

# BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1994

N° 4 - Nouvelle série

## SOMMAIRE

Assemblée Générale Ordinaire  
34ème Congrès F.I.S.A.  
Les grands pilotes français : Paul VACHET  
Nouveautés  
Courrier des lecteurs  
A propos de Maryse Hilsz



Paul VACHET

( Photo Musée AIR FRANCE )

# 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)

-----  
**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE du 22 mai 1994**  
-----

L'Assemblée Générale Ordinaire du C.A.F. s'est tenue à l'hôtel Saint-Roch à Martigues dans le cadre de l'Exposition Nationale et du 67ème Congrès National de la Fédération des Sociétés Philatéliques Françaises.

L'Assemblée a pu valablement délibérer, le quorum de 1/4 étant dépassé avec 85 sociétaires présents (16) ou représentés (69) pour 174 inscrits à jour de leur cotisation.

**Déclaration préliminaire de la Présidente :**

*"Chers Sociétaires et Amis,*

*Après vous avoir accueillis l'an passé au sein de la capitale de l'Aéronautique, je veux citer Toulouse, nous nous retrouvons cette année sur les bords de la mer Méditerranée qui garde les dépouilles de tant de pilotes illustres au nombre desquels, Antoine de Saint-Exupéry.*

*Cette année sera sur le plan de l'aéronautique et du souvenir, "l'Année Saint-Exupéry".*

*Nous voilà donc, nous aérophilatélistes, enfants chéris de l'Histoire de l'Aviation, pour mettre à profit ces circonstances exceptionnelles et nous retrouver dans cette "Venise Provençale" pour participer au 67ème Congrès de la Fédération des Sociétés Philatéliques Françaises.*

*Les effectifs de notre cher Cercle se maintiennent malgré de trop nombreuses disparitions de sociétaires de la "première heure" ou de démissions pour raison de santé.*

*Je profite de cette Assemblée Générale qui nous réunit une fois de plus, pour vous annoncer qu'il s'agit pour moi de la dernière que j'ai l'honneur de présider. L'an prochain, à Orléans, je vous demanderai de bien vouloir procéder à l'élection de mon successeur. Je pense en effet avoir mérité de souffler un peu après plus de dix années de présence à la tête de notre Société.*

*Mais dans l'immédiat, vivons le moment présent, aussi je déclare ouverte la présente Assemblée Générale et je souhaite à tous un excellent Congrès et un séjour des plus agréables. Je passe la parole à notre Secrétaire.*

**Le rapport moral** de la Présidente exprimé par notre Secrétaire, Pierre Lazuech, fait état d'une stabilité du nombre de nos sociétaires avec 9 départs ou décès et 8 adhésions nouvelles. Le fonctionnement de nos divers services : Circulations, Nouveautés, Bulletin d'Information, Bibliographie et Cessions à prix fixes entre collègues sera commenté lors de la présentation du rapport financier 1993 et des réponses au questionnaire envoyé à chaque sociétaire.

**Le rapport financier 1992**, présenté par notre Secrétaire adjoint et Vérificateur aux comptes, Eugène Glémarec, fait état d'un compte d'exploitation en équilibre:

Désignation	recettes	dépenses
cotisations reçues ou à recevoir	14800	
cotisations Fédération, GAPHIL, FISA		3980
frais de fonctionnement : poste, téléphone, lots, frais administratifs, chgt de statuts, déplacements		11715
bulletins d'information ( 2 bulletins en 1993 )		3357
bibliographie ( solde )	416	
cessions entre collègues ( solde )	3836	
circulations (solde )	0	
nouveautés ( solde )	0	
<b>TOTAL</b>	<b>19052</b>	<b>19052</b>

L'examen de ce compte d'exploitation appelle les commentaires suivants:

- les frais de fonctionnement ,un peu plus élevés cette année, sont dûs aux frais de changement des statuts et à certains frais postaux qu'il convient de réduire.

- les services des Circulations et des Nouveautés ne laissent aucune marge, même minime, au C.A.F. ce qui est anormal et ne peut couvrir les aléas.

### Budget 1994

A partir des constatations des dépenses 1993, les prévisions de recettes et dépenses pour 1994 sont les suivantes:

Désignation	recettes	dépenses
cotisations à recevoir	17500	
cotisations Fédération, GAPHIL, FISA		4800
frais de fonctionnement : poste, téléphone, lots, frais administratifs, déplacements		10000
bulletins d'information ( 3 bulletins en 1994 )		5000
bibliographie ( solde )	400	
cessions entre collègues ( solde )	4600	
circulations (solde )	100	
nouveautés ( solde )	100	
provisions pour aléas ou fond de roulement		2900
<b>TOTAL</b>	<b>22700</b>	<b>22700</b>

Ce budget fait apparaître:

- côté recettes, l'incidence de l'augmentation de la cotisation votée en 1993 et la bonne activité de notre service de "Cessions entre collègues".

- côté dépenses, une augmentation des cotisations Fédération et GAPHIL indépendantes de notre volonté, une réduction des dépenses de fonctionnement et une tentative de constitution d'un fond de roulement, sauf aléas.

### Questions diverses

- Palmarès et récompenses : les résultats de l'année seront communiqués dans le *Bulletin d'Information* de novembre.

- Liste des sociétaires : pour le moment il ne nous est pas possible de diffuser la liste des sociétaires du C.A.F. pour des raisons évidentes de confidentialité. Cette question sera mise à l'étude mais il sera vraisemblablement nécessaire d'obtenir l'accord écrit de chaque sociétaire pour communiquer nom, adresse et autres informations.

- Changement d'adresse du Siège Social : le Siège Social est traditionnellement situé à l'adresse du Président qui reçoit le courrier adressé au C.A.F. ( conforme aux anciens et

nouveaux statuts ). Les anciens statuts , datant de la création du C.A.F. en janvier 1957, indiquaient un siège social à Paris, ce qui n'avait plus lieu d'être, notre Présidente n'habitait plus à l'adresse mentionnée depuis de très nombreuses années. Le changement de Région philatélique ( Ile-de France vers la Bretagne) occasionné par le changement d'adresse du Siège Social a provoqué, début 1994, une demande, bien légitime, du responsable de la Région Bretagne. Cette demande n'a pas été renouvelée pour deux raisons:

1°/ Les associations de collectionneurs spécialisés ( ce qui est notre cas ) ne sont plus obligatoirement rattachées à la Région où est situé leur siège social, conformément aux récentes décisions de la Fédération ( nouveaux statuts fédéraux- article 2 - paragraphe régionalisation F/ 2-1 ).

