

BULLETIN D'INFORMATION

MARS 1997

N° 12 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Activités du C.A.F.

Courrier des lecteurs

Les grands pilotes français : Dieudonné COSTES

Curiosités: le cachet de la poste fait-il toujours foi?

Bibliographie



Dieudonné COSTES

Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. 01 34 51 86 33 - Fax: 01 34 51 43 93

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

COMITÉ D'ADMINISTRATION

Le Comité d'Administration comporte 12 membres élus pour 3 ans, il est renouvelable par 1/3 annuellement. Il nomme dans son sein les membres du Bureau.

Composition du Bureau du C.A.F.

Présidente d'Honneur : Madame Marcelle PIERRE , membre du Conseil d'Administration de la F.I.S.A., responsable du Service Nouveautés. Adresse: 22, av. de la Mer - 44380 PORNICHET

Président : Gérard COLLOT, rédacteur du *Bulletin d'Information* et responsable du Service Bibliographie. Adresse: 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ.

Vice-présidents : Messieurs Pierre SAULGRAIN, juré international.

Jacques RENAUD, juré national, représentant le Cercle auprès du GAPHIL et conseiller pour les expositions philatéliques. Adresse: 15, rue du Bocage - 92310 SÈVRES.

Secrétaire : Monsieur Pierre LAZUECH, responsable du Service Cessions entre collègues. Adresse : " Le Sarlat " - 46700 PUY L'EVEQUE.

Secrétaire adjoint : Monsieur Eugène GLEMAREC .

Trésorière: Madame Armande EHRGOTT. Adresse: 96, bld des Océanides-44380 PORNICHET

Membres du Bureau : Monsieur Patrice TRZECIAK, responsable du Service Circulations. Adresse: 19, rue Les Montoilles - 25350 MANDEURE

Monsieur Michel CHAGNIOT, juré national.

Membres du Comité d'Administration : Raymond BOUYÉ, Michel DIMON, Michel de POMPIGNAN

ACTIVITÉS DU C.A.F.

Expositions

Pour le 60ème anniversaire de la disparition de Jean Mermoz, une rétrospective de la vie du grand pilote (ensemble photographique aimablement prêté par le musée AIR FRANCE) et une **histoire aérophilatélique de la ligne Mermoz 1919-1940** ont été présentées à la mairie du Pecq-sur-Seine du 15 octobre au 14 novembre 1996 et à la mairie de Neuilly du 7 au 21 déc. 1996. Une galerie de peintures et sculptures réalisées par les Peintres de l'Air et de nombreuses maquettes d'avions ont également été exposées.

Ces deux expositions ainsi que les conférences du général Robineau et de votre président ont eu beaucoup de succès; elles ont permis de recruter de nouveaux membres pour le C.A.F. et de prendre des contacts avec les familles des anciens de la "Ligne".

En Haute-Garonne, l'office du tourisme et l'aéro-club de Revel ont rendu hommage à Jean Mermoz avec une exposition ouverte du 7 décembre 1996 au 3 janvier 1997.

Notre secrétaire, Pierre Lazuech, représentant le C.A.F., a aimablement prêté sa collection "Ligne Mermoz" pour cette exposition. Les conférences de Patrick Baudry et Georges de Caunes sur la vie de Jean Mermoz ont été très appréciées.

Réunions amicales

Notre dernière réunion a eu lieu le samedi 1er février à la brasserie "Rond-Point" 5, rue de Ponthieu à Paris. La prochaine se tiendra exceptionnellement à l'exposition de la Journée du Timbre au Centre Omnisports de Massy (Essonne) le samedi 15 mars à 14h30.

Assemblée générale du C.A.F.

L'Assemblée Générale Ordinaire du C.A.F. se tiendra pendant la "Manifestation Philatélique Nationale" de Versailles (17 au 19 mai 1997). L'ordre du jour avec le lieu et l'heure seront indiqués sur la convocation qui vous parviendra dans les délais habituels. Veuillez nous communiquer dès maintenant les remarques, suggestions et propositions que vous désirez voir figurer dans les questions diverses de l'ordre du jour.

Complément au Palmarès 96/97

Exposition Régionale de l'AG de l'UPTT de Bussang les 30 et 31 mars 1996

Argent - Jean AMBROISE (CAF 675) - L'Aérostation des origines à nos jours.

Exposition Régionale de Stenay (région 4) les 2 et 3 novembre 1996

Argent - Jean AMBROISE - L'Aérostation des origines à nos jours.

Exposition Régionale (région 13) à St.-Orens-de-Gameville les 5 et 6 octobre 1996

Grand Vermeil avec félicitations du Jury - Pierre LAZUECH - Courrier Sud, accidentés et retardés

Exposition Départementale de Varennes en Argonne les 16 et 17 mars 1996

Bronze Argenté - Jean AMBROISE - L'Aviation postale et les Territoires Français du Pacifique

Nouveaux membres

Nous avons le plaisir d'accueillir de nouveaux sociétaires

Madame Geneviève PACOUREAU - région Bretagne

Monsieur Claude FAIX - région Ile-de-France

Monsieur Jean-Pierre GAUCI - région Ile-de-France

Monsieur Daniel QUENTIN - région Ile-de-France

Monsieur Joël ROUSSEAUD - région Ile-de-France

Monsieur Joseph BERGIER - région Bretagne

COURRIER DES LECTEURS

Alain CORNU (C.A.F. 709) recherche de la documentation (photocopies) pour l'illustration d'un futur ouvrage sur les lignes africaines:

1/ Plis Alger-Gao des 29/11/1931 et 27/12/1931 (Muller 30 et 31 Algérie)

2/ Pli Oran - Reggan du 4/12/1928 (Muller 16 Algérie)

3/ Plis Conakry - Kankan et retour du 2/7/1939 (Muller 10 et 10a Guinée Française)

4/ Libreville - Monila le 9/10/38 (Muller 6 Gabon)

5/ Booué - Libreville le 12/8/1939 (Muller 7 Gabon)

6/ Casablanca - Rio de Janeiro, vol du 4/3/27 au 10/4/27 (Muller 10 Maroc).

