



BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1998

N° 16 - Nouvelle série

SOMMAIRE

Nouvelles de l'aérophilatélie

Bibliographie

Expositions compétitives

France - Madagascar 1926-1927



M Georges Leygues, Ministre de la marine, épinglant la croix d'officier de la Légion d'honneur sur la poitrine du lieutenant de vaisseau Bernard. — *Phot. J. Clair-Guyot.*

A gauche, le maître principal Bougault, à qui M. Leygues va annoncer sa promotion au grade d'officier des équipages de la flotte.

Cercle Aérophilatélique Français

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

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

Internet : www.latecoere.com

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

----- COMITÉ D'ADMINISTRATION

Composition du Bureau du C.A.F.

Présidente d'Honneur : Madame Marcelle PIERRE.

Président : Gérard COLLOT, rédacteur du *Bulletin d'Information* et responsable du Service Bibliographie. Membre du board of Directors de la FISA. Adresse: 19, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ.

Vice-présidents : Messieurs Pierre SAULGRAIN, juré international.

Jacques RENAUD, juré national. 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 .

Trésorier: Monsieur René MARÉCHAL. Adresse: 123, Parc des Eaux Vives - 91120 PALAISEAU.

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

Comité d'Administration: Raymond BOUYÉ, Alain CORNU, Michel DIMON, Michel de POMPIGNAN.

----- NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

Au cours de l'Assemblée Générale Ordinaire tenue à Dunkerque 98 le 31 mai 1998, un certain nombre d'informations ont été communiquées. Vous en trouverez un résumé dans le compte-rendu joint à ce *Bulletin d'Information*.

Course Gordon Bennett

Cette course, qui doit rassembler 25 ballons de 11 nations, partira des Tuileries le samedi 12 septembre 1998. A cette occasion, le timbre du Centenaire de l'Aéro-Club de France sera mis en vente anticipée par des bureaux de poste installés sous des tentes installées aux Tuileries et sur les Champs-Élysées (voir plan joint).

Une série de 5 cartes postales spéciales et une enveloppe seront éditées par l'AéCF et commercialisées par le C.A.F. Les cartes, d'un poids inférieur à 5 grammes, seront munies du timbre du Centenaire de valeur faciale 3 F et de la vignette spéciale du Centenaire non commercialisable séparément. Une oblitération 1er Jour et une griffe spéciale seront apposées avant expédition par un ballon postal qui devrait décoller des Tuileries dans la soirée du 12. La Poste appliquera un cachet d'arrivée au lieu d'atterrissage du ballon. Les cartes seront ensuite acheminées par la voie ordinaire jusqu'au destinataire mentionné sur la carte. Les enveloppes pourront également être expédiées par ballon.

Les 5 cartes postales, illustrées par "Les Peintres de l'Air" sur 5 événements de l'aviation française durant ce siècle, ainsi que l'enveloppe Gordon Bennett, seront mises en vente au prix unitaire de 20 F, soit: série de 5 cartes = 100 F ou 5 cartes + enveloppe = 120F.

Les sociétaires qui ne pourraient pas venir à Paris pour acheter et poster eux-même par ballon ces souvenirs philatéliques peuvent les commander au C.A.F. Les commandes sont limitées à 4 séries de 5 cartes + enveloppe par sociétaire). Dans ce cas, le C.A.F., destinataire mentionné sur les cartes, vous les réexpédiera sous enveloppe dès réception. Une participation aux frais de réexpédition est demandée: 5F pour les envois jusqu'à 5 cartes + une enveloppe ou 5F par multiple de 5 cartes + enveloppe.

Vos commandes sont à envoyer le plus tôt possible à:

René Maréchal, 123, Parc des Eaux Vives - 91120 PALAISEAU.

Les commandes reçues après le 1er septembre ne pourront plus être satisfaites.

Veuillez libeller vos chèques à l'ordre du Cercle Aérophilatélique Français.

Exposition au musée de La Poste: "Un Siècle d'Aviation avec La Poste"

Le dépliant publicitaire est joint au présent *Bulletin d'Information*.

Le vernissage de l'exposition est prévu le 20 octobre.

Trois soirées avec films et/ou conférences sont prévues les:

vendredi 23 octobre : film "*Au grand balcon*", suivi d'un débat,

vendredi 27 novembre : conférences aérophilatéliques,

vendredi 11 décembre : l'épopée aéronautique et aéro postale.

Les sociétaires désirant recevoir des invitations pour ces événements sont priées de se faire connaître auprès de votre président.

