

Chardon, Ed. (18..-18..). [Le géant]Le géant : quadrille aérostatique : [pour piano] à quatre mains. [1864].

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

\*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

\*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

Cliquer [ici](#) pour accéder aux tarifs et à la licence

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

\*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

\*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter [reutilisation@bnf.fr](mailto:reutilisation@bnf.fr).



(12)



QUADRILLE  
AÉROSTATIQUE

PAR  
CHARDON

Avec légende et règlement de bord  
PAR

# KADAP

PARIS,  
AU MÉNESTREL 2<sup>bis</sup> r. Vivienne.

PRIX: 4<sup>f</sup>.50.  
A deux et à quatre mains.

Dépot 1864 — 1865 — 1866.

Chardon

(12)

N. Mohr

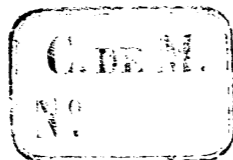
Imp. Mouton Paris.



(9)

# RÈGLEMENT DE BORD

DE L'AÉROSTAT



## LE GÉANT

- ART. 1. — Tout voyageur, à quelque titre que ce soit, à bord du GÉANT, prend avant la montée connaissance du présent règlement, et s'engage sur l'honneur à le respecter et à le faire respecter, dans sa lettre et dans son esprit. Il accepte et conserve cette obligation jusqu'au retour inclusivement, à moins de congé acquis.
- ART. 2. — Il n'y a, depuis le départ jusqu'au retour effectué, qu'un commandement : celui du capitaine. Ce commandement est absolu.
- ART. 3. — A défaut de pénalité légale, le capitaine, ayant seul la responsabilité de la vie des voyageurs, décide seul et sans appel, en toutes circonstances, des moyens d'assurer l'exécution de ses ordres, et le concours de tout voyageur lui est acquis. Le capitaine peut, dans certains cas, prendre l'avis de l'équipage; mais son autorité décide souverainement, même contre l'unanimité.
- ART. 4. — Tout voyageur affirme en montant à bord qu'il n'emporte avec lui aucune matière inflammable.
- ART. 5. — Tout voyageur accepte, par le fait seul de sa présence à bord, sa part d'entière et parfaite coopération à toutes les manœuvres, et se soumet à toutes les nécessités du service sur toute et première réquisition du capitaine. — Il ne peut à terre s'écarter de l'aérostat sans autorisation, ni se retirer définitivement sans congé dûment acquis.
- ART. 6. — Le silence doit être absolu au commandement du capitaine. Ce silence est de rigueur pendant toute manœuvre.
- ART. 7. — Les vivres ou boissons quelconques qui pourraient être apportés par l'un des voyageurs sont déposés à la cantine commune. Le capitaine seul a la clef de la cantine et détermine les distributions. — Les vivres ne sont dus aux passagers qu'à bord seulement.
- ART. 8. — La durée des voyages n'est jamais limitée. L'appréciation seule du capitaine décide de la limite. Cette même et unique appréciation décide sans appel de la mise à terre d'un ou de plusieurs voyageurs dans le courant du voyage.
- ART. 9. — Tous jeux sont absolument interdits à bord.
- ART. 10. — Il est rigoureusement interdit à tout voyageur de délester de quoi que ce soit le bord sous aucun prétexte.
- ART. 11. — Le bagage total de chaque voyageur ne peut excéder en poids 15 kilog., et en volume celui d'un très-petit sac de nuit.
- ART. 12. — Sauf de très-rares exceptions, dont le capitaine seul a l'appréciation, il est absolument interdit de fumer à bord, et à terre en dedans de l'enceinte qui entoure le ballon.

Aucune de ces dispositions n'étant indifférente, et la moindre infraction, si puérile qu'elle paraisse, pouvant compromettre la vie de l'équipage, il est ici rappelé de nouveau que c'est à la conscience et à l'honneur de chaque voyageur qu'est confié le respect du présent règlement.

# LE BALLON LE GÉANT

Plusieurs personnes, qui ne suivent pas jour par jour les feuilles publiques, m'ont demandé :

— Mais comment faites-vous un ballon, vous qui affirmez avec tant d'assurance que la première condition pour se mouvoir dans l'air est de supprimer les ballons, et que, pour lutter contre l'air, il faut être plus lourd, et non plus léger que l'air ?

