

Des ballons dans le ciel d'Yveline

Bien des ballons ont traversé le ciel d'Yveline, depuis celui qui emporta le 19 septembre 1783 à Versailles, un mouton (baptisé *Montauciel* !), un canard et un coq à 600m d'altitude, devant la cour du roi Louis XVI.

Et lorsque les vents sont favorables, nous voyons encore voler au sud de Rambouillet, les ballons multicolores de la base de Maintenon.

Dans cet article nous allons... *prendre de la hauteur* pour évoquer quelques aérostats en pays d'Yveline.

Les pionniers

Le 19 septembre 1783 c'est au tour des hommes de monter dans une nacelle. Jean-François Pilâtre de Rozier et Giroud de Villette s'élèvent jusqu'à 130 mètres d'altitude : « *un petit saut pour l'homme, un grand bond pour l'humanité* ».

Et les vols en ballons gonflés à l'hydrogène se multiplient. Et les records tombent : toujours plus haut, toujours plus loin. En juin 1784, Elisabeth Tible est la première femme aéronaute. En janvier 1785 Jean-Pierre Blanchard traverse la Manche dans le sens Angleterre-France, et en juin Pilâtre de Rozier se tue en tentant la traversée dans l'autre sens.

Cet accident freine les ardeurs, et les vols ne reprennent qu'à la Révolution.

Cette gravure (anonyme) indique tous les vols remarquables effectués jusqu'en 1836. Elle est malheureusement illisible, mais elle reste significative quant aux hauteurs relatives atteintes.



Ces vols ont lieu à partir de Paris (Champ-de-Mars, Tuileries...) ou de Saint-Cloud, de villes de province, de l'étranger...

Aucun ne part du sud Yvelines, mais beaucoup y atterrissent, car les ballons sont alors incapables de commander leur trajectoire, et se laissent porter par les vents.

C'est ainsi par exemple que le 25 août 1816, pour fêter l'anniversaire du roi Louis XVIII, le ballon de Sophie Blanchard, parti des Champs-Élysées atterrit 70 minutes plus tard dans le hameau du Chardonnet, commune de Limours. « *Elle a été aussitôt conduite en triomphe par les habitants de ce village dans la ville de Limours... Ces faits sont consignés dans un certificat qui lui a été délivré par M. le maire de Limours, et qu'elle a déposé à la préfecture de la Seine. Cette ascension est l'une des plus brillantes qui aient encore été exécutées, et elle fait infiniment d'honneur à M^{me} Blanchard, tant par l'activité et le zèle qu'elle a mis à en diriger elle-même tous les préparatifs, que par l'exactitude et la ponctualité avec laquelle elle a rempli envers la Ville de Paris, son périlleux engagement* » (Journal des Débats 30 août 1816).

Je dois le récit de cette arrivée à [Mme Agnès Cottais](#), qui anime le petit journal *Vagabond'âges*, à Limours. Elle me transmet à cette occasion un petit article (paru dans le numéro 6) où elle raconte la vie de cette célèbre aéronaute. Je l'inclus ici, car il raconte bien ce que pouvait être la vie de ces premiers aventuriers de l'air, dans un des rares domaines où des femmes ont été présentes dès le début dans les mêmes conditions que les hommes.

« Marie Madeleine Sophie Armand est née le 24 mars 1778 à Trois-Canons, hameau de la commune d'Yves près de La Rochelle. Un mois avant sa naissance, Jean-Pierre Blanchard, inventeur de diverses machines qui se sont révélées sans avenir, séjourne dans une auberge de ce hameau. N'ayant pas assez d'argent pour payer l'aubergiste – dont la femme est enceinte de huit mois – il prend l'engagement d'adopter son futur enfant si c'est un garçon et de l'épouser si c'est une fille.

Entre-temps, ce parfait autodidacte est devenu l'un des plus célèbres aéronautes français, dans le sillage des fameux frères Montgolfier. Il réussit le premier vol habité d'un ballon de sa conception gonflé à l'hydrogène, muni d'une hélice et de rames en plumes mues à la force des bras...

Le 7 janvier 1785, accompagné d'un mécène américain, il traverse même la Manche à bord de sa création volante, ce qui lui vaut une gloire dans toute l'Europe.

