

MEETINGS PRECURSEURS DE LA POSTE AERIENNE BELGE :
Grande Semaine d'Aviation de TOURNAI :
5 – 14 Septembre 1909

Par Dr. Roger BAURAIN

Le dimanche 25 Juillet 1909, soit quelques semaines avant la Semaine d'Aviation de TOURNAI, BLERIOT venait de traverser les 43 km de la MANCHE en 37 minutes, exploit qui eut un retentissement mondial, tout comme la "Grande Semaine de Champagne" à REIMS, qui eut lieu du 22 au 29 Août 1909, soit une semaine avant le meeting de TOURNAI.

Le grand intérêt de ce meeting d'aviation de TOURNAI est double :

- **primo** c'est la première semaine d'aviation organisée en Belgique sous forme de meeting aérien, quelques jours après la "Grande semaine de REIMS" et
- **secundo** c'est au cours de ce meeting qu'apparaît la première oblitération d'aviation belge, d'origine privée et appliquée en violet, sous la forme d'un cachet double cercle d'un diamètre de 23 mm et ayant au centre un bloc dateur à 3 lignes :

5 – 14
SEPT
09



et dans l'espace entre les 2 cercles

TOURNAI
SEMAINE D'AVIATION

L'oblitération n'est connue que sur 4 cartes postales (fig. 5 à 8).

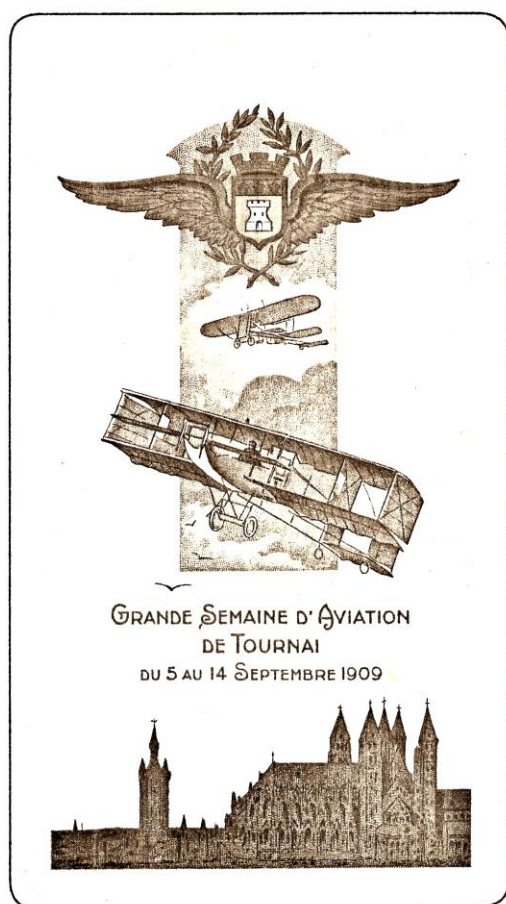


Figure 1 : Carte Postale reproduisant l'affiche officielle annonçant la Grande Semaine d'Aviation de TOURNAI, du 5 au 14 septembre 1909.

Très prudent, le “Comité d’Aviation de TOURNAI”, organisateur de la manifestation, présidé par Mr. H. STIENON DU PRE, ne présenta la “Grande Semaine d’Aviation de TOURNAI” que comme un spectacle de propagande aéronautique. Les performances des aviateurs n’étant considérées, conformément aux règlements de l’Aéro-Club de Belgique, que comme des démonstrations et non pas des concours.

Par conséquent les inscriptions furent peu nombreuses. Les concurrents annoncés dans le programme, et ayant payé les 50 francs comme engagement aux épreuves, ne seraient remboursés qu’à la condition qu’ils réalisent au moins une tentative d’une des épreuves du concours. Les concurrents avaient droit à 3 essais par concours, entre 14 h et le couché du soleil, le matin étant réservé à l’entraînement.

Les épreuves prévues pour le concours étaient les suivantes :



Prix du circuit de la ville, (1.000 francs + 1 médaille en or) : attribué à l’aviateur qui, parti de l’aérodrome, bouclerait le premier la ville de TOURNAI et rentrerait à l’aérodrome sans avoir atterri en cours de route.

Prix d’altitude, (1.000 francs + 1 coupe en argent) : attribué à l’aviateur qui aurait atteint la plus grande altitude, avec un minimum de 70 mètres.

Prix du parcours, (1.000 francs + 1 bronze) : attribué à l’aviateur qui aurait réalisé au moins 20 km., soit 20 tours de piste, du 5 au 14 septembre.

Prix de vitesse, (1.000 francs) : attribué à l’aviateur qui aurait réalisé la plus grande vitesse sur un kilomètre.

Les concurrents suivants prirent part à la semaine d’Aviation de Tournai :

- **Louis PAULHAN**
- **Roger BREGI**, s’inscrivit mais déclara forfait
- **DEBONGNIES**, tournaisien qui s’inscrivit après publication de l’annonce officielle,
- **BULOT** tournaisien, et la
- **Société Lilloise NORD-AVIATION** (uniquement des planeurs, pilotés par LASTERNAS, LELIEU et BONNET-LABRANCHE).

L'aérodrome était situé à TOURNAI, au bout de la Plaine des Manoeuvres, entre la chaussée de LILLE et la chaussée de DOUAI ; l'axe de la piste, d'environ 400 mètres, étant le long du Boulevard Bara. Un tour du circuit de l'aérodrome totalisait 1.000 mètres.

Le prix des places était le suivant :

Abonnement , pour toute la semaine :	25 Frs.
Entrée pour un jour :	Tribune : 5 Frs.
	Pelouse : 1 Frs.
Garage pour voiture, sur l'aérodrome :	3 Frs.

