

Papeete, le 26 avril 1872.
GIBARD.

Archives PF-Messenger-04/05/1872

général, de l'air, et qu'il pourra toujours convenir de l'accomplir.

M. Roussin, directeur général des postes, a fait offrir à M. Dupuy de Lôme, de lui faire accomplir par un aérostat ordinaire, par le ballon de la Seine, l'accomplissement de sa prochaine expérience. M. Dupuy de Lôme a accepté la proposition de cet éminent administrateur, auquel nous devons l'organisation du service aérien pendant le siège de Paris. En effet, rien n'est plus propre à démontrer la valeur des machines construites par M. Dupuy de Lôme, qu'une telle combinaison, dont l'idée appartient tout entière à M. Rampont.

Les deux ballons partiront de lieu choisi pour leur ascension. Ils se tiendront l'un et l'autre à l'altitude convenue à l'avance, et ils resteront en l'air un temps également convenu avant de procéder à l'ascension.

Pendant tout le temps de l'ascension, le ballon dirigeable mettra le cap à 83 degrés du lit du vent, suivant le procédé indiqué par M. Dupuy de Lôme dans sa communication du 5 février. Au contraire, le ballon rond suivra le courant d'air dans lequel il aura été engagé. L'équipage de M. Dupuy de Lôme posera l'hélice avec tout le vigueur qu'il peut développer d'une manière continue. S'il y a une machine à bord, elle marchera à pleine vitesse tout le temps que le ballon restera en l'air.

En joignant par une ligne droite sur la carte le lieu de l'atterrissage et le lieu de départ du ballon rond, on aura la direction moyenne du lit du vent pendant la route. Cette ligne, évaluée en kilomètres, donnera également la vitesse moyenne du vent que le ballon rond aura suivi comme une bouée.

Puisque le mouvement de l'hélice motrice ne doit point imprimer de vitesse sensible dans le sens même du lit du vent, l'aérostat dirigé doit toucher terre quelque part sur le cercle décrit du lieu d'ascension comme centre avec la route du ballon rond comme rayon. L'angle formé par les rayons dirigés sur le point d'atterrissage des deux ballons donne l'angle moyen de déviation d'atterrissage du ballon dirigeable à l'aide de l'hélice motrice. Quant au chemin linéaire parcouru à ce mécanisme, il sera l'arc d'une spirale qu'il est facile de calculer avec les éléments précédents. Il ne différera pas sensiblement de l'arc de cercle compris entre les points d'atterrissage des deux ballons.

L'expérience aura lieu un jour où le courant aérien possèdera une assez grande épaisseur, afin de s'assurer que de faibles changements de niveau ne peuvent point porter l'un ou l'autre ballon dans des courants différents.

Le choix du jour favorable est très tôt avec le secours que donne la géographie clinique pour la prévision du temps.

La trajectoire suivie par l'un et l'autre aérostat sera, en outre, déterminée rigoureusement à l'aide de l'instrument fort ingénieux que M. Dupuy de Lôme a imaginé.

C'est par erreur que M. Dupuy de Lôme en a attribué l'invention à M. Janssens, dans sa note du 5 février. L'instrument de M. Janssens était si compliqué qu'il ne pouvait être construit. Non plus que le nôtre, il n'offre aucun rapport avec celui de M. Dupuy de Lôme.

C'est avec une vive satisfaction que le public scientifique verra l'administration des postes se préoccuper de prêter son concours à des expériences si importantes.

La dernière expérience a coûté à M. Dupuy de Lôme plus de onze mille francs. On comprend que l'honorable ingénieur ne multiplie point des essais aussi dispendieux. Ne serait-il pas à désirer que le grand des dépenses si considérables ne retombe pas entièrement sur l'inventeur d'un système dont on se préoccupe tant en ce moment ?

W. DE FOSVILLE.

Pendant l'année 1871 et depuis le traité de paix seulement, quatre généraux ont été mis dans le cadre de réserve en vertu de décisions du Président de la République. Le nombre des généraux qui ont péri pendant la guerre ou pendant la Commune était de 36, il en restait que le nombre des officiers généraux qui ont cessé d'appartenir au cadre d'activité depuis la guerre est de 56. Jamais l'armée n'avait en si peu de temps fait de semblables pertes.

On s'occupe activement en ce moment d'élargir les deux ports de Douvres et de Calais afin de faciliter le transit international entre ces deux points, ou spécialement au vue des rapports directs entre l'Angleterre et l'Autriche par la France et l'Allemagne, ces rapports devant se multiplier dans une très forte proportion à l'époque de l'exposition universelle de Vienne. Le gouvernement anglais a déjà autorisé les travaux nécessaires pour l'élargissement du port de Douvres. En France, M. Scott-Russell, un ingénieur anglais, fait actives démarches pour faire adopter un projet présenté par lui au ministère des travaux publics, et qui consiste à améliorer complètement le canal de Calais. Le ministre en a même promis l'exécution de ce projet, et l'ingénieur se fait fort d'achever les travaux avant deux ans. — Une compagnie anglaise fait construire un grand bateau sur le modèle du *Great-Eastern*, pouvant prendre à bord deux trains complets, qui périurait en même temps de la station Victoria. Ces trains, organisés comme en Amérique, pour des salons-dortoirs et d'un restaurant, iraient directement de Londres à Vienne, l'un par Cologne et Francfort, le second par Paris, Strasbourg, Mannheim, de sorte que les changements de voiture, si fréquents aujourd'hui, seraient égarés aux voyageurs.

