-volant. Bâtissons un énorme cellulaire de Hargrave, supprimons la corde qui le retient au sol, et remplaçons-la par un moteur léger qui actionnera une hélice verticale placée indifféremment à l'avant ou à l'arrière de l'appareil.

Supposons que ce grand cerf-volant, lâché en pleine liberté sous l'impulsion de son moteur, aéroplane désormais, se mette à parcourir rapidement l'espace. En quoi diffère-t-il du cerf-volant ? Par la liberté, rien de plus. Au lieu que nous le tirions en courant pour le forcer à peser sur les couches de l'air calme, seule condition de sa sustentation, le moteur le tire ou le pousse et, si nous nous sommes ménagé un logement sous la voilure, il nous emporte dans l'espace avec lui. N'y a-t-il pas de vent ? Que nous importe ? Si l'air ne vient pas au cerf-volant, ai-je dit, le cerf-volant va à l'air. Et le résultat est identique.

De fait que se passe-t-il ? L'aéroplane est constamment sollicité à tomber par la fameuse *résultante* que nous avons vue apparaître tout à l'heure ! Ici, elle est composée par la direction sensiblement horizontale que le moteur tend à donner à l'appareil et par la direction verticale, de haut en bas, que la pesanteur cherche à lui imposer ; elle est donc plus inclinée vers l'avant que dans le cerf-volant, mais elle n'en existe pas moins !

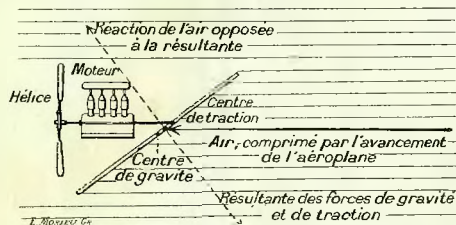


Schéma montrant dans un aéroplane la résultante qui tend à le faire tomber à terre et la réaction de l'air qui s'oppose à cette résultante.

Pour trouver dans l'air la réaction qu'il lui faut contre cette terrible résultante, l'aéroplane est obligé de se pousser rapidement sur les couches désespérément fuyantes ! Il les attaque avec un angle d'incidence d'autant plus grand qu'il a besoin d'une réaction plus grande, qu'il a besoin de s'appuyer sur un volume d'air plus grand pour être porté par lui. Mais l'inertie de l'air, si on la compare à celle d'un solide, ou même à celle d'un liquide tel que l'eau, est extrêmement petite ; à peine l'aéroplane pèse-t-il sur une couche d'air qu'elle se dérobe après ne lui avoir fourni appui que pendant une fraction de seconde très minime.

Il y a eu appui cependant, et appui suffisant ! Le travail de sustentation est à refaire constamment, sans répit ? L'aéroplane le refait constamment et sans répit. Incessamment des molécules d'air sont refoulées par les surfaces qui avancent, mais elles ont chacune donné à ces surfaces, avant de disparaître, un petit effort de réaction ; et incessamment d'autres bandes de molécules sont attaquées, comprimées, utilisées, et laissées derrière par l'aéroplane vainqueur !

Tel est dans ses grandes lignes le mécanisme aérien de la sustentation de l'aéroplane. On voit que l'appareil ne se soutient que grâce à sa vitesse. Plus il file vite, moins doit être grand l'angle d'attaque qu'il possède, plus il peut se coucher vers l'horizontale, car plus il surprend en quelque sorte l'inertie de l'air et trouve sur les couches fluides un point d'appui durable. Et l'on comprend pourquoi, à une puissance donnée du moteur, correspond un angle d'attaque qui permet à l'aéroplane de filer en ligne droite vers l'horizon sans monter ni descendre. Les couches d'air s'effondrent les unes après les autres sous son passage ; il lui suffit donc d'en attaquer de nouvelles aussi vite que les anciennes disparaissent, pour conserver

indéfiniment la même altitude. Il se trouve dans une situation analogue à celle d'une personne qui, sur un tapis sans fin, incliné et roulant de haut en bas, je suppose, marcherait de bas en haut sur ce tapis et à la même vitesse, cette personne ne changerait aucunement d'altitude ; et, si le tapis était tout entier et en même temps emporté dans l'espace par un mouvement horizontal, la personne aurait été transportée d'un lieu à un autre sans changer d'altitude.