La chronologie a été établie, entre autre, d'après "La Dernière Heure" et « Le courrier de l'Escaut » de septembre 1909 :

Dimanche 5 septembre : "La Grande Semaine d'Aviation de TOURNAI" démarre en fanfare puisque l'harmonie locale a été mobilisée pendant toute la semaine et que le programme stipulait qu'il y aurait concert sur l'aérodrome, tous les jours de la semaine d'aviation à partir de 16 heures. La ville, qui connaît une animation extraordinaire, est pavoisée aux couleurs belges et françaises. La pluie de la nuit avait cessé, mais le vent souffle encore assez fort.

Les artères menant à la gare sont noires de monde, la foule étant nombreuse, malgré le prix d'entrée élevé. On évalue cependant à 40.000 ou 50.000, le nombre de personnes ayant assisté aux expériences de la première journée.

Dans le hangar n°3, une foule de curieux importune PAULHAN et ses aides qui mettent la dernière main au moteur « Gnôme » du biplan. Le comité organisateur invite le public à ne plus importuner l'aviateur et son entourage.

Le vent violent jusqu'alors, diminue vers 16 h, il n'est plus que de 3,8 m/sec.



Figure 2 : CP illustrant PAULHAN contrôlant la vitesse du vent.

Oblitération au verso : "TOURNAI (STATION) / 13 / SEPT / 16-17 / 09 / DEPART"

La flamme rouge est hissée au sémaphore, indiquant qu'on va voler. PAULHAN prend place dans son aéroplane, ses aides le poussent jusqu'à l'extrémité de la plaine, vers la chaussée de Douai et les membres du Comité repoussent vers les hangars les invités, dont M. ROGER, directeur de la société "L'Aviation française", à laquelle appartient le biplan de PAULHAN, les journalistes et les curieux.

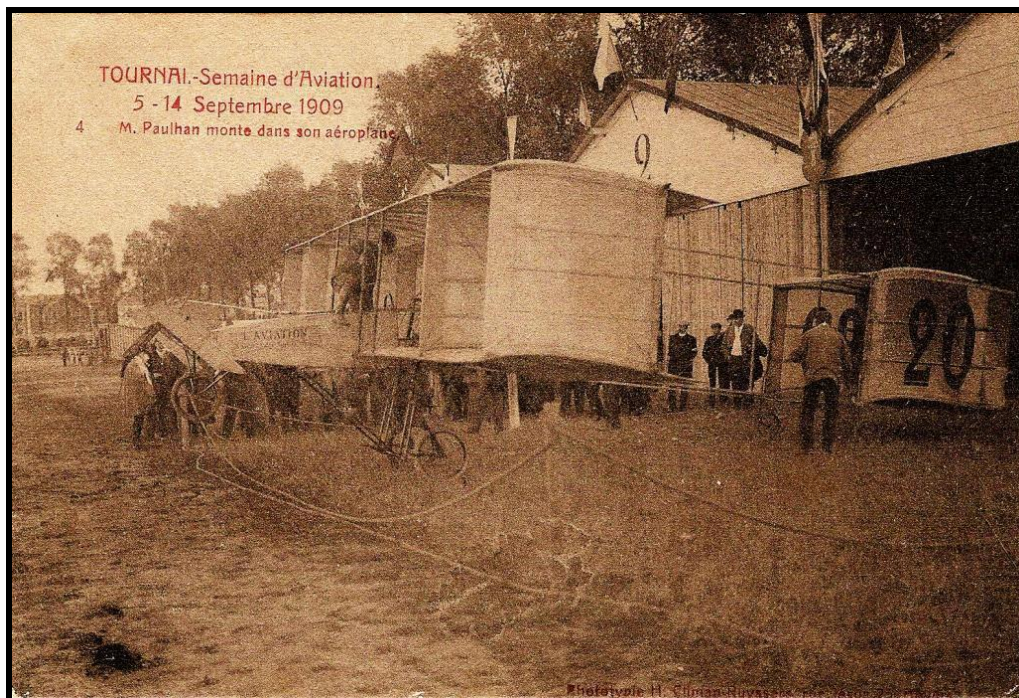


Figure 3 : CP illustrant PAULHAN montant dans son aéroplane devant son hangar.

Jusqu'à 17 heures la foule fut le seul spectacle puis peu après, PAULHAN fit un premier vol superbe, élevant son aéroplane avec une grâce véritable et une stabilité parfaite, passa devant les tribunes à une hauteur de 5 à 6 mètres, suivi d'un audacieux virage avant d'atterrir, ayant parcouru environ 400 mètres. Ce premier vol a amplement récompensé le public qui avait attendu docilement jusque là.

A 5 h 20 Paulhan s'élève à une hauteur de 1 m 50, parcourt 4 à 500 mètres et touche deux fois terre avant d'atterrir. A 5 h 50, il repart effectuer 8 tours du champ d'aviation, touchant terre à chaque virage mais s'élevant à 2 mètres lors de chaque passage devant les tribunes.

Ensuite il effectue encore des vols avec passagers ; tout d'abord avec BREGI mais le biplan ne s'élève pas à plus de 1,5 m., puis avec Mme PAULHAN, dont c'est le premier vol et ensuite avec un amateur de Paris. Chaque fois l'appareil est trop chargé et ne fait que quelques bonds.

La température fraîchit, et le public quitte peu à peu le champ d'aviation pour aller déambuler à la foire voisine.

Lundi 6 septembre : Mr ROGER repart l'après-midi pour PARIS, avec l'intention d'expédier immédiatement à TOURNAI un monoplan BLERIOT.