A ces personnes je réponds :

— J'ai la foi profonde que l'hélice sera notre moteur aérien ; mais j'ignore ce que coûteront les essais de ce premier moteur. Entre la définitive machine Crampton, qui peut fournir ses quarante lieues à l'heure, et le couvercle de la marmite soulevé par la vapeur d'eau devant le premier qui apprécia cet agent nouveau, qui pourrait dire, même aujourd'hui, combien de millions dépensés, combien d'existences d'hommes, de pleurs et de sang, puisqu'il est dit que, dans l'ordre des choses humaines, toute conquête sur l'inconnu s'achète et se paye ?

Je n'ai pas grand mérite d'intuition à soupçonner qu'il faudra toujours commencer par quelque chose, cinq cent mille francs, un million, je suppose.

Or, si je m'étais avisé d'aller tendre la main au public pour lui demander un petit million afin d'essayer de faire *peut-être* une machine qui *tâchera* de voler en l'air, le public n'aurait pas manqué de pousser des cris affreux, et ceux qui ne veulent pas regarder, ceux qui ne savent pas voir, ceux qui tiennent avant tout à leurs écus, tous enfin se seraient écriés en chœur : « Mais cet homme là est complètement fou ! Nous nous en étions bien un peu doutés jusqu'ici, mais voici qu'il fait des aveux. Comment ! il a l'aplomb de nous demander un million pour... C'est un impertinent, qui se moque de nous ! » — On m'aurait dit des injures, ce qui est plus économique que bourse délier, et quelques-uns, — les plus empressés à ne pas mettre la main à la poche, — m'auraient au moins traité de voleur.

Comme je n'aime pas demander, et que je n'entends laisser à personne la possibilité d'appréciations peu obligeantes sur mon compte, je me suis dit que je donnerais moi-même le premier million, les premiers cent mille francs, si vous voulez, nécessaires à ma chère hélice.

Et comme je n'avais pas précisément sous la main ce million-là, j'ai résolu de me le procurer au moyen d'un spectacle d'un intérêt toujours irrésistible. Je ferai un ballon, — le *Dernier Ballon*, — dans des proportions extraordinairement gigantesques, — vingt fois plus grand que les plus grands, — qui réalisera ce qui n'a jamais été qu'un rêve dans les journaux américains, — qui attirera, en France, en Angleterre, en Amérique, la foule toujours prête à accourir à la plus insignifiante ascension. Pour ajouter encore à l'intérêt du spectacle, — qui, je le déclare à l'avance sans crainte d'être démenti par les faits, sera le plus beau spectacle qu'il aura été donné à l'homme de contempler, — je disposerai sous ce ballon monstre un ballonnet destiné à recevoir et à conserver l'excédant de gaz produit par la dilatation, au lieu de perdre cet excédant, comme on faisait jusqu'ici, — ce qui permettra à mon ballon d'entreprendre de véritables voyages de long cours, au lieu de ne rester qu'une, deux ou trois heures en l'air comme nos devanciers (1). Je ne veux rien demander à personne ni à l'Etat pour m'aider même dans cette question d'un intérêt général aussi immense. Je tâcherai de fournir moi-même les deux cent mille francs nécessaires à la construction de mon ballon, et, ledit ballon terminé, par des ascensions publiques et des expositions successives à Paris, Londres, Bruxelles, Vienne, Berlin, Bade, New-York, etc., partout, je sais d'avance et dix fois que je réunirai les premiers fonds nécessaires à la construction de notre première aéro-motiv.

Le ballon, nous nous entendons bien, ne pouvait donc être, et il n'est donc que le prologue : la vraie pièce, c'est l'aéromotiv, qui supprime tout ballon.

(1) L'idée première du compensateur est de Louis Godard. Je me suis borné à en rendre la pratique plus facile en plaçant dans la verticale le ballonnet qu'il disposait latéralement contre le grand ballon, et dont la manœuvre non automatique était dès lors moins simple.

Je me suis mis aussitôt à l'œuvre, et avec des difficultés, des insomnies, des chagrins que je garde pour moi seul, à cette heure, et dont quelqu'un des jours de cet hiver, le plus urgent de ma besogne étant fini, je ferai en partie la confidence à mes lecteurs, je suis parvenu à établir mon ballon, à fonder du même coup ce journal, moniteur indispensable à l'automotiv aérienne, et à jeter les bases de ce qui sera peut-être la plus grande opération financière de ce siècle.

Ceux qui verront et apprécieront ces travaux voudront bien me pardonner, j'espère, de m'être essuyé le front avec un petit mouvement d'orgueil quand, au bout d'un mois, — un mois ! — je me suis dit : C'est fait !

