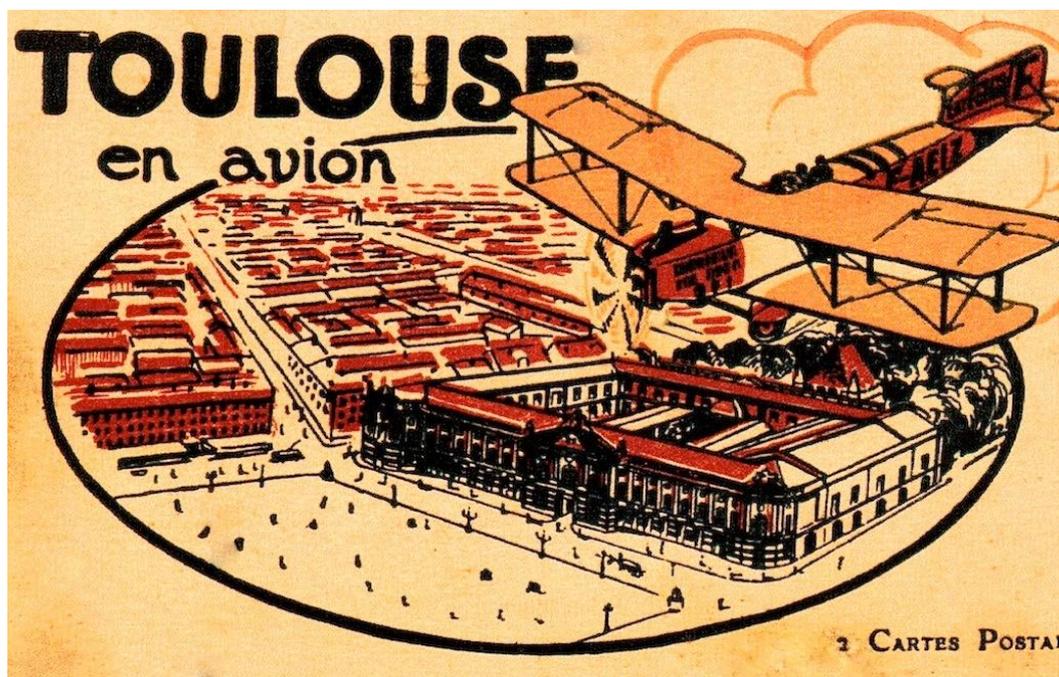




Le premier meeting aérien à Toulouse

30 & 31 juillet - 1^{er} août 1910

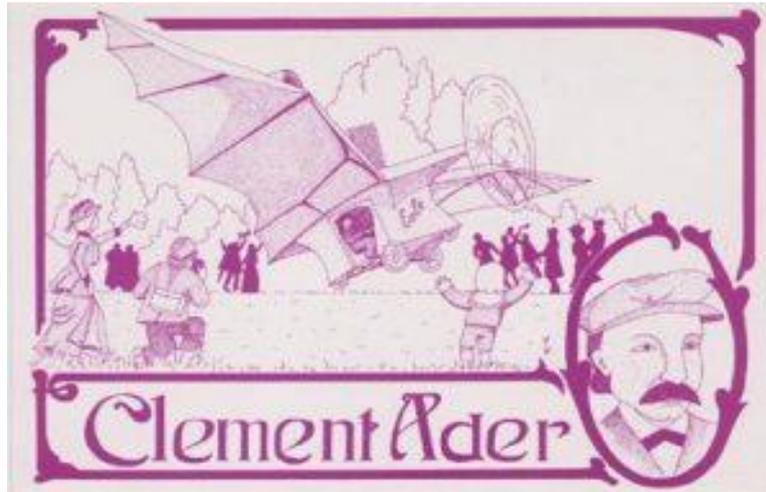


Alain CHEVALIER

Commission Patrimoine 3AF MP

13 février 2018

Alors que Clément ADER rumine sa déception et son amertume dans sa retraite muretaine, les Français commencent à découvrir les joies et les émotions de l'aviation.



Un formidable engouement marqué par la création, dès 1898, de l'Aéro-club de France qui stimulera l'invention et la témérité en offrant des primes aux plus audacieux des aviateurs. Sur des machines incertaines, sinon complètement farfelues, c'est à celui qui accomplira le plus grand exploit, tenir l'air ... sur quelques centaines de mètres !

L'aviation a déjà ses stars ; SANTOS-DUMONT, FARMAN et surtout Louis BLERIOT qui vient de traverser la Manche par la voie des airs en 1909.

Après le succès des premiers meetings aériens de Reims et Juvisy en 1909, chaque ville veut organiser sa manifestation aérienne, telles, chez nous : Toulouse, Albi, Rodez, Pau et Bayonne-Biarritz en 1910, ainsi qu'Albi, Pamiers et Narbonne en 1911. C'est à chaque fois de deux à dix aviateurs qui font le spectacle.

Toulouse a aussi ses célébrités, émules d'ADER : LAGASSE qui se fait tirer par un cheval sur un fragile engin à moteur rotatif ; ou encore Marius TERCE qui a fabriqué son aéroplane chez un charron de l'avenue Honoré-Serres. Ce sont d'habiles mécaniciens mais souvent de bien piètres pilotes et ils cassent beaucoup de bois...

A Toulouse, il n'y a pas encore d'aérodrome. Toulouse organisera donc sa fête aérienne au Polygone. Le Polygone est un vaste terrain herbeux situé entre les avenue de Grande-Bretagne et de Lombez. Il est d'abord une annexe de l'école d'artillerie : on s'y livrait à des exercices de tir des garnisons des casernes du boulevard Lacrosse. En septembre 1913, à l'occasion des grandes manœuvres dans le sud-ouest, il servira de décollage aux escadrilles. Il servit aussi de champ de courses avant d'accueillir la cartoucherie, bâtiments construits pendant la guerre 1914-1918. Aujourd'hui on y trouve la salle de spectacle : le Zénith !

Dans la vaste enceinte on a construit les hangars où nicheront les sept aéroplanes, dressé les barrières pour contenir les spectateurs. Le cylindre compresseur passe et repasse pour égaliser le sol. Monsieur PONS, directeur des tramways, a fait transporter des quantités de tombereaux de décombres pour combler les trous qui accidentaient le terrain. Tout sera prêt à l'heure voulue.

Une foule considérable va s'y presser, partagée entre la peur et l'admiration. Le quotidien « La Dépêche » offre un prix de 5000 francs (soit environ 20 000€) au pilote qui accomplira le vol le plus long accompagné d'un passager !

Sept jeunes aviateurs, dont une jeune femme, prennent part à la manifestation, certains seront des as de l'aviation française :

- **Léon CHEURET**, avion n°1, biplan Farman,
- **Edmond AUDEMARS**, avion n°2, Demoiselle Santos-Dumont,
- **Albert NIEL**, avion n°3, monoplan Nieuport.
- **Jeanne (ou Jane) HERVEU(X)**, avion n°4, monoplan Blériot,
- **Louis KUHLING**, avion n°5, monoplan Blériot,
- **Marcel GRANEL**, avion n°6, monoplan Blériot,
- **DELPECH**, avion n°7, monoplan Hanriot.

L'aviateur GIBERT avait été prévu mais a dû se désister. L'aviateur DELPECH, qui figure sur le programme, n'a lui, pas participé.

PLAN DU POLYGONE

Champ d'Aviation

Le prix de LA DÉPÊCHE 5.000 francs

Sera attribué, en totalité, à l'aviateur qui aura accompli le plus long vol avec passager.
(Il sera couru pendant les deux jours).

<p>Liste des Aviateurs engagés</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Léon CHEURET.</td> <td>Biplan Farman.</td> </tr> <tr> <td>Edmond AUDEMARS. . .</td> <td>Monoplan Demoiselle.</td> </tr> <tr> <td>NIEL.</td> <td>Monoplan Nieuport</td> </tr> <tr> <td>Jane HERVEUX.</td> <td>Monoplan Blériot.</td> </tr> <tr> <td>Louis KUHLING.</td> <td>Monoplan Blériot.</td> </tr> <tr> <td>GRANEL.</td> <td>Monoplan Blériot.</td> </tr> <tr> <td>DELPECH.</td> <td>Monoplan Hanriot.</td> </tr> </table>	Léon CHEURET.	Biplan Farman.	Edmond AUDEMARS. . .	Monoplan Demoiselle.	NIEL.	Monoplan Nieuport	Jane HERVEUX.	Monoplan Blériot.	Louis KUHLING.	Monoplan Blériot.	GRANEL.	Monoplan Blériot.	DELPECH.	Monoplan Hanriot.	<p>TABLEAU DES PRIX</p> <p><i>Prix de La DÉPÊCHE.</i> <i>Prix de la ville de Toulouse.</i> <i>Prix du Conseil général.</i> <i>Prix de l'Aéro-Club.</i> <i>Prix de la Ligue Méridionale aérienne.</i> <i>Prix de la Compagnie du Midi.</i> <i>Prix de la Compagnie des Tramways.</i> <i>Prix du Commerce.</i></p>
Léon CHEURET.	Biplan Farman.														
Edmond AUDEMARS. . .	Monoplan Demoiselle.														
NIEL.	Monoplan Nieuport														
Jane HERVEUX.	Monoplan Blériot.														
Louis KUHLING.	Monoplan Blériot.														
GRANEL.	Monoplan Blériot.														
DELPECH.	Monoplan Hanriot.														

PRIX DES PLACES :

1^{re} Premières **5 fr. 50** (droit des pauvres compris). Entrée principale sur la route de Bayonne, en face le chemin de Casselardit. -- *Entrée n° 4 du plan.*

2^e Deuxièmes **3 fr. 30** (droit des pauvres compris). Entrée des deuxièmes : Vieux chemin de Tournefeuille. *Entrée n° 1 du plan.*

3^e Troisièmes **1 fr. 40** (droit des pauvres compris). Deux entrées : Avenue de Bayonne et vieux chemin de Tournefeuille. -- *Entrées n° 2 et n° 3 du plan.*

Le prix des cartes permanentes est fixé à **15 francs** (16 fr. 50 droit des pauvres compris).

Ces cartes donnent le droit d'entrer dans l'aérodrome dès vendredi, à 2 heures de l'après-midi, ainsi que les jours oés de samedi et dimanche, matin et soir.

BUFFET et BUVETTES A TOUTES LES PLACES

De LAMBERT

De LESSEPS

LABOUCHÈRE

MORANE

LEBLANC

OLHESLAGER



TROIS ANNÉES D'AVIATION

1908 : Les premiers vols

1909 : Les grandes démonstrations

1910 : Les grandes croisières

1908

Aviation, deux vols. Les premiers pas vers l'air furent faits par le capitaine de vaisseau de la marine française, Louis Blériot, le 8 août 1908, à Reims. Ce vol, qui dura 37 minutes, fut le premier d'un avion à moteur à franchir la Manche. Blériot, qui avait construit son avion sur des plans de l'ingénieur anglais Samuel Langley, avait fait de nombreux essais en France et en Angleterre. Son succès fut accueilli avec enthousiasme par le public et les journaux.

1909

Le 11 novembre 1909, Louis Blériot fit un vol de 100 kilomètres, de Reims à Dover, en 155 minutes. Ce vol fut le premier d'un avion à franchir la Manche. Blériot avait construit son avion sur des plans de l'ingénieur anglais Samuel Langley. Son succès fut accueilli avec enthousiasme par le public et les journaux.

1910

Le 11 novembre 1910, Louis Blériot fit un vol de 100 kilomètres, de Reims à Dover, en 155 minutes. Ce vol fut le premier d'un avion à franchir la Manche. Blériot avait construit son avion sur des plans de l'ingénieur anglais Samuel Langley. Son succès fut accueilli avec enthousiasme par le public et les journaux.

1910

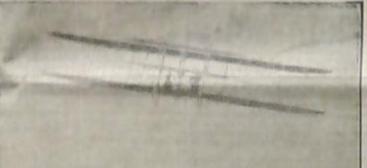
Le 11 novembre 1910, Louis Blériot fit un vol de 100 kilomètres, de Reims à Dover, en 155 minutes. Ce vol fut le premier d'un avion à franchir la Manche. Blériot avait construit son avion sur des plans de l'ingénieur anglais Samuel Langley. Son succès fut accueilli avec enthousiasme par le public et les journaux.

