

ESSAIS PHOTOGRAPHIQUES
PHOTO ESSAYS



AU TEMPS DES BALLONS

Rénald Fortier
Conservateur, histoire de l'aviation
Musée de l'aviation du Canada

© Musée de l'aviation du Canada 2004



Musée de l'aviation
du Canada
Canada Aviation
Museum

Canada

Table des matières



Quand chaque vol était une aventure.....	1
Les premières ascensions.....	2
La ballomanie.....	13
Le ballon en province et hors de France.....	21
Bibliographie.....	39

Quand chaque vol était une aventure

Il y a à peine plus de deux siècles, en 1783, une des premières machines volantes pilotées créées par l'Humanité quitte le sol. Ce vol, réalisé par un ballon, a eu un impact qui, pour nous, demeure difficilement compréhensible. Le premier vol vers la Lune, dont le trente-cinquième anniversaire a été commémoré en 2004, vient sans doute assez près mais, aussi important qu'il soit, cet événement diffère du premier vol de 1783 du fait qu'il était prévu, calculé, attendu, médiatisé. Cette année-là, qui donc pouvait s'attendre à voir des êtres humains tout là-haut, dans le ciel ? L'effet, le choc que connaissent la France, puis l'Europe vient de là. Pour le commun des mortels, la surprise est tout bonnement totale.

Pareille affirmation peut sembler osée mais elle se défend fort bien. Pour s'en convaincre, il suffit de songer au mémoire sur la

navigation aérienne présenté en 1780 à l'Académie des Sciences de Paris par le célèbre mécanicien et physicien Charles Augustin de Coulomb et appuyé par deux illustres mathématiciens, Gaspard Monge et le marquis de Condorcet, lui-même secrétaire permanent de l'Académie des Sciences. Coulomb s'y montre pour le moins catégorique, déclarant « qu'aucune tentative de l'homme pour s'élever dans les airs ne saurait réussir et qu'il n'y a que les ignorants qui puissent l'entreprendre. »

Si personne ne semble avoir conservé la première réaction de Coulomb aux événements de 1783, le nombre et l'importance même des témoignages qui nous sont parvenus mettent en lumière le sentiment d'émerveillement qui s'empare des esprits en France, en Europe et jusqu'en Amérique du Nord.



Les premières ascensions

Jacques Étienne Montgolfier, vers 1790.

Aérostation, Aviation, p. 13

Notre histoire commence au XIV^e siècle, en plein Moyen Âge, lorsque le premier d'une longue lignée de Montgolfier à vivre en France se lance dans la fabrication de papier.



Joseph Michel Montgolfier, vers 1790.

Aérostation, Aviation, p. 13



Notre histoire commence au XIV^e siècle, en plein Moyen Âge, lorsque le premier d'une longue lignée de Montgolfier à vivre en France se lance dans la fabrication de papier. Bien modeste au début, l'entreprise familiale croît de façon telle que, quatre cents ans plus tard, sa renommée s'est répandue par toute l'Europe.

Au milieu des années 1770, elle est dirigée par un gestionnaire talentueux et cultivé, Jacques Étienne Montgolfier, quinzième des seize enfants de Pierre Montgolfier. La direction technique des ateliers, situés près d'Annonay, en Vivarais, une région verdoyante à 75 kilomètres environ au sud de Lyon, la deuxième plus grande cité de France, se trouve depuis peu entre les mains de son frère Joseph Michel, le douzième enfant, un habile technicien à l'esprit vif, plus intuitif et plus timide aussi que son cadet. Leurs différences mêmes font de ces hommes une équipe hors du commun.

**La première envolée publique d'un ballon,
le 4 juin 1783. *Aérostation, Aviation*, p. 19**



Ainsi, même aujourd'hui et après force recherches, personne ne peut dépeindre dans tous ses détails le processus par lequel les deux frères ont inventé leur ballon ou « machine diostatique ». De ce mystère découle un certain nombre d'anecdotes, dont par exemple celle du sous-vêtement de Madame Montgolfier. Ayant lavé cet élégant sous-vêtement, elle l'aurait suspendu par son cordon au-dessus d'un petit poêle. Gonflé d'air chaud, il serait monté jusqu'au

plafond de la chambre et y serait demeuré jusqu'à ce que Monsieur Montgolfier, appelé à la rescousse par son épouse émerveillée, monte sur une table et libère le prisonnier. Intrigué, Montgolfier se met alors à réfléchir et invente la montgolfière. L'histoire est charmante, certes. Elle est toutefois entièrement fautive.

Quoi qu'il en soit, ayant bien lu et pensé, les frères Montgolfier effectuent quelques expériences en privé dès 1782. Encouragés par les résultats obtenus, ils invitent la population toute entière d'Annonay à une démonstration officielle. Ce premier vol en public d'un ballon a lieu le mercredi, 4 juin 1783. L'aérostat, fait de panneaux de toile d'emballage de coton doublés de papier et attachés l'un à l'autre par des boutons, s'élève tel que prévu, sous les acclamations de la foule. Il redescend tout doucement au bout de neuf minutes et demi, après un vol de près de 2,5 kilomètres. Ce ballon s'étant posé sur un muret de pierre près d'une vigne de Pourrat dans la paroisse de Davézieux, il est détruit par des étincelles provenant de son foyer. Les paysans qui assistent à l'atterrissage sont à ce point surpris, ou apeurés, qu'ils ne font rien pour éteindre le feu.

Des membres de l'Assemblée des États du Vivarais, présents lors du vol, s'empressent de rédiger un procès-verbal de l'expérience qu'ils envoient à l'Académie des Sciences de Paris. La nouvelle cause tout un émoi dans les milieux scientifiques de la capitale. Réalisant fort bien l'importance potentielle de l'invention du ballon, un conseil de famille avait déjà enjoint à Étienne de se rendre à Paris, afin d'organiser une envolée publique.

Ignorant tout de ce projet, un géologue spécialiste des volcans et professeur au Jardin du Roi, l'actuel Jardin des Plantes, Barthélémy Faujas de Saint-Fond, ouvre une souscription visant à financer la mise en chantier immédiate d'un ballon. Pour



Barthélémy Faujas de Saint-Fond, vers 1790. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 35



Jacques Alexandre César Charles, vers 1785. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 44

ainsi dire tous les grands noms à Paris achètent des billets. Faujas de Saint-Fond, un des principaux chroniqueurs de cette grande aventure qu'est l'aérostation, recueille une somme importante en quelques jours. Le conférencier-physicien le plus populaire de Paris, un homme plein de fougue et d'enthousiasme, Jacques Alexandre César Charles, va superviser l'ensemble des travaux.

La petite équipe se heurte bien vite à une difficulté. Rien dans les rapports en provenance d'Annonay ne précise la nature du gaz utilisé pour remplir le ballon des frères Montgolfier.

Cela dit, Charles ne s'inquiète pas outre mesure. Il prend le parti de remplir son ballon avec de « l'air inflammable », un gaz dont il s'était servi plus d'une fois au cours de ses présentations. Ce gaz plus léger que l'air avait été découvert en 1766 par un très riche chimiste et physicien britannique, le brillant et excentrique Henry Cavendish.

Le grand chimiste français Antoine-Laurent de Lavoisier lui donne son nom actuel d'hydrogène en 1790.

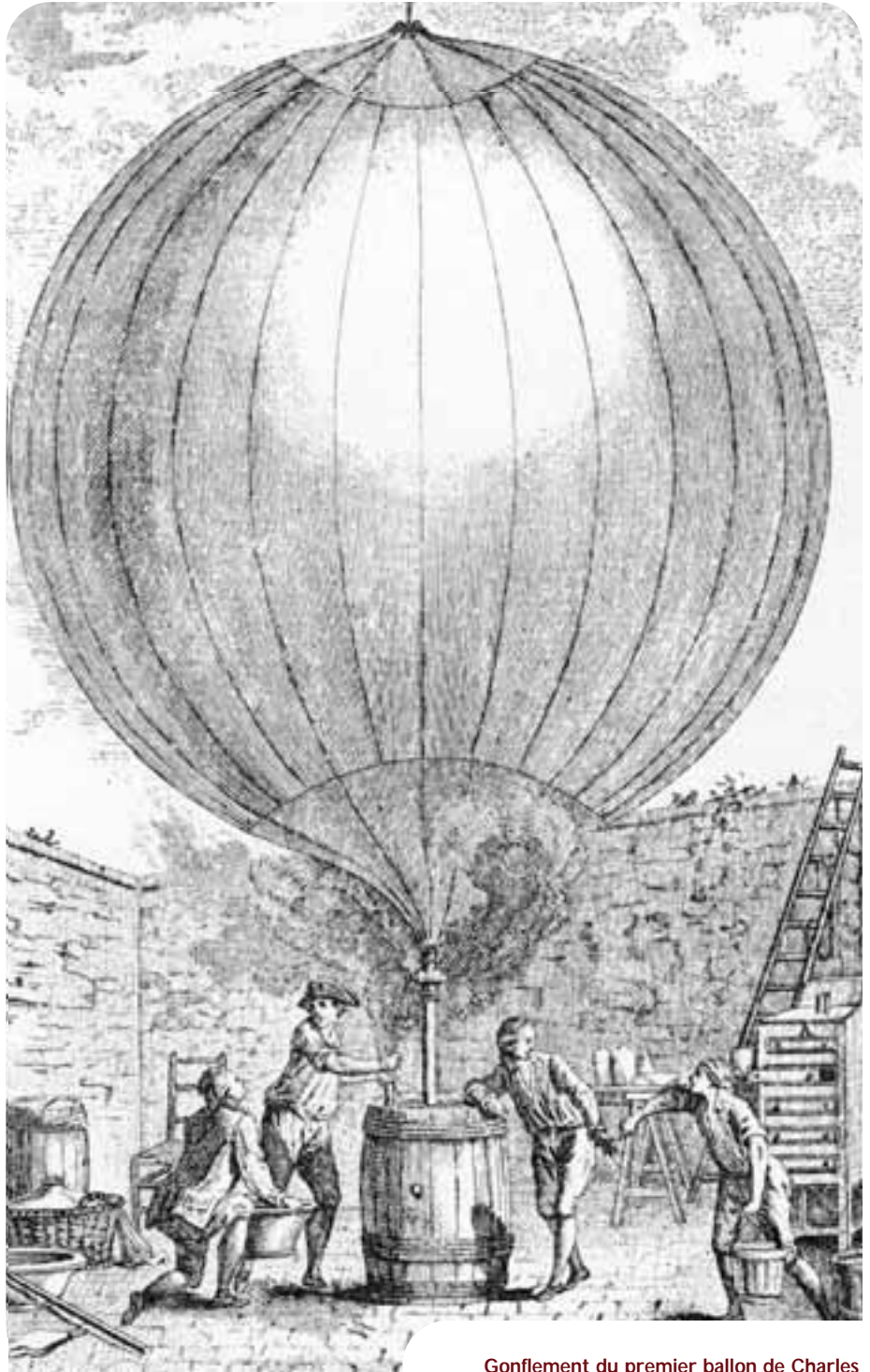
Rien dans les rapports en provenance d'Annonay ne précise la nature du gaz utilisé pour remplir le ballon des frères Montgolfier.

D'habiles fabricants d'instruments de physique avec lesquels Charles faisait affaire depuis un certain temps, Anne-Jean et Marie-Noël Robert, collaborent étroitement avec lui dans son projet. L'équipement que ces derniers mettent au point est d'ailleurs le premier capable de produire un volume substantiel d'hydrogène. Le ballon à gaz qu'ils fabriquent ne tarde pas à attirer l'attention. Une vaste foule se presse tout autour des ateliers des frères Robert. Tôt le matin du mercredi, 27 août 1783, le ballon, un globe fait d'un solide taffetas caoutchouté, arrive sur le site de la démonstration, le Champ-de-Mars, non loin de l'endroit où s'élève aujourd'hui la Tour Eiffel.

Les premiers spectateurs font leur apparition en début d'après-midi. Ils circulent un peu partout sur le terrain. Il y a aussi des gens des deux côtés de la Seine et même sur la route de Versailles. Les détenteurs de billets, quant à eux, peuvent entrer dans l'enceinte temporaire qui entoure le ballon. La foule est énorme et quelque peu impatiente. Des clameurs ne tardent pas à fuser de toute part. Vers 17 h, le ballon est délivré de ses liens et s'élance vers le ciel à une allure vertigineuse.

La foule est stupéfaite. Sur le coup de l'émotion, de l'enthousiasme aussi, de nombreux spectateurs s'embrassent alors que d'autres fondent en larmes. Tous et toutes fixent le même point dans le ciel. Même une averse violente ne parvient pas à briser l'enchantement. Imaginez, une machine volante faite de main humaine parcourant alors les cieux !

Ça n'est cependant pas la fin de l'histoire. Le ballon ayant été entièrement gonflé avant son ascension, l'hydrogène presse de plus en plus ses parois au fur et à mesure qu'il gagne en altitude. La partie supérieure de l'enveloppe finit par céder ce qui permet à une bonne partie du gaz de s'échapper. Quarante-cinq minutes après son départ du Champ-de-Mars, le ballon s'abat à environ vingt kilomètres au nord de Paris, au beau milieu d'un groupe de paysans du village de Gonesse.



Gonflement du premier ballon de Charles et des frères Robert, août 1783.

La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique, p. 36



L'atterrissage du premier ballon à hydrogène, à Gonesse, le 27 août 1783.

La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique, p. 37

Frappés d'épouvante, ils croient tout d'abord qu'un monstre à l'odeur effroyable est tombé parmi eux. Perplexes, puis furieux, le groupe passe à l'attaque. Quelques minutes suffisent pour réduire l'enveloppe du ballon en lambeaux. Les restes, maintenant attachés à la queue d'un cheval, sont traînés à travers champs jusqu'au village. Les répercussions de cette attaque sont à ce point importantes que le gouvernement décide de publier un *Avertissement au Peuple*. Ce document qui souligne que les ballons sont parfaitement inoffensifs est distribué partout en France durant les derniers mois de 1783.

Pendant ce temps, Étienne Montgolfier ne demeure pas inactif. Un comité mis en place par l'Académie des Sciences de Paris ayant promis de défrayer les coûts de fabrication d'un ballon, il n'a aucun souci financier à se faire. Toutefois, vue l'ampleur même du projet, le ministère des Finances ne tarde pas à prendre sur lui le financement de l'entreprise. Peu après, le contrôleur général introduit Montgolfier auprès de personnes haut placées à la cour.

