

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

Les premières aéronautes

Les frères Joseph et Etienne Montgolfier, sont des papetiers à Vidalon, près d'Annonay en Vivarais dans l'Ardèche.

La légende veut qu'en 1782, Joseph se rende à Avignon pour vendre du papier à des imprimeurs. Il loge chez un client, il fait froid, et réchauffe sa chemise dans la cheminée. L'air chaud la fait s'élever au-dessus du foyer. Surpris, Joseph renouvelle l'expérience avec un tissu de soie qui s'élève jusqu'au plafond de la pièce. Joseph écrit à son frère Etienne à Annonay : « *Prépare des provisions de taffetas, de cordage et tu verras une des choses les plus étonnantes du monde* ».

Entre 1782 et 1783, les deux frères multiplient les recherches sur un ballon à air chaud devenu « montgolfière » et procèdent à des essais préliminaires dans leur manufacture de Vidalon. Le 14 décembre 1782, une première expérience privée, en extérieur, réunit maîtres et compagnons dans les jardins de la manufacture. Le temps est calme, les assistants alimentent un feu de paille mouillée et de laine finement hachée.



Le premier vol officiel de leur ballon à air chaud s'est déroulé, le 4 juin 1783, sur la place des Cordeliers à Annonay en Ardèche. Leur prototype de montgolfière : fait de toile et de papier, gonflé avec de l'air chaud, de 12 mètres de diamètre et d'un volume d'environ 800 à 900 m³, s'élève à près de 1000 mètres et parcourt 2 kilomètres en 10 minutes avant de retomber dans une vigne, sur la paroisse de Davézieux.

A Paris, le 19 septembre, à bord d'une montgolfière, premier vol habité avec des animaux, un coq, un canard et un mouton. Le 21 novembre 1783, Pilâtre de Rozier et le Marquis d'Arlandes, originaire d'Anneyron dans la Drôme à bord d'une montgolfière s'envolent du Jardin de La Muette à Paris pour un vol d'une vingtaine de minutes. Le 4 décembre 1783, les frères Montgolfier renouvellent leur essai, le ballon à air chaud de 2200 m³ monte à 100 mètres.

Pendant ce temps, à Paris, deux scientifiques, Jacques Alexandre Charles et Nicolas-Louis Robert, travaillent sur un projet de ballon à gaz hydrogène. Le gonflement du ballon démarra le 24 août 1783 et dura quatre jours. Le 27 août 1783, le ballon s'envola vide du Champ de Mars à Paris. Le 1^{er} décembre 1783, une dizaine de jours après le succès des frères Montgolfier avec le vol de leur montgolfière gonflée à air chaud. Le ballon de 380 m³ à gaz gonflé à l'hydrogène s'envole avec Charles et Noël Robert dans le Jardin des Tuileries à Paris. Le ballon vole pendant deux heures et se pose après avoir parcouru 35 kilomètres

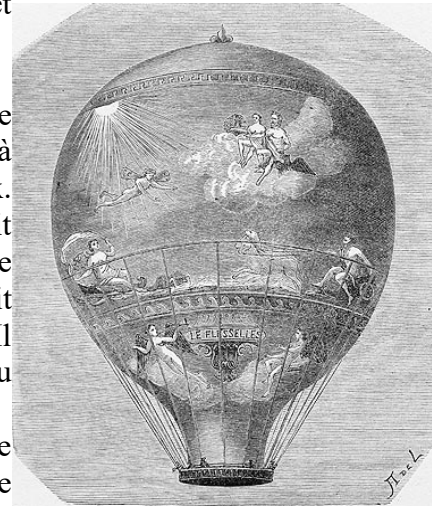
RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

C'est en septembre 1783, lors d'un séjour à Lyon, que Joseph Montgolfier fut conscient de la grande rivalité entre la technique de son choix et celle de Charles et Robert, ou entre les ballons parisiens et ceux de la province. Le 'globe terrestre' gonflé à l'air chaud en province coûtait moins cher que l'hydrogène employé par le 'globe céleste' des Parisiens. L'exposé que Joseph Montgolfier fit, le 25 novembre, devant l'Académie des Sciences, des Belles Lettres et Arts de Lyon enflamma les savants lyonnais devant le projet d'un grand événement aérostatique.

