



Les débuts de l'U.S. AIR MAIL

par Jacques Prudhomme

Transporter des marchandises, du courrier, et des passagers d'un point à un autre par la voie des airs. Utopie ou réalité ? C'est pourtant l'idée de l'Anglais **William Samuel Henson** qui dépose à cet effet, en 1843, un brevet pour un « appareil locomotif ».

Aux Etats-Unis, en ce début du 20^e siècle, l'industrie de l'aviation est pratiquement inexistante. Entre centres urbains, les déplacements sont effectués confortablement en train ou en autocars, les réseaux ferrés et routiers étant très denses.



Portrait de **Glenn Curtiss**
pilote & constructeur d'avion
PA n° 94 - (Y. & Tellier)

Dès 1910, l'Américain **Glenn Curtiss** effectue avec succès quelques vols postaux à titre officieux. Mais la même année, le Congrès des Etats-Unis rejette un projet de loi proposant la création d'une ligne aéro postale expérimentale.

Long Island, le 23 septembre 1911 – la première expérience officielle de transport du courrier par la voie des airs se déroule lors d'un meeting aérien à Garden City, sur une idée émise par **Frank Hitchcock**, directeur général des Postes. Informé plusieurs jours auparavant, le public amène son courrier sur le terrain à un bureau de poste temporaire.

C'est sur un monoplan Blériot, surnommé « Dragonfly » (libellule) que le pilote **Earle Ovington** emporte un sac contenant près de 2.000 lettres et cartes postales. Celui-ci est largué dans un champ à Mineole (New York) distant d'une dizaine de kilomètres de Long Island, et récupéré par la poste locale afin de réintégrer le circuit normal. Cette opération est réalisée à plusieurs reprises durant les neuf jours du meeting.



Vignette du 1^{er} vol
d'Earle Ovington

Fort de ce succès, **Frank Hitchcock** demande aussitôt au Congrès l'obtention d'une subvention pour la création d'un service aéro postal régulier. Les arguments avancés (vitesse, capacité à surmonter les obstacles naturels, desserte de régions dépourvues de

voies de communication...) se révèlent peu convaincants face aux insuffisances passées sous silence (avions fragiles, faible volume emporté, rayon d'action limité : moins de 150 km). Conscients de ces inconvénients, les membres du Congrès rejettent systématiquement les propositions de loi.

Malgré la volonté des aviateurs à démontrer que les avions peuvent servir au quotidien, les services postaux ne dépassent pas le stade expérimental, et la poste aérienne n'est qu'une attraction lors des meetings aériens à travers le pays, et ce jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Dès 1916, la nouvelle forme de guerre ne laisse aucun doute sur les valeurs de l'avion. L'intérêt renaît dans les esprits et le Ministère des Postes lance un appel d'offres aux firmes privées pour 8 liaisons aéropostales. L'adjudication est infructueuse (1 seul candidat ne correspondant pas aux critères demandés).

Le Congrès décide enfin le vote d'une subvention de 50.000 \$ pour la création d'un service postal expérimental.

L'entrée en guerre des Etats-Unis met un frein à l'essor de cette mise en place, pilotes et avions étant réquisitionnés. Pourtant, en février 1918, la situation se débloque et le service est dirigé conjointement par le Ministère des Postes et l'*U.S. Army* (pilotes, mécaniciens et avions Curtiss Jenny sont fournis par l'Armée ; terrains, carburant et personnel administratif par le Ministère des Postes).

Cette première liaison expérimentale d'intérêt immédiat se fait entre New York et Washington, via Philadelphie pour un vol d'environ 320 km.



Série courante
W. Wilson
n° 258 - (Y. & Tellier)

Le 15 mai 1918, l'espace aérien est officiellement ouvert à la poste aérienne. Sous le patronage du Président **Woodrow Wilson**, d'éminents invités et d'une foule impressionnante, le pilote **George L. Boyle** décolle son Curtiss « Jenny » chargé d'un sac de courrier de 65 kg. Son récent brevet de pilote et son inexpérience l'envoient dans le sens opposé à celui de Philadelphie, et il atterrit dans un champ à 30 km de son point de départ.

Heureusement, les 3 autres vols inauguraux programmés se passent dans de meilleures conditions (Lt **Torrey Webb**, Lt **James C. Edgerton** et Lt **Culver**). Les comptes-rendus de la presse sont si élogieux sur ces nouveaux messagers aériens, que les responsables des Postes envisagent déjà la création de nouvelles destinations.

La réussite de ces premiers vols permet surtout au Ministère des Postes de prendre le contrôle de la poste aérienne. Pourtant, les pilotes de l'armée et leurs appareils sont bien mal préparés à ces tâches. Les instruments de navigation sont peu fiables ou inexistant, et les conditions météorologiques souvent déplorable. Le plus surprenant, dans les débuts de l'*U.S. Air Mail*, est le pourcentage de réussite obtenu sans décès, ni blessé grave.

Malgré un faible poids de courrier et une rentabilité inexistante, les Postes veulent assurer un service quotidien, 6 jours par semaine, quel que soit le temps. L'Armée



Exposition internationale Vancouver 86
Curtiss-Jenny
n° 694 - (Y. & Tellier)



Avions américains
Classiques (Jenny)
n° 2628 - (Y. & Tellier)

rechignant à risquer ses pilotes et ses avions pour le courrier, les deux partenaires se séparent en août 1918, laissant les Postes faire cavalier seul.

