

Léon Delagrance, aviateur français, volant 24 Kms 727, sur biplan Voisin. Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), 1908.

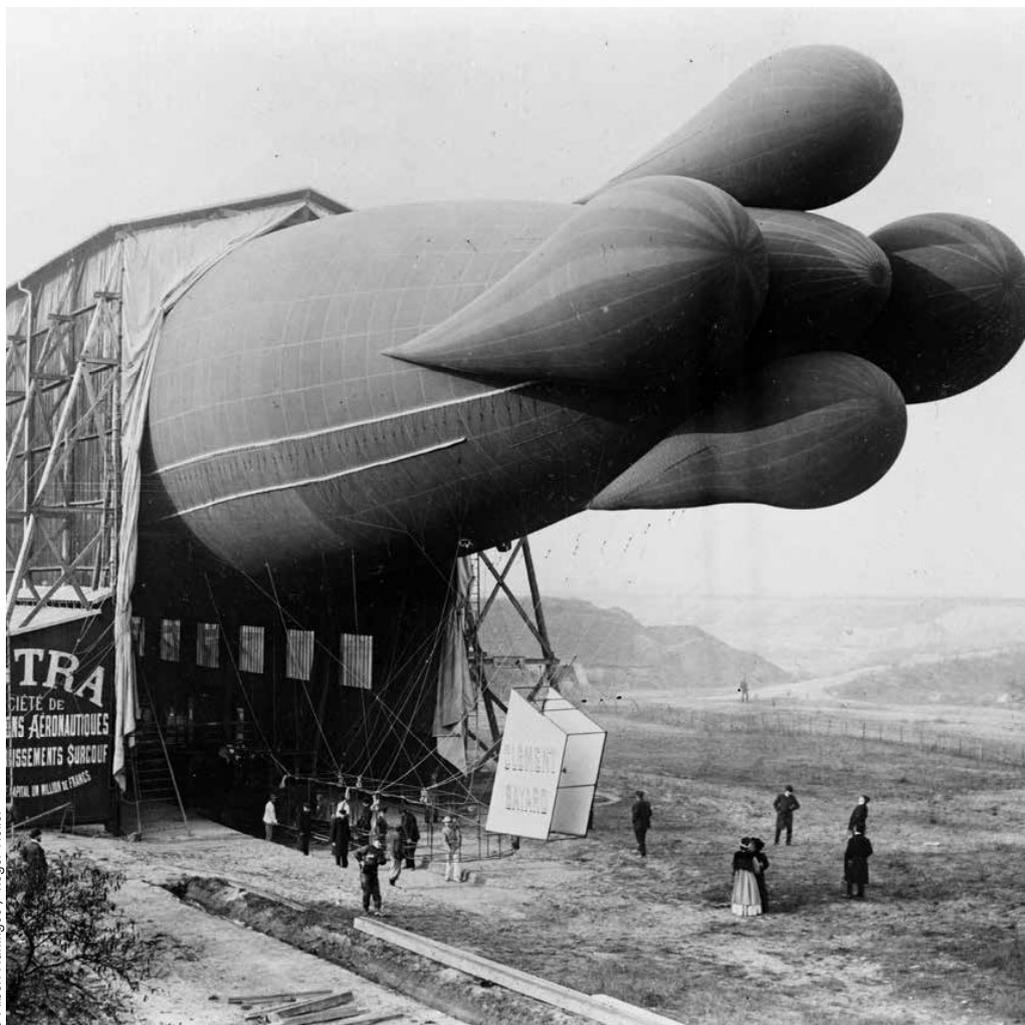
© Roger-Vollet

Histoire de l'aéronautique dans le 15^e

L'histoire de l'aviation et de l'aérostation est intimement liée à celle du 15^e arrondissement. Car sur le terrain d'Issy, ancien champ de manœuvres dont l'héliport de Paris occupe aujourd'hui un quart de la surface, ont été réalisés de grands exploits aéronautiques, aussi bien en ballon qu'en avion ou en hélicoptère. Grâce à deux spécialistes, vice-présidents de la Société historique et archéologique du 15^e arrondissement, *Paris 15* explore cette histoire passionnante, reflet d'une époque où les mécènes donnaient tout pour voir se réaliser leurs rêves, comme de grands enfants émerveillés.