Où, si l'on préfère une autre comparaison également juste, l'aéroplane est une automobile aérienne qui passe sa vie à monter des rampes s'effondrant constamment sous elle. Un grand angle est une rampe très dure ; un petit angle est une rampe très faible. Plus l'angle est grand, plus donc l'aéroplane attaque de couches d'air à la fois, et plus le moteur doit développer de puissance. Il s'ensuit que, si l'angle d'attaque est très grand et que la vitesse donnée à l'appareil par le moteur soit très grande aussi, la réaction contre la résultante de chute peut être trop grande, et l'excès de cette force de réaction fait monter l'aéroplane.

En admettant donc que la puissance du moteur ne varie pas, l'aviateur pourra, selon l'inclinaison qu'il donnera à l'aéroplane, soit demander à l'air une réaction qui équilibre exactement la résultante fâcheuse, et alors le surplus de la puissance du moteur sera employé à propulser l'appareil le plus vite possible dans une direction horizontale ; soit demander à l'air un excès de réaction contre cette résultante, et alors cet excès de force ascensionnelle poussera l'aéroplane à une altitude plus grande.

Remarquons bien que ces phénomènes, ainsi envisagés, sont tout particuliers à ce fluide éminemment mobile qui est l'air. Dans un milieu où les molécules ont une tendance beaucoup moins grande à rouler les unes sur les autres et à céder au plus léger effort, dans un milieu solide comme une cire molle par exemple, dans un milieu liquide même, la moindre inclinaison du plan léger que pousse notre moteur aurait pour résultat de faire monter ou descendre constamment l'ensemble selon une ligne droite inclinée. C'est, je le répète, par l'effondrement indéfini des molécules de l'air que l'aéroplane vole à une hauteur invariable s'il le désire. Le travail nécessaire à sa sustentation est donc celui qu'exige ce déménagement incessant des couches d'air ; il peut devenir très faible lorsque l'appareil file très vite, presque couché, mais il ne saurait évidemment être nul jamais.

* *

Notre figure représente schématiquement l'aéroplane de MM. Voisin frères, construit à deux exemplaires identiques pour M. Henri Farman et M. Delagrè, qui viennent de l'illustrer tour à tour en gagnant tous les prix d'encouragement à l'aviation.

Ainsi qu'on le voit, il est constitué par une partie volante et par une partie mécanique. La partie destinée uniquement à recevoir la poussée de l'air sur lequel avancera constamment l'appareil est réalisée à peu près comme dans un cerf-volant cellulaire, par deux plans à l'avant, un plan supérieur et un plan inférieur, légèrement cintrés, ayant une largeur de 2 mètres seulement, mais une envergure de 10 mètres ; par une cellule arrière aussi, sorte de boîte en toile fermée sur quatre côtés et rattachée à l'avant par des longerons de bois très minces entretoisés par des fils d'acier.

La partie motrice est tout entière réunie dans une sorte de berceau de bois, nommé le *fuselage*, qui porte le moteur avec ses annexes et l'hélice qu'il actionne (40 chevaux, 1.100 tours à la minute), ainsi que le volant de direction double et, tout à l'avant, l'équilibre.

L'ensemble est monté sur quatre roues folles auxquelles il est relié par des ressorts amortisseurs très puissants à l'avant, afin qu'un atterrissage trop brusque ne produise la rupture d'aucun organe.

Quant à l'aviateur, il s'assoit devant le moteur et prend en mains l'unique organe qu'il ait à manœuvrer, le volant de direction double. Très analogue au volant d'une automobile, cet organe sert d'abord à l'aviateur à se diriger sur la droite ou sur la gauche ; lorsqu'il tourne et se dirige, il actionne au moyen de câbles fins un panneau vertical situé à l'arrière dans le courant d'air de la cellule de queue et qui joue exactement le rôle d'un gouvernail de bateau.

Mais, nous l'avons vu, une autre direction, inconnue jusqu'ici à l'homme, lui devient nécessaire, la direction verticale ; il est indispensable que l'aéroplane puisse, au gré de son conducteur, changer d'altitude. Le volant permet encore cette direction. A cet effet sa tige est reliée directement à l'extrême avant à un plan d'un mètre de largeur sur 5 mètres d'envergure qu'on nomme l'*équilibre* et qui peut s'incliner plus ou moins par rapport à l'horizon selon la commande qui lui en est donnée ; nous

avons examiné tout à l'heure l'importance de l'inclinaison d'un plan placé dans le vent, nous n'y reviendrons pas. Il suffit à l'aviateur de tirer à lui le volant pour que l'équilibre relève le nez et que tout l'appareil se mette à monter, si au moins la puissance du moteur le lui permet. L'aviateur repoussera au contraire le volant pour gagner une altitude inférieure.