1910

Le 11 novembre 1910, Louis Blériot fit un vol de 100 kilomètres, de Reims à Dover, en 155 minutes. Ce vol fut le premier d'un avion à franchir la Manche. Blériot avait construit son avion sur des plans de l'ingénieur anglais Samuel Langley. Son succès fut accueilli avec enthousiasme par le public et les journaux.

1910

Le 11 novembre 1910, Louis Blériot fit un vol de 100 kilomètres, de Reims à Dover, en 155 minutes. Ce vol fut le premier d'un avion à franchir la Manche. Blériot avait construit son avion sur des plans de l'ingénieur anglais Samuel Langley. Son succès fut accueilli avec enthousiasme par le public et les journaux.



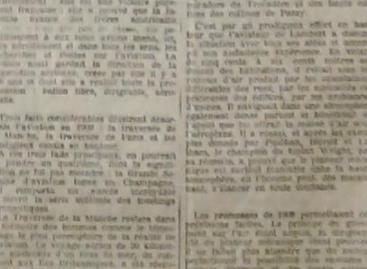
Blériot's airplane in flight



Blériot's airplane on the ground



Blériot's airplane in flight



Blériot's airplane on the ground



Blériot's airplane in flight



Blériot's airplane on the ground

Blériot's airplane in flight

Blériot's airplane on the ground

Blériot's airplane in flight

Blériot's airplane on the ground

Blériot's airplane in flight

Blériot's airplane on the ground

LES VICTIMES DE L'AVIATION

- 1909. 7 Septembre. — Juvicy. — Lefebvre.
- 1909. 22 Septembre. — Boulogne. — Capitaine Ferber.
- 1909. 6 Décembre. — Nice. — Fernandez.
- 1910. 4 Janvier. — Bordeaux. — Delagrance.
- 1910. 2 Avril. — Saint-Sébastien. — Le Blon.
- 1910. 13 Mai. — Lyon. — Hanvette-Michelin.
- 1910. 18 Juin. — Breslau. — Th. Rohl.
- 1910. 3 Juillet. — Reims. — Wachter.
- 1910. 13 Juillet. — Bournemouth. — Rolfs.
- 1910. 16 Juillet. — Gand. — Daniel Kinet.

Ce premier meeting se prépare minutieusement et il n'a rien à envier aux manifestations modernes. La « commission d'organisation » se compose d'un officier supérieur, commandant le terrain et les installations. Le préfet délègue messieurs ESBACH, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et LIMES, agent voyer principal. Ils prennent les mesures propres à la circulation sur les routes et préparent les arrêtés nécessaires. Le commissaire central s'occupe du service d'ordre et de la police. L'aéro-club des Pyrénées prévoit l'installation des sept hangars. Les appareils doivent arriver par voie ferrée. Monsieur PONS, directeur de la Compagnie des omnibus et tramway, organise les transports publics. La « commission technique » élit domicile sur le terrain pour plus d'efficacité.

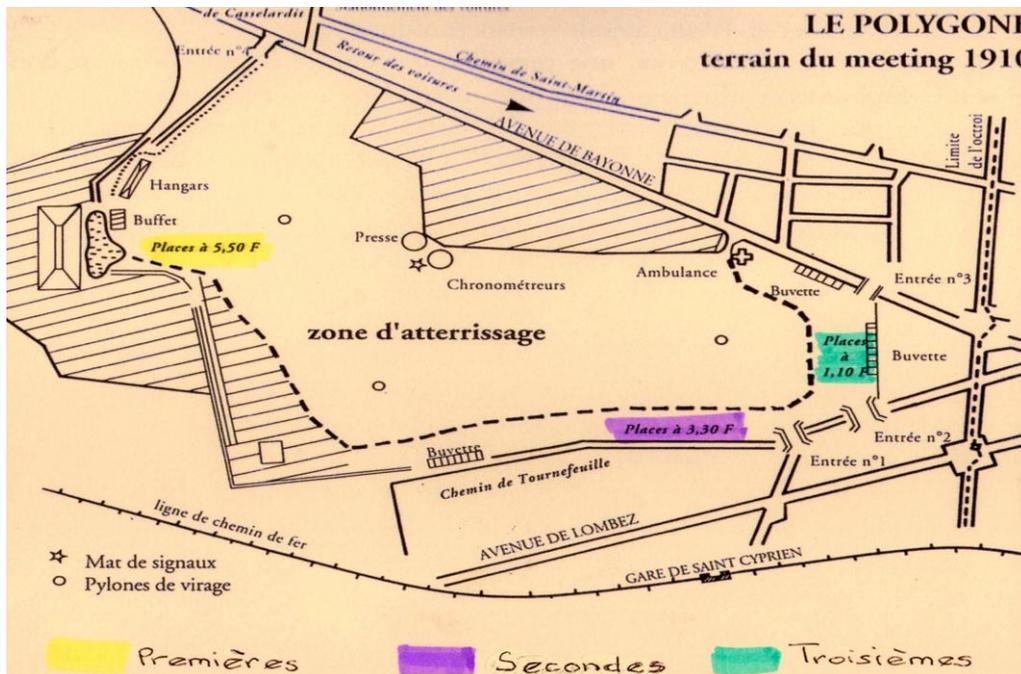
Pendant une quinzaine de jours, depuis la mi-juillet 1910, la presse publie, de temps à autre, des entrefilets intitulés : « Toulouse-Aviation ».



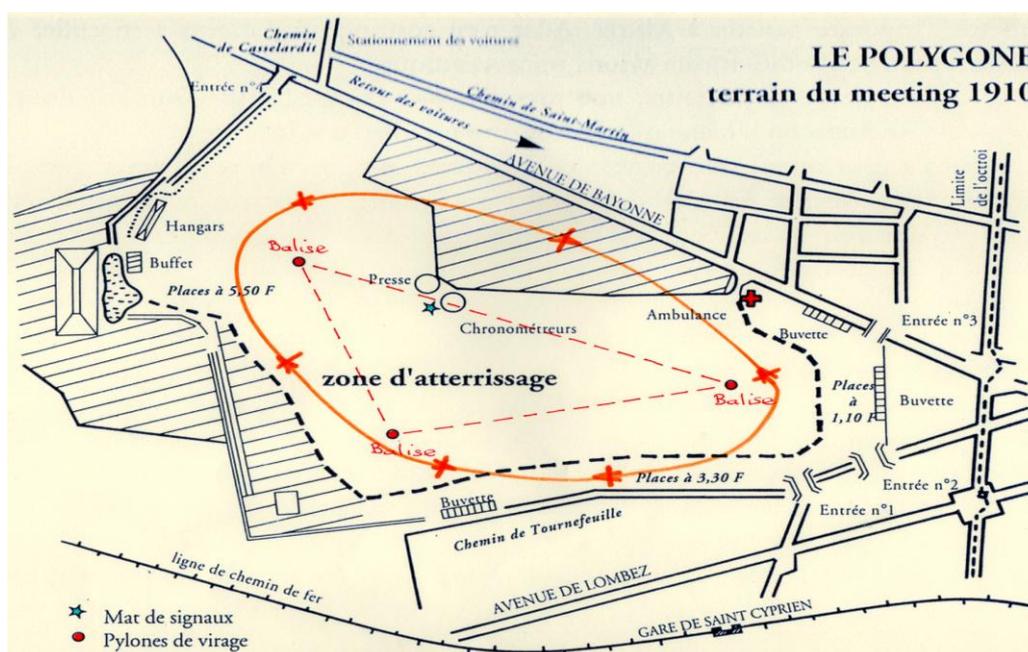
Dans le cadre du meeting, le 24 juillet à 3 heures, un festival se donnera au parc du Ramier du Château, organisé par l'Association de la presse quotidienne.



On prévoit le prix des places, trois catégories : les premières à 5,50F (soit 20€), les secondes à 3,3F (soit 13€) et les troisièmes à 1,5F (soit 6€). D'autres cartes permanentes à 15F (soit 60€), donnent la possibilité de venir sur l'aérodrome du vendredi 14h au dimanche soir. Précisons qu'un buffet et une buvette sont installés aux différentes tribunes. Les concurrents se verront attribuer des prix : prix de l'Aéro-club, du Commerce, de la Compagnie du Midi et des tramways, du Conseil Général, de la Ligue méridionale aérienne, de la Ville de Toulouse, de « La Dépêche ».



La présentation en vol constitue, non en une évolution face au public, mais plutôt en un circuit de forme triangulaire. Les pilotes évoluent à l'extérieur d'un triangle formé par trois balises ou pylônes de virage non alignés.



L'aire à signaux est dépourvue de manche à air et, faute encore d'anémomètre sur les appareils, on indique la vitesse du vent avec des flammes hissées en haut d'un mât. A Toulouse, il ne semble pas que l'on se soit conformé dans le détail aux signaux du code de l'époque ! Voici cependant, les principales indications :

- Flamme blanche, de 0 à 10 km/h,
- Flamme blanche et jaune, de 10 à 20 km/h,
- Flamme jaune, de 20 à 30 km/h,

On vole sans problème.

- Flamme blanche et rouge, de 30 à 40 km/h,
- Flamme rouge, de 40 à 50 km/h,

Les vols sont facultatifs.

- Flamme noire, plus de 50 km/h,
- Interdiction de voler.

Le départ des pilotes se signale par un drapeau jaune, hissé au nord du terrain. Près du mât des signaux, se trouvent les chronométreurs et la presse ; un peu plus loin, à l'est, le service sanitaire avec une ambulance.

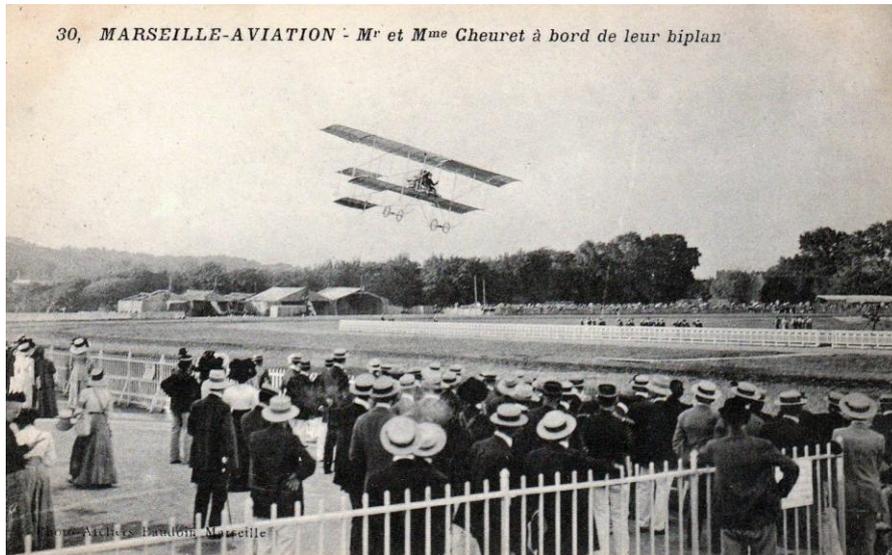
Mais revenons sur les concurrents afin de mieux les connaître, il y a, dans l'ordre :

Léon CHEURET (1874 -) pilote l'avion n°1, un biplan Farman. Né à Marseille le 11 décembre 1874. Léon CHEURET est un sportsman dans toute l'acceptation du mot. Ayant à peine dépassé la trentaine ; il s'est déjà distingué dans la navigation à vapeur et à voiles, ainsi que dans l'automobilisme. Il a fait en janvier 1910, ses débuts dans l'aviation à l'école Farman. Léon CHEURET a obtenu le brevet de pilote n° 62, le 2 mai 1910, sur appareil Farman.



