



# BALLONS DANS LE CIEL DE VIRGINIE

par Gérard Hawkins

Huit jours à peine après le bombardement confédéré de Fort Sumter, le 20 avril 1861, quelque part en Caroline du Sud, le ciel fut soudainement obscurci par l'apparition d'une énorme masse sombre. Bercée par le vent, la forme hideuse à l'allure quelque peu menaçante semblait dériver selon une trajectoire incertaine tout en se rapprochant inexorablement de la terre ferme. Sa course se termina en un atterrissage en douceur dans une zone rurale peu peuplée, située à environ seize kilomètres à l'ouest de Unionville. Un groupe de paysans peu rassurés et armés jusqu'aux dents s'élança aussitôt vers le champ où s'était posé le monstre de quinze mètres de haut et de 570 m<sup>3</sup> de volume. Le doigt crispé sur la détente de leur fusil, les hommes s'approchèrent avec prudence de l'immense baudruche qui se dégonflait rapidement, s'attendant à rencontrer le diable en personne. Le démon se matérialisa sous la forme d'un homme plutôt élégant portant un chapeau haut de forme et vêtu d'une longue redingote qui, tout en s'extirpant de la nacelle en osier, gesticulait comme un pantin afin de saluer ses accueillants.

Face à la foule incrédule qui l'entourait maintenant, le curieux personnage se présenta sous le nom de Thaddeus Sobieski Coulincourt Lowe (1832-1913) et il révéla qu'il était originaire du New Hampshire et qu'il venait d'effectuer un trajet aérien depuis Cincinnati dans l'Ohio, parcourant ainsi une distance de plus de 1.500 kilomètres en un peu moins de neuf heures. Le but du voyage, précisa-t-il, avait été d'étudier la nature des vents et des courants atmosphériques avant de s'embarquer dans une aventure de plus grande envergure, gagner l'Europe en traversant l'Océan Atlantique.<sup>1</sup>

Les explications du professeur Lowe n'eurent cependant que peu d'impact sur ce petit monde paysan qui ne comprit probablement rien à tout son verbiage scientifique. Vu les événements politiques et militaires qui se déroulaient en ce moment en Caroline du Sud, ils ne se sentirent pas concernés par l'exploit de l'aéronaute et il n'est donc point surprenant que Lowe fût considéré comme un espion yankee. Les talents oratoires de ce dernier parvinrent toutefois à limiter les brutalités physiques dont il allait être l'objet et à éviter de justesse l'incarcération. Lowe convainquit ainsi la foule excitée de ramasser son ballon afin de le transporter par chemin de fer jusqu'à Columbia, capitale de l'Etat. Sa réputation en tant que scientifique et aéronaute était suffisamment établie

<sup>1</sup> *Official Records of the Union and Confederate Armies, series III, Vol. 3 (repris ultérieurement sous le sigle O.R.): p. 25, Lowe à Stanton, 26/5/63.*

dans cette ville pour qu'il obtînt aisément un sauf-conduit assurant son retour vers le Nord.

**S**i l'apparition soudaine de ballons au-dessus de contrées isolées américaines fut certes de nature à en déconcerter plus d'un en ce début de moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la conquête céleste avait pourtant débuté près de trois quarts de siècle auparavant. C'est en juin 1783 que le premier ballon ascensionnel vit le jour en France suite aux travaux des frères Joseph et Etienne Montgolfier. Jean-François Pilâtre et François Laurent d'Arlandes inaugurèrent le premier vol habité en s'envolant en septembre de la même année à partir du bois de Boulogne à Paris dans un ballon gonflé à l'air chaud. Un mois plus tard, ce fut au tour du physicien Charles, accompagné de Nicolas-Louis Robert, d'effectuer un périple de 45 kilomètres, suspendus au ballon *Charrière* préalablement dilaté à l'hydrogène. Ces premiers vols expérimentaux français créèrent rapidement un engouement mondial pour la conquête aérienne, enthousiasme qui se prolongea jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Durant les cinq décennies qui suivirent les exploits des frères Montgolfier, non moins de 800 ascensions eurent lieu dans le seul Royaume-Uni où l'on recensa plus de 470 aéronautes dont 49 femmes. Cette époque fut marquée par les prouesses de pionniers célestes plus illustres les uns que les autres. Un des plus notoires fut probablement Jean-Pierre Blanchard. Entre 1784 et 1809, il effectua des vols à partir de la plupart des capitales européennes. Il traversa la Manche en 1785 accompagné du physicien bostonien John Jeffries. C'est en 1793 que Blanchard se distingua aux Etats-Unis en s'envolant de Philadelphie sous les applaudissements d'une foule regroupée autour de George Washington en personne.<sup>2</sup> Il y eut d'autres aéronautes célèbres tels le père et le fils Sadlers d'Irlande, Lunardi et Zambecari d'Italie, Gay-Lussac et Biot de France ainsi que Green et Cockwell d'Angleterre. Cette énumération serait incomplète sans la mention du Français Félix Nadar qui inaugura la photographie aérienne en 1858 et la perfectionna en 1863. Il organisa également le *Ballon Poste* qui transporta le courrier et évacua plusieurs personnalités de Paris lors du siège de cette ville en 1870.