Peu d'appareils de sport, on le voit, sont plus simples qu'un tel aéroplane, et aucun peut-être n'est de manœuvre plus facile, au dire de toute personne qui en a essayé. Avez-vous jamais assisté à l'enlèvement d'un aéroplane ?

Le pilote est assis et tient en mains le volant. Le moteur est mis en route ; aussitôt l'hélice bat l'air et le véhicule commence à rouler. Sa vitesse peu à peu s'accroît. Suivez-le bien des yeux ! Voici que tout à coup les roues d'avant ne touchent plus le sol, que les roues d'arrière s'en détachent à leur tour, que le véhicule devient léger comme une bulle, et semble subitement transformé en une demoiselle qui nage dans l'air en bourdonnant ! Le spectateur, devant un phénomène si rare, est saisi d'admiration.

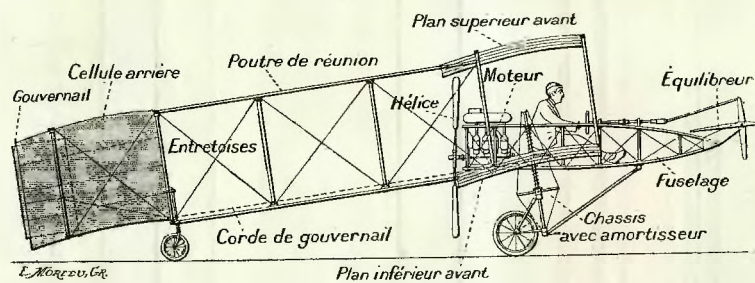
Tant que le moteur fonctionnera, l'appareil merveilleux parcourra l'air, montera au-dessus des arbres, ramera les plaines, selon la fantaisie de son conducteur ; il reviendra à son point de départ quand il lui plaira...

En attendant son retour, bavardons un peu de l'appareil qui vient de s'envoler sous nos yeux. C'est un biplan, un cellulaire. Est-ce là l'aéroplane définitif ? Ce n'est là qu'un rudiment, qu'une ébauche encore très grossière des engins qui seront maîtres de l'avenir bientôt.

Le biplan que nous venons de voir présente à l'air une surface relativement très grande (50 mètres carrés). Il est doué par conséquent d'une facilité d'envol très grande aussi et, dès que sa vitesse sur le sol atteint 48 kilomètres à l'heure, il quitte la terre. Mais son pouvoir portant est faible, puisqu'il n'atteint que 10 kil. 600 par mètre carré, l'appareil pesant au total 530 kilos. Toutefois, malgré ce mauvais rendement, qui provient uniquement de son énorme résistance à la pénétration de l'air, puisque les montants des cellules, les entretoises, toutes les pièces d'assemblage des deux plans ne concourent aucunement à la sustentation et nuisent à l'avancement rapide de l'ensemble, malgré ce mauvais rendement, et peut-être à cause de lui, le biplan est un aéroplane précieux parce qu'il est lent et permet par conséquent la formation des débutants, parce qu'il est de construction facile et de réparation peu coûteuse.

L'aéroplane d'avenir est évidemment le monoplane. Le modèle que MM. Voisin achèvent pour M. Farman et qui va faire incessamment ses débuts, ne possède que 24 mètres carrés de surface. Il s'envole à 75 kilomètres à l'heure, mais enlève 25 kilos par mètre carré, l'appareil pesant au total 600 kilos. Quant au bon équilibre de l'engin, il est exactement le même dans le monoplane que dans le biplan, et le pilote de sang-froid n'est pas plus en danger sur la simple voilure d'un oiseau mécanique que dans la maisonnette de toile que lui forme le cellulaire.

