

BULLETIN D'INFORMATION

MARS 1999

N° 18 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Nouvelles de l'aérophilatélie

16ème Rallye Toulouse - St-Louis du Sénégal

Les grands pilotes français: Henri PÉQUET

PAN AMERICAN AIRWAYS - Pacifique Sud

TOKYO - PARIS par Abé & Kawashi

Le petit mot Astro



Henri PÉQUET sur avion SOMMER (peinture de Philippe Mitschké, peintre de l'Air)

Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. 01 34 51 86 33 - Fax: 01 34 51 43 93

Internet : www.latecoere.com

Membre de la

FFAP(Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)

FISA(Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

COMITÉ D'ADMINISTRATION

Composition du Bureau du C.A.F.

Présidente d'Honneur : Madame Marcelle PIERRE.

Président : Gérard COLLOT, rédacteur du *Bulletin d'Information* et responsable du Service Bibliographie. Membre du board of Directors de la FISA. Adresse: 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ.

Vice-présidents : Messieurs Pierre SAULGRAIN, juré international.

Jacques RENAUD, juré national. Conseiller pour les expositions philatéliques. Adresse: 15, rue du Bocage - 92310 SÈVRES.

Secrétaire : Monsieur Pierre LAZUECH, responsable du Service Cessions entre collègues.

Adresse : " Le Sarlat " - 46700 PUY L'EVEQUE.

Secrétaire adjoint : Monsieur Eugène GLEMAREC .

Trésorier: Monsieur René MARÉCHAL. Adresse: 123, Parc des Eaux Vives - 91120 PALAISEAU.

Membre du Bureau : Monsieur Patrice TRZECIAK, responsable du Service Circulations. Adresse: 19, rue Les Montoilles - 25350 MANDEURE.

Comité d'Administration: Raymond BOUYÉ, Alain CORNU, Michel DIMON, Michel de POMPIGNAN.

NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

Exposition au musée de La Poste: "*Un Siècle d'Aviation avec La Poste*"

L'exposition a fermé ses portes le 23 janvier 1999 après 3 semaines de prolongation.

La Direction du Musée de La Poste est très satisfaite de la fréquentation; elle a compté 10 000 visiteurs et en consultant le Livre d'or, on peut constater que les témoignages de satisfaction sont très nombreux. Les conférences, qui sont d'ordinaire un peu boudées, ont amené un large public qui a exprimé, là encore, sa grande satisfaction.

Que tous les participants qui ont contribué à ce succès soient ici vivement remerciés: les membres du C.A.F. qui ont apporté une partie de leur collection, se privant ainsi pendant de nombreux mois de concourir dans d'autres expositions; les conférenciers, historiens de l'Air et de l'Aérophilatélie, qui ont tenu en haleine des salles combles; les Peintres de l'Air qui par leurs oeuvres artistiques ont apporté une note agréable en parfaite harmonie avec les thèmes présentés. Enfin le personnel du Musée de La Poste et plus particulièrement Pascal Rabier, commissaire de l'Exposition, qui se sont surpassés pour faire de ce "*Siècle d'Aviation avec La Poste*" un évènement qui fait date. Un seul regret, il n'y a pas de catalogue de cette exposition. Seule, la partie aérophilatélie a été sous-traitée à l'*Echo de la Timbrologie* qui a réalisé un numéro spécial en octobre 1998. Ce numéro a été très demandé et risque d'être épuisé très rapidement, c'est assez dire que l'Aérophilatélie quand elle est bien présentée, expliquée, commentée peut passionner un large public car en plus de la philatélie, c'est d'abord le témoignage d'une belle aventure humaine.

Exposition PHILEXFRANCE 99 "Mondial du timbre".

L'exposition "*Le Mondial du timbre*" se tiendra au parc des expositions de la Porte de Versailles - hall n°1 du 2 au 11 juillet 1999. Tout laisse croire que l'aérophilatélie sera bien représentée. Les associations philatéliques de niveau national spécialisées, donc le C.A.F., devraient avoir un stand commun de 48 m². Pour tenir ce stand pendant la durée de l'exposition nous rechercherons des bénévoles.

Les membres qui accepteraient de consacrer quelques heures de permanence sur le stand sont les bienvenus. Veuillez vous faire connaître auprès de notre trésorier René Maréchal, 123, Parc des Eaux Vives - 91120 PALAISEAU. Tél. 01 60 10 34 16.

Assemblée Générale Ordinaire

Le C.A.F. tiendra son **Assemblée Générale Ordinaire** dans l'après-midi du dimanche **4 juillet** dans un lieu proche de l'exposition. La convocation sera envoyée début juin. Un déjeuner amical est prévu avant l'A.G.O. La Fédération (F.F.A.P.) aura déjà tenu son assemblée générale les 3 et 4 juillet à Issy-les-Moulineaux.

Presse philatélique

L'Echo de la Timbrologie a édité un numéro spécial consacré à la poste aérienne française en octobre 1998. Dans la préface page 6, une erreur de frappe s'est glissée à la 7ème ligne: il faut lire 12 novembre 1906 et non 1904.

Timbroscopie a consacré 6 numéros à l'histoire de l'Aéropostale (n° janvier, mars, mai, juin, septembre et décembre 1998).

Tour du monde: "Au-delà de Mermoz et Saint-Exupéry".

Le Lieutenant de vaisseau Régis de Lassus, pilote dans l'Aviation Navale, va tenter un tour du monde, seul à bord d'un hydravion monomoteur CESSNA qui aura l'aspect extérieur du LATÉ 28-3 "*Comte de La Vaulx*" de Mermoz. Décollage prévu de la Seine devant la Tour Eiffel le 9 octobre 1999 puis, l'Afrique, l'Amérique du Sud, le Pacifique, l'Inde, Djibouti et retour Toulouse en avril 2000. Cérémonie de clôture le 29 juin 2000 pour le centenaire de la naissance de Saint-Exupéry à Lyon.

Nous allons examiner dans quelle mesure nous pourrions faire transporter du courrier au départ de Paris et de différentes escales.

