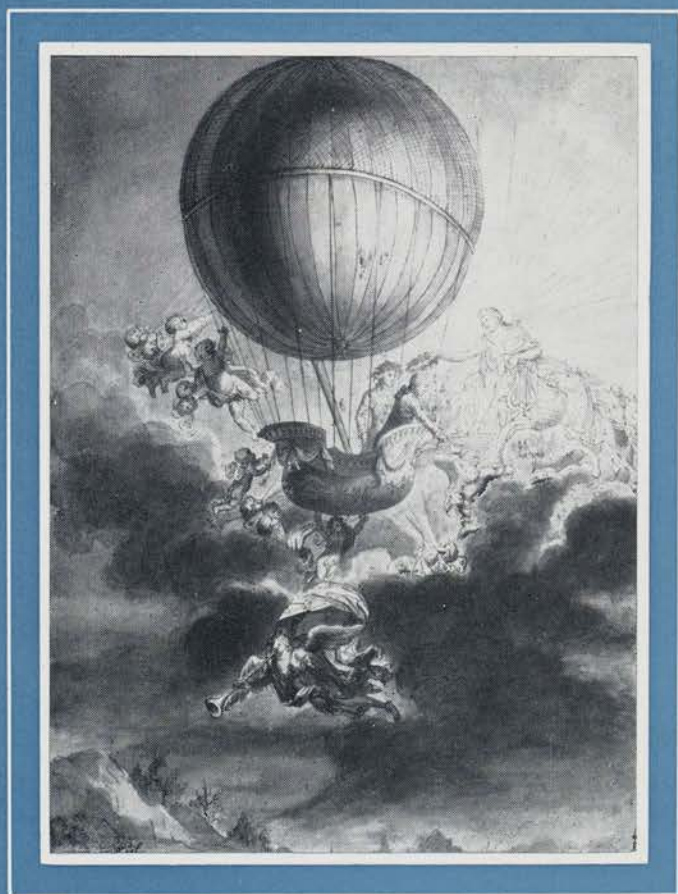


L'AIR ET LES PEINTRES



Pour ce XX^e Salon de Montrouge — et cette date marque la vitalité de notre institution — Pierrette Cour qui avait pris tant de part à l'animation des Salons précédents avait choisi comme thème de la présente exposition « l'Air et les Peintres ». C'était entre toutes sa grande œuvre, sa réussite exemplaire, mais elle ne pourra plus, hélas! nous seconder. Fille d'aviateur elle avait senti avec une très sûre intuition artistique ce que tant d'artistes — des encyclopédistes et des esprits brillants du XVIII^e siècle jusqu'aux plus subtils et aux plus raffinés cubistes des grandes années — doivent à la fabuleuse conquête du plus lourd que l'air.

On sera surpris des nombreuses trouvailles artistiques de l'exposition, quantité d'œuvres étant restées connues des seuls spécialistes de l'aéronautique. Il nous faut ici saluer l'exceptionnel dévouement et l'efficace compétence du général Lissarague, nouveau directeur du musée de l'Air à Paris et Meudon, qui, dès sa nomination, s'est donné pour tâche de mieux faire connaître un étonnant musée aux richesses trop souvent oubliées.

Il fut fondé en 1919 par le commandant Caquot. Lui succédèrent M. Hirschauer et M. Dollfus à qui nous devons pour la présente manifestation un appui constant, des conseils si sagaces, des indications si érudites que cette exposition est aussi un hommage à ce grand aéronaute et historien de l'air. L'an passé, Pierrette Cour et le général Lissarague jetaient ainsi les bases du Salon 1975. Je ne saurais oublier enfin le souvenir d'un

illustre enfant de Montrouge, l'aviateur Maurice Arnoux, héros des deux guerres mondiales dont le général Lissarague évoque la belle carrière dans ce catalogue.

Mais ce XX^e anniversaire sera aussi marqué par une innovation qu'avait voulue Pierrette Cour : les artistes contemporains conviés à notre Salon, ont dû improviser sur un thème imposé, celui même de l'exposition. Ainsi assisterons-nous, à la plus suggestive confrontation entre les artistes du passé et ceux d'aujourd'hui, sur le merveilleux thème indéfiniment poétique et renouvelé, de l'air et de l'espace : les avions, machines à rêver.

H. GINOUX

Député-Maire de Montrouge

L'AIR ET LES PEINTRES
1783-1945

La France

et l'histoire de l'aviation

(1783-1945)

De la montgolfière de Pilatre de Rozier et du marquis d'Arlandes, au LEM des premiers hommes sur la lune — Armstrong et Aldrin — ou au *Concorde* de Turcat, quelle passionnante histoire, riche en événements extraordinaires autant qu'en personnages prestigieux!

Il est très remarquable que dans cette conquête de l'air, la France ait joué un rôle tout à fait privilégié dans le monde, pendant un siècle et demi, depuis les origines jusqu'en 1925 environ; encore, après cette date, n'a-t-elle jamais été totalement absente de la scène aéronautique; mais l'aéronautique exigeait toujours plus de moyens financiers, techniques et industriels; la France, sortie épuisée de la guerre 1914-1918 et dépassée sur le plan de la puissance économique par plusieurs grands pays, n'a pu conserver la première place qui avait toujours été la sienne jusque-là. Elle n'a cependant pas cessé de proposer des inventions, de battre des records et de construire des prototypes de la plus haute classe; sa position dans l'industrie aéronautique mondiale est restée meilleure que ne le laissait espérer son potentiel économique général.

Il n'est peut-être pas trop audacieux de parler d'une vocation aéronautique de la France... Ce qui a permis la naissance puis le développement de l'aviation c'est: l'avancement des études scientifiques, l'art des ingénieurs, le mépris du danger chez les pilotes... et un brin d'utopie, soutenu par un grand élan populaire. Ne retrouve-t-on pas là tous les éléments moteurs des progrès de la France des XVIII^e et XIX^e siècles dans les domaines techniques et scientifiques?

Ce n'est pas le hasard qui a fait naître en 1783 la montgolfière et le ballon à hydrogène dans le pays de la première Encyclopédie des Arts et des Sciences.

Ce n'est pas davantage un hasard qui préside en 1793, en pleine Révolution, à la création des deux premières compagnies d'aérostiers militaires qui s'illustreront à Fleurus : deux savants — Guyton de Morveau et Lavoisier — seront les inventeurs d'un procédé de production d'hydrogène qui rendra possible l'utilisation des ballons en campagne au profit des armées de la Première République. Un physicien, Coutelle, aidé de Conté, un de ces hommes de génie dont l'époque avait le secret, à la fois ingénieur, physicien et artiste, fabrique les premiers ballons militaires.

Napoléon dissoudra le corps des aérostiers en 1799.

Il faut attendre 1866 pour voir un autre pays reprendre l'idée : l'Armée des Fédérés américains crée à son tour une compagnie d'aérostiers sur le modèle de celles de la Révolution.

Les plus légers que l'air — ballons et dirigeables — sont un peu oubliés de nos jours, balayés par les exploits des avions.

Quelle belle épopée pourtant!

L'envol au 21 novembre 1783 des deux premiers aéronautes de l'humanité, suivi à huit jours d'intervalle du voyage de Charles et Robert dans le premier ballon à hydrogène du monde est apparu aux contemporains comme un double prodige; c'est que du premier coup il s'agissait de véritables voyages, la montgolfière parcourant environ 10 km et le ballon près de 40, l'altitude atteinte dépassait 3 000 mètres!

L'émotion suscitée dans le monde par l'exploit des deux premiers astronautes posant le pied sur la lune, nous permet d'imaginer l'enthousiasme soulevé par les premiers aéronautes.

Il en reste encore le témoignage de la « mode au ballon »; pendant deux années au moins, la montgolfière et surtout le ballon de Charles et Robert ont servi de motif décoratif essentiel à toute sorte d'objets : éventails, boîtes à mouches, assiettes, pendules, mobiliers, papiers peints, étoffes, tout sera bon pour satisfaire le goût du public... et combler d'aise les futurs collectionneurs.

Le ballon va très vite se répandre à travers le monde; d'abord objet de curiosité présenté à un public avide d'émotions et de fêtes. Blanchard s'illustre en effectuant de nombreuses pre-

mières dans plusieurs pays : il a la gloire d'être le premier en janvier 1875 à traverser la Manche, accompagné de Jeffries un médecin américain qui servait dans l'armée britannique. L'Italien Lunardi, conseiller d'ambassade à Londres, va s'enthousiasmer pour l'aérostation au point d'abandonner sa carrière diplomatique : le premier à ascensionner en Angleterre, il trouve ensuite une juste gloire dans son pays.

C'est encore un Français, Garnerin, qui le premier en 1797 effectue des sauts en parachute à partir d'un ballon.

Le ballon est aussi l'occasion de nombreux exploits sportifs; il permet, dès l'orée du XIX^e siècle, d'explorer l'atmosphère, en Angleterre dès 1802, en France dès 1804 avec Biot et Gay-Lussac; on ne tarde pas à découvrir les effets dangereux de la raréfaction de l'oxygène en altitude.

Mais le ballon souffre d'une infirmité : il reste le jouet des vents. Pourtant, à peine les premiers envols accomplis, bien des esprits s'appliquent à trouver le moyen de « diriger » les ballons; ainsi Lavoisier soumet une communication à l'Académie des Sciences dès le 27 décembre 1783. Les moyens préconisés par une multitude d'inventeurs sont des plus variés et montrent le plus souvent le manque de culture scientifique de leurs auteurs : rames, voiles, hélices, roues à palettes, tout est proposé... sur le papier tout au moins.

Le ballon dirigeable que l'on appellera très vite le « dirigeable » ne sera réalisé que bien plus tard; car les premiers essais démontrent à l'évidence la faiblesse des seuls muscles humains pour animer les vaisseaux aériens; l'un des plus réussis de l'espèce — le Dupuy de Lôme, construit entre 1870 et 1872 — utilise la force de huit matelots pour entraîner une lourde manivelle porte-hélice : la vitesse atteinte est trop faible pour prétendre échapper à la force du vent.

Il s'agit donc de trouver le moteur mécanique assez puissant pour propulser le dirigeable et point trop lourd pour ne pas accabler le ballon. Giffard, le premier, a l'audace d'atteler un moteur à vapeur et sa chaudière à feu sous un globe gonflé d'hydrogène, en 1852; les trois chevaux-vapeur fournis par l'engin permettent d'effectuer des virages mais pas de remonter le vent. En 1883 les frères Tissandier pensent au moteur électrique; mais leur équipement trop lourd manque de puissance et c'est l'échec.

Au capitaine Renard, aidé de son ami Krebs, tous deux polytechniciens, revient l'honneur d'accomplir le premier vol au monde en circuit fermé avec un dirigeable qu'ils appellent

La France. Ils répèteront sept fois le même exploit effectuant des voyages de 5 à 10 km avec départ de Chalais-Meudon, grâce au moteur électrique de 8 ch que Krebs a dessiné et à un nouveau type de piles légères inventé par Renard; mais celui-ci juge l'expérience suffisamment concluante; pour progresser il faut inventer un nouveau moteur léger nettement plus puissant qui pourrait servir également à équiper les hélicoptères ou les avions auxquels Renard pense déjà.

Ce moteur apparaît tout à fait à la fin du XIX^e siècle; c'est le moteur à essence qui a déjà permis l'essor de l'automobile. Santos-Dumont est l'un des premiers à l'utiliser et il se rend célèbre par ses exploits dont le fameux circuit de la Tour Eiffel qui lui vaut de gagner le prix Deutsch de la Meurthe le 19 octobre 1901. Ces vols au-dessus de Paris ont ramené l'intérêt du public vers l'aéronautique et l'on va bientôt voir éclore la grande époque des dirigeables; d'abord en France — c'est une habitude — avec Lebaudy, puis Clément Bayard; le comte Zeppelin, en Allemagne, réussit à faire voler convenablement son deuxième dirigeable en 1905 : ce sera le premier d'une longue famille qui connaîtra une période d'intense production pendant la guerre 1914-1918 et une ère de triomphe, après-guerre, avec le *Graf Zeppelin* de 1928 qui effectuera un tour du monde et le *Hindenburg* de 1936, le plus grand dirigeable construit dans le monde.

Mais, tandis que les plus légers que l'air semblent devoir réussir les premiers la conquête de l'air, les partisans du plus lourd que l'air n'ont pas renoncé.

Le célèbre « manifeste » publié par Nadar en 1863 prédit la fin des ballons et la victoire du plus lourd que l'air grâce à la « sainte hélice »...

En fait, la formule du plus lourd que l'air est loin d'être fixée à cette époque; on explore trois voies en même temps : l'aile battante, à l'imitation directe des oiseaux, l'hélicoptère que suggèrent peut-être les moulins à vent connus de la plus haute antiquité, et l'avion à surfaces fixes et inclinées exploré par Cayley. Curieusement, cette troisième formule est l'une des dernières à laquelle on s'attachera, sans doute parce que l'on imagine encore mal la propulsion par hélice.

L'aile battante décevra tous ses partisans; elle reste d'ailleurs encore un problème très mal connu malgré les nombreuses études qui en ont été faites et parmi lesquelles il faut souligner les belles expériences de E.J. Marey. Le principe de l'hélicoptère est imaginé dès 1784 — un an seulement après

l'envol de la montgolfière! — par Launoy et Bienvenue qui en font la démonstration dans la salle des séances de l'Académie des Sciences; mais il ne s'agit que d'un modèle réduit et le rapport de séance nous dit « qu'on ne voit pas de quel intérêt pratique peut être cet appareil ». Les chercheurs travailleront longtemps sur cette formule : Cayley en Angleterre vers 1830, Ponton d'Amécourt en 1863, comme Penaud en 1870 et bien d'autres en France, et aussi Forlanini en Italie qui le premier en 1877 réussit de beaux vols avec un modèle réduit à moteur à vapeur. Renard essaie à Meudon un grand modèle à moteur à essence qui lui permet en 1904 d'établir la première théorie de l'hélice sustentatrice; mais il conclut à l'indispensable création d'un moteur assez léger, seul capable d'assurer, dans l'avenir, l'envol d'un hélicoptère avec un homme à bord.

C'est chose faite en novembre 1907 avec l'hélicoptère de Cornu. Grâce au moteur Levavasseur de 50 ch, il est le premier au monde à accomplir cet exploit.

Louis Bréguet commence sa brillante carrière en faisant voler, lui aussi, un hélicoptère un mois avant Cornu, mais en vol captif sans pilote à bord.

Cependant, il s'avère que l'hélicoptère pose des problèmes redoutables que seules de longues études pourraient résoudre; et c'est l'avion, plus simple, qui va triompher.

De fait, il y a longtemps que des hommes ont réussi des glissades aériennes à bord de planeurs sans moteur. Pour s'en tenir aux seuls essais dûment rapportés par des chroniqueurs sérieux, c'est à partir du XVII^e siècle qu'on trouve trace de véritables vols comme celui de Besnier ou au XVIII^e de ceux du marquis de Bacqueville, en plein Paris, et de Besnier à Angoulême.

Les précurseurs qui ont réussi à faire voler des modèles réduits de planeurs ne sont pas rares : Cayley, un des premiers et des plus grands précurseurs, en Grande-Bretagne, mène à bien des expériences à une époque aussi ancienne que 1809 et publie des notes malheureusement restées peu connues jusqu'à ce que le Français Penaud les redécouvre en 1872 et leur donne la diffusion qu'elles méritaient. Stringfellow va plus loin : il réussit un vol lancé d'un grand modèle à vapeur en 1848. Félix du Temple, un peu plus tard en 1857, réussit un vol complet, y compris le décollage, avec un modèle à vapeur; il tentera ensuite, pendant vingt ans, de réaliser un appareil à vapeur capable d'enlever un pilote, mais sans y parvenir.

Un Breton, officier de marine, Jean-Marie Le Bris réussit en 1857 à s'enlever à une centaine de mètres grâce à un planeur porté par un chariot lancé au galop d'un cheval. Il répète ses expériences, mais victime d'un accident grave, doit s'arrêter.

C'est Clément Ader qui, le premier au monde, réussit à décoller du sol à bord d'un avion à moteur à vapeur de 20 ch, le 9 octobre 1890 : la possibilité d'un vol d'un plus lourd que l'air est ainsi démontrée pour la première fois. Ader construit un deuxième appareil bimoteur l' « Avion n° 3 ».

Essayé à Satory en 1897, il se brise après perte de contrôle du pilotage sitôt les roues décollées du sol. Les essais d'Ader en resteront là.

Ader, comme Hiram Maxim en Angleterre et Kress en Autriche, qui n'ont même pas réussi à décoller, a été trop ambitieux en voulant résoudre d'un coup tous les problèmes du vol et en négligeant l'apprentissage du pilotage. Mais comment fallait-il s'y prendre pour apprendre à voler avant que l'avion existe?

Otto Lilienthal est l'homme qui a apporté la bonne réponse. Convaincu que le modèle à choisir était l'oiseau, l'ingénieur berlinois Lilienthal remarque que celui-ci vole de trois façons différentes : en battant des ailes, en planant en orbes pour profiter des courants ascendants invisibles, ou bien en planant tout droit en se laissant tomber : il juge ce dernier mode plus facile à pratiquer pour commencer et utile justement pour apprendre à se familiariser avec le vol dans l'air; il va donc d'abord planer en se lançant d'une colline. En cinq ans, deux mille fois il répètera l'expérience modifiant la forme de ses planeurs et surtout apprenant progressivement à réagir en vol pour conserver l'équilibre. Devenu expert en la matière, il décide d'équiper un nouveau planeur biplan d'un moteur léger qui fera battre l'extrémité des ailes pour assurer la propulsion; c'est en faisant les essais de ce planeur qu'il est renversé par une rafale de vent et, précipité au sol, se tue en 1896. Cette fin tragique va décourager toute autre entreprise aéronautique en Allemagne pendant longtemps. Mais Lilienthal a eu deux élèves et a laissé des écrits sur ses expériences : son héritage est sauvé.

Son premier élève est le Britannique Pilcher qui poursuit des expériences dans son pays, mais trouve très vite, lui aussi, une fin brutale qui paralyse toute étude nouvelle en Grande-Bretagne.

L'Américain Chanute, d'origine française, a eu l'occasion de voler avec Lilienthal; ingénieur spécialiste des ponts, Chanute invente le vrai biplan à structure contreventée que tout le monde adoptera après lui.

Les frères Wright s'intéressent à l'aéronautique depuis 1900; ils ont lu tout ce qu'on leur a conseillé sur le sujet, y compris, grâce à la traduction anglaise due à Chanute, les ouvrages du précurseur français Mouillard dont ils vont apprendre le gauchissement. Tout seuls, ils s'entraînent d'abord à piloter des planeurs de leur invention; entrés en rapport en 1902 avec Chanute qui poursuit ses expériences en Amérique, les Wright adoptent son biplan. Dès 1903 ils construisent un moteur à essence et en décembre 1903, ils réussissent de beaux vols motorisés, jusqu'à 59 secondes; en 1904 ils effectuent leur premier virage; en 1905 ils maîtrisent parfaitement le vol, tenant l'air jusqu'à une demi-heure de suite. Sûrs d'eux et de leur avance sur le reste du monde, ils décident alors de cacher leur appareil pour garder leur secret et de vendre leur invention très cher. Mais le prix qu'ils en demandent est trop élevé et ils ne trouvent pas d'acheteur jusqu'en 1908.

A cette date les choses ont bien avancé en France.

Dès 1898, le capitaine Ferber en garnison à Fontainebleau tombe par hasard sur les articles de Lilienthal, juge excellente la méthode progressive mise au point par celui-ci et décide de se consacrer à l'aviation. Il va, tout seul, reprendre les essais de Lilienthal et les poursuivre au hasard de ses garnisons; à Nice en 1902, il construit un grand pylone d'essai auquel il suspend son appareil n° 6 muni d'un moteur de 6 ch; surtout il fait de nombreuses conférences où il se révèle un ardent propagandiste de l'aviation.

En 1903 il entre en contact avec Chanute et, grâce à lui, avec les Wright : bientôt va s'établir entre ces hommes une étroite liaison dont porte témoignage leur correspondance. En 1904, Ferber est appelé à Chalais-Meudon par le colonel Renard; c'est là que le 25 mai 1905, il réussit la première glissade en Europe d'un planeur motorisé parfaitement stable et contrôlé; seule, la puissance motrice est insuffisante pour assurer le vol complet. Le manque de moyens financiers empêche Ferber d'être le premier à voler en avion en Europe : tous ces essais se font à ses frais personnels et en plus de son service normal, ce qui le retarde considérablement. Mais le rôle de Ferber fut avant tout de propager l'idée aéronautique en France : il fait partie de tous les comités sportifs officiels, il aide tout le monde de ses conseils.

Celui qui réussit le premier vol en Europe, Santos-Dumont sur son célèbre *14 bis* exécute un vol officiellement contrôlé de 220 mètres à Bagatelle le 12 novembre 1906.

L'aviation, largement encouragée par les prix offerts par de généreux mécènes — Archdeacon, Deutsch de la Meurthe et bientôt Michelin, Pommery, Schneider et bien d'autres — va se développer très vite et presque uniquement en France.

En 1907, six pilotes ont volé en France sur six machines différentes : Santos-Dumont, Vuia, Blériot, Ferber, Charles Voisin, Robert Esnault-Pelterie; seuls les Wright ont volé alors hors de France.

En janvier 1908, Farman réussit le premier kilomètre en circuit officiellement contrôlé : c'est le départ de la véritable naissance de l'aviation; de nouvelles machines apparaissent comme la *Demoiselle* de Santos-Dumont, l'*Antoinette* de Levassueur et beaucoup de biplans inspirés du Voisin; à tel point que les Wright s'inquiètent : Wilbur Wright traverse l'Atlantique avec son appareil de 1905; il s'installe au Mans et reprend son entraînement avec prudence; en décembre 1908, il bat tous les records de l'époque! En France, où, à part Ferber et un très petit nombre d'aviateurs qui « croient » à la réalité des vols des Wright, tout le monde est persuadé, de bonne foi, au vu des journaux américains eux-mêmes, du bluff des Wright, accrédité par leur manie du secret. L'opinion, prompte à se retourner, ne jure plus que par les Américains; mais cela ne va pas durer.

1909 en effet est une glorieuse année pour la France : en juillet, Blériot réussit la première traversée de la Manche, exploit qui va réveiller les Britanniques de leur long sommeil aéronautique; en août, au meeting de Reims on assiste au spectacle sans précédent d'un rassemblement de trente-quatre participants dont seulement quatre appareils de types étrangers : trois Wright construits en France sous licence et un Curtiss; seul le Curtiss gagne un prix, celui de vitesse; tous les autres prix sont gagnés par des Français et tous les records repris.

Enfin, à l'automne on inaugure au Grand Palais le premier Salon de l'Aéronautique.

La période de 1909 à 1914 est particulièrement faste : les meetings se multiplient, des écoles de pilotage s'ouvrent et l'on délivre à partir de 1912 près de 350 brevets par an. L'armée achète ses premiers avions en 1909 et monte les premières grandes manœuvres au monde avec emploi d'avions en 1910. Une vaste clientèle se découvre et les firmes d'aviation se mul-

tiplient : Morane, Deperdussin, Caudron, Farman, Nieuport, Hanriot s'ajoutent aux premiers pionniers. Surtout, la France prend la tête de la technique dans le domaine des moteurs spécialisés grâce à Levavasseur, Renault et surtout au « Gnôme » rotatif, inventé par les frères Seguin en 1908.

A la même époque, les autres pays, dont certains plus industrialisés que le nôtre, ne se décident pas; l'Amérique boude les Wright mais ne parvient pas à lancer d'autres firmes; Curtiss reste le constructeur le plus actif.

L'Angleterre achète la licence des Wright en 1909 puis celle de Blériot...; elle ne construira sur ses propres dessins qu'après 1910 mais elle ne sort pas de bons moteurs.

L'Allemagne achète pour son armée en 1912 des Farman en France et des Etrich Taube en Autriche; elle monte sa propre industrie tardivement et pour ses moteurs se contente de moteurs d'automobiles de course.

L'Autriche dispose de quelques modèles intéressants; les autres pays achètent en France le plus souvent, ce qui assure la prospérité de sa jeune industrie.

Cette période heureuse est riche en exploits de toutes sortes; les courses se multiplient : Paris-Madrid que gagne Vedrines; Paris-Rome dont le vainqueur est Beaumont; des raids sont lancés où s'illustrent : Brindejone des Moulinais qui parcourt 5 000 km en Europe, Vedrines qui atteint le Caire et surtout Roland Garros qui, le premier, accomplit l'extraordinaire exploit de traverser la Méditerranée en 7 h 53 de vol à bord d'un Morane G. Un avion Deperdussin atteindra en 1913 la vitesse inouïe pour l'époque de 200 km/h.

La guerre éclate en septembre 1914 et va se prolonger quatre années interminables. Comme il arrive souvent en tel cas, la recherche de la supériorité des matériels va provoquer un progrès technique considérable. Grâce à son industrie, de loin la première au monde en 1914, l'aviation française connaît un développement énorme : à l'Armistice auront été construits 48 000 avions militaires et près de 90 000 moteurs; la France cède à ses alliés 9 500 avions et 24 000 moteurs. Seule l'Angleterre (qui achète 2 000 avions et 12 000 moteurs français) va développer à partir de 1916 une industrie qui parvient à égaler sa rivale française à la fin de 1918. Mais l'Amérique qui lance un vaste programme industriel en 1917 ne pourra réaliser que peu de choses avant l'Armistice : les pilotes américains entrés en action en juillet 1918 volent sur matériel français (Nieuport,

Spad, Bréguet) ou anglais (De Havilland, Sopwith). L'Allemagne ne réussit pas à égaler la France pour le volume de la production; ses ingénieurs sauront toutefois construire quelques appareils remarquables.

La guerre fournit aussi l'occasion à de nombreux pilotes de s'illustrer : Happe, Vuillemin, Fonck, Guynemer, Brocard, de Rose, Nungesser et tant d'autres dont les noms ne seront pas oubliés de sitôt.

Vers 1916 l'on invente le titre d'« as » de la chasse. Il honore ceux qui obtiennent au moins cinq victoires homologuées en combat aérien. Ce titre fera fortune.

A l'Armistice, tous les pays démobilisent complètement leur industrie comme leurs armées; les effectifs d'employés dans l'aéronautique française qui avaient atteint le chiffre de 190 000, à la fin 1918, tombent en 1920 à 3 000... Il en va de même partout.

La France jouit alors d'une belle réputation pour le rôle glorieux qu'elle a joué pendant la guerre; son matériel est de la meilleure qualité, ses moteurs en particulier — Hispano, Renault, Clerget — sont incontestés. De nombreux pays étrangers lui demandent de les aider à créer chez eux leur aviation militaire; c'est ainsi que le matériel de la fin de la guerre sera exporté dans vingt-huit pays, de la Chine et du Japon, à l'Amérique du Sud. Ces pays resteront longtemps les clients de la France.

Des missions militaires sont employées dans le monde entier, avec, à leur tête, des hommes prestigieux.

Mais la guerre finie, les nombreux pilotes formés pendant celle-ci — près de 15 000 — cherchent à s'employer. C'est alors que l'on pense à utiliser les grands progrès acquis sur le plan technique pour créer l'aviation commerciale. A vrai dire, dès 1918 en France certains constructeurs — Farman, Latécoère — avaient imaginé de transformer certains types d'avions de guerre pour les rendre aptes au transport de la poste ou des passagers.

Dès le 8 février 1919, Bossoutrot réalise le premier vol commercial au monde sur Paris-Londres au départ de Toussus sur Farman dérivé du bimoteur de bombardement mis en service en septembre 1918 au front; le lendemain, Boulard réalise le premier Paris-Bruxelles. En 1919 encore, Latécoère entreprend les premiers vols de reconnaissance vers l'Espagne pour la future ligne de l'Aéropostale vers Dakar puis l'Amérique du Sud.

La même année 1919 est marquée par une triple traversée de l'Atlantique Nord : les premiers, les Américains avec trois hydravions quadrimoteurs Curtiss spécialement construits, tentent la traversée avec escales aux Açores et à Lisbonne; un seul appareil, celui de Read avec un équipage de six personnes, atteint Plymouth; les deux autres abandonnent avant les Açores. Le voyage commencé le 16 mai s'achève le 31 mai.

Le 14 juin les Britanniques Alcock et Brown réussissent la première traversée sans escale de Terre-Neuve à l'Irlande, sur un bombardier Vickers-Vimy. Le 2 juillet, le dirigeable britannique *R 34* s'envole d'Ecosse en direction de l'Amérique qu'il atteindra le 6 juillet; le retour s'effectuera du 10 au 13 juillet.

Ce n'est là que le début d'une grande épopée, celle de l'Atlantique Nord, jalonnée de multiples drames comme celui de Nungesser et Coli disparus dans l'Atlantique le 8 mai 1927 et de triomphes, tel le très beau vol de Lindbergh le 20 mai 1927, premier à réussir la traversée directe New York-Paris, et seul à bord; tel aussi l'exploit d'Assolant, Lefèvre et Lotti qui, en 1929, réussissent la première traversée française dans le même sens que Lindbergh, ou encore l'exploit de Costes et Bellonte de Paris à New York — trajet plus difficile à cause des vents contraires — le 1^{er} septembre 1930.

La France, sans être totalement absente de l'Atlantique Nord (Fonck lui-même faillit se tuer en 1926 lors d'un décollage de New York), porte ses regards ailleurs : ce qui l'attire, c'est l'Afrique, l'Extrême-Orient et l'Amérique du Sud.

Vers l'Afrique, où la France possède d'importantes colonies, Lemaître et Guichard s'envolent dès 1919 jusqu'à Port-Etienne. Vers l'Extrême-Orient, Poulet et Benoit décollent en octobre 1919 sur un Caudron G.4. qui ne peut dépasser Rangoon. Fruit d'un travail commencé dès 1924 par les voyages d'étude de Maurice Noguès, la première liaison postale régulière entre la France et l'Indochine, est réalisée le 17 et le 27 janvier 1931 sous les couleurs de la Compagnie Air Orient dont Noguès est devenu le directeur.

Vers l'Amérique du Sud, c'est toute l'histoire des lignes Latécoère dont l'Aéropostale prendra la relève. C'est aussi l'exploit peu commun d'Adrienne Bolland traversant les Andes le 1^{er} avril 1921 avec un G.3. qui plafonne à 3 500 m : heureux courants ascendants qui l'ont aidée à passer!

Didier Daurat, Guillaumet, Vachet, Mermoz, Saint-Exupéry et tant d'autres s'illustrent à passer le courrier par tous les

temps, de nuit comme de jour. Beaucoup paieront de leur vie ce qui, à cette époque, reste un exploit.

L'Atlantique Sud n'a été traversé que deux fois lorsque Mermoz à bord d'un hydravion Laté 28 assure le premier courrier aérien en 1930.

Pelletier-Doisy et Carol en 1926 joignent Paris à Pékin par la Sibérie. On explore la planète et chacun veut accomplir une « première ». Pour la France, Paris-Tokyo en 1924 (Pelletier-Doisy); Marseille-Tananarive en 1927 (Bernard). Costes et Le Bris traversent l'Atlantique Sud pour la première fois sans escale en 1927. Saïgon est atteint en dix jours en 1927 par Challe et Rapin sur Potez 25. Les équipages militaires de leur côté, parcourent l'Afrique en tous sens.

En 1933, Codos et Rossi exécutent un vol magistral : New York-Rayak (Syrie) portant le record du monde de distance à 9 104 km.

Mais la France, malgré ces brillantes démonstrations, n'est plus seule en tête du monde aéronautique; au lendemain de la guerre de 1914-1918, elle vit, quelque temps, sur la supériorité de son matériel et la qualité de ses équipages qui ne se dément pas. Mais le pays est sorti épuisé de la guerre, moralement autant que physiquement; l'industrie est abandonnée à elle-même, l'aviation française est désorganisée, cinq ministères se partagent les responsabilités, la politique s'en mêle et le ministère de l'Air, créé en 1928, sera dès sa naissance en butte à l'hostilité des autres ministères; pour la technique française, c'est une période très noire de stagnation, puis de décadence.

Depuis les origines de l'aviation, vers 1908 jusqu'en 1925, la France a pratiquement détenu la quasi-totalité des records du monde; en 1927 elle n'est plus qu'en troisième position. Plus tard, on constatera une légère amélioration, mais si la France reste bien placée pour les records de distance, elle est peu à peu éliminée des records de vitesse et d'altitude, les plus significatifs pour l'aviation. Les Américains, les Anglais et depuis peu les Allemands qui ont reconstitué clandestinement une aviation militaire prohibée par le traité de Versailles, se disputent les records. Petit à petit, l'aviation française perd son avance technique et même se trouve nettement distancée pour la qualité des moteurs — si longtemps son point fort — par les prototypes de ces trois pays, à la vérité industriellement plus avancés. Ce retard coûtera cher en 1939-1940.

Pour l'heure, de très beaux raids sont accomplis par l'étranger; citons seulement : le premier tour du monde réalisé en 1924 par un avion Douglas américain, seul de trois partants en groupe (19 mars-28 septembre); la première traversée de l'Arctique par le dirigeable *Norge d'Amundsen* du 11 au 14 mai 1926, tandis que Byrd survole pour la première fois, le pôle Nord en mai 1926 et le pôle Sud en novembre 1929; la première et magnifique traversée du Pacifique de Oakland à Sydney par l'Australien Kingsford-Smith du 31 mai au 9 juin 1928 (12 000 km en trois escales); le premier tour du monde en dirigeable par le *Graf-Zeppelin* du Dr. Eckener du 8 au 29 août 1929; le premier tour du monde par un homme seul à bord, l'extraordinaire Américain Wiley Post. Il réalise l'exploit en 7 jours et 18 heures, pendant lesquels il ne dormira pas plus de 20 heures!

Les grandes courses internationales ne réussissent pas beaucoup à la France. Malgré quelques vellétés de participation en 1927 et 1929, elle est totalement absente des célèbres courses d'hydravions inaugurées avant la guerre de 1914 par la coupe offerte par le Français Schneider; les seuls concurrents sont les Italiens, les Américains et les Britanniques qui gagnent définitivement la coupe en 1931 en réalisant 548 km/h sur le parcours de 350 km. Pour la fameuse course Londres-Melbourne en 1934, la France n'est même pas parmi les vingt partants de six pays différents...

En août 1937, le départ est donné pour la course Istres-Damas-Istres organisée par le ministère de l'Air français qui ne doute pas du succès de nos appareils. Cette course voit aux trois premières places des Italiens sur trimoteurs S 79, à la quatrième, un Britannique sur Comet; le premier Français Codos, est cinquième sur Bréguet-Fulgur...

En 1938, la Grande-Bretagne s'offrira le luxe de battre le record du monde de distance en vol de groupe avec deux appareils en même temps (11 520 km); le troisième qui a dû se poser un peu avant à court de carburant a tout de même dépassé le record précédent de 10 050 km, de presque 700 km.

Le courage et l'adresse des équipages français qui ont longtemps tiré le meilleur parti des matériels disponibles, ne peuvent plus suffire à compenser l'infériorité manifeste dans le domaine technique qui résulte d'une mauvaise direction de la politique aéronautique française.

En 1937, lors d'un meeting organisé à Zurich en vue de confronter les avions militaires de plusieurs pays, l'Allemagne

cause une grande surprise en remportant tous les prix : son bombardier Dornier DO 17 est plus rapide que l'avion de chasse français du moment, le Dewoitine 510!

Pourtant, grâce à la Coupe Deutsch de la Meurthe où vont se distinguer les prototypes Caudron dessinés par l'ingénieur Riffard, les Français vont vivre encore quelques belles heures; grâce à l'excellence de leur dessin aérodynamique et à l'adresse des pilotes, ces avions de puissance réduite (la cylindrée est limitée par le règlement) obtiennent de remarquables performances; de nombreux records de vitesse — il est vrai pour des catégories d'avions légers — sont battus par Delmotte, Arnoux, Hélène Boucher et d'autres. Le résultat est remarquable mais ne peut se comparer au niveau du record absolu de vitesse qui atteint alors les 700 km/h grâce à des moteurs surpuissants que la France est incapable de mettre au point.

Un tardif redressement de la technique et la réorganisation de l'industrie récemment nationalisée (janvier 1937) vont montrer que des potentialités existent encore en France; dès 1937 des moteurs à réaction à turbine tournent au banc, la tuyère Leduc est dessinée; en 1938 apparaissent enfin des prototypes de moteurs plus puissants dont la France manque; des équipements modernes sont mis au point : hélices métalliques à pas variable, radios, etc. Les ingénieurs des sociétés nationales commencent à « dessiner moderne » : ainsi l'*Arsenal*, le *SE 100*, le *CAO 700*, avions militaires que la guerre proche rend nécessaires, sont de bons prototypes.

Mais la France entreprend trop tard le réarmement et le retard à combler est trop grand. Malgré des prodiges de production, la France entre en guerre en 1939 avec trop peu de matériel et surtout trop déclassé encore, pour pouvoir vaincre un ennemi qui s'est préparé à la guerre depuis 1934 en consentant un effort bien plus considérable.