**M**ais revenons à Taddeus Lowe. Une conséquence inattendue de son récent périple se traduisit par l'opportunité qu'eut ce dernier de percevoir l'atmosphère régnant dans le Sud à l'aube de la guerre de Sécession. C'est par dizaines de milliers qu'affluaient quotidiennement paysans et citoyens vers les centres de recrutement. Les camps militaires, groupés près des jonctions de chemin de fer, drainaient les volontaires prêts à mourir pour la grande et noble cause. Des trains remplis de troupes confédérées ou bourrés de provisions et de matériel militaire faisaient route vers le Nord. Le Sud était en ébullition et l'ambiance était à ce point survoltée que le jeune Lowe put en palper la tension. Ce dernier rapporta plus tard dans ses mémoires: "*Je fus immédiatement convaincu que mon pays était en proie à une crise sévère et je fus aussitôt prêt à lui offrir mes services et mes ressources*".<sup>3</sup>

De retour en Ohio le 26 avril 1861, Lowe contacta l'un de ses mécènes, Murat Halstead, l'influent éditeur du *Cincinnati Daily Commercial*. Ce dernier avait auparavant accepté de patronner le premier vol transatlantique en ballon, plaçant sa confiance totale dans les aptitudes de Lowe. Quelle ne fut pas la surprise de Halstead

<sup>2</sup> "First in America's Skies", C.V. Glines, in "Aviation History", sept. 96.

<sup>3</sup> O.R. series III, Vol. 3: p. 252, Lowe à Stanton, 26/5/63.

lorsque l'aéronaute le pria de renoncer à ce projet pour écrire au secrétaire au Trésor, Salmon P. Chase. Le contenu de sa lettre suggérait à Chase de convaincre le gouvernement fédéral de créer au plus tôt un corps de ballons sous le commandement de Lowe afin que ce dernier puisse entreprendre des reconnaissances aériennes au profit des armées du Nord.

Tandis que Lowe attendait une réponse de Washington, un autre aéronaute, John LaMountain, effectuait une démarche similaire. LaMountain, de Troy dans l'Illinois, naquit en 1830 et passa la majeure partie de sa vie d'adulte dans la marine marchande avant de se lancer, vers 1850, dans l'apprentissage des vols en ballon sous la tutelle du plus grand aéronaute américain, John Wise (1808-1879). Ce dernier, inspiré par les exploits du Français Jean-Pierre Blanchard aux Etats-Unis, avait effectué sa première ascension en 1835, au-dessus de Philadelphie dans un vaisseau de sa propre invention et, par la suite, il envisagea la première conquête de l'Atlantique. Les circonstances qui rapprochèrent Wise et LaMountain sont mal connues, bien que Wise évoquât plus tard son disciple en ces termes: "*C'était un élève capable, dont l'expérience en tant que marin fut bénéfique à l'art de naviguer (...) et à celui de prévoir le temps*".<sup>4</sup>

En 1859, Wise parvint à réunir les fonds suffisants pour construire un aérostat de plus de 1.400 m<sup>3</sup> de volume complété par une barquette de sauvetage suspendue sous la poche de gaz. Il baptisa son vaisseau *Atlantic* d'après l'obstacle qu'il espérait franchir. Etant donné qu'une partie du financement de l'*Atlantic* provenait de St. Louis, Missouri, l'aéronef fut transporté dans cette ville en juin 1859. C'est d'ici que Wise comptait effectuer un saut de puce jusqu'à Boston avant de s'envoler vers l'Europe. Dans la soirée du 2 juillet 1859, Wise, LaMountain et un investisseur nommé Gager prirent place dans la nacelle de l'*Atlantic* qui s'éleva rapidement dans les airs sous les applaudissements d'une foule enthousiaste. Poussé par un courant favorable, l'aéronef progressa rapidement, atteignant dès le lendemain Fort Wayne dans l'Indiana. Tandis que le ballon se rapprochait de la côte est des Etats-Unis, il fut soudainement pris dans une tempête d'une rare violence qui le chassa au-dessus du lac Ontario. Apercevant la terre, les aéronautes échappèrent de justesse à la mort en exécutant un atterrissage en catastrophe dans une ormaie près de Henderson, dans l'Etat de New York.

L'échec de l'expédition sonna le glas de l'association entre Wise et LaMountain. En dépit d'une fin presque tragique, le périple aérien de plus de 1.300 kilomètres fut cependant significatif dans la mesure où il établit le record officiel mondial de vol ininterrompu qui ne fut détrôné qu'en 1910. Son corollaire immédiat fut la renommée de LaMountain qui devint subitement une célébrité, si pas un héros national. Ce dernier n'hésita pas à émettre ouvertement des critiques à l'égard du comportement de Wise, dépeignant son collègue "comme quelqu'un se laissant facilement gagner par la panique" lors de certaines phases du voyage. On put établir par la suite que LaMountain fut poussé dans ses allégations par un reporter sans scrupule et avide de controverses. Cet incident devait néanmoins faire entrevoir le comportement querelleur qui caractérisa LaMountain pendant la guerre de Sécession. Wise poursuivit indépendamment ses ascensions, tantôt distribuant des sacs postaux à travers les Etats-Unis, tantôt effectuant des sauts en parachute de sa propre invention. Son 479<sup>e</sup> vol (ou le 480<sup>e</sup>, le nombre est incertain) lui fut fatal: il disparut corps et biens dans le lac Michigan à l'âge de 71 ans.

---

<sup>4</sup> "Air War Over Virginia", Charles M. Evans in "Civil War Times", oct. 96.

S uite à la dissolution du partenariat entre Wise, Gager et LaMountain, ce dernier s'empressa aussitôt de prendre possession des restes de l'*Atlantic* afin de le restaurer. C'est en compagnie de John Haddock, éditeur du *Reformer* de Watertown, New York, que LaMountain s'envola de cette ville en septembre 1859 pour "un court vol expérimental" aux dires de l'aéronaute. Les vents célestes conspirèrent à nouveau contre ce dernier, chassant son ballon loin vers le Nord où il échoua sans trop de casse dans une zone déserte et peu hospitalière du Canada, à quelque 500 kilomètres de son point de départ. Perdus et esseulés, les deux hommes errèrent durant quatre jours dans l'immensité de la forêt canadienne avant d'être secourus par un groupe de bûcherons qui les mirent sur le chemin de New York. Le récit de l'aventure de LaMountain, quelque peu embelli par le journaliste Haddock, fut accueilli avec sensation. La notoriété de l'aéronaute fut alors propulsée à son zénith et dépassa même les frontières du pays.

