

BULLETIN D'INFORMATION

NOVEMBRE 1993

N° 2 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Compte-rendu des Assemblées Générales

Nouvelles de l'Aérophilatélie

Les grands pilotes français : MARCEL DORET

Curiosités : Un faux Saïgon - Hanoï

Année LATÉCOÈRE

Nouveautés

Courrier des lecteurs

cercle
aérophilatélique
français



Marcel DORET

Cercle Aérophilatélique Français

22, Avenue de la Mer 44380 PORNICHET

Tél. (16) 40 61 07 98

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES du 2 octobre 1993

COMPTE-RENDU de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE (première session)

L'Assemblée Générale du C.A.F.s'est tenue à l'hôtel du Grand Balcon à Toulouse et se situait ainsi dans le cadre des manifestations aéronautiques prévues pour l'Année Pierre-Georges Latécoère .

L'Assemblée a pu valablement délibérer, le quorum de 1/4 étant dépassé avec 77 sociétaires présents ou représentés pour 174 inscrits.

Le rapport moral de la présidente fait état d'une stabilité du nombre de nos sociétaires avec 4 départs ou décès et 4 adhésions nouvelles. A ce sujet ,il est demandé à tous nos sociétaires de faire connaître notre Cercle afin d'augmenter le nombre d'adhésions. Le service des "*circulations*" va nécessiter un aménagement de façon à accélérer les rotations et à diminuer les coûts ,notamment ceux d'assurance. Le service "*nouveautés*" est toujours assuré par Madame Pierre qui demande à être aidée. L'appel à candidature est donc lancé... Il ne faut pas oublier que la vie d'une société quelle qu'elle soit est l'affaire de tous! Le service "*cessions entre collègues*" est très actif, ainsi pour la cession d'octobre, les 3/4 des 40 lots proposés ont été souscrits et certains ont été demandés plusieurs fois ; un tirage au sort a donc été nécessaire. Un nouveau service a vu le jour en 1993 : le Bulletin d'Information comportant diverses rubriques dont un article de fond sur les grands pilotes français. Jusqu'ici nous n'avons reçu que des compliments mais rien n'est parfait et nous demandons à nos sociétaires de nous faire parvenir des suggestions et d'alimenter la rubrique " courrier des lecteurs " .

Certains sociétaires s'inquiètent de ne pas voir assez d'articles aérophilatéliques dans la presse philatélique et constatent la faible participation de l'aérophilatélie dans les expositions départementales ou régionales. Leur inquiétude est tout à fait justifiée et il appartient à chacun d'entre nous de participer plus activement à ces manifestations. N'oubliez pas que votre Cercle est à votre disposition pour vous conseiller . La saison philatélique 1993/94 démarre ; écrivez sans tarder à Monsieur Jacques RENAUD, 15 rue du Bocage, 92310 SEVRES , il vous indiquera la marche à suivre.

Le rapport financier 1992 fait apparaître un solde positif de 1926 francs qui sera mis au report à nouveau de l'exercice 1993. Nous pouvons constater que notre comptabilité, bien que positive, est assez étriquée et ne permet pas d'assurer le financement d'un bulletin d'information trimestriel ou d'avoir une correspondance avec nos sociétaires aussi fréquente qu'il serait souhaitable. Par ailleurs une enquête auprès d'une dizaine de sociétés philatéliques comparables nous a montré qu'elles demandent toutes des cotisations très supérieures. Il a donc été proposé de passer la cotisation à 100 francs à partir de 1994, ce qui nous situe au minimum demandé par les autres associations.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité les rapports moral et financier et l'augmentation de la cotisation annuelle à l'unanimité moins 9 abstentions.

COMPTE-RENDU de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE

Courant juillet ,un projet de refonte de nos statuts ,qui étaient en vigueur depuis la création de notre Cercle, a été envoyé à chacun de nos sociétaires. Sur proposition de Monsieur Raymond Bouyé et

après échange d'idées de l'ensemble des membres présents ,les articles 7,29 et 32 ont été modifiés.Les nouveaux statuts,adoptés à l'unanimité,seront envoyés à nos sociétaires courant novembre.

Le Règlement Intérieur,en cours d'élaboration par le Comité d'Administration,sera communiqué aux sociétaires pour la prochaine A.G.O. prévue à Martigues en mai 1994.

COMPTE-RENDU de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE (seconde session)

L'adoption des nouveaux statuts nous a permis de reprendre l'A.G.O. et d'élire le nouveau Comité d'Administration. Tous les membres sortants ,sauf Monsieur BESNARD démissionnaire, sont réélus.Par ailleurs,le rédacteur de notre bulletin,Monsieur COLLOT,seul candidat,est également élu à l'unanimité.

CONSTITUTION DU BUREAU

Les membres du Comité d'Administration,présents et représentés,élisent les membres du bureau :

Présidente : Madame Marcelle PIERRE à l'unanimité.

Vice-présidents : Messieurs Pierre SAULGRAIN,à l'unanimité,

Jacques RENAUD,représentant du Cercle auprès du GAPHIL,à l'unanimité,

Gérard COLLOT,à l'unanimité moins une abstention.