Bien sûr, on pourrait commencer par le mythe d'Icare ou l'histoire d'Archytas de Tarente qui aurait inventé une colombe en bois capable de voler. L'homme a toujours été fasciné par le vol de l'oiseau qu'il a tenté d'imiter, un processus dont il n'imaginait pourtant pas la complexité. Si Léonard de Vinci conçoit des machines volantes en forme de chauve-souris et dotée d'ailes battantes, ou une vis aérienne qui peut sembler annonciatrice de l'hélicoptère, vers le 4^e siècle volaient déjà en Chine de petits jouets de forme hélicoïdale. Longtemps avant l'invention de la montgolfière, Marco Polo rapporte comment les Chinois étaient capables de faire des cerfs-volants assez grands pour emporter un homme. C'est encore la chauve-souris qui sert de modèle à l'aéroplane de Clément Ader, dont l'envol véritable est sujet à polémiques, à une époque où le battement d'aile semble aller de soi. Pourtant, dès le début du 19^e siècle, George Cayley avait compris la nécessité d'avoir des ailes fixes pour parvenir à la sustentation, lui qui découvre les principes de base de l'aérodynamique et comprend l'importance du poids et de la traînée. Dès 1809, il conçoit d'ailleurs un planeur qui volera sans passager.

Alors, qui est véritablement le premier homme volant ? Un Chinois tracté par un cerf-volant ? Ou, plus près de nous, ce personnage extraordinaire, Otto Lillenthal, qui réalise entre 1891 et 1896 deux mille vols planés depuis une colline des environs de Berlin, avant une chute fatale ? Soucieux d'aérodynamique, il avait conçu une aile volante qui peut faire songer à la chauve-souris de Clément Ader et aux esquisses de Léonard de Vinci, mais qui annonce surtout la forme des deltaplanes pendulaires. Quand d'autres s'étaient contentés de faire des sauts de puce, lui vole pour de vrai, ou plus exactement il plane, en contrôlant sa trajectoire. C'est de ces essais et travaux que s'inspirent d'ailleurs les frères Wright, dont le Flyer, en 1903, est communément considéré comme le premier avion capable d'effectuer un vol motorisé et contrôlé – bien qu'il soit catapulté et non autopropulsé.



© Albert Harlingue / Roger-Viollet

Le dirigeable «Clément Bayard», abrité sous un hangar construit par la société Astra. France, 1908.

➔ L'aérostation

Parallèlement aux performances de ce que l'on qualifie de « plus lourd que l'air », l'ère du « plus léger que l'air » se développe à la fin du 18^e siècle. Au cours de la même année 1783, les frères Montgolfier font décoller un ballon à air chaud, la montgolfière inventée l'année précédente, et Jacques Charles un ballon à gaz, dit aussi charlière. Le premier vol habité a lieu le 21 novembre 1783 à Paris, Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes ayant pris place dans la nacelle. Partis des jardins de la Muette, le vol dure une vingtaine de minutes jusqu'à la Butte-aux-Cailles, survolant notamment le village de Vaugirard. De son côté, le 27 août 1783, le physicien Jacques Charles fait voler un ballon gonflé au dihydrogène, nommé à l'époque « air inflammable », sur le Champ de Mars. Dès lors, une compétition s'engage entre les montgolfières à air chaud et les charlières à hydrogène – aujourd'hui gonflées à l'hélium.

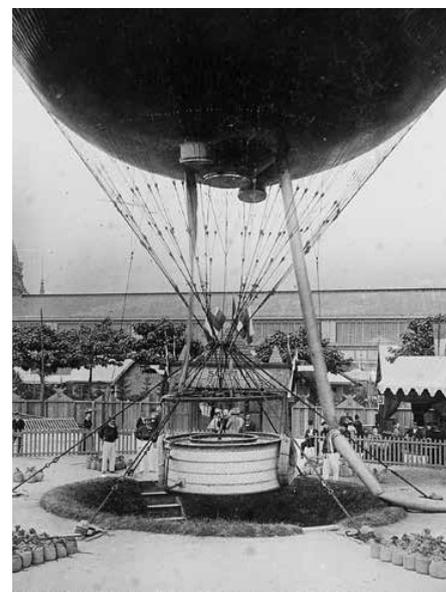
Les années suivantes, à la manufacture de Javel, Alban et Vallet participent à l'étude de ballons gonflés à l'hydrogène. En 1870, pendant le siège de Paris, plusieurs tentatives de lancement d'aérostats ont eu lieu à l'usine à gaz de Vaugirard, dont deux seulement couronnées de succès. Le 30 septembre, Gaston Tissandier, avec le Céleste, parvient à atteindre Dreux avec 80 kg de courrier et trois pigeons voyageurs, malgré le mauvais état de l'appareil. Puis l'Égalité, le plus grand ballon construit et utilisé durant le siège arrivera à Louvain, en Belgique, le 24 novembre, piloté par Wilfrid de Fonvielle avec quatre passagers et douze pigeons. Plusieurs ascensions captives auront lieu à l'usine de Vaugirard elle-même, puis dans un terrain de la rue de Vanves (l'actuelle rue Raymond Losserant, à la limite du 14^e arrondissement).