Lorsque s'ouvrirent, au printemps 1861, les hostilités entre le Nord et le Sud, les démarches de LaMountain auprès de l'administration fédérale n'accusaient qu'un faible retard sur celles de Thaddeus Lowe. Au mois de mai, LaMountain écrivit directement au secrétaire à la Guerre, Simon Cameron, dévoilant à ce dernier son plan d'utiliser un ballon afin d'observer du haut des airs les dispositions des troupes ennemies. Il ajouta à son "curriculum vitae" une longue liste de références provenant de personnages notoires issus de Troy et demanda, en outre, l'octroi d'une commission ainsi que la responsabilité des opérations aéronautiques fédérales. LaMountain ne reçut jamais de réponse du secrétaire Cameron, peut-être parce que, comme Lowe, il n'était pas soutenu par une personnalité politique influente. Le secrétaire d'Etat Salmon Chase avait en revanche bien reçu la missive de Halstead et, sous l'influence des recommandations de celui-ci, il s'empressa d'organiser une entrevue entre le professeur Lowe et le président Lincoln. Ce dernier avait toujours été fasciné par les technologies nouvelles et sa porte était toujours ouverte à tous les inventeurs, même les plus farfelus. Lowe se rendit le 11 juin au capitol de Washington, emportant dans ses bagages son aéronef *Entreprise*. Durant son tête-à-tête avec le président, non seulement il lui dévoila sa vision sur l'usage militaire des ballons d'observation, mais il évoqua également la possibilité d'une nouvelle dimension dans la reconnaissance, celle de la télégraphie aérienne. Afin de convaincre son interlocuteur, il lui proposa de démontrer les capacités du ballon qu'il avait sous la main.

Une semaine plus tard, soit le 17 juin 1861, l'*Entreprise*, tout spécialement aménagé pour la circonstance, s'éleva de l'enceinte de la *Columbia Armoury* de Washington, emportant dans sa nacelle le professeur Lowe ainsi que des représentants de l'*American Telegraph Company*. L'altitude du ballon fut ajustée par la tension d'un filin enroulé sur un treuil mécanique ancré à la terre ferme. Parvenu à une altitude de 150 mètres, Lowe manipula alors le télégraphe de bord qui, branché à un câble électrique déroulé jusqu'au sol, fut ensuite relié à la Maison-Blanche. Le premier message télégraphique mondial émanant des airs fut le suivant: "*Ballon Entreprise, Washington, 17 juin 1861. A l'attention du président des Etats-Unis. Monsieur, ce point d'observation couvre une zone d'environ 80 kilomètres de diamètre. La ville avec sa multitude de camps offre une vue superbe. C'est avec grand plaisir que je vous envoie cette première missive jamais auparavant transmise par télégraphe à partir d'une station aérienne. Je suis votre débiteur pour vos encouragements et pour avoir eu l'opportunité de démontrer la disponibilité de la science aéronautique au service des*

*militaires de ce pays. Respectueusement vôtre, T.S.C. Lowe*".<sup>5</sup> L'ingéniosité de la démonstration fit grande impression sur le président et sa relation avec Lowe en fut d'autant renforcée. L'*Entreprise* fut amarré sur la pelouse sud de la Maison-Blanche pour le restant de la journée tandis que son pilote devenait l'hôte de Monsieur et Madame Lincoln.

Entre-temps à Troy, New York, LaMountain était sur le point de conclure un marché avec un interlocuteur inespéré. Alors qu'il attendait encore vainement un geste du département de la Guerre, quelle ne fut pas sa surprise de recevoir le 5 juin une lettre du général Benjamin Butler, commandant les troupes de l'Union à Fort Monroe, Virginie. Butler, qui avait eu vent des propositions de service de LaMountain, demanda à l'aéronaute de se rendre à Fort Monroe pour y démontrer les performances de son ballon. Le départ de LaMountain fut retardé non seulement par des considérations financières mais surtout par la difficulté à se procurer un générateur d'hydrogène portatif. Quoi qu'il en soit, il arriva finalement en Virginie vers la fin juin. Il avait évidemment été mis au courant de l'ascension de Lowe devant la Maison-Blanche ainsi que de sa transmission télégraphique historique, exploits qu'il qualifia tout simplement de "*sans valeur et ne procurant aucun avantage*".<sup>6</sup>

Dès son arrivée à Fort Monroe, LaMountain demanda à Butler de lui fournir 230 litres d'acide sulfurique, une tonne et demie de copeaux métalliques et l'appareillage nécessaire pour produire de l'hydrogène à partir de ces ingrédients. Il fallut un certain temps à l'aéronaute pour assembler le générateur de gaz mais, une fois celui-ci mis en service, le vieux ballon *Atlantic* fut rapidement gonflé. John LaMountain, plein d'assurance, grimpa aussitôt dans sa nacelle, conscient qu'il allait effectuer la première vraie reconnaissance aérienne de la guerre. Dans son édition du 13 août 1861, le *New York Times* rapporta l'événement en ces termes: "*Le professeur LaMountain a effectué à deux reprises une ascension en ballon à Fort Monroe, atteignant une altitude proche des 1.000 mètres. Il localisa les forces confédérées campées à cinq kilomètres au-delà de Newmarket Bridge, Virginie. Une autre force considérable fut repérée sur la rive orientale de la James River, à quelque treize kilomètres de Newport News. Les deux canons montés à Sewell's Point et pointés vers Old Point sont, estime-t-il, de grosses pièces de campagne. Il y a peut-être mille confédérés à Sewell's Point*".<sup>7</sup>

Sur base de ce rapport, LaMountain affirma, à juste titre d'ailleurs, être le premier aéronaute à avoir utilisé un ballon au service des militaires. Cet exploit lui permit de se procurer une longueur d'avance sur son concurrent Lowe, mais ce dernier ne s'était pas endormi sur ses lauriers. En effet, il venait tout juste d'accepter le commandement du *Balloon Corps*, une organisation civile instaurée par le président Lincoln.<sup>8</sup> Le Corps servirait sous les auspices du *Union's Bureau of Topographical Engineers* pour lequel Lowe fut autorisé à réquisitionner hommes et matériels.

