

MEETINGS PRECURSEURS DE LA POSTE AERIENNE BELGE :
Grande Quinzaine d'Aviation de SPA :
20 Septembre - 5 Octobre 1909

Par Dr. Roger BAURAIN

La Grande Quinzaine de SPA suivait les journées d'aviation d'OSTENDE où seuls PAULHAN et BREGI avaient volé, et précédait le meeting de DONCASTER (U.K.) qui eut lieu du 15 au 23 octobre 1909 ainsi que la semaine d'aviation d'ANVERS (23 octobre au 2 novembre 1909). Le meeting chevauchait celui de BERLIN (D), prévu du 26 septembre au 3 octobre 1909.

SPA MEETING 1909
D'AVIATION
 Sous le Haut Patronage de S. M. le Roi
 20 Septembre - 5 Octobre 20 Septembre - 5 Octobre
Paulhan Sommer
Delagrangé
Le Blond Spoo-Naert
Druet frères

EXPERIENCES
 DE
 Hauteur - Vitesse - Durée - Endurance - Essor

OBJETS D'ART offerts par M. Aug. PELTZER, bourgmestre de Spa
 M Paul LAMBERT, président du Comité
 MM. Julien HARTOG et le comte John VAN DER BURCH, vice-présidents
 Walter WINANS, maître d'équipage de Spa-Drag-Hunt

PRIX DES PLACES :

Tribunes et circulation dans les encintes des hangars (carte permanente), fr.	1	50	--
Tribunes (carte permanente)	1	00	--
Tribunes réservées places numérotées	1	00	--
Pesage et tribunes non numérotées	1	00	--
Pelouse	1	50	--
Garage pour autos et voitures à chevaux	1	00	--
Garage pour motocyclistes	1	00	--
Garage pour bicyclettes	0	50	--

On peut retenir ses places en s'adressant au secrétariat, Etablissement des Bains

A partir du 28, ascension du dirigeable **ZODIAC**, du comte de la Vault.

LE BALLON CAPTIF **MALET**. - CONCOURS DE CERFS VOLANTS

Téléphone. - Télégraphe. - Machines à écrire - Underwood

Restaurant. - Buffet froid. - Orchestre

Service médical de la Croix-Rouge, sous la direction de MM. les docteurs Renaud et Parth.

30 CENTIMES 30 CENTIMES

QUINZAINE d'AVIATION de SPA

Programme Officiel
 Edité par
LA REVUE SPORTIVE ILLUSTRÉE

(Biplan Farman) L'AVIATEUR SOMMER (Moteur Vivian)

RECLAMEZ TOUS LA REVUE SPORTIVE ILLUSTRÉE
 AVEC PHOTOS DU MEETING DE SPA

IMPRIMERIE SPA Imp.-Gust. Fiecké et Fils, Van Homme, 40 des Centres, Bruxelles

Figure 1 : Reproduction de l'affiche officielle et de la page de garde du programme officiel, édité par la "Revue Sportive Illustrée", annonçant la Grande Quinzaine d'Aviation de SPA, du 20 Septembre au 5 Octobre 1909.

Le meeting de SPA était placé sous le haut patronage de S.M. LEOPOLD II, Roi des Belges, qui ne put y assister le 28 septembre comme initialement prévu, et de MM. Fernand JACOBS, et du Baron Guy VAN ZUYLEN VAN NIJVELD, respectivement Président et Secrétaire de l'Aéro-Club de Belgique, ainsi que de M. Emile DIGNEFFE, Président du Sénat et de l'Aéro-Club de LIEGE-SPA et du chevalier Jules DE THIER, Secrétaire de l'Aéro-Club de LIEGE-SPA.

L'aviateur Henri FARMAN, consulté en juin 1908, par le chevalier Jules DE THIER, déconseilla d'implanter l'aérodrome sur le terrain de l'hippodrome de la Sauvenière à SPA et proposa de choisir à MALCHAMPS un terrain parallèle à la Vecquée et d'y aménager un aérodrome sur une surface elliptique de 1.200 mètres de long sur 700 mètres de large.

Le Comité d'organisation présidé par M. Paul LAMBERT, fit donc niveler et consolider l'aérodrome, situé sur une plaine de 16 hectares, à proximité de la crête des Fagnes spadoises, près de la tour panoramique, aux confins de SPA et de FRANCORCHAMPS. Le terrain était limité à l'Est par la Grande Vecquée et à l'Ouest par la Petite Vecquée, au Nord par la route SPA-MALCHAMPS-FRANCORCHAMPS et vers le Sud par la déclivité allant vers la vallée du Wayai. Les arbres présents sur la lande avaient été abattus, la bruyère brûlée, les racines enlevées et les marécages drainés par 200 ouvriers limbourgeois endéans 3 semaines.