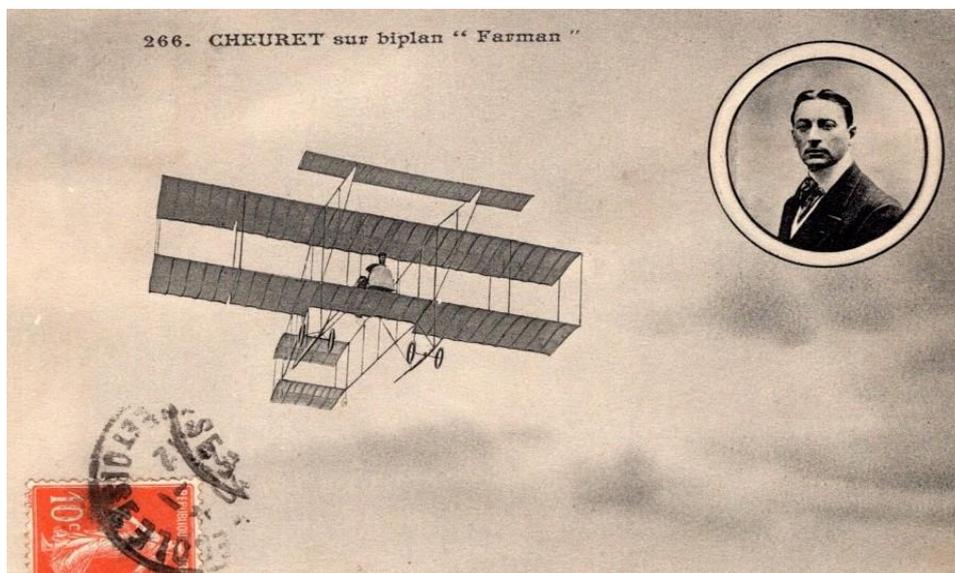
Engagé peu de temps après au meeting de Vérone, il se classera deuxième dans le prix des passagers, immédiatement après PAULHAN, et cinquième dans le prix de la totalisation des distances.

A l'aérodrome de la Crau, il sera acclamé pour ses audacieuses prouesses, accomplissant de nombreux vols avec passagers et passagères, notamment Mmes CHEURET et KINET, s'élançant à plus de 300 mètres de hauteur, évoluant au-dessus de Miramas et des villages voisins ; enfin, n'hésitant pas à accomplir de nombreuses envolées dans la nuit.



Le jeudi 19 mai 1910, Léon CHEURET a pris son envol pour une balade avec à ses côtés madame BANGER, tous deux quittant alors Mourmelon-Le-Grand au petit matin. C'est sur les coups de six heures qu'ils partent, ayant pris place à bord d'un appareil de type biplan disposant d'un moteur signé Gnome. Ils vont voler jusqu'à Châlons et ne seront de retour à Mourmelon-Le-Grand qu'à 7 h 30, les deux comparses ont ainsi réalisé leur petit voyage à une vitesse moyenne de 75 kilomètres par heure. A noter que l'aviateur CHEURET fait là l'une de ses premières sorties depuis qu'il a obtenu son brevet de pilote !

Il a participé en 1910 aux meetings de Reims-Champagne, Nantes et Milan où il figurera au classement général.



Après avoir été directeur de l'aérodrome de Lyon-Bron et des avions Paul SCHMITT (constructeur des cerfs-volants et ballons de 1904 à 1909 et d'avions à partir de 1910) Léon CHEURET abandonnera l'aviation et deviendra homme de lettres.



Edmond AUDEMARS (1882 -) qui pilote l'avion n°2, une « Demoiselle » Santos-Dumont à moteur Bayard-Clément. Edmond AUDEMARS est devenu un acrobate d'une grande virtuosité. C'est un des pilotes les plus populaires. Il est le seul, après SANTOS-DUMONT, à effectuer des vols appréciables sur ces aéroplanes si légers et si gracieux qu'on les a baptisé « Demoiselle ».



D'origine suisse, né à Le Chenit (Canton de Vaud) le 3 décembre 1882, Edmond AUDEMARS est, de bonne heure, un sportif réputé qui, comme sprinter, ou dans les courses cyclistes de fond remporte de brillants succès, dont le championnat du monde amateurs sur 100 km à Copenhague.



Épris de sports aventureux, AUDEMARS vient naturellement à l'aviation. Le choix de l'appareil est bientôt fait. Au premier meeting aérien de Paris, en septembre 1909, un frêle assemblage de toile et de bambou qui, quelques jours plus tôt, a réussi à voler de Buc à Saint-Cyr, séduit le jeune sportif, qui, poids léger et de bourse légère, est attiré par cette « Demoiselle » dont le père est SANTOS-DUMONT et le constructeur Clément BAYARD. AUDEMARS passe aussitôt commande et au début de 1910 prend possession de son engin à Issy-les-Moulineaux. Sur cet appareil, il va conquérir son brevet de pilote, le 10 juin 1910, sous le No 100.



ROLAND-GARROS, à son tour, viendra faire l'apprentissage sur le même appareil. Les deux aviateurs se lieront d'une amitié à laquelle seule la mort pourra mettre un terme.

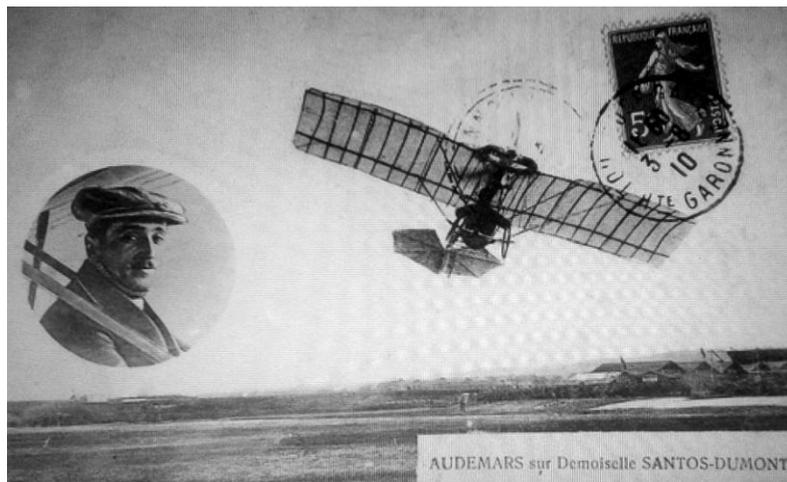


Edmond AUDEMARS et ROLAND-GARROS sur la gauche lors de leur apprentissage de vol sur Demoiselle à Issy-les-Moulineaux en avril 1910.

A Juvisy, AUDEMARS a gagné le prix du lancement et s'est classé troisième pour la totalisation des distances, soit près de 120 km. Au meeting de Rouen en juin 1910, il a enthousiasmé la foule par sa virtuosité, et s'est classé troisième dans la première journée pour la totalisation des distances avec 94 km, devant des célèbres aviateurs comme MORANE ou VAN den BORN. Il se classait ensuite troisième dans la même épreuve avant LATHAM. Il s'est même classé premier dans le prix de vitesse (9 km en 7 mn 3s, soit près de 77km/h).

A Bournemouth (G.B.), AUDEMARS a battu le record de vitesse de l'épreuve devant MORANE.

Avec SANTOS-DUMONT les voilà en route pour l'Écosse, puis pour l'Amérique du Nord, où avec une équipe remarquable d'autres grands pilotes, s'effectue une tournée sportive restée fameuse.



AUDEMARS, carte postale du 3 août 1910, sur Demoiselle Clément-Bayard de Santos-Dumont.

Rappelé par la nostalgie en France au début de 1911, AUDEMARS, après quelques exhibitions, se laissera à nouveau tenter par une tournée en Amérique du Sud organisée par Charles VOISIN. GARROS et BARRIER seront encore du voyage ; mais maintenant un bon « Blériot » remplace avantageusement la « Demoiselle » par trop fantasque. La tournée durera six mois au milieu de l'enthousiasme des foules et aussi de beaucoup de dangers aériens. En 1912, AUDEMARS rentrera définitivement en France et se signalera par deux belles performances : le premier Paris-Berlin dans une tentative pour la Coupe Pommery qu'il réalisera en deux jours, suivi l'année d'après par le premier Berlin-Paris, réussi dans la journée, cette fois, sur « Morane-Saulnier ».

Puis, ce sera l'ère fameuse de la haute école à la PEGOUD et des loopings qu'AUDEMARS est le sixième à réussir. AUDEMARS qui, tour à tour, après la « Demoiselle », passe sur « Blériot », sur « Nieuport », sur « Morane-Saulnier » suscite l'admiration dans la plupart des meetings : Juvisy, Rouen, Bordeaux, Bournemouth, Lamark et en dernier lieu à celui de Vienne en 1914.

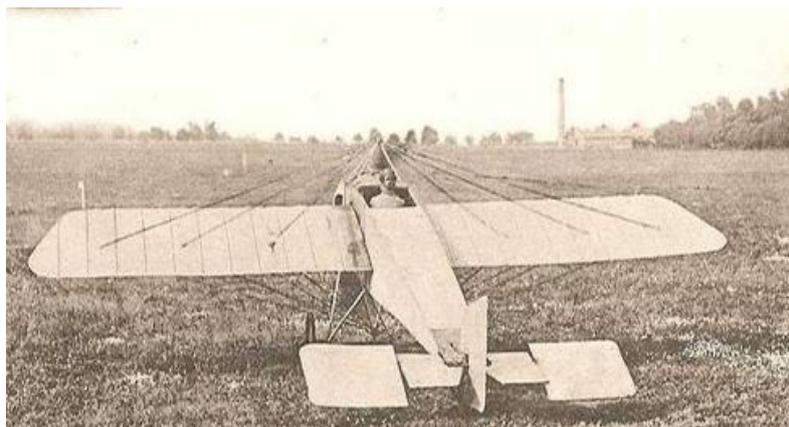
Ses matches de virtuosité avec son ami GARROS sont demeurés célèbres. Ils ont été invités très vite dans tous les meetings aériens de France, d'Europe, et même d'Amérique où ils feront une tournée moyennant 20.000 \$! On les appelait "Les Demoisellistes", ou encore, à cause de leurs prouesses au raz du sol, "Les Faucheurs de Marguerites" !



Il deviendra ensuite chef-pilote chez Louis BLERIOT. Ses exploits seront nombreux dont des records de vol en altitude (6600 mètres en 1915, puis 6700 mètres en 1916).

En janvier 1915 et sera désigné pour effectuer les essais des prototypes de guerre Morane-Saulnier.

Le Morane-Saulnier Type L de 1914, fut également appelé Parasol, en raison de la position de son aile surplombant le poste de pilotage. Cette formule dégagait le champ de vision de l'équipage vers le bas tout en conservant les mêmes caractéristiques de vitesse que les monoplans. Doté d'un moteur rotatif, le Rhône 9C de 80 CV, ce biplace pouvait aller jusqu'à 125 km/h, ce qui faisait de lui, l'avion le plus rapide pour son époque. Il fut engagé au combat dès les premiers jours de la Première Guerre mondiale et accomplit de nombreuses tâches : observation, bombardement et missions spéciales. Il devint ensuite le premier véritable avion de chasse de l'aviation militaire. Environ 600 exemplaires de ce modèle furent construits jusqu'en 1916. A partir de cette date, il fut employé pour la formation des pilotes.



Démobilisé en 1915, il sera engagé comme agent de Lecoultre & Cie auprès de Jaeger (instruments de vol pour avion). Participant de l'Association Jaeger-Le Coultre en 1917, ildeviendra directeur commercial de Jaeger en 1923, et sera pendant plusieurs décennies administrateur de Le Coultre & Cie.

Edmond AUDEMARS a été élevé à la dignité de commandeur dans l'ordre de la Légion d'Honneur en avril 1952. Il a reçu, en outre, la médaille de l'Aéronautique.

Edmond AUDEMARS fut l'un des plus fameux pionniers de l'aviation européenne.

Albert NIEL (1883 -) possède le n°3 et pilote un Nieuport. Il est né en 1883 à Marseille.



Albert Niel possédait le brevet de pilotage n°104 de l'aéroclub de France délivré le 10 juin 1910. C'est un nouveau dans l'aviation. Compatriote de CHEURET et de ROUGIER, il s'est imposé à l'attention des connaisseurs par la rapidité avec laquelle il a débuté. Parti de Marseille le 10 mai, pour prendre livraison d'un biplan Voisin, il se rend à Mourmelon, monte exactement 4 fois dans un appareil d'essai. Sitôt son biplan terminé, il effectue 4 tours de piste sans autre apprentissage.

Quelques jours après, le jeune Marcel HANRIOT est venu lui rendre visite de Béthény à Mourmelon. NIEL, ne voulant pas être en reste avec lui, le raccompagne. Le jeune HANRIOT, manquant d'essence au bout de huit km, est obligé d'atterrir dans un champ. NIEL qui le suit, descend aussitôt pour lui venir en aide. Il lui donne 5 litres d'essence, puis repart de nouveau. Surpris par la brume et ne trouvant plus sa route, il atterrit une seconde fois, la demande à des paysans, puis, repart et arrive à Reims dix minutes avant Marcel HANRIOT ! Le lendemain, il regagne Mourmelon d'une seule traite, par un vent de 6 à 8 mètres. Quelques jours plus tard, il vole devant une mission japonaise et est chaleureusement félicité.