2°/ Compte-tenu de la décision de notre Présidente - voir sa déclaration préliminaire ci-dessus - nous allons procéder à l'élection d'un nouveau président lors de la prochaine A.G.O. à Orléans en juin 1995 et le siège social risque de quitter la Bretagne.

En conclusion, nous restons rattachés au Groupement Ile-de-France ( GAPHIL).

**Questionnaire** : Le rédacteur de votre Bulletin, Gérard Collot, est en mesure de vous donner les résultats globaux de notre petit sondage. Il est trop tôt pour prendre des décisions à partir de vos remarques mais nous allons en tenir compte et vous informer soit collectivement par l'intermédiaire du *Bulletin*, soit individuellement pour les questions plus personnelles.

Sur 174 questionnaires nous avons reçu 50 réponses. En voici les traits principaux:

**A - Type de collection** : les plus nommés ( ordres de préférence 1, 2 et 3 confondus )

**12** fois Ligne Mermoz, **11** fois France, **8** fois Etranger ( Europe comprise), **7** fois AIR BLEU, **6** fois Concorde, Colonies françaises, **5** fois Ligne Noguès, Ligne Dagnaux, Grands raids, **4** fois Timbres de P.A., **3** fois Aérophilatélie tous pays, Cartes postales et vignettes, Pionniers, Nouvelle Calédonie + Pacifique, **2** fois Accidentés, T.A.A.F., Ballons, Bateaux-avions, Zeppelins, Jets, enfin **1** fois nommés, Congo Belge, Algérie, Dresde, AIR FRANCE, Caravelle, France-USA, Surtaxes aériennes, Flammes, Etiquettes, Horaires, Etiquettes de bagages.

On été nommés en position 1:

**9** fois France, **6** fois Ligne Mermoz, **4** fois Timbres de P.A., AIR BLEU, **3** fois Ligne Noguès, **2** fois Pionniers, T.A.A.F., Concorde, Colonies françaises, Ballons, **1** fois Ligne Dagnaux, Accidentés, AIR FRANCE, Europe, Dresde, Congo Belge, Bateaux avions, Grands raids, Zeppelins, France-USA, Nouvelle Calédonie + Pacifique, Cartes postales, vignettes, étiquettes.

Commentaires: certaines rubriques sont peu nommées mais il est évident, par exemple, que les collectionneurs de France et colonies françaises ou des grandes lignes aériennes s'intéressent aussi aux accidentés ou aux plis AIR FRANCE correspondants.

**B - Bulletin d'Information**: satisfaction générale sauf un sociétaire qui estime que les photocopies sont de mauvaise qualité. Une moitié demande un peu plus de reproductions. D'autres rubriques sont souhaitées, mais aucune n'a été nommée plusieurs fois; on trouve ainsi: raretés avec cotations, Armée de l'Air, Afrique, vie associative, histoire postale des

timbres P.A. avec cotations, compléments aux ouvrages parus, aérostation, T.A.A.F., reprise d'articles de l'Aviette postale, grands raids, Zeppelins de France.

**C - Circulations** : Trois sociétaires n'ont pas d'informations concernant ce service. Les sociétaires abonnés à ce service sont en général satisfaits; ceux qui le sont moins font les remarques suivantes: pas assez de circulations, beaucoup de plis modernes, pas assez d'anciens, peu d'accidentés, souvent les mêmes types de plis, pas assez d'AIR BLEU, d'affranchissements philatéliques et de belles pièces.

**D - Nouveautés** : Aucune remarque concernant ce service assuré directement par la Présidente. Nous recherchons un responsable pour assurer ce service à partir de 1995.

**E - Contacts** : sur les 50 réponses reçues , 21 personnes sont intéressées pour que des réunions périodiques soient organisées dans leur région. La périodicité souhaitée serait de 3 mois ( 16 réponses) , mensuelle ( 2 réponses ) et 3 réponses sans opinion.

Il est demandé une liste des sociétaires avec le type de collection; voir, plus haut, la réponse faite à l'Assemblée générale sur cette question.

**F - Projections et conférences au cours des assemblées générales**: une dizaine de personnes seraient intéressées.

L'ordre du jour et les questions étant épuisés, l'A.G.O. est levée en fin d'après-midi.

-----  
**34ème Congrès F.I.S.A.**

La Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques, à laquelle le C.A.F. est affilié, a tenu son 34ème Congrès à Mantoue (Italie) du 27 au 29 mai 1994. Le C.A.F. était représenté par Madame Pierre et Messieurs Saulgrain, Collot et Lazuech.

Outre l'excellent accueil du Club Philatélique de Mantoue qui organisa l'exposition de très belles collections, nous devons remercier nos confrères italiens de l'A.I.D.A. (Associazione Italiana di Aerophilatelia) pour l'organisation de ces journées. La visite du musée de l'Aviation de Trente "Gianni Caproni" a été particulièrement appréciée par l'intérêt des pièces exposées et par la chaleur de l'accueil.

Le Congrès F.I.S.A. a renouvelé dans sa fonction de membre du Conseil d'Administration notre Présidente, Madame Pierre, pour un nouveau mandat de 3 ans. Par ailleurs, notre Présidente s'est vue décerner la Médaille d'Argent de l'A.I.D.A. en raison de son activité consacrée à la promotion de l'aérophilatélie depuis de longues années.

-----  
 Roger LAURENT nous a quittés en mars dernier à l'âge de 81 ans. Journaliste aéronautique depuis 1933, il consacra sa vie à tout ce qui touche à l'aviation française. Propagandiste infatigable des ailes françaises, il organisa sans relâche conférences, présentations, démonstrations en vol, frappe de médailles, sans oublier la création de timbres de Poste Aérienne et d'autres timbres à caractère aéronautique. Enfin, il faut citer son film "Miracle des Ailes" qui obtint le 1er Prix du Film Historique au Premier Festival du Film Aéronautique en 1963.

