

# BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1995

N° 7 - Nouvelle série

## SOMMAIRE

Assemblée Générale Ordinaire

Nouvelles de l'Aérophilatélie

Les grands pilotes français : Ludovic ARRACHART

Nouveautés

Courrier des lecteurs



Les Capitaines Ludovic Arrachart et Henri Lemaître devant le  
BREGUET 19 GR du raid Etampes - Dakar de 1925.

# cercle aérophilatélique français

22, Avenue de la Mer 44380 PORNICHET

Tél. (16) 40 61 07 98

Membre de la  
FFAP(Fédération Française des Associations Philatéliques ) (FIP)  
FISA(Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

---

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

L'Assemblée Générale Ordinaire du C.A.F. s'est tenue au Parc des Expositions d'Orléans dans le cadre de l'Exposition Nationale et du 68ème Congrès de la Fédération Française des Associations Philatéliques.

L'Assemblée a pu valablement délibérer, le quorum de 1/4 étant dépassé avec 85 sociétaires présents (23) ou représentés (62) pour 164 inscrits à jour de leur cotisation.

**Le rapport moral** de la Présidente fait état de l'activité de notre Cercle et constate le départ de 17 sociétaires (3 radiés, 3 décédés et 11 démissions) et l'arrivée de 7 nouveaux membres dont un jeune de moins de 15 ans et un étranger de nationalité japonaise.

Par ailleurs la Présidente annonce qu'elle n'a pas l'intention de se représenter l'année prochaine, terme de son mandat de 3 ans.

**Le rapport financier 1994**, présenté par notre Vérificateur aux comptes, Eugène Glémarec, fait état d'un compte d'exploitation présentant un solde créditeur de 8033 francs. Cette somme figurera au report à nouveau de l'exercice 1995.

Ces bons résultats s'expliquent par une diminution de nos frais de fonctionnement et par une augmentation des recettes de nos services ( livres : 600 frs, circulations : 2000 frs, cessions à l'amiable : 7000 frs et nouveautés : 84 francs). La marge de ce dernier service est beaucoup trop faible en comparaison des sommes mises en jeu et de la quantité de travail nécessaire. Pour corriger cet état de choses il a été décidé de demander une réduction du prix d'achat à notre fournisseur habituel. Si la négociation n'aboutit pas nous serions amenés à augmenter légèrement notre prix de cession aux sociétaires. En tout état de cause, le résultat de ces dispositions n'apparaîtra que dans les comptes de l'exercice 1996.

### Service Circulations

Ce service, assuré jusqu'à présent par Madame Longin, sera repris par Monsieur Patrice TRZECIAK à partir de la prochaine saison philatélique. Le Cercle remercie vivement Madame Longin d'avoir géré ce service avec rigueur pendant plusieurs années au cours desquelles une majorité d'abonnés a pu apprécier sa gentillesse et sa disponibilité.

### Service Cessions

Ce service a beaucoup de succès; son activité se poursuivra normalement sur la base de 2 à 3 cessions par an.

### Service Nouveautés

Ce service comporte 56 abonnés dont 15 pour les bureaux temporaires et 9 pour le Concorde. Il est actuellement assuré par notre Présidente, Madame Pierre, qui souhaite être remplacée dans cette tâche dès que possible. **Nous recherchons donc une candidature.**

### Bulletin d'Information

Le bulletin sous sa forme actuelle semble satisfaire la totalité des sociétaires mais n'hésitez pas à écrire au rédacteur pour lui proposer des articles ou lui suggérer des adaptations.

### Budget 1995

A partir des résultats de l'exercice 1994, les prévisions de recettes et de dépenses pour 1995 sont les suivantes :

Désignation	recettes	dépenses
cotisations à recevoir	16400	
cotisations Fédération, GAPHIL, FISA		4000
frais de fonctionnement : poste, téléphone, lots, frais administratifs, déplacements		8500
bulletins d'information ( 3 bulletins en 1995 )		5500
bibliographie ( solde )	100	
cessions entre collègues ( solde )	6000	
circulations (solde )	1000	
nouveautés ( solde )	100	
provisions pour aléas ou fond de roulement		5600
<b>TOTAL</b>	<b>23600</b>	<b>23600</b>

Les comptes de l'exercice 1994 et le budget 1995 sont votés et acceptés à l'unanimité.

