

Pour ce numéro spécial Japon, un article sur les relations aériennes entre la France et le Pays du Soleil Levant s'imposait ! Avec la compétence que nous lui connaissons, Pierre Saulgrain nous montre quel fut en fait le rôle déterminant joué par la France dans la conquête du ciel nippon, des premiers sauts de puce d'un Français dans le ciel japonais jusqu'au vol Paris-Tokyo en ligne droite par Air-France.



Sachons tout d'abord que l'influence française marquera ce pays dans la conquête de l'air, par le plus léger tout d'abord avec du matériel français fourni par Yon et Godard en 1890, qui permit la mise en place du premier corps d'aéroliers militaires. Puis par le plus lourd que l'air, en décembre 1909, où pour la première fois le Japon découvre ce *monstre* volant. Ne soyons pas encore exigeant et à vrai dire la machine qui quitta le sol était remorquée par une automobile, mais n'était-ce point un léger progrès comparé aux premiers essais de René Caudron qui, en mai 1909, sur la terre de la ferme paternelle de Romiotte, près du Crotoy (P.-de-C.), quitta le sol dans un planeur remorqué par une voiture hippomobile tirée par la jument Luciole !

Cette dernière expérience avait dû frapper l'imagination de l'Enseigne de Vaisseau Yves Le Prieur, attaché à l'Ambassade de France au Japon, puisqu'il fabriqua lui-même, avec des matériaux du pays, un planeur d'après un modèle *Voisin*. L'essai fut concluant : tiré par une automobile, l'appareil décolla au bout de 200 mètres et s'éleva à plusieurs reprises à une dizaine de mètres de hauteur, pendant que le pilote manœuvrait son gouvernail et ses ailerons. Cela se passait près de l'étang de Shinobadzu et ces expériences restent comme les toutes premières réalisées en terre d'Asie.

Ces premières expériences eurent le mérite de stimuler quelques vocations et courant 1910, on voit apparaître à Osaka un aéroplane totalement fabriqué au Japon ; les performances apparaissent

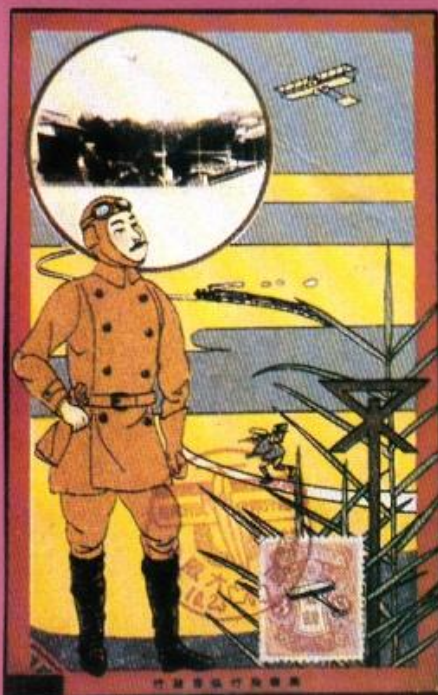


(1) Carte postale spécialement émise pour le 1^{er} vol aérien de Tokyo à Yokohama. Cachet postal commémoratif, première marque aéropostale utilisée au Japon.



(2) 1^{er} vol aérien Tokyo-Yokohama - Cachet à date de départ.

(5) Vol de retour Tokyo-Osaka-Tokyo du 23 octobre 1919.

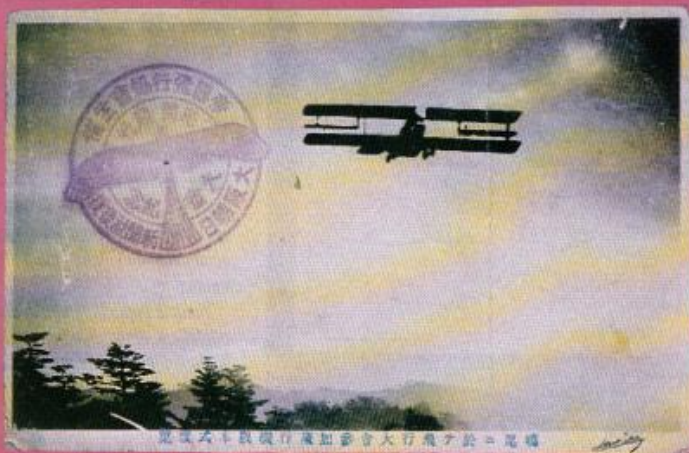


encourageantes, avec notamment un vol d'une quarantaine de minutes pour une hauteur variant entre 25 et 300 mètres. Le baron Iga ne tarde pas, de son côté, à mettre au point son aéroplane à Hiratsuka près de Yokohama et dont, bien entendu, il attend les plus merveilleuses performances.