Il est maintenant question d'organiser une démonstration à Versailles même, devant la famille royale. Louis XVI, que les machines et techniques intéressent beaucoup, donne son accord. Le vol aura lieu le 19 septembre 1783. Ce choix n'a rien d'accidentel. Il doit permettre aux nombreux diplomates venus à Versailles pour signer le traité de paix entre l'Angleterre et ses anciennes colonies américaines d'admirer cette dernière création de l'esprit français.

Un premier ballon fabriqué dans les ateliers du fameux fabricant de papier peint français, Jean-Baptiste Réveillon, un ami de longue date d'Étienne Montgolfier, est détruit par la pluie au cours d'essais au sol, le 12 septembre. Pressés par le temps, Montgolfier, Réveillon et quelques amis travaillent jour et nuit à la construction d'un nouveau ballon fait de taffetas verni. Ils complètent l'enveloppe, peinte en bleu avec des ornements d'or représentant les initiales entrelacées du roi Louis XVI de même que des figures d'Apollon, au cours de la matinée du 18.



Jean-François Pilâtre de Rozier, vers 1785.

La Navigation aérienne: Histoire documentaire et anecdotique, p. 41

incident, allié à une déchirure, réduit la durée du vol à tout juste dix minutes. La machine se pose à trois kilomètres de Versailles, dans le bois de Vaucresson. Ses passagers sont sains et saufs. Les informations voulant que le mouton, au bord de la panique, ait brisé l'aile droite du coq semblent être sans fondement. Mieux encore, personne ne sait avec exactitude ce qu'il advint des trois illustres voyageurs. D'aucuns disent qu'ils furent tués aux fins d'autopsie. D'autres encore croient que le mouton aurait fini ses jours à la Ménagerie royale.

Quoi qu'il en soit, parmi les premiers sur le site de leur atterrissage se trouve le régisseur-fondateur d'un musée parisien consacré à la vulgarisation scientifique. Parrainé par le frère du roi, le comte de Provence, et son épouse, l'établissement est le premier à être autorisé

par le conseil du roi. Ce jeune physicien, audacieux, charmant et ambitieux aussi, un des plus connus à Paris, s'appelle Jean-François Pilâtre de Rozier.

Ravi par ce qu'il a vu, Pilâtre de Rozier sollicite le privilège d'être le premier être humain à voler en ballon. Son vœu est exaucé. Les 15, 17 et 19 octobre 1783, il participe à une série de vols captifs d'essais. Si l'absence de publicité, l'effet de surprise en quelque sorte, avait permis à l'équipe de travailler en paix le mercredi, 15 octobre, ça n'est certes plus le cas le 17. Une foule énorme se presse autour des ateliers Réveillon. L'affluence est telle que la circulation devient vite impossible dans toutes les rues avoisinantes. Deux jours plus tard, le ballon atteint une altitude de près de cent mètres. Tout Paris peut le voir.

Aux yeux du grand public, donc, Pilâtre de Rozier est le premier homme volant. Pourtant, si on y regarde de plus près, tout porte à croire qu'Étienne Montgolfier a

François Laurent, marquis d'Arlandes, vers 1785. *Aérostation, Aviation*, p. 26



effectué au moins un vol captif d'essai avant la mi-octobre. Son vieux père s'en inquiète et lui ordonne de ne pas recommencer.

Au cours de quelques-uns de ses vols, Pilâtre de Rozier n'est pas seul. Lors du quatrième et dernier vol réalisé le 19 octobre, par exemple, François Laurent, marquis d'Arlandes, un major d'infanterie, familier de la cour et ami du duc d'Orléans, un cousin du roi, l'accompagne. Ravis des résultats, les deux hommes pressent Étienne Montgolfier. Il faut effectuer un « vol en ballon perdu », ou vol libre, en public avant que Charles et les frères Robert, Anne-Jean et Marie-Noël, avec lesquels ils entretiennent une rivalité amicale, ne réussissent l'exploit. Montgolfier hésite. L'idée lui semble fort risquée. Par ailleurs, la célébrité lui pèse. On l'accoste partout; il ne peut plus aller à ses affaires. Son frère Joseph, quant à lui, ne rêve que d'envols et l'argent n'entre plus.

Étienne ne sort de sa torpeur qu'en novembre. Il faut voler. Acceptant l'offre de la gouvernante



La traversée de Paris de Pilâtre de Rozier et du marquis d'Arlandes. *Aérostation, Aviation, p. 24*

maintiennent le feu en y jetant régulièrement de la paille.

Une fois hors des murs de la ville, ils décident de mettre fin à ce premier vol libre. Il y a encore beaucoup de paille à bord certes, mais l'état de l'enveloppe les inquiète quelque peu. Ils se posent donc sur la Butte-aux-Cailles; la distance franchie atteint dix kilomètres. Quelques paysans et ouvriers

parmi ceux qui sont accourus sur les lieux s'emparent de la redingote de Pilâtre de Rozier et la déchirent en morceaux dont ils font des souvenirs, oserons-nous dire des reliques. Le vol avait duré à peine plus de vingt minutes.

Deux jours auparavant, le 19 novembre, Anne-Jean et Marie-Noël Robert avaient annoncé la tenue d'une ascension avec un

ballon à hydrogène dans le prestigieux *Journal de Paris*, le seul quotidien français de l'époque. Ils ouvrent également une souscription qui est couverte en quelques jours. Mieux encore, les deux frères demandent et obtiennent la permission d'exposer le ballon qu'ils vont utiliser au Palais des Tuileries, la résidence parisienne du roi Louis XVI, dans une section ouverte au public. Tout d'abord prévue pour le 29 novembre, la

tentative est officiellement annulée par ordre du roi. Charles, au bord du désespoir, n'en décide pas moins de poursuivre les préparatifs. Il veut être prêt à partir le lundi, 1^{er} décembre 1783.

Aux dires de certains chroniqueurs, la foule qui se rassemble autour du Palais des Tuileries, sur les quais des deux rives de la Seine, sur les balcons et sur les toits, est la plus grosse à date. La moitié de la population de Paris est là, quatre cent mille personnes en tout. Les détenteurs et détentrices de billets sont dans la cour et les jardins des Tuileries. Pour ce vol, Charles et les frères Robert ont fabriqué un ballon de plus grande dimension fait de panneaux de soie caoutchoutée peints alternativement en jaune et en rouge. Sa nacelle bleue et or de style rococo, en osier, ressemble quelque peu à un char. Ce magnifique ballon est

l'ancêtre direct de tous les ballons à gaz construits depuis lors.

À 13 h 30, passant outre à l'ordre du roi, Jacques Alexandre César Charles et Marie-Noël Robert prennent place à bord de la nacelle. Charles, soucieux d'alléger l'atmosphère, ouvre une des bouteilles de champagne placées dans la nacelle. Saluant la foule, les deux hommes vident leurs verres. Charles donne alors le signal.

Les cordes sont lâchées et le ballon s'élève. Dans leur nacelle, Charles et Robert agitent deux fanions. Encore une fois, la multitude est à ce point sidérée qu'elle ne réagit pas.

Ce n'est qu'après quelques instants qu'elle commence à crier, à applaudir ou à pleurer. Les soldats et officiers rangés tout autour de l'enceinte saluent les intrépides passagers.

Une spectatrice fort âgée, la maréchale de Villeroi, n'en croit pas ses yeux. Mêlant l'ivresse et le regret, elle s'écrie : « Ils finiront par trouver le secret de ne plus mourir. Et c'est lorsque je serai morte. »

Charles et Robert parcourent ainsi une distance de 35 kilomètres environ en un peu plus de deux heures. Ils se posent dans la prairie de Nesle-la-Vallée. Des paysans se trouvant sur les lieux retiennent la nacelle, maintenant ainsi le ballon bien au sol. Charles, pratique comme à l'accoutumée, dresse aussitôt un court procès-verbal qu'il

Le décollage du ballon de Charles et Robert, le 1^{er} décembre 1783. *La Navigation aérienne: Histoire documentaire et anecdotique*, p. 45





La signature du procès-verbal par les ducs de Chartres et de Fitz-James. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 48

Charles décide de repartir seul afin de réaliser quelques expériences de physique à plus haute altitude.

fait signer par des témoins, dont le duc de Chartres et le duc de Fitz-James, arrière petit-fils du roi Jacques II d'Angleterre, mort en exil en France. Les deux hommes avaient suivi le ballon, au galop, depuis la capitale.

Ceci fait, Charles décide de repartir seul afin de réaliser quelques expériences de physique à plus haute altitude. Une fois Robert descendu et le ballon lâché, Charles monte à vive allure. Il aurait atteint une altitude de près de 3 300 mètres. Considérant qu'il en a bien assez fait, Charles redescend après un vol solo d'un peu plus d'une demi-heure. Il se pose en rase campagne près de la Tour de Leys, à cinq kilomètres du site de son premier atterrissage.

Les détails de cette double envolée susci-

tent tout un émoi à Paris. Dès le lendemain, 2 décembre, une foule énorme se presse autour de la maison de Charles qui, à ce moment, n'est pas encore de retour. A son arrivée, la multitude l'ovationne. Une visite au Palais-Royal, où Charles remercie le duc de Chartres, se termine par une autre ovation. Mieux encore, la foule s'empare de lui et le porte en triomphe du perron jusqu'à sa voiture. Le ballon reçoit un traitement similaire. Son retour à Paris donne lieu à une effarante démonstration d'allégresse populaire.

Des récompenses ne tardent pas à être distribuées. L'Académie des Sciences de Paris, par exemple, décerne le titre d'associé sur-numéraire aux quatre hommes volants : Jean-François Pilâtre de Rozier, le marquis d'Arlandes, Jacques Alexandre César Charles

et Marie-Noël Robert. Joseph et Étienne Montgolfier deviennent membres correspondants de cette illustre institution. Ils sont nommés par acclamation, du jamais vu. Leur vieux père reçoit par ailleurs des lettres de noblesse. Ses fils deviennent ainsi Joseph et Étienne de Montgolfier. La devise familiale sera celle que prendra plus tard le Commandement aérien des Forces canadiennes, « Sic itur ad astra », ce qui signifie à peu de choses près « c'est ainsi qu'on s'élève vers les étoiles. »

Ainsi prennent fin les premiers six mois de l'histoire de l'aérostation, une période exaltante durant laquelle Paris a été le Cap Canaveral du XVIII^e siècle.

La ballomanie

À deux siècles de distance, on imagine difficilement l'impact qu'ont pu avoir ces premières envolées. Du jour au lendemain, en 1783, une véritable « ballomanie », ou « volomanie », déferle sur la France. Cette passion, pour ne pas dire cette folie pour les choses de l'air atteint tous les gens, tous les milieux. Riches et pauvres, grands seigneurs et gens du peuple, hommes de cour ou provinciaux sont également fascinés par ces ballons qui s'envolent vers le ciel.

La ballomanie s'exprime de mille et une façons. Elle envahit les arts et la littérature, voire même la vie de tous les jours. Il suffit qu'un objet soit dit « au ballon » pour que ses ventes augmentent. Les céramiques au ballon en sont un exemple parfait. Souvent peu coûteuses, elles permettent aux personnes de toutes classes de posséder un souvenir concret de la grande invention. Elles sont par exemple largement distribuées dans les campagnes où elles semblent avoir été davantage montrées qu'utilisées.

Assez curieusement, ces céramiques et une bonne partie des objets au ballon datant de cette époque ont pour motif le ballon à gaz, baptisé charlière, voire même robertine, à bord duquel Jacques Alexandre César Charles et Marie-Noël Robert effectuent leur fameux vol du 1^{er} décembre 1783. Beaucoup plus rares sont ceux qui portent un ballon à air chaud.

De nombreuses faïenceries, par exemple celles de Strasbourg, Moustiers, Lyon, Rouen, Lille, Marseille et, surtout, Nevers produisent une multitude d'objets de nature fort variée. Il y a des bassins et des pots avec décor au ballon, des saladiers, des assiettes et des pichets, des plats à barbe aussi. Les légendes qu'ils portent ne sont pas toujours des plus imaginatives : *Au revoir*, *Adieu* et *Bon voyage*. Cela dit,