Une série de hangars, hauts de 4m50, de 14 mètres de façade sur 13 mètres de profondeur, ainsi que l'abri du dirigeable « ZODIAC » étaient érigés près de la petite Vecquée. A gauche des hangars les tribunes avaient été aménagées sur une longueur de 150 mètres, et les pelouses accessibles au public étaient situées le long de la petite Vecquée vers SPA et le long de la Grande Vecquée vers FRANCORCHAMPS. A gauche des hangars d'aéroplanes, des tribunes étaient érigées sur une longueur de 150 mètres.

Les chemins de fer avaient mis en circulation de nombreux trains spéciaux au départ de LIEGE, BRUXELLES, VERVIERS et WELKENRAEDT. La signalisation, annonçant les vols, identique à celle du meeting de REIMS (drapeau **noir** : on ne vole pas, **rouge** : on vole, **blanc** : vol probable), était hissée au mât au sommet de la colline, ainsi qu'au sommet du Pouhon PIERRE-LE-GRAND. En effet un téléphone privé reliait l'aérodrome au Casino. La signalisation était reproduite à VERVIERS, LIEGE et BRUXELLES.

Le service d'ordre était assuré par la police locale et par 200 gendarmes, deux escadrons de lanciers et une compagnie de carabiniers cyclistes.

Les épreuves étaient prévues, pour autant que les conditions atmosphériques le permettraient, tous les jours, de 10 h au couché du soleil.

Les concurrents suivants prirent part aux épreuves de la quinzaine d'Aviation de SPA :

- Louis PAULHAN
- Roger SOMMER
- Léon DELAGRANGE
- Hubert LEBLOND
- Les frères DRUET

Les pilotes reçurent un salaire quotidien de mille francs (\pm 4.500 € actuels), qui couvrait tous leurs frais (réparations, salaires, mécanicien, ...), ce qui représenta la moitié des 162.000 francs (\pm 730.000 €) de frais d'organisation du meeting, les recettes représentant 210.000 francs (\pm 950.000 €), dont la moitié environ en cartes d'entrée.

En plus des aviateurs, il y eut les démonstrations de :

- M. SPOO dit « SPOO-NAERT » , un farfelu de STER-FRANCORCHAMPS, qui pensait pouvoir faire voler son ornithoptère (vélo muni d'ailes) et du
- Comte DE LA VAULX et son dirigeable , le « ZODIAC »

En marge des épreuves d'aviation, des épreuves de cerfs-volants eurent lieu tous les jours entre 14h et 17h, auxquels des prix de 10 à 40 francs étaient attribués :

- prix de l'**essor** : à la plus grande longueur de fil dévidé en 5 min,
- prix de la **longueur** : à la plus grande longueur de fil dévidé entre 14 et 17h.,
- prix du **poids** : au plus fort poids utile enlevé et maintenu 15 min en l'air,

En plus de l'affiche publicitaire (figure 1), des affichettes bleues (fig.2) avaient été imprimées ainsi qu'une carte postale publicitaire figurant une Ardennaise en costume régional (fig. 3).



Fig. 2 : affichette publicitaire bleue (21,5 x 13,5 cm) annonçant les prix proposés



Fig. 3 : CP publicitaire du meeting de Spa

En plus de la carte publicitaire polychrome (fig.3), de nombreuses cartes postales étaient disponibles à SPA, dont certaines illustrées ci-dessous, avec comme légende :

- en bleu : Grande quinzaine d'Aviation Spa 1909 /
- en noir : SPA - Concours d'aviation - ...
- en noir : Spa - Concours d'Aviation - ...
- en rouge ou noir : GRANDE SEMAINE D'AVIATION, 1909 / aéroplane , piloté par PAULHAN / SPA - ...
- en noir : Souvenir de la grande semaine d'Aviation à SPA / ...
- en noir et rouge : Grande quinzaine d'Aviation Spa 1909 / n° - ...
- en rouge : N° - / SPA (septembre - octobre 1909)

Trois cachets d'ordre privé sont connus sur cartes postales :



Ovale de 56 mm sur 30 mm :
« MEETING D'AVIATION DE SPA »



Rectangulaire aux coins arrondis :
« SPA * AVIATION »



Rond Ø 21 mm :
« SPA · AVIATION · MALCHAMPS »

Bien que PAULHAN n'ait pas réalisé de vol en dehors de l'enceinte du champ d'aviation de MALCHAMPS, il existe des cartes postales le représentant survolant la ville de SPA, la tour et le pas de tir de MALCHAMPS. Ce sont des montages photographiques, le même aéroplane (direction et grandeur) étant représenté dans le ciel (fig. 4).