Mais en réalité, le ciel du Japon ne devait être survolé véritablement en aéroplane qu'au début 1911. Un Japonais, Tokugawa Yoshitooli, né le 24 juillet 1883 à Tokyo, capitaine de son état, vint en France, qui est le berceau de l'aviation dans le monde, découvrir les joies du vol mécanique. A Mourmelon, à l'école H. Farman, il est l'élève studieux et le 8 novembre 1910, il obtient son brevet de pilote aviateur avec le n° 289 sur biplan H. Farman. C'est le premier Japonais breveté par l'Aéroclub de France ; son certificat en poche, Tokugawa retrouve rapidement son pays et ne tarde pas à effectuer ses premières démonstrations en vol. Un aéroplane français, un biplan H. Farman, commandé par le gouvernement japonais, est mis à sa disposition et dès janvier 1911, les Japonais découvrent à Yavigi sur la parade Ground la réalité du vol mécanique. C'est un grand honneur pour le pilote qui deviendra par la suite général de l'Armée de l'Air, puis directeur des Services de l'Aéronautique au Japon. On a connaissance, par ailleurs, de quelques exhibitions effectuées au-dessus de Tokyo par un nommé Batdwin.

Après ces premières démonstrations, il est évident que les autorités japonaises prennent conscience de l'intérêt du plus lourd que l'air et elles n'hésitent pas à envoyer à l'étranger et en France plus particulièrement, des officiers japonais qui ont mission d'étudier les meilleurs types d'aéroplanes. Rappelons-nous à ce sujet la fête aérienne donnée le 5 novembre 1910 à Issy-les-Moulineaux, en présence des attachés militaires japonais, avec la participation de l'aviateur militaire, le lieutenant Bellenger Georges. Car à l'exception de ces quelques fabrications artisanales, et peut-être du biplan construit en tubes d'aciers par le baron Schigueno courant 1911, le Japon n'a à sa disposition véritablement que trois appareils : un monoplan Grade et deux biplans, un H. Farman et un Wright. Et à cet effet, les autorités japonaises ont installé un terrain d'aviation militaire, à Tokourosawa, dans la banlieue de Tokyo.

Le premier vol postal aérien se situe en juin 1912. Il fut organisé à l'initiative des autorités militaires et maritimes japonaises avec, pour acteur, le pilote américain H. B. Atwater qui volait sur



(3) Carte spéciale du meeting aérien de Norno.



(4) 13-14 juin 1914 avec le second cachet de l'histoire aéropostale japonaise.



(6) 25 juillet 1925 raid Tokyo-Strasbourg-Le Bourget avec les cachets de départ et des différentes étapes.

hydro-aéroplane Curtiss. Le vol se déroula le 2 juin 1912 de Tokyo à Yokohama, ville et port important du Japon au sud de la conurbation de Tokyo (30 km env.). L'aviateur Atwater effectuait depuis le début mai des démonstrations en vol au-dessus de Tokyo, après avoir survolé à plusieurs reprises la baie de Yokohama, et inutile d'insister sur le succès qu'il remporta lorsqu'il prit la direction de Yokohama. Le vol se déroula parfaitement, mais il faut reconnaître que le vol de retour, envisagé le même jour, connu des ennuis et l'aviateur se résigna à stopper son appareil à mi-chemin entre les deux villes.

