

# BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1993

N° 1 - Nouvelle série

## SOMMAIRE

Note de la Présidente

Nouvelles de l'Aérophilatélie: l'année LATÉCOÈRE

Les grands pilotes français : MARYSE HILSZ

Curiosités : L'Atlantique Sud

Nouveautés

Courrier des lecteurs

Bibliographie

**cercle**  
**aérophilatélique**  
**français**



Maryse HILSZ à bord du Morane-Saulnier "Moth" PARIS - SAIGON - Le Bourget 1931

( Photo Musée de l'Air et de l'Espace )

# cercle aérophilatélique français

22,Avenue de la Mer 44380 PORNICHET  
Tél. (16) 40 61 07 98

Membre de la

FSPF(Fédération des Sociétés Philatéliques Françaises) (FIP)

FISA(Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

-----  
**Conseil d'Administration**

Présidente : Madame Marcelle PIERRE ,22, Avenue de la Mer 44380 PORNICHET

Vice-présidents : Messieurs Roger BESNARD ,  
Jacques RENAUD ,représentant du Cercle auprès du GAPHIL.  
Pierre SAULGRAIN ,

Secrétaire : Monsieur Pierre LAZUECH.

Secrétaire adjoint : Monsieur Eugène GLÉMAREC.

Trésorière : Madame Armande EHRGOTT

Membres du Bureau : Messieurs Raymond BOUYÉ et Michel CHAGNIOT,

Responsable des échanges : Madame Rose-May LONGIN ,5,rue de la Sèvre  
44230 St. SEBASTIEN

Edition du Bulletin : Gérard COLLOT .

Notre Assemblée Générale annuelle se tiendra le  
Samedi 2 Octobre 1993 à 10 heures 30  
à l'hôtel du Grand Balcon à Toulouse

-----  
**ORDRE DU JOUR**

**1/ ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE**

\*Compte-rendu moral par la Présidente

\*Compte-rendu financier

\*Renouvellement du bureau

\*Questions diverses (activités futures,montant de la cotisation,etc.).

**2/ ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE**

\*Modification des statuts

**NOTE de la PRESIDENTE**  
-----

Chers Sociétaires,

Vous avez en main le nouveau bulletin d'information de votre Cercle. Sa périodicité sera de 4 mois. Un article sur les grands pilotes et équipages français sera traité dans chaque numéro. En effet, la France, berceau de l'aviation, a généré de prestigieux pilotes et il nous semble que nous, aérophilatélistes, qui collectionnons précieusement les plis transportés, témoins de moments historiques et parfois dramatiques, devons aider à perpétuer le souvenir des hommes et des femmes qui ont tant apporté à l'aviation française.

Beaucoup parmi vous connaissent leurs exploits et possèdent les plis transportés mais peut-être souhaiteraient-ils connaître un peu mieux l'ensemble de leur carrière. Ces petites biographies aérophilatéliques porteront aussi bien sur les pilotes de raids que sur ceux des lignes régulières. C'est ainsi que nous avons envisagé de vous parler des frères Arrachart, de Challe, Codos, Costes, Dagnaux, De Goys, Doret, Goulette, Guillaumet, Maryse Hilsz, Le Brix, Mermoz, Noguès, Lieutenant de Vaisseau Paris, Pelletier Doisy, Saint-Exupéry, Vachet, etc.

C'est Gérard Collot (co-auteur avec Alain Cornu des livres "Histoire aérophilatélique des lignes Mermoz et Noguès") qui animera cette série d'articles.

Nous inviterons nos sociétaires à apporter des remarques ou des compléments d'information après chaque publication dans la rubrique "COURRIER DES LECTEURS"

Nous espérons que ces articles vous intéresseront et qu'ils permettront un échange de connaissances sur ces sujets. Pour ce premier numéro, nous commençons par Maryse Hilsz.

Par ailleurs, la rubrique "CURIOSITÉS" mentionnée dans le bulletin de décembre 1992 est ouverte à tous; faites-nous parvenir le fruit de vos études, faites profiter au plus grand nombre des énigmes que vous avez résolues au prix, nous n'en doutons pas, de nombreuses heures de recherches.

Bien amicalement,

— Marcelle PIERRE

## NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

### ----- ANNÉE LATÉCOÈRE

Inscrite au calendrier officiel des Célébrations Nationales pour 1993 ,le cinquantenaire de la mort de Pierre-Georges LATÉCOÈRE, créateur de l'aviation commerciale, va donner lieu à un certain nombre de manifestations aéronautiques et aérophilatéliques. Le calendrier sommaire en est le suivant :