Secrétaire : Monsieur Pierre LAZUECH à l'unanimité,

Secrétaire adjoint : Monsieur Eugène GLEMAREC à l'unanimité,

Trésorière : Madame Armande EHRGOTT à l'unanimité,

Membres du Bureau : Messieurs Raymond BOUYÉ et Michel CHAGNIOT à l'unanimité

Responsable des échanges : Madame Rose-May LONGIN à l'unanimité.

Le Secrétaire : Pierre Lazuech.

NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE Palmarès de l'année aérophilatélique 1993

Exposition nationale - Europhi-Lille 93

Aérophilatélie

* **Médaille d'OR** : Yves Claude LE VERN -collection "*Bateaux - Avions*".

* **Médaille d'ARGENT** : Marcel PROFIT - collection "*Poste par Zeppelin*".

* **Médaille d'ARGENT** : Joseph HEUSCH - "*Préparation / réalisation / liaisons postales avec Madagascar*".

Astrophilatélie

* **Médaille d'ARGENT** : Jean - Louis LAFON - collection "*Les fusées européennes*".

Littérature

* **Médaille de Grand Vermeil** : Gérard COLLOT et Alain CORNU -livre "*LIGNE NOGUÈS*".

Classe d'Honneur : Robert CLAESSENS - collection - "*L'Aviation française*".

Commission d'Histoire,Art et Lettres de l'AÉRO-CLUB de FRANCE

Prix du meilleur Document 1993

LIGNE NOGUÈS - Histoire Aérophilatélique 1911-1941 de Gérard COLLOT et Alain CORNU

POLSKA 1993

* **Médaille d'OR avec prix spécial** : Michel de POMPIGNAN - "*Ligne de l'Atlantique Sud*".

MARCEL DORET

Marcel DORET est né à Paris le 3 mai 1896. Dès son plus jeune âge il montra un caractère volontaire, courageux, audacieux - à 15 ans, ne sauva-t'il pas de la noyade un de ses petits camarades tombé malencontreusement dans la Seine ?

Jeune mécanicien après quelques années d'apprentissage, Marcel Doret s'engage au début de la Grande Guerre. Il est affecté au 32^{ème} Régiment d'Artillerie où il reçoit la Médaille Militaire et de nombreuses citations pour faits d'arme. Il est gravement blessé à Verdun en 1916 et après son rétablissement il est affecté dans l'Aviation le 1er janvier 1918. Admis à prendre des leçons de pilotage et très doué, Marcel Doret est rapidement lâché seul. Il passe son brevet de pilote militaire le 6 mai 1918 puis est dirigé sur Avord et sur l'école d'acrobatie de Pau où il devient moniteur. Sa formation de mécanicien et son habileté au pilotage lui vaut d'être affecté au réglage et à la réception des appareils réparés. C'est peut être là que commence sa vocation de pilote d'essai.

Démobilisé après l'armistice, Marcel Doret trouve un emploi de mécanicien et démonstrateur dans l'industrie automobile puis, le 1er juin 1923, il entre chez DEWOITINE comme pilote d'essai.

Emile Dewoitine, ingénieur de talent, venait de créer son entreprise quelques années plus tôt et avait obtenu du STAé un contrat de prototype d'un monoplace de chasse. C'est ainsi que son premier appareil, le D1 01, fit son premier vol le 18 novembre 1922 entre les mains de Georges Barbot et qu'un appareil dérivé, le D1 C1, fut confié à Marcel Doret peu après son entrée dans l'entreprise. Avec cet appareil, équipé d'un moteur Hispano Suiza de 300 CV, Marcel Doret établit un nouveau record mondial de vitesse avec 223 km/h sur 100 km en décembre 1924.

Marcel Doret restera fidèle à la firme DEWOITINE malgré plusieurs propositions de sociétés concurrentes. Jusqu'en 1927 il va effectuer de nombreuses présentations en vol en France et à l'étranger en réalisant des voltiges de plus en plus audacieuses. Ses appareils étaient très reconnaissables car toujours peints aux mêmes couleurs : rayures jaunes et rouges en chevrons. En octobre 1927, il rencontre l'Allemand Fieseler, virtuose de l'acrobatie aérienne, dans un duel d'acrobatie en trois manches dont il sort vainqueur. Désormais il ne cesse plus de se produire en Europe et aux Etats-Unis où il se voit décerner le titre de Champion du Monde de l'acrobatie aérienne en août 1930.

Le 30 novembre 1930, il reprend son record mondial de vitesse, battu entre temps, en couvrant 1000 km à la vitesse de 286 km/h avec un D27 équipé d'un moteur Hispano Suiza de 550 CV.

Au cours de l'été 1929, Dewoitine avait reçu de l'Etat une commande d'un prototype d'avion de grand raid dont le rayon d'action exigé devait être au moins égal à 10000 km. Deux autres projets concurrents avaient également été retenus par les Services Techniques : le Bernard 80 " *Oiseau Tango* " et le Blériot 110 " *Joseph Le Brix* ", dont nous parlerons peut être ultérieurement dans nos colonnes. Le prototype Dewoitine : D.33 - 01, monomoteur à aile basse

de 28 mètres d'envergure propulsé par un Hispano Suiza ,12 cylindres en V de 650 CV, commence ses essais en vol en novembre 1930 avec Marcel Doret seul à bord.