Les équipages militaires et les mobilisables qui viennent les renforcer se battent magnifiquement; 40 % des personnels navigants seront tués ou blessés, pourcentage de très loin supérieur à la moyenne des pertes subies par les autres unités terrestres ou navales. Comme l'écrivait le général d'Harcourt à ses chasseurs au soir de la défaite : « Il n'a pas dépendu de vous que les événements trouvent une autre issue. »

En 45 jours de bataille, la Luftwaffe perd plus d'avions qu'elle n'en perdra en deux mois et demi pendant la bataille d'Angleterre (1 700 avions pour 1 400).

Les actes d'héroïsme des aviateurs français pendant cette campagne malheureuse sont nombreux et bien dans la tradition des escadrilles de 1914-1918. Pour n'en citer qu'un, détachons le cas d'un enfant de Montrouge : Maurice Arnoux.

A dix-neuf ans, en 1914, Maurice Arnoux s'est engagé dans l'aviation; il sera chasseur et terminera la guerre avec cinq victoires, huit citations et la Légion d'honneur. Démobilisé, il se consacre à l'industrie mais l'aviation reste sa passion; il participe sur les célèbres avions Caudron à plusieurs Coupes Deutsch et bat de nombreux records de vitesse : figure sympathique, connu pour sa sportivité, son nom devient très populaire.

A la déclaration de guerre, il a quarante-quatre ans; mobilisé à son tour, son âge et son grade — il est commandant de réserve — lui permettraient d'occuper un poste d'état-major; mais ce n'est pas ainsi qu'il comprend son devoir : il demande à n'être considéré que comme « caporal-pilote » dans un groupe de chasse.

Affecté au G.C. III/7 sur *Morane 406*, il donne le meilleur exemple aux plus jeunes que lui, volant plus qu'à son tour malgré la fatigue qui s'accumule vite pendant les longues journées de beau temps du mois de mai. Il refuse d'être nommé lieutenant-colonel, de peur que ce grade n'entraîne son départ du groupe.

Le 6 juin, il part en mission une fois de plus; il conduit un dispositif de deux patrouilles triples : six avions bientôt réduits à cinq, car un des ailiers a une panne de moteur et est obligé de quitter la formation. Au cours de la mission, la formation est attaquée par 12 *Messerschmitt 109* en trois patrouilles volant plus haut qu'elle.

Le commandant Arnoux se lance à la poursuite d'une des patrouilles qui vient de le dépasser, sans s'apercevoir qu'une autre patrouille le prend elle-même en chasse.

C'est ainsi, en plein combat, que Maurice Arnoux succombe sous le nombre après vingt-sept jours de missions ininterrompues. Mort glorieuse et toute semblable à ce qu'avait été toute sa vie de droiture, modèle de passion pour l'aviation, guidée par le plus pur patriotisme.

La guerre qui va se poursuivre pendant cinq années sur toute la surface du monde verra bien d'autres héroïsmes où des Français auront leur part.

L'après-guerre sera l'occasion pour nos ingénieurs et nos pilotes toujours aussi pleins d'enthousiasme, de reconstruire une industrie détruite par la guerre à 90 %. Dès 1946, à l'étonnement général, un avion à réaction français — le *Triton SO 6000* — effectuera son premier vol à Orléans. Par quel miracle a-t-on pu réaliser si vite ce prototype? Des hommes l'ont étudié sous l'occupation; des équipes de passionnés l'ont construit dans des conditions inimaginables, presque en plein air, avec un outillage réduit, travaillant soixante-douze heures par semaine! Pourquoi?

Pour prendre une revanche sur le sort, pour témoigner que l'aviation née en France, se devait d'y reprendre vie au plus tôt et selon les meilleures techniques.

Toute l'histoire de l'aviation montre ce qu'il faut de foi, de science et de courage pour réussir.

Tant qu'il se trouvera en France de tels hommes, l'histoire continuera de s'y bâtir.

P. LISSARRAGUE,

Directeur du Musée de l'Air.

Le général Gilbert Mondin, auteur d'une remarquable thèse, malheureusement restée inédite, sur les gravures et dessins « au ballon » de la collection E. de Rothschild du Louvre (thèse soutenue à l'École du Louvre en 1973) a bien voulu rédiger le présent essai — d'une grande utilité pour les curieux et les amateurs — sur la mode des ballons appliquée au domaine de l'estampe du XVIII^e siècle. Cet essai est d'autant mieux venu que nous avons écarté à dessein du champ de l'exposition les gravures si souvent reproduites dans les ouvrages consacrés à l'aéronautique et finalement bien connues d'un large public, pour mettre en valeur des documents originaux, parfois d'une authentique qualité artistique, fréquemment inédits.

L'Estampe

ou la " Folie du Jour "

Nous empruntons volontiers à François Buel (1) l'expression « Folie du jour » qui caractérise parfaitement l'engouement aussi subit que passager qui s'empara des publics français, anglais et italien pour l'invention nouvelle des ballons aérostatiques; il donna naissance à une impressionnante quantité de documents graphiques, en majorité des estampes.

A une époque où la lecture des journaux quotidiens, des revues périodiques, ou des livres était réservée à des privilégiés de l'instruction ou de la fortune, l'estampe populaire constituait dans tous les domaines, politique, social, d'actualité,... un puissant moyen de diffusion.

La plupart des collections publiques françaises relatives à notre sujet n'ont pas encore fait l'objet d'inventaire analytique ou de catalogue détaillé; il est donc difficile d'évaluer combien de gravures sur le thème privilégié de l'aérostation ont été ainsi offertes au public. Pour la période qui s'étend de l'expérience d'Annonay, le 4 juin 1783 à l'ascension tragique de Pilatre de Rosier et Romain, le 15 juin 1785, on en trouve environ 500 dans le recueil *Histoire des ballons* (B.N. Estampes I b, 1 à 4), sans compter les caricatures et les gravures satiriques.

Si l'on retire de ce chiffre d'assez nombreux agrandissements, réductions, copies, contre-parties, le nombre des pièces originales reste cependant très considérable.

TECHNIQUE.

La technique la plus répandue est celle de l'eau-forte mais on rencontre pratiquement toutes les autres techniques de la taille douce : burin, aquatinte, pointillé, nuancés de lavis; sans oublier la gravure sur bois, et pour les feuilles d'éventail le procédé du bois à picots. On trouve également, en nombre réduit des dessins, quelquefois lavis ou gouaches, et des aquarelles.

VALEUR ARTISTIQUE.

Celle-ci est très variable. Lorsqu'il s'agit de gravures destinées à l'illustration de livres, de projets qu'il était facile d'élaborer à loisir, ou de graveurs connus, la facture est excellente. Il en est de même lorsque les pièces sont éditées un certain temps après l'expérience représentée, par exemple la « Suite complète des Expériences Aérostatiques » chez Le Vachez.

La datation est le plus souvent difficile : on trouve trop rarement dans la presse du temps l'annonce de la mise en vente d'une gravure, accompagnée quelquefois de son prix, relativement faible : 1 livre, 12 sols, 8 sols.

Il ne faut pas perdre de vue que ces pièces de circonstance n'offraient d'intérêt pour le public qu'autant qu'elles lui étaient proposées aussitôt après l'événement représenté.

Certains détails montrent au surplus que des estampes ont été mises en vente avant même que l'ascension illustrée ait eu lieu : date laissée en blanc, aérostat dans une configuration différente de celle de l'appareil qui a effectivement volé, etc.

Dans quelques rares cas, on peut suivre la naissance de la gravure : dessin original, puis l'estampe, ou bien eau-forte pure et pièce terminée, et au moins dans un cas, le croquis original, un lavis à la sépia, et la gravure.

On est frappé par la forte proportion d'œuvres anonymes, qui doivent être l'œuvre d'artistes médiocres. Par exemple, sur les gravures « au ballon » de la collection E. de Rothschild, au Cabinet des Dessins du Musée du Louvre, qui sont au nombre de trois cents environ, on relève seulement cinquante et un noms

d'auteurs qui figurent dans les répertoires généraux : Thieme und Becker ou Benezit; une dizaine d'autres sont inconnus.

Au surplus, la notion de propriété artistique était assez floue à l'époque : les bons auteurs — et les moins bons — sont abondamment copiés. Certains cuivres passent d'éditeur en éditeur, et la qualité des tirages s'en ressent.

VALEUR DOCUMENTAIRE.

Quelle valeur documentaire faut-il attacher à une gravure? Ceci demeure la question essentielle.

On a déjà vu que des gravures ont été mises en vente avant même que l'expérience qu'elles veulent représenter ait eu lieu : sans doute le dessinateur a-t-il pu voir l'appareil aux essais, mais celui-ci n'a-t-il pas été modifié ensuite.

Par exemple, pour l'expérience de Charles et Robert du 1^{er} décembre 1783, le ballon est représenté à peu près à égalité avec son cercle de charge horizontal, et le même, décalé : dans quel état l'aérostat est-il parti?

Autre exemple, Joseph de Montgolfier avait construit un ballon pour son expérience du 19 janvier 1784 à Lyon; un incendie en cours d'essais détruisit la partie supérieure de l'aérostat qui dût être sensiblement modifiée : les gravures montrent impartialement les deux machines en vol.

Le cas limite paraît être celui de la pièce n° 452 du recueil *Histoire des Ballons*, ou 24341 LR de la Collection E. de Rothschild : elle est mise en vente le 26 décembre 1784 au prix de 12 sols : elle représente le ballon de Pilatre de Rozier et de Romain, en vol à Calais — on sait que l'ascension eut lieu au départ de Boulogne, le 15 juin 1785 — mais comme la machine était arrivée dans cette dernière ville le 21 décembre 1784, on s'attendait à un départ imminent.

D'une façon générale, lorsque l'expérience a eu lieu au départ de Paris, où elle a bénéficié d'une large publicité et où les pièces sont nombreuses (expérience du 2 mars 1784; 110 estampes au recueil précité) on peut leur attribuer une certaine crédibilité, mais quand les ascensions ont lieu en province et que les planches sont éditées à Paris, elles offrent peu de garanties.

Si l'on formule autant de réserves sur l'authenticité de la représentation des départs, qui ont eu d'innombrables témoins, dont certainement les dessinateurs, que dire de la figuration des descentes qui ont généralement lieu dans des endroits déserts? Il faut se contenter des déclarations des spectateurs, ou imaginer.

Et que dire du cadre souvent monumental dans lequel se déroulent les ascensions? Si celles-ci partent des Tuileries ou du Palais de Versailles, le dessinateur dispose d'une abondante iconographie antérieure : ses monuments peuvent être exacts, à moins qu'il utilise un vieux cuivre, représentant le Versailles de Le Vau, sur lequel il ajoute l'aérostat de 1784.

S'il s'agit de l'Ecole Militaire, terminée en 1775, la gravure risque d'être fantaisiste.

Pour l'expérience de Pilatre de Rozier et de Romain, citée ci-dessus, le dessinateur a utilisé une estampe figurant au recueil Va. 62, tome 10 (B.N. Est).

On ne compte pas les contre-parties qui placent la chapelle de Versailles dans l'aile sud du château, ou l'Hôtel-Dieu de Lyon sur la rive droite du Rhône.

Et on citera telle gravure allemande qui montre l'aérostat de Charles et Robert partant le 1^{er} décembre 1783 du château de Versailles, alors qu'il s'est élevé des Tuileries.

Quant aux lettres, elles mériteraient une étude particulière : si elles contiennent quelquefois des observations pertinentes et tout à fait originales, il convient la plupart du temps de leur accorder une confiance limitée.

Ces réserves ne doivent pas nous priver du plaisir de regarder attentivement — toujours — et d'admirer — souvent — ces témoignages contemporains et originaux; d'ailleurs aussi longtemps que les procédés mécaniques n'ont pas permis de les reproduire exactement par la technique du fac-similé, ils ont été autrement déformés au XIX^e siècle par des interprétations, sur bois par exemple.

La stricte vérité historique peut s'établir par le recours aux archives familiales, aux correspondances de l'époque, aux ouvrages contemporains.

Mais les connaisseurs ne s'y trompent pas, et le plaisir de détenir ces estampes est très apprécié : les grandes ventes de gravure « au ballon », sont très rares et font l'objet d'enchères aussi

surprenantes pour le profane que décevantes pour l'amateur aux moyens limités : en 1970, 114 pièces de qualité moyenne étaient offertes à l'Hôtel Drouot. Les prix obtenus se sont échelonnés entre 350 et 2 400 francs.

Examinons donc avec émotion ces rares témoignages survivants, qui nous replacent dans la même situation que nos ancêtres du XVIII^e siècle finissant : le premier ballon libre, le premier aérostat emportant des animaux, Pilatre du Rozier et d'Arlandes, M^{me} Thible, se sont élevés les premiers de notre sol, Blanchard — avec Jeffries — a inauguré les traversées de la Manche, et, triste revers, la longue des victimes de l'air s'ouvre par Pilatre du Rozier et Romain.

Liste prestigieuse; laquelle, comme le montre l'étude du général Lissarague, se poursuivra dans l'avenir.

Gilbert MONDIN,

Elève de l'École du Louvre.

François BRUEL fut conservateur en chef du Cabinet des Estampes à la Bibliothèque nationale. On lui doit notamment une « *Histoire aéronautique par les monuments peints, sculptés, dessinés et gravés des origines à 1830* ». Paris. André Marty (imprimerie de Frazier-Soye) 1909. In fol. « 99 p., planches » et l'« *Inventaire analytique de la collection de Vinck*. Tome I. Ancien Régime. 1909. XXXVII - 622 p., pl. » dont le chapitre « *La folie du jour* » contient l'étude d'environ 92 gravures « au ballon ».

L'Air et les artistes

Encore une de ces expositions thématiques et iconographiques, dira-t-on, comme il s'en multiplie tant aujourd'hui; trop sans doute, comme le rappelait un sage éditorial dans le dernier numéro de la *Revue de l'art*: la forêt dans l'art, la femme et les peintres (il est vrai, sujet à l'ordre du jour...), le tabac, le vin et l'art, la lune dans l'art, et pourquoi pas, un jour, le jet d'eau dans l'art? Certes le procédé risque à la longue de lasser et en quoi toutes ces anthologies souvent coûteuses, presque toujours faciles et d'un dessin un peu lâche sont-elles utiles? Les œuvres d'art deviendraient-elles des jouets pour grands désœuvrés?

Rassurons-nous vite: l'exposition de Montrouge, bien menée, bien préparée, échappera à ces dangers. Curieusement d'ailleurs, le sujet n'avait guère été traité jusqu'ici, d'une histoire de la conquête de l'air par les œuvres d'art, la qualité devant ici primer la chronologie (on trouvera dans le catalogue en annexe un résumé chronologique des principaux événements). Thème des plus populaires, capable de mobiliser un vaste public et le zèle de nombreux collectionneurs, l'aérostation, puis l'aviation ne sont pas encore devenus un thème d'histoire de l'art. Dès les années 1900, maintes et maintes expositions en ont exposé les progrès techniques, mais le dialogue du « plus lourd que l'air » et des artistes a été à peine engagé. On doit à cet égard regretter que les admirables et richissimes collections du musée de l'Air — à la différence de celles du musée de la Marine — restent toujours confinées dans une semi-clandestinité. On pourrait d'ailleurs ajouter en passant que les musées techniques — et scientifiques — infiniment plus populaires que les musées d'art — ne sont pas encore en France pris au sérieux comme ils le sont en Allemagne ou aux Etats-Unis, ce qui reste un surprenant paradoxe: ainsi le pays inventeur de la photographie n'a toujours pas le grand musée photographique national qu'il mériterait... Quoiqu'il en soit, à l'heure de la pluridisciplinarité — un mot magique de notre époque! — il était bien souhaitable et finalement fructueux qu'une exposition soit tentée sur les rapports de l'art et des engins aériens. Une exposition qui, forcément, ne s'est pas voulue un simple livre d'images. de belles

images (à dessein, on a le plus possible évité de recourir au témoignage souvent plus documentaire qu'artistique de la gravure — la gravure dont les ressources illustratives ont d'ailleurs été très exploitées par les livres d'histoire comme l'admirable recueil de Dollfuss et Boucher paru en 1936), qui n'a pas prétendu être exhaustive ni systématique — l'entreprise eût été d'avance condamnée comme chimérique! —, mais qui, fondée sur une première enquête, rapide mais soigneuse et volontairement limitée à la France dont le rôle est absolument déterminant dans l'invention des ballons au XVIII^e siècle, n'a pas laissé d'offrir quelques intéressantes trouvailles. C'est que bien des objets relatifs à l'aérostation, par exemple, restent pratiquement connus des seuls historien spécialistes de la conquête aérienne (le Goya d'Agen, le Guardi de Berlin sont bien connus!) Et vice versa. Entre les disciplines les ponts ne passent guère. De ce point de vue, pour les amateurs d'art et les curieux, cette exposition qui a su faire appel aux riches collections du musée de l'Air et à celles des spécialistes de questions aérostatiques, comporte de nombreuses et suggestives surprises. Puisque la récente exposition de la Monnaie a prouvé le vif engouement des Français pour l'art du XVIII^e siècle, on se réjouira de découvrir ici nombre de charmants petits maîtres des années 1770-1790, pratiquement ignorés : un chevalier de Lorimier par exemple, amusant chroniqueur parisien qui rappelle un peu Gabriel de Saint-Aubin et dont nul n'a recensé les dessins partagés entre le musée Carnavalet, le Cabinet des Estampes et les collections particulières; un Lequeu (aux Andelys), un Jean Nageon, un Pierre Lelu, un Nicolas-Jacques Conté, un Francesco Verini au XVIII^e inconnu des dictionnaires d'art, un Pujos, très beau portraitiste dont injustement l'on ne parle guère hors de Toulouse. Et si l'exposition ne comporte pas de Boissieu, c'est que les musées de Lyon, généreux comme toujours, ont refusé tout prêt... Chemin faisant, ces explorations aérostatiques révèlent de passionnants épisodes artistiques qui restent entièrement à étudier, comme le concours, fort moderne, de 1784 où Gois participa mais avec bien d'autres artistes (où sont leurs projets?) ou bien celui de 1879-1880 (près de 90 maquettes exposées; combien en subsiste-t-il?) pour le monument que Bartholdi devait finalement réaliser une vingtaine d'années plus tard à la place des Ternes et qui n'a pas, hélas, résisté à la corruption du goût renforcée du « capitularisme » politique sous l'occupation allemande!

Pour le XIX^e, une place considérable a été donnée à Nadar, le plus grand photographe français de l'époque dont nous sommes encore loin de saisir toute l'envergure; ainsi ses

grandes peintures du musée de l'Air, où la dimension fantastique naît directement d'une exactitude photographique, sont-elles restées à peu près inconnues. Une fois de plus, à propos du XIX^e, on ne saurait trop insister sur le rôle moteur de la photographie : les plus grands « rêveurs », tels ici Méryon ou Redon se voient forcés, face aux sortilèges de l'exacte photographie, d'inventer une langue technique toujours plus précise, aux effets toujours plus fascinants. Du stade purement descriptif du siècle précédent, mis à part quelques vieilles mais rares allégories adaptées à une réalité moderne (Gois, Naigeon) aux visions du XIX^e, le changement est frappant mais passe par une sorte de nouvelle vision photographique du monde et des choses, avec un Nadar, un Tissandier, l'observateur scientifique qui ne peut s'arrêter de dessiner même et surtout en ballon, ou un Jules Verne et son extraordinaire équipe de dessinateurs (qui consacrera une étude à ce visionnaire si précis, à ce rêveur éveillé que fut Riou?).

Les résultats de l'enquête sont encore plus neufs et plus attirants pour les débuts du XX^e siècle. Ce ne sont ici que les premiers jalons d'une passionnante étude à conduire sur la saisissante rencontre entre le modernisme absolu de l'aviation et la novation si profonde et si radicale de l'art moderne qui découvre comme dans une griserie d'espace aérien les merveilleux charmes infinis et tout abstraits de l'art pur : en 1913, Delaunay (*l'Hommage à Blériot*) et La Fresnaye (*la Conquête de l'air*), puis les « constructivistes » fascinés par le nouveau langage des formes métalliques nées de l'aviation : Léger, Marcelle Cahn et ses *Aviatiques* de 1930, enfin et surtout Sonia et Robert Delaunay, maîtres d'œuvres de l'immense et fabuleuse décoration du *Pavillon de l'Air* à l'Exposition Universelle de 1937, rare exemple de commande officielle réussie! mais pourquoi a-t-il fallu, ô fatalité, indigence ou vandalisme ignard!, qu'elle soit aussitôt disloquée et détruite?

Autre nom tout indiqué ici dans ce nouveau dialogue entre l'aviation et les arts, celui de Jacques Villon dont un beau tableau inédit est révélé ici et qu'il faut décidément associer aux entreprises de Delaunay. De même, le rôle libérateur de la guerre de 1914-1918 n'a pas été méconnu, même si l'on ne pouvait que l'évoquer sommairement : ici encore, peu d'expositions, peu de musées (les belles collections du musée des deux guerres mondiales réfugiées depuis peu au Invalides sont-elles cataloguées et montrées au public?), peu de curiosités et d'études sur le sujet! Il fallait bien montrer d'allusifs croquis de guerre de La Fresnaye, André Mare, Léger (relisons aussi son admirable

texte sur son évolution artistique au cours de la guerre), Friez, rappeler l'intérêt exceptionnel d'une revue comme *Le Mot*, pour que les esprits toujours un peu superficiels d'aujourd'hui ne confondent pas iconographie et hagiographie et n'identifient pas la terrible Grande Guerre avec l'imagerie conventionnelle et banalement rassurante d'un Bouchor ou d'un Scott! Voici donc un domaine où tout reste, ou presque, à faire... Mais enfin, cette exposition aura été l'une des premières à poser le problème, et ce mérite-là n'est pas si mince.

On pourrait encore multiplier les exemples, prolonger indéfiniment l'exploration, citer aussi l'apport des surréalistes (*l'Air de Paris* de Marcel Duchamp, *le Drapeau noir* de Magritte en 1937, dans la collection G. Melly à Londres, *les Jardins Gobeavion* de Max Ernst, mais pour des raisons matérielles le choix des œuvres a dû être forcément limité) terminer sur les avions de Calder et les hullulants chasseurs bombardiers de l'Indochine d'un Roy Liechtenstein, opposer même les excellents hyperréalistes américains souvent fascinés — avec ironie — par le thème des avions (ces belles bêtes modernes! peintes par un Tom Blackwell ou un Ron Kleemann, de la collection Stuart M. Speiser) au mécénat aérien plus prudent et somme toute moins satisfaisant de nos compagnies d'aviation nationales (mais en matière d'aéroports, qui n'avouera l'incontestable réussite de Roissy qui fait oublier le banal et triste Orly...); cette exposition de Montrouge dont les recherches préparatoires, l'organisation et le catalogue sont dûs, nous avons plaisir à le dire, à l'enthousiasme efficace et intelligent de Véronique Noël-Bouton, cette manifestation fort nouvelle dans sa donnée, partant du document pour aboutir au rêve, justifie assez les discrètes prétentions et les espérances des historien d'art!

Puisse-t-elle être imitée et continuée! Puisse-t-elle suggérer des études (les bonnes expositions ne seront-elles pas celles qui feront réfléchir autant que plaire!) et inciter à d'autres enquêtes! Puisse-t-elle aussi être accueillie avec faveur, puisqu'elle est aussi bien l'une des courageuses et l'une des rares (beaucoup trop rares!) manifestations artistiques de la « couronne parisienne » qui préfère habituellement en matière d'expositions et de musées se « décharger » sur la capitale!

Jérôme BORVILLE.

TEXTES ET POEMES

Paris, le 27 août 1783

Avertissement au peuple sur l'enlèvement des ballons en globes en l'air; celui dont il est question, a été enlevé à Paris, ledit jour 27 août 1783, à cinq heures du soir, au Champ de Mars.

On a fait une découverte dont le gouvernement juge convenable de donner connaissance; afin de prévenir les terreurs qu'elle pourrait occasionner parmi le peuple. En calculant la différence de pesanteur entre l'air appelé inflammable et l'air de notre atmosphère, on a trouvé qu'un ballon rempli de cet air inflammable, devait s'élever de lui-même vers le ciel, pour ne s'arrêter qu'au moment où les deux airs seraient en équilibre; ce qui ne peut être qu'à une très grande hauteur.

La première expérience...

Chacun de ceux qui découvriront dans le ciel de pareils globes, qui présentent l'aspect de la lune obscurcie, doit donc être prévenu que, loin d'être un phénomène effrayant, ce n'est qu'une machine toujours composée de taffetas, ou de toile légère revêtue de papier, qui ne peut causer aucun mal et dont il est à présumer qu'on fera quelques jours des applications utiles aux besoins de la Société.

(Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes, Recueil I b, 1 fol.; F. Bruel, 1909, n° 32.)

L'ESPERANCE

*Léger Aérostat, ô Divine Espérance,
Comme le frêle esquif que la houle balance,
Au souffle nonchalant des paisibles Autans;
Vas et dans les vapeurs que promènent les vents,
Découvre-toi parfois à nos regards avides,
Sur le fond bleu du Ciel, dans les régions placides,
Où d'un riche soleil les rayons fécondants,
Tracent en lignes d'or tous les rêves brillants
D'un douteux Avenir, viens rendre le courage,
Au rude matelot qu'a fatigué l'orage;
Au valeureux guerrier qui pour un sort meilleur,
De tous coups ennemis sait braver la douleur;
Au pauvre cœur blessé, qui cherche en vain sur terre,
Ce bonheur inconnu qu'il sent et qu'il espère!*

*Mais ô triste rêveur, pourquoi dans les nuages,
Te promener ainsi quand il s'agit d'images?
Reviens, reviens à terre et laisse là le soin,
D'escalader du Ciel le trop rude chemin;
Crains de tenter du sort le caprice bizarre :
Toujours de ses faveurs pour nous il est avare
Puisqu'un Destin nouveau t'a mis la pointe en main
T'a fait pauvre graveur de trop frêle marin;
Vas que sur l'enduit noir que recouvre ton cuivre,
Ta main laisse après toi le remous qui doit suivre,
Tout esquif passager sur l'orageuse mer,
Qu'on appelle « la Vie »; Océan dur, amer,
Où trop souvent hélas! fallacieux mirage,
L'espoir qui nous leurrerait va mourir au rivage!*

(Poème de Charles Meryon, cf. n° 00.)

Le dix-neuvième siècle nous a déjà donné tant de choses que sa générosité ne nous refusera pas la plus précieuse. Lorsque l'homme aura pris possession du monde aérien, comme il a pris possession de l'élément liquide, les barrières qui séparent les peuples tomberont d'elles-mêmes, et de l'équateur aux pôles le globe terrestre deviendra le séjour d'une seule famille. Le philosophe qui suit silencieusement la marche corrélatrice du progrès dans le sein de l'humanité entière reconnaît, il est vrai, que les distinctions rivales des peuples ne peuvent pas encore s'effacer, et que peut-être l'heure que nous espérons est retardée sur le livre du destin. Mais puisque c'est l'humanité qui se perfectionne elle-même par son incessant travail, que tous ceux dont le cœur palpite aux grandes questions du progrès, que tous ceux dont l'esprit s'exalte pour la cause universelle, travaillent chacun selon son impulsion intime! Conquérons, par notre ardeur studieuse le vaste domaine de la nature.

Quand la conquête de l'air sera faite, la fraternité universelle sera établie sur la terre, la véritable paix descendra du ciel, les dernières castes s'effaceront, et nous saluerons l'ère qu'on présentait déjà en 1784, nous fonderons « la liberté dans la lumière ».

(C. Flammarion, **Voyages aériens**, Paris, 1870 - p. 299-300.)

PLEIN CIEL

Loin dans les profondeurs, hors des nuits, hors du flot,
Dans un écartement de nuages, qui laisse
Voir au-dessus des mers la céleste allégresse,
Un point vague et confus apparaît; dans le vent,
Dans l'espace, ce point se meut; il est vivant;
Il va, descend, remonte; il fait ce qu'il veut faire;
Il approche, il prend forme, il vient; c'est une sphère;
C'est un inexprimable et surprenant vaisseau,
Globe comme le monde et comme l'aigle oiseau;
C'est un navire en marche. Où? Dans l'éther sublime!
Rêve! on croit voir planer un morceau d'une cime;
Le haut d'une montagne a, sous l'orbe étoilé,
Pris des ailes et s'est tout à coup envolé?
Quelque heure immense étant dans les destins sonnée,
La nue errante s'est en vaisseau façonnée?
La Fable apparaît-elle à nos yeux décevants?
L'antique Eole a-t-il jeté son outre aux vents?
De sorte qu'en ce gouffre où les orages naissent,
Les vents, subitement domptés, la reconnaissent!
Est-ce l'aimant qui s'est fait aider par l'éclair
Pour bâtir un esquif céleste avec de l'air?
Du haut des clairs azurs vient-il une visite?
Est-ce un transfiguré qui part et ressuscite,
Qui monte, délivré de la terre, emporté
Sur un char volant fait d'extase et de clarté,
Et se rapproche un peu par instants pour qu'on voie,
Du fond du monde noir, la fuite de sa joie?

.....

Jadis des quatre vents la fureur triomphait
De ces quatre chevaux échappés l'homme a fait
L'attelage de son quadrigé;
Génie, il les tient tous dans sa main, fier cocher
Du char aérien que l'éther voit marcher;
Miracle, il gouverne un prodige.

*Char merveilleux! son nom est Délivrance. Il court.
Près de lui le ramier est lent, le flocon lourd;*

*Le daim, l'épervier, la panthère
Sont encor là, qu'au loin son ombre a déjà fui;
Et la locomotive est reptile, et, sous lui,
L'hydre de flamme est ver de terre.*

*Une musique, un chant, sort de son tourbillon.
Ses cordages vibrants et remplis d'aquilon
Semblent, dans le vide où tout sombre,
Une lyre à travers laquelle par moment
Passe quelque âme en fuite au fond du firmament
Et mêlée aux souffles de l'ombre.*

*Car l'air, c'est l'hymne épars; l'air, parmi les récifs
Des nuages roulant en groupes convulsifs,
Jette mille voix étouffées;
Les fluides, l'azur, l'effluve, l'élément
Sont toute une harmonie où flottent vaguement
On ne sait quels sombres Orphées.*

*Superbe, il plane, avec un hymne en ses agrès;
Et l'on croit voir passer la strophe du progrès.
Il est la nef, il est le phare!
L'homme enfin prend son sceptre et jette son bâton.
Et l'on voit s'envoler le calcul de Newton
Monté sur l'ode de Pindare.*

*Le char haletant plonge et s'enfonce dans l'air,
Dans l'éblouissement impénétrable et clair,
Dans l'éther sans tache et sans ride;
Il se perd sous le bleu des cieus démesurés;
Les esprits de l'azur contemplant effarés
Cet engloutissement splendide.*

*Il passe, il n'est plus là; qu'est-il donc devenu?
Il est dans l'invisible, il est dans l'inconnu;
Il baigne l'homme dans le songe,
Dans le fait, dans le vrai profond, dans la clarté,
Dans l'Océan d'en haut plein d'une vérité
Dont le prêtre a fait un mensonge.*

*Le jour se lève, il va; le jour s'évanouit
Il va; fait pour le jour, il accepte la nuit.
Voici l'heure des feux sans nombre*

L'heure où, vu du nadir, ce globe semble, ayant
Son large cône obscur sous lui se déployant
Une énorme comète d'ombre.

La brume redoutable emplit au loin les airs,
Ainsi qu'au crépuscule on voit, le long des mers,
Le pêcheur, vague comme un rêve,
Traînant, dernier effort d'un long jour de sueurs
Sa nasse où luit Mars, où rayonne Vénus,
Et, pendant que les heures sonnent
Ce filet grandit, monte, emplit le ciel des soirs,
Et dans ses mailles d'ombre et dans ses réseaux noirs
Les constellations frissonnent.

L'aéroscaphe suit son chemin; il n'a peur
Ni des pièges du soir, ni de l'âcre vapeur,
Ni du ciel morne où rien ne bouge
Où les éclairs, luttant au fond de l'ombre entre eux,
Ouvrent subitement dans le nuage affreux
Des cavernes de cuivre rouge.

Il invente une route obscure dans les nuits
Le silence hideux de ces lieux inouïs
N'arrête point ce globe en marche
Il passe, portant l'homme et l'univers en lui;
Paix! gloire! et, comme l'eau jadis, l'air aujourd'hui
Au-dessus de ses flots voit l'arche.

Le saint navire court par le vent emporté
Avec la certitude et la rapidité
Du javelot cherchant la cible;
Rien n'en tombe, et pourtant il chemine en semant;
Sa rondeur, qu'on distingue en haut confusément,
Semble un ventre d'oiseau terrible.

Il vogue; les brouillards sous lui flottent dissous;
Ses pilotes penchés regardent, au-dessous
Des nuages où l'ancre traîne,
Si, dans l'ombre où la terre avec l'air se confond,
Le sommet du mont Blanc ou quelque autre bas-fond
Ne vient pas heurter sa carène.

(Victor HUGO, dans *La Légende des Siècles*,
Paris, 1858-1859.)

L'AVION

*Français, qu'avez-vous fait d'Ader l'aérien?
Il lui restait un mot, il n'en reste plus rien.*

*Quant il eut assemblé les membres de l'ascèse
Comme ils étaient sans nom dans la langue française
Ader devint poète et nomma l'avion.*

*O peuple de Paris, vous, Marseille et Lyon,
Vous tous, fleuves français, vous françaises montagnes
Habitants des cités et vous gens des campagnes,
L'instrument à voler se nomme l'avion.*

*Cette douce parole eût enchanté Villon,
Les poètes prochains la mettront dans leurs rimes.*

*Non, tes ailes, Ader, n'étaient pas anonymes.
Lorsque pour les nommer vint le grammairien
Forger un mot savant sans rien d'aérien
Où le sourd hiatus, l'âne qui l'accompagne
Font ensemble un mot long comme un mot d'Allemagne.*

*Il fallait un murmure et la voix d'Ariel
Pour nommer l'instrument qui nous emporte au ciel.
La plainte de la brise, un oiseau dans l'espace
Et c'est un mot français qui dans nos bouches passe.*

*L'avion! l'avion! qu'il monte dans les airs,
Qu'il plane sur les monts, qu'il traverse les mers,
Qu'il aille regarder le soleil comme Icare
Et que plus loin encore un avion s'égare
Et trace dans l'éther un éternel sillon
Mais gardons-lui le nom suave d'avion
Car du magique mot les cinq lettres habiles
Eurent cette vertu d'ouvrir les ciels mobiles.*

*Français, qu'avez-vous fait d'Ader l'aérien?
Il lui restait un mot, il n'en reste plus rien.*

(G, APOLLINAIRE : *Poèmes retrouvés*,
publiés après sa mort, 1918.)

Roland Garros

*Qui s'arrachait un peu
de la terre.*

*Le jeune homme déjà de marbre
face à la mer*

*Christophe Colomb marin à quatorze ans
Fréjus dix minutes d'arrêt olives
azur d'affiche*

Il naquit sur Vidal-Lablanche

Pastèque froide en neige rose

*Le nègre aimait tellement la famille
il récitait un compliment le soir de Noël*

*On pêche des poissons à la crête des vagues
ils y dorment les gros poissons*

*La chasse aux colibris avec un bambou
frotté de glu*

Jules Verne

*L'arbre septicolor gazouille
nous en rapportâmes des grappes*

*Bagages Cabines de luxe
Femmes créoles
roulant les cigares sur leur cuisse moite*

*Le premier jour les marins achetèrent
des cacatoès, des singes aux fesses bleues
des pamplemousses*

A dîner on parle du pôle

Ma Paloma

*Le camarade pirate
cor de Roland
cor de Tristan*

*Chasse
Les Walkyries*

*Le jet alternatif des balles déjoue
l'astre d'air et de bois
asperge un fantôme derviche*

*Mon cher Jean
J'ai tué un Taube. Quel cauchemar! Je n'oublierai jamais leur
chute.
Ils ont pris feu à mille mètres. J'ai vu leurs corps saignants,
terribles.
Une balle m'a traversé le longeron d'une aile...*

*Le héros
véritable
ayant nui
s'apitoie*

*Qu'il fera bon se promenant
après l'orage*

Notre projet (tu te souviens)

*survoler bas
les jungles profondes*

Un murmure métropole

*Les cacatoès entonnent
le charivari des couleurs*

Le musc des boas pâmés monte

Toute la Virginie s'éveille

(Jean COCTEAU, extrait du *Cap de Bonne Espérance*, poésie
publiée en 1919 aux Editions de la Sirène.)

Marcel Duchamp à Brancusi au Salon de l'aviation

(avant 1914)

« C'est fini la peinture, qui fera mieux que cette hélice? Dis, tu peux faire ça? » Il était très porté par ces choses précises. Nous l'étions aussi, mais pas d'une manière aussi absolue que lui. Moi-même, j'étais attiré plutôt par les moteurs, par le métal que par les hélices de bois... Mais je me souviens encore de la tenue de ces grandes hélices. Mon Dieu quelle merveille. »

(Propos de F. LÉGER recueillis par Dora Vallier : *Le vie fait l'œuvre de Fernand Léger*, Paris, 1954. *Cahiers d'art*, vol. 2, p. 133-139.)