- |                     |   |
|---------------------|---|
| 5 février           | Journée de l'hydraviation à Paris   |
| 10 mars             | Dévoilement d'une plaque commémorative à l'Hôtel Latécoère - 79, avenue Marceau à Paris.  |
| 22 mai              | Exposition avec rassemblement d'hydravions sur le lac de Biscarosse. <u>Exposition aérophilatélique.</u>  |
| juillet             | Tour de France des jeunes pilotes avec escale à Toulouse - Montaudran.  |
| 7 & 8 août          | Meeting aérien avec participation de la Patrouille de France à Biarritz.  |
| 18 août au 30 sept. | <u>Exposition aérophilatélique</u> retraçant l'épopée Latécoère et les premières années de l'Aéropostale (1919 à 1930 ) à l'Abbaye de Seuilly en Indre-et Loire (à 5 kilomètres de Chinon). Les peintres de l'Air y exposeront leurs oeuvres.   |
| 18 & 19 septembre   | <u>Exposition et conférences (aéronautique et aérophilatélique)</u> sur le thème LATÉCOÈRE et manifestation aérienne à Cannes.  |
| 2 & 3 octobre       | Rassemblement de nombreux témoins de l'épopée Latécoère autour d'un village aéronautique à Toulouse où sera reconstituée cette page de l'aviation : LA POSTALE, LA LIGNE .<br><u>Exposition aérophilatélique.</u><br><u>Assemblée Générale du C.A.F. au "Grand Balcon " le 2 octobre.</u> |
| 3 octobre           | Départ du Rallye aérien TOULOUSE - SAINT-LOUIS DU SENEGAL. Un certain nombre d'avions poursuivront leur route jusqu'à Natal.  |
| 10 octobre          | Arrivée du Rallye à Saint-Louis et réception au Palais du Gouverneur.   |
| 27 au 30 oct.       | Colloque International sur l'histoire de l'aviation civile et commerciale depuis les années 1920 à l'ENSTA-Paris XV.  |
| novembre            | Réception de clôture de l'Année Latécoère à l'Aéro-Club de France.  |

-----

Nous espérons que vous vous rendrez nombreux à ces manifestations qui seront, nous n'en doutons pas ,particulièrement passionnantes pour les fana de la LIGNE MERMOZ.

## LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

### MARYSE HILSZ

Marie-Antoinette HILSZ est née à Levallois-Perret le 7 mars 1901. Au sortir de l'école communale en 1916, elle entre comme apprentie chez une modiste mais les rubans et les chapeaux ne la passionnent pas beaucoup; son esprit est ailleurs, elle rêve aux exploits des as de l'aviation, aux héros de la guerre : Guynemer, Nungesser, Fonk, etc.

La guerre terminée, elle va rôder autour des terrains d'aviation et assiste aux meetings. Elle souhaiterait passer son brevet de pilote mais c'est très cher. Son père, ouvrier teinturier est mort accidentellement quelques années plus tôt et sa mère, lingère, avec trois enfants à charge, ne peut accéder aux désirs de Marie-Antoinette. Les sauts en parachute sont la grande attraction des meetings et les quelques rares parachutistes sont fort bien payés. Voilà une bonne occasion de joindre l'utile à l'agréable se dit Marie-Antoinette. Dès ses 21 ans, Maryse, c'est le prénom qu'elle se donne, va faire partie de ces équipes de casse-cou et participer à 61 meetings. Elle réalise 112 sauts et, phénomène tout à fait surprenant, elle n'a pas d'accident; simplement deux incidents: un jour elle reste accrochée pendant un quart d'heure sur un toit et une autre fois, suspendue par ses bretelles au sommet d'un arbre, elle attendra pendant deux heures que l'on vienne la décrocher. En 1928, Maryse a enfin suffisamment d'argent pour apprendre à piloter. Elle passe son brevet en 1929 et achète sur-le-champ un petit avion d'occasion de fabrication anglaise avec lequel elle fait de nombreux vols entre Paris et les principales capitales européennes. C'est le départ de sa véritable carrière.

De mai à juin 1930, elle parcourt l'Afrique du Nord puis prépare un raid Paris - Saïgon - Paris et elle confie: "*pour mon premier Paris - Saïgon et retour, représentant 24000 km., j'ai calculé qu'il m'a fallu faire 7000 km. dans Paris et sa banlieue en démarches diverses, Ministère de l'Air, Services Techniques, Consulats, météo, sans oublier les constructeurs et les diverses marques d'essence et d'huile.*"

Le 12 novembre 1930, Maryse décolle en direction de l'Indochine, seule à bord de son nouveau Morane-Saulnier Moth 60 M F - AJOE équipé d'un moteur de 100 CV. et baptisé pour la circonstance "**Paris - Saïgon**". Elle arrive à Saïgon le 5 décembre avec quelques jours de retard sur ses prévisions à cause de la météo et d'une fuite au réservoir d'essence qui lui fit perdre 7 jours à Rangoon. Le voyage retour est un peu plus mouvementé. Elle décolle de Saïgon le 12 décembre mais le 18, elle est obligée de se poser à 50 km. de Bouchir à cause d'une rupture de canalisation d'huile et le 28, elle capote, sur le terrain trempé de Constantinople. Maryse rentre en France par le bateau Athènes - Marseille.