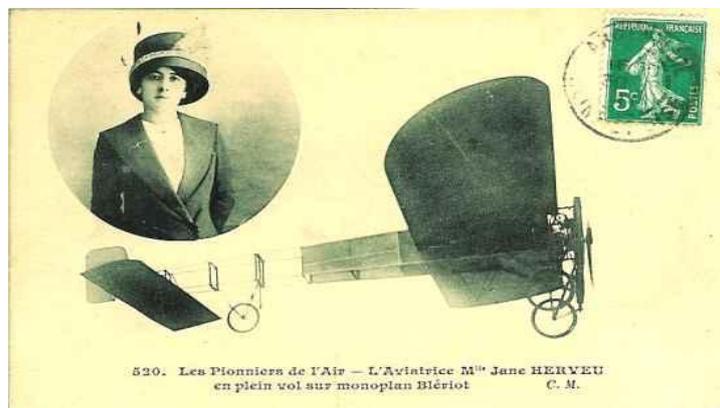
Lors de la Grande Semaine d'Aviation de Champagne, qui se déroula du 3 au 10 juillet 1910 à Reims-Béthény il pilota un avion Nieuport de type 2 équipé d'un moteur bicylindre Darracq de 25 CV. C'est avec cet avion qui l'a séduit qu'il va évoluer à Toulouse pendant le meeting aérien.



Jeanne (Jane) HERVEU(X) (1885 -1955)

Melle Jeanne (Jane) HERVEU(X) pilote l'avion n°4. C'est une gracieuse parisienne âgée de 24 ans. Son nom apparaît pour la première fois en 1903 dans la presse sportive quand, âgée d'à peine dix-huit ans, elle participe à des courses cyclistes et de motocyclettes (Londres, Paris,...). Elle se distingue dans des courses d'automobiles, faisant deux fois le tour de France, se classant deuxième dans la course du mont Ventoux et première dans la coupe Rotchild. Elle a pris part à la plupart des courses de côte pendant 3 ans en se classant presque toujours première dans sa catégorie. C'est également une brillante écuyère qui a participé aux épreuves du concours hippique de Paris en 1905, où elle a présenté elle-même plusieurs chevaux. Enfin, car c'est une sportswoman accomplie, ce qui ne l'empêche pas d'avoir tout le charme d'une élégante, elle pratique également l'escrime et la natation !

Jeanne HERVEUX apprend à piloter en 1910 à l'école Morel de Mourmelon sur un monoplan Blériot. Elle rejoint également l'école Blériot de Pau. Elle sera titulaire du brevet de pilote n°318 daté du 7 décembre 1910 et délivré par l'Aéro-club de France. Elle n'était donc pas encore brevetée pour le sa participation au meeting de Toulouse. Elle sera ainsi la quatrième femme pilote française d'aéroplane brevetée après Elise DEROCHE (brevet n°36), Marthe NIEL (n°226) et Marie MARVINGT (281), en 1910.



Depuis l'accident d'Elise DEROCHE (dite Mme la baronne Raymonde de LAROCHE) à Reims le 8 juillet 1910, Melle HERVEUX est de plus en plus demandée dans les meetings. C'est pourquoi les organisateurs étaient très fiers d'avoir obtenu sa participation au meeting de Toulouse.



Jeanne HERVEUX participera à plusieurs meetings et épreuves dont la coupe Fémina en 1911 durant laquelle elle réalisera un vol de 248 kilomètres. Elle arrivera seconde de cette course derrière Hélène DUTRIEU.



Le 4 avril 1919 elle survolera Paris avec un appareil Caudron pour y répandre des prospectus publicitaires pour la marque automobile Butterosi .

Après la Première Guerre mondiale, Jeanne HERVEUX, devenue Jane BOULZAGUET, partira vivre en Amérique. Elle y exercera, d'abord comme instructrice de pilotage dans une école féminine d'aviation vers 1919-1920, puis deviendra modiste.

Elle reviendra en France en 1932 pour inaugurer l'école de pilotage située sur le toit des Galeries Lafayette.



Jeanne HERVEUX juchée sur un simulateur de vol à l'école de pilotage sur le toit des Galeries Lafayette à Paris en 1932

Elle décèdera à Londres le 16 janvier 1955.

Louis KUHLING (1870 -) pilote l'avion n°5, également un monoplan Blériot.

Paul Louis KUHLING est né le 13 décembre 1870 à Dusseldorf en Allemagne.

C'est à Pau, à l'école Blériot, que KUHLING a débuté dans l'aviation avec Alfred LEBLANC comme professeur. Il a obtenu son brevet de pilote numéro 136, le 19 juillet 1910, sur Monoplan Blériot, soit seulement dix jours avant le meeting de Toulouse.



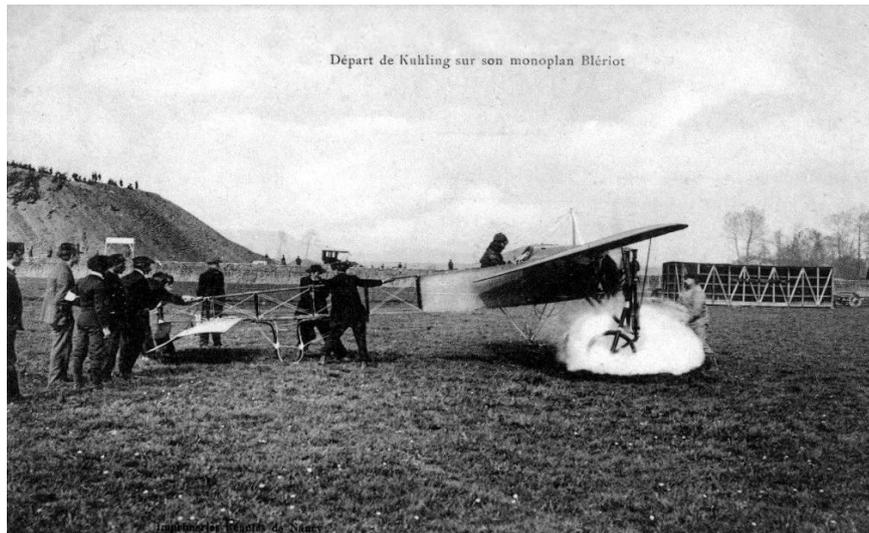
De 1910 à 1912 il fera plus de 300 meetings, dont beaucoup à l'étranger, démontrant sa force, son habilité et son courage. Il a gagné la coupe des Grands Cercles à Séville en 1910. D'Espagne il est passé en Sicile, où, à Palerme il s'est classé premier pour la hauteur avec 360m, record de l'époque pour un appareil Blériot type « Manche ».

A Vichy, il gagnera le prix de la hauteur et de totalisation des distances.

Il sera titulaire du brevet militaire n°70



Le meeting de Toulouse doit être, pour lui, l'occasion de nouveaux succès.



Marcel GRANEL (1881 – 1915)

Marcel GRANEL pilote l'avion n°6, c'est un des meilleurs élèves de l'école Blériot.

Marcel GRANEL est né le 21 juillet 1881, à Paris, sa famille va ensuite vivre à Aix en Provence. Il commence à piloter sur le terrain de La Napoule.

Il va obtenir le brevet du pilote avion n° 117 le 21 juin 1910, sur Blériot à l'école de Buc et sera le premier aviateur d'Aix en Provence. Il a fait preuve au cours des épreuves de rares qualités de sang froid et d'adresse au dire des examinateurs.

Au mois de juillet Marcel GRANEL va exécuter son premier vol devant sa famille sur son Blériot XI personnel à Aix en Provence. Comme il n'y avait pas de terrain d'aviation à Aix il va utiliser un terrain mis à la disposition des pilotes par l'Association Aixoise des Cavaliers de la Bardeline, servant normalement à différentes manifestations équestres.



Aix en Provence Juillet 1910. La Bardeline

Il va tenir l'air pendant plus d'une heure à Cannes en juin 1910.



Bien que souvent sollicité, il s'est abstenu, jusqu'à présent, de prendre part à un meeting quelconque. Il a bien voulu venir à Toulouse pour enthousiasmer la foule par ses vols réussis.

Durant le conflit 1914 – 1918, il fera partie de l'escadrille REP 27 (brevet de pilote militaire n°145 en date du 3 août 1912). Le caporal Marcel GRANEL sera tué lors d'une mission de reconnaissance le 11 janvier 1915 à Béthune.



DELPECH pilote l'avion n° 7, un modèle Hanriot.

Au cours de la saison 1910, les monoplans Hanriot, pilotés par WAGNER (Budapest), Marcel HANRIOT (Rouen, Caen, Dijon, Reims, Bournemouth), René VIDART (Lanark) et plusieurs pilotes étrangers, se couvrent de gloire dans les meetings aériens. Ils remportent nombre de places d'honneur et plusieurs victoires, faisant connaître la marque française dans le monde entier, et faisant entrer dans les caisses de la firme des primes substantielles. Plus de cent appareils Hanriot sont achetés en France et en Grande-Bretagne.

A ce jour, je n'ai retrouvé aucunes traces de ce pilote DELPECH ! C'était probablement un aviateur régional au vu de son nom, assez commun dans la région. A l'époque il n'était pas nécessaire d'être breveté pour participer aux meetings aériens (Jane HERVEU ne l'étais pas encore à Toulouse), il fallait seulement posséder un avion, ce qui induit une certaine aisance financière ou alors de travailler pour un constructeur !

Si cet aviateur avait au moins 18 ans pour le meeting, il était donc né avant 1892. On retrouve dans la base de données « Mémoire des hommes » des DELPECH ayant été pilote pendant le conflit 1914-1918. Il y a de fortes chances pour qu'il soit dans la liste.

Un seul pourrait peut-être convenir, il s'agit de Gaston DELPECH, né à Agen en 1884 (donc 26 ans en 1910) que l'on le retrouve, pilote d'un avion Caudron en 1915 (escadrille C6) en étant passé par l'école de Buc.

© Ministère des armées - Mémoire des Hommes

NOM	<i>Delpech</i>	Prénoms	<i>Jacques, Armand, Victor</i>	Grade	<i>Sergent</i>
Né le	<i>21 Nov 1884</i>	à	<i>Agen</i>	Canton	
Département		Service Armé ou Auxiliaire			
Fils de		et de			
Domiciliés à					
Entré au Service Actif le	<i>9 Mai 1902</i>	Mobilisé le			
Arme avant l'Aviation :	<i>100^e Inf^{rie}</i>	Dépôt à :			
Matricule de Recrutement :	<i>674</i>	Recrutement de	<i>Agen</i>		
Classe	<i>1902</i>	- Active - Réserve - Territoriale -			
Citations =					
Décorations =					
Marié avec		Domiciliée à			
Rue		Département :			
ADRESSE A PREVENIR EN CAS D'ACCIDENT :					
Nom	<i>Mme Delpech</i>	Degré de parenté :	<i>épouse</i>		
rue	<i>Chézy, Régné-Industriel</i>	N°			
Canton	<i>100^e R. de Valenciennes</i>	Départ. du			
Emploi dans le civil :		Affectation :			
<i>Négociant en vin</i>		<i>Pilote Caudron</i>			
		<u>T.S.V.P.</u>			

Mais tout est à confirmer ...

Le meeting

Le meeting durera trois jours du 30 juillet au 1^{er} août. Il se trouvera défavorisé par le vent d'Autan et le mauvais temps (orages, ...). Les principales démonstrations vont se dérouler les après-midi du dimanche et du lundi, en présence d'une foule considérable qui attend, impatiente, depuis de longues heures. Des témoins se souviennent avoir vu des personnes sur les toits des maisons en bordure du terrain !

Les articles publiés par « La Dépêche », à l'époque, relatent bien cette ferveur, cet engouement pour ce premier meeting toulousain.

On en trouvera, ci-après, un résumé.

1^{ère} Journée du samedi 30 juillet :

La commission d'organisation communiquait :

« C'est aujourd'hui samedi que Toulouse, impatiente, curieuse et sympathique, assiste pour la première fois au spectacle émouvant de l'homme victorieux de l'air. Hier déjà c'était une véritable foule qui se pressait aux alentours du polygone où l'on pouvait voir plusieurs appareils et presque tous nos aviateurs engagés. Signalons ici la présence sur le terrain d'aviation d'un aviateur toulousain, monsieur PREVOT, qui a mis en marche son appareil.