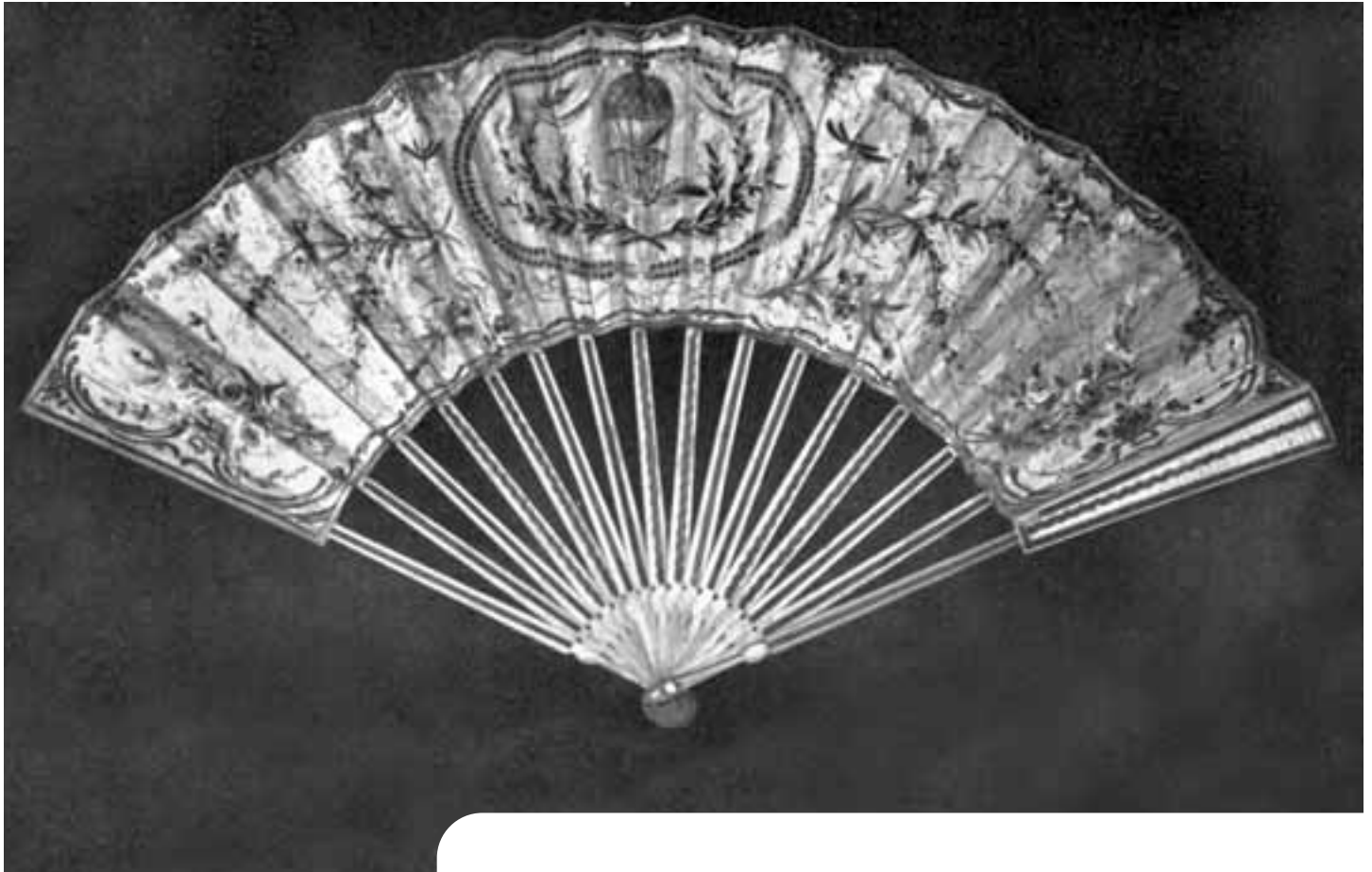
Quelques assiettes de faïences dites « au ballon ». *Histoire des ballons et des aéronautes célèbres*

d'autres y vont de messages un tant soit peu sophistiqués, pour ne pas dire déclamatoires ou sarcastiques : *Sic itur ad astra*, *À l'immortalité*, *La folie du siècle* et *À la folie du jour*.

Très souvent, les faïences au ballon correspondent à des ascensions particulières. Dans plus d'un cas, les compositions sont d'ailleurs des copies conformes de gravures de l'époque. D'autres par contre tirent tout bonnement profit du goût du jour. On y voit tout juste un globe et une nacelle sans aucun arrière-plan. Dans pareil cas, ces oeuvres sont

sans valeur scientifique. Quoi qu'il en soit, le dessin souvent très délicat des céramiques au ballon est tout à l'honneur des artisans de l'époque.

Pour un public plus aisé, les fabriques de Sèvres, Saint-Cloud, Paris et Limoges lancent sur le marché de la porcelaine au ballon, en quantité bien moindre toutefois. On vend de tout, des tasses jusqu'aux services complets. Ces pièces, peintes à la main avec beaucoup de raffinement, sont souvent magnifiques.



Un éventail montrant un ballon piloté par Jean-Pierre Blanchard, 1784. *Aeronautical Prints & Drawings*, planche 25

Il y a par ailleurs des moules à gâteau en cuivre et des fontaines au ballon. Tout y passe. Le thème est simple et ne demande aucune recherche poussée. Il est facile à dessiner quelle que soit la surface. Que peut-on demander de plus ?

Certains aspects du costume, tel que porté par les gens riches, sont touchés. Il y a évidemment de belles robes dont les manches bouffantes sont bien sûr « au ballon ». L'éventail, léger et souvent peu coûteux, est un support parfait qu'apprécie bien les élégantes. Personne ne sait exactement combien on en a fait. D'aucuns, faits de soie peinte ou imprimée, sont magnifiques. Il y en a d'autres, plus grossiers, faits de papier. Très souvent, si l'avant porte l'image d'une envolée, l'envers lui porte plutôt à rire. On y trouve en effet des chansons



Un éventail sur lequel on peut voir trois ballons différents, vers 1785. *La Navigation aérienne: Histoire documentaire et anecdotique*, p. 59

satiriques. Les chapeaux au ballon remportent un franc succès auprès des grandes dames de la Cour, sans parler des coiffures. Leurs noms mêmes sont pour le moins évocateurs : « à la montgolfier », « à la Blanchard », « au globe volant », « au demi-ballon » ou « à l'air inflammable ».

Une caricature de vêtements « au ballon », vers 1785. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 59



Il ne faudrait surtout pas croire que cette mode est limitée aux dames. Les gentilshommes font, eux aussi, preuve d'un très bel enthousiasme. Bon nombre portent d'élégants gilets brodés de scènes aérostatiques. Les peintures de leurs gants reproduisent telle ou telle envolée. Une épée à poignée au ballon ou une canne à pommeau en globe viennent compléter la panoplie.

À table, les bonnes gens peuvent s'offrir une liqueur au ballon, la « crème aérienne » ou « crème aérostatique ». Si l'envie leur en prend, il existe des jeux de cartes au ballon, de même que des jeux de trictrac, le « backgammon » anglais, dont certaines pièces d'ivoire reproduisent elles aussi des ballons. Plus tard dans la soirée, des danseurs à la mode y vont d'une « contredanse de Gonesse » inspirée par le même

thème. Certains hôtes offrent même à leur visiteurs un « filet à la Montgolfier ».

Dans les rues, ceux et celles qui en ont les moyens peuvent acheter des ballons miniature d'environ 20 centimètres de diamètre, gonflés ou non avec de l'hydrogène. Le premier ballon-jouet semble avoir pris l'air le 10 septembre 1783, tout juste deux semaines après le premier vol à Paris, réalisé par le ballon à hydrogène sans équipage de Jacques Alexandre César Charles et des frères Robert. Plus entreprenants, certains fabricants produisent des ballons miniature en forme de nymphes ou d'animaux. Une véritable industrie fait son apparition.

Le représentant du gouvernement américain en France, Benjamin Franklin, achète un de ces petits aérostats pour son petit-fils et

secrétaire, William. Quelques nobles sont à ce point fascinés qu'ils donnent des aérostats miniature en cadeau lors de soirées qu'ils organisent. Malheureusement, quelques personnes sont blessées à la suite de tentatives somme toute artisanales de production d'hydrogène. Le gouvernement se voit forcé d'interdire pareille pratique.

Les objets de petite taille n'échappent pas davantage à la hantise du ballon. Sa forme circulaire le rend très populaire auprès des fabricants de montres de poches, de boutons de porte et de petites boîtes en écaille, en ivoire ou en or, les tabatières et bonbonnières, qui sont toujours des plus prisées. À bien y penser, ne s'agit-il pas d'un endroit pour le moins approprié pour conserver des dragées au ballon ? Même les petits objets, apparemment difficiles à orner, sont bien vite

entraînés par la vague. Pour s'en convaincre, il suffit de songer aux nombreux boutons d'habit en acier bruni ou encore aux services d'argenterie aux gracieux manches gravés. Plus luxueux encore sont les bagues, médallions et bracelets au ballon.

À n'en pas douter, l'expression la plus raffinée de ce bel engouement se retrouve dans des travaux de verroterie d'une incroyable précision. Ces magnifiques tableaux miniature, souvent des copies de gravures de l'époque, sont faits à l'aide de minuscules billes de verre coloré. Dans certains cas, un seul centimètre carré en regroupe près de deux cents. Ces verroteries décorent à merveille une variété d'objets de grand luxe : bouteilles de parfum, petites boîtes, pochettes, écritaires et écrans à main.

Une caricature rappelant que les ballons sont difficilement contrôlables. *Histoire des ballons et des aéronautes célèbres*

Comme on peut s'y attendre, les meubles et accessoires de maison se mettent bien vite au goût du jour. Les bonnes gens chuchotent de doux messages à leurs oiseaux de compagnie, prisonniers dans leur cage au ballon. Ils achètent des baromètres, des calendriers muraux, voire même des pendules au ballon. La reine Marie-Antoinette, épouse du roi Louis XVI, pour ne citer qu'elle, commande une pendule de ce type pour le Château du Petit Trianon où elle passe une bonne partie de son temps. La folie du ballon gagne également le mobilier, qu'il s'agisse de fauteuils, de lits ou de tables à ouvrage. Partout dans les milieux aisés, les sièges à dossier rond dit « en montgolfière » font fureur.

Les murs des grandes demeures ne sont pas délaissés pour autant. La folie du ballon s'imprime sur les papiers peints et les toiles de Jouy, tissu peint fabriqué dans la manufacture d'Oberkampf, près de Versailles,

dans la petite ville de Jouy-en-Josas. De nombreux artisans produisent des cadres en bois doré au ballon où ils mettent des miroirs ou bien encore des oeuvres d'art, peintures ou gravures.

Ce dernier aspect mérite d'être largement étudié. On demeure en effet ébahi par le nombre de gravures, sérieuses et moins sérieuses, illustrant quelque vol en ballon. Les portraits des principaux « aéronautes », un mot inventé dès 1784, sont eux aussi nombreux. Pour les graveurs, le début de l'aérostation devient littéralement une affaire d'or. De fait, le coût moyen d'une de ces oeuvres équivaut à un jour de salaire pour un ouvrier parisien. Le commun des mortels doit par conséquent se contenter de gravures sur bois moins coûteuses. Des milliers d'oeuvres ont survécu jusqu'à nos jours. Ce nombre à lui seul est une indication de l'incroyable popularité des gravures au ballon.





Le Flesselles en vol, le 19 janvier 1784.

Aérostation, Aviation, p. 36

Tout ceci fait sourire mais il y a plus encore. Cet enthousiasme pour le vol renforce un intérêt déjà considérable pour la science, autrement dit pour la physique. Ne l'oublions pas, dans les milieux aisés, la science est la passion de l'heure. Qui dit science, dit puissance. Pour de nombreux penseurs, de même que pour ceux qui les lisent, c'est par

le biais de ce savoir que l'Humanité parviendra finalement à dompter la nature. Aux dires de certains auteurs, ce savoir pourrait même permettre à la classe dirigeante de maintenir son pouvoir en montrant au peuple à quel point il peut être ignorant.

Grâce à la science, l'Humanité accède pour ainsi dire au rang de divinité, comme le démontre ce second quatrain, écrit par Joseph Vasselier, principal correspondant lyonnais de l'écrivain et philosophe

François-Marie Arouet de Voltaire et membre de l'Académie des Sciences de Lyon, qui accompagne une gravure montrant l'envol d'une montgolfière, *Le Flesselles*, le plus gros ballon de l'époque.

*Un espace infini nous séparait des Cieux;
Mais, grâce aux Montgolfier, que le génie inspire,
L'aigle de Jupiter a perdu son Empire,
Et le faible mortel peut s'approcher des dieux.*

Ce ballon, baptisé par l'épouse de l'intendant de Lyon, Jacques de Flesselles, effectue le troisième voyage aérien de l'histoire, le 19 janvier 1784.

Cet aspect religieux, lié au ciel et au retour sur terre d'humains venus du ciel, influence de nombreux groupes de paysans qui aperçoivent un ballon pour la toute première fois. Ils croient que les aéronautes sont des sorciers ou des anges, messagers du Seigneur. Souvent, ils déchirent les vêtements des hommes venus du ciel et en font pratiquement des reliques. Dans un cas rapporté par Jean-Pierre Blanchard, le plus grand aéronaute de l'époque sans doute, le plus petit morceau de nourriture trouvé dans la nacelle est partagé.

Les philosophes et savants voient évidemment les choses d'un autre oeil. De l'avis de plusieurs, la science ouvre des voies innombrables au progrès. Denis Diderot, un des principaux rédacteurs de la désormais fameuse *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, se dit convaincu qu'un jour l'Humanité marchera sur la Lune. À n'en pas douter de grands changements techniques s'annoncent.

N'en sera-t'il pas de même pour toute la société ? D'aucuns s'en inquiètent. Le ballon est contre nature, affirment quelques auteurs. En effet, il permet à l'Humanité d'accéder à un domaine, le ciel, où il n'a rien à faire.

*Laissons à chacun son domaine,
Dieu fit les airs pour les oiseaux;
Aux poissons il donna les eaux.
Et la terre à l'espèce humaine
Cultivons-la, mes chers amis.*

À cet égard, un événement électrisant, décrit dans un supplément du *Mercur de France*, *Le Journal politique de Bruxelles*, semble des plus évocateurs. Le 19 janvier 1784, alors que *Le Flesselles* quitte le sol avec à son bord quatre jeunes nobles, de même que Jean-François Pilâtre de Rozier et Joseph Montgolfier en personne, un jeune collaborateur de ce dernier, un Lyonnais du nom de Fontaine, saute sans prévenir dans la nacelle. À tous ces gens de qualité, le jeune homme aurait dit : « Sur la Terre je vous respectais, mais ici nous sommes égaux. »

Pour le commun des mortels, ces discussions philosophiques revêtent une importance bien secondaire. Les gens veulent avant tout rire et s'amuser. Chaque envolée est une fête, pour ne pas dire un symbole d'évasion. Ne l'oublions pas, la période qui nous concerne est friande de merveilleux. Qu'il y ait ou non des frais d'entrée, personne ne peut empêcher le plus pauvre parmi les Parisiennes et Parisiens d'admirer un ballon en plein vol. Ainsi, il n'y a rien de surprenant à ce que le plus léger que l'air se taille une place au théâtre. Quelques auteurs se mettent ainsi à écrire sur ce thème. L'un d'entre eux, Jean-François Cailhava d'Estendoux, espère bien que ce bel engouement pour le ballon va relancer une carrière comique alors sur le déclin.

Ayant saisi l'ampleur de la passion du public lors de chaque envolée, il remanie et rajuste quelques-unes de ses pièces. Le 19 octobre

1783, le jour même du vol captif réalisé par Jean-François Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes, la Comédie Italienne met en scène l'une d'entre elles. Succès triomphal lors de sa grande première en 1770, *Le Cabriolet volant, ou Arlequin-Mahomet, drame philosophi-comi-tragi-extravagant en quatre actes et en prose* tombe à plat en 1783.

