Les Ailes historiques du Rhin

Le Bulletin….

Année 2017

Été

Le mot du président

Quelques nouvelles du front en ce mois de juin où la saison aéronautique bat son plein. A côté de l'activité au hangar, nous avons participé cette année encore à Evaday 2017, bel événement organisé par l'aéroport et dont la fréquentation ne cesse de progresser avec un tarmac qui s'étoffe d'année en année. Et nous préparons activement notre Bours'aéro du 1er octobre, avec une bonne quinzaine de stands réservés, un café-croissant aéronautique associé dans un dispositif d'ensemble qui devrait en faire une manifestation très sympathique. A tous, membres, sympathisants, amis et exposants, réservez dès à présent ce week-end et parlez-en ! Ajoutez à cela les imprévus ô combien sympathiques comme la récupération d'un superbe pou du ciel dans son jus des années 30, et bien sûr notre projet Dewoitine que divers groupes de travail se sont appropriés et auquel le Lycée Couffignal de Strasbourg participe activement ; et qui m'amène à ne pas résister à paragrapher le thème du moment et des grands hommes en disant, à notre façon et très humblement :
« Yes ! We're going to make our Dewoitine great again ! »

H. Payre

Opération "Pou du ciel"

Lundi 13 mars 2017 – S'il fallait donner une définition de ce qu'est une "sortie de grange" - vous savez, cette sorte de Graal, ce moment rare pour tout collectionneur de moto, de voiture ou d'avion ancien, où la porte de la grange s'ouvre et où l'objet jusque-là rêvé et fantasmé retrouve la lumière et un monde totalement changé depuis qu'il avait été mis en stockage, ce serait bien celle-ci : prenez une belle journée ensoleillée de printemps, une petite équipe de quatre passionnés, une remorque planeur de belles dimensions aimablement prêtée par le club de vol à voile voisin, et faites route dans une belle campagne vallonnée vers un petit village de Lorraine.

Bien sagement rangé dans la grange

Bernard, Bruno, Henri & Roland. Eric à la photo.

Vous y serez accueilli par Bernard, aviateur de son état s'il en est au vu des machines qu'il a construites, restaurées, pilote et entretient, qui vous présentera alors ce Pou du ciel qu'il souhaite céder à une association susceptible de le préserver et de le valoriser. Un authentique, des toutes premières années de cette formidable vague de construction ayant suivi la publication du livre d'Henri Mignet, et demeuré dans un état de conservation incroyable. Bernard vous donnera alors toutes les informations dont il dispose : une construction vers 1935 du côté de Pont-à-Mousson, quelques vols semble-t-il sur le plateau de Malzéville puis un long stockage en attendant de nouveaux jours.

On chargera ensuite le Pou dans la remorque, aux dimensions tout juste suffisantes (ah – ces ailes d'antan avec leurs cordes respectables !), et après l'indispensable discutage de coup autour d'un verre de Gewurztraminer bien frais, on signera l'acte de cession, mais attention, pas l'un de ces fades formulaires officiels, non, un véritable acte calligraphié à l'ancienne comme il se doit, pour ensuite prendre presque à regret la route du retour sur l'aéroport d'Entzheim. Au-delà de l'expédition pour rechercher la machine en vue de sa mise en valeur, c'est bien sûr pour la rencontre aussi qu'on aime ces moments rares où l'on est un peu hors du temps, hors des contingences. On se reverra, bien sûr, à Lunéville ou à Strasbourg, mais cet instant suspendu de la sortie de grange restera dans les mémoires d'une façon bien particulière. Que Bernard et son fils Alban soient ici chaleureusement remerciés pour la confiance qu'ils témoignent à notre association et la gentillesse de l'accueil qui nous a été réservé.

Le Pou, devant le hangar Costes & Bellonte

Dans le prochain bulletin, un récit circonstancié d'une belle journée aéronautique ayant vu le 27 mai dernier quatre avions partir d'Alsace (3 de Strasbourg, un de Colmar) en direction de Melun-Villaroche pour une journée d'étude. Belle mer belle brise, météo parfaite qui nous aura permis comme prévu la visite du hangar de France Flying Warbirds puis celle du Musée Safran tout proche. De fait, trop de choses à montrer ou raconter pour tenir le délai de publication du présent bulletin... Il vous faudra donc patienter jusqu'au prochain...

L'équipe au complet devant le DC3 abrité aux Trois Tonneaux.

EVADAY 2017

Le dimanche 19 mars dernier, se déroulait la journée portes-ouvertes de notre partenaire l'Aéroport de Strasbourg. Cette 5ème édition a été, comme les années précédentes, une belle réussite en termes d'affluence. Les exposants ont vu tout au long de la journée défiler grands et petits, pleins de rêves de voyages en tête ou tout simplement venus pour une découverte de l'Aéroport et de ses infrastructures. Les visites d'avions des compagnies aériennes, d'un Transall de l'Armée de l'Air et de véhicules de piste, organisées sur le tarmac, ont connu un franc succès. Le stand des Ailes a accueilli aussi son lot de visiteurs, qu'ils soient curieux ou passionnés d'aéronautique, tous ont apprécié le travail de l'association pour la préservation du patrimoine. Bref une belle journée de partage pour les membres présents.

↑ Le Stand des Ailes et vue d'ensemble du hall de l'aérogare →

3ème édition de la Bours'aéro du Rhin :

La 3ème édition de la bourse est en préparation. C'est une nouvelle fois grâce et avec l'aide précieuse de notre partenaire l'Aéroport de Strasbourg que la manifestation va se dérouler le dimanche 1er octobre 2017. Cette année nous disposerons d'un espace de choix, une partie du hall de l'aérogare et son Centre d'affaire. Toutes les informations "exposant" et les formulaires d'inscription sont disponibles sur la page dédiée de notre site : ICI .

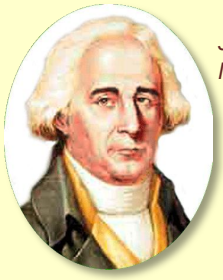
Alors notez bien ce rendez-vous sur vos agendas ! Ouverture de 10h à 18h, entrée et parking gratuits pour les visiteurs.

