

Tiré-à-part des trois articles "Les ballons montés pendant le Siège de Paris"

1ère partie : ci-dessous, page 1 ; 2ème partie: Extraits et notes de lecture, page 5

3ème partie: Lettre à Monsieur Dupuy de Lôme, par Eugène Godard (aîné), page 22

4ème partie: Étude et Explications concernant ce fac-similé de Ballon monté, page 31

Conclusion: page 48

Extrait du dossier du magazine Delcampe-Philatélie du 6 Novembre 2016, page 51

LES BALLONS MONTES PENDANT LE SIEGE DE PARIS

18 Septembre 1870 – 28 Janvier 1871

I^{ère} Partie

Lettre de Jules Mefsurier à Madame Simpson

Traduite de l'anglais par M. Guermeur

Ancien Professeur de langues au Lycée Dupuy de Lôme de Lorient

Avant-propos

A la fin de l'année 2008, un sociétaire apporte à la Société d'Archéologie et d'Histoire du Pays de Lorient un document ancien et précieux: une lettre adressée de Paris par M. Jules Mefsurier à Madame Simpson, Hereford Square, à Londres datée du 29 septembre 1870. Il s'agit d'une feuille de papier fin soigneusement pliée comportant à la fois l'adresse du destinataire et le texte de la lettre et présentant différents cachets parmi lesquels la mention: "PAR BALLON MONTE". Monsieur Baudry propose de faire traduire cette lettre qui évoque la guerre de 1870 et ses incidences sur la vie parisienne, et confie cette tâche à Monsieur Guermeur, Professeur de langues ayant longtemps exercé au lycée Dupuy de Lôme à Lorient.

Voici donc ci-dessous le fac-similé du document suivi de sa traduction.



Can not more so than needs be - Remember we all fight for our lives - and more than our lives - there are no Cowards here - the few that were here have been shot - Man, Woman and Child all are prepared for the worst and to do the worst - Since my arrival here 400,000 National Guards have been armed, we have about 300,000 Regulars and Mobiles, plenty powder shot and shell, and plenty of provision. Frenchmen are wonderfully quick at learning military duties drill etc and even that a few weeks ago hardly knew a Chassepot from an Elephant - now drill the old troops - and which is best - keep admirably steady under fire and obtains 1. odds - The Mobile and Volunteers are our pluckiest troops - those from Brittany have earned quite reputation - Before coming into action the all French ~~thou~~ the priest that has come up with from their homes, gives them his blessing after a short prayer - then Forward they go literally a wall of steel, never giving way an inch - whatever be the odds. Those good Bretons are Bravery itself, and though they are rather thick headed as barack soldier they are splendid fellow at guerilla warfare, and put the Uhlans to rights

29-Sept-

I have just received the news that we are to be sent forward with field-pieces - evening founded, as hot the only time to attempt to attack - that the day is quiet - so it is our lot to go and walk him up. I shall thus have the opportunity of seeing the Prussian helmets at close quarters - Well! Forward! And may I be happy enough to see you all again -

You must not think that all these horrors of war with which we are surrounded ~~ruined~~ and dead men, burning woods and houses, the sound of cannon, affect ~~the~~ ^{the} in a great degree the appearance of the Boulevard. If it were not that every man one meets ~~reminds~~ reminds one, by his military hat, of "the business of the hour" one would never dream that Paris is invested. The streets are full of ladies and children, the cafes full of men, endlessly talking, smoking, playing at dominoes - just as if the Prussians were a thousand miles off and never thoughts of coming - Only, if a damn feat - You see them cheerfully drop the fiddle, the smoke, the play, shoulder the rifle - and calmly drop ~~it~~ in their ranks - and ~~the~~ march off without more ado at the eternal word, Forward, to the front -

As yet we have only lost about 25,000 men - the enemy must at least have lost 10,000 - the odds seem long - but are accounted for by our gunners potting them from under cover - However we expect before very long something of that - very hot - but we are quite ready - I don't apologise for this untidy scrawl - Volunteers gunners have been little time for "company" matters

I trust you are keeping all in good health - And rec. myself to your best wishes.

With respectful compliments, I am, dear Mr. Thompson,

Yours affectionately,
Jules Le Moine

Please don't let any motion know that I may be in the thick of it - The English soon but I don't know if it is for us -

and for our own people - I feel as if I could shoot - very - very strongly. You will perhaps think me very bloodthirsty - but if ever, ~~any~~

Traduction

9, Rue des 2 portes St Sauveur
Paris - Sept 28/70

Chère Madame Simpson,

Je vous envoie ces quelques mots du port du ballon. Les doux agneaux de Bismarck nous cernent par terre et par mer; l'air est le seul moyen qui nous est laissé pour l'acheminement de notre correspondance – qui, selon les ordres donnés, doit être légère, poids et espace étant d'une grande importance, pour reprendre les formules à la mode du transport des lettres -

J'ai rallié l'artillerie des Volontaires de la Garde Nationale – mais je n'ai pas eu la chance de tirer un coup de fusil sur les Prussiens, - pas encore, mais je m'attends à le faire à chaque instant. J'ai déjà, pendant la nuit, pris deux ou trois fois les armes au son du clairon, - mais seulement à l'occasion de fausses alertes.

L'Artillerie de Marine qui occupe les forts devant nous (qui occupons les fortifications de Paris), neutralise invariablement tous les canons de l'ennemi dès que ceux-ci prennent position, de telle sorte que jusqu'ici ils ne nous ont pas fait de mal – certains parmi les gaillards de notre artillerie de Marine sont de remarquables tireurs d'élite; l'un d'eux a détruit 47 de leurs canons en 47 coups - . Pour cela, il a été décoré de la croix d'honneur, et l'a bien méritée. J'ai hâte d'essayer mon adresse et voir ce que je peux faire pour nos chers amis. J'ai l'impression de pouvoir tirer très très très bien.

Vous pensez peut-être que je suis assoiffé de sang, mais, hélas, je ne le suis pas plus qu'il n'est nécessaire – Rappelez-vous que nous combattons tous pour notre vie – et pour plus que notre vie. Ici, il n'y a pas de lâches. Il y en avait très peu et ils ont été fusillés. Hommes, femmes, et enfants, tous sont préparés "au pire et à faire le pire". Depuis mon arrivée ici, 400000 Gardes Nationaux ont été armés; nous avons environ 300000 hommes, réguliers et éléments mobiles. Une quantité de poudre, de cartouches, d'obus, beaucoup de provisions. Les Français sont étonnamment rapides à apprendre le devoir militaire, l'exercice, etc... et des hommes qui, il y a quelques semaines, ne distinguaient guère un Chassepot d'un éléphant, font maintenant l'exercice comme des troupes aguerries – et, ce qui est le mieux – tiennent admirablement le coup sous le feu et dans la douleur. Quelle supériorité! Les mobiles et les volontaires sont nos soldats les plus courageux. Ceux de la Bretagne se sont fait là une réputation. Avant le combat ils s'agenouillent et leur prêtre, qui est venu de chez eux, leur donne la bénédiction après une courte prière, puis ils vont de l'avant, tel un vrai mur d'acier, ne cédant jamais un pouce de terrain, quelles que soient les conditions du combat. Ces bons Bretons sont la bravoure personnifiée, et bien qu'ils aient la tête dure comme soldats de bivouac, ce sont de magnifiques gaillards pour faire la guérilla et régler leur compte aux Uhlands.

29 Sept.

Je viens de recevoir la nouvelle: on nous envoie en première ligne avec des pièces de campagne. L'ennemi a eu si chaud, la seule fois où il a essayé d'attaquer que nous sommes très tranquilles et c'est à nous qu'il revient d'aller le réveiller. J'aurai alors l'occasion de voir de près les casques prussiens. Eh bien! En avant! Et que je sois assez heureux pour vous revoir tous!

Il ne faut pas que vous pensiez que toutes les horreurs de la guerre, dont nous sommes entourés, les blessés et les morts, les forêts et les maisons en feu, le bruit du canon, affectent à

un degré élevé l'aspect des Boulevards. N'allez pas croire que toute personne croisée nous rappelle par son allure militaire "l'affaire de la ville". On ne pourrait jamais s'imaginer que Paris est investi. Les rues sont pleines de dames et d'enfants, les cafés pleins de clients qui plaisantent avec insouciance, fument, jouent aux dominos – exactement comme si les Prussiens étaient à un millier de milles de distance et n'avaient jamais pensé à venir ici. – Seulement, si l'on bat le tambour, vous les voyez cesser avec bonne humeur de plaisanter, de fumer, de jouer, mettre le fusil à l'épaule, gagner calmement leur rang et partir en ordre de marche, sans plus de cérémonies, en prononçant toujours ces mots: En avant, au front!

Jusqu'ici nous n'avons perdu qu'environ 250 hommes. L'ennemi a dû en perdre au moins 10000. La différence semble considérable, mais elle s'explique par le fait que nos artilleurs descendent les Prussiens en restant eux-mêmes à l'abri. Toutefois nous nous attendons, avant très long temps, à quelque chose de chaud, de très chaud, mais nous sommes tout à fait prêts.

Je ne présente pas mes excuses pour ce griffonnage malpropre. Les artilleurs volontaires ont peu de temps pour observer les bonnes manières.

J'espère que vous vous gardez en bonne santé. Et vous remercie de vos bons vœux.

Avec mon respectueux souvenir, je suis, chère Madame Simpson, à vous de tout cœur

Jules Le Mefsurier

S'il vous plaît que ma mère ne sache pas que je suis dans le lieu le plus exposé.

Le clairon sonne mais je ne sais pas si c'est pour nous

LES BALLONS MONTES PENDANT LE SIEGE DE PARIS

18 Septembre 1870 – 28 Janvier 1871

II^e partie

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.



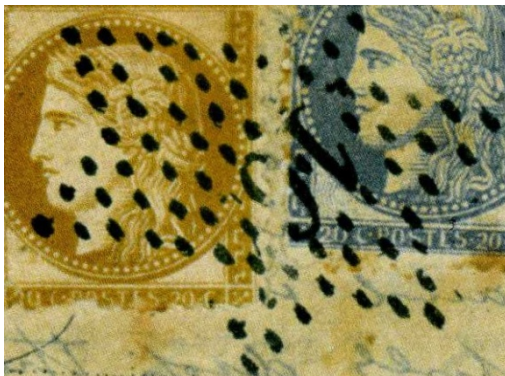
PARIS

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.



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 Siègne 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 *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*)

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 Susbienne 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'incommode 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 centaine 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. [...]

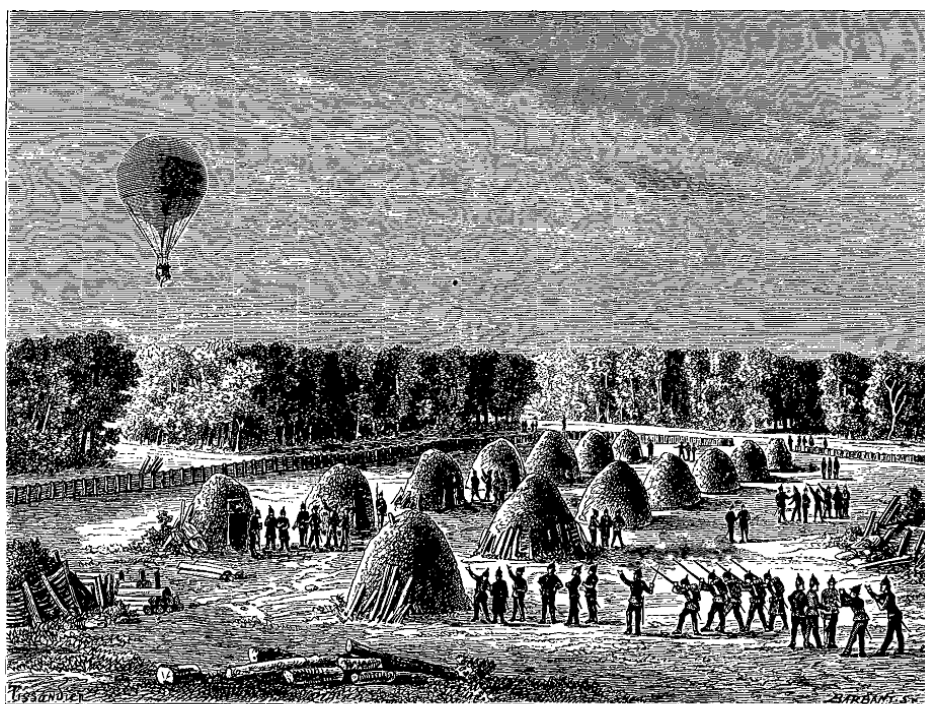
S'il trace en l'air son sillage au-dessus d'une forêt, le voyageur aérien est brusquement saisi d'une impression de fraîcheur étonnante. C'est ce que j'éprouve à 10 heures 45 en passant à 1420mètres au-dessus des arbres de la forêt d'Houdan. Mais ce froid que je ressens, après une

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 uhlans, 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 (14 octobre 1870). — Dessin d'Albert Tissandier, d'après nature.