CATALOGUE

Abréviations utilisées dans les notices

T : Huile sur toile

B : Huile sur bois

S : Signé

D : Daté

d : à droite

g : à gauche

Les dimensions sont données en mètres.

Les photographies ont été communiquées par la Documentation photographique des musées nationaux, le Service photographique de la Caisse nationale des monuments historiques, Bulloz et Giraudon.

Cette exposition n'aurait pu être réalisée sans l'aide de M. Charles Dollfus, qui connaît mieux que quiconque l'histoire de l'aéronautique, du général P. Lissarague, directeur du musée de l'Air à Paris, du général G. Mondin qui connaît parfaitement les gravures « au ballon » du XVIII^e siècle et de Jacques Foucart, conservateur au musée de Louvre, qui nous a communiqué de si nombreux et précieux renseignements.

Que trouvent aussi l'expression de notre profonde gratitude, les conservateurs de musées, bibliothécaires, collectionneurs et érudits qui ont permis par leur généreux concours la réalisation de cette exposition : M. Daniel Abadie, M. Bernard Acloque, M. Jean Adhémar, M. Bauquier, M. Beaume, M. Bénard, M^{me} Boudeville, M^{me} Catherine Bouthier, M^{lle} Blum, M. Dominique Bozo, M^{me} André Cabanel, M^{lle} Annie Caubet, M. Henri de Cazals, M. Bernard Ceysson, M^{me} Claude Cosneau, M. Costa, M^{lle} Coutin, M. Jean-Pierre Cuzin, le général Davout, M^{me} Debouter, M. Gaston Decoop, M^{me} Sonia Delaunay, M^{me} Elisabeth Deleris, M. Etienne Dennergy, M^{me} Ecalte, M. Thomas Gaethgens, M^{me} Geneviève Gareau, M^{lle} Gardey, M. Félix Gatier, M. Pierre Georgel, M. Jean Gourbeix, M^{lle} Laurence Guilnard, M^{me} Antoinette Hallé, M. Pontus Hulten, M. Kayser, M. et M^{me} Jean Lacambre, M. Michel Laclotte, M. Landais, M^{lle} Hélène Lasalle, M. Sylvain Laveissière, M. Lefort, M^{me} Nadia Léger, M. Pierre Lemoine, M^{lle} Ghislaine Livin-Cadars, M. Alain Lottmann, M^{lle} Marie-Agnès Loué, M. Raymond Marchal, M. Daniel Marchesseau, M. Michel Mare, M^{me} Mare-Vène, M. Jean-Hubert Martin, M. Bernard de Montgolfier, M^{lle} Monique Mosser, M. Philippe Neagu, M. et M^{me} Etienne Noël-Bouton, M^{me} Noguès, M. Hervé Oursel, M. Jean-Jacques Poulet-Allamagny, M^{me} Tamara Préaud, le colonel du Perrier, le colonel Petit, M. Poisson, M. Dominique Ponneau, M. Pierre Rebuffet, M^{lle} Claudie Ressort, M. Reverseau, M. Richard, M^{lle} Richet, M^{lle} Marie-Christine Rivet, M. Alain Rollet, M. Pierre Rosenberg, M^{lle} Marie-Christine Sahut, M. de Saint-Sauveur, M^{me} Brigitte Scart, M. Schmidt, M. Jacques Thuillier, M. Tuffier, M^{me} Marie-Thérèse Vido, M. Jacques Wilhelm, M. Henri Wytenhove.

André PUJOS (Toulouse, 1738 - Paris, 1788)

1 Portrait d'Etienne Montgolfier (1745-1799).

Crayon sur papier. H. 0,185; L. 0,125.

Historique

Vente X, Paris, Hôtel Drouot, 6 mai 1925, n° 20.

Bibliographie

C. Dollfus et H. Bouché, 1942, repr. p. 13.

Œuvres en rapport

Gravé par Hyacinthe Legrand, 1783.

Très lié au monde des inventeurs et des savants, Pujos fit le portrait d'un grand nombre d'entre eux. En ce qui concerne les aéronautes, on connaît encore ses portraits de Joseph Montgolfier et du marquis d'Arlandes, gravés en 1783 selon le même type de présentation frontale dans un ovale. Louis XVI annoblit la famille Montgolfier à la fin de l'année 1783. Le dessin a dû être exécuté avant cette date : sur la gravure, en effet, le nom est encore écrit sans particule.

(Paris, Collection particulière.)

André PUJOS

2 Portrait de François Pilâtre de Rozier (1754-1785).

Crayon sur papier. H. 0,190; L. 0,125.

Historique

Vente X, Paris, Hôtel Drouot, 6 mai 1925, n° 19.

Bibliographie

C. Dollfus et H. Bouché, 1942, repr. p. 15.

Œuvres en rapport

Gravé par Hyacinthe Legrand, 1783.

(Paris, Collection particulière.)

Jean-Antoine HOUDON (Versailles, 1741 - Paris, 1828)

3 Les frères Montgolfier.

Médaille ovale en bronze doré, encadrement en marbre. H. 0,80; L. 0,70. Signé et daté en bas à droite : **Houdon fecit, 1783**. N° d'inventaire : INV 11.242.

Historique

Collection Gaston Tissandier (cf. n° 4).

Bibliographie

L. Réau, **Houdon, sa vie et son œuvre**, Paris, 1964, t. I, p. 341-342, t. II, n° 267, repr.

Expositions

Chefs-d'œuvre des musées d'Ile-de-France, château de Sceaux, 1958, n° 75; Exposition sur l'aéronautique, Paris, Hôtel des Invalides, 1966 (sans catalogue); **Exp. Ballooning**, Washington, National Air and Space Museum, 1972, repr. p. 52.

Œuvres en rapport

Exemplaire en marbre qui figurait encore en 1912 dans la collection de M^{lle} de Montgolfier, descendante directe des aéronautes (cf. catal. exposition **Houdon**, Versailles, musée Lambinet, 1928, cité dans n° 32).

Moulage en plâtre à Carnavalet et au musée Lambinet de Versailles. Médaille exécutée en 1783 par Gatteaux avec cet exergue : **Pour avoir rendu l'air navigable.**

Gravure de R. de Launay en 1783 : M. Hébert et Y. Sjöberg, **B.N. Estampes. Inventaire du fonds français - Graveurs du XVIII^e**, t. XII, Paris, 1973, n° 54; Gravure de R. Le Noir, 1783 (un exemplaire se trouve à la Bibliothèque nationale, recueil Ib 1, fol.). Gravure de Guibert le jeune.

Houdon présente sur ce médaillon, le portrait des deux aéronautes, de profil, à la manière d'un camée antique. Il réunit, au-dessus de leur front, les cheveux en une unique mèche-flamme symbolisant leur invention commune et leur génie. La médaille en or de Gatteaux exécutée d'après ce présent relief fut remise aux frères Montgolfier par Faujas de Saint-Fond le 14 octobre 1783. **Le Journal de Paris** du 3 décembre 1783 annonça : « Nous sommes instruits que M. Houdon, après avoir fait le portrait des frères Montgolfier, voulant donner suite à l'hommage qu'il rend aux brillantes expériences aérostatiques qu'on vient de faire, va y ajouter les bustes de quatre illustres voyageurs aériens. » Les quatre aéronautes évoqués étaient le marquis d'Arlandes, Charles, Robert et Pilâtre de Rozier. Malheureusement, ce projet ne fut jamais réalisé, Houdon n'exécuta qu'un buste en plâtre de Pilâtre de Rozier dont nous ne connaissons pas la localisation actuelle (cf. L. Réau, op. cit., p. 342).

Sur les Montgolfier, cf. n°s 5 et 6.

(Paris, Musée de l'Air.)

Jean NAIGEON (Beaune, 1757 - Paris, 1832)

4 Hommage à Charles et Robert.

Plume et lavis sur papier. H. 0,22; L. 0,17.

S.D.b.g. **Naigeon inv et del 1783.**

Inscription au bas du dessin : **Dédié à MM. Charles et Robert par leur très humble et très / obéissant serviteur Naigeon.**

Sous le dessin, poème écrit sur deux colonnes :

Emule de l'oiseau qui porte le tonnerre,
Charles d'un vol audacieux
S'élance dans les airs et dédaignant la terre,
il va s'asseoir au rang des Dieux.
Des zéphirs la troupe légère
S'empresse autour de son char triomphant.
Mais tandis qu'il parcourt les champs de la lumière,
Le Dieu du jour l'apercevant
Soudain s'arrête et d'Uranie
reconnaissant le disciple vanté;

Poursuit, dit-il, sur l'aile du génie
court, vole à l'immortalité.
Il dit, et détachant son brillant diadème,
sur la tête de Charles, il le pose lui-même.
La Renommée alors chante de toutes parts
Le triomphe de Charles et celui des beaux-arts;
et tandis que la gloire
grave son nom au temple de mémoire,
ce mortel désormais partage avec les Dieux
l'hommage de la terre et l'empire des cieux.

Historique

Offert par J. Naigeon à Charles qui le conserva dans son bureau de travail toute sa vie; donné à Gaston Tissandier par Georges Bontemps dont le père était l'ami et l'exécuteur testamentaire de Charles.

La collection de l'aéronaute Gaston Tissandier (1843-1899) comprenait de nombreux dessins, tableaux et objets concernant l'aérostation. Transmise à son fils Paul, elle fut petit à petit dispersée, certains objets ayant été acquis par le Musée de l'Air à Paris, d'autres étant passés dans la collection Malfanti, à son tour disparue (une partie a été mise en vente aux enchères publiques à Pontoise les 9 et 10 novembre 1974).

Bibliographie

G. Tissandier, « L'ascension de Charles et Robert le 1^{er} décembre 1783 », la *Nature*, n° 444, 3 décembre 1881, repr. gravée de F.A. Tilly, p. 9.

Eloquent témoignage de l'enthousiasme suscité à l'époque par les premières expériences aéronautiques, ce rare dessin d'un style baroque encore assez traditionnel, comporte un poème visiblement écrit (et probablement composé) par l'artiste lui-même, Jean Naigeon et non son homonyme dijonnais Jean-Claude (1753-1832) alors à Rome, pensionnaire des Etats de Bourgogne.

(Paris, Collection particulière.)

Chevalier Etienne de LORIMIER (Paris 1759-1813)

5 La « Montgolfière ovale » de septembre 1783.

Aquarelle sur papier. H. 0,39; L. 0,22. Recueil Ib 1 fol.

Historique

Le Cabinet des Estampes de la Bibliothèque nationale possède une importante série iconographique concernant l'aérostation : les volumes Ib 1 à 4 renferment des dessins et des gravures acquis de M. Bescher en 1806 et de M. Roussel en 1807 auxquels ont été ajoutées quelques pièces entrées postérieurement (jusqu'en 1836); la célèbre collection léguée par Sir David Salomons en 1933 (refusée par l'Angleterre, elle échet à la France...) comprend plusieurs portefeuilles et volumes concernant l'aéronautique : Aeronautics, Ib 17; Air Balloons, Ib 18; et les portefeuilles Ib 17, 18, 22 et 23 conservés à la réserve; enfin, la collection de Vinck comprend trois volumes concernant l'aérostation.

Œuvres en rapport

Gravé (sans les personnages et le paysage) par Sellier : planche 4 de Faujas de Saint Fond, tome I, 1783.

Il s'agit du très bel aérostat à air chaud dont Etienne Montgolfier avait entrepris la construction dès son arrivée à Paris (cf. n° 6); il devait voler devant le roi à Versailles, mais fut détruit par la pluie et le vent au cours d'essais. Il avait fallu plusieurs mois pour le réaliser : en cinq jours un nouvel aérostat fut construit : cf. n° 6). Cette aquarelle restée inédite, semble bien devoir être rendue à Lorimier.

(Paris, Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes.)

Etienne de LORIMIER

6 Ascension de la Montgolfière à Versailles, le 19 septembre 1783.

Plume et lavis sur papier. H. 0,157; L. 0,107. N° d'inventaire : IED 4.004.

Bibliographie

F. Bruel, 1909, n° 36, repr.

Œuvres en rapport

Gravé par Nicolas de Launay en 1783, pour l'ouvrage de Faujas de Saint-Fond, t. I, 1783, pl. 5 servant de frontispice; cf. M. Hébert et Y. Sjöberg, **B.N. Estampes, Inventaire du fonds français, graveurs du XVIII^e**, Paris, t. XII, 1973, n° 237.

Les frères Etienne et Joseph Montgolfier avaient déjà réussi à faire voler un globe en papier grâce à un feu de paille et de laine, à Annonay, le 4 juin 1783, en présence des Etats du Vivarais. Un procès-verbal est envoyé à l'Académie des Sciences qui demande alors le renouvellement de l'expérience. Le roi fait venir Etienne à Paris. Aidé du physicien Charles et des frères Robert, il réalise un nouveau ballon, gonflé cette fois-ci à l'hydrogène, innovation due à Charles. Parti du Champs de Mars le 27 août, le ballon tombe à Gonesse où il provoque l'affolement des habitants qui croient à une machine infernale. Par ailleurs, Etienne Montgolfier avait construit dès son arrivée à Paris un grand aérostat à air chaud que Louis XVI demanda à voir partir de Versailles, mais qui fut détruit au cours d'essais (cf. n° 5). En cinq jours, Etienne en reconstruit un nouveau, gigantesque, de 41 pieds de diamètre : c'est celui qui est représenté ici. Gonflé sur une estrade dans la cour du château de Versailles, ce ballon emportait dans une cage un mouton, un coq et un canard car il fallait s'assurer que l'air était respirable à quelque distance du sol. La montgolfière s'éleva et redescendit quelques minutes plus tard près de Vaucresson : les animaux étaient vivants! Le chevalier de Lorimier, dans un style proche de celui d'un Gabriel de Saint-Aubin, a noté les détails avec exactitude : nous voyons comment était placée l'estrade et les mâts qui soutenaient la montgolfière pendant le gonflement; on reconnaît à droite la chapelle du château et l'aile de Gabriel en cours de construction.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Claude-Louis DESRAIS (Paris, 1745-1816)

7 Le premier aérostat monté, le 19 octobre 1783.

Plume, lavis brun et rehauts de gouache. H. 0,36; L. 0,49.

Inscriptions : au-dessus du dessin : **Vue perspective du jardin de M. de Réveillon / à l'ancien hôtel Titon, rue de Montreuil, n° 9, Faubg Saint-Antoine.**

Sous le dessin : **Expérience de la Machine Aérostatique de M. de Montgolfier (le Réveillon, 1^{er} Aérostat monté) / Ascension du 19 octobre 1783 par MM. Pilâtre de Rosier et Giroud de Vilette / En présence et à la satisfaction d'un concours immense d'Amateurs (2 000 assistants).**

Œuvres en rapport

Gravure anonyme, Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes, lb 1, fol.

C'est dans les jardins du fabricant de papier Réveillon qu'eurent lieu les essais préliminaires à l'ascension de la Mulette du 21 novembre (cf. n° 8). Rappelons que, plus tard, c'est par la mutinerie des ouvriers de Réveillon que commença la Révolution à Paris.

(Paris, Aéro-club de France.)

Etienne de LORIMIER

8 Montgolfière à la Muette, le 21 novembre 1783.

Plume et lavis sur papier. H. 0,15; L. 0,10. S.b.d. sous le montage : **le Cher de Lorimier inv.**; cartel sous le montage avec l'inscription : **A la Muette, le 21 octobre 1783. 2^e montgolfière**; sous le cartel : **Donné au Sallon des Arts.**

Œuvres en rapport

Gravure de Nicolas de Launay en 1783 pour l'ouvrage de Faujas de Saint-Fond, M. Hébert et Y. Sjöberg, **B.N. Estampes, Inventaire du fonds français. Graveurs du XVIII^e**, Paris, t. XII, 1973, n° 239.

Etienne Montgolfier avait reconstruit un aérostat identique à celui de Versailles (cf. n° 6) mais plus grand et muni à sa base d'une galerie destinée à porter des passagers. En octobre 1783, Pilâtre de Rozier effectua plusieurs ascensions captives à son bord. L'ascension montrée sur le présent dessin est celle très fameuse de Pilâtre de Rozier et marquis d'Arlandes, qui partirent de la Muette et atterrirent quelques heures plus tard sur la Butte-aux-Cailles, près de Gentilly : le premier voyage aérien ! Entre autres édifices, on reconnaît les Invalides, les tours de Notre-Dame et de Saint-Sulpice.

(Paris, Collection particulière.)

LE CAMPION

9 « Le Globe enlevé à la Muette ».

Gravure colorée. Signée **Le Campion** en bas, à gauche. Recueil AA₂ Le Campion.

Gravure très populaire de la Montgolfière de la Muette, cf. n° 8.

(Paris, Bibliothèque nationale.)

Etienne de LORIMIER

10 Le ballon de Charles et de Robert aux Tuileries, le 1^{er} décembre 1783.

Plume et lavis sur papier. H. 0,150; L. 0,100. N° d'inventaire : IED 4.003.

Bibliographie

F. Bruel, 1909, n° 49, repr.

Œuvres en rapport

Gravé par Nicolas de Launay pour l'ouvrage de Faujas de Saint Fond, t. II, 1784, pl. 2, cf. M. Hébert et Y. Sjöberg, B.N. Estampes, **inventaire du fonds français. Graveurs du XVIII^e**, Paris, 1973, n° 238.

L'ascension de ce grand ballon à hydrogène, à bandes rouges et jaunes, reste la plus célèbre; tandis que le départ de Pilâtre de Rozier et du marquis d'Arlandes (cf. n° 8) avait eu un caractère privé, une immense foule assista au départ de Charles et de Robert. Après deux heures et cinq minutes de voyage, les aéronautes atterrirent à Nesles, d'où Charles repartit seul pour descendre quelques minutes plus tard à la Tour-du-Lay, près de Chambly (Ile-de-France). L'encadrement de feuillage — d'une plaisante fantaisie décorative — est là pour rappeler les arbres des jardins des Tuileries.

Ce départ de Charles et de Robert est un des sujets les plus fréquemment représentés sur les objets « au ballon ».

(Paris, Musée Carnavalet.)

Attribué à Pierre-Antoine de MACHY (Paris, 1723-1807)

11 La place Louis XV à l'instant du départ en ballon de MM. Charles et Robert, le 1^{er} décembre 1783.

Plume et aquarelle sur papier. H. 0,423; L. 0,626. N° d'inventaire : IED 5.195.

Historique

Vente Destailleur, Paris, 23 mai 1896, n° 592.

Acquis en 1912 de M. Feral.

Expositions

Trois siècles de dessin parisien, Paris, Carnavalet, 1946, n° 79.

Dessins parisiens au XVIII^e siècle, Paris, Carnavalet, 1971, n° 67.

Habituellement considéré comme la représentation du départ de Robert et de leur beau-frère Collin-Hulin, le 19 septembre 1784 (cf. les expositions de 1946 et 1971), le dessin ici exposé semble plutôt illustrer le célèbre départ de Charles et Robert, le 1^{er} décembre 1783, avec le ballon sphérique, dont le cerceau (porteur de la nacelle) est en biais; on retrouve même le détail souvent répété du drapeau qui tombe de l'aérostat; tandis que le ballon de 1784 était en fait un dirigeable réalisé avec le ballon de 1783 coupé en deux moitiés rejointes par une partie cylindrique. Qu'il s'agisse bien de l'ascension de Charles et de Robert est confirmé par la présence au Salon de 1785 (n°s 35 et 39) de deux tableaux de De Machy, illustrant précisément ce sujet.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Joseph BOZE (Martigues, 1745 - Paris, 1826)

12 Portrait du physicien Charles (Beaugency, 1746 - Paris, 1823).

Pastel. Ovale. H. 0,640; L. 0,530. S.b.g. **Boze f.**

Historique

Don Charles Vatel.

Bibliographie

R. Pichard du Page, **La Bibliothèque de Versailles et le Musée Lam-
binet**, Paris, 1935, p. 17, repr. 57.

Physicien et habile expérimentateur, Charles a substitué l'hydrogène à l'air chaud pour le gonflement des aérostats. Son voyage avec Robert de Paris à Nesles suscita un très grand enthousiasme (cf. n° 10). Rap- pelons ici pour la curiosité que Charles était le mari de la célèbre Elvire dont le nom revient si souvent dans les écrits de Lamartine (**Médi-
tations, Harmonies**).

Le pastel de Boze, non cité dans l'article très documenté de Ferdinand Boyer sur les « Débuts du peintre Boze » dans la **Gazette des Beaux-
Arts**, 1969, t. II, p. 135-141 (avec les références aux opuscules de Volcy-
Boze et Foulon de Vaulx) dut être exécuté vers 1784-1785 quand Charles était au plus fort de sa célébrité. Apparemment ce portrait ne figura dans aucun des Salons de la Correspondance, les seuls auxquels Boze exposa jusqu'en 1791. Mais on notera les rapports de Boze avec le monde scientifique d'alors, à la fois comme inventeur (rapport présenté à l'Académie des Sciences en 1780) et comme portraitiste de Vaucanson en 1782 (donné par Boze lui-même à l'Académie des Sciences en 1784, cf. Boyer, 1969, fig. 2, p. 140).

Signalons ici que le Musée de Beaugency expose un buste de Charles par Boizot.

(Versailles, Musée Labinet.)

Etienne de LORIMIER

13 La Montgolfière Le Flesselles à Lyon, 19 janvier 1784.

Plume et lavis. H. 0,15; L. 0,10. Signé à droite sous le montage, **Le Ch^{er}
de Lorimier inv.** Cartel dans le montage avec l'inscription : **A Lyon, le
19 janvier 1784, 4^e montgolfière;** sous le cartel : **Donné au Salon des
arts.**

Œuvres en rapport

Gravure de Nicolas de Launay pour l'ouvrage de Faujas de Saint Fond, t. II, 1784, planche 3. M. Hébert et Y. Sjöberg, **B.N. Estampes, Inven-
taire du fonds français. Graveurs du XVIII^e**, t. XIII, 1973, n° 240.

Le « Flesselles » est le plus grand ballon libre qui ait été réalisé à l'épo- que : construit en toile légère doublée de papier, il mesurait 35 mètres de haut et avait 31 mètres de diamètre. De plus, c'était un ballon démon- table, composé de 16 fuseaux, composés chacun de 7 morceaux; ils étaient réunis entre eux par des brandebourgs; le volume de l'aérostat atteignait 23 000 mètres cubes — prodigieuses dimensions qui attestent l'étonnante habileté technique à laquelle était parvenu le 18^e siècle.

Joseph de Montgolfier, Pilâtre de Rozier, le prince de Ligne, les comtes de Launcin, de Dampierre et de la Porte d'Anglefort, ainsi qu'un certain Fontaine qui s'embarqua de force à la dernière minute, montèrent à son bord, et malgré une importante déchirure du tissu, l'ascension fut heureuse.

(Paris, Collection particulière.)

AUDIBERT

14 Ascension de Flesselles à Lyon, le 19 janvier 1784.

Plume et lavis sur papier. H. 0,397; L. 0,249. S.b.d. **Audibert fils invenite** (sic) **et del...** N° d'inventaire : IED 3.697.

Œuvres en rapport

Gravure

L'auteur de ce dessin est peut-être Joseph Audibert, peintre lyonnais du XVIII^e siècle répertorié par Audin et Vial, **Dictionnaire des artistes et ouvriers d'art de la France. Lyonnais**, t. I, Paris, 1908, p. 29. Sur cette ascension lyonnaise conduite par Montgolfier, cf. encore le n° 13.

(Paris, Musée Carnavalet.)

France, XVIII^e siècle

15 Le ballon de Blanchard au-dessus de l'Ecole militaire, 2 mars 1784.

T. H. 0,114; L. 0,83. Une signature très effacée et illisible apparaît en bas à gauche.

Historique

Collection G. Tissandier (cf. n° 4).

Dès 1781, Jean-Pierre Blanchard (1753-1809) avait construit un « vaisseau volant » composé d'une sorte de gondole légère surmontée d'une toiture pointue supportant à son sommet l'axe de deux grandes ailes battantes. Conquis par la découverte des Montgolfier, il décide alors de se consacrer à la direction des ballons. En 1783, Blanchard fait construire un ballon de soie vernie auquel il adjoint une partie de son vaisseau volant. Le dispositif de Blanchard est parfaitement visible sur le présent tableau, le vaisseau devenu nacelle est équipé d'un gouvernail et d'ailes articulées, entre le ballon et la nacelle, un parachute assure la sécurité en cas d'avarie.

Une foule immense était réunie pour le départ de Blanchard, le 2 mars 1784 au Champ de Mars, au moment du départ un élève de l'Ecole militaire, Dupont de Chambon voulut s'embarquer de force. Une lutte s'engagea entre l'aéronaute, quelques spectateurs et l'ardent militaire; Blanchard fut blessé, le parachute et les rames cassés. Il partit quand même et au lieu d'atterrir comme prévu à Meudon, descendit à Billancourt : ce changement de direction et l'apparente fantaisie du vaisseau volant ont contribué à ce que Blanchard ne soit jamais pris au sérieux : alors que le roi protégeait les Montgolfier et le duc de Chartres, Charles et Robert, Blanchard était délaissé et décida de partir en Angleterre où il exécuta de nombreuses ascensions et réussit la traversée de la Manche (cf. n° 22).

(Paris, Musée de l'Air.)

Antoine HENON (Paris, 1745 - Nantes, 1788)

16 Gonflement du ballon « Le Suffren », à Nantes, le 14 juin 1784.

Aquarelle H. 0,445; L. 0,650.

Inscription sous l'aquarelle : **Vue perspective de la fête générale du grand aérostat lancé le 14 juin 1784 dans le jardin de l'hôpital des enfants trouvés dans cette ville, proposée à faire graver par souscription. / Dessiné d'après nature par Antoine Hénon, architecte et dessinateur de la ville et communauté de Nantes.**

Œuvres en rapport

Une gravure anonyme dont un exemplaire est conservé au Musée Dobrée à Nantes, exécutée d'après un dessin du même Hénon, très proche de celui que nous exposons représentant la même ascension, mais le **Suffren** s'élève dans les airs au-dessus du jardin de l'hôpital.

L'ascension fut conduite par Coustard de Massi et Mouchet; il y en eut une seconde le 26 septembre 1784.

On notera que pour maintenir le ballon lors de son gonflement, les Nantais, profitant des avantages que procurait le matériel portuaire ont utilisé un mât de navire.

(Musées départementaux de Loire-Atlantique.)

Claude-Louis DESRAIS (Paris, 1745-1816)

17 Catastrophe de la montgolfière de Janinet et de Miollan, 11 juillet 1784.

Plume et lavis brun. H. 0,267; L. 0,263. N° d'inventaire : IED 5.245.

Bibliographie

F. Bruel, 1909, pl. 93.

Œuvres en rapport

Gravure en contrepartie conservée à la Bibliothèque nationale (Qb 71, 11 juillet 1784), intitulée : **L'ignorance prouvée ou les événements de la journée du 11 juillet 1784 au Luxembourg. / Ce globe qui s'enfume est d'un Minet. / Méritant qu'on l'étrille ainsi que l'Asinet.**

La montgolfière de Janinet, de Miollan et de Bredin est restée célèbre par sa triste fin. Les trois aéronautes voulaient expérimenter un système de propulsion par la réaction de l'air chaud. L'aérostat, gonflé au Luxembourg ne put s'élever et fut détruit par la foule furieuse.

On voit, à droite, Janinet en âne fouetté par la Physique et qui s'efforce d'arrêter en l'arrosant, l'incendie du ballon; à gauche, l'abbé Miollan en chat, entraîné par les Suisses se retire par la porte de derrière; quant au satyre que l'on remarque à la droite de la Physique, il est là pour « faire connaître à Janinet qu'il devrait se borner à graver ses planches ». (Bruel, op. cit.)

(Paris, Musée Carnavalet.)

Jean-Antoine CONSTANTIN (Marseille, 1756 - Aix-en-Provence (1844)

18 Lancement d'une montgolfière à Aix-en-Provence, 1784.

Dessin. Plume. H. 0,345; L. 0,430.

S.D.b.g. sur le montage du dessin : **A. Constantin, 1784.**

Provenance

Don Charles Magne, 1902.

Expositions

Beautés de la Provence, Paris, Galerie Charpentier, 1947.

Dessins des musées de Marseille, Marseille, Musée Cantini, 1971, n° 155, repr.

Bibliographie

C. Dollfus et H. Bouché, 1942, repr., p. 32; A.-M. Alauzen, **La peinture en Provence, du XIV^e siècle à nos jours**, Marseille, 1962, p. 26.

Œuvres en rapport

Gravure de C. Richaud.

Vers 1784, Constantin rentre d'Italie et le dessin, exécuté à ce moment-là, garde la trace d'un événement mémorable qui dit frapper le public aixois. (Marseille, Musée des Beaux-Arts.)

France, XVIII^e siècle

19 Gonflement d'une montgolfière sur la place d'une ville.

T. H. 0,40; L. 0,50.

Les gardes français visibles de dos au premier plan comme le style alerte de ce joli petit tableau inédit, proche de Watteau de Lille, permettent à coup sûr de situer l'événement en France dans les années 1784. Le style est-il parisien?

(Paris, Collection particulière.)

Etienne GOIS (Paris, 1831-1823)

20 Projet de monument à élever aux Tuileries.

Projet de monument à élever aux Tuileries.

Plume et lavis sur papier. H. 0,425; L. 0,255.

S.D.b.g. **Gois anno 1784**. Recueil lb 1, fol.

Historique

Cf. n° 5.

Bibliographie

F. Bruel, 1909, n° 70; H. Stein, **Augustin Pajou**, Paris, 1912, p. 273; S. Benabid, **Les Gois, artistes parisiens, 1731-1836**, Paris, 1972 (Mémoire de maîtrise dactylographié, Université de Paris-Sorbonne).

Œuvres en rapport

Un projet de Charles de Wailly est conservé à l'Albertina de Vienne, un autre d'Antoine à la Bibliothèque nationale de Paris (S.N.R.). (Nous remercions Monique Mosser de nous avoir communiqué ces précieux renseignements.)

Cf. la notice du présent numéro; d'autre part, un autre dessin de Gois pour le même concours, mais à la gloire des Montgolfier alors que celui que nous exposons célèbre Charles et Robert — à moins qu'il s'agisse de deux décorations prévues pour le même document — est également conservé dans le recueil Ib 1 fol., à la Bibliothèque nationale. Le même recueil Ib 1 fol., comporte un troisième projet d'Antoine, pour ce monument, le même que celui qui est conservé en S.N.R., cf. infra.

En décembre 1783, le comte d'Angiviller, directeur des Bâtiments du Roi, demanda à l'Académie des Beaux-Arts, le plan d'un monument à élever aux Tuileries pour consacrer la découverte des aérostats et un concours fut ouvert en 1784. Quatre sculpteurs de l'Académie y prirent part : Gois, Pajou, Julien et Mouchy; Houdon, Berruer, Lecomte, d'Huez et Clodion présentèrent aussi des projets. Nous ne savons pas ce que sont devenues ces maquettes, sauf celle de Clodion, possédée autrefois par Gaston Tissandier et aujourd'hui au Metropolitan Museum de New York, tandis que la Manufacture de Sèvres possède une réduction anonyme d'une de ces maquettes. Indifférence voulue d'en haut (aucun projet de ce monument ne fut présenté au Salon de 1785) ou conséquence de l'approche des événements révolutionnaires, la commande sombra dans l'oubli et le monument ne fut jamais exécuté.

(Paris, Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes.)

France, XVIII^e siècle

21 L'aérostat ou le génie de la physique.

Plâtre. H. 0,56.

Historique

Modèle de travail de la Manufacture de Sèvres.

Bibliographie

A. Troude, **Choix de modèles de la Manufacture nationale de porcelaine de Sèvres appartenant au Musée de céramique**, Paris, sans date, pl. 71.

Le plâtre que nous exposons ici, est une réduction du monument qui fut présenté au concours de 1784 (cf. n° 20) destiné à servir de modèle pour la Manufacture : un biscuit en pâte dure a été réalisé d'après lui et présenté au roi en 1784 (cf. E. Bourgeois, **Le biscuit de Sèvres au XVIII^e siècle**, t. I, Paris, 1909, p. 187-188; t. II, 1909, pl. 81).

Malheureusement, le Musée national de Sèvres n'a pu retrouver trace du biscuit.

(Sèvres, Manufacture nationale de céramique.)

France, XVIII^e siècle

22 Portrait de John Jeffries (1744-1817).

Crayon sur papier. H. 0,280; L. 0,215. Inscription sous le dessin : **Blanchard / Première traversée de la mer de Douvres à Calais, 1785.**

John Jeffries, médecin américain au service de l'armée britannique, exécuta plusieurs ascensions à Londres avec Blanchard en 1785. Séduit par le projet de Blanchard de traverser la mer, il demanda à l'accompagner et prit même à sa charge les frais de l'expédition. Partis de Douvres le 7 janvier 1785, ils descendirent trois heures plus tard dans la forêt de Guines, près de Calais : une colonne élevée sur le lieu d'atterrissage commémore l'évènement.

Un intéressant article de Joy Jeffries "First aerial voyage across the english channel", paru dans *The Magazine of american history*, janvier 1785, donne quelques précisions sur Jeffries et surtout cite le journal de l'aéronaute pour la période située entre le 7 janvier 1785, date de la traversée, et le 5 mars 1785, date du retour de Jeffries à Londres. La vignette inférieure du dessin représente le ballon quittant le site de Douvres (avec la silhouette du vieux châtelet et la falaise).

(Paris, Collection particulière.)

Louis-Joseph WATTEAU dit Watteau de Lille (Valenciennes, 1731 - Lille, 1798)

23 « La quatorzième expérience aérostatique de M. Blanchard accompagné du chevalier Lépinard, faite à Lille, le 26 août 1785. »

T. H. 0,39; L. 1,28; signée en bas vers la gauche et datée 1785.

Historique

Commandé par Carrez, ami de Charles Lengart (le fameux protecteur et collectionneur de Watteau de Lille); cédé par Carrez pour 500 livres à François Lanier, selon Poncheville, 1928, p. 33; coll. Jules Lengart à Lille; vente Paris Hôtel Drouot, 10 mars 1902, n° 103; coll. Paul Delemer, de Lille (en 1928); vente Paris, Palais Galliera, 27 mars 1971, n° 37 repr. (le pendant, même vente, n° 38 repr.); préempté à cette vente avec le pendant pour le compte du musée de Lille. N° d'inventaire du Louvre : RF. 1971-6; le pendant : RF. 1971-7).

Bibliographie

André M. [Mabille] de Poncheville, **Louis et François Watteau dits Watteau de Lille**, Paris, 1928, catal. n° 45 (coll. Paul Delemer), texte p. 32-33; Ph. Jessu, « Deux œuvres de Louis Watteau », *Revue du Louvre et des musées de France*, 1972, n° 4-5, p. 389-390, repr. p. 389.

Œuvres en rapport

Gravé (ainsi que son pendant) vers 1785, par Helman, de l'Académie de Lille.

Blanchard fit, au cours de l'année 1785, plusieurs ascensions en Provence à qui il faisait découvrir les ballons à gaz : on le trouve à Rouen, Lille, Douai, Valenciennes, Nancy, Metz, Strasbourg.

L'expérience de Lille fut tout à fait remarquable par sa durée et la distance couverte : partis de l'esplanade de Lille, les aéronautes atterrirent après sept heures de voyages à Sevron, près de Sainte-Menehould, en Argonne.

Cinq régiments assistèrent au départ du ballon : les régiments d'infanterie de Brie, Auvergne, Conti et Lorraine, et le régiment de dragons d'Orléans.
(Lille, Musée de l'Hospice Comtesse.)

Jean-Jacques LEQUEU (Rouen, 1857-1825)

24 Vue du Petit Andelys.

Plume et lavis sur papier. H. 0,28; L. 0,60. Inscription en bas à gauche sur le montage : Lequeu, 1786.

Remarquable dessin à la gloire de l'aéronaute Blanchard, son ballon, à droite, domine sa ville natale : les Andelys. On reconnaît, sur la gauche le château Gaillard.

(Musée municipal des Andelys.)

France, XVIII^e siècle

25 « Le petit maître physicien ».

Gravure. Recueil Ib 23, fol., res., t. XIV.
Coll. D. Salomons, cf. n° 5.

Cette caricature est avec son pendant (cf. n° suivant) un amusant témoignage de la mode « au ballon »; elle fut souvent reproduite sur les éventails, cf. n° 000.

(Paris, Bibliothèque nationale.)

26 « La coquette physicienne ».

Gravure. Recueil Ib 23, res., fol., t. XIV.

Historique

Coll. D. Salomons, cf. n° 5.

(Paris, Bibliothèque nationale.)

Francesco VERINI (Italie, XVIII^e)

27 Lunardi endormi.

T. H. 0,245; L. 0,245. N° d'inventaire : INV 16.029.

Historique

Vente don Louis de Portilla, Madrid, 1884; collection Charles Dollfus; Acquis en 1974.