Réunions amicales

Notre prochaine réunion amicale se tiendra à l'Espace Pierre-Georges Latécoère, 79, avenue Marceau 75016 PARIS le samedi 13 mars à 14h30. Il s'agit de nouveaux locaux aménagés pour des expositions qui sont mis gracieusement à notre disposition par l'Association culturelle P.G. Latécoère. Le Lieutenant de vaisseau Régis de Lassus nous présentera son projet "*Au-delà de Mermoz et Saint-Exupéry*".

Visite du musée de Ver-sur-Mer (Calvados)

Le 1er juillet 1927, le FOKKER "*America*" du commandant Byrd se posait sur la plage de Ver-sur-Mer après avoir traversé l'Atlantique. L'avion a été à moitié immergé par la marée montante mais l'équipage avait été recueilli par les habitants et le sac de courrier (première liaison postale aérienne U.S.A. - France) a été mouillé mais récupéré. Un petit

musée "AMERICA - Gold Beach" a été créé à Ver-sur-Mer par Jean-Pierre Dupont qui en est resté le conservateur et qui invite les membres du C.A.F. à lui faire une visite.

Nous envisageons cette visite le samedi 8 mai prochain; départ de Paris le matin (ou rendez-vous sur place), visite et déjeuner normand. Les personnes intéressées pour participer à cette promenade aérophilatélique sont priées de se faire connaître auprès du président.

Nouvelles adhésions

Depuis le mois de novembre 1998, nous avons le plaisir d'accueillir de nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

N° 776 - Mme Elisabeth KOOIJMAN	Ile-de France
N° 777 - Henri AUBRY	Aquitaine
N° 778 - Dominique TALLET	Aquitaine
N° 779 - Fernand BENEZET	Provence-Alpes-Côte d'Azur
N° 780 - Joseph DAVIO	BELGIQUE
N° 781 - Jean-Jacques BARADA	Languedoc-Roussillon
N° 782 - Frédéric BEGUET	Ile-de-France
N° 783 - Pierre MATIGNON	Aquitaine
N° 784 - Guy BERNARD	Pays-de-la-Loire
N° 785 - Thierry LAVIGNE	Ile-de-France
N° 786 - Jean HOUDRÉ	Champagne-Ardenne
N° 787 - José GILABERT	Pays-de-la-Loire
N° 788 - Daniel SPANO	Ile-de France
N° 789 - Luis Alberto PEREZ VILLAR	ESPAGNE
N° 790 - Yves-Jean GELORMINI	Corse
N° 791 - Philippe POUSSIN	Haute-Normandie
N° 792 - Jacques BENCE	Poitou-Charentes
N° 793 - Michel OMER	Rhône-Alpes
N° 794 - Gilles LAURENT	Ile-de France
N° 795 - Claude COUBRAY	Ile-de France
N° 796 - Frédéric ANGLEVIEL	NOUVELLE-CALÉDONIE
N° 797 - Yves MONIER	Ile-de France
N° 798 - Michael J. BERRY	GRANDE BRETAGNE
N° 799 - Paul HAUSWALD	Centre

Ils nous ont quitté

Henri LEQUIN (C.A.F. 586) et Marcel VIDECOQ (C.A.F. 595) nous ont quitté. Nous adressons nos sincères condoléances à leur famille.

Nous enregistrons également 6 démissions.

FISA

Roland KOHL, président de la Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques depuis 21 ans, vient de se retirer et de prendre une retraite bien méritée. Il a beaucoup fait pour l'aérophilatélie et son dernier livre sur la poste aérienne en Autriche est remarquable par ses détails et ses précisions. Nous souhaitons à Roland Kohl, maintenant dégagé des tâches de président, de continuer à nous communiquer son savoir qui est si vaste.

Nous accueillons très cordialement le nouveau président Kuno SOLLORS et nous pouvons l'assurer de la collaboration active du C.A.F. pour l'aider dans le développement de l'Aérophilatélie par la FISA.

Seizième Rallye aérien Toulouse - Saint-Louis du Sénégal - Toulouse



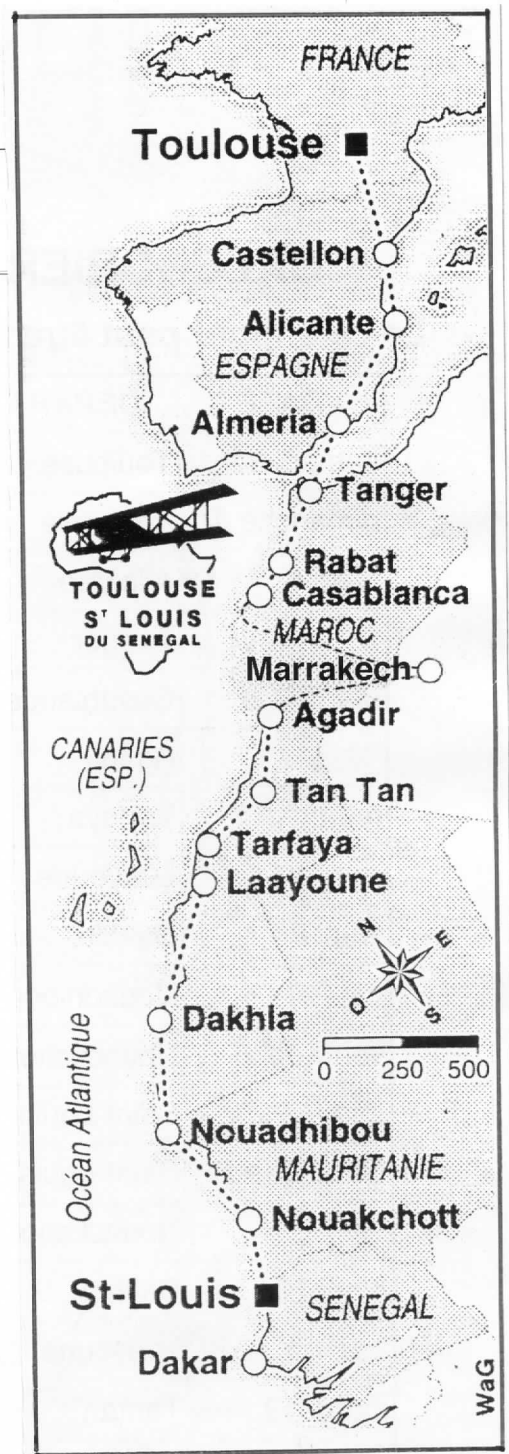
Notre ami Pierre JARRIGE (C.A.F. 745) est un fidèle participant du Rallye Toulouse - St.-Louis et cette année, en plus des multiples tâches à accomplir à chaque escale, il a bien voulu se charger de transporter du courrier pour le C.A.F.. Nous l'en remercions vivement ainsi que le président d'AIR AVENTURES, Eugène BELLET.