En ville, on ne s'entretient plus que des réunions, et partout l'on forme des souhaits pour que le temps paisible favorise nos courageux et distingués pilotes.

Les Grecs retenus en Aulide par le calme des airs, réclamaient le vent. Mais l'aile n'est pas la voile. C'est tout juste le vent contraire que nous ressentons aujourd'hui.

Espérons que nous serons entendus et que rien de fâcheux ne viendra diminuer le succès d'une fête sportive qui s'annonce si belle, si riche d'intérêt et si prometteuse surtout d'émotions rares, pour nous, toutes neuves.

Les cartes :

La location sera ouverte aujourd'hui samedi, à partir de huit heures du matin, sur l'avenue Lafayette et, à partir de midi, sur la place Esquirol.

On est prié de prendre ses billets à l'avance, sans augmentation de prix pour éviter l'encombrement des guichets au Polygone.

Le prix des places est le suivant : carte d'entrée permanente 16,5 francs, premières 5,5 francs, deuxièmes 3,3 francs, troisièmes 1,1 francs (droit des pauvres compris).

Une question :

On nous demande de divers endroits si l'on peut voler avec la pluie. Oui, on le peut, à condition, bien entendu, que l'atmosphère soit calme. Mais espérons que le beau temps soit avec nous.

Au polygone :

Une foule considérable s'est présentée toute l'après-midi d'hier vendredi autour du polygone dans l'espoir de voir quelques avions.

Tous les appareils sont arrivés. Plusieurs déployaient dès six heures leurs grandes ailes blanches dans les hangars. Les moteurs ont été mis en marche et leurs détonations rapides sont allées jeter l'émoi au cœur des curieux.



Les hangars en construction au Polygone de Toulouse

Un aviateur toulousain, monsieur PREVOT, a sorti son appareil et a mis l'hélice en mouvement. La machine volante a d'abord couru sur le sol, puis il a bien paru à plusieurs personnes qu'elle décollait et qu'elle s'élevait pendant quelques secondes à cinquante centimètres. Malheureusement en retombant, elle a cassé une roue ; mais cela sera vite réparé.

Les essais continueront ce matin.

Contrôle et guichets :

Tous les contrôleurs employés au Polygone au champ d'aviation devront être rendu aujourd'hui samedi à midi et demi précis à l'ambulance du Polygone, route de Bayonne.

Les cartes de service devront porter le nom du titulaire, elles seront retirées à l'entrée et rendues à la sortie.

Mesdames les guichetières sont priées de se rendre au siège de l'association, 14 boulevard de Strasbourg, ce matin samedi à 10 heures précises.

Voitures pour le retour :

A partir de 6 heures et demie du soir, les voitures de place qui voudraient stationner aux abords du champ d'aviation pour charger pourront aller se placer :

- *Route de Bayonne, au-delà des entrées des premières et du chemin de Casselardit. Les voitures regagneront Toulouse par la rue des Fontaines.*
- *Route de Lombez, chemin extérieur de ronde de l'octroi (la tête de station à hauteur du point où le chemin débouche sur la barrière de Lombez). Ils devront s'engager dans le chemin de ronde en passant par la barrière de Cugnaux.*

Omnibus et tramways :

L'administration des tramways nous informe que pour faciliter au public, pour les journées d'aviation, l'arrivée à l'entrée numéro 1, située avenue de Bayonne, après la cartoucherie, il sera organisé les samedi 30 et dimanche 31 courant, après midi, un service d'omnibus Ripert. Le coût sera de 10 centimes pour aller de la place Roguet par l'avenue de Bayonne, à l'intersection de cette avenue avec le chemin de Casselardit, qui se trouve à côté de l'entrée numéro 4.



Les omnibus Ripert

Ces voitures feront leur retour par le chemin de Casselardit et la rue des Fontaines.

Vu la suppression des services d'omnibus, il ne peut être fait, de la place Roguet, qu'un départ chaque 5 minutes.

Bac de l'embouchure :

A l'occasion des fêtes d'aviation il sera établi un service spécial pour ces deux journées seulement.

La souscription :

Une souscription a été ouverte et plusieurs grands syndicats du commerce toulousain ont promis leur concours matériel, cependant plusieurs de leurs membres, notamment du syndicat des hôteliers restaurateurs et limonadiers, ont apporté, en supplément leurs souscriptions personnelles ».

Ces dons vont de 5 à 1500 francs et le total récolté s'est élevé à 10810 francs (soit environ 45 000€).

2^{ème} Journée du dimanche 31 juillet (récit du journaliste de « La Dépêche ») :

Midi :

Tout ce matin, les trains ont déversés dans Toulouse une foule énorme. Il est à remarquer que des familles entières sont venues ; d'ordinaire, c'est le chef seul qui se déplace ; aujourd'hui, les femmes et les enfants ont été aussi du voyage. IL faut que tous, grands et petits, voient cette chose admirable : l'homme prenant possession des airs.



La foule se presse aux différents points d'entrée

Les restaurants sont bondés. Dans les rues, les camelots vendent les papiers les plus divers ayant trait à l'aviation. « *Demandez, crie l'un d'eux, le plan du Polygone avec la couleur des aviateurs !* ».

Il y a un stand qui vend des livres et des cartes postales, que les plus chanceux pourront faire dédicacer par les pilotes.



Tout le monde consulte le ciel. Le vent ne souffle pas, mais le temps est couvert. On espère qu'enfin les aviateurs pourront voler, et l'on se propose de se rendre de bonne heure à l'aérodrome.

Midi et demi :

Me voici au Polygone. On m'apprend que Melle Jane HERVEU a été le matin victime d'un léger accident. Elle essayait son appareil à six heures (car les aviatrices sont matinales), elle s'était envolée, et elle avait fait un demi-tour de piste à quelques mètres de hauteur. Tout à coup, en face de la cartoucherie, l'hélice, mal collée, a éclaté. Le monoplane a piqué du nez et atterri assez brusquement, endommageant son aile gauche. La charmante aviatrice, heureusement, n'a eu aucun mal. Son mécanicien nous dit que tout sera réparé dans la soirée.

Monsieur CAZALOT, un aviateur toulousain, a fait rouler son appareil sur la piste et a réussi à s'élever de 40 centimètres durant quelques secondes.

NIEL, sur son Nieuport, a fait deux petits vols très jolis.

Une heure :

L'horizon est noir, un orage menace. Nous allons déjeuner au buffet installé aux premières par monsieur DENJEAN, le réputé Vatel de l'hôtel de l'Europe à Toulouse.



Plusieurs aviateurs sont déjà installés. Pas de serviettes, pas de nappe sur la table. On mange sur le bois. A la guerre comme à la guerre ! On engloutit de larges tranches de jambon glacé, de bœuf froid, des quartiers de poulet, des pâtés de foie. On trouve tout exquis. D'autant que monsieur DENJEAN arrose le tout de généreux vins rouges et de champagne. L'orage éclate. « *Tant mieux ! s'écrie-t-on : après ce sera le beau temps* ». Des gouttières nous versent dans le cou de minces filets de pluie. Qu'importe ! La gaieté redouble d'autant que l'orage est de courte durée ; il laisse cependant derrière lui un vent léger. Mais, sans doute, on volera tout de même...

Une heure et demie

Les spectateurs commencent d'arriver. « *En ville, nous dit l'un d'eux, tout un peuple attend sur la place du Capitole et sur la place Esquirol. Les tramways sont pris d'assaut. Les piétons forment dans les rues d'immenses fourmilières. Les voitures de place, les autos, les véhicules de tout genre roulent en torrents impétueux, ne cessent d'aller et de venir* ». Jamais, à Toulouse, on ne vit pareille affluence.

On est obligé d'expulser de l'enceinte des hangars un original qui veut absolument monter en aéroplane. Il va trouver mademoiselle HERVEU et lui demande de le prendre avec elle. « *Je ne puis pas, lui répond l'aviatrice, pince-sans-rire. Mon appareil n'est pas disposé pour ça. Je ne vois guère que la « Demoiselle » d'AUDEMARS qui puisse vous enlever* ». Or la « Demoiselle » est, de tous les appareils, le plus petit. Notre homme s'est tout de même proposé à AUDEMARS, qui lui a fait prendre place de telle sorte que l'amateur, un peu inquiet, lui a dit « *il semble que vous déplacez le centre de gravité !* ». Mais il est resté. La police a dû intervenir.

Trois heures :

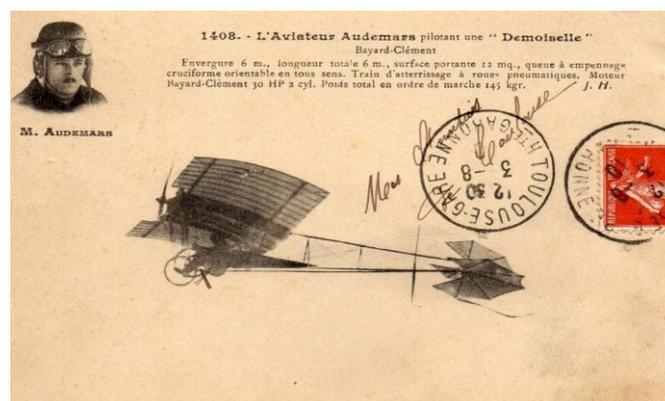
Le public arrive de toutes parts et se presse par milliers aux barrières. Le vent, le vent maudit, qui avait fait trêve dans la matinée, s'est remis à souffler, moins fort qu'hier cependant.

AUDEMARS fait sortir de son nid sa gracieuse « Demoiselle » aux ailes jaunes. On dirait un grand papillon. Il cherche la direction du vent pour se mettre en face. Voici que l'hélice est lancée, que le moteur ronfle ; et la « Demoiselle » s'envole. AUDEMARS reste en l'air 42 secondes. Le vent le ramène à la terre. Mais ce court envol a fait passer déjà un grand frisson dans la foule, qui a deviné, comme en un éclair, toute la splendeur du nouveau miracle réalisé par l'humanité.

Quatre heures :

KUHLING sort avec son Blériot. Il va se placer près de la cartoucherie.

Cependant AUDEMARS, toujours intrépide, a bravé encore par deux fois les remous et a exécuté deux autres vols de 39 et 43 secondes. On applaudit sa bravoure. Nous avons des rafales de 15 mètres par seconde.



Le principal intérêt de cette carte postale (comme celle de la page 13) est qu'elle a été oblitérée le 3 août 1910. Elle a donc certainement achetée lors du meeting et postée rapidement après.

Cinq heures :

Le Nieuport de NIEL sort. Avec beaucoup de décision NIEL exécute un vol de 25 secondes ; puis, prenant son essor du côté des troisièmes, il monte comme une flèche à 40 mètres de hauteur. Il trouve un vent assez vif et est obligé de descendre en vitesse.

« Je voulais tourner au dessus des arbres, nous dit-il, j'en ai été empêché par un fort courant. Pourtant j'espère que le vent va se calmer, et je me propose de virer au dehors de l'aérodrome ».

Six heures :

AUDEMARS en a assez de ronger son frein. Il conduit sa « Demoiselle » devant les troisièmes. Le voici qui s'envole.



Il vire admirablement devant les hangars à 15 mètres d'altitude et continue en longeant les secondes. Il lutte vaillamment contre le vent. On sent qu'il s'en rend maître et qu'il est parti pour faire plusieurs tours. Soudain une angoisse nous saisit tous. La « Demoiselle » se renverse de côté et s'abîme sur le sol avec son conducteur. Je saute dans l'automobile de monsieur SOULE, qui prend aussi un docteur, et à travers les herbes nous accourons sur les lieux de l'accident. La libellule, hélas est à demi-brisée ! Une aile est cassée ; la plupart des fils sont rompus ; mais le moteur paraît n'avoir pas souffert.

Heureusement, l'intrépide AUDEMARS est sauf. Il est debout, calme, impassible, et il allume une cigarette. Il monte dans notre auto ; et nous le ramenons à son hangar.

« Que vous est-il arrivé ? lui dis-je. Un câble de gauchissement s'est rompu et mon appareil s'est retourné.

Et vous n'avez aucun mal ?

A peine le pouce un peu froissé. Evidemment j'ai ressenti une assez forte secousse. Je n'étais qu'à 8 mètres de hauteur. Plus haut, j'étais fichu. J'ai fait d'autres pirouettes plus dangereuses. Ce sont les risques du métier».

AUDEMARS ôte son vêtement d'aviateur et remet ses habits de ville.