La pièce débute à Paris alors qu'un inventeur, Musco, donne à son bon ami Arlequin un merveilleux aéronef, le cabriolet volant du titre. Harcelé par ses créanciers, Arlequin prend la fuite à bord de sa machine et se rend jusqu'au royaume oriental du roi Bahaman. Dès son arrivée, il apprend qu'un prince s'appête à prendre d'assaut une tour dans laquelle se trouve une princesse qui s'y s'était récemment enfermée pour ne pas avoir à l'épouser. Du coup, Arlequin décide de pénétrer dans la tour à l'aide de sa machine. Se faisant passer pour le Prophète Mahomet, il est vénéré par tous les assiégés. Au dernier acte, Arlequin parvient à abattre le prince en lui brisant le crâne d'un solide coup de marmite.

Aux dires des critiques, le comédien Corali, dans le rôle du personnage principal, Arlequin, ne fait tout simplement pas le poids. Malgré tous ses efforts, il n'a pas le talent du regretté Carlin Bertinazzi, l'inimitable Arlequin de la pièce présentée en 1770. Par ailleurs, les bases même de la parodie de Cailhava d'Estendoux sont tout à fait dépassées. Conçu à l'origine comme une satire féroce des auteurs dramatiques larmoyants de l'époque et de ces fous qui veulent voler dans des machines qui ne s'élèvent jamais, *Le Cabriolet volant* n'intéresse plus personne en 1783. Les circonstances ont en effet changé. Le vol humain n'est plus un rêve dont on peut se moquer; c'est une réalité.



*Ce phénomène, pour ne pas
dire cette explosion, qu'a été
la ballomanie des années 1783-85
demeure unique.*

Dès 1784, quelques troupes offrent au public parisien des pièces entièrement inédites qui décrivent avec force détails les aventures amoureuses et aérostatiques d'aéronautes fictifs. Parmi ces comédies aujourd'hui oubliées, mentionnons *L'Amour physicien, ou l'origine des ballons, Le Ballon, ou la Physico-manie, La Carlo-Robertiade, ou Épître badine des chevaux, ânes et mulets de ce bas monde, au sujet des ballons, Le Siècle des Ballons* de même que *Le globe d'amour, ou la nouvelle Didon*. Dans cette dernière composition, l'auteur décrit comment le héros et sa compagne deviennent les maîtres d'une île africaine grâce à un ballon. Celui-ci, en effet, a un impact tel sur les populations locales que celles-ci croient avoir affaire à un couple divin.

Aussi remarquable que cela puisse paraître, la ballomanie dure tout au plus deux ans. Ayant fait une entrée pour le moins remarquable en 1783, elle s'éteint peu à peu dès 1785. Le ballon n'inspire plus et ce, qu'il soit question de mode, d'art ou de décoration. Ce déclin rapide pourrait tenir au fait que bon nombre d'envolées en province, jusqu'à 60 pour cent peut-être, tournent à l'échec. À Bordeaux, le principal foyer de l'aérostation en France après Paris, tout juste un tiers des ballons parvient à quitter le sol. L'enthousiasme des aéronautes de province semble souvent être allé bien au-delà de leur compétence.

Quoi qu'il en soit, le fait est que ces échecs provoquent bien souvent une réaction hostile de la foule. Plusieurs émeutes éclatent. Deux hommes sont tués au cours de l'une d'entre-elles, à Bordeaux. La réaction des autorités ne se fait pas attendre. Deux hommes sont pendus et sept autres envoyés aux galères. Il n'y a donc rien de surprenant à ce que les autorités municipales, provinciales et royales, déjà peu favorables à pareils rassemblements, difficiles à contrôler même par la troupe, en viennent rapidement à voir d'un mauvais

oeil tout projet d'envolée. À ces problèmes de contrôle des foules vient se greffer un risque grave de feu. Les montgolfières s'enflamment en effet trop facilement et les villes de l'époque ne possèdent aucun moyen réel pour combattre les incendies.

La ville de Lyon émet une ordonnance interdisant les vols de montgolfières dès les premiers jours d'avril 1784. Le 23 du même mois, la police parisienne cloue au sol tout ballon portant un brasier ou des feux d'artifice. Il s'agit là du premier acte de législation aéronautique. La police parisienne interdit par ailleurs à toute personne dépourvue d'expérience de partir en ballon. Deux jours plus tard, le gouvernement central informe les provinces qu'il faut maintenant un permis officiel pour voler. Compte tenu des circonstances, il n'y a rien de surprenant à ce que les aéronautes essuient un refus de plus en plus souvent. Les vols, moins nombreux, influencent moins de gens qui achètent moins de produits. La ballomanie va bientôt prendre fin.

Ce phénomène, pour ne pas dire cette explosion, qu'a été la ballomanie des années 1783-85 demeure unique. Détail non moins intéressant, cette passion du public pour le ballon s'est alors limitée pour ainsi dire exclusivement au territoire français. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle qu'une ballomanie, moins importante toutefois, fait son apparition outre-frontières. Dans les pays d'Europe occidentale, la passion du public rejoint alors celle des aéronautes qui volent un peu partout depuis plus de vingt ans.

Le ballon en province et hors de France

Comme on peut s'y attendre, le vol réalisé à Annonay en juin 1783 soulève un réel intérêt. Vers la fin août, l'intendant de Lyon, Jacques de Flesselles, réussit à convaincre Joseph Montgolfier d'y faire voler un petit ballon libre. Les témoins de ce vol sont à ce point enchantés qu'ils lancent une souscription pour payer la construction d'un ballon de grande taille. Au cours de l'automne, des informations sur les premiers vols pilotés arrivent à Lyon. Du coup, Montgolfier se voit forcé d'agrandir le ballon afin qu'il soit en mesure de soulever des passagers. Jean-François Pilâtre de Rozier, accouru sur les lieux, propose des modifications. Les délais s'accumulent, les quatre nobles auxquels Montgolfier a promis des places à bord s'agitent et les sceptiques se font de plus en plus bruyants.

C'est en janvier 1784 qu'ont lieu l'assemblage et le premier gonflement de l'enveloppe, sur la plate-forme de bois montée près de la ville de Lyon, au lieu dit Les Brotteaux. Montgolfier n'est pas au bout de ses peines. Des dommages surviennent lors d'un autre essai de gonflement. Une chute de neige vient imbiber l'enveloppe dont une section brûle lorsqu'on tente de la sécher. Tous ces délais agacent de plus en plus la population. Le lundi, 19 janvier 1784, on décide finalement de risquer une ascension. Des spectateurs et des amis des passagers s'inquiètent. Ils tentent de les amener à renoncer à cette folie.

Les quatre passagers nobles, le prince Charles d'Aremberg, fils aîné du prince de Ligne, de même que les comtes de Laurencin, de Dampierre et de La Porte d'Anglefort, n'ont que faire de tout cela. Ils montent dans la galerie circulaire qui entoure la base du ballon, menaçant d'abattre toute personne qui tenterait de les déloger. Pilâtre de Rozier propose de tirer au sort les noms de trois personnes qui participeraient à l'envolée. Les quatre jeunes hommes s'obstinent et ordonnent que l'on

coupe les cordes. Pilâtre de Rozier qui, malgré ses craintes, ne veut pas être laissé pour compte monte à bord. Joseph Montgolfier le suit. Profitant de la confusion, un de ses collaborateurs, le premier passager clandestin de l'histoire de l'aéronautique, le jeune Fontaine, monte derrière lui.

Beaucoup trop chargé, le ballon, baptisé *Le Flesselles* par l'épouse de l'intendant, ne monte pas et ce même si Pilâtre de Rozier lance par-dessus bord le lest et les trois quarts du bois qui doit alimenter le feu. Poussé par la brise, toujours entravé par deux cordes, le ballon tombe au bas de la plate-forme et s'avance vers la foule de près de cent mille personnes, créant un début de panique. Une fois les liens coupés, *Le Flesselles* s'élève, enfin. Les spectateurs laissent alors libre cours à leur joie. Des chapeaux volent en l'air; des dames pleurent ou s'évanouissent.

Au bout de quelques minutes à peine, l'enveloppe se déchire près de son sommet. Pilâtre de Rozier met tout le bois qu'il peut dans le poêle mais la blessure est trop grave. *Le Flesselles* redescend à vive allure et percute le sol boueux tout près de son point de départ. Deux passagers ont des blessures légères. L'envolée n'a duré que 18 minutes. Ce vol sera le premier et le dernier pour Joseph Montgolfier. La foule, malgré tout, demeure pleine d'enthousiasme. Le soir même, à l'opéra de Lyon, les spectateurs reconnaissent les aéronautes et, debout, les ovationnent longuement. À Paris, un esprit moqueur y va d'un quatrain pour le moins féroce et des plus populaires :

*Vous venez de Lyon ? parlez-nous sans mystère :
Le globe est-il parti ? le fait est-il certain ?
- Je l'ai vu. - Dites-nous, allait-il bien grand train ?
- S'il allait ! ... Oh ! monsieur, il allait ventre à terre !*

Tous les premiers vols de l'époque n'ont certes pas été aussi mouvementés. Un fait, pourtant, demeure. L'aérostation n'en est

qu'à ses balbutiements et les ballons sont peu sûrs. Ces dangers potentiels ne découragent pas pour autant les pionniers. Mieux encore, le ballon commence à faire des adeptes hors de France. En février 1784, par exemple, un ballon à air chaud vole près de Milan, une grande ville du nord de l'Italie actuelle qui, à cette époque, dépend toujours de la maison des Habsbourg. À son bord, se trouvent le chevalier Paulo Andreani et les deux hommes, les frères Agostino et Carlo Gerli, qui ont fabriqué le véhicule.

De nombreuses femmes sont également touchées par la passion du vol. Au début, elles doivent toutefois se contenter d'observer le paysage; le pilotage est réservé aux seuls hommes. Le 20 mai 1784, par exemple, la marquise de Montalembert et trois autres dames sont les premières à participer à un vol captif au-dessus de Paris, à bord d'une montgolfière.

La première femme à avoir effectué un vol libre prend l'air dans des circonstances quelque peu différentes. Pour commémorer l'anniversaire de la toute première envolée d'Annonay, un groupe de commerçants lyonnais finance la construction d'une montgolfière qui est baptisée *La Gustave* en l'honneur du roi de Suède, Gustave III, alors en visite dans la région. Une jeune cantatrice d'opéra, Élisabeth Thible, née Estrieux, réussit à convaincre un des concepteurs de la montgolfière, le comte de Laurencin, un des passagers du *Flesselles*, de lui céder sa place à bord.





L'envolée de *La Gustave* le 4 juin 1784. *Histoire des ballons et des aéronautes célèbres*

Du coup, Élisabeth Thible devient la première femme à effectuer un vol libre en ballon et la seconde à être reçue par l'Académie des Sciences de Lyon.

Le 4 juin 1784, Élisabeth Thible et le deuxième concepteur du ballon, un peintre du nom de Fleurant, s'élèvent du site même qu'avait utilisé le malheureux *Flesselles*. Ravis par l'expérience, les deux aéronautes se mettent à chanter. Ils se posent au bout de 45 minutes de vol, sur la montée de Belmont, à quatre kilomètres environ de leur point de départ.

Au contraire de ce qui a longtemps été dit à son sujet, Madame Thible n'est pas une simple coquette. Habillée en homme, elle met autant d'enthousiasme que son compagnon à jeter de la paille dans le feu qui maintient le ballon en l'air. Du coup, Élisabeth Thible devient la première femme à effectuer un vol libre en ballon et la seconde à être reçue par l'Académie des Sciences de Lyon.

L'histoire de l'aérostation en Amérique du Nord commence peu de temps après la parution, dans les journaux, des premiers rapports

décrivant les vols réalisés par les frères Montgolfier et leurs rivaux, Jacques Alexandre César Charles et les frères Robert. Un petit ballon à air chaud en papier, fabriqué par un médecin quaker, le docteur John Foulke, prend l'air le 10 mai 1784, dans sa ville natale, la capitale de la jeune république américaine, Philadelphie, en Pennsylvanie. Trois autres effectuent de courtes envolées au cours des jours suivants.

Plus au Sud, Peter Carnes, un avocat et propriétaire de taverne de Bladensburg, une petite ville du Maryland, se découvre une passion pour le plus léger que l'air. Il fabrique des petits ballons de papier et de soie qui, lors de leurs essais, attirent des centaines de personnes. Fort de ces succès, Carnes annonce dans *The Maryland Journal* du 15 juin 1784 qu'il va exposer et voler dans un ballon à air chaud dans un champ près de Baltimore, le jeudi 24 juin.

Le jour dit, une bonne partie de la population de la ville prend le direction du nord et se dirige vers le site choisi, Howard Park. Durant la matinée, le ballon de soie effectue un certain nombre d'envolées captives, sans passer toutefois. En effet, Carnes semble avoir réalisé que son poids trop élevé ne permettrait pas au ballon de quitter le sol. Si la foule est déçue, elle n'en manifeste aucun signe. De l'avis de tous, les spectateurs sont ravis.

L'après-midi, alors que l'inventeur prépare une dernière envolée, un jeune garçon de treize ans, natif de Baltimore, Edward Warren, se porte volontaire. Surpris, ravi peut-être, Carnes le laisse monter à bord. L'adolescent s'élève sous les acclamations de la foule. Au bout de quelques minutes, Warren revient au sol. Des spectateurs, impressionnés par son courage, lui offrent une récompense. Il accepte avec plaisir et quitte les lieux. Huit mois à peine après le premier vol captif, réalisé en France, un être humain a quitté le sol du continent américain.

Le ballon lancé par le comte Zambecari le 25 novembre 1783. *History of Aeronautics in Great Britain*, face à p. 101



Le comte Francesco Zambecari, vers 1800. *Aérostation, Aviation*, p. 92

Toujours soucieux de publicité, Carnes décide de tenter un vol libre à partir de la grande cour de la prison de Philadelphie, à l'aide du même ballon quelque peu modifié. Ce site doit permettre de contrôler le public et d'assurer que seules les personnes possédant des billets seront présentes au décollage. Prévue pour le 4 juillet, jour de fête nationale, l'envolée doit être remise. Le 19 juillet, alors même qu'il quitte le sol, le ballon est poussé contre un mur par une bourrasque. Carnes tombe au sol. Libéré de son poids, le ballon s'élève à vive allure. Arrivé très haut, il prend feu et s'écrase. Malgré tous les démentis, bon nombre de spectateurs sont convaincus que l'aéronaute a péri. L'inventeur, plutôt secoué mais indemne, décide de ne pas recommencer.