Veuillez écrire au siège social du C.A.F. qui transmettra.

Dieudonné COSTES

Dieudonné COSTES est né a Septfonds (Tarn-et-Garonne) le 14 novembre 1892. Il est le second, et seul garçon, d'une famille de cinq enfants. Ses parents sont des artisans, fabricants de chapeaux de paille, qui travaillent très dur pour élever leur famille. Ils n'ont pas beaucoup de temps pour s'occuper de leurs enfants si bien que le petit Dieudonné grandit sans trop de surveillance. Il va à l'école primaire puis acquiert quelques rudiments de mécanique dans une école d'Aix-en-Provence. A 17 ans, s'occupe de réparation de matériel agricole mais il assiste aussi aux exploits des pionniers de l'aviation: Louis Blériot, Roland Garros, etc...et voudrait les imiter. Grâce à un petit pécule laissé par un oncle il prend des leçons de pilotage et passe son brevet de pilote civil (n° 1046) en septembre 1912 puis signe un engagement dans l'Aviation en 1913. Il évite ainsi d'être incorporé d'office dans un régiment de "pousse-cailloux" et compte bien pouvoir continuer à piloter. Il est affecté à Reims dans le 2ème Groupe d'Aviation mais il ne fait que des corvées et ne touche pas un avion. Au début de la Grande Guerre, Costes est muté à l'escadrille de reconnaissance et de bombardement N-24 en qualité de mitrailleur; ce n'est pas du tout ce qu'il souhaitait mais au moins, c'est un début, il monte dans un avion! Le 12 décembre, il est blessé à la main par un éclat d'obus et, à la fin de sa convalescence, est affecté à l'école de pilotage de Chartres pour préparer son brevet de pilote militaire. Le 31 juillet 1915, il est breveté, devient moniteur et est appelé à rejoindre les escadrilles d'Orient début 1916. Il se révèle un chasseur exceptionnel avec 9 victoires dont 8 officiellement homologuées en 54 combats. Il est nommé Sous-Lieutenant et est promu Chevalier de la Légion d'Honneur.

Costes est démobilisé en août 1919 et, comme beaucoup d'autres pilotes, cherche un emploi dans l'aviation civile. Il est engagé quelques mois plus tard aux Lignes Latécoère et transporte le courrier sur la ligne Toulouse - Casablanca. Il quitte les L.A.L. puis entre à la Compagnie AIR UNION (1) au cours de l'été 1923 où il fait de nombreuses fois le trajet Paris - Londres avec Maurice Bellonte, un modeste mécanicien qu'il apprécie et avec lequel il réalisera de grands raids quelques années plus tard.

En 1925, Costes entre aux Ateliers d'Aviation Louis Breguet en qualité de pilote-réceptionnaire. Il accompagne, comme copilote, Robert Thiéry, chef pilote de la compagnie, pour tenter d'établir un record mondial de distance à bord du BREGUET 19 GR F-AHDP. Le 13 septembre 1925, ils prennent la direction de l'Orient mais pris dans le mauvais temps au-dessus de la Forêt Noire, l'appareil touche la cîme des arbres et s'écrase à une dizaine de kilomètres de Fribourg. Thiéry est mortellement blessé tandis que Costes qui sort miraculeusement indemne de l'accident est arrêté et se voit infliger une forte amende pour avoir survolé le territoire allemand.

A la suite du décès de Thiéry, Dieudonné Costes est nommé chef pilote de la Compagnie et pense s'attaquer aux records de distance. Le 26 septembre 1926, en compagnie du lieutenant René de Vitrolles, il décolle du Bourget sur le BREGUET 19 n° 1685 pour tenter d'établir un nouveau record de distance. Il prend la direction de l'Orient, via

l'Égypte. Après 25 heures de vol, il est subitement pris d'une violente crise de gastro-entérite, probablement due à l'ingestion de nourriture avariée au cours du vol, et est obligé de se poser. Assouan est la ville la plus proche, le raid s'arrêtera là; 4 100 km seulement ont été parcourus.

Les 28 et 29 octobre 1926, sur le même appareil, avec le capitaine Rignot comme navigateur, il relie Le Bourget à Djask (Iran), couvrant 5396 km et établissant ainsi un nouveau record mondial de distance (2).

Les 20/21 mai 1927, ce record va être pulvérisé par un jeune américain, Charles Lindbergh, qui relie d'un coup d'aile New York à Paris. Dieudonné Costes décide alors avec le capitaine Rignot de relever le défi et d'aller jusqu'en Mandchourie soit 7 000 km.