La Poste et l'Aéronautique, une longue histoire…

(1ère partie – 1782 à 1871 – une affaire d'aérostat)

Il ne pouvait en être autrement ! L'histoire de l'aéronautique a très vite démontré que tous ces plus légers que l'air devaient être considérés comme de nouveaux moyens de transport. Les pionniers des aérostats, comme ceux des aérodynes, vont donc s'attacher à prouver, et ce chaque fois que l'occasion se présente, qu'avec les constantes évolutions technologiques, l'idée d'un "fret aérien", qu'il soit postal ou de marchandises, voir de personnes, n'était pas utopique.

Naissance de l'aérostat :



Joseph Montgolfier

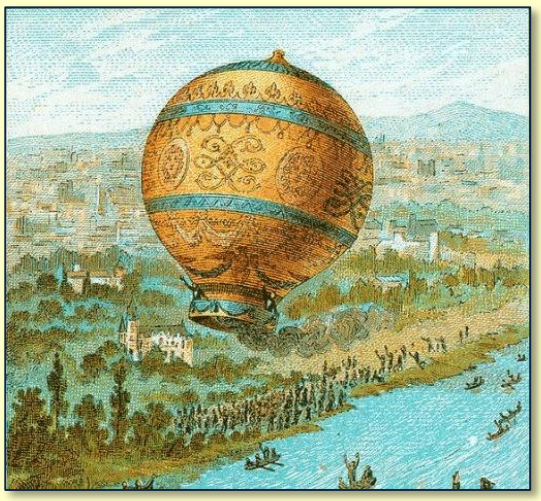
Etienne Montgolfier

Si le principe de l'aérostat à air chaud était bien connu des chinois depuis fort longtemps, les lanternes Kongming (*dites lanternes célestes*) ayant été inventées, selon Joseph Needham, trois siècles avant J.C. ; si effectivement le premier européen à faire voler des petits ballons gonflés à l'air chaud, en 1709, était le portugais Bartolomeu Lourenço de Gusmãole (*né au Brésil*), il n'en reste pas moins que le premier aérostat, appelé la "Montgolfière", a bien été inventé en France par les frères Joseph-Michel et Jacques-Etienne Montgolfier, papetiers de métier à Vidalon (*Ardèche*).

Le premier vol d'un ballon, précédé de quelques essais, s'est déroulé le 4 juin 1783 à Annonay (*Ardèche*), dans la cour du couvent des Cordeliers. Une immense enveloppe en taffetas est gonflée à l'air chaud, au-dessus d'un feu de paille et de laine, le ballon va finir par s'élever à près de mille mètres et finira sa course dans les vignes à quelques kilomètres de son point de départ. A la demande de l'Académie royale des sciences, les deux frères montent à Paris, après de nouveaux essais, ils vont renouveler leur expérience, le 19 septembre 1783, dans l'avant-cour du château de Versailles. En voici le récit, tel qu'il figure sur une estampe du 18ème siècle :

"Expérience Aérostatique faite à Versailles le dix-neuf Septembre 1783. En présence de leurs Majestés, de la Famille Royale et de plus de 130 mille Spectateurs. Par Mrs. de Montgolfier avec un Ballon de 57 Pieds de hauteur sur 41 de Diamêtre. Cette Superbe machine a fond d'Azur avec le Chiffre du Roi et divers ornements en couleurs d'Or, déplaçoit 37500 pieds cubes d'Air Atmosphorique pesant 3192 livres mais la vapeur dont on la remplissoit, pesant moins que l'Air commun, il restait une rupture d'équilibre de 1596 livres sur quoi la machine et la Cage ou étoit un Mouton un Coq et un Canard, pesant ensemble 900, et ce poids devant être soustrait, le Ballon auroit pu enlever encore 696 livres. A une heure un Coup de Canon annonça qu'on alloit remplir la machine, onze minuttes après un second coup apprit quelle étoit plaine et un 3e. quelle alloit partir, elle s'eleva alors majestueusement a une grande hauteur a la surprise des Spectateurs et au bruit des aclamations public. Elle se soutint quelque tems en Equilibre et descendit lentement 8 minuttes après, à 1700 toises de distance du point de son départ dans le Bois de Vaucresson Carrefour Marechal. Le Mouton le Coq et le Canard n'éprouverent aucune incommodité."

En octobre 1783, après des essais effectués le 15 et le 17, Jean-François Pilâtre de Rozier réalise le premier vol humain en ballon captif le 19 octobre. Lors de cette journée, il réalise trois ascensions au cours desquelles il est accompagné successivement par André Giroud de Villette et François Laurent marquis d'Arlandes. Le 21 novembre 1783, sur le même aérostat conçu par Montgolfier, Pîlatre de Rozier et le marquis d'Arlandes vont entrer dans l'Histoire en effectuant le premier vol habité en montgolfière non captive. Décollant du parc du château de la Muette, le ballon va s'élever à près de mille mètres et voler pendant un peu plus de vingt minutes, finissant par se poser à la Butte aux Cailles. Le procès-verbal rédigé à la suite de l'exploit par les membres de l'Académie royale des sciences est également paraphé par un certain Benjamin Franklin.



21 novembre, le ballon survole la Seine

1er transport de courrier :

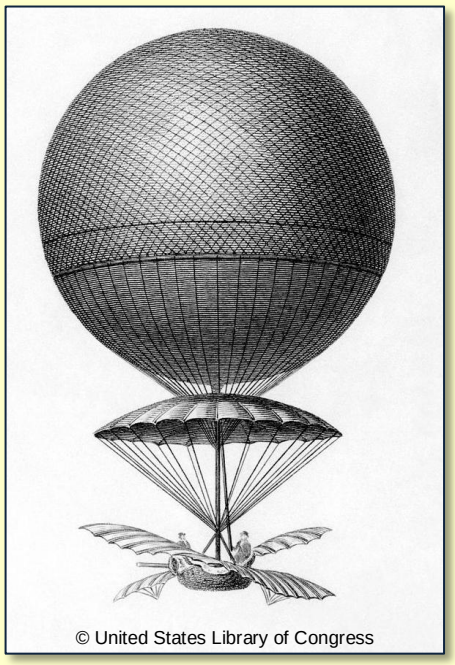
Cette même année 1783, un autre français, Jacques Charles, travaille sur un ballon fermé, gonflé à l'hydrogène (*plus précisément dihydrogène*), ce gaz mis en évidence en 1766 par Henry Cavendish. Il va même lancer un premier ballon dès le 27 août 1783. Le premier vol habité sera lui réalisé le 1er décembre 1783, Charles est alors accompagné de l'un des frères Robert, avec qui il a conçu l'aérostat (*Anne-Jean et Nicolas-Louis Robert*).

