

Emission : 24 octobre 2005

Adrienne Bolland 1895-1975



Première femme à traverser la Cordillère des Andes, le 1^{er} avril 1921.

Premier Jour

→ VENTE ANTICIPÉE

À Saint-Denis de l'Hôtel (Loiret)

Les samedi 22 et dimanche 23 octobre 2005 de 9h à 18h30.

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à l'aérodrome du Loiret-Saint Denis de l'Hôtel, Les quatre vents aérodrome, 45550 SAINT DENIS DE L'HÔTEL

Autre lieu de vente anticipée

Le samedi 22 octobre 2005 de 9h à 12h au bureau de poste de Saint Denis de l'Hôtel, 43 GRANDE RUE, 45550 SAINT DENIS DE L'HÔTEL

Ce bureau sera muni d'une boîte aux lettres spéciale permettant le dépôt des plis à oblitérer. Il ne sera pas possible d'obtenir l'oblitération "Premier Jour" sur place.

Informations techniques

- Création de : Christophe Drochon
portrait d'après photo Keystone - France
- Mis en page et gravé par : André Lavergne
- Imprimé en : procédé mixte taille-douce/offset
- Couleurs : rose, blanc, noir, bleu
- Format : horizontal 47 x 27
52 x 31 dentelures comprises
40 timbres à la feuille
- Valeur faciale : 2,00 €



Conçu par Odette Baillais.
Oblitération disponible sur place.
Timbre à date 32 mm "Premier Jour".



Adrienne Bolland

Pionnière de l'aviation civile

**TRENTE ANS
APRÈS SA MORT,
LA POSTE CÉLÈBRE
LE PREMIER
PILOTE À AVOIR
FRANCHI
LA CORDILLÈRE
DES ANDES.**

"J'ai toujours eu peur en avion", avouait dans une interview à la revue Icare, celle qui, la première, traversa la Cordillère des Andes, au mépris des imprécations de ses collègues pilotes et compatriotes présents en Argentine, le 1^{er} avril 1921. Tous estimaient que c'était de la folie. Avec son rudimentaire Caudron G3, plafonnant à 4 000 mètres tout juste, il lui fallait profiter des courants ascendants pour passer la chaîne de montagnes. Adrienne Bolland avait bien conscience qu'elle prenait tous les risques de se *"casser la gueule"*, comme elle disait. Mais la petite femme au parler cru aimait se jeter à la tête du danger, poussée par le besoin de *"conjurer [sa] peur"*, de *"réussir quelque chose de valable"*, sans laquelle la vie ne valait, d'être vécue, selon elle.

Tête brûlée

Sans cockpit ni même pare-brise, très mal protégée du froid avec des journaux et du papier beurré autour des doigts, l'aviatrice tête brûlée, passa de Mendoza, en Argentine, à Santiago du Chili en trois heures et quart. L'ambassadeur de France au Chili fut le dernier à lui rendre hommage sur place. *"Quand on m'a dit qu'une Française avait traversé les Andes en avion, j'ai cru que*



c'était une blague. Comme c'est le 1^{er} avril, n'est-ce pas...", le cite Adrienne Bolland.

Ainsi, à 25 ans, la jeune aventurière ouvrait une route, empruntée ensuite par Mermoz, Saint-Exupéry et les pilotes de l'Aéropostale. L'été précédent, elle avait déjà réussi l'exploit de traverser la Manche, par temps de brouillard, sans aucune notion de navigation et malgré une avarie énorme à l'arrivée. *"L'aviation à l'époque n'était pas un métier organisé. On improvisait tout, et sans doute ce qui a été fait à l'époque "héroïque" n'aurait jamais été tenté par des gens trop sérieux"*, raconte l'aviatrice à la fin de sa vie.