Ils décollent le 4 juin à 9h du matin, toujours sur le BREGUET 19 n° 1685, avec 3 600 litres d'essence. Après avoir survolé l'Oural, le sol disparaît sous une épaisse couche de nuages. Ils changent de cap à deux reprises pour essayer de trouver une percée mais à la 24ème heure de vol ils décident de faire demi-tour. Trois heures plus tard ils trouvent une percée et atterrissent en Sibérie près du village de Nijni-Tajisk (ou Nijni-Taguil). Ils regagneront Paris sans incident, vexés d'avoir échoué dans leur tentative.

Costes envisage de traverser l'Atlantique Nord sans tarder mais les conditions météorologiques ne sont pas favorables et c'est vers l'Atlantique Sud qu'il se tourne. Cet océan n'a jamais été traversé sans escale, voilà un objectif à la taille de son ambition.

Toujours sur le même avion, rebaptisé "*Nungesser et Coli*" en hommage aux deux aviateurs qui venaient de disparaître dans leur tentative de traversée de l'Atlantique Nord, Costes accompagné de Joseph Le Brix, navigateur et copilote, partent du Bourget le 10 octobre 1927 pour boucler un Tour du Monde. Ils rejoignent Saint-Louis du Sénégal sans escale et, après la traversée de l'Atlantique Sud, sautent la Cordillère des Andes, remontent le continent sud-américain puis rejoignent New York où ils reçoivent un accueil triomphal. En plusieurs étapes, ils atteignent San Francisco où l'avion est démonté et embarqué sur un navire pour Tokio. Le 8 avril 1928, ils décollent de la capitale de l'empire du Soleil Levant et atterrissent au Bourget dans la soirée du 14 avril. Ils ont couvert plus de 56 000 km au total dont 16 750 km dans les sept derniers jours avec 7 étapes entre Tokio et Paris; c'est une jolie performance! (3)

Un mois plus tard, du 20 au 31 mai 1928, Costes et Le Brix font un voyage de présentation en Europe avec leur BREGUET 19. Ils couvrent 4670 km en s'arrêtant à Belgrade, Bucarest, Novisad, Varsovie, Prague, Strasbourg et Genève (4).

Dieudonné Costes jouit d'un immense prestige après ces performances, prestige indéniablement dû à ses qualités de pilote mais également à celles de son équipier, Joseph Le Brix et à la valeur exceptionnelle du BREGUET 19.

Dieudonné Costes fait alors la connaissance de la très jolie princesse Marie Vatchnadzé (5) et lui fait une cour assidue, sort beaucoup dans les salons parisiens et mène grande vie. Par ailleurs, ses relations avec Le Brix se raréfient puis se rompent; peut-être la volonté affichée de Costes de se mettre au premier plan ne sied pas à l'officier de marine, plus réservé, mais néanmoins conscient de sa propre valeur. Ils suivront chacun leur destin, chacun aura sa gloire.

Costes n'a maintenant qu'une ambition: traverser l'Atlantique Nord dans le sens est-ouest encore vaincu! Pour cela il faut un avion puissant avec une autonomie de plus de 7000 km pour contrer les vents dominants qui ralentissent la marche. L'avion sera un BREGUET 19 modifié, avec un moteur de 600 ch., des réservoirs supplémentaires et un fuselage allongé. Tout le monde appelle déjà ce futur avion: "Super-Bidon" à cause de la capacité des réservoirs: 5180 litres d'essence.

En attendant ce nouvel avion, dont le coût de réalisation est financé par François Coty (parfums Coty et magnat de la presse), Dieudonné Costes, avec Codos, copilote et Bellonte, navigateur, prépare une liaison postale rapide vers l'Indochine avec un nouvel avion : le BREGUET 284 T prototype n°1. Ce n'est pas un avion de raid mais un appareil capable de transporter 8 passagers pour la future ligne France-Indochine.

Dans la soirée du 19 février 1929 le monomoteur BREGUET 284 T n°1 F-AIYB baptisé "*Dragon d'Annam*" décolle du Bourget. Aussitôt après le décollage le moteur s'arrête net. Dans le crépuscule Costes distingue devant lui une masse noire qui lui semble inhabitée; ce sont les dépendances de la gare de Bondy. Il tente immédiatement un atterrissage de fortune; l'avion roule et termine sa course contre le remblai de la ligne de chemin de fer sans franchir la voie ferrée. L'avion, bourré d'essence, ne s'est pas embrasé, une chance! L'équipage s'en tire avec plus de peur que de mal (6).

Costes et Bellonte sont vite remis de leurs émotions; le 13 juillet 1929, ils décollent du Bourget en direction de l'Amérique sur le nouveau BREGUET 19 Super-Bidon, baptisé "*Point d'Interrogation*". Il est équipé d'un moteur Hispano-Suiza 600 ch. qui donne toute satisfaction. Peu après le départ, ils rencontrent le mauvais temps avec un fort vent de face, la consommation de carburant devient excessive, le retour est impératif. Ils virent au large des Açores et reviennent se poser à Villacoublay. Ce ne sera pas pour cette fois!