### Recrutement

Notre Cercle souffre d'un manque d'adhésions nouvelles et en particulier de jeunes. Nous envisageons de consacrer une partie de nos disponibilités pour faire connaître notre existence et faire état de nos activités. Notre première action consistera à avoir un stand lors de la prochaine Exposition Nationale qui aura lieu à Clermont-Ferrand à la Pentecôte 1996 . Nous recherchons des volontaires pour assurer une permanence pendant 1/2 ou une journée du vendredi 24 au lundi 27 mai 1996. **Veillez nous faire part dès maintenant de votre intention de candidature.**

-----

## NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

### 50ème anniversaire de la disparition d'Antoine de SAINT-EXUPÉRY

L'association " SOUVENIRS DE SAINT-EXUPÉRY " et le comité des fêtes de Saint-Maurice de Rézens (Ain) a organisé le 31 juillet 1994, une commémoration marquant le

50ème anniversaire de la disparition du célèbre aviateur et écrivain. Elle avait pour cadre le château familial qui avait abrité sa jeunesse.

Une exposition lui était consacrée avec notamment la projection du film de la chaîne de télévision *Arte* " L'évasion de Saint-Exupéry ".

Notre Cercle, représenté par l'un de ses sociétaires : Monsieur Philippe Dufour, cheville ouvrière de cette manifestation, avait été invité à présenter quelques documents aérophilatéliques dans les salons du château avec en particulier la "Ligne de Patagonie", inaugurée officiellement par Saint-Exupéry fin octobre 1929.

Les expositions " SAINT-EXUPÉRY ET SON ÉPOQUE " et " HISTOIRE AÉROPHILATÉLIQUE DE LA LIGNE MERMOZ ", déjà mentionnées dans nos *Bulletins* précédents, ont été présentées au centre socio-culturel du pays mauléonais du 10 au 27 mai 1995. Elles vont partir aux Etats-Unis où elles auront l'honneur d'être installées dans les salons de l'Ambassade de France à Washington du 29 juin au 9 juillet 1995.

### **Expositions compétitives**

Le palmarès des expositions compétitives de la saison philatélique 1994/95 sera présenté dans notre *Bulletin* de novembre. Nous demandons à nos sociétaires de bien vouloir nous faire connaître leurs participations et les récompenses obtenues.

Pour aider nos sociétaires à mieux construire leurs expositions et à mieux comprendre les notes attribuées par les jurés nous tenons à leur disposition deux petits documents intitulés: Directives pour l'évaluation des participations d'aérophilatélie aux expositions F.I.P. et règlement spécial de la F.I.P. pour l'évaluation des participations d'aérophilatélie aux expositions de la F.I.P.

Ces deux documents seront joints, sans frais, au Bulletin de novembre prochain pour les sociétaires qui en feront la demande.

### **Réunions amicales**

Nos réunions amicales vont reprendre après les vacances à la brasserie "Rond-Point" 5, rue de Ponthieu à Paris les samedis 23 septembre et 18 novembre 1995 à 14h30.

<p><b>POSTES LOCALES du MAROC</b>  Cachets MAGHZEN - Postes Chérifiennes  Bureaux Allemands - Anglais - Espagnols  Maroc Français et Indépendant  Timbres - oblitérations - Histoire Postale  Bulletin trimestriel - Circulations</p> <p><b>S.P.L.M.</b>  Société Philatélique  pour l'étude des Postes Locales  du Maroc  206, bd Péreire - 75017 PARIS</p>
--



## LES GRANDS PILOTES FRANÇAIS

### Ludovic ARRACHART

Le petit Ludovic a 12 ans quand il entend un moteur d'avion pour la première fois; c'était à Besançon en 1909 et depuis ce jour-là il pensa que, lui aussi, un jour il pourra voler. Il naquit dans la capitale Franc-Comtoise le 15 août 1897. Très bon élève, il pensait se présenter à Saint-Cyr pour y préparer une carrière militaire comme il était de tradition dans la famille, quand la guerre éclata en août 1914. N'ayant que 17 ans, il s'engage et choisit l'Infanterie " la reine des batailles" pensant, comme beaucoup d'autres, que tout serait terminé dans 6 mois et qu'il pourra reprendre ses études. La terrible guerre commençait avec son cortège de souffrances. En 1915, Ludovic participe aux attaques de Champagne puis est blessé à Verdun. Après sa convalescence, il suit les cours de Saint-Cyr et en sort Aspirant en janvier 1917. Son retour sur le front sera de courte durée car 2 mois plus tard il reçoit une balle dans la cuisse et est hospitalisé pendant 2 mois. Cette fois il est inapte pour l'Infanterie; voilà une occasion pour demander l'Aviation où il est accepté. Il devient observateur à la M.F. 60 puis à la M.F. 40 où il effectue, en plus de l'observation et du réglage des tirs d'artillerie, des liaisons d'infanterie à très basse altitude. Après l'Armistice, il prend des leçons de pilotage sur SPAD biplace, passe son brevet de pilote militaire (n° 18148) le 26 juillet 1919 et est affecté en Syrie.