ANNONCES HYDROGRAPHIQUES

Océan Atlantique Nord

COTE N. O. DE FRANCE.

Veu à l'écipse sur les côtes de France.
Le Ministère des travaux publics porte à la connaissance des navigateurs qu'à partir du 1^{er} mai 1872 on allumera un nouveau feu dans une tour récemment construite sur la grande roche de Pierres-Nuées, côte Nord de l'Irlande, France.

Le feu sera rouge, à l'éclat de 10 secondes et de 10 secondes ; il sera élevé de 27-30 m-dessus du niveau des plus hautes mers, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 12 milles.
L'appareil d'éclairage sera dioptrique et à lentilles, du quatrième ordre.
La tour, qui est en maçonnerie, est élevée de 25 mètres au-dessus du sommet de la roche, et sa position est donnée par 49° 16' 48" N., 2° 15' 15" O.
Le phare a été par lui-même établi sur l'extrémité de la chaîne des Pierres Nuées, et l'éclairage à basse-mer est en élévation de 140 mètres au-dessus du S. O.

Voyez la série C. n° 225 ; les cartes n° 87, 104, 109, 1025, 2150, 2173, 2187, et l'instruction n° 181, page 255.

Ballage des côtes de France.

MORREAU. — Le tour-balise du Grand-Cochon, situé à l'est de l'entrée de la rivière de Quimper, a été recouvert par la mer lors des dernières tempêtes.

MARCHE. — Les quatre bouées qui signalent l'entrée du havre de Regno-villo sont avariées par les réparations.

MER MÉDITERRANÉE.

COTE S. DE FRANCE.

Veu à l'écipse sur les côtes de France.
Le Ministère des travaux publics porte à la connaissance des navigateurs qu'à partir du 15 novembre 1871, on allumera un nouveau feu dans une tour récemment construite à l'entrée du port de Fréjus, baie de Marseille.

Le feu sera à l'éclat de 10-12 m-dessus du niveau des plus hautes mers, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 12 milles.
L'appareil d'éclairage sera dioptrique et du quatrième ordre.
La tour est en maçonnerie, en pierres, placée sur l'extrémité du mur d'abri du môle Neuf, et elle s'élève de 6-10 m-dessus du commencement de sa construction.
Sa position est donnée par 43° 16' 48" N., 2° 38' 38" E.
On lui remplacera le feu blanc qui était établi sur une pénole en charpente. Voyez la série D. n° 125 ; les cartes n° 1012, 1143, 2474, 2601.

12 milles est.

Modification du feu du port de Bône.

Le Ministère des travaux publics porte à la connaissance des navigateurs qu'à partir du 1^{er} janvier 1872, le feu placé sur le fort du port de Bône présente un nouveau feu rouge vers les approches des embouchures du Rhône et du Rhin. Le feu rouge sera visible de 8 milles environ et le feu blanc de 12 milles.

Le feu rouge embrassera un espace angulaire de 40 degrés compris entre une ligne passant par le fort de Bône et l'extrémité du canal Saint-Louis du côté de terre, et une ligne passant du même fort et passant au sud en dehors des fords de 10 mètres du côté du large.

On éteindra tous les dangers des embouchures du Rhône en substituant toujours la lumière blanche au feu.

Série D. n° 129 ; cartes n° 1034, 1129, 1244, 1263 et 2474.

1^{er} décembre 1871.

SOUSCRIPTION

PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ DE GUERRE

(Voir le Message du 27 avril.)

CERCLE CIVIL.

Morant de la 1^{re} liste : 2,915
Dont 1,750 fr. payés à M. Toubard, président du Comité de Saint-François.

GENDARMERIE COLONIALE — DÉTACHEMENT DE TARTI.

— 2^e Liste —

Brach, sous-officier, 10
Lefebvre, 10
Garnier, 10

ÉTAT CIVIL.

Etat des mouvements survenus dans l'état civil de la commune de Pappea pendant le mois d'avril 1872.

NAISSANCES.

27 avril — Sophie Gaudet, fille de Pierre Gaudet et de Caroline Faute.

27 avril — Mary Terminus Dean, fille de Henry Dean et de Mariana Butler.

MARIAGES.

3 avril — Entre Jean-Baptiste-Benoît-Marie Aguirre et deuzième Adèle-Amélie-Rosine Feraud Maron.