Avant de faire une nouvelle tentative, Costes décide de tester le BREGUET 19 "?" sur une longue distance. Le 27 septembre 1929, Costes et Bellonte décollent du Bourget en direction de la Chine; l'avion est gavé de 5180 litres d'essence (dont 730 litres d'un mélange essence-benzol). Malgré des conditions météorologiques peu favorables et un arrêt momentané du moteur, probablement dû au givrage du carburateur, les deux aviateurs, pratiquement à bout d'essence, atterrissent au crépuscule du 29 septembre à proximité d'une enceinte fortifiée en pleine steppe de Mandchourie. Ils sont près de Tsitsihar et ils ont couvert 7905 km (nouveau record mondial) en 51 heures et 19 minutes (7). Nos deux aviateurs, tombés du ciel dans cette région déshéritée, ont beaucoup de mal à se faire reconnaître par les autorités locales et sont placés sous surveillance. Après bien des difficultés ils arrivent à se rendre à Tsitsihar pour s'expliquer mais ce n'est que le 8 octobre qu'ils parviennent à rencontrer le consul de France en poste à Harbin (ou Kharbin). A partir de cet instant les choses s'arrangent; ils peuvent se procurer de l'essence et retrouvent leur cher "?" laissé dans la steppe, encore en état de vol. Ils décollent le 15 octobre et rejoignent Hanoï le 23 après avoir fait escale à Moukden et Shanghai.

Costes et Bellonte ont maintenant une confiance absolue dans leur appareil et décident de tenter une liaison rapide entre Hanoï et la France. Ils décollent d'Hanoï le 17 novembre

1929 à 17 heures et atterrissent au Bourget le 21 à 11h35 après avoir fait escale à Calcutta, Karachi, Alep, Athènes et Rome, nouveau record de rapidité sur le trajet Hanoï - Paris (8).

Le BREGUET 19 et l'équipage sont au point pour tenter une liaison France - Etats-Unis mais Costes veut préalablement s'attaquer au record mondial de distance en circuit fermé et fait appel à son ami Codos pour être son copilote. Le 15 décembre 1929, le record est porté à 8029 km en 52h36mn de vol. En janvier/février 1930 d'autres records avec charge de 500 et 1000 kg sont établis puis les équipements de l'avion sont modifiés, un poste de TSF émetteur-récepteur est ajouté et le moteur changé. Pour la traversée de l'Atlantique, l'Hispano-Suiza de 600 ch. est remplacé par un modèle délivrant 650 ch. Après avoir été plusieurs fois reporté en attendant une météo favorable, le départ est fixé au 1er septembre 1930. Le soleil n'est pas encore levé que l'équipage est déjà là, au hangar 34 du Bourget pour faire les ultimes préparatifs et pour recueillir les dernières prévisions météo. Les amis arrivent ainsi que Marie Vatchnadzé, très élégante dans une robe rouge d'un grand couturier parisien et coiffée d'un charmant béret blanc orné d'un point d'interrogation. Le BREGUET "*Point d'Interrogation*", rouge lui aussi, avec un ? peint en blanc sur les flancs, chargé de 5170 litres d'essence, s'élève lentement de la piste du Bourget à 10h54. Un petit chariot de queue facilite le décollage de l'appareil surchargé.

Maurice Bellonte, à la fois, copilote, navigateur et radiotélégraphiste, envoie régulièrement des messages jusqu'à la proximité de la côte américaine puis la TSF tombe en panne. Ils survolent Boston et atterrissent sur l'aérodrome de Curtiss Field de New York le 2 septembre 1930 à 19h12. Ils ont parcouru 6200 km en 37h17 de vol, soit une vitesse moyenne de 167 km/h (9). Le lendemain, New York réserve un accueil inoubliable aux deux Français qui remontent Broadway en limousine sous un déluge de serpentins et confettis. Pendant plus d'un mois les réceptions et les fêtes se succèdent dans de nombreux Etats où des démonstrations aériennes sont faites.

Le 17 octobre, c'est le retour vers la France; Costes et Bellonte embarquent sur le paquebot "*France*" avec le "?" soigneusement amarré sur la dunette. Le "*France*" arrive au Havre dans la nuit du 24 octobre et dès le lendemain, le "?" peut décoller du terrain de Bléville et rejoint Le Bourget quelques instants plus tard. Une foule immense et le Ministre de l'Air, Laurent Eynac, entouré de Mesdames Marie Vatchnadzé (qui se fait appeler Mary Costes bien qu'ils ne soient pas mariés) et Doris Bellonte accueillent chaleureusement les deux héros. Puis ils sont reçus à l'Elysée par le Président Gaston Doumergue qui remet la Cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur à Dieudonné Costes et la Croix d'Officier à Maurice Bellonte. La foule parisienne les acclame quand ils passent en voiture sur les Champs-Élysées avant une grande réception à l'Hôtel de Ville. Toute la France s'identifie aux deux héros et est fière d'avoir pu réussir cette Première Grande Traversée dans le sens est-ouest, la plus difficile.

Dieudonné et Mary déménagent de leur logement de la rue des Marronniers et s'installent dans un grand appartement du 7ème arrondissement, au 3 avenue Bosquet. Ils font désormais partie du "Tout Paris" et reçoivent beaucoup.

En avril 1931, Costes accompagne le nouveau Ministre de l'Air, Jacques-Louis Dumesnil pour un voyage aérien d'inspection en Afrique puis participe à un tour d'Europe

appelé "Escadrille des As".

La compagnie AIR UNION qui exploite la ligne Marseille - Tunis organise, en février-mars 1932, une mission de reconnaissance terrestre et aérienne dans le but d'étudier un itinéraire de Tunis vers Madagascar. C'est Dieudonné Costes, devenu dans l'intervalle inspecteur technique de la compagnie, qui est le pilote du BREGUET 270, appareil déjà utilisé dans le périple de "l'Escadrille des As". Cette mission va jusqu'à Bangui en passant par la vallée du Nil puis traverse le Sahara ; elle n'aura pas de suite commerciale (10).