De retour en France en 1924, le Lieutenant Arrachart, affecté à la Commission d'essais de l'Aéronautique militaire, enlève la coupe Michelin le 30 juin 1924, effectuant en 15 étapes un parcours de 2835 km autour de la France en 19 heures et 22 minutes de vol sur un BREGUET 19 B2.

Le 3 février 1925, sur un BREGUET 19 GR équipé d'un double poste de pilotage et de réservoirs additionnels, Ludovic Arrachart et Henri Lemaître, chef pilote chez Breguet, décollent de l'aérodrome de Mondésir près d'Etampes à destination de Dakar. Le but est de tester le nouveau matériel dans le climat africain et de tenter d'établir un nouveau record de distance. Après 24h30 de vol, alors qu'ils survolaient Villa Cisneros, quelques ratés du moteur laissant croire à une prochaine panne d'essence les décident, par sécurité, d'atterrir dans cet oasis. En fait il ne s'agissait que d'un fil de bougie débranchée. Bien que Dakar, objectif du raid, n'ait pu être atteint d'un coup d'aile, le premier record français de distance en ligne droite est officiellement établi à 3166,3 km (1). Le retour est effectué à travers le Sahara par Tombouctou mais cela aurait pu très mal se terminer: en effet après avoir quitté Tombouctou le 20 février à 6 heures du matin avec 1000 litres d'essence leur permettant 12 heures de vol, une erreur de navigation de 6° les égare dans le désert et les amène à faire un atterrissage forcé à bout d'essence. Ils abîment une aile et crèvent un pneu, les voilà donc immobilisés. Ils partent à pied vers le nord avec quelques provisions mais ils s'épuisent très vite. Heureusement, deux jours plus tard ils sont retrouvés par 2 nomades qui les conduisent à chameau jusqu'à El Goléa en 4 jours. Les deux aviateurs arrivent à se faire dépanner et le 9 mars ils décollent du désert, passent par El Goléa, Aïn Mezzar, Alger, Casablanca, Alicante, Barcelone, Bron et atterrissent à Villacoublay le 24 mars où de nombreuses personnalités officielles viennent les féliciter (2).

Le 10 août 1925, Arrachart, qui vient d'être promu capitaine, et Carol, ingénieur, décollent de Villacoublay à bord d'un POTEZ 25 ( immatriculé F-AHDC ) pour un grand tour d'Europe. En 3 jours ils font 7420 km en 39 heures de vol avec 6 étapes :

1er jour: Paris - Belgrade - Constantinople , 2400 km,

2ème jour: Constantinople - Bucarest - Moscou , 1950 km,

3ème jour: Moscou - Varsovie- Copenhague - Paris , 3070 km.

A son arrivée au Bourget, le Capitaine Arrachart dit à Monsieur Laurent Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, venu l'accueillir: " *pardonnez-moi, j'ai 5 minutes de retard sur l'horaire prévu!* " (3).

Le 26 juin 1926, le Capitaine Ludovic Arrachart et son frère, l'Adjudant Paul Arrachart, alors instructeur au centre de Cazaux, décollent du Bourget à bord d'un POTEZ 25 équipé d'un nouveau moteur Renault de 550 CV et de réservoirs supplémentaires pour tenter d'établir un nouveau record du monde de distance. Ils prennent la direction de l'Asie Mineure et atterrissent à Bassorah en ayant parcouru 4305 km sans escale en 26h25 de vol, nouveau record du monde. Au retour, ils font escale à Bucarest puis en Hongrie mais à Harta, à 100 km de Budapest , une panne d'allumage les contraint à un atterrissage forcé dans des conditions difficiles. L'appareil se brise mais les deux pilotes sont indemnes (4).