Ballon du siège de Paris passant au-dessus d'un camp prussien
(14 octobre 1870) - Dessin d'Albert Tissandier d'après nature
(*Le Tour du Monde* – Georges et Albert Tissandier)

Heureusement le vent est vif; je file comme une flèche au-dessus des arbres; les uhlans 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

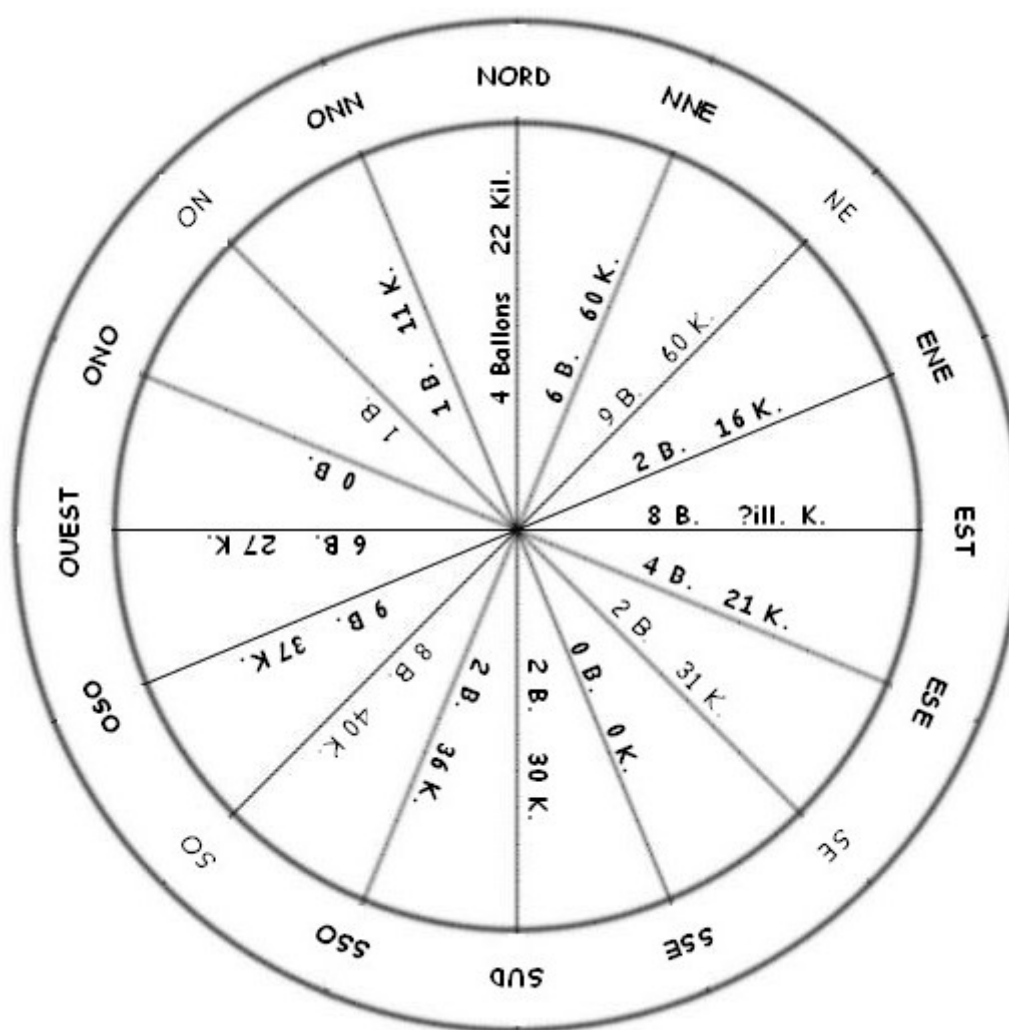
¹⁰ "La poste par pigeons voyageurs – Souvenirs du Siège de Paris", par Dagron, 1870-1871, p. 5

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

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

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

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

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, 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 aérolier 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. [...]

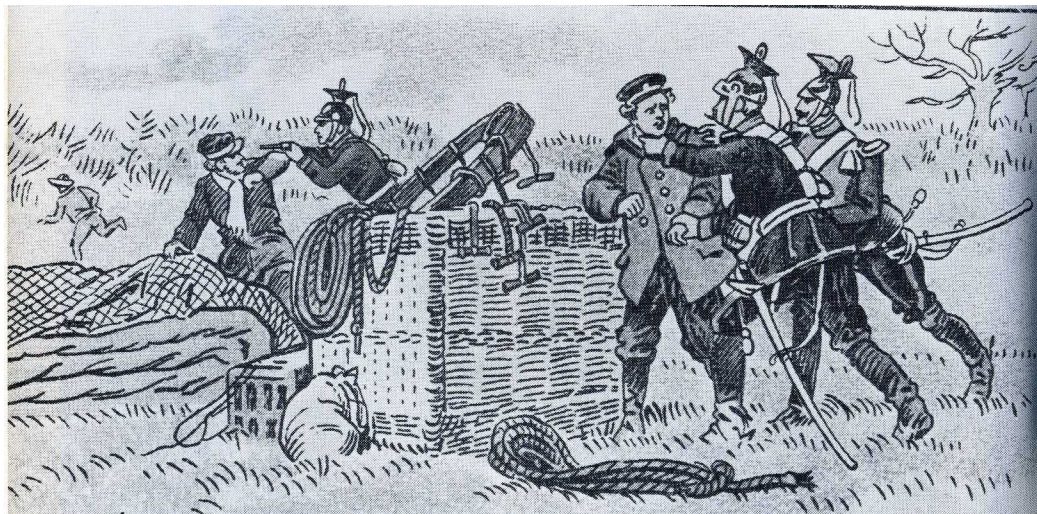
A dix pas de moi gisait mon compagnon: il était couché sur le dos, immobile, ne donnant aucun signe de vie, sa figure déchirée était couverte de sang. Au milieu des plus vives douleurs, je rampai jusqu'à

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

lui. Je lui parlai, j'essuyai 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.

Le 16 janvier 1871, le Steenackers, un ballon chargé de 100 kg de dynamite atterrit dans des



Le « Galilée » descendu à Fresnay-le-Gilmert, près de Chartres, est capturé par les Uhlans le 4 novembre 1870.

(Photo Jacques Buchholz)

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 Rottemberg en Bavière.¹⁵

¹⁴ Le 28 novembre 1870 selon Victor Debuchy, p 416

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

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 Lifjell 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 aérostiers 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



La stèle commémorative



Klas Strand

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”.

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

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

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

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, 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.

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

"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 Pôle²²"

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 province ²⁴". 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)

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

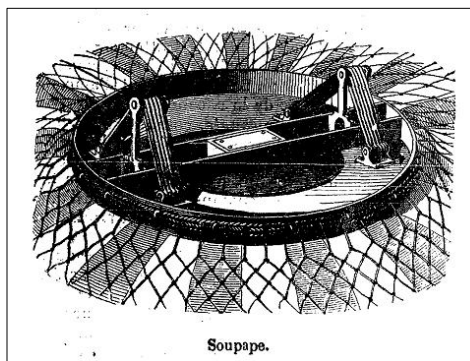
²³ G. de Clerval

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

²⁵ Id p.104

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

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 feullure 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.

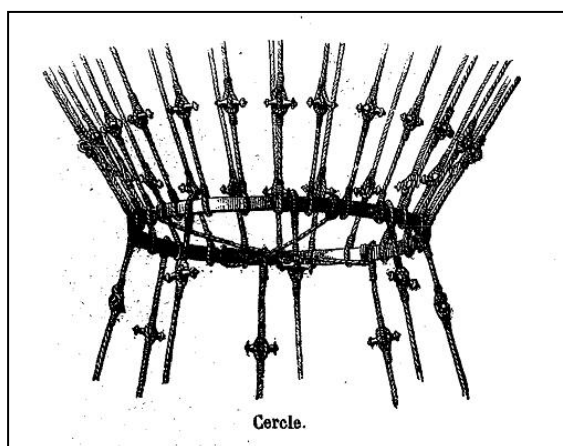


Le ballon est une sphère de percaline de 15m75 de diamètre, ce qui correspond à une circonférence de 49 mètres 48, à une surface totale extérieure de 779 mètres 30 carrés, et à un volume de 2045 mètres 65c cubes. Cette sphère est obtenue à l'aide de quarante fuseaux.. Chacun d'eux est composé de trois 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 in 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.

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



Nacelle et son équipage.

sacs de dépêches, les sacs de lest, etc....; extérieurement, des paquets, les cages de pigeons, etc....

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 pigeongrammes (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>)

LES BALLONS MONTES PENDANT LE SIEGE DE PARIS

18 Septembre 1870 – 28 Janvier 1871

III^e Partie

DE LA DIRECTION DES BALLONS:

LETTRE A MONSIEUR DUPUY DE LÔME

Par Eugène Godard (aîné)

20 mars 1872

présentée par Yves Cocoual

Si nul ne conteste les remarquables qualités du brillant ingénieur que fut Stanislas Charles Henri Laurent Dupuy de Lôme lorsqu'il s'agissait d'inventer et de construire bateaux à vapeur ou lourds cuirassés indestructibles, il est moins souvent fait allusion à l'intérêt qu'il porta aux plus légers que l'air, les ballons montés, qu'il aurait voulu rendre dirigeables. Dirigeables, c'est beaucoup dire, car il s'agissait en fait de pouvoir dévier le ballon vers la droite ou vers la gauche mais dans la direction que lui imprimait le vent.

Pourtant, en 1870, il va faire une proposition étonnante dans des circonstances non moins étonnantes.

Dupuy de Lôme est à Paris en septembre 1870 lorsque la capitale française, encerclée par l'armée "prussienne" se trouve coupée du reste de la France et en butte à de sérieuses difficultés pour acheminer courriers et missives vers la province et le gouvernement replié à Tours pour quelques temps encore.

Pendant toute la durée du Siège de Paris (septembre 1870 – février 1871), la technique la plus efficace a été celle des ballons montés, mais ceux-ci, livrés au gré du vent, n'atterrissent pas toujours où il faudrait, faute de pouvoir être dirigés. Dupuy de Lôme va faire des propositions au Gouvernement de Défense Nationale et il présente un long mémoire très technique sur la direction des ballons à l'Institut le 7 octobre 1870. En voici un bref résumé²⁹.

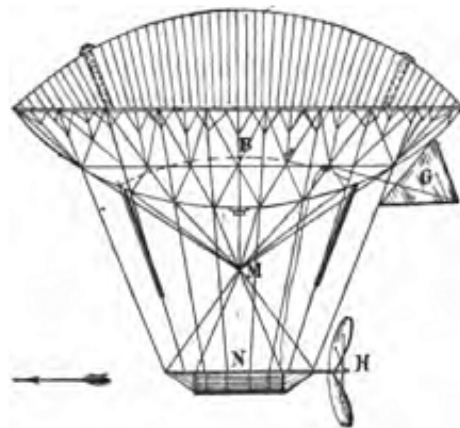


La statue de Dupuy de Lôme à l'arsenal de Lorient
(photo Jean-Michel Roche)

²⁹ D'après "Les Dirigeables", par M. H. André, 1902, p. 205 et suivantes

Pour maintenir la direction des aérostats sensiblement en ligne droite, il faut renoncer à la forme sphérique du ballon ordinaire. Il opte donc pour une forme allongée, mesurant près de 40 mètres de long pour un diamètre maximum de 15 mètres dont le volume atteindra 3600 mètres cube. La nacelle est aussi d'une forme allongée et rigide, étayée de façon à éviter un "balan de l'avant à l'arrière", et il propose d'introduire dans le ballon gonflé au gaz d'éclairage (il devait l'être à l'hydrogène), un autre petit ballon (364 m³) rempli d'air permettant une plus grande facilité pour les montées et les descentes. Une voile triangulaire de quinze mètres carré placée sous le ballon servira de gouvernail. L'objectif fixé à ce ballon pisciforme est de se déplacer à la vitesse de huit kilomètres à l'heure par rapport à l'air ambiant compte tenu de la résistance de l'air. L'ingénieur de la Marine s'appuie alors sur ses connaissances des navires et de l'hydrodynamique pour déterminer la puissance nécessaire pour faire avancer son ballon dans l'air et de savants calculs le conduisent à proposer

"comme propulseur une hélice qui produira un travail moteur d'environ 30 kgm. En présence de cette hélice comme force motrice, il [lui] a paru avantageux d'employer simplement la force des hommes. Quatre hommes peuvent sans fatigue soutenir pendant une heure, en agissant sur une manivelle, un travail de 30 kgm qui n'exige de chacun d'eux que 7 kgm. Avec une relève de deux hommes, chacun d'eux pourra travailler une heure, se reposer une demi-heure et ainsi de suite, pendant les dix heures du voyage qui sont une des données de cette étude".