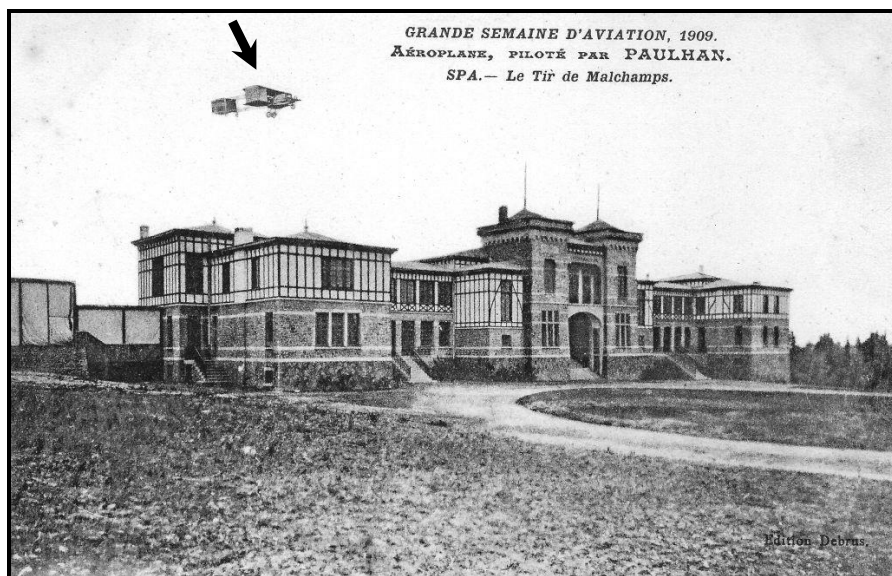
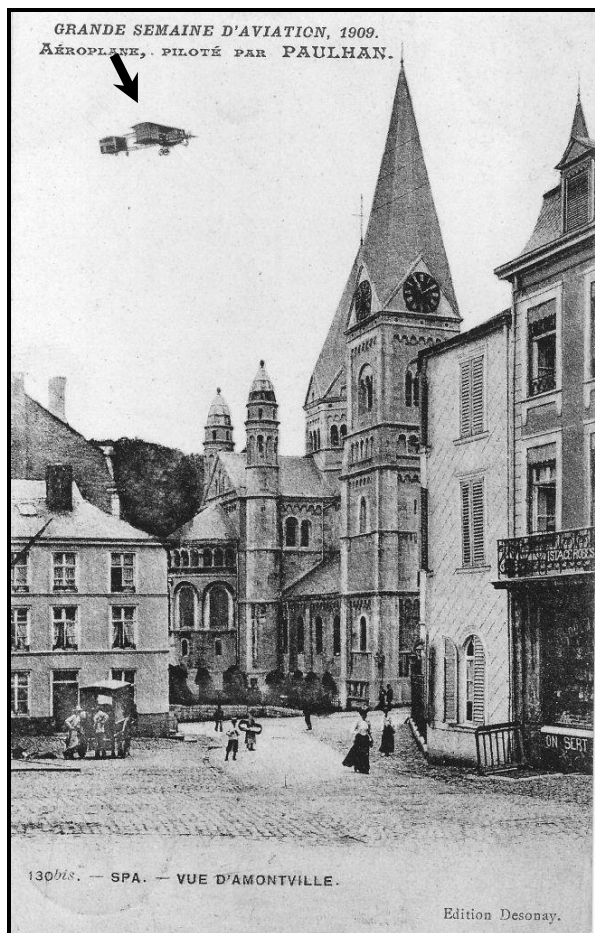


Figure 4 : Photo-montages laissant croire que PAULHAN aurait survolé SPA et ses environs.

La chronologie qui suit a été établie, entre autre, d'après "La Gazette de SPA" et « L'Avenir de SPA » de septembre et octobre 1909.

Lundi 20 Septembre

La foule était nombreuse, malgré le prix d'entrée élevé, 20 francs (\pm 100 € actuels) pour une place numérotée aux tribunes et 1 franc (\pm 5 € actuels) pour une place sur la pelouse. Malheureusement la pluie et les vents forts empêchent tout envol d'aéroplane, ce que les spectateurs dociles acceptent sans véhémence. Ils peuvent néanmoins contempler de près les aéroplanes.

Mardi 21 Septembre

Le mauvais temps, la pluie et les vents trop forts obligent à hisser le drapeau noir tout en haut du mât, au faîte de la colline, indiquant que les organisateurs estiment que le temps n'est pas propice pour des vols d'aéroplanes.

Mercredi 22 Septembre

A midi le drapeau rouge est hissé, signifiant qu'après 2 jours d'attente, des envols vont avoir lieu. A 16 h. la foule, arrivée de la ville, se dirige nombreuse vers les hauteurs où est installé l'aérodrome, principalement sur la pelouse à un franc (fig. 5).

