

Les aventures polaires du Breguet 19

Serge KAHN

CONFERENCE DU 1^{er} FEVRIER 2025

Sept vols sont présentés ici pour documenter l'histoire polaire du Breguet 19, l'un des fleurons de cet avionneur légendaire, durant l'entre-deux-guerres.

Ces vols sont polaires sur le plan philatélique car, selon la définition, un vol polaire est un événement aérien intentionnel ou réel qui comporte au moins un décollage ou un atterrissage en zone polaire, ou qui survole une zone polaire. Le mot "intentionnel" signifie la possibilité d'une annulation, d'une interruption ou d'un crash.



Louis-Charles Breguet (1880-1955), descendant d'une lignée de scientifiques, construit son premier avion en 1909 et fournit des avions de reconnaissance pendant la Première Guerre mondiale. À partir de 1924, Breguet construit le Breguet 19, son avion le plus célèbre, destiné soit à un bombardier biplace de jour (type B2), soit à un avion de reconnaissance (type A2).

1 - Abe et Kawachi en juillet 1925

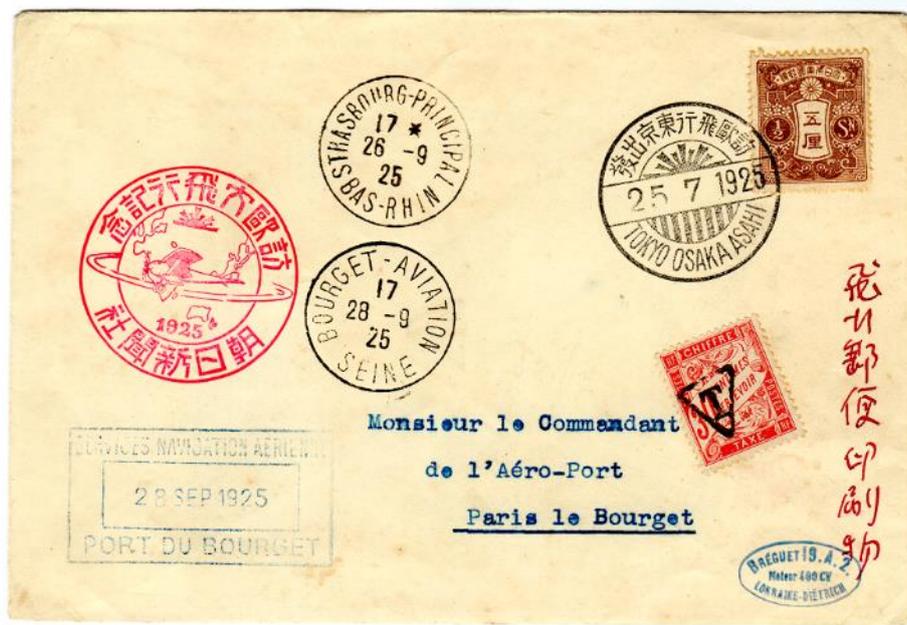
L'une des variantes de cet avion, le Breguet 19 A2, devait recevoir des réservoirs de carburant supplémentaires pour tenter des vols de plus de 2 000 kilomètres en une journée.

En 1925, deux biplans Breguet 19 A2 de l'armée japonaise à moteur Lorraine-Dietrich, remplis de carburant et pilotés par le capitaine Hiroshi Abe et le mécanicien Shunichiro Shinohara, ainsi que par le lieutenant Kazuhiko Kawachi et le mécanicien Shohei Katagiri, ont volé de Tokyo à Rome. Ce vol a été organisé et financé par le journal japonais Asahi Shimbun.

Les deux équipages quittent Tokyo le 25 juillet 1925. Ils atteignent Moscou le 23 août après être passés par Harbin, en Mandchourie, et Tchita, en Sibérie. Immobilisés à Moscou par les autorités soviétiques pour des formalités administratives, ils profitent de cette escale de trois semaines pour réviser leurs appareils. Ils quittent la capitale soviétique le 15 septembre et arrivent à Paris le 28 septembre 1925 via l'Allemagne et Strasbourg. Puis ils sont à Londres le 12 octobre, ensuite Bruxelles et terminent leur vol à Rome le 27 octobre. Au total, ils ont parcouru 14 130 kilomètres.

