

# *La Navigation* $\mathcal{A}$

Dans la même collection que  
LA NAVIGATION AÉRIENNE :

E. CAUSTIER. — *LES ENTRAILLES DE LA TERRE* (ouvrage couronné par  
l'Académie française).

H. HAUSER. — *L'OR* (ouvrage couronné par l'Académie française).

G. DARY. — *A TRAVERS L'ÉLECTRICITÉ* (2<sup>e</sup> édition).

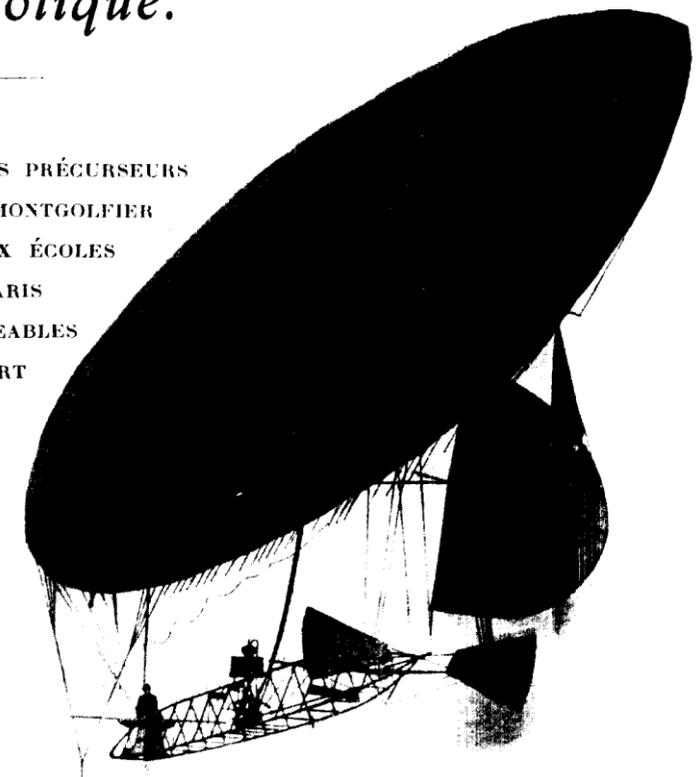
Chaque année, en novembre, la librairie NONY et C<sup>ie</sup> fait paraître, dans la collection de format 31<sup>cm</sup> × 21<sup>cm</sup>,  
un livre richement illustré du même genre que *La Navigation Aérienne*.  
La série de ces ouvrages formera une collection d'une réelle valeur scientifique.

A LA MÊME LIBRAIRIE :

LES CERFS-VOLANTS. par J. LECORNU, Ingénieur, Membre de la *Société française de Navigation  
Aérienne*. — Un volume 22<sup>cm</sup> × 14<sup>cm</sup>, illustré, broché. . . . . 3 fr. 50  
Relié percaline, titre or, tête dorée. . . . . 5 fr. »  
Relié dos et coins maroquin, tête dorée . . . . . 7 fr. »

*Histoire documentaire  
et anecdotique.*

LES PRÉCURSEURS  
LES MONTGOLFIER  
LES DEUX ÉCOLES  
LE SIÈGE DE PARIS  
LES GRANDS DIRIGEABLES  
ET LE SPORT  
AÉRIEN



PARIS

63, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 63

1903



## AVANT-PROPOS

---

Lorsque, le 5 juin 1783, Joseph et Étienne de Montgolfier lancèrent pour la première fois en public leur *machine aérostatique*, un immense enthousiasme s'empara du monde entier ; jamais, sauf peut-être lors de la découverte de l'Amérique, aucun événement scientifique n'avait à ce point passionné les masses : il semblait qu'enfin l'homme eût conquis l'atmosphère : il était le maître dans l'air comme il l'était déjà sur terre et sur mer ; l'espace lui appartenait, et, pour les plus ardents, aller dans la lune n'était plus qu'un jeu !

Un siècle et plus s'est écoulé, et les espérances qu'avait fait naître l'invention des Montgolfier ne se sont pas encore réalisées, malgré les progrès considérables déjà faits. Est-ce à dire que les routes de l'atmosphère nous sont à jamais fermées ? Faut-il désespérer de suivre un jour l'aigle dans son vol, parce que cent vingt-cinq ans après la découverte des ballons l'homme ne peut encore se diriger à son gré dans l'espace ? Ce serait bien mal connaître l'histoire des inventions humaines, et ignorer que Dieu a imposé au génie humain un collaborateur, qui est le Temps.

« Il a fallu bien des siècles, dit Dupuy de Lôme<sup>(1)</sup>, pour transformer le radeau « flottant en un rapide paquebot à hélice ; mais qu'est-ce qu'un siècle pour Dieu « éternel qui conduit l'humanité ? »

D'ailleurs, les services rendus par l'aérostation depuis son origine sont immenses, et quand bien même il ne resterait à l'actif des ballons que les services rendus par eux à la météorologie, à l'astronomie, à la physique, aux arts militaires, et, à nous Français, à la défense nationale pendant le siège de Paris, cela constituerait un assez beau fleuron à la couronne de gloire de notre pays ; car, ne l'oublions pas, l'aéros-

(1) Discours prononcé à l'inauguration du monument des frères Montgolfier à Annonay, le 13 août 1883.

tation, la navigation aérienne pour mieux dire, est science toute française, dans laquelle nous avons toujours eu le pas sur les autres nations.