Le monoplane à grandes ailes, l'aéroplane de demain, possédera-t-il au moins l'esquisse d'un dessin définitif ? La grande, la suprême qualité d'un aéroplane est la *pénétration*. La légèreté n'est rien pour lui si ses formes ne réduisent pas au maximum la peine qu'il a à faire sa trouée dans l'air. Ainsi que l'écrivait M. Gabriel Voisin, il vaut mieux pour lui être deux fois plus lourd et une



L'aéroplane biplan de MM. Voisin, vu sur l'un des côtés.

fois plus pénétrant que d'être trois fois plus léger et une fois moins pénétrant ! L'envergure de l'aéroplane se réduira donc après-demain à 2 ou 3 mètres, à n'être plus représentée que par des ailerons sur un corps à gros bout à l'avant, à fuseau à l'arrière. Car, à le bien juger, l'aéroplane n'est autre chose qu'un *projectile* automobile.

... Mais voici notre cellulaire qui revient à son hangar. Aucun bruit ne l'accompagne ; son moteur est arrêté. Voyez cependant que sa descente vers le sol n'est pas une chute, mais bien un glissement, le glissement voluptueux du vol plané. Les roues touchent le sol, l'aéroplane éteint sa vitesse en roulant quelques mètres ; quand il est arrêté, on s'étonne de ne pas le voir fermer ses ailes pour se promener dans le champ.

L. BAUDRY DE SAUNIER.

LES LIVRES ET LES ÉCRIVAINS

Romans.

Avant de devenir tragique, le cas du joli vicomte du Chardonnet — le héros du roman de M. Georges Rivollet : *la Dentelle de Thermidor* (Fasquelle, 3 fr. 50) — fut assez spirituellement plaisant. Ce gentilhomme, émigré à Coblenz avec toute la haute émigration, en arriva bientôt, comme tant d'autres, à son dernier écu. Lors, il se rappela que jadis, aux petits soupers de M^{me} de Polignac, il avait été réputé pour son habileté à assaisonner la salade. Et l'idée lui vint de faire annoncer par la *Gazette de Coblenz* que « M. le vicomte du Chardonnet, réfugié français, se proposait pour aller faire la salade en ville, moyennant un louis, selon les rites et avec les condiments usités jadis à la cour de France ». Le succès, naturellement, fut prodigieux, et bientôt ce fut une mode, dans tous les dîners priés de Coblenz, d'offrir une salade royale, assaisonnée par un vicomte. Le gentilhomme, surmené, haussa ses prix et, redevenu riche, prit laquais, roula carrosse, offrit à son amie, la duchesse de L..., une merveilleuse dentelle de 300 ducats d'or, et continua ses folies jusqu'au moment où, la vogue des salades étant passée — tout lasse — il se revint pauvre, comme devant. Ce fut alors que, donnant dans un piège que lui tendait son homme d'affaires de Paris, l'imprudent vicomte tenta le retour à la capitale ; et, peu après, comme il fallait s'y attendre, nous le retrouvons enfermé dans une prison, Port-Libre, avec toute une société d'aristocrates. Qu'advint-il de l'infortuné gentilhomme ? Nous laissons aux curieux le soin de chercher le secret de cette destinée dans le livre charmant et si galamment écrit de M. Georges Rivollet. Disons seulement que la situation malheureuse du vicomte causa quelque émotion à la petite cour du comte d'Artois, en Westphalie, qu'une jeune femme, la belle duchesse de L..., tenta, pour sauver le prisonnier, un grand généreux effort, et que la dentelle de Malines, si chèrement achetée et si magnifiquement offerte, joua son rôle joli dans le dernier épisode de l'idylle. Mais ce que nous ne pouvons traduire, c'est le charme spirituel, l'élégance sceptique des conversations soit entre les hôtes de Port-Libre, soit entre les émigrés de Coblenz ou de Hamm. Le roman de M. Rivollet est un livre qui ne se raconte pas. Il est d'une exquise imagination. Autant par la légèreté de sa forme que par l'adroite documentation de son récit, il constitue une heureuse acquisition pour ce genre rétrospectif, qui peut-être redevient en faveur, et qui, d'ailleurs, s'enrichit de deux autres œuvres intéressantes : *la Camargo* (Flammarion, 3 fr. 50), par M. Gabriel Letainturier-Fradin, et *le Roi sans trône* (Lemerre, 3 fr. 50), première partie d'un grand roman de l'épopée impériale, par M. Maurice Montégut, dont, à diverses reprises, nous nous sommes plu à louer le très beau et très vigoureux talent, ainsi que les dons, si personnels, d'évocation.

Pensées et Paillettes.