Nouveaux avions, nouveaux pilotes. Des tentatives pour une nouvelle route New York- Chicago avec de nombreux incidents.

Les premiers timbres pour affranchissement du courrier par poste aérienne sont émis en 1918 sur la ligne New York-Philadelphie-Washington.

Au nombre de trois, ils représentent tous le Curtiss Jenny surnommé la « Bourrique ».



PA n° 1 - (Y. & Tellier)



Avion Curtiss - Jenny en vol
PA n° 2 - (Y. & Tellier)



PA n° 3 - (Y. & Tellier)

- le 15 mai, tarif à 24 ¢ par once avec livraison individuelle immédiate.
- le 15 juillet, tarif réduit à 16 ¢ la première once (dont 10 ¢ pour livraison individuelle immédiate), plus 6 ¢ par once supplémentaire.
- le 15 décembre, tarif à nouveau réduit à 6 ¢ par once
(1 once = 28,35 gr)

ANECDOTE

Dans l'urgence de l'émission du premier timbre de poste aérienne, le Curtiss Jenny de 24 ¢ eut quelques feuilles mal engagées dans la presse lors de l'impression, et le motif central se trouva inversé. Le ministère des Postes réussit cependant à récupérer les feuilles défectueuses de 100 timbres qui étaient déjà en vente, sauf une. Ce timbre, dénommé la « bourrique inversée », est l'une des plus fortes cotes des timbres américains avec une valeur actuelle estimée à plus de 260.000 \$.



Jenny inversé
PA n° 3a - (Y. & Tellier)

En novembre 1918, la situation évolue car la guerre en Europe prend fin. De nombreux appareils De Havilland DH.4, équipés de moteurs Liberty de 400 ch, deviennent disponibles pour un usage civil, et de nombreux pilotes confirmés se retrouvent démobilisés (plus de 5.000 exemplaires de cet appareil ont été construits sous licence aux Etats-Unis). Devant cette manne prolifique, le Ministère des Postes envisage d'étendre le réseau existant à l'ensemble du pays.



20° Congrès de l'U.P.U.
Transports postaux d'hier (aéroplane)
n° 1883 - (Y. & Tellier)

Les pilotes de l'*U.S. Air Mail* sont armés pour protéger le courrier. C'est une véritable confrérie qui s'emploie à assurer les liaisons régulières au-dessus de sols accidentés, avec des avions inadaptés et des instruments de bord primitifs. Il n'existe pas de cartes aériennes et les pilotes doivent trouver leur chemin en suivant les voies ferrées, et en notant des points de repère dans leur carnet. Par mauvais temps, ils sont obligés de voler près du sol au risque de s'écraser, et manœuvrent à vue. En cas d'orage ou de brouillard épais, ils sont contraints à des atterrissages forcés avec possibilité de repartir

OU NON.

Le service connaît son premier accident mortel le 16 décembre 1918 lors de l'essai d'un DH.4. La route New York-Chicago est ouverte le 18 décembre, mais les DH.4 ne sont pas adaptés pour de longues distances à basse altitude. Les examens des appareils après chaque accident montrent des déficiences évidentes.

De nouveaux impératifs sont imposés aux constructeurs pour effectuer la modification des appareils existants (renforcement train d'atterrissage et essieux, roues de diamètre plus important, déport de l'habitacle pilote vers l'arrière...).

Pendant ce temps, le Département des Postes fait sa promotion en incorporant à ses oblitérations une flamme publicitaire représentant un avion encadré de la devise « AIR- MAIL / SAVES TIMES » (la poste aérienne vous fait gagner du temps)



Fragment de lettre
avec flamme publicitaire

Le 15 Mai 1919, le service aéropostal fête son premier anniversaire et la route New York-Chicago est réouverte. Seul point noir du trajet : les monts Alleghanys et son terrain de Bellefonte. D'octobre 1919 à juillet 1921, 26 employés de l'*Air Mail Service* trouvent la mort suite à des accidents.

Le vice ministre des Postes **Otto Praeger** continue son avancée vers l'Ouest. En mai 1920, la route Chicago-Ohama (Nebraska) est inaugurée.



Histoire de l'aviation
Appareils anciens en vol
Junkers J.13 - 1919
n° 2580 - (Y. & Tellier)

Les responsables de la Poste mettent leurs espoirs dans un nouvel appareil : le Junkers F.13. Monomoteur allemand entièrement métallique, il peut emporter des charges doubles par rapport au DH.4 avec une autonomie deux fois supérieure, ce qui semble très intéressant pour la réduction des coûts. L'*U.S. Air Mail* en achète 8 exemplaires rebaptisés JL.6 (du nom de l'importateur **John Larsen**). Mais de nombreux incidents et accidents mortels font que ce type d'appareil est interdit de vol. L'*U.S. Air Mail* cesse son utilisation en 1921.

Le 8 septembre 1920, le DH.4 de **Randolph Page** décolle de Long Island pour se poser le 11 septembre à San Francisco après un temps réel de vol de 34h05mn. La durée totale est de 75h52mn y compris les arrêts, intempéries et festivités ; le train est battu de 22 heures. Démonstration magistrale des possibilités offertes par la poste aérienne sur les grandes distances.

