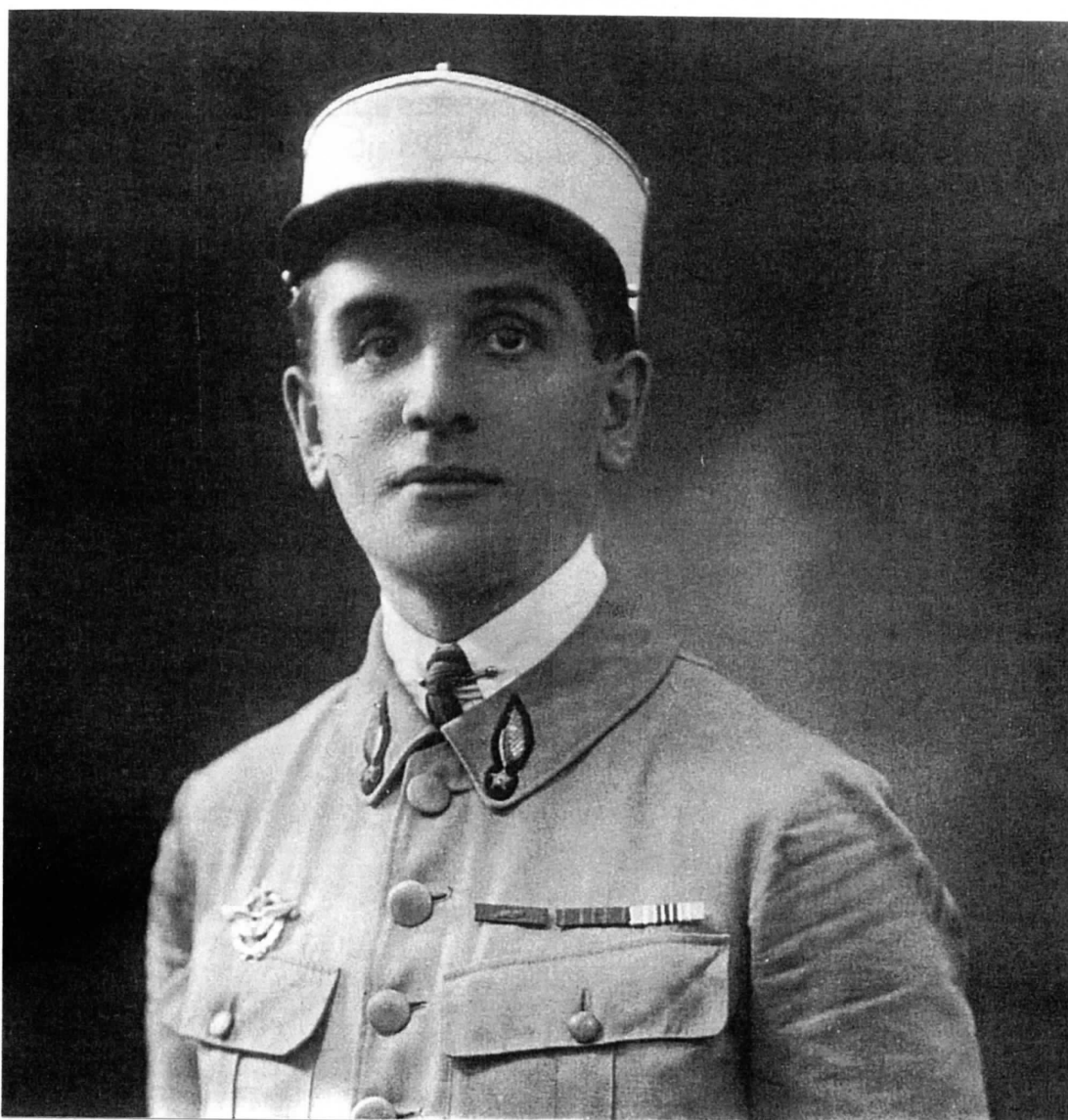


Cercle Aérophilatélique Français

SUPPLEMENT AU BULLETIN D'INFORMATION N°22 - JUILLET 2000

Paris – Le Mans – Saint-Nazaire 1918-1919



Adjudant Joseph HOUSSAIS, pilote de l'avion LETORD de la première liaison aéro postale

Paris – Le Mans – Saint-Nazaire

Liaisons postales militaires Paris – Le Mans – Saint-Nazaire 1918-1919

Alain CORNU

Préparatifs

Pendant la guerre 14-18, les militaires transportent du courrier pour les besoins du service en dehors de toute administration postale. Avant même la fin des hostilités, ils transportent occasionnellement du courrier de ville à ville par voie aérienne avec l'accord des P.T.T. comme sur Paris – Lille ou Nice – Calvi, mais la première ligne aéro postale militaire vraiment organisée et ayant eu une existence de près d'un an est : Paris - Le Mans - Saint-Nazaire.