Ces charmants petits tableaux font partie d'une série de six exécutés à la gloire de l'aéronaute italien Vicente Lunardi; ceux que nous n'exposons pas ici, illustrent une autre célèbre invention de l'Italien : un appareil de sauvetage en mer. L'Angleterre restait très réticente aux expériences aérostatiques et Lunardi fut le premier à faire une ascension, à Londres, le 15 septembre 1784 devant un public d'abord sceptique puis enthousiaste. Il s'éleva avec un ballon à hydrogène de sa construction, muni de rames dont l'une se détacha peu après le départ, il fit une escale à North-Mimms, repartit et se posa définitivement à Ware dans le Hertfordshire.
(Paris, Musée de l'Air.)

Francesco VERINI

28 Lunardi dans son ballon rencontre le char de Zeus.

T. H. 0,245; L. 0,245. N° d'inventaire : INV 16.030.

Historique

Cf. n° précédent.

(Paris, Musée de l'Air.)

Francesco VERINI

29 Lunardi marchant vers le temple de la Gloire.

T. H. 0,245; L. 0,245. N° d'inventaire : INV 16.034.

Historique

Cf. n° précédent.

(Paris, Musée de l'Air.)

Nicolas-Jacques CONTÉ (Saint-Cenery, 1755 - Paris, 1805)

30 Atelier de construction des aérostats militaires.

Aquarelle sur papier. H. 0,415; L. 0,568. N° d'inventaire : INV 3.800.

Bibliographie

C. Dollfus et H. Bouché, 1942, repr., p. 48.

Sur la proposition de Guyton de Morveau (1737-1816), célèbre par son ascension dijonnaise du 25 avril 1784 où pour la première fois le ballon était « dirigé », par un système de rames, le Comité de Salut Public décida, en juin 1793, d'équiper les armées françaises de ballons-captifs d'observation. Les citoyens Coutelle, Conté et Lhomond furent chargés des travaux. Le 2 avril 1794, la première compagnie d'aérostats était créée et mise sous le commandement de Coutelle. La première ascension captive militaire eut lieu à Maubeuge, le ballon fut utilisé ensuite pour Charleroi, Fleurus, etc.

La présente aquarelle montre les ateliers de fabrication des aérostats, installés dans la petite galerie du château de Meudon. Du même Conté signalons au Musée de l'Air un recueil d'aquarelles sur les aérostats militaires, notamment une pièce très célèbre (et trop souvent exposée) représentant le ballon de Coutelle au siège de Mayence (1794). Les aquarelles de Conté que nous exposons font partie d'une série de six illustrant les opérations de fabrication des aérostats militaires.

(Paris, Musée de l'Air.)

Nicolas-Jacques CONTÉ

31 Un aérostat militaire et sa tente de protection.

Aquarelle sur papier. H. 0,35; L. 0,54. N° d'inventaire : INV 3.804.

Bibliographie

F. Bruel, 1909, n° 155.

(Paris, Musée de l'Air.)

Nicolas-Jacques CONTÉ

32 Hommes vernissant un ballon.

Aquarelle sur papier. H. 0,400; L. 0,540. N° d'inventaire : INV 3.803.

Des ouvriers étalent le vernis et vérifient l'étanchéité du ballon gonflé à l'air.

(Paris, Musée de l'Air.)

France, XVIII^e siècle

33 Caricature de Messmer.

Plume et lavis. H. 0,140; L. 0,950.

Historique

N° d'inventaire : 5.247.

Œuvres en rapport

Gravure inversée, anonyme (Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes, Ib 4, fol. n° 674).

Selon Giblert Mondin, il s'agit ici d'une caricature de Messmer, le fameux physicien-charlatan de la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Représentation ambiguë où l'on reconnaît au moins un ballon à hydrogène et le « muid » contenant le gaz servant à gonfler le ballon. Est-ce une plaisante satire des aérostiers trop rêveurs (la lune...)? Allusion aux ascensions « fantaisistes » de Blanchard?

(Paris, Musée Carnavalet.)

France, XVIII^e siècle

34 Caricature de Janinet et de l'abbé Miollan.

Plume et lavis sur papier. H. 0,140; L. 0,095. N° d'inventaire : IED 5.248.

Nous connaissons par le dessin de Desrais (cf. n° 17) et de nombreuses estampes satiriques, la mésaventure des aéronautes Janinet et Miollan. Dans le présent dessin, on voit Janinet quittant la scène sur la gauche, tandis que, au centre, l'abbé Miollan et d'autres personnages que nous n'avons pas pu identifier, tentent, en soufflant, de gonfler un petit ballon.

(Paris, Musée Carnavalet.)

35 Nouveau jeu des ballons aérostatiques.

Gravure colorée. H. 0,485; L. 0,442. Inscription au bas de la gravure : **A Paris, chez Crepy, rue Saint-Jacques et à Saint-Pierre près la rue de la Parcheminerie** (carton Nadar, V).

Historique

Collection Nadar, acquise en 1897 de Félix Nadar, elle comporte d'importants documents : gravures, dessins de Nadar malheureusement restés non classés, et une amusante série de caricatures dont une porte sur le montage une curieuse signature : Spranger, allusion à quelque artiste du XIX^e, inconnu.

Bibliographie

F. Bruel, 1909, n° 15; C. Dollfus et H. Bouché, 1942, repr. hors texte.

Exemplaire du célèbre « Jeu des Juifs », transformé au goût du jour en « Jeu des ballons aérostatiques ». C'est une des rares gravures où sont représentés côte à côte de nombreux aérostats du XVIII^e siècle. Il faut noter les amusantes légendes qui accompagnent les ballons, par exemple, le ballon « réveillé » porte ce nom à cause du marchand Réveillon (cf. n° 7); le « ballon d'hilarité » est ainsi appelé parce qu'une gravure anonyme illustrant l'événement porte cette inscription : « le moment d'hilarité universelle »; le « ballon martial » emportait un coq, etc.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Pierre LELU (Paris, 1741-1810)

36 Le ballon de Garnerin au-dessus de Poissy, 1801.

Plume et lavis sur papier. H. 0,27; L. 0,41.

Historique

Catalogue Prouté, Paris, automne 1970, n° 176.

Garnerin (1769-1823) fit de nombreux voyages à escales, conduits avec une remarquable habileté. Il en réalisa deux en 1801 accompagné de sa femme et d'amis; c'est passant au-dessus de Poissy lors de ces voyages que Lélou exécuta ce dessin qui provient d'un ensemble de 72 dessins topographiques de Lélou (catal. Prouté, n° 148 à 220) dont cinq étaient datés 1806.

(Paris, Collection particulière.)

Nicolas-Henri JACOB (Paris, 1782-1871)

37 Portrait de M^{me} Blanchard.

Crayon sur papier. H. 0,10; L. 0,12.

S.b.g. N.H. Jacob; inscription et date en bas à droite : à Milan, le 15 août 1811.

Historique

Collection Gaston Tissandier. Cf. n° 4.

Bibliographie

G. Tissandier, « Histoire des Ballons », t. II, 1890, p. 000.

Œuvres en rapport

Gravure de Rados en 1811 (qui représente M^{me} Blanchard en pied, dans la nacelle de son ballon).

La femme du célèbre aéronaute commença sa carrière dès 1804 et continua jusqu'à sa mort tragique en 1819 : son ballon en feu s'écrasa sur un toit de la rue de Provence à Paris.

Elle avait exécuté au long de sa vie de très nombreuses ascensions publiques en France et à l'étranger; une de ses spécialités était les ascensions de nuit agrémentées de feux d'artifice.

(Paris, Collection particulière.)

Jean-Charles DEVELLY (? 1783 - Sèvres, 1862)

38 « Sacre de Charles X. Fête donnée au peuple dans les Champs-Élysées. »

Gouache. Diam. 0,20.

Historique

Commande du roi Charles X, mai 1825, cf. infra.

Bibliographie

Marcelle Brunet, **L'œuvre de Jean-Charles Develly à la Manufacture de Sèvres, 1813-1848**. Thèse de l'École du Louvre, 1947 (dactylographiée), catal. 1^{re} partie, n° 2, p. 5.

Œuvres en rapport

Médaille en porcelaine du guéridon du sacre de Charles X, conservé au Palais Royal de Madrid, salon de Charles III. (Junquera, op. cit., p. 28, reproduction en couleurs.)

En mai 1825, Charles X commande une table commémorant les divers événements et cérémonies de son sacre. Develly est chargé de composer et exécuter le grand guéridon rond (diam. 1,05 m) aujourd'hui conservé au Palais Royal de Madrid. Il est composé d'un plateau orné de neuf médaillons de porcelaine, un au centre représentant la cérémonie du sacre dans la cathédrale de Reims et huit plus petits commémorant divers épisodes du sacre, et d'un pied en porcelaine, le tout superbement monté en bronze. La présente gouache a été faite pour l'un des petits médaillons, elle illustre la fête populaire donnée aux Champs-Élysées dans le grand carré Marigny le 8 juin 1824, vers 7 heures du soir, à l'occasion du sacre royal. Paulina Junquera, dans un article paru en 1966 dans **Reales Sitios**, n° 8, p. 28-37, « Muebles franceses son porcelanas en el Palacio de Oriente », commente le fameux guéridon et suppose que Develly n'a été que l'auteur des porcelaines et non le responsable du dessin des médaillons, ce qui est manifestement faux comme le prouvent les nombreux dessins et gouaches encore conservés à la Bibliothèque de la Manufacture.

(Sèvres, Manufacture nationale de céramique.)

William COCKS, artiste attiré du Royal Vauxhall de Londres au XIX^e siècle

39 « Le Nassau », ascension de 1836.

Plume et lavis brun. H. 0,60; L. 0,20.

Le Nassau, de son vrai nom le **Royal Vauxhall**, est le très célèbre ballon que Charles Green construisit à Londres en 1836 : magnifique, en soie rouge et jaune, d'un volume de 2 500 mètres cubes.

Avec ce ballon, Green partit le 7 novembre 1836, au soir de Londres, accompagné de Robert Hollond et de Monck-Mason; ils traversèrent la Manche puis survolèrent la France, la Belgique, l'Allemagne et atterrirent dix-huit heures plus tard en Allemagne, à Niedershausen, dans le duché de Nassau. A la suite de ce périple, le ballon fut appelé **le Nassau**.

Le ballon est ici représenté avec de nombreux passagers, ce qui laisse penser qu'il s'agit d'une des ascensions qu'il effectua avant son grand voyage. Le ballon qui avait été construit aux frais du Royal Vauxhall, fut mis plus tard en vente par ce dernier et racheté par Green lui-même qui réalisa encore avec lui de nombreuses ascensions.

(Paris, Collection particulière.)

Robert COCKING (Londres, 1777 - Lee, 1837)

40 Gonflement du « Nassau ».

Crayon sur papier. H. 0,140; L. 0,250.

Inscription en bas à droite : **Sketched from nature by R. Cocking;**
Légende sur le montage : **Original Drawing by Robert Cocking / Who was killed by the collapse and fall of a parachute of his own invention, on July 24th 1837.** Recueil Ib 23, fol. res., t. IV.

Historique

Coll. David Salomons, cf. n° 5.

Ce dessin est particulièrement émouvant, en effet, comme le précise la légende, son auteur s'est tué en parachute en 1837 : il avait suivi avec intérêt les expériences du Français Garnerin (1769-1823) dont le parachute, assez semblable à ceux que l'on utilise de nos jours, mais dépourvu d'ouverture pour l'évacuation de l'air, avait l'inconvénient de descendre en effectuant de grandes et inquiétantes oscillations. R. Cocking crut résoudre le problème en imaginant un parachute en forme de parapluie renversé. Il supplia Green qui n'était pas très enthousiaste de l'emmener sous la nacelle de son ballon, le **Nassau**. Ils partirent de Londres, le 24 juillet 1837; au-dessus de Lee, Cocking coupa la corde qui le reliait au ballon, son parachute se replia et l'inventeur vint s'écraser au sol.

Green, à bord du **Nassau** ainsi délesté, monta dans l'atmosphère à une vitesse vertigineuse mais il put, malgré tout, redescendre sans encombre.

(Paris, Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes.)

Charles MERYON (Paris, 1821 - Saint-Maurice, 1868)

41 Le Pont-au-Change, 1854.

Eau-forte. H. 0,140; L. 0,325. (Delteil 34-5.) Signée en bas à gauche :

Meryon del. sculp. Inscription à droite : **Imp. Neuve, Saint-Etienne-du-Mont.**

Historique

Bib. nat. estampes : Cf. 397 rés., boîte 3.

Bibliographie

L. Delteil. **Le Peintre Graveur illustré**, t. II, **Charles Meryon**, Paris, 1907, n° 34, repr.

Fortement influencé par les estampes de Reinier Nooms dit Zeeman (Amsterdam, v. 1623-id. v. 1667; — c'est vers 1650 que Zeeman séjourna à Paris), qu'il avait vues et achetées chez le marchand d'estampes

Eugène Vignères, Méryon commença en 1850 une série d'eaux-fortes sur Paris. Celle que nous exposons est le cinquième état d'une planche qui en comporte onze différents, Méryon ayant successivement modifié la composition. Sur la première, le ciel est vide et aucun cortège ne passe sur le pont, mais au fur et à mesure des états, Méryon complique tous les détails. Dès le deuxième état il fait figurer le ballon : « J'ai terminé ma dixième gravure; c'est une vue en largeur du Pont-au-Change et du Palais de Justice, sujet que j'ai déjà traité mais d'une autre manière. Je ne voue l'envoie pas aujourd'hui, n'en ayant pas d'épreuves sur papier assez fin. Dans la partie du ciel à gauche, sur un plan assez rapproché, passe un ballon qui paraît reprendre son vol vers le ciel; sur l'enveloppe on lit le mot italien (je crois), Speranza. » (Lettre de Méryon à son père, Londres, British Museum, manuscrit Ad 37.015, fol. 376.)

Il semble donc évident que Méryon ait voulu donner ici un sens symbolique à son ballon, signification qui ne semble pas avoir été maintenue sur les épreuves suivantes. Dans les septième, huitième et neuvième états, un vol de corbeaux remplace le ballon; les dixième et onzième états comportent de nombreux petits ballons dans le ciel où volent encore quelques oiseaux. Pour la dixième eau-forte, Méryon avait écrit le poème **L'Espérance** reproduit dans les textes, au début du présent catalogue.

(Paris, Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes.)

Anonyme, XIX^e siècle

42 Le départ du Géant, 1863.

T. H. 0,80; L. 0,60.

L'événement eut lieu le 12 octobre 1863 au Champ de Mars. Cf. plus loin, les photographies prises par Nadar lui-même (cf. **documents** : Nadar aéroplane).

(Paris, Collection particulière.)

Félix TOURNACHON dit Nadar (Paris, 1820-1910)

43 Le Géant dans les nuages au clair de lune, 1863.

T. H. 1,71; L. 1,84. N^m d'inventaire : INV 4.542.

Historique

Acquis de M^{me} Paul Nadar, belle-fille de Félix Nadar.

Bibliographie

G. Grimmer, **Cinq essais nadariens**, Paris, 1956, p. 000.

J. Prinnet et A. Dilasser, **Nadar**, Paris, 1966, p. 154 et note 251.

Malgré le jugement de G. Grimmer, repris par J. Prinnet (op. cit., p. 154) qui considèrent que ce tableau et le suivant ne sont pas de la main de Nadar, nous pensons que la trop grande habileté qui les caractériserait par rapport aux autres tableaux connus de Nadar, ne constitue pas une raison suffisante : les deux portraits de M^{me} Nadar (en buste, en pied) au Musée de l'Air, ne sauraient être habiles, étant de purs exercices réalistes, littéralement copiés sur des photos; de même, l'autre grand tableau « aérostatique » de Nadar, le **Départ de Gambetta à bord de l'Armand-Barbès à Montmartre**, est une modeste représentation d'un simple niveau documentaire.

La supériorité des présents tableaux exposés vient plutôt de leurs sujets quasi imaginaires, de leur effet fantastique, même si Nadar ici encore s'est inspiré de photos prises par lui (au moins pour le **Trainage du géant**).

La rivalité avec le pouvoir de la photo, — particulièrement saisissante dans l'évocation presque surréelle d'une masse effrayante de nuages qui occupe toute la surface du tableau et paraît étouffer la frêle nacelle d'osier —, est tout à fait intéressante à relever. Seul un Nadar pouvait réaliser de tels tableaux qui techniquement ne sont guère plus habiles que les trois autres peintures de Nadar connues, invoquées par J. Priet et A. Dilasser.

(Paris, Musée de l'Air.)

Félix NADAR

44 Trainage du Géant en Hanovre.

T. H. 1,70; L. 1,81.

Historique

Acquis de M^{me} Paul Nadar.

Bibliographie

Cf. n° précédent.

Exposition

Nadar, Paris, Bibliothèque nationale, 1965, n° 353.

Pour exécuter ce tableau, Nadar a d'abord photographié dans son atelier un petit ballon auquel il a fait subir (au moyen d'un balai!) les mêmes déformations que celle du **Géant** lors du trainage. Sur cet incident, cf. **documents** : Nadar aéronaute). Nadar a bien montré sur sa toile les dangers courus par les passagers du ballon fou, avançant malgré tout : en particulier le train avec lequel l'aérostat aurait pu se télescoper, les animaux, etc.

(Paris, Musée de l'Air.)

Honoré DAUMIER (Marseille, 1808 - Paris, 1879)

45 Caricature de Nadar.

Lithographie. H. 0,272; L. 0,222. Monogramme en bas à gauche : **h D.**

Bibliographie

N.A. Hazard et L. Delteil, **Catalogue raisonné de l'œuvre lithographié de Honoré Daumier**, Orrouy, 1904, n^m 423.

Lithographie publiée dans le **Boulevard** du 25 mai 1862, qui fait évidemment allusion aux récentes photographies aériennes, exécutées par Nadar (sur toutes les maisons du premier plan on lit d'ailleurs le mot **Photographie**). Mais le ballon représenté ici ne saurait être le « Géant » comme le disent Hazard et Delteil, ce fameux ballon n'ayant été construit qu'en 1863.

Daumier est revenu plusieurs fois sur le thème du ballon, prétexte à d'heureuses variations satiriques : citons entre autres le bois d'illustration publié dès 1839 dans la **Mode** et **Charivari**, puis réutilisé en 1846-1850. « Ils contemplant l'ascension de M. Margat ou de M^{lle} Garneray » (E. Bouvy, **Daumier, l'œuvre gravée du maître**, t. I, Paris, 1933, n° 196). Margat et Garneray étaient des aéronautes de l'époque s'exhibant dans les fêtes.

(Paris, Bibliothèque nationale.)

Daniel VIERGE (Daniel Urrabiéta Vierge) (Madrid, 1851 - Boulogne-sur-Seine, 1904)

46 Ballons-poste dans la gare d'Orléans.

Crayon sur papier. H. 0,239; L. 0,321. Signature et inscription en bas à gauche : **Vierge. Expedicion de noche en la gare de Orléans.**

Historique

N° d'inventaire : IED 2.571.

Eugène Godard (1827-1890) et son frère Jules (1838-1885), — la famille Godard est une célèbre famille d'aéronautes du XIX^e siècle, tous ses membres firent des ascensions, y compris les femmes — avaient installé en 1870-1871 leur atelier de construction de ballons-poste dans la gare d'Orléans. Un autre atelier important avait été organisé gare du Nord par Gabriel Yon (1835-1894) et Camille Dartois (1858-1917). Les gares étaient en effet les seuls lieux offrant des abris suffisamment vastes pour le gonflement des ballons.

Virtuose illustrateur et dessinateur-reporter à la manière de Fortuny et Gustave Doré (et mieux qu'un Guys!), Vierge arriva d'Espagne à Paris peu avant la guerre de 1870; aussi la légende de son dessin est-elle encore écrite en espagnol. Vierge travaille beaucoup pour le **Monde illustré** et s'intéressa particulièrement à la guerre de 1870-1871 et à la Commune (cf. Luis Bello, **Un gran ilustrator en memoria de Urrabiéta Vierge** dans **la Espara**, 17 août 1929, p. 35, cité par Elizabeth Du Gué Trapier, **Daniel Urrabiéta Vierge in the collection of the hispanic society of America**, New York, 1936, p. 8-9).

(Paris, Musée Carnavalet.)

Daniel VIERGE

47 Départ des ballons-poste « Gutenberg » et « Parmentier ».

Crayon sur papier. H. 0,327; L. 0,278.

Historique

N° d'inventaire : IED 5.478.

Œuvres en rapport

Un dessin, du même sujet et très proche de celui que nous exposons, est conservé aussi au Musée Carnavalet (N° d'inventaire ; IED 5.479); gravure de Meaulle (« les bois du **monde illustré** »; carton VIII, pl. 346).

Les ballons-poste eurent une importance capitale pendant la guerre de 1870, en particulier pendant le siège de Paris. 11 000 kilogrammes de courrier furent transportés par cette voie; ils emmenèrent aussi des pigeons voyageurs porteurs de messages microfilmés.

« C'est petit et naïf de ne point comprendre la grandeur de cette chose : Paris cerné, Paris bloqué, Paris supprimé du reste du monde, et pourtant à l'aide de ce ballon, de cette bulle d'air, Paris correspond avec le reste du monde. » (Victor Hugo, cité par Paul Maincent, **Genèse de la poste du siège de Paris**, Rouen, 1951, p. 109.)

(Paris, Musée Carnavalet.)

Georges LABADIE, dit Pilotell (Poitiers, 1844 - Londres 1918)

48 « Les représentants en représentation ».

Impression photomécanique en couleur. H. 0,28; L. 0,17. S.b.g **Pilotell**.

Historique

Anciennes collections.

Amusante caricature qui fait allusion au ballon « Victor Hugo » de Nadar : « Si le gouvernement voulait, il n'aurait qu'à se servir de mes deux appels aux Allemands et aux Français. Distribués par vos ballons, ils seraient très utiles. Tous nos exemplaires sont épuisés, le papier nous manque. Le gouvernement en a, qu'il fasse tirer à des millions d'exemplaires et distribuer (par vous, du haut du ciel) ces deux appels aux deux peuples, l'effet sera, je crois, incalculable! Si vous le pensez, dites-le à qui de droit. Je presse vos vaillantes mains. » Quant au parrainage : « Je ne demande pas mieux que de monter au ciel par vous! » écrit Victor Hugo le 17 octobre [1870]. « Merci, **ex imo corde...** »

« Le Victor Hugo » s'envole un jour, des Tuileries, bourré des « tracts » du poète; Nadar avait obtenu l'autorisation d'Etienne Arago... » (Cité par J. Prinnet et A. Dilasser, **Nadar**, Paris, 1966, p. 184.

Jacques GUIAUD (Chambéry, 1911 - Paris, 1876) et **Jules DIDIER** (Paris, 1831 - ? 1892)

49 Départ de Gambetta sur le ballon « Armand Barbès », à Montmartre, le 7 octobre 1870.

T. H. 2,50; L. 3,95. Signé en bas à droite : **J. Guiaud et J. Didier**; daté en bas à gauche : **1870-1871**.

Historique

Legs Binant, 1914.

Expositions

Le siège de Paris, Galerie Durand-Ruel, 1872, n° 7. N° d'inventaire : P 1.225.

Gambetta reste le plus célèbre des passagers de ballons pendant le siège. Parti de la place Saint-Pierre à Montmartre avec son secrétaire Eugène Spuller, Gambetta put remplir sa mission, malgré une ascension difficile qui se termina sur un chêne du bois d'Epineuse près de Montdidier.

Voici le témoignage de Victor Hugo sur ce fameux départ :

« 7 octobre. Ce matin en errant sur le boulevard de Clichy, j'ai aperçu au bout d'une rue entrant à Montmartre, un ballon. J'y suis allé. Une certaine foule entourait un grand espace carré, muré par les falaises à pic de Montmatre. Dans cet espace se gonflaient trois ballons, un grand, un moyen et un petit. Le grand, jaune, le moyen, blanc, le petit, à côtes jaune et rouge. On chuchotait dans la foule : Gambetta va partir. J'ai aperçu en effet dans un gros paletot, sous une casquette de loutre, près du ballon jaune, dans un groupe, Gambetta. Il s'est assis sur le pavé et a mis des bottes fourrées. Il avait un sac de cuir en bandoulière. Il l'a ôté, est entré dans le ballon, et un jeune homme, l'aéronaute a attaché le sac aux cordages au-dessus de la tête de Gambetta.

« Il était dix heures et demie. Il faisait beau. Un vent du sud faible. Un doux soleil d'automne. Tout à coup, le ballon jaune s'est enlevé avec trois hommes dont Gambetta. Puis le ballon blanc, avec trois hommes aussi dont un agitait un drapeau tricolore. Au dessous du ballon de Gambetta pendait une flamme tricolore. On a crié : « Vive la République! » (Victor Hugo, **Choses vues**, Paris, 1913, p. 148-150.)

(Paris, Musée Carnavalet.)

Pierre PUVIS DE CHAVANNES (Lyon, 1824 - Paris, 1898)

50 Le ballon.

Huile sur carton. H. 0,463; L. 0,310.

Historique

Acquis de la baronne Lefèvre en 1946.

N° d'inventaire : P 1.711.

Bibliographie

M. Vachon, **Puvis de Chavannes**, Paris, 1895, p. 69-70; J. Wilhelm, « Deux esquisses inédites de Puvis de Chavannes », dans **Bulletin du Musée Carnavalet**, avril 1949, p. 12-13; « Trente ans d'acquisition - 1941-1972 », dans **Bulletin du Musée Carnavalet**, 1973, n°s 1 et 2.

Expositions

Les peintres symbolistes français, Londres et Liverpool; Madrid, 1972-1973, n° 205.

Œuvres en rapport

Dessin préparatoire conservé au Musée du Petit Palais.

Lithographie d'Emile Vernier, repr. in **Gazette des Beaux-Arts**, juillet 1899, (p. 14 et 15).

Tableau achevé, envoyé à Chicago en 1874 et mis en vente à une loterie organisée au lendemain de l'incendie qui détruisit la ville. En 1919, dans la collection de Mr. et Mrs Harkness de New York; récemment retrouvé par Louise d'Argencourt dans une collection particulière de New York.

Cette esquisse dont le pendant — **Le pigeon voyageur** est aussi conservée au Musée Carnavalet (**Bulletin du Musée Carnavalet**, 1973, n° 1-2, rep. 8 — le grand tableau est dans la même collection new-yorkaise que le **Pigeon**) célèbre les deux moyens de communication utilisés pendant le siège de Paris : les ballons-poste, qui transportaient le courrier

et les pigeons voyageurs chargés des microfilms. Sur le tableau définitif, Puvis a noté : « La ville de Paris investie, confiée à l'air son appel à la France », phrase éloquentes qui attestent à la fois l'espérance ouverte alors les nouvelles voies aériennes et le profond patriotisme des hommes du XIX^e siècle.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Louis-Auguste LOUSTAUNAU (Paris, 1846 - Versailles, 1898)

51 Frontispice du chapitre des aérostats militaires.

T. H. 0,89; L. 0,61. Signé en bas à droite : **A. Loustaunau, manœuvres 1889**. En haut à droite, frontispice en manière de parchemin roulé : **Frontispice du chapitre des aérostats militaires, Histoire des ballons et des aéronautes célèbres**.

Bibliographie

G. Tissandier, **Histoire des ballons**, tome II, Paris, 1889, repr.

Ce frontispice a bien été réalisé dans **l'Histoire des ballons** de G. Tissandier (op. cit.), malheureusement la belle inscription ainsi que son encadrement et le parchemin roulé ont été purement supprimés, leur place est occupée par le titre et les premières phrases du chapitre imprimés de la manière la plus banale. Selon les renseignements communiqués par M. C. Dollfus, le ballon captif est du type « Renard », le plus utilisé pendant la guerre de 1870.

(Paris, Collection Lefort-Fortim.)

Felician MYRBACH-RHEINFELD (Zaleszycki, 1853 -

52 Mort du marin Pince.

Aquarelle. H. 0,40; L. 0,31.

S.D.b.g. sous une dédicace à **Monsieur Gaston Tissandier, Paris, mars 1885 / Myrbach**.

Bibliographie

G. Tissandier, Paris, tome II, 1890, repr., p. 96.

Provenance

Collection G. Tissandier.

La mort du marin Prince défraya la chronique : ayant quitté Paris assiégé en 1870, il ne put diriger son ballon et se perdit en mer.

(Paris, Collection particulière.)

Albert TISSANDIER (1839-1906)

53 Transport du « Jean-Bart ».

Crayon. H. 0,250; L. 0,283; S.b.d. **Albert Tissandier**. Étiquette au revers du montage : « **Au dos du dessin, on lit au crayon de la main d'Albert Tissandier : « Transport du « Jean-Bart » à l'état captif. 150 mobiles. Sur la**

ligne du chemin de fer de Pithiviers. Accident arrivé au ballon près du village. Albert et un mobile dans la nacelle, 23 décembre 1870, Albert Tissandier. »

Annotation sous l'étiquette : **Dessin donné par Paul Tissandier, le 31 décembre 1916.**

Historique

Don Paul Tissandier (fils de Gaston Tissandier), cf. n° 4.

Pendant la guerre de 1870, les frères Tissandier (ainsi que Duruof et Nadar) firent partie de la compagnie des aéroliers militaires créée à Tours et intégrée aux armées de la Loire.

(Paris, Collection particulière.)

53 bis Effet de mirage et d'auréole lumineusee.

Albert TISSANDIER

Reproduction lithographique d'E. Ciceri. H. 0,12; L. 0,18.

« Mais un spectacle merveilleux nous était réservé. Au moment où nous nous attendions le moins à voir aucun tableau et où j'étais occupé à suivre la marche de l'hygromètre à précision nous nous trouvons vers la surface supérieure, étrangement accidentée, des nuages. Et voilà que devant nous, à 30 mètres, apparaît à l'opposite du soleil qui se révèle, la partie inférieure d'un ballon presque aussi gros que le nôtre, et sous cette partie inférieure, une nacelle suspendue au filet, et dans cette nacelle deux voyageurs si faciles à distinguer qu'on aurait pu les reconnaître sans peine... Et autour de la nacelle, des cercles concentriques de diverses nuances... » (C. Flammarion, op. cit., p. 292-293.)

Cette reproduction d'un dessin d'Albert Tissandier illustre dans le livre de J. Glaisher, C. Flammarion, W. de Fonvielle et G. Tissandier, **Voyages aériens**, Paris, 1870, la description de l'effet de mirage citée plus haut de C. Flammarion. Albert Tissandier, pendant ses voyages en ballon, exécutait de très nombreux croquis de paysages nuageux qu'il perfectionnait à son retour.

(Montrouge, Collection M^me Cour.)

ROYET

54 Allégorie aux frères Tissandier.

Aquarelle sur papier. H. 0,515; L. 0,410.

Dedicacé en bas, à droite : à **Monsieur Gaston Tissandier / Paris, 14 juillet 1885 / Royet.**

Nous ne savons malheureusement rien de l'auteur présumé (si on lit bien Royet) de cette intéressante allégorie, d'autant plus émouvante à exposer cette année, que c'est celle même du centenaire de la mort de Théodore Sivel (1854-1875) et de Joseph Crocé-Spinelli (1845-1875) dont les noms sont inscrits sur la couronne mortuaire située derrière les médaillons-portraits des Tissandier. Gaston Tissandier, Sivel et Crocé-Spinelli partirent le 15 avril 1875 faire une ascension expérimentale

d'altitude, à bord du **Zenith** (figuré en haut du dessin), Tissandier revint seul, ses compagnons ayant succombé « au mal des hauteurs » comme on disait alors; le froid, la raréfaction de l'oxygène, etc.

On remarque aussi dans la composition les autres aérostats des Tissandier : le **Céleste**, le **Neptune**, premier ballon à avoir quitté Paris assiégé en 1870, et leur fameux dirigeable électrique de 1783.

(Collection particulière.)

Jules-Ferdinand JACQUEMART (Paris, 1837-1880)

55 Le ballon-captif de Giffard aux Tuileries.

Aquarelle. H. 0,30; L. 0,60.

Lors de l'Exposition de 1878, Giffard installa un énorme ballon-captif dans les jardins des Tuileries, c'était le « clou » de l'Exposition Universelle. Il contenait 25 000 mètres cubes d'hydrogène pur, avait 36 mètres de diamètre et une hauteur totale de 55 mètres. L'enveloppe formée de sept épaisseurs de tissu et de caoutchouc pesait à elle seule 5 300 kilos. A chaque ascension, le ballon pouvait enlever 50 voyageurs à 500 mètres de hauteur. Du 10 juillet au 4 novembre 35 000 passagers parmi lesquels Victor Hugo (cf. **documents : Victor Hugo et l'aéronautique**) firent l'ascension.

Le Cabinet des dessins du Musée du Louvre conserve une aquarelle très proche de celle que nous exposons, signée et datée **J. Jacquemart, juillet 1878**. On note, à droite, les travaux de reconstruction du Pavillon de Marsan.

(Paris, Collection particulière.)

Theodor HOFFBAUER (Neuss, 1839 -?)

56 Le ballon captif de Giffard aux Tuileries.

Plume et lavis sur papier. H. 0,193; L. 0,317. S.b.g. **Hofbauer**. N° d'inventaire : IED 5.830.

Bibliographie

F. Hoffbauer, **Paris à travers les âges**, Paris, 1875-1887, t. II, chapitre VI : **Les Tuileries au XIX^e siècle**, planche V, lithographie de Sorrieu.

Œuvres en rapport

Lithographie de Sorrieu en 1879 (cf. supra).

Cette vue du ballon de Giffard dans les Tuileries (cf. n° 55) est particulièrement intéressante car elle nous montre l'état des Tuileries en 1878 : brûlées en 1871, les toits sont effondrés, mais les façades extérieures subsistent en partie. Sur la droite on notera le Pavillon de Flore en cours de restauration. Hoffbauer, d'origine allemande, se spécialisa dans les revues d'architecture traitées avec une précision très maîtrisée et reste l'un des plus célèbres dessinateurs-topographes de Paris.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Odilon REDON (Bordeaux, 1840 - Paris, 1916)

57 « L'œil comme un ballon bizarre se dirige vers l'infini. »

Lithographie. H. 0,26; L. 0,19. Signé verticalement en haut, à droite : **Odilon Redon**. Recueil D c 354 rés.

Bibliographie

A. Mellerio, **Odilon Redon**, 1913, n° 38; S. Sandström, **Le monde imaginaire d'Odilon Redon**. Lund, 1955, p. 56 et suiv.; M. Stuffmann, catalogue de l'exposition **Odilon Redon / Deuckgraphik und Zeichnungen**, Francfort-Cologne, 1973, n° 20.

Œuvres en rapport

Dessin préparatoire au Musée d'art moderne de New York.

Première pièce d'une suite de six lithographies parue en 1882 et dédiée à Edgar Poe, l'année même où Emile Hennequin, un ami de Redon, fit paraître une traduction des **Histoires extraordinaires** avec un frontispice de Redon représentant un corbeau. La rencontre avec Poe n'est pas fortuite car deux contes de l'Américain — le **Canard au ballon** et **Aventures sans pareilles d'un certain Hans Pfaal** — ont pour sujet des ascensions en ballon. Poe lui-même était sensible sinon à une interprétation symbolique des ballons, du moins à l'enthousiasme scientifique qui caractérise les expériences menées à l'époque, comme en témoigne excellemment ces lignes tirées du **Canard au ballon** : « Le grand problème est à la fin résolu! L'air, aussi bien que la terre et l'océan, a été conquis par la science et deviendra pour l'humanité une grande voie commune et comode. » Pour Redon, il est évident que le thème du ballon revêt une signification symbolique, à preuve le titre de la présente lithographie et celui d'une autre de ses estampes sur le même sujet, intitulée **Triste montée** (1879), c'est-à-dire triste destinée de l'âme humaine emportée dans une ascension sans fin vers un destin qu'elle ignore. Margaret Stuffmann à ce sujet note un très intéressant rapport avec la pensée de l'aéronaute Flammarion dans **Voyages aériens** (1870), p. 192, où l'on peut trouver, mêlées à de sérieuses considérations techniques, des réflexions lyriques de ce genre : « Contemplateurs isolés de la scène du monde, descendons-nous des cieux? Abordons-nous une planète habitée dont la magnificence se révèle en ce panorama merveilleux? »

Vision quasi-métaphysique avec cet œil tourné non vers la nature terrestre ou vers le spectateur, mais verticalement vers l'infini (lequel est pour Redon comme une sorte de néant).

(Paris, Bibliothèque nationale, Cabinet des Estampes.)

Edouard ARMAND-DUMARESQ (1826-1899)

58 Portrait de Gaston Tissandier (1843-1899).

T. H. 0,610; L. 0,505.

Dédicace et signature en haut, à gauche : **Affectueux souvenir / Armand-Dumaresq, 1885**. A droite, un blason : écu bleu portant un ballon.

Aidé de son frère Albert (qui fut aussi un habile dessinateur, cf. n° 53), Gaston Tissandier imagina d'appliquer l'électricité à la navigation aérienne. Ils construisirent, entre autres, un dirigeable électrique de 1 000 mètres cubes, long de 28 mètres et avec un diamètre de 9,20 m et

réalisèrent deux ascensions : le 8 octobre 1883, des difficultés de stabilité latérale les firent atterrir très vite et le 26 septembre 1884, partant de leur atelier d'Auteuil, ils traversèrent Paris et descendirent sans encombre à Marolles-en-Brie.