Cette nouvelle affectation ne résolut cependant pas tous les problèmes de Lowe. Le *Balloon Corps* était avant tout une organisation civile et, de ce fait, il fut loin de constituer une priorité aux yeux du Bureau. Astreint aux lenteurs administratives, Lowe eut toutes les peines du monde à obtenir les crédits et les équipements dont il avait besoin. Dans un premier temps, il fut ainsi obligé d'utiliser son ballon privé; quant à la

<sup>5</sup> "*Forward to Richmond*", Bailey H. Ronald, p. 147.

<sup>6</sup> "*Air War Over Virginia*", Charles M. Evans in "*Civil War Times*", oct. 96.

<sup>7</sup> *Idem*.

<sup>8</sup> *Le premier corps de ballons de l'histoire fut créé en France en 1793. Des ballons d'observation furent utilisés durant le siège de Mainz en 1793 et durant la bataille de Solferino en 1859. Des vols libres furent pratiqués durant la bataille de Fleurus en juin 1794.*

rémunération du personnel, elle dut provenir de ses propres deniers. En revanche, Lowe n'avait rencontré aucune difficulté à recruter des volontaires. Il eut bientôt sous ses ordres un grand nombre d'aéronautes amateurs qui n'avaient pas hésité à offrir leurs services à l'Union. L'enthousiasme était une chose mais, étant donné que la structure du Corps ne bénéficiait d'aucune hiérarchie militaire rigide, la maîtrise des conflits résultant des ego chatouilleux de ces recrues constitua un défi permanent.

Les fonds propres à la construction d'un ballon furent enfin octroyés à Lowe le 2 août et le premier aéronef à usage militaire fut fin prêt à être déployé le 28 du même mois. Une requête avait également été introduite pour la fourniture d'un générateur d'hydrogène mais, comme cette dépense n'avait pas encore été approuvée, Lowe n'eut d'autre ressource que d'enfler sa montgolfière en se branchant sur le réseau de gaz de ville de Washington DC. Il s'avéra cependant impossible de transporter bien loin le ballon déjà gonflé et, par conséquent, les opérations furent limitées au départ de la ville même ou de ses environs immédiats. Ces restrictions furent bientôt palliées par une innovation de taille, la création d'un générateur de gaz de campagne capable de gonfler les ballons en tous terrains et en toutes circonstances. Le modèle conçu par Lowe consistait en un chariot-citerne rempli d'eau et de copeaux de fer dans lequel on ajoutait, au moment voulu, de l'acide sulfurique transporté séparément. La réaction chimique violente<sup>9</sup> qui s'en suivait générait de l'hydrogène gazeux qui était purifié avant d'être véhiculé au travers de vannes, de raccords et de manches souples vers le ballon aplati sur le sol. Afin d'accélérer le processus de gonflage, deux générateurs d'hydrogène étaient souvent couplés en parallèle, rendant ainsi possible le gonflement d'un ballon de 800 m<sup>3</sup> en un peu plus de trois heures.

Lowe effectua un certain nombre d'ascensions afin d'observer les positions et les mouvements des troupes confédérées près de la capitale fédérale et, le 24 septembre, l'aéronaute apporta la preuve dramatique de l'efficacité de son ballon. Il monta ce jour-là à une altitude de 300 mètres au-dessus d'Arlington, Virginie. Dès que la longe de la nacelle fut fermement arrimée au sol et que l'équipement télégraphique fut connecté, Lowe se mit à transmettre immédiatement ses observations. Il rapporta la présence ainsi que la position de l'infanterie et de l'artillerie confédérées à Falls Church, qu'il estima se situer à une distance de cinq kilomètres environ. L'action qui se déroula ensuite constitua une première dans les annales militaires. Sans voir leurs opposants, les batteries fédérales ouvrirent le feu après avoir pointé leurs pièces selon les instructions données par la station aérienne de Lowe. Aux dires de ce dernier, "*Le tir fut tellement précis que l'ennemi fut démoralisé*". Les retombées de cet exploit furent tout aussi conséquentes pour le *Balloon Corps*. Le lendemain même, le chef de la logistique de l'armée, M.C. Meigs, informe Lowe que "*le secrétaire à la Guerre ordonne que quatre nouveaux ballons soient construits sous votre gouverne, y compris l'équipement de gonflage nécessaire, en tenant compte du générateur déjà en votre possession. Il est recommandé que leur construction se fasse dans les meilleurs délais*".<sup>10</sup> Lowe ne se fit pas prier et les ballons *Union*, *Constitution*, *Washington* et *Intrepid* furent mis en chantier dans les jours qui suivirent.