Cependant, si je ne demandais rien à personne, j'avais autour de moi de braves et bons amis qui, m'ayant détourné tout d'abord, avaient fini par accepter ma volonté, puisqu'elle était si absolue, et par m'aider de toutes leurs forces. Je tiens, je le répète, à raconter cela quand notre plus pressé sera fini. C'est par cette intervention active de ceux qui autour de moi veulent bien me rendre l'affection que j'ai pour eux, que j'ai pu obtenir de l'administration, sans même pour ainsi dire avoir eu à le demander, la place nécessaire à mes premières ascensions.

Ce petit exposé fini, j'arrive à la description de notre GÉANT.

Le GÉANT est le plus grand ballon connu dans les annales aérostatiques. Nous voyons dans l'utile *Manuel de l'Aérostier*, de M. Dupuis Delcourt, que le *ballon monstre* de 1837, qui a fait la traversée de Londres à Weilburg, ne cubait que 2,500 mètres de gaz. La capacité du *Flesselles*, enlevé à Lyon en 1784, et qui n'était qu'un *ballon à feu*, comme on disait, ou simple montgolfière, n'atteignait pas notre cubage total, qui est de *six mille quatre-vingt-dix-huit mètres cubes*.

J'avertis que tous mes chiffres sont absolument exacts. — Ce sera peut-être ici une autre nouveauté que nous avons certainement le droit d'attester : — un programme rigoureusement sincère.

Le GÉANT est composé :

1° De deux ballons superposés, pour plus de solidité, en taffetas blanc de premier choix, et absolument identiques. Chacun de ces ballons compte 118 côtes de 45 mètres de longueur, ce qui donne une circonférence de 90 mètres. Ces côtes sont cousues entièrement à la main et à double piqûre.

2° D'un petit ballon, dit *Compensateur*, disposé au-dessous de ce premier double ballon pour recevoir l'excédant de son gaz, et qui ne jauge que 100 mètres.

Le GÉANT peut et doit emporter un poids de 90 quintaux.

La hauteur totale de l'ensemble atteint, si elle ne dépasse pas, 60 mètres, — 14 mètres de moins que les tours de Notre-Dame.

Sa confection a employé vingt mille mètres de soie, à 7 fr. 25 c. le mètre.

La nacelle est à deux étages (rez-de-chaussée et plate-forme). Sa hauteur et sa largeur sont de 2 mètres 30 centimètres sur 4 mètres. Ces dimensions, un peu rigoureuses vis-à-vis du poids que l'aérostat doit enlever, ont été imposées par les nécessités du retour. La nacelle a dû être réduite dans les strictes proportions du gabarit des chemins de fer. Les garde-fous s'abattent sur la plate-forme, au retour.

Elle est construite en frêne, de branches, rotins et osiers, traversée en dessous et sur ses parois par vingt câbles croisés qui s'attachent aux gabillots du cercle.

Elle est portée par deux essieux et quatre roues qui s'ajustent après l'atterrissage, ce qui nous donne toute facilité de retour, en supposant une descente loin des centres de population. — Des boudins ou rotins sous-posés et en ceinture la protègent contre les battages. Outre les bouées intérieures, une immense ceinture à compartiments en caoutchouc soufflé la défend contre toute immersion possible. Le rez-de-chaussée contient un passage en croix dans le milieu et six divisions. Aux deux extrémités, — d'une part la cabine du capitaine, avec lit de 75 centimètres de largeur, et au-dessous un compartiment pour les bagages. — d'autre part, la cabine des voyageurs, trois lits superposés, de 60 centimètres. Les quatre autres divisions sont désignées : 1° Provisions, 2° Lavabo, 3° Pho-

tographie (1), 4° Imprimerie. — La simple petite presse Ragueneau que nous emportons est plus que suffisante pour le tirage de la relation abrégée de nos expéditions, à distribuer au-dessus des localités que nous dépasserons.

A ce propos, une compagnie anglaise, il y a un mois, — nos voisins sont merveilleux pour ne pas perdre de temps, — appréciant le remue-ménage qui s'opère à l'aspect d'un ballon dans tout endroit habité, et se doutant bien que jamais papiers ne seraient mieux reçus ni plus avidement lus que ceux jetés par-dessus notre bord, m'a dépêché un messenger pour me proposer d'accepter pareillement la distribution de prospectus commerciaux. Nous n'aurons jamais trop d'argent pour la construction de notre première aéro-motiv : j'ai accepté et passé marché. Avis aux amateurs de publicité en France !