On ne trouve ni scepticisme décourageant, ni optimisme décevant dans les *Pensées féminines* de M^{me} Claire Bauër (Fischbacher, 2 fr.), un intéressant recueil qui — en des jours où l'âme féminine est sollicitée par des opinions aussi contradictoires qu'intransigeantes — offre un terrain de conciliation pour les amis de la mesure. La forme, concise comme il sied, est agréable, imagée, alerte.

Ainsi :

« Travailler au bonheur des siens, c'est se créer à soi-même une rente de bonheur sur la vieillesse. »

Et ceci, d'une observation amusante :

« Un désir violent d'indépendance entraîne les femmes à repousser jusqu'à l'image de la soumission et de la faiblesse : elles ne donnent plus le bras à leurs maris. »

Sur l'amour :

« La jalousie de l'amour vrai porte plus encore sur les pensées que sur les actes. »

Sur la vie en société :

« Nous avons parfois, en changeant de milieu, la vague sensation de changer aussi de personnalité. »

Sur la vie intérieure :

« La modestie ne coûte qu'à ceux qui n'ont pas le droit d'avoir de l'orgueil. »

Et voici, également, dans *Paillettes* (Sansot, 1 fr.), le petit livre d'un tout nouvel écrivain, d'une jeune fille qui porte un bien

joli nom littéraire, M^{lle} Lucie Paul Marguerite, des observations piquantes qui sont mieux que des espiègleries, des boutades aiguës et menues, de l'esprit qui rit clair et frais sur des lèvres étincelantes et des dents qui mordent, un peu, mais avec tant de grâce. On ne saurait, au reste, analyser des mots. On les cite.

Par exemple, cette réflexion d'une enfant de douze ans :

— Crois-tu, à dix ans, je ne savais pas que j'étais jolie !

Ce mot d'adolescente :

« J'ai dit :

— Je n'étais pas en beauté, hier.

Elle a répondu :

— Moi non plus.

Ça m'a vexée. »

Cette pensée de jeune fille :

« Il la prit pauvre afin que, lui devant tout, elle l'adorât comme un dieu. Et chacun pensa : « Combien ce jeune homme est désintéressé ! »

Ce mot de femme, enfin :

« Je l'ai un peu trahi. Vais-je l'en aimer mieux ? »

LES THÉÂTRES

La Comédie-Française vient de représenter une pièce en trois actes de M. Eugène Brieux : *Simone*, aux péripéties vivement menées, âpre et poignante. Un homme a tué sa femme coupable ; il élève sa fille, Simone, dans l'ignorance du meurtre et aussi dans le culte de la morte ; mais lorsque, les années ayant passé, Simone, à la suite de fiançailles brusquement suspendues, apprend la vérité, elle ne peut tout d'abord retenir son horreur pour le meurtrier, son père qui cependant l'a tant chérie. Mais elle ne peut oublier non plus la longue et tendre affection dont il l'a entourée ; elle allait le juger ; elle ne se reconnaît pas le droit de le condamner ; elle épousera plus tard son fiancé ; la vie atténuera la douleur de cette tragique aventure... Et le troisième acte s'achève ainsi, parmi les chaleureux applaudissements qui éclatèrent dès le premier acte. M. Grand joue le rôle du père avec une magnifique ardeur passionnée ; M^{lle} Piérat (Simone) lui donne la réplique avec une sobre énergie. Les autres rôles sont bien tenus par M^{me} Kolb et MM. Leitner, Delaunay, Ravet et Dessonnes.

M. Henri Cain, poursuivant seul l'exécution d'une pièce qu'il avait commencée avec Armand Silvestre sur un épisode de la vie du chevalier d'Eon — sa mission à la cour d'Elisabeth de Russie — a procuré au compositeur Rodolphe Berger le prétexte d'une partition où abondent valse, couplets, chœurs, marches et ballets d'une agréable venue, et au directeur intérimaire de la Porte-Saint-Martin, M. Brouette, l'occasion de nous montrer avec un faste rare et un goût exquis, des décors et des costumes du dix-huitième siècle. Une interprétation hors de pair a d'ailleurs été mise au service de cet opéra-comique à spectacle : M. Huguenet — à la veille d'entrer à la Comédie-Française — qui fredonne avec une grâce désinvolte, M. Gaston Dubosc, M^{me} Cécile Thévenet, Anne Dancrey, Rachel Launay, etc.

