

## Une idée française

En 1927, la Compagnie Générale Transatlantique, dirigée par John Dal Piaz, commence à s'intéresser à une méthode originale de transport sur l'Atlantique Nord, afin de réduire le temps de traversée du courrier. Cette société créa donc, en 1928, une filiale, la Société Transatlantique Aérienne (STA), présidée par Pierre Olpho-Gaillard et dirigée par René Fould.

À cette époque, le temps de traversée d'un paquebot entre Le Havre et New York était d'environ 5-1/2 jours. La STA eut donc comme mission de développer un nouveau système afin de réduire ce délai, en espérant ainsi distancer la concurrence des autres compagnies.

L'idée était simple, encore fallait-il y penser et la réaliser. Elle consistait à équiper les paquebots d'un petit hydravion qui serait catapulté du pont lorsque le bateau arriverait à 600 ou 700 kilomètres des côtes. On espérait ainsi un gain de temps de 24 heures sur l'acheminement du courrier. Dans le Bulletin mensuel des postes, en date du 4 août 1928, on peut lire:

"À partir de son prochain voyage, fixé au 8 août (voyage reporté au 13 août) (départ du Havre), le paquebot Île-de-France de la ligne Le Havre-New-York aura à bord un avion qui quittera le navire de façon à réaliser dans chaque sens un gain de 24 heures sur la durée du parcours maritime restant à effectuer. La

liaison aérienne ainsi établie s'effectuera entre le paquebot et New-York à l'aller et entre le paquebot et Le Bourget aéroport au retour. Elle sera utilisée exclusivement:

Dans le sens France-Amérique, pour le transport des correspondances originaires de France ou recueillies à bord du paquebot

Dans le sens Amérique-France, pour le transport des correspondances recueillies à bord du paquebot. Dans les deux sens, l'arrivée sera réglée pour que le courrier transporté par cet avion puisse profiter de la première distribution du matin, tant à Paris qu'à New-York".

Une première tentative de catapultage fut donc effectuée le 13 août 1928, avec l'avion amphibie LeO H198 No 1 F-AIQP, un monomoteur de 420 ch, pouvant recevoir six passagers en cabine et offrant une autonomie de 770 kilomètres. Pour l'occasion, une catapulte Penhoët fut installée sur le pont arrière du paquebot Île-de-France. L'avion fut donc catapulté le 13 août 1928 à 13 heures, et gagna sur lui une vingtaine d'heures en amerrissant à Manhattan à 17h13. Lors du voyage de retour, l'opération fut répétée, et l'hydravion prit l'air le 23 août à 7 heures, alors que le bateau se trouvait à 400 km des Îles Scilly. Il amerrit à Cherbourg à 11h30.

Le 3 septembre, lors de son second voyage aller, à nouveau en route pour New-York, l'équipage de Demougeot se posa à Halifax puis à Boston. Le courrier de l'Île-de-France à destination du Canada gagna ainsi 52 heures et celui pour les États-Unis, 46 heures. Les lettres acheminées par poste ferroviaire de Boston à New-York arrivèrent avec 36 heures d'avance sur le bateau. Le pari était gagné!

Cependant, un accident survint le 13 septembre 1928. Lors de son quatrième voyage, l'hydravion F-AIQP, subit une panne 40 minutes



Le paquebot Île-de-France n'a jamais été "timbrifié". Par contre, les recherches de Denis Masse, on permis de le retracer sur le timbre canadien de livraison par exprès, émis en 1927!

après son catapultage, et dû amerrir au large de l'Irlande dans une mer très agitée. L'épave de l'avion fut ensuite remorquée jusqu'au port de Camaret, près de Brest.

Malgré cet accident, les liaisons bateau-avion catapulté continuèrent en 1929 avec deux autres types d'hydravions. Entre les mois d'août et septembre 1929, huit catapultages furent effectués depuis l'Île-de-France. Le gouvernement français accorda alors une subvention d'un million de francs à la STA. Malgré ces succès, la quantité de courrier ainsi délivrée était très faible: en moyenne, 25 kilos par voyage. La surtaxe de 10 francs perçue sur chaque lettre expliquant sans doute le désintérêt des utilisateurs.

En raison de la trop faible rentabilité du système, la STA arrêta ses liaisons mixtes en septembre 1930, après avoir effectué, entre 1928 et 1930, 18 vols catapultés. Entretemps, l'aviation s'était suffisamment développée pour entrevoir la possibilité d'effectuer des liaisons transatlantiques tout-par-avion et ce, grâce à des bateaux ravitailleurs.



