

Edmond SEUX, Pionnier et Victime de l'Aviation...

Jean-Baptiste, Régis, Edmond SEUX 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 ?

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 Bradsy, 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 Canovetti 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 aérostat, 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'aérostat dont nous proposons la construction :

Aérostat 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, le 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 (aluminium...) 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'aérostat en cinq 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'aérostat 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'aérostat 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 manoeuvre qui viennent se rattacher à la roue de direction (nacelle arrière).

9- Le moteur : en attendant que la science nous ait dotés 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.

Extrait d'un article de presse de l'époque

A propos de l'aéronat Edmond Seux, dont nous avons donné la description, nous apprenons avec plaisir par l'inventeur, 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 Lœvy et Cailletet, membres, vient d'être saisi du projet de l'auteur et dressera un rapport des résultats de l'examen.

Edmond Seux fit exécuter dans les ateliers d'Edouard Surcouf, en région parisienne, un parachute à réaction, à trois surfaces superposées, qu'il expérimenta avec succès à la Tour Eiffel, et en 1905, un appareil semblable auquel il avait ajouté des plans latéraux.

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 accueillit, à plusieurs reprises, ses notes à ce sujet. Edmond Seux établit une série d'aéroplanes d'étude en 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.

Par ses études sur l'aviation, Edmond Seux fit l'objet de notes intéressantes à l'Académie des Sciences à Paris, en 1906 : «*Sur la stabilité des aéroplanes et la construction rationnelle des plans sustentateurs*».

Edmond Seux, «soyeux» lyonnais, comme secrétaire de la section Lyonnaise de l'Aéroclub de France, apporte une efficace collaboration au Président Antonin Boulade. En 1906, l'Aéro-Club du Rhône qui développait déjà une activité d'aérostation décida de promouvoir l'aviation en créant une «section d'aviation» qui regrouperait une demi-douzaine de lyonnais constructeurs d'aéroplanes afin de leur permettre de poursuivre leurs expérimentations.

Edmond Seux, secrétaire de cette «section aviation», souhaite développer l'idée de créer un aérodrome à Lyon. Un terrain est trouvé à Parilly, mais le montant des dépenses pour réaliser des infrastructures fut jugé trop cher, et le projet fut abandonné. Son atelier de construction d'aéroplanes, situé 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (atelier contigu à son domicile), se situe à moins de 100 mètres du terrain de manoeuvres des troupes de la garnison de Lyon (terrain militaire du Grand Camp qui se situait à Villeurbanne à l'emplacement de l'actuel Campus universitaire de La Doua). Edmond Seux obtint du Général Brunet, Gouverneur militaire de la place forte de Lyon, l'autorisation d'expérimenter ses aéroplanes sur ce terrain militaire, en dehors des heures de manoeuvres, c'est à dire avant 5 heures du matin ou le soir après 16h 30.

L'Aéroplane Edmond SEUX

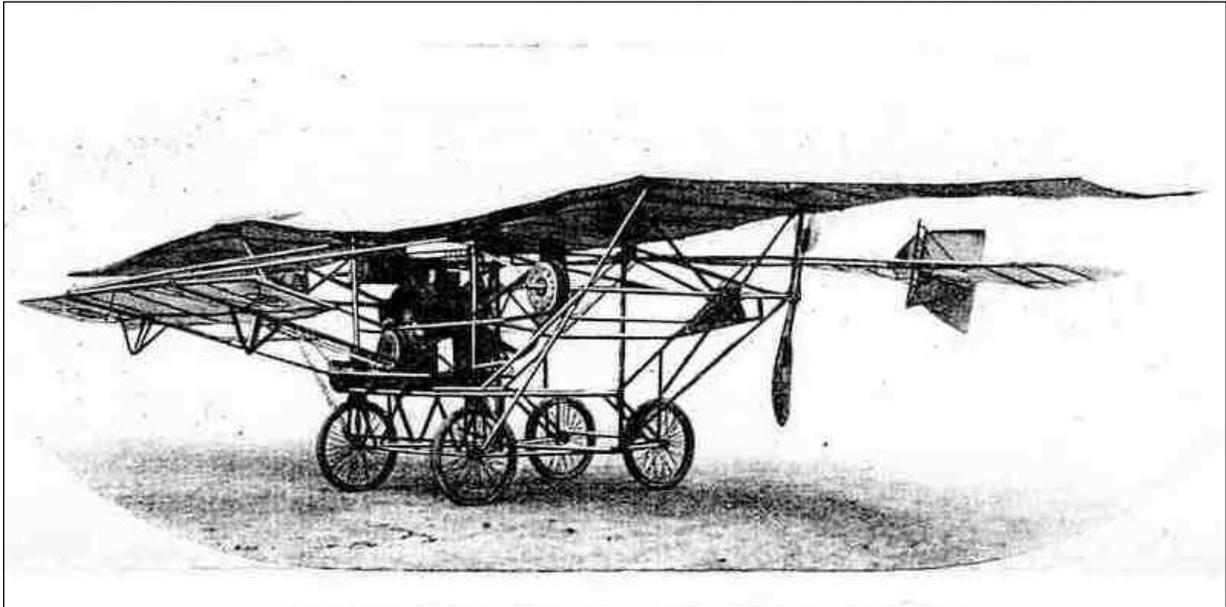
Texte de Lucien Fournier dans la Revue 'La Nature'