Après mise au point du D.33 - 01 baptisé alors " **Trait d'Union** " , Marcel Doret et Joseph Le Brix (copilote) établissent plusieurs records du monde dont celui de la distance en circuit fermé avec 10371 km en volant pendant 70h 11mn (7 au 10 juin 1931).Ce succès conduit à envisager un grand raid pour ravir de record de distance en ligne droite alors détenu par Costes et Bellonte (Paris - Tsi Tsi Har 7905 km réalisé du 27 au 29 septembre 1929).

Le 12 juillet 1931,le" **Trait d'Union** " quitte Le Bourget à destination de Tokyo.L'équipage est constitué de Marcel Doret,chef de bord,Joseph Le Brix,copilote et navigateur et René Mesmin,mécanicien.Après 49 heures de vol,à 500 km d'Irkoust,une baisse importante de régime moteur provoque une perte irrémédiable d'altitude; diagnostic : 6 cylindres sur 12 en état de marche.Il faut arrêter la tentative ! Dessous c'est la forêt sibérienne à perte de vue;Doret demande à Le Brix et Mesmin de sauter en parachute avant qu'il ne tente un atterrissage après avoir vidangé ses réservoirs d'essence.L'atterrissage est rude,l'avion est détruit mais Doret s'en tire avec quelques blessures seulement,Le Brix est indemne et Mesmin s'est blessé lors de la prise de contact avec le sol.L'équipage est recueilli par des moujiks de Nijni Oudinsk où quelques lettres récupérées dans le D.33 seront oblitérées (voir illustration).

Deux mois plus tard, à l'aube du 11 septembre, nouveau départ avec le même équipage dans la même direction avec le deuxième prototype, le D.33 - 02 baptisé " **Trait d'Union II** " . L'avion survole Moscou le soir même puis au petit jour du 12, soit 24h après son départ,une panne mécanique dont la raison n'a jamais été élucidée le rend brusquement impiloteable. Marcel Doret hurle à ses compagnons de se jeter en parachute et lui-même réussit à sauter alors que le D.33 est dans un piqué vertigineux à moins de 300 mètres du sol.Marcel Doret prend contact avec le sol et ,ne trouvant pas ses compagnons , se dirige alors vers les débris de l'appareil et les découvre,inertes,prisonniers des décombres:Le Brix sanglé dans son parachute et Mesmin ne portant pas le sien.La panne a été si subite que Mesmin n'a pas eu le temps d'enfiler son parachute, peut-être Le Brix a-t-il voulu l'aider et est resté auprès de son camarade jusqu'au dernier moment? Nul ne saura jamais.

Il est probable que des plis furent embarqués au départ de Paris,comme c'était l'usage pour les grandes tentatives de record,mais personne n'en a jamais fait mention.Ont-ils été détruits dans l'accident ou bien par Doret lui- même en raison de cette fin tragique ?

Ce terrible accident fut une rude épreuve pour Marcel Doret qui eut une longue période de doute.Il reprit néanmoins les essais en vol chez Dewoitine et effectua les premières expérimentations du D 332, trimoteur de transport dont les futurs appareils de série étaient prévus pour équiper les réseaux européen et oriental d' AIR FRANCE.Les essais commencèrent le 11 juillet 1933 et Marcel Doret démontra très vite les qualités de ce nouvel avion équipé de 3 moteurs Hispano Suiza de 575 CV.Le 7 septembre,il bat le record mondial de vitesse en circuit fermé pour cette catégorie d'appareil puis effectue des présentations en URSS (12 au 15 novembre), en Grande Bretagne (26 septembre), en Afrique (12 au 15 novembre) ,en Europe (20 au 23 novembre) et en Algérie (2 au 3 décembre).Cet appareil , baptisé "**Emeraude**", fut remis à AIR FRANCE en décembre pour effectuer le vol Paris - Saïgon et retour. On sait que , pris dans le mauvais temps, cet appareil percuta une colline dans le Morvan près de Corbigny

lors du voyage de retour entraînant la mort de tous les occupants dont Maurice Noguès, (voir "*Ligne Noguès*" mentionné en références)

Tout en continuant la mise au point en vol des nouveaux appareils Dewoitine, Marcel Doret prit part à de nombreux meetings où ses acrobaties émerveillaient un public enthousiaste.

En janvier 1937, avec Jérôme Micheletti (radio), il décide de participer à la course Paris - Tokyo en moins de 100 heures, primée par le Ministère de l'Air. L'appareil est un Caudron Simoun, le F-ANXM, équipé d'un moteur Renault de 220 CV. Parti du Bourget le 20 janvier à 6h36, il atteint Hanoï le 23 à 5h51; tout permet de penser alors que Doret peut réaliser l'exploit mais le très mauvais temps rencontré au-delà d'Hanoï l'oblige à atterrir sur la plage d'un îlot, entre Tien Yen et la pointe Pagode. Le sable est mou et l'avion s'enlise, pique du nez et tord l'hélice. L'équipage, indemne, est contraint à l'abandon. Du courrier a été transporté, (illustrations).

A son retour en France, Marcel Doret participe à quelques meetings aériens dont celui de Vincennes le 25 avril et sort vainqueur par référendum populaire d'un double match d'acrobatie l'opposant à Cavalli, Massotte et René Paulhan.