J-P. Blanchard

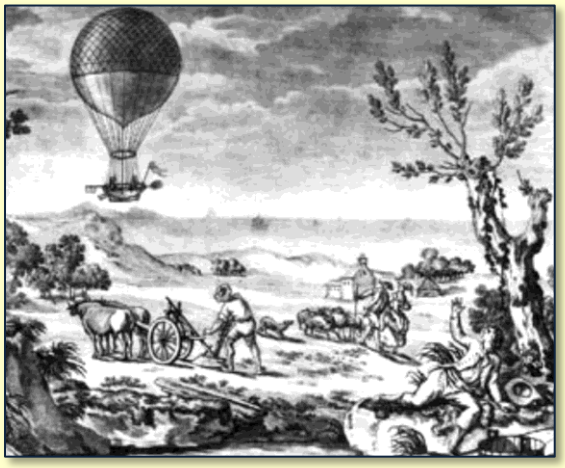
J. Jeffries

Suivant les travaux de J. Charles, un certain Jean-Pierre Blanchard conçoit à son tour un ballon gonflé à l'hydrogène, particularité : il l'équipe d'une hélice et de rames en plumes qu'il faut actionner à la main. Il réalise deux ascensions à Paris puis à Rouen avant de gagner l'Angleterre. Fin 1784, à Londres, il rencontre un médecin américain, le Dr John Jeffries, ce dernier, scientifique passionné de météorologie, accepte de financer un nouveau ballon, sous réserve de pouvoir y embarquer avec ses instruments et faire quelques expériences lors des vols.

Le premier transport de courrier aurait été réalisé le vendredi 7 janvier 1785, lors d'un vol transfrontière au dessus de la Manche (sens Angleterre - France). Pour ce voyage, le ballon est amené de Londres au château de Douvres en calèche où il est alors gonflé. L'expérimentation va être tumultueuse à plus d'un titre. J.P. Blanchard n'est pas un homme facile, il est surtout désireux de faire la traversée seul pour ne pas alourdir son aérostat et, en parallèle, de ne pas avoir à partager sa notoriété éventuelle en cas de réussite. Il va donc tenter d'empêcher, au dernier moment, J. Jeffries d'embarquer dans la nacelle. Il faut l'intervention du gouverneur du château et de "quelques bras" pour que le scientifique américain puisse enfin monter à bord. Avec eux, ils emportent plusieurs missives pour des destinataires parisiens.



Représentation d'un ballon "Blanchard" ➔

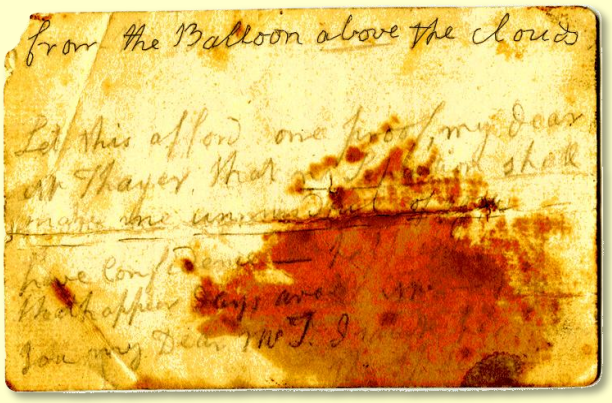


Le ballon arrive sur les côtes françaises

A 13 heures 15, le ballon s'envole mais au fur et à mesure du voyage, pour le maintenir en l'air, les deux hommes doivent larguer le lest, puis les objets présents dans la nacelle, cordes, provisions, gouvernail, sont jetés par-dessus bord, puis viennent certaines pièces de vêtements. Finalement après 2 heures 15 de vol, l'aérostat atterrit dans la forêt de Guînes (*près de Calais*). J.P. Blanchard et J. Jeffries sont pris en charge par des habitants venus des villages voisins. Conduits jusqu'à Calais, ils vont y retrouver Pîlatre de Rozier qui envisageait au même moment un vol identique en sens inverse, vol qu'il ne pût réaliser en raison de vents contraires. Le 15 juin 1785, Pîlatre de Rozier trouvera la mort dans cette tentative de traversée d'Est en Ouest, avec son compagnon de voyage Pierre Romain.

L'existence des missives transportées par J.P. Blanchard et J. Jeffries nous est confirmée par l'un des témoins de l'époque, Benjamin Franklin (*l'un des pères fondateur des Etats-Unis d'Amérique*). Ce dernier est alors représentant des Etats-Unis en France, où il séjourne depuis 1776. Dans un échange qu'il a avec un ami de Boston, James Bowdoin, il mentionne que l'un des destinataires des courriers transportés par J. Jeffries, n'était autre que son petit fils et secrétaire, William Temple Franklin. La lettre lui était envoyée de Londres par son père William Franklin, fils illégitime de Benjamin, resté loyaliste et exilé en Angleterre depuis l'indépendance des Etats-Unis. Ce courrier a été exposé en 1972 au "Smithsonian's National Postal Museum" et est considéré aujourd'hui comme le tout premier envoi postal aérien.

Benjamin Franklin



↑ *Où l'on peut néanmoins lire la mention "from the Balloon above the cloud"*

Et pourtant… il existe un autre document, archivé par le "Amherst College Archives and Special Collections" d'Amherst Massachusetts (*USA*) et issu de la "Jeffries Air-Mail Letter Collection". Il s'agit d'une lettre, rédigée par J. Jeffries à un ami Mr. Arodie Thayer, et qu'il aurait emmené lors d'un vol d'observation en ballon, effectué à Londres le 30 novembre 1784, en compagnie de J.P. Blanchard. Le débat pour savoir lequel est le premier envoi postal est toujours ouvert ! Pour certains spécialistes, rien ne permet d'affirmer que le pli du 30 novembre a bien été réellement transporté par aérostat…