La foule est déçue, le mauvais temps, la pluie et le vent violent empêchent les vols. Le champ d'aviation reste désert, la flamme noire flotte au sémaphore indiquant qu'on ne volera pas.

Mardi 7 septembre : Au début de la matinée, le vent souffle en tempête et des averses diluviennes s'abattent sur le terrain de la plaine des Manoeuvres qui se transforme en marécage.

Tôt dans la matinée, on démolit le buffet des tribunes dont le mobilier était installé dans le hangar n° 4 et à la demande de PAULHAN, on abat des arbres qui bordaient la plaine. En effet PAULHAN estime que la plaine d'aviation n'est pas assez longue pour lui permettre l'élan nécessaire pour prendre la hauteur suffisante et pour virer avec facilité. Il proposa de faire une trouée, en faisant abattre 5 arbres du côté des champs. Ils furent abattus tôt dans la matinée et l'après-midi la brèche est encore agrandie par l'abattage de 3 autres arbres.

A 12h 30, coups de tonnerre et averses continuent. L'après-midi on s'affaire dans le hangar n° 1 auprès de l'avion de Mr BULOT, afin qu'il soit prêt le soir. A 15 h PAULHAN arrive et se rend à son hangar, la flamme noire flotte au sémaphore, le vent est de 13 mètres par seconde.

La trentaine de personnes, présente sur la pelouse essaie d'atteindre le hangar de PAULHAN.

A 4h 30 le vent est de 9 m 50 par seconde et à 5h 25 il est de 4 m par seconde, et à 6h on hisse le drapeau blanc, les vols peuvent avoir lieu. On ouvre le hangar qui abrite le biplan de PAULHAN et le hangar présente une certaine animation. Puis le vent remonte à 1 m par seconde et le public de plus en plus impatient, renverse une partie des barrières qui le retenait et envahit la plaine et se dirige vers le hangar d'Paulhan, dont l'accès est interdit par des policiers et quelques gendarmes à cheval, sabre au clair, appelés en renfort pour empêcher l'envahissement.

Le public, essentiellement composé d'étrangers pousse des huées, siffle et crie : «*Notre argent ou que l'on vole ! Sortez l'appareil !* ». Malgré les sommations des représentants de l'ordre, les manifestants refusent de s'éloigner puis les gendarmes circulant parmi les curieux parviennent à disperser le public.

A 6h 35 PAULHAN décide de faire un essai pour satisfaire le public et fait sortir son biplan du hangar n° 3 et le fait mettre à l'extrémité de la plaine, à l'angle de la chaussée de LILLE et du boulevard BARA.

Quelques minutes se passent, pour la mise en marche du moteur et à 6 h. 50, aux premières ombres de la nuit, malgré le vent qui augmente, le moteur de l'aéroplane ronronne et l'avion s'élève avec grâce, atteignant, autant qu'on puisse en juger dans la demi-obscurité régnante, une hauteur d'un, puis de 2 mètres, sur un parcours d'une trentaine de mètres, en passant devant le public des tribunes. PAULHAN fait un splendide atterrissage à l'autre bout de l'aérodrome, tout contre la palissade de clôture, où une aile ayant touché une aspérité, la toile reçoit un léger accroc. Ce dernier est rapidement réparé et l'appareil reprend le départ dans la direction de la chaussée de LILLE. Après un bond d'une dizaine de mètres à 1 m 50 de hauteur, il vire au bout de 400 mètres puis roule obliquement pour regagner le hangar. La journée se termine sur ce vol de 600 mètres et le public manifeste par des huées et des sifflets son désappointement, après toute une journée d'attente.

Mercredi 8 septembre : PAULHAN avait promis de faire un vol au dessus des champs avoisinant l'aérodrome, si le temps était favorable et le Tournaisien BULOT avait l'intention d'essayer son monoplane.

Cette fois, la journée s'annonce belle, peu ou pas de vent et pas d'indices qui fasse craindre des ondées comme la veille. A 3 heures, le drapeau rouge flotte. La pelouse est comble. Du côté des tribunes, il y a également foule.

A 3 h. 10, le biplan de PAULHAN est conduit à l'extrémité de la plaine, du côté de la chaussée de LILLE, à l'endroit où la veille, il avait exécuté son premier vol. A 3 h. 15, PAULHAN tente un vol, il s'élève à quelques mètres de hauteur sur un espace d'une trentaine de mètres. Il roule jusqu'à la limite de la chaussée de DOUAI, reprend son vol et s'élève à une hauteur de plus de 6 mètres sur une distance de 300 mètres.

Le public l'acclame avec un enthousiasme délirant, le spectacle est très émouvant. En roulant, le pilote va réoccuper le point de départ de la chaussée de LILLE et à 3 h. 24, nouvel envol. Il accomplit, d'une seule traite, neuf fois le tour de la plaine sans jamais toucher le sol, atteignant des hauteurs de 4 à 20 mètres, opérant ses virages de façon absolument admirable, malgré l'exiguïté de la plaine. Parfois, le vent rabattait quelque peu l'appareil, le faisant osciller. Haletant, le public suivait avec anxiété ses mouvements et lorsqu'il se redressait, c'était par toute la plaine des « Ah ! » de satisfaction, suivis de salves répétées de bravos.

Durant les dix minutes qu'a duré ce superbe vol, on estime, que PAULHAN a accompli un trajet de plus de 10 kilomètres.

Le public l'acclame sans interruption, il agite avec frénésie chapeaux, mouchoirs et cannes tout en poussant avec frénésie des vivats enthousiastes. Bref, c'est une ovation ininterrompue et réellement émouvante.