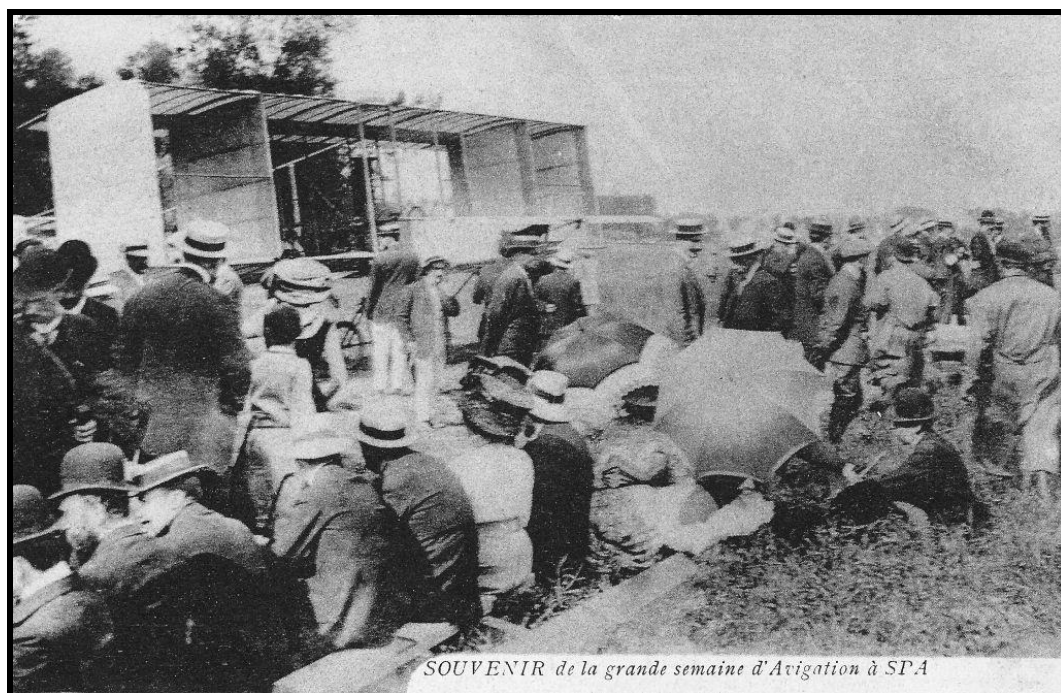


Figure 5 : le public sur la pelouse attend patiemment que la fête commence.

Vers 17 h. DELAGRANGE monte dans son gracieux monoplan, l'appareil est lâché et après avoir roulé une centaine de mètres, s'élève à 6-7 mètres de hauteur, sous les applaudissements du public (fig. 6). Au bout de l'aérodrome, juste après un virage et ayant parcouru environ un kilomètre en 1 min. 12 sec., le vent de 7 mètres par seconde déstabilise l'aéroplane qui tombe mollement sur le sol et s'enlise partiellement.

A 17h 50, PAULHAN sort son biplan de l'hangar et après plusieurs essais infructueux, l'aéroplane s'élève. Le vent, qui souffle à 7 mètres par seconde l'oblige rapidement à atterrir et à rentrer son appareil.

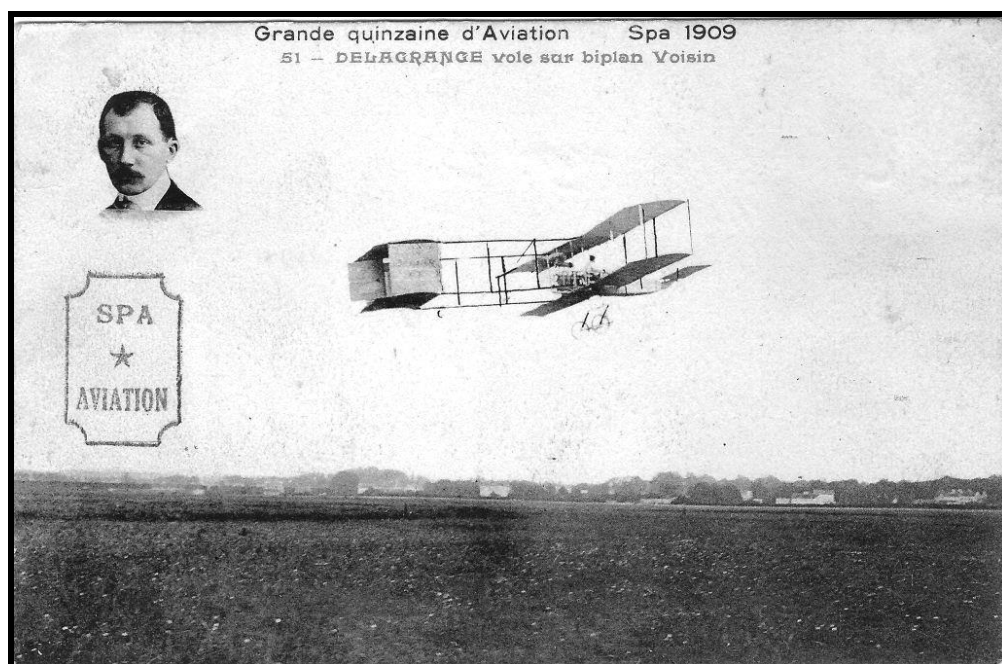


Figure 6 : *DELAGRANGE vole sur biplan Voisin.*
Cachet rectangulaire violet aux coins arrondis « SPA ★ AVIATION ».