Ayant pris goût aux grands voyages, Maryse Hilsz, prépare un Paris-Madagascar et retour. Cette fois, elle utilise un Farman 291, immatriculé F - ALUI et baptisé "**JOE II**". Accompagnée du mécanicien Dronne, elle décolle du Bourget le 31 janvier 1932 et n'arrive à Tananarive que le 31 mars; il faut dire qu'un grave accident mécanique survenu le 4 février à Birni n'Konni, un bled perdu au centre de l'Afrique, l'obligea à changer de moteur et lui fit perdre plus d'un mois. Ce sont ses amis, Jacques et Violette de Sibour, qui vinrent lui apporter un

nouveau moteur embarqué dans leur Farman, identique à celui de Maryse. Le retour est effectué en 29 jours, du 8 avril au 7 mai 1932 et marqué par un atterrissage forcé dans l'îlot de Juan de Nova. Mais laissons Maryse commenter son aventure: *"La panne! L'horrible panne m'est arrivée au dessus des flots impitoyables, avec un appareil à roulettes, et aggravation peut être: je ne sais nager que pendant quelques brasses... Partie de Tananarive, je parcourais 200 kilomètres pendant une heure de vol. Arrivée à Tambouharano, au reçu d'un télégramme du Gouverneur Général, je décidais la traversée du détroit de Mozambique; le ciel était nuageux, il faisait froid, les vagues se succédaient, interminables. Soudain mon moteur s'arrête: c'est la panne. Fort heureusement mon moteur eut l'idée de s'arrêter quelques instants après le survol de l'îlot Juan de Nova. J'atterris sur une plage argentée, entourée de corail. Les indigènes accourus me reçurent fort aimablement, m'invitant à partager leur repas, c'est ainsi que pour la première fois je mangeais de la tortue. Le lendemain, j'eus la chance de voir arriver un aviso de la Marine Nationale: L'ANTARÈS. Après 5 jours de travail mon moteur fut remis en état et je pus repartir."*

Après son retour de Madagascar, Maryse décide de changer de sport et de s'attaquer au record féminin d'altitude. L'objectif est de faire mieux que l'Américaine Miss Ruth Nicholls qui détient le record avec 8761 mètres. Pendant 3 mois Maryse s'entraîne très sérieusement et le 10 août, à bord d'un Morane Saulnier équipé d'un moteur de 420 CV., elle atteint 9791 mètres; mille mètres de plus, c'est considérable. La Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur lui est décernée.

Le record étant obtenu, Maryse est à nouveau attirée par l'Orient et décide de faire Paris - Tokyo - Paris avec son Farman 291 **"JOE II"** accompagnée de Lemaire, mécanicien, remplaçant Dronne avec lequel elle s'était brouillée à la suite de sa panne à Birni n'Konni. Elle part de Paris le 1er avril 1933, se pose à Hanoï le 7 et à Tokyo le 16. C'est un très bel exploit ! Paris - Hanoï en 5 jours 20 heures et 13 minutes, Maryse égale les meilleures performances masculines sur ce parcours. Tout le monde salue son audace, son courage et sa résistance physique. Il faut dire que Maryse allie la grâce féminine à une force musculaire peu commune ce qui lui permet de piloter des appareils normalement destinés aux hommes. Le retour est effectué du 23 avril au 14 mai. Elle fut sérieusement retardée par le mauvais temps, une première fois à Séoul où elle perdit 2 jours, une seconde fois, le 13 mai, où une brume très dense l'obligea à se poser à Lyon, puis à Romilly, alors qu'elle espérait voler sans escale de Brindisi au Bourget.

A son retour Maryse Hilsz a la surprise de se voir attribuer un Breguet 330 par le Ministère de l'Air. C'est un appareil militaire, entièrement métallique, qu'il convient de présenter à l'étranger. Maryse envisage immédiatement un autre voyage vers l'Extrême-Orient et baptise son avion **"JOE III"**. Après quelques mois de prise en main, accompagnée du mécanicien Prax, Maryse quitte la France le 26 janvier 1934 pour un nouveau voyage vers Tokyo. Le 31 janvier, à l'escale d'Alep, une violente tempête se déclenche, l'avion brise ses amarres et est sérieusement endommagé. Elle n'arrivera à Tokyo que le 6 mars, soit 39 jours après son départ de Paris. En reconnaissance de ses rares mérites, Maryse Hilsz se voit décerner la Grande Médaille d'or de la Société Impériale de l'Aviation Japonaise. Au retour, elle quitte le Japon le 20

mars, passe par la Chine, s'arrête quelques jours en Indochine et établit un nouveau record Saïgon - Paris en 5 jours et 10 heures .

Le 11 juin 1935, pour alterner un peu , Maryse s'attaque à son propre record d'altitude et atteint 11265 mètres avec un Morane-Saulnier 275 .

Le 31 août de la même année, elle prend part, avec 7 autres aviatrices, à la première Coupe Hélène Boucher et arrive première, couvrant Paris-Cannes à 277 km/h de moyenne. Elle remportera également la Coupe de 1936 avec une moyenne horaire de 366,7 km. sur le Caudron - Renault F - ANAM.

Le 20 juin 1935, Maryse s'était fait déposséder de son beau record d'altitude par l'aviatrice italienne Carina Negrone avec une montée à 12043 mètres et cela ne pouvait rester en l'état. Cette fois Maryse est décidée de porter le record suffisamment haut pour être tranquille un moment! Elle vise 14000 mètres, c'est à dire battre en même temps le record français masculin détenu par Gustave Lemoine. Le 23 juin 1936, sur un Potez 50 à voilure augmentée, équipé d'un moteur Gnôme et Rhône de 900 CV., Maryse Hilsz porte le record à 14310 mètres, record mondial qui sera d'ailleurs amélioré par Georges Détré, autre grand pilote français, le 14 août suivant avec 14842 mètres . Mais le record féminin sur avion à hélice tient toujours.