Un cachet postal est le témoin de cet événement et il est la première marque aéropostale utilisée au Japon (fig. 1). Il s'agit d'une grande rareté et pourtant il est relaté par les journaux d'époque « qu'un grand nombre de cartes postales spéciales (fig. 1) signées de l'aviateur furent transportées durant ce vol » ; pour le vol de retour, on a cité le chiffre de 600 cartes. Une certitude, tous les catalogues spécialisés s'accordent à dire qu'il s'agit d'une pièce maîtresse dans un ensemble rappelant la poste aérienne au Japon. La carte présentée fait apparaître au verso (fig. 2) le timbre à date de départ. Précisons enfin que nous trouvons des faux dangereux, comme hélas nous en avons dans tous les domaines de la philatélie.

Il faudra attendre juin 1914 pour rencontrer le second cachet aéropostal, tout aussi rare et contrefait que le premier (fig. 3 et 4). Il fut utilisé lors du meeting aérien qui se déroula à Norno les 13 et 14 juin avec la participation effective de trois aviateurs japonais : Sakamoto Julichi, Ogita Tsuneseburo et Takasau. Des cartes spéciales furent utilisées et les caractères que nous voyons sur la carte présentée (fig. 3) signifient : « Biplan Sakamoto en vol pendant le meeting de Narno ».

Le Japon connaîtra, avec ses progrès aéronautiques, ses premières victimes et citons, par exemple, l'accident mortel de l'aviateur Moni qui, sur biplan, tomba d'une hauteur de 500 mètres le 27 avril 1914 à Tokyo. La mort fut instantanée, le moteur de l'appareil ayant explosé au contact du sol.

Le 3 octobre 1919, la poste associera son destin à l'aviation postale dans un projet qui prévoit un vol postal entre Tokyo et Osaka. Pour ce, deux timbres-poste de l'émission de 1914, les valeurs de 1 1/2 S bleu et de 3 S rose reçoivent une surcharge représentant un avion stylisé en vol.

Les caprices du temps, franchement mauvais, retardent cet essai postal pour

lequel du courrier avait été préparé, lequel fut tout simplement acheminé par chemin de fer le lendemain 4 octobre.

Le 20 octobre, la liaison aérienne Tokyo-Osaka est enfin réalisée et le 23 octobre, le vol de retour concrétise cette expérience postale aérienne Tokyo-Osaka-Tokyo (fig. 5 - vol de retour).

Des expériences postales, à travers le pays, seront expérimentées avec les grandes villes japonaises : Kanazawa, Hiroshima, Toyama, Kyoto et déborderont au-delà des frontières avec des essais vers Formose, la Corée, etc.



Il était naturel que, dès son premier élan et il était donné, l'aviation visât à atteindre ce vivier de l'espèce, qu'elle essayât de le rapprocher et, avec lui, son potentiel économique d'une société industrielle en quête de matières premières et de débouchés. La France se porta présente.

Il y eut Poulet et Benoist dès 1919, qui n'eurent que pour ambition l'Inde... Quel audace et quel courage ! Il y eut Pelletier Doisy qui visa plus loin... le Japon. C'était un 24 avril 1924 ; Poulet avait conservé son vétuste Gaudron G4 de 80 CV ; Pelletier Doisy préféra l'insubmersible Bréguet XIX AZ baptisé *Jacqueline* que son mécanicien Bésin connaissait sur le bout des ongles. Exploit fabuleux pour l'époque, accompli au prix d'un incomparable effort et qui eut un retentissement extraordinaire en France et dans le monde entier. Nos deux hommes avaient calculé leur route : Bucarest, Alep, Bagdad, Bushir, Bender Abbas, Karachi, Agra, Calcutta le terminus de Poulet, Rangoon, Saïgon (le 11-05), Hanôï (le 13-05), Canton, Shanghai le 20 mai où, à l'atterrissage, le Bréguet est détérioré. L'armée chinoise apportera sa contribution en prêtant à nos deux valeureux hommes du ciel un Bréguet XIV A2 qui leur permettra de poursuivre cette route aérienne : Pékin, Moukden, Haïdjon (Corée), Taïkou (Corée), Osaka et enfin Tokyo le 9 juin 1924. 20 000 kilomètres... la moitié du tour du globe...