Le trajet Tokyo-Paris Le Bourget est documenté par 82 enveloppes oblitérées "Tokyo Osaka Asahi" le 25 juillet 1925, avec le slogan de commémoration du vol (en japonais) dans la partie supérieure de l'oblitération double cercle, plus les timbres à date de transit à Strasbourg et d'arrivée au Bourget, les 26 et 28 septembre. Cachet rectangulaire encadré Le Bourget Services Navigation Aérienne 28 septembre 1925 en bas à gauche et cachet illustré double cercle rouge du journal en haut à gauche.

Il y a 72 plis, soit insuffisamment affranchis, soit affranchis au tarif imprimé de 4 sen (avec mention manuscrite "Imprimé" en rouge. Parmi les plis insuffisamment affranchis, on connaît 9 plis affranchis à 1½ sen taxés à 10 cents, 7 plis affranchis à 1 sen taxés à 20 cents et 5 plis affranchis à ½ sen taxés à 30 cents. On connaît également dix envois correctement affranchis au tarif lettre de 10 sen.



Pli affranchi à ½ sen et taxé à 30 cents.

2 - Pelletier Doisy et Carol en juin 1926

Un autre Breguet 19 A2, équipé d'un moteur Lorraine-Dietrich, se distingue en juin 1926 avec le capitaine Georges Pelletier Doisy et Henri Carol, ingénieur chez Lorraine-Dietrich, en réussissant le vol Paris-Pékin en six jours et dix-huit heures. Plus de 12 900 kilomètres ont été parcourus au cours de ce vol qui s'est déroulé selon les étapes suivantes : 11 juin Paris (Villacoublay)-Varsovie ; 12 juin Varsovie-Moscou ; 13 juin Moscou-Kourgane ; 14 juin Kourgane-Krasnoïarsk ; 15 juin Krasnoïarsk-Irkoutsk ; 16 juin Irkoutsk-Tchita ; 17 juin Tchita-Moukden et 18 juin Moukden-Pékin.

Le courrier transporté est au nombre de 37, dont 25 portent le cachet circulaire "LÉGATION DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE / PÉKIN". Courrier avec timbre de 0,75 franc (tarif international de la carte postale de février 1926) oblitéré Chaville Banlieue-Ouest, 11 juin 1926. Timbre à date d'arrivée Pékin, 18 juin 1926 et cachet rectangulaire encadré "SOCIÉTÉ / LORRAINE / DE DIÉTRICH ET CIE / ARGENTEUIL - S ET O". Quelques rares plis portent les oblitérations des différentes escales avec timbre de 1,25 franc (tarif international de la lettre de février 1926).



3 - Girier et Dordilly en juillet 1926

Une autre variante de cet avion, le Breguet 19 GR (Grand Raid) spécialement modifié pour les vols longue distance, reçoit en 1926 des réservoirs de carburant plus grands montés dans le fuselage, d'une capacité totale de 3 000 litres. Le poste de pilotage est légèrement déplacé vers l'arrière.

C'est avec un tel appareil motorisé par Hispano-Suiza, que le capitaine Lucien Girier et le lieutenant François Dordilly établissent un nouveau record de distance en ligne droite (4 715 kilomètres) sans escale entre Paris et Omsk (Sibérie) en juillet 1926. Ce Breguet 19 GR, qui a décollé du Bourget le 14 juillet à 5 h 20 et s'est posé à Omsk (Sibérie) le lendemain à 10 h 40, a transporté 15 plis. Ceux-ci portent l'étiquette "Par Avion", avec un timbre à 1,25 franc (tarif international de la lettre de février 1926) oblitéré au Bourget le 13 juillet 1926 et un timbre à date d'arrivée à Omsk du 15 juillet.



4 - Orlinski et Kubiak en septembre 1926

Du 27 août au 25 septembre 1926, avec le mécanicien Leonard Kubiak, Boleslaw Orlinski vole de Varsovie à Tokyo (10 300 kilomètres) avec plusieurs escales dont Tchita, en Sibérie, Moukden, en Mandchourie, atteignant Tokyo le 5 septembre dans un Breguet 19 A2. Le vol de retour via la Sibérie a quitté Tokyo le 11 septembre et est arrivé à Varsovie le 25 septembre.