Son budget étant menacé, l'administration des Postes décide alors de tenter un vol spectaculaire de nuit. Le 22 février 1921, 4 avions – 2 dans chaque sens – vont tenter la traversée du pays (New York-San Francisco) en volant de jour comme de nuit. Certaines villes allument des feux pour guider les pilotes. Résultat : 33h20mn, soit 65 heures de moins que le train le plus rapide reliant les côtes Est-Ouest. Ce vol transcontinental est un succès. Le Congrès, qui en tire aussitôt les leçons, approuve les crédits de l'*Air Mail Service* à une écrasante majorité.

Le 4 mars 1921, **Warren Harding** entre à la Maison Blanche. Ce nouveau président prévoit un « retour à la normale » avec des restrictions de crédits. Le projet d'extension de la poste aérienne se trouve donc bloqué.



Mort du Pt Harding
(1865 - 1923)
n° 249 - (Y. & Tellier)

Le nouveau ministre des Postes, **Will Hays**, change le cap de l'*Air Mail Service* en préférant un réseau plus restreint, mais mieux perfectionné. La ligne principale New York - San Francisco est conservée, mais les lignes secondaires St.Louis-Chicago, Minneapolis-Chicago et New York-Washington sont abandonnées. Le nombre d'employés est réduit afin de faire des économies. En contrepartie, les pilotes sont désormais consultés, on tient enfin compte de leurs suggestions et de leurs avis sur les conditions de vol. Le moral repasse au beau fixe.



200^e anniversaire du service
postal - Transports
n° 1064 - (Y. & Tellier)

Les responsables des Postes sont persuadés que la poste aérienne fera vraiment ses preuves lorsqu'elle pourra effectuer des liaisons de nuit régulières. Début 1932, une étude est effectuée concernant le balisage des routes aériennes. L'ingénieur **Joseph Magee** y travaille pendant plus d'un an et remet son projet (terrains principaux équipés de phares à feu tournant de 15 m de hauteur, visibles à 150 km par temps clair – terrains de secours distants de 40 km environ, pourvus de phares tournants – aérophares clignotants à acétylène placés tous les 5 km sur le trajet aérien – balises de pistes – projecteurs d'atterrissage et phares installés sur les ailes des DH.4).

La construction des phares débute en avril 1923. Mettre en place ces installations dans des régions marécageuses, désertiques et montagneuses constitue un véritable exploit pour les techniciens.

Les essais de vol, effectués dès le mois d'août, se révèlent concluants. Un tel service réduit de 3 jours un acheminement de courrier de côte à côte. La mise au point de ces réalisations permet une amélioration évidente de la sécurité des pilotes. Chaque pilote reçoit un appareil attitré. Les consignes changent « *Ne volez pas si vous avez des inquiétudes sur l'état de votre appareil* » ou « *Ne volez pas si les conditions météorologiques vous paraissent défavorables* ». Changement radical vis à vis des premiers responsables de l'*U.S. Air Mail*.



De Havilland DH.4 prêt en attente de décollage
après chargement du courrier

Route New York - San Francisco
avion de l'*U.S. Air Mail* survolant les monts Ruby au Nevada



Une deuxième série de timbres pour poste aérienne est émise en 1923 pour service de nuit sur la ligne New York - San Francisco.

Le trajet est divisé en 3 zones : New York-Chicago, Chicago-Cheyenne et Cheyenne-San Francisco. Le tarif est de 8 ¢ l'once pour chaque zone, soit 16 ¢ pour 2 zones et 24 ¢ pour le trajet complet.



Hélice
PA n° 4 - (Y. & Tellier)



Insigne de la poste aérienne
PA n° 5 - (Y. & Tellier)



Avion De Havilland
PA n° 6 - (Y. & Tellier)

- le 24 ¢ représente l'avion De Havilland.
- le 16 ¢ représente l'emblème de l'*Air Mail Service*.
- le 8 ¢ représente le radiateur et l'hélice en bois.

Une expérience est tentée en Alaska au début 1924. Un ancien pilote de l'Armée, **Carl Ben Eielson**, qui habite Fairbanks, obtient de Washington l'autorisation pour le transport du courrier de Fairbanks à Mc Grath, soit environ 430 km (18 jours en traîneau à chiens dans chaque sens). **Eielson** effectue 7 à 8 rotations, puis son appareil s'écrase lors d'un atterrissage, mettant fin à ses exploits.

Les vols de nuit restent l'objectif prioritaire. Après l'obtention d'un nouveau budget, les balisages sont prolongés. Les banquiers et hommes d'affaires reprennent confiance et utilisent régulièrement la poste aérienne. La route côte à côte est couverte en 7 étapes et les pilotes sont relayés à Cleveland, Chicago, Omaha, Cheyenne, Salt Lake City et Reno. Sur cette route longue de 3.300 km, c'est un véritable boulevard éclairé la nuit, sans équivalent dans le monde.