Cette première liaison aéro postale de la ligne Paris (Le Bourget) - Saint-Nazaire (Escoublac) du 17 août 1918 est bien connue des aérophilatélistes ; un timbre a même été émis en 1968 pour en commémorer le cinquantième.

Ce que certains collectionneurs connaissent moins c'est que cette liaison postale par la voie des airs a été mise en place pour acheminer le courrier militaire du très important corps expéditionnaire américain (plus de 20 divisions) dont les arrières étaient stationnés en France, en particulier, au Mans et à Saint-Nazaire.

La décision de créer cette ligne date du 8 mars 1918 mais la mise en place des moyens nécessaires: avions réformés des escadrilles et personnel vont demander quelques mois.

Ce sont des appareils LETORD, biplans, bimoteurs, triplaces, équipés de moteurs de 160ch. qui seront affectés aux premières liaisons. Le journal Le Matin du 17/8/1918 souligne : *»les avions qui, quoique d'excellente fabrication et tout à fait propres à l'emploi auquel on les destine, datent déjà et ne peuvent plus être utilisés par l'aviation militaire en raison des progrès incessants de cette dernière et de ses perfectionnements chaque jour. »*

Après l'armistice, de nombreux appareils plus récents et performants deviennent disponibles et c'est le BREGUET XIV, biplan, monomoteur Renault de 300 ch. qui est adopté à partir du 14 décembre 1918.

Le personnel est choisi parmi les sous-officiers et soldats, blessés de guerre ou évadés, ainsi que parmi les spécialistes affectés aux écoles d'aviation : l'adjudant pilote Joseph Houssais, (et ancien postier à Saint-Nazaire), l'adjudant pilote Biagionni, le sergent aviateur Vancaudenberg, les mécaniciens Cressent et Duceau. Le pilote Lorgnat et le mécanicien Devienne ont également participé aux premiers vols.

Premiers vols

Avant l'inauguration officielle de la ligne, un vol de reconnaissance Paris – Saint-Nazaire aller et retour a été effectué les 14 et 16 août 1918 avec deux avions LETORD. Les équipages étaient constitués d'une part : de l'adjudant Joseph Houssais, pilote et du mécanicien Cressent, d'autre part de l'adjudant pilote Biagionni, du sergent aviateur Vancaudenberg et du mécanicien Duceau. Dans Le Petit Journal du dimanche 18 août 1918,

Houssais commente son vol de reconnaissance : *»Je suis parti le 14 août et, en faisant l'escale réglementaire au Mans, j'ai mis 5 heures de Paris à Saint-Nazaire alors que le train en met près de dix et, pour le retour sans escale, je n'ai mis que 3h.20. »*

Le 17 août, jour du vol inaugural, deux avions LETORD 4 AB sont alignés, prêts à partir du terrain du Bourget . Le n°832 est piloté par l'adjudant Joseph Houssais, accompagné du mécanicien Cressent. Il transporte un sac de 15kg contenant environ 500 plis pour Saint-Nazaire, 1000 pour Le Mans et 70 cartes postales. Le n°834, appareil accompagnateur et de secours en cas de panne, est piloté par l'adjudant Biagionni. A bord, prennent place le sergent aviateur Vancaudenberg. et le mécanicien Duceau. Les deux avions décollent vers 15h.15 en présence de Mr. Clémentel, Ministre du Commerce et de l'Industrie et de nombreuses personnalités.(*)

A l'atterrissage au Mans (Pontlieu), l'adjudant Houssais, casse l'hélice de son appareil. Le sac de courrier est alors transféré sur l'avion d'accompagnement de Vancaudenberg qui poursuit son vol jusqu'à Saint-Nazaire. L'atterrissage a lieu à 20h.30 sur l'aérodrome d'Escoublac.