Pendant ce temps, LaMountain ne cessait de récolter les fruits de ses exploits antérieurs. Il demeurait persuadé que les renseignements obtenus lors d'un vol libre seraient bien plus pertinents que ceux qui étaient issus d'une station aérienne fixe. Il croyait aussi fermement à la bonne publicité. Une manchette du *Rebellion Record* du 4

<sup>9</sup> L'hydrogène gazeux est obtenu selon la réaction chimique bien connue:  $H_2SO_4 + Fe \rightarrow FeSO_4 + H_2 \uparrow$

<sup>10</sup> O.R. series III Vol. 3: p. 264, Meigs à Lowe, 25/9/61.

octobre 1861 décrivit ainsi l'une de ses prouesses: “*Un ballon passa dans le ciel de Washington, celui de LaMountain, qui s'était élevé du camp fédéral du Potomac. Lorsque l'aéronef eut atteint une altitude appropriée, son pilote, au mépris du danger, coupa le cordon ombilical le reliant à la terre, ce qui le projeta à plus de 2,5 kilomètres dans les airs, directement au-dessus des lignes rebelles. Il fut ainsi en mesure d'observer parfaitement les positions et les mouvements de l'ennemi, informations qu'il communiqua au commandement général et qui s'avèrent d'une importance capitale. Ses examens terminés, LaMountain jeta suffisamment de lest pour lui permettre d'atteindre une altitude de cinq kilomètres, où il rencontra des courants contraires qui le poussèrent dans la direction du Maryland tout en survolant Washington*”.

John LaMountain agissait en tant qu'aéronaute indépendant et non comme membre du *Balloon Corps* de Lowe. Par manque de fonds propres, il demeura confronté à l'éternel problème de l'équipement. Il était parvenu à faire construire le *Saratoga*, ballon jumeau de l'*Atlantic*, mais ce nouvel aéronef fut perdu dans la tourmente des vents, le 16 novembre 1861, lorsque l'équipe au sol, totalement inexpérimentée, lâcha soudainement ses amarres. Bien qu'il lui restât encore un ballon, quelque peu usé il est vrai, LaMountain lorgna jalousement l'imposant matériel que Lowe était en train d'amasser à Washington. La rivalité entre les deux hommes s'envenima lorsque Lowe refusa catégoriquement de lui céder un de ses ballons.

L'aversion personnelle de Lowe pour LaMountain et le dégoût que sa conduite lui inspira furent nul doute à la base du refus de coopération entre le *Balloon Corps* et le protégé de Butler. LaMountain n'avait pour sa part jamais reconnu Lowe en tant que commandant du Corps et il alla même jusqu'à dénigrer son antagoniste par une campagne de presse calomnieuse. Un article du *New York Herald*, qui prônait l'usage des ballons militaires, suggéra que le général George B. McLellan, commandant de l'armée du Potomac, nommât LaMountain responsable du *Balloon Corps*. Lowe n'avait pas sous-estimé son adversaire. En lui interdisant l'accès aux ressources de son département, il ne faisait que défendre une position durement acquise. LaMountain persévéra pourtant dans ses attaques contre Lowe. Il effectua d'innombrables vols libres dans son ballon *Atlantic*, embellissant constamment ses aventures par de vastes campagnes de propagande. Suite à l'un de ses voyages, le *Rebellion Record* rapporta ainsi que “*LaMountain s'éleva dans son ballon à une altitude telle qu'il put apercevoir le Golfe du Mexique et même décrire le dîner servi à Fort Pickens en Floride. Il fit des découvertes d'une importance capitale et précisa que les Rebelles avaient concentré d'importantes troupes à Manassas. A la question d'un reporter du New York Tribune lui demandant s'il put repérer des insurrections de Noirs, il répondit qu'il vit des points noirs en mouvement près de la Caroline du Sud, mais qu'il se rendit compte par la suite que c'étaient des fourmis qui avaient envahi son télescope!*”.

En guise de défense, Lowe s'acharna à souligner que l'attitude de LaMountain se révélait néfaste au *Balloon Corps* en mettant en exergue la nature volubile, les propos ignobles et les acrobaties extravagantes de son antagoniste. Alors que la confrontation battait son plein, les deux aéronautes firent appel à l'influence de leurs alliés respectifs. Peu après le départ de Benjamin Butler de Fort Monroe, LaMountain parvint à s'assurer l'appui d'un certain McComb, officier du *Bureau of Topographical Engineers*. Ce dernier ordonna à Lowe de libérer immédiatement l'un de ses ballons et de le remettre à LaMountain. Lowe sollicita alors directement l'intervention de McLellan qui était devenu un fervent admirateur des efforts déployés par le chef du *Balloon Corps*. Attaques et contre-attaques des deux camps alimentèrent ensuite leur quotidien. LaMountain apprit par hasard que deux montgolfières récemment construites gisaient

inutilisées dans un hangar de Washington. Il s'empressa aussitôt de décrier l'attitude possessive de Lowe qui, selon lui, gardait secrètement ces ballons cachés afin de pouvoir se les approprier après la guerre. Lowe répondit à ces accusations par une longue lettre adressée à McClellan dans laquelle il ne mâcha pas ses mots pour qualifier LaMountain *“de personnage sans scrupule (...) qui m'a attaqué sans raison par le biais de la presse et d'autres moyens (...) Il s'est ingéré dans les affaires de mes hommes afin de les démoraliser, bref, rien ne l'a empêché de me nuire. Ce LaMountain a affirmé à mes hommes qu'il était leur supérieur et qu'il devait être considéré comme leur commandant général (...) Je ne pense pas devoir servir cet homme en lui livrant mes ballons améliorés (...) Je déclare ne plus devoir être dérangé davantage par l'issue de cette affaire”*.<sup>11</sup>

McClellan pencha finalement en faveur de Lowe. Fortement impressionné par le travail de reconnaissance aérienne de l'aéronaute ainsi que par ses talents d'organisateur, il ordonna en date du 19 février 1862 que le dérangeant LaMountain fût congédié de tout service à caractère militaire. Cette éviction ne mit pourtant pas fin aux problèmes du *Balloon Corps*. Bien que Lowe fût maintenant rétabli aux commandes de son unité, ses affrontements avec LaMountain avaient sérieusement gangrené le moral du Corps tout entier. De plus, certains commandants commençaient à s'interroger sur la valeur des services que pouvaient encore rendre ces civils constamment en proie à des comportements égocentriques.

