

LES BALLONS MONTES PENDANT LE SIEGE DE PARIS

18 Septembre 1870 – 28 Janvier 1871

II^e partie

Extraits et Notes de lectures

Yves Cocoual

Ce n'est certes pas son seul mérite, mais la lettre que M. Mefsurier adresse à Mme Simpson à Londres, par les différents cachets qui y figurent, donne des indications fort intéressantes.



PARIS

5^E 29 SEPT 70

R. DE PALESTRO

Nous sommes au onzième jour du "Siège de Paris" qui s'achèvera le 28 février 1871.

Depuis le 18 septembre, Paris est totalement encerclée par les armées allemandes et toutes les communications avec la province sont coupées: plus de train, plus de télégraphe, le franchissement des lignes ennemies est trop périlleux ou impossible, impossible aussi d'expédier des dépêches pour le Gouvernement de Défense nationale, ou de faire parvenir du courrier aux parents ou aux proches pour les citoyens.



L'étoile chiffrée sur le timbre porte le numéro 16

Elle correspond au bureau postal de quartier dont l'adresse peut changer. Ainsi, le bureau n°16 s'est-il trouvé successivement rue Neuve-Bourg-l'Abbé, rue de Palestro puis rue Turbigot entre 1863 et mars 1876

PAR BALLON MONTÉ

Aujourd'hui une telle lettre porterait l'indication "par avion" mais à l'époque le mot avion n'existe pas encore dans la langue française. Il ne sera créé par Clément Ader que quelques années plus tard, en 1875, lorsqu'il devra nommer son engin volant ailé et en déposer le brevet d'invention.

Depuis plusieurs jours (décret du 26 septembre) un service de courrier postal a été mis en place: les lettres, dépêches et journaux sont expédiés au-delà des lignes "prussiennes" par "ballon monté". Un énorme ballon gonflé au gaz de ville (hydrogène bicarboné¹) emporte une nacelle d'osier chargée de plusieurs dizaines voire centaines de kilos de courrier tassé dans des sacs postaux très souvent accrochés à l'extérieur avec les sacs de sable servant de lest. Dans le "panier d'osier", un pilote, un ou plusieurs passagers et encore du courrier, du matériel et du lest. . Accrochées à la nacelle, des cages spécialement conçues abritent des pigeons voyageurs qui rapporteront à Paris des messages miniaturisés par un nouveau système photographique. La nacelle n'est pas très grande, le confort rudimentaire et la navigation incertaine car ces ballons qui ne sont pas encore dirigeables² et se déplacent littéralement "au gré des vents" ne prennent pas toujours terre à l'endroit espéré.



Cachet en bas à gauche. C'est le cachet d'arrivée; on peut y lire notamment:

LONDON S W

C 7

PAID (surchargé d'un cachet PD = Payé jusqu'à Destination ou PP: Port Payé?)

OCT 8 70

Il semble donc bien que cette lettre soit arrivée à Londres le 8 octobre 1870.

Création du service postal par ballons montés

Ce service postal par ballon monté est organisé par le décret du 26 septembre 1870:

1. Art. 1^{er}. L'administration des postes est autorisée à expédier par la voie d'aérostats montés les lettres ordinaires à destination de la France, de l'Algérie et de l'étranger.
2. Art. 2. Le poids des lettres expédiées par les aérostats ne pourra dépasser 4 grammes. La taxe à percevoir pour le transport de ces lettres reste fixé à 20 centimes. L'affranchissement est obligatoire.
3. Art. 3. Le Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent décret.

¹ "On se contente de gaz d'éclairage, de l'hydrogène bicarboné, provenant de la décomposition de la houille qui est environ deux fois plus léger que l'air " (Marion Fulgence – Les ballons et les voyages aériens – Hachette - 1881 p.32)

² En octobre 1870, l'ingénieur Dupuy de Lôme se verra attribué une subvention de 40 000 francs pour mettre au point son projet de dirigeable. Projet qui ne sera réalisé en février 1872, et qui lui valut de nombreuses critiques.

Un second décret du même jour autorise le transport par ballons libres et non montés de cartes-réponses "en papier vélin du poids de 3 grammes au maximum, 11 centimètres de long sur 7 centimètres de large", mais ces cartes ne devront pas comporter de "renseignements de nature à être utilisés par l'ennemi".

Soixante-quatre ballons montés quitteront Paris avec des fortunes diverses. Quelques tentatives pour regagner la capitale par ballons se solderont par des échecs.

Quel ballon a transporté la lettre de M. Mefsurier?

La liste des ballons montés, même si leur nombre varie un peu, est bien connue et facilement accessible sur des sites de philatélistes. Les lettres, timbres et cachets de cette période, particulièrement recherchés, sont l'objet d'études très détaillées. De nombreux ouvrages sont aussi consacrés aux ballons montés du Siège de Paris à leurs pilotes et leurs passagers ainsi qu'à des récits de voyages écrits par les aéronautes eux-mêmes: Nadar, Godard, Tissandier, Fonvielle ou Martin pour n'en citer que quelques-uns.

Le cachet de la lettre indique "29 septembre 1870". La liste des ballons nous apprend que deux aérostats sont partis le 30 septembre 1870 avec du courrier daté du 29: "*Le Céleste*", monté par Gaston Tissandier et "*Le non dénommé n°1*", un ballon non monté, construit par Eugène Godard à la suite d'un contrat passé avec l'administration des postes.

"*Le non dénommé n°1*" en papier doublé et huilé mesure 6m de diamètre et doit pouvoir, par contrat, emporter 50 kg de courrier. Le prix, fixé à 150 francs maximum, est payé dès que le ballon est hors de vue (comme pour tous les ballons-postes lors du siège)³. Il s'envole vers midi mais se dégonfle rapidement et victime de tirs des soldats allemands il tombe dans un bois. Les cartes-postes (4 kg) sont éparpillées, récupérées puis détruites.

Ce sera la seule tentative par aérostat non monté et comme il ne transportait en principe que des cartes-postes, pas de lettres, on peut donc penser que la lettre adressée à Mme Simpson était dans l'autre ballon, le *Céleste*.

Son pilote, Gaston Tissandier, constructeur et pilote déjà réputé, a raconté ce voyage, le neuvième pour lui⁴. Voici quelques extraits de son récit:

"Il fut convenu que je partirais seul dans la nacelle du petit ballon l'*Hirondelle*, appartenant à M. Giffard, et avec lequel j'avais exécuté le voyage de Paris à Neuilly-Saint-Front. Ce ballon avait changé de nom; on venait de l'appeler *Céleste*. Ce nouveau baptême ne l'avait pas rajeuni; je ne tardai pas à reconnaître qu'il était dans un état déplorable. Mais j'avais promis de partir pour emporter des dépêches urgentes; aussi, le 30 septembre à cinq heures du matin, commença-t-on le gonflement du *Céleste*, dont l'étoffe, toute gelée pendant la nuit, était devenue roide et cassante.