Pour revenir à la description de notre GÉANT, il est inutile d'ajouter que nous nous sommes appliqué à ne rien oublier de tout ce qui peut assurer le bien-être et la sécurité de nos excursions, provisions de toutes sortes, instruments pour les observations scientifiques, jeux de bord, armes très-sérieuses en cas de descente chez des gens mal hospitaliers, et jusqu'à deux cages de pigeons rap-porteurs expédiés de Liège.

Il ne me reste qu'à offrir publiquement mon remerciement aux nombreux collaborateurs de tout ordre dont l'excellente volonté d'aider à l'ensemble m'a seule permis d'arriver à la fin de ce grand travail dans le délai invraisemblable que j'avais rêvé. Les lecteurs de l'*Aéronaute*, les spectateurs qui assisteront à l'exhibition de ce *Grand-Oeuvre*, m'approuveront assurément de les avoir rappelés « tous ! »

Direction des travaux : MM. Louis et Jules Godard.

Épures géométriques : Tisseron et Abeillon.

Atelier de coupe et de couture : Mme Louis Godard.

Nacelle, vannerie : Fortuné.

Cintrage, cercles : Guillaud.

Ebénisterie, soupape : Laurain.

Vernis : Lelou.

Caoutchouc, literie : Guibal.

Barométrie : Richard et Breguet.

Optique : Richebourg.

Armes de précision : Devisme.

Équipement et décors : Ancienne maison Godillot.

La maison Fantin, Thirion et Daydou a pu nous fournir en deux heures les 20,000 mètres de taffetas nécessaires.

Quand j'aurai remercié, après ceux-là, et comme j'ai à cœur de le faire, les travailleurs plus humbles, trois cents femmes et hommes, pour leur modeste et infatigable labeur de jours et de nuits pendant ce mois pénible, me permettra-t-on d'ajouter, pour ne rien laisser derrière moi, que la maison Potel et Chabot nous a offert gracieusement tous ses produits, et que, plus gracieusement encore, s'il est possible, le directeur de la maison Courmeaux nous a déjà envoyé six paniers de vins de premier choix, — et même Siraudin, une provision de confiseries à faire renoncer trois pensionnats !

Je crois que j'ai fini. — LACHEZ TOUT !!!

(L'Aéronaute.)

NADAR.

(1) Il ne s'agit pas, comme on le pense bien, de s'amuser à faire des portraits en l'air. Le ballon le GÉANT sera employé aux divers travaux de *photographie aérostatique*, dont j'ai le premier pris les brevets en France et à l'étranger il y a sept ans, et dont les résultats doivent être si précieux pour tous les relevés planisphériques, cadastraux, stratégiques et autres. M. Negretti, le célèbre opticien de Londres, a obtenu ainsi, dit-on, de très-beaux clichés cette année en Angleterre, ce qui me fait grand plaisir, puisqu'il a achevé de démontrer expérimentalement que j'avais raison. Je me permettrai seulement de lui faire observer qu'il se trompe en invoquant la priorité. La date de mes brevets fait foi, d'une part, et d'ailleurs j'ai obtenu moi-même, en deuil du plus détestable matériel, des résultats (simple positif sur verre, il est vrai) au-dessus de la vallée de la Bièvre, au commencement de l'hiver de 1858. Si je n'ai pas réclamé contre les assertions des deux let-trés de MM. Simon (de l'Observatoire de Greenwich) et Negretti, publiées successivement dans le *Daily Telegraph*, c'est uniquement parce que le temps m'a manqué. Mais je n'entends pas du tout qu'il y ait là prescription.

2 **LE GÉANT**  
QUADRILLE AEROSTATIQUE  
PAR CHARDON

**LE GONFLEMENT DU BALLON.**  
SEGONDA.

Arrangé à 4 mains  
PAR P. WAGNER.

N° 1.  
PANTALON.



*FIN.*



TRIO. (*Balancement du Ballon*)



Paris, AU MÉNESTREL, 2 bis, r. Vivienne.

H. 4131.

Imp: Moucelot, 27, r. C<sup>x</sup> des Petits Champs.

# LE GÉANT

QUADRILLE AEROSTATIQUE  
PAR CHARDON

## LE GONFLEMENT DU BALLON.

PRIMA.

Arrangé à 4 mains

PAR P. WAGNER.

3

N<sup>o</sup> 1  
PANTALON.