Les ballons du 15^e

Si une fabrication quasi-industrielle s'est développée à Meudon après la révolution, il faut attendre 1875 pour voir apparaître une production de masse, avec la création de la Manufacture d'Aérostats d'Henri Lachambre à Vaugirard, 24 passage des Favorites. Constructeur et aéronaute, il multiplie les ascensions pour promouvoir sa production. Grâce à une politique de qualité et d'agressivité commerciale, il gagne de nombreux prix et des marchés dans le monde entier. En 1889, lors de l'Exposition Universelle, il propose des animations au 127 boulevard de Grenelle et rue de la Quintinie. Avec la conquête du pôle Nord, il contribue à l'expédition tragique de Salomon August Andrée (voir l'interview d'André Cauderlier). Puis il collabore avec Santos-Dumont et d'autres aéronautes brésiliens. Des établissements moins connus voient aussi le jour, comme la société Blanchard-Deguitard

jusqu'en 1926. Après quoi le « plus lourd que l'air » prend le pas sur les aérostats.

De leur côté, les ballons dirigeables ont connu une fortune assez brève et dont le terme est marqué par l'incendie du dirigeable allemand Hindenburg à l'aéroport de Lakehurst, près de New-York, en 1937, et qui fit 35 morts. Trente-sept ans plus tôt c'était en Allemagne, sur le lac de Constance, qu'avait eu lieu le premier vol d'un dirigeable Zeppelin. Il faut dire qu'en rapport de leur volume gigantesque, ils transportaient une petite quantité de voyageurs. Les seuls dirigeables aujourd'hui visibles sont gonflés à l'hélium, à des fins publicitaires. On en voit passer le long des plages de l'Atlantique et de la Méditerranée ou bien, captifs, lors de manifestations et salons, avec ou sans pilote.



Nacelle d'un ballon captif de l'aéronaute Godard présentée à Paris, à l'exposition de 1889.

© Jacques Boyer / Roger-Vollet

Les débuts de l'aviation



Wilbur Wright (1867-1912), aviateur américain, aux commandes de son appareil. 1911.

L'histoire de l'aviation est un domaine fascinant, aux points de repères multiples, source de controverses infinies. Qui est le premier homme volant, quel est le premier avion digne de ce nom ? Les frères Wright, entre 1903 et 1905, qui faisaient discrètement leurs essais aux États-Unis, de peur qu'on ne leur vole leurs brevets ? Le Roumain Traian Vuia à Montesson en mars 1906, le Brésilien Santos-Dumont à Bagatelle en octobre 1906 ou encore le Français Henri Farman en Issy en janvier 1908 ?

Pour Hugues Dewynter, vice-président de la société historique du 15^e, cette histoire commence l'année 1908 où, « pour la première fois un homme a volontairement fait décoller un plus lourd que l'air, lui a fait effectuer un circuit fermé de 1 km et a volontairement atterri sans « casser du bois » ! Car le problème de l'avion, à ses yeux, est de décoller et d'atterrir. Son invention, à proprement parler, coïncide donc avec celles du manche à balai et du palonnier permettant d'actionner les ailerons

arrières, par Robert Esnault-Pelterie en 1906 et 1905. Il n'est pas évident d'expliquer l'accélération que connurent les progrès techniques entre 1908, qui marque donc le premier kilomètre en circuit fermé par Henri Farman, et 1914 où l'aviation militaire est déjà parvenue à un stade de développement avancé. Sans doute faut-il évoquer l'enthousiasme de foules et de donateurs visionnaires qui ont créé des prix extraordinaires, comme en témoigne le film anglais *Les merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines* (1965) qui imagine une course aérienne organisée par un magnat de la presse britannique en 1910 entre Londres et Paris – laquelle s'inspire du concours organisé par le Daily Mail et qui vit Louis Blériot traverser la Manche aux commandes de son Blériot XI le 25 juillet 1909. De telles courses réunissant les meilleurs pilotes et avions de la planète étaient fréquemment organisées en France, par des mécènes à l'enthousiasme démesuré. Ainsi, lorsqu'arrive la Guerre 14/18, les « drôles de machines » prolifèrent et les pilotes s'attaquent à tous les défis possibles (vitesse, distance, altitude, raids, traversées des mers etc.). En 1914, l'armée allemande dispose de 230 appareils, dont seulement 180 étaient utilisables, et la France compte sur 138 appareils répartis dans 23 escadrilles, auxquels il faut ajouter un nombre équivalent en réserve. A la fin de la guerre, c'est par milliers que l'on compte les aéronefs chez tous les belligérants.



© Roger Henrard / Musée Carnavalet / Roger-Viollet

« Vue générale de Paris avec l'aérodrome et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ». Photographie de Roger Henrard (1900-1975). Paris, musée Carnavalet.