Cependant NIEL fait un nouveau vol de 35 secondes et KUHLING de 18 secondes. Les vol ont été chronométrés à l'aide de la célèbre montre Zénith. Le vent est encore assez vif.

Mais, aux troisièmes ont le sent beaucoup plus qu'aux premières. Aussi celles-ci s'impatientent-elles beaucoup plus que les troisièmes, où la foule est de plus en plus énorme. Quelques coups de sifflet se font même entendre.



NIEL part des troisièmes et vole pendant 35 secondes, KUHLING pendant 18 et GRANEL, sur son Hanriot, muni comme le reste des appareils de toiles « Continental », calme l'impatience et se fait applaudir pour un beau vol de 50 secondes. Le biplan de CHEURET sort ; les premières acclament.

Six heures et demie :

KUHLING exécute un vol de 30 secondes ; le vent gêne encore, gêne toujours. Le Polygone est une sorte de cuvette où les aviateurs rencontrent des remous dangereux. Un de ces remous oblige KUHLING à descendre. Il opère un atterrissage véritablement merveilleux de souplesse.

On entend le ronflement puissant du moteur de CHEURET : le biplan monte dans les airs et sa fine armature se détache, en passant devant les secondes, sur un fond noir de nuages où brillent les sept couleurs de l'arc en ciel. CHEURET arrive aux troisièmes, mais il n'ose virer, toujours à cause du vent.



Cependant, de gros pigeons blancs jouent dans l'atmosphère : leurs ailes éclatent aux rayons du soleil déclinant, car si l'est est encore chargé de nuages, le couchant se nettoie. Quand les hommes établiront-ils enfin sur les airs leur empire aussi souverainement que les oiseaux ?

Sept heures :

NIEL, à six heures et demie part pour un vol de 38 secondes.

Une accalmie se produit. GRANEL en profite pour faire un vol impressionnant de 2 minutes 35 secondes. Il accomplit les quatre virages avec une grande sûreté, dépassant la hauteur des arbres. La foule enthousiasmée, crie et applaudit. CHEURET fait ensuite un tour de piste complet assis dans sa cage volante qui glisse dans la gloire du couchant.

CHEURET et GRANEL sont montés à trente mètres.

De temps en temps, monsieur LACROIX fait partir des bombes japonaises qui répandent dans les airs maints jouets en baudruche. A la rapidité avec laquelle ces jouets filent, on peut se rendre compte que le vent est encore assez fort.

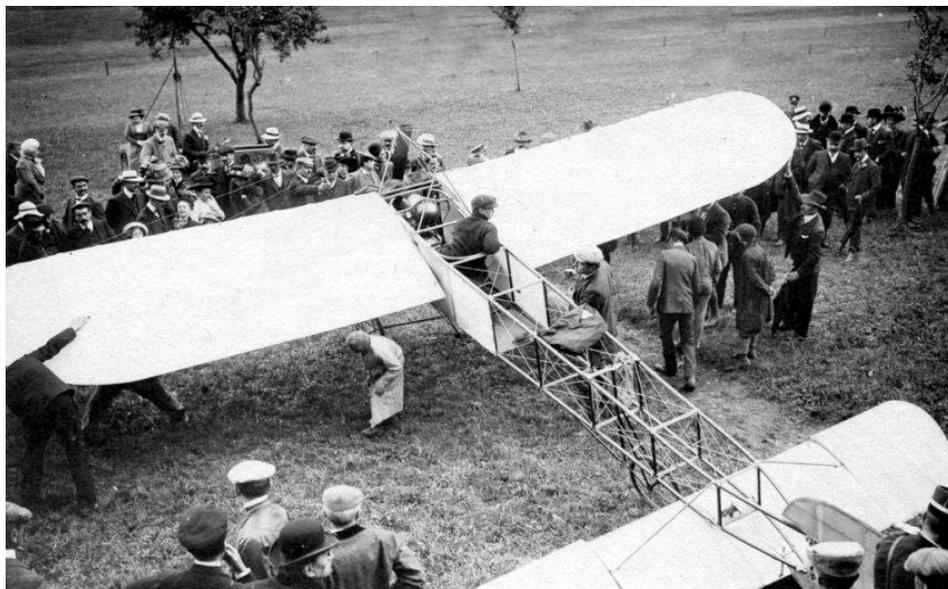
Sept heures et demie :

CHEURET reprend le chemin des airs. Le grand biplan fait un tour complet, mais aux troisièmes, il ne vire pas, il atterrit gracieusement.

Huit heures :

Enfin le vent s'apaise. Au couchant de gros nuages sombres s'amoncellent, traçant une grande chaîne de montagnes, et au dessus flottent de légers nuages jaunes.

GRANEL s'élance. Il vire au dessus des spectateurs à une grande hauteur, il revient et se pose devant les troisièmes qui lui font une ovation retentissante. Il est resté en l'air 2 minutes 45 secondes.



CHEURET fait deux vols, l'un de 1 minute 45 secondes, l'autre d'1 minute 40 secondes.

NIEL ne réussit pas une tentative. Mais nous allons assister aux deux plus beaux vols de la soirée.

Le soleil est couché. Il fait déjà gris, KUHLING s'envole près des troisièmes, il traverse la piste en s'élevant. Il monte, il monte encore. Le public est haletant. Le courageux aviateur monte toujours. Soudain les cœurs se serrent d'angoisse et d'admiration, KUHLING sort de la piste ; il passe par-dessus les chemins et les arbres, il s'en va planer au dessus de la Garonne, à 150 mètres de hauteur. Nous trépignons, nous hurlons notre enthousiasme à KUHLING qui ne nous entend certainement pas, là-bas dans les nuages. Il tourne, il revient et, descendant de l'azur, il s'arrête aux troisièmes. Partout, c'est du délire : on entoure le triomphateur de la journée ; on lui presse les mains, on lui fait fête. Son vol a duré quatre minutes.



Photo prise à Toulouse, peut-être sur le polygone pour le meeting de 1910 ?

Suspendu à son biplan, CHEURET succède à KUHLING. Avec une impeccable régularité, il fait plusieurs tours de piste, et, aux acclamations générales, descend, la nuit étant venue, après une promenade dans les airs de 6 minutes 35 secondes.

GRANEL, CHEURET et KUHLING ont sauvé la journée, qu'un vent exécrable avait failli compromettre.

Il fait noir. Les milliers de spectateurs se retirent.

Et alors, c'est à travers les rues un véritable fleuve humain qui coule, se répand à travers la ville, et dont les vagues pressées se bousculent et montent dans les tramways et les voitures. Impossible de se frayer un chemin. Pour arriver plus tôt, notre voiture va passer par le pont suspendu de Blagnac ; et encore nous sommes au centre de Toulouse une demi-heure avant les spectateurs qui sont partis en même temps que nous et qui ont voulu suivre le gros du public.

Inutile de dire qu'hôtels et cafés ont été pris d'assaut. Bien des gens n'ont trouvé à manger qu'avec une difficulté extrême ; et quelques-uns ont du passer la nuit sur les bancs des promenades.

3^{ème} Journée du lundi 1^{er} août (suite du récit du journaliste) :

Les portes de l'aérodrome ne seront ouvertes qu'à trois heures. Il est donc inutile d'arriver trop tôt. Les essais importants ne commenceront pas avant cinq heures.

Prix des places :

Les organisateurs du meeting, en raison de l'heure tardive où, hier, se sont effectués les beaux vols a décidé de ramener à moitié prix des places qui sera ainsi fixé pour aujourd'hui, droit des pauvres compris :

Premières : 2 francs 20

Secondes : 1 francs 10

Troisièmes : 0 francs 55

Les contrôleurs sont priés de se rendre aujourd'hui, à une heure de l'après-midi, au Polygone, à l'infirmerie. Les guichetiers devront se rendre, à dix heures, au siège du comité, 14, boulevard de Strasbourg. On peut se procurer des cartes dès dix heures du matin au guichet de l'avenue Lafayette et, dans l'après-midi, au guichet disposés aux portes de l'aérodrome.

Déclaration de la Commission d'organisation au public :

« Nous ne cessons, depuis plusieurs jours avec une loyauté à laquelle les gens sérieux ont bien voulu rendre hommage, de dire que le comité n'est pas maître de l'heure, que le vent seul commande, que les vols intéressants ne commencent pas, en général, avant 5 heures, et que, souvent, on ne vole bien qu'au moment où la nuit va tomber.

Malgré nos recommandations réitérées de patience, des spectateurs sont partis hier vers sept heures. Ils se sont privés des vols splendides de KUHLLING et de CHEURET.

Le polygone est, pour les aviateurs, un aérodrome extrêmement dangereux. C'est une sorte de cuvette, où règnent des courants perfides ; on a pu s'en rendre compte en voyant les appareils osciller, hier, à certains endroits, d'une façon terrifiante. Les spectateurs ne sentent pas toujours ces courants, et c'est pourquoi ils s'étonnent des hésitations, pourtant légitimes, des aviateurs. Pour n'avoir pas voulu attendre un calme suffisant, AUDEMARS a failli se tuer.

Donc, encore une fois, qu'on ne se presse point. Si on peut voler, on volera. KUHLLING, CHEURET et GRANEL ont fait leurs preuves devant le public toulousain ; ils veulent le faire encore aujourd'hui. Quand à NIEL et Melle HERVEU, ils se proposent de lutter contre la mauvaise chance qui les a desservis hier.

En résumé, si on prend la peine de se rendre au polygone, qu'on y aille tard si l'on veut, mais qu'on ne parte pas avant huit heures ».

Six heures et demie :

Le temps est très beau. Le public a suivi les recommandations de la presse. Il est venu tard. A six heures, les enceintes qui lui sont réservées sont bien garnies. L'azur du ciel est à moitié couvert par des nuages gris, à travers lequel le soleil, glorieux en ce soir, lance ses rails dorés. A six heures Melle HERVEU est en piste, elle allume son moteur, son monoplan court d'abord sur les herbes puis, pendant 18 secondes, elle s'élève, après quelques instants, elle fait un nouveau vol de 6 secondes.

CHEURET s'élance à son tour dans les airs. Il fait, avec une sûreté incomparable, plusieurs tours de piste, tantôt s'abaissant, tantôt montant triomphalement au dessus des grands arbres qui bordent le polygone. Il se pose devant les premières après un vol de 8 minutes 12 secondes ; il a atteint 30 mètres ; on l'acclame.

NIEL qui, durant ce beau vol de CHEURET, en a fait un tout petit, en essaye un second assez court.

Mais voici KUHLLING, il renouvelle son exploit d'hier, il s'en va dans la campagne et monte à 140 mètres ; il revient et, après plus de 3 minutes, il coupe l'allumage, il descend avec une rapidité qui nous effraie, il plane puis s'arrête sur le sol. Malheureusement son châssis éprouve une avarie.

Sept heures :

GRANEL s'empare des airs à son tour. Il tourne admirablement, monte à une grande hauteur, puis descend assez brusquement, une roue de son appareil casse à l'atterrissage. Hélas les oiseaux de KUHLLING et de GRANEL sont blessés et ne voleront plus.

CHEUREL reprend les routes célestes. Il s'en va au dehors du polygone, vole au-delà de la route de Bayonne, puis revient. Il tourne durant 7 minutes 5 secondes avec une régularité merveilleuse dans l'or vert du couchant. Il atterrit avec une souplesse incomparable. Il est acclamé.

Dans leur superbe envolée, les aviateurs ont été chronométrés avec la célèbre montre « Zénith ».



Sept heures et demie :

Melle Jane HERVEU essaie encore. Son moteur ne paraît pas très bien fonctionner et nous entendons comme un bruit de ferraille. Elle s'élève cependant pendant quelques secondes.

GRANEL, que l'on croyait immobilisé, a pu remettre son appareil à point. Il repart pour un vol splendide, exécuté au dessus des arbres à une grande hauteur : les fortes ailes de son Blériot, munies de toiles « Continental » ressemblent à celles d'un grand aigle. La foule enthousiasmée crie : « Vive GRANEL ! ». Il descend après 6 minutes.

CHEURET prend un passager. Avec une maîtrise merveilleuse, il accomplit deux tours. On envie le veinard qui l'accompagne, et qui salue de la main le vulgaire rampant resté sur le sentier des vaches.