Jeudi 23 Septembre

Le temps est beau et le drapeau rouge est hissé. A 11 h 45 DELAGRANGE fait sortir son aéroplane et le vent étant de 4 mètres par seconde, il s'envole pendant 1 min. 50 sec. et fait un tour de l'aérodrome, soit 2 km. Peu après il effectue un nouveau tour de piste à 8 mètres de hauteur en 1 min. 27 sec.

SOMMER effectue 2 essais infructueux. Au cours du premier essai les roues de son avion s'enfoncent dans le sol spongieux tandis que le deuxième essai se solde par une course d'élan de 250 mètres, le biplan Farman s'envole quelques instants à 1 mètre de hauteur puis retombe avant le premier virage.

A 15h. 40, la Princesse CLEMENTINE fait son entrée et au moment où elle s'avance vers les hangars, le moteur du monoplan Blériot de DELAGRANGE démarre et l'aviateur fait 3 tours de l'aérodrome en 5 min. 23 sec., sous l'acclamation de la foule.

L'aéroplane de PAULHAN roule sur 250 mètres, s'élève quelques instants puis le vent s'élevant, pique du nez mais sans dommages. La malchance poursuit PAULHAN dont les essais continuent à être infructueux, suite au déséquilibre de la cellule arrière de son aéroplane.

SOMMER s'envole de façon admirable à 17h. 50, mais au lieu de virer au bout de l'aérodrome, il file tout droit et va atterrir en plaine Fagne, à 2 km de là. A 18h. DELAGRANGE effectue son quatrième vol de la journée en réalisant 3 tours de piste de l'aérodrome.

Vendredi 24 Septembre

Bien que le ciel soit couvert toute la matinée, le drapeau rouge annonce que les vols vont avoir lieu. Le temps étant incertain, les vols sont retardés jusqu'à 17h. PAULHAN, une fois de plus malchanceux, fait deux tentatives et casse son hélice. Par contre LEBLOND, SOMMER et DELAGRANGE volent entre 17h et 18h.

SOMMER sur son biplan exécute un vol sensationnel de 8 min. 18 sec. (fig. 7), tandis que DELAGRANGE sur son monoplan réalise 4 tours de piste de l'aérodrome, soit 7.200 mètres, en 7 min. 51 sec. LEBLOND réalise 2 tours de piste.

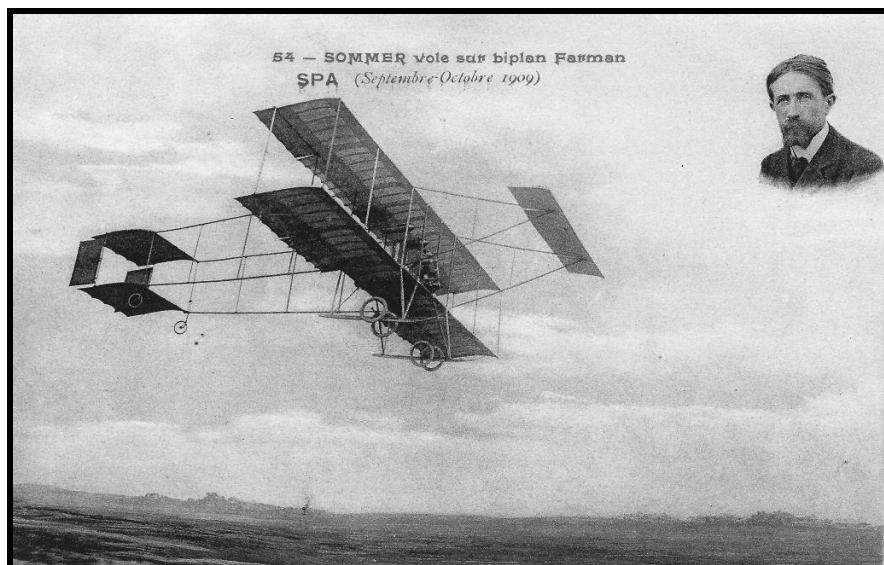


Figure 7 : *SOMMER vole sur biplan Farman. Au verso : TP n° 81 annulé par oblit. « SPA » du 27 septembre 1909. Texte au verso « ...beaux résultats : Delagrance a gagné en durée et Sommer en grande hauteur. Leblond la plus grande distance en un seul vol, ... »*

Samedi 25 Septembre

Quelques beaux vols sont effectués par DELAGRANGE et SOMMER, malgré le temps exécrable et le terrain boueux (fig. 8).