Les hélicoptères

Si le principe de l'hélicoptère semble connu en Chine depuis au moins le 4^e siècle, les premières tentatives de vol en France sont réalisées par Paul Cornu et Louis Charles Breguet en 1906 et 1907. Mais la guerre interrompt ces recherches au profit du développement de l'avion. Les progrès s'accroissent ensuite jusqu'en 1924, quand l'ingénieur français Étienne Oehmichen boucle le premier kilomètre en circuit fermé et que l'inventeur argentin Raúl Pateras Pescara construit, en Espagne puis en France, des hélicoptères équipés de deux rotors coaxiaux contrarotatifs. L'année précédente, le 1^{er} juin 1923, c'est sur le terrain d'Issy, aujourd'hui devenu l'héliport qu'on connaît, que Pateras Pescara réalise un vol immortalisé par un film consultable sur le web. C'est le premier record enregistré sur le terrain d'Issy dans ce domaine. L'engin, de sa fabrication, était équipé de voilures biplanes et d'un moteur de 180 chevaux.

Le ballon du Parc André Citroën

Après 80 ans sans aéronefs, le ciel de Paris accueille depuis la veille de l'an 2000 un ballon captif installé sur la pelouse du parc André Citroën. Le « ballon Generali » (anciennement « Fortis », « Eutelsat », « Air de Paris ») a été conçu par deux jeunes ingénieurs des Ponts et Chaussées pour la société Aerophile SAS, à partir d'une enveloppe de 5500 m³, d'un filet de polypropylène noué à la main et d'une nacelle de polyester et aluminium. Il mesure 32 mètres de haut, l'équivalent d'un immeuble de douze étages, pour un diamètre de 22 mètres, ce qui en fait le plus grand du monde. Gonflé d'hélium – un gaz léger, volatil, inodore, incolore, ininflammable –, il s'élève à 150 mètres et peut recevoir 30 passagers. Aujourd'hui, « la France représente la deuxième population mondiale de pilotes d'aéronefs, relève le magazine *Challenges* du 9 février 2017, avec 45 500 pilotes et 18 300 élèves », sans doute répartis à parts égales entre montgolfières et charlières.



© Aero4 - WikimediaCommons



© Maurice-Louis Branger / Roger-Viollet

Biplan Voisin au départ, piloté par Biellovucchie. Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), 1911.

➤ L'histoire du champ de manœuvres devenu héliport

Après l'Exposition Universelle de 1889, la ville de Paris, qui souhaite en finir avec le terrain de manœuvres du champ de Mars, annonce son désir de conserver un certain nombre de monuments, dont la Tour Eiffel. Elle acquiert alors des terrains à Issy qu'elle échange avec l'Armée. Le 31 décembre 1891, les militaires s'installent sur la commune d'Issy-les-Moulineaux et l'Armée devient le plus gros propriétaire foncier. Des détachements de cavalerie du 13^e régiment de dragons, du 1^{er} régiment de cuirassiers (caserné au Quartier Duplex) ou de la Garde républicaine viennent s'y entraîner. L'endroit a la réputation d'être non seulement malsain, mais

aussi très peu sûr, surtout la nuit. En 1925, après le démantèlement de l'enceinte fortifiée, le champ de manœuvres est incorporé à la Ville de Paris et inclus dans le 15^e.

À la fin des années 1890, les premiers signes d'une occupation à « vocation aérienne » sur le champ de manœuvres sont des hangars à dirigeables. Ceux des militaires côtoient ceux d'Adolphe Clément-Bayard et d'Henri Deutsch de la Meurthe, grand mécène de l'aviation.

L'ingénieur et pilote Gabriel Voisin, en se rendant à Chalais-Meudon, remarque ce champ de manœuvres. Il en avise le mécène Ernest Archdeacon, qui obtient

du ministère de la Guerre l'autorisation d'y faire des « essais aéronautiques ». Dès 1905, les premiers aviateurs s'installent donc autour du champ de manœuvres, devenu « terrain aéronautique », ainsi que dans les quartiers de Vaugirard, Grenelle et Issy : ils sont fabricants d'hélice, de moteurs, de compas, d'anémomètres et autres appareils de mesures.

Mais, les premiers essais de vols des « plus lourds que l'air » sont plus qu'hésitants. Les autorités civiles et militaires se disputent limites, propriété et jouissance de cet ancien terrain de maraîchage, entraînant une guerre larvée entre les pionniers, la préfecture de Police et le Ministère de la Guerre.

Les pilotes ne sont autorisés à voler qu'entre quatre heures et six heures du matin ! Malgré tout, les pionniers persévèrent.

Le 1^{er} juillet 1906, c'est le premier vol à Issy d'un avion muni d'un moteur : le monoplan du Roumain Traian Vuia. Le 18 août, le même appareil quitte le sol pour parcourir 24 mètres. L'aéroplane, qui ne possède pas de gouverne de vol, s'écrase lourdement. L'Aéro-club de France enregistre néanmoins « un bond de 4 mètres ».

Les exploits se succèdent : après des sauts de puce de plus en plus longs, le grand événement du champ de manœuvres est le premier vol en circuit fermé officiellement contrôlé et homologué, au petit matin

le 13 janvier 1908, sur un terrain boueux, par Henri Farman, devant les commissaires de l'Aéro-club de France convoqués dans le plus grand secret. Le 9 mars de la même année, Élise Deroche passe son examen de pilotage, première femme au monde à l'obtenir. Elle se tuera lors d'un entraînement au Crotoy.