Sous le titre *les Pierrots*, M. Gustave Grillet, auteur d'une poignante étude sur la misère et les désespoirs des acteurs qui ne réussissent pas, nous présente, à l'Ambigu, un drame de la vie militaire fortement et habilement charpenté. Un « bleu » est, sur les preuves les plus évidentes, convaincu d'avoir assassiné son adjudant ; il est jugé, condamné et fusillé ; il n'était pourtant pas coupable et l'adjudant, qui n'était pas mort, en convient, — trop tard. Le réalisme impitoyable de certaines scènes a soulevé, le soir de la répétition générale, quelques protestations qui ne se sont pas reproduites depuis.

Pour la « semaine sainte », le théâtre des Arts nous a offert un drame, ou mieux, une tragédie à sujet approprié : *la Fille de Pilate*, de M. René Fauchois, jeune poète dramatique déjà connu par des essais qui témoignaient d'un certain talent. Cette nouvelle pièce est bien supérieure à ses précédents ouvrages ; elle se peut comparer aux belles œuvres du genre. Poncia, fille de Pilate, aime le Nazaréen d'un amour soudain, mystérieux ; elle voudrait le sauver ; Jésus refuse ; elle meurt

extatiquement, en même temps que succombe son époux divin, et avec les stigmates de la crucifixion. M. René Fauchois a traité ce sujet en vers sonores, harmonieusement proferés par lui-même sous la latrache du proconsul, par M. Roger Karl (Jésus), par M^{me} Barbieri (la mère de Poncia) et surtout par Vera Sergine, tragédienne bellement passionnée, en fille de Pilate.

NOTRE SUPPLÉMENT MUSICAL

Nous publions dans le présent numéro la délicieuse valse lente de *Namouna*, le ballet de Lalo que la direction de l'Opéra a récemment repris.

C'est le seul ballet qu'écrivit Edouard Lalo, l'auteur du *Roi d'Ys*, de la *Symphonie espagnole* et de la *Rapsodie norvégienne*, et il l'écrivit pour ainsi dire malgré lui puisqu'on lui commanda cette œuvre au lieu de jouer son *Roi d'Ys*, cet admirable drame lyrique qu'il avait offert à l'Opéra.

L'accueil que le public réserva du reste à *Namouna* ne fut pas des plus empressés puisqu'il n'y eut en tout et pour tout que quinze représentations. On accusa Lalo de wagnérisme, lui si français, si clair, si différent de la mentalité du maître allemand.

Aujourd'hui l'heure de la réparation a sonné pour Edouard Lalo, et l'on est tenté de trouver bien classique l'orchestration de *Namouna* dont la nouveauté avait alors effrayé.

Il sera facile de s'en rendre compte en jouant cette valse lente que danse à l'Opéra la si légère et si gracieuse M^{lle} Zambelli. Cette valse est en la mineur ; l'allure mélodique en est charmante, d'une mélancolie langoureuse. Rien n'est plus exquis que les modulations imprévues, que les transformations harmoniques très diverses du motif principal. Tout cela est d'une originalité puissante. Les auditeurs de 1908 en ont goûté la saveur, et il est hors de doute que *Namouna* va rester au répertoire de l'Opéra.

* *

La Habanera dont nous donnons un extrait est un drame lyrique d'un tout jeune compositeur, M. Raoul Laparra ; l'œuvre a été jouée avec un gros succès à l'Opéra-Comique.

La Habanera est en musique un essai de réalisme très intéressant. L'action et la couleur musicale font corps et ne peuvent se séparer l'une de l'autre ; l'effet scénique et l'effet sonore se complètent, se commentent simultanément, et laissent le spectateur haletant, angoissé.

M. Raoul Laparra a situé son drame en Espagne ; mais il ne nous montre pas l'Espagne sémillante, brillante, pailletée, que nous étions habitués à voir, en musique surtout. Il régit dans son œuvre je ne sais quelle saveur âpre, âpre ; c'est l'Espagne qui souffre et qui pleure, non l'Espagne qui chante et qui danse. C'est d'un art d'ailleurs très puissant, très solide.

Le prélude du deuxième acte est une des plus belles pages de cette œuvre hardie, où il était difficile de cueillir un passage pour les amateurs de musique, car c'est du théâtre d'action. Le motif de *la Habanera* domine ce prélude ; cet air revient hanter le cerveau de Pilar qui a assassiné son frère Pedro ; l'harmonisation en est des plus saisissantes. M. Laparra s'y révèle comme un musicien dont on peut attendre les œuvres les plus belles.

DOCUMENTS et INFORMATIONS

LA COMÈTE D'ENCKE.