Le ballon est criblé de trous; une couturière les répare tant bien que mal au fur et à mesure qu'ils se laissent voir. Dans la hâte du départ, on se contente parfois d'y coller des bandelettes de papier. Je dois avouer que je ne me trouvais alors que médiocrement rassuré.
[...]

³ Les ballons du siège de Paris, Victor Debuchy, p.68

⁴ Histoire de mes ascensions – Récit de vingt quatre voyages aériens, par Gaston Tissandier – Maurice Dreyfous, Éditeur – Paris 1878 ([doc Gallica.fr](http://doc.Gallica.fr))

Cependant MM Bechet et Chassinat arrivent de la Poste avec des ballots de lettres. M. Hervé Mangon⁵ me dit que le vent est favorable, qu'il souffle de l'est et que je vais descendre en Normandie. Puis M. Ernest Picard, alors Ministre de l'Intérieur, auquel je suis spécialement recommandé, demande à m'entretenir; pendant une heure, il m'informe des recommandations que j'aurai à faire à Tours au nom du gouvernement de Paris; il me remet un petit paquet de lettres importantes que je devrai, dit-il, avaler ou brûler en cas de danger. Sur ces entrefaites, le soleil se lève, et le ballon se gonfle. Ma foi, le sort en est jeté. Pas d'hésitations!

A neuf heures, le ballon est gonflé, on attache la nacelle. J'y entasse les sacs de lest et trois ballots de dépêches pesant 80 kilos.

On m'apporte une cage contenant trois pigeons.

-Tenez, me dit Van Roosebeke⁶, chargé du service de ces précieux messagers, ayez bien soin de mes oiseaux. A la descente vous leur donnerez à boire, vous leur servirez quelques grains de blé. Quand ils auront bien mangé vous en lancerez deux, après avoir attaché à une plume de leur queue la dépêche qui nous annoncera votre heureuse descente. [...]

Je monte dans la nacelle au moment où le canon gronde avec une violence extrême⁷. J'embrasse mes deux frères et mes amis. Je pense aux soldats qui combattent et qui meurent à deux pas de moi. L'idée de la patrie en danger remplit mon âme. On attend là-bas ces ballots de dépêches qui me sont confiés. Le moment est grave et solennel; nul sentiment d'émotion ne saurait plus m'atteindre.

Lâchez tout!⁸

Me voilà flottant au milieu des airs! [...]

Mon ballon s'élève dans l'espace avec une force ascensionnelle très-modérée. Je ne quitte pas de vue l'usine de Vaugirard⁹ et le groupe d'amis qui me saluent de la main. [...]

Il est neuf heures cinquante et je plane à 1000 mètres de haut; mes yeux ne se détachent pas de la campagne, où j'aperçois le spectacle navrant qui ne s'effacera jamais de mon esprit. Ce ne sont plus les environs de Paris, riants et animés, ce n'est plus la Seine, dont les bateaux sillonnent l'onde, où des canotiers agitent leurs avirons. C'est un désert, triste, dénudé, horrible. Pas un habitant sur les routes, pas une voiture, pas un convoi de chemin de fer. Tous les ponts détruits offrent l'aspect de ruines abandonnées; pas un soldat, pas une sentinelle; rien, rien, l'abandon du cimetière [...]

Il est dix heures; le soleil ardent donne des ailes à mon ballon; le gaz contenu dans le *Céleste* se dilate sous l'action de la chaleur; il sort

⁵ Responsable des services de la météorologie

⁶ Il fournira trente deux pigeons voyageurs pendant le siège

⁷ A ce moment avait lieu le combat de Chantilly. La brigade Susbielle faisait une reconnaissance sur le bas-Meudon (Note de G. Tissandier)

⁸ Formule très souvent qualifiée de "sacramentelle" dans de nombreux récits.

⁹ L'usine à gaz située près de la rue de Vaugirard

avec rapidité par l'appendice ouvert au-dessus de ma tête, et m'incommoder momentanément par son odeur. J'entends un léger roucoulement au-dessus de moi. Ce sont mes pigeons qui gémissent. Ils ne paraissent nullement rassurés et me regardent avec inquiétude.

L'aiguille de mon baromètre Bréguet tourne assez vite autour de son cadran, elle m'indique que je monte toujours ... puis elle s'arrête à une altitude de 1800 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Il fait ici une chaleur vraiment insupportable: le soleil me lance ses rayons en pleine figure et me brûle; je me désaltère d'un peu d'eau. Je retire mon paletot, je m'assieds sur mes sacs de dépêches et, le coude appuyé sur le bord de la nacelle, je contemple en silence l'admirable panorama qui s'étale devant moi.[...]

Le vent me pousse toujours dans la direction de l'ouest comme l'atteste ma boussole. Après Saint-Cloud, c'est Versailles qui étale à mes yeux les merveilles de ses monuments et de ses jardins.

Jusqu'ici je n'ai vu que désert et solitude, mais au-dessus du parc la scène change. Ce sont les Prussiens que j'aperçois sous la nacelle. Je suis à 1600 mètres de haut; aucune balle ne saurait m'atteindre. Je puis donc m'armer d'une lunette et observer attentivement ces soldats, lilliputiens vus d'en haut. [...]

Un certain mouvement se produit de toutes parts. Des Prussiens [...] se lèvent et dressent la tête vers le *Céleste*. Quelle joie j'éprouve en pensant à leur dépit. –Voilà des lettres que vous n'arrêterez pas, et des dépêches que vous ne pourrez lire. Mais je me rappelle au même moment qu'il m'a été remis 10000 proclamations imprimées en allemand à l'adresse de l'armée allemande. J'en empoigne une certaine que je lance par-dessus bord. [...]

Le *Céleste* se maintient à 1600 mètres d'altitude, je n'ai pas à jeter une pincée de lest, tant le soleil est ardent; car il n'est pas douteux que mon ballon fuit, et, sans la chaleur exceptionnelle de l'atmosphère, mon mauvais navire n'aurait pas été long à descendre avec rapidité et peut-être au milieu des Prussiens. En quittant Versailles, je plane au-dessus d'un petit bois. Tous les arbres sont abattus au milieu du fourré; le sol est aplani, une double rangée de tentes se dressent des deux côtés de ce parallélogramme. A peine le ballon passe-t-il au-dessus de ce camp, j'aperçois les soldats qui s'alignent; je vois briller de loin les baïonnettes; les fusils se lèvent et vomissent l'éclair au milieu d'un nuage de fumée.

Ce n'est que quelques secondes après que j'entends au-dessous de la nacelle le bruit des balles et la détonation des armes à feu. Après cette première fusillade c'en est une autre qui m'est adressée et ainsi de suite jusqu'à ce que le vent m'ait chassé de ces parages inhospitaliers. Pour toute réponse, je lance à mes agresseurs une véritable pluie de proclamations. [...]