Le vol retour est effectué le 19 août par les mêmes appareils.

Le deuxième voyage Paris–Saint-Nazaire (20/8/18) est interrompu à Combs-la-Ville. L'avion postal, toujours un LETORD, piloté par Lorgnat doit faire un atterrissage forcé en campagne suite à une erreur de navigation. Le courrier est alors acheminé par le train.

Le 22 octobre, une panne de moteur oblige le pilote à faire un atterrissage en campagne à Fresnay-sur-Sarthe. Après dépannage de l'avion, le courrier arrivera à Saint-Nazaire le lendemain.

Organisation postale

L'armée américaine, qui avait un centre de stockage des fournitures militaires à Saint-Nazaire, ouvre un bureau postal du 10/7/17 au 24/10/19. C'était l'APO(**) 701.

Le Mans était à la fois le dépôt central des munitions de l'Armée américaine et le cantonnement de la 83^{ème} division d'infanterie. Le bureau postal fut ouvert du 21/8/18 au 9/7/19. C'était l'APO(**) 762.

Le bureau postal de Paris (APO 702) a été ouvert du 16/7/17 au 22/10/19.

Les sacs postaux plombés contenant le courrier américain (en franchise militaire) étaient confiés à l'avion à Saint-Nazaire ou au Mans puis remis à un véhicule de l'ambassade à l'arrivée au Bourget.

Avant l'instauration du service postal aérien, le courrier empruntait la ligne de chemin de fer Saint-Nazaire–Nantes–Angers–Le Mans–Paris. La mise en place de la liaison aérienne était censée apporter un gain de 5 heures par rapport à l'acheminement ferroviaire (5h au lieu de 10 h).

A partir du 4 octobre 1918, de nouveaux pilotes sont affectés à la ligne. Ils sont répartis en deux équipes : une équipe sur Paris – Le Mans et l'autre sur Le Mans – Saint-Nazaire, les sacs de courrier étant échangés à l'escale du Mans .

Dans les mois qui suivent l'armistice, les troupes américaines quittent progressivement la France ; la ligne postale aérienne Paris – Saint-Nazaire est moins utilisée et semble avoir cessé son activité le 29 juillet 1919. Les bureaux APO sont définitivement fermés le 24 octobre 1919.

Entre le 17 août 1918 et le 10 janvier 1919, première période d'exploitation avant un arrêt hivernal, 65 parcours complets ont été effectués. Les liaisons aériennes ont été notées aux dates suivantes (***) :

Les 19, 23 et 28 août ; les 2, 4, 7, 14, 15, 16, 17, 20, 23, 24, 26, 27 et 30 septembre ; les 4, 5, 9, 14, 15, 16, 18, 23, 25, 29 et 30 octobre ; les 4, 5, 9, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 22, 23 et 27 novembre ; les 9, 13, 16, 17, 20, 21, 23, 25 et 26 décembre ; les 2, 6, 7, 8, 9 et 10 janvier 1919.

Après une interruption de quelques semaines, les vols reprennent le 2 mars et se terminent fin juillet 1919. Au total, pendant l'année d'exploitation, 158 rotations complètes ont pu être effectuées.

La quantité de courrier transporté n'est pas connue mais elle a sans doute été très importante. En supposant une charge de 10kg de poste à chaque vol, cela ferait au total environ 158 000 lettres de 10 g. Il y en a eu beaucoup de détruites mais il n'est pas impossible d'en trouver quelques unes dans des boîtes à 10F car elles n'attirent pas particulièrement l'attention.

(*) le Ministre était accompagné des personnalités suivantes :

MM. d'Aubigny, président de la Commission interministérielle d'Aéronautique civile,
 Mr Etienne Lamy, secrétaire perpétuel de l'Académie Française,
 Mr. Pasquet, secrétaire général du ministère des Postes,
 Mr. Marin, rapporteur général du budget,
 Mr. Pierre-Etienne Flandin, député,
 Mr. Amiard, président de la Commission des Postes de la Chambre,
 Mr. Esnault-Pelterie, président de la Chambre syndicale de l'Aéronautique,
 Mr. Brouin, sous-directeur de l'exploitation postale,
 Mr. le colonel Renard,
 Mr. le lieutenant-colonel Ferrus, directeur de la section automobile,
 Mr. Le commandant d'Aiguillon, chef des services aériens postaux,
 Mr. Besançon, secrétaire général de l'Aéro-Club de France,
 Mr. Fromageot, juriconsulte du ministère des Affaires étrangères,
 Mr. Ferrière, directeur des postes de la Seine,
 Mr. Brouillard, etc...