Marcel Doret s'inscrit pour une seconde tentative du Paris - Tokyo. Le 22 mai à 5h 05 il décolle du Bourget, toujours avec Micheletti, sur le Caudron Simoun F-APMS. L'avion atterrit à Hanoï le 24 mai à 14h 51 (voyage record), puis à Shanghai le 26 à 1h 57 mais au cours de la dernière étape, alors que le but n'est qu'à 500 km, l'équipage, sans liaison radio, se perd dans le mauvais temps; Marcel Doret tente alors un atterrissage sur une plage de l'île japonaise de Sikoku mais l'avion capote dans le sable trop mou. Doret et Micheletti sont légèrement blessés. Du courrier a été transporté, (illustrations).

Ce voyage sera le dernier grand raid tenté par Marcel Doret; décidément, il n'aura pas eu la baraka avec ses 4 tentatives vers l'Extrême - Orient.

A son retour, Marcel Doret participe à de nombreux meetings aériens en France et à l'étranger. Il est couronné Champion du Monde de Haute-école en planeur au cours du meeting de Saint-Germain-en-Laye le 24 avril 1938. Puis, toujours à Saint-Germain-en-Laye, il remporte la première Coupe Mondiale d'acrobatie en planeur le 29 mai 1939.

Après une longue éclipse pendant la guerre, retiré à la campagne, il organise avec quelques amis la formation d'un groupe de chasse FFI avec des Dewoitine 520 repris à l'ennemi.

Après la Libération, il participe à nouveau à de nombreux meetings en France et à l'étranger. Il fit sa dernière exhibition à Reims le 12 juin 1955 puis, très fatigué, mourut le 31 août 1955 dans sa maison près de Toulouse.

Son avion, le célèbre DEWOITINE 530 F-AJTE, monoplane argenté à l'aile rayée de rouge, fut racheté à sa veuve en 1956 et est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Gérard COLLOT

Références : Presse aéronautique de l'époque
Les Avions Dewoitine - Raymond Danel et Jean Cuny - Docavia, vol 17.
Ligne NOGUES - Gérard Collot et Alain Cornu - Ed. Bertrand Sinais.

Photographies : Musée de l'Air et de l'Espace.

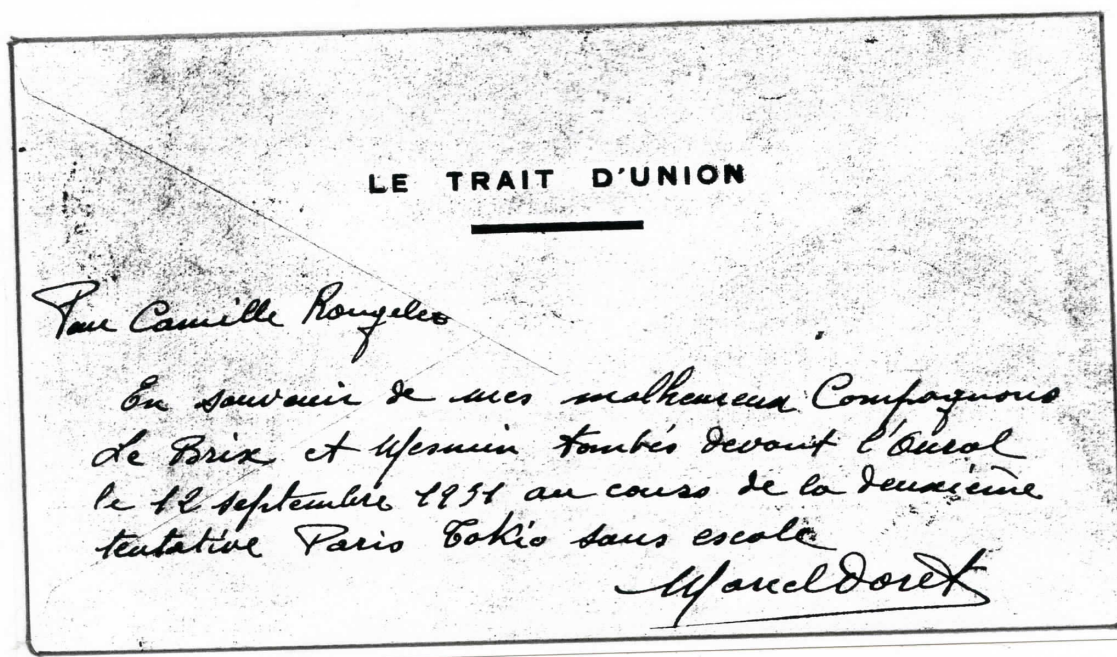
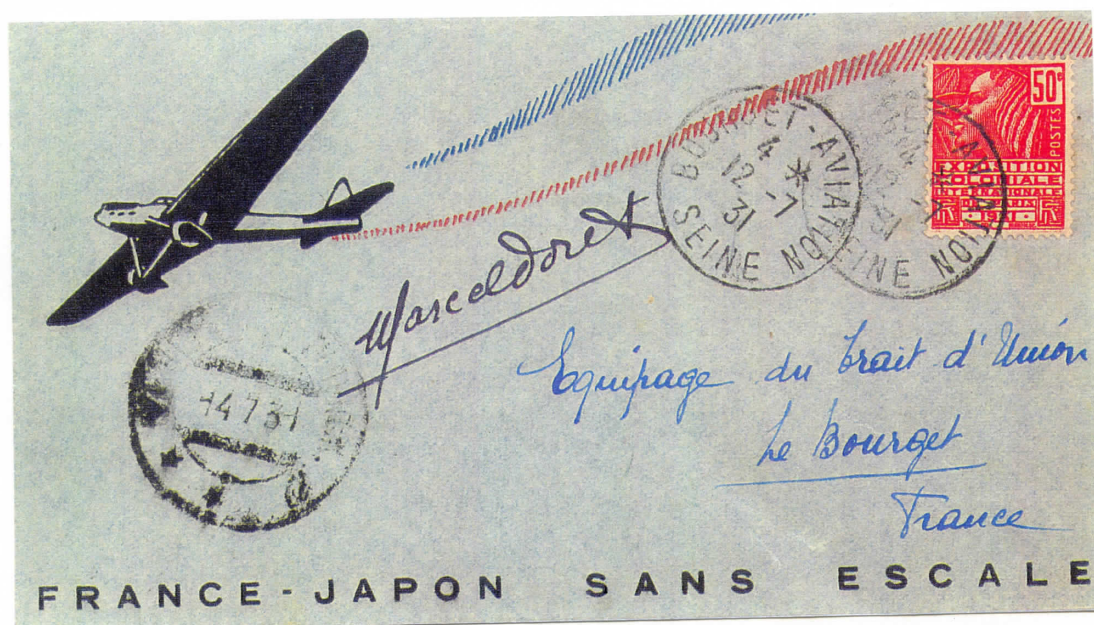
Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du C.A.F.