En 1804, contre toute attente, il tient la promesse faite à l'aubergiste. Il épouse Sophie et l'initie à l'art de décoller et flotter dans les airs à bord de cet engin fascinant. Pour faire face aux difficultés financières qu'ils connaissent, le couple se donne en spectacle en multipliant les ascensions en ballon à hydrogène. Les foules sont enthousiastes.

Elle devient une favorite de Napoléon Bonaparte, qui la nomme cette même année, ministre pour succéder à André-Jacques Garnerin. Elle aurait alors envisagé des plans pour mener une invasion de l'Europe en ballons.

Malheureusement, en 1808, alors qu'il effectue, seul, un vol au château de Blois, près de La Haye, Jean-Pierre est frappé d'apoplexie et, hors d'état d'entretenir le feu de son fourneau, il tombe de plus de 18 mètres de hauteur. Il mourra un an plus tard des suites de ses blessures.

Sophie ne renonce pas. Elle qui a réalisé son premier vol en solo trois années auparavant. Même si elle n'est pas la première femme aéronaute, ni celle qui fait le premier voyage en ballon à gaz, elle sera la première à piloter sa propre machine et sera la première aérostiériste professionnelle. Reine des airs, elle compile les montées devant des milliers de spectateurs enthousiastes dans toute l'Europe.

Le 24 juin 1810, elle fait une ascension prestigieuse sur le Champ-de-Mars à Paris à la demande de Napoléon Bonaparte, pour accompagner la garde impériale dans la célébration de son mariage avec Marie-Louise d'Autriche.

Elle en fait une nouvelle pour la Fête de l'Empereur, le 15 août 1811. À la naissance du fils de Napoléon, elle effectue un vol au-dessus de Paris et répand des faire-part de naissance sur la ville.

Célèbre dans toute l'Europe, elle donne de nombreuses représentations en Italie. En 1811, elle voyage de Rome à Naples en faisant un arrêt à mi-parcours, et une ascension à plus de 3 600 mètres. La même année, elle est forcée d'effectuer une ascension pour éviter un orage près de Vincennes, ce qui lui fait perdre conscience et réaliser un vol de plus de quatorze heures. En 1817, elle traverse les Alpes en ballon, souffrant d'un saignement de nez à cause de l'altitude, elle manque de se noyer après avoir failli atterrir sur un terrain inondé. Mais Sophie ne renonce pas à braver le danger en en donnant toujours plus au public.

Le 6 juillet 1819, elle fait une ascension au-dessus des jardins de Tivoli (parc aujourd'hui disparu) dans le IX^e arrondissement de Paris pour lancer un feu d'artifice depuis son ballon. Un léger accrochage à des branches d'arbres lors du vol déplace malencontreusement les fusées sans qu'elle ne s'en aperçoive. Parvenue à 300 mètres de haut, lors de la mise en feu, certaines d'entre elles mettent feu à l'enveloppe du ballon rempli d'hydrogène. Le ballon commence alors à descendre doucement mais heurte le toit d'une maison de la rue de Provence, provoquant la chute mortelle de son occupante. Son destin tragique finira d'en faire une légende de l'aéronautique.

Aujourd'hui, cette héroïne des airs repose au cimetière du Père-Lachaise, dans une sépulture figurant un ballon dirigeable en feu. »



L'âge d'or

Le siège de Paris, en 1870, relance l'intérêt pour les ballons. 120 couturières travaillent sans relâche à la gare de l'Est pour fabriquer des enveloppes de 16 mètres de diamètre, gonflées au gaz de Paris. 66 ballons permettent de sortir 11 tonnes de courrier de la capitale, et 5 seulement sont capturés par les Prussiens.

Tous nos livres d'Histoire montrent Gambetta s'appêtant à décoller le 7 octobre pour rejoindre le gouvernement réfugié à Tours. Le voyage est épique. Après un premier atterrissage dans les lignes allemandes à Villiers-le-Sec où il manque de se faire prendre, il termine son voyage à Epineuse près de Compiègne et c'est en train qu'il atteint Tours, par Amiens et Rouen.

« Paris cerné, Paris bloqué, Paris supprimé du reste du monde, et pourtant, à l'aide de ce ballon, de cette bulle d'air, correspondant avec le reste du monde ! » (Victor Hugo, dans un style qui a dû inspirer le général de Gaulle).