Les colonies britanniques d'Amérique du Nord, beaucoup moins développées, ne sont affectées par la fièvre du vol qu'au cours des années 1830. Elles doivent en fait attendre jusqu'en 1840 pour qu'un aéronaute vienne y réaliser un premier vol piloté. Le 10 août 1840, un aéronaute américain né en Guadeloupe, la plus grande île des Antilles françaises, Louis Anselm Lauriat, prend l'air à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Alors âgé de 54 ans, Lauriat compte parmi les aéronautes les plus connus dans le nord-est des États-Unis. Son ballon à hydrogène, le *Star of the East*, se pose à un peu de moins de 35 kilomètres de la ville. Il s'agit là du premier vol piloté dans un territoire qui fera plus tard partie du Canada.

En Angleterre, les gens sont divisés en ce qui concerne le ballon. La Royal Society de Londres feint l'indifférence mais, dans les faits, bon nombre de chercheurs sont déçus au possible de voir que la France a gagné le ciel avant la blanche Albion. L'écrivain Horace Walpole, fils de Robert Walpole, un des grands hommes d'État anglais du XVIII^e siècle, ne voit dans le ballon qu'un jouet, l'équivalent d'un cerf-volant. De même,

certaines journaux, tel *The Morning Herald* du 27 décembre 1783, enjoignent « tous les hommes de se moquer de cette nouvelle folie afin qu'elle disparaisse le plus rapidement possible. »

Cette réaction, mélange de déception et de dépit, explique pour une bonne part le fait que les premiers à prendre l'air en Angleterre aient été étrangers à ce pays. Ainsi, le 4 novembre 1783, sans prévenir personne, un marin et aventurier italien, le comte Francesco Zambecari, aidé par un fabricant de fleurs artificielles, Michael Biaggini, fait voler un ballon à hydrogène miniature. Trois semaines plus tard, un ballon un peu plus gros prend l'air à partir du terrain d'entraînement d'une unité d'artillerie, à Moorfields, tout au nord de Londres. Une foule importante assiste au lancement. L'aérostas se pose dans une ferme du Sussex. Le maître des lieux, fort malin, installe le ballon dans sa grange et fait payer ceux et celles qui veulent y jeter un coup d'oeil.



Honnête, vaniteux et séduisant, Vincenzo Lunardi est convaincu que pareille envolée augmentera son prestige.

De même, à Londres, un jeune employé de l'ambassade du royaume de Naples annonce son intention de voler en ballon dans le ciel anglais. Honnête, vaniteux et séduisant, Vincenzo Lunardi est convaincu que pareille envolée augmentera son prestige. Réalisant fort bien qu'il n'y connaît pas grand chose, il demande à un ami, George Biggin, de le commanditer. Les préparatifs ne vont pas tarder à leur causer certains problèmes. La souscription lancée pour financer la fabrication du ballon démarre plutôt lentement. Au beau milieu des travaux, Lunardi se voit interdire l'utilisation du terrain de l'hôpital de Chelsea. Pareille prudence est fort compréhensible.

Trois jours auparavant, le 4 août 1784, la prétendue tentative d'un escroc français qui disait s'appeler le « chevalier de Moret » avait causé une émeute. Une seconde tentative, légitime celle-là, d'un anatomiste reconnu mais excentrique, le docteur John Sheldon,

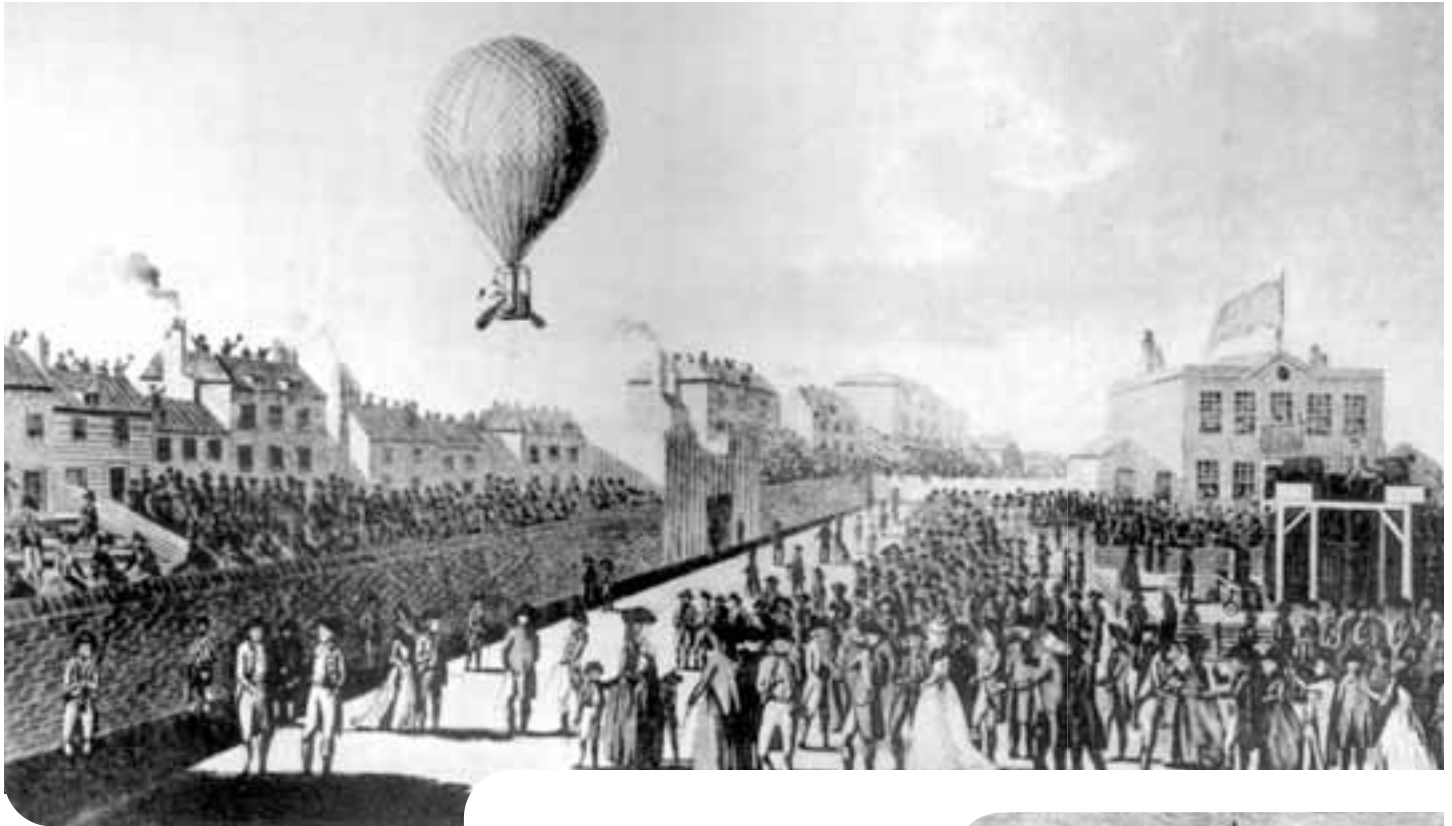
Vincenzo Lunardi, vers 1785.
Aérostation, Aviation, p. 45

ayant échoué à son tour, le tout Londres devient ouvertement cynique. Autant la direction de l'hôpital de Chelsea que les autorités craignent qu'un nouvel échec ne soulève la colère des spectateurs qui pourraient tout casser. Lunardi doit déployer tout son charme pour convaincre le commandant d'une unité d'artillerie qui, lors d'un débat violent, force à son tour les autorités à louer à Lunardi le terrain d'entraînement de son unité, à Moorfields.

Lunardi se remet à peine de ses émotions qu'un autre danger se profile. Le propriétaire du Lyceum, l'établissement où son ballon à hydrogène rouge et blanc fait de soie huilée est exposé, en prend tout bonnement possession, afin d'encourager Lunardi à lui payer un pourcentage de l'argent recueilli par la souscription. L'aéronaute doit faire finalement appel à la police pour reprendre son bien. Le ballon arrive à Moorfields, sous bonne garde, au cours de l'après-midi du 14 septembre; Lunardi est épuisé.

Le matin du lendemain, 15 septembre 1784, le soleil brille de tous ses feux. Une foule de près de cent cinquante mille personnes se presse autour de l'enclos que gardent des militaires. Une série d'incidents maintiennent la tension à un niveau élevé. À 13 h 30, le ballon n'est qu'à demi-gonflé et la foule, sceptique, s'impatiente. Il suffirait d'une étincelle pour qu'éclate une émeute. Réunis en conseil de guerre, Biggin et Lunardi décident que ce dernier partira seul.

Lunardi monte à bord un peu avant 14 h, avec un chien et un chat. Les liens sont défaits et le ballon s'élève. Un des deux avirons que Lunardi veut utiliser pour contrôler



Le ballon de Vincenzo Lunardi quelques moments après son départ, le 15 septembre 1784. *History of Aeronautics in Great Britain*, face à p. 122

son vol tombe au sol. Suivant l'exemple du prince de Galles, des membres du Parlement, venus assister au départ, tels William Pitt et Edmund Burke, se découvrent; ils craignent fort de ne jamais revoir ce pauvre Lunardi.

L'aéronaute, quant à lui, ne se préoccupe guère de ce qui se passe en bas. Grisé par le vol, il mange et boit un peu et se laisse emporter. Au bout d'un certain temps, Lunardi commence à ramer, sans grand succès, avec le seul aviron qui lui reste. Il se pose à 15 h 30 à South Mimms où il abandonne le chat et le reste de son lest. Remontant aussitôt, Lunardi se remet à ramer. Il touche le sol une seconde fois, à 15 h 55, dans une ferme près de Ware, dans le Hertfordshire.

Un groupe d'hommes présent sur les lieux de l'atterrissage s'enfuit, pris de panique,

L'aéronaute, quant à lui, ne se préoccupe guère de ce qui se passe en bas. Grisé par le vol, il mange et boit un peu et se laisse emporter.

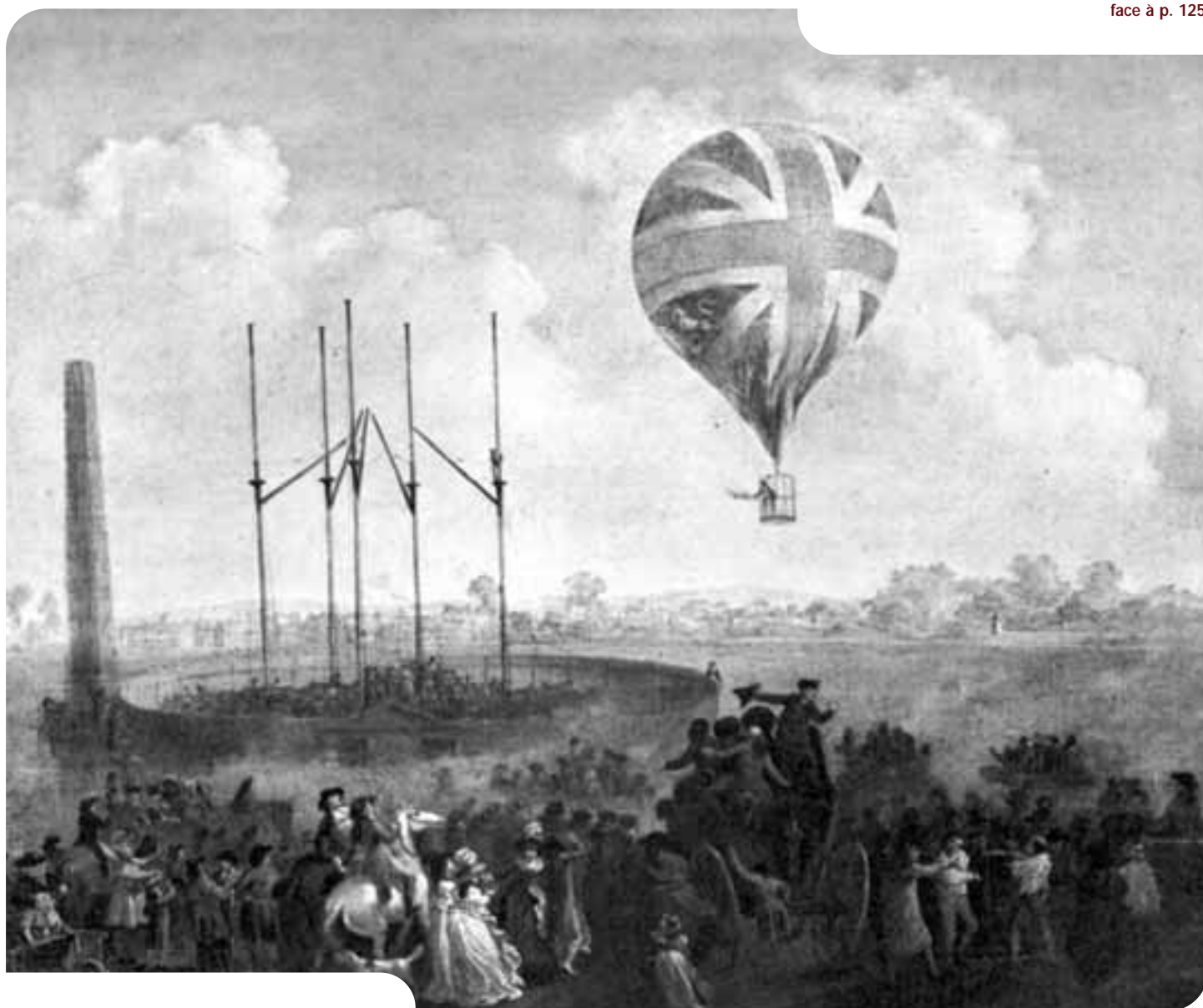


Gros plan du ballon de Lunardi. *Aeronautical Prints & Drawings*, planche 38

lorsque Lunardi leur demande de l'aider. Une femme, Elizabeth Brett, fascinée par ce qu'elle voit, n'hésite pas un instant et se porte à son aide. Un peu honteux, les hommes font demi-tour et viennent leur donner un coup de

main. Lunardi peut alors descendre de sa nacelle. La distance totale parcourue atteint presque 40 kilomètres. Il a réalisé le premier voyage aérien dans les îles britanniques et le tout premier voyage aérien d'importance.

