

# NUNGESSER ET COLI

Valeur : 0,40 F

Couleurs : bleu, bistre clair, brun

50 timbres à la feuille



Dessiné par SERVEAU

Gravé en taille-douce  
par DURRENS

Format horizontal 22 × 36

(dentelé 13)

Illustration : *effigies des deux aviateurs et l'« Oiseau blanc » orné de l'insigne de guerre de Nungesser.*

## VENTE

anticipée, le 6 mai 1967 à la Direction de l'Aéroport de PARIS, 291, boulevard Raspail - Paris-14<sup>e</sup> ;

générale, le 8 mai 1967 dans les autres bureaux.

Au lendemain du conflit de 1914-1918 durant lequel l'aviation, arme nouvelle, a réalisé de sérieux progrès techniques en même temps qu'elle engendrait de nombreux héros, des pilotes intrépides rêvent un peu partout dans le monde de continuer le combat, tout pacifique cette fois, engagé par les pionniers d'avant guerre pour voler « toujours plus haut, plus vite, plus loin ».

A vrai dire c'est surtout le « plus loin » qui l'emporte à une époque où il s'agit surtout de « tracer » les routes du ciel. Bien entendu, après avoir étonné le monde, en 1905 avec l'exploit de Blériot traversant la Manche, en 1913 grâce à Roland Garros reliant d'un seul coup d'aile Saint-Raphaël à Bizerte, la France ne peut se désintéresser de la nouvelle conquête envisagée par tous, celle de l'Atlantique-Nord.

Or, dès le printemps de 1919, la lutte s'engage : l'Américain Read, à bord d'un hydravion, relie Terre-Neuve au Portugal avec escale aux Açores ; un mois plus tard, les Anglais Alcock et Brown triomphent des 3.178 km séparant Terre-Neuve de l'Irlande. La compétition est telle que, bientôt, un mécène américain d'origine française, Raymond Orteig, offre un prix de 25.000 dollars au premier équipage réussissant la traversée de l'Atlantique, entre Paris et New-York.

Dès lors, partout on s'affaire à mettre au point des appareils suffisamment puissants pour parcourir d'une traite les quelque 6.000 km séparant les deux villes.

En 1926, la réussite des aviateurs français Costes et Rignot sur Paris-Djask en Iran (5.400 km) fait naître un espoir que la tentative avortée de René Fonck — dans le sens Amérique-France — éteint brutalement le 21 septembre suivant, l'« as » de la Grande Guerre, plus heureux que son mécanicien et son radio, échappant miraculeusement aux flammes qui dévorent son appareil sur l'aérodrome américain de Mitchell Field. Malgré cela, au début de 1927, deux autres aviateurs français vont à nouveau tenter l'aventure : ils s'appellent Nungesser et Coli.

Charles Nungesser, né à Vincennes le 15 mars 1892, a commencé la guerre de 1914 dans les hussards et, en récompense d'un coup de main audacieux, a demandé son affectation dans l'aviation. Malgré le handicap de nombreuses blessures, il devient un des pilotes les plus fameux de l'escadrille N 65, obtenant en combat aérien 103 victoires — dont 45 seulement homologuées — qui lui valent d'être, avec Fonck et Guynemer, un des adversaires les plus redoutés par les aviateurs allemands. Rendu à la vie civile, Nungesser fait bientôt partie de ceux qui veulent vaincre l'Atlantique ; dans une lettre adressée de New-York à son frère en 1924 il prophétise : « Je tracerai une route qui, dans dix ans, vingt ou trente ans, sera sillonnée par des milliers d'avions... » et il termine par ces mots : « Je quitte l'Amérique en bateau. J'y reviendrai en avion... ».

Son coéquipier François Coli est né à Marseille le 5 février 1881. Issu d'une famille de marins, il fait carrière dans la Marine marchande lorsque survient la guerre de 1914. Engagé dans l'infanterie,

blessé deux fois avant d'avoir les pieds gelés, il obtient alors de servir dans l'aviation où il termine à la tête de l'escadrille des « Coqs » — victorieuse de 19 avions ennemis au cours de 63 combats livrés en trois mois — après avoir subi de nouvelles blessures dont la perte de l'œil droit, désormais caché par un monocle noir. Démobilisé, il reste fidèle à l'aviation : le 26 janvier 1919, il effectue avec Roget la double traversée de la Méditerranée en moins de vingt-quatre heures ; quatre mois plus tard, le 24 mai, il s'adjuge le record mondial de distance en ligne droite sur les 2.000 km de Paris-Kenitra (Maroc). En 1925, il s'apprête à tenter l'aventure de l'Atlantique avec Tarascon mais celui-ci se récuse et, finalement, Coli s'associe à Nungesser, son cadet de dix ans.

Les deux hommes disposent d'un robuste biplan, équipé d'un moteur « Lorraine » de 500 CV, construit spécialement par Pierre Levasseur pour la Marine et présentant cette particularité d'avoir un train d'atterrissement largable, c'est-à-dire de ne pouvoir se poser que sur l'eau. Malheureusement, l'appareil ainsi conçu ne peut emporter que 1.000 litres d'essence alors que 2.800 litres au moins sont nécessaires pour assurer un vol de 6.000 km à 180 km/h.

Qu'importe, Nungesser et Coli sacrifient tout, le matériel possible, y compris la radio, afin que l'avion marin puisse voir augmenter sa réserve de carburant.

Le 7 mai 1927 à l'aube, alors que les informations météorologiques sont favorables, l'« Oiseau blanc » est sorti de son hangar du Bourget. A 5 h 21 l'appareil décolle, puis disparaît à l'horizon, flanqué d'une escorte aérienne qui le perdra de vue à 6 h 04, au moment où il quittera les côtes de la Manche, à la hauteur d'Étretat.

Et puis, c'est une longue attente de trente heures. Le 9 mai, enfin, les nouvelles arrivent et même, bientôt, affluent. L'« Oiseau blanc » est passé sur Terre-Neuve, puis au large d'Halifax, il est arrivé à New-York. A Paris, la joie éclate, on s'arrache les éditions spéciales des journaux. Hélas ! toutes ces informations sont peu à peu démenties et la tragique réalité s'impose : l'avion, ayant à lutter contre la violence des vents contraires, s'est perdu corps et biens dans la nuit, la brume et la tempête, au large du Labrador.

Et si, par la suite, une enquête du gouverneur de Terre-Neuve, Bensch, établira que Nungesser et Coli ont « bien traversé l'Atlantique d'est en ouest », c'est néanmoins un jeune Américain, Charles Lindbergh, qui, deux semaines plus tard, sera sacré premier vainqueur officiel de l'Atlantique pour avoir réussi la traversée Amérique-France, seul à bord de son avion « Spirit of St Louis ».

En écho à ce mémorable et prodigieux exploit, et comme pour laisser à notre pays le bénéfice de l'héroïque et audacieuse tentative de Nungesser et Coli, c'est cependant à deux Français, Costes et Bellonte, à bord de leur « Point d'Interrogation », que reviendra finalement l'honneur de vaincre l'Atlantique-Nord, dans le sens est-ouest, le 1<sup>er</sup> septembre 1930.