Figure 4 : CP illustrant l'aéroplane BLERIOT au repos (PAULHAN est debout à l'extrême droite). Texte manuscrit au verso : « nous sommes à Tournai où nous admirons le vol splendide de Paulhan ... ». Oblitération au verso : "TOURNAI (STATION) / 8 / SEPT / 21-22 / 09 / DEPART"

A 4 h. ½, PAULHAN repart de la chaussée de DOUAI, monte à 10 puis à 15 mètres et accomplit un tour de piste au milieu de nouvelles acclamations. Vers 5 h. 45, il repart pour un tour de piste durant lequel, sur un parcours d'une vingtaine de mètres, il élève à la hauteur obtenue l'après-midi, et atterrit devant son hangar. On l'acclame encore frénétiquement durant cette belle expérience.

Le drapeau noir est hissé à 6 h. 10 annonçant la fin de la journée. La foule se disperse visiblement satisfaite.

Jeudi 9 septembre : Le nouvel aéroplane de type BLERiot du Tournaisien DEBONGNIES étant arrivé, les différentes pièces, peu nombreuses, sont déposées dans le hangar n° 2.

PAULHAN réalise quelques vols de courte durée et quelques expériences des planeurs de Nord-Aviation ont lieu.

Vers 3 heures, PAULHAN arrive en compagnie de son confrère LASTERNAS, qui ne pourra pas voler avec son aéroplane par suite d'une avarie au moteur, causée par le vent de la veille.

M. HUBERT, ministre de l'Industrie et du Travail, arrive sur le champ d'aviation; il se fait expliquer le principe et le fonctionnement des appareils.

Vers 4 h.30, par un vent de 5 à 10 mètres, le biplan de PAULHAN est sorti. Il se rend vers la chaussée de DOUAI et, après avoir roulé une vingtaine de mètres, s'élève à une hauteur de 3 à 4 mètres pour aller atterrir au milieu de la plaine. De là, le pilote retourne à son point de départ et constate qu'une nervure de la petite cellule est brisée. La réparation dure un peu plus d'une demi-heure.

A 5 h.45, PAULHAN reprend le départ et parcourt quatorze fois le champ d'aviation ; passant chaque fois devant la pelouse, il s'élève à des hauteurs variant de 2 à 8 mètres.

Le public l'acclame frénétiquement. Il regagne son hangar à 6 heures.

La foule compacte, évaluée à 20.000 personnes, attend avec quelque impatience une nouvelle sortie de l'aéroplane de PAULHAN. A la porte de son hangar, celui-ci est fort entouré par les étrangers qui le questionnent sur les causes de son hésitation à effectuer d'importants vols. Invariablement, il répond : «*Je ne puis rien faire par vent aussi violent* ». A ce moment, le sémaphore accuse encore de 7 à 10 mètres. Le public doit comprendre que seul l'aviateur doit être laissé juge du moment propice au départ, sinon c'est exiger de lui qu'il expose ses jours. Et les difficultés créées par le vent sont augmentées ici par la conformation et le peu d'étendue du champ d'expériences. Quelques petits vols seraient possibles en ce moment si le vent venait à diminuer ; mais il se pourrait que l'appareil allât se jeter sur le public ou sur les barricades. Le vent n'ayant pas molli, aucune tentative n'a plus lieu ce jour-là.

Vendredi 10 septembre : Après une nuit affreuse, durant laquelle le vent et la pluie se sont mêlés, nous avons ce matin un temps idéal : le soleil a chassé tous les nuages gris; il répand de joyeux et très chauds rayons.

Le beau temps aidant, de nombreux curieux se pressent autour des hangars de BULOT et de DEBONGNIES qui ont été ouverts. M. BULOT essaie depuis une semaine de faire fonctionner le moteur de son avion, tandis que DEBONGNIES, un tournaisien établi en France est occupé, à peu près seul, au montage de son aéroplane monoplane type BLERiot modifié, appartenant à Mr. ROGER et dont le poids total est de 250 kilos. Sa construction remonte à la mi-Août 1909, soit quelques semaines avant la Semaine de TOURNAI. DEBONGNIES réalise la mise au point du moteur, type ANZANI, de l'aéroplane, il tourne, mais l'appareil ne bouge pas (fig. 2).

Vers 15 heures, il y a énormément de monde à la pelouse. Le temps est favorable et le vent est à 4 mètres par seconde. Le drapeau rouge (on vole) flotte au sémaphore.

Le biplan de PAULHAN est poussé à la hauteur de la chaussée de DOUAI. A 15 h. 8, il prend le départ et fait sans discontinuer quatre tours de la piste à des hauteurs variant de 4 à 10 mètres. Il évolue avec une stabilité et une aisance étonnantes. Il accomplit des virages admirables. Aussi enthousiasmé que mercredi, le public acclame à tout rompre le courageux aviateur dont les quatre tours ont été effectués en 8 minutes. Il va repartir.

AMICALE PHILATÉLIQUE

- 12 -

N° 580 / DECEMBRE 2012

A 15 h 22 min. PAULHAN reprend le départ, effectue à nouveau 5 tours de l'aérodrome à des

hauteurs comprises entre 12 et 15 mètres, puis s'engouffre résolument et gracieusement dans la trouée de la drève à une hauteur de 40 mètres puis s'en va vers FROIDMONT. En proie à une émotion intense, la foule le perd de vue.

Arrivé près de l'église de FROIDMONT, PAULHAN vire et revient vers l'aérodrome par le même chemin. Au moment où il arrive à la drève, chacun appréhende qu'il ne se jette sur les arbres, mais ce n'est qu'une illusion d'optique. Il arrive sur la plaine en repassant par la trouée, mais à une hauteur qui dépasse les arbres voisins, continue son vol autour de la piste et plane au-dessus des terre-pleins du boulevard, tandis que la foule pousse d'interminables «Vive Paulhan ! ». Le biplan réapparaît sur le champ d'aviation en passant au-dessus de l'emplacement réservé au public non payant et revient atterrir devant son hangar.