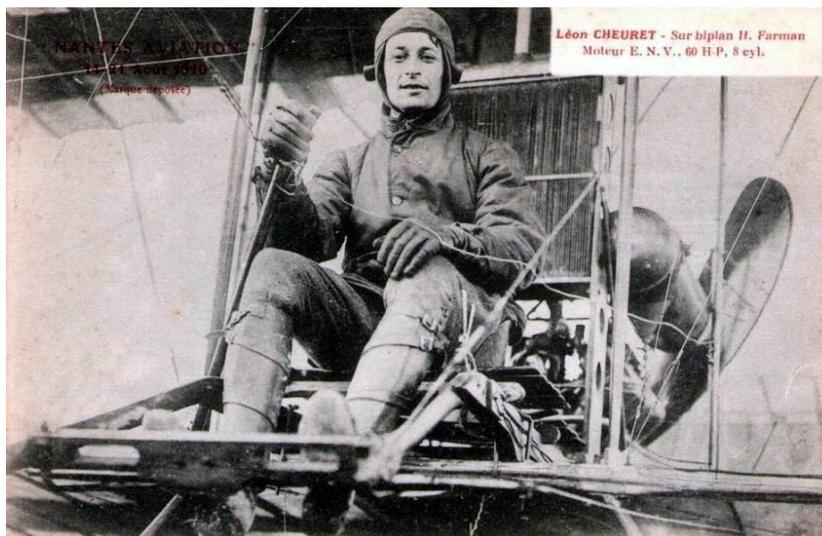
Huit heures :

CHEURET, qui a été d'une amabilité infatigable et dont on ne saurait trop lui être reconnaissant, revole tout seul, il coupe l'allumage et effectue plusieurs vols planés superbes. L'aviateur est applaudi par tout un peuple en délire. Il se pose après 4 minutes 5 secondes.

MM. CAZALOT et PRIVAT, les deux toulousains entrent en piste. Le crépitement de leurs moteurs paraît un peu grêle. Ils ne parviennent pas à s'enlever.

Melle HERVEU revient à la charge. Elle décolle encore mais pas longtemps.

CHEURET qui décidément se prodigue, veut laisser le public sur une bonne impression. Il prend un second passager, lui fait faire un tour, et descend après 1 minute 30 secondes. Puis il repart seul et fait encore un tour. La nuit est venue, c'est la fin.



Et le public, ravi, s'écoule en commentant cette dernière journée du meeting qui, véritablement, a été triomphale.

Départs de Ballons lors de la Journée de lundi

Lundi à 4 heures, il y a eu des départs de ballons à partir du Grand-Rond :

- Premier ballon, « Soulel-d'Or » : pilote, docteur SOUBIES, pilote de l'Aéro-Club de France,
- Deuxième ballon, « Maladetta » : pilote H. DELMAS, pilote de l'Aéro-Club de France,
- Troisième ballon, « Jaune-Bulle » : pilote E. SIRVEN, pilote de l'Aéro-Club de France, et président de l'aéroclub des Pyrénées, avec la participation de Melle Jeanne HERVEUX.

Ce concours comprenait des épreuves d'atterrissage et de rallye-ballon.



Lancement de ballons depuis la place du Capitole

Conclusion du meeting de Toulouse :

Il reste que cette première manifestation aérienne n'obtient pas tous le succès escompté ; aussi est-elle assez sévèrement commentée dans la presse. On peut lire dans « La Dépêche » :

« A peu près tous les meetings d'aviation qui ont été organisés en France se sont soldés par un déficit ; même ceux dont le succès, en apparence, a été le plus brillant.

Il est, selon nous, à cela, deux causes principales (sans compter les sommes considérables demandées par les aviateurs dès qu'ils ont atteint un certain renom). L'aviation est devenue une mine d'or. Les aviateurs n'ont qu'à y puiser. Rien qu'en France, ils auront au cours de l'année 1910, à se partager plus d'un million de prix (environ 4 millions d'euros). Cette somme correspond à un premier calendrier établi pour 1910, mais d'autres meetings sont projetés. La somme pourrait alors facilement doubler. Si l'on ajoute à ces chiffres ceux qu'apporteront les manifestations étrangères, les concours des aéro-clubs et des lignes aériennes, sur les soutiens de riches particuliers désireux d'aider la conquête de l'air, les contrats privés, c'est au total 10 à 12 millions (40 à 45 millions d'€) que les aviateurs auront à se partager pendant l'année 1910 !

Premièrement, une partie du spectacle se passe dans les airs. Il faut être dans l'enceinte réservée au public payant, et encore aux premiers rangs, pour voir les aéroplanes pour sortir des hangars, prendre leur vol et atterrir. Mais quand ils sont en plein essor, quand ils dominent les arbres qui provoquent le plus audacieusement le ciel, quand ils s'élancent dans la campagne, c'est-à-dire aux minutes les plus émouvantes, la multitude qui se presse aux alentours de l'aérodrome voit aussi bien que l'autre, et souvent elle est plus nombreuse. De ce fait la recette est réduite dans des proportions énormes. Ajoutons tout de suite que si les villes accordent, comme à Toulouse, une subvention aux organisateurs, il n'y a nullement à s'en plaindre : elles payent pour ceux qui ne payent point. Au contraire, il convient de s'en réjouir, car il est bon, il est juste que tous, même les plus humbles, aient contemplé le prodige de l'homme réalisant le vieux rêve d'Icare et s'élevant dans l'azur comme une déité.

En second lieu, les meetings d'aviation exigent un très vaste terrain. Le polygone était même exigu. Cependant il n'a pas été possible, en raison de son étendue, de le garder utilement de la contrebande et de la fraude. Il aurait fallu mille hommes de plus ; encore n'auraient-ils peut-être pas suffi. M. le général PLAGNOL a été d'une complaisance inépuisable ; mais, les régiments toulousains étant, à ce moment, réduits à l'état de squelette, il s'est vu dans la nécessité de ne pas accorder d'avantage. Aussi malgré M. TOMPS, dont le zèle ingénieux s'est dépensé sans compter et que la fatigue a obligé de s'aliter, y a-t-il eu un coulage effroyable ? Des milliers et des milliers de personnes sont entrées sans passer aux guichets.

On cite des voisins qui ont gagnés des centaines de francs en ouvrant un passage pour trois ou quatre sous par tête. Certains quidam avaient jetés une planche sur le ruisseau du vieux chemin de Tournefeuille et permettaient pour cinq sous de franchir le ruisseau.. D'autres encore par-dessus les barrières, achetaient pour quelques centimes des cartes écornées et les revendaient à bas prix aux arrivants.

On n'en finirait pas si l'on énumérait tous les trucs imaginés par des disciples de Panurge qui ont cent et quelques moyens de se procurer de l'argent au détriment du prochain.

A quoi servirait de récriminer ? On ne peut rien là contre, et partout ailleurs c'est la même chose. Aussi est-il permis de rire quand on entend les malins, ceux qui en connaissent toujours plus que les autres, enfler le chiffre de la recette de la façon la plus fantastique. Ah ! il y en a qui ne sont pas méridionaux à demi.

On sait que la vente des cartes d'entrée est strictement contrôlée par le droit des pauvres. Or, comme les pauvres ont touché le dix pour cent, il suffira de multiplier ce prélèvement par dix pour avoir le chiffre exact et officiel de la recette, laquelle, et c'est tant pis pour les organisateurs, est loin de ce qu'aucuns s'en vont disant un peu partout.

Cependant, alors que dans toutes les villes de pareilles réunions ont laissé des pertes, celle de Toulouse, malgré contrebande et fraude, a donné à ses organisateurs des résultats relativement satisfaisants. Mais s'il fallait recommencer, je crois que plusieurs d'entre eux hésiteraient.

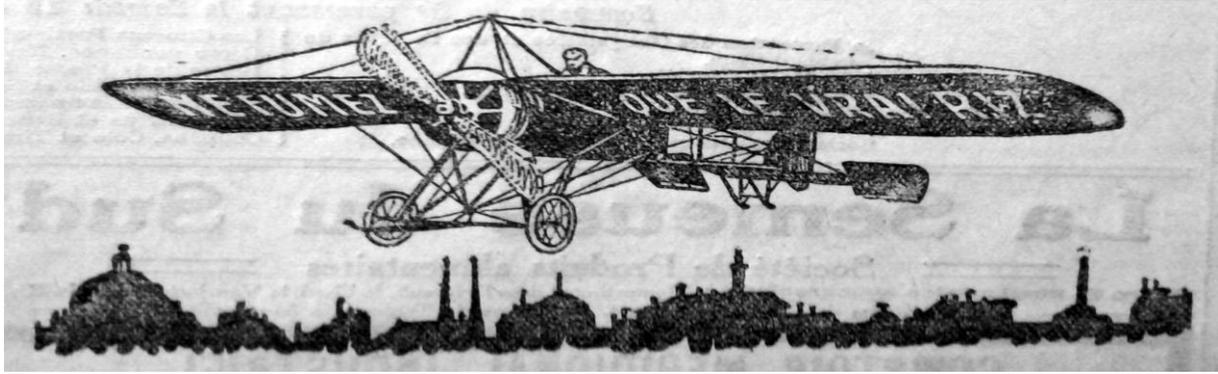
Ils ont eu, en effet, à compter avec un ennemi plus terrible dans notre contrée que dans bien des pays : un vent irrégulier et tenace, effroi des aviateurs. Ce vent maudit n'a pas permis de voler le samedi ; et si, le dimanche, il n'avait pas fait trêve une demi-heure avant la nuit, c'était la catastrophe.

Pourquoi le cacher ? Les organisateurs impuissants devant le mauvais vouloir de la nature ont senti alors combien il est périlleux d'oser de si coûteuses entreprises dans le royaume de l'autan. Et si jamais ils récidivaient, c'est que vraiment ils auraient le cœur entouré de triple airain d'Horace ».
P.L.

*... Puisse Vénus, reine de Chypre,
Puisse les frères d'Hélène, astres resplendissants,
Et puisse Eole te conduire,
En tenant, sauf lapyx, tous ses fils enchaînés,*

*O nef chargée d'un saint dépôt,
Qui dois rendre Virgile aux côtes de l'Attique ;
Tu es comptable de sa vie :
Respecte-la, veux-tu, c'est la mienne aussi bien.*

*De dur chêne et d'un triple airain
Son cœur était blindé, celui qui le premier
Osa confier un frêle esquif
A la fureur des flots sans craindre l'empoignade ...*



Publicité de 1911

Malgré tout, en quatre ans, avant le conflit 1914 – 1918, la Haute-Garonne accueillera 56 fêtes aériennes. On sent vibrer la fibre aéronautique dans cette région pourtant essentiellement agricole. Mais Toulouse attend son pionnier, celui qui va ouvrir la voie à une véritable industrie de l'aviation et donner des ailes à la ville. Ce sera le Bigourdan Pierre-Georges LATECOERE... mais ce sera pour un autre dossier.

Les sources

Wikipedia

Archives du journal « La Dépêche »

Base de données « Gallica »

Toulouse Terre d'envol – Georges BACCRABERE

Cent ans d'aviation – Yves MARC

L'AUTA n°35 de mai 2012 – J.P. SUZZONI : Les conquérants du ciel toulousain

L'AUTA n°582 de Janvier 1993 – R. GILLIS et J. PIENKOWSKI : Toulouse et l'Aviation

Site « cartes postales Delcampe »

Site « Mémoire des Hommes »

Pour tout savoir il faut lire
Le Petit Journal 5 Centimes
 le plus répandu, le mieux renseigné
 5 Millions de lecteurs

1910.