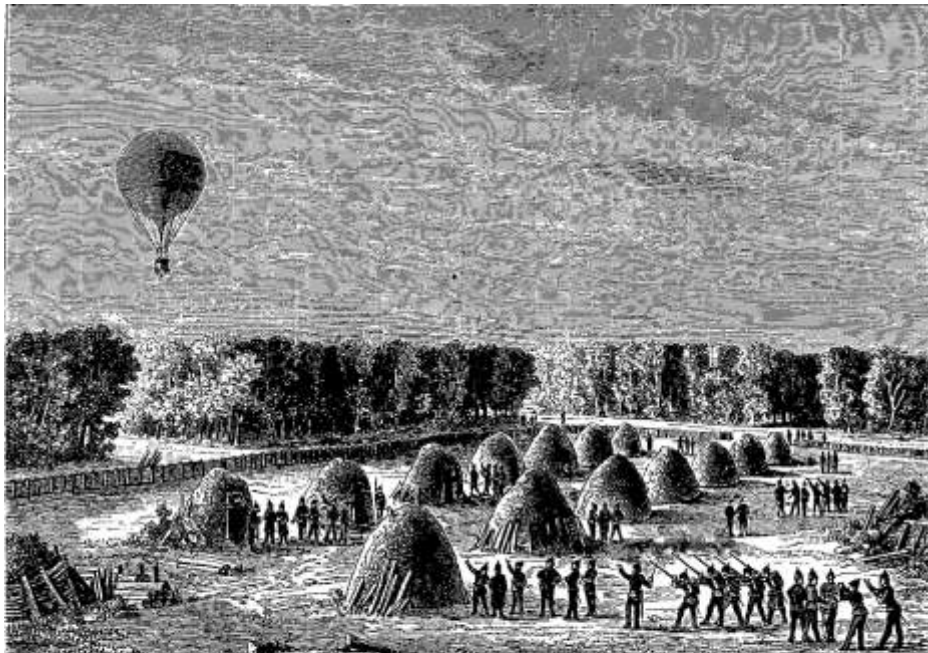
S'il trace en l'air son sillage au-dessus d'une forêt, le voyageur aérien est brusquement saisi d'une impression de fraîcheur étonnante. C'est ce que j'éprouve à 10 heures 45 en passant à 1420mètres au-

dessus des arbres de la forêt d'Houdan. Mais ce froid que je ressens, après une insolation brûlante, le gaz en subit comme moi l'influence; il se refroidit, se contracte, l'aérostat pique une tête vers la forêt.

Je me jette sur un sac de lest, que je vide par-dessus bord, mais mon baromètre m'indique que je descends toujours; le froid me pénètre jusqu'aux os. Voilà le ballon qui atteint rapidement les altitudes de 1000 mètres, de 800 mètres, de 600 mètres. Il descend encore. Je vide successivement trois sacs de lest, pour maintenir mon aérostat à 500 mètres seulement au-dessus de la forêt; car il se refuse à monter plus haut.

A ce moment je plane au-dessus d'un carrefour. Un groupe d'homme s'y trouve rassemblé; grand Dieu! Ce sont des Prussiens. En voici d'autres plus loin; voici des uhlands, des cavaliers qui accourent par les chemins. Je n'ai plus qu'un sac de lest. Je lance dans l'espace mon dernier paquet de proclamations. Mais le ballon a perdu beaucoup de gaz, par la dilatation solaire, par ses fuites; il s'est refroidi, sa force ascensionnelle est singulièrement diminuée.

Je ne suis qu'à une hauteur de 420 mètres, une balle pourrait bien m'atteindre.



Ballon du siège de Paris passant au-dessus d'un camp prussien en octobre 1870
Dessin d'Albert Tissandier, d'après nature - - (Le Tour du Monde, p.284)

Heureusement le vent est vif; je file comme une flèche au-dessus des arbres; les uhlands me regardent étonnés, et me voient passer, sans que nul coup de fusil ne m'ait menacé. Je continue ma route au-dessus de prairies verdoyantes, gracieusement entourées de haies d'aubépine. [...]

Il est bientôt onze heures [...] Une petite ville apparaît bientôt à l'horizon. C'est Dreux avec sa tour carrée. Le *Céleste* descend, je le laisse revenir vers le sol. Voilà une foule de gens qui accourent. Je me penche vers eux et je crie de toute la force de mes poumons:

-Y a-t-il des Prussiens par ici?

Mille voix me répondent en chœur.

-Non, non, descendez!

Je ne suis qu'à cinquante mètres de terre, mon guide-rope rase les champs mais un coup de vent me saisit, et me lance subitement contre un monticule. Le ballon se penche, je reçois un choc terrible, qui me fait éprouver une vive douleur, ma nacelle se trouve tellement renversée que ma tête se cogne contre terre. –M'apercevant que la descente était rapide, vite je m'étais jeté sur mon dernier sac de lest; dans ce mouvement le couteau que je tenais pour couper les liens qui servent à enrouler la corde d'ancre s'est échappé de mes mains, de sorte qu'en voulant faire deux choses à la fois, j'ai manqué toute la manœuvre. Mais je n'ai pas le loisir de méditer sur l'inconvénient d'être seul en ballon. Le *Céleste* après un choc violent, bondit à 60 mètres de haut, puis il retombe lourdement à terre; cette fois j'ai pu réussir à lancer l'ancre, à saisir la corde de soupape. L'aérostat est arrêté; les habitants de Dreux accourent en foule. J'ai un bras foulé, une bosse à la tête, mais je descends du ciel en pays ami. [...]

Je dégonfle à la hâte le *Céleste*, faisant écarter la foule par quelques gardes nationaux accourus en toute hâte. Une voiture vient me prendre, m'enlève avec mes sacs de dépêches et ma cage de pigeons [...] et je me fais conduire au bureau de poste avec mes sacs de lettres parisiennes.

Je les pose à terre, et je ne puis m'empêcher de les contempler avec émotion. Que de romans, que d'histoires, que de drames peut-être sont cachés sous l'enveloppe du sac de la poste!

Le directeur du bureau de poste entre, et paraît stupéfait de la besogne que je lui apporte. Je vois son commis qui ouvre des yeux énormes en pensant aux trente mille coups de timbre humide qu'il va frapper. Il n'a jamais à Dreux été à pareille fête.