ITALIA 98 - Milan - 23 octobre au 1er novembre 1998

Notre collègue et ami Fernando Corsari nous informe que le dimanche 25 octobre à 15 h., une *Rencontre internationale d'aérophilatélistes* est prévue dans une salle de l'exposition ITALIA 98. Tous les membre du C.A.F. y sont cordialement invités.

BIBLIOGRAPHIE

Le Président **Roland KOHL** de notre Fédération Internationale (FISA) vient de faire éditer un nouveau livre (en allemand) intitulé:

"Die Flugpost von Österreich - Kaiserreich und 1. Republik"

(Poste aérienne autrichienne - Empire et 1ère République)

Cette histoire de la poste aérienne autrichienne (plus de 200 pages) se situe entre les deux guerres et sera fort utile à tous ceux qui s'intéressent aux premières liaisons aériennes et postales en Europe centrale. Une cotation en points donne une indication de la valeur des plis. Le prix public est 85 DM. En vous recommandant du C.A.F., veuillez adresser directement vos commandes à:

VERLAG POLLISCHANSKY

A - 1142 Wien - Dreyhausenstrasse 16 - Postfach 7 - ÖSTERREICH

Francis ZAMMITH (C.A.F.631) prépare un livre aérophilatélique sur Wallis et Futuna et recherche des documents. Veuillez consulter le petit encart joint au Bulletin.

Jean-François LABROUSSE (C.A.F.120) prépare un livre aérophilatélique sur les LOCKHEED Constellation et Super Constellation ainsi que sur les Super Starliner. Il recherche tous documents et plis de la période 1947-1959 (photocopies ou plis à acheter). Veuillez prendre contact avec lui à l'adresse suivante:

6 bis, rue des Soeurs de la Rivière - 87000 LIMOGES

EXPOSITIONS COMPÉTITIVES

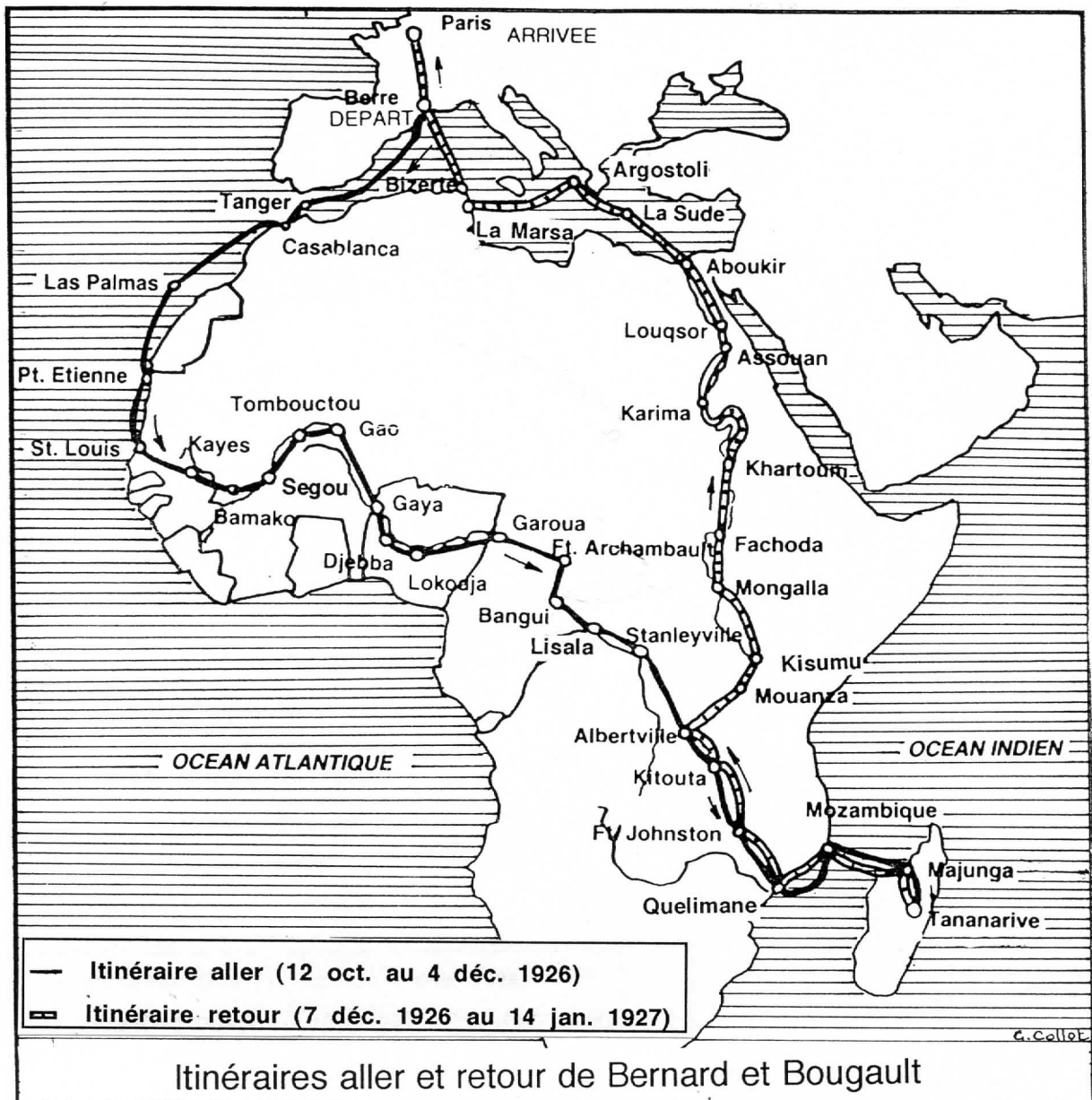
La saison philatélique se termine, il est demandé à tous les membres du C.A.F. ayant participé à une (ou des) exposition compétitive en France (niveaux départemental et régional) ou à l'étranger de bien vouloir communiquer leurs résultats à:

Jacques RENAUD - 15, rue du Bocage - 92310 SÈVRES.

Veuillez indiquer: lieu, date, titre de la collection et récompense obtenue.

Veuillez également signaler s'il s'agit d'une nouvelle collection présentée au niveau départemental pour l'attribution d'un prix d'une valeur de 200 F environ offert par le C.A.F.

FRANCE - MADAGASCAR 1926 - 1927



FRANCE - MADAGASCAR**1926 - 1927**

En cette année 1926, l'idée est dans l'air: il faut faire un grand voyage aérien entre la France et Madagascar.

L'année précédente, il y avait eu de belles réalisations: Paris - Niamey par la mission de Goÿs et Paris - Dakar par les capitaines Lemaître et Arrachart mais le belge Edmond Thieffry avait fait Bruxelles - Léopoldville et le britannique Alan J. Cobham, Londres - Le Cap.

Tandis que le commandant Dagnaux étudie le tracé et recense les points d'atterrissages africains pour rejoindre la Grande Ile avec un avion (terrestre), le Service aéronautique du Ministère de la Marine décide de tenter une liaison par hydravions en utilisant les nombreux plans d'eau naturels.

Le 12 octobre 1926, sur l'étang de Berre, deux hydravions sont prêts au départ. Il y a un CAMS 37 GR équipé d'un moteur Lorraine de 450 ch et un Lioré-Olivier H 194 muni d'un moteur "Jupiter" Gnôme & Rhône de 420 ch.

Le premier hydravion a pour équipage le Lieutenant de vaisseau René Cyprien Guilbaud, chef de mission, et le Maître principal Georges Bougault, pilote-mécanicien. Le LÉO 194 est piloté par le Lieutenant de vaisseau Marc Bernard assisté du Premier-maître Gara, pilote-mécanicien.

A partir d'un tracé étudié et établi par le capitaine de vaisseau de Laborde en collaboration avec la Société de géographie, les deux appareils doivent voler de conserve et définir leur progression en fonction des conditions météorologiques. Les premières étapes du grand voyage se déroulent sans incident majeur. Après Tanger, Casablanca, les îles Canaries et Port-Etienne, les deux appareils arrivent à Saint-Louis du Sénégal le 18 octobre. Les équipages prennent quelques jours de repos et étudient leurs prochaines destinations en suivant les vallées des fleuves Sénégal et Niger. Les 250 km de survol exclusivement terrestre séparant les vallées du Sénégal et du Niger sont couverts heureusement sans incident malgré un cafouillage inquiétant du moteur du CAMS. Arrivés à Bamako l'escadrille d'aviation coloniale qui y tient garnison apporte son aide à la remise en état du moteur défaillant. Gara tombe malade et est remplacé par le Premier-maître Poignant. Le voyage ne reprend que le 27 en suivant le cours du Niger. Les deux appareils font escale à Segou (Soudan), Tombouctou, Gao, Gaya (Niger) et Djebba. A 40 km de Lokodja, le moteur du CAMS de Guilbaud s'arrête net. Un amerrissage immédiat sur le Niger permet de constater que le moteur est irréparable. Le Lioré-Olivier qui s'était posé à côté, reprend sa route jusqu'à Lokodja afin de faire envoyer du secours.

Cet incident va changer très sensiblement le projet initial. En effet, il n'y a aucun moyen de dépannage sur place, il faut demander un moteur de CAMS en France et attendre...