Peu après son retour à Paris, Arrachart ne possède déjà plus son beau record de distance; il est en effet porté à 4715 km par Girier et Dordilly qui réalisent Paris - Omsk le 14 juillet 1926 avec un BREGUET 19 équipé d'un moteur Hispano-Suiza de 450 CV. Les deux frères décident alors de reprendre leur record qui n'a même pas tenu un mois. Ils choisissent, eux aussi, le BREGUET 19 mais avec un moteur Renault de 550 CV et une réserve d'essence de 3100 litres au lieu des 2850 litres de Girier. Il vont prendre la même direction: la Sibérie et tenter d'atteindre Novo Sibirsk ou peut-être Krasnoïarsk si le vent est favorable. Le sort en décidera autrement, ils décollent du Bourget le 28 septembre et n'atteignent que Nyazepetrousk ( ou Nazipetrovsk) dans les Monts Oural à 3800 km du point de départ en 25h30 de vol (5). C'est l'échec et Ludovic Arrachart abandonne toute idée de nouvelle tentative.

Les années suivantes il participe à de nombreuses compétitions et début 1929, le Ministère de l'Air lui demande de préparer une mission de propagande jusqu'en Chine. L'avion retenu est un BREGUET 19 type 27 GR équipé d'un moteur Renault de 550 CV. Le 24 mai 1929, Ludovic Arrachart et le Commandant Rignot quittent Villacoublay pour une première étape qui les conduit à Sofia. Après, par petites étapes de 400 à 1600 km, ils atteignent l'Indochine puis Canton, Shanghai et Pékin le 6 août (6). Ils se rendent ensuite à Moukden en Manchourie et, en accord avec le Ministère de l'Air, vendent leur appareil à l'aviation mandchoue et rentrent en France par des moyens terrestres et maritimes. En 3 mois les deux aviateurs ont parcouru près de 20000 km sans incident notable.

Le 23 novembre 1931, le Capitaine Ludovic Arrachart accompagné du mécanicien Puillet décolle de Toussus-le-Noble sur un avion FARMAN 198 à destination de l'Afrique. Il a pour mission de reconnaître deux itinéraires possibles pour la future ligne France - Madagascar. Il arrive à Tananarive le 14 décembre après avoir traversé le désert du Sahara sans incident via Colomb-Béchar, Reggan, Gao, puis Fort-Lamy, Bangui, Brazzaville, Elisabethville, Tete et

Quilimane. Il repart le 18 en prenant la route utilisée par les IMPERIAL AIRWAYS via Khartoum et le Caire. Il passe ensuite par Benghazi, Tunis, Marseille et arrive au Bourget le 30 décembre (7). Mission accomplie sans incident et riche d'enseignements .

Le 24 mai 1933, le destin attendait le Capitaine Arrachart. Alors qu'il procédait à des essais en vue de la Coupe Deutsch-de-la-Meurthe et après avoir tenu une moyenne horaire de 338 km, son moteur s'arrête subitement et c'est la chute mortelle. Ses obsèques furent célébrées au Val-de-Grâce le 26 mai, un grand héros de l'Air disparaissait.

*Gérard Collot*

Références : L'Année Aéronautique de L. Hirschauer et la Presse de l'époque.

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

(1) Le record mondial de distance était détenu par les pilotes militaires américains Kelly et Mc Ready qui avaient traversé le continent américain d'est en ouest sur un monomoteur Fokker T2 les 2 et 3 mai 1923 couvrant 4088 km à 174 km/h de moyenne.

Du courrier a été transporté ( 300 plis ), départ Etampes 3/2/25, arrivée Dakar 5/2/25. Tous les plis portent au dos une griffe explicative sur 6 lignes apposée en violet. Au recto , ils portent une vignette éditée spécialement pour le vol; par ailleurs, 10 plis portent une vignette avec centre renversé et 10 autres, une vignette en tête-bêche. Voir l'intéressante étude de notre collègue Jacques Renaud éditée dans LA PHILATÉLIE FRANÇAISE de janvier 1992.

(2) Du courrier a été transporté, départ Dakar 7/2/25, transit El Goléa 10/3/25 et Casablanca 20/3/25, arrivée Versailles RP 24/3/25. Ces plis portent deux griffes spéciales au recto et au verso. Au départ de Tombouctou (20/2/25), 5 plis écrits par Arrachart ont été transportés par avion jusqu'à El Goléa puis acheminés en France par la voie ordinaire (arrivée 13/3/25).