Les cartes transportées ont été oblitérées à Castelsarrasin (3 octobre, départ du Challenge Latécoère, première épreuve du Rallye), Tarfaya (5 octobre, ex-Cap Juby), Saint-Louis du Sénégal (10 octobre) et Muret (17 octobre, arrivée du Rallye).

383 cartes, affranchies avec le timbre à 3F du Centenaire de l'AéCF, ont été transportées pour le C.A.F., à savoir:

- *25 BREGUET XIV F-AEIZ, noir et blanc (n°392 à 416),
- *10 BREGUET XIV, bistre,
- *13 BREGUET XIV, noir (Hors Commerce),
- *35 BREGUET XIV F-AECS, noir (n°81 à 115),
- *250 BREGUET XIV, type Centenaire,
- *50 cartes de l'association AIR AVENTURES offerts au C.A.F. pour sa collaboration.

Vous trouverez, joint au présent Bulletin d'Information, une carte postale, type Centenaire, en souvenir de ce Rallye. Elle est offerte gracieusement à tous les membres du C.A.F.



Le Seizième Rallye aérien Toulouse-Saint Louis du Sénégal-Toulouse

L'Aéropostale, ligne aérienne lancée par Pierre-Georges Latécoère en 1918 au départ de Toulouse, a vu les plus grands pilotes affronter le mauvais temps et le relief de l'Espagne, les étendues désertiques du Maroc, de la Mauritanie et du Sénégal et le survol des populations hostiles, sur des avions peu fiables et aux performances modestes. Ce premier tronçon, défriché au prix de la disparition de 120 pilotes et mécaniciens, a été poursuivi ensuite vers le Brésil et toute l'Amérique du Sud

Le rallye Toulouse-Saint Louis du Sénégal-Toulouse, créé par André Sabas en 1984 auquel a succédé le président Eugène Bellet en 1996, s'attache à faire revivre cette fantastique épopée en suivant la trace de la ligne par les étapes prestigieuses qui jalonnent les côtes de l'Espagne et de l'Afrique tout au long d'un trajet aller et retour de 10 000 km, qui représente actuellement le plus grand rallye aérien régulier mondial.

Le Rallye est ouvert à tous les avions d'un poids inférieur à 5 000 kg. Vingt-quatre avions concurrents français et étrangers et cinq avions d'organisation étaient présents au départ de Toulouse le 3 octobre 1998, totalisant environ quatre-vingt personnes. Différentes épreuves sont proposées aux concurrents : Qualité de pilotage, précision d'atterrissage, reconnaissance d'objectifs, questionnaires techniques et historiques, parcours en temps imposés. Les performances des avions n'entrent pas en ligne de compte et tous les concurrents ont des chances égales d'être bien classés. Le Rallye 1998 a eu l'honneur d'être labellisé par l'Aéroclub de France à l'occasion des festivités de son centenaire.

Le rallye part habituellement de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes mais, compte-tenu de la fermeture provisoire pour travaux de cet aérodrome, le rassemblement du 16^{ème} Rallye a été effectué sur l'aérodrome de Castelsarrazin. Une première épreuve, la journée du 3 octobre 1998, s'est terminée sur l'aérodrome mythique de Toulouse-Montaudran (aérodrome privé appartenant à Air France). Le départ de Montraudran pour Alicante, première étape, a eu lieu le 4 octobre.

Chaque concurrent cherche à intéresser des partenaires au déroulement du rallye. Certains s'attachent à faire participer les professeurs et les élèves des écoles et de leurs villes d'origine en leur communiquant au jour le jour un compte-rendu de la progression et en leur rappelant, à chaque étape, les exploits et les drames des équipages de l'Aéropostale qui les ont précédés sur ce trajet. D'autres contribuent à l'oeuvre humanitaire en collectant des médicaments destinés à être remis aux autorités sénégalaises lors de l'arrivée à Saint-Louis-du-Sénégal.

Après avoir survolé cinq pays, admiré des paysages fantastiques, campé à Cap-Juby où plane encore la mémoire de Saint-Exupéry qui y a écrit "Courrier Sud", bivouaqué en plein désert à Nouackchott et être reçu chaleureusement par les populations locales, les participants sont rentrés à Muret, dernière étape, le 17 octobre. Aucun incident n'est venu perturber le déroulement des épreuves et chacun est retourné chez soi chargé de souvenirs et animé d'un seul désir : participer au prochain Rallye. Le vainqueur a été l'équipage toulousain "Alcatel" (sur Piper PA 28), un habitué du Rallye qui n'en est pas à sa première victoire.

Le Dix-septième Rallye se déroulera du 2 au 16 octobre 1999, Le trajet passera, pour la première fois, par Chinguetti, en Mauritanie. L'opération aérophilatélique, conjointe avec le Cercle Aérophilatélique Français, sera reconduite et une nouvelle carte postale, d'après un tableau de Jean-Pierre Condat, sera éditée pour l'occasion.

Tous les renseignements sur ce rallye peuvent être obtenus à l'adresse suivante :

Air Aventures - Aérodrome de Lasbordes - 34, avenue Jean-René Lagasse - 31130 BALMA

Notre adhérent Pierre Jarrige, directeur des vols, adressera avec plaisir une documentation à toutes les personnes intéressées.