Fort de ses expériences pratiques, Joseph resta sur la forme sphérique du ballon, plus compliquée à dessiner et à construire, mais mieux assuré d'un gonflage harmonieux. Mais il jugea que la taille de ce ballon libre resterait exemplaire. Ce 'monstre sphérique' aura un diamètre d'environ 33 mètres et une hauteur de 41,5 mètres (soit autant qu'une maison moderne de douze à quinze étages). Il contiendra environ 20.000 m³ d'air chaud et pèsera, au moment du lancement, près de huit tonnes.

En près d'un siècle, aucun engin d'une telle contenance ne sera construit : le seul aérostat équivalent en volume sera le ballon captif de Giffard pour l'Exposition de 1878 aux Tuileries, avec ses 25.000 m³ d'hydrogène, il enleva 50 voyageurs. Le célèbre ballon de Nadar, le 'Géant', en 1863, n'atteindra que le tiers du ballon lyonnais. Le ballon stratosphérique 'Auguste Piccard, en août 1932, ne jaugera que 14.000 m³.



Il restait à Joseph Montgolfier à réussir techniquement et financièrement ce colossal projet. Pour cela, il s'ouvrit de son projet à Jacques de Flesselles, Intendant de la Généralité de Lyon et Conseiller d'Etat. Ce dernier avait déjà soutenu le Marquis Jouffroy d'Abbans qui, le 15 juillet 1783, réussit à remonter la Saône avec son « pyroscaphe ». Jacques de Flesselles ouvrit une souscription publique et proposa la création d'une société de 360 actions de 12 livres, en vue de réunir les 4320 livres nécessaires à la couverture des frais d'organisation. L'initiative de l'Intendant justifiait à Joseph de donner le nom de 'Flesselles' au ballon. Ce n'est qu'avec parcimonie que les souscripteurs répondirent aux banquiers chargés de percevoir les souscriptions, puisque seulement 3396 livres furent encaissées. Le Comte de Laurencin se chargea de trouver de nouveaux souscripteurs et réunir les fonds indispensables. Fort de ce succès, Laurencin déclara à Joseph la furieuse envie qu'il avait de prendre part au voyage aérostatique.

Joseph Montgolfier confia l'exécution de son 'vaisseau aérostatique' à Fontaine, jeune marchand de bois lyonnais et agent commercial des papeteries Montgolfier. Un préau, mis à la disposition par le couvent Saint Joseph (quartier des Terreaux) fut aménagé en atelier de confection. Sous la direction de Madame Fontaine, des tailleurs et couturières, 150 personnes œuvrèrent dès octobre 1783.

En décembre 1783, Pilâtre de Rozier, fort de son expérience après avoir réussi le premier vol humain avec le Marquis d'Arlandes, vint à Lyon pour seconder Joseph Montgolfier. Il fit effectuer quelques retouches sur un ballon qui lui semblait impropre à voler.

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

Joseph dessina une enveloppe composée de seize fuseaux faits de trois couches de papier froissé piquées à l'aiguille entre deux toiles. Pour l'allègement de la partie haute, la calotte fut prévue en triangle de toile de coton à trame très serrée et imprégnée de cire. Pour rompre la monotonie de si vastes surfaces, son tissu blanc trancherait sur la grisaille de la sphère. Les seize grands fuseaux de papier froissé furent patiemment formés et cousus entre les toiles qu'ils matelassaient. On fit des losanges d'arrimage en tissu rose. Le cône inférieur fut constitué de bandes de laines, diversement teintées. Au total, 116 'pièces détachées' assorties d'impressionnantes quantité d'anneaux, œillets et rubans, de kilomètres de ficelle ou de cordes. Des peintures allégoriques devaient orner certains fuseaux en leur plus grande largeur. Noués au bas de chaque fuseau, des cordages devaient porter la solide mais légère galerie d'ébénisterie de 21 pieds (environ 7 mètres) de diamètre. Elle constituerait une passerelle circulaire de 4 pieds de largeur permettant à l'équipage de se déplacer pour le meilleur service et la bonne alimentation du foyer central. La calotte supérieure était blanche, le reste grisâtre. Aux deux côtés du globe étaient attachés deux médaillons, dont l'un représentait l'Histoire et l'autre la Renommée. Enfin, il portait un pavillon aux armes de l'intendant de province. Pendant qu'on finissait de coudre son ballon, Joseph Montgolfier rechercha, en rive gauche du Rhône, un 'atelier' approprié à l'envol de la machine. Il fit désherber un espace elliptique en un lieu, appelé place ronde, où l'on prévoyait de bâtir une église. L'emplacement de ce premier aéroport lyonnais se situerait approximativement à l'emplacement de l'église Saint Pothin dans le 6^{ème} arrondissement de Lyon.