Dans son atelier de construction d'aéroplanes, situé 3 chemin du Grand Camp à Villeurbanne (atelier contigu à son domicile), Edmond Seux avait précédemment construit et expérimenté un grand nombre de modèles réduits. En s'appuyant sur les conclusions de son étude et s'inspirant des travaux de Pompéin Piraud, il conçoit une forme très rationnelle d'aérostat. Inventeur, plein de bon sens, qui ne néglige pas la théorie pour la pratique et qui sait faire aller de pair leurs recherches dans l'une ou l'autre direction, Edmond Seux, en 1907, passe à la construction d'un aéroplane à moteur bien étudié pour l'époque.

« Cet appareil, dont la construction est entièrement basée sur les théories de son inventeur, comprend une surface sustentatrice de 10 mètres d'envergure et de 1,85 mètre de largeur, recouverte d'étoffe, ainsi que l'on a pris l'habitude de les façonner; mais, comme il est reconnu que ses étoffes nuisent considérablement à l'avancement par leur rugosité en donnant une forte prise à l'air, l'auteur a cru devoir recouvrir ce tissu de papier verni, aussi lisse que possible. Cette surface n'est pas plane; elle est la copie à peu près exacte de la forme normale que prennent les ailes d'un planeur. La partie centrale, qui peut très bien figurer le dos de l'oiseau est concave, puis la surface se relève de chaque côté pour devenir convexe et se terminer à chaque extrémité par une section mobile.

Edmond SEUX, Pionnier et Victime de l'Aviation...

De plus, le bord antérieur de cette surface possède une certaine épaisseur qui va en diminuant vers l'arrière et vers la pointe des ailes. Ici, encore l'auteur imite la constitution des ailes de tous les oiseaux sans exception, et ce qui est vrai pour ces derniers, les rois du plus lourd que l'air, ne peut être faux lorsqu'on l'érige en principe dans l'établissement d'un aéroplane. Enfin, des ressorts disposés aux extrémités libres permettent d'obtenir automatiquement la stabilité latérale.



« A 2 mètres de l'avant de cette surface principale est placé un gouvernail capable d'osciller à l'extrémité de l'axe qui le supporte ; il est commandé de la nacelle par le pilote qui peut ainsi attaquer l'air sous un angle déterminé pour s'enlever ou amener ce gouvernail dans la position horizontale pour le maintien de la stabilité. A un moment donné, ce gouvernail peut être rendu automatique. Il concourt à la stabilité longitudinale avec le gouvernail arrière placé à 3 mètres du bord de la surface principale. Ce dernier, à commande automatique, est légèrement incliné au-dessus de l'horizontale ; sa partie supérieure est maintenue par un tendeur fixe, et à sa partie inférieure se trouve un ressort calculé de façon que, sous la pression de l'air venant le frapper en-dessous, il se relève automatiquement en s'effaçant. Ce mouvement est encore une imitation de celui auquel obéit la queue de l'oiseau qui se relève lorsqu'il chute. Le dispositif de commande automatique appliqué au gouvernail avant est exactement le même que celui que nous venons de décrire.