Guilbaud demande alors à Bernard de bien vouloir poursuivre le voyage sans lui, le LÉO 194 donnant toute satisfaction. Par ailleurs, Poignant, ayant rejoint la mission tardivement et moins bien préparé que Bougault pour poursuivre le voyage, cède sa place.

C'est donc à Bernard et Bougault, seuls sur leur petit hydravion monomoteur LÉO194, qu'incombent maintenant la réussite de la mission France - Madagascar.

Avec un serrement de coeur, Bernard et Bougault font leurs adieux à leurs malchanceux amis et décollent de Lokodja le 3 novembre, direction Garoua (Cameroun) distant de 800 km en suivant le fleuve Bénoué. Puis c'est Fort-Archambault (Congo) et Bangui (Oubangui-Chari). Une première tentative de décollage de Bangui s'avère infructueuse, l'altitude, la température de l'air et la charge de l'appareil en sont la cause. A regret, Bernard et Bougault décident de se séparer d'une partie des pièces de rechange dont l'hélice ainsi que de divers outillages, en tout 100 kg. Ce sacrifice était nécessaire pour la poursuite du voyage.

Le Congo Belge est atteint le 10 novembre à Lisala, petite bourgade sur les bords du fleuve Congo, qui avait déjà vu les hydravions de la L.A.R.A. (Ligne Aérienne du Roi Albert) dès 1921.

Le lendemain, peu après le décollage de Lisala, l'hydravion est pris dans une tornade tropicale et est contraint de revenir à son point de départ mais à l'amerrissage il heurte la carcasse d'une baleinière, immergée dans le fleuve. L'eau rentre à flot dans l'appareil qui, fort heureusement, peut être vivement tiré sur la berge.

Deux jours sont nécessaires pour réparer la coque du Lioré. Puis c'est un nouveau départ, le Congo Belge est traversé via Stanleyville et Albertville, ensuite la région des Grands Lacs offre des points d'amerrissage bien agréables puis, après Quelimane, Mozambique est atteint le 20 novembre. Il ne reste plus que les 400 km du canal du même nom pour survoler Madagascar, but du voyage.

Par sécurité, le navire "*Bagdad*" des Messageries Maritimes est informé de la traversée imminente de l'hydravion. La traversée se passe très bien avec un vent favorable et Bernard et Bougault ont le plaisir d'amerrir en rade de Majunga où la population, prévenue de l'évènement, se rend en foule aux abords de la plage pour accueillir les audacieux aviateurs.

Majunga était le but du voyage mais, avant d'entreprendre le retour, Bernard demande de poursuivre jusqu'à Tananarive. Le ministre de la Marine lui donne son accord et le 4 décembre, Bernard et Bougault posent leur appareil sur le petit plan d'eau de Mandrosoza, situé à proximité de la capitale à 1300 m d'altitude. Un grand nombre d'Européens et d'indigènes étaient venus aux abords de l'étang pour assister à l'exploit et acclamer les aviateurs, les premiers à avoir réalisé la liaison France - Madagascar.

Après les réceptions, discours et festivités d'usage, il faut penser au retour. Le petit plan d'eau de Mandrosoza, réduit par la sécheresse, ne dépassait pas 800 m dans sa plus grande dimension et son altitude de 1300 m n'allait pas faciliter le décollage. Par sécurité, Bernard décide d'alléger son appareil et de faire transférer par route une partie du chargement jusqu'au lac Itasy, distant de 75 km. Le 7 décembre, le LÉO 194 allégé décolle aisément sous les applaudissements de la foule venu assister au départ. Après récupération des équipements au lac Itasy, l'hydravion reprend son vol vers Majunga distant de 385 km où il amerrit le même jour.

Le départ de la Grande Ile est fixé au 10 décembre. Le vapeur "*Bagdad*", fidèle au rendez-vous, croise au milieu du Canal de Mozambique mais il n'aura pas à intervenir, la

traversée se passant sans encombre. Parti de Majunga à 6h25, l'hydravion survole le "Bagdad" à 8h35 et amerrit à Mozambique à 11h50. Dès le lendemain, Bernard et Bougault reprennent leur vol: Quelimane, Fort Jonhston, Kitouta et Albertville où ils arrivent le 15 décembre. Il avait été initialement envisagé de retrouver Guilbaud et faire route de conserve mais le CAMS n'étant toujours pas dépanné, Bernard et Bougault remontent vers le nord par les Grands Lacs et la vallée du Nil. Ils font étape à Mouanza, Kisumu, Mongalla, Fachoda, Karthoum, Karima, Assouan, Louqsor et Aboukir où ils arrivent le 29 décembre. Ils y restent une semaine, dans l'attente d'un poste de TSF et de la mise en place d'un service marin de sécurité pour la traversée jusqu'en Crète.