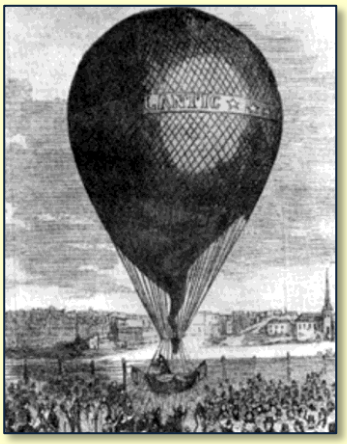
The first airmail flight : (pardon, le premier vol de "Poste Aérienne")

Par la suite de nombreux pionniers de l'aérostation vont transporter des courriers lors de leurs expériences, mais en l'absence de reconnaissance officielle il faut attendre **1859** pour pouvoir parler de "Poste Aérienne" (*en l'occurrence Air Mail*) et **1870** pour voir le tout premier service validé par une Administration. Il est vrai que les ballons à air chaud ou à gaz, malgré des tentatives pour les diriger avec des voiles, des gouvernails voir même des rames, restent soumis à la vitesse et à la direction du vent, difficile d'y voir un moyen de transport réellement fiable... Il faut attendre 1852 pour voir les premiers balbutiements d'un ballon "dirigeable" (*à vapeur*) avec le français Henri Giffard.

1859 :

J. Wise

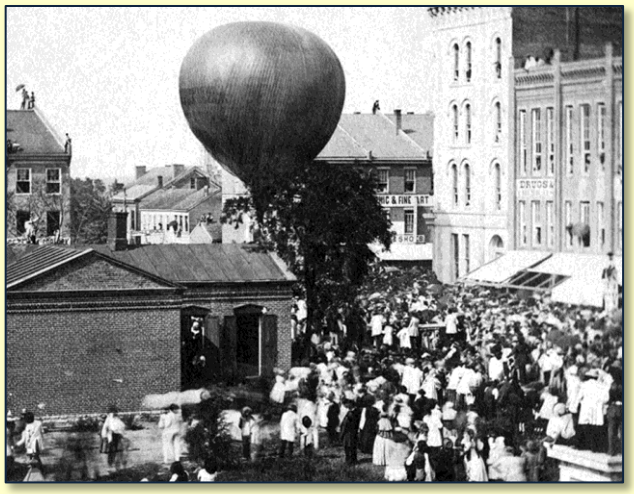
Aux Etats-Unis, un homme consacre sa vie au développement de l'aérostation, il se nomme John Wise. Passionné très jeune par les ballons, il se lance à l'âge de 27 ans dans la construction de son premier ballon.



En 1859, J. Wise a 51 ans et affiche son ambition : traverser l'Atlantique. Le 2 juillet, c'est à bord d'un gros ballon à gaz de 1.416 m^3 baptisé l' "Atlantic" (*on parle alors de "Mammoth Balloon"*), qu'il décolle de Saint-Louis (*Missouri – USA*), il est accompagné de John La Mountain et deux passagers. Mais pris dans une tempête, le ballon va s'écraser près de la ville de Henderson (*Etat de New-York – USA*) après avoir parcouru près de 1.300 kilomètres en 20 heures. Ce record de distance va rester invaincu de très nombreuses années.

🡐 Le ballon Atlantic au départ de St-Louis (Illustration parue dans le livre de Joshua Stoff - Transatlantic Flight - © Dover Publication)

En août, pour attirer l'attention des autorités sur l'intérêt que peuvent avoir les ballons, Wise décide d'assurer un service de transport postal entre Lafayette (*Indiana – USA*) et New-York, il bénéficie pour cela du soutien du responsable local de l' "American Express Company", Thomas Wood. Un sac postal est donc chargé à bord du ballon "Jupiter", ce dernier après une première tentative le 16 août prend finalement son envol le 17. Hélas pour Wise, les vents ne lui sont pas favorables et après cinq heures de vol et seulement 50 kilomètres parcourus, le ballon se pose au sud de Crawfordsville (*Indiana – USA*). La presse locale se moque gentiment de l'échec de l'aéronaute, en qualifiant son vol de "Trans-County-nental"…



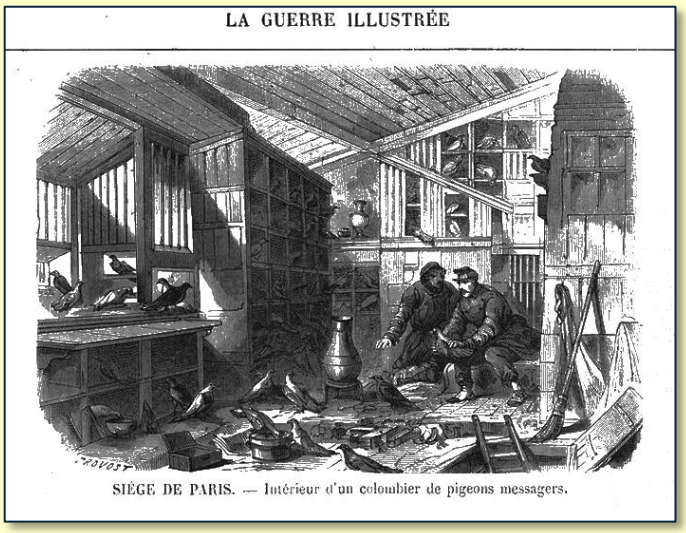
Le ballon "Jupiter" au départ de Lafayette
© Tippecanoe County Historical Association.

Le sac postal contient cent-vingt trois lettres, celles-ci sont affranchies au tarif en vigueur (*trois cents*) et oblitérées par la Poste de Lafayette (*cachet en date du 16 août*). La mention "Via Balloon Jupiter" est portée sur l'enveloppe. Les courriers sont accompagnés de 23 autres plis sans enveloppe et non affranchis. A Crawfordsville, le représentant local de la Poste, le colonel Reed, récupère le sac postal qui est alors envoyé, par la voie ferroviaire, à destination de New-York où les courriers seront distribués à leurs destinataires. L'Administration Postale américaine va finalement valider le caractère officiel de cette opération, les courriers deviennent donc les premiers envois dits de "Poste Aérienne". Le seul exemplaire encore visible aujourd'hui est détenu par le "Smithsonian National Postal Museum" à Washington D.C.

La lettre affranchie avec le timbre "Three Cents" George Washington (n°26 catalogue Scott).