Pendant les deux années qui suivirent, Lowe et son équipe ne cessèrent de s'élever dans les airs au cours de 3.000 missions dont bon nombre furent lancées à partir de vaisseaux opérant sur la James River et ses affluents. Au risque de leur vie, les aéronautes transmirent à l'armée de l'Union des photographies et des rapports tactiques de première importance sur les positions et les intentions des forces ennemies. En avril 1862, Lowe fit un certain nombre d'ascensions pendant le siège de Yorktown, Virginie, où il opéra à une altitude de 300 mètres. Il fut accompagné à maintes reprises par des officiers du renseignement qui s'employèrent à dessiner des cartes et à prendre de nombreuses notes de tout ce qu'ils apercevaient. Durant la campagne de la Péninsule, en juin 1862, Lowe, accompagné de son épouse, n'emporta pas moins de trois ballons munis de tout l'équipement nécessaire à établir et entretenir les bases terrestres; 150 hommes indispensables au support logistique escortaient le convoi. Le professeur s'envolait habituellement à l'aube lorsque le ciel était clair et les feux de camp ennemis encore visibles. Lors de ses ascensions, il embarqua à chaque reprise plus de 8 km de câble télégraphique enroulé en bobines et grimpa à son altitude préférée de 100 mètres. Lors de la campagne de Fredericksburg en décembre 1862, les aéronautes de Lowe transmirent toutes les heures des informations sur les mouvements des troupes confédérées. Le *Balloon Corps* se distingua singulièrement en mai 1863, lors de la bataille de Chancellorsville lorsque Lowe, muni de matériel de transmission, accomplit de nombreuses et déterminantes ascensions. Aux dires des officiers fédéraux postés à son écoute, *“il maintint le fil télégraphique brûlant d'informations sur les positions ennemies, contribuant ainsi à la victoire de l'Union”*.<sup>12</sup>

L'existence du *Balloon Corps* prit fin avant la fin de la guerre. Il avait bien créé des précédents historiques impressionnants et prouvé sa valeur tactique et pourtant une suite de changements dans la hiérarchie militaire allait pousser Lowe à l'écart et plonger son unité dans l'obscurité. Au début de 1863, l'allié précieux de Lowe, George

<sup>11</sup> *“Air War Over Virginia”*, Charles M. Evans in *“Civil War Times”*, oct. 96.

<sup>12</sup> *Idem*

McClellan, fut relevé de son commandement. Au mois d'avril, le capitaine Cyrus Comstock devint l'attaché militaire chargé de superviser le Corps de ballons. A peine en place, Comstock ordonna de telles coupes sombres dans le matériel et le personnel que Lowe fut dans l'impossibilité de poursuivre ses opérations. Si ces mesures n'avaient pas suffi, des charges de malversation furent soudainement réunies contre Lowe. L'une d'elles stipulait que la tenue des comptes et des frais du Corps laissait fortement à désirer. L'aéronaute rétorqua que la priorité n'avait jamais été donnée à la comptabilité mais bien aux besoins des commandants sur le terrain.

Lowe se trouvait néanmoins dans une situation financière difficile et il ne se passait pas un jour sans qu'il ne reçoive une lettre de son épouse l'implorant de lui envoyer de l'argent afin d'éviter de tomber dans la misère. Lorsque Comstock l'informa que son salaire journalier, de 10 \$ au début de la guerre, serait dorénavant réduit à 6 \$, ce fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase.<sup>13</sup> Après avoir en vain tenté de faire révoquer cette décision, Lowe démissionna le 8 mai 1863. L'unité poursuivit tant bien que mal ses activités pendant quelques mois encore sous les directives des frères Erza et James Allen, mais la motivation et l'enthousiasme qui avaient jusque-là animé les pionniers volants avaient maintenant complètement disparu. En août 1863, le *Balloon Corps* cessa définitivement d'exister.

**S**'il est indéniable que la rivalité amère qui s'était développée entre certains aéronautes a quelque peu terni l'image du *Balloon Corps*, ce fait fut en revanche largement compensé par les innombrables services rendus à l'armée fédérale, notamment la masse de renseignement glanés, durant les premières années de guerre civile, sur les positions et les mouvements des troupes rebelles. L'unité fut dissoute au moment même où d'aucuns avaient commencé à respecter son mérite dans l'art de la guerre et à entrevoir ses possibilités d'avenir. Dans ses mémoires, le général confédéré Edward Porter Alexander, commandant de l'artillerie de Longstreet à la bataille de Gettysburg, apporta de l'eau au moulin de ces visionnaires en ces termes: *“Je n'ai jamais compris pourquoi l'ennemi abandonna l'usage des ballons militaires en 1863 après les avoir déployés intensivement jusqu'à cette période. Même si leurs observateurs ne virent pas grand-chose, l'existence même de ces ballons pouvait se justifier par les désagréments et les délais continuels qu'ils nous causaient, nous obligeant constamment à maintenir nos mouvements hors de leur vue”*.<sup>14</sup>