Pierre JARRIGE

LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

Henri Péquet

Henri Péquet naît à Braquemont, petit village de l'actuelle Seine Maritime, le 1er février 1888. Après des études primaires, il devient apprenti ajusteur aux usines Renard puis, attiré par l'aviation - ne va-t'il pas assister aux démonstrations de Santos-Dumont à Bagatelle en 1906 - il est embauché aux ateliers Voisin à Boulogne-Billancourt en 1908 et devient le mécano de Sanchez-Besa.

Il voyage alors beaucoup, il accompagne Sanchez-Besa aux meetings aériens de Hambourg et Berlin et trouve que la mécanique c'est bien mais que le pilotage ce serait encore mieux. Le 30 octobre 1909, il prend un avion, fait un petit tour et se pose sans trop de difficultés; la démonstration est faite, il est heureux et continue de voler dès qu'il le peut. En 1910, il participe au meeting de Buenos Aires et, sans pour autant avoir son brevet de pilote, il devient instructeur à Reims. Il est cocasse de constater que certains de ses élèves obtiennent le brevet convoité avant leur instructeur. Enfin, le 10 juin 1910, sur avion Voisin, il passe les épreuves imposées et obtient le brevet N°80 (1).

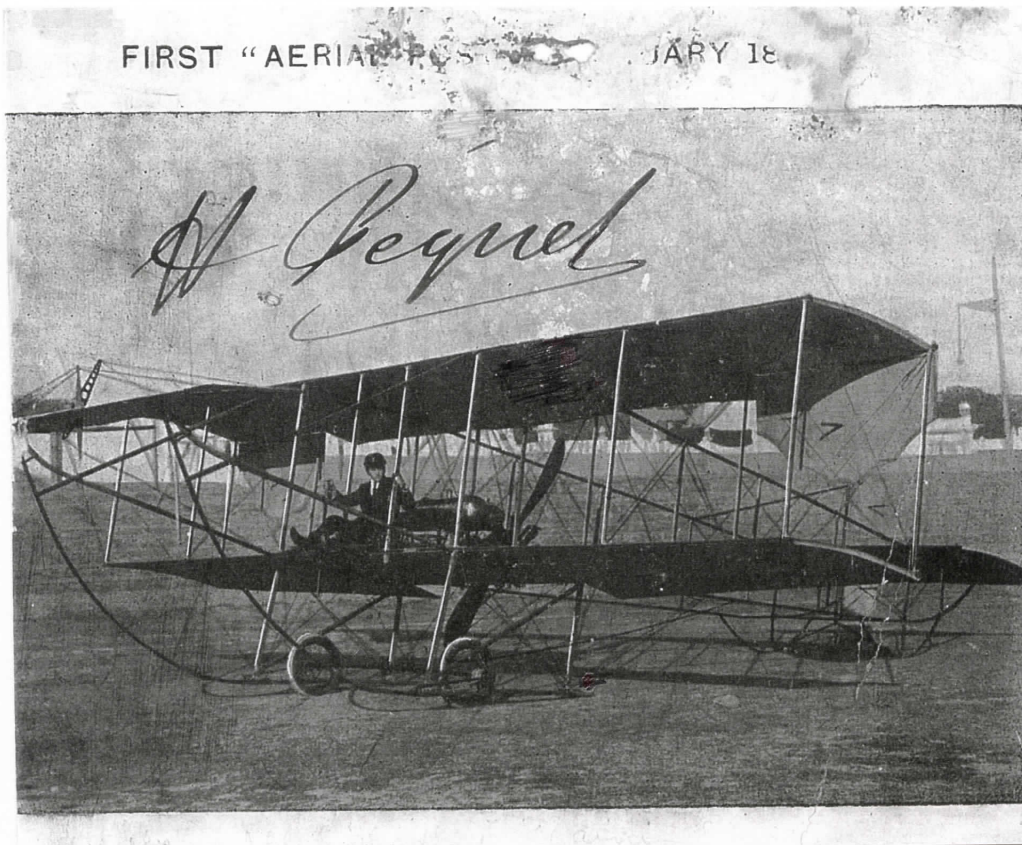
Fin 1910, il signe un contrat avec la Humber Company située à Coventry, près de Birmingham. Cette compagnie, jusqu'alors fabricant de voitures automobiles, vient d'être pressentie pour faire des démonstrations aériennes en Inde lors de la Foire industrielle et agricole d'Allahabad. Sous la responsabilité du Captain Walter George Windham, une équipe de 4 personnes est constituée: un pilote anglais, Keith Davies accompagné de son mécanicien Mr. Haffkin et Henri Péquet avec son mécanicien Mr. Billon. Un BLÉRIOT XI, type traversée de la Manche, monoplane, monoplace, moteur Anzani de 25 ch. sera piloté par K. Davies et un SOMMER, biplane, biplace, moteur rotatif Gnome de 50 ch. est attribué à Henri Péquet. La mission s'embarque à bord du "*SS Persia*" à destination de Bombay où elle arrive 15 jours plus tard puis le train transporte hommes et matériel jusqu'à Allahabad.

La mission s'installe près du Fort d'Akbar, non loin du terrain de polo qui fera office de terrain d'aviation. Le 5 décembre, les éléments des avions sont enfin sortis des caisses et assemblés. Cinq jours plus tard, le samedi matin 10 décembre, K. Davies aux commandes du BLÉRIOT XI décolle et fait plusieurs tours au-dessus du terrain de polo à très basse altitude devenant ainsi le premier aviateur à avoir survolé l'Asie (2). L'avion d'Henri Péquet est prêt dès le lendemain et il peut, lui aussi, voler dans le ciel d'Asie en ce dimanche 11 décembre 1910.

Peu après leur arrivée à Allahabad, le Captain W.G. Windham eut la chance de rencontrer le receveur en chef de la Poste, Sir Geoffrey Clarke (Postmaster of the United Provinces) qui eut l'idée, pour impressionner les foules, de faire transporter du courrier par avion. Jusqu'ici, les "aéroplanes" faisaient surtout des démonstrations en un lieu déterminé mais pas encore des liaisons ville à ville; enfin, puisque Louis Blériot avait fait Calais - Douvres en juillet 1909 pourquoi ne pas faire un petit saut de puce en Inde en transportant du courrier, LE PREMIER COURRIER PAR AVION AU MONDE!