Timbre-à-date du paquebot Île-de-France, sur carte de souhaits de la Compagnie générale transatlantique. Coll. de l'auteur





Lettre simple à destination de West Newton (Mass.) postée à bord de l'Île-de-France, le 3 octobre 1929 lors de son troisième voyage de retour de l'année 1929. Affranchie à 11F50, soit 1F50 de port simple et 10F de surtaxe, elle est revêtue, selon les règlements, d'une étiquette rouge PAR AVION et du cachet linéaire ÎLE DE FRANCE. Les timbres sont oblitérés par le cachet de ligne NEW YORK AU HAVRE. La lettre a donc voyagé en sens inverse de sa destination. Elle est centralisée à Paris (cachet PARIS-GARE DU NORD du 3 octobre, au verso. A-t-elle été acheminée à New York, lors du voyage du 14 octobre de l'Île-de-France? (collection de l'auteur).

## Le courrier

Ce service, exclusivement assuré par le paquebot Île-de-France, dont les départs s'effectuaient du Havre tous les 21 jours, admettait toutes sortes de correspondances, recommandées ou non et des paquets.

Alors qu'à l'époque, la taxe de la lettre simple transatlantique était de 1,50 F, la surtaxe aérienne était de 10 F sur toute lettre ou carte postale recommandée ou non et ne pesant pas plus de 10 grammes. Au-delà de 10 grammes, une taxe supplémentaire de 5 F par cinq grammes ou fraction de cinq grammes était perçue.

En outre, toute les correspondances devaient obligatoirement



Lettre du 23 août 1928 affranchie à l'aide du 1F50 Pasteur surchargé 10 FR. La lettre est revêtue du cachet spécial: AOUT-SEPTEMBRE 1928/PREMIERE LIAISON POSTALE AERIENNE/TRANSATLANTIQUE/PAR HYDRAVION LANCE PAR CATA-PULTE/ DE L'Île-de-France/PILOTE LIEUTENANT DE VAISSEAU L. DEMOUGEOT. (vente B. Behr, mai 1997).

En paires, les timbres surchargés à la hâte à New York (vente B. Behr, mai 1997).



ment être revêtues d'une étiquette spéciale rouge ou bleue PAR AVION et la mention: VIA Île-de-France, au tampon ou manuscrite.

## Les timbres spéciaux

Pour répondre à la demande du courrier posté à bord, les agents du bureau de poste situé sur l'Île-de-France avaient été approvisionnés en timbres de hautes valeurs, notamment des timbres de la série Merson à 5 et 10 francs. Or, il semblerait que dès le premier voyage, à l'arrivée à New-York, le bureau manqua de ces timbres. Au cours de l'escale, le contrôleur des postes du paquebot demanda l'autorisation au consul de France à New-York de surcharger à la hâte des timbres de basses valeurs qu'il possédait encore, et qui seraient susceptibles de remplacer les timbres de 10 F manquants. Après accord, des feuilles de timbres à 1F50 et à 0,90 francs furent surchargées par l'imprimeur Emile Cabella de New-York. Le 16 août 1928, l'imprimeur surchargeait ainsi mille timbres à 1F50 et 3 000 timbres à 0,90 F. Ces timbres ne sont connus que sur les lettres du 27 août 1928.

Le service d'hydravion catapulté sur l'Atlantique étant peu rentable, la France l'abandonna en 1930. Mais l'Allemagne, qui effectuait de tels capulages depuis 1929, continua jusqu'en 1935. Et d'autres pays emboîtèrent aussi le pas. 🍁

## Bibliographie

- Donald Dale Jackson, *Flying the Mail*, Time-Life, 1982, 164 p.
- Vente aux enchères Bernard Behr, mai 1997.
- American Air Mail Catalogue, vol. IV, 5e édition, AAMC, p. 1610-1632.
- Bulletin mensuel des postes.
- Katalog über die katapult und schleuderflüge von den dampfern "Bremen" und "Europa", 1929-1935, 1981, 104 p.
- "The Mythical Airmail Stamps of S.S. Île-de-France", *Stamp Chronicle*, #1, juin 1996, p. 62-67.
- "1928-1930: Liaisons postales par catapulte", *Le Monde des Philatélistes*, # 450, mars 1991, p. 29-31
- "Catapult experiment paves way for Germany's launching pads", *Linn's Stamp News*, June 6, 1977, p. 14.
- "North German Lloyd Steamships: 1929-70", *Linn's Stamp News*, Dec. 4, 1995, p. 57-59.
- Recherches personnelles de M. Denis Masse.