Nous adressons à sa famille nos très sincères condoléances.

## LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

### Paul VACHET

Parmi les grands pilotes de l'AÉROPOSTALE, le nom de Paul VACHET est rarement mentionné et pourtant il fût un travail de bâtisseur hors du commun et c'est rendre justice à sa mémoire que de rappeler ( trop ) brièvement l'oeuvre accomplie. Pour nous, Aérophilatélistes, il a jalonné ses réalisations par de nombreux plis dont certains sont très recherchés.

Paul VACHET naquit à Châlons-sur-Saône le 30 janvier 1897. Enfant de la Bourgogne, il aurait pu devenir viticulteur et poursuivre ainsi la tradition familiale mais , très jeune, alors que les meetings aériens soulevaient l'enthousiasme des foules, le petit Paul avait déjà décidé qu'il serait aviateur.

Après avoir obtenu son baccalauréat, il entre au lycée Saint-Louis en octobre 1913 pour préparer le concours de l'Ecole Polytechnique. Un an plus tard, c'est la guerre et en janvier 1915 Paul Vachet s'engage de façon à pouvoir choisir son arme: l'AVIATION !

Sans spécialité, le jeune engagé est affecté à Bron comme conducteur automobile mais la chance lui sourit quand, quelques mois plus tard, le célèbre capitaine Happe vient sur la base aérienne de Bron pour chercher du personnel afin de remplir des missions difficiles et dangereuses. Paul Vachet se porte volontaire: une occasion inespérée de voler rapidement, peut-être même de piloter. Le capitaine Happe a précisément besoin de pilotes, cela ne peut pas mieux tomber. Il effectue son premier vol en double commande le 30 novembre 1915 au-dessus de Belfort, est lâché seul le 2 janvier 1916 et obtient son brevet de pilote le 27 avril suivant. Il est alors affecté à l'escadrille MF 123 du groupe de bombardement GB4, appelé aussi " Groupe Happe " avec laquelle il fait de nombreuses missions puis est affecté comme moniteur à Etampes. Après l'Armistice du 11 novembre, il s'engage pour 6 mois dans la Mission militaire française envoyée en Pologne en qualité de moniteur et forme les tout premiers pilotes polonais; puis c'est la démobilisation et une longue période de chômage . Il postule un emploi aux " Lignes Aériennes Latécoère " et, après avoir rempli avec succès son test de pilotage devant le redouté Chef d'Exploitation Didier Daurat, il est embauché le 11 juin 1921.

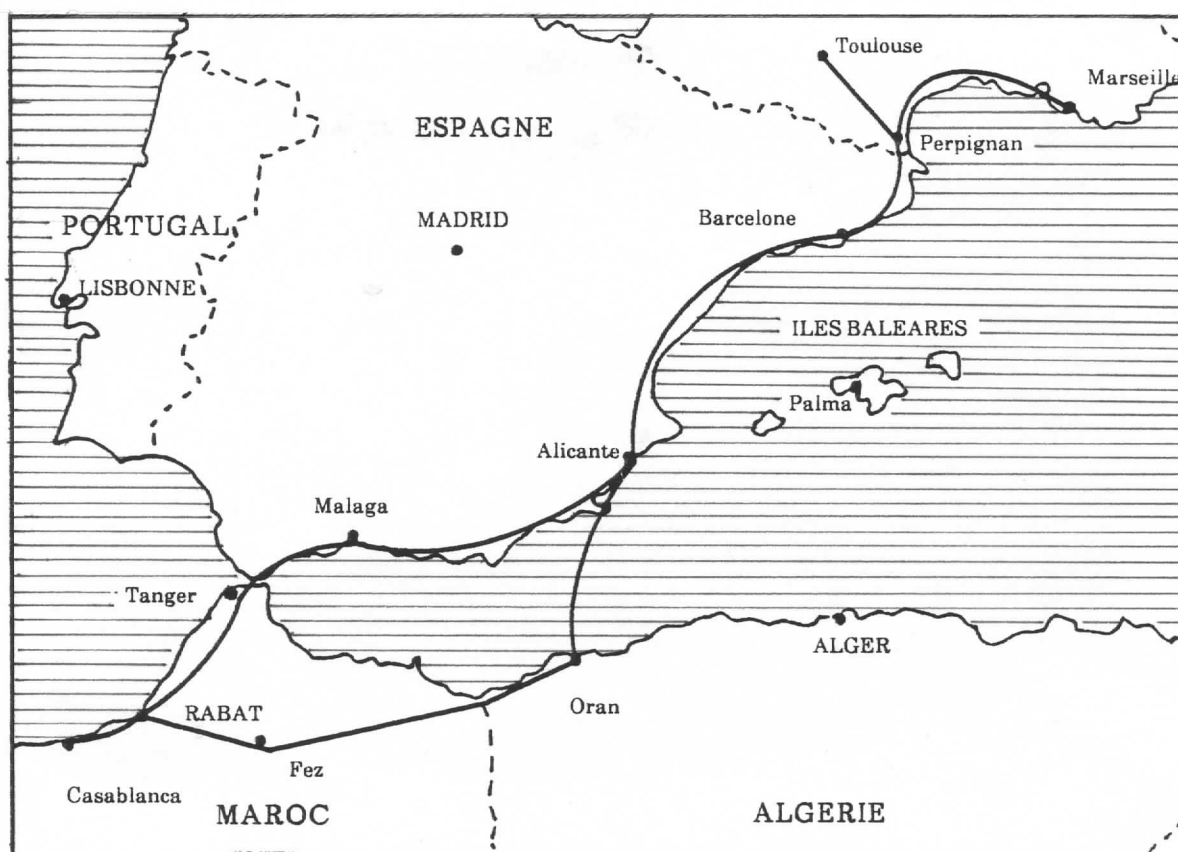
Après une quinzaine de jours pour se familiariser avec le BREGUET XIV, appareil de base de la ligne Toulouse - Casablanca, Paul Vachet est affecté à l'escale d'Alicante pour acheminer le courrier sur le tronçon Alicante - Malaga. Dès son premier voyage il est confronté aux difficultés météorologiques et à une panne moteur qui l'oblige à atterrir, hélice calée, sur une plage à 50 km de Malaga. Tous les pilotes de la Ligne connurent ces déboires un jour ou l'autre mais Paul Vachet les ayant rencontrés d'emblée, ils provoquèrent chez lui une grande modestie face à la précarité des éléments et aux incertitudes de la mécanique et développèrent une prudence dont il ne s'est jamais départi pendant toute sa carrière.