13 avril — Entre Jean-Baptiste-Salvador, comte de Chilly, et de la vicomtesse Terminus-Marguerite Bizard.

DÉCÈS.

11 avril — Pampou, immigrant de l'île de Papoua (Napa Nu), décédé à Mahina.

11 avril — Louis-Alexandre Platte, platinier de l'île de Papoua, âgé de 50 ans.

21 avril — Jacques Rado, capitaine au long cours, âgé de 71 ans.

21 avril — Maître, immigrant de l'île de Papoua (Napa Nu), décédé à Mahina.

22 avril — Thomas Harris, marin, âgé de 32 ans.

23 avril — Robison, immigrant de l'île de Papoua (Napa Nu), décédé à Mahina.

ATTAQUES.

Un décès déclaré.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPPEA

Du vendredi 26 avril au jeudi 2 mai 1872 inclus.

NAVIRES DE COMMERCE ÉTRANGÈRES.

27 avril. Goël. de Rarotonga Ngari, de 46 ton., cap. Tamatari, ven. d'At-tamara en 1 jour.

27 avril. Goël. allemande Tahiti, de 120 ton., cap. Eggers, ven. de Hambourg, touchant à Valparaiso, en 156 jours.

30 avril. Goël. hollandaise anglaise John Williams, de 186 ton., cap. Turpie, ven. de Sydney au 42 jours, jaugeant 2 indigènes débarquant.

NAVIRES DE COMMERCE NATIONALES.

30 avril. Goël. du Protect. Ancille, de 70 ton., cap. Mart, all. aux Marqueses, 16 paquets.

1^{er} mai. Goël. de Rarotonga Forth, de 46 ton., cap. Elder, all. à Rarotonga.

1^{er} mai. Goël. de Rarotonga Ngari, de 46 ton., cap. Tamatari, all. à At-tamara.

BÂTIMENTS SUR RADE.

DE COMMERCE.

11 avril. Goël. anglaise Queen, de 46 ton., cap. Vail.

11 avril. Brig-goël. américaine Tanager, de 120 ton., cap. Chapman.

11 avril. Goël. du Protect. Ancille, de 46 ton., cap. Elmcott.

27 avril. Goël. allemande Tahiti, de 120 ton., cap. Eggers.

30 avril. Goël. hollandaise anglaise John Williams, de 186 ton., cap. Turpie.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPPEA

Du 26 avril au 2 mai 1872.

NAVIRES DE COMMERCE ÉTRANGÈRES.

2 mai. Goël. de Rarotonga Ngari, de 46 ton., cap. Tamatari, ven. de Pa-péa, 2 passagers.

NAVIRES DE COMMERCE NATIONALES.

26 avril. Goël. de Rarotonga Ngari, de 46 ton., cap. Tamatari, all. à Pa-péa.

NAVIRES SUR RADE.

13 avril. Goël. français Marguerite, de 12 ton., cap. Constant.

13 avril. Goël. du Protect. Ancille, de 46 ton., cap. Elmcott.

27 avril. Goël. allemande Tahiti, de 120 ton., cap. Eggers.

30 avril. Goël. hollandaise anglaise John Williams, de 186 ton., cap. Turpie.

1^{er} mai. Goël. du Bulletin officiel des Etablissements, année 1871, a paru aujourd'hui.

ANNOUNCES

LES NUMÉROS CAGNANTS, ÉVALUÉS À 4,000 FR

Le jour du Tirage sera ultérieurement fixé.

M.M. F. Cardella, Th. Van der Voort, S. Broiliet, V. Radoic, C. Thigau

AVEN

AVEN NOTICE

AVIS NOTICE

A VENDRE

BOIS DE CONSTRUCTION

PORTES et FENÊTRES.
Conditions de vente : Au comptant.

S'adresser chez M^{lle} Georget, de 10 à 11 h. du matin, et de 5 à 6 h. du soir.

LUMBER

66	44	12	1x3	4	66	40
PINE	44	66	1x6	4	66	44
PICKETS, 5 fast,	-	-	-	2 3/4	44	66

SHINGLES, Fr. 22.50 per thousand.
Terms of sale : CASH.

Apply to Mrs. Georgel's, from 10 to 11 A.M., and 3 to 5 P.M.

Nettop. All donations made to the Lottery are published in the *Cerise* list, which goes in the public press every Friday at 2 10 o'clock.

Prize for 1 franc. For the benefit of the subscription for the war indemnity.

U.S. A. 20,500,000

1000

Entrance fee: 1 franc, for the benefit of the subscription for the war indemnity.

est d'empêcher qu'aucun des deux ne soit
nommé au Corps Civil.

RECEIVED

100

A horizontal number line with arrows at both ends. There are 11 evenly spaced tick marks, labeled with integers from 0 to 10. The number 5 is circled.

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

11

nives. PF-Mes

-Me