Le 7 janvier 1784, toutes les pièces du ballon furent chargées sur des charrettes, et par le pont Morand dirigées vers l'aire d'envol choisi. Les préparatifs de montage du ballon furent longs et imprécis. Le samedi matin 10 janvier 1784, il faisait sur Lyon 'un temps de chien'. A 5 h 30, le foyer au sol fut allumé et le globe enflé en 20 minutes, et l'on put glisser la galerie sous l'enveloppe et attacher les suspentes. A la suite d'une fausse manœuvre, le feu endommagea les bords de l'ouverture et la galerie ne pouvait rester attachée à l'enveloppe. Vers midi, tout semblait remis en ordre, le gonflement du ballon fut réussi en 27 minutes, mais suite à des contretemps dans l'organisation, l'expérience fut remise.

Le lundi 12 janvier, au moment du gonflage, un aide jeta par maladresse dans le réchaud central, une botte de paille imprégnée d'esprit de vin. Malgré les réflexes tardifs de cinquante personnes, l'aérostat se souleva brutalement d'un bon mètre et se déporta latéralement de 5 mètres, en jetant sa galerie et la partie basse de l'enveloppe contre la palissade protégeant le public. Il fallait réparer les nombreux dégâts.

Les journées des 13 et 14 janvier furent occupées à réparer les déchirures faites dans l'enveloppe par les piquets de la palissade.

Le jeudi 15, on put rallumer le feu à deux heures trois quarts de l'après-midi, et gonfler le ballon en 17 minutes. On procéda à un vol captif, et l'ensemble s'éleva d'un pied et réconforta les organisateurs dans un départ proche. La nuit du 15 au 16 fut marquée par une brutale alternance de gel au sol et de chutes de neige fondue.

Le vendredi 19, au matin, l'enveloppe était raidie par le verglas. Pour la sécher, on ralluma le feu, mais en le forçant trop, on fragilisa l'enveloppe. Soudainement, la calotte s'enflamma, mais en une minute, les puissantes pompes à eau éteignirent ce début d'incendie. Mais, une

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

grosse réparation devenait indispensable. Chaque matin, la foule revenait obstinément sur les lieux dans l'espoir de ne rien manquer de ce qui devait être un merveilleux spectacle.

Dans la nuit du 16 au 17 janvier, l'hémisphère supérieur du ballon fut remplacé sur un diamètre de plus de 15 mètres. Le samedi 17, vers trois heures de l'après-midi, Madame de Flesselles fut invitée par Joseph Montgolfier à allumer le foyer avec une torche symbolique. Contrariée par le vent froid, la noble dame dut s'y reprendre à trois fois. Mais, sitôt que le feu eut pris, les organisateurs s'aperçurent que le temps se couvrait dangereusement et, après quelques discussions un peu aigres, il fut décidé d'annuler le départ. La foule se retira en maugréant. Quelques beaux parleurs lançaient bruyamment des plaisanteries malveillantes.

Dans la nuit du samedi et toute la journée du dimanche 18, la neige tomba. Les toiles cirées des Lyonnais furent encore d'un grand secours contre un nouveau désastre.