Ils participèrent d'autre part avec efficacité aux opérations aérostatiques de la guerre de 1870, (cf. à ce sujet le n° 5), Armand-Dumaresq, représenté ici par un portrait d'un pur intérêt documentaire, mérite d'être cité pour ses excellents costumes militaires de Second Empire (très belle série de gouaches au Musée de l'Armée, à Paris).

(Paris, Collection particulière.)

Auguste LEPERE (Paris, 1849 - Domme, 1918)

59 Chute d'un ballon au Pré-Saint-Gervais.

T. H. 0,96; L. 1,30.

S.b.g. A. Lepère.

Historique

Acquis en 1957.

Œuvres en rapport

Gravure à l'eau-forte : **Chute du ballon**, rep. in G. Kahn, « Auguste Lepère », *l'Art et les Artistes*, mars 1908, p. 575.

On peut regretter que Lepère — venu à la gravure pour des raisons financières — ait si rarement peint, à en juger par ce tableau fort réussi, d'une charmante fraîcheur « nabi », aux tons plats décoratifs comme on le trouverait chez un Vuillard ou un Aman-Jean. Lepère lui-même disait un jour « ne rien faire parce qu'il ne peignait pas! »... (Cité par J.-F-Louis Merlet, **Auguste Lepère**, Paris, 1908, p. 14.) Le tableau doit dater des mêmes années que la gravure, elle-même située entre 1905 (car elle ne figure pas dans **L'œuvre gravée d'Auguste Lepère**, par A. Lotz-Brisonneau, Paris, 1905) et 1908, date de l'article de Kahn où elle est reproduite.

(Sceaux, Musée de l'Île-de-France.)

Frédéric BARTHOLDI (Colmar, 1834 - Paris, 1904)

60 Maquette du monument de la porte des Ternes.

Maquette du monument de la porte des Ternes, dit des Aéronautes.

Bronze. H. 0,93; L. 0,415. N° d'inventaire : 11.012.

Historique

Acquis de M^{me} Jacquet.

Œuvres en rapport

Le Ballon des Ternes, monument inauguré en 1906 et détruit sous l'occupation (1940-1944) pour récupérer le métal (cf. Y. Bizardel, « Les statues parisiennes fondues sous l'occupation », dans **Gazette des Beaux-Arts**, mars 1974, repr. n° 63 et cité p. 130). Sur le monument même, cf. J. Betz, **Bartholdi**, Paris, 1954, p. 147-148, 247, 262.

Réduction en plâtre du monument de la place des Ternes au Musée de Riquewih.

« Paris se félicita au plus profond de son cœur que Jules Simon et Alfred de Musset fussent protégés contre toute profanation par leurs redingotes de barbre, tellement ridiculisées naguère, mais le cœur populaire se gonfla [sic!] à la perspective du sort réservé au **Ballon des Ternes**. Conçu par Bartholdi, évocateur du siège de Paris, ce ballon de bronze formait un des éléments du décor familial qui nous tenait plus que jamais aux entrailles. New York s'identifie avec sa **Liberté**, autre œuvre de Bartholdi, Bruxelles a son **Mannekenpiss**, Londres son **Eros** à Piccadilly et l'Italie ses innombrables **Garibaldi** : qui s'est jamais avisé de les juger du point de vue esthétique? Lorsque l'occupant porta la main sur le plus contestable de nos bronzes, ce geste suffit à nous le rendre cher. » (Y. Bizardel, op. cit., p. 130-131.)

En 1879-1880, le Conseil municipal de Paris ouvrit un concours pour l'érection, au rond-point de Courbevoie, d'un monument commémoratif du siège de 1870. Les esquisses de Doré et de Bartholdi, exposées aux Beaux-Arts (il y en eut en tout 89) retinrent particulièrement l'attention, mais c'est Barriais qui fut retenu par le jury. Finalement, obstiné, Bartholdi parvint à son but et fit accepter son étonnant projet. Le monument, bien accueilli par la critique, fut d'abord montré à l'Exposition universelle dans la section réservée à la Société de navigation aérienne puis érigé sur la place de la Porte des Ternes. Un projet, peut-être celui exposé ici, fut exposé au Salon de 1904, et un fragment du modèle en plâtre montré au Salon de 1905.

S'il est une perte regrettable entre toutes dans l'iconoclaste hécatombe des statues publiques de Paris stupidement commise à partir de 1941 sous la pression de l'occupant (mais par une commission française! remarquons-le avec Y. Bizardel), c'est bien celle de l'ahurissant monument du **Ballon des Ternes**, fort populaire en son temps et qui avait le mérite de transcrire courageusement — comme luttant contre les lois de la pesanteur des matériaux! — l'épopée des aérostats sous la guerre de 1870-1871.

(Paris, Musée de l'Air.)

Auguste-Alexandre HIRSCH (Lyon, 1833 - Paris, 1912)

61 Le dirigeable « République » au-dessus de Paris (1909).

B. 0,330; L. 0,240. Signé à gauche sur la maison : **A.A. Hirsch**.

Ce dirigeable eut une fin tragique : une pale d'hélice arrachée ouvrit l'enveloppe; le capitaine Marchal, le lieutenant Chauré, les adjudants Réau et Vincenot furent tués sur le coup.

(Paris, Collection particulière.)

Pierre GATIER (Toulon, 1878 - Joigny, 1944)

62 « Le vainqueur de l'air ».

Gravure à la poupée. H. 0,300; L. 0,400. Signée en bas, à droite : **P. Gatier**.

Gatier, artiste abondant et varié dans un genre descriptif, travailla entre autres pour la décoration du premier étage du Palais de l'Air (panneaux relatifs à Ader).

(Paris, Collection particulière.)

André DEVAMBEZ (Paris, 1867-1943)

63 Grandes manœuvres fantaisistes.

T. H. 0,370; L. 0,605.

S.b.d. **André Devambez.**

Les avions ici représentés sont purement imaginaires, mais ils se rapprochent de certains modèles de 1911, ce qui permet de situer le présent tableau aux environs de cette date. Les amusantes figures lilliputiennes sont caractéristiques de ce bel artiste un peu méconnu aujourd'hui, souvent tourné vers les évocations humoristiques.

(Paris, Collection particulière.)

Lucien CAVÉ

64 Issy-les-Moulineaux, Souvenirs de 1911.

Aquarelle sur papier. H. 0,50; L. 0,65. Signé en bas à droite. N° d'inventaire : INV 15.259.

Historique

Réalisé pour une exposition sur l'aéronautique organisée au château de Vincennes en 1911. Acheté au peintre.

(Paris, Musée de l'Air.)

Roger de LA FRESNAYE (Le Mans, 1885 - Grasse, 1925)

65 La conquête de l'air.

Gravure sur bois. H. 0,330; L. 0,270. S.D. b. d. : **R. de La Fresnaye 13.**

Historique

Don de M. Cavailles, 1957. N° d'inventaire : AM 10.429 Gr.

Expositions

Apollinaire, Rome, Palazzo Barberini, 1966.

Œuvres en rapport

La Conquête de l'Air (1913) New York, Metropolitan Museum of Art. Plusieurs études ou répétitions du tableau de New York sont connues : gouache signée et datée 1912, New York coll. J. Seligman en 1945, cf. G. Seligman, **Roger de La Fresnaye**, New York, 1945, p. 32; esquisse dans une collection particulière à Boulogne-Billancourt : cf. **Exposition aéronautique à l'occasion du centenaire de Henri Kapferer**, mairie de Boulogne-Billancourt, 1971; autre étude dans la collection Hahnloser à Berne; dessin au Musée des Beaux-Arts de Grenoble : cf. G. Kueny et G. Viatte, **Catal. des dessins modernes du Musée de Grenoble. Inventaire des collections publiques françaises, n° 8**, Paris, 1963, n° 100; gravure sur bois d'Auguste Chapon, dans **Architectures** publiées sous la direction de Louis Süe et André Mare, éd. de la N.R.F., 1921, cf. J. Lethève et F. Gardey et J. Adhémar, B.N. Estampes, **Inventaire des Fonds français après 1800**, t. XII, Paris, 1963, p. 211, n° 3. Cependant, on notera que Charlotte Mare, l'épouse d'André Mare, cite un autre gra-

veur pour cette planche de la « Conquête de l'air », à savoir Jules Germain (cf. « Souvenirs manuscrits » dans le catalogue de l'exposition **André Mare et la compagnie des arts français (Süe et Mare)**, Strasbourg, 1971.

Cette rare gravure qui manque curieusement dans les collections de la Bibliothèque nationale à Paris, est en relation étroite avec le fameux tableau du même artiste, la **Conquête de l'air** exposée au Salon d'Automne de 1913. Dans la gravure comme dans le tableau, on voit à gauche un dirigeable. On se rappellera utilement les relations d'amitié qui unissaient la famille Kapferer à La Fresnaye : Henri Kapferer, l'un des deux personnages représentés ici, était directeur de la maison de construction aéronautique Nieuport dont les avions s'illustrèrent si brillamment pendant la Première Guerre mondiale, quant à son frère Marcel, c'était aussi un remarquable collectionneur et amateur d'art, notamment d'Odilon Redon (l'admirable pastel du Louvre, le **Boudha**, acquis par Kapferer au Salon d'Automne de 1906 et entré au Louvre en 1971, cf. R. Bacou, « le Boudha de Redon », **Revue du Louvre**, 1971, n° 4-5, repr. couleur, p. 279.

(Paris, Musée National d'Art Moderne.)

Robert DELAUNAY (Paris, 1885 - Montpellier, 1941)

66 **Hommage à Blériot.**

Aquarelle sur papier marouflé. H. 0,78; L. 0,67. S.b.g **R. Delaunay.**

Historique

Don Germaine Henry et Robert Thomas à la Caisse nationale des Monuments Historiques, en 1974; sur la personnalité des donateurs, cf. un article de René Bernard, « La collectionneuse offre ses trésors » dans **Elle**, 8 avril 1974, p. 179-181.

Bibliographie

G. Habasque, **Catalogue de l'œuvre de R. Delaunay**, Paris, 1957, n° 137.

Expositions

Robert Delaunay, Leverkusen, 1956; **Robert et Sonia Delaunay**, Turin, Galeria civica d'arte moderna, 1960; **Les cubistes**, Paris, Musée d'art moderne de la ville de Paris, 1973, additif n° 188; **Collection Germaine Henry-Robert Thomas**, Paris, Hôtel de Sully, 1974, n° 23.

Esquisse ou peut-être réplique de la grande version de format carré du Musée de Bâle. (Nous renvoyons à ce sujet à la notice de D. Marchesseau dans le catalogue de l'exposition de la **Collection Germaine Henry-Robert Thomas**, Paris, 1974.) La présente aquarelle est aussi à rapprocher d'un tableau de Delaunay, **l'Hommage à Blériot** au Musée des Beaux-Arts de Grenoble. L'œuvre peut être datée de la fin 1913 ou du début de 1914 et doit être rapprochée, pour la date comme pour le sujet, de la **Conquête de l'air** de La Fresnaye (1913, New York, Musée d'art moderne).

(Caisse nationale des Monuments Historiques, Coll. G. Henry-R. Thomas, déposée au Musée d'art moderne de la ville de Paris.)

JIM, pseudonyme d'artiste actif en 1915

67 Zeppelins.

Publié dans **Le Mot**, 3 avril 1915, n° 16.

On peut s'étonner que dans une revue d'avant-garde, aussi intelligemment moderniste que **Le Mot**, — elle était dirigée par l'excellent illustrateur et éditeur Paul Iribé qui fit travailler Gleize, Dufy... — les allusions à la guerre aérienne — facile prétexte à de belles illustrations « cubistes ou décoratives » soient si rares. Celle, excellente, de ces Zeppelins — signée de Jim (est-ce Iribé lui-même?) est à ne pas oublier dans un bilan artistique de la guerre de 1914-1918, comme l'ensemble de cette revue mi-patriotique mi-satirique, souvent sabrée par la censure et qui n'eut qu'une existence éphémère.

(Paris, Collection particulière.)

Félix BOUCHOR (Paris, 1853-1937)

68 Le « Vieux Charles ».

B. H. 0,240; L. 0,336.

S.D.b.g **Cachy septembre 1916 / J.-F. Bouchor.**

Provenance

Don de l'artiste.

Guynemer atterrit le 10 septembre 1916 à Cachy (Somme) avec son Spad « Vieux Charles », après avoir remporté sa treizième victoire aérienne. Nous supposons que c'est à cette occasion que Bouchor exécuta son tableau. Bouchor est un des illustrateurs les plus prolifiques et les plus descriptifs — mais certes non l'un des meilleurs! — de la guerre de 1914-1918, travaillant beaucoup pour **l'Illustration**.

(Amiens, Musée de Picardie.)

André DUNOYER DE SEGONZAC (Boussy-Saint-Antoine, 1884-1974)

69 Une escadrille de chasse, 1916.

Plume et aquarelle sur papier. H. 0,260; L. 0,420; S.D.bd. **A. Dunoyer de Segonzac, 1916.** Inscription en bas, à gauche : **Une escadrille de chasse.** N° d'inventaire : Or Fe 488.

Historique

Acquisition 1920.

Expositions

« 1914-1918, Témoignages d'artistes et documents ». **Exposition du Centenaire**, château de Vincennes, 1964; **Œuvre de guerre 1914-1918**, **A. Dunoyer de Segonzac**, Université de Paris, Musée de la Guerre, 1967, n° 227, repr.

Comme pour Friez, et bien d'autres artistes trop peu connus sous cet angle (Léger, André Mare), les croquis de guerre de Segonzac sortent de l'ordinaire et resteront à coup sûr une des plus intéressantes part de leur œuvre.

(Paris, Musée des deux guerres mondiales.)

Othon FRIEZ (Le Havre, 1879 - Paris, 1949)

70 Aviatck D.F.W.

Plume et lavis sur papier. H. 0,250; L. 0,520.

Inscription : **Aviatck. D.F.W.** N° d'inventaire : Or 646.

Historique

Don de la femme du peintre, n° 41.753.

Avion allemand à fuselage, de la guerre 1914-1918. - Joli croquis de reportage opportunément signalé par J.-H. Martin, du Musée d'art moderne, qui pourrait d'abord surprendre chez un des peintres **Fauves** des années 1910. Friez servit dans l'aviation.

(Paris, Musée des deux guerres mondiales.)

Othon FRIEZ (Le Havre, 1879 - Paris, 1949)

71 Le tube. Ecole d'Istres.

B. H. 0,405; L. 0,330. Signé en bas, à gauche. N° d'inventaire : Eb 735.

Historique

Don du peintre, 1920.

(Paris, Musée de l'Armée.)

Othon FRIEZ

72 Pau, aviation.

B. H. 0,270; L. 0,410. Signé et daté en bas à droite : **O.F., Pau, septembre 1917.** N° d'inventaire : Eb 786 (1).

Historique

Don du peintre, 1920.

(Paris, Musée de l'Armée.)

Othon FRIEZ

73 Annamites dans un camp.

T. H. 0,540; L. 0,650. Signé en bas à droite. N° d'inventaire : Eb 834.

Historique

Don du peintre, 1920.

(Paris, Musée de l'Armée.)

Auguste-Claude HEILIGENSTEIN (Saint-Denis, 1891 - ?)

74 « Navarre sur son oiseau rouge... ».

Plume et aquarelle, sur papier. H. 0,370; L. 0,265.

Inscription en bas à gauche : **Navarre sur son oiseau rouge / descend un bêche au dessus / du Mort-Homme, 1916 / Aug. Heiligenstein / Ct pilote aviateur.**

N° d'inventaire : Or PE 757.

Historique

Dépôt de l'Etat, 1932.

Navarre s'illustra pendant la bataille de Verdun, remportant douze victoires aux commandes de son « Bébé » Nieuport : le rôle des chasseurs aériens devient alors de plus en plus important; les raids aériens de Navarre restent avec ceux de Nungesser parmi les plus brillants de la Première Guerre mondiale. Parfois peintre de chevalier comme le prouve cette toile, Heiligenstein était en fait peintre-verrier.

(Paris, Musée des deux guerres mondiales.)

François FLAMENG

75 Départ d'un avion.

Aquarelle sur papier. H. 0,325; L. 0,425. S.b.g. **François Flameng**; daté en bas à droite : **février 1918**. N° d'inventaire : Eb 722.

Historique

Don de M. Deutsch de la Meurthe. Cf. n° suivant.

(Paris, Musée de l'Armée.)

François FLAMENG (Paris, 1856-1923)

76 Champ d'aviation.

Aquarelle sur papier. H. 0,325; L. 0,500. S.b.g. **François Flameng**; daté à droite : **janvier 1918**. N° d'inventaire : Eb 727.

Historique

Don de M. Deutsch de la Meurthe, le célèbre mécène qui créa en 1900 à l'aéro-club de France un grand prix d'aérostation dont le montant de 100 000 francs devait récompenser l'aéronaute qui, parti du parc de l'aéro-club à Saint-Cloud aurait contourné la Tour Eiffel et serait revenu à son point de départ en moins de trente minutes (cf. n° 87). Il offrit encore à l'Etat le dirigeable « Ville-de-Paris », pour remplacer le « Patrie » disparu en mer (1907); enfin, en 1919, Henry Deutsch de la Meurthe créa l'Institut aéronautique de Saint-Cyr et fonda une chaire d'aéronautique au Conservatoire des Arts et Métiers.

François Flameng, encore un de ces illustrateurs réalistes de grande réputation au cours des années 1890-1910, qui furent mobilisés par la guerre de 1914-1918 mais dont on ne saurait dire hélas! qu'ils s'élèvent au-delà du travail descriptif et patriotique.

(Paris, Musée de l'Armée.)

Fernand LÉGER (Argentan, 1880 - Gif-sur-Yvette, 1955)

77 La cocarde.

Gouache sur papier. H. 0,245; L. 0,305. Signé et daté en bas à droite, F.L. / A.16.

Expositions

Fernand Léger, Munich, Haus der Kunst, 1957, n° 158; **Fernand Léger**, Dortmund, Meseum am Ostwall, 1957, n° 61; **Dessins et gouaches de Fernand Léger, 1909-1955**, Paris, Galerie Louise Leiris, 1958, n° 8, repr. **Fernand Léger**, Baden-Baden, Staatliche Kunsthalle, 1967, n° 29, repr. **Fernand Léger**, Paris, Grand-Palais, 1971-1972, n° 285.

Mobilisé pendant la guerre de 1914-1918, Fernand Léger réalisa plusieurs croquis sur le vif dont la présente gouache est un intéressant exemple, d'autant plus important que les dessins de guerre de Léger concernent surtout la guerre des tranchées et la vie des fantassins.

Par son style elliptique et intelligemment allusif, mi-cubiste abstrait mi-réaliste, Léger, comme un La Fresnaye, un Laboureur, un Gleize, apporta l'une des plus heureuses contributions artistiques à l'iconographie de la guerre de 1914-1918, — domaine encore trop peu exploré. On n'en relira qu'avec plus d'intérêt le propre témoignage, très clair, de Léger sur son évolution artistique au cours de ces années doublement cruciales pour lui : « J'ai quitté Paris en plein dans une manière abstraite, époque de libération picturale. Sans transition je me suis trouvé de niveau avec tout le peuple français... Dans le même temps je fus ébloui par une culasse de canon de 75 ouverte en plein soleil, magie de la lumière sur le métal blanc. Il n'en fallut pas moins pour me faire oublier l'art abstrait de 1912-1913. Révolution totale, comme homme et comme peintre. La richesse, la variété, l'humour, la perfection de certains types d'hommes autour de moi, leur sens exact du réel utile et de son application opportune en milieu de ce drame, vie et mort, dans lequel nous étions plongés, plus que cela, des poètes, des inventeurs d'images poétiques journalières — je veux parler de l'argot si mobile, si coloré. Quand j'ai mordu dans cette réalité, l'objet ne m'a plus quitté. » (Cf. catal. Exp. Léger, Paris, 1971, p. VIII).

D'autre part, M. Bauquier nous rappelle qu'en 1937-1938 un aéro-club d'une ville de l'Est de la France commanda un décor à F. Léger et malheureusement la Seconde Guerre mondiale mit fin à ces projets. Le Musée national Fernand Léger de Biot conserve une esquisse de ce projet.

(Collection particulière.)

F. PIRON

78 Silhouettes d'avions.

Crayons de couleur. H. 0,442; L. 0,650. S.b.g. : Lt F. Piron, 1918. N° d'inventaire : Eb 799.

Historique

Don de l'artiste.

L'auteur — un lieutenant aviateur — semble n'avoir été qu'un peintre amateur.

(Paris, Musée de l'Armée.)

Adolphe SOLEAU

79 Avion cherché par les projecteurs ennemis.

Gouache. H. 0,59; L. 0,412; S.b.d. A. Soleau.

Au revers, étiquette : **Avion de bombardement français / cherché par les projecteurs ennemis, par Adolphe Soleau, / observateur bombardier à l'escadrille V 109.** N° d'inventaire : Eb 798.

Historique

Don de l'artiste.

(Paris, Musée de l'Armée.)

André LHOTE (Bordeaux, 1855 - Paris, 1962)

80 La Pallice, manœuvre d'hydravions, voiliers.

Aquarelle. H. 0,358; L. 0,542. S.b.d. **A. Lhote**. N° d'inventaire : Or Fl 11.

Historique

Acquisition, 1918.

Bel exemple de cubisme décoratif des années 1925, où les motifs industriels, les mâts des vieux navires du passé opposés aux modernes hydravions (une des rares représentations de cette variété d'avions) se chargent d'accents cézaniens...

(Paris, Musée des deux guerres mondiales.)

Marcel JEANJEAN (Sète, 1873 - Soisy-sur-Ecole, 1973)

81 « Capotage du Capitaine. »

Aquarelle. H. 0,140; L. 0,220.

S.b.d. : **Marcel Jeanjean**.

Inscription de M. Jeanjean sous l'aquarelle : **Capotage du capitaine...**

Bibliographie

M. Jeanjean, **Sous les cocardes**, Paris, 1920, p. 13.

Historique

Donné par le peintre à M. Hirschauer.

Récemment disparu, Marcel Jeanjean devait être spécialement honoré dans une exposition consacrée à l'aéronautique. Après avoir passé son enfance en Algérie à laquelle il restera très attaché, M. Jeanjean entre en 1913 dans la cavalerie où il est chargé d'une revue illustrée pour entretenir le moral des troupes : le **Canard poilu**, complété par le **Lapin à plumes** et l'**Illustre théâtre du Canard poilu**. Dès 1917, il demande à entrer dans l'armée de l'Air qui sera dès lors la source d'inspiration de ses écrits et dessins : nous citerons : **Sous les cocardes**, **Histoire de la conquête de l'air**, **l'Aviation...**

Jeanjean fut nommé en 1931 « peintre de l'air », après une aventure épique qu'il publie dans **Des ronds dans l'air**, Aurillac, 1967, p. 175-181 : les « peintres de l'air » créés en 1928 par décision du ministre Jacques-Louis Dumesnil furent recrutés parmi les peintres de la marine, ce qui, évidemment, provoqua la colère de ceux qui par goût et par vocation première étaient déjà des peintres d'aviation. En 1931, la nomination de Jeanjean entraîna d'autres et régularisa la situation.

Jeanjean sut néanmoins exercer son talent humoristique tel un Dubout, dans des genres très différents : il illustra entre autres une édition des œuvres de François Villon, **Les Lettres de mon Moulin**, une **Histoire de France...**

Une plaquette éditée à l'occasion de l'exposition Marcel Jeanjean organisée à l'Aéro-Club de France en 1974, retrace la biographie de l'artiste et donne une liste de ses écrits et des ouvrages qu'il a illustrés.

(Paris, Collection particulière.)

Marcel JEANJEAN

82 « Capotage du Caporal. »

Aquarelle. H. 0,140; L. 0,220.

S.b.d. : **Marcel Jeanjean.**

Bibliographie

M. Jeanjean, 1920, p. 13.

Provenance

Cf. n° précédent.

(Paris, Collection particulière.)

Marcel JEANJEAN

83 Avions au-dessus des tranchées.

Aquarelle. H. 0,245; L. 0,365.

S.b.d. : **Marcel Jeanjean.**

(Paris, Musée de l'Air.)

Marcel JEANJEAN

84 Départ d'un concours de ballons.

Aquarelle. H. 0,297; L. 0,452.

S.D.b.g : **Marcel Jeanjean, 1924.**

Inscription sous l'aquarelle : **Départ d'un concours de ballons sur le terrain de l'Aéro-Club de France à Saint-Cloud (1924).**

(Paris, Musée de l'Air.)

Marcel JEANJEAN

85 Bréguet 19 de Costes et Le Brix.

Aquarelle. H. 0,173; L. 0,215. Signé en bas à droite : **Marcel Jeanjean.**

Dédiacé en haut : **A Gaston Decoop, bien fraternellement. Son vieil ami : Marcel Jeanjean.**

Marcel Jeanjean (cf. n° 82) avait préparé une histoire des grands raids aériens. Il s'agit ici du raid de Costes et Le Brix : en 1927, ils réalisèrent un « tour du monde »; partis de Paris, ils gagnèrent les Etats-Unis en passant par l'Amérique du Sud, puis traversèrent le Pacifique en bateau et repartirent en avion de Tokyo à Paris.

(Sceaux, Collection particulière.)

Georges SCOTT (Paris, 1873 - ?)

86 Le Goliath.

Gouache. H. 0,475; L. 0,725.

S.D.b.d. : **Georges Scott, juin 1922.**

Les bimoteurs Farman Goliath, avions de bombardement, furent les premiers à être transformés après la guerre, pour le transport public de passagers. Scott était un peintre militaire fort connu pendant la guerre de 1914-1918, mais son intérêt est surtout documentaire.

(Aéro-Club de France.)

SEM (Goursat dit) (Périgueux, 1863 - Paris, 1934)

87 Caricature de Santos Dumont (1873-1932).

Plume. H. 0,15; L. 0,12.

Inscription au crayon au revers : **Caricature de Sem représentant Santos-Dumont, inventeur de la « Demoiselle », premier avion qui fit du tourisme (1909). Attention, ne pas abîmer, c'est un original.**

Historique

Acquis chez P. Prouté en 1975.

« ... Rien ne manque à la gloire d'un homme qui fut caricaturé par Sem avant d'être de ceux qui méritent d'être statufiés dans n'importe quelle ville du monde... » (**Le Journal**, à la mort de Santos-Dumont, juillet 1932, cité par C. Dollfus et H. Bouché, 1942, p. 183, avec la reproduction de deux caricatures de Santos-Dumont par Sem). Très ami de Santos-Dumont, Sem fit de lui de nombreuses caricatures.

Santos-Dumont fut bien l'inventeur de la « Demoiselle », comme le note l'inscription notée au revers du dessin, mais la « Demoiselle » n'était pas un avion de tourisme, c'était un petit aéroplane à corps de bambou. Malgré sa fragilité, il fut construit et vendu en nombre, surtout pour l'exhibition, et ne donna lieu à aucun accident mortel.

Santos-Dumont avait brillamment remporté en 1901 avec son dirigeable n° 6, le prix Deutsch de la Meurthe qui consistait à faire le parcours Saint-Cloud (le parc de l'Aéro-Club)-Paris (en tournant autour de la Tour Eiffel) en moins de trente minutes.

(Paris, Collection particulière.)

Marcelle CAHN (née à Strasbourg en 1895)

89 Avion, forme aviatique, 1930.

T. H. 0,600; L. 0,735. S.b.d. : **Marcelle Cahn.**

Historique

Collection de l'artiste.

Expositions

Salon des Indépendants 1955.

L'art abstrait, les premières générations, 1910-1939, Musée de Saint-Etienne, 1957, n° 167.

Marcelle Cahn, exposition itinérante organisée par le C.N.A.C. en 1972, repr. p. 22.

Bibliographie

Bernard Ceysson dans le catalogue de l'exposition de 1972, p. 7.

Une des rares œuvres de cette artiste longtemps méconnue du grand public, à figurer dans les musées français (Saint-Etienne grâce à son ancien conservateur Maurice Allemand fit ici office de précurseur dans la « redécouverte » de Marcelle Cahn). La date de 1930 est donnée dans le récent catalogue de l'exposition de 1972. C'est donc une œuvre parfaitement typique de la période « constructiviste » de l'artiste, marquée par le Bauhaus et le De Sijl et mise en valeur dans la fameuse exposition du groupe **Cercle et Carré** organisée à Paris en 1930 où figuraient entre autres Léger, Kandinsky, Arp, Gorin, Seuphor, Pevsner. Des **formes aviatiques de Marcelle Cahn** étaient justement montrées à cette exposition de 1930 : il est très probable qu'il s'agit du présent tableau qui annonce ceux de Hélion et peut être comparé aux productions d'Otto Freundlich : « L'idéalisme latent des manifestes conçoit l'œuvre d'art comme une pure information esthétique ne connotant rien d'autre que son évidence par l'éviction de l'« annotation libertine ou l'émotion » (Michel Seuphor). « **Formes aviatiques** souscrit à cette ambition. » Bernard Ceysson, dans le catalogue de l'exposition de 1972, p. 7.

(Saint-Etienne, Musée d'Art et d'Industrie.)

Jules-Alfred HERVÉ-MATHÉ (Saint-Calais, 1868)

90 Course de ballons.

B. H. 0,390; L. 0,475.

S.b.g : **Hervé-Mathé**.

Il y eut plusieurs concours de ballons organisés au Mans en 1936, il s'agit ici du deuxième qui eut lieu place Quinconce.

(Paris, Collection particulière.)

Robert DELAUNAY

91 Projet pour le Palais de l'Air, 1936.

Aquarelle sur papier entoilé en 1951. H. 0,720; L. 0,830.

Historique

Dès 1935, Robert Delaunay fut pressenti pour participer à la décoration de l'Exposition internationale de 1937 à Paris. Il a conçu et dirigé la réalisation du Palais de l'Air (construit sur l'esplanade des Invalides) et du Palais des Chemins de fer. Donation Delaunay, 1963. N° d'inventaire : AM 2.587 D.

Bibliographie

M. Hoog, **Robert et Sonia Delaunay au Musée national d'Art Moderne**, inventaire des collections nationales, Paris, 1967, n° 59.

Expositions

R. Delaunay, Berne, Kunsthalle, 1951, n° 69, repr.; **R. Delaunay**, Leverkussen, Städtisches Museum Morsbroich, puis Manheil, 1956, n° 78; **Robert Delaunay**, Paris, Musée national d'Art Moderne, 1957, n° 109;

Robert et Sonia Delaunay, Turin, Galleria civica d'Arte Moderna, 1960, n° 59, repr.; **Robert Delaunay**, Hambourg Kunstverein, 1962, n° 61, repr.; **Donation Delaunay**, Paris, Musée du Louvre, 1964, n° 39; **Robert et Sonia Delaunay**, Canada (Ottawa, Montréal, Toronto, Regina, Québec), 1965, n° 58; **Exhibition of drawings and water-colour in France since Matisse**, Dublin, Municipal Gallery of Modern Art, 1967, n° 24.

Comme le note justement Michel Hoog (op. cit.), Robert Delaunay, chargé de la décoration peinte du Palais de l'Air et qui travaillait aussi en étroite collaboration avec les architectes, superpose dans sa composition les deux éléments de décor qu'il s'était réservés : un **rythme circulaire** qui ornera le mur du hall tronconique du Palais de l'Air et la construction décorative constituée d'anneaux, suspendue au centre de ce même hall, cf. n° 94 des photographies du Palais de l'Air en 1937.

On ne peut — en regrettant la disparition de cet ensemble aussi vaste et futuriste, rare réussite d'une commande très officielle — qu'admirer la convergence (et comme une sorte d'équivalence concrète) plastique et symbolique entre les rythmes circulaires chers à Delaunay —; c'est l'une des constantes majeures de son esthétique — et les fluides sérieux, les mouvements des hélices, les spirales des avions...

(Paris, Musée d'Art Moderne de la Ville.)

Sonia DELAUNAY (née en Ukraine en 1885)

92 Projet pour le Palais de l'Air, n° 701.

Gouache sur papier. H. 0,240; L. 0,560. S.D.b.d. : **Sonia Delaunay 36.**

Historique

Esquisse d'un grand panneau réalisé dans le hall du Palais de l'Air de l'Exposition internationale de 1937.

Expositions

Rétrospective Sonia Delaunay, Paris, Musée national d'Art Moderne, 1967-1968, n° 138, repr.; **Sonia Delaunay**, La Rochelle, Musée des Beaux-Arts, 1973, n° 8; **Sonia Delaunay**, Anvers, I.C.C., 1975.

Sonia Delaunay a participé avec son mari aux travaux de décoration du Palais de l'Air. Les trois compositions que nous exposons ici, ont servi pour les grands décors du hall : très librement interprétés, des éléments de mécanique du domaine de l'aviation.

(Paris, Collection Sonia Delaunay.)

Sonia DELAUNAY

93 Projet pour le Palais de l'Air, n° 702.

Gouache sur papier. H. 0,240; L. 0,560. S.D.b.d. : **S. Delaunay 36.**

Historique

Cf. n° précédent.

Expositions

Rétrospective Sonia Delaunay, Paris, Musée national d'Art Moderne, 1967-1968, n° 140; **Sonia Delaunay**, La Rochelle, Musée des Beaux-Arts, 1973, n° 9; **Sonia Delaunay**, Anvers, I.C.C., 1975.

Le tableau de bord d'un avion sert ici de prétexte à un agencement de formes circulaires, chères à Sonia Delaunay et à son mari, cf. n° 67.

(Paris, Collection Sonia Delaunay.)

Sonia DELAUNAY

94 Projet pour le Palais de l'Air, n° 703.

Gouache sur papier. H. 0,240; L. 0,560. S.D.b.d. : S. Delaunay 36.

Historique

Cf. n° précédent.

Expositions

Rétrospective Sonia Delaunay, Paris, Musée national d'Art Moderne, 1967-1968, n° 139; **Sonia Delaunay**, La Rochelle, Musée des Beaux-Arts, 1973, n° 10; **Sonia Delaunay**, Anvers, I.C.C., 1975.

(Paris, Collection Sonia Delaunay.)

95 Photographies du Palais de l'Air, 1937.

(Paris, Collection Sonia Delaunay.)

Jacques VILLON (Gaston Duchamp, dit Jacques) (Damville, 1875 - Puteaux, 1963)

96 Hélices.

T. H. 1,06; L. 1,90. S.D.b.d. : Jacques Villon 1937.

Historique

Don du peintre aux enfants d'André Mare, le célèbre peintre et décorateur des années 1925. Sur la personnalité d'André Mare, cf. le catalogue de l'exposition **André Mare et la compagnie des arts français**, Strasbourg, 1971.

Les familles Duchamp et Mare étaient très liées et le présent tableau, resté inédit est d'une origine familiale fort intéressante à relever. D'un style « circulaire » et rythmique si proche de celui de Delaunay, il doit être mis en rapport avec les travaux de J. Villon pour le Palais de l'Air, en 1937.

Dès les années 1912, l'artiste avait puisé son inspiration dans l'aéronautique; en 1937, il devait peindre à son tour une **Conquête de l'air**, aujourd'hui non localisée; plus tard, Villon dessinera même une affiche pour Air France.

(Paris, Collection Mare-Vène.)

Geo HAM

97 Bloc de chasse, 1940.

Aquarelle et gouache sur papier. H. 0,55; L. 0,80. S.b.d. : **Geo Ham.**
N° d'inventaire : INV 16.041.

Historique

Don de M^{me} Hamel.

L'illustrateur bien connu des événements de la Seconde Guerre mondiale représente ici, un avion de chasse français passant au-dessus des avions bombardiers allemands qu'il vient de toucher.

(Paris, Musée de l'Air.)

98

Nous exposons sous ce numéro une série d'affiches présentées par le Musée d'Air-France. Une première série met en évidence la généalogie de cette compagnie, une deuxième retrace l'histoire de « l'avion dans l'affiche », une troisième enfin, entrée au Musée grâce au don généreux du colonel Pierre Mariage (1974) est une intéressante suite d'affiches de Georges Villa.

(Paris, Musée Air France.)

OBJETS

Dès 1783, parallèlement à la peinture et aux arts graphiques, la vogue des ballons s'exprime dans les objets d'arts et les arts mineurs. Les premières expériences ayant eu lieu dans la seconde moitié de l'année 1783, il semble bien que cette fin d'année 1783 fut pour les fabricants parisiens et provinciaux d'éventails, faïences, tabatières, pendules et autres petits objets, une période d'effarante activité. Le motif « au ballon », suivant l'expression de l'époque se retrouve partout; à cette date, l'événement le plus représenté est l'ascension de Charles et Robert, du 1^{er} décembre 1783. Nous exposons ici quelques exemples d'objets « au ballon » : des faïences dont le Musée Carnavalet possède une très importante collection — malheureusement pour une grande partie en réserve —.

Nous n'avons pas précisé dans les notices les dimensions des assiettes, pratiquement toutes identiques (0,25 à 0,23 m de diamètre), seules les assiettes de Moustier sont plus grandes (0,24 à 0,26 m); des éventails, des pendules...

Nous gardons pour les objets du XIX^e siècle la formule « au ballon », car ces objets ne font que suivre après tout l'évolution de la tradition née au XVIII^e siècle.