Une des (1500?) lettres transportées lors du vol historique d'Henri Péquet.
 Le timbre de 6 annas est oblitéré par un cachet de couleur majenta représentant le profil de l'avion SOMMER survolant un relief assez vallonné. (Notons cependant que la région entre Allahabad et Naini est absolument plate).



Une des 40 cartes postales transportées par Henri Péquet.
 Le pilote est installé sur son biplan SOMMER.
 Carte signée par Henri Péquet. Au verso, timbre de 1/2 anna oblitéré par le cachet spécial.



BLÉRIOT XI de la HUMBER Cy. sur le terrain de polo d'Allahabad.



Henri Péquet (à gauche) en Russie pendant l'hiver 1914/15 devant un MORANE SAULNIER équipé de skis. Henri Péquet a formé 200 pilotes dont Boris Rossinsky (à droite) qui deviendra le premier ministre de l'Air des Soviets.

L'organisation postale prend quelques semaines et le 18 février 1911, Henri Péquet sur son avion SOMMER, chargé des 15 kg de ce courrier historique (3), arrive à décoller du terrain de polo d'Allahabad à demi envahi par les buffles et la foule indisciplinée et curieuse. La destination est Naini, une jonction ferroviaire située à 10 km environ d'Allahabad. Henri Péquet nous raconte (4):

"Il faisait beau, sinon nous n'aurions pas volé; il n'y avait pas de planche de bord à cette époque et pour tout instrument je n'avais que ma montre au poignet et un altimètre fixé sur le genou. Pour rallier la forteresse de Naini, il fallait passer la Jamuna, un affluent du Gange, large de 400 mètres, aussitôt après le décollage et je n'étais pas très rassuré, non pas par le bain éventuel mais parce qu'il y avait des crocodiles! Enfin, tout s'est bien passé, le terrain était plat, j'ai survolé la route forestière à 40 ou 50 mètres d'altitude et j'atterrissais à Naini Junction après 27 minutes de vol où je remettais le sac de courrier à un fonctionnaire des Postes. Dans ce courrier, il y avait des lettres pour le roi d'Angleterre, le roi d'Italie, le roi des Belges, la reine de Hollande et beaucoup de très hautes personnalités."

Paré du titre de Premier postier aérien au monde, Henri Péquet rentre en France, passe son brevet de pilote militaire (n°157) et devient instructeur chez Morane Saulnier en 1913. Pendant la durée de la guerre, il est détaché en Russie en qualité d'instructeur sur Morane. Après l'Armistice et jusqu'à 1927, il occupe divers emplois en dehors de l'aviation puis devient chef pilote à la C.A.F. (Compagnie Aérienne Française) et chef pilote chez Morane-Saulnier. De 1930 à 1943, il est chef pilote de l'Aéro-Club de Vichy. Dans cette période difficile, sa femme est arrêtée par la Gestapo le 22 avril 1943 et est déportée à Ravensbrück. Après la Libération, il prend sa retraite en 1953. Il totalise alors plus de 10000 heures de vol. Il s'éteint à Vichy le 13 mars 1974.

Gérard COLLOT

(1) Les premiers brevets furent décernés en janvier 1909 (N°1 Louis Blériot). Les épreuves pour obtenir le brevet de pilote étaient contrôlées par une commission de l'Aéro-Club de France. Le nouveau règlement mis en application à partir du 1er janvier 1910 demandait au candidat de faire 3 circuits fermés de 5 km chacun avec arrêt du moteur à chaque tour plus un atterrissage de précision (150 m. de tolérance).

(2) Le même jour, 10 décembre 1910, Van den Born, pilote belge, fait un vol au-dessus de Saïgon à bord d'un avion Farman de sa fabrication baptisé "Wanda", prénom de la fille du Gouverneur général de l'Indochine. L'histoire ne dit pas si le vol a eu lieu le matin ou l'après-midi et encore faudrait-il tenir compte du décalage horaire (2 heures environ) entre l'Indochine et l'Inde. Admettons cependant que K. Davies fut le premier.

(3) Ce sac postal de 15 kg. était supposé contenir 6000 lettres et 40 cartes postales spéciales représentant H. Péquet sur son avion. Si on admet un poids moyen de 10 g. pour une lettre, cela ne ferait que 1500 plis ou cartes.

(4) Extrait d'un enregistrement sonore effectué en novembre 1972 par Edmond Petit, alors Conservateur du Musée AIR FRANCE.

Références:

Edmond Petit - Le livre contemporain, 1960 (p.p. 116 à 118) - Presses de la Cité.

Edmond Petit - enregistrement sonore d'une interview d'Henri Péquet.

H.P. Mama - Granddaddy of all airmail flights.

Credit photos et collections

Collections privées.

Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**

Premières liaisons transpacifiques par la PAN AMERICAN AIRWAYS San Francisco - Nouméa - Auckland