Musée postal national
pilote de la poste aérienne, biplan Jenny,
wagon postale et voiture postale
n° 2184 - (Y. & Tellier)

Les constructeurs planchent sur l'étude de l'avion idéal pour l'*Air Mail*, mais ils n'arrivent pas à l'équivalent du vieux DH.4 qui est devenu un nouvel appareil compte tenu du nombre de modifications effectuées. Celles-ci lui confèrent d'ailleurs une plus grande souplesse d'utilisation. A l'époque, la radio est limitée à la transmission de rapports météorologiques de terrain à terrain. En vol, le pilote ne peut recevoir aucune information.

Nouveau succès de l'*Air Mail Service* lors de l'ouverture d'une liaison de nuit entre New York et Chicago. Les hommes d'affaires souhaitent ardemment ce trait d'union entre les 2 plus grands centres financiers du pays. Le volume de courrier ne cesse d'augmenter et les recettes couvrent enfin les dépenses.

La poste aérienne remporte tous les suffrages, c'est l'euphorie. Un homme de Chicago se colle sur le corps 718 \$ pour se faire expédier comme colis avion pour New York. Une femme demande l'envoi de ses 2 enfants à Chicago par la poste aérienne : refus également du service qui déclare que « *les avions ne transportent pas de denrées périssables* ».

La décision est prise de confier progressivement le transport du courrier aérien à des compagnies privées. Le Président **Calvin Coolidge** signe, le 2 février 1925, le « Kelly Act », qui autorise l'attribution de contrats. Un appel d'offres est lancé en juillet pour adjudication de 12 lignes.



Série courante
C. Coolidge
n° 399 - (Y. & Tellier)

Les C.A.M. (*Contract Air Mail*) sont attribués de Février à septembre 1926 :

C.A.M. 1	Boston-New York	Colonial Air Transport	(01-07-26)
C.A.M. 2	St.Louis-Chicago	Robertson Aircraft Corp.	(15-04-26)
C.A.M. 3	Chicago-Dallas	National Air Transport	(12-05-26)
C.A.M. 4	Los Angeles-Salt Lake City	Western Air Express	(17-04-26)
C.A.M. 5	Elko-Pasco	Varney Speed Lines	(06-04-26)
C.A.M. 6	Detroit-Cleveland	Ford Air Transport	(15-02-26)
C.A.M. 7	Detroit-Chicago	Ford Air Transport	(...-02-26)
C.A.M. 8	Los Angeles-Seattle	Pacific Air Transport	(15-09-26)
C.A.M. 9	Chicago-St.Paul	Charles Dickinson	(07-06-26)
C.A.M. 10	Atlanta-Jacksonville	Florida Airways	(01-04-26)
C.A.M. 11	Cleveland-Pittsburgh	Clifford Ball	(21-04-26)
C.A.M. 12	Pueblo-Cheyenne	Western Air Express	(31-05-26)

Ces compagnies ont leurs propres avions et sont rémunérées par les Postes, qui leur accordent jusqu'à 80% des recettes de l'affranchissement du courrier acheminé. Mais ce règlement ne couvre pas les frais engagés et les Postes modifient leur mode de rétribution en versant une somme fixe par kilomètre et par kilo de courrier, ce qui favorise les adjudicataires.

Charles Lindbergh est l'un des pilotes de Robertson Aircraft Corporation sur la ligne St. Louis-Chicago. Mais il joue de malchance en brisant 2 appareils en 6 semaines. Son vol transatlantique, l'année suivante, est heureusement plus réussi.



Charles Lindbergh
Portrait et avion Spirit of St. Louis
n° 2737 - (Y. & Tellier)

Après le « Kelly Act » du 2 février 1925, un nouveau tarif voit le jour, et il est établi cette fois en fonction de la distance parcourue :

- 10 ¢ l'once jusqu'à 1.000 miles.
 - 15 ¢ l'once de 1.001 à 1.500 miles.
 - 20 ¢ l'once pour plus de 1.501 miles.
- (1 mile = 1,6093 km).



PA n° 7 - (Y. & Tellier)



PA n° 8 - (Y. & Tellier)



PA n° 9 - (Y. & Tellier)

Inauguration des lignes postales contractuelles (C.A.M.)

Les 3 timbres sont d'un graphisme identique, qui représente une carte des Etats Unis avec un avion de l'*Air Mail* en vis à vis sur chaque côté.

Walter Varney, de la Varney Speed Lines, conçoit un télégramme ultra-léger dénommé « Air-O-Gram » et arrive à convaincre les gens à l'utiliser malgré la surtaxe par avion.

En 1927, la compagnie Boeing fait des offres de soumission très basses pour la liaison Chicago-San Francisco, et réussit cependant à faire des bénéfices sur ce contrat à l'aide de ses appareils Boeing 40A, rentables et économiques.



C.A.M. 16 1° vol Cleveland – Louisville
cachet de départ : le 01/08/1928 à 3h AM
cachet arrivée (verso) : le 01/08/1928 à 9h30 AM



C.A.M. 2 1° vol St. Louis - Chicago
cachet de départ : le 20/02/1928 à 3h30 PM
(flamme publicitaire de poste aérienne)

Ces grosses compagnies bénéficient de subventions généreuses du Département des Postes, toutes les grandes villes sont desservies entre 1925 et 1928, le réseau de routes aéropostales passe de 4.500 à 22.600 km, le nombre journalier de kilomètres parcourus triple en un an et demi. Avec les bénéfices substantiels engrangés, et des avions de plus en plus performants, les compagnies arrivent inévitablement au transport des passagers.

