

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 "conjur[er] [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.



Adrienne Bolland 1895-1975

Poste
aérienne
2005



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



tournevirant sur un Caudron 127, elle détendra 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 retraçons 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.

C'est à Fontenay-aux-Roses (92), un peu au sud de Paris qu'atterrit le courrier des passionnés du timbre et autres candidats aux honneurs dans le bureau du SNTP. Quelque 1 500 demandes se bousculent au portillon chaque année, pour une centaine d'élus. Cent visuels conçus et reproduits au prix parfois de prouesses techniques et artistiques, pour 50 à 60 émissions (certaines émissions comprenant plusieurs timbres).

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.



↑ De la peinture originale de Christophe Drochon...



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

Où germe l'idée d'un timbre ?

Vous, particuliers, philatélistes, en êtes les inspirateurs, ainsi que des associations de toutes sortes, des élus, désirant le haut du pavé pour leur ville et toute entité ayant des valeurs, un personnage, un événement ou un particularisme à faire valoir. Comment le SNTP fait-il le tri dans toutes ces initiatives ? Nous avons posé la question à Thibault Mathieux, directeur de la conception au SNTP : "la qualité du dossier et le sujet lui-même sont prioritaires. Evidemment, nous ne mettons pas sur le même plan le centenaire de la Tour Eiffel et l'ouverture d'une école...". Des événements comme l'anniversaire de la loi de 1905 sur la séparation des Eglises et de l'Etat ou encore la libération des camps nazis sont commémorés sous la direction d'une mission interministérielle. Autant dire que ces sujets-là ont de sérieux appuis devant la commission des programmes philatéliques. Mais rien n'empêche quiconque de faire appuyer sa demande par une instance de l'Etat, si l'envergure du sujet s'y prête...

Qui décide ?

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

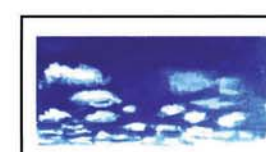
mation, les artistes à l'honneur ne touchent aucune rémunération et les marques sont refusées, sauf cas particulier comme les noms de grands créateurs français, qui ont donné leur nom propre à leur marque ou encore des réalisations emblématiques françaises et européennes, comme le TGV ou l'Airbus A 320, 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 reprographie 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 Mathieux. "Cette variété crée la richesse des collections des timbres de France", conclut le directeur de la conception du SNTP. ☺



↑ Esquisses, essais couleurs et recherche graphiques..

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