A l'automne 1921, il est rappelé à Toulouse pour faire les étapes Toulouse - Barcelone - Alicante, les plus difficiles en hiver. A plusieurs reprises il évite des catastrophes irréparables

et pense toujours à sauver le courrier " plus précieux que la vie " selon les préceptes inculqués par Didier Daurat.

Au cours de l'été 1922, il se marie avec une jeune toulousaine qui jouera un grand rôle dans sa vie professionnelle quand elle l'accompagnera en Amérique du Sud.

A la fin septembre, il se voit confier la reconnaissance d'une nouvelle ligne reliant Casablanca à Oran via Fez ainsi que la création de l'"aéroplace"(1) d'Oran. Cette ligne fut inaugurée le 6 octobre 1922, Paul Vachet transportant le 1er courrier d'Oran à Fez et Didier Daurat de Casablanca à Fez. Après une réception officielle donnée le jour même à Fez en présence du Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique Laurent Eynac, Paul Vachet prit le courrier en provenance de Casablanca et l'achemina jusqu'à Oran. Cette ligne, fonctionna jusqu'à la fin 1927 mais le gain de temps par rapport à la liaison maritime régulière Marseille - Oran était assez faible, aussi la Compagnie décida-t-elle de créer une ligne Alicante - Oran de façon à éviter le détour par le détroit de Gibraltar et cette fois encore c'est à Paul Vachet qu'on demanda de défricher cette ligne. L'appareil choisi était un amphibie Lioré Olivier H 13 qui était censé être à la fois un avion et un hydravion; mais lourd et faiblement motorisé il était médiocre dans les deux utilisations à tel point qu'une fois posé sur l'eau il lui était impossible de déjauger pour prendre son essor. Après quelques expérimentations rocambolesques Paul Vachet avec Bonnord, mécanicien et Munar, radio, réussissent un premier convoi d'Alicante à Oran le 12 mars 1924 puis un 2ème quatre jours plus tard. Enfin le 19 mars, le premier courrier Oran - Alicante peut être acheminé sur cette nouvelle ligne. Elle fonctionnera jusqu'au 31/12/1927 puis sera abandonnée et remplacée par une liaison Marseille - Alger assurée par des hydravions CAMS 53. En novembre, Paul Vachet est rappelé à Toulouse pour préparer une mission de reconnaissance en Amérique du Sud sous la responsabilité du capitaine Roig.



Le capitaine Roig avait déjà eu la responsabilité de la reconnaissance du tronçon Casablanca - Dakar en 1923 ; en juillet 1924, Pierre-Georges Latécoère lui demande de préparer une mission pour reconnaître le parcours Natal - Rio de Janeiro - Buenos Aires, nouvelle phase en vue de la création de la ligne France - Argentine.

Paul Vachet est nommé chef de l'équipe technique constituée, en plus de lui-même, de 2 pilotes: Hamm et Lafay et de 3 mécaniciens: Gauthier, Estival et Chevalier. La mission emportait 4 BREGUET XIV et un lot important d'outillage et de matériel de rechange. Hommes et matériel débarquent à Rio début décembre. Après quelques semaines nécessaires au montage et à la mise en service des appareils, l'"escadrille LATÉCOÈRE", constituée de trois avions, décolle de Rio le 14 janvier 1925 en direction de Buenos Aires distant de 2240 km, pour reconnaître le tronçon sud du parcours. Les avions n'avaient pas d'équipement radio, d'ailleurs à quoi auraient-ils pu servir, les infrastructures au sol étant quasi inexistantes? Ils font escale à Sao Paulo, Florianopolis et prennent la direction de Porto Alegre où une nuit doit être passée. Ce ne sera pas le cas car le radiateur de l'avion de Vachet se met à fuir et la température de l'eau dépasse 100°; il faut absolument couper le moteur et atterrir. Les 3 Breguet se posent sans encombre sur une plage déserte et les 3 équipages passent la nuit à faire les réparations avec des moyens de fortune. Le décollage peut se faire au petit jour pour Porto Alegre où Hamm casse son train d'atterrissage dans une tranchée barrant la piste. La mort dans l'âme il reste sur place pour faire les réparations nécessaires tandis que les 2 autres Breguet continuent sur Pelotas, Montevideo et Buenos Aires où ils atterrissent le 15 janvier vers 16h, soit moins de 36 heures après leur départ de Rio, performance remarquable pour l'époque. Le courrier transporté fut solennellement remis au représentant des Postes argentines; il s'agissait du premier courrier aérien entre les deux capitales et même entre le Brésil et l'Argentine. Après de nombreuses festivités données en l'honneur des équipages français, le départ pour le retour vers Rio est fixé au 21 janvier à l'aube. Pris dans des orages tropicaux d'une rare violence ils sont obligés d'atterrir à deux reprises sur des plages brésiliennes et arrivent à Rio le 23 janvier à 13h45. Là encore, le premier courrier aérien en provenance d'Argentine et d'Uruguay fut remis aux Postes brésiliennes.

La reconnaissance de l'itinéraire sud étant achevée, le départ de la reconnaissance du parcours Rio - Recife (anc. Pernambouc) est fixé au 5 février. Un seul BREGUET XIV (F-ALXE) prend le départ, Paul Vachet en est le pilote et transporte le capitaine Roig et le mécanicien Gauthier. A l'escale de Bahia, Vachet est amené à faire le plein complet des réservoirs pour couvrir les 700 km qui le sépare de Recife. L'appareil, lourdement chargé, n'arrive pas à s'élever suffisamment de la piste sablonneuse qui freine l'envol: il retombe lourdement en bout de piste et capote. L'équipage est indemne mais l'appareil est sérieusement endommagé et la reconnaissance vers le nord est remise à plus tard.