On se souvient encore de la belle comète visible le matin au mois de juillet et d'août dernier. Depuis 1882 pareil spectacle ne s'était offert aux yeux des astronomes. Mais la comète Daniel s'éloigne de plus en plus et actuellement elle n'est même plus visible pour nos plus forts instruments.

En ce moment l'attention est attirée par une ancienne visiteuse, la comète d'Encke, qui nous revient tous les trois ans environ. C'est la trentième fois que les observatoires l'enregistrent.

Découverte par Pons, le 26 novembre 1818, ses éléments furent calculés par l'astronome français Bouvard et le mathématicien allemand Encke. On s'aperçut bientôt que la comète était périodique et que son orbite n'atteignait même pas celle de Jupiter : on avait donc dû l'enregistrer précédemment. Les recherches montrèrent, en

effet, que ses apparitions coïncidaient avec celle d'une comète de 1786 et de 1795. Sa période est la plus courte connue et, chose extraordinaire, au lieu d'être fixe elle paraît diminuer avec le temps. On pense que la comète qui s'avance très près du soleil circule dans un milieu résistant et qu'un jour ou l'autre elle tombera sur l'astre central de notre système.

La comète d'Encke sera au point de sa course le plus rapproché du soleil, le 30 avril prochain, c'est-à-dire que jusqu'à cette époque son éclat augmentera de plus en plus. Elle sera probablement visible à l'œil nu vers le commencement de mai dans la constellation du Bélier. Le 15 juin elle atteindra sa plus courte distance à la terre, 12 millions de lieues seulement la sépareront de nous.

Elle a été signalée pour la première fois par M. Wolf, de l'observatoire d'Heidelberg. Cet astronome qui venait de l'apercevoir sur un cliché photographique de la région où l'on espérait la découvrir, révélait peu après ce fait curieux que la comète avait été effectivement photographiée neuf jours plus tôt sans qu'on s'en doutât. Détail intéressant, on l'avait rarement observée aussi longtemps avant son périhélie, ce qui sans doute est attribuable pour une partie à la position favorable qu'elle occupe, mais aussi et surtout aux progrès réalisés dans cette partie de l'astronomie.

LA CRISE DU DIAMANT.

La répercussion de la crise financière américaine sur le commerce du diamant continue à se faire sentir. L'importation des diamants en Amérique, qui avait atteint 74 millions pendant une période de sept mois finissant en janvier 1907, est tombée à 40 millions pour les mois correspondants de 1908. Pour les perles et les pierres fines, les achats sont passés de 24 millions à 10 millions. D'autre part, dans le seul mois de janvier 1908, les Etats-Unis ont acheté pour 800.000 francs de diamants et 640.000 francs de perles et pierres, contre 9 millions et 2.800.000 en janvier 1907. Pour le mois de mars écoulé, le déficit atteint 15 millions. Dans ces conditions, les mines paraissent décidées à diminuer considérablement leur production.

Le contrat qui liait la De Beers et la mine Premier au syndicat du diamant ayant expiré le 31 mars, on a fait courir le bruit que la mine Premier était disposée à reprendre sa liberté et à écouler son diamant à des prix inférieurs aux cours actuels. Il n'en est rien. La mine Premier, nouvelle venue et disposant d'un petit capital, comprend des gisements où le diamant de seconde qualité est plus abondant que dans les gisements de la De Beers ; mais ces gisements sont fort riches, et leurs propriétaires souhaitent simplement traiter de puissance à puissance avec leurs aînés.

Actuellement, l'accord semble établi pour maintenir les cours, car une dépréciation du stock serait aussi désastreuse pour les actionnaires des mines que pour les lapidaires et les particuliers. Le diamant conservera donc son prix ; mais, comme le marché, par suite de la mévente, se trouve fort encombré, la réalisation d'une rivière sera, pendant quelque temps, peu avantageuse.

L'ÉLECTRISATION DES COURROIES.

Un chimiste allemand, M. Richter, a fait des expériences qui précisent de façon curieuse, les dangers de l'électrification que peuvent subir les courroies de transmission.