DOCUMENTS AÉROPHILATÉLIQUES

1/ Première tentative de record mondial de distance (12/7/1931)

Quelques lettres, illustrées d'un dessin du Dewoitine D 33 et affranchies à 50 centimes, furent transportées. Elles sont oblitérées au départ : BOURGET - AVIATION, 12/7/31 - 4h. et à l'arrivée à NIJNI OUDINSK le 14/7/31 (cachet rarement lisible dans sa totalité).

Ce pli signé par Marcel Doret au recto comporte également au verso un commentaire rédigé de sa main après l'accident ayant mis fin à la seconde tentative : "En souvenir de mes malheureux compagnons Le Brix et Mesmin tombés devant l'Oural le 12 septembre 1931 au cours de la deuxième tentative Paris Tokio sans escale. Signé Marcel Doret."





Marcel Doret en combinaison de vol à côté de son avion de voltige .



Marcel Doret dans la carlingue brisée du D.33 - 01 après son atterrissage forcé dans la forêt sibérienne près de Nijni Oudinsk (juillet 1931).



René Mesmin (avec une béquille) et Joseph Le Brix après leur accident à Nijni Oudinsk (juillet 1931)



De gauche à droite : Marcel Doret , Joseph Le Brix et René Mesmin devant le second prototype DEWOITINE D.33 - 02 "*Trait d'Union II*". (photo probablement prise début septembre 1931).

2/ Première tentative de la course PARIS - TOKYO en moins de 100 heures.

Une quinzaine de lettres "PAR AVION" furent transportées. Elles sont affranchies à 1 fr.50 ou 3 fr.50 selon les expéditeurs et oblitérées : départ BOURGET - AVIATION , 20/1/1937 - 6h., arrivée HANOÏ R.P.23/1/37 généralement appliquée sur un complément d'affranchissement de 15 ou 18 cents. Certaines lettres (en tous cas, au moins une -voir illustration) ont une oblitération d'arrivée datée du 22/1/37 - 19h.. L'avion n'ayant atterri que le 23 à 5h 51 du matin pour décoller 2 heures plus tard à 7h 54, il y a là une évidente erreur de date du cachet d'arrivée. L'employé des postes a apposé, sur la ou les premières lettres présentées, le dernier cachet utilisé la veille au soir puis s'apercevant de son erreur, a oblitéré les suivantes à la bonne date.



3/ Seconde tentative de la course PARIS - TOKYO en moins de 100 heures.

Quinze plis furent transportés de Paris à Shanghai. Ils ont un double affranchissement : français au départ et chinois à l'arrivée : dép. LE BOURGET - AVIATION , 22/5/1937 - 6h., arr. SHANGHAI 26/5/37 - 11h.

Quinze autres plis furent transportés de Paris à Tokyo. Ils ont un double affranchissement: français au départ et japonais à l'arrivée : dép. LE BOURGET - AVIATION , 22/5/37 - 6h., arr. IMPERIAL HOTEL - TOKIO -26/5/37 NIPPON.



Par Avion

Marcel Doret (blessé à la tête) pose un regard attristé sur son Caudron Simoun F-APMS complètement retourné sur une plage de l'île de Sikoku (mai 1937).

CURIOSITÉS

Un faux SAÏGON - HANOÏ .