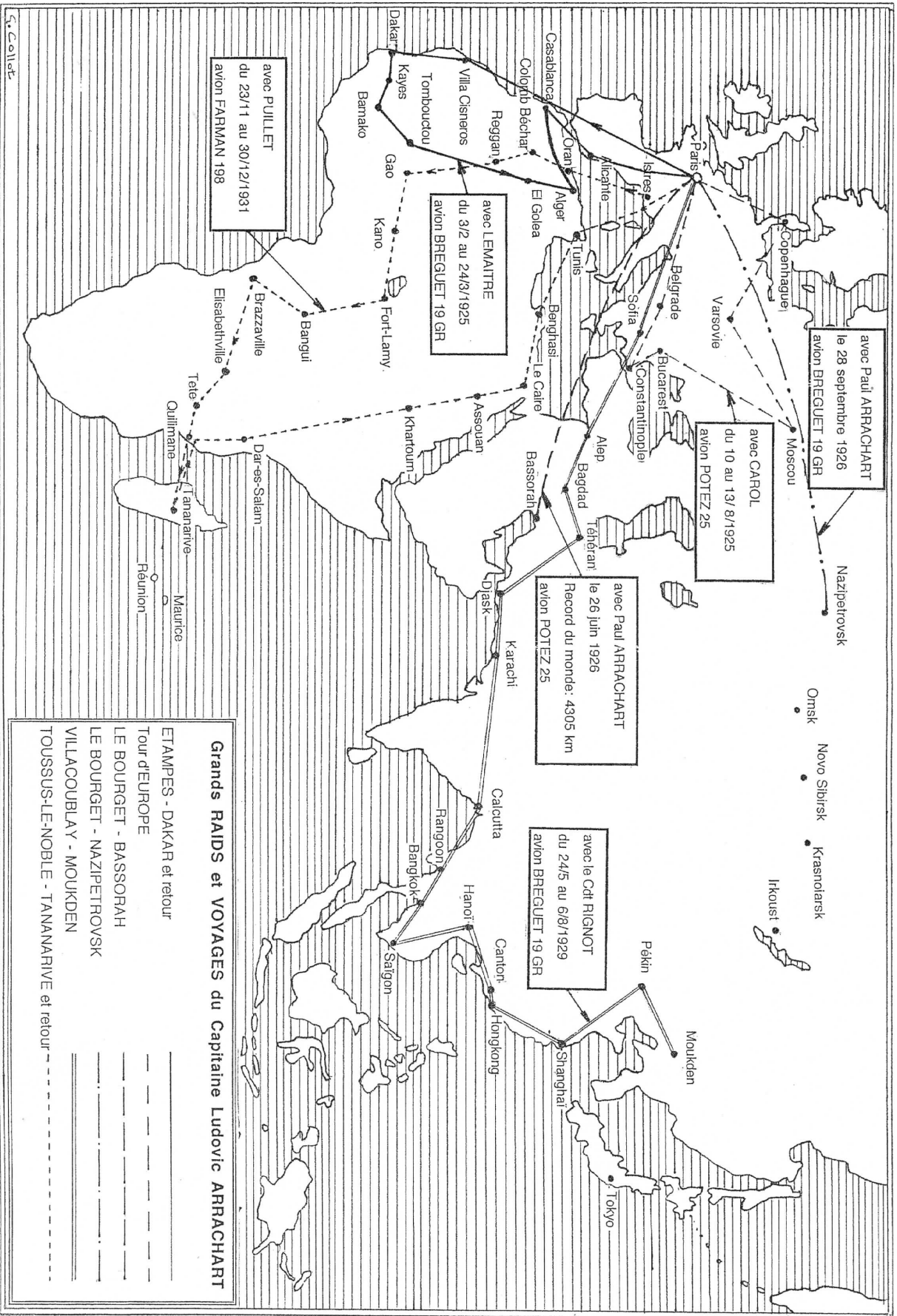
(3) Du courrier a été transporté ( 35 plis ), départ Chaville 8/8/25, transit Belgrade, Constantinople, Bucarest, Moscou 11/8/25, Varsovie, Copenhague 12/8/25, arrivée Le Bourget 12/8/25.