Le reste du voyage se passe toujours très bien: décollage d'Aboukir le 6 janvier 1927 et arrivée à La Sude (Crète) dans la journée après 770 km au-dessus de la mer. Le lendemain c'est Argostoli (Grèce) puis, La Marsa (Tunisie), Bizerte et Berre (le 12 janvier).

Pour célébrer le courage et l'endurance du vaillant équipage, le ministre de la Marine avait tenu à ce que l'hydravion vînt se poser sur la Seine afin de donner encore plus de retentissement à cette "grande première". Le 14 janvier 1927, à 14h15, au terme d'un voyage de 27000 km, le LÉO 194 se posait sur la Seine entre le pont de Suresnes et la passerelle de Saint-Cloud sous les acclamations de la foule parisienne.

Georges Leygues, ministre de la Marine, remit au Lieutenant de vaisseau Bernard la Croix d'Officier de la Légion d'Honneur et annonça au Maître principal Bougault sa prochaine nomination au grade d'officier des Equipages de la Flotte. Puis ce fut une réception à l'Élysée, à la mairie de Paris et à l'Aéro-Club de France.

Outre la valeur de l'équipage, ce voyage a démontré la qualité du moteur Gnôme & Rhône "Jupiter" qui n'a demandé que le changement périodique des bougies.

La foule parisienne put venir contempler le Lioré-Olivier 194 car il fut exposé pendant plusieurs jours dans le jardin des Tuileries.

Pendant ce temps, l'infortuné Guilbaud avait enfin reçu son moteur de rechange et pu quitter Lokodja le 20 janvier 1927 avec son nouvel équipier, le Premier-maître mécanicien Rapin. L'ordre de mission avait changé, il ne s'agissait plus d'aller à Madagascar mais de rejoindre Marseille en traversant l'Afrique jusqu'aux Grands Lacs, de remonter la vallée du Nil et de traverser la Méditerranée en passant par Beyrouth, Istanbul et Athènes. Le CAMS était de retour à Marseille le 9 mars 1927.

Gérard COLLOT

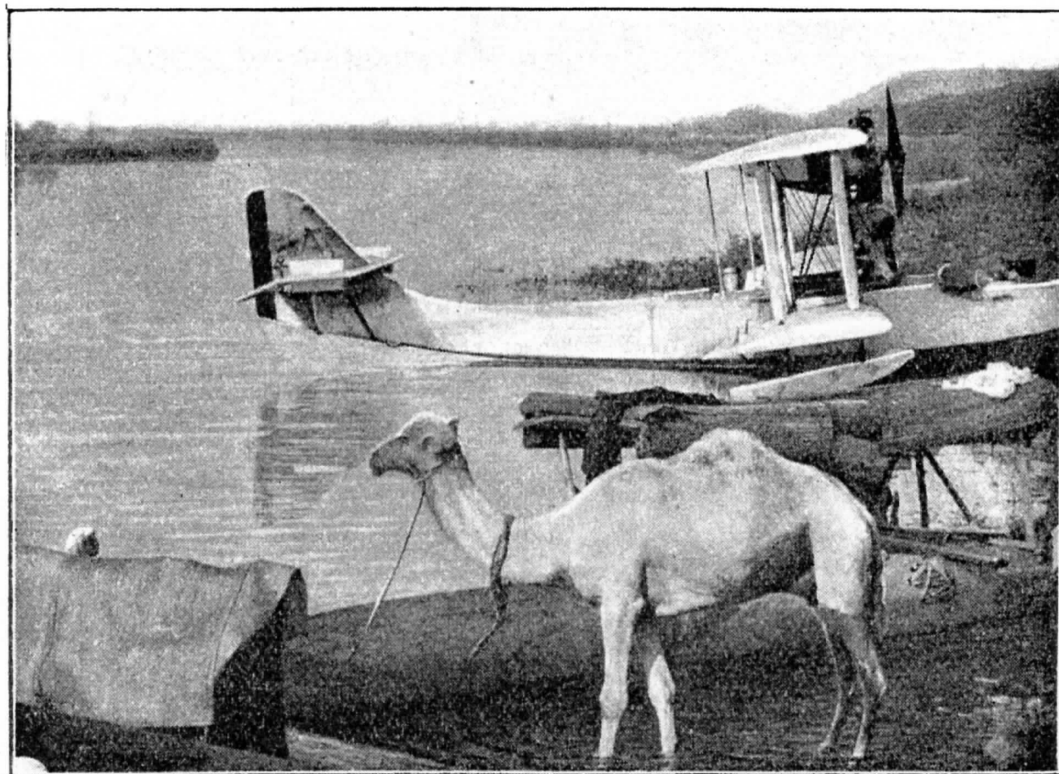
Références

- Les années aéronautiques 1926-1927 de L. Hirschauer
- En hydravion au-dessus du continent noir - L.V. Marc Bernard - Grasset 1927
- L'illustration 1926-1927.