1870 :

C'est toutefois en France que va naître le premier véritable service postal aérien. Nous sommes en 1870 et la France est en guerre, la ville de Paris est assiégée par les armées prussiennes depuis les 18-19 septembre. Le gouvernement resté dans la capitale doit trouver au plus vite le moyen de communiquer avec sa délégation de Tours qui est en charge des opérations en province.

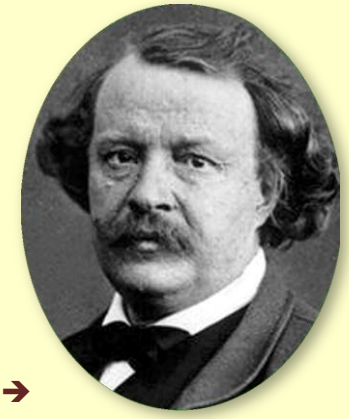


C'est alors que tous les moyens terrestres de communication sont étudiés, mais le blocus allemand est total, alors très vite l'idée d'utiliser les airs est envisagée, le pigeon voyageur, dont l'emploi pour le transport de messages remonte à l'Antiquité, est donc la première solution envisagée. Mais même si 1.500 de ces volatiles ont déjà été acheminés à Paris, préventivement, au début du mois de septembre, cela semble très vite insuffisant.

🡐 Colombier de pigeons à Paris en 1870

© New York Public Library

A Paris, c'est un certain Félix Tournachon, aéronaute, qui propose l'utilisation de ballons à gaz, plus communément appelés ballons montés, à Germain Rampont, le directeur général des Postes, le "Félix" en question n'est autre que Nadar, le célèbre photographe, caricaturiste, aérostier confirmé et déjà fondateur de la "Compagnie des Aérostiers militaires" en août 1870. Dès le 19 septembre, Léon Gambetta, lui-même bloqué dans la capitale, signe une convention avec Nadar pour la construction de trois premiers ballons.



Nadar, pionnier de la photographie aérienne dès 1858 (1820 – 1910) ➔

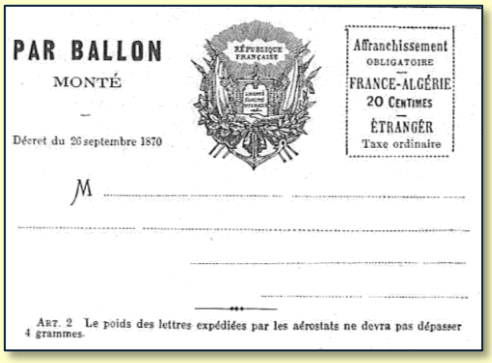
Le "Neptune" avant son envol.

Le 21 septembre, un premier test est effectué avec un ballon nommé "l'Union". C'est un échec car l'enveloppe de l'aérostat trop ancien se déchire avant même le décollage. Le 23, nouvelle tentative avec le "Neptune" (*fabriqué par la famille Godard en 1864*), le ballon de 1.200 m^3 quitte la place Saint-Pierre au petit matin. Son pilote Claude-Jules Dufour, dit Duruof, se pose trois heures et quart plus tard dans le parc du château de Cracouville près d'Evreux (*Eure*), il transportait 125 kilos de courrier. A Paris on va ignorer la réussite de son voyage, car Duruof n'avait pas embarqué de pigeon pour pouvoir signaler en retour son succès. Le 25, c'est au tour du "Ville de Florence" de partir du boulevard d'Italie, piloté par Mangin et transportant 150 kilos de courrier. Son arrivée à Vernouillet (*Yvelines*) est très vite confirmée par les trois pigeons que Mangin avait pris le soin d'embarquer.

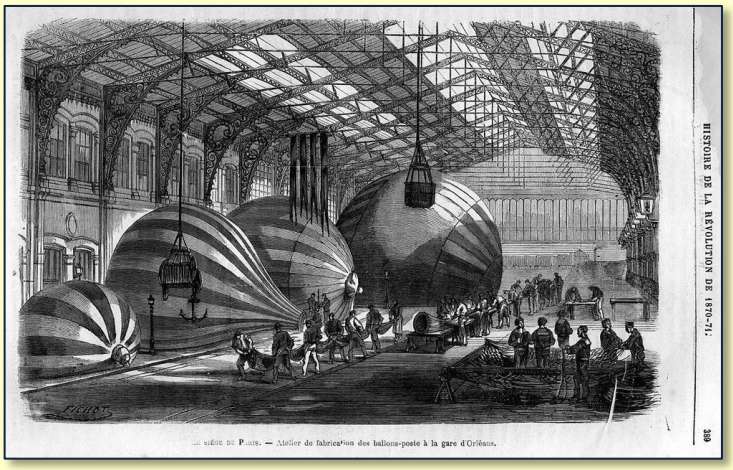
Un décret est signé le 26 septembre et parait au Journal Officiel du 27 septembre 1870. Il officialise la création du premier service postal par aérostat, fixant en ces termes les conditions du transport :

"Le gouvernement de la défense nationale décrète :
Art. 1er. 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.
Art. 2. Le poids des lettres expédiées par les aérostats ne devra pas dépasser 4 grammes.
La taxe à percevoir pour le transport de ces lettres reste fixée à 20 centimes.
L'affranchissement est obligatoire.
Art. 3. Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.
Paris, le 26 septembre 1870."

Un deuxième décret autorise également le transport des cartes postales (*cartes-postes*), ces dernières sont apparues en France en août 1870, alors que les prussiens assiégeaient la ville de Strasbourg et avaient autorisé ses habitants à communiquer avec leur famille au moyen de ces cartes. Celles-ci, soumises à la censure, étaient acheminées par Karlsruhe (*Allemagne*) puis Bâle (*Suisse*) avec un affranchissement allemand (*timbre de 6 Kreuzer*).



Carte-poste de 1870-1871 - par ballon monté ↗

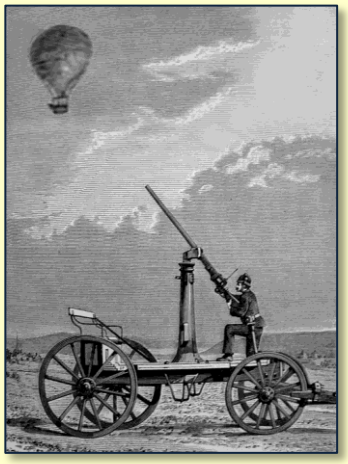


L'atelier de la gare d'Orléans.