Sur le chemin du retour, l'avion est endommagé par le vent à Byrka, l'aile inférieure gauche est cassée et l'hélice est fissurée. Les aviateurs polonais raccourcissent l'aile opposée et réparent l'hélice avec de la colle et du fil de fer. Ainsi remis en état, le Breguet 19 A2 parcourt les 6 680 kilomètres qui le séparent de Varsovie. Les tentatives avortées de départ du vol en mai expliquent les oblitérations connues à Varsovie les 16, 22 et 23 mai.

Ce courrier Varsovie-Tokyo est principalement adressé à M. Orlinski ou à la légation polonaise à Tokyo et porte un timbre à date d'arrivée à Tokyo. Le cachet ovale "RAID POLONAIS. RAID POLSKI / Mai 1926 / Paris-Warszawa-Tokyo" avait été préparé pour la tentative avortée de Paris en mai. La plupart du courrier porte une vignette perforée ou non perforée de 5 zł. (droit de port) noire de l'organisation paramilitaire polonaise Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) avec un avion et la mention "WARSZAWA-TOKIO" en partie inférieure.



5 - Les frères Arrachart en septembre 1926

C'est à bord d'un Breguet 19 GR équipé d'un moteur Renault que les frères Paul et Ludovic Arrachart tentent un vol Paris-Tokyo. Ils décollent du Bourget le 28 septembre 1926 pour la Sibérie (Irkoutsk et Krasnoïarsk) avec la ferme intention de battre le record du monde de distance détenu depuis un mois par Challe et Weiser avec 5 180 kilomètres.

Arrivés de nuit au-dessus de l'URSS, ils sont pris dans le mauvais temps, secoués par de violentes turbulences et sans visibilité. Ils décident de descendre lentement et d'effectuer des cercles en attendant les premières lueurs du jour. Ils se posent brutalement à Nyazepetrovsk, cassant une aile, après avoir parcouru 3 800 kilomètres ; le record n'est pas battu ! Après réparation, ils décollent le 6 octobre pour Sverdlovsk où ils arrivent le lendemain. Là, le courrier est transféré sur le Transsibérien pour être distribué.

Seize cartes postales ont été transportées lors de ce vol avec les timbres à date du Bourget 27 septembre 1926 et de Nyazepetrovsk 29 septembre 1926, et au verso le timbre à date d'arrivée à Sverdlovsk du 7 octobre 1926.



6 - Arrachart et Rignot en mai 1929

En 1927, pour permettre une traversée de l'océan Atlantique, la société Breguet construit cinq prototypes baptisés TR (pour transatlantique) et dotés de trois réservoirs supplémentaires pour maximiser la capacité en carburant.

À bord d'un Breguet 19 TR, équipé d'un moteur Renault, Ludovic Arrachart comme pilote et Jean Rignot comme navigateur décollent de Villacoublay le 24 mai 1929 à 6 h 10. Après de nombreuses escales sur la ligne Noguès, ils atterrissent à Hanoi le 26 juin. Là, ils attendent l'autorisation de survoler la Chine. Après quelques jours de repos et l'autorisation reçue, Arrachart et Rignot arrivent à Canton le 9 juillet 1929.

Ils resteront quelques jours à Canton notamment pour la préparation des seules enveloppes transportées lors de ce vol qui concernent le trajet Canton-Shanghai. Le grand cachet rouge est réalisé à Canton avec la collaboration du receveur des postes local.



Pli de Canton (13 juillet 1929) pour Tsinan, province du Shandong (recto et verso). Tarif de la lettre intérieure : 4 cents + Express : 10 cents = 14 cents. Timbre à date d'arrivée (17 juillet) et étiquette "Express Delivery" au verso du pli. Le reçu donné à l'expéditeur (partie centrale : Sender's Receipt) par la poste de Canton a été collé au verso, après l'arrivée du pli à Tsinan.