Le 19 décembre 1936, elle s'attaque au record de vitesse sur base détenu depuis 1934 par Hélène Boucher avec 445 kilomètres dans l'heure. L'avion est un Caudron-Renault C.460. Le décollage est parfait mais on ne le verra jamais revenir sur la base d'Istres où les chronométrateurs attendent son passage. Ejectée de son appareil à grande vitesse pour une raison inconnue, Maryse, grièvement blessée , fut sauvée par son parachute .

La soif de records de Maryse Hilsz ne s'arrête pas là. Il y en a un qu'elle voudrait voir revenir en France : celui de distance en ligne droite, détenu par l'Américaine Amelia Earhart avec 3489 km.. Le 19 décembre 1937, à 14h20, bien remise de son accident, elle décolle d'Istres à bord d'un Caudron-Simoun en direction de Bassora. Mais les mauvaises conditions météorologiques avec un fort vent de face augmentent considérablement la consommation d'essence et Maryse sent que sa tentative va échouer. Elle atterrit à Alexandrie dans la matinée du 20 décembre et change son objectif. Puisque ce record lui échappe , elle va s'attaquer à celui du Paris - Saïgon détenu par André Japy depuis décembre 1935 avec le temps officiel de 98h52mn. Elle reprend l'air quelques heures plus tard, réduit le nombre d'étapes, se repose peu et atterrit à Saïgon le 23 décembre à 6h45, soit un temps officiel de 92 heures 31 minutes.

Après quelques jours de repos à Saïgon, elle décide de regagner Paris plus vite encore, en trois étapes seulement: Jodhpur, Damas et Paris. Une malencontreuse panne de moteur survenue en pleine nuit l'oblige à atterrir dans le désert du Baloutchistan entre Djask et Bender Abbas. Elle n'est retrouvée que 2 jours plus tard.

Son dernier record avant que n'éclate la deuxième guerre mondiale est celui de distance sans escale pour avion de première catégorie. Elle réalise Istres - Port-Etienne, soit 3200 kilomètres, à bord d'un Caudron-Simoun.

Engagée dans le corps féminin de l'Armée de l'Air, elle trouve la mort dans un accident le 30 janvier 1946, passagère dans un "Siebel", pris dans une tempête dans la région de Bourgen-Bresse.

## DOCUMENTS AÉROPHILATÉLIQUES

### 1/ premier voyage PARIS - SAÏGON et retour(1930)

On ne connaît pas de plis transportés au départ de Paris. Maryse Hilsz n'avait pas encore fait ses preuves dans la réalisation de grands voyages et aucun particulier, aérophilatéliste ou négociant n'avait eu l'idée de lui confier quoi que se soit. En Inde il n'en a pas été de même, un négociant de Calcutta: Stephen Smith, confectionna une griffe bicolore, à la gloire de la France et de Maryse Hilsz, qu'il apposa sur 39 enveloppes à destination de Rangoon. Ces plis possèdent un double affranchissement de 1 anna et les oblitérations de départ CALCUTTA 24 NOV 30 et d'arrivée RANGOON 25 NOV 30. Ces plis lui furent retournés par la voie normale et portent le cachet d'arrivée CALCUTTA PARK STREET 1 DEC 30.

A son arrivée à Saïgon, Maryse s'est empressée d'envoyer quelques cartes postales à ses amis aviateurs, oh! pas de grands discours, ce n'était pas son style. Simplement: "*Saïgon 5 décembre 1930, signé Maryse Hilsz*". Cela signifiait: "tu vois, j'ai réussi".

### 2/ voyage PARIS - MADAGASCAR et retour(1932)

On ne connaît pas de pli pour le voyage aller mais il y en eut une faible quantité au départ de Madagascar avec des oblitérations de TANANARIVE 6/4/32, arrivée PARIS GARE DU NORD-AVION 8/5/32. Les plis à destination de l'Afrique du Nord furent réacheminés par la voie aérienne classique et portent le cachet de transit de MARSEILLE GARE-AVION 9/5/32, arrivée ALGER - R.P. 10/5/32.

### 3/ deuxième voyage en Extrême-Orient(1933)

Pour le voyage aller, seul, le même négociant de Calcutta, Stephen Smith, prépara 90 enveloppes avec une vignette illustrée d'un éléphant pour la liaison Calcutta - Rangoon. Mais Maryse, toute préoccupée à établir un nouveau record, ne remit le paquet de lettres qu'à son arrivée à Hanoï. Ces lettres furent renvoyées à leurs destinataires par AIR ORIENT qui les posta à Calcutta. Le destinataire apposa alors une griffe explicative de 3 lignes. Elles possèdent une oblitération de départ CALCUTTA 21 APR 33 et d'arrivée CALCUTTA 22 APR 33.

Pour le voyage retour, un seul pli est connu jusqu'à ce jour; il s'agit d'une carte postale signée Maryse Hilsz adressée à la société CASTROL et comportant, selon son habitude, un texte très court: "*Remerciements*". L'oblitération de départ TOKIO 22/4/33, arrivée à la société Castrol 15 MAI 1933 au poste-dateur.