Résistante

Contrairement à beaucoup de ses collègues, Adrienne Bolland est morte de sa belle mort, à 80 ans, en 1975, il y a trente ans de cela. Après son exploit d'Amérique du Sud, elle vécut en faisant découvrir l'aviation et la voltige de villes en villes, avec son mari, Ernest Vinchon, également pilote. Sept fois, elle faillit mourir dans des accidents, s'en sortant toujours avec habileté et sang-froid. Certainement la chance accompagnait son audace et son courage, qu'elle prouva encore pendant la deuxième guerre mondiale, en prenant la tête de la résistance du Loiret. ☮

Le Loiret fête son héroïne dans les airs et sur terre

L'oblitération "Premier Jour" du timbre aura lieu le samedi 22 octobre, sur l'aérodrome du Loiret, à Saint-Denis-de-l'Hôtel. Elle tombera du ciel par l'intervention d'un facteur parachutiste ! Tout le week-end, on pourra visiter une exposition philatélique sur l'aviation et l'Aéropostale, voir la maquette du Caudron, avec lequel Adrienne Bolland a fait sa traversée des Andes. Au sol, on pourra monter dans un Transal, un Jaguar ou encore un simulateur de vol pendant que Frédéric Chesneau, champion du monde de voltige, exécutera quelques acrobaties aériennes.

Poste
aérienne
2005



Musée de l'Air
et de l'Espace,
Le Bourget.
Arquer del.
d'ap. photo
AKG-image.



Dernière venue d'une famille de six enfants, Adrienne Bolland montre, dès son plus jeune âge, une volonté tenace. Elle sera une adolescente contestataire, indépendante, une vraie force de la nature ♦ *"Toute petite bonne femme de rien du tout"* selon sa propre expression, mais aspirant à l'exceptionnel, elle sera la seconde aviatrice à traverser la Manche, puis la déesse des Andes en triomphant de l'invincible Cordillère, et,



tournevrant sur un Caudron 127, elle détiendra le record mondial du looping et mènera la vie errante des artistes du ciel.

A 24 ans, elle annonce à ses amis qu'elle va "faire de l'aviation". Le lendemain, elle se présente aux Établissements Caudron. Inscrite comme élève pilote, elle révèle à la fois un sens extraordinaire du vol et un caractère que l'on qualifie d'impossible! Le 26 janvier 1920, elle obtient son brevet de pilote. Le 1^{er} février, René Caudron l'engage comme pilote d'essai ♦ Pendant des mois, elle livre des avions d'un bout à l'autre de la France et, toujours à court d'argent, fait des meetings dans le but de toucher des primes... ♦ Quand, avec 42 heures de vol en tout et pour tout, à la recherche d'un face-à-face avec le danger, elle dira à René Caudron : *"Je voudrais aller en Amérique"*, il lui proposera *"d'essayer les Andes"*. Elle part alors pour l'Argentine avec son mécanicien Duperrier, un G3 démonté, mis en caisse, destiné uniquement à la publicité et, pour sa tentative de la traversée de la Cordillère des Andes, la promesse de l'envoi d'un autre G3 au moteur plus puissant qui n'arrivera jamais. La presse de Buenos Aires annonçant qu'Adrienne Bolland est venue pour se mesurer à l'invincible Cordillère, elle ne renoncera pas. Le 1^{er} avril 1921, seule à bord du G3 qui semble dérisoire face à l'impressionnante chaîne de montagnes, elle décolle du terrain de Las Tamarindos, près de Mendoza. Elle se faufile dans les gorges profondes de la Cordillère, cherchant à profiter des courants ascendants. Après 3h15 de vol, elle arrive sur la piste de Los Espejos à Santiago et se pose sur le drapeau français déployé ♦ Adrienne Bolland dira volontiers que c'est l'aviation qui lui fit découvrir son royaume intérieur mais confiera aussi que le record dont elle tire la plus grande fierté restera les 42 ans de bonheur ininterrompu vécu avec Ernest Vinchon, son mari ♦

Timbres & Vous vous ouvre les coulisses des créateurs, techniciens et postiers, à l'origine du timbre. En quatre épisodes, nous retracons les étapes de création de cette œuvre miniature, du cheminement de l'idée à la sortie du produit fini, en passant par les différentes techniques d'impression.

De la conception d'un timbre

NOUS DÉBUTONS L'ANNÉE AVEC LE TIMBRE À SON COMMENCEMENT. LÀ OÙ BOUILLONNENT LES IDÉES, SE CROISENT LES MAQUETTES, SE PRENNENT LES DÉCISIONS DE VIE ET DE MORT DES PRÉCIEUX PETITS PAPIERS DENTELÉS : AU SNTP, TRADUISEZ SERVICE NATIONAL DES TIMBRES-POSTE ET DE LA PHILATÉLIE.