Qu'ai-je à faire maintenant? A lancer mes pigeons pour apprendre à mes amis que je suis encore de ce monde, et pour annoncer que mes dépêches sont en lieu sûr. Je cours à la sous-préfecture, où j'ai envoyé mes messagers ailés. On leur a donné du blé et de l'eau, ils agitent leurs ailes dans leur cage. J'en saisis un qui se laisse prendre sans remuer. Je lui attache à une plume de la queue ma petite missive écrite sur papier fin. Je le lâche; il vient se poser à mes pieds, sur le sable d'une allée. Je renouvelle la même opération pour le second pigeon qui va se placer à côté de son compagnon. Nous les observons attentivement. Quelques secondes se passent. Tout à coup les deux pigeons battent de l'aile et bondissent d'un trait à 100 mètres de haut. Là, ils planent et s'orientent de la tête, ils se tournent vivement vers tous les points de l'horizon, leur bec oscille comme l'aiguille d'une boussole, cherchant un pôle mystérieux. Les voilà bientôt qui ont reconnu leur route, ils filent comme des flèches ... en droite ligne dans la direction de Paris!"

Le vol de ce quatrième ballon-monté aura été relativement bref, un peu moins de trois heures pour environ 80 km, mais il offre un tableau assez complet des difficultés de la navigation aérienne à cette époque.

Les départs

Il y a quatre principaux "ports de ballons": la gare de l'Est, la gare d'Orléans, la Place Saint-Pierre à Montmartre et la gare du Nord, mais il y en aura d'autres au cours du siège.

Si le départ du *Céleste* se passe bien il n'en va pas toujours ainsi. Lorsque le *Vauban* est prêt à partir le 28 octobre, il y a 3 personnes à bord de la nacelle. Dès que le ballon est lâché, il se met à tourner

"avec une rapidité prodigieuse autour de lui-même; il montait, montait, montait et tournait toujours. La gare d'Orléans, les rues de Paris, les dernières lignes de la ville, l'enceinte, la campagne et les forts, tout apparaît et disparaît dans un mouvement d'une vitesse affolante; l'œil ne voit plus, l'esprit ne conçoit plus, l'intelligence et le regard s'arrêtent comme stupéfaits, paralysés de cette danse effrénée, gigantesque, sans fin, sans but, sans arrêt".

Les instruments de navigation

Compas, boussole, altimètre (baromètre) ne peuvent être consultés aisément que de jour. Les voyages de nuit ne permettent pas toujours de consulter les instruments en dehors des nuits bien éclairées par la lune. Les appareils électriques ne sont toujours très fiables et l'utilisation de bougies près de 2000 m³ de gaz aurait été trop risquée. On a vu que G. Tissandier se dit "incommodé" par le gaz qui fuit au-dessus de sa tête.

Le 30 novembre, à bord du *Jules Favre 2* Alfred Martin confie quelques instants son appareil électrique à son compagnon de voyage, M. du Caurroy.

"Ce fut une mauvaise inspiration que j'eus" écrit-il dans son récit de voyage "Comme si tout devait être fatal dans ce voyage, M. du Caurroy laissa choir l'instrument qui se détraqua. C'est en vain que je cherchai à le reconstruire à tâtons, je ne pus jamais remettre en état les fils conducteurs de ma pile aux bobines. Le sort en était jeté! J'étais condamné à l'obscurité jusqu'à l'aube"

Effectivement, comme on le lira plus loin, les ennuis ne faisaient que commencer ...

Les tirs des soldats allemands

D'une manière générale, les ballons s'élèvent très vite à une hauteur telle que les balles ne peuvent pas les atteindre. Mais il faut parfois réagir très vite.

Le 12 novembre, le *Niepce* et le *Daguerre* partis en même temps sont accueillis "au-dessus des lignes prussiennes" par "une vive fusillade. A une hauteur de huit cents mètres les balles sifflaient" et le *Daguerre* atteint tomba sur le mur d'une ferme.¹⁰

Les Allemands vont mettre au point un canon, premier modèle de DCA, spécialement conçu contre les ballons-poste, mais il ne sera mis en service qu'après l'armistice.¹¹

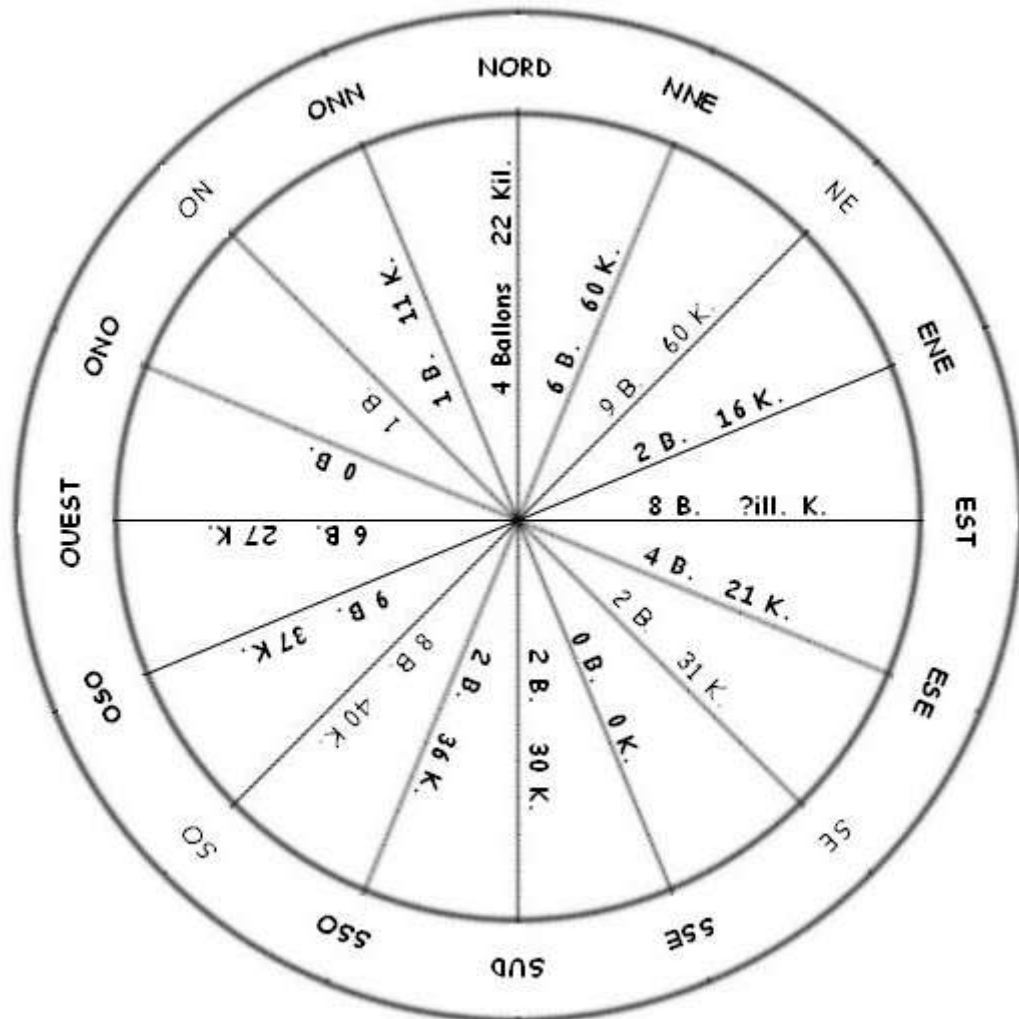
¹⁰ "La poste par pigeons voyageurs – Souvenirs du Siège de Paris", par Dagrion, 1870-1871, p. 5

¹¹ Henri Azeau, Les ballons de l'espoir, p. 155

Le gré des vents

Le vent est seul maître de la trajectoire du ballon, aussi, lance-t-on avant le départ, un petit ballon d'essai "pour explorer les airs et s'assurer de la direction du vent" et si la direction observée est bonne, "l'expédition s'en allait, -le mot est doublement vrai,- au gré du vent et du hasard". Mais les vents sont changeants et partir avec un bon vent n'empêche pas d'être ramené quelques heures plus tard vers les lignes ennemies ...