Après la guerre, les constructions deviennent de plus en plus présentes autour de l'aérodrome, ce qui impose de nombreuses restrictions. Les pistes étant trop courtes pour faire décoller et atterrir les avions, les hélicoptères s'y développent. L'héliport de Paris-Issy est mis en service le 3 mars 1957. Jusqu'en 1962, la Sabena y assure des vols d'1h15 entre Paris

et Bruxelles par hélicoptère Sikorsky. Pour l'anecdote, c'est de cet héliport que le général de Gaulle s'est envolé en mai 1968 en Alouette 2 pour rencontrer le général Massu à Baden-Baden en RFA.

Doté de missions spécifiques ou touristiques, l'héliport rend de nombreux services dans les secteurs militaires ou publics. 400 personnes y sont employées par Paris Aéroport. Depuis 2010, un cube de béton blanc conçu par les architectes Richard et Schoeller accueille les bureaux et la salle de commandement des hélicoptères de la Sécurité Civile.



Traian Vuia (mort en 1950), devant son aéroplane à moteur à acide carbonique avec lequel il effectua son premier essai, le 18 mars 1906 à Montesson et son second, le 1^{er} juillet 1906 à Issy-les-Moulineaux. À gauche : Delagrangé. (Photo probablement prise en 1907).

➤ L'aviation vue par Hugues Dewynter, vice-président de la Société historique et archéologique du 15^e

En quoi l'aviation vous intéresse-t-elle ?

Tout jeune, j'étais très intéressé par l'aviation. Nous habitons à Casablanca et outre les voyages en France (à bord de DC3, et même de JU 52, le fameux trimoteur en tôle ondulée), nous assistions aux meetings aériens du Camp Cazes (l'aérodrome de Casablanca). Je me souviens particulièrement de Marcel Doret (1896/1955) et de son D.27 aux ailes striées de rouge. Passionné des aventures de Buck Danny, je devrais tout ce que les journaux d'enfants faisaient paraître dans les années cinquante : les biographies des as de 14/18, les vies de Mermoz, de Guynemer, de Saint-Exupéry ; je collectionnais les magnifiques chromos d'Hergé, etc. Plus tard, j'ai passé un modeste brevet de pilote sur Jodel D112. Mais, faute de finance, j'ai dû abandonner. Par la suite, j'ai accompli mon service militaire au sein de l'ALAT, à Baden-Oos en FFA, où j'ai pu voler, comme passager, sur différents types d'aéronefs, surtout à bord d'hélicoptères (Bell, Alouette II et III, Sikorsky), mais aussi de L18 – L19 – Broussard. En fait, je suis surtout intéressé par la période qui va de 1908 à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Depuis combien de temps habitez-vous le 15^e ? Êtes-vous attaché à cet arrondissement et pourquoi ?

Nous résidons, mon épouse et moi, dans le 15^e depuis plus de quarante ans. Nous sommes très attachés à cet arrondissement, que nous avons vu évoluer pendant ces quatre décennies. Toutes les usines ont disparu, les quatre quartiers du 15^e se sont améliorés, les parcs et jardins se sont multipliés. Par exemple, nous avons vu disparaître les abattoirs de Vaugirard au profit du parc Georges Brassens, remarquable réalisation du troisième quart du 20^e siècle.

Pouvez-vous rappeler comment les industries de l'aviation se sont installées aux abords du champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux ?

À la veille de la première guerre mondiale, plusieurs entreprises aéronautiques fonctionnaient déjà sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, notamment : Nieuport, Voisin, Caudron. Ces aviateurs avaient leurs ateliers et, à leur porte, le terrain d'essais. Au lendemain de la guerre, Buscaylet / De Monge, Nieuport / Astra, Voisin, Caudron, pour ne citer

que les plus célèbres, possédaient toujours des établissements industriels aux abords du terrain. Les ateliers Caudron y demeureront jusqu'après la fin de la seconde guerre mondiale.

Comment est née la Cité de l'Air (et la base aérienne 117) ?

La Cité de l'Air, c'est la « Mémoire d'un lieu d'audace, d'innovation et de passion », selon les mots d'un ingénieur général ! Le Ministère de l'air est créé en 1928, puis implanté en 1931 à l'emplacement du bastion 70 des anciennes fortifications (dites de Thiers). En 1933, l'armée de l'air a décidé de bâtir son quartier général sur ce champ d'aviation qu'elle utilisera d'ailleurs jusqu'après la guerre. La Cité de l'air (avec la BA 117) a fermé en 2015, suite à la création du nouveau Pentagone à la française, ou site de Balard. L'état-major de l'Armée de l'air y est maintenant implanté, ainsi que les état-majors de l'Armée de terre et de la Marine.



© D.R.