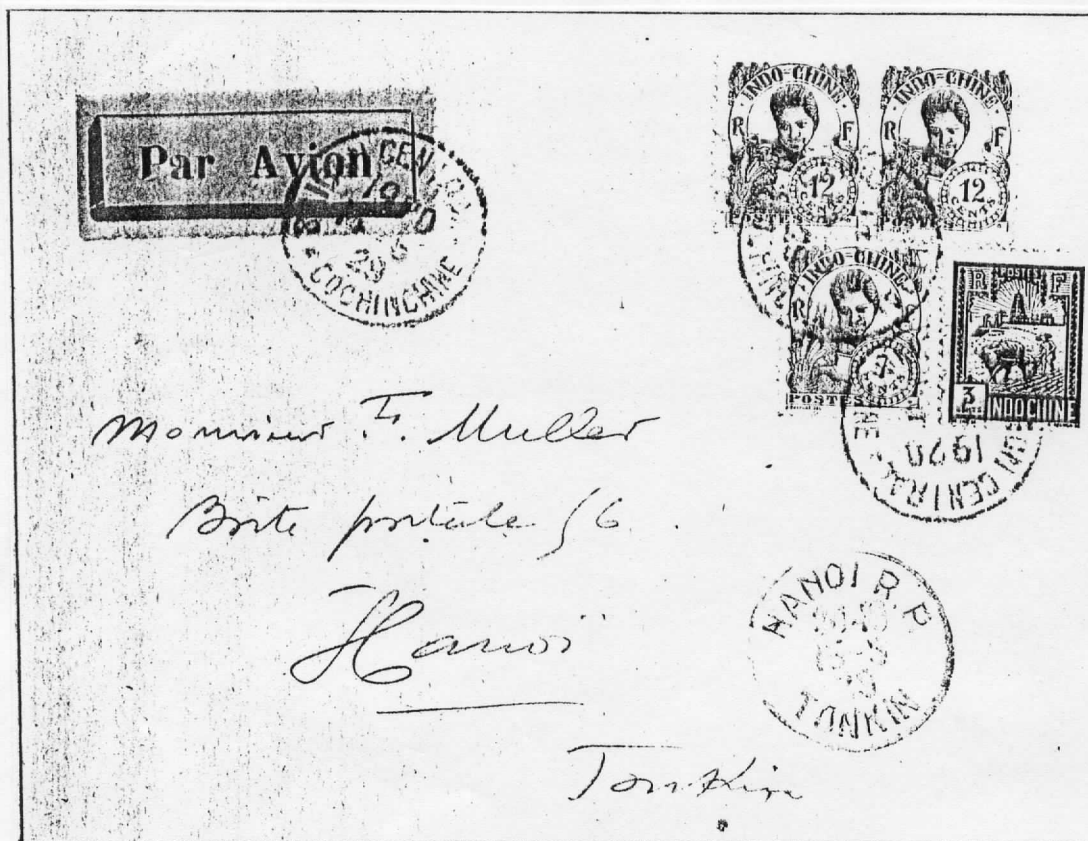
En 1929, la Compagnie Aérienne Française (C.A.F.) souhaite créer une activité aérienne en Indochine . Pour ce faire , elle installe sa première base d'hydravions Schreck à Saïgon.

Du 15 au 24 mai 1929, TIXIER, pilote et ROBBE, passager (directeur de la C.A.F. à Saïgon), réalisent une liaison expérimentale Saïgon - Hanoï - Hong Kong et retour.

Après entente avec les P.T.T., l'Administration des Postes confiera, pour la première fois à un équipage civil, un courrier qui devra supporter une surtaxe aérienne de 30 cents. Les plis de ce vol sont rares et très recherchés.

Malheureusement pour les collectionneurs, des faux Saïgon - Hanoï existent. Dans la Philatélie Française de septembre 1985, Roland Poskin signalait un de ces faux. Un autre m'a été proposé récemment. Des pièces semblables peuvent donc figurer dans les collections.

Les collectionneurs et les négociants, ignorant ,ou voulant ignorer l'existence des falsifications, laissent ainsi circuler ces faux sur le marché philatélique. Dans l'intérêt de chacun, je pense qu'il est utile de décrire ce faux spectaculaire pour nous inciter d'abord à la prudence et ensuite à la fermeté afin de condamner une telle marchandise.