Nous donnons cette liste, aussi complète que possible, car certaines cartes postales ont pu être signées par une de ces personnalités.

(**) APO = American Post Office

(***) Archives du Service Historique de l'Armée de l'Air consultées par Vital Ferry (CAF 737).

COURRIER TRANSPORTE**Vols de reconnaissance**

Paris – Saint-Nazaire le 14/8/18. Courrier ?

Saint-Nazaire – Paris le 16/8/18. Cachet linéaire d'Escoublac, arrivée Le Bourget 16/8/18.

Quantité transportée certainement très faible.

Premier vol aller

17/8/1918. Oblit. départ PARIS AVIATION 17/8/18 – 15h.10, arrivée ST. NAZAIRE 17/8/18 – 21h.

Paris – Saint-Nazaire, étiquette PAR AVION noir sur fond rouge,

Paris – Le Mans, étiquette PAR AVION noir sur fond rouge,

Paris – Saint-Nazaire, sans oblitération de départ, étiquette PAR AVION noir sur fond rouge,

Paris – Le Mans, courrier privé,

Paris – Le Mans – Saint-Nazaire, cachet linéaire d'Escoublac.

Nous reproduisons ci-après un commentaire de Frank Muller de l'Académie d'Aérophilatélie tiré de : AVION-CONSTELLATION de juin-juillet 1948.

« Il est évident que l'Administration postale n'a pas voulu laisser partir un avion , à elle prêté, sans l'utiliser au maximum. Tout le courrier à destination de la Loire-Inférieure ou de la région, prêt au départ par les voies normales, avait été collecté dans divers bureaux mais, démunis de toute marque spéciale, il n'a été gardé en aucune façon par les destinataires ; à l'heure actuelle on ne connaît qu'une seule et unique lettre de ce courrier, laquelle est dans l'album d'un collectionneur parisien, Mr. Gavard, tout comme on ne connaît qu'une seule carte du vol retour, dont l'heureux possesseur est Mr. Pierrat. Force nous est de parler du courrier spécial dont il est fait mention au début de cet article.

*Une cinquantaine de cartes postales portant, côté adresse, la mention imprimée »Chambre des Députés « et quelques lettres officielles ont été postées sur le terrain, soit par Mr. D'Aubigny, soit par Mr. D'Aiguillon ou quelques parlementaires présents, et oblitérés de la main même de Mr. Clémentel. La plupart de ces documents ont reçu l'empreinte, en rouge ou en violet du cachet de la Commission interministérielle de l'Aéronautique civile. En cours de route (au Mans) ou à l'arrivée (Escoublac) quelques uns ont été agrémentés des cachets violets réservés aux feuilles de route et reproduits ci-après. Il s'agit là d'une simple complaisance, rappelons-le, et le courrier spécial en question ne doit porter, en principe, qu'une étiquette noire sur rouge « **Par Avion** » à encadrement non ombré (n°1 du catalogue Muller).*

Aéro Gare
du
MANS

Par Avion

Aéro Gare
D'ESCOUBLAC

Le cachet de départ du 17-8-18 PARIS AVIATION et le cachet d'arrivée à ST. NAZAIRE LOIRE-INFRE 21 17-8 18 sans aucune rature ni surcharge. Une vingtaine de cartes postales, répondant aux mêmes caractéristiques, ont été transportées également, mais n'ont pas reçu le cachet départ ; elles sont munies seulement de l'étiquette n°1, d'un timbre-poste vierge et du cachet d'arrivée de St-Nazaire.*

Passons maintenant aux fausses cartes qui pullulent :

- 1) aucune n'est sur carte « Chambre des Députés »,*
- 2) toutes sont de fabrication ultérieure à 1918,*
- 3) elles portent une fausse étiquette n°1,*
- 4) un faux cachet violet 2 lignes : LIGNE POSTALE AÉRIENNE (sur les authentiques : St-NAZAIRE ; sur les fausses : St-NAZAIRE avec un petit t),*
- 5) un faux cachet violet d'aérogare,*
- 6) un faux cachet « PARIS AVIATION » avec les « 8 » ronds,*
- 7) un faux cachet d'arrivée : soit avec 21 sans *, soit avec une surcharge manuscrite provenant, soi-disant, d'une erreur de postier.*
- 8) Chose curieuse, la signature du pilote Houssais, qu'on trouve parfois sur les authentiques mais, toujours, sur tous les faux ».*

Premier vol retour : 19/8/1918

Saint-Nazaire - Paris, étiquette PAR AVION noir sur fond rouge,

Saint-Nazaire – Le Mans, étiquette PAR AVION noir sur fond rouge.