Figure 5 : CP illustrant le vol de PAULHAN, TOURNAI – FROIDMONT et retour.
 (une des six cartes différentes émises par PHONO-PHOTO à TOURNAI). Texte au verso : « ...moi je me décide d'aller au cirque à Tournai- hier et aujourd'hui Paulhan à monté superbement plusieurs heures, c'est admirable !! ». Oblitération : "TOURNAI (STATION) / 13 / SEPT / 21-22 / 09 / DEPART"

L'aviateur a effectué cette superbe prouesse en exactement 10 minutes, ayant parcouru 12 kilomètres. C'est une ovation indescriptible, c'est le triomphe ! On agite frénétiquement chapeaux, cannes, et mouchoirs. Le public de la pelouse ne cesse de pousser aussi des vivats répétés.

A 16 h. 22, le biplan sort de nouveau et à 16 h.59, PAULHAN s'élève et parcourt quatre tours de pistes consécutifs. Il atteint cette fois une hauteur de 15 mètres, arrive au faîte des arbres et, passant devant les hangars, il plane même à plus de 22 mètres.

Après le 4^{ème} tour, il doit couper son allumage et atterrit devant son hangar. Une des palettes de l'hélice s'est faussée. Il a accompli ces quatre tours en 5 minutes, ayant couvert 6 à 7 kilomètres.

L'accident est d'autant plus regrettable que PAULHAN avait manifesté l'intention de battre son record de durée. L'hélice sera réparée en un quart d'heure.

A 18 h. 10, nouveau départ, il accomplit deux tours de piste à la hauteur de 35 à 40 mètres puis à nouveau passe à travers la trouée de la drève, s'élève toujours et atteint bientôt 70 mètres au moins. Pendant trois minutes, on le perd complètement de vue.

L'anxiété poignante du public se calme bientôt lorsqu'on le voit réapparaître, volant à la même hauteur. Il passe au-dessus des arbres avoisinant la trouée, fait un tour de piste et continue en planant bientôt au-dessus des arbres du boulevard. Paulhan se trouve à hauteur de la flèche du clocher de l'église Sainte-Marguerite et revient atterrir à son hangar. On estime qu'il a accompli un parcours de plus de 10 kilomètres en 11 minutes.

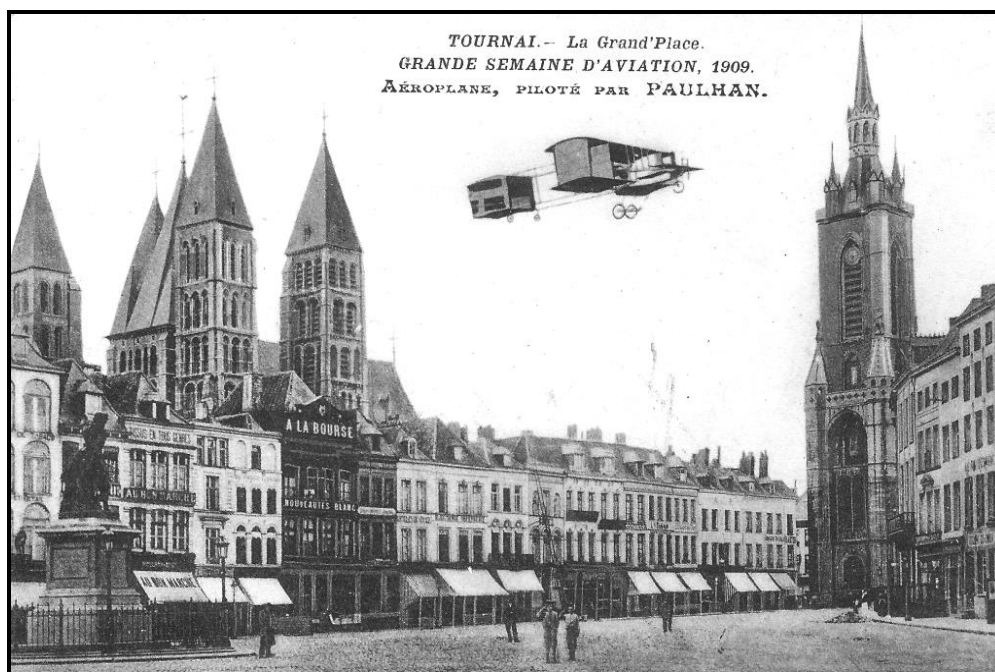


Figure 6 : CP (photo-montage) illustrant le vol de PAULHAN survolant TOURNAI.
Verso : Oblitération "TOURNAI (STATION) / 11 / SEPT / 21-22 / 09 / DEPART"

Une ovation interminable l'accueille, on le porte en triomphe jusqu'à l'automobile du Comité qui lui fait faire le tour de la plaine pour permettre aux spectateurs de la pelouse et aux gens massés sur le boulevard d'acclamer à son tour l'audacieux pilote.

Lorsqu'il revient au hangar, ce n'est plus sur le champ d'aviation et aux alentours qu'un immense cri de : «Vive PAULHAN ! »



Figure 7 : CP (photo-montage) illustrant le vol de PAULHAN survolant TOURNAI.
 Verso : Oblitération "TOURNAI (STATION) / 6 / SEPT / 18-19 / 09 / DEPART"

Samedi 11 septembre : Le temps est encore très beau. L'atmosphère est calme.