Wilfried de Fonvielle a établi une "roue aéronautique" du siège de Paris¹², présentant selon la direction des vents, le nombre de ballons et leur vitesse moyenne horaire.



Roue aéronautique (redessinée car peu lisible dans le livre cité)
B: Nombre de ballons lancés K: Km parcourus en moyenne par heure

Prendre terre

L'atterrissage est parfois périlleux. Celui-ci est accompagné d'un "fracas formidable. Un choc terrible a secoué tout notre corps comme s'il avait voulu disloquer notre corps: la nacelle s'était jetée dans les arbres qu'elle broyait, émiettait". Mais ce n'est pas suffisant que d'être tombé dans une forêt, le ballon encore intact "voulait remonter, les arbres nous retenaient, et la nacelle était traînée ainsi sur les arbres, heurtant, choquant,

¹² "Les ballons pendant le siège", p.72-73

brisant, démolissant tout ce qu'elle rencontrait dans une course effrénée". Cette fois les aéroliers s'en sortiront indemnes, mais ce n'est pas toujours le cas.

Alfred Martin¹³, dont nous avons déjà parlé plus haut, avait bien deviné que tout n'irait pas pour le mieux au cours de son expédition. Sans instruments de navigation, il ne savait pas où il était arrivé lorsqu'il se rendit compte au matin qu'il partait en direction de l'Océan, vers le large ... Après de longues minutes de lutte contre le ballon et la tempête, il pense être sauvé car le vent ramène le ballon en pleine terre, il survole une île sur laquelle il va tomber. Les deux hommes se tiennent accrochés au cercle de bois au-dessus de la nacelle pour éviter le choc direct sur le sol. En deux minutes, leur ballon passe de 2300 mètres à moins de 30 mètres. Puis c'est le contact, rude, avec le sol.

"La nacelle s'enfonce, en tombant, de 30 centimètres dans le sol. Le choc est terrible. Notre frêle réduit se brise en éclats; les cordes qui retenaient autour de la nacelle les sacs de dépêches, nos bagages et les deux pigeons, se rompent. [...] L'ouragan soufflait avec rage; sous son action impétueuse, l'étoffe flottante de notre aérostat remonta et forma un immense dôme dans lequel le vent s'engouffra et nous enleva de nouveau. Alors commença une course folle.

Le ballon, couché comme un parapluie qu'emporte le vent, commença sa course vertigineuse en faisant des bonds prodigieux. Les branches de l'ancre qui traînait se brisèrent, en emportant le toit d'une maison. Nous parcourûmes ainsi plus de 1500 mètres en quelques secondes. La nacelle en lambeaux, au-dessus de laquelle nous étions suspendus, heurtait violemment les toitures et les cheminées des habitations de l'île. Tout à coup un choc terrible arrêta notre course: le cercle avait rencontré un mur.

Quelqu'impossible que cela puisse paraître, ce fut ma poitrine qui le renversa sur une largeur de plus de deux mètres. Je crus être coupé en deux.

Cet obstacle arrêta l'élan de notre étoffe, qui alla choir frémissante à dix pas de là.

J'étais tombé face contre terre.

Je ressentais une douleur épouvantable au cœur, cependant je ne perdis pas connaissance. Lorsque je voulus soulever la tête, je m'aperçus que le côté droit n'obéissait plus à ma volonté: j'avais une épaule démise et trois côtes enfoncées; chose bizarre, j'avais perdu, dans ma chute, la jambe de mon pantalon et une botte. [...]

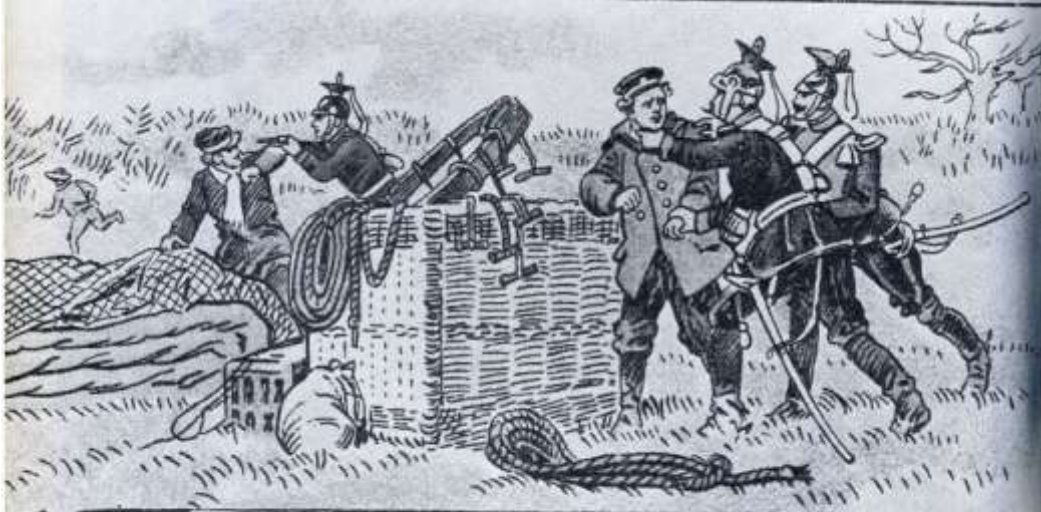
A dix pas de moi gisait mon compagnon: il était couché sur le dos, immobile, ne donnant aucun signe de vie, sa figure déchirée était couverte de sang. Au milieu des plus vives douleurs, je rampai jusqu'à lui. Je lui parlai, j'essayai tant bien que mal le sang qui coulait de ses blessures. Je lui relevai la tête; il avait la bouche ouverte, pleine de caillots. Je le crus mort."

Il ne l'était pas. Les deux voyageurs venaient d'atterrir à Belle-Île, le 31 novembre 1870, près du village de Locmaria. Alfred Martin sera conduit à Lorient d'où il rejoindra Tours, par le train; M. du Caussoy, sérieusement blessé, sera soigné à Belle-Île.

