

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

**ARBAN**, Francisque, également connu sous le nom de Francesco Arbandi Lione, est né à Lyon en 1815. Il est l'un des dix enfants de Simon Alban, artificier.

Francisque Arban réalise en France plusieurs vols en ballons à partir de 1832. Entre 1845 et 1849, il est très connu pour ses vols en Italie où il réalise son douzième vol à Rome en avril 1846. En 1849, Francisque Arban après avoir décollé de Nîmes vers 19 heures s'élève vers 3600 mètres. Trouvant un vent favorable, il envisage d'atteindre Lyon, mais il se voit dans l'obligation de se poser vers 21 h 30 à Alissas, près de Privas (Ardèche). Néanmoins, il a parcouru 38 lieues en 2 h 30. En septembre 1849, avec son ballon à hydrogène, il traverse les Alpes. Le 2 septembre à 18 h 30, il s'envole du Château des Fleurs à Marseille, survole le massif de l'Esterel à 4000 mètres, puis le Mont Viso à 4600 mètres à 1 h 30 du matin le 3 septembre, et atterrit à 2 h 30, près d'une ferme du village de Pion Porte, près de Stupinipi, à environ 6,4 kilomètres à l'ouest de Turin. Un tel vol ne sera pas renouvelé avant 1924.

Le 7 octobre 1849, il décolle de Barcelone avec son épouse à bord du ballon. Les conditions météorologiques ne sont pas excellentes, il décide de se reposer pour laisser sa femme au sol avant de repartir. Son ballon est soufflé sur la Méditerranée et il disparaît sans laisser de trace.

**TOURNACHON**, Félix, dit « **NADAR** », est né le 5 avril 1820 à Paris. C'est presque par hasard que cet homme, de souche lyonnaise, naquit dans la Capitale. Episodiquement, il suit des cours de médecine, mais il possède des dons étonnants pour le dessin et la caricature. C'est peut-être à cette époque qu'il est doté du pseudonyme sous lequel il ira, plus tard, vers la célébrité parisienne. A la médecine, Félix Tournachon préfère vite la bohème parisienne, partageant son temps entre un apprentissage de peintre et des travaux journalistiques. En 1846, il fait un début prometteur dans la caricature.

En 1857, grâce à Jules et Louis Godard, Nadar découvre l'aérostation. En novembre 1858, il prend son premier brevet de photographie et réussit ses premières vues de Paris. En 1863, Nadar est convaincu par Gabriel de La Landelle et Ponton d'Amécourt de l'avenir du « *plus lourd que l'air* ». Ces trois hommes fondent, le 6 juillet 1863, la 'Société d'Encouragement pour la Locomotion Aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'Air'. Jules Verne et beaucoup d'autres tinrent à adhérer. Dans un opuscule qu'il publie le 7 août 1863, avec une préface de Victor Hugo, il affirme : « *C'est l'hélice -Sainte Hélice- qui va nous emporter dans l'air. C'est elle qui entre dans l'air comme la vrille dans le bois, emportant avec elle : l'une son moteur et l'autre son manche* »

Pour rendre une société agissante, il faut lui procurer des fonds. Avec son sens du spectacle, Nadar fait construire un ballon énorme : 45 mètres de haut et six mille mètres cubes de jauge, sa nacelle à deux étages pouvant contenir 34 personnes. Le 4 octobre 1863, le « Géant » s'envole de Paris avec 13 personnes. Le 18 octobre, un nouveau vol tourne à la catastrophe. Nadar qui a fait confectionner une réplique du 'Géant' le présente aux Lyonnais, le dimanche 2 juillet 1865. En août 1870, dès le début du siège de Paris et, malgré sa farouche animosité contre le régime impérial, il met son expérience au service du Gouverneur de la Place. Fin juillet 1909, il télégraphie à Louis Blériot, vainqueur de la Manche « *Votre triomphe vient de combler de joie l'antédiluvien du Plus Lourd que l'Air avant que ses 89 ans soient sous terre* ».

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

Félix Tournachon décède à Paris, le 20 mars 1910 ; il est inhumé au cimetière du Père Lachaise.

Nadar a promis aux Lyonnais de leur présenter son ballon 'Le Géant' : 45 mètres de haut et jaugeant 6.000 mètres cubes. Plus de cinquante mille personnes envahissent le quartier de « *derrière les voûtes* » de Perrache à Lyon. C'est depuis l'ancien hippodrome de Perrache, face à l'église Sainte Blandine, qu'eut lieu le gonflement de l'aérostat. Parmi les personnes qui prennent place dans la nacelle, on retient : Nadar, d'Artois, Adrien Tournachon, Joseph Revillion, d'Henri Vauxonne et un homme d'équipage. Le départ du ballon a lieu, le 2 juillet 1865, aux environs de 18 heures. Un fort vent pousse le ballon vers le sud. Vers minuit, 'Le Géant' se pose, assez difficilement, contre le 'Fouans d'Astier', une hauteur ardéchoise, proche de Saint Agrève. En plusieurs rebonds successifs, l'aérostat casse soixante-dix pins qu'il fallut payer le lendemain.

15 août 1871, ascension d'une montgolfière, "la Géante des airs", partie de l'hippodrome de Perrache, montée par Billet. Elle tombe dans le Rhône près du confluent, au bout de dix minutes

**PIRAUD**, Jean-Claude, Pompeïen, est né le 16 août 1846 à Corbelin (Isère). Ancien élève de l'Ecole de La Martinière à Lyon, il se dirige vers la physique et la mécanique industrielle. Vers 1875, il oriente ses recherches sur la physiologie de l'aile des oiseaux : il construit des ailes artificielles articulées reproduisant les mouvements si divers et si compliqués de l'aile de l'oiseau, et en particulier de la chauve-souris. Pour subvenir à ses recherches, il exerce la chirurgie dentaire, cours de la Liberté, dans le quartier de la Guillotière à Lyon.

Il construit une aile articulée avec un moteur à vapeur qu'il présente le 20 mars 1877. La machine est suspendue par une corde passant sur deux galets fixés au plafond de l'atelier. A l'autre extrémité de la corde se trouvait un contrepoids. Les essais de cette 'ornithoptère' (aéronef dont la sustentation est assurée par des battements d'ailes suivant le principe du vol des oiseaux) se déroulent au Grand Camp de Lyon-Villeurbanne en octobre 1879 et octobre 1882, mais sans succès.

En 1883, Pompeïen Piraud construit un ballon ovoïde en cretonne « L'Espérance » de 1500 m<sup>3</sup>, fonctionnant au gaz d'éclairage et doté d'une nacelle en osier de 95 cm de large et de 1,25 m de longueur. Il a l'intention d'y adapter et expérimenter ses ailes articulées. C'était une erreur qu'il a vite reconnue, car cet aérostat fit 6 ascensions au cours des années 1884-1885. Lors d'une ascension, le 27 septembre 1892, ce ballon fut partiellement détruit en se posant violemment à Châtillon sur Chalaronne (Ain).