— Dimanche dernier, 12 octobre, M. Brunel, aéronaute, a fait dans le parc de Rambouillet, au milieu d'une population immense, une ascension accompagnée de circonstances qui l'ont rendue des plus intéressantes. Le ballon, d'une capacité de 180 mètres cubes seulement, ne pouvait être gonflé qu'au gaz hydrogène pur.

Le travail a commencé dès six heures du matin, sous la direction intelligente de l'aéronaute, qui présidait à tout ; mais, malgré ses efforts, le ballon ne recevait pas tout le gaz produit, par suite de nombreuses fuites qui avaient lieu à travers les douze tonneaux qui constituaient la batterie génératrice. La nuit approchait, et le gaz introduit dans le ballon ne remplissait encore que les deux tiers de sa capacité. Ne voulant pas prolonger plus longtemps l'attente du public, M. Brunel fit conduire l'aérostaf près de la grande pièce d'eau ; mais une autre difficulté vint le contrarier : le ballon, n'ayant pas assez de puissance ascensionnelle, ne put s'élever avec tous ses agrès. Ne consultant que son intrépidité, M. Brunel abandonna la nacelle, son lest et son ancre, il adapta une planche sur le cercle. Craignant encore que la force ascensionnelle ne fût pas suffisante pour l'élever convenablement, il se débarrassa de son habit et même de son argent, ainsi que de tout ce qui pouvait le lest. Après cette opération, il s'assit résolument sur ce frêle esquif et partit comme une oie ; il atteignit en quelques instants la hauteur d'environ 2,000 mètres.

Les témoins de cette périlleuse ascension poussèrent des cris de stupor en voyant le courageux aéronaute emporté de la sorte. M. Brunel, ne voulant pas laisser le public dans une pareille anxiété, effectua sa descente avec une habileté peu commune, surtout si l'on considère les circonstances particulières où il se trouvait.

Mais déjà le ballon est invité, en star, à toutes les grandes fêtes. En témoigne par exemple le récit d'une ascension mouvementée, dans le parc de Rambouillet, le 12 octobre 1851. Pour pouvoir décoller, l'aéronaute s'allège au maximum : sa nacelle est remplacée par une simple planche, il abandonne lest et ancre, et même ses vêtements, et monte finalement à 2 000 mètres avant de redescendre sain et sauf.

Tous ces envols ne sont pas couronnés de succès. Par exemple, le ballon qui devait être lancé le 20 mars 1893 à Limours, a son enveloppe déchirée par le vent durant son gonflage. On s'empresse de la recoudre et de reprendre le gonflage mais il prend feu. L'article du *Réveil de Rambouillet* précise que le public, bien que déçu, applaudit les aéronautes.

Mais l'histoire ne se termine pas toujours aussi bien : le 12 mai 1904, un ballon parti de Rambouillet vient s'effondrer dans le parc Daumesnil à Paris. Pour dégager l'aéronaute pris sous la masse du ballon des passants interviennent, et percent l'enveloppe pour l'alléger. Heureuse initiative, si l'un d'eux n'avait fumé à proximité du gaz ainsi libéré. Bilan : une vingtaine de brûlés de façon grave.

Lorsqu'une ascension de ballon vient couronner une manifestation, le spectacle est naturellement enrichi. Par exemple, en 1849, lorsque les 18 bataillons de gardes nationales de l'arrondissement de Rambouillet sont réunis dans le parc du château pour recevoir leur drapeau, « un ballon, orné de drapeaux portant le nom de chaque bataillon s'est élevé majestueusement dans les airs » (l'Annonciateur de Rambouillet, 26 avril 1849).

Ou encore : le 6 juin 1909, un ballon s'élève lors de la fête du couronnement de la rosière, à Dourdan, puis « à 200m d'altitude, bombardement de la ville par des volcans crépitants, et descente vertigineuse d'un parachute avec surprises »...



Et on ne compte plus le nombre de numéros de trapézistes suspendus à des ballons !

En 1863 le roman de Jules Verne, « *Cinq semaines en ballon* » remporte un succès qui ne se démentira pas (en 1999 un ballon fera le tour du monde en 19 jours 21 heures et 47 minutes, établissant l'actuel record du monde. Nul doute que si un roman en était tiré, il aurait moins de succès !).