(4) Du courrier a été transporté entre Paris et Bassorah ( 27 plis) et entre Paris et Bucarest via Bassorah ( 21 plis ). Départ Chaville 25/6/26, arrivée Bassorah 27/6/26, arrivée Bucarest 8/7/26.

(5) Du courrier a été transporté ( 16 cartes postales muettes ). Départ Le Bourget 27/9/26 et grand cachet rond du Port aérien du Bourget, arrivée Nazipetrovsk 29/9/26.

(6) Du courrier a été transporté entre Canton et Shanghai. Une grande griffe rouge a été apposée sur les enveloppes dont les dimensions étaient suffisantes. Départ Canton en caractères chinois, arrivée Shanghai 15/7/29.

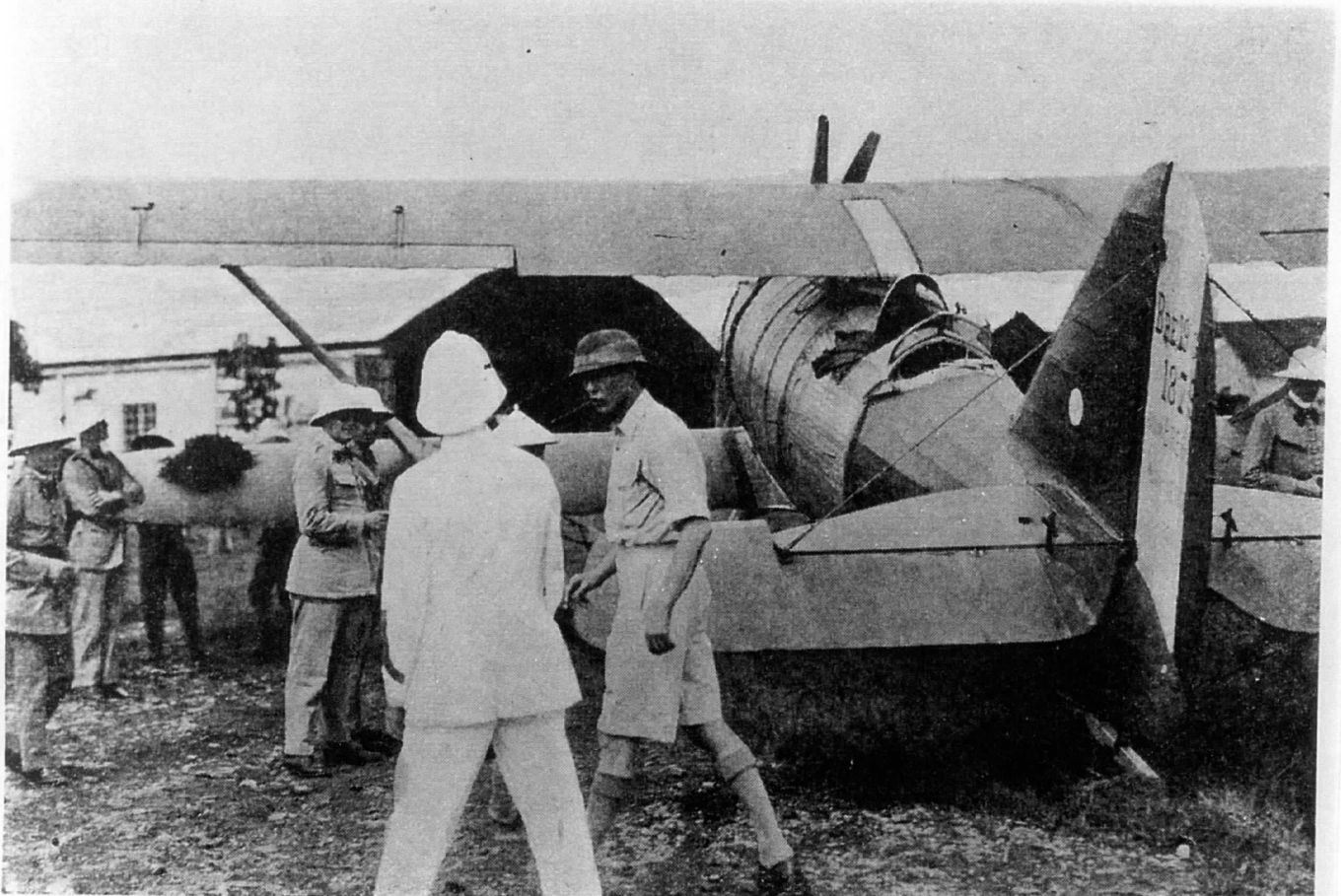
(7) Du courrier a été transporté entre Madagascar et la France. Départ Tananarive 16/12/31-8h. En raison d'un épais brouillard enveloppant la région de Marseille et empêchant tout décollage, le courrier est débarqué et confié au train de nuit Marseille-Paris. Oblitération d'arrivée à Paris le 25/12/31-8h30 ou 9h.