PAULHAN s'envole à 15 h. 45, arrive immédiatement à 8 mètres de haut mais au premier virage, il rencontre un remous qu'il parvient cependant à vaincre, non sans que son appareil oscille de façon inquiétante, s'élève de nouveau et atteint 12 mètres. PAULHAN a accompli deux autres tours, à hauteur de la chaussée de DOUAI et, devant la pelouse, se bute à des courants d'air qui le gênent visiblement et le font descendre. L'aviateur va atterrir à son point de départ. Ce premier vol de la journée a duré exactement quatre minutes.

A 15 h. 55, le pilote réalise un second essai, il vire mieux, mais il doit se poser après le premier tour à cause d'un remous du vent. Il attend que celui-ci devienne plus favorable et à 16 h.10, PAULHAN part encore, gagne l'altitude de 5 à 6 mètres, mais un nouveau remous du vent l'oblige à toucher terre avant le virage. Il reprend la plaine en ligne droite, s'élevant à un mètre à peine. Les sautes de vent le contrarient toujours.

A 17 h. 15, nouvel envol du pilote qui accomplit huit tours de piste à des hauteurs variant de huit à vingt mètres avec des virages superbes qui soulèvent les acclamations sur tous les points de la plaine. Aux fenêtres des maisons s'agitent mouchoirs et chapeaux.

A 18 h. 40, PAULHAN s'élève à nouveau et, après un tour de piste, file dans la percée de la drève. Quatre minutes durant, on peut le voir évoluer dans la campagne, à une hauteur de 60 à 70 mètres, puis il rentre triomphalement et atterrit au milieu d'une ovation indescriptible.

Parmi les beaux vols réalisés ce jour, il y a celui de 1 km avec Roger BREGI comme passager. BREGI s'était inscrit comme concurrent à la semaine d'aviation de TOURNAI. Par contre PAULHAN a tenté deux fois un parcours avec M. VANDAME, de «Nord-Aviation», mais l'appareil ne s'est pas envolé, vraisemblablement trop chargé.

Dimanche 12 septembre : Au moins 30.000 voyageurs sont arrivés à TOURNAI. Dans la matinée, un brouillard assez opaque enveloppe la Plaine, ou l'on visite les hangars, mais vers midi le soleil balaie cette brume. Malheureusement le vent souffle assez fort.

A 14 h. ½, bien que le drapeau blanc ne soit pas hissé au sémaphore, la pelouse du champ d'aviation s'emplit, de même que les tribunes. On craint cependant que PAULHAN ne puisse voler et la foule commence à manifester de l'impatience lorsqu'apparaît au sémaphore la flamme blanche.

Au bout d'un quart d'heure, l'« Octavie III » - le biplan de PAULHAN .- apparaît et l'aéroplane

s'élève seulement à un à deux mètres, le vent le contrariant fortement. Il exécute deux tours de piste et descend en face de son hangar; PAULHAN annonce au public qu'une réparation doit être effectuée à l'aile droite de l'appareil. Celle-ci effectuée, le hardi Français, dont on remarque toujours le flegme imperturbable, s'envole de nouveau à 18 h.25. Après un tour de piste à une hauteur de 15 à 25 mètres, il vire au moment où l'on ne s'y attendait pas et vogue vers la campagne. Pendant six minutes, la foule le voit évoluer vers ORCQ puis FROIDMONT, et le perd même de vue un certain temps; mais soudain les applaudissements éclatent : PAULHAN réapparaît à l'horizon et rentre au milieu d'interminables acclamations. L'atterrissage, comme toujours, a provoqué l'admiration générale. Lorsque PAULHAN quitte son siège, on lui fait une très longue ovation; les cris de : «*Vive PAULHAN ! Bravo, PAULHAN !* » éclatent de toutes parts. L'aviateur avait accompli 10 kilomètres en 9 ou 10 minutes. Une avarie s'était encore produite : une cloche de graisseur avait sauté.

La journée s'assombrit suite à la chute d'un planeur de Nord-Aviation, le pilote est grièvement blessé.

La nuit vient et l'on hisse la flamme noire. Malgré une attente assez longue, le public se retire très satisfait.

Lundi 13 septembre : La journée est superbe et l'après-midi, c'est par calme plat, à 16 h. 12 seulement que PAULHAN prend le départ. Il accomplit un tour de piste, traverse la trouée de la drève, disparaît dans la campagne. Durant plus d'une heure, anxieux, le public craint une panne et même un accident.

A 17 h. 42, le biplan réapparaît et rentre majestueusement sur la piste. Longuement acclamé, l'aviateur atterrit près de son hangar et les spectateurs se précipitent pour le porter en triomphe.

PAULHAN déclare avoir été reçu par M. Henri CROMBEZ, bourgmestre de TAINTEGNIES, près du château duquel il a atterri. En effet, M. CROMBEZ, bourgmestre et châtelain de TAINTEGNIES, subjugué par les vols de PAULHAN avait offert 1.000 francs or à celui-ci pour qu'il vienne survoler son château et son domaine à TAINTEGNIES, commune située à 4 km avant FROIDMONT. Ce sont les vols de PAULHAN à Tournai qui ont déclenché la vocation d'Henri CROMBEZ, le fils du Bourgmestre, qui peu après se rendit chez BREGUET à DOUAI pour acheter son premier appareil.

Une foule considérable acclame le triomphateur. L'automobile du comité l'emmène devant la pelouse où l'ovation se prolonge. L'aviateur prend un nouveau départ à 18 h. 20, mais le vent l'empêche de s'élever au-delà d'un mètre. La journée se termine par quelques essais peu fructueux.

