

49600/100
49545/26

ÉCLAIR-JOURNAL - DOPE SCHEET - Renseignements sur documents enregistrés

Date et endroit 19/5/55 Paris

Sujet Aéropostale

Opérateurs images Milieu son

Lumière actrice Nature et qualité du son

Métrage images 100 Négative employée TRI X

Concurrents présents A.F. Pathé - Gaumont

Nombre de boîtes images 1 son Voiture sonore et matériel utilisé

- Députés Une femme
- Renssi de décoration.
- Députés des AVIONS.

ÉCLAIR-JOURNAL - DOPE SCHEET - Renseignements sur documents enregistrés

Date et endroit LE BOURGET, 15.6.1956
 Sujet AEROPOSTALE
 Opérateurs images BEDRINSKY son _____
 Lumière 20 SOUR Nature et qualité du son _____
 Métrage images 60 M Négative employée 3x
 Concurrents présents EXCLUSIF
 Nombre de boîtes images 1 son _____ Voiture sonore et matériel utilisé _____

Quelques vues d'atterrissages et décollage d'avions
 de l'aéropostale à la tombée du jour

ÉCLAIR-JOURNAL - DOPE SCHEET - Renseignements sur documents enregistrés

Date et endroit 15/8/55 Paris
 Sujet Aero postale
 Opérateurs images Villici son
 Lumière Soirée Nature et qualité du son
 Métrage images 300 Négative employée Plus x - Trix
 Concurrents présents —
 Nombre de boîtes images 3 son Voiture sonore et matériel utilisé

- Decallage
- dangerat des sacs
- Vue aérienne de nuit
- Plan de schell Bene
- Plan de l'Aéroport de Marseille
- Vue de la carte entre Cannes et Nice
- Différent plans

ÉCLAIR-JOURNAL - DOPE SCHEET - Renseignements sur documents enregistrés

Date et endroit CE - BOURGET / Rue Lincoln
 Sujet AEROPOSTALE
 Opérateurs images - son HAAAS
 Lumière 4 AMP (0,72 A3) Nature et qualité du son Ambiances
 Métrage images - 250+150 Négative employée K 5419
 Concurrents présents - exclusif
 Nombre de boîtes images son 2 Voiture sonore et matériel utilisé 2 A3
Repiquage magnétophone "NAGRA 11" (CBS)
Ambiances à l'intérieur d'un DC3
(DAKOTA)
VHF
~~DECOLLAGE~~
ATERRISSAGE
DECOLLAGE
VOL CROISIERE -

Atterrissage repris 3 fois avec
filtrages différents

250 + 150 M 2 rouleaux

Centre d'Exploitation Postal
Métropolitain d'Air France

Xe ANNIVERSAIRE DE LA REPRISE
DES LIGNES POSTALES AERIENNES
METROPOLITAINES DE NUIT

Le Bourget - 19 Juin 1956 -

Dix années ont passé depuis la reprise des liaisons postales aériennes de nuit .

C'est en effet le 26 Octobre 1945 qu'était inaugurée, sous l'impulsion de M. Didier DAURAT secondé par M. Raymond VANIER, actuel Directeur du Centre d'Exploitation Postal Métropolitain d'Air France (CEPM), la première ligne postale d'après-guerre sur Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau, seuls terrains dont l'infrastructure permettait alors l'exploitation postale de nuit . A cette première ligne venait s'ajouter, le 1er Juillet 1946, la desserte Paris-Lyon-Marseille-Nice .

L'expérience des animateurs de ce réseau, pionniers de la ligne d'Amérique du Sud, était une première garantie de succès . Ils surent transmettre à leur équipe cette "mystique du courrier" qui ne les avait pas quittés depuis leurs débuts sur les Bréguet XIV des "Lignes Latécoère".

D'abord sur JU 52, puis sur DC.3, les équipages du CEPM s'envolèrent chaque nuit, quel que soit le temps, ignorant les minima de plafond et de visibilité qui retiennent au sol leurs camarades ayant charge de passagers .

Assurant un service à plus de 99 % de régularité, ils firent la preuve que l'aviation postale de nuit constituait le mode normal de transport du courrier .

Aussi l'extension de l'activité du Centre d'Exploitation Postal Métropolitain s'est-elle poursuivie au rythme du développement de l'infrastructure qui en conditionne la sûreté de marche .

C'est ainsi que l'aménagement successif des terrains de Montpellier et Clermont-Ferrand a permis d'inaugurer le 4 Mai 1953 la nouvelle ligne Paris-Lyon-Montpellier-Toulouse et l'ouverture sur cette ligne le 6 Septembre 1954 de l'escale de Clermont-Ferrand .

Le réseau du CEPM verra probablement s'ouvrir prochainement de nouvelles escales qui étendront le champ d'action du service postal aérien de nuit .

Ce dernier a permis d'avancer de 12 à 24 heures la mise en distribution des lettres échangées entre Paris et les départements les plus éloignés du Sud-Est et du Sud-Ouest de la France ; c'est ainsi que le courrier centralisé à Paris dans la soirée est remis aux destinataires dans les Alpes-Maritimes, le lendemain matin .

Cette amélioration des délais d'acheminement, pour spectaculaire qu'elle soit, n'est toutefois intéressante du point de vue postal que parce qu'elle s'applique à un tonnage important .

Chaque nuit, 25 tonnes de courrier de première catégorie (lettres et objets assimilés) sont chargées sur les avions postaux .

Ce volume d'échanges représente 20 % de tout le trafic français .

Il n'a cessé de croître depuis la réouverture du réseau, passant de 1.346 tonnes en 1946 à 5.461 en 1955, soit une augmentation supérieure au rapport de 1 à 4 . 6.000 tonnes sont prévues raisonnablement en 1956 .