Dirigeable de Dupuy de Lôme.

L'intérêt du Gouvernement de Défense nationale est réel et le samedi 20 octobre 1870 un décret est publié.

DECRET: - Le Gouvernement de Défense nationale,

Vu les propositions faites par M. Dupuy de Lôme, membre de l'Institut, membre du conseil de défense, pour la construction de ballons susceptibles de recevoir une direction et spécialement applicables aux correspondances de Gouvernement avec l'extérieur;

Considérant que ces travaux sont d'un grand intérêt pour la défense nationale,

DECRETE

Art. 1^{er}. Un crédit de 40 000 fr. est ouvert au budget extraordinaire au ministère de l'instruction publique pour être affecté à la construction des ballons.

Art. 2. M. Dupuy de Lôme est chargé de l'exécution et de la direction des travaux, auxquels il imprimera toute l'activité possible.

Paris, le 28 octobre 1870.

Les fonds seront prélevés sur le budget de l'Instruction et Jules Simon, Président du Comité scientifique pour la défense de Paris remet "sans hésitation" la totalité des fonds sur le

compte de Stanislas Dupuy de Lôme³⁰. Bien sûr, une telle générosité va susciter des jalousies et les concurrents de Dupuy de Lôme mettent les bouchées doubles pour construire avant lui un dirigeable. Nadar reprochera en novembre le coût du ballon que Dupuy de Lôme n'arrive pas à construire à cause des difficultés techniques.

Au cours de la séance à l'Institut déjà, une voix s'était élevée au sujet de la "force motrice":

" – Des hommes, mais c'est donc la chiourme!"³¹

Gaston Tissandier écrira en 1871³², que *"ce plan offre l'inconvénient de ne pas présenter le caractère de la nouveauté. Il est difficile de voir en quoi il diffère du système de M. Giffard... Les travaux ont été commencés, ils ont traîné en longueur, la guerre s'est terminée, la Commune a passé sur Paris, ils ne sont pas encore achevés"* mais il formule des *"vœux sincères pour que M. Dupuy mette à exécution son projet intéressant et qu'une expérience soit rapidement réalisée"*...

Les conditions pour la mise au point d'un tel engin n'étaient sans doute pas les meilleures, mais dans l'ensemble les critiques à l'égard de Dupuy de Lôme sont mesurées, voire favorables en ce qui concerne la conception technique de l'aérostat et tout le monde attend avec impatience le jour où le grand homme fera son expérience de dirigeabilité d'un ballon monté. Elle a lieu le 2 février 1872 au Fort-Neuf à Vincennes. Le ballon part avec à son bord *"MM. Dupuy de Lôme, Zédé, ingénieur de la Marine, Yon et Dartois, aéronautes collaborateurs, Bouron contremaître de la maison Claparède, et les huit hommes qui devaient manœuvrer le treuil et se relayer"*.

Longueur totale	36 m 120	Longueur de la nacelle	12 m 60
Diamètre maximum	14 m 84	Diamètre de l'hélice	9 m
Volume du ballon	3454 m3	Poids total (y compris les 14 hommes d'équipage, colis, vivres et lest)	3799 k

Principales dimensions de l'aéronef (d'après l'*Aéronaute* de mars 1872, cité par M. H. André)

Poussé par le vent et propulsé par son hélice de 9 mètres de diamètre, le ballon et son équipage "prendront terre" quelques temps plus tard à *"Mondécourt, aux confins de l'Oise et de l'Aisne"* sans avoir vraiment fait, malgré les commentaires et analyses de Dupuy de Lôme, la démonstration d'une quelconque dirigeabilité du ballon qui a parcouru moins de 80 km et dont et dont la course n'a pu être déviée que de 12 degrés par rapport au vent.

Quel voyage!

C'est ce demi-échec et sans doute les "déclarations élogieuses de la presse" qui conduisirent Eugène Godard (aîné) à adresser à Dupuy de Lôme une lettre assez peu aimable, c'est le moins que l'on puisse dire, dans laquelle entre autres remarques désagréables il met en cause l'honnêteté morale et scientifique de l'ingénieur de la marine qui avait voulu s'intéresser aux ballons dirigeables.

Voici cette lettre, in-extenso :³³

³⁰ Les Ballons du Siège de Paris, Victor Debuchy, p.115

³¹ id

³² En ballon! Pendant le Siège de Paris, Gaston Tissandier, 1871, p 259

³³ "De la direction des ballons, Lettre à Monsieur Dupuy de Lôme", par Eugène Godard (aîné), mars 1872

A Monsieur Dupuy de Lôme

MONSIEUR,

Au commencement du siège de Paris, le gouvernement, sur votre demande, vous alloua une subvention de 40000 francs, avec mission de construire un ballon dirigeable pouvant sortir de la capitale et, son voyage accompli, y rentrer en apportant les nouvelles de province.

Il y a plus d'un an que Paris est délivré de la ceinture de fer qui l'étreignait, et vous venez seulement, il y a cinq semaines, d'exécuter les expériences si importantes dont vous aviez été chargé.

D'ailleurs il est fort heureux, Monsieur, pour vous et vos co-voyageurs, que l'expérience tardive du 2 février dernier n'ait point eu lieu, alors qu'elle eût eu un si puissant intérêt, c'est-à-dire pendant le siège.

En effet, d'après votre propre aveu, vous ne vous êtes élevé qu'à 600 mètres de hauteur, ce qui vous eut inévitablement exposé aux balles prussiennes et probablement fait subir le sort du *Daguerre* échoué à Ferrières.

En outre, en descendant à Mondécourt (Aisne), en plein jour ainsi que vous l'avez fait, vous vous seriez trouvé au milieu des lignes prussiennes.

Cela veut dire, monsieur, que pour que votre expérience correspondît à son point de départ et à l'esprit dans lequel une subvention vous avait été attribuée, il fallait que votre aérostat s'élevât à une hauteur bien plus considérable que celle qu'il n'a point dépassée, et en outre qu'il parcourût une distance beaucoup plus grande que celle qu'il a franchie.

Je me permettrai, monsieur, de vous rappeler que M. Flammarion et moi nous exécutâmes souvent des ascensions scientifiques et que toujours nous les fîmes longues, afin d'en rendre les résultats plus indiscutables.

C'est ainsi que je descendis à Angoulême, à Solingen (Prusse) pendant que M. Nadar échouait avec le *Géant* à Longjumeau et à Dammartin. D'ailleurs, nous laissions souvent notre ballon gonflé à terre pour repartir le lendemain ; ce que vous vous êtes bien gardé de faire, dégonflant votre ballon à la descente ainsi qu'un simple aéronaute forain comme moi, et ramenant sur une charrette votre *aérostat dirigeable*. Quelle antiphrase !

II

Ayant appris que vous vous disposiez à faire une nouvelle expérience de l'aérostat dont vous vous dites l'inventeur, je profite des quelques moments de loisir que me laisse ma profession pour venir compléter les renseignements que vous m'avez fait l'honneur de me demander au commencement du siège de Paris.

Vous n'avez certainement pas oublié, Monsieur que le, 24 septembre 1870, vous me faisiez prier par lettre, de passer chez vous le lendemain 25, afin d'y conférer sur le problème qui vous occupait.

Il vous souvient également que vous êtes venu me demander d'examiner mes ateliers, que vous vous y présentâtes plusieurs fois, et qu'après avoir pris de moi toutes sortes de conseils que je me fis un honneur de vous donner, vous cessâtes vos visites, pour aller chercher d'autres indications chez M. Yon, mon élève et ex-associé, et qui fit pour le compte de M. Henry Giffard des expériences de direction aérostatique.

Cela veut dire que, dans ce que vous nommez votre système, il n'y a rien de nouveau et que MM. Giffard, Ernest Bazin, Maurel Sanson, Camille Vert, etc., etc., qui depuis longtemps s'occupent de direction aérienne, ont tous réalisé et avec autant de succès que vous, des expériences analogues à celle du 2 février dernier ;

Cela veut dire que moi, à qui vous avez fait l'honneur de demander jadis des avis, j'ai le droit de vous en donner encore aujourd'hui. Et je vais prendre la liberté d'en user.

III

Dans un remarquable article sur votre aérostat, article publié par L'Illustration, M. Gaston Tissandier rappelle, fort à propos, le fait suivant :

Le 25 septembre 1852, voici ce que M. Émile de Girardin écrivait en tête du journal la Presse :

« Hier, vendredi, 24 septembre 1852, un homme est parti imperturbablement assis sur le tender d'une machine à vapeur, élevée par un ballon ayant la forme d'une immense baleine, navire aérien, pourvu d'un mât servant de quille et d'une voile, tenant lieu de gouvernail.

Ce Fulton de la navigation aérienne se nomme Henry Giffard.

C'est un jeune ingénieur qu'aucun sacrifice, aucun mécompte, aucun péril n'ont pu décourager, ni détourner de cette entreprise audacieuse... etc., »

Vous savez, monsieur, que ce ballon, avec son filet spécial, avait été construit par moi, sur les plans de M. Giffard. Voici d'autre part, les détails donnés par M. Tissandier sur cet aérostat et la façon dont il s'est comporté dans les airs :

« Le ballon de M. Giffard était de forme allongée, terminé par deux pointes; il avait 12 mètres de diamètre au milieu et 44 mètres de longueur; il contenait 2500 mètres cubes de gaz. Le filet qui entourait le ballon était fixé à une grande traverse inférieure, à l'arrière de laquelle se trouvait une voile triangulaire représentant le gouvernail et la quille. Cette traverse en bois soutenait une machine à vapeur avec sa chaudière et ses accessoires. Cette machine, qui équivalait à la force de trente hommes et qui ne pesait que 150 kilogrammes, faisait mouvoir une hélice.

M. Giffard s'éleva de Paris dans des conditions défavorables, par un vent violent; mais son voyage suffit à démontrer que le principe de la direction des ballons, était créé. L'action du gouvernail se fit parfaitement sentir. « A peine avais-je tiré une des deux cordes de manœuvre, du gouvernail, "dit M. Giffard en 1852, "que je voyais immédiatement l'horizon tourner autour de moi. L'hélice, mise en mouvement par la vapeur, suffisait à déplacer l'aérostat latéralement, et, par moment, le navire aérostatique résistait à l'intensité du vent avec assez de puissance pour demeurer immobile à la même place. A compter de ce jour, — nous ne saurions trop le répéter, — le principe de la navigation aérienne était fondé. »

L'une des conditions essentielles de la navigation aérienne, c'est d'opposer une force considérable à l'énorme résistance de l'air agité.

Or, la vapeur (en attendant mieux), avec sa puissance bien connue, s'offre de suite à l'esprit de l'inventeur. Mais la nécessité de placer un foyer incandescent au-dessous d'un autre foyer d'hydrogène, c'est-à-dire au-dessous d'une masse aussi facilement inflammable, constitue un danger qui est l'une des difficultés les plus sérieuses du problème de la direction des ballons.

C'est cette difficulté primordiale, terrible, devant laquelle M. Giffard ne recula point il y a vingt ans et qu'il résolut victorieusement.

C'est cette difficulté, Monsieur, sans la solution de laquelle il n'y a point de navigation aérienne possible, c'est cette difficulté devant laquelle vous avez reculé, que vous avez entièrement négligée.... vingt ans après !

Votre ballon, après celui de M. Giffard, c'est le vieux télégraphe aérien d'autrefois en face de l'appareil électrique ; c'est la diligence à la place de la locomotive ; c'est le navire en bois à côté de ces admirables vaisseaux cuirassés que vous avez construits et qui resteront l'éternelle gloire de votre carrière d'ingénieur !

Au moins, après avoir laissé de côté le problème de l'application de la vapeur, avez-vous apporté dans la construction de votre aérostat dirigeable quelque chose d'essentiellement nouveau ?

Non Monsieur !

La chemise qui recouvrait votre ballon est de l'invention de M. Giffard.

Le tissu dont vous vous êtes servi est celui qui a été perfectionné par M. Giffard.
Vos soupapes sont de l'invention de M. Giffard. Il s'en était servi en 1867 et 1869.
Votre appareil à produire le gaz hydrogène !

Mais M. Giffard en avait construit un semblable en 1867 et 1868 pour gonfler ses ballons captifs.