¹³ Alfred Martin - Sept heures quarante minutes en ballon – Souvenirs du Siège de Paris - 1871

Le 16 janvier 1871, le *Steenackers*, un ballon chargé de 100 kg de dynamite atterrit dans des conditions difficiles. La dynamite n'explose pas, mais une des caisses brise la jambe d'un des passagers qui a été éjecté de la nacelle. L'autre, en quittant précipitamment le panier, se prend les pieds dans les cordages, et il est traîné "sur la tête et sur les mains" pendant plusieurs centaines de mètres avant que le ballon ne se dégonfle complètement.

Parmi les soixante-quatre ballons qui quitteront Paris, tous ne parviendront pas à destination et certains connaîtront des fins plus tragiques.



"Le *Galilée* descendu à Fresnay-le-Gilmert, près de Chartres, est capturé par les Uhlans le 4 novembre 1870" (Photo Jacques Buchholz, in "*Les ballons du siège de Paris*, Victor Debuchy")

Parti le 28 novembre à 11 heures du soir¹⁴, le *Jacquard*, piloté par un marin, Alexandre Prince, ne reparaitra jamais. Il aurait été aperçu survolant Land's End en Cornouaille anglaise puis au-dessus des Scilly dans la journée du 29. Survolant les côtes, Prince jette un sac de courrier qui sera retrouvé au pied de la falaise de Cap Lizard. Un autre aérostat le *Richard Wallace*, piloté par Émile Lacaze, disparaîtra aussi en mer au large de la Rochelle. On récupérera du courrier jusqu'au 9 février.

Pour quelques autres, c'est la captivité qui attend les aéroliers au bout du voyage. Le *Bretagne* tombe à Verdun, le *Galilée*, à Chartres, le *Daguerre*, à Ferrières, le *Ville de Paris*, à Wetzlar en Prusse; et le *Général Chanzy*, à Rotttemberg en Bavière.¹⁵

Le voyage le plus extraordinaire sera celui du *Ville d'Orléans*. Parti de Paris le 26 novembre, à 23h40, il atterrira le lendemain, à 14h30 à Lifjeld près de Seljord en Norvège, après un trajet de 1250 km dans les airs, dont près de 800 au-dessus de la mer. Une stèle, toujours signalée dans les guides touristiques, commémore l'atterrissage des deux aéroliers français qui furent accueillis comme des héros par de véritables fêtes populaires dans tous les villages et villes qu'ils traversèrent en Norvège au cours de leur voyage de retour vers la France

¹⁴ Le 28 novembre 1870 selon Victor Debuchy, p 416

¹⁵ Gaston Tissandier, Comptes rendus hebdomadaires de l'Académie des Sciences – 1871, p. 874

Ballongfararsteinen (balloon voyager stone)¹⁶

This memorial stone has been erected in memory of two Frenchmen who travelled from a besieged Paris by balloon, all the way to Lifjell in November 1870 – a dramatic, long and cold voyage from a war-threatened city, ending at Lifjell just above the Stronde farms. Brothers Harald and Klas Strand were transporting timber when they found the French balloon voyagers, the morning after they landed. Word of this quickly spread throughout Norway, and the Frenchmen were greeted as heroes on their journey from Seljord to Kristiania. Gunnar Sveinsson has written a local historical play on the balloon voyage, and Einar Østvedt has written a book entitled “The first air voyage over Norway”.



La stèle commémorative

Klas Strand



Des voyages et des voyageurs peu ordinaires

Le *Bretagne* abattu par les Allemands vit trois des quatre passagers capturés après avoir sauté de la nacelle et emmenés en captivité en Allemagne. Le ballon "soulagé de ce triple fardeau" reprit sa course et s'écrasa un peu plus loin, à Hennemont entre Verdun et Metz, ce qui suffit pour que le quatrième, Manceau, avec l'aide du curé du village, parvînt à faire mettre à l'abri les dépêches qu'il transportait. Ce n'est que vingt ans plus tard que l'on apprendra par Manceau, jusque-là silencieux, que les fameuses dépêches étaient en réalité "une somme d'argent colossale (sept millions de francs or partie en effets sur le Trésor et partie en billets de banque) destinée à l'ambassade de France à Bruxelles pour régler les commandes d'armement au compte de l'armée du Nord, de Faidherbe"¹⁷

Le 13 janvier 1871, le *Général Faidherbe* va emporter dans sa nacelle un bien curieux chargement. En plus du courrier (60 kg de dépêches privées), d'une cage contenant deux pigeons, on charge à bord "cinq gros sacs de toile forte" solidement fermés dans lesquels sont littéralement saucissonnés cinq gros chiens "de bouvier" "forts à étrangler dix Prussiens" selon leur accompagnateur, M. Hurel. Après dix heures et demie de voyage aérien par -8°, le ballon se pose à 53 km de Bordeaux. Pourquoi des chiens? Pour remplacer les pigeons qui,

¹⁶ Documents extraits d'une page d'un site norvégien.

¹⁷ Henri Azeau, Les ballons de l'espoir, p.162

l'hiver, rentraient difficilement jusqu'à Paris. On pensait que ces gros chiens pourraient traverser les lignes ennemies et transporter des "microfilms" dans leur collier. Il semble bien qu'aucun d'eux ne parvint à entrer dans la capitale.

Un voyageur célèbre: Gambetta



Départ de l'*Armand Barbès* et du *George Sand* le 7 octobre 1870

Au mois d'octobre, les vols seront plus fréquents et plus réguliers, des contrats ont été passés entre les deux principaux constructeurs et l'Administration des Postes et des Télégraphes¹⁸. Ce mois verra "l'un des plus dramatiques voyages aériens entrepris pendant le siège de Paris, le voyage de Monsieur Gambetta"¹⁹

Le 7 octobre vers onze heures du matin, en présence de trois ou quatre mille personnes (parmi lesquelles Alphonse Daudet), deux ballons vont quitter Paris à partir de la Place Saint-Pierre à Montmartre (dont le maire était Georges Clémenceau): le *Armand Barbès* et le *George Sand*. Gambetta est sur la place, "revêtu de sa tenue d'explorateur polaire... Il s'assied sur un tas de pavés utilisés pour fixer les ballons au sol. Dans cette position, il chausse d'élégantes bottes de fourrure. Puis se coiffe d'un bonnet de loutre"²⁰.

"On tourna au ridicule les fourrures dont Gambetta s'était emmitouflé ainsi que son compagnon S. Suller, fidèle achate²¹ aérien. Mais cette erreur n'est point particulière à Gambetta. Presque tous les voyageurs qui montent en ballon pour la première fois, même les plus crânes, s'enveloppent comme s'ils allaient faire un voyage au Pôle"²²

¹⁸ Le 12 octobre 1870, M. Steenackers est nommé Directeur général des Postes et Télégraphes, ces deux services étaient séparés jusqu'à cette date. Cette "union" ne sera définitive qu'en 1878.