Charles André est nommé directeur de l'observatoire de Lyon à Saint Genis Laval, le 15 janvier 1879. Intéressé par les effets de l'électricité atmosphérique, Ch. André demande à un célèbre aéronaute lyonnais, Pompeïen Piraud de réaliser avec lui une ascension en ballon. Le 27 septembre 1892, J.C Pompeïen-Piraud emmène avec lui Charles André et George Le Cadet de l'Observatoire de Lyon, à bord du ballon 'L'Espérance' qui s'envole du Parc de la Tête d'Or à Lyon. Divers problèmes techniques, une météo défavorable, transformeront cette expédition en cauchemar, et le ballon (assez mal baptisé "l'Espérance") finira par toucher terre "en vrac" dans l'Ain. Il s'agissait au départ d'étudier l'électricité atmosphérique, sujet très nouveau et fort intéressant. Mais il fallait une certaine intrépidité pour faire ce genre d'observations, car les conditions les plus prometteuses étaient *a priori* celles que l'on pouvait rencontrer dans un ciel d'orage. Et ceci avec un ballon libre et donc ingouvernable, gonflé de plus à l'hydrogène, gaz

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

éminemment dangereux car très inflammable !! C'était pourtant là le principal sujet de recherche de G. Le Cadet

Voici par exemple le compte-rendu du Progrès Illustré du 9 octobre 1892, qui présente la spectaculaire première page reproduite ici : « ... *Le gonflement du ballon avait été long et pénible, et l'ascension commençait sous les plus fâcheux auspices : un essaim de guêpes avait criblé de cruelles piqûres les aéronautes, le gaz manquait, les déchirures du ballon n'étaient pas encore réparées, les cordes se cassaient. À peine avaient-ils quitté le sol que l'aéronef devenait le jouet de la tempête, et une demi-heure après son départ, il allait heurter la cheminée de la ferme de Mont-de-Mangues sur le territoire de la commune de Relevant. Dans le choc, M. André avait une épaule et la clavicule cassée, et M. Pompéien était projeté violemment à terre d'une hauteur de huit à dix mètres. Le ballon, délesté d'un poids d'homme, reprit sa course vagabonde : M. André gisait au fond de la nacelle ; M. Le Cadet s'accrocha dans un effort énergique et désespéré à la corde de déchirure et la descente put s'opérer près de Chatillon-sur-Chalaronne (Ain). Les habitants de la commune prêtèrent aux aéronautes le concours le plus dévoué. On releva les blessés : M. Pompéien qui avait trois côtes enfoncées et M. André. M. Pompéien a été transporté à l'hôpital de Chatillons-sur-Chalaronne et pendant plusieurs jours on a craint pour sa vie. Les médecins qui lui prodiguent leurs soins ne sont pas encore pleinement rassurés sur son sort. Quant à M. André, après être resté deux jours chez M. le docteur Pierre, il est rentré à Saint-Genis-Laval : ses blessures, quoique graves, ne mettent pas sa vie en danger, et son rétablissement n'est qu'une question de temps. Seul M. La Cadet, dont le sang-froid a empêché la catastrophe de devenir encore plus terrible, n'a eu aucun mal ».*

L'affaire n'en restera pas là : André et Piraud se retrouveront au tribunal, l'un accusant son passager d'avoir, par ses fâcheuses réactions, aggravé l'accident, l'autre considérant que son pilote a fait preuve d'un grave manque de préparation

**Sources : *Historique de l'Observatoire de Lyon***

**SEUX**, Jean-Baptiste, Régis, Edmond, est né le 27 mai 1869, à Annonay (Ardèche). Son père, Pierre Seux, exerce la profession de marchand rouennier à Annonay, et sa mère est Isabelle Bruel. Edmond Seux se marie avec Marthe Cellier le 25 septembre 1900 à Boulieu les Annonay. Depuis les années 80, son domicile se situe au 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (Rhône). Dans les milieux aéronautiques lyonnais, il est considéré comme 'soyeux' (terme lyonnais assez vague), en réalité il exercerait la profession de vendeur d'articles de toilette.

En décembre 1902, Edmond Seux présente un projet d'aéronat dont il souhaite entreprendre la construction en vue de participer au Concours d'Aérostation, qui aura lieu, du 1er juin au 30 septembre 1904, à l'Exposition de Saint Louis (Etats Unis d'Amérique).

### **Un « dirigeable » par un Annonéen**

*Extrait du Journal d'Annonay du 27 décembre 1902*

*Sera-ce encore à Annonéen que nous devons la solution du difficile problème de la conquête de l'air ?*

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

*Cent vingt ans après les Montgolfier, notre ville va-t-elle de nouveau s'illustrer par l'un de ses enfants dans ce même domaine où deux Annonéens ont joué, au dix-huitième siècle, le rôle de précurseurs ?*

*Après les bruyantes expériences de MM. Santos-Dumont, Severo et de Bradsky, un de nos compatriotes, M. Edmond Seux, vient d'inventer un aéronat qui paraît appeler à un grand succès. C'est comme il le dit dans une description publiée par « Lyon-Sports », le résultat de quatre années d'études théoriques et d'expériences pratiques conduites avec l'observation des règles établies et des lois définitivement acquises à la science nouvelle de l'aérostation.*

*Edmond Seux, fixé à Lyon depuis vingt ans, est le secrétaire de l'Ecole aérostatique de Lyon. Attendons-nous donc à apprendre bientôt le succès des expériences que se propose d'entreprendre M. Edmond Seux et adressons à cet Annonéen qui demain sera peut-être célèbre, nos félicitations.*

### **Un vrai dirigeable, Aéronat inventé par un Lyonnais**

*Texte d'Edmond Seux publié dans la rubrique 'La Locomotion Aérienne' du Journal LYON-SPORT du 20 décembre 1902.*

*« Nous sommes heureux de publier ici la description d'un aéronat (terme adopté par le Congrès International Aérostatique, tenu à Paris en 1890.*

*En effet, aérostat dirigeable constitue une expression impropre qui n'est pas mieux appropriée que le seraient voitures dirigeables) inventé par Edmond Seux, secrétaire de l'école aérostatique de Lyon, et qui, détail curieux, est natif d'Annonay, patrie des Montgolfier, mais habite depuis 20 ans à Lyon, où il a fait et continue tous ses essais.*

*« L'auteur du projet, jeune encore, inspiré par ses devanciers et les dernières expériences de l'ingénieur Canetti et de l'abbé Le Dantec, sur la résistance de l'air, rompt franchement avec la routine et établit les plans de son appareil sur des données absolument nouvelles.*

*« Mais laissons la parole à l'inventeur qui, plein de confiance dans la réussite de son projet, espère entreprendre bientôt la construction de son aéronat, en vue de participer au Concours d'Aérostation à Saint Louis.*

*« En ce moment où Anglais, Allemands, Italiens et Américains se disputent la prépondérance et travaillent avec ardeur à la solution si ardue de la dirigeabilité des aérostats, il nous semble que la France ne doit pas rester en arrière. Le moment est donc bien choisi pour publier le résultat de quatre années d'études théoriques et d'expériences pratiques, nous servant des règles établies et des lois définitivement à la science nouvelle de l'aérostation.*

*« Voici la description de l'aéronat dont nous proposons la construction :*

#### *Aéronat à hélices multiples et à équilibre mécanique*

*1- Notre appareil en soie doublée, d'une grande résistance, se présente sous la forme d'un fuseau asymétrique dont la plus grande largeur, au maître-couple, se trouve placée environ au quart de la longueur totale, le gros bout marchant en avant. Le rapport de la longueur au maître-couple est approximativement de 1 à 5, proportion suffisante. En exagérant ce rapport, on diminuerait d'autant la stabilité longitudinale, sans trouver compensation dans l'augmentation du volume.*

*2- La permanence de la forme de l'aérostat – point essentiel – est obtenue par une armature ou carcasse en métal léger (partinium...) qui, en maintenant l'étoffe constamment tendue, fait éviter les poches qui se produisent sous l'effet du vent et des brusques variations de température. L'avant et l'arrière sont renforcés par une double épaisseur de soie.*

*3- Pour éviter le tangage, qui a souvent pour cause le déplacement latéral du gaz, nous avons, par l'adjonction de quatre cloisons séparatoires, divisé l'aéronat en cinq*

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

*compartiments, communiquant entre eux par un orifice placé à la partie inférieure de chaque cloison.*

*4- L'appareil est également pourvu d'un ballonnet à air servant à compenser la perte de gaz et à maintenir la rigidité de l'enveloppe.*

*5- Notre système d'attache, entièrement nouveau, consiste en un brancard latéral cousu sur l'étoffe même de l'aéronat et relié à un second brancard parallèle par des cordes flexibles, mais à peu de distance. Des barres en métal léger relient ce deuxième brancard à la poutre armée, le tout formant un ensemble rigide.*

*La poutre armée, de forme triangulaire, a comme longueur, la moitié de la longueur totale de l'aéronat mesuré de bout à bout.*

*6- Les hélices propulsives, rapprochées le plus possible du centre de résistance, sont au nombre de deux : celle de l'avant, de grand diamètre, a pour but de disperser l'air et d'ouvrir la marche à la poutre armée, tout en étant d'un effet utile comme tracteur ; celle de l'arrière, de conception nouvelle, est à doubles palettes contrariées. Il est à remarquer que, dans notre système, la surface alaire est très grande, ce qui donne d'autant plus de force propulsive.*