**L**ors de la plupart des ascensions des ballons fédéraux, l'artillerie ennemie fut constamment pointée sur ces vaisseaux fragiles. Exposés à maintes reprises à des tirs nourris, les aéronautes et leur équipement n'en souffrirent cependant que très rarement.<sup>15</sup> En effet, les artilleurs du XIX<sup>e</sup> siècle se révélèrent dans l'impossibilité d'atteindre de si petites cibles se balançant dans les airs. Les Confédérés s'en rendirent compte rapidement. Comme leurs canons demeuraient impuissants à contrer l'ascension et l'évolution des ballons ennemis, d'autres moyens radicaux s'imposaient pour s'assurer la maîtrise des airs. Des saboteurs tentèrent bien d'infiltrer le *Balloon Corps* afin de détruire leur matériel, mais leurs efforts se soldèrent

<sup>13</sup> *O.R. series III, Vol. 3: p. 303, Comstock à Lowe 12/4/63.*

<sup>14</sup> *“Military Memoirs of a Confederate”, Alexander Edward Porter, publié en 1907.*

<sup>15</sup> *Lors d'une mission, le ballon de Lowe fut abattu au-dessus des lignes ennemies. L'aéronaute parvint néanmoins à rejoindre le camp fédéral en grande partie grâce à la complicité de son épouse.*

par un échec. La seule solution pratique qui s'offrait encore au commandement confédéré consistait à se doter d'une "force aérienne" propre.

La première tentative sudiste se matérialisa au printemps 1862 lorsque le capitaine John Randolph Bryan se porta volontaire pour construire et déployer un ballon d'observation. Bryan, alors âgé de 21 ans, était l'aide de camp du général John B. Magruder. Nonobstant ses lacunes dans le domaine aéronautique, il prit sa tâche à cœur. Le ballon qui fut construit à son intention se révéla assez rudimentaire dans la mesure où il consista en une simple enveloppe de coton rendue imperméable par l'application d'une couche de vernis. Alors que les ballons fédéraux étaient gonflés à l'hydrogène, celui de Bryan fut rempli d'air chaud pour la simple raison que le Sud ne disposait pas de générateurs de gaz mobiles.

Tout handicapé qu'était Bryan par son manque d'expérience et par les limites techniques de son vaisseau, l'aéronaute amateur se révéla néanmoins des plus capables lors de son premier voyage dans les airs. Le 13 avril 1862, durant la campagne de la Péninsule, il fit une ascension au-dessus de Yorktown en Virginie. Les artilleurs fédéraux ouvrirent immédiatement le feu sur la nacelle en osier suspendue sous le ballon, mais leur tir se révéla imprécis. Gardant son sang-froid, Bryan signala hâtivement par sémaphore à l'équipe terrestre de donner du mou au filin de retenue afin de pouvoir gagner de l'altitude. Hors de portée du tir ennemi, il se mit alors à dessiner une carte des positions fédérales. Bien que cette tâche fût rendue difficile par la rotation du ballon sur lui-même, Bryan nota: "(...) *un superbe panorama dégagé (...) Chesapeake Bay, les fleuves York et James, Old Point Comfort et Hampton, (...) ainsi que les deux armées ennemies se faisant face*".<sup>16</sup>

Peu de temps après ce premier exploit, le général Joseph E. Johnston ordonna à Bryan de remonter au-dessus de Yorktown. Tandis que tous les yeux confédérés étaient rivés sur l'ascension de l'aéronaute, un soldat se prit accidentellement dans le filin reliant le ballon au treuil de manœuvre et, gesticulant comme un pantin, il fut soudainement happé vers le haut. Il eut heureusement la vie sauve grâce au sang froid d'un compagnon alerte qui, se saisissant d'une hache, sectionna le cordon ombilical. Bryan fut immédiatement propulsé dans les airs et, contre toute attente, effectua ainsi fortuitement son premier vol libre. Pendant plusieurs heures, la montgolfière fut ballottée par les courants célestes au-dessus des positions confédérées et fédérales quand tout à coup, à son grand soulagement, Bryan repéra le 2<sup>e</sup> régiment de Floride. Alors qu'il amorçait sa descente, un soldat de cette unité le prit pour un espion yankee et fit feu sur lui. L'aéronaute parvint à s'échapper en reprenant de l'altitude pour finalement atterrir dans un verger longeant la rivière York, non loin de Williamsburg.

Malgré les prouesses remarquables de Bryan, la Confédération était encore très loin de maîtriser les airs tenus par les Fédéraux. Les opérations aériennes qui suivirent constituèrent la pierre d'achoppement d'une des légendes confédérées les plus notoires, celle des "ballons à jupes de soie". L'histoire populaire raconte qu'un noble appel fut fait aux grandes dames du Sud afin que celles-ci fassent don de leurs plus jolies robes de soie dans le dessein de construire un ballon qui sauverait leur pays. Comme bien d'autres mythes, celui-ci ne correspond à aucune réalité.

Le deuxième ballon confédéré fut l'œuvre du capitaine Langdon Cheeves de Savannah en Géorgie. Cheeves construisit son aéronef à la *Savannah Armoury* au printemps de 1862. Etant donné que la soie était devenue un matériau rare dans le Sud ravagé par la guerre, le ballon de Cheeves fut entièrement fabriqué par l'assemblage de

<sup>16</sup> "Air War Over Virginia", Charles M. Evans in "Civil War Times", oct. 96.

morceaux de soie multicolores, et non de robes de soie, comme le veut la légende. Lorsque le général Robert E. Lee ordonna une reconnaissance aérienne des positions de l'Union lors des préparatifs de l'offensive sur Gaines' Mill, Virginie, en juin 1862, Cheeves fut prié de se rendre à Richmond avec son ballon. L'aéronaute n'eut pourtant jamais l'occasion de servir la cause rebelle. En effet, alors que son aéronef était transporté sur la James River à bord du *CSS Teaser*, le navire confédéré fut capturé le 4 juillet par le *USS Monitor*. Le général James Longstreet décrivit les événements en ces termes: *“Alors que nous mourrions d’envie de posséder les ballons que la pauvreté nous déniait, un génie apparut (...) et suggéra que nous (...) rassemblions des robes en soie afin de construire un ballon. Ce fut fait et nous eûmes bientôt notre vaisseau en arlequin (...) Il se trouva un beau jour sur un vapeur voguant sur la James River quand soudain la marée se retira; le bateau et le ballon furent alors coincés sur un banc de sable. Les Fédéraux s’en emparèrent et avec eux s’envolèrent les robes en soie de la Confédération”*.<sup>17</sup>