Enfin, le treillis cousu n'est autre que celui que votre serviteur a imaginé pour ses aérostats militaires et que j'appliquai, pour la première fois, en 1854, à ma montgolfière L'Aigle, que montait avec moi M. Yon, mon aide.

Loin de moi de vous considérer comme un simple plagiaire. Mais je ne puis m'empêcher de faire remarquer, monsieur, que vous avez eu recours, pour exécuter vos projets, à M. Yon, qui a construit les derniers ballons et les appareils de M. Giffard et qui, par conséquent, possède tous les secrets et tous les systèmes de ce dernier.

IV

Quant à moi, je vous ai donné l'idée et la forme du ballonnet que j'ai dessiné chez vous et qui, dans votre aérostat dirigeable, joue un rôle fort important. Le principe de ce ballonnet, d'ailleurs, qui n'est autre que celui de la vessie natatoire, ne m'appartenait pas, puisqu'il avait été émis à la fin du siècle dernier par le général Meusnier.

Je comptais employer le ballonnet pour les ballons captifs du siège de Paris et je vous ai dit, que dans ce cas, il suffisait que le volume du ballonnet fût le dixième de celui du ballon.

Mais cette proportion, suffisante pour des aérostats captifs, ne saurait convenir pour des ballons libres qui doivent pouvoir s'élever, à quelques mille mètres, au besoin.

Et à cet égard, Monsieur, je pose le principe suivant, résultant à la fois de la théorie et de l'expérience, et dont il vous sera facile de vérifier l'exactitude :

Pour que l'aérostat dirigeable puisse s'élever à de grandes hauteurs, le ballonnet doit avoir au moins le quart du volume du ballon proportion qui permet, et ceci est mathématique, de descendre, sans dépression, d'une hauteur maximum de 2200 mètres.

Si, en effet, Monsieur, vous ne vous êtes pas maintenu pendant les premières heures de votre expérience à une hauteur de plus de 600 mètres, c'est que vous avez craint sans doute, que la dépression de votre ballon ne fut pas suffisamment compensée par l'accroissement maximum du ballonnet au dixième et que, par conséquent, la stabilité de la nacelle ne fût compromise par la mobilité du gaz dans une enveloppe oblongue non remplie, par suite de la contraction du gaz, résultant de l'augmentation de pression atmosphérique à la descente.

J'arrive maintenant. Monsieur, au point le plus intéressant de votre expérience. De quel côté vous êtes-vous dirigé et quelle vitesse avez-vous obtenue ?

Suivant votre dire, vous avez pu faire un angle à droite, avec la direction du vent.

Or, dans nos ascensions scientifiques, dans nos grands voyages diurnes et nocturnes, M. Flammarion et moi, nous avons presque toujours remarqué des augmentations de vitesse en nous élevant davantage, et principalement une déviation à droite. Qui vous prouve donc, Monsieur, que vous n'avez pas subi, ainsi que nous, les effets de cette loi que nous avons observée maintes fois ?

Et ne se peut-il pas, dès lors que vos écarts et vos variations de vitesse ne soient nullement l'effet de votre propulseur et de votre gouvernail ?

D'ailleurs, je conteste de la façon la plus formelle les résultats publiés de votre expérience, et cela en raison de l'insuffisance et de l'incertitude de vos moyens.

Je ne veux donner qu'une seule preuve de ce que j'avance, mais elle sera concluante :

D'après les diverses vitesses du vent annoncées par vous, Monsieur, un ballon ordinaire aurait parcouru 183 kilomètres en quatre heures, durée de votre ascension, et serait en

conséquence venu atterrir entre Valenciennes et Avesnes, frontière de Belgique. Et vous êtes descendu à Mondécourt, à 94 kilomètres de Paris !

Quelle cruelle contradiction, Monsieur entre les faits et les données de vos observations! Et n'ai-je pas le droit après un pareil exemple d'infirmier entièrement les résultats de votre première expérience?

V

En résumé, Monsieur, les éléments de la construction de votre aérostat soi-disant dirigeable sont empruntés pour la plupart à des systèmes connus, et dont vous avez profité.

Votre expérience du 2 février n'a rien prouvé, et vos observations, vos chiffres, vos résultats sont des plus contestables ;

Enfin, parti de Paris alors que le vent soufflait vers le Nord-est, vous avez suivi la route du Nord-est comme le plus vulgaire ballon, et après une marche de quelques heures vous avez opéré votre descente presque dans la banlieue de Paris !

Permettez-moi de vous dire, Monsieur, dans l'intérêt de votre renom académique, et ce qui lui est supérieur, dans l'intérêt de la science, que vous devez recommencer une expérience absolument manquée.

A mon sens, voici ce que vous me paraîsez devoir faire :

Je me trouve en parfaite conformité d'idées avec notre directeur des postes, M. Rampont, qui a proposé l'adjonction d'un des ballons-poste, à votre aérostat dirigeable, lors de votre prochaine expérience. Tous deux partiraient ensemble, et il serait facile de constater la différence de vitesse de chacun des appareils et l'angle de déviation formé par les lignes diverses, suivies par les deux ballons.

Cette idée avait déjà été exposée par moi dans un cercle d'officiers à Bayonne.

Seulement ma manière d'employer dans cet essai le ballon-poste, diffère de celle qui est proposée par M. Rampont.

Je m'explique:

Il arrive fort souvent que deux ballons libres, non dirigeables tous deux, partant du même point et au même moment, suivent des directions tout à fait contraires, s'ils s'élèvent à des hauteurs quelque peu différentes. Je l'ai constaté notamment à Vienne (Autriche). Parti de cette capitale en même temps que l'un de mes frères, le même jour, à la même heure et du même point, nous aboutîmes l'un au nord, l'autre au sud de la ville.

Le système d'expérience proposé par M. Rampont, excellent en principe, pour être concluant, doit être, à mon avis, modifié ainsi que je vais avoir l'honneur de vous l'exposer.

Si nous étions certain de disposer pendant quelques heures d'un temps parfaitement calme, l'idéal de l'essai qu'il s'agit de faire serait ceci: un ballon captif serait maintenu à une hauteur déterminée et immuable; le ballon dirigeable devrait ensuite atteindre la même altitude, s'arrêter, monter ou descendre au commandement, tourner autour du ballon captif transformé en une bouée immobile, virer de bord, exécuter autour d'elle toutes sortes d'évolutions, et toujours en mesurant exactement sa vitesse à chacune de ses opérations.

De telles manœuvres, dont les résultats seraient mathématiquement concluants, sont impossibles à exécuter, en raison de l'agitation constante de l'atmosphère. Mais ce calme qu'il est impossible de rencontrer, il est facile de le simuler et de faire en sorte que les deux aérostats, le dirigeable et celui qui sert au contrôle de l'expérience, agissent au milieu d'un calme

En effet, pour deux ballons libres naviguant à la même élévation, et quelle que soit l'agitation réelle de l'air ambiant, l'effet apparent est celui du calme parfait. La masse aérostatique, pour ceux qui la montent ne fait pas un mouvement, et la terre semble fuir sous la nacelle immobile. Cela étant posé voici, Monsieur, ce que j'ai l'honneur, de vous proposer: Montant un ballon libre, je partirais avec des savants chargés d'examiner, de vérifier et de

contrôler les évolutions de votre aérostat dirigeable. De votre côté montant votre ballon vous partiriez en même temps que moi et du même point. Tous deux nous serions emportés par le même courant, puisque nous nous maintiendrions à la même hauteur, et vous devriez aux commandements, qui vous seraient faits par signaux, exécuter autour de mon ballon libre et pendant sa marche toutes sortes de manœuvres.

Le loch employé dans la marine et qui dans les cas ordinaires de l'aérostation devient inutile, pourrait être adopté sous la forme d'un petit ballonnet équilibré à la hauteur où se meut le ballon dirigeable et abandonné à l'aide d'un fil de soie gradué qui donnerait fidèlement les variations de vitesse.

Laissez-moi finir par une comparaison saisissante, et permettez-moi de vous transporter au bord d'une rivière à courant rapide. Au milieu de l'eau flotte un bouchon, un appât quelconque, et il court suivant le fil de l'eau. Autour de lui s'acharnent les poissons ; comme lui, ils n'ont point d'efforts à faire pour se laisser emporter par le courant, mais pour saisir le bouchon ou l'appât qui les tente, ils peuvent en vertu de leur propriété dirigeable, ils peuvent tourner, évoluer, virer autour de l'objet qu'ils convoitent et qui cependant continue paisiblement à descendre le courant.

Le jour, Monsieur, où dans les airs vous aurez fait autour d'un ballon libre, ce que le poisson fait dans l'eau, autour d'une masse flottante, vous aurez exécuté, sans conteste, la direction d'un ballon dans l'air calme. Voulez-vous, Monsieur, qu'avec un de mes ballons je sois, dans les airs, le modeste bouchon dont je viens de vous parler ? Voulez-vous faire et dans les conditions que j'ai énoncées, une expérience qui me paraît concluante, dans un sens ou dans l'autre ? Je me tiens à votre disposition.

Je dois vous déclarer d'avance, que si je crois à la direction théorique et scientifique des ballons, je n'ai aucune illusion à l'égard de la réalisation pratique de ce grand problème

En effet, toute la question, à l'heure présente, repose sur une impossibilité, à savoir : ***élever dans les airs une machine, d'une puissance extrême et d'un poids très léger.***

La solution d'un tel problème est indépendante du système des ballons, et si on persiste à les employer comme moyen ascensionnel, je ne saurais trop répéter que, plus leurs proportions seront énormes, et plus on aura de chances de succès.

Néanmoins, Monsieur et en dépit de toutes ces observations, n'étant pour ma part, ni partisan, ni auteur d'aucun système de direction aérostatique, laissant, dans une pareille affaire, mon amour-propre entièrement de côté, je serais heureux que vous voulussiez agréer la proposition que j'ai eu l'honneur de vous faire, et encore plus heureux si, contrairement à mes prévisions, vous sortiez triomphant d'une épreuve à laquelle, n'en doutez pas, j'apporterai toute ma science pratique, tout mon zèle et tout mon dévouement.

Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

EUGENE GODARD (aîné).

Plessis-la-Musse (Nantes), 10 mars 1872



En guise de conclusion

Cette présentation en trois parties des "Ballons montés du Siège de Paris" n'est pas, loin s'en faut, un travail d'historien. Il s'agit seulement pour les parties II et III, d'une sorte de "compilation" de notes de lectures et d'extraits d'ouvrages qu'il me semblait intéressant de porter à la connaissance des sociétaires. Il n'était question au début que de chercher quelques informations sur les inscriptions portées sur la lettre, mais, de "fil en aiguille", les recherches sur internet ou dans des ouvrages chinés chez les brocanteurs m'ont conduit à constater que cet

épisode des Ballons Montés du Siège de Paris ne se résumait pas à "la fuite de Gambetta", mais qu'il s'agissait bien plutôt d'une véritable épopée vécue par d'intrépides pionniers de l'aéronautique.