Costes devient conseiller technique d'AIR FRANCE en 1933 puis administrateur d'Hispano-Suiza et se lance dans quelques affaires. En 1938, il se décide à épouser Mary qui est sa compagne depuis maintenant 11 ans. A la déclaration de la Guerre en septembre 1939, il est rappelé sous les drapeaux comme Lieutenant-Colonel et est affecté à l'école de l'Air de Versailles mais il ne prend part à aucune mission malgré son expérience.

Grâce à sa position chez Hispano-Suiza, il peut, après l'armistice de juin 1940, se déplacer librement de la zone occupée à la zone libre et fait même un voyage en Afrique du Nord. Fin 1941, Dieudonné et Mary Costes arrivent à rejoindre les Etats-Unis en passant par l'Espagne et l'Argentine. Mais les vicissitudes de la période de guerre ont raison de l'harmonie du couple et la séparation entre Dieudonné et Mary devient inévitable. En 1944, après la libération de la France, Dieudonné, seul, regagne Paris.

Le 27 juin 1947, Dieudonné Costes est dénoncé et mis en accusation pour activités d'espionnage dans la période 1940/41. Sa défense, menée par Maître Isorni, aboutira à un acquittement en 1949.

Il est élu au Conseil Municipal du Mont-Dore en 1965 et s'intéresse au développement du ski. Il décède le 18 mai 1973.

De son côté, Maurice Bellonte auteur du livre: "Paris - New York" (Plon 1976), travaille chez Lioré Olivier et Hispano Suiza. Il s'illustre dans la Résistance et est chargé, après la Libération, de questions relatives à la sécurité aérienne. Il s'éteint le 14 janvier 1984.

(1) AIR UNION est le résultat d'une fusion entre la Compagnie des Grands Express Aériens (C.G.E.A.) et la Compagnie des Messageries Aériennes (C.M.A.) qui assuraient les vols sur les trajets Paris-Londres, Paris-Lausanne et Paris-Bruxelles-Amsterdam. Cette compagnie, créée le 1er janvier 1923, était appelée familièrement la Compagnie des trois Louis : Louis Breguet, Louis Renault et Louis Blériot, les fondateurs.

(2) Le précédent record (5174 km) était détenu par Challe et Weiser qui avaient relié Le Bourget à Bender Abbas (Iran) avec un BREGUET 19, le 31 août 1926.

(3) Ce Tour du Monde sera détaillé dans un prochain article du *Bulletin d'Information*.

(4) Il n'y a pas eu de courrier transporté au cours de cette tournée européenne.

(5) Marie Vatchnadzé est née à Tiflis en Géorgie; son père, le prince, fut assassiné par les bolcheviks en 1922. Marie s'enfuit d'abord à Constantinople puis en France où elle est accueillie par des réfugiés russes blancs. Célèbre beauté, elle a aussi une jolie voix et se produit dans des salons parisiens.

(6) L'avion transportait près de 12 000 plis dont 542 avaient eu leur affranchissement primitif annulé à l'encre rouge pour recevoir un nouvel affranchissement équivalent (gratuit) et l'oblitération spéciale du

vol. Tout le courrier accidenté fut retourné aux expéditeurs.

(7) L'appareil n'était pas équipé de T.S.F. et ne transportait aucune pièce de rechange afin d'emporter la plus grande quantité possible de carburant. Le record à battre était celui détenu par les espagnols Ferrarin et Del Prete: 7188 km.

Quelques lettres furent transportées lors de ce raid (voir illustration). Il convient de noter que Costes et Bellonte, sous surveillance pendant plusieurs jours, n'ont rencontré le consul de France d'Harbin que le 8 octobre et n'ont pu faire oblitérer les lettres transportées depuis Paris qu'à partir de cette date. C'est donc par complaisance que le cachet d'arrivée d'Harbin porte la date 29/9/29-17h, date et heure de l'atterrissage, appliqué vraisemblablement à la demande des aviateurs.

(8) Un volumineux courrier a été transporté à cette occasion (8889 lettres d'après Frank Muller).

(9) 54 plis ont été transportés lors de ce Paris-New York. Il n'y a pas de cachet d'arrivée, seulement le cachet du Consulat de France à New York.

(10) Mission effectuée avec Jean Schneider et Véron sur BREGUET 270 F-AJRC. Un petit courrier a été transporté au départ de Nguigmi (30/3/32) et Bilma (3/4/32). Arrivée au Bourget le 23/4/32-17h.

Gérard Collot

Références :

Magazines et journaux de l'époque
 Notre tour de la Terre - Costes et Le Brix - Hachette 1928.
 Paris - New York - Maurice Bellonte - Plon 1976.
 Costes, la vie glorieuse et troublée du géant de l'Air - Jean Reveilhac - France-Empire 1983.
 Les As de l'Aviation - Editions Atlas.
 Les "AS" français de la Grande Guerre - D. Porret - S.H.A.A. - CEDOCAR 1983.