### 4/ troisième voyage en Extrême-Orient(1934)

On ne connaît pas de courrier à l'aller.

Pour le voyage retour, une dizaine de plis furent postés à Séoul à destination de Pékin et Saïgon. Ils portent une oblitération de départ KEIJO 17.3.34 OHOSEN, transit à TIEN-TSIN avec le cachet du Consulat de France et le cachet de la poste en caractères chinois.

### 5/ quatrième voyage en Extrême-Orient(1937)

Pas de courrier connu dans aucun des deux sens.

Références : Fiche du Ministère des Armées; Carnet des oeuvres sociales du Ministère de l'Air; Dictionnaire de l'Aviation d'Edmond Petit; Conquérantes du Ciel d'Hervé Lauwick; Femmes de l'Air de Roland Tessier.





**VIVE LA FRANCE.**

Raid Paris-Saigon. 1930.

Carried by **Mlle MARYSE HILTZ**,

to whose credit lie 112 Parachute descents.

Calcutta - Rangoon.

*J. L. Vinterton Esq  
c/o Stephen H. Smith Esq  
25, Elliott Road.*

*Calcutta.*

Premier voyage PARIS - SAIGON - pli CALCUTTA - RANGOON.

Griffe bicolore : "VIVE LA FRANCE" en violet, le reste en vert.

CARTE POSTALE

*Maryse Hiltz  
57 Decembre  
1930*

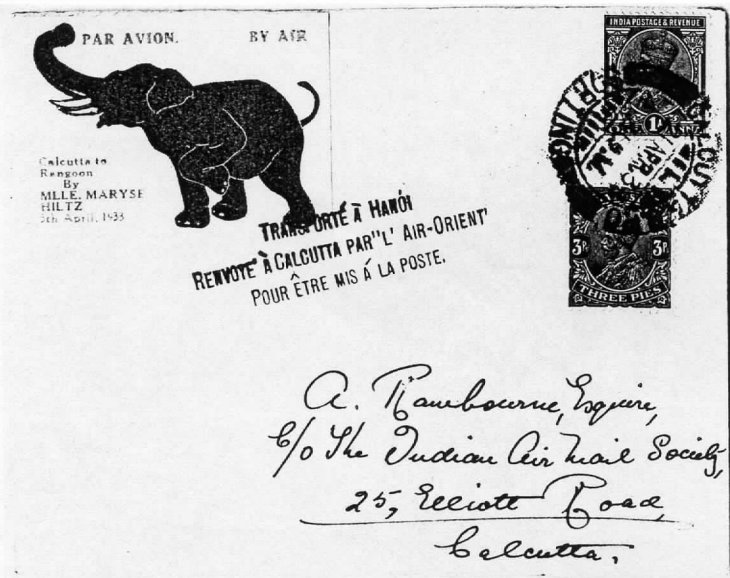
*René Lefèvre  
17 Boulevard de la  
Séverine  
Paris*

*SAIGON-CENTRAL  
11/12/30*

*Gravure de la poste & Cie. Dormach (France).*

Edition Photo NADAL Saigon

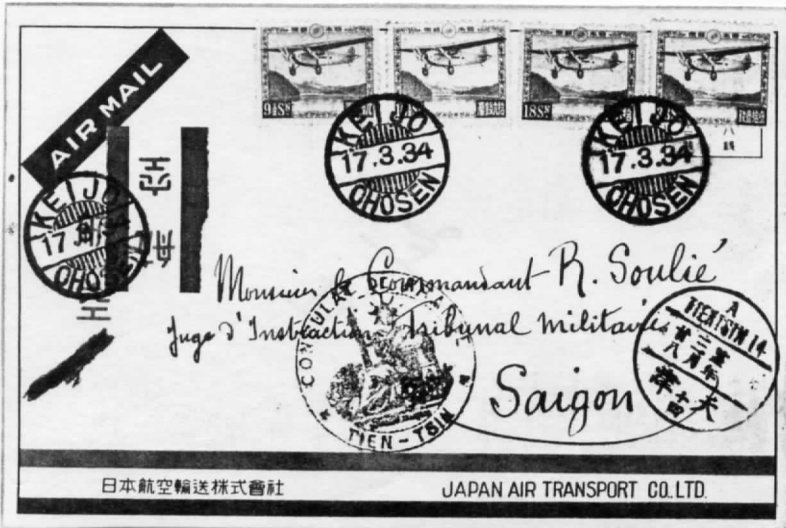
Premier voyage PARIS - SAIGON -Carte postale de Maryse Hiltz adressée à René Lefèvre avec, pour tout commentaire : "Saigon 5 décembre 1930". Cette carte a été acheminée par bateau (probablement le D'ARTAGNAN ). Oblitérations : départ SAIGON-CENTRAL 11/12/30, arrivée BOURGET - AVIATION 8/1/31.



**Deuxième voyage en Extrême-Orient** .Pli ayant fait le voyage Calcutta - Hanoï avec Maryse Hilsz puis renvoyé à Calcutta par AIR ORIENT.