Le 6 mars 1925, nouveau départ vers le nord avec 2 BREGUET XIV pilotés par Vachet et Hamm. Les terrains des escales, mieux préparés, permirent des atterrissages et des décollages avec une meilleure sécurité. L'avion de Paul Vachet avec le Capitaine Roig et le mécanicien Estival arrivèrent sans trop de difficultés à Recife le 8 mars mais le pauvre Hamm, en panne de moteur dut atterrir en catastrophe sur une plage et capota violemment sur un



rocher et, sérieusement blessé, dut être hospitalisé. Le capitaine Roig remit le premier courrier aérien Rio - Recife aux Postes locales.

Le retour Recife - Rio fut réalisé par Paul Vachet sur le BREGUET XIV F-AGBX, le seul encore en état de fonctionnement, du 9 au 11 mars.

Tout le courrier de cette mission fut transporté par Paul Vachet. Pour lui c'était le début d'une extraordinaire carrière en Amérique du Sud.

( à suivre)

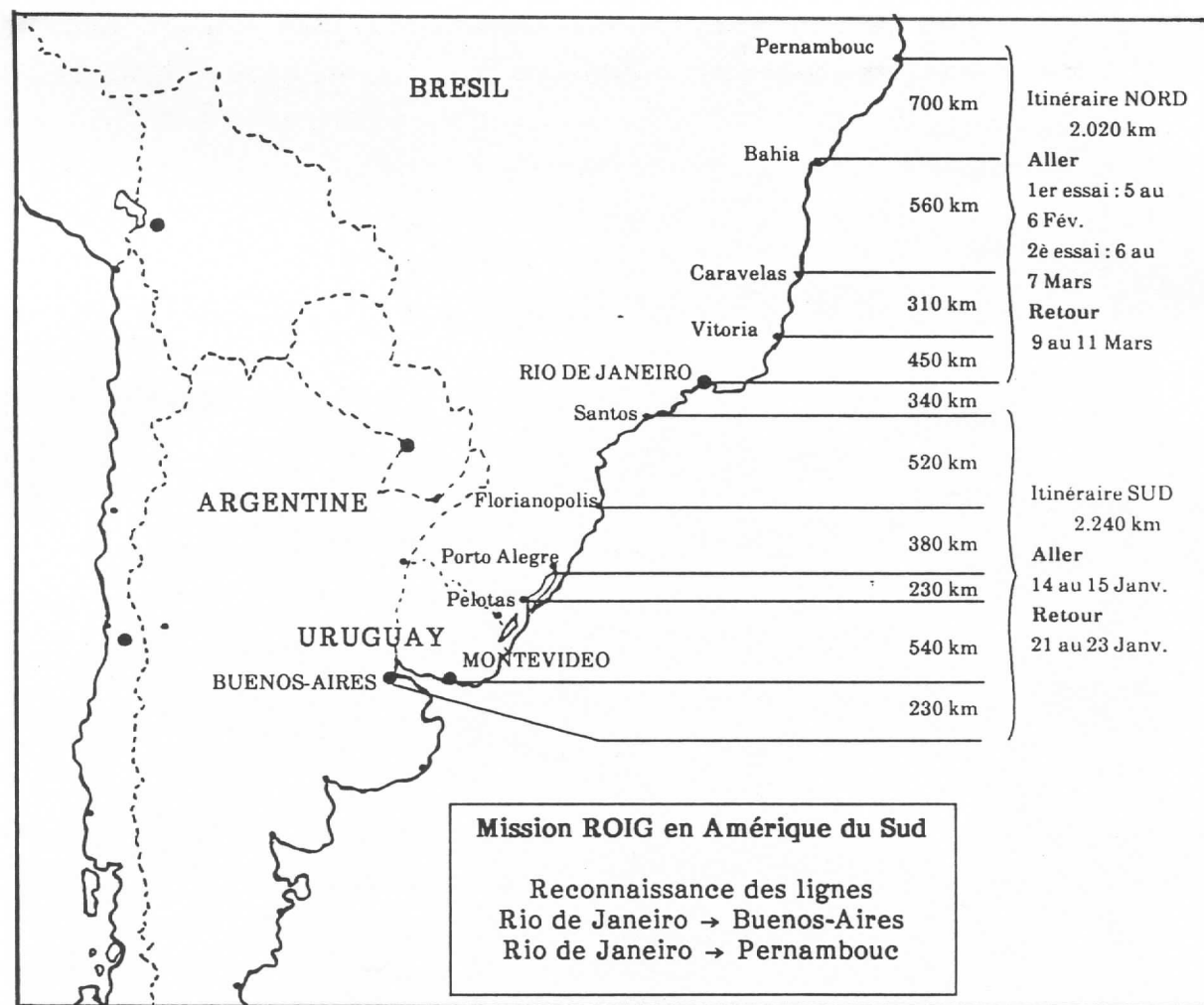
*Gérard Collot*

(1) le mot " aéroplace " est absent du dictionnaire; c'était pourtant le terme consacré pour ces terrains d'aviation qui étaient plus que de simples aérodromes mais pas encore des aéroports.

Références : -Avant les JETS - Paul VACHET - HACHETTE 1964

-Carnet de vol de Paul VACHET

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.**



Les 3 pilotes de la mission Roig en Amérique du Sud.  
De gauche à droite: Lafay, Vachet, Hamm.



BREGUET XIV de la mission Roig sur la plage de Santos le 23 janvier 1925.

