

Les attrait du Lac de Joux.

Ce fut une belle journée pour les sports que le dimanche 7 février. En appréciant le soleil radieux dont nous sommes gratifiés, depuis plus d'un mois, nous annonçant le printemps encore lointain, on ne peut s'empêcher de songer à ces dimanches détestables de l'été et se demander pourquoi, à quoi il faut attribuer ces caprices de la nature.

Aux deux extrémités de notre lac, il y avait foule et grande animation. Les patinoires aménagées au Pont par les soins de la Société de Développement et Sports, au Rocheray, par M. M. Roth, hôtelier, permettent aux amateurs de patin de pratiquer ce sport en toute sécurité.

Il semble cependant que c'est plutôt les avions qui attirèrent le plus grand nombre de curieux. Les vols avec passagers, organisés par l'Ecole de pilotes de la Blécherette eurent un succès magnifique puisque l'on a du refuser des inscriptions, faute de temps. Environ 80 vols ont été exécutés samedi et dimanche, avec une sécurité absolue, par les pilotes Kammacker, directeur de l'Aérodrome de la Blécherette, Tardy et Guggenheim.

C'était un spectacle impressionnant (pour nous qui n'y sommes pas encore habitués) que de suivre les évolutions des grands oiseaux rouge et bleu. Les amateurs du baptême de l'air furent enchantés et l'on vit même des dames rechercher l'émotion d'un petit voyage aérien ainsi que le spectacle, inédit pour la plupart des mortels, d'un paysage à vol d'oiseau.

La foule était si dense au lieu d'atterrissage que l'on entendit parfois quelques sinistres craquements, venant rappeler au public la fragilité de l'endroit. Il n'y avait pourtant aucun danger, 30 cm. de glace peuvent supporter beaucoup de monde. C'est cependant la nature du lieu qui a empêché les organisateurs du meeting de venir avec un plus gros appareil et les obligea à se contenter d'un petit monoplane qui ne pouvait, hélas, prendre qu'un seul passager à la fois. Pour ce baptême d'un nouveau genre, il y eut beaucoup d'appelés, mais peu d'élus.

Il est probable que dimanche prochain 14 février, si le beau temps continue, une manifestation semblable sera organisée sur le lac, avec un avion 6 places, toutefois si Berne y consent.....

* * *

La vue de ce « plus lourd que l'air » évoluant avec tant d'aisance au-dessus de notre vallée, démontrant fort bien à quel point le génie humain a fait la conquête de l'air

nous a fait penser à tant la conquête de l'air pas de cette conquête, aux temps des frères Montgolfier, de Pilâtre des Roziers et à tant d'autres valeureux pionniers d'une science toute nouvelle. A cette époque, il ne s'agissait encore que du plus léger que l'air. La première ascension d'un ballon, gonflé à l'air chaud, qui eût lieu le 5 juin 1783 se fit sans passagers d'aucune sorte. Le lancement du premier ballon gonflé à l'hydrogène se fit le 27 août de la même année, également sans passagers. Ce dernier provoqua une terreur panique chez les paysans de la contrée où il alla échouer. Les curés de l'endroit affirmèrent que c'était là une bête de l'Apocalypse..... On fit des processions pour l'exorciser. Celles-ci ne produisant pas l'effet voulu, un paysan, plus courageux que les autres, s'arma de son fusil de chasse et tira sur l'enveloppe. L'hydrogène s'échappa par l'ouverture ainsi pratiquée, et la chronique raconte que la bête expira en répandant une odeur nauséabonde. Sitôt qu'il fut complètement dégonflé, la foule et ses conducteurs spirituels en tête, s'acharnèrent après la pauvre enveloppe, qui n'en pouvait mais, et la déchirèrent en mille morceaux, au grand dam des possesseurs de la machine qui arrivèrent juste pour voir se consommer le sacrifice.

L'autorité d'alors trouva prudent, avant de laisser renouveler les expériences, de renseigner le peuple, au moyen de circulaires, sur la nature de ces nouveaux engins, afin d'éviter le retour de pareilles mutilations.

Cette perspective de la conquête d'un domaine réservé jusqu'alors aux seuls oiseaux excita des imaginations au plus haut point. On imagina les machines les plus diverses et les plus fantastiques. Un certain professeur Roberston proposa à l'époque une machine, volante, sorte de vaisseau aérien, ayant 150 pieds de diamètre et pouvant enlever 72,954 kg. (que de précisions). Elle devait pouvoir emporter 60 personnes, et pourvoir à leur existence pendant plusieurs mois.

Voici du reste, à titre de curiosité, une description de cette machine, telle qu'on la voit sur les estampes de l'époque. Elle n'est pas sans humour.

« Le ballon, est de 150 pieds de diamètre, en soie écrue, fabriquée exprès à Lyon, verni intérieurement et extérieurement avec du caoutchouc. Ce globe enlève un navire qui réunit toutes les choses nécessaires aux commodités, aux observations et même aux plaisirs des voyageurs.

1. Un petit navire pourvu de sa voilure, agrès, et capable de tenir la mer, afin que si le ballon, porté sur l'Océan, ne pût, par vétusté, servir, les voyageurs eussent le moyen de se séparer de l'aérostat et revenir par mer.

2. Un grand magasin, ou cave, pour conserver l'eau, le vin et toutes les substances

alimentaires à l'expédition. Il sert en même temps de contre-poids au ballon.

3. Des échelles de soie, pour communiquer facilement dans tous les points du globe.
4. Un logement pour *dames curieuses* (cage suspendue à côté du tonneau). Ce pavillon est éloigné du grand corps de logis, de crainte de donner des distractions aux voyageurs.
5. Logement du garde gouvernail.
6. Une salle destinée aux récréations, à la promenade et aux exercices gymnastiques.
7. La cuisine sans cheminée; et très éloignée du ballon. C'est le seul endroit où l'on puisse faire du feu. A la suite un atelier pour la menuiserie, le serrurerie, la mécanique, la buanderie, etc., etc.
8. Chambre du médecin.
9. Un théâtre, salon pour la musique, orgue, etc.
10. Une salle d'étude, des cabinets de physique et d'histoire naturelle.

« *Le Globe* », tel était le nom de cet engin. Il projetait de faire des voyages aux deux pôles. Tout, disait le prospectus, serait là à souhait. Quiconque voudra s'entretenir avec des gens d'esprit trouvera à qui parler; quiconque sera bête ne manquera pas d'égal. »

Les ateliers de Friederichshafen ne nous ont pas encore donné pareille merveille.

* * *

Nous pensons que les photos ci-dessous correspondent à la journée d'aviation du 7 février 1932. Mais comme il y eut plusieurs manifestations de ce genre, nous ne pouvons pas le certifier de manière formelle.



