



Les Aéroclubs Air France

Sur les lignes de la Postale

Paris - Corse

07 septembre 2002

Paris
Lyon
Marseille
Bastia

14 septembre 2002

Ajaccio
Marseille
Lyon
Paris

La foi du cachet

Par Claude Koenig



LA FOI DU CACHET

sur l'axe Paris/Lyon/Marseille/Nice/Ajaccio/Bastia

Le 26 octobre 1945, un Junkers 52 décollait à 22h00 pour transporter du courrier vers Bordeaux, Toulouse et Pau. Il renouait, après la deuxième guerre mondiale, avec la tradition initialisée par les Goéland d'Air Bleu en 1939. Ainsi sous l'impulsion d'hommes d'exception (Daurat, Graugnard, Vanier, Clément, Brun, Charmasson etc.), naquit le Centre d'Exploitation Postale Métropolitain d'Air France, plus connu sous l'appellation de "Postale de Nuit".

Sur l'axe Paris/Lyon/Marseille/Nice, la Postale a commencé à défricher la ligne, de jour, **fin 1945**. Le premier vol de nuit postal régulier a été exécuté avec le JU 52 le **2 juillet 1946**, par l'équipage Clément, Prudon, Bernicot. La même nuit, l'équipage Brun, Favier, Carot faisait le vol inverse. Les 2 appareils devaient se croiser vers 1 heure du matin entre Marseille et Lyon.

En 1946, le courrier à destination de la Corse était transporté, à partir de Marseille, par les avions commerciaux réguliers d'Air France qui partaient en fin de matinée. Il a fallu attendre le **1^{er} juin 1960** pour qu'une liaison Nice/Ajaccio/Bastia, exploitée par Air Nautic en Vickers Viking ou Boeing 307 Stratoliner, prolonge la ligne Paris/Lyon/ Marseille/Nice. A partir de cette date, toute lettre, postée à la dernière levée du soir, était remise à son destinataire le lendemain matin dans toute la France continentale et la Corse.

Entre 1948 et 1962, les Junkers 52 sont progressivement retirés du service et remplacés par une flotte conséquente de 18 DC 3. Les tonnages s'accroissant, la Postale va étoffer la flotte de 5 DC 4.

Le 25 avril 1962, le vol du premier DC 4 s'effectue précisément sur l'axe Paris/Lyon/Marseille/Nice et retour, en remplacement des DC 3. Six semaines plus tard, 2 DC 4 sont exploités simultanément et en sens inverse sur la même ligne.

Le 15 avril 1964, la Postale décide de prolonger la ligne Paris/Lyon/Marseille/Nice sur Ajaccio en DC 4. Deux mois plus tard, une nouvelle ligne aboutit à Bastia en DC 3 d'abord puis en DC 4 à partir du **28 mars 1966**.

La Postale de Nuit prend l'allure d'un mouvement d'horlogerie bien huilé. Presque tous les terrains sont maintenant équipés d'ILS et dotés de rampe d'approche au sodium. La technique d'approche des navigants est bien assimilée. L'officier pilote reste le "nez dedans", l'officier mécanicien lit la radio-sonde à haute voix et le commandant regarde dehors. Les taux de régularité et de ponctualité sur une année dépassent maintenant 99 %.

En 1968, 15 Fokker 27-400 remplacent progressivement les braves DC 3 qui feront leurs derniers vols le **29 juin 1969**. Son aile haute, sa vitesse d'approche relativement faible, sa facilité de chargement par la porte latérale cargo, son niveau de bruit modéré, en font un appareil idéal pour le fret postal nocturne. Ils restent en service jusqu'au **14 janvier 2000**, battant ainsi un record de longévité et de fiabilité au sein d'une même compagnie.

Le 22 février 1973, sur demande du ministère des PTT, 4 Transall de l'armée de l'Air sont loués par la Postale (580 km/h, 14 tonnes de charge). **Le 3 juillet 1973**, les Transall remplacent les DC 4 sur la ligne Paris/Lyon/Marseille/Nice/Ajaccio puis **Le 30 juillet 1973** sur la ligne Paris/Lyon/Marseille/Nice/Bastia ainsi que les lignes inverses.

Les Transall, remplacés en cas d'indisponibilité par des Fokker 27, assureront la desserte de la Corse de nuit pratiquement jusqu'à leur retraite le **19 février 1992**. A partir de cette date, ce sont les Fokker qui continueront les lignes du sud-est et de la Corse jusqu'en 1998.

Dans la nuit du 14 au 15 janvier 2000, les Fokker de la Postale de nuit se sont posés pour un ultime atterrissage à Toulouse, terre d'envol des pionniers.

Sans aucun doute, la Postale de nuit, en 55 ans a écrit l'une des pages les plus glorieuses des ailes françaises.

On le voit, l'axe Paris/Lyon/Marseille/Nice/Ajaccio et Bastia a été une longue histoire d'amour entre la Postale de Nuit, le sud-est et la Corse.

Il convient de rendre hommage à l'équipage Cahouet, Ducoudray et Salle qui s'est écrasé le 4 juin 1947 dans les environs d'Aubagne, vers 22 heures en tentant un atterrissage à Marseille sous un orage.

L'appareil était un Junkers 52 de la Postale immatriculé F.BANB

Claude Koenig

Les avions de la Postale de nuit



Junkers Ju 52

Trois moteurs BMW de 830 CV

180 km/h environ(100 kt)

Construit à 4835 exemplaires

utilisé à l'origine par la Lufthansa, utilisé par la Luftwaffe
durant la 2ème guerre mondiale

A l'issue de la guerre, en France 60 furent construits sous licence

Air France en utilisa pour le transport
de passagers ou à la Postale de Nuit

1800 kg de charge utile.



Douglas DC 3

Deux moteurs Pratt et Whitney de 1200 CV

290 km/h (150 kt)

L'avion de transport le plus construit au monde

Les avions de la Postale de nuit



Douglas DC 4

Quatre moteurs Pratt et Whitney de 1450 CV
350 km/h (190 kt)



Fokker 27 "Friendship"

Deux turbopropulseurs Dart de Rolls Royce de 2050 CV
470 km/h (250 kt)
5,86 tonnes de poste

Les avions de la Postale de nuit



Transall C 160

Deux turbopropulseurs Tyne de Rolls Royce de 6000CV
le turbopropulseur le plus puissant du monde occidental
500 km/h (270 kt)
14,2 tonnes de poste dans 24 conteneurs

Photos aimablement prêtées par l'Association des Anciens de la Postale de Nuit

*Association des Anciens de la Postale de Nuit
ORLY SUD 114
91396 ORLY AEROGARE CEDEX*