JANVIER

- 7 h. 50 à 4 h. 12
- 1 S. Circé
- 2 D.S. Bastie
- 3 L.S. Geneviève
- 4 M.S. Rigobert
- 5 M.S. Emilie
- 6 L.S. Edouard
- 7 L.S. Mélanie
- 8 S.S. Lucien
- 9 D.S. Julien
- 10 L.S. Guillaumin
- 11 L.S. Hortense
- 12 M.S. Armand
- 13 L.S. de J.C.
- 14 V.S. Hilaire
- 15 S.S. Maer
- 16 D.S. Marcel P.
- 17 L.S. Antoine
- 18 M.S. Prisen
- 19 M.S. Sophie
- 20 J.S. Sébastien
- 21 V.S. Agnes
- 22 S.S. Vincent
- 23 D.S. Sébastien
- 24 L.S. Hélyette
- 25 M.S. Paul P.
- 26 M.S. Polycarpe
- 27 J.S. Ghislain
- 28 V.S. Germain
- 29 S.S. Fr. de S.
- 30 D.S. Sébastien
- 31 L.S. Marcelle

FEVRIER

- 7 h. 50 à 4 h. 55
- 1 M.S. Brigitte
- 2 M.S. Pauline
- 3 S.S. Blaise
- 4 V.S. Gilbert
- 5 S.S. Abel
- 6 D.S. Quinquag.
- 7 L.S. Bonnard
- 8 M.S. Mari-Ges
- 9 M.S. Genevieve
- 10 J.S. Scholast.
- 11 V.S. Adolphe
- 12 S.S. Estelle
- 13 D.S. Quadrage.
- 14 L.S. Fathée
- 15 M.S. Fousin
- 16 M.S. Genevieve
- 17 J.S. Thérèse
- 18 V.S. Simon
- 19 S.S. Gabien
- 20 D.S. Léonine
- 21 L.S. Jeanne
- 22 M.S. Isabelle
- 23 S.S. Gerard P.
- 24 J.S. Edouard
- 25 V.S. Geaire
- 26 S.S. Norbert
- 27 D.S. Jean
- 28 L.S. Romain

Les fêtes russes
 repend de 11 jours

1910.

MARS

- 6 h. 45 à 5 h. 41
- 1 M.S. Amelin
- 2 L.S. Jovely
- 3 J.S. Marie-P.
- 4 S.S. Gaston
- 5 S.S. Adrien
- 6 D.S. Larys
- 7 L.S. Thérèse A.
- 8 M.S. Jean D.
- 9 M.S. François
- 10 J.S. Benoit
- 11 V.S. Eugène M.
- 12 S.S. Marthe
- 13 D.S. Pasquin
- 14 L.S. Mathilde
- 15 M.S. Zécharie
- 16 M.S. Octavie
- 17 L.S. Patrice P.
- 18 V.S. Gertrude
- 19 S.S. Joseph
- 20 D.S. Hamon
- 21 L.S. Benoit
- 22 S.S. Luc
- 23 M.S. Victorien
- 24 L.S. Gabriel
- 25 V.S. St. Et.
- 26 S.S. Emman.
- 27 D.S. Paul
- 28 L.S. Gaston
- 29 L.S. Odette
- 30 M.S. Amédée
- 31 J.S. Leon

AVRIL

- 6 h. 41 à 6 h. 29
- 1 V.S. Valérie
- 2 L.S. Pauline P.
- 3 D.S. Quémener
- 4 L.S. Lino
- 5 M.S. Violette
- 6 M.S. Célestine
- 7 L.S. Gaston
- 8 V.S. Albert
- 9 S.S. Marie
- 10 D.S. Fulbert
- 11 L.S. Leon P.
- 12 M.S. Julien
- 13 M.S. Faustine
- 14 V.S. Thérèse
- 15 S.S. Annet
- 16 S.S. Odette P.
- 17 L.S. Gaston
- 18 L.S. Porfait
- 19 V.S. Léontine
- 20 M.S. Thérèse
- 21 J.S. Amélie
- 22 S.S. Opporcion.
- 23 S.S. Georges
- 24 D.S. Gaston P.
- 25 L.S. Odette
- 26 M.S. Clot
- 27 S.S. Maurice
- 28 J.S. Fernand
- 29 V.S. Aimée
- 30 S.S. Europe



- MAI
- 4 h. 42 à 7 h. 17
 - 1 D.S. J. P.
 - 2 L.S. Athanasia
 - 3 M.S. S. Cr.
 - 4 M.S. Antoine
 - 5 V.S. Jean P.
 - 6 S.S. Stéphanie
 - 7 D.S. Déjà
 - 8 L.S. Lila
 - 9 M.S. Antony
 - 10 M.S. Jinnia
 - 11 J.S. Flavie
 - 12 S.S. Fanny
 - 13 V.S. Servais
 - 14 S.S. Fanny
 - 15 D.S. Pascalet
 - 16 L.S. Honoré
 - 17 M.S. Angélique
 - 18 M.S. Juliette
 - 19 J.S. Yves
 - 20 V.S. Bernard
 - 21 S.S. Fabille
 - 22 D.S. Françoise
 - 23 L.S. Didier P.
 - 24 M.S. Mathilde
 - 25 M.S. Urbain
 - 26 J.S. Jeanne
 - 27 V.S. Hugues
 - 28 S.S. Odette
 - 29 D.S. Maxime
 - 30 L.S. Fernand
 - 31 M.S. Félicie

- JUIN
- 3 h. 30 à 7 h. 02
 - 1 M.S. Pamphile
 - 2 J.S. Pothin
 - 3 D.S. Clotilde
 - 4 S.S. Emma
 - 5 D.S. Pincence
 - 6 L.S. Claude
 - 7 M.S. Lila
 - 8 M.S. Modest
 - 9 J.S. Pélagie
 - 10 V.S. Landry
 - 11 S.S. Bernadot
 - 12 D.S. Olympie
 - 13 L.S. Antoine
 - 14 M.S. Adrien P.
 - 15 M.S. Abraham
 - 16 J.S. Fr. Régis
 - 17 V.S. Lévi
 - 18 S.S. Marine
 - 19 D.S. Germain
 - 20 M.S. Alice
 - 21 M.S. Allan P.
 - 22 L.S. Félix
 - 23 V.S. Nat. S.J.B.
 - 24 S.S. Prosper
 - 25 D.S. Hicolas
 - 26 L.S. Achille
 - 27 M.S. Irène
 - 28 V.S. P. S.J. G.
 - 29 J.S. Paul

- JUILLET
- 4 h. 2 à 7 h. 5
 - 1 V.S. Eléonore
 - 2 V.S. de la V.
 - 3 D.S. Anstoin
 - 4 L.S. Berthe
 - 5 M.S. Zoa
 - 6 M.S. Lucie M.
 - 7 J.S. Elie
 - 8 V.S. Virginie
 - 9 S.S. Blanche
 - 10 D.S. Fédéric
 - 11 L.S. Cyrien
 - 12 S.S. Frédéric
 - 13 M.S. Eugène P.
 - 14 J.S. Jeanne
 - 15 V.S. Henri
 - 16 M.S. Estelle
 - 17 D.S. Alexis
 - 18 L.S. Camille
 - 19 M.S. V. de Paul
 - 20 M.S. Marguerit
 - 21 J.S. Victor P.
 - 22 V.S. Marie-M.
 - 23 S.S. Appolline
 - 24 D.S. Christiane
 - 25 L.S. Christop.
 - 26 M.S. Anne
 - 27 M.S. Nathalie
 - 28 J.S. Samson D.
 - 29 V.S. Marthe
 - 30 S.S. Ignace
 - 31 D.S. Germ. A.

- AOUT
- 4 h. 24 à 7 h. 37
 - 1 L.S. Esperance
 - 2 M.S. Alphonse
 - 3 M.S. Eléonore
 - 4 J.S. Docteur M.
 - 5 V.S. Abel
 - 6 S.S. Trésauger.
 - 7 D.S. Gaston
 - 8 V.S. Léonide
 - 9 M.S. Amour
 - 10 M.S. Laurent
 - 11 V.S. Gustave P.
 - 12 D.S. Lucie
 - 13 L.S. Jeanne
 - 14 M.S. Hovis
 - 15 M.S. Raymond
 - 16 V.S. Louis G.
 - 17 V.S. Louis G.
 - 18 S.S. Bonnard P.
 - 19 D.S. Jeanne
 - 20 M.S. Caroline
 - 21 M.S. Barthel.
 - 22 J.S. Louis ed.
 - 23 V.S. Rose
 - 24 S.S. Armand
 - 25 D.S. Auguste
 - 26 L.S. A.S.J.B.
 - 27 M.S. France
 - 28 M.S. Raymond

- SEPTEMBRE
- 4 h. 17 à 6 h. 02
 - 1 J.S. Gilles
 - 2 V.S. Antonin
 - 3 S.S. Eugène M.
 - 4 D.S. Rosalie
 - 5 L.S. Berth
 - 6 M.S. Héloïse
 - 7 M.S. Claud
 - 8 J.S. Nativité
 - 9 V.S. Dore, évê.
 - 10 S.S. Pulchérie
 - 11 D.S. Alcyon P.
 - 12 L.S. Léonore
 - 13 M.S. Maurille
 - 14 M.S. V. C.
 - 15 J.S. Valérie
 - 16 M.S. Laurette
 - 17 S.S. Lambert
 - 18 D.S. Sophie P.
 - 19 L.S. Lucienne
 - 20 M.S. Estache
 - 21 M.S. Mathieu
 - 22 J.S. Maurice
 - 23 V.S. Caliste
 - 24 S.S. Andoche
 - 25 D.S. Firmin D.
 - 26 L.S. Justine
 - 27 S.S. Louise
 - 28 M.S. Clément
 - 29 J.S. Michel
 - 30 V.S. Jérôme

- OCTOBRE
- 6 h. 0 à 5 h. 38
 - 1 V.S. Henri
 - 2 D.S. Anger M.
 - 3 L.S. Fauste
 - 4 M.S. Fr. A.
 - 5 M.S. Constant
 - 6 D.S. Léonard
 - 7 L.S. Ernest
 - 8 S.S. Auguste
 - 9 M.S. Fanny
 - 10 M.S. Henri ev.
 - 11 L.S. Lydie
 - 12 M.S. Clément P.
 - 13 M.S. Scarpion
 - 14 J.S. Edouard
 - 15 V.S. Caliste
 - 16 S.S. Thérèse
 - 17 M.S. Gail. év.
 - 18 M.S. Jeanne P.
 - 19 M.S. Luc. év. P.
 - 20 M.S. Sacros.
 - 21 V.S. Estache
 - 22 V.S. Zéna
 - 23 S.S. Mathieu
 - 24 D.S. Hilarion
 - 25 S.S. Angélique
 - 26 M.S. Lucien
 - 27 M.S. Sacros.
 - 28 V.S. Alfred
 - 29 S.S. Narcisse
 - 30 L.S. Lucien
 - 31 L.S. Quentin

- NOVEMBRE
- 6 h. 0 à 4 h. 29
 - 1 M.S. François M.
 - 2 M.S. Raphaël
 - 3 J.S. Hubert
 - 4 V.S. Chloé
 - 5 S.S. Théodine
 - 6 D.S. Léonard
 - 7 L.S. Ernest
 - 8 M.S. Héliopol.
 - 9 M.S. Mathieu P.
 - 10 V.S. Martin
 - 11 S.S. René
 - 12 D.S. Irice
 - 13 S.S. Philom.
 - 14 M.S. Eugénie
 - 15 V.S. Lucienne
 - 16 S.S. Estache
 - 17 L.S. Edouard
 - 18 L.S. Jeanne P.
 - 19 V.S. Lucienne
 - 20 S.S. Estache
 - 21 L.S. Jeanne P.
 - 22 M.S. Clément
 - 23 J.S. Flore
 - 24 V.S. Catherine
 - 25 S.S. Hélyette
 - 26 D.S. Avon
 - 27 M.S. Lucienne
 - 28 S.S. Narcisse
 - 29 M.S. Antoine
 - 30 M.S. André

- DÉCEMBRE
- 7 h. 30 à 4 h. 4
 - 1 J.S. Elai M.
 - 2 V.S. Aurélie
 - 3 S.S. Claude
 - 4 D.S. Barbe
 - 5 L.S. Sabas
 - 6 M.S. Nicolas
 - 7 M.S. André M.
 - 8 J.S. Jeanne
 - 9 V.S. Lucienne
 - 10 S.S. Annet
 - 11 D.S. Dancie
 - 12 L.S. Gaston
 - 13 S.S. Lucie
 - 14 M.S. Nic. év.
 - 15 J.S. M. Jeanne P.
 - 16 V.S. Adolphe
 - 17 L.S. Lucien
 - 18 S.S. Lucie
 - 19 L.S. Dorcas
 - 20 M.S. Thérèse
 - 21 M.S. Thomas
 - 22 J.S. Jeanne P.
 - 23 V.S. Victoire G.
 - 24 S.S. Emilien
 - 25 L.S. Jeanne P.
 - 26 S.S. Lucie
 - 27 L.S. Lucie
 - 28 S.S. Lucie
 - 29 S.S. Lucie
 - 30 S.S. Lucie
 - 31 S.S. Lucie



Le Petit Journal agricole. Le Numéro 5.
 Le Petit Journal SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ. 5c le N° en couleur

PRIME. PAPIER D'ARMÉNIE ET PÂTE GLOBE (VOIR AU DOS)