*7- L'équilibre vertical de l'aérostat se fait au moyen de deux hélices horizontales, dites hélices-lest, permettant aux aéronautes de monter ou descendre à volonté.*

*Les hélices-lest, ainsi que celles de propulsion, sont orientées différemment et, pour éviter la giration de l'appareil, tournent, l'une de droite à gauche, l'autre de gauche à droite.*

*8- Le gouvernail, placé à l'arrière de la poutre armée, se compose de deux surfaces triangulaires en soie vernie placées sur un cadre léger. Une barre transversale, établie vers le milieu du montant de celui-ci, porte à chaque bout les cordes de manœuvre qui viennent se rattacher à la roue de direction (nacelle arrière).*

*9- Le moteur : en attendant que la science nous ait doté du moteur électrique léger, le moteur que nous exploiterons sera celui à essence de pétrole qui, de nos jours, donne le meilleur rendement. Mais, pour conjurer tout danger d'incendie, les moteurs au nombre de deux, seront complètement isolés de l'enveloppe par un entourage en toile métallique. Pour plus de précaution, nous avons placé l'appendice et la soupape en arrière des moteurs.*

*« En livrant notre étude au public nous n'avons qu'un but : la recherche de l'aéronat que nous rêvons car la conquête de l'air sera faite d'autant plus vite que les idées de tous auront été centralisées, étudiées et discutées en commun. »*

*Nota – Les personnes qui s'intéresseraient à cette nouvelle découverte et qui désireraient voir fonctionner les appareils en réduction construits d'après le modèle, ainsi que les hélices de propulsion de forme entièrement nouvelle, sont priées d'en faire la demande au Président de l'Ecole Aérostatique de Lyon, 13 place Bellecour.*

*A propos de l'aéronat Edmond Seux, dont nous avons donné la description, nous apprenons avec plaisir par l'inventeur, de retour de Paris, qu'un comité scientifique spécial dénommé Comité des ballons, et composé de MM. Bouquet de la Grye, président pour 1902 de l'Académie des Sciences, président ; Appell, secrétaire ; Janssen, Mascart, Violle, Maurice Lævy et Cailletet, membres, vient d'être saisi du projet de l'auteur et dressera un rapport des résultats de l'examen.*

Dès 1903, abandonnant la question des ballons dirigeables à laquelle il s'était consacré à la suite des Giffard et des Tissandier, Edmond Seux s'adonne complètement à l'étude des aéroplanes, observant avec une foi robuste le vol des oiseaux planeurs au cours des voyages que ses affaires personnelles l'obligeaient à effectuer, et l'Académie des Sciences accueille, à plusieurs reprises, ses notes à ce sujet. Edmond Seux établit une série d'aéroplanes d'étude en

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

même temps qu'il dirigeait ses recherches vers la détermination de la meilleure forme d'hélices. En février 1905, il présente, au Concours d'Aviation de l'Aéroclub de France, un planeur d'aspect très curieux.

### **Une victime de l'aviation**

*Extrait de la Gazette d'Annonay de Novembre 1909*

« Nous avons entretenu plusieurs fois nos lecteurs des recherches faites par un de nos compatriotes habitant Lyon, Monsieur Edmond Seux, au sujet d'un aéroplane de son invention, fruit de longues et patientes études et de plusieurs années de travail ; nous avons publié ici même plusieurs mémoires présentés à l'Académie des Sciences par cet inventeur, qui comptait dans notre ville de vieilles et fidèles amitiés.

« Plusieurs fois, Edmond Seux était venu dans nos bureaux nous entretenir des progrès de son invention, dont il parlait toujours avec une foi et une confiance illimitée et nous avions avec lui les plus affectueuses relations. Il écrivait, il n'y a que quelques jours encore, à l'un de nous, une lettre pleine d'espérance et soudain une terrible nouvelle nous est parvenue, lundi dernier.

« Edmond Seux, parti depuis une quinzaine de jours, disant à sa femme qu'il se rendait à une réunion de l'Aéroclub du Rhône, était allé se jeter dans le Rhône. Son corps en a été retiré la semaine dernière, à deux kilomètres de Condrieu, à Poncin (Loire), canton de Pélussin.

« Les incessantes recherches de l'aviateur avaient épuisé ses ressources ; Seux, après avoir émié la dot de sa femme, s'était laissé aller à contracter des emprunts successifs et bientôt sa situation devint intolérable tenaillé par son idée fixe, harcelé par ses créanciers, il fut acculé.

« Que n'écoutât-il les sages conseils de sa jeune femme qui le suppliait de renoncer à sa chimère. 'Patience, lui répondait-il, je serai célèbre un jour'.

« Qui peut dire les terribles angoisses par lesquelles est passée la raison de l'inventeur avant que d'accomplir son dernier acte, dans un moment de folie et de désespérance. Plaignons celui auquel a manqué seulement un peu d'aide pour faire ce que d'autres ont fait avant lui. Edmond Seux fut, dans tous les cas, un précurseur et ses mémoires à l'Académie des sciences le prouvent, il avait pressenti, bien avant les heureux vainqueurs, les Blériot, et autres, le moyen pratique de s'élever avec un appareil plus lourd que l'air. Ses amis et tous ceux qui connaissaient ses patientes et ardues recherches conserveront le souvenir de celui qui rêvait de mettre un peu de gloire au blason d'Annonay.

« Nous présentons à la famille du défunt, nos bien sincères condoléances dans le deuil si cruel qui la frappe et auquel nous prenons la plus vive part »

**Sources : Avec l'extrême disponibilité de la Direction des Affaires Culturelles et du Service des Archives de la Mairie d'Annonay que nous remercions. Consultation sur le Web de la documentation mis en ligne par la Bibliothèque Municipale de Lyon**

M. Joseph-Ernest Vial, pharmacien au n°41 Grande Rue de Vaise, possédait également un sphérique en soie de 650 m<sup>3</sup>, complet mais en mauvais état. Ce pharmacien lyonnais ne réalisa qu'une unique ascension à bord de son ballon.

M. Hermann Pecquet, qui se fit prêter par M. Desportes de Paris un ballon de 650 m<sup>3</sup> nommé l'Intrépide'. Cet aérostat, doté d'une nacelle pouvant contenir deux personnes, a effectué en 1883 une ascension libre au départ de Lyon-Vaise et trois ascensions captives à l'usine à gaz

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

de Vaise en emmenant des passagers à 200 mètres d'altitude (le ballon était rattaché au sol par un câble enroulé autour d'un treuil en bois pour permettre des montées et descentes successives).

Passionnés par ces premières expériences, ces aéronautes décident d'allier leurs efforts en se constituant en société. Sous la direction de Jean-Claude Pompéien-Piraud, le Club Aéronautique Lyonnais est créé officiellement le 28 décembre 1889. Son activité débute par la construction du ballon le 'Lyon', 1100 m<sup>3</sup> de gaz enfermé dans une enveloppe en coton gommé et verni, qui emmène à son bord quatre personnes et du matériel scientifique fourni par les frères Boulade. Plusieurs ascensions à caractère scientifique ont lieu depuis l'usine à gaz de Villeurbanne (station permettant d'obtenir le gaz de gonflement).

### Le Ballon captif de L'Exposition de Lyon en 1894

A titre personnel, les frères **BOULADE** se dotent d'un ballon de 18 mètres de diamètre gonflé de 3050 m<sup>3</sup> d'hydrogène, réalisé par le constructeur lyonnais Henri Lachambre. Mis à disposition de l'Exposition de Lyon, ce ballon permit à des milliers de Lyonnais de découvrir l'Exposition Universelle, Internationale et Coloniale de Lyon qui s'est tenue dans le Parc de la Tête d'Or.