¹⁹ G. de Clerval – Les ballons pendant le siège de Paris – Récits des 60 voyages, p. 26

²⁰ Victor Debuchy, p. 147

²¹ Compagnon, ami d'une fidélité exemplaire (à la manière d'Achate, compagnon d'Enée).

²² Fonvielle W. – Les ballons pendant le Siège – 1871, p. 89

Les deux aérostats libérés l'un après l'autre par les "sacramentels": "Lâchez tout" s'élèvent au-dessus de la place "au milieu d'une clameur immense".

"Le premier, conduit par l'aéronaute Trichet, portait M. Léon Gambetta et son secrétaire, M. Spuller [...], des pigeons et plus de dix kilos de dépêches.

Poussés par un vent très faible du sud-est, les aérostats ont laissé Saint-Denis sur la droite; mais à peine avaient-ils dépassé la ligne des forts, qu'ils ont été assaillis par une fusillade partie des avant-postes prussiens, quelques coups de canon ont été aussi tirés sur eux. Nos ballons se trouvaient alors à la hauteur de 600 mètres, et les voyageurs aériens ont entendu siffler les balles autour d'eux. Ils se sont alors élevé à une altitude qui les a mis hors d'atteinte"

Quelques minutes plus tard le ballon redescend et n'est plus qu'à deux cents mètres d'altitude lorsqu'il subit de nouveaux tirs. On jette du lest et le ballon remonte à huit cents mètres.

"Les balles ne l'ont pas plus atteint que la première fois mais elles sont passées bien près des voyageurs, et M. Gambetta a eu la main effleurée par un projectile."

Le ballon ne se maintint pas à une hauteur suffisant, subit une salve de coups de fusils. Mal conduit par un aéronaute ignorant qui provoqua un accident de soupape, le ballon après une descente forcée finit sa course dans les "hautes branches d'un chêne²³" dans lesquelles ils restent suspendus. Et, pour couronner le tout, tout près des lignes prussiennes. L'arrivée rapide de paysans permit à Gambetta de s'enfuir, évitant ainsi d'être fait prisonnier. Ayant *pris terre* près de Montdidier, ils se dirigeront d'abord vers Amiens et arriveront le 9 octobre à Tours.

Gambetta n'avait pas décidé lui-même de partir. Le choix du Gouvernement de défense nationale "est tombé" sur lui, "ardent, plein de conviction, travailleur, trop enthousiaste pour être homme d'État, mais qui sans aucun doute donnera par son ardeur, l'élan qui pourrait manquer à la province²⁴". Le 7 octobre, le Gouvernement considérant qu'il est "indispensable que le Ministre de l'Intérieur puisse être en rapport avec les départements" décrète "qu'il sera adjoint à la délégation de Tours et se rendra à son poste sans délai", et qu'en exécution de ce décret, "le Ministre de l'Intérieur est parti ce matin même par le ballon²⁵".

Les ballons: conception et fabrication

(Clerval, Les ballons pendant le siège de Paris, p.27 d'après une communication de M. Godard)

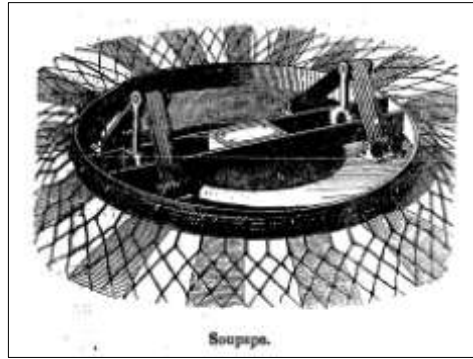
"Il faut distinguer dans un aérostat la soupape, le ballon proprement dit, le cercle de suspension, la nacelle et les agrès.

²³ G. de Clerval

²⁴ Paradis Jacques-Henry Journal du Siège de Paris – 1872 p. 103

²⁵ Id p.104

La soupape est un cercle en chêne de 0,80 m de diamètre, muni de deux portes battantes semi-circulaires qui s'ouvrent du dehors en dedans et se maintiennent hermétiquement appliquées sur la feuillure de base, grâce à un parfait dressage des surfaces et à une forte bande d'élastique qui fait fonction de ressort. Ces deux portes se manœuvrent, du bas de l'aérostat dans la nacelle, à l'aide d'une corde lorsqu'on veut lâcher du gaz.



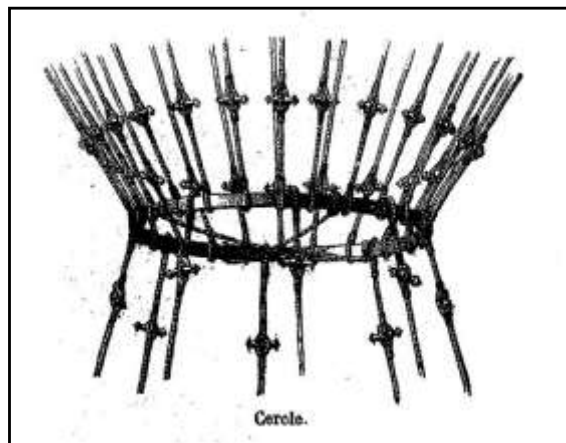
Le ballon est une sphère de percaline de 15m75 de diamètre, ce qui correspond à une circonférence de 49 mètres 48, à une surface totale extérieure de 779 mètres 30 carrés, et à un volume de 2045 mètres 65c cubes. Cette sphère est obtenue à l'aide de quarante fuseaux.. Chacun d'eux est composé de trois pièces: deux morceaux pour les calottes polaires, et un morceau, fraction de la zone équatoriale, de 1 mètre 237 de largeur maxima.

Les fuseaux sont taillés dans une percaline vernissée, puis séchée au préalable. Après le découpage, les fuseaux sont réunis entre eux par ordre (généralement alternés en couleurs), à l'aide d'une double couture soigneusement faite à la main, avec du fil très fort de Rennes.

Une fois le ballon obtenu en sphère, il est retourné comme un gant (expression consacrée), verni à l'intérieur avec le plus grand soin, retourné à nouveau et verni finalement à l'extérieur. Le séchage rapide se pratique à l'aide d'une insufflation d'air, produite par un ventilateur.

Le ballon est ensuite fixé et attaché soigneusement par la partie supérieure à la soupape, par la partie inférieure à un petit cercle de bois très solide, de 80 centimètres de diamètre, qui se prolonge en un tube en toile de 2 mètres 50 de longueur, par lequel on met l'aérostat en communication avec le tuyau de décharge du gazomètre de l'usine à gaz.