Emis le 1^{er} août 1928, pour le nouveau tarif de 5 ¢ par once, le dernier timbre de poste aérienne représente le terrain de Sherman Hill (Wyoming) dans les montagnes rocheuses, avec le pylône surmonté de sa balise pour les vols de nuit.



Série courante
Phare de la colline Sherman
PA n° 11 - (Y. & Tellier)

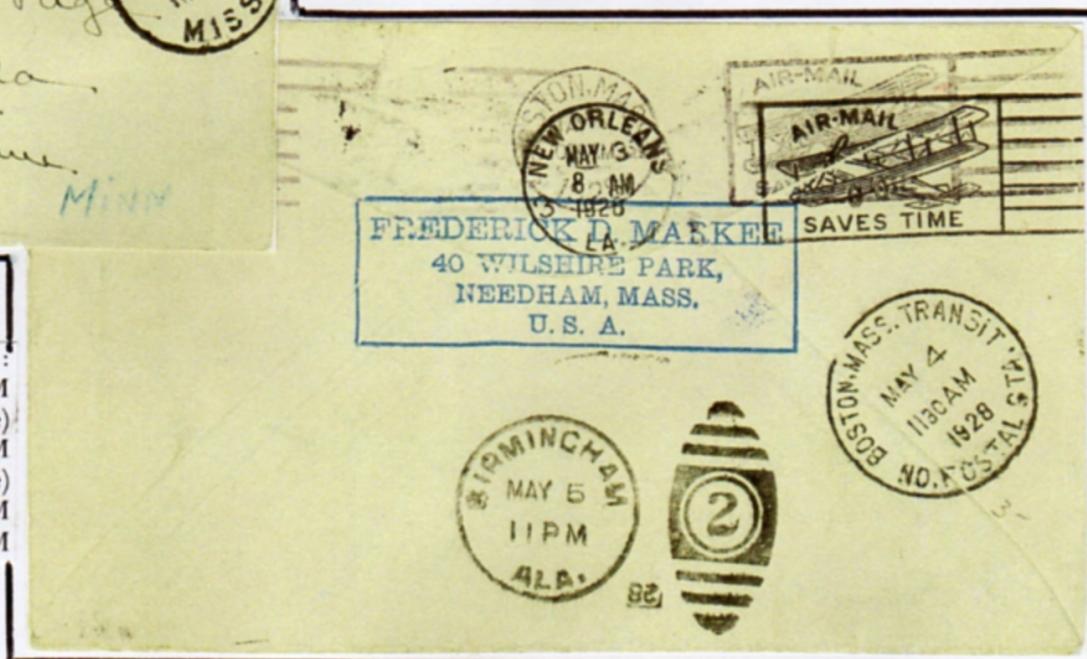


C.A.M. vol Chicago, Illinois - New York, N. York.
 cachet de départ : le 11/12/1925 à 9h PM
 cachet arrivée (verso) : le 12/12/1925 à 1h PM
 Annotation : *Night Air Mail* (Poste Aérienne de Nuit)
 Chicago, Illinois à New York, N. York



C.A.M. 1 - 19 - 23 Vol Boston - Grenada via New Orléans
 cachet de départ : le 01/05/1928 à 10h AM
 (flamme publicitaire de poste aérienne)
 cachet arrivée : le 06/05/1928 à 11h30 AM
 Le cachet *MISSENT* signifie que le courrier a été mal dirigé,
 d'où les 5 jours de délai entre départ et arrivée.

Verso de l'enveloppe (cachets de transit) :
 cachet New Orléans : le 3/05/1928 à 8h AM
 (flamme publicitaire de poste aérienne)
 cachet Boston : le 4/05/1928 à 10h30 AM
 (flamme publicitaire de poste aérienne)
 cachet Boston Transit : le 4/05/1928 à 11h30 AM
 cachet Birmingham : le 5/05/1928 à 11h PM