Plis de la première liaison aéropostale Casablanca - Fez - Oran

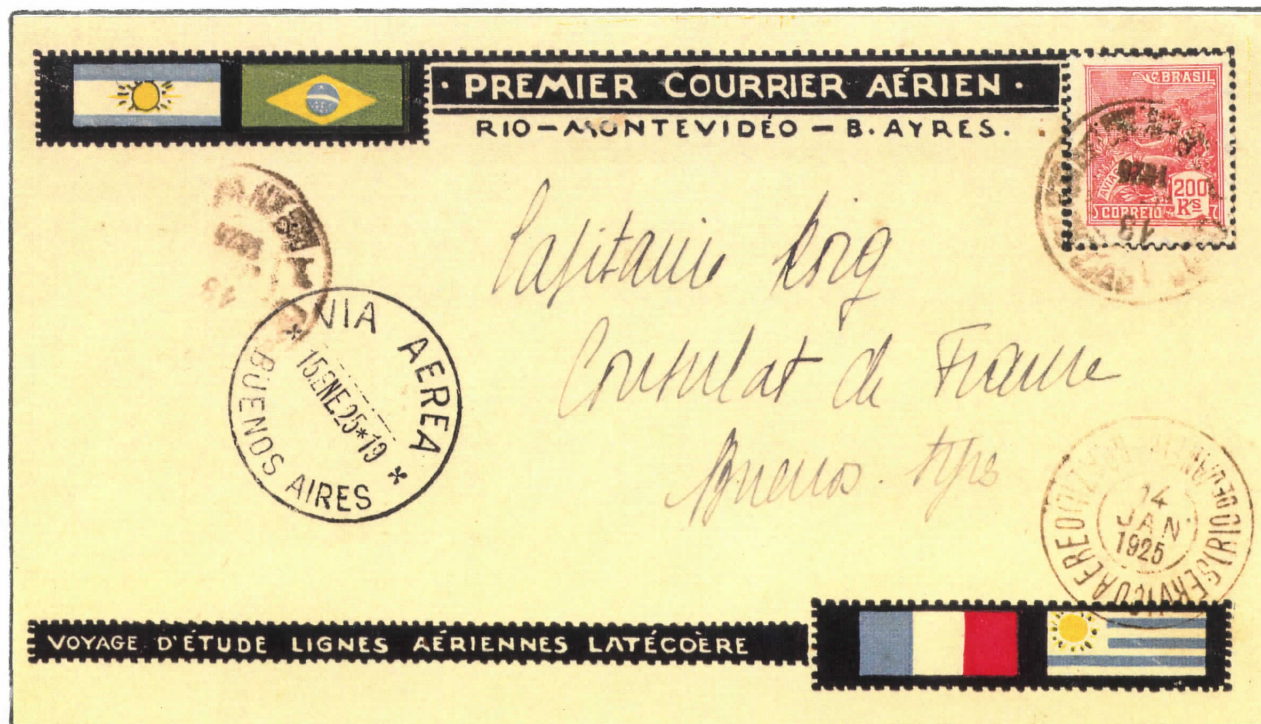


Départ Casablanca 5/10/22-21h, arrivée Alger 7/10/22 ( trajet Oran - Alger par train ).

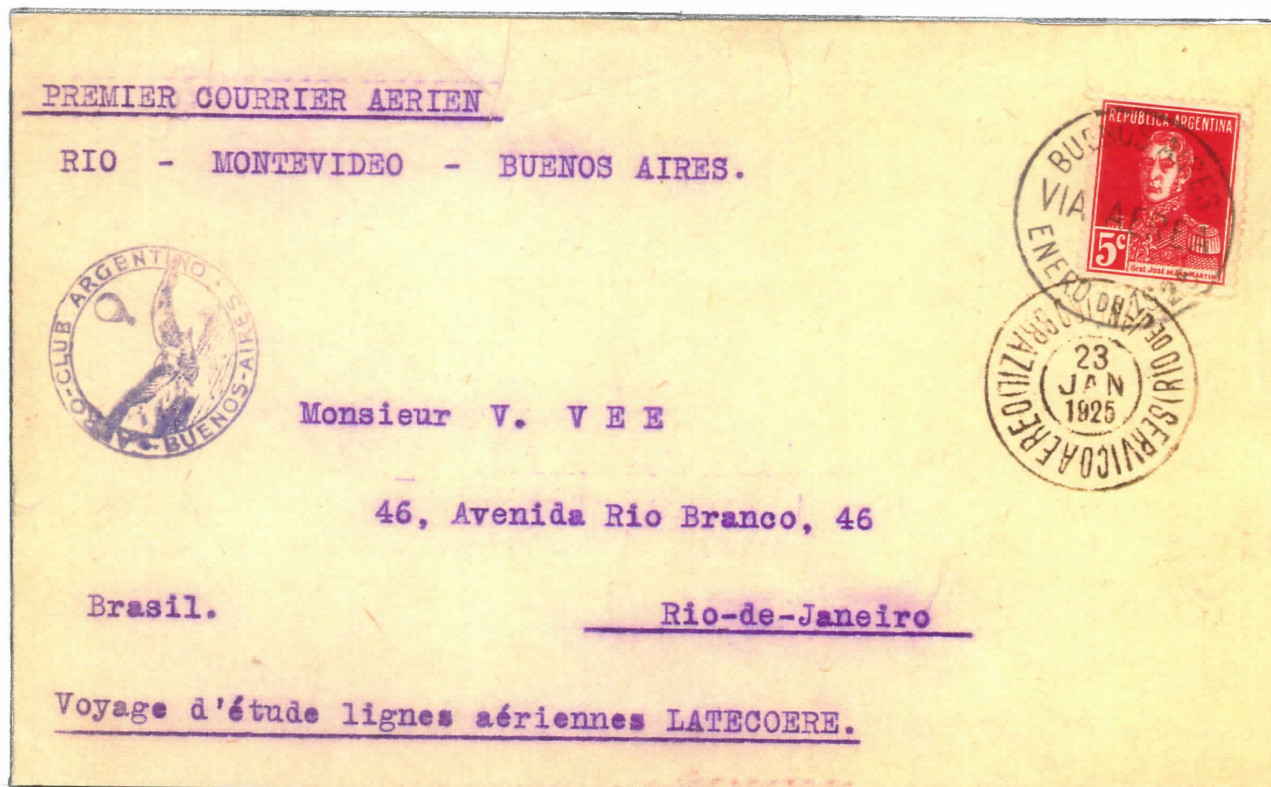


Départ Fez 6/10/22-14h, arrivée Casablanca le soir même 19h.