Pouvez-vous évoquer le Musée de l'aéronautique qui s'y tenait entre 1936 et la guerre ?

Fondées dès 1919 sur la proposition d'Albert Caquot, les Collections de l'aéronautique commencent à prendre de la consistance dans un modeste hangar du terrain d'Issy-les-Moulineaux. Puis, un musée est inauguré en 1921, à Chalais-Meudon. En 1935, le site de Chalais-Meudon ferme afin de permettre le

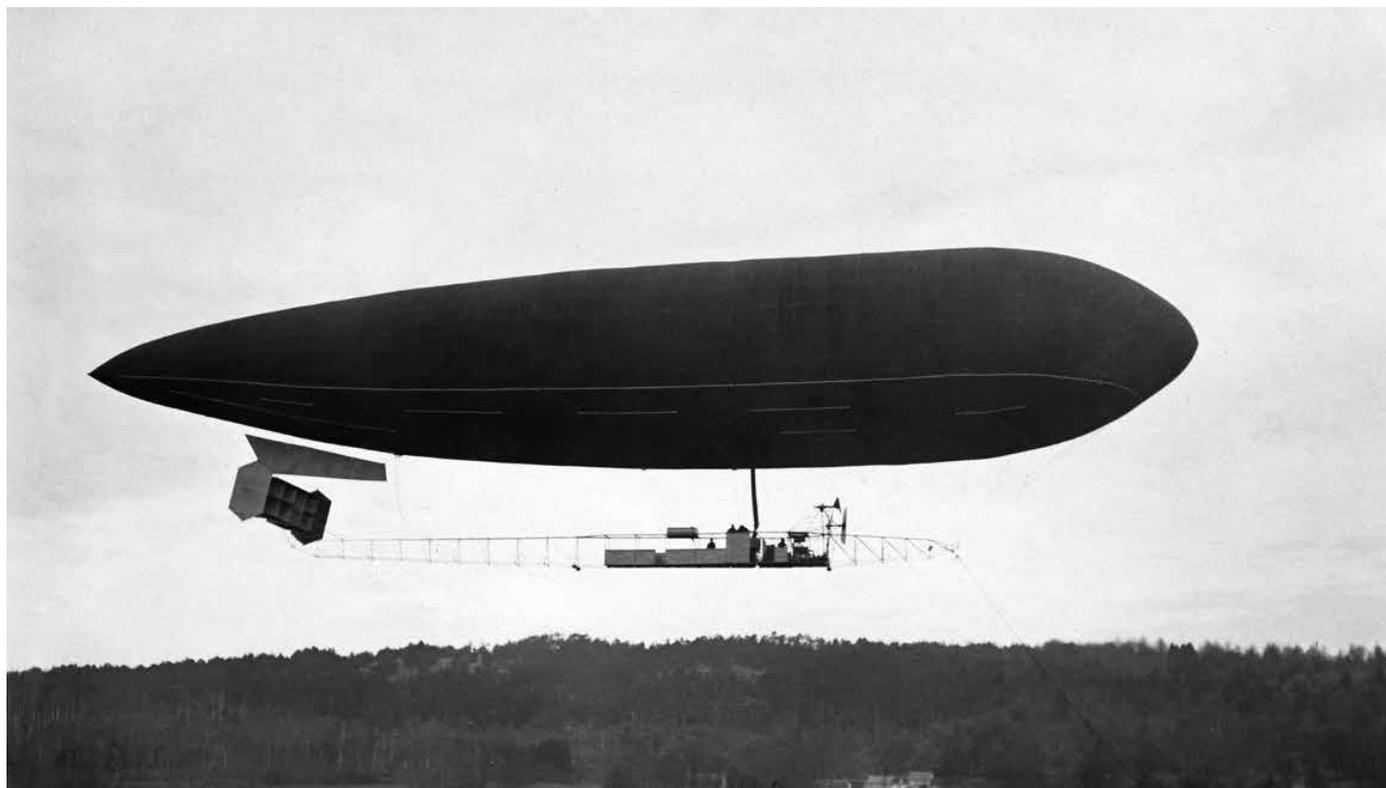
transfert des collections vers le nouvel emplacement parisien, au 28 Bd Victor. Le 20 novembre 1936, la France Aéronautique se rassemble pour inaugurer le Musée de l'Aéronautique qui devient le Musée de l'Air. Cet emplacement se révèle dès le départ trop petit. À peine une dizaine de petits appareils y prendront place, avec de nombreuses maquettes, reliques, moteurs, hélices, etc. Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands le font fermer : toutes les pièces exposées boulevard Victor sont rapatriées à Chalais-Meudon en 1946 dans le fameux hangar « Y », ancien hangar à dirigeable qui abrite une soufflerie et le centre européen des ballons. Je me souviens avoir visité les installations au début des années soixante-dix. C'est à partir de 1973/1974 que le Musée de l'air, comme celui de l'aérostation, déménage au Bourget, dans l'espace libéré par la création du nouvel aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Le domaine de l'aviation est-il toujours représenté dans le 15^e ?