XVIII^e SIÈCLE

FRANCE, XVIII^e SIÈCLE

ÉVENTAILS

99 Eventail.

Soie peinte, ornée de broderies et de paillettes de cuivre; monture en ivoire et cuivre argenté. H. 0,27. N° d'inventaire : INV 11.113.

Historique

Collection Gaston Tissandier (cf. n° 4).

(Paris, Musée de l'Air.)

100 Eventail « au ballon ».

Soie, peinte à la gouache et ornée de paillettes de cuivre; monture en os avec appliques en cuivre argenté « au ballon ». H. 0,285.

L'éventail orné d'une scène galante entourée de deux ballons, est surtout remarquable pour sa monture au ballon, très finement travaillée.

(Paris, Collection particulière.)

101 Eventail.

Papier aquarellé; monture d'ivoire avec applications de cuivre argenté. H. 0,26. N° d'inventaire : INV 11.114.

Historique

Collection Gaston Tissandier (cf. n° 4).

(Paris, Musée de l'Air.)

102 Eventail.

Papier, peint à l'aquarelle et orné de paillettes de cuivre, monture en bois. H. 0,28.

Les scènes du recto rappellent la célèbre ascension de Charles et Robert, le 1^{er} décembre 1783 : au centre, le départ au-dessus des Tuileries; à gauche, l'arrivée à Nesles, où les aéronautes atterrirent sans encombre deux heures cinq minutes après leur départ de Paris; à droite, le second départ de Charles, à Nesles. Au verso, chanson « au ballon » : « Voyage historique du globe ».

(Paris, Collection particulière.)

103 Eventail.

Papier, orné d'une reproduction chromolithographique. H. 0,275.

Le recto montre le ballon, le **Suffren** entouré de personnages, et porte l'inscription : **Ballon nantais enlevé par MM. Couar et Mouchette le 14 juin 1784.** Au verso : la marque **Fabrique de Boffée et Biget, rue Bourg-l'Abbé à Paris.**

Nous savons par l'inscription, qu'il s'agit du « Suffren » (cf. n° 16) bien que le ballon ici représenté soit celui de Charles et Robert (cf. n° 10) dont nous reconnaissons le cercle et les fuseaux. La femme, sur la gauche, habillée « au ballon » est la **Coquette Physicienne** (cf. n° 26).

(Musées départementaux de Loire-Atlantique.)

FAIENCES AU GRAND FEU

Manufacture de Nevers

104 Assiette

Faïence de Nevers.

(Paris, Collection particulière.)

105 Assiette.

Le ballon de Charles et Robert est ici commenté par l'inscription : « Adieu ».

(Paris, Collection particulière.)

106 Assiette.

Le motif représente le ballon de Charles et Robert au-dessus des Tuileries (cf. n° 10).

(Paris, Collection particulière.)

107 Assiette.

N° l'inventaire : C 987.

(Paris, Musée Carnavalet.)

108 Assiette.

N° d'inventaire : C 989

(Paris, Musée Carnavalet.)

109 Assiette

N° d'inventaire : C 1.026 bis.

(Paris, Musée Carnavalet.)

110 Assiette

N° d'inventaire : C 1.027.

(Paris, Musée Carnavalet.)

111 Saladier.

N° d'inventaire : C 1.010 bis.

(Paris, Musée Carnavalet.)

112 Bidet « au ballon ».

L. 0,445; H. 0,115.

Le motif est ici encore le ballon de Charles et Robert, sous lequel est inscrit « adieu ». Cette mise en page se retrouve sur de nombreux objets divers et assiettes (cf. n° 10).

(Paris, Collection particulière.)

Manufacture de Nevers ou Ancy-le-Franc

113 Assiette.

N° d'inventaire : 1.017.

Notons ici que le ballon représenté est celui de Blanchard (cf. n° 15).

(Paris, Musée Carnavalet.)

Manufacture indéterminée : influence nivernaise?

114 Assiette.

N° d'inventaire : C 1.045 bis.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Manufacture de l'est de la France

115 Assiette.

Faïence.

Le ballon de Charles et Robert (cf. n° 10) est ici agrémenté de l'inscription « Bon voyage ».

(Paris, Collection particulière.)

Manufacture de Lille

116 Pichet à bière.

Faïence. H. 0,25.

Le motif représenté est l'aérostat de Charles et Robert, motif le plus répandu sur les objets « au ballon » (cf. n° 10).

(Paris, Collection particulière.)

Manufacture de Lille (?)

117 Assiette.

N° d'inventaire : C 1.264.

Intéressant exemple d'objet « au ballon » décoré d'une montgolfière, aérostat beaucoup moins représenté sur les faïences que le ballon de Charles et Robert.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Manufacture de Moustier

118 Assiette.

N° d'inventaire : C 1.227.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Manufacture de Desvres

119 Assiette « au ballon ».

Faïence.

Le motif est le ballon de Charles et Robert (cf. n° 10).

(Paris, Collection particulière.)

PORCELAINE

Manufacture indéterminée

120 Cafetière « au ballon ».

H. 0,25.

Cette amusante cafetière, en porcelaine imitant le blanc de Chine a la forme d'un aérostat portant sa nacelle.

(Paris, Collection particulière.)

PENDULE

121 Pendule « à la Charlière ».

Marbre blanc et bronze doré. H. 0,480. Le cadran est signé **Cronier à Paris**. N° d'inventaire : INV 11.310.

Historique

Collection Gaston Tissandier (cf. n° 4).

Comme son nom l'indique, l'aérostat ici représenté est celui bien connu de Charles (cf. n° 10).

(Paris, Musée de l'Air.)

OBJETS DIVERS

122 Toile de Jouy-en-Josas, 1784.

Toile imprimée. H. 1,65; L. 0,75. N° d'inventaire : 53.171.

Historique

Acquisition 1953.

(Sceaux, Musée de l'Île-de-France.)

123 Bonbonnière.

Boîte vernie avec miniature sur ivoire. Diam. 0,079. N° d'inventaire : INV 11.087.

Historique

Collection Léon Barthou; aéronaute amateur qui possédait une très importante collection d'objets « au ballon ».

Intéressante illustration de l'utilisation des ballons captifs à la bataille de Fleurus (1794). L'aérostat ici représenté est l'**Entreprenant**.

(Paris, Musée de l'Air.)

124 Tabatière.

Poudre d'écaille et miniature représentant l'ascension de Charles et Roger (1^{er} décembre 1783) avec l'inscription « Bon voyage ». Intérieur en écaille.

Diam. 0,065; miniature : H. 0,027; L. 0,022.

(Paris, Collection particulière.)

125 Tabatière.

Écaille avec applications d'or.
Diam. 0,06.

Le ballon ici représenté est celui du 19 septembre 1784 : les frères Robert, coupant en deux le ballon de 1783, et réunissant les deux moitiés par une partie cylindrique, fabriquèrent un dirigeable. La nacelle portait cinq rames-parasols qui devaient assurer la direction de l'engin. Partis des Tuileries avec leur beau-frère Colin-Hullin, les frères Robert atterrirent après six heures quarante minutes de voyage à Beuvry, près d'Arras. Les rames avaient permis à l'aérostat de dévier par rapport à l'axe du vent et de dessiner un trajet en forme d'ellipse.

(Paris, Collection particulière.)

126 Tabatière.

Ivoire avec sujet en verre gravé dans un cadre en or; intérieur en écaille.
Diam. 0,080; sujet : diam. 0,047.

Nous retrouvons encore, la plus répandue des illustrations d'objets « au ballon » : le départ de Charles et Robert au-dessus des Tuileries le 1^{er} décembre 1783 (cf. n° 10).

(Paris, Collection particulière.)

127 Tabatière.

Ivoire avec miniature représentant le ballon de Blanchard au-dessus de l'École militaire, le 2 mars 1784.

Intérieur en écaille.

Diam. 0,078; diam. de la miniature 0,057; sur cette ascension (cf. n° 15).

(Paris, Collection particulière.)

128 Bouton « au ballon ».

Miniature montée sur argent doré. Diam. 0,030.

Provenance

Coll. Parenteau, Nantes.

Bibliographie

H.P. de Lisle du Dreneuc, P. Soufflard et l'abbé G. Durville, **catalogue du Musée archéologique de Nantes**, Nantes, 1903, p. 128, n° 323.

L'inscription **Couard et Mouchette, 14 juin 1784** que porte la miniature, se rapporte à la fameuse ascension du ballon nantais « le Suffren » (cf. n° 16) à l'occasion de laquelle cette miniature a été fabriquée.

(Musées départementaux de Loire-Atlantique.)

129 Couteau-fourchette de voyage « au ballon ».

Os.
L. 0,12.

(Paris, Collection particulière.)

ANGLETERRE, XVIII^e SIÈCLE

Faïence de Lambeth

130 Assiette.

Le motif représente le ballon de Lunardi dans un paysage. Ici en camaïeu bleu, la même composition se trouve aussi en polychromes divers.

(Paris, Collection particulière.)

Fabrique de Chelsea ou Battersea

131 Poignée d'un meuble-cabinet.

Email et cuivre.

Ovale. H. 0,04; L. 0,03; inscription : **Air Balloon.**

(Paris, Collection particulière.)

XIX^e SIÈCLE

France, XIX^e siècle

FAIENCE FINE

Manufacture de Choisy-le-Roi

132 Plat du Géant.

Faïence fine de Choisy-le-Roi. Ovale.

Peut-être le « Géant » reproduit sur ce plat est-il d'Albert Tissandier dont on sait que certains dessins du ballon de Nadar furent reproduits sur des faïences.

(Paris, Musée Carnavalet.)

Manufacture de Créteil

133 Plat de l'aérostat de Javel.

N^o d'inventaire : C 130.

Faïence fine de Créteil.

Œuvres en rapport

Dessin de L. Chays à la Bibliothèque nationale, recueil Ib 2, fol.

Gravure de Le Vachez, signalée par le général Mondin qui n'en reconnaît qu'une reproduction photographique (et dont la Bibliothèque nationale ne possède pas d'exemplaire).

Construit par Alban et Vallet, directeurs d'une manufacture de produits chimiques à Javel, en 1785, le **Comte d'Artois** faisait des ascensions captives payantes destinées à offrir aux souscripteurs la faculté d'effectuer des ascensions libres. Les rames à palettes et l'hélice qui équipaient la nacelle permirent aux navigateurs d'obtenir d'appréciables manœuvres dans le lit du vent.

(Paris, Musée Carnavalet.)

135 Bouteille en forme de ballon.

Verre blanc moulé; datée sur le ballon 1878.
H. 0,25.

Exemplaire typique de la production d'objets d'art populaire réalisée dans les ateliers parisiens à la gloire du ballon captif de Giffard de l'Exposition de 1878.

(Paris, Collection particulière.)

136 Bouteille en forme de ballon.

Verre bleu moulé; datée sur le ballon 1878.
H. 0,25

(Cf. n° précédent.)

(Paris, Collection particulière.)

137 Cave à liqueur en forme de ballon.

Verre rose, pointillé de blanc; monture en cuivre.

Six petits verres à liqueur s'accrochent à la monture (deux manquent).
H. 0,35.

Intéressant exemple de la permanence de la mode des objets « au ballon » à la fin du XIX^e.

(Paris, Collection particulière.)

138 Pendule « au ballon ».

Bronze et cuivre. H. 0,675; L. 0,255.

(Paris, Musée de l'Air.)

Angleterre, XIX^e siècle

139 Tissus « au ballon ».

Coton imprimé.

Le ballon représenté est celui de James Sadler, qui débuta à Oxford le 4 octobre 1784 et poursuivit sa carrière jusqu'en 1815.

(Paris, Collection particulière.)

XX^e SIÈCLE

France, XX^e siècle

140 Dentelle 1900.

Fil noir. H. 0,45; L. 0,80. Date tissée dans la dentelle : 1900.

Cette dentelle a sans doute été réalisée à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900; y sont figurées les deux célèbres inventions: le chemin de fer et l'aérostat.

(Paris, Collection particulière.)

141 Pendule Blériot.

Cuivre. H. 0,23; L. 0,32. N^o d'inventaire : INV 11.231.

(Paris, Musée de l'Air.)

142 Pendule « Soleil ».

H. 0,57.

Amusante exemple de pendule « au ballon » 1930, réalisée dans le carter d'un moteur d'avion Clerget.

(Paris, Musée de l'Air.)

DOCUMENTS

Nous tenons ici à remercier l'O.N.E.R.A. de nous avoir si aimablement communiqué les tirages de ses travaux; les photographies de Nadar qui ont servi à illustrer les notices de ces **documents**, proviennent du fonds Nadar (clichés originaux) conservés aux Archives photographiques de la Direction de l'Architecture (Secrétariat d'Etat à la Culture). Nous remercions le Service photographique de la Caisse des monuments historiques de nous avoir exécuté les tirages Nadar. Nous remercions enfin les laboratoires Hamelle de leur efficace collaboration, à l'occasion de cette exposition.

VICTOR HUGO ET L'AEROSTATION

Victor Hugo (1802-1835)

A propos d'aérostation, on ne saurait oublier Victor Hugo qui partageait avec ses contemporains l'enthousiasme pour les progrès de la navigation aérienne. Il écrivit un merveilleux poème sur les aérostats, **Plein Ciel**, cité en partie dans les textes du début du présent catalogue et en 1863, il prit à cœur de défendre Nadar, ruiné par la catastrophe du **Géant** (cf. n° 44). L'aéronaute lui avait suggéré d'écrire une lettre ouverte pour persuader le public que l'accident du **Géant** n'avait pas mis un terme aux recherches pour la navigation aérienne. Victor Hugo écrivit une très longue épître, terminée en janvier 1864 qui pose bien le problème tant débattu alors du « plus lourd que l'air » :

« ... Soit. Votre bruit a été bon. Grâce au « vacarme » qu'a fait le **Géant**, le problème est à cette heure admirablement posé. La solution approche évidemment. La navigation aérienne est mise par vous en demeure de décider entre deux procédés : l'ancien navire, le ballon; le nouveau navire, l'hélicoptère.

Le ballon est plus léger que l'air; l'hélicoptère est plus lourd.

De quoi s'agit-il?

De s'élever dans l'air, de s'y maintenir, de redescendre n'importe où ni comment?

Le ballon suffit.

D'aller et venir dans l'air, de s'y diriger, d'avancer et de reculer de descendre ici

ou là, d'y voyager, d'y être le maître?

Le ballon ne suffit plus.

L'hélicoptère s'offre.

Comment choisir? comment se déterminer entre les deux appareils?

On n'a qu'à lever les yeux.

Qui que vous soyez lisez ceci, levez la tête, qu'est-ce que vous voyez? Des nuages et des oiseaux. Eh bien, ce sont les deux systèmes en pleine fonction. Ils sont en présence. Ils sont là qui travaillent au-dessus de vous. Comparez-les. Le nuage, c'est le ballon. L'oiseau, c'est l'hélicoptère.

On le voit, le problème est renversé. La navigation aérienne est presque l'inverse de la navigation marine. L'assimilation du navire de l'air au navire de l'eau est donc absurde. Si l'aéroscape persiste dans cette absurdité, s'il veut rester ballon et se diriger, s'il s'obstine à imiter le vaisseau et à être plus léger que l'air, de même que le vaisseau est plus léger que l'eau, en ce cas qu'il fasse comme le vaisseau, qu'il aille flotter dessus, qu'il prenne le pari de voguer, non dans l'air, mais sur l'air, qu'il monte jusqu'à la surface de l'atmosphère, si l'atmosphère, ce qui est peu probable, a une surface; là, il trouvera deux milieux et deux densités, l'atmosphère, et ce que nous nommons l'éther; et alors voici ce qui arrivera : l'aéroscape, au contraire du vaisseau, ayant au-dessus de lui le milieu irrespirable et au-dessous de lui le milieu respirable, les hommes devront être la tête en bas et les pieds en l'air... »

Le manuscrit de cette lettre a été donné par Nadar à la Maison de Victor Hugo (à Paris). Le poète proposa même à Nadar l'ouverture d'une souscription mais l'aéronaute s'opposa violemment à ce projet : « Au

nom du ciel... ne faites rien de ceci. A cette heure qu'il est, je suis à peu près ruiné en l'air et à peu près ruiné sur la terre; vous me déshonoreriez donc et l'on m'accuserait de faire « chanter l'humanité » à mon bénéfice!... Je ne suis pas mort encore, et d'enfance, je suis habitué aux luttes. Laissez-moi cet espoir et cette consolation de gagner seulement la première bataille — je ne l'aurai pas volé — et c'est moi alors qui viendrai à vous pour vous dire « marchons ensemble ». » (Cité par J. Prinnet et A. Dilasser, **Nadar**, Paris, 1863, p. 156.)

En 1870, un aérostat nommé **Victor Hugo** servit à lancer aux Parisiens l'appel de l'écrivain aux Allemands et aux Français (cf. n° 48).

En 1878, enfin, Victor Hugo voulut faire une ascension dans le ballon captif de Giffard (cf. n° 55) que R. Lesclide rapporte dans **Propos de table de Victor Hugo**, Paris, 1885, p. 152-154; « Victor Hugo se retient au bord du balcon (sic - pour la nacelle) et s'enivre de grand air... »

MAREY ET LE MOUVEMENT

Etienne-Jules Marey (1830-1904)

Passionné de mécanique et rêvant d'être ingénieur, Marey fut contraint par son père à faire ses études de médecine. Reçu premier au concours de l'Internat des Hôpitaux de Paris, en 1854, avec sa thèse, **Recherches sur la circulation du sang à l'état physiologique et dans les maladies**, ce remarquable travail le rendit tout de suite célèbre dans le milieu médical. Marey ne semble pas avoir exercé la médecine, trop absorbé par ses recherches sur le mouvement poursuivies avec ténacité tout au long de son existence. Ses travaux sur la décomposition du mouvement au moyen de la photographie d'abord, puis de la chronophotographie grâce à l'invention du fusil chronophotographique, restent très importants. Cette technique mise au point dès 1882 et améliorée en 1889-1890 par l'utilisation de bandes sensibles en celluloïd se déplaçant par intermittence devant l'objectif au moyen de perforations latérales, lui permit d'obtenir de très belles images du mouvement. Dès 1890, à Naples où il travaillait fréquemment, il tourne le premier film qui ait jamais existé : « le mouvement d'une vague frappant les rochers » dont une copie est conservée au musée de Beaune (Côte d'Or).

Ses études sur la « locomotion aérienne » qui visualisèrent la décomposition du vol des oiseaux et des insectes sont capitales (cf. à ce sujet, Marey, **le Mouvement**, Paris, 1890). L'intérêt qu'il portait au vol du « plus lourd que l'air » le conduisit à des études expérimentales d'aérodynamique. Il appliqua le « principe du mouvement relatif », alors discuté, mais universellement admis de nos jours et sur la validité duquel reposent les recherches aérodynamiques dans les souffleries (le terme **soufflerie aérodynamique** figure dans son livre **le Vol des oiseaux**, Paris, 1894, p. 218). Marey qui voulait toujours avant de mesurer, analyser et voir, construisit en 1900, une petite soufflerie de visualisation dans laquelle l'écoulement était rendu visible par l'émission de filets de fumée : il obtint de superbes photographies de spectres d'écoulement dont nous montrons quelques exemples dans la présente exposition. Il fut indéniablement le précurseur de cette méthode de visualisation encore utilisée de nos jours dans les souffleries à moyenne vitesse.

Marey avait également visualisé l'écoulement de l'eau autour d'un corps plongé dans un canal hydrodynamique, au moyen de petites perles en suspension dans l'eau (1893). Une telle méthode reprise sous différentes formes est encore mise à profit de nos jours : nous exposons ici des photographies réalisées par l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (O.N.E.R.A.), qui présentent une frappante valeur artistique et qui méritent d'être considérées comme des œuvres d'art de notre époque.

Marey mourut trop tôt pour connaître les progrès de l'aviation à l'avenir de laquelle il croyait fermement, et qu'il a bien servie par ses différents travaux.

Sur Marey et l'aérodynamique, on consultera : P. Noguès, **Recherches expérimentales de Marey sur le mouvement dans l'air et dans l'eau**, Paris, Publication scientifique et technique du ministère de l'Air, 1933, et

P. Rebuffet, « Marey aérodynamicien », dans **Mémoires de la Société d'Archéologie de Beaune**, t. LVII, 1973-1974, p. 21, communication présentée au Congrès de l'Association bourguignonne des Sociétés savantes à l'occasion du congrès « Marey », Beaune, mai 1974. Nous tenons ici à remercier particulièrement l'O.N.E.R.A. et M. P. Rebuffet de leur efficace contribution à notre exposition.

NADAR AERONAUTE

Félix Tournachon dit Nadar (1820-1910)

Dernier descendant de la bohème romantique, Nadar, l'un des plus fameux caricaturistes du XIX^e siècle mais plus encore un très grand photographe fut aussi un aéroplane fervent. Doué d'un vibrant enthousiasme désintéressé qui lui faisait nier tous les obstacles (cf. sa trop noble réponse à l'offre de Victor Hugo, dans **Documents**, « Victor Hugo et l'aérostation »), Nadar devint pendant quelques années sous le Second Empire, un véritable apôtre des voyages et des expériences aéronautiques. Sorte de prophète et de héraut des temps modernes, à l'image même de ses étourdissantes caricatures pleines de verve, Nadar sut le premier réunir et combiner avec une stupéfiante efficacité deux des grandes inventions de son époque : l'aérostation (il est vrai que les premiers ballons datent de la fin du XVIII^e, mais leur utilisation à des fins vraiment scientifiques datent du XIX^e) et la photographie. Dès 1858, Nadar réalise au-dessus de Bièvres les premières photographies aériennes qui aient jamais été faites; en 1868, il photographie Paris en ballon, vue panoramique saisissante (l'idée est familière à l'époque, cf. le panorama peint par Victor Navlet en 1855 : **Vue de Paris, prise d'un ballon**, Réserves du Louvre) dont nous exposons ici un agrandissement.

D'autre part, les photos prises par Nadar de certains événements aérostatiques, sont d'une importance capitale : l'illustration complétant et servant l'histoire. Nous en exposons quelques exemples : le **Neptune**, place Saint-Pierre à Montmartre, qui fut le premier ballon à quitter Paris assiégé le 23 septembre 1870, provoquant une violente colère de Bismarck; les différentes étapes de gonflement du **Michel-le-Brave**, construit par Jules Dufour dit Duruof pour l'entrepreneur de spectacle Wilmot; le **Commandant-Rivière** des frères Tissandier (1884), ballon de tourisme qui promena d'illustres personnages parmi lesquels, Jules Verne, G. Masson, l'éditeur de la **Nature**, etc. et dont Gaston Tissandier raconte les ascensions dans **Histoire de mes ascensions**, Paris); enfin, le **Géant**, son inoubliable ballon, construit par les frères Godard. C'est pour trouver les ressources nécessaires à la construction d'un moteur qui devait résoudre les problèmes du « plus lourd que l'air » que Nadar entreprit la construction de ce ballon dont les ascensions publiques devaient fournir des bénéfices. Ce but, il le poursuivait avec Ponton d'Amécourt et Gabriel de la Landelle avec qui il avait fondé la **Société d'encouragement pour la navigation aérienne**. Nadar fonde alors à ses frais la revue **L'Aéronaute** et réussit à intéresser de nombreuses personnalités à son entreprise : Victor Hugo, Offenbach, Alfred Stevens, Alexandre Dumas, Hector Malot, George Sand, Emile de Girardin, Edmond About, Jules Verne...

Le **Géant** fit une première ascension publique le 9 octobre 1863 mais dut s'arrêter prématurément à Meaux; il repartit le 18 octobre emmenant M. et M^{me} Nadar, Yon, Louis et Jules Godard, etc., en tout neuf personnes. Après 600 km de voyage paisible, il atterrit en Hanovre où il subit un terrible trainage de 16 km (cf. n^o 44); plusieurs passagers furent grièvement blessés et l'Europe entière fut saisie d'une immense émotion.

Mais Nadar ne se découragea pas, il demanda à Victor Hugo de lui écrire une lettre « publique » pour que l'on sache qu'il continuait son entreprise (cf. **Documents**, Victor Hugo et l'aérostation). Mais l'affaire avait été désastreuse et malgré quelques ascensions en province et à l'étranger, les événements de 1870 aidant, la grande aventure du **Géant** n'eut pas de suite.

En 1870, Nadar joue encore un rôle important dans l'histoire aérostatique, en créant avec Camille Legrand dit Dartois et Duruof une compagnie d'aérostiers militaires dont nous savons l'importance. La paix revenue, Nadar abandonna ses projets « aéronautiques » et se consacra uniquement à la photographie.

JULES VERNE ET LE REVE D'AVIATION

Jules Verne (1828-1905)

Jules Verne n'eut rien d'un inventeur, mais son imagination a développé prophétiquement les applications des inventions scientifiques de son temps qu'il connaissait merveilleusement et sur lesquelles il se documentait avec un sérieux qui nous étonne et nous fascine encore.

Bien qu'il n'ait fait que quelques ascensions dans sa vie : en 1873 à Amiens avec Eugène Godard (cf. n° 46), en 1884 avec le **Commandant-Rivière** des frères Tissandier, il raconte fréquemment des voyages en ballon, se complaisant dans l'énumération de détails précis, s'appuyant sur des faits absolument authentiques, selon sa fameuse méthode scientifico-pédagogique :

« On a tenté, souvent, messieurs, de s'élever ou de descendre à volonté sans perdre le gaz ou le lest d'un ballon. Un aéronaute français, M. Meusnier, voulait atteindre ce but en comprimant l'air dans une capacité intérieure... » (**Cinq semaines en ballon**, p. 45.)

« C'était un curieux spectacle que celui des masses agglomérées en ce moment au-dessous de la nacelle; elles roulaient les unes sur les autres et se confondaient dans un éclat magnifique en réfléchissant les rayons du soleil. Le **Victoria** atteignit une hauteur de quatre mille pieds. Le thermomètre indiquait une certaine baisse de température... » (op. cit., p. 66).

Jules Verne adhéra à la **Société d'encouragement pour la navigation aérienne** (cf. **documents** : Nadar aéronaute) et il a dépeint la personnalité de Nadar sous l'anagramme Ardan (Nadar = Ardan). C'est avec un sujet aérostatique : **Un drame dans les airs**, paru en feuilleton vers 1851, que Jules Verne fit ses débuts dans les lettres. Des ballons figurent encore mais incidemment dans **Hector Servadac** et **l'île mystérieuse**. L'aviation n'apparaît que très tardivement dans l'œuvre de Jules Verne, son principal roman à cet égard est **Robur le conquérant**.

Enfin et surtout, ce n'est peut-être pas un hasard si ces populaires éditions illustrées de Jules Verne chez Hetzel — qui n'en a lu chez ses grands-parents avant qu'elles ne deviennent la proie du négoce et de la spéculation! — débutèrent par « Cinq semaines en ballon » (1863).

De fait, les sujets aériens semblent avoir excité l'imagination et la fantaisie créatrice sinon visionnaire de Jules Verne : ainsi dans presque tous ses romans il finit par glisser des rêves d'engins et de voyages aériens. Son voyage vers la lune est une anticipation, bien connue, mais quelle surprenante invention, quelle fantastique objet que l'énorme vaisseau volant à 37 mâts qui portait Robur le conquérant à travers l'atmosphère! Avec Jules Verne on assiste à une saisissante et sans doute unique rencontre entre le texte littéraire et les fictions réalistes d'artistes illustrateurs qui accèdent à la grandeur du rêve, tel Riou, l'un des meilleurs (tout comme Chiffart dialoguant avec Victor Hugo) ou Montaut, beaux cas de talents méconnus poussés au-delà d'eux-mêmes. A dessein nous avons donc reproduit en les agrandissant quelques-unes de ces illustrations tirées de Jules Verne : leur place dans l'histoire de l'art comme dans celle de l'aérostation est égale!

PLANCHES



*Dédié à Messieurs Charles et Robert par leur très humble et très
obéissant Serviteur Haigou*

*Comme de l'oiseau qui porte le tonnerre,
Charles d'un vol audacieux
S'élance dans les airs, et de daignent l'atour,
Il va s'élever au rang des Dieux.
Des Zéphirs la troupe légère
L'empresse autour de son char triomphant.
Mais tandis qu'il parcourt les champs de la lumière,
Le Dieu du jour l'appescevant
Soudain s'arrête, et d'Héraclès
reconnoissant le disciple tant;*

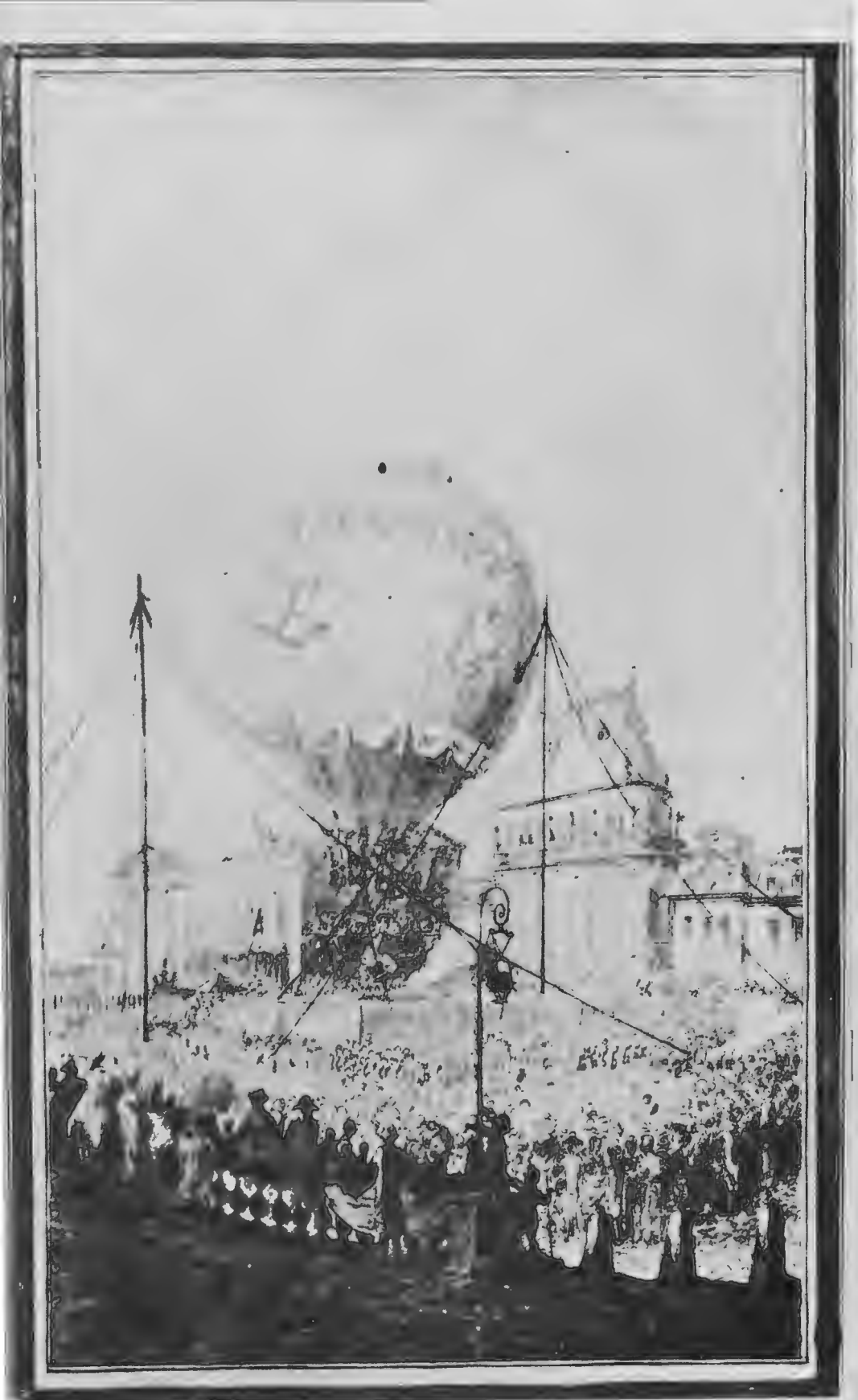
*pour s'en aller, sur l'aile d'argent
leur vole à jamais.
Il dit, et détachant son brillant diadème,
Sur la tête de Charles il le pose lui-même.
La Renommée alors chante de toutes parts
Le triomphe de Charles et celui des beaux arts,
et tandis que la gloire
grave son nom au temple de mémoire,
Le mortel se termine parage avec les Dieux
L'hommage de la terre et l'empire des cieux.*



2

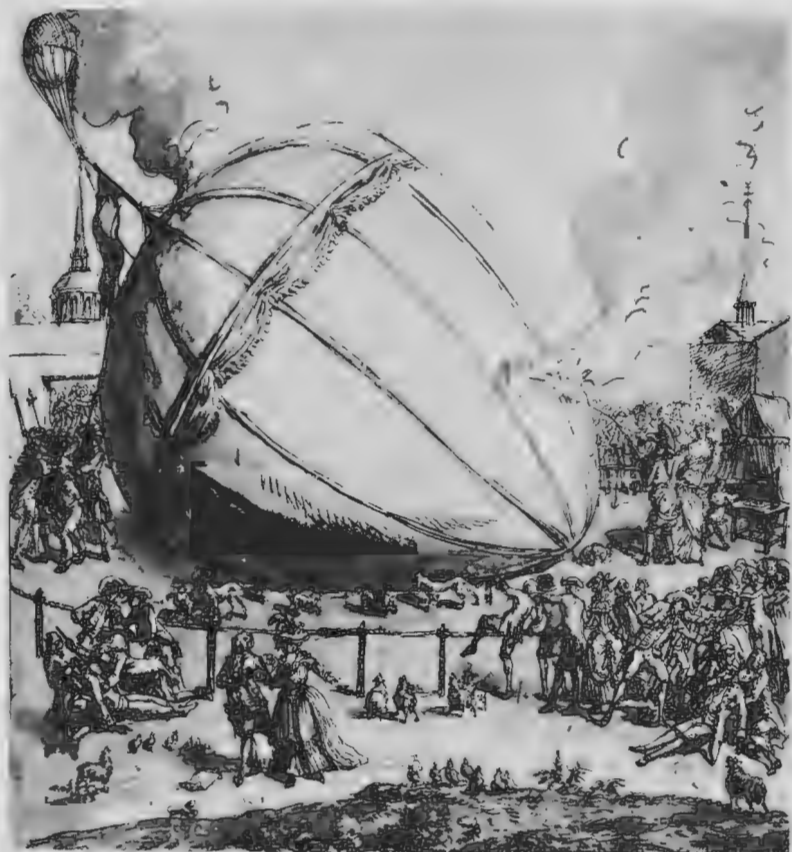


1

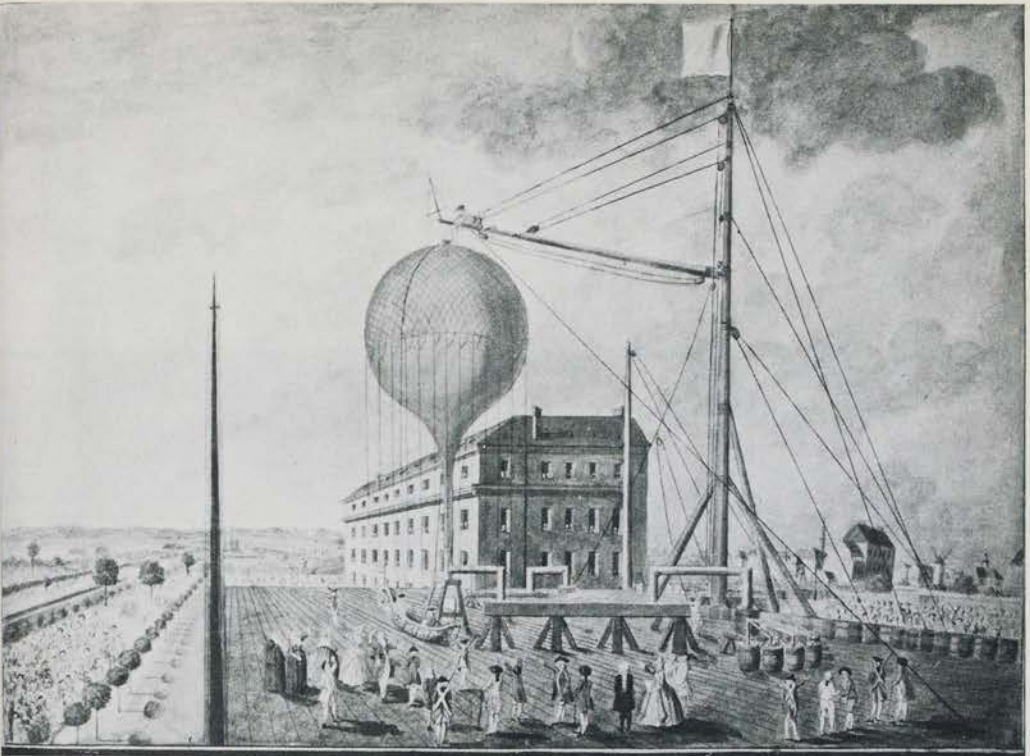




19



17

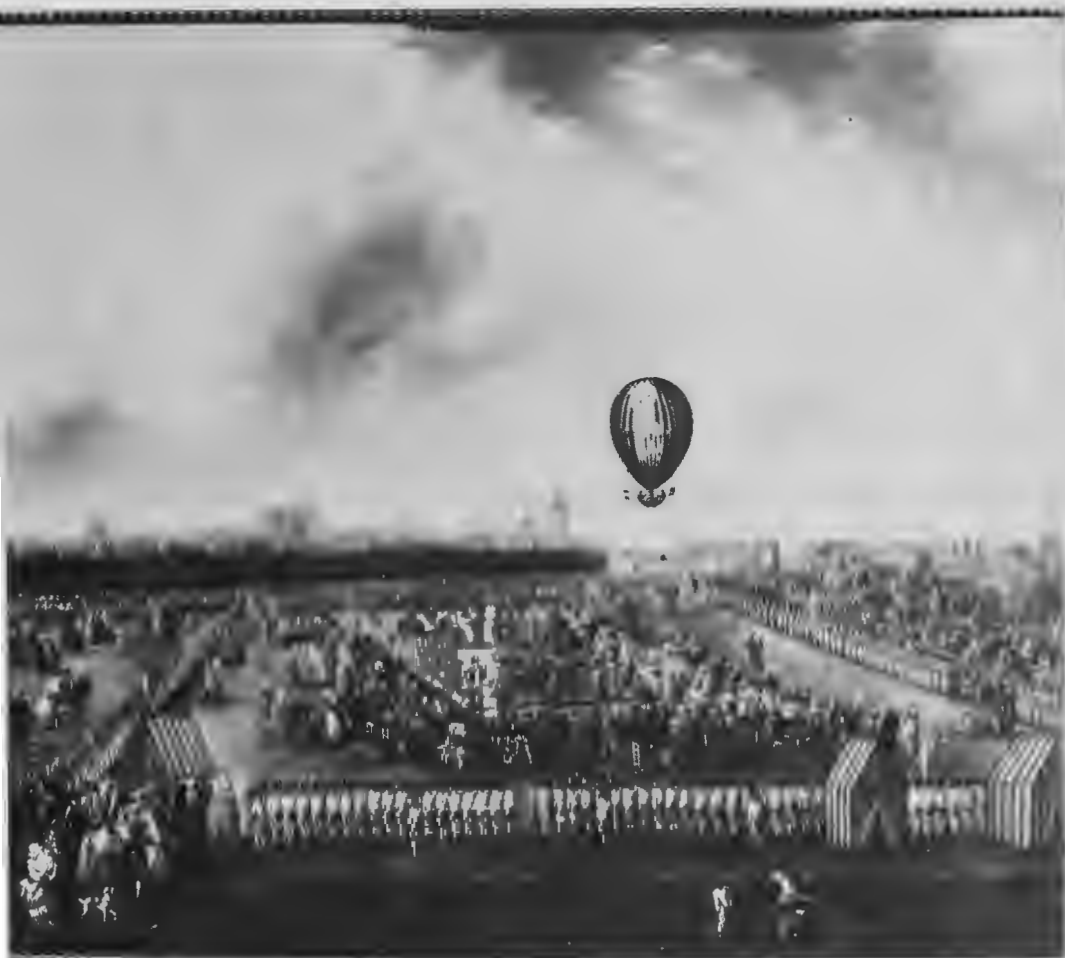


VUE PERSPECTIVE DE LA FÊTE GÉNÉRALE DU GRAND AÉROSTAT
 lancé le 14 juin 1785 dans le jardin de l'hôpital des enfants trouvés de cette ville, proposé à faire graver par souscription
Dessiné d'après nature par Adrien-Louis Archibede, et dessiné par la ville et Communauté de Nantes.