Christophe Drochon,
peintre animalier et également
le dessinateur de plusieurs
timbres de la série
"Poste aérienne". Nous vous
faisons découvrir ses travaux
préparatoires (esquisses,
crayonnées) qu'il a réalisés pour
le timbre "Adrienne Bolland"
émis en octobre dernier.



↑ La maquette finalisée du timbre.

Qui décide ?

La commission des programmes philatéliques se réunit deux fois par an, pour émettre un avis sur le



↑ De la peinture originale de Christophe Drochon...



... au timbre définitif émis par La Poste. ↑

programme officiel des six mois à venir. "Aucun sujet n'est mis au programme d'emblée, chacun est débattu au sein de la commission", assure Thibault Mathieu, qui y siège, en tant que représentant de La Poste. Autour de la table, siégent également un représentant des collectionneurs, un négociant, un représentant de la Fédération des associations philatéliques, quatre représentants du ministère de la Culture ainsi que des artistes graveurs et non graveurs. Leur travail est préparé et simplifié, avant la réunion, par le service conception, qui enquête sur l'intérêt de tel village ou tel événement, afin de hiérarchiser les demandes : "Certains villages ont beau avoir une église romane remarquable, il ne se compare pas au viaduc de Millau", explique Thibault Mathieu. Dans la série artistique, les peintres amateurs qui envoient leurs œuvres n'ont aucune chance d'entrer dans la liste des sept ou huit nominés pour une série de quatre timbres. Même les plus célèbres sont parfois écartés. Ainsi, Matisse aurait dû avoir un timbre en 2004, mais n'a pas été retenu à cause d'un désaccord avec la fondation détenteur de ses droits. Pour infor-

mation, les artistes à l'honneur ne touchent aucune rémunération et les marques sont refusées, sauf cas particulier comme les noms de grands créateurs français, qui ont donné leur nom propre à leur marque ou encore des réalisations emblématiques françaises et européennes, comme le TGV ou l'Airbus A 320, qui sont aussi des marques commerciales. Au final, la décision revient au ministère de l'Industrie qui arrête le programme, sur proposition de la commission. L'arrêté est publié au Journal Officiel, qui décline le programme, juste avant *Philinfo*.

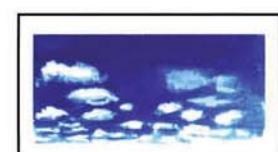
Qui crée le timbre ?

Une fois les thèmes arrêtés, le vrai travail de gestation du timbre commence. On consulte les ayants droit et demandeurs du timbre, puis l'on confie le projet à un artiste, parmi la cinquantaine qui travaille occasionnellement pour La Poste ou encore à un talent spécifique déniché pour un cas particulier. "Je présente cinq ou six maquettes dont quelques idées personnelles, qui ne sont pas dans le cahier des charges", raconte Christian Broutin, illustrateur. Les idées créatives de l'artiste apportent généralement une valeur ajoutée très appréciée.

La technique de reproduction employée n'est pas anodine dans le choix de l'artiste. Ainsi, la taille-douce, technique traditionnelle de reproduction des timbres, nécessite un talent de graveur sur acier, à taille réelle et à l'envers, devenu rare. Seuls une dizaine de graveurs maîtrisent cette technique en France, dont trois sont embauchés à temps plein à l'imprimerie des timbres-poste et des valeurs fiduciaires, à Périgueux. Bien qu'elle comporte plus de contraintes et un procédé de création plus onéreux, la taille-douce est appréciée des philatélistes pour le toucher en relief de son encre, infalsifiable et garant de la prouesse artistique de sa réalisation.

Les procédés de reproduction automatisés et numérisés que sont l'héliogravure et l'offset, ont ouvert d'autres possibilités de visuels, plus colorés, utilisant la photographie et le montage par ordinateur, par exemple. Si bien que toutes les techniques de l'image et de la regraphie sont aujourd'hui applicables au timbre. "Nous sommes attachés à garder les artistes aux procédés traditionnels tout en utilisant les techniques les plus modernes", confirme Thibault Mathieu. "Cette variété crée la richesse des collections des timbres de France", conclut le directeur de la conception du SNTP. ☐

→ Le mois prochain,
nous nous
pencherons sur
la technique
d'impression
de la taille-douce.



↑ Esquisses, essais couleurs et recherche graphiques.