BIBLIOGRAPHIE³⁴

- 1- Henri AZEAU, *Les Ballons de l'espoir dans le Siège de Paris (Sept 1870/Janv 1871)*, 1987, Robert Laffont, Paris
 - 2- Alexis BELLOC, *Les Postes françaises – Recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation*, 1886, Librairie de FIRMIN-DIDOT et Cie, Paris
 - 3- L. CAPAZZA, *Les Ballons*, sd, Henri GAUTIER, Paris
 - 4- G. de CLERVAL, *Les Ballons pendant le Siège de Paris, Récit de 60 Voyages aériens réunis et mis en ordre*, 1871, F.WATELIER Libraire-Éditeur, Paris
 - 5- Victor DEBUCHY, *Les Ballons du Siège de Paris*, 1973, Éditions France-Empire, Paris
 - 6- Wilfrid de FONVIELLE, *Les Ballons pendant le Siège*, 1871, Au Bureau de l'Eclipse, Paris
 - 7- Marion FULGENCE, *Les Ballons et les Voyages aériens*, 1881, Quatrième édition, Hachette et Cie, Paris
 - 8- Eugène GODARD (aîné), *De la Direction des Ballons, Lettre à M. Dupuy de Lôme*, 1872, Évariste Mangin et Giraud, Nantes
 - 9- Georges d'HEYLLI, *Journal du Siège de Paris, Décrets, Proclamations, Circulaires, Rapports, Notes, Renseignements, Documents divers, officiels et autres, Tome I, II et III*, 1874, Librairie Générale, Paris
 - 10- Charles-Lucien HUARD, *Les premiers Ballons*, sd, L. Boulanger Éditeur, Paris
 - 11- Charles-Lucien HUARD, *La Direction des Ballons*, sd, L. Boulanger Éditeur, Paris
 - 12- Anonyme, *Les Ballons dirigeables*, 1892, L. Boulanger Éditeur, Paris
 - 13- Charles LESER, *La Vie militaire*, 1887, Berger-Levrault et Cie, Éditeurs, Paris
 - 14- Alfred MARTIN, *Sept Heures cinquante Minutes en Ballon, Souvenir du Siège de Paris*, 1871, Lacroix, Verboeckhoven et Cie, Paris
 - 15- NADAR, *Mémoires du Géant*, 1865 (1864?), E.Dentu, Libraire-Éditeur, Paris
 - 16- Jacques PARADIS, *Journal du Siège par un Bourgeois de Paris, 1870-1871*, 1872, E. Dentu Éditeur, Paris
 - 17- F. REITLINGER, *Une Mission diplomatique en Octobre 1870 – De Paris à Vienne et à Londres*, 1899, Berger-Levrault et Cie Éditeurs, Paris
 - 18- Francisque SARCEY, *Le Siège de Paris*, sd, Nelson, Editeurs, Paris
 - 19- F.-F. STEENACKERS, *Les Télégraphes et les Postes pendant la Guerre de 1870-1871, Fragments de Mémoires historiques*, 1883, G. Charpentier Éditeur, Paris
 - 20- Gaston TISSANDIER, *En Ballon! pendant le Siège de Paris, Souvenirs d'un Aéronaute*, 1871, E. Dentu, Libraire-éditeur, Paris
 - 21- Gaston TISSANDIER in *Le Tour du Monde, Nouveau Journal des Voyages*, collectif, sous la Direction de Édouard CHARTON, 1878, Librairie Hachette et Cie, Paris
 - 22- Gaston TISSANDIER, *Histoire de mes Ascensions, Récit de Vingt-Quatre Voyages Aériens (1868-1877), Précédé de simples notions sur les ballons et la navigation aérienne*, 1878, Maurice Dreyfous, Éditeur, Paris
 - 23- Gaston TISSANDIER, *Souvenirs et Récits d'un Aérostatier militaire de l'Armée de la Loire (1870-1871)*, 1891, Maurice DREYFUS, Éditeur, Paris
 - 24- Francis WEY, *Chronique du Siège de Paris, 1870-1871*, 1871, Librairie Hachette et Cie, Paris
- SITES INTERNET
1. <http://www.coppoweb.com/merson/chroniques/fr.chronic.php>
 2. <http://antan.unblog.fr/tag/cartes/>
 3. <http://pagesperso-orange.fr/vitrine/collection.htm>
 4. <http://www.i-net.fr/marcophilie/index.html>
 5. <http://www.mta.ca/faculty/arts-letters/ml/french/gautier/letters/liste.htm>
 6. <http://www.vesleoy.no>



³⁴ Seules les références 1 et 5 sont celles d'ouvrages "papier". Les autres correspondent à des ouvrages numérisés accessibles par Google-livres, Gallica (BNF) ou Internet Archives

Bulletin n°37 - UN FAUX BALLON MONTE !

Faux vrai , vrai faux , vrai de vrai, faux de chez faux?



Dans le bulletin n°37, nous avons publié un ensemble de trois articles concernant les ballons montés utilisés lors de la Guerre de 1870 et plus particulièrement au cours du Siège de Paris (Septembre 1870 - Février 1871) pour transmettre le courrier officiel et les lettres des Parisiens, lettres qui ont pris par métonymie le nom de leur moyen de transport: "les ballons montés" et sont aujourd'hui très prisées des philatélistes (les cotes allant de 150 à 22000€ !)

Le premier des trois articles présente un "ballon monté" qui nous a été apporté par un sociétaire qui le tenait lui même d'un ami qui acceptait fort aimablement de nous le confier pour "étude". Nous avons fait traduire le texte par M. Guermeur, ancien Professeur de Langues au Lycée Dupuy de Lôme de Lorient et dans le deuxième article je me suis chargé de mener une petite "enquête" à partir des informations figurant dans l'adresse, les cachets et les oblitérations figurant sur le document. Enquête qui m'a conduit à découvrir la lettre de Godard à Dupuy de Lôme.

Le 4 janvier dernier, M. Jean-François Brun, expert philatéliste, nous adresse le mail suivant accompagné de la photo d'un "ballon monté".



"Bonjour

Par le plus grand des hasards, je suis tombé sur votre site et j'ai lu avec intérêt l'article concernant un ballon monté envoyé à Madame Simpson à Londres. Il s'agit d'une falsification, réalisée de façon quasi industrielle pour les collectionneurs et bien connue des philatélistes. Il va sans dire que le texte est complètement fantaisiste. Tout est faux: timbres oblitérations, marques postales. Les textes sont imprimés en lithographie et non manuscrits.

PS: J'ai reproduit cette lettre, ou une de ses sœurs, dans mon ouvrage "Faux et truqués" en 1980 (p 89 fig 198)

Bien sincèrement
Jean-François Brun

Nous avons alors comparé ce document avec les photos du "ballon monté" que nous possédions et qui sont présentées ci-dessous.

Et là, il semble bien que nous soyons en présence d'un document exactement identique au nôtre à quelques nuances près ...



Ci-dessus le document qui nous a été confié "pour étude" ...

Le 6 janvier je réponds à M. Brun:

"Bonjour,

J'ai pris connaissance de votre mail concernant la supercherie des faux ballons montés, et je vous remercie pour cette information surprenante, c'est le moins que je puisse dire.

Nous allons devoir publier une mise au point sur le site et dans notre prochain bulletin, aussi vous serais-je reconnaissant de bien vouloir me donner quelques informations supplémentaires:

Comment cette fraude a-t-elle été découverte, par qui et quelle est son "ampleur"? Y a-t-il beaucoup de collectionneurs qui se soient laissé prendre? Depuis quand dure-t-elle? Cette lettre à "Mrs Simpson" est-elle "réellement" et sûrement un faux total ou s'agit-il d'une copie de texte(s) authentique(s)? Comment peut-on parvenir à ce degré d'imitation, notamment pour le papier qui semble vraiment authentique: usure, pliures, transparence, etc. ...?

Beaucoup de ballons montés sont en vente sur internet. Comment être certain qu'il s'agit d'authentiques correspondances?

Votre livre est-il toujours disponible?

Je vais installer une page de mise en garde sur le site. Me permettez-vous de publier votre mail sur cette page?

En attendant des réponses même succinctes à ces quelques questions, je vous adresse mes remerciements et mes cordiales salutations."

Quelques jours plus tard, réponse de M. Brun:

"Bonjour

Je ne peux, malheureusement vous donner beaucoup de détails, cette fabrication est connue des philatélistes depuis des lustres.

Un de mes amis, américain, spécialiste de la guerre de 1870, décédé, a écrit un article dans une revue américaine... que je n'ai pas retrouvée.



198

Formule par Ballon Monté, affranchie avec 10c. Siège et 20c. Siège pour Londres. Tout est faux, y compris les deux timbres ! L'adresse, ainsi que le texte intérieur en anglais, sont imprimés en lithographie, avec ratures ! Il s'agit ici d'une fabrication industrielle, relativement grossière.

89

Il n'est nul besoin d'acquérir mon ouvrage "Faux et Truqués" qui s'adresse aux philatélistes, la reproduction de ce ballon n'y est qu'à titre d'exemple. En pièce jointe la page concernant cette pièce.

Comme information principale, cette fabrication est imprimée en lithographie - les timbres authentiques sensés l'affranchir ont été imprimés en typographie. De même, les diverses marques postales sont imprimées, toujours en lithographie, et non frappées par des cachets.

En ce qui concerne le texte, je ne sais s'il a été "imaginé"

ou copié d'après une correspondance authentique.

Sur Internet, il y a souvent le pire, parfois, mais très rarement, le meilleur. Il est quasi impossible pour un non spécialiste de trier le bon grain de l'ivraie. Je regrette de ne pouvoir être plus précis. Bien sincèrement."



La juxtaposition des deux documents met en évidence leurs ressemblances et leurs différences, et la superposition des deux images à l'aide d'un petit logiciel de traitement d'images (Photofiltre, par exemple), permet de faire des constatations plus précises:

- 1- Le bloc formé par l'inscription imprimée "PAR BALLON MONTE" et le timbre à date (cachet) est exactement superposable d'un document à l'autre, défauts et manques d'encre compris.
- 2- Les étoiles chiffrées 16 sont dans la même position sur les deux lettres.
- 3- Les deux adresses sont strictement identiques et parfaitement superposables, ce qui paraît impossible pour des documents manuscrits.
- 4- Les traces du cachet d'arrivée à Londres sont les mêmes, mais légèrement plus inclinées à droite. Pourtant, les différences sont notables: Sur le document de droite:
 - 1- La distance entre le bord droit du timbre à date et l'étoile est légèrement supérieure
 - 2- La boucle du S de Simpson pénètre légèrement dans la couronne, l'adresse étant légèrement plus haute

LES TIMBRES

- 1- Les timbres ne sont pas exactement dans la même position, ce qui confirme qu'il s'agit de deux documents différents.

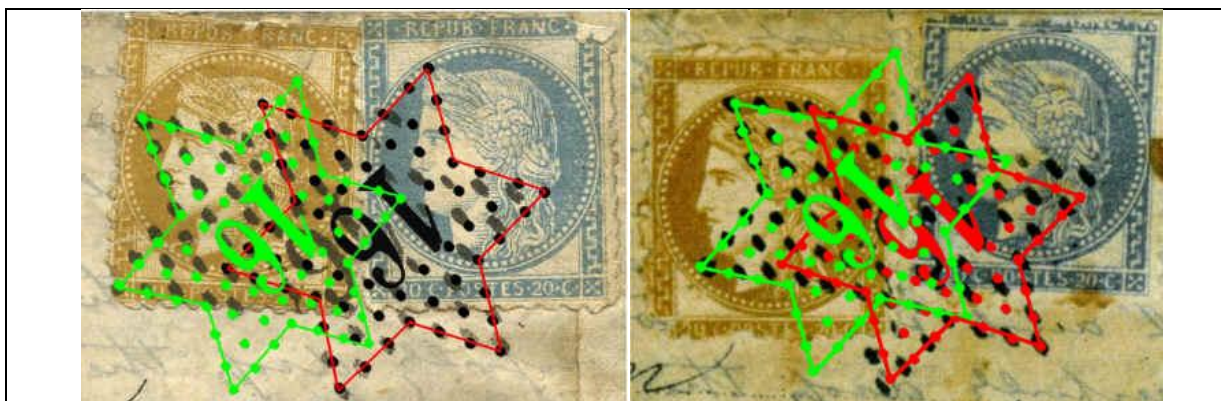
De plus, en examinant attentivement les étoiles chiffrées, on remarque qu'il y en a deux sur chacun des documents, assez sommairement rapprochées pour donner l'illusion d'une seule étoile. Nous le vérifieront plus bas. Il s'agit sans doute dans les deux cas de timbres récupérés sur des enveloppes ordinaires et collés ensuite sur un "ballon monté" ayant perdu ses timbres d'origine, comme le signale J-F Brun (voir ci-dessous).

Dans le document de gauche, le timbre bleu est collé par-dessus les marques de l'étoile sur le papier de la lettre et la partie supérieure du 1 est désaxée.



Dessin de l'étoile chiffrée 16 à partir du timbre ci-contre. Il s'agit d'une étoile à 6 branches facile à construire géométriquement;; Les six pointes sont sur un même cercle et sont séparées par la valeur du rayon du cercle.

<http://www.marcophilie.org/etoile-chiffree-de-paris-3.html>



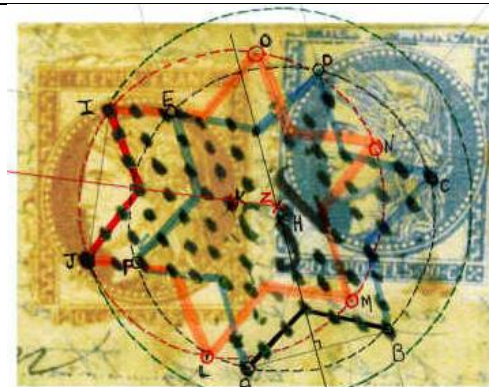
Pour les deux photos ci-dessus, il a été réalisé à partir du dessin de l'étoile 16 une image transparente ne conservant que les points noirs et le chiffre 16 qui ont été ensuite colorés en vert ou en rouge . Ces étoiles transparentes ont été positionnées sur les oblitérations en essayant de faire en sorte qu'il y ait un maximum de points noirs correspondants aux points colorés. Il apparaît clairement qu'il y a deux oblitérations avec le chiffre 16 sur chacune des photos. Il devrait donc y avoir deux fois le chiffre seize sur chaque lettre: ce n'est pas le cas.