Le ballon est ensuite fixé et attaché soigneusement par la partie supérieure à la soupape, par la partie inférieure à un petit cercle de bois très solide, de 80 centimètres de diamètre, qui se prolonge en un tube en toile de 2 mètres 50 de longueur, par lequel on met l'aérostat



en communication avec le tuyau de décharge du gazomètre de l'usine à gaz.

Un filet de corde en chanvre goudronné, très-solide, est très régulièrement fixé à la partie supérieure autour du cercle de la soupape et ramené symétriquement sur la sphère jusqu'à la partie inférieure au grand cercle de suspension, qui, situé à deux mètres en contrebas du

pôle inférieur du ballon, a deux mètres de diamètre et s'attache à l'aide de quarante gabillots²⁶ qui reçoivent la nacelle.

La nacelle est un panier d'osier très solide, de 1mètre 10 de hauteur, 1 mètre 40 de largeur et un mètre 10 de profondeur, contenant deux banquettes. Les câbles de suspension sont nattés dans l'osier. Elle présente une série de gabillots destinés à recevoir intérieurement les sacs de dépêches, les sacs de lest, etc....; extérieurement, des paquets, les cages de pigeons, etc....



Nacelle et son équipage.

Du cercle de suspension au fond de la nacelle, il y a deux mètres de hauteurs, de sorte que la hauteur totale de tout l'appareil aérostatique est de 20 mètres 75.

La nacelle reçoit un baromètre, un thermomètre, une lampe de mineur, quelques cartes, vingt banderolles de papier de 20 mètres de longueur, destinées à être déployées pendant la marche pour apprécier le vent, un oriflamme avec le nom de ballon, un triangle en papier monté comme un

cerf-volant, de façon à permettre des observations sur les courants et la vitesse, un parachute régulateur, etc.;30 à 40 sacs de lest, contenant 15 kilogrammes de sable fin, une ancre en fer de 1mètre 20 de hauteur et de 0,80 mètre de largeur; un guide-rope de 200 mètres de longueur, moitié en spart²⁷, moitié en chanvre; deux cordes d'amarre, etc.

Le poids total du ballon brut est de 1100 kil. Tout compris, en dehors du poids des dépêches, des voyageurs et des colis.

Le ballon vernissé pèse 212 kilog; le filet, 56 kilog; le cercle de suspension 11 kilog; le guide-rope, 16 kilog; la nacelle, 50 kilog; poids total 386 kilog.

Un ballon prend 12 jours de fabrication.

Pour lancer un ballon, on le dégageait, à mesure du gonflement, des sacs de lest qui le retiennent à terre: on chargeait la nacelle de tout son poids de chargement, plus le poids des trois aéronautes, désignés pour les prochains départs, et lorsque le ballon se levait de terre et se balançait, les trois marins descendaient à la fois rapidement des cordages. La différence de poids suffisait pour produire l'ascension à environ 2000 mètres de Hauteur.

M. Nadar a écrit un petit *vade-mecum* de 8 pages autographiées, dans lequel sont indiquées les précautions à prendre pour le départ et la descente."

²⁶1/Voc. marine: Chevilles amovibles de bois ou de fer placées au pied des mâts et qui servent pour les amarres ou les cordages de manœuvres (drisses par exemple) - 2/Espèce d'olive de bois que l'on passe dans la boucle d'un cordage (Huard – Les ballons – 1893 – p.30)

²⁷ Spart (ou sparte) /spart/ est le nom (m.) donné à diverses herbes de la sous-famille des pooides comme l'alfa (stipa tenacissima) ou le lygeum spartum.Les feuilles résistantes de ces graminées sont utilisées comme matériau. On leur doit notamment la semelle des espadrilles traditionnelles. (Wikipédia)

Il aurait fallu évoquer les autres moyens de communication durant cette période: les pigeons voyageurs et les pigeogrammes (invention du microfilm), les boules de moulins, les ballons non montés de Metz (en août 1870), les scaphandriers et autres messages dans des "bulles" flottant entre deux eaux, évoquer aussi les dramatiques conditions de vie à Paris. Mais le bulletin n'y suffirait pas.

Aussi, pour terminer cette balade dans les ouvrages traitant des ballons montés pendant le Siègle de Paris, on peut citer cet extrait de l'adresse "Aux aéronautes français", introduction de l'ouvrage de G. de Clerval dont le produit de la vente devait aider les victimes de la guerre:

"Et vous, courageux aéronautes, vous aurez contribué à secourir vos frères ruinés par l'invasion.

Laissez-moi vous exprimer ici les remerciements des mères, des femmes, des sœurs, qui, grâce à vous, ont pu recevoir pendant ce long et héroïque siège, les lettres si chères de leurs fils, de leurs maris, de leurs frères.

Vous avez bravé les dangers des balles prussiennes, de la captivité, des naufrages ou des chutes incroyables, pour encourager la province en lui montrant Paris sublime²⁸. Vous avez bien mérité de la Patrie!"



²⁸ "Paris sublime" sans doute, mais "Paris assiégé, Paris isolé, Paris affamé". Tout se mange et lorsque bœufs, porcs, volailles et chevaux viennent à manquer, ce sont les animaux du zoo de Vincennes qui sont abattus et débités en quartiers pour nourrir la population, avant que les rats à leur tour ne servent à l'alimentation des Parisiens. Certains d'entre eux auront pourtant réussi à faire épargner leurs animaux. Ainsi, Théophile Gautier écrit-il à Victor Hugo la lettre suivante:

À Victor Hugo

29 décembre 1870 (?)

Cher et vénéré maître,

Celui qui n'a aimé et adoré que vous dans toute sa vie, vient, les larmes aux yeux, vous prier de sauver par une de vos paroles toutes puissantes une pauvre et charmante bête qu'on veut mener à l'abattoir. Votre bonté universelle comme la bonté divine a pitié de la bête comme de l'homme. Il s'agit de mon cheval que j'ai préservé jusqu'à présent. Dites un mot pour lui à M. Magnin ou au général Le Flô et vous obtiendrez sa grâce. Si je ne vais pas vous supplier moi-même c'est que je suis retenu dans ma chambre par un rhume qui frise la fluxion de poitrine. -- Vous qui avez l'âme aussi tendre que grande et qui, terrible comme Jupiter foudroyant, avez sur la vie les scrupules d'un brahme, faites qu'on épargne ce pauvre être innocent. -- Je suis sûr du moins que vous ne rirez pas de ma douleur. Il faut agir promptement je n'ai qu'un répit de vingt-quatre heures.

La bête est chez M^r Deligne avenue Malakoff n° 16 -- inscrite sous mon nom. Je suis honteux de déranger Olympio pour si peu de choses; mais il pardonnera cette hardiesse à son ancien Albertus, à son page romantique des jours d'Hernani

Théophile Gautier

Dans "Choses vues", Victor Hugo notera que la bête fut sauvée.

(<http://www.mta.ca/faculty/arts-letters/mlf/french>)