**Deuxième voyage en Extrême Orient** .Carte postale signée de Maryse Hilsz adressée à la société des huiles CASTROL à Coubevoie. Oblitérations : départ TOKIO 22.4.33, arrivée 15 MAI 1933.



**Troisième voyage en Extrême-Orient** .Pli KEIJO (SEOUL) (Corée) - SAIGON avec transit à TIEN TSIN (Chine). Les timbres sont japonais; il convient de rappeler que la Corée fut occupée par les japonais de 1910 à 1945 .



**Voyage PARIS - MADAGASCAR et retour** .Pli Tananarive - Hussein-Dey avec transit à Paris. Oblitérations : départ TANANARIVE 6/4/32, transit PARIS GARE DU NORD AVION 8/5/32 , MARSEILLE 9/5/32, ALGER 10/5/32, arrivée HUSSEIN-DEY 10/5/32.

## CURIOSITÉS

Alors que célébrons l'Année Latécoère on entend souvent dire, à tort, que la traversée de l'Atlantique Sud effectuée par Mermoz, Dabry et Gimié du 12 au 13 mai 1930 fut la Première.

En dépit de l'admiration que nous avons tous pour cet équipage valeureux, il convient de rappeler quelques faits historiques et cela ne minimise en rien la performance de Mermoz et de son équipage.

En fait, il y eut 8 traversées de l'Atlantique Sud dont 4 sans escale avant que Mermoz ne réalise la sienne avec, il est vrai, et pour la première fois, un appareil d'une compagnie aérienne, en l'occurrence : l'AÉROPOSTALE.

### PREMIÈRES TRAVERSÉES DE L'ATLANTIQUE SUD

\* du 30 mars au 16 juin 1922, deux officiers portugais, le capitaine de frégate Sacadura Cabral, pilote et le vice-amiral Gago Coutinho, navigateur, à bord d'un hydravion anglais FAIREY équipé d'un moteur Rolls-Royce de 360 CV, réalisent la première traversée en faisant escale aux Canaries, aux îles du Cap Vert et au rocher de Saint-Paul. Ils eurent 2 accidents et firent en fait la traversée avec 3 appareils. La performance n'en est pas moins remarquable.

Pas de courrier connu bien que mentionné au Muller (Portugal n°1).

\* du 22 au 31 janvier 1926, deux officiers espagnols, le commandant Franco et le capitaine Ruiz de Alda accompagnés du mécanicien Rada, à bord d'un hydravion DORNIER "WAL" équipé d'un moteur Napier Lion de 450 CV, réalisent la traversée Espagne - Brésil en faisant escale aux îles Canaries, du Cap-Vert et de Fernando Noronha.

Quelques dizaines de lettres transportées. (Muller Espagne n°20).

\* du 13 au 24 février 1927, un équipage italien constitué du général Pinedo, pilote, de l'officier navigateur Del Prete et du mécanicien Zacchetti rallient Elmas (Sardaigne) à Pernambuco à bord d'un hydravion SAVOIA MARCHETTI équipé de deux moteurs Isotta Fraschini "Asso" de 500 CV. Ils firent escale à Kenitra, Villa Cisneros, Boloma, Dakar, Porto Praïa, Fernando de Noronha et Natal. Ils continuèrent leur voyage par le Brésil, les Antilles, les Etats-Unis, le Canada, les Açores, le Portugal et étaient de retour à Rome le 16 juin. Lors de leur voyage retour il tombèrent en panne sèche à 300 km. des Açores et furent remorqués par un voilier portugais (23 mai).

Quelques lettres furent transportées. (Muller Italie n°182).

\* du 2 au 18 mars 1927, un équipage portugais constitué du commandant Sarmento de Beires, du major Duvalle Portugal, pilotes, de l'officier navigateur Castilho et de l'officier mécanicien Gouveia réalisent la traversée de l'Atlantique Sud de Lisbonne à Natal en faisant escale à Casablanca, Villa Cisneros, Boloma et Fernando de Noronha. Leur appareil était un hydravion DORNIER "WAL" équipé de deux moteurs Lorraine-Dietrich de 450 CV. Il poursuivirent leur voyage jusqu'à Rio de Janeiro où ils arrivèrent le 10 avril.

Pas de courrier transporté.

\* du 14 au 15 octobre 1927, Dieudonné Costes et Joseph Le Brix à bord du BREGUET 19 G.R. "Nungesser - Coli" équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 600 CV., réalisent la première traversée de l'Atlantique Sud sans escale. Ils couvrent en 18 heures de vol les 3200 km. de Saint-Louis-du-Sénégal à Natal .

Plusieurs dizaines de plis furent transportées de France en Argentine (Muller France n° 173 , la quantité de plis indiquée-17-semble tout à fait erronée) et quelques plis seulement au départ de Saint-Louis du Sénégal (Muller Sénégal n° 12).

\*du 3 au 5 juillet 1928, le capitaine Ferrarin et le commandant Del Prete, pilotes, à bord d'un avion SAVOIA S 64 équipé d'un moteur Fiat de 550 CV couvrent la distance de 7188 km. en 51 heures de vol en ralliant Rome au Brésil sans escale. Ils établissent ainsi un nouveau record de distance en ligne droite.