Ces étoiles transparentes montrant un peu de mauvaise volonté lorsqu'il s'agit de rotations paramétrées, une autre technique est proposée.

Pour le document ci-contre, l'hypothèse suivante a été formulée: puisqu'il n'y a qu'une seule fois le chiffre 16, c'est qu'il n'y a qu'une étoile dont les 6 pointes doivent être sur un même cercle. 5 sont facilement repérables: A, B, C, I et J

Si cela est vrai, les médiatrices des segments IJ et AB doivent concourir au centre d'un cercle sur lequel se trouveront les points A B C I et J. Cependant, leur point de concours, Z, n'est pas le centre de l'étoile comme le montre le cercle pointillé vert de centre Z passant par les points I et J mais sur lequel ne figurent pas les points ABC.

Par contre, les segments IJ et AB permettent de déterminer deux cercles différents : le premier pointillé noir de centre H avec les points ABCDEF comme pointes de l'étoile et le second pointillé rouge de centre K avec les points IJLMNO comme pointes de l'étoile et ainsi de tracer deux étoiles assez nettement décalées. Il devrait donc vraiment y avoir deux chiffres 16.



Document SAHPL

Au cas où les timbres seraient authentiques, il ne pourrait donc s'agir que de timbres récupérés (cf supra) et recollés en essayant de les faire correspondre autant que possible aux points de l'étoile construite à partir des points A et B. Pourquoi ceux-là? parce que ce sont les deux seules pointes qui figurent sur le papier de la lettre servant ainsi de point de repère pour placer les timbres "exogènes"!!!

Il y a donc au moins deux oblitérations: une pour le timbre bistre, une autre pour le timbre bleu. On peut même penser qu'il y en a trois: la première correspondant aux pointes A et B qui sert de repère et permet de placer avec précision la deuxième étoile, la bleue puis celle du timbre bistre, orange sur le document ci-dessus que l'on fait correspondre du mieux possible avec la bleue quitte à arranger un peu les pointes de l'étoile .

"Jean-François BRUN dans son ouvrage « FAUX ET TRUQUES » (1980, Editions Loisirs et Culture) rappelle en pages 84-85 que

« Les Ballons Montés ont d'ailleurs tenté considérablement les truqueurs. Bien des plis ont perdu leur affranchissement, enlevé par des mains ignorantes. Les lettres ainsi mutilées deviennent un support de choix. Les timbres détachés oblitérés de Paris étant forts communs, il est très aisé de remplacer ceux disparus par d'autres n'ayant jamais emprunté la voie des airs. Les plis intacts sont souvent facilement truqués. On peut remplacer un 20 c Lauré par un 20c Empire non dentelé et décupler ainsi la valeur d'une lettre dont le cachet à date de départ et celui d'arrivée sont authentiques. **La plus grande méfiance s'impose.** »

Il cite par ailleurs, documents à l'appui, un faussaire du nom de RESSEJAC dont la spécialité consistait à créer des faux plis à destination de la Russie."

http://www.coppoweb.com/ballons/fr.ball_aff.php

LE TEXTE

Ce que l'on voit par transparence sur les deux documents confirme qu'il s'agit bien du même texte au verso. Il est encore surprenant que l'encre de la lettre ait en quelque sorte "traversé" le papier alors que l'adresse, manuscrite elle aussi et bien encrée ne soit pas du tout visible au verso. Il aurait été intéressant de pouvoir vérifier le caractère manuscrit du document et la qualité du papier qui, à l'époque, nous avait paru vraiment ancien.

On peut penser que le texte et l'adresse sont authentiques mais que les documents présentés ici font partie des nombreuses reproductions fabriquées par des gens peu scrupuleux attirés par la cote élevée de ce type de correspondance.

En conclusion, provisoire bien sûr, nous pouvons penser qu'il s'agit de deux faux "ballons montés", l'un comme l'autre présentant des indices nets de falsification.

Reste la technique de reproduction du document manuscrit. S'il s'agit bien comme le propose J-F Brun de lithographie, alors les "faux" deviennent de vraies œuvres d'art, œuvres de faussaires certes, mais de vrais faux ...pas rares (quantité industrielle ?) mais fort chers ...

Comment expliquer alors le silence relatif à propos de ces faux ballons montés? En effet, sur internet, un seul site évoque précisément l'existence de faux en faisant référence à l'ouvrage de J-F Brun cité plus haut. Les philatélistes amateurs et professionnels qui se sont fait "rouler" par ces faux ne sont sans doute pas pressés de le faire savoir afin de pouvoir s'en débarrasser en les revendant? Epilogue (provisoire également)

Le "ballon monté" qui a été proposé à la SAHPL est sans doute un faux et le propriétaire de l'époque en était conscient mais pensait qu'il pouvait s'agir d'un "faux pour servir", destiné selon certains à tromper l'ennemi en diffusant de fausses informations. On peut tout de même s'interroger sur les informations données par le texte qui auraient pu tromper le Prussien ...A moins que les remarques concernant les Bretons n'eussent été de nature à terroriser l'ennemi (qui s'est effectivement bien gardé, - cette fois là - de venir jusqu'en Bretagne!!!) ...

"Les mobiles et les volontaires sont nos soldats les plus courageux. Ceux de la Bretagne se sont fait là une réputation. Avant le combat ils s'agenouillent et leur prêtre, qui est venu de chez eux, leur donne la bénédiction après une courte prière, puis ils vont de l'avant, tel un vrai mur d'acier, ne cédant jamais un pouce de terrain, quelles que soient les conditions du combat. Ces bons Bretons sont la bravoure personnifiée, et bien qu'ils aient la tête dure comme soldats de bivouac, ce sont de magnifiques gaillards pour faire la guérilla et régler leur compte aux Uhlans." ([texte traduit](#))

Toujours est-il que cette correspondance pour le moins douteuse a été revendue par son ancien propriétaire et que l'acquéreur aurait fait authentifier le document par un spécialiste avant de l'acheter...

Et pour répondre à la question posée dans le titre: voilà un document dont le texte et l'adresse me sembleraient authentiques, mais ils ont été reproduits et les timbres à date, cachets d'arrivée, étoiles numérotées 16 et timbres sont "trafiqués" et donc, selon moi, il s'agirait d'un faux de chez faux!

Yves Cocoual - SAHPL - Lorient

LA LETTRE A Mrs SIMPSON: UN VRAI FAUX BALLON MONTÉ

Au mois de juin dernier, j'ai reçu de M. Jean-François Brun un nouveau mail dont voici les extraits principaux :

Bonjour

Je viens de re-visiter votre site et de lire ce que vous écrivez sur ce "fameux" ballon monté.

[...]

Je vous ai signalé qu'il s'agit d'un faux grossier - qui fait sourire tous les collectionneurs de ballons montés depuis des générations, que rien n'est authentique, pas mêmes les timbres qui ne sont que de grossières reproductions en lithographie, alors que les timbres originaux ont été imprimés en typographie, ce que les philatélistes moyens s'intéressant aux timbres français du XIX^e siècle savent - et vous faites des hypothèses concernant le réemploi de timbres authentiques ou d'un pli de propagande ou de l'authenticité du texte.

Toutes ces supputations ne servent qu'à apporter confusion et laisser planer un doute.

Ce ballon est un faux de toutes pièces: texte, timbres, oblitérations etc.

Bien sincèrement

En pièces jointes, les trois documents suivants, extraits d'un article de John Levett, membre correspondant étranger de l'Académie de philatélie, publié dans la revue *Documents philatéliques* n°160 – 2^{ème} trimestre 1999, p.25 et suivantes :

LE BALLON MONTÉ « MADAME SIMPSON »

Le pli reproduit en figures 2 et 3 (recto-verso) est manifestement un « faux » : cette lettre est incontestablement la reproduction d'un authentique ballon monté, mais derrière cette reproduction se cache une histoire fascinante.

D'abord les faits : cet objet est un souvenir produit à Londres peu après la fin de la guerre franco-prussienne de 1870/71 par la société LETTS et Cie, fabricant d'agendas qui aujourd'hui, presque 130 années après cette guerre tragique, fabrique encore des agendas. La société est une des compagnies les plus connues pour ce genre de marchandise ; comme HAVAS, nom bien connu de cette période, LETTS est donc toujours actif.

La figure 1 montre la publicité émise par LETTS pour promouvoir la vente de son souvenir fondé, selon cette publicité, sur le vol du ballon « LA CELESTE ». Nous n'avons vu que 2 exemplaires de cette publicité en plus de 45 ans de recherches sur le siège de Paris. Le souvenir était offert pour 6 pence, c'est-à-dire 60 centimes, en 1871. Pour le rendre plus vraisemblable, LETTS fabriqua des reproductions assez grossières des timbres au type CERES. Une seule planche fut fabriquée et des vignettes à 20 centimes imprimées en bleu et en bistre, pour simuler les timbres à 20c (bleu) et 10c (bistre) correspondant au port de 30 centimes pour l'Angleterre. Chaque pli est légèrement différent des autres, car les vignettes étaient collées individuellement et la fausse oblitération (l'étoile n°16 de Paris) ainsi qu'un faux timbre à date de la rue de Palestro frappés manuellement comme dans un bureau de poste.

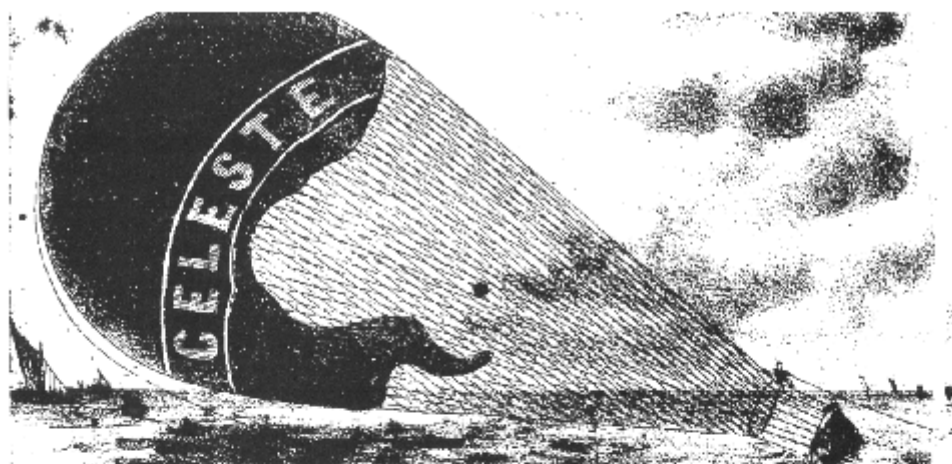
Si on regarde attentivement les figures 2 et 3, on y remarque des indications qui nous montrent que ce pli a eu une histoire particulière. Au recto, nous voyons un timbre à date de Bombay de 1875 et une taxe britannique de 1/6 (soit l'équivalent de 18 décimes). Au verso, il y a encore 3 timbres à date de Londres et 2 de Bombay. Le souvenir a été donc mis à la poste à Bombay le 15 avril (le facteur a inscrit à l'encre rouge « found in mail box in this state », soit « trouvé à la boîte en cet état ») mais sans l'affranchissement nécessaire en timbres indiens. Le port de 1 shilling et 6 pence, payable à l'arrivée, fut donc porté au recto de la lettre, mais ne fut jamais perçu. En effet, à l'arrivée à Londres, l'adresse étant fictive, le postier ne put trouver cette madame Simpson et porta au verso la mention « inconnu sans un numéro à Hereford square, South Kensington » et a transmis la lettre au service des rebuts (timbre à date du « dead letter office »).

On peut se demander comment ce souvenir a pu être remis à la poste à Bombay. On ne peut que suggérer l'hypothèse suivante : un philatéliste ou un historien avait acheté ce souvenir lors de sa parution ; envoyé en Inde comme fonctionnaire ou officier, cette lettre faisait partie des documents qu'il avait emporté avec lui. La montrant à un visiteur ou voulant la classer, elle était restée accidentellement sur une table. Le lendemain, un domestique vigilant, voyant cette lettre sur la table, l'a jointe au courrier en départ. On peut se demander si ce domestique fut congédié pour son zèle intempestif ! Après tout, les 6 pence, coût du souvenir, était probablement le salaire d'une semaine à l'époque, et l'objet sans doute irremplaçable !

John LEVETT

Membre correspondant étranger de l'Académie de Philatélie

Documents Philatéliques N°160 - 2^{ème} trimestre 1999



An Epitome of Balloon Postal History during the Siege of Paris.