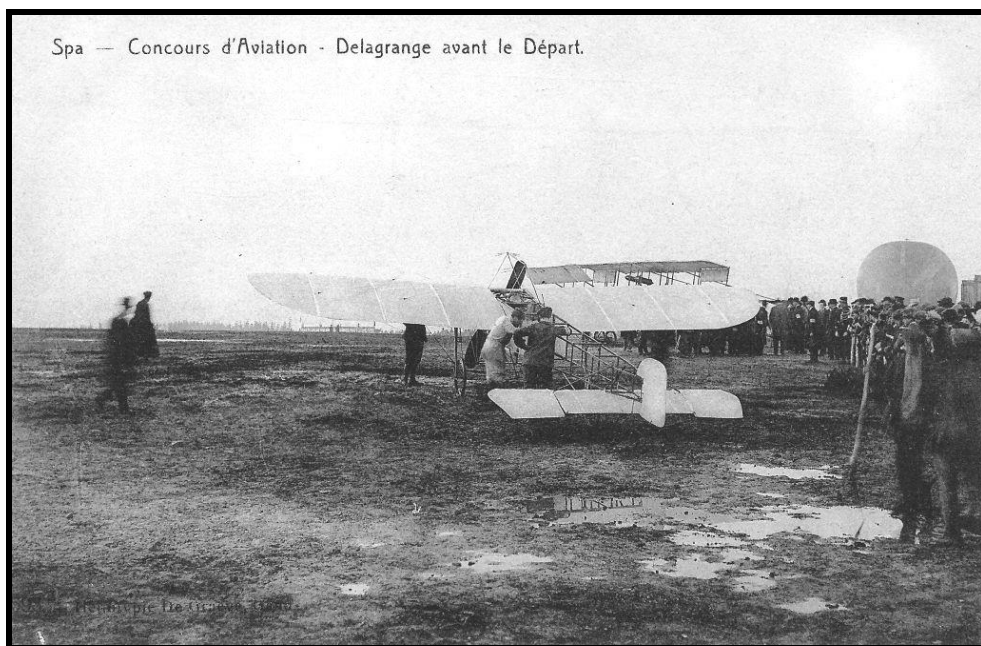


Figure 8 : *DELAGRANGE avant son envol sur monoplan, malgré le terrain boueux. Au verso : TP n° 81 annulé par oblit. « SPA » du 4 octobre 1909.*

Dimanche 26 Septembre

Plus de 10.000 spectateurs sont contenus par 230 gendarmes, le public étant mécontent d'attendre des heures pour quelques minutes de vol. Le temps se détériorant de plus en plus, les 2 tentatives du jour se soldent par des accidents : le monoplan de DELAGRANGE fait une chute, heureusement sans trop de gravité et SOMMER brise son appareil.

LATHAM envoie une carte postale à BLERIOT, qui est à ce moment là à ROTTERDAM (fig. 9). Pour rappel, LATHAM et BLERIOT étaient en compétition en juillet 1909 pour la première traversée de la Manche. LATHAM, parti le premier s'échoua en mer en vue des côtes anglaises et BLERIOT gagna la manche, une semaine après, le 25 juillet 1909.



Fig.9 :

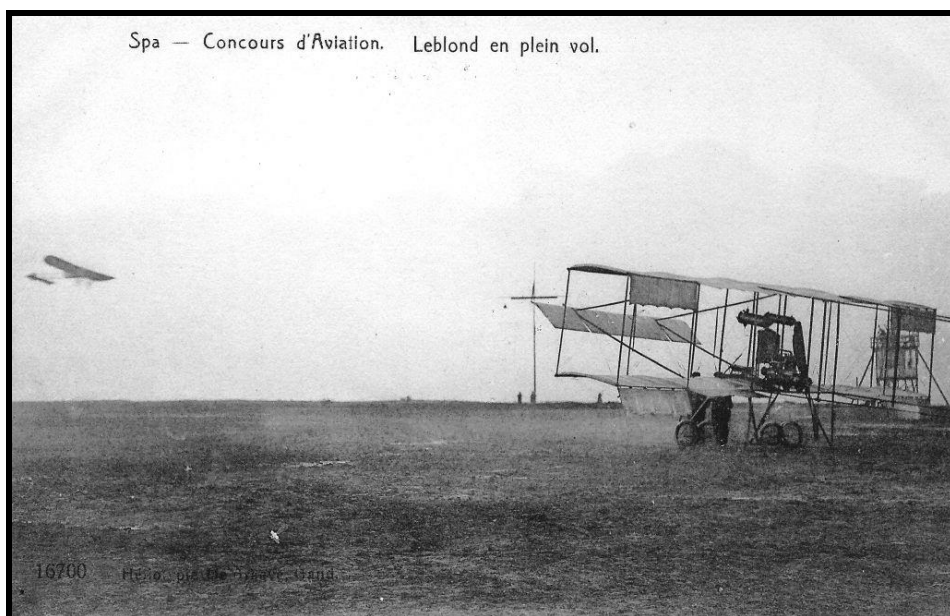
*CP du meeting,
envoyée de SPA par
le pilote Hubert
LATHAM à Louis
BLERIOT, le 26 sept.
1909*