**Villacoublay le 24 mars 1925** : Arrachart et Lemaître sont accueillis par Monsieur Laurent-Eynac, Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique.

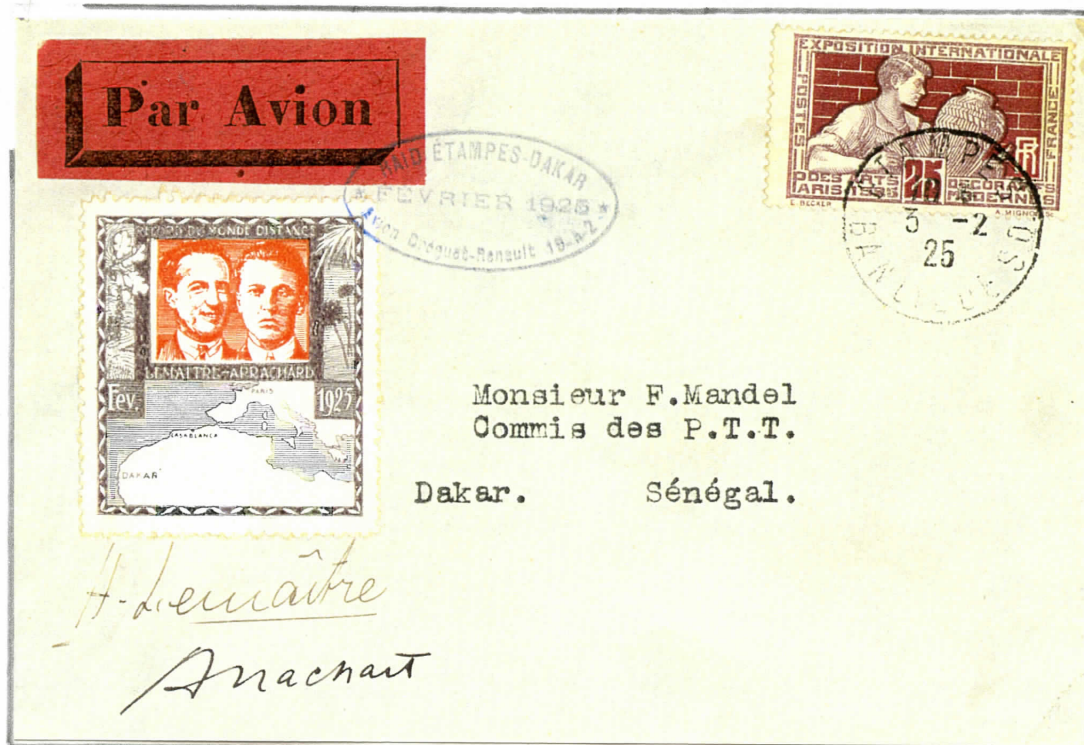


HANOI. — ARRIVÉE D'ARRACHARD ET RIGNOT.



## RAID ETAMPES - DAKAR

**Pli aller** - oblitérations : départ ETAMPES BANLIEUE S.O. 3-2-25- 10h, griffe et vignette du raid. Au verso, arrivée DAKAR - SENEGAL 5 FEVR 25 et griffe sur 6 lignes indiquant les performances du raid. Pli signé par Lemaître et Arrachart.



**Pli retour** - oblitérations : départ DAKAR SENEGAL 7 FEVR 25, cachet officiel du Commandant de l'Aéronautique en A.O.F. et griffe du raid sur 5 lignes. Au verso, griffe sur 4 lignes indiquant les performances du raid, oblitérations de transit à El-Goléa (10/3/25 ) et à Casablanca (20/3/25 ), arrivée VERSAILLES R.P. 24-3-25-16h55. Pli signé Arrachart.