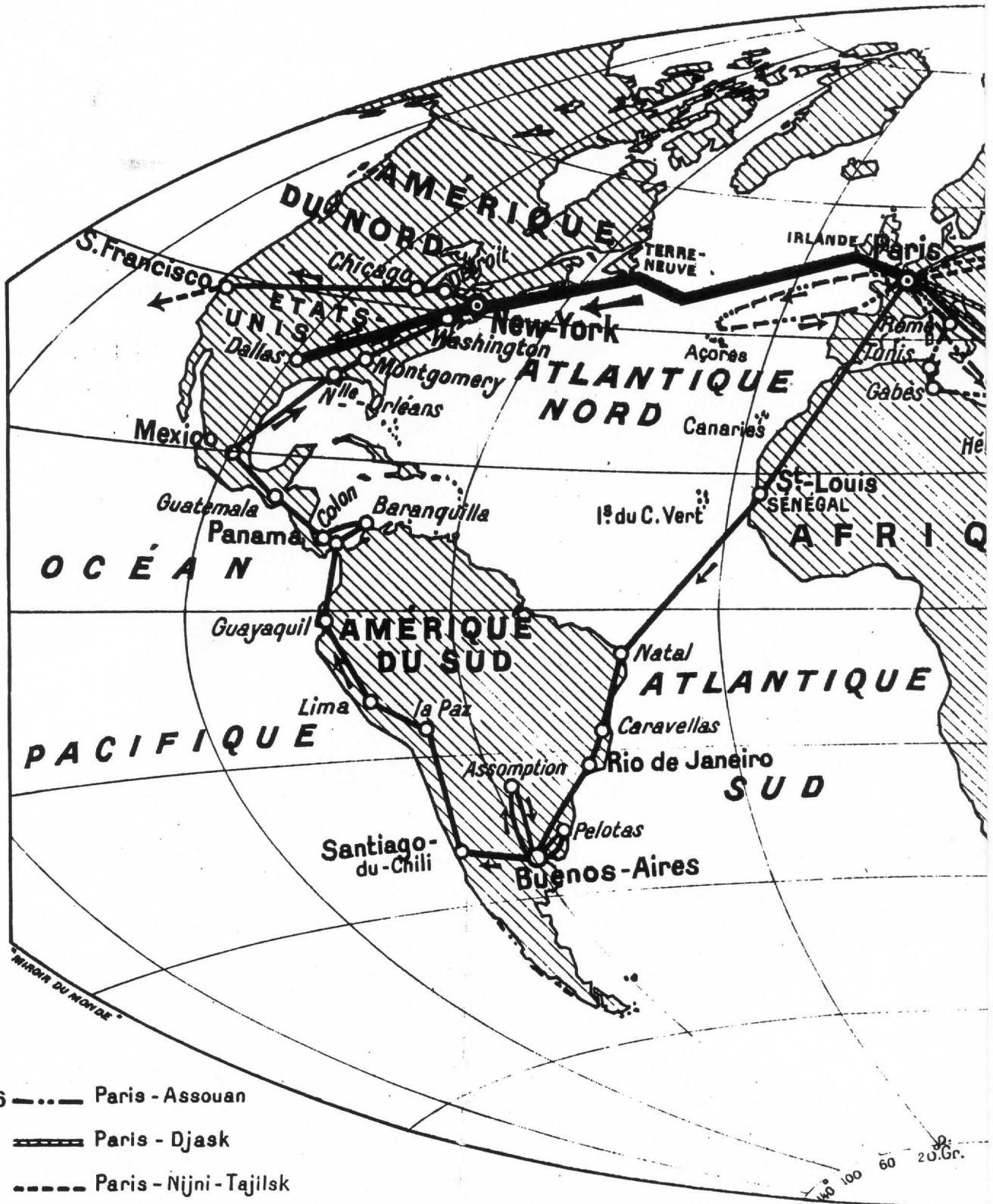
Crédit photographique: collections particulières et Musée de l'Air et de l'Espace.



BREGUET 270 F-AJRC de la Mission africaine de Costes, Schneider, Veron (mars/avril 1932)

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

CARTE DES PRINCIPAUX RAIDS ET



Du 26 septembre 1926 au 7 septembre 1930, Costes a parcouru en raids et records près de 100 000 kilomètres pour cette série de prouesses sans égal, comportant notamment deux re

RECORDS DE DIEUDONNÉ COSTES



Tour du Monde ——— 1927-28

Paris - 1^{re} Açores - Paris Juil. 1929

Paris - Tsitsikar ——— Sept. 1929

Traversée de l'Atlantique : Paris - New-York ——— Sept. 1930

de 200.000 kilomètres, revenant toujours à son point de départ et n'employant que deux avions records du monde en ligne droite, six en circuit fermé et Paris-New-York.



Tentative de record du monde de distance - Costes et de Vitrolles (27 sept./2 oct. 1926)

PARIS - ASSOUAN (Egypte)

Dép. LE BOURGET 27-9-26 -12h30, arr. KOM OMBÓ 28 SEP 26 , retour CHAVILLE 2-10-26
8 plis transportés.



Tentative de record du monde de distance - Costes et Rignot (28/29 octobre 1926)

PARIS - DJASK (Iran)

Départ LE BOURGET 28-10-26 -6h15, arrivée DJASK 29 X 26 - (18 plis transportés)



CALCUTTA - PARIS - retour du raid Paris-Djask de Costes et Rignot
 Départ CALCUTTA 4 NOV 26 - 7AM, arrivée LE BOURGET 11-11-26 - 14h30
 On connaît une vingtaine de plis, tous avec grande enveloppe.



Record du monde de distance - Costes et Bellonte (27 septembre 1929)
 LE BOURGET - TSITSIHAR (Mandchourie)
 Départ LE BOURGET 27-9-29-8h50, arrivée HARBIN 29-9-29-17h.
 Pli signé de Costes et Bellonte. Quelques plis transportés.