On Sept. 19th, 1870, the last letter from the correspondent of the "DAILY NEWS" left Paris in the usual way, and on the 22nd this paper recorded the entire suspension of communication with their regular correspondent. Immediately on the completion of the siege arrangements, Messrs. Godard & Madary, the well-known aéronauts, were employed at the terminus of the Orleans Railway, in Paris, superintending a large number of men and women in cutting and sewing the silk, impregnating it with an impermeable solution, and preparing the surrounding network for balloons, as a commercial necessity. Numbers of sailors and *douaniers* were also placed there by the Government, as pupils in the art of *aérostation*.

A "ballon monté" took passengers and letters; a "ballon libre," letters only.

On Sept. 23rd, M. Jules Durnef left Paris at 8.0 a.m., in the first "ballon monté" the "Neptune," and was shot at with cannon by the Germans, who aimed so closely that the displacement of the air made the balloon vibrate. In three-quarters of an hour Mons. D. descended near Evreux, with three mail bags, weighing 250 lbs. He had strict orders from the Postmaster to give his letters only to a prefect or general, or destroy them.

Sept. 24.—The balloon mail brought copies of the "JOURNAL OFFICIEL," of 20th, 21st and 22nd, from Paris to Tours.

Sept. 26th.—On this day a service of post balloons was appointed to carry letters from Paris. Frenchmen picking them up were requested to carry the letter packet to the Post Office of the nearest unoccupied town.

At this date, also, appeared the first letter from the "besieged resident," attached to the paper already named, with news dated Sept. 20th.

Sept. 30th.—The letter we have fac-similed was sent per the "Celeste."

Oct. 7th.—The "Armand Barbès" took M. Gambetta out of Paris, and the first carrier pigeons.

Oct. 14.—The "Godefroy Cavaignac" took out M. de Kératry.

Oct. 27th.—The "Vauban" fell near Verdun, in the German lines.

Nov. 4th.—The "Galilée" was captured by the Germans.

Nov. 12th.—The "Daguerre" was also captured.

Nov. 21st.—The "Archimède" fell in Holland.

Nov. 24th.—The "Ville d'Orléans," (ballon monté), fell in Norway, after a most extraordinary voyage, both for speed and adventure.

Nov. 30th.—The "Jules Favre" lost at sea.

Dec. 15th.—The "Ville de Paris" fell in Nassau.

Jan. 28th 1871. The "Général Cambronne" was the last officially despatched balloon.

In all, 54 official balloons (conveying 2,500,000 letters), were sent out during the siege; besides many private ones, of which there is no record.

The above epitome has been prepared to accompany a fac-simile of a REAL BALLOON LETTER, as sent from Paris by the "Celeste" on Sept. 30, wherein the handwriting, Republican stamps, postmarks, and even the size and weight of the paper are identical with the original, the names only being fictitious. As a lasting memento of the great war just closed, and the gigantic and novel enterprises connected with it, this letter will fairly claim a place in every one's album or scrap book.

Price 6d.]

LETTS, SON AND CO. (LIMITED), LONDON.

[Price 6d.]

Fig. 1 — Publicité pour la reproduction d'un ballon monté. Les dernières lignes (en italique) peuvent se traduire comme suit : « La présentation ci-dessus a été préparée pour accompagner un fac-similé d'une VÉRITABLE LETTRE PAR BALLON, telle qu'envoyée de Paris par le « Céleste » le 30 septembre. L'écriture manuscrite, les timbres-poste républicains, les marques postales et même la taille et le poids du papier sont identiques à l'original, sous les noms étant fictifs. Comme souvenir restant de la grande guerre qui vient de se terminer et des gigantesques et nouvelles entreprises qui y ont été associées, cette lettre aura évidemment une place de choix dans les albums ou les livres de souvenirs de chacun. »

Documents Philatéliques N°180 - 2^{ème} trimestre 1999

Figure 1: Publicité (réclame?) pour la reproduction de la lettre à "Mrs Simpson"



Figure 3 : Photo du document proposée par J. Levett

Ces trois documents sont suffisamment explicites pour qu'il ne soit pas nécessaire de les commenter longuement.

Reprenons et résumons les informations qu'ils nous donnent sur la lettre « par ballon monté » adressée à Mme Simpson :

- Il s'agit d'un objet fabriqué par la société LETTS et Cie en 1871, et présenté comme un « *souvenir de la grande guerre qui [venait] de se terminer et des gigantesques et nouvelles entreprises qui y ont été associées* » et vendu 6 pence.
- C'est un fac-similé d'une lettre authentique telle qu'elle a été envoyée de Paris le 30 septembre 1870. Le texte est authentique, mais les noms sont fictifs.
- Les timbres-poste républicains sont des imitations et seule une planche de ces vignettes fut imprimée, vignettes qui étaient collées individuellement.
- Les vignettes simulent des timbres de type Cérès, l'un bleu à 20 c, l'autre bistre à 10 c, soit le montant du port pour l'Angleterre.
- Une fausse oblitération (étoile n°16 de Paris) et un faux timbre à date de la rue de Palestro étaient frappés manuellement.
- Ces différentes opérations ont fait que chaque lettre était légèrement différente des autres.

- Taille et poids du papier sont identiques à l'original.

Voilà donc ce que l'article de John Levett nous apprend sur le faux ballon monté, mais ce n'est pas tout à fait conforme à ce que J-F. Brun nous donnait comme précisions dans son second mail: marques postales imprimées en lithographie et non frappées manuellement. Ce que nous avons observé sur les documents donne raison à M. Brun.

COMPLEMENT D'ENQUETE

D'autres victimes ...

Ainsi donc, l'objet qui nous a été confié est bien un faux « ballon monté », mais un « vrai faux » et non pas l'œuvre de quelque faussaire mal intentionné. Un travail de professionnel de l'édition et de l'impression qui, même si telle n'était pas l'intention de la société Letts, en a abusé plus d'un ...

C'est le cas de ce journaliste du **Sidney Morning Herald** dans l'édition du samedi 24 novembre 1934 : J.-D. Staples rend compte de l'arrivée d'un avion de ligne hollandais transportant du courrier lors de la course aérienne Londres-Melbourne organisée à l'initiative de MacRobertson à l'occasion des fêtes du centenaire de Melbourne, en octobre 1934:

« A cette occasion, *écrit-il*, il est intéressant de retourner 64 ans en arrière jusqu'à ce qui fut sans doute le premier pas de l'histoire de la poste aérienne, ces 64 ballons transportant le courrier de la ville de Paris, assiégée, jusqu'à Londres. Il est encore plus intéressant de lire la lettre de l'époque, transportée dans un de ces ballons, d'un jeune artilleur de la Garde nationale française à une amie à Londres durant le siège de Paris par les Prussiens sous Bismarck en 1870.

La lettre est d'un certain Jules Messurier, à Mme Simpson, Hereford-square, London, SW, Angleterre. La lettre elle-même est une mince feuille de papier pliée cinq fois jusqu'à faire la taille d'une demi enveloppe commerciale actuelle. Elle est jaunie par l'âge, mais l'écriture n'est pas pâle.

Sur le coin supérieur droit se trouvent deux timbres de 20 centimes, l'un jaune et l'autre bleu clair. Dans le coin en haut à gauche se trouvent les mots « Par ballon monté » et le timbre à date indique « 29 septembre 70 »

Le contenu de la lettre est le suivant :

(Le texte qui figure ici dans le journal est exactement le même que celui que nous avons traduit et reproduit dans le bulletin n°37)

Ceci est la copie conforme de la lettre originale transportée par la première poste aérienne de Paris à Londres en 1870 »

FIRST AIR MAIL.

Paris to London by Balloon.

(BY J. D. STAPLES.)

The arrival of the Dutch air liner which participated in the centenary air race from England to Australia carrying mail, was a great step in the air mail history of the world. At this time it is interesting to go back 64 years to what was probably the first step in air mail history—that of 64 balloons carrying mail from the besieged city of Paris to London. It is even more interesting to read one of the actual letters carried in one of the balloons, from a young artilleryman of the French National Guard to a woman friend in London during the siege of Paris by the Prussians under Bismarck in 1870.

The letter is from one Jules Le Messurier, to Mrs. Simpson, Hereford-square, London, S.W., Angleterre. The letter itself is a flimsy piece of paper folded five times to about half the size of a modern business envelope. It is yellow with age, but the writing is not faded. On the top right-hand corner are two 20-cent postage stamps, one yellow and the other a bright blue. On the top left-hand corner are the words, "Par balloon monte," and the date stamp, "29 Sept., '70." The contents of the letter are as follows —

[...] Texte de la lettre

This is a faithful copy of the original letter carried by the first air mail from Paris to London in the year 1870.

FIRST AIR MAIL.

Paris to London by Balloon.

(BY J. D. STAPLES.)

The arrival of the Dutch air liner, which participated in the centenary air race from England to Australia, carrying mail, was a great step in the air mail history of the world. At this time it is interesting to go back 64 years to what was probably the first step in air mail history—that of 64 balloons carrying mail from the besieged city of Paris to London. It is even more interesting to read one of the actual letters, carried in one of the balloons, from a young artilleryman of the French National Guard to a woman friend in London during the siege of Paris by the Prussians under Bismarck in 1870.

The letter is from one Jules Le Messurier, to Mrs. Simpson, Hereford-square, London, S.W., Angleterre. The letter itself is a flimsy piece of paper folded five times to about half the size of a modern business envelope. It is yellow with age, but the writing is not faded. On the top right-hand corner are two 20-cent postage stamps, one yellow and the other a bright blue. On the top left-hand corner are the words, "Par balloon monte," and the date stamp, "29 Sept., '70." The contents of the letter are as follows:

[...] Texte de la lettre

This is a faithful copy of the original letter carried by the first air mail from Paris to London in the year 1870.

Extrait du *Sydney Morning Herald* du samedi 19 novembre 1934 (site Trove.nla.gov.au)

Et combien d'autres comme lui auront été trompés jusqu'à aujourd'hui? Comme le précise J-F. Brun dans son livre "Faux et truqués" de 1980, texte déjà cité:

« Les Ballons Montés ont d'ailleurs tenté considérablement les truqueurs. Bien des plis ont perdu leur affranchissement, enlevé par des mains ignorantes. Les lettres ainsi mutilées deviennent un support de choix. Les timbres détachés oblitérés de Paris étant forts communs, il est très aisé de remplacer ceux disparus par d'autres n'ayant jamais emprunté la voie des airs. Les plis intacts sont souvent facilement truqués. On peut remplacer un 20 c Lauré par un 20c Empire non dentelé et décupler ainsi la valeur d'une lettre dont le cachet à date de départ et celui d'arrivée sont authentiques. **La plus grande méfiance s'impose.** »

Les lettres "PAR BALLON MONTE" à "Mrs Simpson" sur Internet

Plusieurs exemplaires de cette "lettre à Mrs Simpson" sont en vente sur Internet toujours accompagnés d'explications. Les trois documents suivants proviennent du catalogue de vente du site *gosvenorauctions.com*. Curieusement, aucun site de philatéliste averti ne propose d'étude précise sur ce ballon monté si particulier. En voici quelques exemplaires.

1- Sur le site *gosvenorauctions.com*



Lot 873 Vente 23: France: La Guerre Franco-Prussienne de 1870-1871: le Siège de Paris: Les Ballons Montés: Falsifications, Le fac-similé Letts, deux exemplaires du fac-similé du ballon monté ... "Mrs Simpson" daté du 29 sept.1870 et basé sur un véritable objet transporté par Le Céleste, "affranchis" avec un faux Cérès 20c. bistre (non édité) et un 20c. bleu (pas édité avant le 12 octobre)
Prix réalisé 300 Livres



Lot 874 - Vente 23: France: La Guerre Franco-Prussienne de 1870-1871: le Siège de Paris: Les Ballons Montés: Falsifications, Le fac-similé Letts, un exemplaire modifié du fac-similé du ballon monté "Mrs Simpson" ... daté du 29 sept. 1870 et basé sur un véritable objet transporté par Le Céleste, les faux timbres originaux enlevés et remplacés par de véritables Bordeaux 10 c., 20 c. (indisponibles à Paris pendant le Siège), le 10 c. avec l'ovale barré ovale Southampton

"723", montrant son utilisation originale pour une lettre ayant traversé de la Manche par une "Boite mobile". Une très rare falsification basée sur un fac-similé mais avec des timbres véritables /authentiques . **Prix réalisé 300 Livres**

Ce document montre que des timbres authentiques ont parfois été collés sur le vrai-faux ballon monté. La maladresse évidente du collage n'empêche pas l'objet d'avoir une bonne valeur marchande.