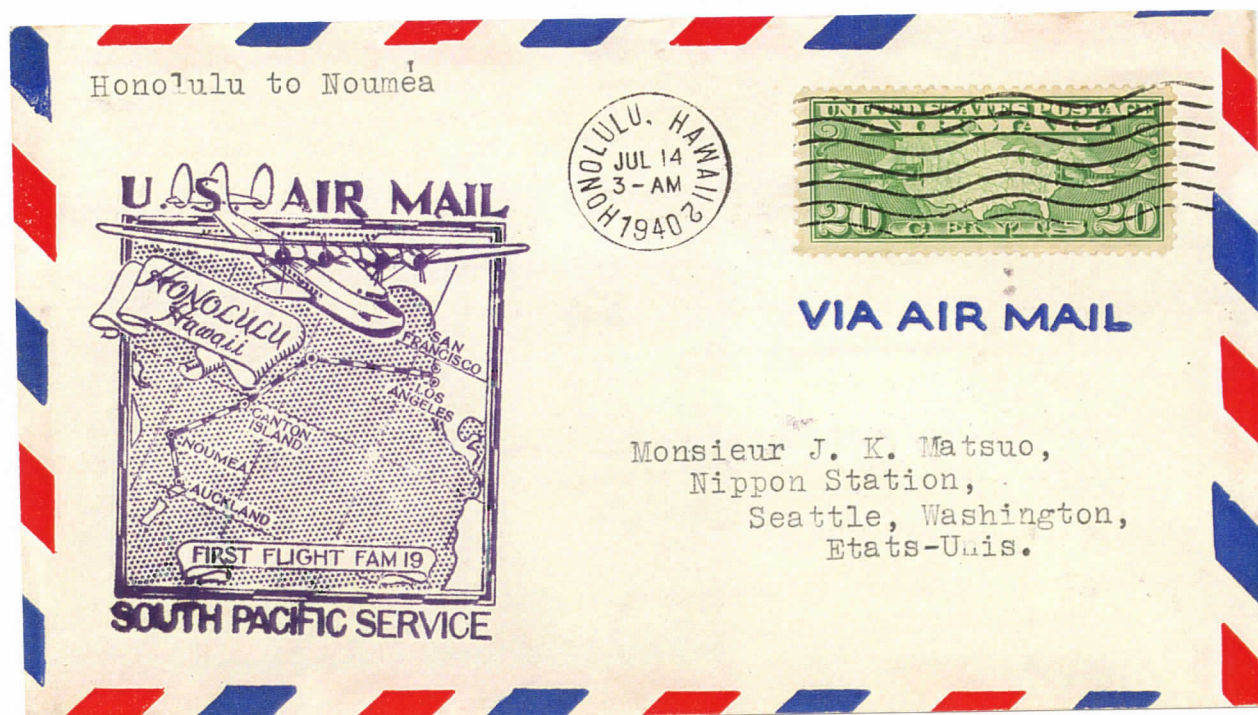
La Pan American Airways, créée le 14 mars 1927, s'impose en moins de 4 ans en Amérique du Sud sous la conduite de son dynamique président Juan Trippe puis, au début des années 30, elle envisage d'étendre son réseau sur le Pacifique. De juin à novembre 1935, des vols de reconnaissance au départ de San Francisco rallient Honolulu puis, Midway, Wake, Guam et Manille (Philippines). La P.A.A. obtient son contrat postal transpacifique F.A.M.14 (Foreign Air Mail act) et les premiers passagers sont transportés dès octobre 1936. En avril 1937, Hong Kong, jusqu'alors jalousement tenue à l'écart par le Couronne britannique, est enfin raccordée à la liaison transpacifique de la P.A.A.

Après le Pacifique Nord, la P.A.A. pense à une liaison vers la Nouvelle Zélande via Honolulu, l'île de Canton et Nouméa. C'est ainsi que le 28 août 1939, les habitants de Nouméa peuvent voir amerrir l'hydravion géant de la P.A.A., le BOEING 314 "*California Clipper*", sur la base aménagée de Nouville. Mais ce n'est qu'un vol de reconnaissance; un second sera fait en novembre et le service régulier (contrat postal F.A.M.19) sera ouvert en juillet 1940. Les distances à couvrir sont très importantes:

- San Francisco - Honolulu 4120 km
- Honolulu - Canton island 3078 km
- Canton island - Nouméa 3200 km
- Nouméa - Auckland 1808 km

Le BOEING 314 NC 18602 "*California Clipper*", appareil de 32 mètres de long, 46 mètres d'envergure et d'un poids de 37 tonnes, était capable de transporter 34 passagers confortablement installés dans des sièges couchettes à 225 km/h sur 5600 km.

Gérard COLLOT



HONOLULU - NOUMÉA: ouverture du service ALLER, dép. Honolulu 14/7/40, arr. Nouméa 16/7/40



Carte postale de l'hydravion BOEING 314 NC 18602 "California Clipper",
AUCKLAND-HONOLULU: ouverture du service RETOUR, dép. Auckland 19/7/40, arr. Honolulu 22/7/40



NOUMÉA-LONDON: ouverture du service RETOUR, dép. Nouméa 21/7/40, arr. San Francisco 24/7/40
Correspondance censurée: PC 90 **OPENED BY EXAMINER 5218**

TOKYO - PARIS par ABÉ & KAWASHI
du 25 juillet au 28 septembre 1925

En 1925, le Japon avait déjà reçu un certain nombre de visites de la part d'aviateurs occidentaux. Les premiers en date furent les Italiens Arturo Ferrarin et Guido Masiero qui posaient leur deux ANSALDO S.V.A. 10 à Tokyo le 31 mai 1920. Sur la flotte des onze appareils partis de Rome 108 jours auparavant, ils étaient les seuls à avoir réussi.

Quatre ans plus tard ce furent trois hydravions américains DOUGLAS DT2 pilotés par Smith, Wade et Nelson qui, partis de Seattle le 6 avril 1924, se posaient sur le lac Kasomigaura le 22 mai après avoir contourné le Pacifique.

Le 9 juin 1924, c'est Pelletier Doisy et son mécanicien Besin qui arrivaient dans la capitale nipponne à bord d'un BREGUET 14. Cet avion n'avait pas fait le voyage complet depuis Paris mais avait été prêté par l'Aviation militaire chinoise. En effet, partis de Paris le 24 avril à bord d'un BREGUET 19 équipé d'un moteur Lorraine de 400 ch., les deux aviateurs français avaient brisé leur appareil à Shanghai dans un fossé plein d'eau qui traversait le terrain de golf utilisé comme piste d'aviation.

Puis, des équipages anglais, argentins et à nouveau italiens (de Pinedo arrivera à Tokyo le 28 septembre 1925) se rendirent dans l'Empire du Soleil Levant. Le grand journal japonais *Asahi Shimbun* prend alors l'initiative d'organiser un voyage Tokyo - Paris.

Deux avions BREGUET 19, moteur Lorraine de 400 ch., les mêmes que celui utilisé par Pelletier Doisy, sont achetés par souscription publique.