Le lundi 19 janvier, le vent matinal éclaircit la couche nuageuse et une foule immense patauge dans la neige fondante. On alluma le feu pour faire sécher le 'monstre sphérique' en présence des nombreux notables invités. Lorsque le ballon fut bien gonflé, plusieurs personnes envahirent la galerie. L'intendant de Flesselles intervint pour que cinq élus seulement participent au vol : Joseph de Montgolfier, Pilâtre de Rozier, Comte de Laurencin, Marquis de Dampierre, Comte Laporte d'Anglefort et le Prince Charles d'Aremberg. Profitant du désordre qui régnait au moment de couper les amarres pour l'envol du ballon, un nommé Lenoir et le constructeur Fontaine eurent le réflexe de franchir la rambarde. Il était midi et quarante-huit minutes lorsque le volumineux ballon commença à se déporter vers le couchant rasant les têtes des spectateurs contraints de se courber pour éviter d'avoir la tête coupée. La galerie se traînait au ras des têtes soutenue à bras par quelques téméraires lorsque l'équipage découvrit Lenoir. L'imprudent est basculé par-dessus bord et tombe sans mal sur la densité des épaules des admirateurs. Le ballon s'élève paresseusement et commence à voguer vers le Rhône. Les passagers agitent des mouchoirs ou autres linges pour signaler leur joie aux amis restés à terre. Certains auteurs évaluent à 100.000 spectateurs, ce nombre semble excessif puisqu'il aurait absorbé les deux tiers de la population lyonnaise, mais il faut tenir compte d'un extraordinaire afflux de gens venus d'ailleurs.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

Les navigateurs privilégiés' découvraient un panorama si nouveau, mais il fallait s'affairer au travail de chauffe si on voulait profiter de telles découvertes, au moins jusqu'à la nuit. Après quelques minutes de lente navigation, suite à un changement de direction du vent, le ballon revint au-dessus de son lieu de départ, et a pris de l'altitude, dirons-nous, trois fois plus haut que Fourvière. Après quinze minutes de vol, c'est au moment où la rondeur du ballon pouvait enfin satisfaire ses passagers que l'incident fatal survint. Une déchirure verticale de plusieurs pieds de haut se fit près de la calotte, à l'endroit où l'enveloppe avait été récemment calcinée. Au grand craquement du papier, Pilâtre comprit le grand péril qui survenait. Il ordonna de jeter tout le lest devenu inutile et, pour ranimer le combustible, il aspergea lui-même le foyer d'alcool. Pendant quelques minutes, la descente parut maîtrisée. Par une erreur de bonbonne, un des passagers noya le foyer et le ballon reprit une chute accélérée. Il s'abattit sur le sol dans un grand bruit, mais le choc fut ramolli par la neige. Lentement, l'enveloppe se désagrégea par le feu qui commençait à courir sur elle. Le 'Journal d'un Observateur' titra : « *C'est une expérience manquée, relativement à l'importance qu'on y avait mis e* ».

C'est donc dans les marais des Charpennes, à l'époque, que se termina ce vol, à environ deux kilomètres du point d'envol. L'équipage se releva sans trop de mal, ni de brûlures, mais noirs comme des charbonniers : Laurencin s'était foulé un bras, Joseph Montgolfier eut trois dents cassées et le visage écorché, le Prince d'Aremberg était contusionné à une jambe mais sans gravité, le Marquis d'Anglefort s'était cassé une dent contre une barre de bois. Pour rejoindre à pied leur point de départ, les sept aéronautes durent patauger dans des terrains vagues et boueux. Le public qui n'avait pas perdu de vue le ballon alla à leur rencontre. Les 'sept héros de l'Air' furent ramenés en ville par le pont de la Guillotière, leurs voitures escortées par un public en liesse. Le soir même, le Prince d'Aremberg convia ses compagnons d'aventure à un excellent dîner et les invita au Grand Théâtre de la Comédie.

Le mardi 20 janvier, l'Académie de Lyon tint une séance exceptionnelle pour fêter ses intrépides voyageurs de l'Air.

Document philatélique émis lors du bicentenaire à Lyon en 1984

Sources : Des Lyonnais à la conquête de l'espace aérien 'Le plus gros ballon du monde ' par le Commandant Edouard, ex-officier mécanicien de l'Armée de l'Air, alias Henri



RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

Cogoluehnes, publié dans la revue lyonnaise 'Rive Gauche'

4 juin 1784, l'idylle aérostatique de Madame Thible et de M. Fleurant

Madame Thible, née Estrieux, était une jeune Lyonnaise d'une beauté farouche. Son mari, fabricant d'objets en cire l'avait délaissé, ce qui, apparemment ne l'affecta pas et lui donna au contraire un certain goût pour la liberté. Toujours est-il qu'elle se mit en tête d'être volage à sa façon. Cette occasion se présenta grâce à la triple conjoncture du destin qui mit en scène un Roi, un artiste peintre et une gentilhomme aéronaute, ces deux derniers se partageant les charmes de la sémillante Lyonnaise.