Mais le dernier mot n'est pas dit, et tout fait prévoir que le xx<sup>e</sup> siècle nous apportera la solution complète du problème. Sera-ce par les ballons dirigeables ? ou bien plutôt par les appareils d'aviation pure, *plus lourds que l'air* ? L'avenir nous l'apprendra bientôt, et notre but, dans cet ouvrage, n'est pas de trancher cette question : nous ne voulons pas, en effet, faire œuvre didactique, en exposant des théories, mais bien faire œuvre d'historien, en exposant des faits.

L'histoire de la navigation aérienne est des plus attachantes, abondante en anecdotes, riche en documents, et nous espérons retenir l'attention et captiver l'intérêt de nos lecteurs, non en leur exposant nos idées personnelles, mais au contraire en nous effaçant autant que possible et en laissant la plupart du temps la parole aux contemporains, aux inventeurs, aux témoins des faits que nous rapporterons et en substituant largement à notre prose l'image et la photographie. Nous sommes persuadés que nos lecteurs nous en sauront gré.

Un mot encore : en acceptant la lourde tâche d'écrire l'ouvrage que nous présentons au public, l'auteur ne se dissimulait pas les difficultés d'un pareil travail, mais il savait aussi qu'il pouvait compter sur l'aide efficace de ses éditeurs, et il tient à les remercier ici non seulement du soin qu'ils ont apporté à éditer ce livre, mais aussi du concours dévoué de tous les instants qu'il a rencontré auprès d'eux et des amicaux conseils qu'il n'a cessé d'en recevoir. Il tient également à remercier tous ceux, et ils sont nombreux, qui se sont mis avec tant de bonne grâce à sa disposition pour lui fournir les matériaux dont il avait besoin ; il remercie tout particulièrement : M. Richard, le savant secrétaire de la *Société d'encouragement*, qui lui a fourni de nombreux dossiers classés avec beaucoup de soin et de méthode ; — M. Albert Tissandier, qui lui a permis de puiser largement dans ses riches collections et ses travaux artistiques ; — M. Henry de la Vaulx, dont il n'oubliera jamais l'accueil si cordial ; — M. le marquis de Dion et M. Besançon, qui l'ont mis à même de se documenter dans les archives de l'*Aéro-Club* ; — M. E. Surcouf et M. L. Godard, à qui il est redevable de tant de renseignements intéressants sur le matériel aérostatique et la construction des aérostats ; — M. le commandant Renard, dont les encouragements de toute sorte lui ont été si précieux ; — M. François Courboin, qui l'a guidé si gracieusement dans ses recherches à la Bibliothèque Nationale ; — M. Athanasiu, de l'Institut Marey, qui lui a communiqué les beaux clichés relatifs au vol des oiseaux ; — M. Marc, qui lui a permis de reproduire ici des gravures anciennes d'un grand intérêt tirées de l'*Illustration*, la belle revue connue dans le monde entier et

dont la collection fait revivre à nos yeux tous les événements saillants de ces soixante dernières années ; — MM. Armengaud et Triboulet, les dévoués et savants président et secrétaire de la *Société française de navigation aérienne*, qui lui ont permis de puiser à pleines mains dans les archives de la Société et qui l'ont si puissamment encouragé dans son travail ; — enfin les quelques particuliers qui ont si gracieusement mis à sa disposition des documents originaux et précieux.

Si le lecteur tire quelque enseignement de ce livre, il saura qu'il le doit pour la plus grande partie à ceux que nous venons de citer, et sans le secours desquels nous n'aurions jamais pu mener notre œuvre à bonne fin.



# LA NAVIGATION AÉRIENNE

## PREMIÈRE PARTIE

### PÉRIODE LÉGENDAIRE

## LES PRÉCURSEURS

### CHAPITRE I

#### LÉGENDES DE L'ANTIQUITÉ

Dieux ailés. — Aventures de Dédale et d'Icare. — Le vol plané d'Hanouman. — La flèche d'Abaris. — La colombe d'Archytas. — Simon le Magicien. — L'oracle d'Hiéropolis. — Oulefat. — Les Capnobates.

Voyager dans les airs a toujours été l'une des aspirations de l'homme, et la littérature ancienne, aussi bien que les monuments antiques, sont pleins de légendes d'hommes volants, d'ascensions, de voyages aériens; il paraît très probable que, pour une grande partie au moins, ces récits fabuleux cachent un fait historique et conservent, au milieu des enjolivements poétiques, un fond de vérité. A ce titre, ils sont intéressants à passer en revue.

Mercure, le messager des dieux, était représenté avec des ailes aux pieds, symbole tout simplement de la rapidité avec laquelle il remplissait ses délicates fonctions.

Au Musée du Louvre il existe, aux *Antiquités égyptiennes (salle des dieux)*, une petite plaque de bronze d'une antiquité incontestable, ci-dessus reproduite, et figurant en relief un homme volant les deux ailes étendues. Symbole, comme pour le cas de Mercure, ou