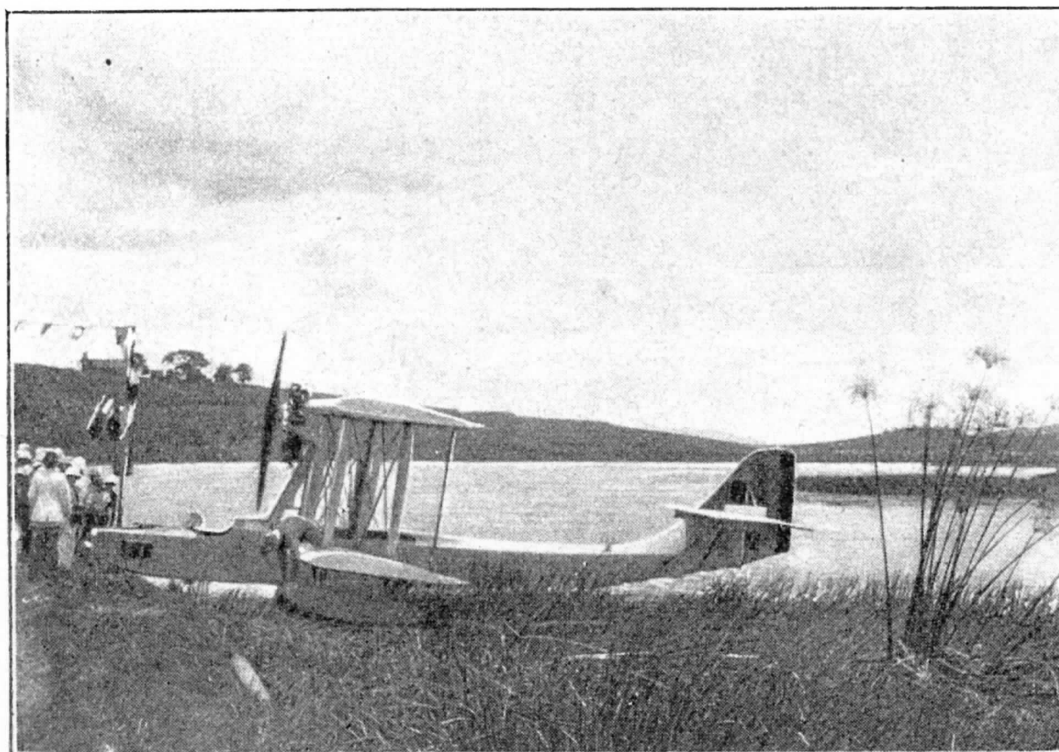
Crédit photographique

- Collections privées et l'illustration.