Courrier militaire américain :

Enveloppes non affranchies et comportant un cachet à date américain:

US ARMY POST OFFICE – M.P.E.S.

Alain CORNU

REFERENCES

- Le Petit Journal du 18 août 1918
- Avion – Constellation – revue mensuelle de poste aérienne - juin-juillet 1948
- 100 ans de poste aérienne en France – P. Saulgrain – Ed. Roumet 1994
- Catalogue Franck Muller
- Echo de la Timbrologie de septembre 1968
- Le Trait d'Union de janv/fév 2000 – Les débuts de l'aviation postale en France par Vital Ferry.

CREDIT PHOTOGRAPHIQUE

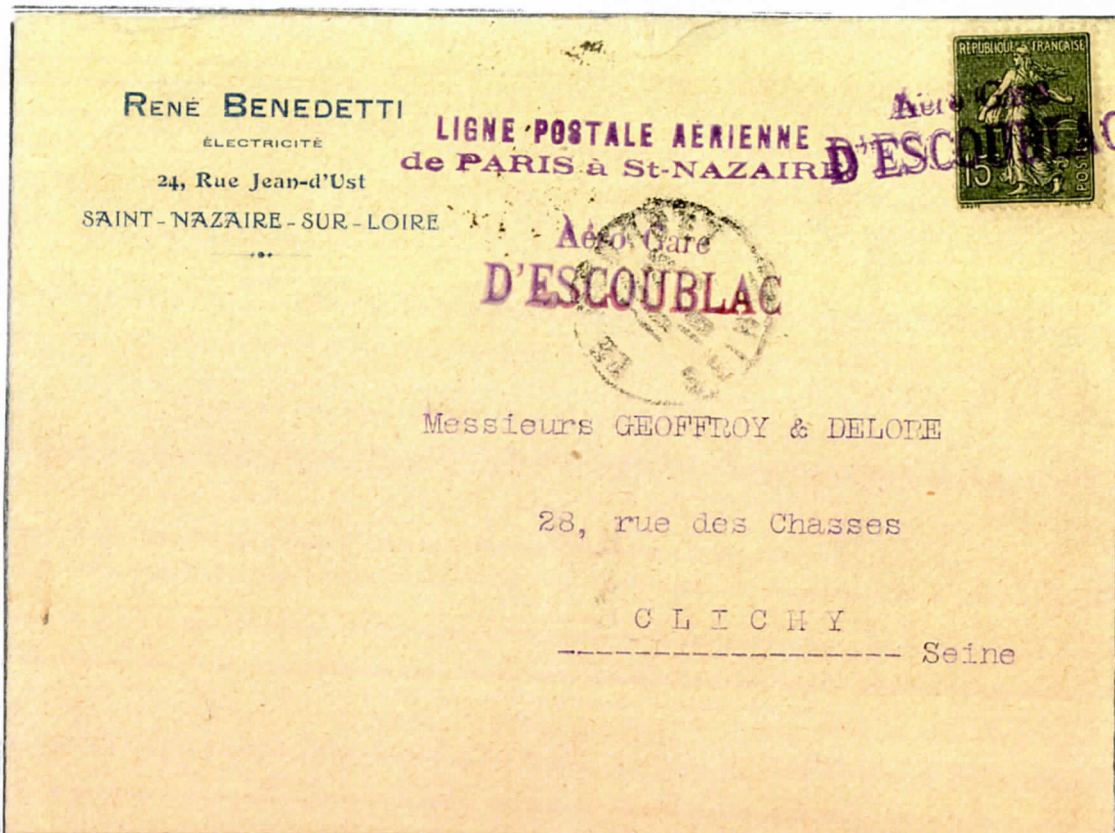
- Musée de l'Air et de l'Espace
- Collections privées