*« L'Exposition universelle, internationale et coloniale de Lyon qui s'est tenue, d'avril à novembre 1894, dans le Parc de la Tête d'Or, a reçu la visite de 3.800.000 visiteurs.*

*Le symbole de cette Exposition lyonnaise, son enseigne, en quelque sorte vivante et visible dans un rayon de trente kilomètres, fut son Ballon captif.*

*« Le ballon fut inauguré le 9 mai 1894 en emmenant à son bord M. Gailleton, maire de Lyon, M. Bouffier, président du conseil général du Rhône, M. Cazeneuve, conseiller général, M. Tai Van Bon, conseiller colonial de Cochinchine et M. André, directeur de l'Observatoire de Lyon. Celui-ci prend place au milieu d'un parc aérostatique de cinq hectares où se rencontre, en autres, un bureau directorial, un musée aéronautique, les machines qui permettent de faire revenir le ballon à terre, mais aussi un bar permettant d'attendre tranquillement son numéro d'ascension ou le retour de ses amis. C'est un vrai petit monde, dit-on, qui est renfermé dans cette enceinte.*

*« On accède à l'intérieur du parc aérostatique par une porte monumentale du plus heureux effet et du plus excellent goût artistique. Elle vaut, par-là, d'être signalée. En entrant, on a devant soi le maître des céans, le Ballon, qui, se balance orgueilleusement sur ses agrès, prêt à narguer pendant six mois, sans trêve et sans repos, le soleil, le vent et la pluie. C'est un magnifique aérostat que M. Lachambre, l'éminent constructeur, a mis quatre mois à construire et a entouré des soins les plus minutieux. Ce ballon captif est assez imposant. D'un diamètre de 18 mètres, l'enveloppe sphérique est construite en soie de Chine et contient 3050 m<sup>3</sup> de gaz hydrogène. Le filet de chanvre recouvrant l'enveloppe compte 25 000 mailles et retient une nacelle circulaire de 2,50 mètres de diamètre pouvant contenir 16 personnes. Pour éviter que le ballon ne s'envole, le câble de retenue est actionné par une machine à vapeur et supporte une charge de 10 tonnes.*

*« Les ascensions captives sont dirigées par M. Léon Laire, l'aéronaute de Paris, qui a dirigé les ascensions captives de l'Exposition de Chicago. La durée exacte de l'ascension est de treize minutes, dont huit pour la montée et de cinq pour la descente, et ce pour une altitude de 350 mètres. Les ascensions se font de jour comme de nuit entre 9 heures le matin et 23 heures le soir. Au cours de son ascension, le voyageur peut jouir du panorama qui se déroule sous*

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

*ses yeux. Chaque ascension durait environ treize minutes, de manière à emporter environ 60 personnes par heure et permettre des recettes atteignant 300 francs par jour*

*Par sa situation, le parc aéronautique permet de jouir non seulement de l'ensemble de l'Exposition, mais d'avoir une vue générale de Lyon et fouiller au loin les splendides et pittoresques vallées du Rhône et de la Saône.*

*« Le jeudi 27 septembre 1894, le Bulletin Officiel de l'Exposition nous apprend que le Ballon captif a dépassé sa 1.780<sup>ème</sup> ascension. Ce succès sans précédent quant au nombre d'ascensions est dû à la modicité du prix : 5 francs pour un adulte et 2 francs 50 pour les enfants, au lieu de 20 et 10 francs à Paris en 1878 et 1889. Sur les derniers jours de l'Exposition qui plus est, une mesure très hardie et démocratique semble encore être prise puisque le prix des ascensions, le matin seulement, est fixé à 3 francs. Le ballon*

[www.enssib.fr/.../56774-lyon-1894-la-fete-s-invite-a-l-expo-.pdf](http://www.enssib.fr/.../56774-lyon-1894-la-fete-s-invite-a-l-expo-.pdf)

Etienne Edmond **OEHMICHEN**, originaire de Châlons sur Marne, pionnier de l'invention de l'hélicoptère, fut profondément marqué par son vol en ballon captif lors de l'Exposition de Lyon, vol offert par son oncle lyonnais.

**HELFENBEIN**, Victor, Victor, a été en 1896, l'un des fondateurs de l'Union Aéronautique du III<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, qui, deux ans plus tard, en 1898, avec un groupe de fervents de l'aéronautique, sous l'égide des frères Boulade, décide de la création de l'Aéronautique-club de France, section de Lyon.

A ses frais, Antonin **BOULADE** dote l'association d'un ballon, l'"An-Am", à partir duquel les frères Boulade prirent de nombreuses photographies aériennes de Lyon, des Alpes et du Massif Central. Antonin Boulade, Président de cette association, obtient son brevet de pilote aéronaute, le 5 novembre 1901.

En novembre 1903, la Compagnie du gaz de Lyon met à la disposition de l'Aéronautique-Club de France, section de Lyon, un terrain de 3000 m<sup>2</sup> à proximité de l'usine à gaz de Villeurbanne pour permettre la création d'un parc aérostatique afin de faciliter le gonflement, l'entretien et le stockage du matériel aérostatique. Ce parc d'aérostation est inauguré, le 22 novembre 1903, en présence de savants et de personnalités civiles et militaires.

Quatre usines alimentent Lyon et sa banlieue en gaz. L'une se trouve à Villeurbanne, dans le quartier Grand Cllément, entre la rue Léon Blum et la voie du chemin de fer de l'Est lyonnais. Le gazomètre de l'usine de Villeurbanne fermera ses portes en 1950.

De 1903 à 1914, la section de Lyon ne compte pas plus d'une dizaine de membres qui sont habilités à piloter les aérostats. Le matériel aérostatique se compose des ballons :

- 1900/1901, l'Aurore de 800 m<sup>3</sup> appartenant à la section de Lyon ;
- 1903, l'Aéronautique-Club II de 500 m<sup>3</sup>, prêt de l'Aéro-Club de France ;
- 1903, l'Aéronautique-Club III, de 750 m<sup>3</sup>, location de l'Aéro-Club de France ;
- 1903, le Rêve bleu, de 1000 m<sup>3</sup>, prêt de M. Bacon ;
- 1903, la Lorraine, de 1200 m<sup>3</sup>, mise à disposition de M. Meyssonier ;
- Mai 1904, l'Arc en Ciel, de 900 m<sup>3</sup>, appartenant à la section de Lyon ;
- 1904, le Lugdunum, de 1600 m<sup>3</sup>, prêt de M. Boulade ;
- 1904, l'Aéronautique-Club, de 1000 m<sup>3</sup>, prêt de l'Aéro-Club de France ;

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

1905, l'Arago, de 900 m<sup>3</sup>, appartenant à la section de Lyon ;  
1905, l'Ampère, de 1200 m<sup>3</sup>, appartenant à l'Aéro-Club du Rhône ;  
1907, la Mouette, de 500 m<sup>3</sup>, mise à la disposition de M. Boulade ;  
Mai 1909, le Jacquard, de 1200 m<sup>3</sup>, appartenant à l'Aéro-Club du Rhône ;  
1912, le Mouillard, de 1240 m<sup>3</sup>, appartenant à l'Aéro-Club du Rhône ;  
1912, l'Eclair, de 500 m<sup>3</sup>, prêt d'Edouard Vermorel ;  
1912, la Comète, mise à la disposition par E. Gillet.  
1914, le Caladois.

En réalité, l'Ampère, le Jacquard et le Mouillard ne sont qu'un seul ballon dont l'enveloppe est changée par trois fois, en conservant la nacelle, la soupape, le filet et les agrès. D'avril à octobre, la période la plus favorable, de nombreuses ascensions sont organisées. Chaque 14 juillet, les départs de ballons constituent une attraction prisée du public (place de la Croix-Rousse, cours Charlemagne, place de l'Abondance, et même place de Trion à Lyon-Saint Just). Pour chaque ascension, il en coûte 150 francs de frais de gaz et le rapatriement par voie ferroviaire du ballon. Le prix global n'est pas à la portée de toutes les bourses.

Quatre journaux participent gratuitement à la propagande dans leurs colonnes : le Lyon Républicain, le Progrès, le Salut Public et le Nouvelliste.