L'expédition est placée sous les ordres du capitaine Hiroshi Abé (avion J-KIKU), considéré alors comme le pilote le plus célèbre du Japon. Il a appris à piloter en France et a participé à la Grande Guerre côté français. Il est accompagné du mécanicien Schunichiro Shinohara. Le second appareil (J-KIRI) est piloté par le lieutenant Kazuhiko Kawashi, pilote titulaire du service régulier Tokyo - Osaka de la société *Asahi*. Il est accompagné du mécanicien Shohei Katagiri.

Le samedi 25 juillet, devant plus de 300 000 personnes, en présence du Prince impérial et de tous les ambassadeurs résidants à Tokyo, les deux BREGUET décollent escortés par une vingtaine d'avions.

Ils font de petites étapes et ménagent leurs appareils. Le 30 juillet, ils sont à Kharbin en Mandchourie où ils restent bloqués pendant 3 jours à cause d'une tempête.

Ils traversent la steppe sibérienne en se repérant sur la voie du transsibérien et arrivent à Novonikolaïevsk (aujourd'hui Novosibirsk) puis à Kougan le 16 août. Devant eux se dressent les monts d'Oural qui étalent sur plus de 250 km leurs sommets approchant les 2000 mètres. Cet obstacle est franchi sans difficulté et, passant par Kazan, ils arrivent à Moscou le 23 août.

Abé et Kawashi venaient de parcourir plus de 10 000 km. en 30 jours sans ennui mécanique majeur (heureusement car aucun matériel de rechange n'avait été déposé au préalable aux escales) et pensaient bien arriver à Paris en quelques jours mais ils ne savaient pas encore que les difficultés administratives des autorités soviétiques étaient un

obstacle plus difficile à franchir que l'Oural. Ils leur faudra 3 semaines et un voyage à Kharkov avant de reprendre leur cap vers l'ouest. Abé arrive à Berlin le 17 septembre et Kawashi le 18 seulement, ayant dû retourner à son point de départ à cause du mauvais temps. Le voyage arrive à son terme: le 26 ils atterrissent à Strasbourg, accompagnés par les avions du 2ème régiment de Strasbourg, venus à leur rencontre. Le 28, ils survolent le Bourget accompagnés d'une escadrille de BREGUET 19 du 34ème régiment d'aviation .

A leur atterrissage , ils sont accueillis par la colonie japonaise de Paris qui entoure le vicomte Ishi et la princesse Asaka, soeur de l'Empereur, le général Shioden et sa fille vêtue du costume national et le correspondant de l'*Asahi* à Paris. Du côté français, étaient présents: le sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, Laurent-Eynac, les généraux Dumenil et Niessel, le comte de La Vaulx, représentant l'Aéro-Club de France, Louis Paulhan et Jacques de Marcillac.

Le capitaine Abé, dans un excellent français, répond aux paroles de bienvenue prononcées par Laurent-Eynac et la réception se termine par un toast.

Kawashi recevra la Légion d'honneur et Abé, déjà chevalier depuis la Grande Guerre, se verra décerner la rosette.

Gérard COLLOT

Références:

- Le Premier Tokyo - Paris * Edmond Petit. Forces Aériennes Françaises n°243, janv. 1968.
- Informations communiquées par Shinji Nakano, notre membre C.A.F. n°728.

Credit photo et illustrations

- Xavier LE CALVE + collections particulières

Tableau de marche

25 juillet	Tokyo - Osaka	450 km
27 juillet	Osaka - Nagasaki	520 km
28 juillet	Nagasaki - Heidjo	850 km
30 juillet	Heidjo - Kharbin	900 km
3 août	Kharbin - Tchita	1350 km
7 août	Tchita - Oudinsk	250 km
8 août	Oudinsk - Irkoutsk	450 km
10 août	Irkoutsk - Krasnoïarsk	1350 km
13 août	Krasnoïarsk - Atchinsk	650 km
14 août	Atchinsk - Novonikolaïevsk	500 km
16 août	Novonikolaïevsk - Kourgan	1180 km
20 août	Kourgan - L'Oural - Kazan	1200 km
23 août	Kazan - Moscou	750 km
.....	<i>Voyage imposé en U.R.S.S.</i>	<i>3000 km</i>
15 septembre	Moscou - Koenisberg	1250 km
17 et 18 septembre	Koenisberg - Berlin (17 Abé, 18 Kawashi)	1150 km
26 septembre	Berlin - Strasbourg	900 km
28 septembre	Strasbourg - Paris	430 km
	TOTAL (<i>hors voyage imposé en U.R.S.S.</i>)	14130 km



Réception des aviateurs japonais au Bourget le 28 septembre 1925.
Avion J-KIRI,
à bord: Kawashi (pilote) et Katagiri.

Un des 82 plis transportés par Abé et Kawashi.

Timbre de 1/2 Sn, oblitéré TOKYO OSAKA ASAHI 25-7-1925 et grande griffe illustrée circulaire rouge signifiant: "Visite officielle aérienne - journal Asahi Shinbun".