TENTATIVE DE LIAISON RAPIDE PARIS - SAIGON (19 février 1929)
 ACCIDENTÉ à BONDY (griffe de l'accident)

542 plis reçurent la griffe "ANNULÉ" sur l'affranchissement primitif, l'oblitération n'étant pas celle du raid.
 Ces plis furent réaffranchis (au verso) et oblitérés avec le cachet spécial du raid.
 " POSTE AÉRIENNE FRANCE-INDOCHINE 19-2-29-18h. "



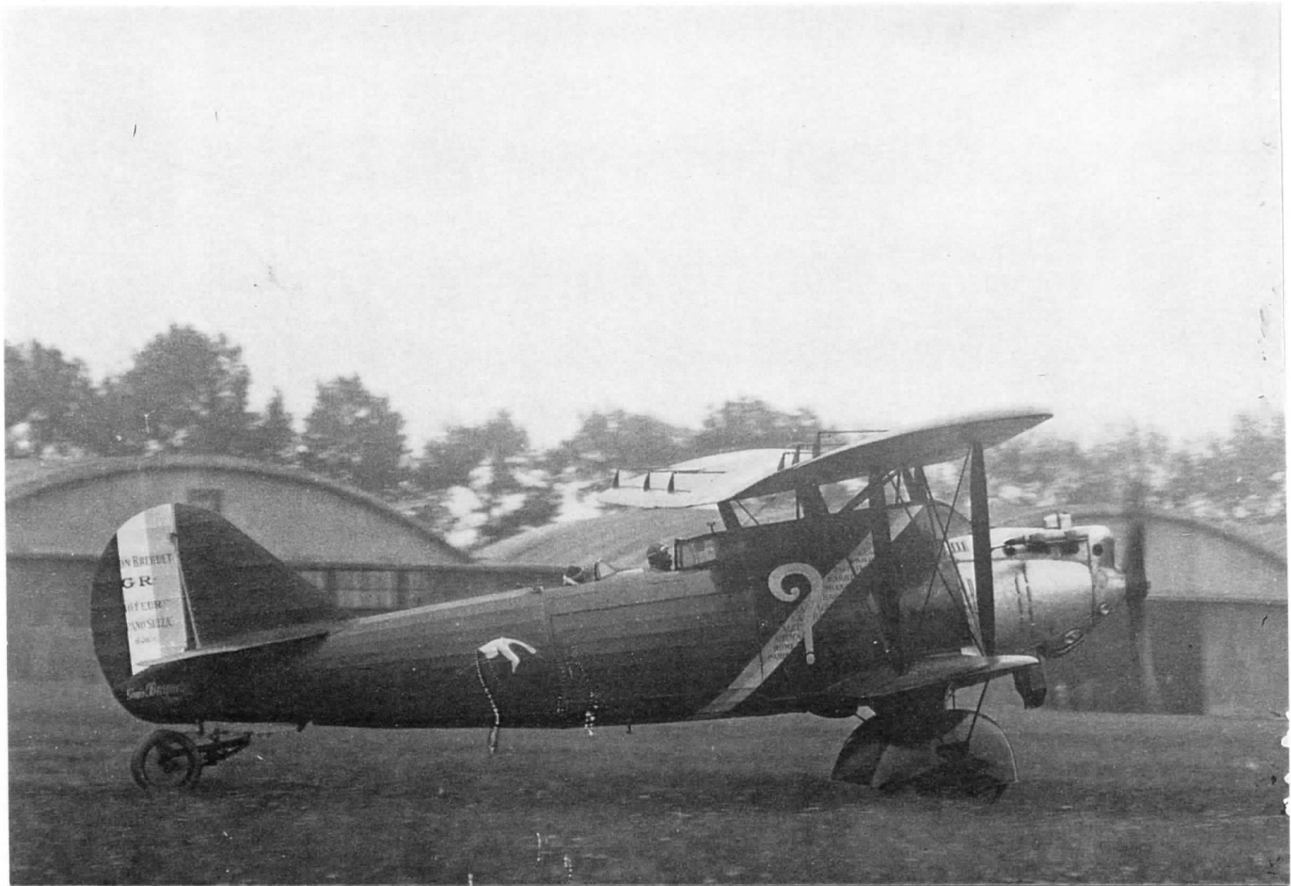
HANOI - PARIS - retour du raid Paris-Tsitsihar de Costes et Bellonte
 Lettre signée Costes, adressée à sa compagne, la princesse Marie Vatchnadzé
 Départ Hanoï 17/11/29, arrivée Paris R.P. 21/11/29 - Griffes spéciales du vol.



Costes et Rignot devant le BREGUET 19 N° 1685



BREGUET 284 T F-AIYB "Dragon d'Annam" accidenté à Bondy le 20/2/26.