Le 6 avril 1906, l'Aéronautique-Club de France, section de Lyon, choisit de s'appeler l'Aéro-Club du Rhône, société indépendante affiliée officiellement en 1908 à l'Aéro-Club de France. L'Aéro-Club du Rhône est une société sportive comportant un cercle aéronautique et touristique dont l'objectif est le développement de la locomotion aérienne. Les candidats aux voyages aériens sont nombreux. Ils se ruent au gazomètre et entament le lent gonflement du ballon. Après deux à trois heures de patience, la sphère est prête. On pose pour la photo qui immortalisera l'événement. Le président et un membre du club s'appêtent à donner le signal du départ : « *Lâchez tout* », les hommes qui retenaient le ballon à bout de bras s'écartent en vitesse. Le géant s'élève, majestueux, et le spectacle commence. Suspendu entre 200 et 3000 mètres d'altitude, le ballon file à 30 ou 40 kilomètres dans la direction qui lui impose le vent. Parfois, l'expédition tourne au tragi-comique, en se terminant dans le lit de la Saône, heureusement sans noyade. Le Rallye-Ballon de l'Aéro-Club du Rhône est une manifestation très appréciée.

Le 20 octobre 1906, Madame et Monsieur Bonnet s'offrent un baptême de l'air en ballon pour le prix de 160 francs. Depuis le parc aérostatique de Villeurbanne, le couple prend place à bord de l'Arago piloté par Antonin Boulade. Profitant d'un vent du sud favorable, le pilote décide de poursuivre son vol et se pose à Vesoul (Haute Saône), à 230 kilomètres de Villeurbanne, après 4 heures et 22 minutes de vol, soit une vitesse de 51 km/heure. Le Président Boulade offre au jeune couple, un retour en première classe par le train.

Le 12 mai 1907, un ballon atteint Jaucourt, près de Troyes.

Afin d'être habilités à former des élèves-aérostiers, des membres de l'Aéro-club du Rhône suivent un stage au sein du bataillon d'aérostiers du 1<sup>er</sup> régiment du Génie afin d'obtenir le brevet militaire d'aérostation. Ainsi, débutent l'enseignement des cours prémilitaires d'aérostation.

Le 8 juillet 1910, l'Aéro-Club du Rhône se voit confier la formation à l'aérostation de quatre officiers d'infanterie et d'artillerie : de Toytot, Didio, de Combarieu et Bernard. Douze autres militaires seront formés l'année suivante. En avril 1912, le programme de formation au sein

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

des cours prémilitaires est modifié et donne aux jeunes gens une place plus importante à l'aviation.

### **Le Ballon captif de l'Exposition de Lyon en 1914**

Cette Exposition internationale s'est tenue de mai à novembre 1914 principalement dans le quartier de Gerland à Lyon autour de la halle Tony Garnier. Son déroulement a été perturbé par les préparatifs militaires et la déclaration de la Première Guerre mondiale, en août 1914. Les documents de l'époque présentent la présence d'un ballon captif au-dessus des installations

### **Les Fêtes de l'Aéro-Club du Rhône en juin 1914**

Trois aérostats : Le Mouillard de 1.200 m<sup>3</sup>, L'Eclair de 1.200 m<sup>3</sup> et Le 'Caladois' de 600 m<sup>3</sup>, s'élevaient dimanche 28 juin 1914 vers midi du parc aérostatique de l'Aéro-Club du Rhône à l'usine à gaz de Villeurbanne, à l'occasion de la Fête d'été de cette association.

Les aéronautes ont bien voulu nous communiquer leurs livres de bord que nous reproduisons :

#### **Ascension du ballon 'Le Mouillard' de 1200 m<sup>3</sup>.**

Pilote : Barbequot ; Passagers : de Montgolfier, Rochet et Mademoiselle Rochet.

Départ de Lyon-Villeurbanne à 11 h 55 ; lest à bord : 190 kg.

Après le pesage, effectué par M. Bertholon, pilote de l'Aéro-Club du Rhône, le ballon s'élève lentement, entraîné par un léger vent du Nord. Le vélodrome de Genas, puis l'asile de Bron, sont bientôt franchis. L'équilibre a lieu à 4000 mètres environ. Au loin, la ville de Lyon et le coteau de Fourvière dans une légère brume, puis voici une ville nouvelle à l'ouest, ce sont les bâtiments de l'Exposition ; en vain, nous cherchons notre confrère captif, il a sans doute dû s'évader pendant la nuit. Nous franchissons la ligne de Grenoble au-dessus de la gare de Vénissieux et à faible altitude, les collines vers Saint Symphorien d'Ozon.

Voici Vienne, avec le ruban magnifique du Rhône, que nous traversons deux fois. Les photographes sont à leurs appareils pour fixer sur leurs plaques la vue si merveilleuse de cette ville que l'on embrasse d'un seul coup d'œil de notre nacelle. Le champ d'aviation de Vaugris (Vienne en 2000) est à nos pieds, puis Auberives. Le soleil fait sentir ses rayons d'une manière intense, et nous nous élevons au-dessus du Péage de Roussillon ; un léger vent d'est nous fait traverser le Rhône à Serrières et nous rejette sur l'Ardèche. Le massif imposant du Pilat se profile près de nous, nous montrant ses deux crêtes principales et l'hôtel, merveilleux belvédère, trop peu connu. Tout contre lui, un miroir éblouissant nous renvoie les rayons du soleil. C'est le beau lac artificiel du Ternay, qui alimente d'eau les usines de la région. Nous ne tardons pas à atteindre Annonay, que nous laissons un peu à droite, franchissons la voie ferrée raccordant cette ville à Saint Rambert d'Albon, puis la vallée très abrupte de la Cance.

Il faudra bientôt songer à l'atterrissage, car le paysage devient de plus en plus montagneux et nous devons tous être de retour à Lyon le soir même. Nous nous équilibrons sur le guiderope, recherchant un terrain propice, les magnifiques récoltes nous laissant peu de latitude. Le vent du nord nous entraînant toujours, nous traversons Quintenas : enfin, à quelques centaines de mètres, un pré minuscule décide de la fin de notre voyage. Les paysans, attirés par notre

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

passage, saisissant, sur notre demande, le guiderope et l'enroulent à un gros arbre. Quelques minutes après, de robustes bras maintiennent la nacelle que nous stabilisons définitivement par l'arrachement du panneau de déchirure, le vent soufflant toujours. Nous sommes à Saint Romain d'Ay ; il est 5 h 40 et nous avons encore 90 kilos de lest. Ce n'est pas sans un serrement de cœur que nous quittons la nacelle, encore tout éblouis et charmés des vues si merveilleuses que nous venions de contempler.

L'ascension a duré près de quatre heures, la hauteur maximum atteinte 1750 mètres, et la distance parcourue à vol d'oiseau, 70 kilomètres environ. Le matériel est rapidement emballé, grâce à la complaisance de quelques habitants ; une voiture le transporte à la gare d'Annonay, située à 12 kilomètres où, quelques minutes après, le train le ramène à Lyon.

### **Seul à bord...Journal d'un isolé.**

Deux ballons sont partis à une demi-heure d'intervalle, emmenant l'un et l'autre deux et quatre passagers.

Il est 1 h 5, l'administration des pouvoirs publics exige, pour l'obtention du permis de conduire un esquif aérien, lors de l'ascension, un seul à bord. Je monte donc seul dans la nacelle du 'Caladois', ballon de 6000 m<sup>3</sup>.

1 h 10, départ merveilleusement équilibré grâce à Barbe qui, pour la 200<sup>ème</sup> fois, vient de procéder au pesage. Parti léger, le ballon monte à 1.000 mètres immédiatement.

1 h 15, Lyon, le Rhône, la Saône, L'Exposition, Fourvière, la plaine de Vénissieux se déroulent pendant que s'éloignent les deux gazomètres de Villeurbanne et le vélodrome voisin.

1 h 25, déjeuner tardif ; au cours des préparatifs du départ nous avons tous oublié l'alimentation. Service à bord déplorable.

1 h 50, les reliefs du festin, jetés par-dessus bord, augmentent l'altitude de 50 mètres. Saint Symphorien d'Ozon est traversé à 1 h 52.

2 h 15, traversée du Rhône à un kilomètre en aval de Givors. Le 'Caladois' est maintenant à 2.000 mètres et je découvre la totalité du circuit sur lequel se dérouleront samedi les championnats de toutes les nations. On distingue très bien, à la lorgnette, les tribunes officielles et celles qui ne le sont pas. Le vent oblique légèrement et devient sud-sud-ouest.