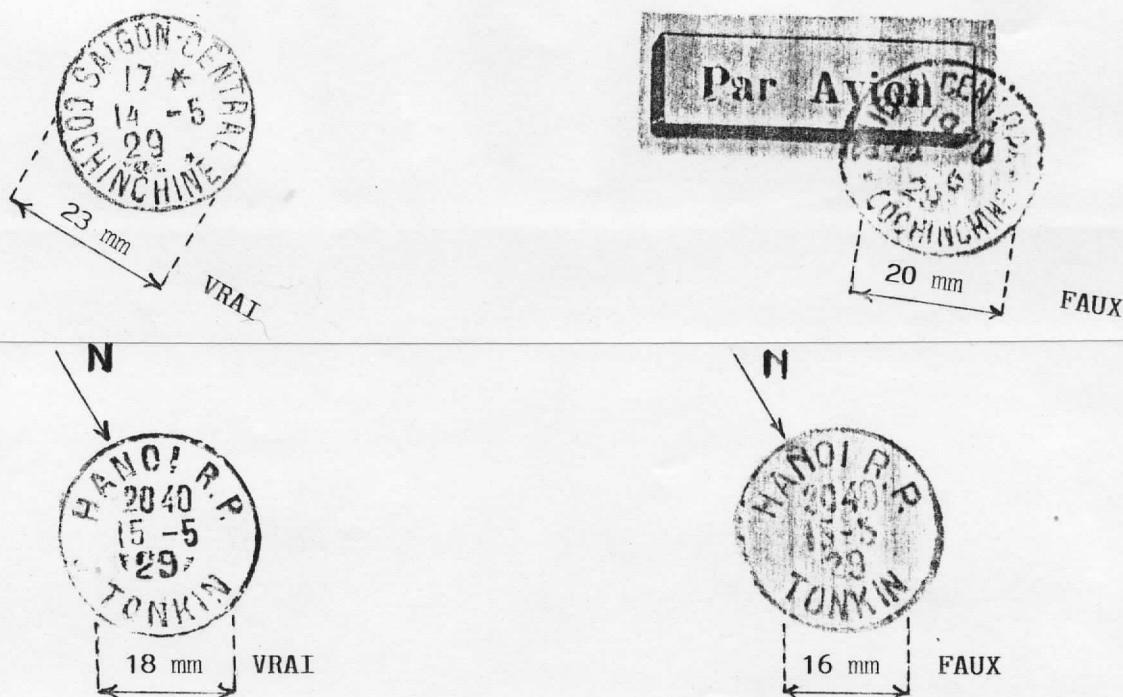


Etudions ce faux Saïgon - Hanoï:

1° / L'affranchissement postal. L'affranchissement de ce pli est insuffisant : 34 cents au lieu de 35 (lettre simple : 5 cents + surtaxe aérienne : 30 cents).

Pour la première fois la surtaxe aérienne était appliquée sur le réseau intérieur indochinois. L'agent postal n'aurait pas manqué de relever cette insuffisance, aussi minime fut-elle. Le faux présenté par R. Poskin dans la Philatélie Française possède un affranchissement de 22 cents!

2° / Les cachets à date sont faux. Comment les reconnaître ?



3° / L'étiquette **PAR AVION** . Elle n'est pas fausse mais elle ne fut livrée à Saïgon qu'à partir de février 1932 ! (Etiquette sur papier bleu ,dentelée avec la légende dans un cadre ombré à gauche et en dessous). Cette étiquette sur un pli d'Indochine antérieur à février 1929 doit amener le collectionneur à se poser des questions.

Eugène GLEMAREC - C.A.F. F.515 .

ANNÉE LATÉCOÈRE

La Célébration Nationale 1993 du cinquantenaire de la mort de Pierre-Georges LATÉCOÈRE , créateur de l'aviation commerciale et postale intercontinentale, a pris fin avec le colloque international "*Histoire de l'aviation civile et commerciale depuis les années 1920* " tenu à Paris du 27 au 30 octobre.

De nombreuses manifestations, expositions et conférences ont remporté un grand succès dans de nombreuses villes de France (voir le programme dans le Bulletin d'Information n° 1).

Lors de l'exposition de Toulouse-Montaudran des 2 et 3 octobre, une présentation de 6 cadres avec des documents postaux et des reproductions d'affiches de la LIGNE , organisée par le Cercle , a attiré un grand nombre de visiteurs.

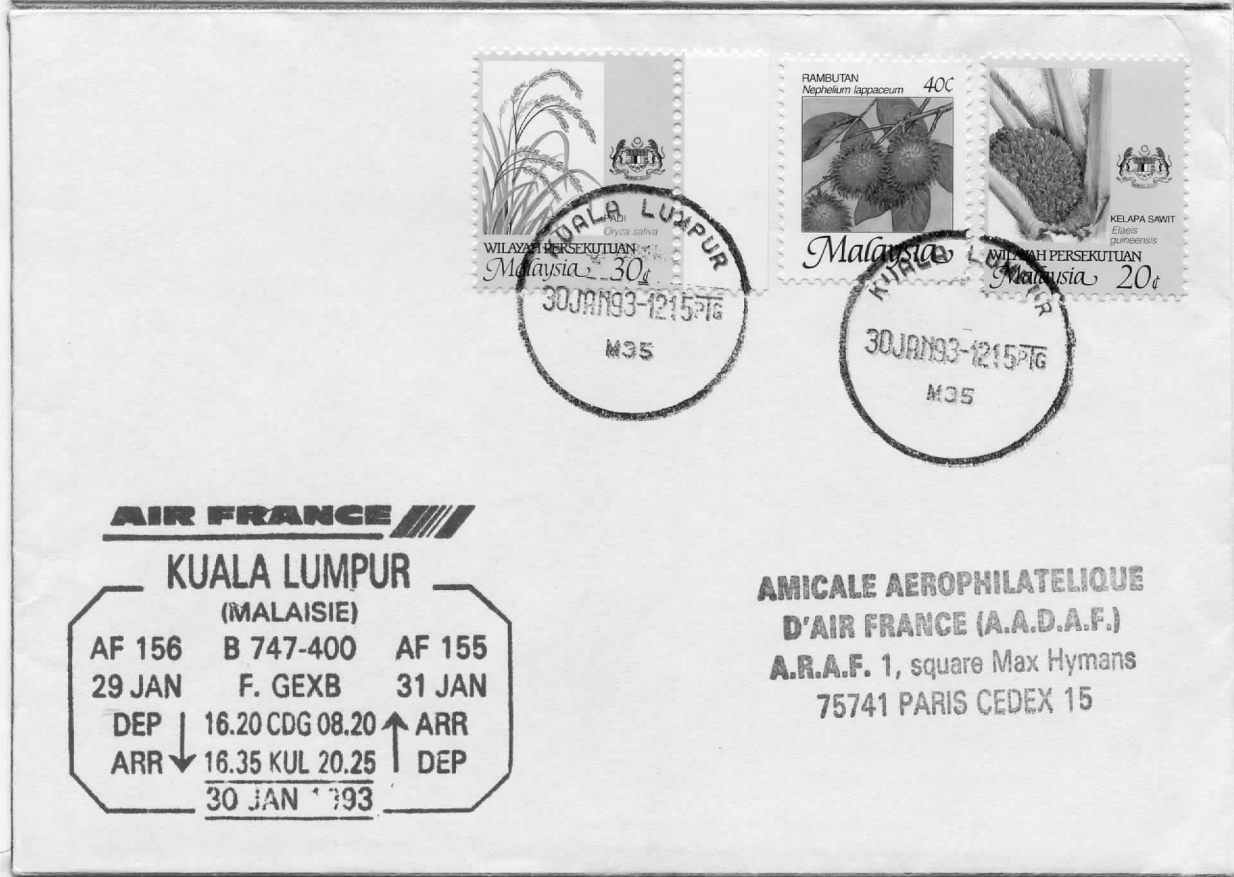
Outre les nombreuses expositions , une conférence aérophilatélique sur le thème " LIGNE MERMOZ 1918-1930 " a été présentée à Cannes - Mandelieu par Gérard Collot le 17 septembre dernier. Les membres du C.A.F. qui souhaiteraient recevoir le texte de cette conférence, constitué d'un petit livret de 24 pages abondamment illustré, peuvent se le procurer au siège du C.A.F. moyennant la somme de 15 francs.