16
18



A. Coffin del. 1785
 AÉROSTAT CONSTRUIT À NANTES
 34377







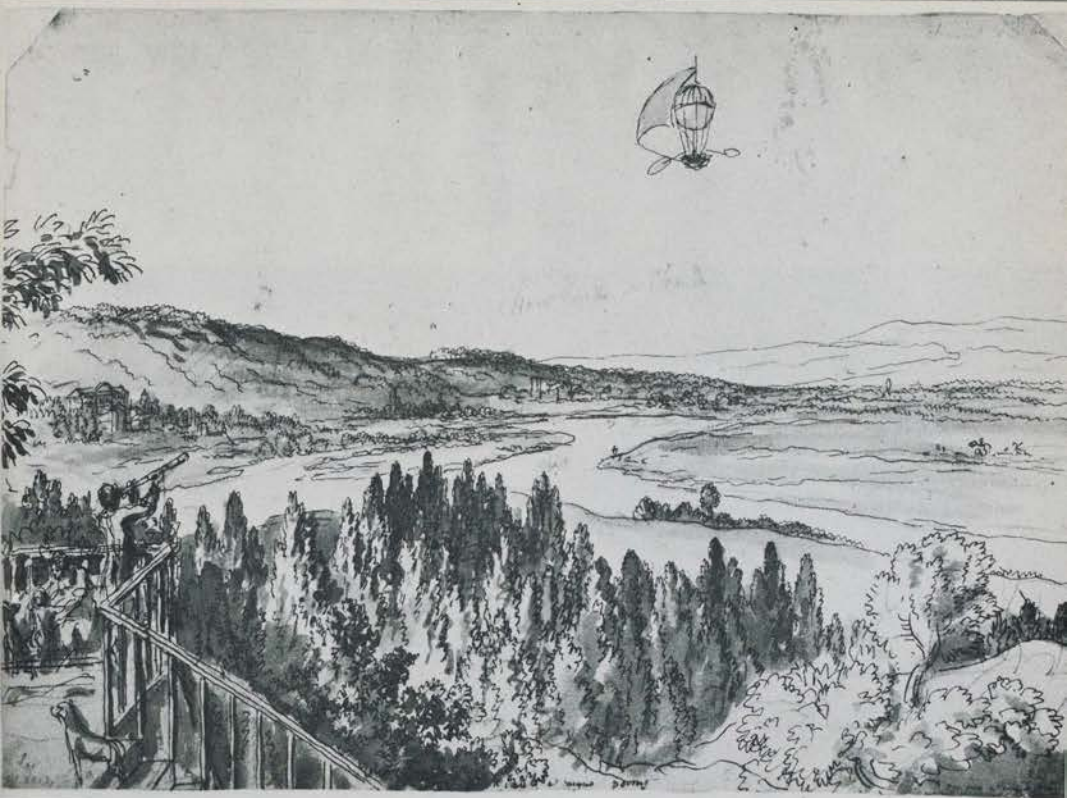
28



21





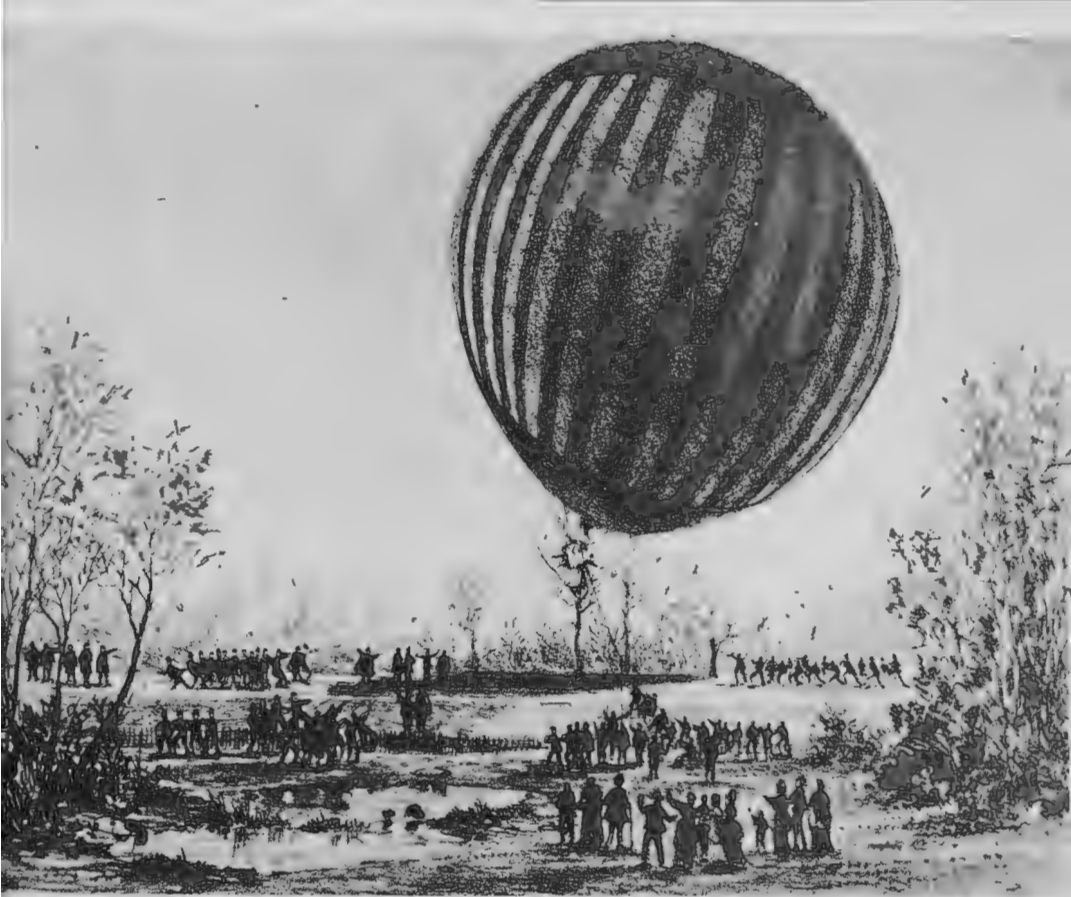


36

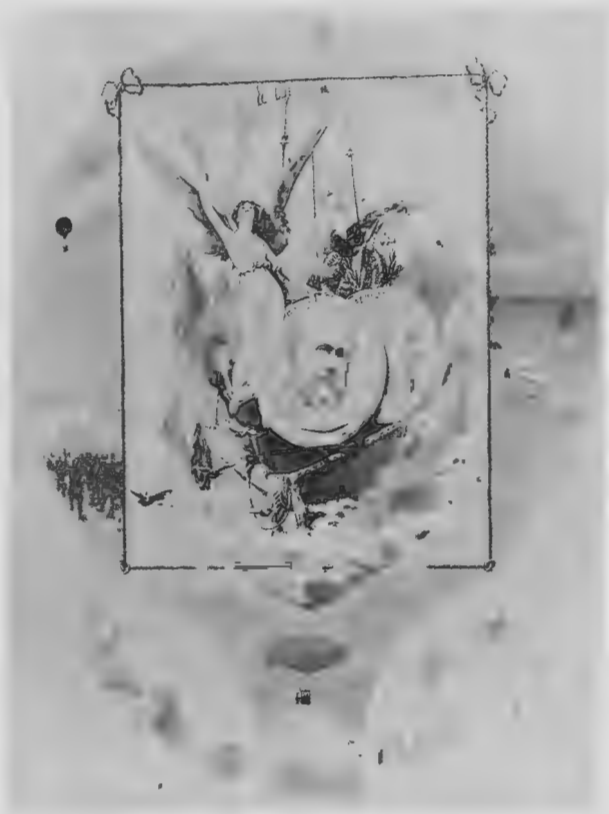


44





53



54





47



60







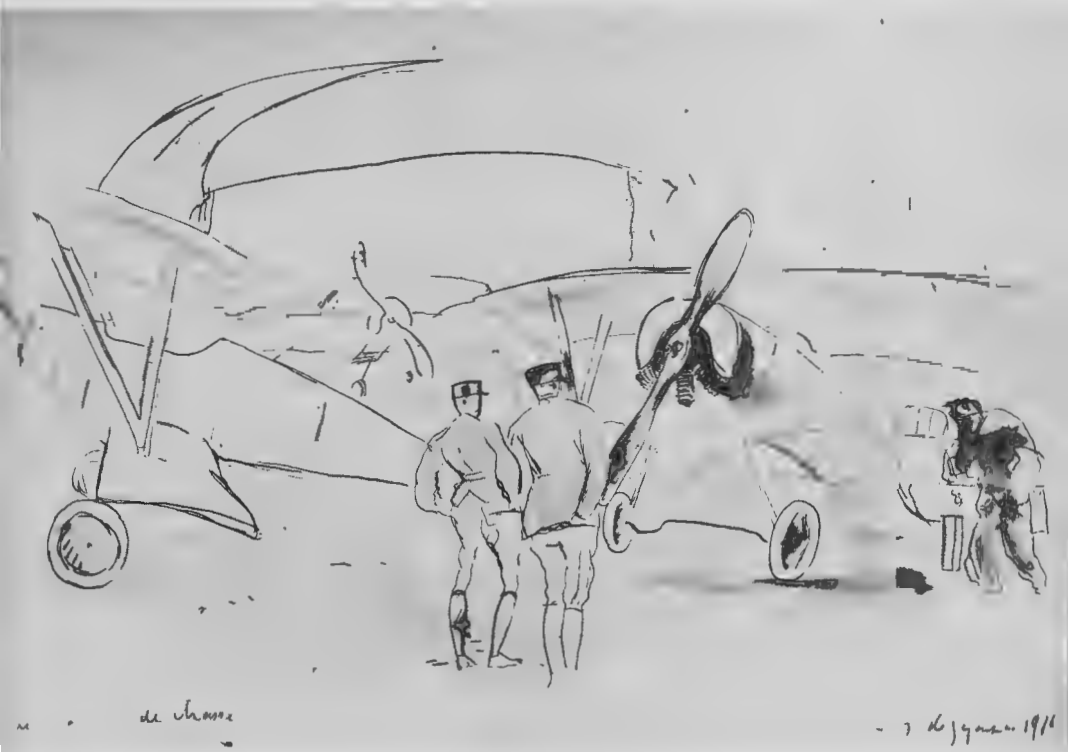


63



61

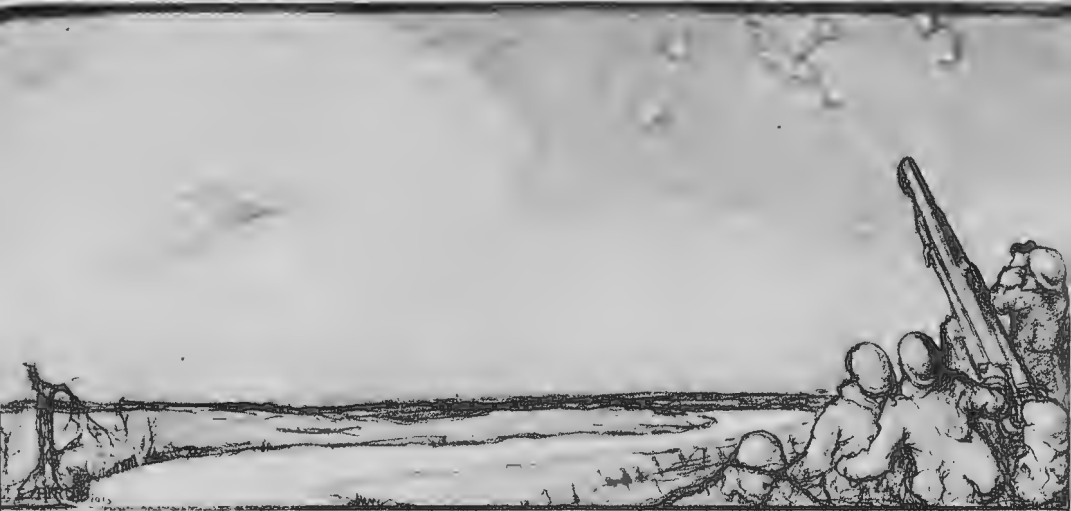




69



76



78



79



O. K.

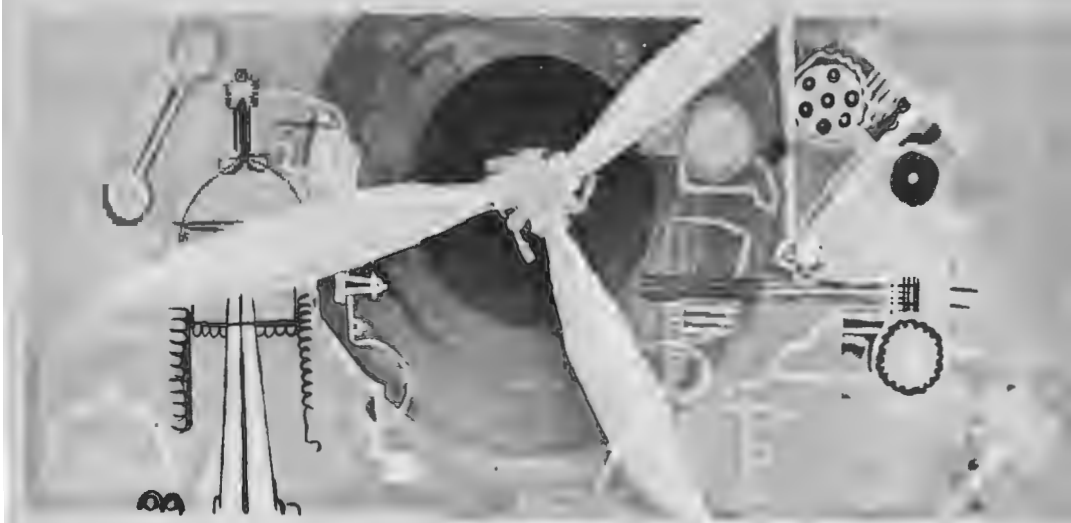




MARCELLE CAHN



95



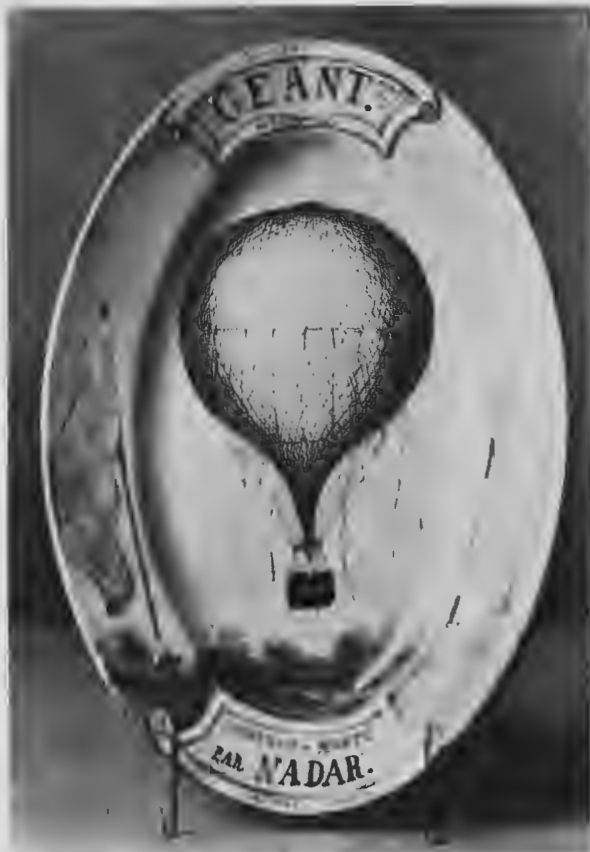
92



132



102



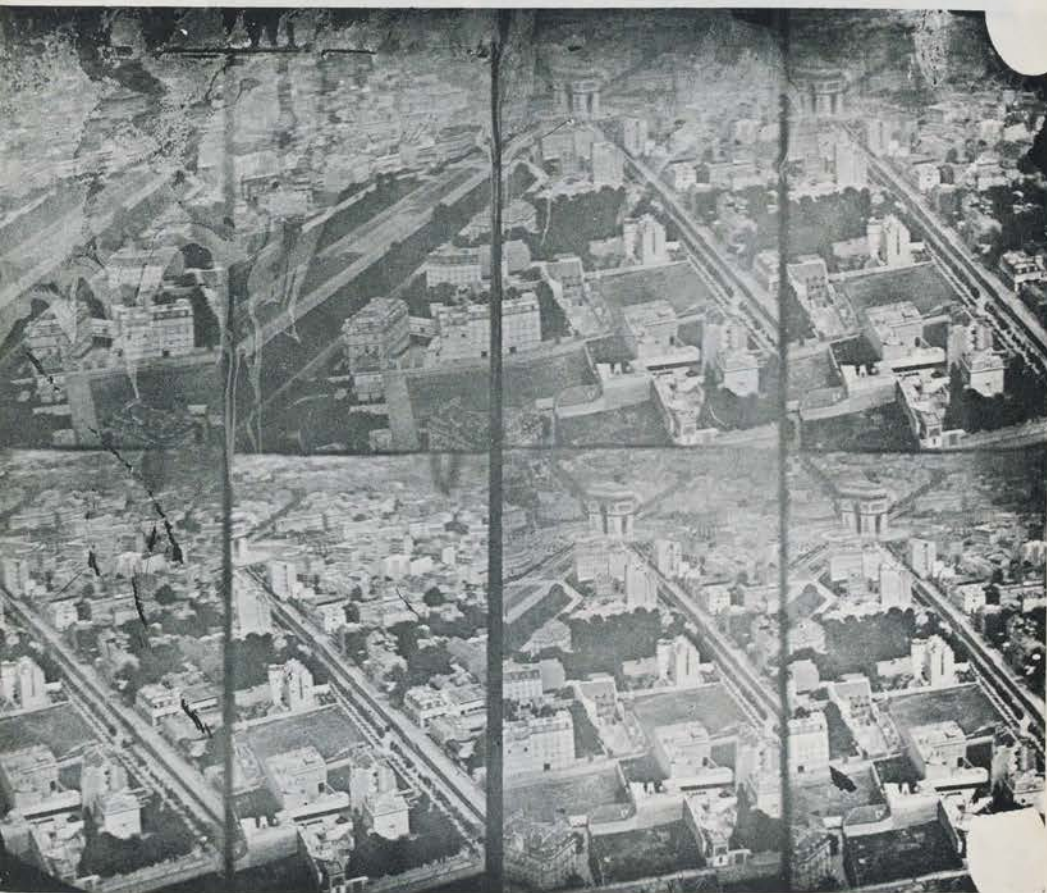
133



105



F. Nadar



F. Nadar : Vue aérienne de Paris (1868)



Victor Hugo, par Nadar



E.J. Marey, par Nadar



Jules Verne, par Nadar



« Silhouette » de Nadar

CHRONOLOGIE
1783 - 1945

1783 (4 juin).

Première ascension publique d'un aérostat à air chaud, lancé par Joseph et Etienne Montgolfier, à Annonay.

1783 (27 août).

Première ascension d'un ballon à hydrogène, lancé par Charles et les frères Robert, à Paris au Champ de Mars.

1783 (19 septembre).

Première ascension aérostatique avec des êtres vivants (un mouton, un coq et un canard), en montgolfière, à Versailles.

1783 (15 octobre).

Première ascension d'un homme : Pilatre de Rozier monte à Paris à bord d'une montgolfière captive.

1783 (21 novembre).

Premier voyage aérien libre : ascension de Pilatre de Rozier et du marquis d'Arlandes, de la Muette aux Gobelins, à bord d'une montgolfière.

1783 (1^{er} décembre).

Premier voyage en ballon à hydrogène : ascension de Charles et Robert jeune, de Paris à Nesles.

1784 (25 avril).

Première tentative de direction des aérostats, par Guyton de Morveau et Bertrand, à Dijon.

1784 (4 juin).

Première ascension féminine : M^{mes} Thible et Fleurant, en montgolfière, à Lyon.

1784 (19 septembre).

Premier voyage aérien de plus de 100 kilomètres : les frères Robert et Colin-Hulin, de Paris à Beuvry (186 kilomètres en 6 h 40 mn).

1784 (16 octobre).

Première application de l'hélice à l'aérostation : Blanchard, à Londres.

1785 (7 janvier).

Première traversée maritime et premier passage d'un Etat à un autre par la voie des airs, Blanchard et Jeffries, de Douvres à Guines en ballon.

- 1785 (15 juin).
Premières victimes de la navigation aérienne : mort de Pilatre de Rozier et de P.A. Romain, en ballon, à Wimereux.
- 1786 (10 et 11 juin).
Premier voyage aérien nocturne en ballon, par Têtu-Brissy, de Paris à Breteuil.
- 1794 (2 juin).
Premier emploi militaire de l'aérostation : ballon captif monté par Coutelle au siège de Maubeuge.
- 1797 (22 octobre).
Première descente en parachute, depuis un ballon, par Jacques Garnerin, à Paris.
- 1798 (10 novembre).
Première ascension entièrement féminine, par M^{lle} Labresse (M^{me} Jacques Garnerin) et M^{lle} Henry, à Paris.
- 1803 (3 et 4 octobre) - 1807 (22 et 23 septembre).
Premiers voyages aériens de longue distance, par Jacques Garnerin (Moscou-Polova, 300 kilomètres, et Paris-Clausen, 395 kilomètres).
- 1809
Première théorie de l'aéroplane et premières expériences d'un modèle, par Georges Galey.
- 1821 (19 juillet).
Première ascension avec un ballon gonflé au gaz d'éclairage, par Charles Green, à Londres.
- 1836 (7 et 8 novembre).
Premier voyage aérien de plus de 500 kilomètres, en ballon, par Charles Green, Hollond et Monck Mason, de Londres à Weilburg (600 kilomètres en 18 heures).
- 1842 (29 septembre).
Premier projet complet d'aéroplane à moteur à vapeur, par W.S. Henson.
- 1844 (9 juin).
Première application de la vapeur à un modèle de ballon dirigeable, par le D^r Le Berrier, à Paris.
- 1848
Premier vol soutenu d'un modèle d'aéroplane à moteur mécanique (vapeur), lancé par John Stringfellow, à Chard.

1849 (7 octobre).

Première traversée aérienne des Alpes, en ballon, par F. Faban, de Marseille à Stubini, près de Turin.

1852 (24 septembre).

Premières évolutions d'un engin aérien sous l'action d'un propulseur mécanique : ascension du ballon dirigeable à vapeur d'Henri Giffard, monté par son inventeur, à Paris.

1858

Premières prises d'une photographie aérienne, en ballon captif, par Nadar, au Petit-Bicêtre.

1859 (1^{er} et 2 juillet).

Premier voyage aérien de plus de 1 000 kilomètres et premier transport postal aérien en ballon, par J. Wise, La Moutain et deux passagers, de Saint-Louis à Henderson (1 292 kilomètres en 20 h 40 mn).

1870 (23 septembre au 28 janvier 1871).

Premier service postal aérien, entre Paris assiégé et l'extérieur, par 66 ballons-poste montés.

1872 (13 décembre).

Première application d'un moteur à explosion à l'aéronautique : ballon dirigeable à machine à gaz, de Haenlein, à Brünn.

1875 (15 avril).

Mort de Sivel et Croce-Spinelli à 1 800 mètres d'altitude : ballon expérimental.

1884 (9 août).

Premier circuit aérien fermé sous l'action d'un propulseur mécanique : dirigeable électrique « La France », monté par Charles Renard et A. Krebs, à Chalais-Meudon.

1886 (12 et 13 septembre).

Premier voyage aérien de plus de vingt-quatre heures, en ballon, par Henri Hervé et Alluard, de Boulogne-sur-Mer au large d'Yarmouth (24 h 10 mn).

1890 (9 octobre).

Premier soulèvement d'un aéroplane à moteur portant son pilote : l'« Eole », monté par Ader, à Armainvilliers, sur 50 mètres à 1,20 m de hauteur.

1896 (6 mai).

Premier vol de plus de 1 kilomètre par l'aéroplane à moteur, non monté de Langley, au-dessus de Potomac (1 600 mètres en 1 m 30 s).

1896 (9 août).

Chute mortelle d'Otto Lilienthal, créateur de la méthode d'expérimentation en vol, selon laquelle il fit lui-même 2 000 planements.

1896 (28 août).

Première application d'un moteur à essence à l'aéronautique : ascension du dirigeable « Deutschland de Wolfert », à Berlin.

1897 (14 juin).

Premières victimes de l'aéronautique à moteur : Wolfert et Knabe, morts en dirigeable incendié, à Berlin.

1897 (11 au 14 juillet).

Première exploration aérienne : voyage en ballon d'André Stringberg et Fraenkel du Spitzberg en direction du pôle Nord.

1897 (3 novembre).

Première ascension d'un ballon dirigeable rigide entièrement métallique : le « Schwartz » à Berlin.

1899 (12 juin).

Premier concours sportif de distance en ballon, à Paris; vainqueurs : le comte de La Vaulx et M. Mallet.

1900 (3 juillet).

Première ascension d'un dirigeable rigide, type Zeppelin, sur le lac de Constance.

1901 (31 juillet).

Première ascension à plus de 10 000 mètres, en ballon, par les Drs Berson et Suring, à Berlin (10 800 mètres).

1901 (19 octobre).

Santos-Dumont, avec son dirigeable n° 6, gagne le prix Deutsch, par le trajet Saint-Cloud-Tour Eiffel et retour en moins de trente minutes.

1901 (octobre).

Première application, par W. Kress, du moteur à explosion à l'aviation.

1903 (8 mai).

Premier circuit aérien prolongé au-dessus de la campagne, par un engin mécanique : Moisson-Mantes-Moisson (37 kilomètres), par le dirigeable « Lebaudy », monté par Juchmes et Rey.

1903 (12 novembre).

Premier voyage aérien par un engin mécanique : le dirigeable « Lebaudy », monté par Juchmes et Rey, effectue le trajet Moisson-Paris (62 kilomètres).

1903 (17 décembre).

Premiers vols soutenus en aéroplane à moteur, effectués alternativement par Orville et Wilbur Wright, à Kitty Hawk : 12, 13, 15 et 59 secondes (260 mètres).

1904 (15 septembre).

Premier virage en aéroplane, par Wilbur Wright, à Dayton.

1904 (20 septembre).

Premier circuit fermé et premier parcours de plus de 1 kilomètre en aéroplane, par Wilbur Wright, à Dayton (1 240 mètres en 2 mn 15 s 3/5).

1905 (4 octobre).

Premier vol de plus de trente minutes, par Orville Wright, à Dayton (33 mn 17 s).

1906 (13 septembre).

Premier soulèvement public d'un aéroplane en Europe, par Santos-Dumont, à Bagatelle.

1906 (23 octobre).

Premier vol soutenu en Europe, par Santos-Dumont, à Bagatelle (220 mètres).

1907 (13 novembre).

Premier soulèvement libre d'un hélicoptère avec son pilote, Paul Cornu, près de Lisieux.

1908 (13 janvier).

Henri Farman gagne le prix Deutsch-Archdeacon pour le premier vol officiel de 1 kilomètre à Issy.

1908 (28 mars).

Premier vol d'un passager en aéroplane : Delagrangé emmène Henri Farman, à Issy.

- 1908 (9 septembre).
Premier vol de plus d'une heure, par Orville Wright, à Fort Myers (1 h 3 mn 15 s).
- 1908 (18 septembre).
Première victime de l'aviation à moteur : le lieutenant Selfridge, passager d'Orville Wright, est tué à Fort Myers.
- 1908 (30 octobre).
Premier voyage en aéroplane : Bouy-Reims, par Henri Farman (27 kilomètres en 20 mn).
- 1908 (18 décembre).
Premier vol à plus de 100 mètres d'altitude, par Wilbur Wright, à Auvours (120 kilomètres en 1 h 53 mn 59 s 2/5).
- 1908 (18 décembre).
Premier vol à plus de 100 mètres d'altitude, par Wilbur Wright (115 mètres) à Auvours.
- 1909 (25 juillet).
Première traversée du pas de Calais en aéroplane, par Louis Blériot, de Calais à Douvres.
- 1909 (7 septembre).
Premier pilote victime de l'aviation : Eugène Lefebvre, à Juvisy.
- 1909 (18 octobre).
Premier vol au-dessus de Paris, par le comte de Lambert.
- 1910 (7 janvier).
Premier vol à plus de 1 000 mètres d'altitude, par Latham, à Mourmelon.
- 1910 (8 mars).
Premier brevet de pilote d'aéroplane délivré à une femme : la baronne de Laroche.
- 1910 (28 mars).
Premier vol d'un hydravion, monté par Henri Fabre, aux Martigues.
- 1910 (27 avril).
Premier vol de plus de 100 kilomètres en ligne droite, par Louis Paulhan, de Hendon à Trent Valley, près Lichfield (178 kilomètres en 2 h 39 mn).

- 1910 (printemps).
Premiers vols de nuit en aéroplane, par Henri Farman et Roger Sommer, à Mourmelon.
- 1910 (9 juillet).
Premier vol à une vitesse de plus de 100 kilomètres à l'heure, par Léon Morane, à Reims (106,608 km/h).
- 1910 (23 septembre).
Première traversée des Alpes en aéroplane, par Chavez, de Brigue à Domodossola.
- 1910 (16 octobre).
Première traversée du pas de Calais en dirigeable : le « Clément-Bayard II » va de La Motte-Breuil à Wormwood Scrubbs, piloté par M. Baudry.
- 1910 (21 décembre).
Premier vol de plus de 500 kilomètres en circuit, par Legagneux, à Pau (511,900 km en 5 h 59 mn).
- 1911 (18 janvier).
Premier atterrissage sur un navire, suivi du décollage de l'avion, par Ely, à San-Francisco.
- 1911 (12 avril).
Premier voyage en aéroplane de Londres à Paris sans escale, par Pierre Prier.
- 1911 (3 août).
Premier vol d'un avion amphibie, « Le Canard », par Colliex, à Issy et sur la Seine.
- 1911 (22 octobre).
Premier emploi de l'aviation en guerre : reconnaissance du capitaine italien Piazza sur les lignes turques, près de Tripoli.
- 1912 (1^{er} mars).
Première descente en parachute depuis un aéroplane, par Berry, à Saint-Louis.
- 1912 (5 mars).
Premier emploi de dirigeables à une opération de guerre : les dirigeables italiens P-1 et P-3 font une reconnaissance des lignes turques à l'ouest de Tripoli.
- 1912 (6 septembre).
Premier vol à 5 000 mètres d'altitude, par Garros à Houlgate.

1912 (11 septembre).

Premier vol de plus de 1 000 kilomètres en circuit et premier vol de plus de 12 heures, par Fourny, à Etampes (1 017 kilomètres en 12 h 17 mn 57 s 1/5).

1912 (27-29 octobre).

Premier voyage aérien de plus de 2 000 kilomètres : Bienaimé et Rumpelmayer gagnent la coupe Gordon-Bennett des ballons libres par le trajet Stuttgart-Ribnoyé (Russie), 2 191 kilomètres.

1912

Premier vol d'un avion entièrement métallique : le « Tubavion » de Ponche et Primard, à Issy.

1913 (24 avril).

Premier vol de plus de 500 kilomètres en ligne droite, par Gilbert, de Villacoublay à Vitoria (Espagne) (825 kilomètres en 8 h 23 mn).

1913 (23 septembre).

Première traversée de la Méditerranée en aéroplane, par Garros, de Saint-Raphaël à Bizerte.

1913 (29 septembre).

Premier vol à une vitesse de plus de 200 kilomètres à l'heure, par Prévost, à Reims (200 kilomètres en 59 mn 45 s 3/5).

1914 (8-10 février).

Premier voyage aérien de plus de 3 000 kilomètres : Berliner, Haase et Nicolai vont en ballon libre de Bitterfeld à Perm (Russie), 3 052,700 km.

1914 (10 et 11 juillet).

Premier vol de plus de vingt-quatre heures de durée, par Boehm, à Johannisthal (24 h 12 mn).

1914 (9-10 août).

Premier survol de l'Allemagne pendant les hostilités par un appareil aérien allié : le dirigeable « Fleurus », piloté par le lieutenant Tixier.

1916 (20 juin).

Premier vol de plus de 1 000 kilomètres en ligne droite, par Anselme Marchal, de Nancy à Cholm (1 300 kilomètres).

1917 (26-31 juillet).

Premier voyage aérien de plus de 100 heures, par le dirigeable zeppelin « LZ-170 » (6 105 kilomètres en 101 heures).

1917

Premier emploi sanitaire de l'avion en opération de guerre, dans la région du Moulin-de-Laffaux, à l'initiative du médecin-major Chassaing, député.

1917

Premiers avions de plus de 1 000 ch, volant au poids total de plus de 10 tonnes : Zeppelin-Staaken R-III (6 moteurs de 180 ch, 11 600 kilos) et Linke Hofmann R-II (4 moteurs de 260 ch, 12 000 kilos).

1918 (27 et 28 juin).

Premiers sauvatages par parachute, du bord d'avions désemparés (pilotes allemands Steinbrecher et Udet).

1919 (19 janvier).

Premier atterrissage volontaire d'un avion sur un toit d'immeuble, par Vedrines, à Paris.

1919 (5 février).

Premier service aérien public, par les avions de la Luftreederei (Berlin-Leipzig-Weimar).

1919 (8 février).

Premier transport aérien public international, par la société Farman (Paris-Londres).

1919 (4 avril).

Premier transport aérien public en dirigeable, entre Rome et Naples, avec semi-rigide, type M, de 18 000 mètres cubes.

1919 (16 et 17 mai).

Première traversée de l'Atlantique en hydravion, par le commandant Read et quatre aides, de Terre-Neuve à Horta (Açores) et Lisbonne.