Le ballon est aussi prétexte à un sport qui passionne le public : les courses.

Les plus simples consistent seulement à fixer un objectif précis aux concurrents, et chacun doit atterrir le plus près possible du but.

Par exemple lors de la première course de 1889, les concurrents, partis du parc du quai de Billy devaient arriver à Chevreuse. Le gagnant s'est posé à 5,5km de l'objectif. Le second à 7,5km et tous les autres à moins de 10km, ce qui, pour des ballons non dirigeables représentait une belle utilisation des vents !



Fête de Rambouillet de 1911

La course la plus sophistiquée était celle du *rallye-ballon*. Un premier ballon habité prend l'air, et au bout d'un certain temps, se pose; une grande cible est alors déployée au sol. Les concurrents qui l'ont suivi doivent venir s'en approcher au plus près. Lors des fêtes, les concurrents peuvent aussi être des automobilistes (encore rares au début du siècle). Ils leur faut poursuivre le ballon, alors que les routes ne suivent pas toujours son vol, et le premier qui l'atteint à l'atterrissage l'emporte.

Lors de Jeux Olympiques de Paris, en 1900, les ballons concourent dans quatre types d'épreuves : la durée de vol, l'altitude, la course au clocher (qui vise à s'approcher aussi près que possible d'un objectif déterminé à l'avance), et enfin la distance maximale. Sont battus à cette occasion le record du monde de distance, avec 1 922 km parcourus entre Vincennes et la Russie, et le record de la durée de vol sans escale, avec 35h45. Cependant, ces épreuves ne sont pas conservées lors des JO suivants.

Apportons une précision de vocabulaire : les tous premiers ballons, gonflés à l'air chaud sont appelés *montgolfières*, du nom des deux frères Montgolfier qui ont inventé ce procédé.

Mais, dès le 27 août 1783, le physicien Jacques Charles fait voler un ballon gonflé à l'hydrogène, et le ballon à gaz, dit aussi *charlière*, remplace très vite la montgolfière.

Il faut attendre les années 1960 pour que les ballons soient à nouveau gonflés à l'air... et retrouvent de ce fait le nom de montgolfière, totalement absent de la presse d'autrefois.

Le déclin

L'arrivée des « plus lourds que l'air » vient ringardiser le ballon. La première édition de la *Grande semaine d'aviation de la Champagne*, en 1909, accueille plus d'un million de spectateurs. Désormais c'est l'avion qui passionne les foules, et connaît des évolutions spectaculaires.

La guerre de 14-18 marque une rupture brutale : d'abord parce que les autorités interdisent strictement le survol civil du territoire pour des raisons de sécurité nationale et d'espionnage. Et de plus, les stocks d'hydrogène sont réquisitionnés pour l'effort de guerre (notamment pour les ballons



captifs d'observation militaire, dits "saucisses"). Le ciel civil reste donc totalement vide.

Le ballon s'envole à nouveau après la guerre, mais il disparaît des fêtes de province pour devenir un sport de niche très privé. Gonfler un ballon de plusieurs centaines de mètres cubes au gaz d'éclairage coûte de plus en plus cher pour les budgets municipaux, et la multiplication des lignes électriques dans les campagnes rend les atterrissages de plus en plus risqués. Les organisateurs lui préfèrent donc le meeting aérien et les feux d'artifice.



Aujourd'hui

Trois innovations majeures relancent le ballon vers 1960 : le *brûleur à propane* permet de chauffer l'air, en remplacement du gaz. Des *tissus synthétiques* renforcent la solidité de l'enveloppe, pour un poids très allégé. La *soupape de dégonflage rapide*, en vidant l'air à l'atterrissage évite au ballon d'être trainé au sol par le vent.

Il retrouve ainsi une double utilisation : le tourisme, pour survoler lentement des paysages fabuleux, et des applications scientifiques cruciales : météo, étude du climat, astronomie et défense...

C'est ainsi que le ballon, qui faisait lever la tête aux habitants de Rambouillet en 1900 pour le simple plaisir du spectacle, fait aujourd'hui lever les yeux des scientifiques du monde entier pour comprendre l'avenir de notre planète.

Christian Rouet
juin 2026