BREGUET 19 "9" au Bourget avant son envol pour la traversée de l'Atlantique Nord
(on peut remarquer le petit chariot de queue pour faciliter le décollage)

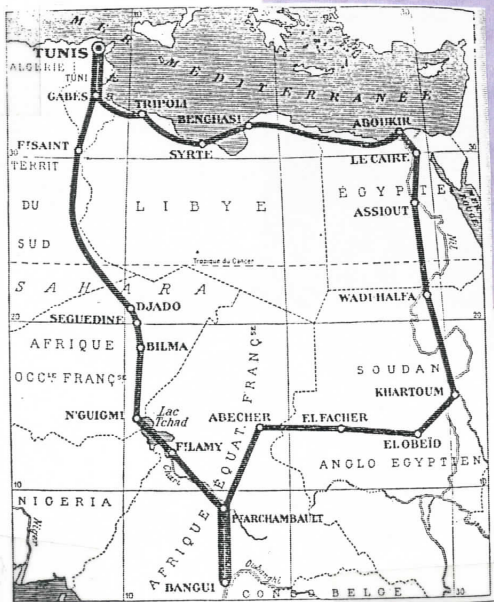
NEW-YORK



Le "9" quelques instants avant son atterrissage à Curtiss Field (New York) le 2 septembre 1930



PARIS - NEW YORK par Costes et Bellonte sur le "?" du 1er au 2 septembre 1930.
Lettre signée de Maurice Bellonte.
Départ LE BOURGET 1/9/30, arrivée cachet du Consulat général de France à New York.



N'GUIMI (Niger) - LE BOURGET
Mission Costes, Schneider et Véron en Afrique
Départ N'GUIMI 2/4/32, arrivée LE BOURGET 23/4/32.
(Seul pli connu à ce jour).



Dieudonné COSTES et le lieutenant de VITROLLES devant leur BREGUET 19 avant le départ du raid Paris-Assouan

CURIOSITÉS

Le cachet de la poste fait-il toujours foi?

Encore un petit exemple d'erreur de cachet à date (suite du *Bulletin n°5*)

Un courrier Castelrosso - Paris est illustré grandeur nature à la page 11 du numéro 86 de ICARE consacré à AIR ORIENT et est reproduit ci-dessous. Il porte la date départ du 10/5/29, c'est à dire un mois avant l'ouverture de la ligne Beyrouth - Marseille par AIR-UNION LIGNES D'ORIENT (A.U.L.O.) le 9 juin 1929. S'agit-il d'un vol d'essai un mois avant l'ouverture ou d'une erreur de dateur?

Les recherches dans les archives aéronautiques n'ayant rien donné, le Musée AIR FRANCE à consenti à ouvrir ses dossiers et à nous confier ce pli pour examen. Le résultat est évident: on trouve au verso un cachet d'arrivée à Marignane 12/6/29-11h30 et de distribution à Paris 14/6/29-7h30. Le cachet de départ de Castelrosso aurait du être 10/6/29 et non 10/5/29. D'ailleurs, pour compléter la démonstration, dans le même dossier, un pli au départ de l'escale de Napoli porte la (bonne) date du 11/6/29.



BIBLIOGRAPHIE

Pour les membres du C.A.F., il nous reste quelques exemplaires 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.

Un complément de frais d'envoi sera demandé pour une destination hors de France.

Ouvrages en langue française.

LIGNE NOGUÈS - Histoire aérophilatélique (1911 - 1941) AIR ORIENT, AIR FRANCE par G.Collot et A. Cornu. Primé par l'Aéro-Club de France 1993

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. Sinais 1992. **400 F**

CENT ANS DE POSTE AÉRIENNE EN FRANCE 1870-1969. Catalogue descriptif et historique par Pierre Saulgrain. Format A4 relié pelliculé couleur de 408 pages. Plus de 4200 plis répertoriés dont 1750 manifestations aériennes départementales. Reproduction de nombreux cachets et nombreuses illustrations notamment d'affiches anciennes. Ed Roumet 1993 - Paris. **370 F**

LE SERVICE POSTAL AÉRIEN DANS LES PAYS D'EXPRESSION FRANÇAISE

Ouvrage de Pierre Saulgrain. Catalogue descriptif et historique pour la période 1906-1986. Format A4, relié pelliculé couleur de 287 pages. Reproduction de nombreux plis en noir et blanc . Ed. Roumet 1996 - Paris. **360 F.**

A TIRE D'AILES - par R. Mayoussier -Ed. Les Créations du Pélican - Lyon.

Bel ouvrage de 144 pages traitant de l'histoire de l'aviation, de l'aérostat au jet en Languedoc-Roussillon. Format 20x22cm, relié pelliculé et abondamment illustré. **145 F**

LIGNE MERMOZ - Histoire aérophilatélique 1918-1930 par Gérard Collot

Texte de conférence avec illustrations. Format A5, 24 pages, édition type photocopie. Envoi (jusqu'à épuisement du stock) contre **12 francs en timbres-poste.**

L'AVIATION LÉGÈRE EN ALGÉRIE (1909-1939) par Pierre Jarrige

Voir sommaire et description dans l'encart joint au Bulletin.

Les personnes intéressées sont priées de passer leur commande directement à l'éditeur.

Ouvrages en langue anglaise

FRENCH SOMALI COAST - The postal history 1939 - 45 par A. R. Torrance .

Format A5 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. **60 F**

WARTIME AIRMAILS Great Britain, Transatlantic and Beyond - Ed. Chavril Press. Format A5, 24 pages. Complément du livre "Horseshoe Route" déjà mis en vente par le C.A.F.. Il traite des routes aériennes mises en place au début de la 2ème guerre mondiale pour acheminer le courrier par la PANAM, BOAC et l'Atlantic Ferry Organisation. **60 F.**

THE ITALIAN SOUTH ATLANTIC AIR MAIL SERVICE 1939 - 1941

par R.Beith, format A4, 56 pages, broché, nombreuses illustrations de plis, avions, cartes postales et étude très complète des tarifications et des traversées aériennes de l'Atlantique Sud par la ligne italienne LATI. **120 F**