NOUVEAUTÉS

Nous vous proposons 5 nouveautés. Ces plis peuvent être commandés à Madame Pierre, 22, avenue de la Mer - 44380 PORNICHET. - CCP : C.A.F. PARIS 5184-06 R.

1°/ -AIR FRANCE - Paris - Kuala Lumpur par BOEING 747-400 du 28 au 30 janvier 1993.

2°/ -AIR FRANCE - Kuala Lumpur - Paris ,retour du 30 janvier au 2 février 1993.



3°/ -AIR FRANCE - Singapour - Paris par B. 747-400 combi du 27 fev. au 2 mars 1993

4°/ -AIR FRANCE - Paris - Singapour ,retour du 9 au 12 mars 1993.

5°/ -U.T.A. - Nouméa - Paris - 4ème fréquence du 2 nov.92 -dép.2/11/92,arr.6/11/92.

PHILATELIC BUREAU SINGAPORE


F.GISD
AF 155
27 FEV DEP 22.50 SIN 14.15 ARR 06 MAR
B 747-400 COMBI
28 FEV ARR 08.10 PAR 16.20 DEP 05 MAR
AF 156
F.GISD





75c
SINGAPORE

SINGAPOUR (ETAT DE SINGAPOUR)

Concorde
AIR FRANCE



singapour

Monsieur Pierre DESCAZEUX
AIR FRANCE
DÉLÉGATION RÉGIONALE

GROUPE AIR FRANCE

PAR AVION





NOUVELE CALEDONIE 80c
RF
AUCKLAND 1990
BRIGADIER WILLIAM WALTER DOVE

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

COURRIER DES LECTEURS

QUESTIONS

Q2 - G. Collot Le pli Pologne - Brésil illustré ci-dessous fut, sans aucun doute possible, transporté par l'hydravion SANTOS-DUMONT lors de sa première traversée de l'Atlantique Sud (27 au 28 novembre 1934). Les oblitérations sont nombreuses et claires:

départ : KONCZYCE K. RUDY	20/11/34
transit : WARSZAWA	21/11/34
PARIS - AVION	23/11/34
TOULOUSE - GARE AVION	24/11/34
arrivée : PERNAMBOUC	28/11/34

avec griffe rouge rectangulaire en portugais (non signalée jusqu'à présent) apposée, selon toute vraisemblance, à l'arrivée à Pernambuco.

Si tout ceci est clair, qu'en est-il de l'affranchissement ? Tarif normal, surtaxe, etc ?

La valeur faciale des timbres apposés au recto est de : 2 Zl. 51 Gr.

-----au verso-----: 1 Zl.35 Gr.

TOTAL : 3 Zl 86 Gr.

Je serais très reconnaissant qu'un spécialiste puisse répondre à cette question.



Monsieur **Miguel de Sousa**, sociétaire résidant au Portugal, nous apporte une précision intéressante sur le vol de **Coutinho** et **Cabral** dont il a été question dans notre rubrique *Curiosités* du Bulletin n°1. Une lettre (et une seule, semble-t-il) a été transportée lors de ce premier vol ; elle émanait du Président de la République Portugaise et était adressée à son confrère du Brésil. Cette lettre et son enveloppe sont conservées aux Archives d'Etat du Brésil comme un précieux souvenir. Le C.A.F. remercie vivement Monsieur Miguel de Sousa de cette information et de la photocopie de ce document.