2 h 30, 2.100 mètres, j'aperçois le ballon piloté par Barbequot ; quant à celui piloté par M. Edmond Gillet, je ne l'ai pas perdu de vue depuis le départ, tous deux suivent à peu près dans son axe la vallée du Rhône.

2 h 40, 2.300 mètres, le vent oblique davantage vers l'ouest et me pousse franchement sur le Pilat qui s'aplatit de plus en plus. De l'autre côté du massif, les dents de scie brillantes des usines de Saint Etienne apparaissent.

3 h 20, je suis à 2 kilomètres, en projection verticale, de l'Hôtel du Pilat sur lequel le ballon se dirige. Un vallon parcouru par un petit ruisseau, qui paraît arroser Pélussin est sous mes pieds, des prés le bordent, merveilleux terrain d'atterrissage, probablement à l'abri du vent : un coup ce soupape, le ballon descend. Le guiderope touche, mais le terrain est trop en pente, rien à faire ici. Les paysans accourent, consentent à lâcher la corde, un quart de sac de lest, par-dessus bord, et le navire, à 3 h 35 repart vers le zénith.

3h 45, 1.500 mètres,

4 h, 3.000 mètres. Nous voici juste au-dessus de la partie la plus abrupte du Pilat ; l'Hôtel, le Pic des Trois Dents, le Pic de l'Oeillon sont aux pieds, bien aplatés, tous ces pics ! Le ballon, depuis 3.000 mètres monte verticalement ; c'est la panne complète, ça ne peut être que momentané.

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

4 h 10, immobilité de plus en plus grande. Le baromètre enregistreur, arrivé à son maximum, se cale sur la ligne de 3.500 mètres. Des morceaux de papier à cigarette, jetés indiquent que le ballon monte toujours, mais avec une verticalité exaspérante.

4 h 15, je tue le temps en chantant ; car j'ai épuisé toutes les sensations que peut donner le Pilat vu d'en dessus. La joie de chanter faux avec la certitude absolue que personne ne vous entend !

4 h 20, j'arrête l'ascension par quelques coups de soupape. Immobilité.

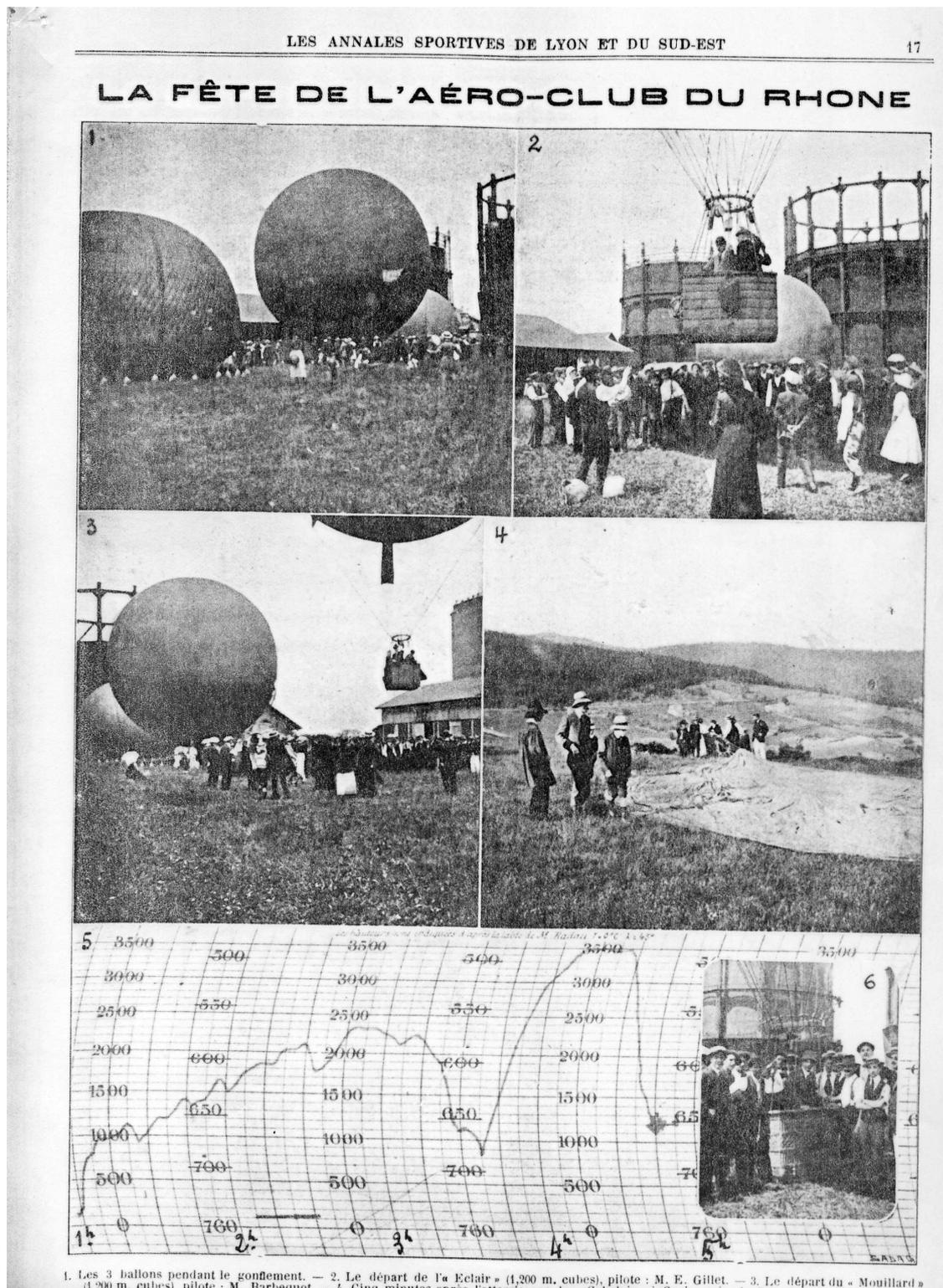
4 h 30, nouveau coup de soupape, car il faut absolument en sortir, et au-dessous, de grands flocons blancs de plusieurs kilomètres de long courent rapidement dans la direction d'Yssingeaux, dit la carte. Nouveau coup de soupape, la descente s'amorce.

4h 45, 2.500 mètres, je retrouve le vent qui me pousse enfin, en dehors des rochers et des bois de sapins. Le vent fraîchit de plus en plus et m'emmène vers des pâturages qui me paraissent tout indiqués pour recevoir mollement le 'Caladois' et son passager, 1.800, 1.500, 1.400, je touche terre à 1.250 mètres entre Graix et Le Bessat.

Il est 4h 50, vingt habitants de l'endroit accourent et plient le ballon. Au total, voyage merveilleux. Hippomobile, deux roues, suspension déplorable, 16 kilomètres à faire pour aller à Saint Chamond. Je chronomètre mélancoliquement des kilomètres au grand trot du cheval en 7 m 52', en pensant à ce que feront samedi les concurrents du Grand Prix.

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS



### AERONAUTES...Attention

Le développement croissant de l'industrie qui absorbe une puissance motrice de plus en plus considérable, implique nos ingénieurs à utiliser la houille blanche de nos régions alpines.

**CERCLE AERONAUTIQUE LOUIS MOUILLARD**

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

De tous côtés se capte l'écume des torrents, des usines s'élèvent sur de puissantes machines génératrices où le génie humain a réuni tous les progrès de la science moderne.

De ces centres de production d'énergie rayonne en tous sens un réseau de câbles métalliques aux ramifications nombreuses, qui suivent les vallées, longent nos routes, traversent nos campagnes et vont à de lointaines distances, porter aux centres industriels la « *Force et la Lumière* ».

Dans les seules régions du Dauphiné et de la Savoie, une dizaine de compagnies hydro-électriques sont actuellement en exploitation et leur réseau grandit chaque jour. C'est ainsi que près de 200 kilomètres de canalisation aérienne amène de Moutiers à Lyon, plus de 10/000 chevaux de force. Près de 120 kilomètres de câbles partent du Drac et de la Romanche, traversent la vallée du Rhône pour porter l'énergie jusqu'aux filatures et aux papeteries de l'Ardèche à Annonay et Bourg-Argental.