Une dernière tentative sudiste d'observation aérienne se concrétisa en été 1862, lorsqu'à la requête du général Pierre G.T. Beauregard, l'enthousiaste aéronaute Charles Cevor entreprit la construction d'un énorme ballon de 212 m<sup>3</sup> de volume. Comme l'avait fait Cheeves auparavant, Cevor utilisa des morceaux de soie multicolores pour assembler son vaisseau, créant ainsi le deuxième “ballon à jupes de soie” de la Confédération. Ce ballon fut mis en service à Richmond en automne 1862 et demeura une plate-forme d'observation dans la capitale sudiste jusqu'au printemps suivant. Selon certaines sources, l'aéronef de Cevor *“exhiba fièrement sa forme richement fleurie, prolongée de volants multicolores et de bleus chatoyants”*<sup>18</sup> jusqu'au jour où il fut balayé de son point d'ancrage par un vent violent pour être finalement capturé par l'avant-garde des troupes de l'Union. Le ballon fut taillé en pièces par les soldats fédéraux et les morceaux de soie furent envoyés à Washington où ils furent distribués aux membres du Congrès en guise de souvenirs. Ainsi prit fin l'épopée aérienne confédérée.

**L**es aéronautes du conflit fratricide américain, principalement ceux de l'Union, furent à l'origine d'un certain nombre de progrès technologiques tels que l'observation, la photographie ou encore la télégraphie aériennes, sciences qui deviendraient plus tard indispensables à l'art de la guerre. Ainsi l'ascension expérimentale de Lowe à partir du pont du *USS G.W. Parke-Custis*, en novembre 1861, annonça les porte-avions du XX<sup>e</sup> siècle. De même, les tâtonnements du *Balloon Corps* pendant la guerre civile en matière de photographie et de cartographie aériennes préjudèrent l'avènement de ces techniques dans les conflits modernes à venir. Le fait que les commandants de la guerre de Sécession se montrèrent incapables de saisir l'opportunité de dominer les champs de bataille à partir du ciel en exploitant l'incroyable potentiel des ballons peut nous laisser perplexe! S'il est incontestable que la technologie des engins aériens en était encore à ses balbutiements, il n'en est pas moins vrai que les aéronautes de l'époque manquèrent sérieusement d'entraînement et de discipline militaires. Quant à leurs ballons, ils se révélèrent souvent peu fiables et surtout capricieux, la plupart du temps livrés à la merci des vents et autres forces de la nature. Ces carences, aussi importantes furent-elles, demeurèrent pourtant mineures comparées aux barrages que dressèrent les attitudes conservatrices

<sup>17</sup> *“From Manassas to Appomatox”, James Longstreet, mémoires publiés en 1896.*

<sup>18</sup> *“Air War Over Virginia”, Charles M. Evans in “Civil War Times”, oct. 96.*

des commandants militaires et c'est ce comportement lamentable qui s'avéra finalement déterminant. Les officiers du XIX<sup>e</sup> siècle n'avaient pas été formés à envisager que l'apport des technologies nouvelles, tels les ballons, pût solutionner les problèmes militaires. Ces conformistes témoignèrent de la suspicion et de la malveillance à l'égard de la poignée d'aéronautes d'avant-garde qui eux, s'étaient rendu compte de l'importance de l'observation et de la transmission de données à partir d'aéronefs. Quand les ballons de Lowe furent finalement cloués au sol en 1863, le motif invoqué fut l'incompétence du *Balloon Corps* et de son commandant. La vraie raison trouve cependant son origine ailleurs. Ce sont en réalité l'inaptitude et le manque de clairvoyance invétéré des généraux issus de West Point qui mirent fin de façon prématurée à la "force aérienne" de l'Union. En fin de compte, comme bon nombre d'inventions inexploitées durant la guerre de Sécession, les ballons militaires furent tout simplement en avance sur leur temps!



### **Bibliographie**

- **Bailey H. Ronald**: *“Forward to Richmond”*, Time-Life Books, Alexandria, 1983.
- **Battles & Leaders of the Civil War**, Vol. 1 à 4, New York, 1884-1887.
- **Boatner III M.M.**: *“Civil War Dictionary”*, New-York, 1987.
- **Coggins Jack** : *“Arms & Equipment of the Civil War”*, New-York, 1983.
- **Evans M. Charles**: *“Air War Over Virginia”*, Civil War Times, Oct. 1996.
- **Glines C.V.**: *“First in America’s Skies”*, Aviation History, Sept. 1996.
- **Liesnard Michel**: *“La Guerre de Sécession dans les Airs”*, CHAB News 1972, Vol. II n°2.
- **Readers Digest**: *“Stange Stories and Amazing Facts of America’s Past”*, 1996.
- **Sonneberg P. Gerald**: *“Lowe’s Balloons Flew High Above Enemy Lines”*, Internet 1996
- **Thomas M. Emory**: *“The Peninsular Campaign”*, The Image of War, Vol. II, NY.,1981.
- **War of Rebellion, Official Records of the Union & Confederate Armies**, Washington, 1884.
- **Weigley F. Russel**: *“The Modern Army”*, The Image of War, Vol. VI, NY., 1981.
- **Wiley I. Bell**: *“Drop Poison Gas from a Balloon”*, Civil War Times, August 1997.