L'aviateur tente d'emmener chaque fois un passager, dont Madame PAULHAN ; mais l'aéroplane n'arrive guère à s'élever.

Mardi 14 septembre : La dernière journée du meeting, les étrangers sont encore arrivés à Tournai en grand nombre, mais, dès les premières heures de la matinée, le vent souffle en rafales et cette malencontreuse circonstance jette un certain froid dans le public, il n'y a pas de vol, la pluie et le vent empêchant toutes sorties des avions.

A 15 heures, la flamme noire est arborée au sémaphore et la finale de la semaine d'aviation s'annonce mauvaise. La pelouse est presque vide, mais de multiples curieux garnissent les abords. A 17 h. 25, malgré le vent, le drapeau blanc monte au mat du sémaphore, on volera probablement. Peu après apparaît la flamme rouge, PAULHAN entend voler malgré les éléments contraires et plusieurs fois, il prend le départ, mais parvient à peine à 1m.50, pour toucher terre avant le premier virage et continuer le tour de piste en roulant. A plusieurs reprises, un passager accompagne l'aviateur.

La nuit est venue. Le public avait espéré assister à de beaux vols, comme ceux de vendredi et de lundi, mais il s'est rendu compte que PAULHAN, pour remercier les Tournaisiens et

leurs hôtes de leur excellent accueil, a fait montre de beaucoup de bonne volonté.

Reproduction des 4 cartes ayant l'oblitération « TOURNAI – SEMAINE D'AVIATION »

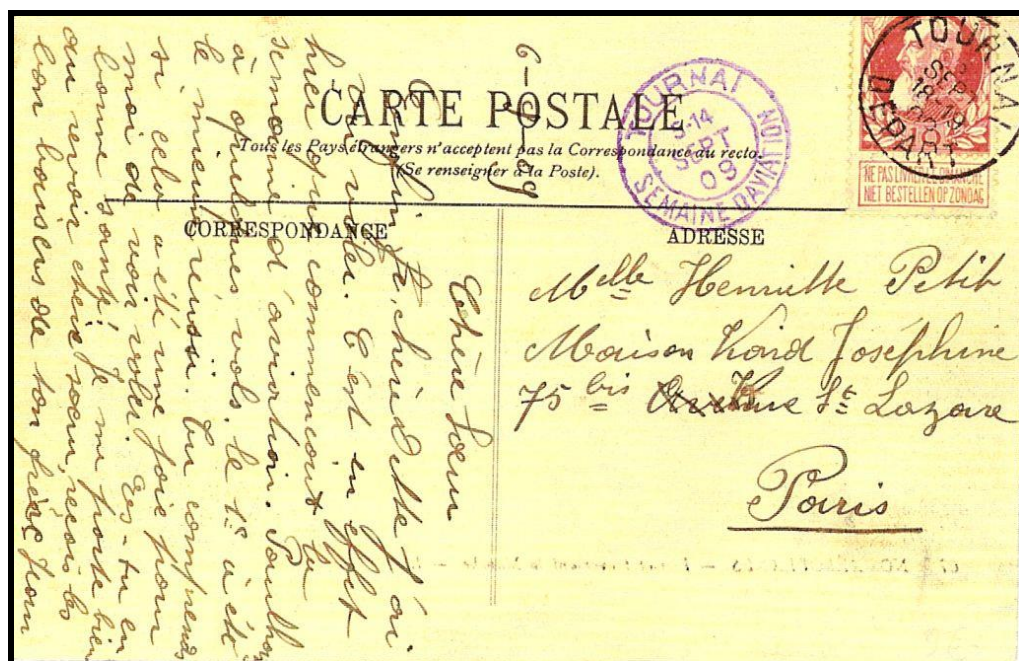


Figure 8 : CP portant l'Oblitération "TOURNAI / 6 / SEPT / 18-19 / 09 / DEPART" sur TP 74 et l'oblitération semi-officielle violette « TOURNAI / 9 -14 / SEPT / 09 / SEMAINE D'AVIATION ». (collection Walter MAJORT). Texte : «...j'ai vu voler. C'est hier que commençait la semaine d'aviation. Paulhan à quelques vols, le 1^{er} a été le mieux réussi... ».



Figure 9 : CP portant l'Oblitération "TOURNAI (STATION) / 13 / SEPT / 21-22 / 09 / DEPART" sur TP 56 et l'oblitération semi-officielle violette « TOURNAI / 9 -14 / SEPT / 09 / SEMAINE D'AVIATION ». (collection Walter MAJORT).



Figure 10 : CP portant l'Oblitération "TOURNAI (STATION) / 12 / SEPT / 09 / DEPART" sur TP 56 et l'oblitération semi-officielle violette « TOURNAI / 9 -14 / SEPT / 09 / SEMAINE D'AVIATION ». (collection Joseph DAVIO).