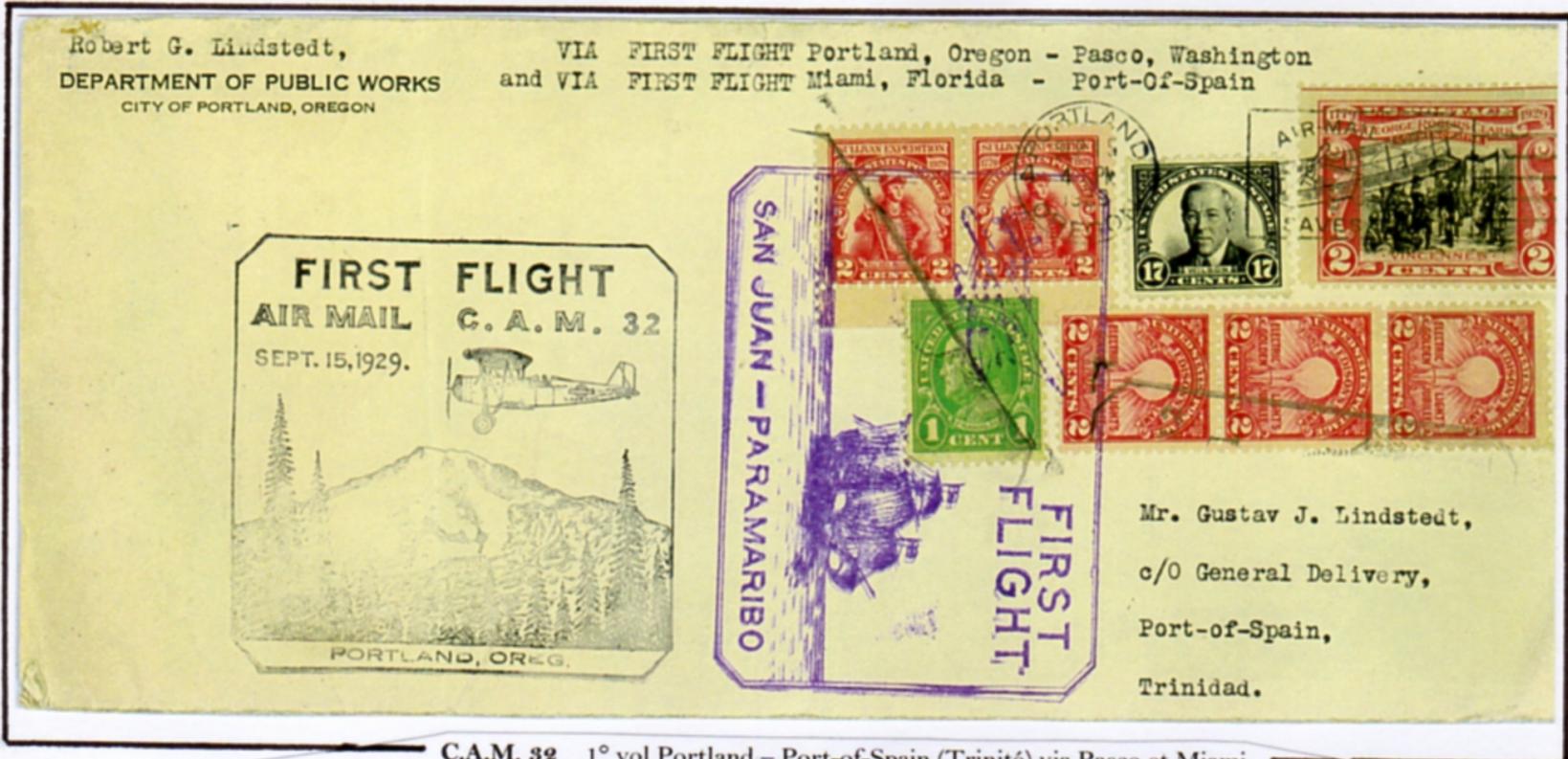
C.A.M. 29 1° vol New Orleans - Houston
 cachet de départ : le 23/01/1929 à 8h AM

C.A.M. 30 1° vol Chicago - Atlanta
 cachet de départ : le 19/11/1928 à 7h30 AM
 cachet transit (verso): le 19/11/1928 à 2h30 PM
 cachet arrivée (verso) : le 20/11/1928 à 3h30 PM



C.A.M. 27 1° vol Bay City - Chicago
 cachet de départ : le 17/07/1928 à 4h PM
 cachet arrivée (verso) : le 18/07/1928 à 9h30 AM

Les petites compagnies de la première heure sont peu à peu absorbées par des holdings, qui formeront la toile des futures grandes compagnies aériennes.



C.A.M. 32 1° vol Portland - Port-of-Spain (Trinité) via Pasco et Miami
 cachet de départ : le 15/09/1929 à 4h PM
 cachet arrivée (verso) : le 22/09/1929 à 6h PM
 (flamme publicitaire de poste aérienne)

En 1930, Boeing met en service un appareil de conception et de technique très avancées le Monomail. Doté d'un fuselage métallique monocoque avec un moteur refroidi par air, c'est une révélation.

Edition le 10 février 1930 d'un nouveau timbre de 5 ¢ représentant un globe ailé (insigne de pilote) avec inscription U.S. AIR MAIL. Un timbre identique, mais de dentelure différente, est imprimé le 19 août 1931.



Série courante
PA n° 12 - (Y. & Tellier)

Début 1931, le déficit de l'US Air Mail est de 150 millions de \$. Le directeur des Postes lance un avertissement aux compagnies, et leur signifie la fin des bénéfices faciles. Il est demandé la révision des tarifs, ainsi que la définition de nouvelles orientations.



Série courante
PA n° 16 - (Y. & Tellier)

Suite à nouveau tarif effectif au 1^{er} juin 1932, est édité un timbre correspondant à 8 ¢ par once, possédant le même graphisme que le timbre de 1930.