Le Japon se devait de relever le défi et sa première grande victoire aérienne s'inscrit avec le raid du capitaine Abe et du lieutenant Kawachi, sur deux Bréguet XIX, moteur Lorraine-Dietrich de 400 CV, propriété du grand journal



(7) Cachets de départ et d'arrivée du raid Japon-France au cours du Tour du Monde de Costes et Le Brix (coll Renaud).



(8) Lettre emportée par Costes et Bellonte en 1929 au départ du Bourget, tentative vers le Japon.



(9) Lettre emportée par Doret et Le Brix en 1931. Tentative vers le Japon.

Asahi de Tokyo, concessionnaire des lignes aériennes au Japon. Les pilotes quittèrent Tokyo le 25 juillet 1925 et arrivèrent à Paris (Le Bourget) le 28 septembre, après un arrêt à Strasbourg le 26 qui y apposa son cachet commémorant ainsi l'arrivée en territoire français. Cette ligne aérienne, via la Corée, la Mandchourie, la Sibérie, Moscou, l'Allemagne, ouvrait l'ère des grandes routes aériennes de l'Asie vers l'Europe ou vice versa.

Faut-il rappeler cependant aux lecteurs combien cette époque de défrichage fut souvent synonyme d'imprévu, de difficultés de tous ordres, d'incompréhension de certains pays. C'est l'exemple de ces deux Bréguet retenus arbitrairement en Russie pendant 20 jours, les autorités soviétiques les contraignant ensuite à suivre la route de Koenigberg-Berlin. Un voyage de plus de 10 000 km nettement plus court que celui effectué par Pelletier-Doisy.

De ce raid merveilleux, il nous reste 72 aérogrammes affranchis au tarif imprimé, dont 9 ont été taxés à 0,10, 7 taxés à 0,20 et 5 taxés à 0,30, ainsi que 10 aérogrammes affranchis à 5, 8 et 10 Yen, au tarif lettre (fig. 6).

Le moins court... il suffit de manipuler un simulacre du globe terrestre, de tendre à sa surface un fil entre Paris et Tokyo pour constater que la ligne de moindre effort traverse la Russie, les steppes et plateaux du milieu du monde pour regarder le Japon par Oulan-Bator, capitale de la Mongolie extérieure.

Car conquérir une voie aérienne, c'était s'assurer un débouché et un monopole ; c'était s'ouvrir des marchés nouveaux. Mais la Sibérie resta longtemps une région interdite à l'aviation et atteindre le Japon par ce fil tendu tout droit devait passer... par l'Alaska dont Anchorage était l'épicentre. Une question de distance, bien entendu...

Que ces Bréguet marquèrent longtemps et de quelle façon l'aviation française ! Le 10 octobre 1927, Costes et Le Brix entreprennent le tour du monde sur un Bréguet XIX, moteur Hispano Suiza de 600 CV, *Le Nungesser et Coli*. Un hommage à leurs compagnons... *Le Nungesser et Coli* part de Paris Le Bourget et atterrit à Saint-Louis du Sénégal, où il avait été précédé de quelques minutes par l'équipage Jean Mermoz. Brûlons les étapes et sachons que nos aviateurs étaient à San Francisco le 6 mars après avoir parcouru 41 536 km, après être passé par Natal, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Santiago, Guayaquil (Équateur), Panama, Mexico, New York, Chicago : 247 heures de vol ! A San Francisco, le

L'AVIATION AU PAYS DU SOLEIL LEVANT

Bréguet est démonté et embarqué sur un navire pour rejoindre Tokyo d'où l'équipage, sans perdre un instant, décolle le 8 avril une fois l'appareil remonté. Destination Hanoi, où il arrive le lendemain 9 avril ; puis Calcutta, Karachi, Alep (le 12), Athènes (le 13), Marignane et Paris Le Bourget enfin le 14 avril 1928, terme de ce tour du monde de 57 410 km en 342 heures de vol ! Et sans le moindre incident, sauf peut-être à Marignane, mais si insignifiant !

Au départ de Tokyo, un courrier fut remis à l'équipage et c'est le pli présenté ici (fig. 7) dont on remarque à la fois les cachets de départ et d'arrivée.