Arrachart et Rignot quittent Canton le 15 juillet à 7 heures du matin, malgré le très mauvais temps qui sévit tout au long du trajet entre Canton et Shanghai. En raison de la tempête, ils suivent une route à l'intérieur de la Chine, volant constamment à 3 500 mètres d'altitude. Ils arrivent à Shanghai à 14 heures. Quelques jours plus tard, à Moukden, les deux hommes sont confrontés à des incidents entre l'armée russe et l'armée chinoise à la frontière des deux pays. N'obtenant pas l'autorisation de survoler la Sibérie pour le vol retour, ils décident d'arrêter leur voyage et de quitter Moukden après avoir vendu l'avion aux autorités chinoises de Mandchourie. Au cours de ce vol, Arrachart et Rignot auront parcouru plus de 20 000 kilomètres. Il s'agit d'un vol polaire car le parcours retour était prévu sur une route polaire au-dessus de la Sibérie.

7 - Costes et Bellonte en septembre 1929

Fin 1928, Breguet présente une version modifiée du Breguet 19 TR, le Breguet 19 TF. Seuls deux exemplaires sont construits, spécialement pour les vols longue distance.

Après une première tentative de vol de Paris à New York en juillet et en attendant de meilleures conditions météorologiques pour une nouvelle tentative de traversée de l'Atlantique, Dieudonné Costes (1892-1973) et Maurice Bellonte (1896-1984) décident d'essayer de ramener en France le record du monde de la distance en ligne droite sans escale de 7 190 km détenu par les Italiens Arturo Ferrarin (1895-1941) et Carlo Del Prete (1897-1928) réalisé l'année précédente entre l'Italie et le Brésil.

Costes, pilote, et Bellonte, navigateur, décollent le 27 septembre 1929 à 8 h 20 du matin en direction de la Sibérie pour tenter de battre ce record de distance en ligne droite. L'avion survole l'Allemagne, la Lettonie puis Moscou. Dans la nuit du 28 septembre, alors qu'il survole l'Oural, une violente tempête de neige impose une déviation de plus de 300 kilomètres. L'avion s'aventure alors vers les steppes gelées de Sibérie. Le lendemain, c'est le survol de la rivière Irtych au sud d'Omsk et, en fin de journée, celui de Novossibirsk. Lorsque le jour s'est enfin levé, après cette deuxième nuit des plus difficiles et dangereuses, l'avion tournait au-dessus du lac Baïkal. Il ne devait rester qu'environ sept cents litres de carburant.

En fin de journée, le 29 septembre, après avoir profité du coucher de soleil sur les monts Khingan, Costes et Bellonte sont contraints d'atterrir à 18 h 39, faute de carburant, près d'une ferme fortifiée dans un champ à 80 km de Tsitsikar (ou Tsitsihar ou Qiqihar), zone de conflit entre l'URSS et la Chine. Ils ont parcouru 7 905 km en 51 heures et 19 minutes de vol et le record de distance est bel et bien battu.

Les plis préparés et emportés pendant ce vol sont peu nombreux avec une vingtaine de pièces recensées dont deux cartes postales.



Carte postale avec le timbre à date de Bourget Aviation du 27 septembre 1929 et affranchie à 9,90 francs. Le cachet commémoratif de trois lignes est réduit à deux lignes probablement par manque de place (pas de "s" final à "Costes").

Costes et Bellonte reçoivent un accueil hostile de la part des autorités locales chinoises qui les prennent pour des espions communistes russes en raison de la couleur rouge écarlate de leur avion. En l'absence de visa chinois et d'autorisation de survol du territoire dans un contexte de guerre, les aviateurs sont tenus au secret par le gouverneur qui, pendant trois jours, n'autorise pas la transmission de leurs télégrammes. Le 6 octobre, le consul de France à Harbin reçoit un message ; il se rend immédiatement à Tsitsikar où il obtient enfin du gouverneur l'autorisation pour les aviateurs de poursuivre leur vol. Costes et Bellonte sont donc libérés le 8 octobre et la journée est consacrée à l'approvisionnement en carburant et à la préparation du départ.

Le 12 octobre, ils décollent pour Harbin, guidés par la voie ferrée du Chinese Eastern Railway (un embranchement du Transsibérien). C'est là que nos aviateurs "postaux" feront apposer le timbre à date de Harbin avec la date d'atterrissage près de Tsitsikar, soit le 29.9.29 à 17 heures.

Le vol de retour n'a pas suivi de route polaire mais les aviateurs ont battu un record de vitesse sur la route Hanoi-Paris où ils sont arrivés le 21 novembre à 11 h 35.