L'importance de ce tonnage a entraîné en 1954 le dédoublement de la relation Paris-Lyon-Marseille .

Le réseau comprend donc actuellement quatre lignes :

- Paris - Bordeaux - Toulouse - Pau et retour
- Paris - Clermont-Ferrand - Lyon - Montpellier - Toulouse et retour
- Paris - Lyon - Marseille - Nice et retour
- Paris - Lyon - Marseille - Paris

sur lesquelles sont mis en oeuvre chaque nuit, sept appareils .



CENTRE D'EXPLOITATION
POSTAL METROPOLITA IN

RECAPITULATION

Lignes Postales

| Année | Kilomètres parcourus | Heures de vol | Poids de Poste | Nombre d'atterrissages |
|---------------------|-------------------------|---|----------------|--|
| 1945 | 43.769 | 482. ¹⁹ | 116.591 | 147 |
| 1946 | 876.142 | 4.716. ³⁴ | 1.346.561 | 3.041 |
| 1947 | 1.023.863 | 5.544. ⁰⁹ | 1.869.330 | 3.602 |
| 1948 | 1.070.625 | 5.131. ⁰⁰ | 2.145.094 | 3.615 |
| 1949 | 1.105.070 | 4.648. ⁰⁰ | 2.301.566 | 3.601 |
| 1950 | 1.051.524 | 4.792. ¹³ | 2.650.900 | 3.550 |
| 1951 | 1.021.159 | 4.877. ⁵¹ | 2.985.940 | 3.562 |
| 1952 | 1.050.084 | 4.770. ¹⁴ | 3.196.523 | 3.624 |
| 1953 | 1.340.814 | 5.335. ³⁰ | 3.656.823 | 4.313 |
| 1954 | 1.642.836 | 6.983. ¹⁴ | 5.007.117 | 5.575 |
| 1955 | 1.720.275 | 7.224. ⁵⁸ | 5.461.043 | 6.284 < |
| Janv. à Mai 1956 | 763.474 | 3.297. ⁵³ | 2.622.336 | 2.613 |
| | 12.714.635 | 57.803. ⁵⁵ <i>de nuit</i> | 33.359.924 | 43.527 < dont plus de 700 dans la brume |

Aeropostale

Équipage 12 + M Clément

Équipage | 3 hommes =
pilote
radio
mécanicien

Paris
Lyon
Marseille
Nice

7^h30 + retour d^o.

Toute la flotte 7 par nuit en l'air
effectuant 23 att^{es} de les

diff^{tes} escales : 8 escales + Paris

| | | | | |
|-----------|----------|-------------|-----------|-----------|
| Paris | Paris | Paris | Paris | Paris |
| Lyon | Bdx | Clément | Lyon | Lyon |
| Marseille | Toulouse | Lyon | Marseille | Marseille |
| Paris 3 | Par 3 | Montpellier | Nice 3 | Nice 3 |
| | | Toulouse 4 | | |

Chaque équipage
est en l'air 21 fois (nuit) par mois

Décors

VICENS - (Vicense) C⁺ de bord chef pilote
adjoint

HAMMAN - C^{NR} de bord

CHEVRIER C^{alt} de bord

médaille aéronautique

médaille du mérite postal

8760 hrs de vol
dont 6500 et 6800 de nuit .

1/6/56 FBCYV (A)
HAMMAN

Décollage

Rien jusqu'à la ligne de Vol,
simon BRUITS CABINE intéressants -
succédant au silence du Parking -
LIGNE de Vol décollage: les POTS de la
porte montent et se glacent dans
l'axe, juste au dessus du Tableau
de bord - Notons plein régime
(très très Bruyants dans cabine)

MONTÉE Horizon Artificiel bien visible
d'écalé -
Altimètre en pieds, tourne
assez vite - Éclairé en
fluorescent très vif (vert)

Par hublots R: Éclairage blanc
assez marquant -

(2)

CROISIÈRE

Bruit cabine toujours important -
Horizon : NUL -
Tableau de bord : STABILISÉ Partout -

Dès la fin du décollage, le RADIO
allume cigarette, en masquant
allumette pr ne pas faire de reflet
dans le pare-brise pilote -

Chef de bord passe avion en charge
à co-pilote -

RADIO manipule ses boutons (?)
et remplit son log-book en
burant de la bière (à la bouteille)
X écoute croisière 2950 Kcs (CW)

Pilote et Co-Pilote lisent le journal -
Lumière Poste arrière-cabine assez vive -
Stabilité absolue -

Atterrissage Lyon :

En approche balisage de piste TB

Tableau: Radio Altitude : faible

Horizon

u u

Phase 15° bien visible.

Tind: sur piste, balises faibles.

Pilote: fait demandes "trois", 1/4 volets, 1/2 volets

Arrêt Lyon: 5' activité de l'avion - Pilote descend 2'

Décollage Lyon: Piste balises faibles - VG Lyon OK

A Lyon: 1 phase vertical très puissant. bien net au passage en taxiway - "Ombre et lumière"

Décollage: Radio: autor. décollage - Pilote: instructions à copilote Copilote: tient manettes jg.

En approche atterrissage :

Le Pilote donne ses ordres sans mille-
mètres $\frac{1}{2}$ réduits, fuse de son très
possible dans l'altitude
Impossible au décollage (moteurs plein pot)

Marseille

Approche : Usine Raffinage pétrole TTB
Tête faible
Terrain haut et que edane
Plein essence -
Equipage : café $\frac{1}{4}$ heure.

Décollage, Atterrissage : Radio -

Altitude Très bon - (edunage
faible)
Compas Directionnel OK

Radio: phone VAF
Gyphel Meteor

Jack casque en repique
impossible sur Inter phone -

Porte Toulouse éclairage OK -