« L'aéroplane Edmond Seux se distingue encore de ce que l'on peut déjà appeler le modèle courant par la présence de deux hélices. L'inventeur estime que ces deux hélices sont absolument indispensables, malgré l'augmentation du poids qu'elles entraînent, parce qu'elles apportent une double surface de pousse ou de propulsion, et, même en réduisant le diamètre des hélices, on obtient toujours cette double action propulsive. Or, dans un aéroplane, il y a intérêt à augmenter cette surface propulsive de façon à diminuer le recul, tandis que l'on gagne peu de chose à augmenter la surface sustentatrice. D'autre part ce système de propulsion semble plus rationnel, car l'effet a lieu presque exactement au point où le centre de pression se rencontre avec le centre de poussée. Ajoutons encore un détail de construction : les bords antérieurs de ces hélices sont, de même que celui de la surface principale, légèrement épaissis et cette épaisseur diminue peu à peu jusqu'au bord opposé.

« L'appareil est monté sur un châssis en tubes d'acier porté par quatre roues à billes. Deux types de roues : quatre roues identiques ou deux grandes roues à l'avant de l'appareil et deux plus petites à l'arrière.

Ce dernier dispositif avait été primitivement adopté afin de pouvoir faire varier, entre deux expériences successives, l'angle d'attaque du bord antérieur du plan sur l'air. Le montage des roues était effectué pour élever ou abaisser de 10 à 15 centimètres l'arrière de l'appareil, ce qui donnait un angle d'attaque variable entre 2 et 12 degrés. Au cours des essais, on a remarqué que l'angle ayant donné le meilleur résultat, c'est à dire qui a permis le soulèvement de l'avant de l'aéroplane paraît avoir eu une valeur de 5 degrés. Les deux petites roues arrière ayant été ensuite remplacées par deux autres de même diamètre que celle d'avant, les résultats furent inférieurs.

« L'aéroplane est équipé avec un moteur en V Anzani de 35 chevaux, à deux cylindres, pesant 100 kg; le poids total de l'engin, aviateur compris, est de 440 kg.

« La première sortie eut lieu le 15 mai 1907. L'appareil atteignit rapidement une vitesse de 25 à 30 kilomètre à l'heure, mais une roue arrière se brisa. Aussitôt remplacée, et après 20 mètres de parcours cette première vitesse était atteinte de nouveau et tout l'avant se soulevait de 25 à 30 centimètres au-dessus du sol. L'enlèvement se serait produit si, à ce moment, l'inclinaison inattendue n'avait amené une des hélices en contact avec le sol et brisé les ailes. Cet accident semble indiquer que l'on avait eu tort de se servir de roues très petites à l'arrière puisqu'elles étaient cause de l'échec. Leur emplacement par d'autres plus grandes fut alors décidé, mais, depuis, l'appareil n'a pu s'élever des quatre roues bien que la vitesse sur le sol ait été évaluée à 35 km/heure.

Il est probable que cet aéroplane subira quelques modifications avant de chercher de nouveau à prendre l'air. C'est ainsi que le procédé de lancement sur quatre roues, qui produit un tirage considérable et fait perdre 10 km de vitesse à l'heure, sera abandonné. L'appareil sera monté sur deux roues placées l'une devant l'autre comme dans une bicyclette ; on bénéficie ainsi du départ sur une roue unique, car l'avant ne tarde pas à se soulever.»