**Pli retour Tombouctou - Chaville** : un des 5 plis écrits par le capitaine Arrachart au départ de Tombouctou. Oblitération départ 19 FEVR 25, arrivée CHAVILLE 13-3-25. 20h15.



**CIRCUIT AERIEN DES CAPITALES D'EUROPE**

Oblitérations - au recto : dép. CHAVILLE - SEINE ET OISE 8-8-25 20h40; au verso : cachet de transit à toutes les escales et arrivée BOURGET - AVIATION - SEINE 12-8-25 22h. Pli signé par Arrachart et Carol.





**RAID PARIS - BASSORAH (record mondial de distance)**

Oblitérations: dép. CHAVILLE - BANLIEUE - OUEST 25-6-26, 7h40; arr. \* BASRAH \* RECEIVED 27 JUNE 1926; arr. BUCARESTI - 8. VII. 926.



**TENTATIVE DE RECORD MONDIAL DE DISTANCE**

Carte postale muette portant au recto : le cachet rond du Port aérien du Bourget, les oblitérations de départ LE BOURGET-BANLIEUE NORD 27-9-26 20h. et d'arrivée à Nazipetrovsk 29-9-26. Carte signée par Arrachart.





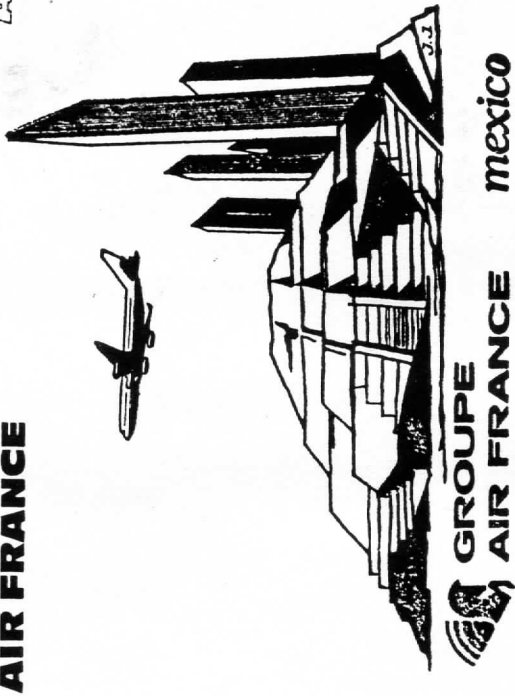


# NOUVEAUTÉS

## Premier vol régulier Paris - Mexico et retour par AIRBUS A340-200 AIR FRANCE Vol du 30 juin 1993



Monsieur Francis RICHARD  
**AIR FRANCE**  
 DÉLÉGATION RÉGIONALE MEXIQUE  
 PASEO DE LA REFORMA, 404  
 DELEGACION BENITO JUÁREZ  
 06600 MEXICO.D.F. - MEXIQUE



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

EL ARTE  
**AIR FRANCE**  
 ANOTE EL CODIGO POSTAL

**AIR FRANCE**  
 PASEO DE LA REFORMA 404-150.  
 06600 MEXICO, D. F.





## COURRIER DES LECTEURS

## QUESTION

**Q4 - F. VAN DER HAEGEN** : Lettre d'Alger à Bandiagara ( Haute-Volta ) - Mission Griaule  
Cachets au recto: Alger 5/02/35 - 19h25 et griffe spéciale noire :

**Transporté Exceptionnellement par Avion à  
titre de Propagande**

Etiquette PAR AVION blanc sur fond rouge.

Cachets au verso : Alger 6/02/35 - 5\*, Gao 10/02/35, Niamey 15/02/35, Mopti 23/02/35,  
Bandiagara 25/02/35.

a) Comment s'explique l'affranchissement de 6,50 frs sachant que la lettre pesait certainement plus de 10 grammes?

b) S'agit-il d'une étiquette par avion officielle?

c) Mr Truc mentionne à la page 43 de son livre " Poste aérienne française , vol1:

griffe AL M19, cette griffe fut apposée à Alger sur le courrier à destination du Congo "10ème voyage d'expérience de la ligne Dagnaux ", mise en service de la griffe le 8/02, or la lettre démontre que cette griffe était déjà utilisée le 5 février. Comment expliquer cela?

d) Par quelle ligne cette lettre est-elle arrivée à destination? Par la ligne Alger - Congo ou par celle vers Cotonou ou les deux? Quel type d'avion? Qui pilotait?