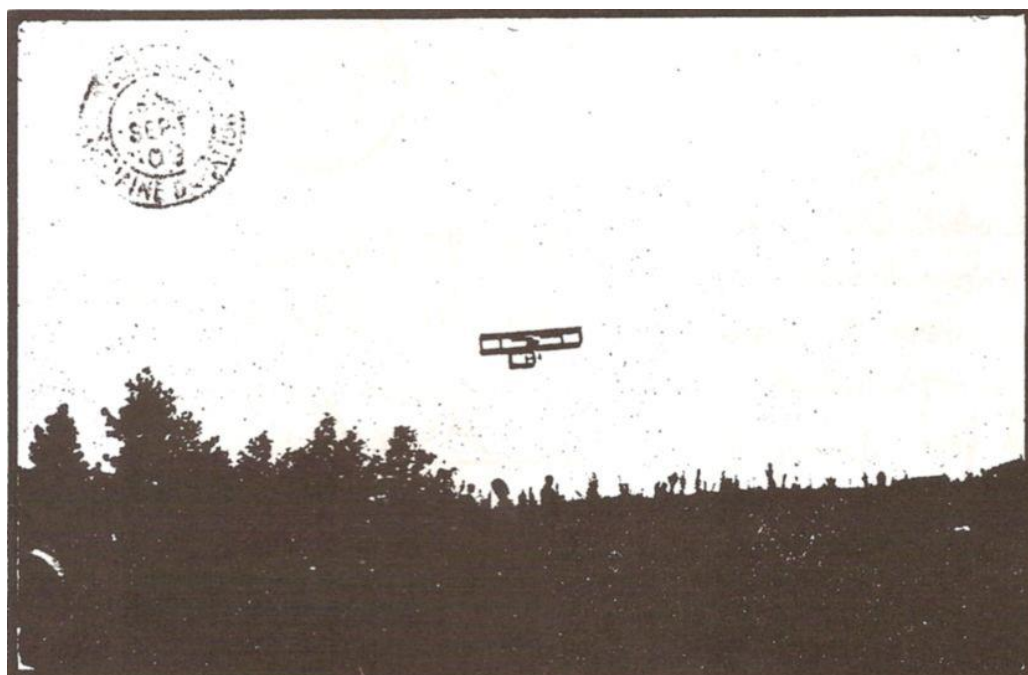


Figure 11 : recto de la CP portant l'oblitération "TOURNAI (STATION) / 13 / SEPT / 09 / DEPART" sur TP 56 et au verso, côté vue, l'oblitération semi-officielle violette « TOURNAI / 9 -14 / SEPT / 09 / SEMAINE D'AVIATION ». (ex-collection Dr. André VANGRUNDERBEEK†).

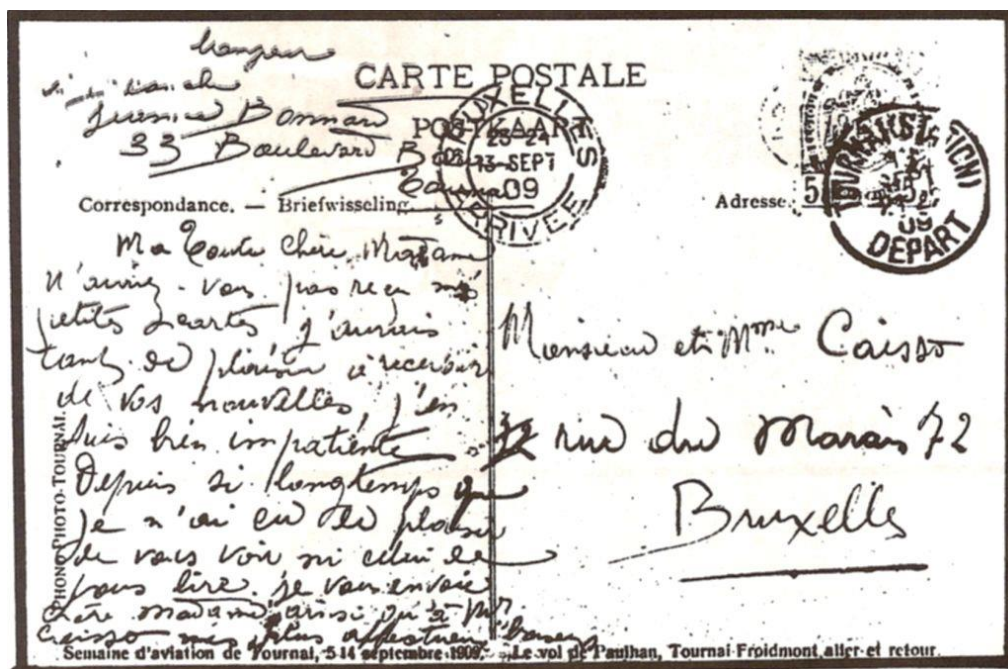


Figure 12 : verso de la CP portant l'oblitération "TOURNAI (STATION) / 13 / SEPT / 09 / DEPART" sur TP 56 et au verso, côté vue, l'oblitération semi-officielle violette « TOURNAI / 9 -14 / SEPT / 09 / SEMAINE D'AVIATION ». (ex-collection Dr. André VANGRUNDERBEEK†).

Louis PAUHLAN (1883 – 1963)

Né en 1883 à PEZENAS dans le Hérault (France), PAUHLAN avait été affecté durant son service militaire, dans l'unité du capitaine FERBER, où il devint un de ses élèves. D'abord pilote de ballon dirigeable, il reçut le brevet n° 10 de pilote de l'Aéro-Club de France, sur son biplan "OCTAVIE", puis devint chef pilote des appareils Henri FARMAN. Au meeting de REIMS, il se distingua en accomplissant tous les jours, plusieurs fois par jour, des vols dits de durée, en vue de remporter le "Prix de Totalisation des Vols".

Durant la Semaine d'Aviation de TOURNAI, il fit à la demande de Mr. CROMBEZ père, Bourgmestre de TAINIGNIES, le trajet aller-retour TOURNAI-FROIDMONT (en 5 minutes), afin de survoler le château CROMBEZ à TAINIGNIES, ce qui stimula le fils CROMBEZ à devenir pilote et à réaliser les vols lors de l'Exposition de GAND en 1913. Ensuite, il participa à la quinzaine d'Aviation de SPA, fin Septembre 1909 et donna le baptême de l'air à W. BOEING, le futur constructeur d'avions.

Il est décédé à SAINT-JEAN-DE-LUZ (France), à l'âge de 80 ans, le 12 février 1963.