

PREMIÈRE TRAVERSÉE PARIS - NEW YORK SANS ESCALE

Valeur: 2,50 F

Couleurs: Rouge-brun, bleu, rouge

50 timbres à la feuille



Dessiné et gravé en taille-douce
par Jacques JUBERT

Format horizontal 36 × 22
(dentelé 13)

VENTE

anticipée, le 30 août 1980 au Bourget;

générale, le 1^{er} septembre 1980.

Dès la première décennie du siècle, la France va être le berceau de l'Aviation et entre autres exploits la traversée de la Manche par Louis Blériot est réalisée en juillet 1909.

La guerre 1914-1918 accélère les progrès et fait faire un bond prodigieux dans le domaine de performances des avions.

En 1919, la traversée de l'Atlantique Nord au plus court — de Terre-Neuve en Irlande — et avec l'appoint des vents favorables, apparaît déjà possible.

C'est dans ces conditions qu'en juin 1919, Alcock et Brown sur un Vickers Vimy, bombardier transformé pour la traversée, atterrissent en Irlande 15 h 57 mn après leur envol de Terre-Neuve.

Dans les années qui vont suivre, d'autres tentatives auront lieu, elles connaîtront des fortunes diverses: échecs, abandons, réussites partielles et aussi le premier vol New York-Paris par Lindbergh en 1927 sur le *Spirit of Saint Louis*.

Mais le plus difficile restait encore à faire: Paris-New York, 6000 km contre les vents d'ouest. Le vol qui devait enfin consacrer la conquête de l'Atlantique Nord eut lieu le 1^{er} septembre 1930; le *Point d'Interrogation*, décollant du Bourget, allait relier Paris à New York en 37 h 17 mn.

Ce sera la victoire d'un appareil et d'un équipage français.

L'avion: un Breguet, monomoteur Hispano-Suiza de 700 ch, déjà détenteur du record du monde de distance en ligne droite vers la Chine et capable de couvrir près de 9000 km sans escale, atteignant en pointe et à charge moyenne la vitesse de 250 km/h.

L'équipage: Dieudonné Costes, pilote méthodique et aux qualités exceptionnelles, venait de s'illustrer par divers exploits notamment avec les avions dont dérivait le *Point d'Interrogation*; Maurice Bellonte, pilote et navigateur accompli s'était attaché à mettre au point une navigation astronomique qui rendait l'avion absolument indépendant de l'aide radio.

La victoire de Costes et Bellonte ne fut pas seulement un grand exploit sportif. Ce fut la victoire de la technique française et de la méthode sur l'aventure.

L'enseignement de l'exploit fut si durable qu'il préluda à l'emploi de certains instruments et dispositifs adoptés sur les lignes régulières dès 1945.

Aujourd'hui, sur la grande voie aérienne qui relie les deux plus importantes communautés économiques du monde, les longs courriers des compagnies volent dans le sillage du *Spirit of Saint Louis* et du *Point d'Interrogation*.