N'existe-t-il pas aussi un projet qui consiste à envoyer des Alpes à Paris plusieurs milliers de chevaux de force.

Mais ces transports de force à de semblables distances ne se font économiquement que par des courants alternatifs triphasés à très hautes tensions : 12.000, 20.000, 26.000 volts et plus. (NDLR ; 150.000 et 220.000 volts en 2016). Ces chiffres indiquent, à eux seuls, le danger que court l'imprudent qui prendrait contact avec ce potentiel élevé. Des emblèmes macabres ou l'inscription '*Danger de Mort*' sont d'une manière générale les ornements des poteaux ciment, bois, ou fer qui supportent, à 10 ou 20 mètres du sol, les câbles à haute tension. Les terriens, habitants, passants ou touristes, voient, lisent et s'éloignent, si par cas, sous l'orage, un fil vient à se détacher et prendre contact avec le sol.

Mais les voyageurs aériens, non prévenus, rien ne les avise et rien ne les défend contre la surprise d'un atterrissage, d'une simple escale, ou même d'une promenade au guide-ropes en reptation sur des câbles à haut potentiel, s'ils ignorent l'existence de la haute tension, s'ils ne se méprennent pas sur la nature de la canalisation en la confondant avec ces simples lignes téléphoniques ou télégraphiques. Il peut donc, il y avoir danger pour l'aéronaute imprudent, et nous devons le proclamer : indiquer le danger, c'est l'éviter.

Mais n'exagérons pas, car il suffit d'être prévenu pour y porter une simple attention, si facile en même en pleine nuit, et prendre les précautions qui sont l'élémentaire de la science du pilote. Pour ceux qui n'ont pas encore pratiqué l'intéressant sport aéronautique, nous ajouterons que les lignes électriques s'évitent aussi facilement que les voies ferrées, les cours d'eau, les habitations ou monuments plus ou moins élevés.

Aucun accident de ce genre n'a, du reste, été enregistré. Mais il faut bien reconnaître que les aéronautes partant de Paris vont assez rarement sur les Alpes, soit que le vent soit peu favorable à cette direction, soient qu'ils préfèrent, bien à tort, s'arrêter avant la montagne. Quant à ceux s'élevant de Lyon ou des centres alpins, ils n'ignorent pas l'existence des câbles, et ils évitent tout simplement leur approche. Mais l'avenir est prochain où l'atmosphère sera plus ou moins sillonnée d'aéronefs venant de tous les côtés. N'attendons pas un accident : il est plus humain de le prévenir.

A notre avis, le navigateur aérien devrait posséder ses cartes aérographiques comme le marin possède de ses cartes hydrographiques qui lui signalent les récifs et les zones de navigation dangereuse. Il est du devoir de l'Aéro-Club du Rhône et du Sud-Est de prendre cette initiative et d'aviser les pilotes. Son programme est de dresser la carte du réseau du Sud-Est, d'indiquer les moyens de reconnaître facilement à distance les lignes à haute tension.

Son devoir, en résumé, est de mettre les aéronautes à même d'éviter toute incertitude, de leur permettre de voyager avec la plus entière et la plus complète sécurité sur nos merveilleuses et

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

uniques régions du Sud-est, qui offrent aux observateurs aériens, par la diversité de ses paysages alpestres, les spectacles les plus sublimes et les horizons les plus inattendus.

*Sources : Texte de A. Boulade dans l'Aéro-Revue de l'année 1907.*

Le 13<sup>ème</sup> Grand Prix des Sphériques de l'Aéro-club de France a lieu le 27 juillet 1924 au Stade municipal de Gerland à Lyon. Une vingtaine de ballons y participent. C'est en 1905 que cette épreuve internationale est créée. Lyon est la première ville de province à accueillir cette grandiose manifestation.

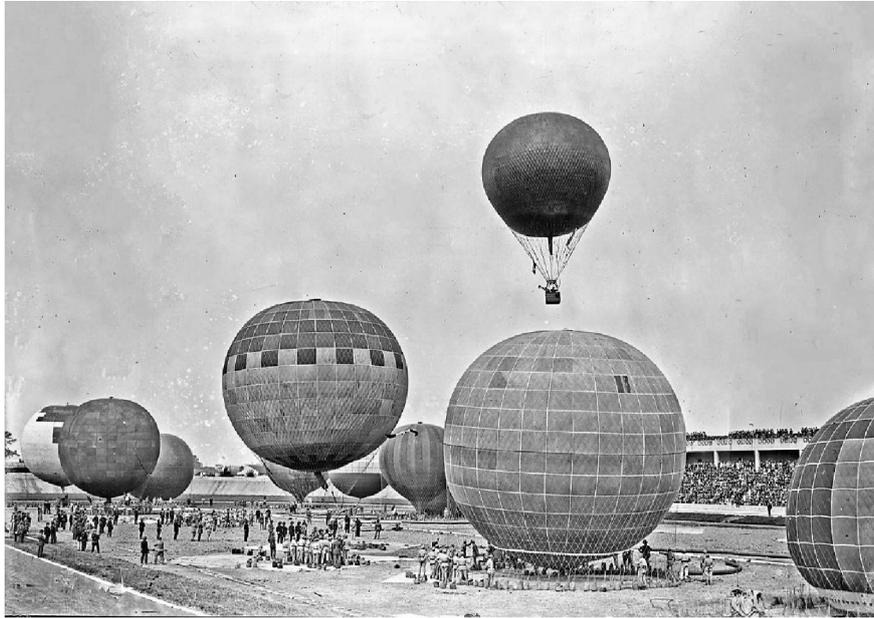


LES CONCURRENTS ET L'HORAIRE DES DÉPARTS					
N° ET NOMS DES BALLONS	PILOTES	AERO CLUBS REPRESENTES	CUBES DES BALLONS	PASSAGERS	HEURES DE DEPART
1. Eole.	Jules Dubois	Aéro club de France	600 mc.	Seul à bord	16 h. 06
2. Aéro club de la Seine.	Heurigy	Aéro club de la Seine	1200 mc.	MM. Ducret et Dufaut	16 h. 12
3. Tanit.	Sérastky	Anc. de l'aéro militaire	900 mc.	M. Baillat	16 h. 18
4. Capit. Aug. Ferrero.	Giovani Pédace	Aéro club d'Italie	900 mc.	Major Hugo et M. Méderi	16 h. 24
5. La Tulipe.	Heutte	Aéro club de France	900 mc.	M. Deslandes	16 h. 30
6. Vieille tige.	Molneau	Aéro club de France	1200 mc.	X... et X...	16 h. 36
7. Lucien II.	Denis	Aéro club de France	900 mc.	X...	16 h. 42
8. Aro-en-ciel II.	Lefebvre	Aéro club de Touraine	600 mc.	Seul à bord	16 h. 48
9. Aér. 1 <sup>er</sup> .	A. Guglielmetti	Aéro club d'Italie	900 mc.	X...	16 h. 52
10. Belgica Sabea.	Demuyter	Aéro club de Belgique	1200 mc.	X... et X...	16 h. 58
11. Fernande.	Blanchet	Aéro club de France	600 mc.	Seul à bord	17 h. 04
12. Janus Gall.	Georges Fleury	Aéro club Rouennais	1200 mc.	MM. Lévent et Lufbery	17 h. 10
13. Nord Association.	Vannelle	Ass. aér. du Nord de la France	1200 mc.	MM. A. et C. Crombez	17 h. 16
14. Octa.	Dolfus	Aéro club de France	900 mc.	Roques	17 h. 22
15. Cyclone.	J.-P. Laporte	Aéro club de France	600 mc.	Seul à bord	17 h. 28
16. Prince Leopold.	Veenstra	Aéro club de Belgique	900 mc.	A. Demol	17 h. 34
17. Double des Gimès.	Bourdariat	Ass. Française aérienne	500 mc.	Seul à bord	17 h. 40
18. Marie-Jeanne.	Auger	Aéro club de France	1200 mc.	MM. A. Auger et Pulstreime	17 h. 46
19. L'Anjou 1 <sup>er</sup> .	Cornier	Aéro club de France	600 mc.	Seul à bord	17 h. 50
20. Charles.	Latu	L'Azur	900 mc.	Ravaine	17 h. 56

Pour cette fête, les organisateurs se sont surpassés et, à cette occasion, un programme complet de réjouissances a été innové, depuis le lâcher de 500 pigeons jusqu'à un grand concours de ballonnets pour les enfants.