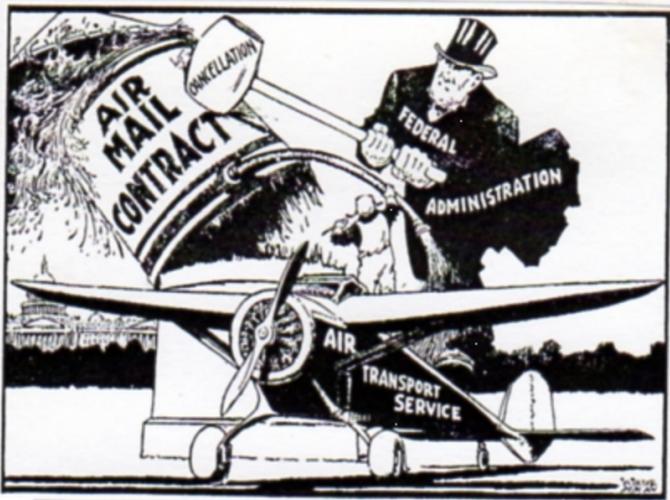


C.A.M. 30 1^o vol Salina - Reading
cachet de départ : le 05/06/1931 à 12h -M
cachet arrivée (verso) : le 08/06/1931 à 9h30 AM

C.A.M. 18 1^o vol Watertown - Lennoxville (Canada)
cachet de départ : le 16/01/1932 à 2h PM
cachet arrivée (verso) : le 19/01/1932 à (illisible)



C.A.M. 33 1^o vol El Centro - San Diego (flamme publicitaire de poste aérienne)
cachet de départ : le 15/06/1932 à 4h PM
cachet arrivée (verso) : le 15/06/1932 à 8h30 PM



Dessin satirique paru dans le *Washington Herald* suite au décret d'annulation des adjudications des lignes aéropostales

Début 1934, une commission d'enquête établit que les Postes ont attribué aux grandes compagnies les routes postales les plus lucratives, sous la pression de lobbies influents, et ont de ce fait enfreint la loi. Elle exige que le gouvernement annule toutes les adjudications de lignes aéropostales. Le décret d'annulation est signé le 9 février 1934 par le Président **Franklin D. Roosevelt**.

C'est l'Armée qui prend la relève pour l'acheminement du courrier. Sur les 26 routes en service, seules 14 sont maintenues car elles desservent des villes où la *Federal Reserve Bank* possède des succursales. Hélas, l'*Air Corps* possède une flotte hétéroclite de vieux appareils reconvertis à la hâte, et l'aviation militaire n'est prévue que pour des sorties de jour. De plus, le budget militaire a été passablement rogné au début des années 1930.

Trois pilotes se tuent en reconnaissance de route et six autres ensuite lors de la première semaine d'acheminement. La journée du 9 mars apporte quatre nouveaux décès à la liste. La presse, hostile au gouvernement **Roosevelt**, se déchaîne et qualifie ces accidents de « meurtres légalisés ».

Des résolutions sont déposées au Congrès pour le retrait de l'*Army Air Corps* du service postal, et la réouverture des liaisons à l'aviation commerciale. Les pilotes militaires effectuent leurs derniers vols le 7 mai, soit 78 jours après la remise en service par leurs soins.

De nouveaux appels d'offres sont lancés. En juin 1934, sous le nom de loi « Black-Mc Kellar » approuvée par le Président **Roosevelt**, la législation doit répartir de manière plus équitable ces énormes budgets. Les grands constructeurs, tel Boeing, ont tous une filiale de ligne postale, et la nouvelle loi oblige à scinder les différentes sociétés. Les nouveaux tarifs sont négociés à la moitié des anciens contrats.



Américains célèbres
Franklin D. Roosevelt
n° 797 - (Y. & Tellier)



Série courante
PA n° 15A - (Y. & Tellier)

Suite à nouveau tarif, édition en juin 1934 d'un timbre de 6 ¢, avec effet au 1^{er} juillet – même graphisme que le timbre de 1930.

Pour encourager ses clients, les Postes distribuent des carnets dans lesquels sont incorporés des étiquettes collantes « VIA AIR MAIL », à apposer sur le courrier aérien afin de le différencier.





La face avant du carnet montre que pour seulement 3 c de plus, le courrier peut être transporté par avion. Sur le dos du carnet « SPEED ! SPEED ! — AIR MAIL - SPEED ! SPEED ! (Rapide! Rapide! - Poste Aérienne - Rapide! Rapide!) ainsi que différents autres arguments.

Les 2 pages intermédiaires de couverture comportent également des slogans d'accroche : « Poste aérienne 3 à 4 fois plus rapide » - « Horaires poste aérienne coordonnés avec horaires trains » - « Le courrier par poste aérienne peut être recommandé, assuré et C.O.D. (paiement à la livraison ou contre remboursement) » - « Un envoi par poste aérienne vous assure une expédition préférentielle » -

Concernant le paiement par avance (*prepaid*) du courrier aérien avec livraison expresse gratuite, la Direction des Postes émet le 30 août 1934 un timbre de 16 ¢ « special delivery » avec pour motif le grand sceau des Etats Unis. Un timbre identique de 16 ¢ bicolore sera émis en 1936.



Série courante
grand sceau des Etats-Unis
PA n° 19 - (Y. & Tellier)



Cinquantième du service
de poste aérienne
PA n° 70 - (Y. & Tellier)

Les 4 grandes compagnies aériennes United, American, TWA et Eastern espèrent obtenir la majorité des lignes. En dépit de la volonté des démocrates d'en finir avec la corruption républicaine, le nouveau réseau de l'*U.S. Air Mail* ressemble à s'y méprendre à l'ancien.