1929 verra encore un équipage déjà légendaire : Costes et Bellonte tenter ce raid vers le Soleil Levant ; le 27 septembre, le départ du Bourget est prometteur, mais le 29, le Bréguet XIX moteur Hispano-Suiza, après avoir parcouru 7 905 km devait se poser à Tsitsibar (Kharbin) en territoire chinois (fig. 8).

Cette troisième décennie de notre siècle avait vu les progrès fulgurants réalisés par l'aviation ; à peine était-elle révolue que du 7 au 10 juin 1931, on assiste au premier vol de plus de 10 000 km en avion (Dewoitine D.33/01) sans escale, par Doret et Le Brix, sur circuit, ceux-là mêmes qui le 12 juillet, en compagnie du mécanicien Mesmin et sur ce même appareil moteur Hispano-Suiza 650 CV baptisé *Trait d'Union n° 1* partiront à l'assaut du record de distance sans escale ; l'objectif : Tokyo, encore Tokyo, toujours Tokyo.



Parti du Bourget à 4 h 40 du matin, le voyage se passe correctement jusqu'au moment où le givrage du carburateur oblige Le Brix et Mesmin à se jeter en parachute. Doret, le pilote sauve l'appareil en atterrissant près d'une forêt à Nijni Oudinsk (Sibérie) le 14 juillet, après un parcours de 6 000 km environ. Un cachet d'arrivée apposé à Nijni Oudinsk atteste cet atterrissage sur une centaine de plis que les aviateurs avaient emportés (fig. 9). Cette première tentative échoua, mais les hommes ne s'avouèrent pas vaincus.

Le 11 septembre 1931, ce même équipage, sur Dewoitine 33/02, repart à la conquête de ce record. *Le Trait d'Union*



22 mai 1937 raid Paris Shanghai Tokyo par Marcel Doret. Accidenté à Kochi (Japon).



(10) 1958 : Première liaison Paris Tokyo par Anchorage réalisée par Air-France.



doit arriver à Tokyo... C'est l'objectif. Non, il n'y arrivera pas, car le 12 septembre, 22 heures après le départ, Doret luttant pour franchir l'Oural perdit le contrôle de l'avion et prévint Le Brix. L'abandon du monoplan fut décidé. Pendant que Le Brix aidait Mesmin à revêtir son parachute et que Doret sautait pour atterrir indemne, le D.33 s'écrasait au sol, non loin d'Oufa. Le Brix et Mesmin étaient tués ; c'était la fin d'un équipage qui s'appréciait.

Aujourd'hui, l'exploit est devenu routine... Pourtant l'aviation appartient à notre siècle et déjà son progrès échappe aux jeunes générations.

Le 24 novembre 1952, Air-France inaugurerait la ligne Paris-Tokyo avec une constellation L. 749 qui arriva le 26 novembre à Tokyo. Si vite déjà ! Le 10 avril 1958, Air-France inaugurerait la ligne Paris-Tokyo par le pôle avec escale à Anchorage (fig. 10) : quelque 13 560 km, puis Paris-Tokyo par le Sud : quelque 16 480 km.

Le 13 avril 1970, Air France (avec des quadrimoteurs Boeing 707 320 B et 320 C) et Aéroflot (avec des Iliouchine IL. 62) ouvraient une nouvelle ligne Paris-Tokyo « Transsibérienne » via Moscou... C'était enfin le fil, droit, tendu... la route la plus courte. Tokyo est presque à la porte de Paris, 13 h 45 de vol, y compris une heure d'escale à Moscou... On gagne 3 100 kilomètres. Les hommes ont enfin compris !

Tokyo... l'aéroport de Manéda... une agglomération qui s'étend sur 2 055 km², qui englobe neuf villes, quatorze villages et plusieurs îles. Une compagnie aérienne qui n'est plus la propriété du journal Asahi : le Japon Air Lines, liée par un accord avec notre Compagnie Nationale depuis février 1960 pour la ligne polaire et depuis le 1^{er} avril 1961 pour la route du Sud.

Pierre Saulgrain

Cercle Aérophilatélique Français
22, av. de la Mer, 44380 Pornichet

Toute correspondance est à adresser
à Bouyé Raymond,
4, place de Navarre, 31700 Blagnac.
Tél. : 62 71 26 02.