La seconde envolée de Lunardi, le 13 mai 1785. *History of Aeronautics in Great Britain*, face à p. 125





Ci-dessous,
George Biggin et la première aéronaute anglaise,
Letitia Anne Sage, le 29 juin 1785. *History of
Aeronautics in Great Britain*, face à p. 126



À gauche,
Une envolée de Lunardi à Madrid, Espagne, en 1792.
Aeronautical Prints & Drawings, planche 63

Du jour au lendemain, Vincenzo Lunardi devient la coqueluche de tout Londres. Son nom brille dans les journaux. Des chansons glorifient son courage. Des foules énormes vont voir son ballon exposé au Pantheon. Encouragé par ce premier vol, Lunardi renouvelle l'expérience le 13 mai 1785. Le 29 juin, son commanditaire, George Biggin, s'envole avec la première aéronaute anglaise, Madame Letitia Anne Sage. Toujours en 1785, Lunardi vole à Liverpool, Édimbourg et Glasgow.

Le 23 août 1786, à Newcastle-upon-Tyne, son ballon glisse des mains de l'équipe au sol, emportant avec lui un jeune homme du nom de Ralph Heron dont le bras s'est pris dans la corde de l'ancre. Il tombe sous les yeux de la foule horrifiée et meurt de ses blessures quelques minutes plus tard. Menacé par la multitude, Lunardi doit s'enfuir. Son nom est trainé dans la boue. Il quitte l'Angleterre peu après. Quoique profondément affecté par la mort du jeune homme, Lunardi poursuit ses envolées dans

la péninsule italienne, puis en Espagne et au Portugal. C'est là qu'il retrouve l'adulation qui lui plaît tant. Vers 1792, lors d'un vol en Espagne, des paysans qui le prennent pour un saint venu du ciel le portent en triomphe sur leurs épaules. Vincenzo Lunardi meurt, pauvre et oublié, dans un couvent, près de Lisbonne, au Portugal, en 1806.



Jean-Pierre Blanchard, vers 1790.

La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique, p. 65

Frappées par la passion des foules, quelques personnes ne tardent pas à réaliser que l'aérostation peut s'avérer payante. C'est ainsi qu'apparaissent les premiers aéronautes professionnels. Vincenzo Lunardi fait partie de ce groupe de grands bateleurs du ciel. Le tout premier d'entre eux, un Français courageux, Jean-Pierre Blanchard, est sans doute le plus connu et le plus doué. Lui aussi adopte comme devise « Sic itur ad astra. »

Il quitte le sol pour la première fois le 2 mars 1784, à bord d'un ballon doté d'ailes battantes. Le départ lui-même ne se fait pas sans mal. Un jeune exalté auquel Blanchard refuse une place à bord tire son épée. Il taillade les cordages et endommage une des rames dont l'aéronaute a muni le ballon. Contrairement à ce qui a été dit pendant plusieurs années, il ne s'agit pas du jeune Napoléon Bonaparte. Troublé par tant de calomnie, celui-ci tient à rétablir la vérité dans ses mémoires. Le coupable, un de ses camarades de l'École militaire de Brieenne, s'appelle en fait Dupont de Chambon.



L'assaut de Dupont de Chambon sur le ballon de Blanchard. La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique, p. 58

L'envol de Blanchard, le 2 mars 1784.

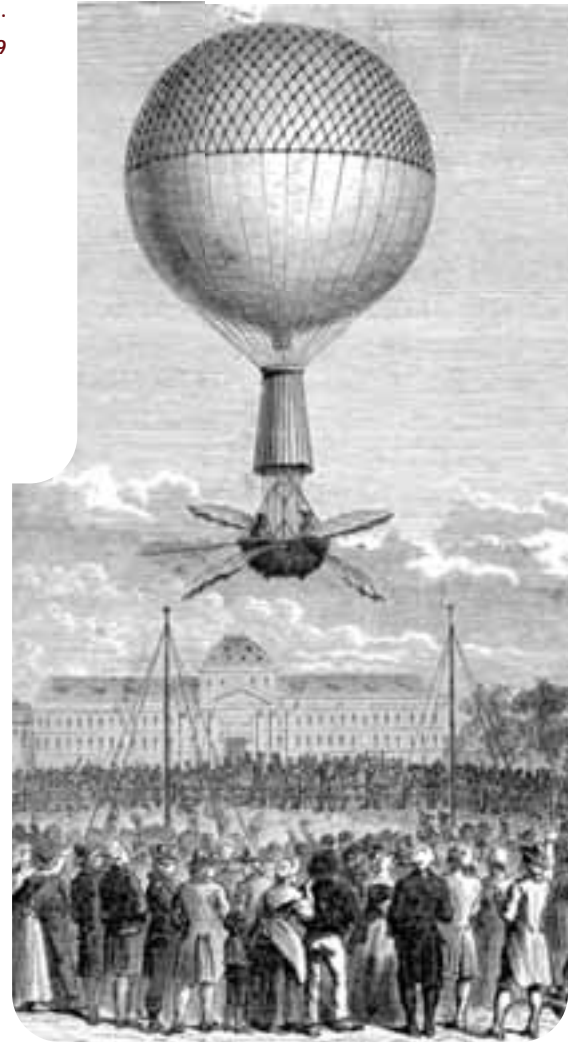
Aérostation, Aviation, p. 39

Cela dit, Blanchard, légèrement blessé à une main, doit laisser au sol son passager, un moine du nom de Pesch. Pour celui-ci, la déception est d'autant plus grande qu'il se trouve sur les lieux en dépit d'une directive formelle de son ordre lui interdisant de prendre place à bord de cette invention du diable qui incite le peuple à ne plus croire aux miracles. Mieux encore, le bon moine s'échappe tout juste d'une prison où la direction de son ordre l'avait fait enfermer. Cette désobéissance va lui coûter cher; son ordre l'exile dans son monastère le plus isolé.

Quoi qu'il en soit, une fois les dommages réparés, Blanchard s'envole du Champ-de-Mars, à Paris. Comme prévu, il tente de ramer vers le nord-est, jusqu'à La Villette. Le vent, moqueur, l'emporte à Billancourt, autrement dit dans la direction opposée. Malgré tout, l'aéronaute affirme avoir été en mesure de contrôler son vol. Le tout Paris s'amuse à ses dépens. Le quatrain suivant fait fureur :

*Au Champ de Mars il s'envola;
Au champ voisin il resta là;
Beaucoup d'argent il ramassa.
Messieurs, sic itur ad astra.*

Ne disposant pas des moyens financiers ou des relations sur lesquels peuvent compter Jacques Alexandre César Charles ou les frères Montgolfier, Blanchard apprend bien vite à faire sa propre publicité. Au lieu de voler en France, où il n'est qu'un aéronaute comme un autre, Blanchard décide d'aller chercher fortune là où la compétition est moins forte. Arrivé à Londres en août 1784, l'aéronaute français devient vite le point de mire d'un petit groupe de passionnés



Un passager de Blanchard, le docteur John Sheldon, 1784. *History of Aeronautics in Great Britain*, face à p. 166

d'aérostation qui inclut deux médecins, John Sheldon et John Jeffries, un riche Américain de tendance loyaliste.

Blanchard et Sheldon décollent de la cour d'une école militaire de Chelsea, à Londres, le 16 octobre 1784, un mois à peine après le vol historique de Lunardi. Le ballon qui emporte plusieurs instruments scientifiques appartenant à Sheldon, l'unique commanditaire du vol, ne parvient pas à monter au-dessus des

obstacles qui l'entourent. Blanchard, impatient, balance le tout par dessus bord. Sheldon ne peut que protester. Lors de cette envolée, l'aéronaute tente de contrôler la direction de l'aérostat à l'aide d'une paire d'ailes battantes et d'un moulinet ressemblant à une vis d'Archimède. L'une et l'autre méthode s'avèrent inefficaces. Une fois Sheldon descendu, à Sunbury, Blanchard repart seul. Il se pose une deuxième fois, à Romsey, à plus de 115 kilomètres de Londres.

Le docteur John Jeffries, 1785.

Aérostation, Aviation, p. 46

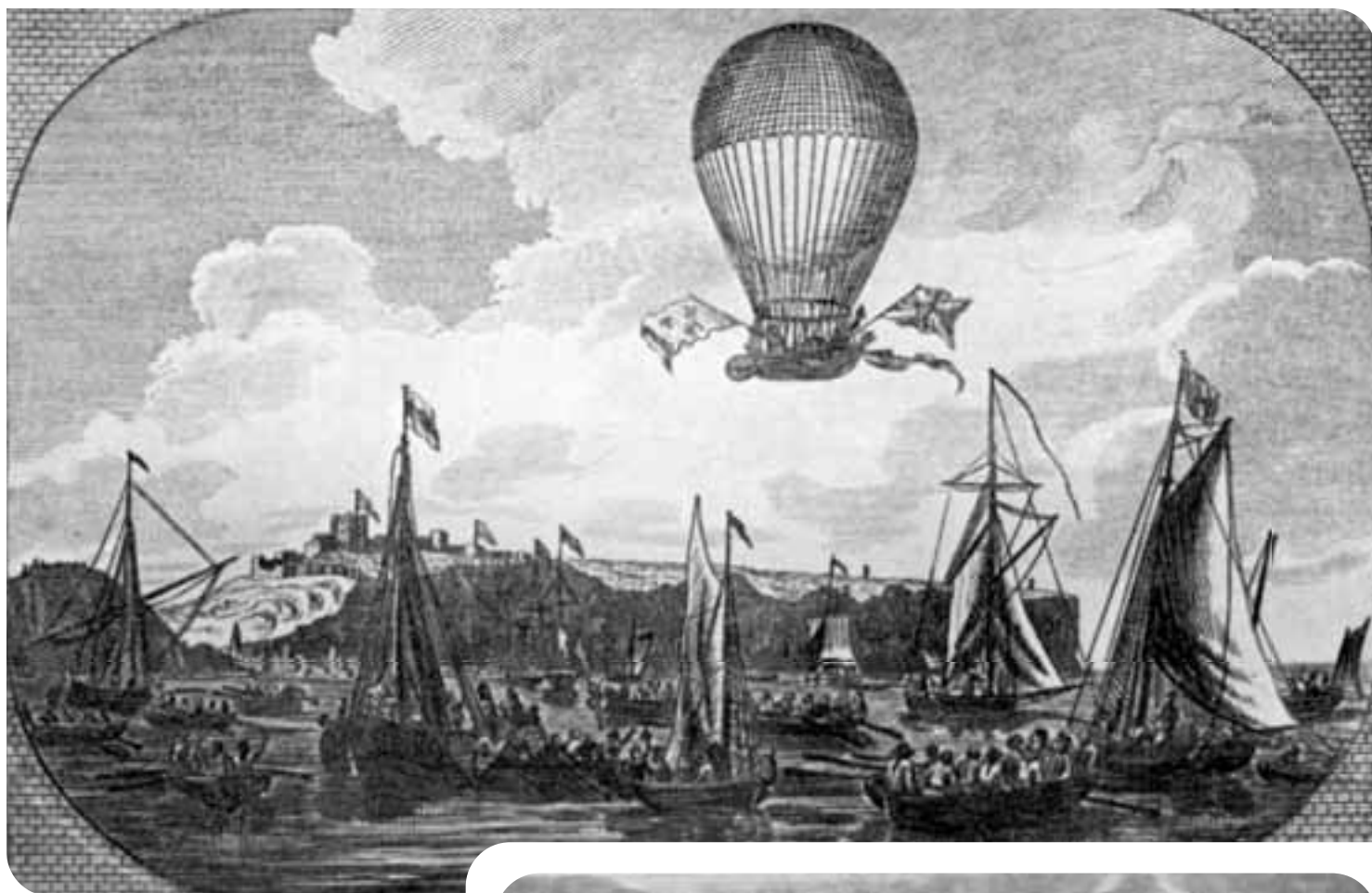
Blanchard et Jeffries se prennent aussitôt à rêver d'un vol plus important encore : la traversée de la Manche.



C'est en compagnie de l'autre commanditaire, le docteur John Jeffries, que l'aéronaute français effectue son second vol en Angleterre, le 30 novembre 1784. Le ballon, chargé encore une fois de matériel scientifique, ne parvient pas lui non plus à monter au-dessus des arbres et édifices qui l'entourent. Cette fois-ci, toutefois, Jeffries parvient à contrôler Blanchard; tous les instruments restent à bord. L'envolée dure deux heures. Les deux hommes se posent dans le Kent, près d'Ingress.

