

14 février 2000

Dessiné par :

Jame's Prunier

Mis en page par :

Charles Bridoux

Imprimé en :

héliogravure

Couleurs :

bleu, gris bleu,
rouge, beige

Format :

horizontal 27 x 48
40 timbres à la feuille
également présenté
en mini feuilles
de 10 timbres



Valeur faciale du timbre :

50,00 F - 7,62 €

Valeur de la mini feuille :

500,00 F - 76,22 €

premier jour



Dessiné par

Charles Bridoux

Oblitération disponible
sur place

Timbre à date 32 mm
"Premier Jour"

Vente anticipée

Le samedi 12 février 2000 de 9h à 18h.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert dans les salons
de l'Aéroclub de France, 6, rue Galilée, 75116 Paris.

Autres lieux de vente anticipée

Le samedi 12 février 2000 de 8h à 12h à Paris Louvre R.P.,
52, rue du Louvre, 75001 Paris.

Le samedi 12 février 2000 de 10h à 18h au musée de
La Poste, 34, boulevard de Vaugirard, 75731 Paris Cedex 15.

*Ces bureaux seront munis d'une boîte aux lettres spéciale
pour le dépôt des plis à oblitérer. Il ne sera pas possible
d'obtenir l'oblitération "Premier Jour" sur place.*

11 00 851



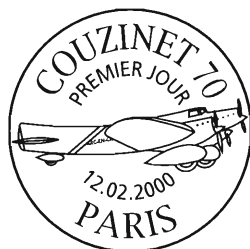
. . . . Couzinet 70

Poste aérienne 2000



Vente anticipée le 12 février 2000
à Paris

Vente générale
dans tous les bureaux de poste
le 14 février 2000



Les Timbres-Poste de France

• • • • • Couzinet 70

Poste aérienne 2000

Timbre-poste de format horizontal 27 x 48

Conçu par Jame's Prunier

Mis en page par Charles Bridoux

Imprimé en héliogravure

40 timbres par feuille

Avion ou hydravion? Un jeune et prophétique avionneur, René Couzinet, ingénieur des Arts et Métiers, est convaincu, contre l'avis des services officiels, que l'avenir appartient aux grands multimoteurs terrestres et non pas aux hydravions lourds et lents. Sans commande de l'État, il poursuit la construction de ses *Arcs-en-Ciel* – ARC est le sigle de la société des avions René Couzinet – avec un nouveau modèle destiné à la traversée de l'Atlantique Sud d'est en ouest: le *Couzinet 70* qui prend l'air le 11 février 1932. D'une envergure de 30 mètres pour une longueur de 16,135 mètres, il est plus grand et plus puissant que les deux précédents. Il en conserve l'élégance et les bases structurelles: le bois et la possibilité d'accès en vol aux trois moteurs, chacun développant cette fois une puissance de 650 ch. Son vol inaugural de Saint-Louis du Sénégal à Natal, au Brésil, effectué le 16 janvier 1933, en 14 heures 27 minutes, à la moyenne de 230 km/h, est un véritable triomphe pour les cinq membres de l'équipage et pour René Couzinet qui se trouve à bord. Cet avion révolutionnaire à la silhouette moderne ouvre une ère nouvelle à l'aviation commerciale, et prouve la supériorité des avions terrestres pour la traversée des océans. Il est capable de transporter 600 kg de courrier et de marchandise, de traverser sans encombre les orages. Mais l'Aéropostale n'accepte d'acheter l'*Arc-en-Ciel* que s'il parvient à faire la liaison Paris-Buenos Aires, aller et retour "dans les conditions correspondant aux nécessités de la ligne et avec un chef pilote de la compagnie: Jean Mermoz". De retour au Bourget, le 21 mai 1933, avion et équipage sont accueillis en héros. Malgré la brillante réussite de l'*Arc-en-Ciel* qui, piloté par Mermoz, montra toutes ses immenses qualités, malgré les modifications apportées dans sa conception, l'année se termina sans la signature d'aucune commande. L'*Arc-en-Ciel* réussira sept voyages allers et retours sur l'Atlantique Sud. En 1937, René Couzinet le rachètera afin de ne pas voir livrer à la ferraille ce trimoteur terrestre qui donna à la France dix ans d'avance sur la concurrence américaine et allemande.

Annette Apaire