## Mission Roig - Reconnaissance de l'itinéraire sud

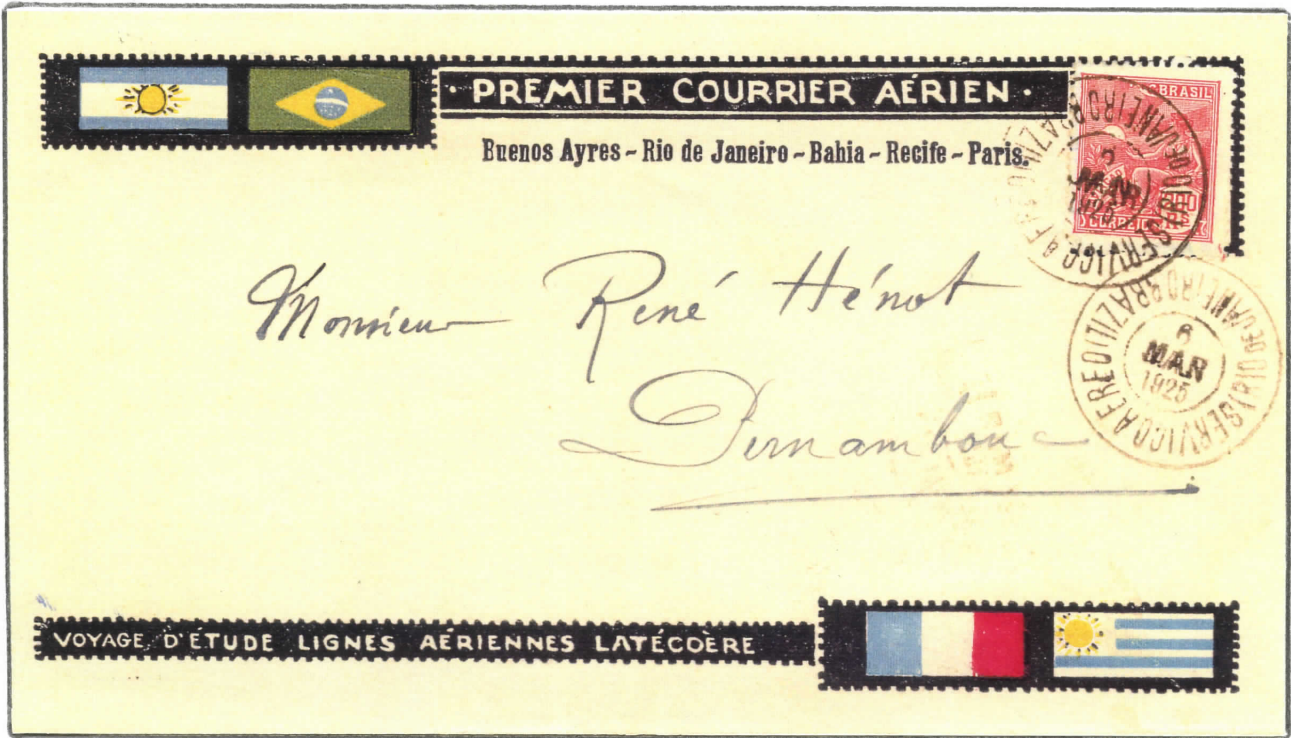


VOL ALLER : départ Rio de Janeiro 14/1/25, arrivée Buenos Aires 15/1/25-19h.

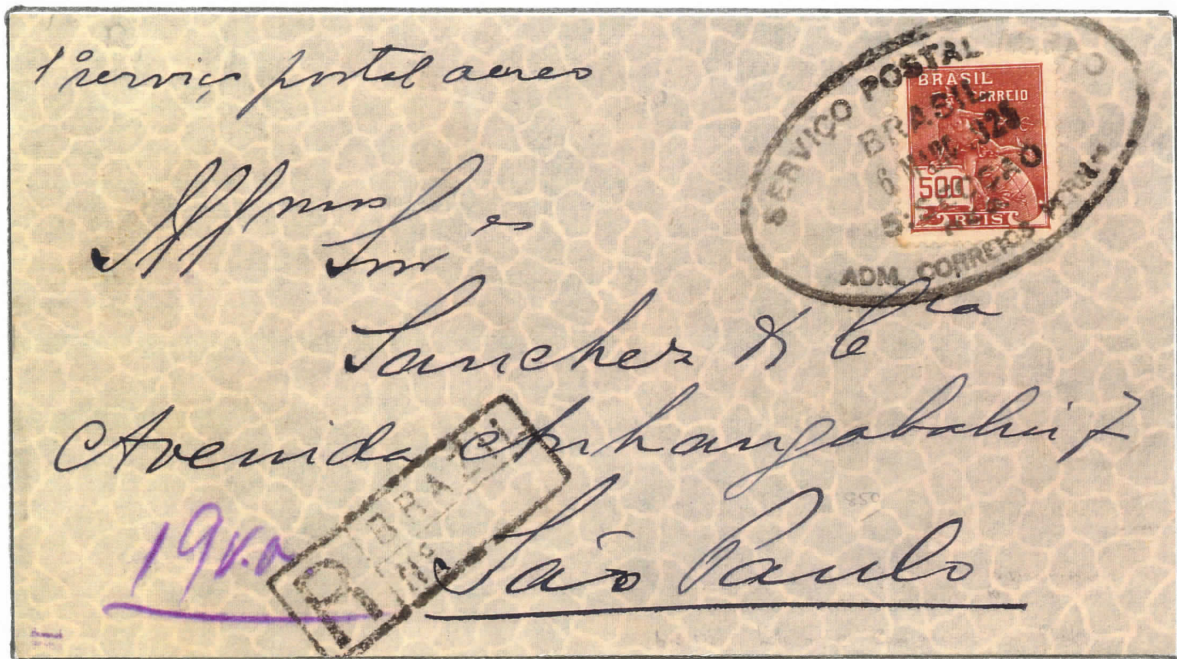


VOL RETOUR : départ Buenos Aires 21/1/25-4h, arrivée Rio de Janeiro 23/1/25.