Quelques plis furent transportés de Rome à Natal (Muller Italie n° 201)

\*du 24 au 26 mars 1929, les espagnols Jimenez, pilote et Iglesias, navigateur, sur avion BREGUET 19 G.R. équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 600 CV traversent l'Atlantique Sud sans escale mais ne réussissent pas à établir un nouveau record de distance. Ils réalisent Seville - Bahia, soit 6540 km. en 44 heures.

Pas de courrier transporté.

\*du 15 au 17 décembre 1929, le capitaine Challe, pilote et le commandant uruguayen Larre Borges, navigateur et radio, à bord d'un BREGUET "Bidon" équipé d'un moteur Lorraine de 450 CV traversent l'Atlantique Sud sans escale mais ne réussissent pas à établir un nouveau record de distance. Ils réalisent Seville - Marajoua (Brésil) soit 5670 km. en 41 heures.

L'avion est endommagé à l'atterrissage et le capitaine Challe est blessé à la tête.

Pas de courrier transporté.

\*du 12 au 13 mai 1930, Mermoz, pilote, Dabry, navigateur et Gimié, radio, à bord de l'hydravion LATÉ 28 "Comte de La Vaulx" de l'AÉROPOSTALE effectuent la traversée Saint-Louis-du-Sénégal à Natal sans escale. C'est la première traversée commerciale réalisée par une compagnie aérienne.

Les 130 kilos de courrier transportés par le LATÉ 28 devaient représenter à peu près 13000 lettres .Elles venaient de nombreux pays européens : France , bien sûr, Angleterre, Allemagne, Belgique, Hollande, Espagne ainsi que du Maroc et du Sénégal et étaient adressées aux pays d'Amérique du Sud desservis par l'AÉROPOSTALE: Brésil, Uruguay, Argentine, Paraguay, Chili et Bolivie. (Voir LIGNE MERMOZ , Histoire aérophilatélique, pages 147 à 151).

G.COLLOT

Références : L'année aéronautique - L. Hirschauer.  
Catalogue Muller.

**NOUVEAUTÉS**

Nous vous proposons 4 nouveautés. Ces plis peuvent être commandés à Madame Marcelle Pierre, 22, avenue de la Mer 44380 PORNICHET. - CCP: C.A.F. PARIS 5184-06 R.

NOUMÉA - TOKYO - PARIS : Mise en service des BOEING 747/400

PAR AVION

EN TRANSIT THROUGH  
DIRECT FLIGHT  
VIA JAPON VIA JAPAN

**NOUMÉA / TOKYO / NOUMÉA**  
Mise en service des 747/400  
26/10/92



**UTA** GROUPE AIR FRANCE



ANNALE AEROPHILATELIQUE  
D'AIR FRANCE (A.A.D.A.F.)  
A.R.A.F. 1, square Max Hymans  
75741 PARIS CEDEX 15

Année LATÉCOÈRE - Exposition de Biscarosse

Deux enveloppes illustrées ont été imprimées spécialement pour les membres du C.A.F. :

1/ Oblitération par cachet rond (illustration ci-contre)

2/ Oblitération par cachet à date et flamme du musée de l'hydraviation (ill. ci-dessous).

1993

Pierre-Georges  
LATECOERE  
Créateur de la poste  
aérienne transcontinentale

«J'ai refait tous les calculs...  
notre idée est irréalisable.  
il ne nous reste qu'une chose  
à faire : la réaliser!»



CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANCAIS  
22, Avenue de la Mer  
44380 PORNICHET

MUSEE HISTORIQUE  
DE L'HYDRAVIATION  
1993  
ANNEE LATECOERE  
BISCARROSSE 22-5-93



Il reste quelques enveloppes à votre disposition de :

- Inauguration de la liaison aéro postale Dôle - Paris - Dôle 20/1/93.
- 80ème anniversaire de la liaison Nancy - Lunéville , 12 novembre 1992.

## COURRIER DES LECTEURS

### QUESTIONS

**Q1 - E. Glemarec** Dans ma collection "Ligne Noguès",j'ai deux plis:

- Hanoï - Saïgon (Muller n° 26) du 7/7/29 affranchi à 15 cents,
- Saïgon - Hanoï (Muller 26 a) du 10/7/29 affranchi à 30 cents ( recommandé ).

J'ai classé ces plis comme étant "militaires"pour les raisons suivantes:

1°/ Muller les indique comme tels,

2°/ Dans "*Histoire de l'Aéronautique militaire d'Indochine*" de 1930,il est indiqué à la page 63 "...Un second voyage est effectué avec succès les 7 et 10 juillet par 3 avions...".Suit la composition des équipages militaires.

3°/ Dans "*Contribution à l'histoire des premières manifestations aéronautiques en Indochine*" (1935) par le Cdt Soulié ,ces 2 vols sont indiqués comme "militaires"(page 12).

4°/ Dans le livre "*Ligne Noguès*" de G. Collot / A. Cornu (page 73),ces 2 plis "militaires " sont détaillés.

Aujourd'hui ,je suis saisi d'un doute!Ces plis n'auraient-ils pas été transportés au cours d'un 3ème voyage de reconnaissance de la S.A.E.I.E.,par Bourgeois,avant de devenir AIR ASIE?