Lundi 27 Septembre

Le mauvais temps oblige à hisser le drapeau noir, aucun vol n'a lieu.

Mardi 28 Septembre

Hubert LEBLOND, sur monoplan BLERIOT (fig. 10), réalise le plus beau vol du meeting de SPA bouclant 21 km 984 mètres en 23 minutes 9 sec.



**Fig.10 : LEBLOND,
sur monoplan, en
plein vol ; au sol le
biplan de SOMMER.
Au verso : TP n°81
oblitéré « SPA 1
OCTO. 1909 ».**

Mercredi 29 Septembre

DELAGRANGE bat le record du monde de lancement, soit 49 mètres 40 cm. Le record de lancement est la distance la plus courte avant l'envol de l'aéroplane.

Jeudi 30 Septembre

En présence de Julien DAVIGNON (Ministre des Affaires Etrangères), du Général HELLEBAUT (Ministre de la Guerre), au cours de la journée DELAGRANGE fait faire à son monoplan deux tours de piste et LEBLOND réalise 3 tours de la piste de l'aérodrome de Malchamps.

Vendredi 1 Octobre

La foule manifeste son mécontentement, le mauvais temps obligeant à hisser le drapeau noir. Aucun vol n'aura lieu.

Samedi 2 Octobre

SOMMER réalise deux vols, pour un total de 7 à 8 tours de piste.

Les frères DRUET tentent un envol, mais échouent.

L'après-midi, le Comte DE LA VAULX fait évoluer son dirigeable «Le Zodiac» au dessus de l'aérodrome de MALCHAMPS (fig. 11).

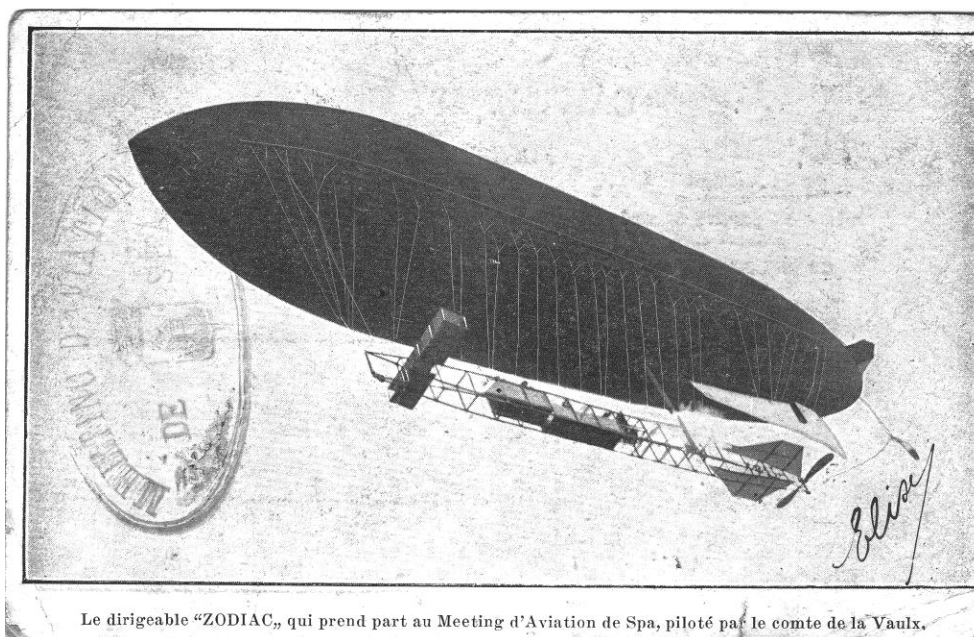


Fig.11 : CP du meeting, illustrant le dirigeable « Zodiac » piloté par le Comte DE LA VAULX, en plein vol. au verso TP n° 81 oblitéré « SPA 6 OCTO. 1909 »; CP envoyée vers DINANT.

Dimanche 3 Octobre

Le mauvais temps empire et le vent souffle en tempête, menaçant de faire s'envoler les hangars abritant les aéroplanes.