1919 (14 et 15 juin).

Première traversée de l'Atlantique en avion, par Alcock et Brown, de Terre-Neuve à Clifden.

1919 (2-6 juillet et 10-13 juillet).

Première traversée aller et retour de l'Atlantique : d'East Fortune à New York et de New York à Pulham, par le dirigeable « R-4 » commandé par le major Scott.

1919 (24 août).

Premier service régulier de transport public en dirigeable sur Friedrichshafen-Berlin, par le petit zeppelin Bodensee.

- 1919 (Du 12 novembre au 10 décembre).
Première liaison aérienne Europe-Australie, par Ross Smith et trois aides, sur avion.
- 1920 (Du 11 février au 31 mai).
Première liaison Europe-Japon, par Ferrarin et Maseiro, sur avions.
- 1920 (18 février).
Première traversée aérienne du Sahara, par Vuillemin et Chalus, sur avion, de Tamanrasset à Menaka.
- 1920 (27 février).
Premier vol à plus de 10 000 mètres d'altitude, par le major Schroeder, à Dayton sur avion (10 093 mètres).
- 1920 (20 octobre).
Premier vol à une vitesse de plus de 300 kilomètres à l'heure, par Sadi Lecointe, à Villacoublay 302,8 km/h).
- 1921 (23 octobre).
Première sortie, terrestre et aérienne, d'un avion automobile, par Tampier, à Paris et Etampes.
- 1922 (Du 30 mars au 5 juin).
Première traversée de l'Atlantique sud, en hydravion, par Sacadura Cabral et Gago Coutinho.
- 1922 (18 août).
Premier vol d'une heure en planeur, par Martens, à la Rhön (1 h 4 mn).
- 1923 (31 janvier).
Premier vol soutenu d'un autogire en circuit, par Goury Spencer, à Cuatro Vientos.
- 1923 (2 et 3 mai).
Première traversée sans escale du continent nord-américain, par McReady et Kelly, sur avion.
- 1923 (26 juin).
Premier ravitaillement de combustible en vol d'un avion par un autre avion : lieutenants Smith et Richter, à San Diego.
- 1923 (2 novembre).
Premier vol à une vitesse de plus de 400 kilomètres à l'heure, par Brow, à New York (417,087 km/h).

- 1924 (29 janvier).
Premier vol de plus de dix minutes en hélicoptère, par Pescara, à Issy (10 mn 10 s).
- 1924 (19 mars au 28 septembre).
Premier tour du monde en avion, par Smith, Wade et Nelson, sur trois avions-hydravions transformables.
- 1924 (4 mai).
Premier vol de 1 kilomètre en hélicoptère, par Oehmichen, à Valentigney.
- 1925 (3 et 4 février).
Premier vol de plus de 3 000 kilomètres en ligne droite, par Lemaître et Arrachart, d'Etampes à Villa Cisneros (3 166 kilomètres).
- 1925 (26 juillet).
Premier vol de plus de dix heures en planeur, par le commandant Massaux (10 h 19 mn), à Vauville.
- 1926 (9 mai).
Premier survol aérien du pôle Nord, par Byrd et Floyd Bennett, sur avion.
- 1926 (11-14 mai).
Première traversée complète de la calotte polaire arctique : le dirigeable « Norge » (expédition Amundsen-Ellsworth) se rend du Spitzberg à l'Alaska en survolant le pôle Nord.
- 1926 (31 août et 1^{er} septembre).
Premier vol de plus de 5 000 kilomètres en ligne droite, par Challe et Weiser, du Bourget à Bender Abbas (5 174 kilomètres) en avion.
- 1927 (20-21 mai).
Première traversée de New York à Paris en avion par Charles Linbergh.
- 1927 (Du 3 au 5 août).
Premier vol de plus de cinquante heures en avion, par Edzard et Ristics, sur circuit.
- 1928 (30 mars).
Premier vol à une vitesse de plus de 500 kilomètres à l'heure, par de Bernardi, à Venise (512,776 km/h).
- 1928 (12 et 13 avril).
Première traversée de l'Atlantique Nord d'est en ouest en avion, par Koehl, Hunefeld et Fitzmaurice.

- 1928 (15 et 16 avril).
Première traversée de la calotte polaire en avion, par Wilkins et Eielson.
- 1928 (Du 31 mai au 9 juin).
Première liaison aérienne Etats-Unis-Australie à travers le Pacifique, par Kingsford Smith et trois aides, sur avion.
- 1928 (13 août).
Première accélération postale transatlantique, par hydravion catapulté de l'« Ile-de-France »; pilote : Demogeot.
- 1928 (18 septembre).
Premier vol d'un avion à moteur alimenté par huile lourde, à Utica (Etats-Unis).
- 1929 (25 avril).
Première montée à plus de 1 000 mètres au-dessus du point de départ, en planeur, par Nehring à Bergstrasse (1 209 mètres).
- 1929 (20 juillet).
Premier vol de plus de 100 kilomètres en ligne droite en planeur, par Kronfeld, de la Rhön à Hermsdorf (142,5 km).
- 1929 (20 juillet).
Première montée à plus de 2 000 mètres au-dessus du point de départ en planeur, Kronfeld, à la Rhön (2 281 mètres).
- 1929 (8-29 août).
Premier tour du monde en dirigeable, par le « Graf-Zeppelin » commandé par le Dr Eckener, en quatre étapes : Lakehurst-Friedrichshafen-Tokyo-Los Angeles-Lakehurst.
- 1929 (24 septembre).
Premier vol complet en circuit, y compris départ et atterrissage, sans vue extérieure, par Doolittle, en avion.
- 1929
Premier avion de plus de 5 000 ch, volant au poids total de plus de 50 tonnes, « navire volant » Do-X (12 moteurs de 480 ch, 52 000 kilos).
- 1929 (30 septembre).
Premier vol sur 3 kilomètres, à Francfort, d'un avion monté propulsé par réaction; pilote : Fritz von Opel.
- 1929 (23 octobre).
Premier survol aérien du pôle Sud, par Byrd, Balchen et deux aides sur avion.

- 1930 (1^{er} et 2 septembre).
Première liaison aérienne Paris-New York sans escale, par Coste et Bellonte, sur avion.
- 1931 (26 mai).
Premier accès à la stratosphère : MM. Picard et Kipfer montent en ballon libre à 15 781 mètres et y restent plus de seize heures.
- 1931 (Du 7 au 10 juin).
Premier vol de plus de 10 000 kilomètres en avion sans escale, par Doret et Le Brix, sur circuit.
- 1931 (Été).
Premier service public à plus de 300 km/h de vitesse commerciale, sur Washington-New York par avion.
- 1931 (29 août).
Premier service aérien transatlantique commercial par le dirigeable « Graf-Zeppelin », commandant Lehmann, entre l'Allemagne et le Brésil.
- 1931 (13 septembre).
Premier vol à une vitesse de plus de 600 kilomètres à l'heure, par Stainforth, sur hydravion, à Calshot (610 km/h).
- 1931 (4 et 5 octobre).
Première traversée sans escale du Pacifique en avion, de Samishiro à Wenatchee, par Pangborn et Herndon.
- 1931 (18-19 décembre).
Premier vol de plus de vingt heures en planeur, par le lieutenant W.A. Cocke, à Honolulu (21 h 36 mn; 720 kilomètres parcourus en circuit).
- 1932 (20-21 mai).
Première traversée de l'Atlantique en avion par une femme seule à bord, Mrs Amelia Earhardt.
- 1934 (20 octobre).
Première course transcontinentale pour aéronefs avec départ en ligne (de Londres-Mildenhall à Melbourne en 70 h 54 mn, arrêts compris par Scott et Campbell Black (sur avion).
- 1934 (24 octobre).
Premier vol à plus de 700 km/h par l'Italien Agello sur hydravion (lac de Garde).

1935 (11 novembre).

Première ascension officiellement constatée, d'un aéronef monté à plus de 20 000 mètres (ballon Explorer II, équipage Stevens et Anderson, Dakota du Sud).

1936 (6 mai).

Première traversée commerciale de l'Atlantique Nord en service régulier par le dirigeable « Hindenburg », de Francfort à Lakehurst, en 61 h 53 mn avec 52 passagers et 54 hommes d'équipage. Le voyage de retour a lieu du 12 au 14 mai, en 45 h 15 mn.

1937 (19 janvier).

Première liaison Los Angeles-New York à plus de 500 km/h (Howard Hughes, sur avion spécial construit par lui, à moteur de 1 100 ch, en 7 h 29 mn, soit à 533 km/h).

1937 (18-20 juin).

Première liaison sans escale d'Europe aux Etats-Unis par le pôle Nord (Moscou-Portland, 8 300 kilomètres en 63 h 19 mn, par Tchkalov-Baïdoukov-Beliakov, sur avion spécial monomoteur A. N. T.-25).

1937

Le turboréacteur Sensaud de Lavaud atteint 30 000 tours/mi-
nute et développe une poussée de 100 kg.

1937 (25 juin, 26 juin, 25 octobre).

Premier vol d'un hélicoptère libre pendant plus d'une heure, jusqu'à plus de 1 000 mètres d'altitude, à plus de 100 km/h, sur plus de 100 km (hélicoptère Focke-Wulf) Fw-61, pilotes : Ewal Rohlf et Hanna Reitsch (1 h 20 mn, 2 439 mètres, 123 km/h, 109 kilomètres).

1937 (2-4 juillet).

Premier vol de plus de 10 000 kilomètres en avion en ligne droite; de Moscou à San Jacinto (Californie), par le pôle Nord (équipage : Gromov-Youmatchev-Daniline, sur avion A. N. T.-25).

1937 (5-6 juillet).

Premiers voyages d'essai à travers l'Atlantique Nord, par un hydravion des Pan American Airways de Botwood (Terre-Neuve) à Foynes (Irlande) et par un hydravion des Imperial Airways de Foynes à Botwood.

1937 (11 novembre).

Premier vol d'un avion terrestre, sur base de 3 kilomètres, à plus de 600 km/h, avion B. F. W. Bf-109 piloté par Würster (611 km/h).

1937 (16 décembre).

Record d'altitude, officieux bien que contrôlé, pour avion à moteur à huile lourde, 7 655 mètres - équipage : Détré et Marchal, avion Potez 25, moteur Clerget, 14 F de 450 ch (record toujours valable - cf. : « Pionniers », n° 43, du 15 janvier 1975).

1938 (6 février).

Première séparation en vol de deux avions selon le système « composite » de Mayo.

1938 (6 mars).

Première descente en parachute avec chute libre de plus de 10 000 mètres, par le Français Williams (pseudonyme de James Nyland) qui, sautant de 11 420 m, n'ouvre son parachute qu'à 90 mètres du sol.

1938

Au Salon, René Leduc présente la maquette du Leduc 010 pour lequel un marché a été passé. La construction de l'appareil ayant été interrompue pendant l'occupation, il ne volera, tuyère allumée, que le 21 avril 1949.

1939 (28-29 juin).

Première traversée commerciale de l'Atlantique Nord, par le « Dixie Clipper » (passagers payants).

1939 (27 août).

Premier vol d'un avion à réaction, le Heinkel He 178 - pilote : E. Warsitz.

1939 (décembre).

La Société Rateau, sur les brevets Rateau-Anxionnaz, met à l'étude un réacteur à deux feux; il sera terminé après la Libération.

1941 (5 avril).

Premier vol d'un avion biréacteur, le Heinkel He-280.

1941 (avril).

Premier vol d'un avion à fusée, le Messerschmitt Me 160 - pilote : H. Dittmar.

1941 (15 mai).

Premier vol d'un avion à réaction britannique, le Gloster-Whittle E 28.

1945 (7 novembre).

Premier vol d'un avion à plus de 900 km/h - Gloster « Mekor IV » - pilote : capitaine Wilson.

Cette chronologie a été établie d'après le livre de Ch. Dollfus et H. Bouché, Paris, 1942 (cf. Bibliographie) et complétée pour les dernières années, par les services techniques du Musée de l'Air à Paris.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Ouvrages cités en abrégé dans le catalogue.

- Faujas de Saint-Fond, **Première suite de la description des expériences aérostatiques de MM. de Montgolfier**, Paris, 1784 (2 tomes).
- G. Tissandier, **Histoire des ballons et des aéronautes célèbres (1801-1890)**, Paris, tome I, 1889, tome II, 1890.
- F. Bruel, **Histoire de l'aéronautique par les monuments peints, sculptés, dessinés et gravés des origines à 1830**. Paris, 1909.
- M. Jeanjean, **Sous les Cocardes**, Paris, 1922.
- Ch. Dollfus et H. Bouché, **Histoire de l'Aéronautique**, Paris, l'Illustration, 2^e édition 1942.

II. — Principaux ouvrages de référence, concernant l'aéronautique; Bibliographie établie par les services techniques du Musée de l'Air, à Paris.

- Marchand, **Le ciel n'a pas de toit**, Paris, 1952.
- Ch. Dollfus, **Les ballons**, Histoire de l'Aérostation, Paris, Delpire, 1960.
- J. Hallade, **Les Ailes dans la Tourmente**, 1939-1945, Paris, Editions l'Aisne Nouvelle, 1960.
- A. Etève, **Avant les Cocardes**, les débuts de l'Aéronautique militaire, Paris, Ch. Lavauzelle, 1961.
- Ch. Dollfus, **Les Avions**, Paris, Delpire, 1962.
- Dollfus-Beaubois-Rougeron, **L'Homme, l'Air et l'Espace**, Paris, l'Illustration, 1965.
- J. Lachnitt, **L'Aérodynamique**, Paris, « Que sais-je », 1965.
- Bié-Salomon, **L'Aéronautique - Son Histoire**, Paris, Imprimerie Nationale, 1966.
- Lefort-Laming, **Le vol vertical**, Paris, « Que sais-je », 1966.
- E. Petit, **Histoire de l'Aviation**, Paris, « Que sais-je », 1966.
- Van Hoorebeecke, **La Conquête de l'Air**, Paris, 1967 (2 tomes).
- A. Ducrocq, **L'Homme sur la lune**, Paris, Juillard, 1969.
- A. Etève, **La victoire des Cocardes**, l'Aviation française avant et pendant la Première Guerre mondiale, Paris, R. Laffont, 1970.
- E. Petit, **L'Aviation pendant la Première Guerre mondiale**, Paris, Cercle Historia, 1970.
- R. Roux, **Les Baladins du ciel** (C. Duval, G. Delamare, J. d'Orgeix, etc.), Paris, France-Empire, 1970.
- M. Sharpe, **La vie dans l'espace**, Paris, Larousse, collection « Technique d'aujourd'hui », 1970.

- A. Ducrocq, **Cosmos encyclopédie**, 12 tomes, Paris, Sciences et Avenir, 1970-1973.
- H. Cuny, **L'Aventure cosmique**, Paris, Editeurs français réunis, 1971.
- F. Gérard, **Connaissances et techniques spatiales**, Paris, Denvel, 1971.
- Jobe, **Au gré des vents**, Histoire illustrée des ballons libres, Lausanne, 1971.
- Journal Officiel, **Code de l'Aviation Civile**, Paris, 1972.
- Barthélemy, **Le temps des Hélices**, Paris, 1972.
- P. Maurel, **L'Escalade du Cosmos**, Paris, Bordas, « Découverte », 1972.
- E. Riabchikov, **Les Russes dans l'espace**, Paris, France-Empire, 1972.
- Vries, **Les folles inventions du 19^e siècle**, Paris, Imprimerie Musnot, 1972.
- Beaubois-Demand, **Dirigeables**, Lausanne, 1973.
- V. Debuchy, **Les ballons du siège de Paris**, Paris, France-Empire, 1973.
- H. Durrant, **Les dossiers des objets volants non identifiés**, Paris, R. Laffont, 1973.
- Encyclopédie de l'Aviation**, Fribourg, 1973.
- A. Icart, **Les Conquêteurs du Ciel et de l'Espace**, Paris, Hachette, 1973.
- Howard et Gunston, **La Conquête de l'Air**, Paris, Albin Michel, 1973.
- E. Petit, **Nouvelle Histoire mondiale de l'Aviation**, Paris, Hachette, 1973.
- H. Thilliez, **Les Pionniers du Cosmos**, Paris, France-Empire, 1973.
- A. Viaut, **La Météorologie**, Paris, « Que sais-je », 1973.
- Jalabert, **Les Industries Aéronautiques et Spatiales en France**, Paris, Editions Privat, 1974.
- E. Petit, **Les Aviations**, Paris, Albin Michel, 1974.
- R. Roux, **Les avions militaires du monde**, Paris, Docavia, Editions Larivière, 1974.
- F. Rude, **Les avions de ligne, longs et moyens courriers**, Paris, Solarama, 1974.
- P. Sergent, **Histoire mondiale des parachutistes**, Paris, Société de production littéraire, 1974.



draeger
éditeur

DALI DE DRAEGER	BRAQUE DE DRAEGER
PICASSO DE DRAEGER	LES AFFICHES DE CHAGALL
LES DINERS DE GALA	LES OISEAUX
LES VINS DE GALA	LES VOLCANS

46, RUE DE BAGNEUX - 92120 MONTROUGE - TÉLÉPHONE : 657-11-54

Peinture - Peinture à l'huile

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition

L'AIR ET LES PEINTRES ART CONTEMPORAIN

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe

Exposition - Groupe



Nous tenons à remercier tout particulièrement M. B. Bimont et M. E. Laborey qui ont bien voulu monter un spectacle à l'occasion de notre Salon; M. Langlois, directeur de la Cinéma-thèque française ainsi que les services techniques de la Mairie de Montrouge dont l'assistance a été efficace et constante pendant toute l'organisation du Salon.

Que soient aussi remerciés les directeurs d'écoles qui ont accepté de faire participer leurs élèves au Salon.

Peinture - Peinture à l'eau

Dessin - Gravure

BEUVILLE Georges

56, rue Guy-le-Rouge, 78730 Rochefort-en-Yveline
484-31-36

- 1 Vol d'Ader
- 2 Vol à voile
- 3 Patrouille de Fouga-Magister

BRENET Albert

41, rue Lecourbe, 75015 Paris

- 4 Peinture
- 5 Peinture
- 6 Peinture

LENGELLE Paul

14, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, 75017 - 380-27-24

- 7 « L'espace ».
- 8 Mission sur Koufra (Libye), 1941
- 9 Bréguet 14 de l'aéropostale survolant le sud de l'Espagne (Gouache)

PASQUALIS Louise

23, rue Fourcroy, 75017 Paris

10 Toile

11 Toile

12 Toile

ABELIN M.

26, rue du Parc-de-Clagny, 78000 Versailles - 954-75-04

13 Mirage 3 R

ALAUX Jean-Pierre

38, avenue Junot, 75018 Paris - 606-17-77

14 Front de mer

ALBA-SOULÉ-LAFONT Renée

1, square Buffalo, 92120 Montrouge - 735-09-50

15 Planeur

ALLAG Jean-André

83, rue de Paris, 92190 Meudon - 027-23-14

16 « Survol silencieux »

ANTON Philip

7, rue de Solférino, 92100 Boulogne

17 Paix pour une planète

BELMON Marie-Sophie

44, place Jules-Ferry, 92120 Montrouge

18 Fond de ciel à Montrouge

BLOMHEUVEL Anton-Willem

2, rue Vergnaud, 75013 Paris - 580-46-82

19 "Cosmik Breaks"

BONOMI Arthur

49, avenue de la République, 92120 Montrouge

20 Composition sur l'air

BRASILIER André

18, rue Visconti, 75006 Paris - 633-23-80

21 « Grand ciel ».

BUFFET Maurice

11 bis, rue M.-Berteaux, 92310 Sèvres - 027-09-37

22 L'air du temps

CALLU Eliette

67, rue des Vignes, 94230 Cachan - 655-09-43

23 « Tourbillon cosmique »

CERRANO Jacqueline

139, boulevard Saint-Michel, 75005 Paris - 633-11-10

24 Caravelle sur Nice, colline de Magnan

25 Caravelle sur la baie des Anges à Nive

CHASSARD Marcel

113-119, rue Lecourbe, 75015 Paris - 828-33-44

- 26 Planeur à contre-jour
- 27 Portrait de Charles Lindbergh en 1927

CHATEL Bernard

1, rue Edouard-Vuillard, 94000 Créteil - 207-13-88

- 28 L'air du temps

CLAR François

238, rue de la Croix-Nivert, 75015 Paris - 250-52-04

- 29 « Toujours plus haut »

COUR Pierrette,

7, rue de la Solidarité, 92120 Montrouge

- 30 Portrait de trois enfants, 1963
- 31 Aurillac, 1964
- 32 Peinture
- 33 La Pachevie (juillet 1973)

DEFREMONT Andrée

6, Galerie Surcouf, 93600 Aulnay-sous-Bois - 929-91-04

- 34 « L'air »

DELAVAUD Germaine

1, rue Gabriel-Fauré, 92160 Antony

- 35 L'aile volante

DEROUAULT Rose

4, rue Gaston-Pinot, 75019 Paris - 205-49-44

36 Planète

DERULLE Marcel

« Le Ronceray », 72620 Aubigné-Racan

37 « La Croix du Sud ». Hommage à Jean Mermoz

DESPORTES A.

20, rue du Moulin-Vert, 75014 Paris - 566-85-60

38 Orage dans l'air

D'IENA Marie-Hélène

9, rue Jean-Louis-Sinet, 92330 Sceaux - 702-10-05

39 « L'Air et la Fleur »

DUGUÉ-LÉNARD Denise

17, rue A.-Auger, 92120 Montrouge - 656-12-81

40 Galaxie d'Andromède

DUPASQUIER Claude

26, avenue Victor-Hugo, 92220 Bagneux - PEL. 48-28

41 « Angoisse »

DUPÊCHER-ARNOUX Anne-Marie

16, rue de la Vanne, 92120 Montrouge - 656-98-67

42 Nuages

EVEN Jean

26, rue des Plantes, 75014 Paris - 734-20-65

43 Hommage à Gargarine

FAISY Gabriel

3, rue de la Solidarité, 92120 Montrouge - 735-96-69

44 Sylphide endormie

FICHEUX Marie-Edith

10, square du Croisic, 75015 Paris - 734-81-06

45 M^{me} Blanchard et son aéronef

FLAMANT-WICKER Roxane

21, rue Gabriel-Péri, 92120 Montrouge - 655-74-59

46 Pégase (cheval ailé)

FONTENÉ Robert

11, rue d'Assas, 75006 Paris - 222-52-74

47 Noces aériennes

GALIÈRE Victorien

63, rue Daguerre, 75014 Paris

49 L'espace

GAUGEAC Colette

51, rue Carvès, 92120 Montrouge - 656-80-54

50 « Les Antilles » par avion

GEORGES Claude

9, rue Alfred-Stevens, 75009 Paris - TRU. 74-19

51 Composition

GILY Andrée

5 bis, rue Robert-Marchand, 92260 Fontenay-aux-Roses -
702-82-46

52 Conquérir l'espace

GONI Roger

78, rue Lepic, 75018 Paris - 076-18-98

53 « Premier élan »

GRIMALT Ramon

1, rue Claude-Debussy, 92220 Bagneux

54 La course vers l'espace

55 Division de la Planète

HAECK Jean

15, rue Morère, 75014 Paris - 250-19-52

56 I. Composition

57 II. Composition

HOUT Madeleine

22, rue de Turenne, 75004 Paris - 887-62-93

58 Vue aérienne d'Entraygues

JACUS J.-Th.

16-134, rue de la Tour, 92240 Malakoff

59 Chute d'Icare

JOFFRIN (M^{me} Guily)

21, rue Bonaparte, 75006 Paris - 033-70-36

60 Le vent

KANAS André,

42, place Jules-Ferry, 92120 Montrouge - 656-86-89

61 La maison magique

KIEFER Claude

12, rue Jules-Guesde, 92120 Montrouge - 655-58-55

62 Aérodrome en 1944

LANGÉ Françoise

42, avenue Aristide-Briand, 92120 Montrouge - 655-00-05

63 L'Espace

LANGLET Gérard

38, rue de l'Eglise, 92160 Antony - 666-11-94

64 Les bulles de savon

LEGIER-DESRANGES Mercédès

136, avenue du Maine, 75014 Paris - 567-84-96

65 « Vol de nuit »

LUCAS Anne-Marie

76, rue des Coudrais, 92330 Sceaux - 702-34-16

66 Montgolfière qui s'envole

MARGONI Denise

63, boulevard Sénard, 92210 Saint-Cloud - 825-29-17

67 Promenade en aéroplane

MAZIER Claude

29, avenue de St-Germain, 78160 Marly-le-Roi - 958-81-81

68 « Le meeting »

69 « L'épreuve »

MIURA Satoru

51, avenue Paul-Vaillant-Couturier, 94230 Cachan

70 Le ciel d'Orly

MONTOYA Claire

4, rue Gaston-Pinot, 75019 Paris - 205-49-44

71 Air en mouvement

MUSTACCHI Raymond

24, rue du Faubourg-du-Temple, 75011 Paris - 700-04-82

72 « Le rêve de l'humanité »

NATTIER Raymonde

82, avenue Aristide-Briand, 92120 Montrouge - 735-06-91

73 Le mystère des oiseaux

NAVARRE Chantal

128, rue Maurice-Arnoux, 92120 Montrouge

74 Le temps dans l'espace

NISHIMURA Masayoshi

28, avenue de Garlande, 92220 Bagneux

75 Coup d'ailes

PADOVANI Jacqueline

66, boulevard Mortier, 75020 Paris - 797-11-70

76 Signe d'air

77 Escale à Cythère

PAGÈS Raymond

1, rue Moutier, 94340 Joinville-le-Pont - 283-92-93

78 L' imagine-air

PAILLOT René

21780 Curtil-Vergy

79 Le départ des chasseurs

PICARD-THIERRY Evelyne

12, rue Moissan, 93130 Noisy-le-Sec - 845-90-18

80 « Cumulus »

PIERRE-HUMBERT Charles

7, passage Ricaut, 75013 Paris - 583-46-43

81 Oiseau en vol

POLET Pascal

4, rue Pierre-Curie, 92120 Montrouge - 253-62-29

82 Aérochrome

PRAT Albert

66, boulevard Mortier, 75020 Paris - 797-11-70

83 Élémental atmosphérique

PUTOIS Paul

1, rue Victor-Hugo, 92120 Montrouge - 655-98-16

84 Ciel de Paris

REUTHER

14, avenue du Maine, 75015 Paris - 222-23-13

85 Aéroport de Rio de Janeiro

ROBINEAU Michel

28, place Jules-Ferry, 92120 Montrouge - 253-78-64

86 « Apesanteur »

ROCHE Jean

3, rue Louis-Rolland, 92120 Montrouge - 656-85-07

87 Envol

ROUX Robert

4, rue Galliée, 75116 Paris - 723-50-10

88

RULMONT Christine

51, rue Victor-Hugo, 92120 Montrouge - 735-64-47

89 La fille de l'air

SCHADÈLE Bernard

102, rue Maurice-Arnoux, 92120 Montrouge - 633-41-80

90 La conquête du cosmos

SERRAZ François

17, rue du M^{at}-de-Lattre-de-Tassigny, 78150 Le Chesnay -
954-49-87

91 Le vol

SIMONIN Solange

31, rue des Pierrelais, 92320 Châtillon-sous-Bagneux -
253-19-85

92 Le rêve du peintre

SOURDILLON Berthe

40, place Jules-Ferry, 92120 Montrouge - 735-28-55

93 New York - Avions

SZMUSZKOWICZ Nechama

77, rue de Bagneux, 92120 Montrouge - 657-85-97

94 Composition (Tapisserie)

TRAN Christiane

« La Peupleraie », 14, allée Georges-Braque,
94260 Fresnes - 666-72-80

95 Promenade spatiale

VAN LIER Anna-Louise

14, avenue du Fort, 92120 Montrouge - 656-87-44

96 Derrière les nuages

VERRY Michèle

5, rue Winston-Churchill, 94240 L'Hay-les-Roses - 350-83-03

97 « Effets d'hélice »

SCULPTEURS

BECHET Jean-Marie

17, rue du Gouverneur-Georges-Eboué,
92130, Issy-les-Moulineaux - 644-23-98

98 Un élan dans l'espace

BOISECQ Simone

19, rue Visconti, 75006 Paris - 033-29-11

99 Sculpture

DOUZIECH Jean-Paul

6, Villa Moderne, 94110 Arcueil

100 Pégase

GESTALDER Jacques

Villa Buzenval, 8, rue Anne-Jaquin, 92100 Boulogne

101 En signe d'air (Plâtre)

JAMES Madeleine

208, rue Lafayette, 75010 Paris

102 Sculpture aérienne

LÈBRE-MAURICE Dominique

21, rue Montcalm, 75018 Paris - 606-38-76

103 Sculpture

LONGUET Karl-Jean

19, rue Visconti, 75006 Paris - 033-29-11

104 Sculpture (Pierre)

MALAUSSENA Jean-Pierre

21, avenue M.-Robespierre, C. 67, 94400 Vitry-sur-Seine -
494-24-12

105 Sculpture en bronze

NIKOLITCH Pikko

42, place Jules-Ferry, 92120 Montrouge - 253-37-31

106 Enlèvement de l'Europe par avion

PARPAN Ferdinand

16, rue du Retrait, 75020 Paris - 636-47-96

107 Mante religieuse (bronze)

PRYAS Jean

89, rue de Vaugirard, 75006 Paris - 544-03-83

108 La mère.

RAYNE Robert

25, rue des Poissonniers, 93400 Saint-Ouen - 252-47-61

109 Déplacement

SALMON Françoise

70, quai des Orfèvres, 75001 Paris - 326-67-18

110 Sculpture (Bronze)

SUPPLEMENTS

DURANDEAU Jan

47, rue Jeanne-d'Arc, 51100 Reims - 16-26 47-28-30 et
47-32-59

111 Mur du son

DUGROS Alain

21 bis, rue des Roses, 92260 Fontenay-aux-Roses

112 « Franchir » (Sanguine)

BERGERON Robert

12, rue Jules-Guesde, 92120 Montrouge - ALE 17-22

113 Le grand canal à Chantilly

114 Le château de la Reine-Blanche

115 Le cloître de l'ancienne abbaye de Saint-Leu
d'Esserent (Oise)

116 Marguerites

BÉGUIN Jean-René

5, avenue Gambetta, 94 Saint-Mandé - 328-83-55

117 L'air

FOTIOU Hariklia

15, rue de Malte, 75011 Paris - 700-81-70

118 Composition. Nu dans l'air

WOIVRE Edmond

71, avenue de la République, 92120 Montrouge - 893-04-06

119 L'air de rien

CALENDRIER DES SPECTACLES

MERCREDI 7 MAI 1975 à 16 heures THEATRE

La Compagnie d'Art Théâtral de Paris présente :
EVOCATION DE LA VIE ET DE L'ŒUVRE
de Jules RENARD, de Francette VERNILLAT
avec Liliane SOLENTE, Ludovic JOIRE, Domi-
nique LENEL.

POIL DE CAROTTE de Jules RENARD
avec Clément BAIRAM, Anne MARBEAU,
Béatrice BROUT.

Présentation scénique et mise en scène de Ber-
nard BIMONT.

SAMEDI 10 MAI 1975 à 16 heures THEATRE

La compagnie de l'Elan présente :
LE COSMONAUTE AGRICOLE de René
OBALDIA

LE TABLEAU d'Eugène IONESCO
avec Anne MARBEAU (Eulalie et Alice),
Gérard MARTIN (Zéphirin), Jean-Marie DU-
HARDT (le cosmonaute et le peintre), Domi-
nique ECONOMIDES (le gros monsieur).

Décors et costumes : Deny LAVOYER,

Bande sonore : Daniel THUANN,

Mise en scène : Eric LABOREY.

Deux farces de notre théâtre d'aujourd'hui, dit
« Théâtre de l'Absurde », qui sous l'apparence
d'un clin d'œil amusé, nous entraînent beau-
coup plus loin qu'on ne croit dans la réalité
profonde de notre époque.

DIMANCHE 11 MAI 1975 à 16 heures **CONCERT**

Avec Otto LINSI (baryton),
et Dominique SWAROWSKY (piano).

HAENDEL Dalla Guerra Amorosa

Francis POULENC . Le travail du Peintre
Pablo Picasso
Marc Chagall
Juan Gris
Jacques Villon

Henri DUPARC Lamento
Le manoir de Rosemonde
Chanson triste

Jean WIENER Salade musicale
le souci, la fleur de pom-
mier, la pivoine, le lotus,
la pervenche, la prime-
vère, le bouton d'or.

Georges Bizet, Eric Satie, Richard Rodgers,
Scarlatti, Reynaldo Hahn, Maurice Ravel...

« Dominique Swarowsky et Otto Linsi forment une excellente équipe, servant dans une même communion de pensée, l'idée supérieure de cet art subtil et souverain que représente la poésie pure. J'ai beaucoup apprécié votre jeu fin, ferme sensible et nuancé ainsi que le talent si expressif d'Otto Linsi. » Camille Maurane.

MARDI 13 MAI 1975 à 21 heures CINEMA

« LE PREMIER PIETON DE L'ESPACE »

« APOLLO 17 »

MERCREDI 14 MAI 1975 à 16 heures CINEMA

« 10 ANS DE L'ERE COSMIQUE »

rétrospectives des réalisations spatiales des soviétiques.

« LE VOYAGE DANS LA LUNE »

« LA CONQUETE DU POLE »

deux films de Melies

JEUDI 15 MAI et VENDREDI 16 MAI 1975

à 16 heures

CINEMA

« LE MIRACLE DES AILES »

« DE CLEMENT ADER

A L'AEROSPATIALE »

SAMEDI 17 MAI 1975 à 16 heures

MATINEE POETIQUE

La Compagnie d'Art Théâtral de Paris présente :

L'ŒIL ECOUTE

illustration poétique et littéraire

« AU COMMENCEMENT ETAIT ICARE »

« POESIE : MA LIBERTE! »

avec Francette VERMILLAT, Arlette PATRICK, Eric LABOREY, Anne MARBEAU, Elise SIMONNE, Béatrice BROUT, Dominique LENEL, Ludovic JOIRE, Franck D'ASCANIO.

présentation de Bernard BIMONT.

Le théâtre populaire d'été présente :

LES AMOURS DE JACQUES LE FATALISTE d'après Denis DIDEROT

avec Bernard BETREMIEUX (Jacques),
Jacques SCHILTZ (le maître).

Adaptation Francis HUSTER
Décors et costumes Patrick AUBERT
Éléments scéniques Jean ANNERON
Costumes réalisés . Sophie GEORGE
Mise en scène Jacques SCHILTZ

Espèce d'hymne à la gloire du peuple français « Jacques le Fataliste » à sa manière, est un roman de chevalier, un Don Quichotte français. Au héros, au grand caractère s'est joint le chevalier, mais cette fois l'écuyer Jacques, ce soldat devenu valet « prolétaire errant ». Cet enfant du peuple du XVIII^e siècle ressemble souvent à Candide, quand ce n'est pas à Cartouche. Mais il n'est pas optimiste; le fatalisme est une philosophie beaucoup moins niaise et qui finit par ménager à l'homme une place très confortable dans le monde. Jacques est peut-être le CHEVALIER DES TEMPS FUTURES...

JEUDI 22 MAI 1975 à 21 heures CONFERENCE
avec projection

par Albert DUCROCQ

*professeur à l'Institut d'Etudes politiques
président du Cosmos Club de France*

*LES SATELITES
DECOUVRENT LA TERRE*

LA FRANCE VUE DE L'ESPACE
(projection de diapositives)

avec la collaboration des Laboratoires Marcel
Hamel.

Monsieur Albert DUCROCQ dédicacera son
livre.

L'orchestre de chambre Paul KUENTZ
sous la direction de Paul KUENTZ

M.A. CHARPENTIER (1634-1704) : Concert
pour quatre parties de viole, en ré mineur.
Préludes 1 et 2. Sarabande. Gigue angloise.
Gigue Française. Passecaille.

G.Ph. TELEMANN (1681-1767) : Concerto en
sol majeur pour alto et orchestre. Largo.
Allegro. Andante. Presto.

S. BARBER (né en 1910) : Adagio pour cordes,
opus II.

B. BARTOK (1881-1945) : Danses populaires
Roumaines.

D. MILHAUD (1892-1974) : Symphoniette.
Animé et vigoureux. Vif et léger. Décidé et
joyeux.

W.A. MOZART (1756-1791) : Sérénade noc-
turne en ré majeur pour deux violons, alto,
contrebasse, orchestre à cordes (sans contre-
basse) et timbales K. 239. Marcia : Maes-
toso. Menuetto. Rondeau. Allegretto. Ada-
gio. Allegro.

Solistes :

Monique Frasca-Colombier, violon;

Daniel Hue, violon;

Gérard Pacholski, alto;

Horst Seewald, contrebasse.

MARDI 27 MAI 1975 à 21 heures

CONCERT

AUDITION
des élèves
du CONSERVATOIRE
de MUSIQUE
de MONTROUGE

Directeur Jacques DEVOGEL

Chef électricien : André GRILLOT

Chef machiniste : Joseph SOLER

*La décoration du Salon
est de Frédéric Blin
réalisée par les ateliers municipaux.*