Williams E. Boeing, éclaboussé par les affaires liées au scandale de l'*U.S. Air Mail* décide de se retirer des affaires.

Le réseau des routes aériennes est dense, mais certaines villes moins importantes ne sont pas desservies car elles ne disposent pas d'aérodrome. **Lytle Adams**, de Irwin en Pennsylvanie invente alors un dispositif permettant d'accrocher, à l'aide d'un grappin et en volant à basse altitude, les sacs postaux en partance accrochés sur un filin tendu entre deux poteaux. Le courrier arrivant est simplement largué de l'appareil et récupéré au sol. Après des essais confirmés, le gouvernement donne son accord pour une expérience d'un an de ce nouveau système. **L. Adams** crée donc sa propre compagnie (All American Aviation) pour desservir 54 localités sur une zone comprenant la Pennsylvanie et la Virginie Occidentale. En juin 1941, la compagnie dessert plus de 100 localités et assure un ramassage de 400.000 lettres et colis postaux chaque mois. All American cesse ses activités en 1949 pour se consacrer au transport des passagers pour devenir Allegheny Airlines, puis U.S. Air.

Le « Jenny inversé » à l'honneur dans différents pays



Histoire de l'aviation
timbre aérien des U.S.A. n° 3a
et Douglas DC.3
PA n° 341 - (Y. & Tellier)

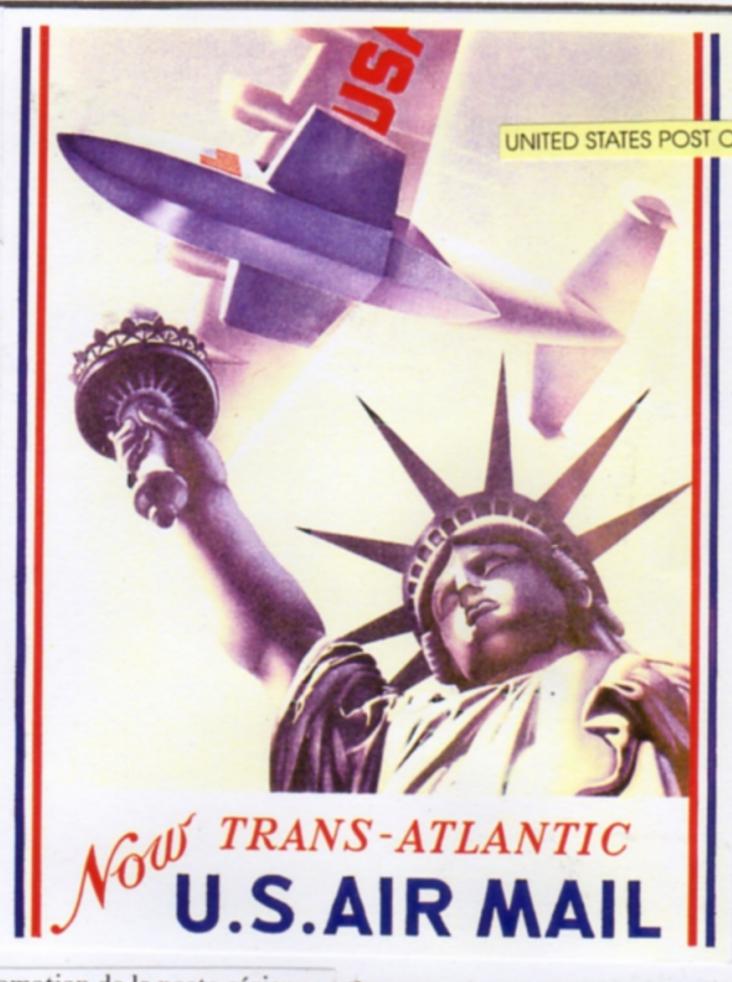


Avions anciens
(Standar JR.IB - 1918)
BF n° 123C - (Y. & Tellier)

Les progrès techniques amènent désormais à transporter le courrier avec les passagers, formule plus économique pour la rentabilité des parcours. Mais les anciens pilotes postaux ne peuvent oublier cette période passionnante, ces moments d'indépendance et de liberté, où le vol se faisait à vue avec chacun ses points de repère. Respecter les horaires était un de leur principal souci. Le sacrifice de ces aviateurs n'a pas été vain, car il a permis de faire avancer la poste aérienne à grands pas.



UNITED STATES POST OFFICE - 1937



UNITED STATES POST OFFICE - 1939

Affiches publicitaires des Postes Américaines pour la promotion de la poste aérienne

BIBLIOGRAPHIE :

- Les Pionniers du Ciel, Editions ATLAS, Paris.
- Chronique de l'Aviation, Editions CHRONIQUE, Paris.
- Chronique de l'Amérique, Editions LAROUSSE, Paris.
- Air Mail Antics, AMOS Press Inc., Sydney (Ohio)
- Aviation Pioneers, Collection of U.S. Stamps, U.S. Postal Service.
- Histoire de l'Aéronautique, Collection les grands ouvrages de l'Illustration, Paris.
- Aviation « un siècle de conquêtes », Sélection du Reader's Digest, Paris.
- La poste aérienne, Editions TIME-LIFE, Amsterdam.
- INTERNET, sites divers.