L'artiste peintre, M. Fleurant, n'a laissé aucun monument artistique ; il rêvait plutôt d'aérostation et d'abandonner ainsi ses pinceaux, s'étant mis en tête de construire un ballon biplace plus maniable que le Flesselles qu'il avait sans doute vu décoller à Lyon, le 19 janvier 1784. Dès le mois de février, ses plans étaient arrêtés en faveur d'un aérostat polygonal, gris et rouge, d'une capacité de 1.100 m³, comportant une enveloppe en toile et papier à la Duchesse, muni d'un foyer de son invention. Ce ballon élégant, d'un poids de 250 kg ne décolla jamais car M. Fleurant s'était tout bonnement trompé d'un facteur deux en calculant la force ascensionnelle.

Par bonheur, le Comte de Laurencin, correspondant de l'Académie des Sciences de Lyon, l'un des sept passagers du Flesselles, l'aida financièrement et lui donna quelques conseils techniques. Il lui suggéra entre autres d'extrapoler le volume de son ballon à 4.000 m³, de limiter la hauteur à 71 pieds et le diamètre à 58 pieds. Fleurant avait inventé un combustible particulier et une forme de réchaud qui devait faire monter la flamme verticalement. Enfin, un système de rames, de l'invention de M. de Lasalle, Chevalier de Saint Michel, devait permettre à la machine de se diriger dans les airs. Il organisa en outre un mode de financement assez original : chaque souscripteur ayant le droit et le devoir de se faire accompagner par deux dames dans l'enceinte du parc de décollage. Le café d'André Casati, place du Grand Collège, était le lieu désigné pour l'inscription des souscripteurs.

Malgré cette excellente publicité, l'argent ne rentrait guère dans les caisses et au mois de mai, les 'supporters' étaient bien découragés. Le ballon se construisait donc lentement lorsqu' au début juin, fut annoncé la visite à Lyon du Comte de Haga, nom d'emprunt du Roi de Suède Gustave III. Ce Roi voyageait incognito et ne ratait aucune occasion de se mettre au goût du jour et de s'informer des dernières inventions ou fantaisies françaises.

Fut-il instruit des aventures aérostatiques par son compatriote le Comte Hans Axel de Fersen, chevalier-servant de Marie-Antoinette, elle même très intéressée par cette nouveauté ? Quoi qu'il en soit, le Comte de Haga désirait depuis longtemps assister au décollage d'une montgolfière. Il avait raté, à un jour près, à Aix en Provence, l'ascension de Rambaud avec lequel il conversa et eut vent du projet de MM. Fleurant et de Laurencin qui profitèrent ainsi d'une occasion magnifique pour activer un peu leurs préparatifs.

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

A vrai dire, M. de Laurencin ne semblait guère empressé de confirmer son baptême de l'air, l'atterrissage brutal du Flesselles dans la boue, quelques mois auparavant, ayant sans doute refroidi son ardeur. Avec une intelligente galanterie, il proposa à sa tendre amie, Mme Thible, également très liée à notre peintre, de prendre sa place dans la nacelle. Le joli Lyonnais accepta d'emblée. Elle était très excitée par l'idée d'être la première femme aéronaute du monde et secoua toute l'équipe pour terminer le ballon en temps voulu. Le vol fut fixé dans la soirée du vendredi 4 juin 1784. Par bonheur le ciel était superbe ce soir-là, et la machine fut dressée sans problème dans une enceinte dans le quartier des Brotteaux à Lyon, à proximité de l'ancien point de départ de l'énorme Flesselles.

Le comte de Haga vint examiner de près les manœuvres, accompagné de M. de Laurencin qui, imité par tous les opérateurs, avait par courtoisie, noué à son bras un mouchoir blanc, symbole de la réussite de la Révolution suédoise en 1772. Tout se passa très bien et l'aérostat baptisé « Le Gustave » décolla vers 18 h 30 par un temps radieux.