- | | |
|---|---|
| <p>Lot:
873</p>  | <p>Sale: 23 France: The Franco-Prussian War 1870-71: The Siege of Paris: The Ballons Montés: Forgeries, The Letts facsimile, two examples of the "Mrs. Simpson" facsimile ballon monté entires to London dated Sept. 29 1870 and based on a genuine item flown by Le Celeste, "franked with" forged Cérés 20c. bistre (unissued) and 20c. blue (not issued until Oct. 12 1870). Photo. Price Realised £300</p> |
| <p>Lot:
874</p>  | <p>Sale: 23 France: The Franco-Prussian War 1870-71: The Siege of Paris: The Ballons Montés: Forgeries, The Letts facsimile, an altered example of the "Mrs. Simpson" facsimile ballon monté entire to London dated Sept. 29 1870 and based on a genuine item flown by Le Celeste, the original fake stamps removed and replaced by genuine Bordeaux 10c., 20c. (unavailable in Paris during the Siege), the 10c. with Southampton "723" barred oval, showing original use on a cross-channel "Mobile Box" letter. A most unusual forgery based on a facsimile but with genuine adhesives. Photo. Price Realised £300</p> |

Les documents en anglais (site grosvenorauctions.com)

2 - Sur le site Ebay.co.uk



Falsification du 19^{ème} d'un Ballon Monté, entièrement fabriqué incluant les deux timbres français (SG Type 1) correspondant à l'affranchissement à 40 c. pour l'Angleterre, prétendument créé avec des intentions non-philatéliques et peut-être pour accompagner un livre sur le Siègne de Paris, un article des plus intéressants
160 livres



Ce fac-similé de la lettre est proposé parmi un lot à 115 Livres sur le site *stampcircuit.com*. A noté que sur cet exemplaire, le cachet d'arrivée à Londres (*red London transit*) est particulièrement clair par rapport aux autres exemplaires trouvés sur le net qui sont tous flous et peu lisibles.

L'ombre d'un doute vite dissipée

M. John Levett affirme que les vignettes étaient collées séparément et que les oblitérations et timbres à date étaient frappés manuellement, ce qui faisait que chaque lettre était légèrement différente des autres. M. J.-F. Brun, lui, affirme que toutes les marques postales sont imprimées en lithographie.

Sur les sept lettres que nous avons trouvées, il est exact que les vignettes (ou les timbres comme ci-dessus) sont toutes collées de manière différente, mais que la vignette bistre est toujours à gauche..

Pour le timbre à date, les sept exemplaires présentent un timbre frappé exactement avec le même angle (déviations à gauche). Comment est-ce possible, si la frappe est manuelle, de frapper avec une telle précision angulaire de nombreux plis sans modifier l'angle, ne serait-ce que de quelques degrés? De plus, sur tous les exemplaires le cachet présente les mêmes lettres incomplètes et est exactement dans la même position par rapport à l'expression "PAR BALLON MONTE". Le mot "MONTE" traverse la couronne et le 5^E se superpose toujours de la même façon à la partie inférieure du E. Quelle magistrale précision dans le coup de tampon!

L'oblitération étoilée portant le chiffre 16 est, elle aussi, toujours "frappée" de la même façon, angle de 135° environ, la tête en bas, et se trouve toujours dans la même position relative par rapport d'une part à l'expression "PAR BALLON MONTE" et par rapport au timbre à date d'autre part, ainsi que le montre le tracé effectué sur les photos des 7 lettres que nous avons ici.



Les autres pointes de l'étoile

Une seule oblitération "étoilée"

Sur la page précédente nous avons affirmé un peu légèrement qu'il y avait deux voire trois oblitérations étoilées. La même technique que ci-dessus nous a permis de constater qu'il n'y en a qu'une mais qu'elle est très déformée comme on le remarque sur le document suivant:



Ainsi, comme nous l'a dit J-F Brun, le timbre à date, l'oblitération étoilée et l'indication ""PAR BALLON MONTE"" sont imprimés en lithographie, sans doute séparément du texte de la lettre puisque celui-ci, comme nous le constatons, se trouve à des distances différentes des marques postales selon les exemplaires; ce qui pourrait s'expliquer par la nécessité de faire deux passages pour imprimer d'abord le texte puis les marques postales après avoir collé les "timbres", provoquant ainsi ce léger décalage.

Le "cachet" d'arrivée du bureau de poste de Londres paraît indépendant des autres marques postales et il occupe une place toujours différente sur toutes les "lettres": inclinaison et place varient comme on peut le voir sur le document présentant les sept lettres. Mais chose curieuse, la surcharge encadrée "**P.D.**" (*Paid to Destination, qui signifie qu'il n'y a pas d'affranchissement ou de taxe supplémentaire après que le courrier a quitté Londres*) est toujours au même endroit. Il ne s'agit donc pas non plus d'un vrai timbre à date! Un "vrai faux cachet" imitant le timbre à date et comportant aussi la surcharge? Un troisième passage "sur la pierre" à cause de la couleur?



Trait rouge: inclinaison du cachet anglais - **Trait vert:** repère horizontal: le mot "Angleterre"



Le "red London transit" et la surcharge "P.D." (Stampcircuit.com)

Nous devons donc revoir nos premières observations:

- 1- L'hypothèse selon laquelle le texte pouvait être authentique s'est avérée exacte, mais l'adresse est fictive ainsi que les noms.
- 2- La possibilité de réemploi de vrais timbres est confirmée par le Lot 874 présenté dans le catalogue "gosvenor.com" mais c'est le seul exemplaire que nous ayons trouvé et il est particulièrement maladroit.
- 3- La suggestion du propriétaire évoquant un possible "faux pour servir" est manifestement inexacte mais reste quand même amusante (Les Bretons terrorisant les Teutons!)
- 4- La conclusion claironnant qu'il s'agissait d'un "Faux de chez Faux" doit aussi être corrigée: il s'agissait bien d'un "VRAI FAUX" fabriqué très officiellement par une société honnêtement connue encore aujourd'hui (<http://www.letts.co.uk/>).

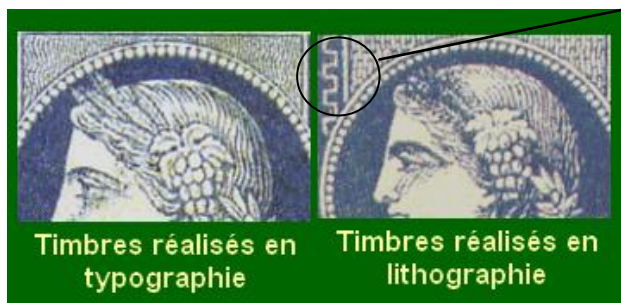
REMARQUES

Les "ballons montés" trouvés sur internet sont-ils vraiment ceux de la société Letts, Son and Co tels qu'ils nous sont décrits par John Levett? En effet, les sept exemplaires comportent deux "vignettes/timbres" à 20 c, y compris celui qui est présenté par John Levett qui écrit bien dans sa présentation qu'il y a, sur la lettre, deux vignettes de type CERES, l'une bistre à 10 c l'autre bleue à 20c. A cela s'ajoutent les marques postales frappées séparément "comme dans un bureau de poste", ce que l'on ne retrouve sur aucun des exemplaires proposés ici.

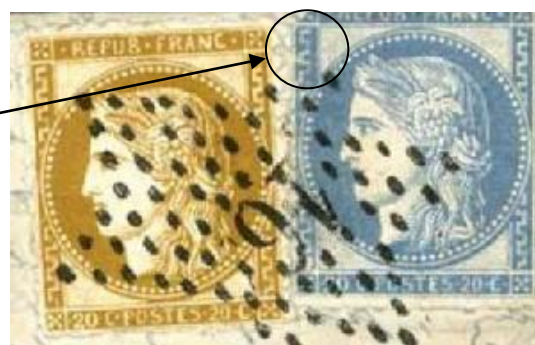


Document Levett

En ce qui concerne les timbres eux-mêmes, quelques sites se risquent à proposer des images mettant en évidence les différences entre les vrais timbres en typographie et les imitations (ou édition officielle telle celle de Bordeaux en 1870) en lithographie.



Typographie: 1849 Lithographie: 1870 (Bordeaux)
(timbres.de.france.com)



Les deux "timbres " du lot 873: lithographie?
grosvenorauctions.com

Une chose est certaine: ce sont tous des faux ballons montés.

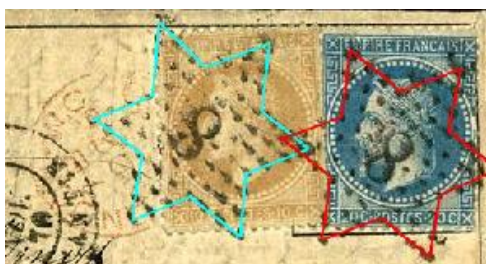
CONCLUSION

Ainsi, les explications et les documents fournis par M. J.-F. Brun nous ont permis de comprendre en quoi le "Ballon monté" adressé à "Mrs Simpson" était un vrai faux. Un faux philatélique (adresse, timbres et marques postales), mais un vrai témoignage si le texte de la lettre est authentique, comme le prétend la publicité (la réclame?) qui l'accompagne. Non pas une supercherie ou un faux de truqueurs destinés à tromper pour s'enrichir, mais un faux "officiel" dont l'édition "en facsimilé"

avait pour but de commémorer des événements importants de la période mouvementée et dramatique qui venait de s'achever, un faux qui, au fil des années, aura visiblement pris de la valeur auprès des collectionneurs.

Documents complémentaires et sources

Ci-dessous un vrai ballon monté avec les deux timbres oblitérés



*Timbres et étoiles chiffrées sur un ballon monté à destination de Londres
(Général Ulrich - 12 Nov.70 - rue d'Antin)*

[... 1870 (Nov. 18) Le Général Uhrich, slightly soiled lettre-journal to London, franked 10c., 20c., cancelled étoiles 8 with R. d'Antin Nov. 12 (6e.) and red London Paid Nov. 26 arrival alongside and Paris à Calais Nov. 25 transit backstamp...] (grosvenorauctions.com)

Un autre ballon monté authentique ayant voyagé, semble-t-il, à bord du Céleste



N°22 obl. Etoile pleine s. LAC, càd PARIS (60) 29/9/70 avec indication de levée intermédiaire 2/4, arr. NICE
17/10, TB. LE CELESTE] stampcircuit.com / 325 €

Sites consultés et origine des documents photographiques

<http://academiedephilatelie.org/>

<http://www.marcophilie.org/x/x-1870-i.html>

<http://www.coppoweb.com/ballons/fr.ballons1.php>

<http://jef.estel.pagesperso-orange.fr/>

<http://grosvenorauctions.com.cluster.cwcs.co.uk/>

<http://www.timbres-de-france.com/collection/pag2.php>

<http://www.ballonsmontes.fr/Histoire/Chapitres.html>

<http://www.letts.co.uk>

<http://stampcircuit.com/Search>



MAGAZINE delcampe

Le mensuel qui a du cachet

N°6 novembre 2016

Philatélie

ASSOCIATIONS

Manneken-Pis philatéliste

CARTOPHILIE

Mucha

BELGIQUE

Léopold I^{er}

FRANCE

La série des *Marianne de Muller*

EXPERT

Les premiers timbres du Cameroun

DOSSIER

LES BALLONS MONTÉS

La lettre à Madame Simpson : un authentique faux !

Les courriers transportés par ballon monté, sont, comme on l'imagine bien, convoités par les philatélistes. Le prix d'un courrier varie en fonction de son état et de l'intérêt de la pièce au niveau de l'histoire postale.

D'une lettre à une autre, le prix peut aller d'une soixantaine à plusieurs centaines voire des milliers d'euros. Ainsi on comprendra très vite l'intérêt de créer des faux.

Et pourtant, le courrier dont nous allons ici vous parler est un faux sans en être un. Lorsque Monsieur Mef-surier écrit à Madame Simpson en anglais son témoignage sur Paris assiégée et son prochain envoi en première ligne, la pièce fait envie à plus d'un. Mais quelle n'est pas la surprise de l'un ou l'autre philatéliste quand il se rend compte que la pièce n'est pas unique. Ce fut, entre autres, celle d'Yves Cocoual, depuis lors renseigné sur le sujet. Il explique sur le site <http://www.sahpl.asso.fr/> les origines de cette pièce. Non, ce n'est pas un faux... Mais c'est une reproduction d'un vrai ! En effet, les éditions "Letts et Cie", sur base

d'une réelle lettre envoyée par ballon monté, ont reproduit un courrier en lithographie pour rendre hommage à cette période troublée.

Le texte est authentique, pas les noms ni les timbres et les oblitérations, mais la ressemblance est frappante. Si les éditions "Letts et Cie" n'ont pas vendu cette pièce en trompant l'acheteur, d'autres plus indéli-cats n'ont pas hésité par la suite à faire passer des faux pour des vrais. Il faut donc avoir l'œil pour éviter les faux trop tentants.

Sur cette page

Faux courrier réalisé sur base d'un vrai par les éditions "Letts and cie".