Oui et plus que jamais, puisque s'y trouvent :

- l'État-major de l'armée de l'Air, dans le nouveau Pentagone,
- l'association le Tomato (association aéronautique, remontant à la Première Guerre mondiale, permettant la rencontre des pilotes et des constructeurs aéronautiques),
- la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), rue Henry Farman,
- quelques boutiques et magasins qui vendent des produits liés à l'Air,
- une quinzaine de rues qui portent le patronyme de personnalités liées à l'aviation (pilotes, ingénieurs, mécènes, hommes politiques),
- plusieurs statues qui font référence à la conquête de l'air.

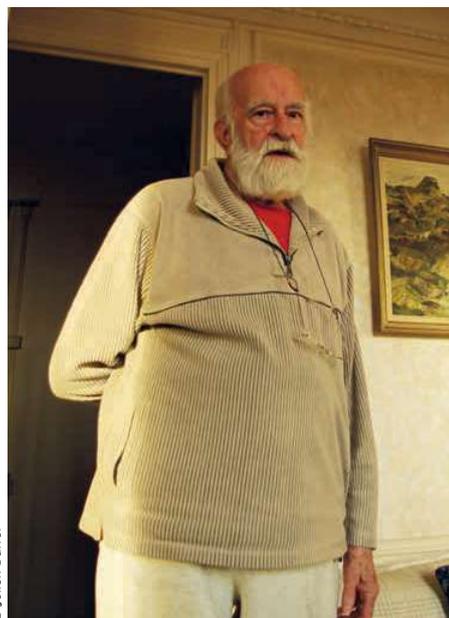
« Aujourd'hui, le domaine de l'aviation est toujours représenté dans le 15^e, et plus que jamais »



Dirigeable Clément-Bayard. France, septembre 1909.

© Maurice-Louis Branger / Roger-Vollet

➤ L'aérostation selon André Cauderlier, vice-président de la Société historique et archéologique du 15^e



© Julien Barret

Comment vous êtes-vous intéressé à l'aérostation ?

C'est venu d'une façon tout à fait fortuite. Ma famille étant originaire de Normandie, j'y vais souvent passer mes vacances et j'ai eu l'occasion, au cours d'un voyage, de visiter le château de Balleroy, une petite esquisse faite par Mansart avant de construire le Château de Versailles. Dans ce château, on faisait assez régulièrement des lâchers de ballons ou de montgolfières. Une des dépendances du château expose des maquettes et notamment les réalisations d'Henri Lachambre qui était fabricant dans le 15^e. Comme je ne connaissais pas ce personnage, j'en ai parlé au président de la Société historique de l'époque, Michel Périn, qui m'a chargé de cette recherche.

Vous avez alors enquêté ?

Oui, j'ai fait des recherches à partir des différentes sources disponibles, en bibliothèque ou sur

internet. J'ai ainsi découvert qu'un certain nombre de ballons, pendant le siège de Paris en 70-71, avaient été gonflés à l'usine à gaz de Vaugirard (voir le dossier du Paris 15 #503). Cinq ballons y ont été lancés, dont trois ont échoué à décoller. Cet épisode est moins connu que le vol de Gambetta (le 7 octobre 1870, Léon Gambetta, alors ministre de la défense nationale, s'envole en ballon de la butte Montmartre avec son assistant Spuller, avant d'atterrir aux alentours de Beauvais, en échappant miraculeusement aux Prussiens, ndr). Gaston Tissandier et Wilfrid de Fonvielle ont réussi : le premier est allé jusqu'à Dreux, avec des pigeons et des courriers, le second en Belgique, avec des passagers. Par la suite, les départs ont cessé depuis Vaugirard, parce que les Allemands qui avaient inventé les canons anti-aériens, la DCA, en mettant les canons habituels sur des affûts spéciaux, ont tiré sur des ballons. Comme ils les atteignaient très rarement, au lieu de tirer les ballons en l'air, ils les



Biplan Voisin au départ, piloté par Bielovucic. Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), 1911.

ont tirés au sol. Placés à Meudon avec des longues vues, ils pouvaient repérer les ballons en train d'être gonflés, bien visibles avec leurs fuseaux de couleurs vives. Les ballons ont alors été gonflés depuis le centre de Paris, où ils étaient moins vulnérables.

Et Henri Lachambre ?