Musical notation for the first system, featuring two staves with treble clefs and a 2/4 time signature. The music is in G major and includes dynamic markings like *ff* and *S*.

*FIN.*

Musical notation for the second system, featuring two staves with treble clefs and a 2/4 time signature. It includes dynamic markings like *mf* and *ff*.

Musical notation for the third system, featuring two staves with treble clefs and a 2/4 time signature.

TRIO. (Balancement du Ballon)

Musical notation for the fourth system, featuring two staves with treble clefs and a 2/4 time signature. It includes dynamic markings like *p* and *ff*.

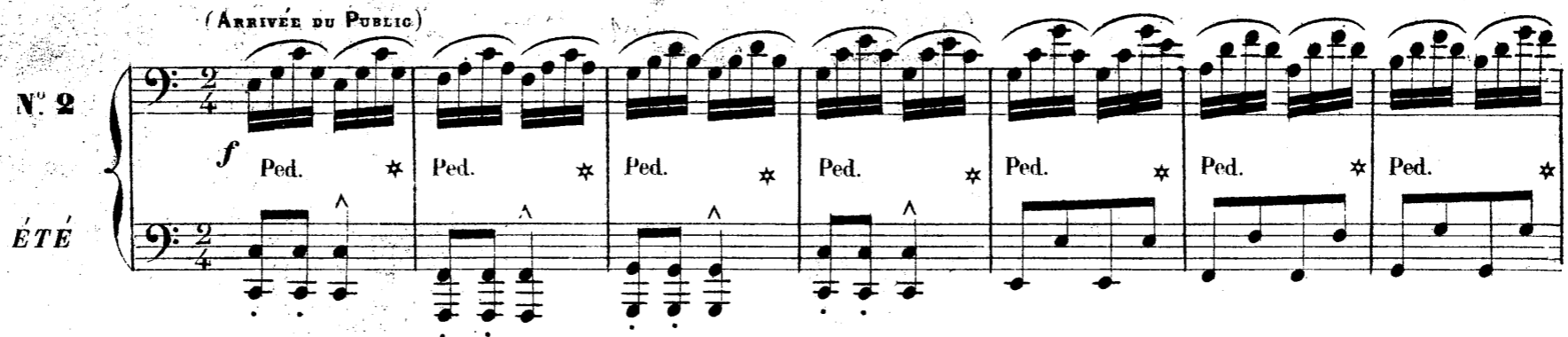
SECONDA

(ARRIVÉE DU PUBLIC)

N° 2

*f* Ped. \* Ped. \* Ped. \* Ped. \* Ped. \* Ped. \*

ÉTÉ



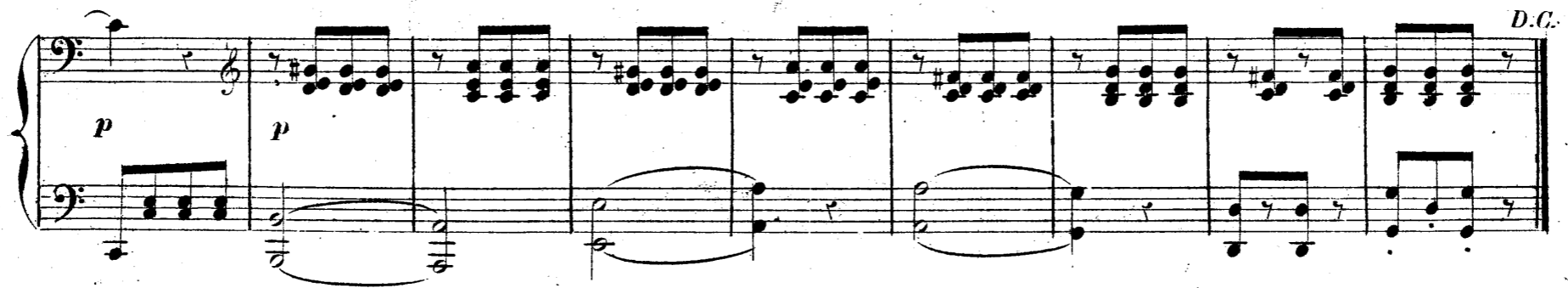
Pour Finir

*mf* *f* *mf* *f*



*p* *p*

D.C.



C. DE M.  
N.º

PRIMA

5

(ARRIVÉE DU PUBLIC)

N.º 2.

ETE

PI finit.

*mf* *f* *mf* *f*

8 *p* *f* D.C.