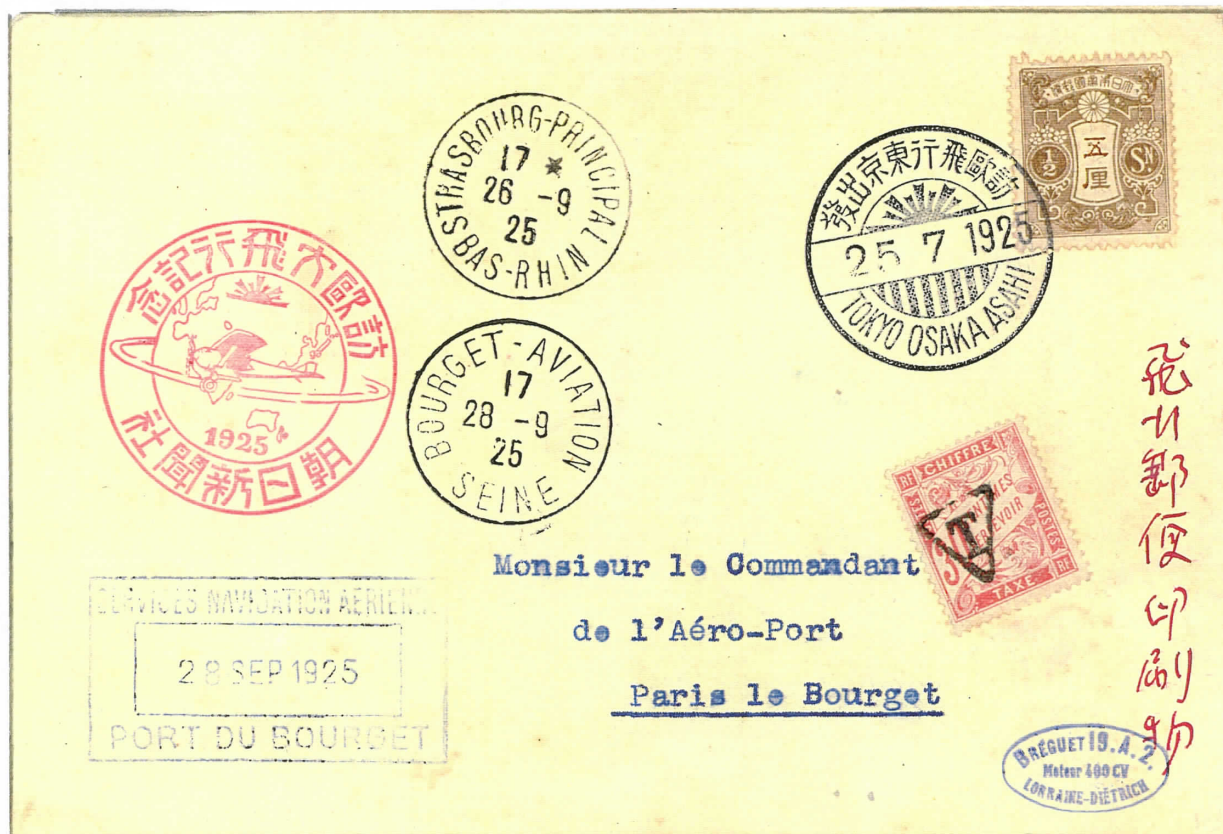
Transit Strasbourg (26/9/25-17h.),
arrivée Le Bourget Aviation (28/9/25-17h.),

cachet rectangulaire bleu des Services de la Navigation Aérienne 28 SEP 1925, pli taxé à 30 centimes à l'arrivée.

L'annotation manuscrite en japonais en bas à droite signifie: "courrier aéropostal tarif imprimé".

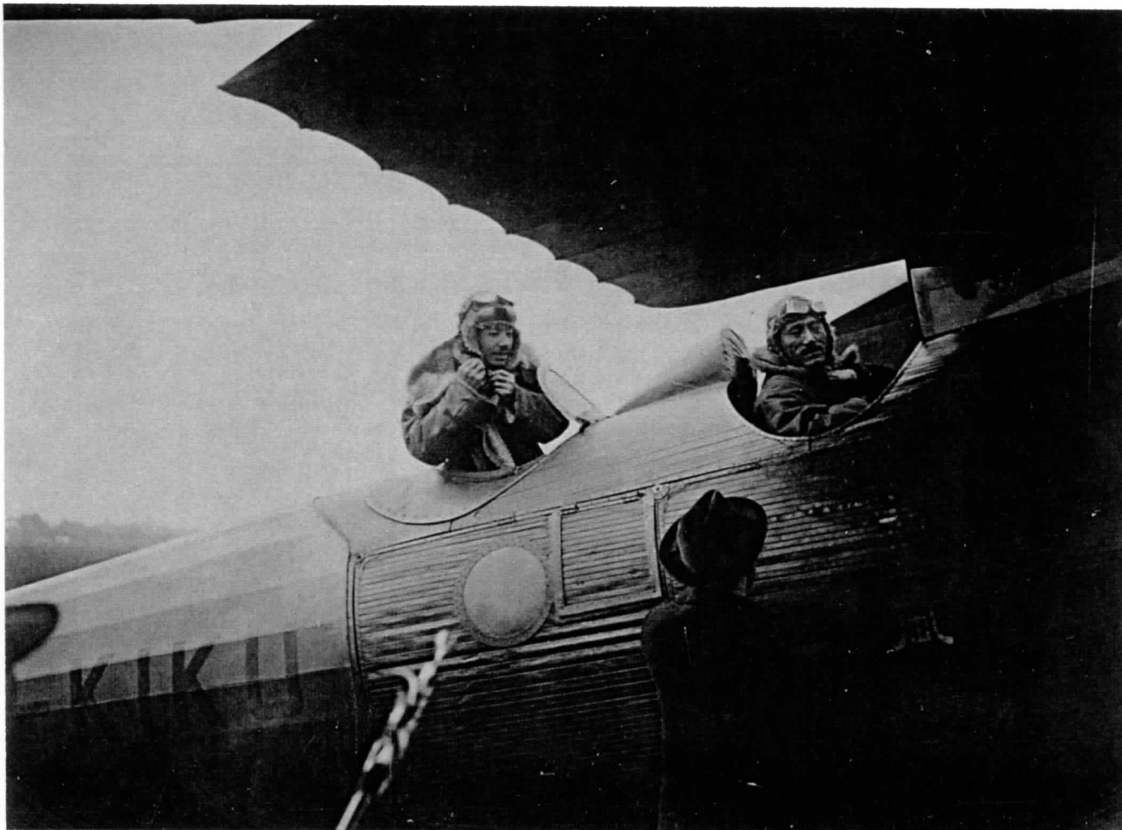
Il y a eu 72 plis affranchis au tarif "imprimé" (1/2 Sen), sur ce nombre, 9 ont été taxés à 10 centimes, 7 à 20 c. et 5 à 30c.

Dix plis, affranchis au tarif lettre (10 Sens) ne seront pas taxés.





Abé et Shinohara



Abé et Shinohara à bord du BREQUET 19 J-KIKU