AÉROPHILATÉLIE - Divers collectionneurs

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

Cercle Aérophilatélique Français

25 bis, rue Victor Hugo 78230 LE PECQ



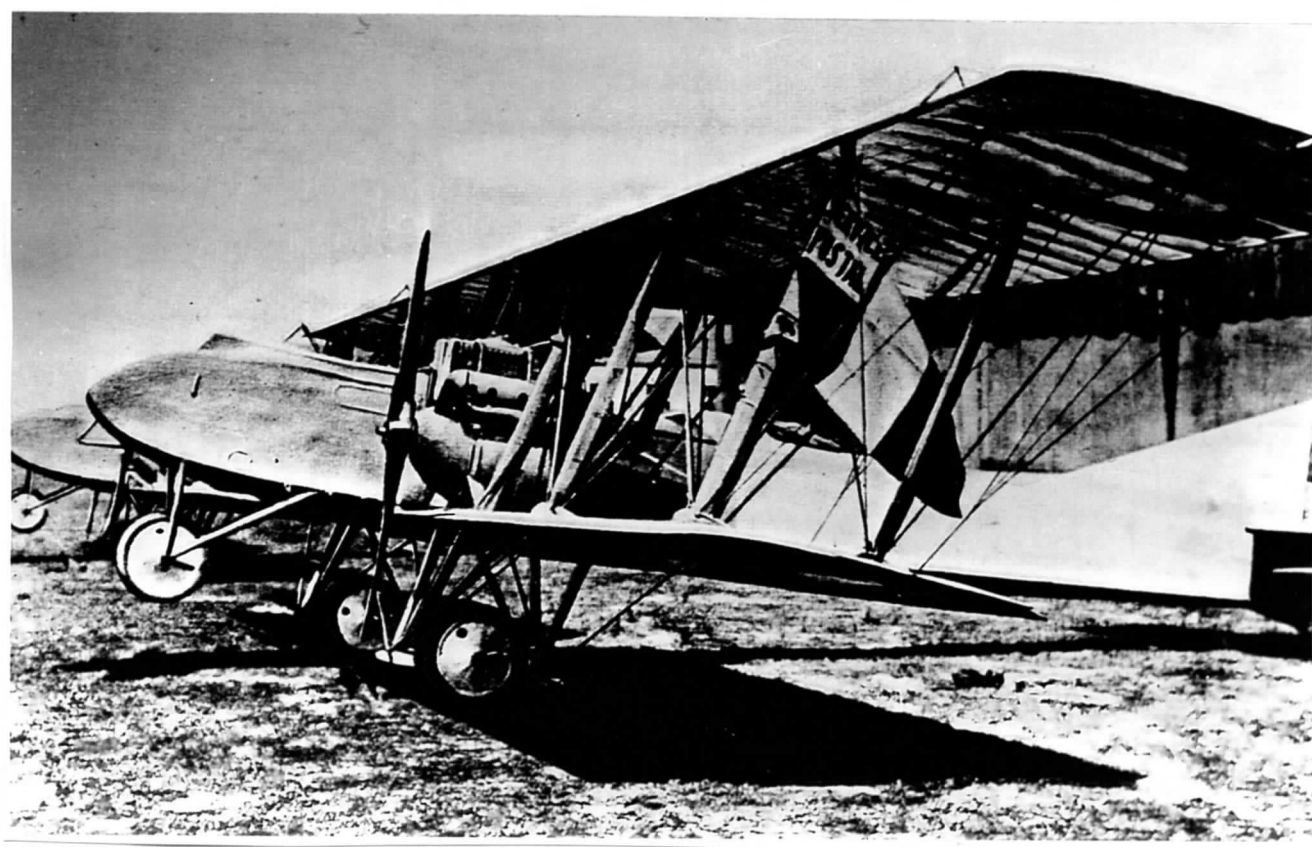
Vol de reconnaissance retour d'Escoublac, arrivée Le Bourget le 16/8/18.



Courrier expédié du Mans (APO 762) le 28 avril 1919 pour Paris.
Enveloppe réservée aux soldats américains (soldiers mail)



Carte postale du premier vol
Départ PARIS AVIATION 17-8 18, 15h10, arrivée St NAZAIRE 17-8 18, 21h.



Les deux avions LETORD, biplans, bimoteurs prêts pour le départ du Bourget.