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

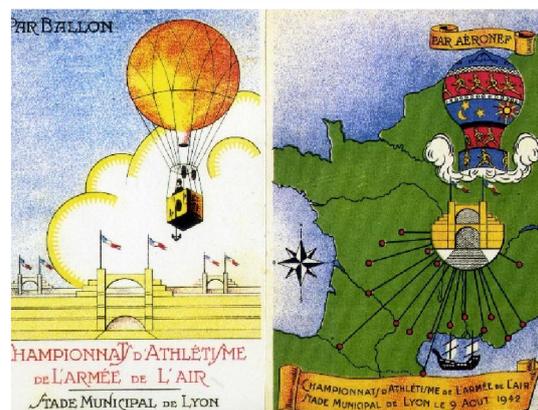
## LES CONTEMPORAINS



13<sup>ème</sup> Grand  
Sphériques  
1924 Stade

Prix des  
27 juillet  
municipal

de Gerland à Lyon



9 août 1942, au Stade municipal de Gerland à Lyon, organisation des Championnats d'athlétisme de l'Armée de l'Air. A cette occasion, du courrier philatélique a été mis à bord d'un ballon qui s'est envolé à 16 h 50 et qui s'est posé dans la soirée aux environs d'Annonay dans l'Ardèche.

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

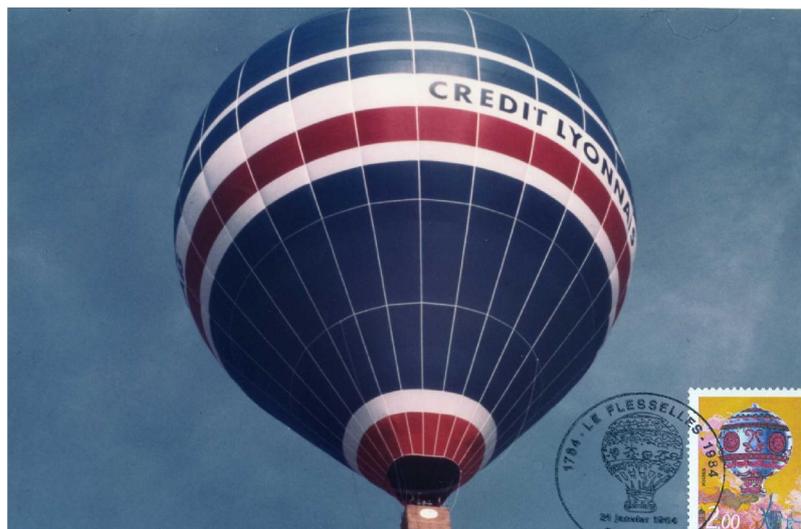
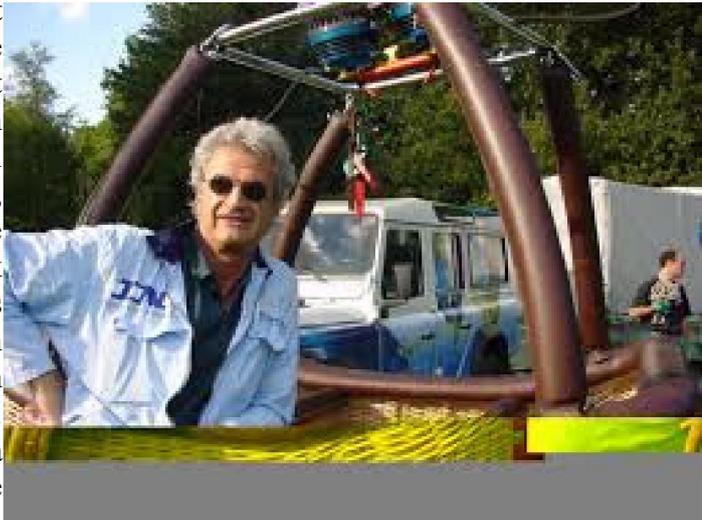
## LES CONTEMPORAINS

Les montgolfières avec un foyer à la base de la nacelle, navigation fort dangereuse, furent progressivement remplacées par les ballons à hydrogène ou gaz d'éclairage.

Un renouveau de la montgolfière survient dans les années 1970. Le foyer est remplacé par un bruleur alimenté au propane en bouteilles. L'emploi de matériaux plus nobles et plus légers allègèrent l'ensemble du ballon et réduisit la consommation de gaz.

**BEJAT, Franck**, est né à Lyon en 1942

La première passion de Franck Béjat est l'aérostation, soit l'art de piloter une montgolfière. En 1975, Franck Béjat relance ce sport en créant la Fédération Française d'Aérostation, et en 1985, il traverse la Manche en montgolfière, expérience qu'il renouvellera en famille trente ans plus tard. En 1985, Franck Béjat organise la Fête sans frontières au Parc de la Tête d'Or pour donner un coup de main à l'association humanitaire Handicap International. Cette manifestation connaîtra rapidement chaque année un énorme succès populaire avec la participation de très nombreuses montgolfières dans le ciel lyonnais.



Le jeudi 12 mai 1983, à l'initiative de l'aéronaute lyonnais Franck Béjat, Lyon a fêté le bicentenaire du premier vol d'une montgolfière à Annonay. Lors d'un meeting sur l'aéroport de Bron, envol de 50 montgolfières et 'clou' du spectacle, gonflement et envol du 'Flesselles', la plus grande montgolfière du monde. Ses mensurations sont les suivantes : hauteur totale de

# RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

## LES CONTEMPORAINS

51 mètres, de 35 mètres de diamètre, une circonférence de 110 mètres, volume de plus de 23.000 m<sup>3</sup>. Nacelle de fabrication Chaize.

Le 19 janvier 1984, pour commémorer l'événement historique que constitue le bicentenaire du vol d'une montgolfière à Lyon, il est prévu plusieurs manifestations dont l'envol d'une réplique du 'Flesselles', pilotée par Franck Béjat, Président du Montgolfière-Club de Lyon et de la Dombes qui devait s'envoler entre 12 et 13 heures, du Parc de la Tête d'Or. Vers 12 h 30, une vingtaine de montgolfières, venues de toute la France, décolleront de la Place Bellecour à Lyon. Ces vols n'auront pas lieu car le plafond est trop bas et un vent glacial souffle sur la région lyonnaise



L'autre passion de Franck Béjat, son admiration pour l'auteur du Petit Prince qu'est Antoine de Saint Exupéry. Il est à l'origine des manifestations pour commémorer le Centenaire de Saint Exupéry en juin 2000 à Lyon. Là encore, les montgolfières sont présentes avec la participation de 50 ballons qui décollent du centre de Lyon, dont une qu'il pilote à l'effigie du Petit Prince

Atteint par la limite d'âge, il ne peut plus exercer son métier de Pilote Professionnel transportant du public, il redevient Pilote Privé et continue à piloter sa montgolfière du Petit Prince, pour le plus grand plaisir de ses amis qu'il embarque à Chatillon sur Chalaronne dans l'Ain.

Depuis 2009, les deux fils de Franck Béja, Greg et Alex atteint par le 'virus' de l'aérostation animent la compagnie Air Petit Prince à Chatillon sur Chalaronne spécialisée dans l'organisation de vols en montgolfière.

En 2020, aux dernières nouvelles, le flambeau de l'aérostation à Chatillon sur Chalaronne est repris par la société Montgolfière Sensation.



*Retour sur le passé de l'aérostation lyonnaise :: les Contemporains © CALM 04/2021*

# **RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE**

## **LES CONTEMPORAINS**

Une précédente édition de ce texte illustré avec des documents photographiques glanés sur le Net a été mis en ligne.

Ce texte a été volontairement retiré par nos soins. En effet, un internaute, non clairement identifié, a fait valoir des droits à l'image. Nous n'avons conservé que des documents photographiques personnels.