Encouragés par ce succès, Blanchard et Jeffries se prennent aussitôt à rêver d'un vol plus important encore : la traversée de la Manche. Jeffries accepte de couvrir l'ensemble des coûts du projet, à condition que Blanchard lui fasse l'honneur de l'emmener avec lui. Ce dernier, soucieux de gloire, tente par tous les moyens d'empêcher son mécène de partir avec lui. Une fois le ballon et son équipement arrivés au site de départ, le château de Douvres, Blanchard refuse carrément de laisser Jeffries y

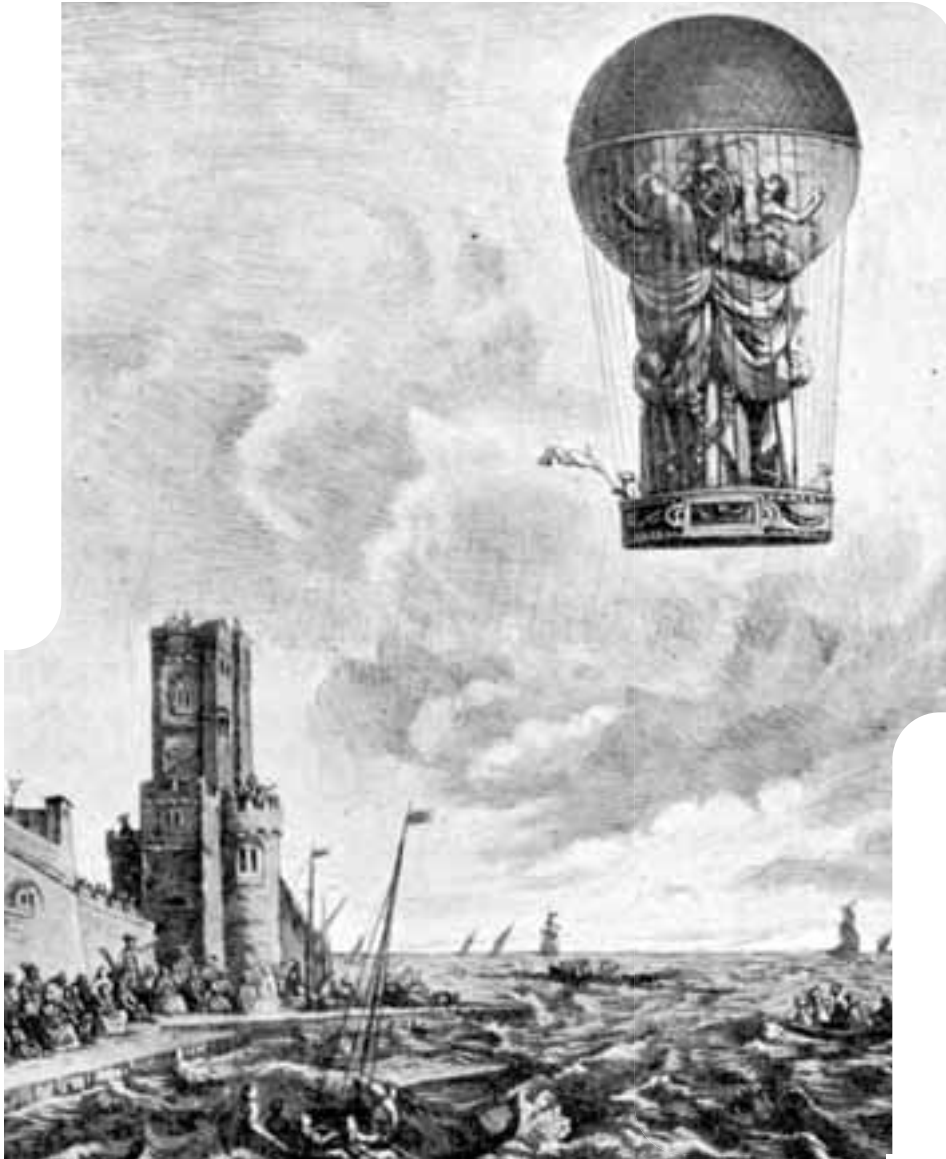
pénétrer. La situation devient à ce point tendue que le gouverneur du château doit finalement intervenir. Mieux encore, Blanchard va jusqu'à faire doubler sa veste de plomb dans l'espoir que, lors de la pesée, Jeffries croira qu'il doit laisser le Français partir seul. Cette manœuvre est bien vite découverte.



Deux vues du ballon utilisé par Blanchard et le docteur Jeffries pour traverser la Manche, le 7 janvier 1785. *Aeronautical Prints & Drawings*, planche 49

Aussi remarquable que cela puisse paraître, Jeffries ne semble s'être offusqué outre mesure des machinations du pilote français. Les préparatifs se poursuivent et, le 7 janvier 1785, à 13 h, le ballon à hydrogène muni de rames et d'une hélice ou les deux hommes ont pris place quitte le sol et s'engage au-dessus des blanches falaises de Douvres. Jeffries est enchanté par le spectacle. Le ballon commence toutefois à perdre peu à peu de l'altitude. Il faut sans cesse jeter du lest.





L'aéro-montgolfière de Pilâtre de Rozier et de Romain. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 64

pour une bonne part à la forte récompense que le gouvernement français entend offrir à celui qui, le premier, réussira l'exploit. Pilâtre de Rozier a pour commanditaire le comte de Provence, frère du roi Louis XVI et parrain du musée qu'il a lui-même créé à Paris.

L'aérostat que Pilâtre de Rozier met au point est un étrange hybride qui combine un ballon à hydrogène sphérique et un ballon à air chaud de forme cylindrique, suspendu en dessous. Le premier élément de cette « aéro-montgolfière » construite par un chimiste habile artisan, Pierre-Ange Romain, doit assurer la sustentation de l'ensemble; le second doit quant à lui permettre au pilote de contrôler son altitude. Pareille combinaison est une nouveauté. D'aucuns, Jacques Alexandre César Charles par exemple, la jugent par trop dangereuse.

Le 4 janvier 1785, trois jours à peine avant le vol triomphal de Blanchard et Jeffries, Pilâtre de Rozier et Romain établissent leur base de départ à Wimereux, près de Boulogne-sur-Mer. Ils sont prêts. Le vent s'obstine à souffler dans la mauvaise direction. Les semaines et les mois passent. De nombreuses chansons et quatrains se moquent ouvertement des déboires des deux aéronautes. La presse se fait de plus en plus féroce. Faisant contre mauvaise fortune bon coeur, Pilâtre de Rozier profite du long délai pour se rendre à Paris et à Londres. Le vent n'accepte de coopérer qu'en juin. C'est le moment ou jamais.

Le 15 juin 1785, Pilâtre de Rozier et Romain remplissent la portion supérieure de leur aérostat avec de l'hydrogène. Ceci fait, ils allument le brasier sous la partie inférieure. Une fois les deux portions du véhicule rattachées l'une à l'autre, les deux aéronautes montent dans la galerie circulaire. L'aéro-montgolfière s'envole un peu après 7 h 00 et s'élève rapidement. Le vent, tout d'abord favorable, ne tarde pas à la repousser vers la France.

Aux deux tiers du parcours, il ne reste plus un grain de sable. Blanchard donne alors l'ordre de jeter tout ce qui n'est pas essentiel. Les ornements, l'hélice, les avirons, les ancres, tout y passe. L'aéronaute enlève jusqu'à sa veste et sa culotte. Son compagnon, surpris, jette sa veste dans le vide. Le ballon, allégé, remonte. À 15 h, Blanchard et Jeffries, transis et fous de joie, survolent la côte française. Vers 15 h 30, ils se posent près de Guines, dans une clairière de la Forêt de Felmores, à une vingtaine de kilomètres à l'intérieur des terres. La Manche est vaincue; l'Angleterre n'est plus une île.

Blanchard et Jeffries, une fois retrouvés et habillés de façon plus convenable, sont

emmenés à Calais dans une voiture à cheval. Ils y font une entrée triomphale. Les deux aéronautes vont ensuite à Paris où le roi Louis XVI remet une pension et une forte récompense à son sujet, Blanchard. Jeffries doit quant à lui se contenter de l'admiration sans borne des grandes dames et gentils-hommes de Paris.

Jean-François Pilâtre de Rozier félicite les deux hommes mais il est en fait profondément déçu. Il travaille en effet depuis plusieurs semaines à un projet, financé par l'État, de traversée de la Manche entre la France et l'Angleterre, autrement dit contre les vents dominants venant de l'Ouest. Selon toute vraisemblance, son intérêt tient



La première catastrophe aérienne de l'Histoire. *Aérostation, Aviation*, p. 51

Douze minutes environ après le décollage, les spectateurs, parmi lesquels se trouve la fiancée de Pilâtre de Rozier, une jeune Anglaise du nom de Susan Dyer, voient le brasier du ballon à air chaud s'abaisser quelque peu par rapport à l'ensemble. Une flamme jaillit alors du sommet du ballon à hydrogène. Horrifiés, impuissants, les spectateurs assistent à la chute de l'aéromontgolfière. Le choc est terrible. Jean-François Pilâtre de Rozier est tué sur le coup.

*Sa gloire, hélas ! ne fut qu'un rêve
Dont la fin prouve avec éclat
Que le moment qui nous élève
Touche à celui qui nous abat.*

Pierre-Ange Romain meurt dans les bras des premières personnes accourues sur le site de la catastrophe. Susan Dyer, foudroyée par le chagrin, meurt quelques temps plus tard. La conquête du ciel qui, presque par miracle, s'était effectuée jusque là sans blessure grave vient de faire deux victimes.

Aussi affecté qu'il soit par le décès de son rival, Jean-Pierre Blanchard n'en continue pas moins de voler. Il est par ailleurs le tout premier aéroplane à visiter plusieurs régions d'Europe. En 1785, par exemple, l'aéroplane français effectue des envolées à Francfort-sur-le-Main, une ville libre du Saint Empire romain germanique, à La Haye, dans

les Provinces-Unies, et à Gand, dans les Pays-Bas autrichiens.

En août, Blanchard et un compagnon, un journaliste, le chevalier de l'Espinard, prennent leur envol à Lille et franchissent une distance de près de 500 kilomètres. Dès 1785, Blanchard peut s'enorgueillir d'être l'aéroplane le plus connu et le plus expérimenté au monde. Un prédécesseur de la désormais fameuse Madame Tussaud, Jean-Baptiste Guillaume Curtius, ajoute l'aéroplane à la galerie de personnages en cire qu'il expose dans les foires parisiennes.

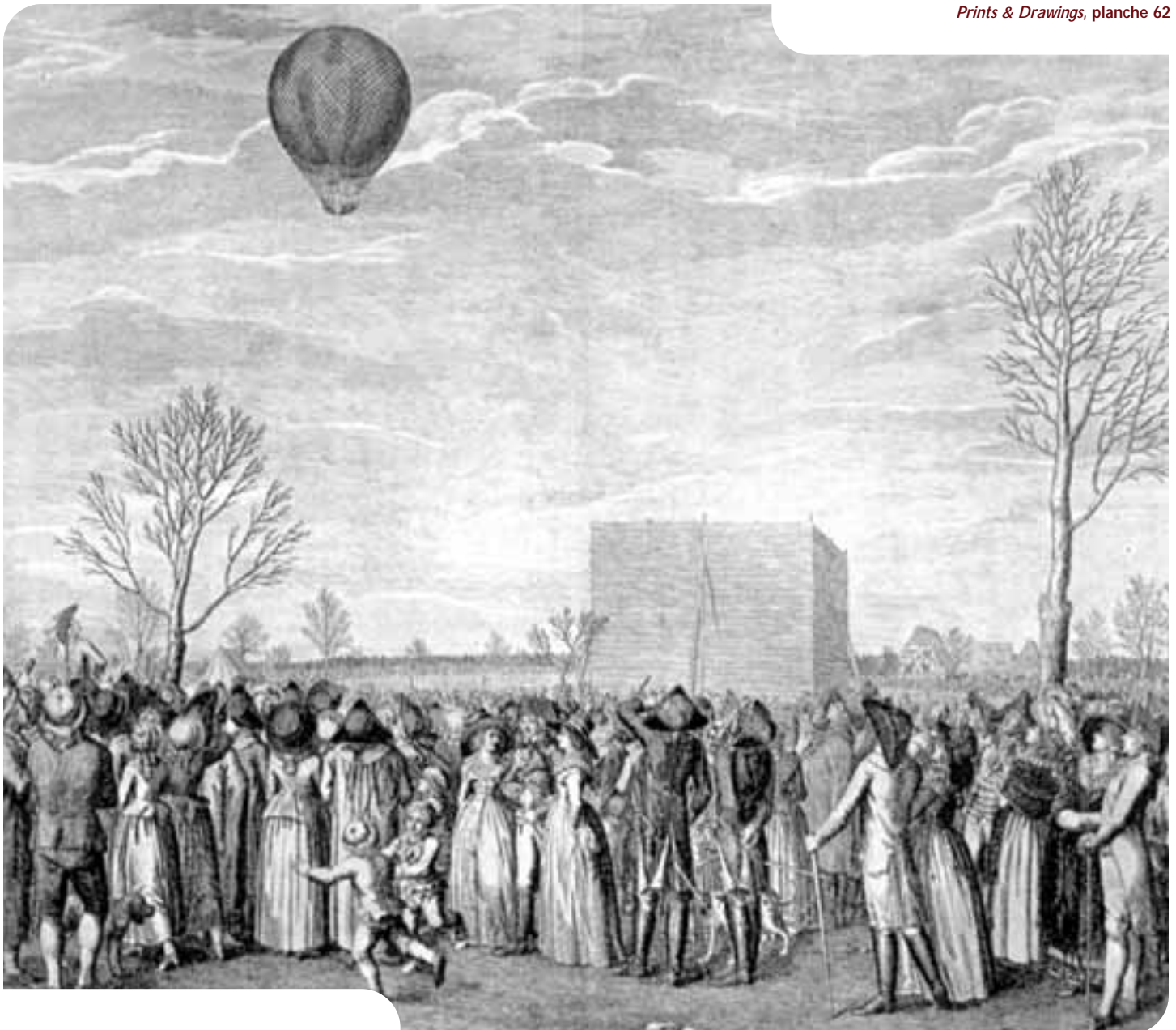
En 1788, Blanchard émerveille les foules à Bâle, une ville importante de la confédération helvétique. Son ballon ne contenant pas assez de gaz, il détache tout bonnement la nacelle et prend l'air suspendu à quatre cordes. L'année suivante, l'aéronaute français se rend à Varsovie, en Pologne, et à Prague, en Bohême, un territoire qui dépend alors de la maison des Habsbourg. Au moment où commence la Révolution française, Blanchard se trouve toujours dans ces

régions. Les autorités autrichiennes, convaincues qu'il participe à la propagande révolutionnaire, le mettent sous les verrous à Kufstein, au Tyrol. Quelque temps plus tard, Blanchard parvient à s'échapper. Il décide alors de tenter sa chance sur l'autre rive de l'Atlantique.