Entre le 21 septembre et le 28 janvier 1871, 69 ballons sont lancés de Paris, deux échecs au décollage "l'Union" et "la Liberté" (un 3ème "le National" est parfois comptabilisé). En fonctionnaire avisé, M. Rampont, rationalise la fabrication des ballons, ils devront faire 2.000 m3, les nacelles en osier mesureront 1 mètre 30 de large sur 1 mètre 50 de haut et la toile des ballons sera en percaline (*toile fine de coton légère et lustrée*) imperméabilisée à l'huile de lin. Deux gares parisiennes vont accueillir les ateliers, la gare d'Orléans (*aujourd'hui gare d'Austerlitz*) avec les frères Godard, la gare du Nord pour Nadar, Camille Dartois et Gabriel Yon. Les aérostats vont connaitre des destinées variables au fil des vents porteurs, si la plupart vont se poser en province non occupée, certains seront capturés dans les lignes prussiennes, d'autres vont arriver en Belgique, en Hollande, en Prusse, voir en Bavière et en Norvège. Deux disparaitront en mer.

C'est à bord de "l'Armand Barbès", l'un des quarante-sept ballons affrétés par l'Administration, que Léon Gambetta quitte Paris le 7 octobre. Le tout nouveau ministre de l'intérieur du "Gouvernement de la Défense nationale" (*établi après la proclamation de la République française du 4 septembre*), doit rejoindre la délégation de Tours pour y prendre les fonctions de ministre de la Guerre.

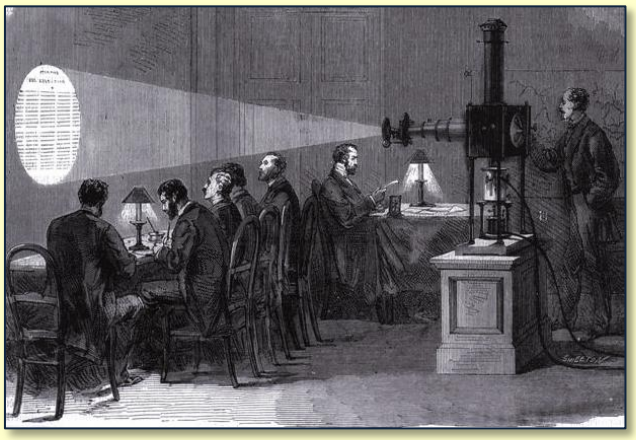
Le départ de Gambetta © *musée Carnavalet – Paris* ↗



Mousquet prussien servant à tirer sur les ballons…

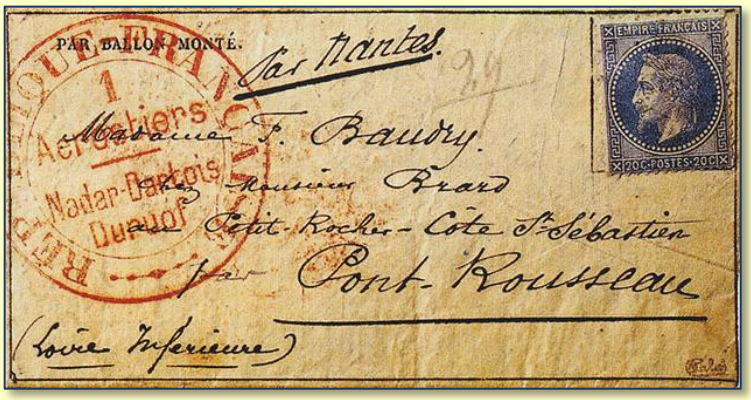
Hélas, alors que le ballon monte lentement dans les airs, le vent tourne au sud-est, le dirigeant ainsi au-dessus des lignes prussiennes du nord de Paris, les balles pleuvent sur la nacelle. Du lest lâché, l'aérostat reprend de la hauteur, mais le voyage devient chaotique, le ballon monte et descend au gré du vent, pluie de balles au-dessus de Chantilly, de Saint-Maximin, de Creil. Le major de Funcke, qui dirige la garnison allemande de Clermont, lance une vingtaine de "Dragons" à la poursuite du ballon. Ce dernier finit son vol dans le bois de Favières près de la commune d'Epineuse (Oise), fort heureusement ses habitants viennent au secours des voyageurs qui parviennent à prendre la fuite avant l'arrivée des prussiens. Gambetta, légèrement blessé à la main par une balle, et ses amis gagnent alors Montdidier, où ils vont passer la nuit, puis Amiens, Rouen et Le Mans, avant de parvenir à Tours le 9 octobre.

Des vols d'aérostats, dans le sens Province-Paris, seront tentés, comme celui du 8 novembre par les frères Albert et Gaston Tissandier sur le ballon "Jean-Bart n°1" (*avec lequel Albert avait quitté la capitale le 14 octobre*), mais sans succès. Seuls les pigeons seront en mesure d'assurer le transport d'informations vers la capitale. Transportés depuis Paris vers la province, les volatiles sont libérés et regagnent alors leur colombier parisien, ils sont porteurs de micro-dépêches (*de 3 à 4 cm sur collodion - ancêtre du microfilm*), une invention du français René Dagron. Ce sont plus de 100.000 dépêches (*baptisées "pigeongrammes"*) qui seront ainsi transportées pendant le siège de Paris.



Lecture d'une micro-dépêche avec une lanterne de projection Duboscq
(source : Histoire des projections lumineuses)

Les ballons montés ont donc constitué le tout premier service postal aérien instauré par une administration et à être mis au service des particuliers. On comptabilise entre 2 millions et demi et 3 millions de courriers, dépêches et autres plis, transportés au cours de la période du siège de Paris (18-19 septembre 1870 au 28 janvier 1871). De nombreux courriers nous sont parvenus au travers des collections de particuliers qu'ils soient philatélistes, marcophilistes (aérosémiophilistes = collectionneurs de cachets de l'aviation postale) ou autres cartophilistes. Ils sont communément appelés "ballons montés", et malgré une rareté plus que relative, ils font parfois l'objet de cotes et de prix très élevés. De très nombreux faux sont également en circulation…



Ballon monté avec cachet des aérostiers
Source - phila-dico.soforums.com

La signature de l'armistice, puis la capitulation de Paris le 28 janvier, vont sonner aussi la fin de l'expérience, car même si le transport aérien a démontré son utilité stratégique c'était dans un contexte tout à fait particulier. Le constat final est simple, le parcours aléatoire des ballons empêche tout développement d'un service postal régulier et fiable.