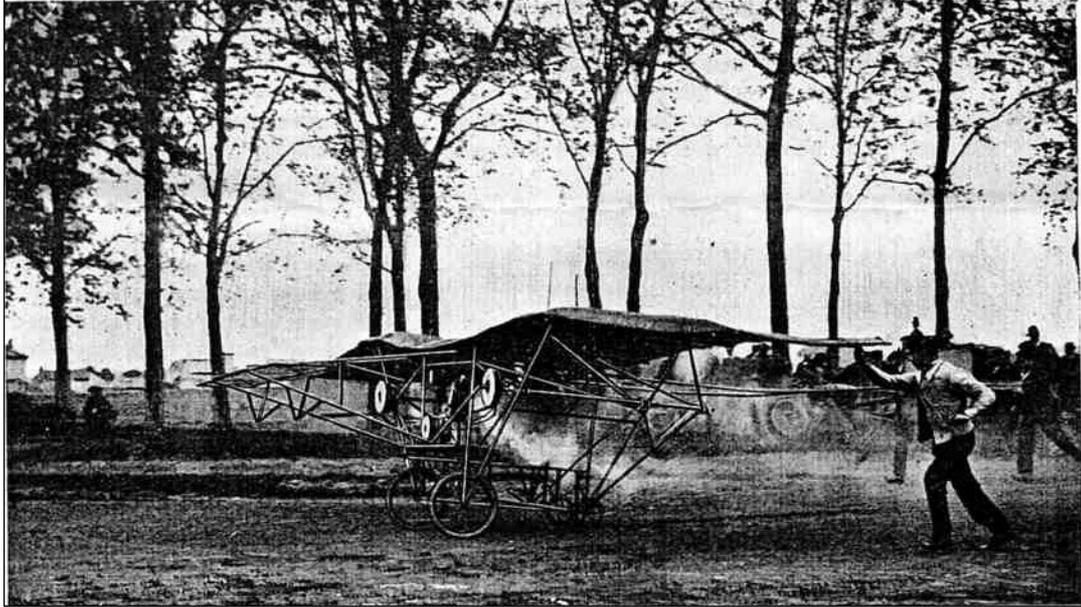
Extrait de la Gazette d'Annonay du Mercredi 17 juillet 1907

« Sur la demande de l'Aéro-Club du Rhône, Monsieur le Général Commandant la Place de Lyon avait bien voulu accorder l'autorisation d'exécuter les essais de l'aéroplane de Monsieur Edmond Seux sur les terrains militaires du Grand Camp, le mercredi 15 mai. L'habile aviateur lyonnais a tenté une sortie avec son aéroplane.

« Un premier lancement a eu lieu vers 4 heures de l'après-midi. L'appareil poussé par ses deux hélices a superbement démarré, et a atteint, en quelques mètres, une vitesse de 25 à 30 kilomètres à l'heure environ. A ce moment, une roue arrière s'est brisée, et l'aviateur a coupé l'allumage.

« Un quart d'heure après, la roue était remplacée, Monsieur Seux reprenait sa place dans l'appareil : cette fois, même départ, vitesse un peu plus grande, après 20 mètres de parcours, tout l'avant se soulève de 20 à 30 centimètres, et l'appareil semble-t-il, va quitter le sol, mais brusquement l'aéroplane retombe, fait volte-face et se retrouve vis-à-vis de son point de départ. Immédiatement, les spectateurs se précipitent, Monsieur Seux avec un sang-froid admirable descend de son siège nullement ému, et cherche la cause de l'accident.

« C'est exactement ce qui est arrivé à Monsieur Santos-Dumont pour sa première sortie. L'inclinaison de l'appareil en arrière a amené une hélice en contact avec le sol. L'hélice s'est brisée. Elle a creusé dans le sol un sillon de 20 centimètres, arrachant, en outre, plusieurs haubans et faussant quelques tubes. Les deux roues arrière se sont séparées entièrement du châssis. C'est là un premier essai qui, malgré cet accident, ouvre à Monsieur Seux le plus bel espoir dans l'avenir. L'aéroplane n'a été détérioré que parce qu'il s'est soulevé de l'avant. Il y a une simple modification à apporter aux roues arrière trop basses et trop faibles. Ce qu'il faut retenir; c'est que l'aéroplane a commencé son vol, et qu'il a malgré sa volte face brusque, gardé une stabilité absolue.



« Les expériences reprendront sitôt la réparation terminée.

« De nouvelles expériences préliminaires de l'aéroplane d'Edmond Seux ont eu lieu sur le terrain du Grand Camp à Villeurbanne, les 28 et 30 mai 1907. Ces essais avaient particulièrement pour but le réglage et la mise au point du moteur, des hélices et des gouvernails de stabilité. La vitesse de roulement sur le sol, malgré le terrain détremé par la pluie, a été sensiblement supérieure à celle des expériences précédentes, mais aucune tentative d'enlèvement n'a été faite. Ces expériences seront continuées prochainement.»

L'aéroplane Roesch-Seux

Associé à Pierre et Louis Roesch possédant un atelier de tissage, rue Marguerite à Villeurbanne, Edmond Seux reprit les fabrications d'aéroplanes en 1908 dans son atelier. Le 1er mai 1908, trois Lyonnais, Messieurs Roesch père et fils et Edmond Seux présentent un nouvel aéroplane baptisé : Roesch-Seux.