Quand une courroie devient un peu lâche, on augmente son adhérence en saupoudrant les poulies de résine pulvérisée. Or, par suite du frottement, la courroie prend souvent une charge d'électricité considérable. M. Richter a pu ainsi emmagasiner dans une courroie en cuir de 13 centimètres de largeur de l'électricité à la tension de 13.000 volts, fournissant une étincelle de 2 centimètres. Telle serait la cause d'un grand nombre d'explosions inexplicables qui se produisent dans les ateliers dont l'atmosphère renferme des vapeurs ou des poussières susceptibles de former des mélanges détonants.

La poudre de bronze augmente l'adhérence, sans danger d'électrification, par suite de sa conductibilité ; mais elle se détache rapidement de la courroie. M. Richter propose d'employer un mélange par parties égales d'eau et de glycérine neutre ; l'affinité de la glycérine pour l'eau conserve la courroie à l'état humide et empêche son électrification.



Un tableau banni du Salon de la Société Nationale : « Vision d'Allemagne », par Jean Veber.

UN TABLEAU BANNI DU SALON

Notre numéro annuel du Salon paraîtra le 2 mai. Il contiendra les œuvres les plus remarquées des deux expositions de la Société des Artistes français et de la Nationale. Mais, à ce dernier Salon, les visiteurs chercheront en vain, bien qu'elle figure au catalogue, la petite toile que nous reproduisons ici : « *Vision d'Allemagne* » (circuit du Taunus). C'est une peinture de M. Jean Veber qui représente l'empereur Guillaume II au moment où, avec ses aides de camp, épanoui, riant de bon cœur, il quitte la tribune d'où il a vu la course d'auto-

biles du Taunus. Cette petite composition était dans la manière habituelle de l'artiste, c'est-à-dire amusante, mais légèrement caricaturale. Guidée par un scrupule de courtoisie, l'Administration a cru devoir la faire enlever. Comme on a quelque peu parlé de l'incident, nous donnons, à titre de document, la *Vision d'Allemagne*.

UN MONUMENT AUX VICTIMES DE L'« IÉNA »

On a inauguré, le vendredi 10 avril, au cimetière de Lagoubran, près de Toulon,

le monument élevé par les soins du Souvenir français à la mémoire des victimes de la catastrophe de l'*Iéna*.

C'est un cénotaphe très simple. Sur deux de ses faces, sont gravés les noms des marins morts dans cette effroyable journée. Sur une des deux autres, une plaque de bronze porte l'inscription suivante : *Honneur et Patrie. Souvenir français. Le département de la Marine, l'escadre de la Méditerranée, la ville de Toulon aux officiers, officiers-mariniers et marins de l'Iéna, victimes de l'explosion du 12 mars 1907. A nous le souvenir, à eux l'immortalité.* La cérémonie, qu'avait précédée, le matin, une messe célébrée à l'église du Pont du Las, a été très émouvante.

Autour du monument, paré des plus belles couronnes qui avaient figuré aux obsèques, on avait groupé, sur deux rangs, les survivants de l'*Iéna*, les familles de quelques-uns des morts, accourues parfois de fort loin. En arrière se pressait une foule considérable au-dessus de laquelle flottaient les drapeaux et bannières des sociétés patriotiques de la région. Un piquet de marins en armes rendait les honneurs. Après la bénédiction du monument, des discours ont été prononcés par M. Nyesens au nom du Souvenir français, M. l'amiral Bellanger, etc. Puis, les assistants, recueillis, se sont retirés en défilant.

LE PROFESSEUR CORNIL

Le docteur Cornil, professeur honoraire à la Faculté de Paris, membre de l'Académie de médecine, président de la Société anatomique, ancien député et sénateur de l'Allier, son département natal, est décédé à Menton, où le retenait depuis trois mois l'état précaire de sa santé. Né à Cusset

en juin 1837, il était âgé de soixante-dix ans. Médecin des hôpitaux, après avoir obtenu l'agrégation, il s'était tout entier consacré à l'enseignement de l'anatomie pathologique, et ses travaux considérables dans cette branche de la science fournirent la matière de manuels devenus classiques.



Le professeur Cornil. — Phot. Pirou St-Germain.



Inauguration d'un monument aux victimes de l'*Iéna* dans le cimetière de Lagoubran.

Phot. Marius Bar.

Ce savant éminent avait eu, d'autre part, une carrière politique bien remplie. Ami personnel de Gambetta, il représenta l'Allier, d'abord à la Chambre, puis au Sénat ; c'est dans cette assemblée surtout qu'il eut l'occasion d'apporter l'utile concours de ses lumières spéciales à la discussion des réformes législatives concernant l'hygiène publique.