(PROMENADE DE LA NACELLE)

SECONDA

Nº 3.

POULE

The first system of music features a treble clef with a key signature of one sharp (F#) and a 6/8 time signature. The melody begins with a series of eighth notes, followed by a half note. The bass clef accompaniment consists of a steady eighth-note pattern. A dynamic marking of *p* (piano) is present at the start of the piece.

The second system continues the melody and accompaniment. It includes a dynamic marking of *f* (forte) and a section marked with a repeat sign (double bar line with dots). The melody features some slurs and a final flourish.

The third system continues the piece, marked with a dynamic of *f*. It includes a section with a repeat sign and concludes with a double bar line and a repeat sign. The word "FIN" is written at the end of the system.

The fourth system continues the accompaniment, marked with a dynamic of *mf* (mezzo-forte). It features a steady eighth-note pattern in the bass clef and concludes with a double bar line and a repeat sign.

(PROMENADE DE LA NACELLE)

PRIMA

N° 3.

POULE

The first system of music consists of two staves. The upper staff is in treble clef and the lower staff is in bass clef. Both are in a key signature of one sharp (F#) and a 6/8 time signature. The music begins with a piano (*p*) dynamic marking. The melody in the upper staff is characterized by eighth-note patterns with slurs, while the lower staff provides a harmonic accompaniment with similar rhythmic motifs.

The second system continues the piece with two staves. It begins with a forte (*f*) dynamic marking. The melodic line in the upper staff features more complex rhythmic patterns, including some sixteenth-note runs, while the bass staff continues with a steady accompaniment.

CODA.

FIN.

The third system, labeled 'CODA', consists of two staves. It begins with a forte (*f*) dynamic marking. The music concludes with a final cadence in the upper staff, marked 'FIN.', and a corresponding final chord in the bass staff.

The fourth system consists of two staves. It begins with a mezzo-forte (*mf*) dynamic marking. The upper staff features a melodic line with slurs, and the bass staff provides a harmonic accompaniment. The system concludes with a piano (*p*) dynamic marking.

(L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS)

SEGONDA

N° 4.

PASTOURFLE

The first system of music is written for a grand staff. The upper staff is in treble clef and the lower staff is in bass clef. The time signature is 6/8. The key signature has two flats (B-flat and E-flat). The music begins with a forte (*ff*) dynamic marking. The melody in the upper staff consists of eighth and sixteenth notes, while the lower staff provides a rhythmic accompaniment with eighth notes.

The second system begins with a double bar line and the word "FIN." above it. The music continues in the same grand staff format. The dynamic marking changes to forte (*f*). The upper staff features a melodic line with some rests, and the lower staff continues with a steady accompaniment.

The third system is characterized by a dense, repetitive rhythmic pattern in the upper staff, consisting of many beamed eighth notes. The lower staff has a simpler accompaniment. The word "Ped." (pedal) is written below the lower staff at the beginning and after several measures, with an asterisk (\*) indicating a specific pedal effect.

The fourth system concludes the piece. It features a melodic line in the upper staff and an accompaniment in the lower staff. The dynamic marking is forte (*f*). The system ends with a double bar line and the marking "D.C." (Da Capo) above it.

PRIMA

(L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS)

N° 4.

PASTOURELLE

The musical score is written for piano and features four systems of music. Each system consists of a grand staff with a treble and bass clef. The first system begins with a dynamic marking of *ff* and includes a first ending bracket labeled '8'. The second system starts with a double bar line and the word 'FIN.' above the treble staff, followed by a dynamic marking of *f*. The third system continues with a dynamic marking of *f*. The fourth system concludes with a dynamic marking of *f* and a first ending bracket labeled 'D.C.'. The key signature is one flat (B-flat) and the time signature is 6/8.



(LE DÉPART DU GÉANT. Lâchez-tout)

SECONDA

N<sup>o</sup> 5.

FINALE.

*p*

*f*

*cresc.*

*f*

*f*

*D.C.* 1<sup>re</sup> et 3<sup>e</sup> fois.

*D.C.* 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> fois.

*D.C.*

N<sup>o</sup>. 5  
FINALE.

(LE DEPART DU GEANT. Lâchez-tout)

PRIMA.

8 11

*p*

*f*

8

FIN.

*f* 1<sup>re</sup> et 5<sup>e</sup>. fois.

8

*presc.*

*f* 9<sup>ve</sup> et 4<sup>e</sup>. fois.

D.C.

8

*f*

D.C.