Texte de Lucien Fournier dans la Revue 'La Nature'

« Le nouvel appareil qu'Edmond Seux construit avec la collaboration de Roesch et fils diffère quelque peu de l'aéroplane Edmond Seux.

« C'est un biplan entièrement en bois profilé, de 9 mètres de long de section ovale très allongée avec 40 m² de surface totale. Les hélices sont placées à l'arrière, mais la transmission à courroies a été abandonnée. MM.Roesch ayant imaginé une transmission par pignon d'angle d'un modèle spécial avec butées à billes qui, nous assure Edmond Seux, joint à l'avantage d'une grande souplesse celui d'une transmission presque intégrale de la puissance du moteur aux hélices. L'appareil pèsera environ 325 à 330 kg, y compris l'aviateur; la partie mécanique : moteur, transmission et hélices, entre pour 150 kg seulement dans le poids.

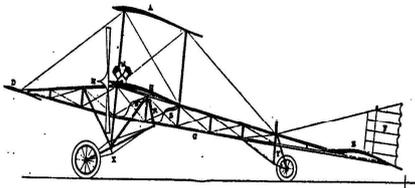
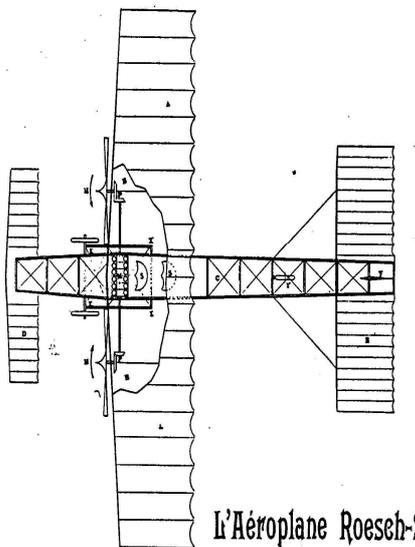
*** ATELIERS D'AVIATION ***

Roesch-Seux

3, AVENUE DU GRAND-CAMP, 3
WILLEURBANNE (RHONE)

Villeurbanne, le 9 Aout 1909

A Monsieur le Général Gouverneur Militaire
de la Place de Lyon

L'Aéroplane Roesch-Seux

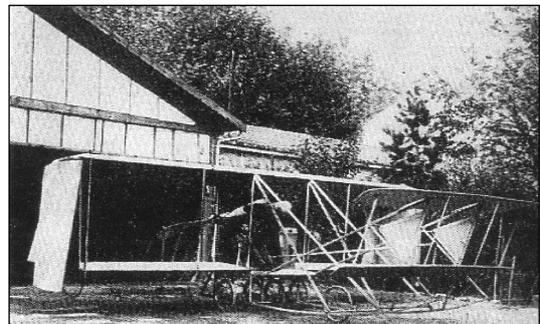
A. Plan sustentateur supérieur. - B. Plan inférieur. - C. Poutre armée. - D. Gouvernail avant (mobile). - E. Gouvernail de stabilité arrière (fixe). - F. Gouvernail vertical de direction. - M. Moteur 50 HP. - P. Pignons d'angles de transmission. - HH. Hélices

« Les inventeurs espèrent employer un moteur de 30 à 35 chevaux seulement, afin de démontrer ainsi qu'avec un appareil bien étudié et muni de deux hélices, ce qui double la surface propulsive, il n'est pas nécessaire de disposer de 50 ou 60 chevaux. Le moteur était un moteur spécial d'auto prêté par Marius Berliet, de 30 cv à 12 cylindres en V.

« La forme générale de l'appareil a peu variée; les plans ont toujours la même forme : double courbure concavo-convexe dans les deux sens.»

Après quelques vols au-dessus du Grand Camp, l'appareil fut vendu à un stéphanois avec lequel il fit quelques exhibitions.

Le 6 novembre 1909, le corps d'Edmond Seux est retrouvé dans les eaux du Rhône. Il se serait suicidé à la suite de problème d'argent, il avait 42 ans.



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 illimitées 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 émiétté 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 pus lourd que l'air. Ses amis et tous ceux qui connaissaient ses patientes et ardentes 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.»

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

Edmond SEUX, Pionnier et Victime de l'Aviation... (C) C.A.L.M 06/2013