Après la Commune de Paris, il s'est dit qu'il y avait un avenir dans cette discipline. Il fabriquait des petits ballons qu'il vendait, des jouets décorés avec des personnages grotesques, nains, animaux, etc., ce qui lui donnait les moyens de construire de gros ballons. Les premiers, il les a pilotés lui-même, ensuite il a embauché une équipe, avec sa femme, son neveu et a créé son affaire qui a eu du succès grâce aux Expositions universelles, notamment celle de 1889 à l'occasion de laquelle il monte une animation boulevard de Grenelle. Lachambre a travaillé avec le monde entier, il a livré des ballons jusqu'au Japon, en Chine, en Amérique du Nord et du Sud, en Russie, dans toute l'Europe. En ce qui concerne les Brésiliens, le premier qui a fait appel à lui, avant Santos-Dumont, était Ribero de Suza. Henri Lachambre a aussi fabriqué deux dirigeables qui se sont accidentés rue Lecourbe et avenue du Maine.

Il y a aussi des expéditions en ballon, à l'époque...

Oui, et la plus célèbre est la tentative d'atteinte du pôle Nord, faite en 1897 par un aéronaute suédois, Salomon August Andrée, qui avait commandé

un énorme ballon à Henri Lachambre avec une nacelle à deux étages remplie de traîneaux, de matériel de terrassement, bref, une véritable usine. Il a l'a emmenée vers le pôle Nord, et des messages annonçant leur arrivée ont été reçus, laissant penser qu'ils l'avaient atteint. En réalité, c'était comme l'Oiseau blanc de Nungesser et Coli en 1927 (premier vol transatlantique d'est en ouest qui a échoué, semble-t-il, au large de Saint-Pierre et Miquelon, ndr), ils ont dû avoir une avarie, sont tombés sur la banquise, et on a mis une trentaine d'années avant de retrouver les traces de cette expédition. On a pu développer des pellicules d'appareils photos qui avaient été conservées par le froid. Sur certaines photos, on voit qu'ils ont tué des ours. On soupçonne qu'ils les avaient mangés et que ces ours étaient atteints d'une maladie qui les a tués les uns après les autres. De nombreuses expéditions de l'époque se sont faites avec des déboires et des morts.

« Henri Lachambre a travaillé avec le monde entier, il a livré des ballons jusqu'au Japon, en Chine, en Amérique, en Russie et dans toute l'Europe »

► Pour en savoir plus

Vous pouvez consulter les articles publiés dans le *Bulletin* de la Société historique et archéologique du 15^e (www.paris15histoire.com)

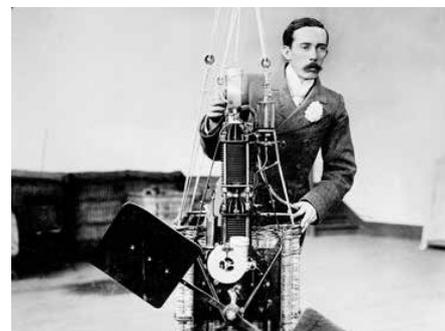
D'André Cauderlier :

- Les ballons de Vaugirard - 2003 n° 22 - pp. 53-64
- La fabrication des aérostats dans le XV^e arrondissement - 2004 - n° 23 pp. 55-66

- Le ballon du parc André Citroën - 2005 - n° 26 - pp. 13-21

D'Hugues Dewynter :

- Rues et souvenirs dédiés aux pionniers et héros de l'Air dans notre XV^e arrondissement - 2006 - n° 28 pp. 66-80
- Les débuts de l'aéronautique dans le XV^e arrondissement - 2007 n° 29 pp. 47-52



Alberto Santos-Dumont (1873-1932), ingénieur et aéronaute brésilien, dans la nacelle de son ballon.

Un personnage emblématique, Alberto Santos-Dumont

Le Brésilien Alberto Santos-Dumont (1873-1932), qui a donné son nom à une villa d'artistes du 15^e, fut un personnage central de l'histoire de l'aéronautique, un touche-à-tout familier des progrès techniques de son temps. Ingénieur passionné par l'automobile et l'aérostation, il a piloté successivement des ballons sphériques, des dirigeables et des avions, fréquentant régulièrement le terrain d'Issy-les-Moulineaux.

Il prend contact avec Henri Lachambre et exécute plusieurs voyages en ballon, gagne des concours, fait le tour de la Tour Eiffel, améliore le matériel et la fabrication des dirigeables, multiplie les essais. En 1901, après s'être écrasé sur le restaurant du Trocadéro en accomplissant en moins de trente minutes un circuit aller et retour de 11 km entre Saint-Cloud et la tour Eiffel, il distribue aux nécessiteux de Paris une grande partie de son prix de 100 000 francs. L'aéronaute brésilien présentera par la suite ses petits dirigeables à travers toute l'Europe. Il est aussi l'inventeur méconnu du bracelet montre. En 1904, gêné d'avoir à sortir sa montre à gousset lorsqu'il pilote ses appareils, il demande au bijoutier Cartier de trouver une solution, lequel se rapproche de l'horloger Jaeger-LeCoultre pour imaginer le bracelet-montre. On garde de Santos-Dumont le souvenir de son avion-canard en toile et bois dont témoignent nombre de photos et qui semblait voler en sens inverse, les ailerons à l'avant et les ailes à l'arrière.