L'histoire alsacienne du ballon "le Montgolfier"

Les aérostiers confirmés étant peu nombreux, ce sont très souvent des marins (pour leur compétence en matière de navigation) qui vont embarquer à bord des ballons. Ainsi, le 25 octobre vers 8 heures du matin, lorsque "le Montgolfier" quitte le sol, c'est le matelot Hervé Sené (ou Sané) qui en a la charge. Il est accompagné pour le voyage de deux officiers, le colonel Delapierre et le commandant Le Bouédec. Après un voyage mouvementé, et une première tentative de descente dans la région de Verdun, c'est finalement près du petit village de Heiligenberg (vallée de la Bruche en Alsace) et avec l'aide de ses habitants, que le ballon finit par se poser.

Les marins aérostiers des ballons montés ➔

Les villageois informent les trois hommes de la présence d'une garnison prussienne dans la ville de Mutzig à cinq kilomètres de là. Très rapidement et sous la direction de l'adjoint au maire, Hubert Siat, le ballon est dégonflé, sa toile découpée, la nacelle est cachée comme les sacs postaux, les armes, les uniformes et l'ancre finissent eux dans le fumier, Sené, Delapierre et Le Bouédec sont habillés en bucherons et sont alors rapidement conduits vers la forêt. Lorsque les Prussiens, qui ont vu le ballon descendre, arrivent dans le village, les Heiligenbergois vont faire preuve d'héroïsme, questionnés, la réponse est unanime, personne n'a vu de ballon. Après avoir menacé de fusiller Hubert Siat, c'est finalement le village qui risque d'être rasé, sauf si les habitants s'acquittent sur le champ d'une amende de 10.000 francs. La somme, très importante pour l'époque, est réunie avec le concours de tous et selon les moyens de chacun, Heiligenberg est sauvé. (Sources : David Alfort, Fabien Reymann & l'association d'Histoire de Heiligenberg).

Cachet souvenir du 100ème anniversaire - 1970

Comme le racontera par la suite Le Bouédec, après deux jours de marche en pleine tempête il parvient à regagner les positions françaises avec Sené. Le 31 octobre, il est à Tours où il peut remettre les dépêches du gouvernement parisien dont il était porteur. Delapierre blessé, que ses compagnons avaient dû laisser à Gérardmer, parviendra finalement à rejoindre Belfort.

-=-=-=-=-=-

C'est au vingtième siècle que la Poste Aérienne va vraiment décoller avec les premiers aérodynes.

(à suivre - dans notre prochain bulletin).

Merci à nos Partenaires pour leur soutien :

SARL TFU - Transports FABIEN UNGERER
44 rue Maurice CHAUVET
Résidence Le Satem Bat.H Appt 124
34090 MONTPELLIER

Notre "Spécialiste" des opérations difficiles

Aéroport Strasbourg

STRASBOURG AVIATION

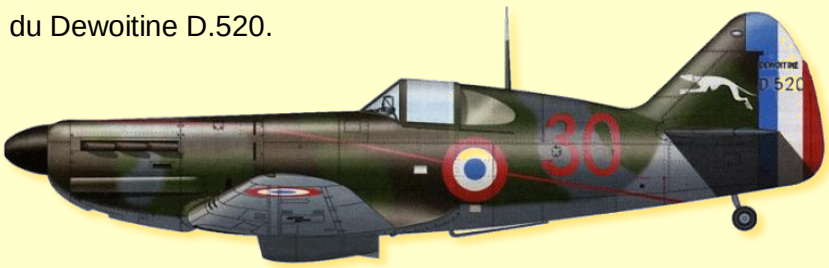
STRASBOURG AIR SERVICE

Au "Costes et Bellonte" :

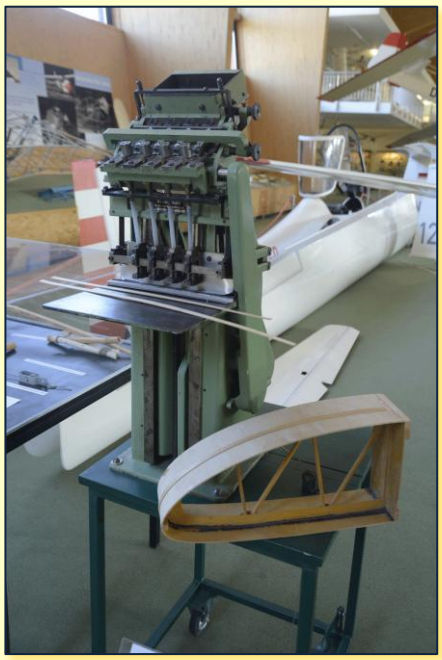
Dès le mois de février, et profitant d'une certaine douceur pour la saison ! Le hangar "Costes et Bellonte" a retrouvé une certaine activité. Parmi les objectifs fixés pour cette année 2017 :

- Redonner tout son éclat à la réplique du Dewoitine D.520.

Avec une nouvelle livrée, celle du D.520 du sergent Robert Killy (*en 1940*)



Démontage du train, dépoussiérage, nettoyage du fuselage et des ailes, ponçage, le travail ne manque pas



Petit quizz :

🡐 Regardez bien la photo

A quoi peut donc bien servir cette machine ?

Vous croyez avoir trouvé ?

Dites-nous alors où elle se trouve ?

Vos réponses :

aileshistoriquesdurhin@gmail.com

Le Bulletin - Vous qui aimez l'Aviation, son histoire, ces hommes et ces machines qui vous ont tous fait rêver, partagez cette passion avec la communauté des Ailes ! N'hésitez pas à nous faire parvenir un article que nous publierons ici, ou une information que vous souhaitez partager, un avis sur un livre aéronautique que vous avez aimé, etc. aileshistoriquesdurhin@gmail.com

Vu sur le net :

Attachez vos ceintures, on détache…

Pour certains prendre l'avion est une aventure compliquée, stress, angoisse ou peur sont au rendez-vous, la sécurité est pourtant optimale et les accidents rares. Alors des chercheurs se sont posés la question, comment apporter un nouveau niveau de sécurité aux appareils ? Un ingénieur ukrainien, Vladimir Tatarenko, a peut-être trouvé la solution en déposant un brevet de "cabine détachable". Celle-ci serait éjectée en cas de problème et pourrait regagner le sol suspendue sous d'énormes parachutes, un système de bouées gonflables pourraient même en assurer la flottabilité. Ne nous emballons pas, ce n'est pas pour demain, le coût des recherches est prohibitif, plus de deux milliards de dollars !