Est-ce la joie de la domination, l'ivresse de l'altitude, le défoulement d'un réflexe pour cacher une émotion ou plus simplement une inquiétude ? Il est très fréquent qu'un passager dans le grand silence de sa première ascension, cherche à communiquer avec ceux d'en bas en leur faisant des gestes d'adieu comme pour se souhaiter à lui-même un bon voyage. Elisabeth Thible et M. Fleurant eurent, quant à eux, un réflexe bien plus extraordinaire : dès que le ballon quitta le sol, ils entamèrent en effet un duo tiré de deux opéras célèbres à l'époque. Ce fut sans doute un spectacle assez inoubliable d'entendre la capiteuse Lyonnaise, costumée en Minerve et nimbée de fumée, attaquer du haut des cieux l'ariette de la Belle Arsène : « *Je triomphe, je suis reine* ». A quoi, son jeune compagnon répliqua par la mélodie de Zémire et Azor « *Quoi, voyager dans les airs* » ! De méchantes langues insinuèrent d'ailleurs que si Mme Thible avait tenu à faire cette ascension avec Fleurant, ce n'était pas pour roucouler, mais plutôt pour « *essayer le plaisir dans un nouvel atmosphère* »...! On ne saura jamais !

Ils n'eurent sans doute pas trop de temps pour continuer leurs couplets, car la manœuvre d'un ballon à air chaud n'a rien à voir avec celle d'un rideau de théâtre. « *Plaisir d'amour, ne dure qu'un moment* » venait d'écrire en 1783, le compositeur Martini !

Après avoir franchi le Rhône et la Saône, la montgolfière s'éleva à près de 1.500 mètres au-dessus de Saint Didier au Mont d'Or, et s'y maintint pendant 45 minutes. Le froid et l'émotion mirent un terme à leurs vocalises. Après quoi, « Le Gustave » descendit en trombe et atterrit assez brutalement dans un champ de blé, à proximité des remparts du fort de la Duchère, à 4 kilomètres du point de départ. Par malheur, la jeune femme se foula la cheville et son compagnon fut un peu choqué, mais il reprit assez vite ses sens ; découpant rapidement l'enveloppe au couteau pour se dégager, il découvrit avec stupeur que leur ballon s'était posé sur un paysan. Fleurant secouru d'abord sa compagne et l'embrassa pour la réconforter. Entre temps, le paysan s'était remis sur pied, mais le ballon qui s'était dégonflé, s'embrasa et il n'en resta rien. On pansa sommairement le pied de la jeune Elisabeth qui fut ensuite véhiculée avec son compagnon sur des fauteuils appartenant au Directeur des Postes, car le ballon s'était posé dans des terrains lui appartenant, jusqu'à l'Archevêché, puis au Théâtre de la Comédie où les attendait le Roi de Suède absolument ravi. Le premier couple volant du monde reçut guirlandes et couronnes et la soirée se termina très tard à l'Archevêché par un souper improvisé au cours duquel les exploits d'Elisabeth Thible firent les délices des papotages de la bonne société lyonnaise.

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

Le Roi Gustave III partit le lendemain pour Dijon et, de plus en plus intéressé par les ballons, il demanda à assister quelques jours plus tard à l'ascension du ballon « La Marie-Antoinette », monté par Prost et Pilâtre de Rozier.

Sources : Premiers Voyages Aériens à Lyon en 1784 par Raoul de Cazenove



Document philatélique émis par les Clubs philatéliques :
La Gourguillonnaise, Bron Essarts Timbres et Philat'Eg Lugdunum
dans le cadre du bicentenaire du vol de la montgolfière 'Le Gustave', le 4 juin 1784

Et alors que les vols se multiplient en Europe cette année-là, la capitale des Gaules est au cœur de l'actualité aéronautique avec le « prix extraordinaire » doté de 1200 livres proposé par l'Académie des Sciences, des Belles-Lettres et des Arts de Lyon à qui indiquerait « la manière la plus sûre, la moins dispendieuse et la plus efficace de diriger à volonté les machines aérostatiques ». De la centaine de mémoires qui parvinrent dans les délais, un seul fut produit par un ingénieur de formation parmi le concert hétéroclite composé de gentilshommes désœuvrés, de militaires, abbés, médecins, horlogers, artisans, etc. Les commissaires s'avouèrent accablés par la médiocrité des propositions et renoncèrent à attribuer le prix, non sans avoir décerné onze mentions honorables et un « prix d'émulation ».

RETOUR SUR LE PASSE DE L'AEROSTATION LYONNAISE

LES PRECURSEURS

Retour sur le passé de l'aérostation lyonnaise : les précurseurs © CALM 04.2021