Peu après son arrivée en Amérique du Nord, un quotidien de Philadelphie, en Pennsylvanie, annonce la tenue d'une envolée publique, la

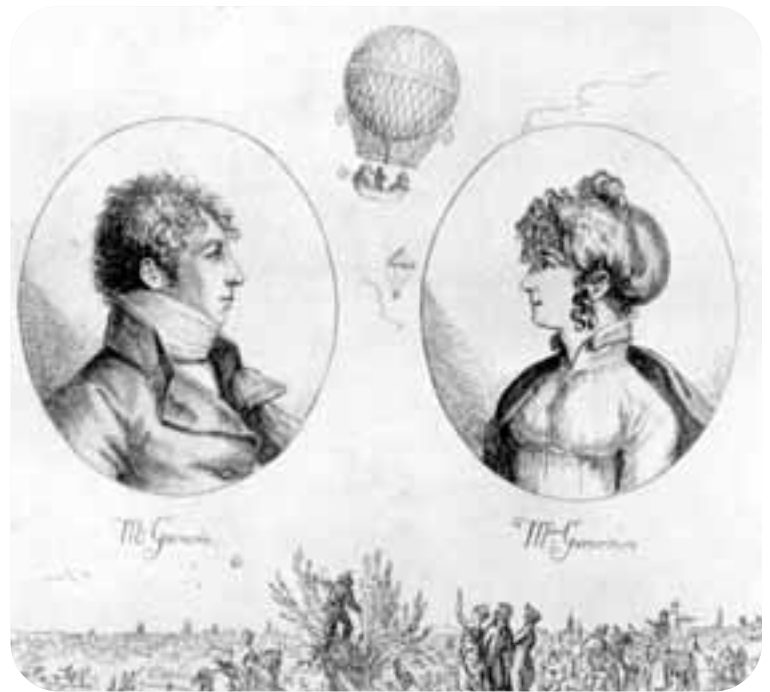
première en Amérique du Nord en l'espace de neuf ans. Les billets sont mis en vente, au prix de deux et cinq dollars. Au jour dit, le mercredi, 9 janvier 1793, une foule considérable se rassemble autour du site choisi, la cour de la prison de la ville. Parmi les rares spectateurs privilégiés qui ont les moyens de se payer un billet se trouvent George Washington et quatre futurs présidents des États-Unis : John Adams, Thomas Jefferson, James Madison et James Monroe.

Une envolée effectuée par Blanchard à Nuremberg, en novembre 1787. *Aeronautical Prints & Drawings*, planche 62





André Jacques Garnerin et son épouse,
Jeanne Labrosse, vers 1797. *Aeronautical Prints
& Drawings*, planche 73



La première descente en parachute, réalisée
par Garnerin le 22 octobre 1797. *Aérostation,
Aviation*, p. 126

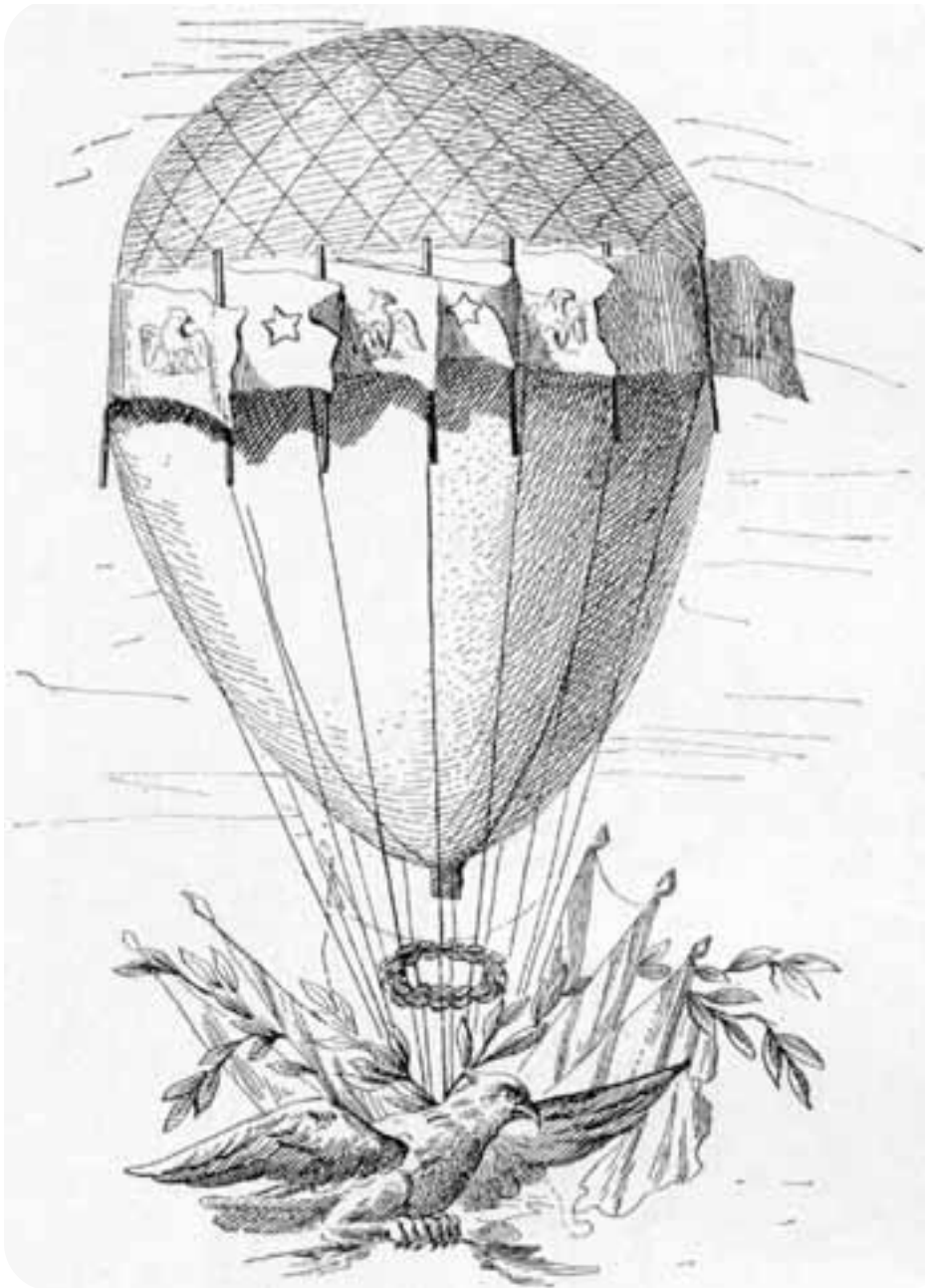
Blanchard, bien mis comme à l'accoutumée, porte un superbe costume bleu qui s'harmonise fort bien avec le bleu de la nacelle. À 10 h 10, il s'envole. Son ballon à hydrogène parcourt une distance d'environ 25 kilomètres en 45 minutes.

Une fois au sol, au New Jersey, Blanchard présente son laisser-passer signé par Washington. Le paysan qui se trouve sur les lieux est toutefois illettré et méfiant. Ne sachant trop que faire, l'aéronaute, qui ne parle pas anglais, débouche une bouteille

de vin. Le fermier lui sourit. Aussi réussi qu'il soit, ce tout premier voyage aérien sur le continent américain ne paye même pas ses frais. Blanchard n'est que trop familier avec ce genre de problème. Poursuivi par la malchance et constamment à court d'argent, il quitte les États-Unis en 1797.

De retour en Europe, Blanchard poursuit ses envolées. Le succès financier lui échappe pourtant toujours. En 1808, en plein ciel, il est terrassé par une crise cardiaque. Sa longue carrière d'aéronaute est bel et bien

finie. Jean-Pierre Blanchard meurt à Paris en mars 1809, à l'aube même d'une ère nouvelle de l'aérostation. En effet, c'est à partir des années 1810 que, graduellement, le métier de pilote devient quelque peu profitable. Les bénéfices sont encore plus grands si le pilote est une femme. La première aéronaute professionnelle - et la première parachutiste - semble avoir été une Française, Jeanne Labrosse, élève et future épouse d'André Jacques Garnerin.

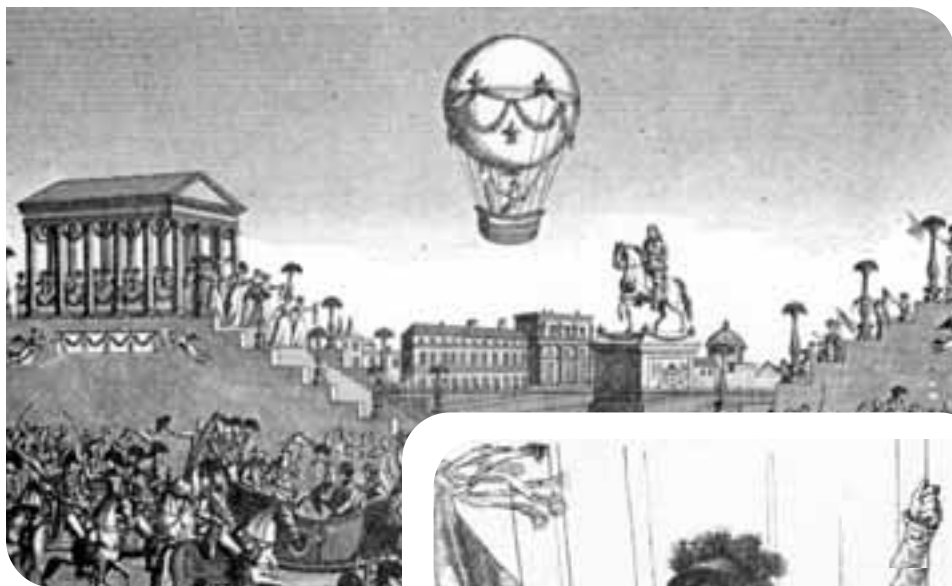


*Superstitieux comme bon nombre
de chefs d'État autoritaires,
Napoléon ne trouve rien de drôle à
cette étrange affaire.*

Ce Français est la première personne à avoir tenté une descente en parachute, à partir d'un ballon libre. Il réussit l'exploit à Paris, le 22 octobre 1797.

Devenu extrêmement populaire en France, Garnerin s'attire les foudres de Napoléon Bonaparte suite à un vol non-piloté qu'il organise le 16 décembre 1804 pour commémorer le couronnement de l'empereur des Français par le pape Pie VII. Par une chance quasi-incroyable, l'aérostat arrive à Rome le lendemain matin et frôle la cathédrale Saint-Pierre. Une partie de la couronne dorée attachée sous l'enveloppe vient alors se poser sur la tombe de l'empereur romain Néron, un despote sanguinaire et à demi-fou. Superstitieux comme bon nombre de chefs d'État autoritaires, Napoléon ne trouve rien de drôle à cette étrange affaire. Le pauvre Garnerin est vite éloigné de la cour.

Le ballon dit du Sacre, lancé le 16 décembre 1804. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 89



Madeleine-Sophie Blanchard, vers 1810. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 92

L'envolée de Mme Blanchard lors de l'arrivée de Louis XVIII à Paris, mai 1814. *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique*, p. 93

Cela dit, une autre personne qui continue de profiter de l'intérêt du public pour l'aérostation est l'épouse même de Jean-Pierre Blanchard, Madeleine-Sophie. C'est d'ailleurs à ce couple hors du commun que pourrait revenir l'honneur d'avoir effectué le premier voyage de noce en ballon. Toute menue et quelque peu craintive sur la terre ferme, Madeleine-Sophie Blanchard fait preuve d'un courage indomptable en ballon. En avril 1810, elle prend l'air pour fêter le mariage de l'empereur des Français, Napoléon 1^{er}, avec Marie-Louise de Habsbourg. Laissant de côté sa foi impériale, Madame Blanchard s'envole quatre ans plus tard lors des célébrations qui soulignent le retour de la monarchie, personnifiée par le roi Louis XVIII, autrefois comte de Provence et protecteur de Jean-François Pilâtre de Rozier.



L'envolée de Mme Blanchard lors du mariage de Napoléon, avril 1810. *Histoire des ballons et des aéronautes célèbres*



Bibliographie

A. Ouvrages

- Romance of Ballooning : The Story of the Early Aeronauts*. Londres : Patrick Stephens avec Édita Lausanne, 1971.
- Cadogan, Mary. *Women with Wings : Female Flyers in Fact and Fiction*. Londres : Macmillan, 1992.
- Clément, Pierre-Louis. *Montgolfières (Hot-air Balloons)*. Paris : Tardy, 1982.
- Crouch, Tom D. *The Eagle Aloft : Two Centuries of the Balloon in America*. Washington : Smithsonian Institution Press, 1983.
- Ege, Lennart. *Balloons and Airships*. New York : Macmillan Publishing Co., 1974. Coll. *World Aircraft in Color*.
- Fontaine, Raymond. *La Manche en ballon : Blanchard contre Pilâtre de Rozier*. Dunkerque : Éditions du Beffroi, 1983.
- Gardiner, Leslie. *Man in the Clouds : The Story of Vincenzo Lunardi*. Édinburgh : W. & R. Chambers, 1963.
- Gillipsie, Charles Coulston. *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation, 1783-1784*. Princeton : Princeton University Press, 1983.
- Glines, C.V., édi. *Lighter than Air Flight*. New York : Franklin Watts, 1965. Coll. *Watts Aerospace Library*.
- Goldstein, Laurence. *The Flying Machine & Modern Literature*. Bloomington : Indiana University Press, 1986.
- Jackson, Donald Dale et les rédacteurs des Éditions Time-Life. *Les Aéronautes*. Amsterdam : Éditions Time-Life, 1981. Coll. *La conquête du ciel*.
- Lomax, Judy. *Women of the Air*. New York : Dodd, Mead & Company, 1987.
- Marck, Bernard. *Les aviatrices : des pionnières aux cosmonautes*. Paris : Éditions de l'Archipel, 1993.
- Reynaud, Marie-Hélène. *Les frères Montgolfier et leurs étonnantes machines*. Vals-les-Bains : Éditions de Plein Vent, 1982.
- Rolt, L.T.C. *The Aeronauts : A History of Ballooning, 1783-1903*. Londres : Longmans, Green and Co., 1966.

B. Catalogues d'exposition

- The Balloon : A Bicentennial Exhibition*. Minneapolis, Minnesota : University Art Museum, University of Minnesota, 1983.
- La part du rêve : de la montgolfière au satellite*. Paris : Association des Amis du Musée de l'Air et de l'Espace, 1983.
- Le temps des ballons : art et histoire*. Paris : Éditions de La Martinière, 1994.
- Degardin, Alain. *Le temps des ballons, XVIII^e et XIX^e siècles*. Paris : Éditions de La Martinière, 1995.

C. Articles

- Boselli, Élisabeth. « Élisabeth Thible : La première femme volante ». *Ikare*. N° 124 (1^{er} trimestre 1988). P. 112-115.
- Dollfus, Charles. « Céramiques et ballons ». *Pégase*. N° 11 (octobre 1978). P. 5-8.
- Salmon, Larry. « Ballooning : Accessories after the Fact ». *Dress*. Vol. 2 (1976). P. 1-9.