Hep, taxi…

Ou quand Dubaï s'intéresse à la voie désert – pardon – des airs. Si vous envisagez de partir en vacances, ou pour toute autre raison, dans les Émirats Arabes Unis, qui sont (*petit rappel de géographie pas forcément inutile !!*) Fujaïrah, Ras el Khaïmah, Oumm al Qaïwaïn, Ajman, Charjah, Abou Dhabi et Dubaï, vous pourrez, dans ce dernier, bénéficier d'un tout nouveau service dès cet été, le Drone-Taxi… La "Roads and Transport Authority", administration en charge des transports de l'émirat, a en effet annoncé avoir procédé aux tests et être prête à donner son feu vert pour la mise en place d'un service commercial.

Le drone baptisé Ehang 184, construit par la société chinoise du même nom, est un drone quadrirotor en capacité de transporter une charge de 100 kilos ; pour cette version "Taxi", il peut voler à 100 Km/h sur une distance de 50 kilomètres. Nouvelle technologie oblige, il vous suffira de le commander sur votre smartphone à l'aide de l'application dédiée, d'embarquer dans la cabine du drone et d'indiquer votre destination. Reste peut-être encore à trouver des clients volontaires…

"Jetman" au "Top" de la Patrouille de France !

Depuis Icare l'homme rêvait de voler, aujourd'hui certains vont encore plus loin, ils s'appellent les "Jetman". Inventeur d'une aile rigide équipée de réacteurs, dont les premiers essais datent de 2004, le suisse Yves Rossi a entrainé dans son aventure deux jeunes français, Vincent Reffet et Fred Fugen. Ces derniers, parachutistes de renom, sont bien connus pour leurs exploits en Freefly, BASE jump et autres disciplines de la chute libre.

🡐 *Vol en "wingsuit" au-dessus des Dolomites*

L'aile rigide de 2,40 mètres est équipée de quatre réacteurs Jet Cat P400 modifiés et peut atteindre les 300 Km/h, de quoi envisager tous les scénarios ! En 2015, à Dubaï, Rossi et Reffet vont effectuer un vol en compagnie d'un Airbus A380 d' "Emirates", l'opération complexe à réaliser est préparée avec minutie par les équipes de la compagnie, l'équipage de l'Airbus et les "Jetman".

© Emirates

© XDubaï

Alors, après cette expérience c'est un nouveau challenge qui va se faire évidence, un vol en patrouille… Mais pas n'importe lequel, un vol avec… La Patrouille de France, en formation serrée et au "top", les fumigènes. On peut aisément imaginer la concentration, la précision et la maitrise des uns et des autres, un spectacle époustouflant. Alors rêvons, en meeting un jour ?

© Aïrborne-Films

Et pourtant il vole…

© Chris Fay

Le 3 mars dernier, un caméraman allemand, Chris Fay, filme un hélicoptère lors de son décollage dans le port de Hong-Kong. Stupéfaction, l'appareil s'envole alors que ses pales ne tournent pas ! Effet garanti ! En fait le caméraman a synchronisé l'obturateur de sa caméra avec les pales de l'hélicoptère, l'illusion est parfaite et le buzz sur le web assuré. Concours de professionnel ou hasard ? Une seconde vidéo existe, même hélicoptère, même endroit, sous un angle différent, mais datée du 28 février.

Et pour finir ! As-tu ton Pou ? !!

Petit tour chez nos amis Belges, pour découvrir le "Vogelfrit 2", un Pou du ciel de type HM293. Une vidéo originale par sa bande sonore et en particulier par la chanson "As-tu ton Pou ?" interprétée par la grande chanteuse fantaisiste, Marcelle Capronnier dite "La Houppa".

Réécouter le tube de 1935 c'est ICI.

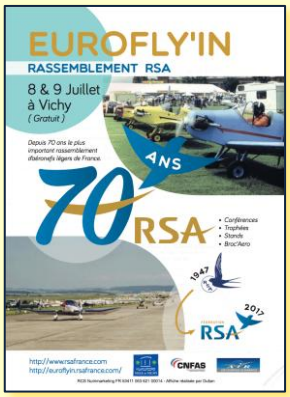
© Vogelfrit2

Sorties pour l'été :

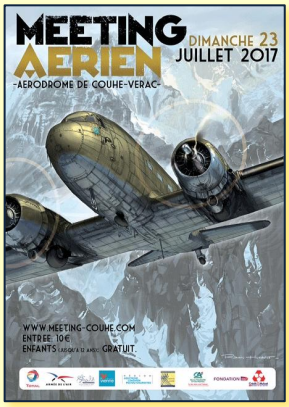
Pour bien occuper vos journées d'été, rien de tel qu'une petite sortie "aéro". Quelques idées…

Juste de l'autre côté de la frontière et à 10 minutes de Strasbourg, il ne faut pas rater le rendez-vous de nos amis de l' "Aero Club Kehl e.V.", Les "Kehler Flugtage" qui se déroulent du **jeudi 15 juin au dimanche 18 juin 2017**. Le jeudi (*férié en Allemagne – Fête-Dieu*) est consacré aux présentations de modèles réduits, le vendredi à l'initiation à l'aéronautique, le samedi et le dimanche au meeting aérien. Du grand spectacle, dans une ambiance familiale et dans un cadre champêtre.

En Alsace, ↓ (aéromodélistes) :



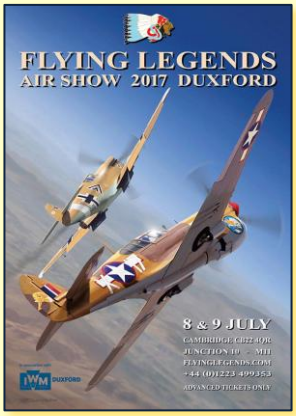
& partout en France :



Et les très nombreux "Meeting Plage"

En Europe :

En Angleterre ↓



En Allemagne ↓

Alors bon été à toutes et à tous…