Cette supposition part d'un constat : celui du montant des affranchissements.

- le pli Hanoï - Saïgon est affranchi à 15 c.,soit:5 c.(lettre simple)+10 c.(surtaxe aérienne).
- le pli Saïgon - Hanoï est affranchi à 30 c.,soit:5 c. + 10 c. + 15 c.(recommandé)

Or nous savons que si les plis des vols de la C.A.F. étaient soumis à une surtaxe aérienne de 30 cents et ceux de la S.E.A.I.E. à 10 cents,par contre,ceux des vols militaires ne la supportait pas.

Questions : Vols militaires ou vols commerciaux? Qui possèderait des renseignements complémentaires fiables?

Les 2 plis du premier vol S.E.A.I.E. présentés à la page 72 de l'ouvrage Collot/Cornu sont affranchis à 15 cents,soit 5 + 10.Qui possèderait des plis sans surtaxe aérienne pour les vols des 7 et 10 juillet?

### BIBLIOGRAPHIE

Pour les membres du C.A.F.,nous avons en stock,ou nous pouvons nous procurer un certain nombre d'ouvrages traitant de l'aérophilatélie ou de l'aviation.Les prix indiqués sont nets ,franco de port pour la France métropolitaine avec envoi en recommandé pour les commandes supérieures à 150 francs.

#### **Ouvrages en langue française.**

AIR BLEU - Postale de nuit par Madame M.Pierre et J.Houlteau. 120 Frs.

in-8 broché de 56 pages,nombreuses reproductions de cachets,griffes.Etude très complète de ce service aéropostal en France métropolitaine 1935-1961.Ed.C.A.F.1964

- LA LIGNE MERMOZ par Dumont-Fouya. 100 Frs.  
in-8 broché de 38 pages,répertoire des plis de la "ligne Mermoz" dans la période 1911-1955.Illustrations de griffes et cachets spéciaux.Ed. C.A.F. 1960.
- TRAVERSÉES AÉRIENNES DE L'ATLANTIQUE SUD par l'Aéropostale et AIR FRANCE (1930 - 1940) par P. Labrousse . 100 Frs  
in-8 broché de 52 pages,quelques reproductions de griffes "Transporté par Avion".Liste exhaustive des traversées de l'Atlantique Sud de la LIGNE MERMOZ.
- POSTE AÉRIENNE FRANÇAISE VOL.1 : Afrique du Nord par H. Truc. 140 Frs.  
in-8 broché de 136 pages,histoire aérophilatélique très complète des origines jusqu'à 1949 des plis transportés par voie aérienne en Algérie,Maroc et Tunisie.Ed. C.A.F. 1950.
- LIGNE MERMOZ-Histoire aérophilatélique (1918 - 1940 ) LATÉCOÈRE,AÉROPOSTALE, AIR FRANCE par G. Collot et A. Cornu. 420 Frs  
in-4 relié pelliculé couleur de 320 pages.Histoire très complète de cette prestigieuse ligne aérienne.Très nombreuses reproductions de plis ,griffes et cachets ainsi que de photographies d'avions ,équipages,accidents,etc.Reproduction d'affiches anciennes en couleurs.Ed. B.Sinai 1990.
- LIGNE NOGUÈS - Histoire aérophilatélique (1911 - 1941 ) AIR ORIENT,AIR FRANCE par G.Collot et A. Cornu. 400 Frs  
in-4 relié pelliculé couleur de 264 pages.Histoire très complète de cette grande ligne aérienne française.Très nombreuses reproductions de plis ,griffes et cachets ainsi que de photographies d'avions,équipages,accidents,etc.Reproductions d'affiches anciennes en couleurs.Ed. B. Sinai 1992.
- AFFICHES AIR FRANCE 1933 à 1983 par J. Peignot .Ed. Hazan 1988 360 Frs.  
très bel album in-4 de 132 pages,lié sous jaquette couleur,recapitulant les affiches de la Compagnie Nationale et de ses prédécesseurs (Aéropostale,CIDNA,Farman,Air Orient, Air Union,etc.).Nombreuses illustrations en noir et en couleurs en pleine page.Texte bilingue français-anglais.Epuisé en librairie,reste quelques exemplaires pour le Cercle.

### **Ouvrages en langue anglaise**

- FRENCH SOMALI COAST - The postal history 1939 - 45 par A. R. Torrance 60 Frs.  
in-8 de 24 pages,broché,cartes géographiques ,reproduction de cachets,griffes et censures.Petite étude des courriers et censures dans la période précédant et durant la seconde guerre mondiale.Ed.1992.
- THE HORSESHOE ROUTE - par Chavril Press.Ed. 1992. 60 Frs.  
in-8 de 24 pages,broché,cartes géographiques.Petite étude de l'acheminement du courrier vers l'Inde et l'Australie par les hydravions de la B.O.A.C. dans la période 1939-41.
- THE ITALIAN SOUTH ATLANTIC AIR MAIL SERVICE 1939 - 1941 par R.Beith 120 Frs.  
format A4, 56 pages,broché,nombreuses illustrations de plis,avions,cartes postales et etude très complète des tarifications et des traversées aériennes de l'Atlantique Sud par la ligne italienne LATI.