Mission Roig - Reconnaissance de l'itinéraire nord



VOL ALLER : départ Rio de Janeiro 6/3/25, arrivée Pernambouc 7/3/25.



VOL RETOUR : départ Pernambouc 6/3/25, arrivée Sao Paulo 11/3/25.

**NOUVEAUTÉS**

Six nouveautés AIR FRANCE sont enregistrées:

1° - Sydney - Nouméa par Boeing 747-400 du 17 février 1993.

2° - Nouméa - Auckland par Boeing 747-100 du 3 avril 1993.

3° - Auckland - Nouméa par Boeing 747-100 du 7 au 11 avril 1993.



**NOUMÉA**

AF 261	CDB.RAYNAUD	F.BPVN
3.4.1993	OPL.SIMON	10.4.1993
F.BPVN	B.747-100	AF 260

**AUCKLAND**



NOUVELLE-CALEDONIE

**PAR AVION**  
**BY AIR MAIL**

Monsieur Jean-François DEVAUX

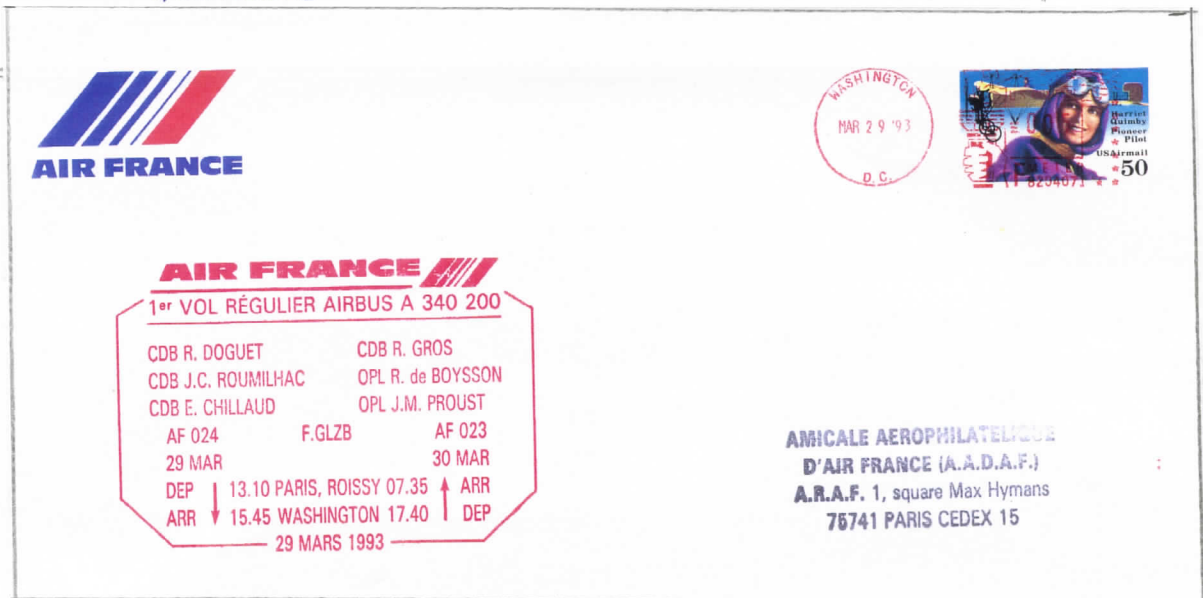
**AIR FRANCE**

DÉLÉGATION RÉGIONALE  
Immeuble LE SURCOUT  
41-43, rue de Sébastopol  
NOUMÉA ( Nouvelle - Calédonie )

4°/ - Nouméa - Paris; 3ème conférence Asie-Pacifique du 8 au 11 mai 1993.

5°/ - Paris - Washington par Airbus A 340-200 du 23 au 29 mars 1993

6°/ - Washington - Paris par Airbus A 340-200 du 29 mars au 6 avril 1993



## COURRIER DES LECTEURS

### QUESTIONS

**Q3 - Robert DANIEL** : Il a été signalé un accident le 11 novembre 1935 à ISTRES (13 ) sur la ligne MARSEILLE - BARCELONE. Qui pourrait me fournir une photocopie du pli avec la mention manuscrite et la griffe de Marseille? Merci d'avance.

-----

### A PROPOS DE MARYSE HILSZ

Un sociétaire nous a écrit pour demander confirmation d'un certain nombre de dates (naissance, brevet de pilote) et des chiffres annoncés pour les records. Une réponse détaillée lui à été faite et nous informons les autres sociétaires qui pourraient également posséder des chiffres contradictoires que les informations publiées dans le Bulletin N°1 sont maintenues. Les sources ayant servi de base semblent incontestables: extrait d'état-civil de la mairie du lieu de naissance ( Levallois ) et carnet de vol de l'aviatrice.

#### DEUXIEME VOYAGE EN ORIENT DE MARYSE HILSZ

Nos recherches , aidées par la chance, nous ont permis d'avoir connaissance du carnet de vol de Maryse Hilsz et d'éclairer de façon indiscutable l'ombre qui pouvait planer sur l'acheminement du pli posté à Calcutta le 21 avril 1933 et illustré à la page 10 de notre premier Bulletin.

Le carnet de vol du deuxième voyage de Maryse Hilsz en Extrême Orient est le suivant:

Date	Durée du vol	Itinéraire
1/4/33	11h	Paris - Brindisi
2/4/33	11h45	Brindisi - Deir ez Zor
3/4/33	12h	Deir ez Zor - Djask
4/4/33	6h30	Djask - Karachi
5/4/33	11h40	Karachi - Calcutta
6/4/33	10h30	Calcutta - Vientiane
7/4/33	3h40	Vientiane - Hanoï
13/4/33	6h30	Hanoï - Hong Kong
14/4/33	8h30	Hong Kong - Shanghai
15/4/33	10h15	Shanghai - Séoul
16/4/33	8h	Séoul - Tokyo

Les 90 plis confiés à Maryse Hilsz à Calcutta ne purent être postés à Rangoon car l'intrépide aviatrice avait décidé de rejoindre Vientiane d'un coup d'aile en survolant la forêt birmane et siamoise pendant 10h30.

*La Rédaction*