Le Comte DE LA VAULX fait dégonfler son dirigeable, et le public, de plus en plus mécontent, manifeste sa mauvaise humeur et quelques incidents se produisent.

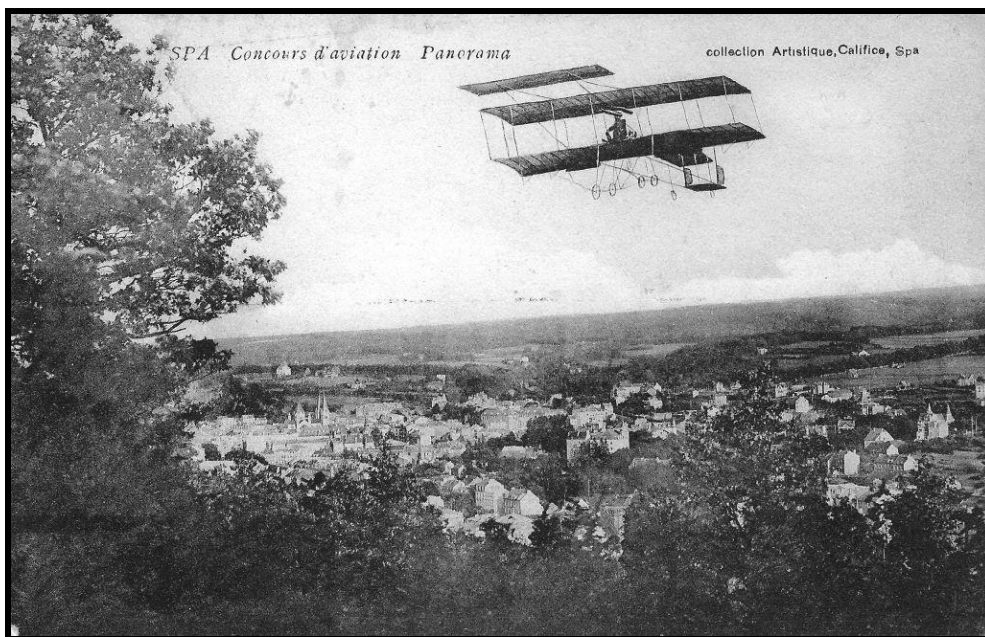


Fig. 12 : CP du meeting, illustrant un biplan survolant les environs de SPA.
 Au verso TP n° 81 oblitéré « SPA 7 OCTO. 1909 »; CP envoyée vers TOURNAI.

Lundi 4 Octobre

La tempête s'amplifie et fait s'écrouler le hangar du dirigeable « Le Zodiac » ainsi que celui de « l'Ornitophère » de SPOO-NAERT. Aucun vol ne peut avoir lieu.

Mardi 5 Octobre

Le meeting de SPA se termine sur une plaine de MALCHAMPS déserte, balayée par la pluie et les rafales de vent.

En résumé : les pluies continuelles et les vents forts n'ont pas permis de réaliser de grandes performances, malgré quelques beaux vols réalisés par LÉON DELAGRANGE, son élève Hubert LEBLOND et Roger SOMMER, qui sont les héros de ce meeting.

DELAGRANGE devait décéder quelques mois plus tard, le 4 janvier 1910 à bord de son aéroplane, lors de l'inauguration de l'aérodrome de la CROIX D'HINS, près de BORDEAUX.

Hubert LEBLOND, participa au meeting de DONCASTER (UK) en octobre 1909 et à celui d'HELIOPOLIS (Egypte) en février 1910. Le 2 avril 1910, son monoplan Blériot chute en mer et il décède le même jour. SOMMER fera construire les fameux avions SPAD (*Société Provisoire des Aéroplanes Deperdussin*) pendant la première guerre mondiale et décèdera à l'âge de 87 ans, le 14 avril 1965 à Sainte-Maxime (F).

BIBLIOGRAPHIE :

1. José HENIN. *L'aube de l'aviation en Belgique*. Imprimerie J. Henin. Farciennes. 1967
2. René DEWEE. *Grande Quinzaine d'Aviation de Spa : 22 septembre – 5 octobre 1909*. Liaison Aérophilatélique, n° 349 – mai 1976, pp.4-5.
3. Georges E. JACOB. *La Grande Quinzaine d'Aviation de Spa : 20 septembre – 5 octobre 1909*. Les cahiers Ardennais. Mai-juin 1967.
4. A. van HOOREBEECK. *La Conquête de l'air. volume 1*. Marabout université. Presses de Gérard. Verviers. 1967
5. Jean SILOMBRA. *Histoire de l'aérostation et de l'aviation française de 1783 à 1930*. Imprimerie Yvert & Cie. Amiens, 1981.