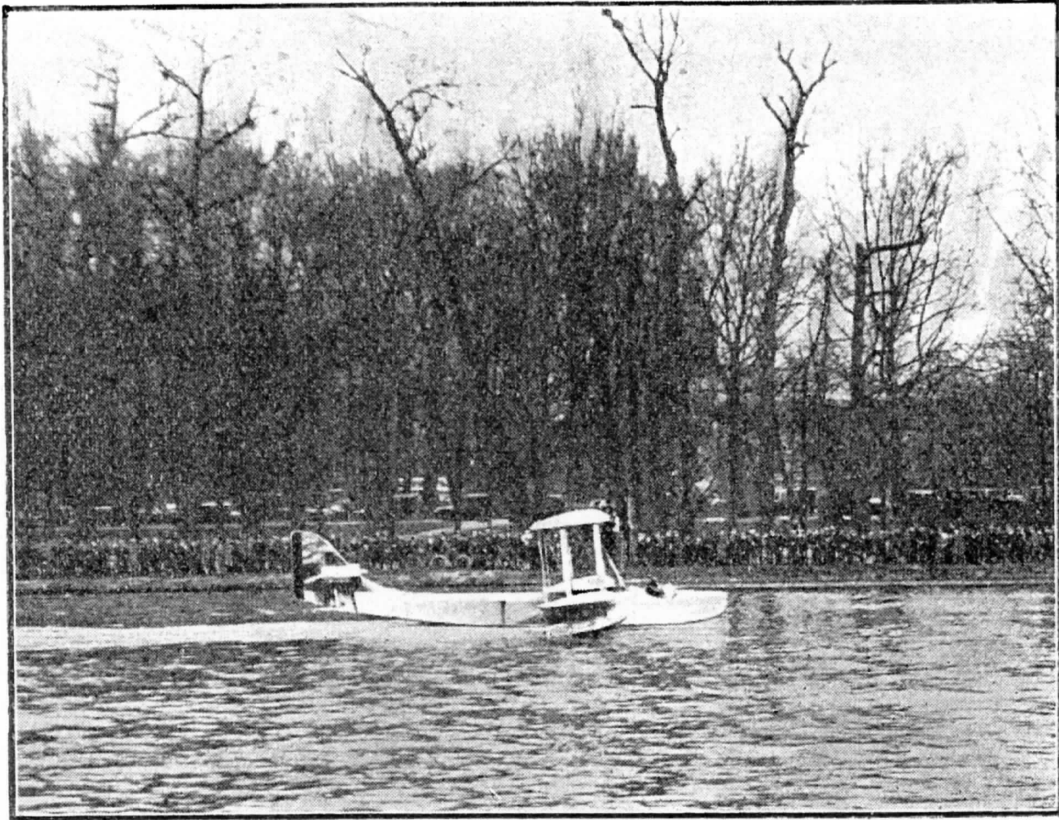
Lieux d'escale



Gaya



Garoua



L'arrivée au Bois de Boulogne



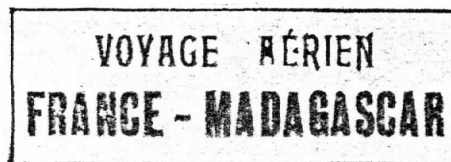
Sourire radieux du Lieutenant de vaisseau Bernard arborant sa croix de la Légion d'honneur que vient de lui épingler le Ministre de la Marine, Georges Leygues.

Itinéraire aller de Bernard et Bougault

12 octobre 1926	Berre (Marseille) - Tanger	1 450 km
13 - -	Tanger - Casablanca	300 -
15 - -	Casablanca - Las Palmas	1 100 -
17 - -	Las Palmas - Port-Etienne	880 -
18 - -	Port-Etienne - Saint-Louis	600 -
21 - -	Saint-Louis - Kayes	640 -
22 - -	Kayes - Bamako	450 -
27 - -	Bamako - Segou	200 -
28 - -	Segou - Tombouctou	560 -
29 - -	Tombouctou - Gao	300 -
30 - -	Gao - Gaya	620 -
31 - -	Gaya - Djebba	350 -
1er novembre 1926	Djebba - Lokodja	300 -
3 - -	Lokodja - Garoua	800 -
6 - -	Garoua - Fort-Archambault	600 -
7 - -	Fort-Archambault - Bangui	460 -
10 - -	Bangui - Lisala	600 -
13 - -	Lisala - Stanleyville	460 -
14 - -	Stanleyville - Albertville	950 -
15 - -	Albertville - Kitouta	380 -
17 - -	Kitouta - Fort Johnston	850 -
19 - -	Fort Johnston - Quelimane	550 -
20 - -	Quelimane - Mozambique	550 -
21 - -	Mozambique - Majunga	600 -
4 décembre 1926	Majunga - Tananarive	380 -

 15 040 km

Tout au long de ce grand voyage, l'équipage fit oblitérer des plis ou cartes postales illustrées à de nombreuses escales et apposèrent une griffe rectangulaire violette:

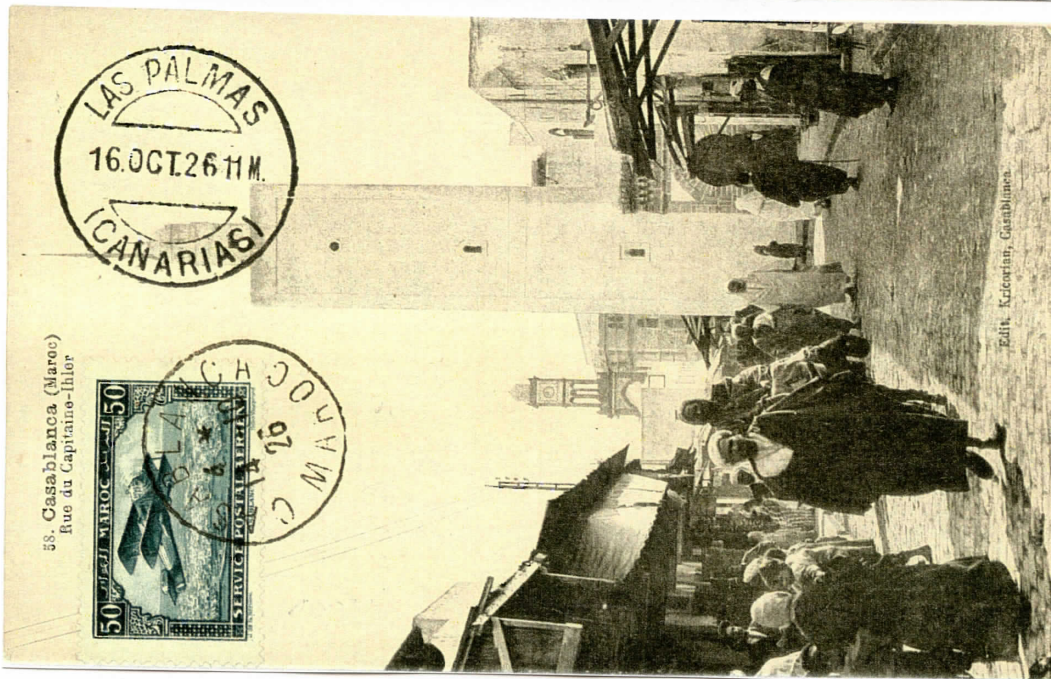


On connaît les plis suivants :

- 1) pli du trajet Berre - Tananarive avec tous les cachets d'escale,
- 2) pli Berre (11/10/26 - 6 h. 20) - Tanger (13/10/26 - 9 h. 30),
- 3) pli Casablanca (14/10/26 - 4 h.) - Las Palmas (16/10/26 - 11 M),
- 4) pli Las Palmas (16/10/26 - 11 M) - Port -Etienne (17/10/26),
- 5) pli Saint-Louis (20/10/26) - Bamako (23/10/26),
- 6) pli Bamako (23/10/26) - Lokodja (4 No 26),
- 7) pli Bamako (23/10/26) - Gaya (30/10/26),
- 8) pli Gaya (30/10/26) - Lokodja (4/11/26),
- 9) pli Bangui (8/11/26) - Stanleyville (13/11/26 - 15),
- 10) pli Albertville (14/11/26 - 18) - Majunga (21/11/26),
- 11) pli Stanleyville (15/11/26-8) - Paris(14/1/27).



Berre - Tanger
 dép.: 11/10/26
 arr.: 13/10/26



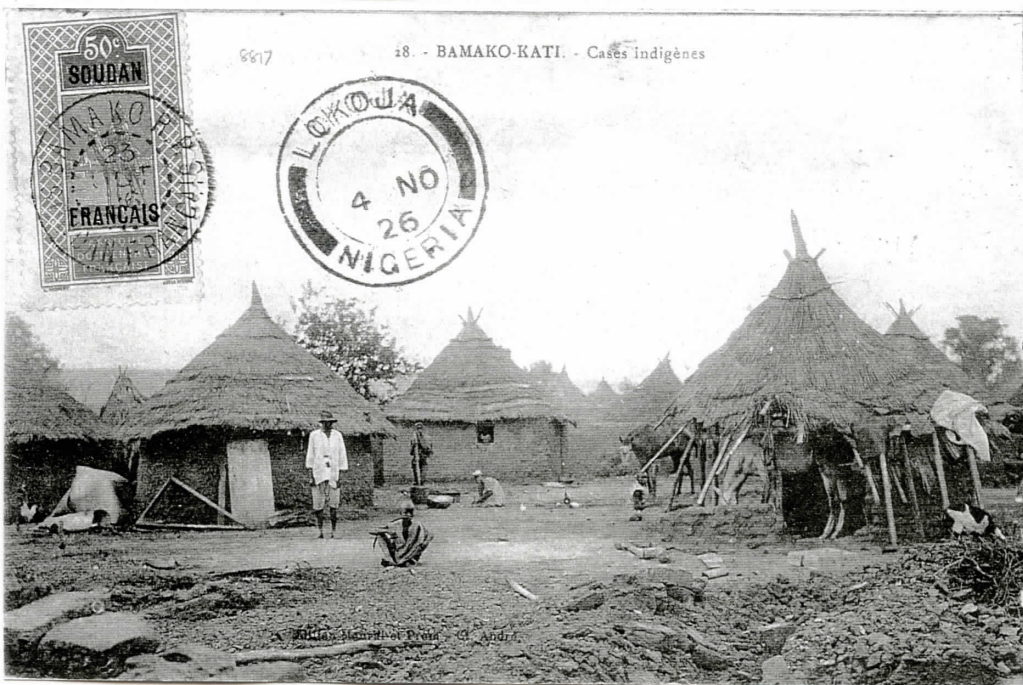
Casablanca
 Las Palmas
 dép.: 14/10/26
 arr.: 16/10/26



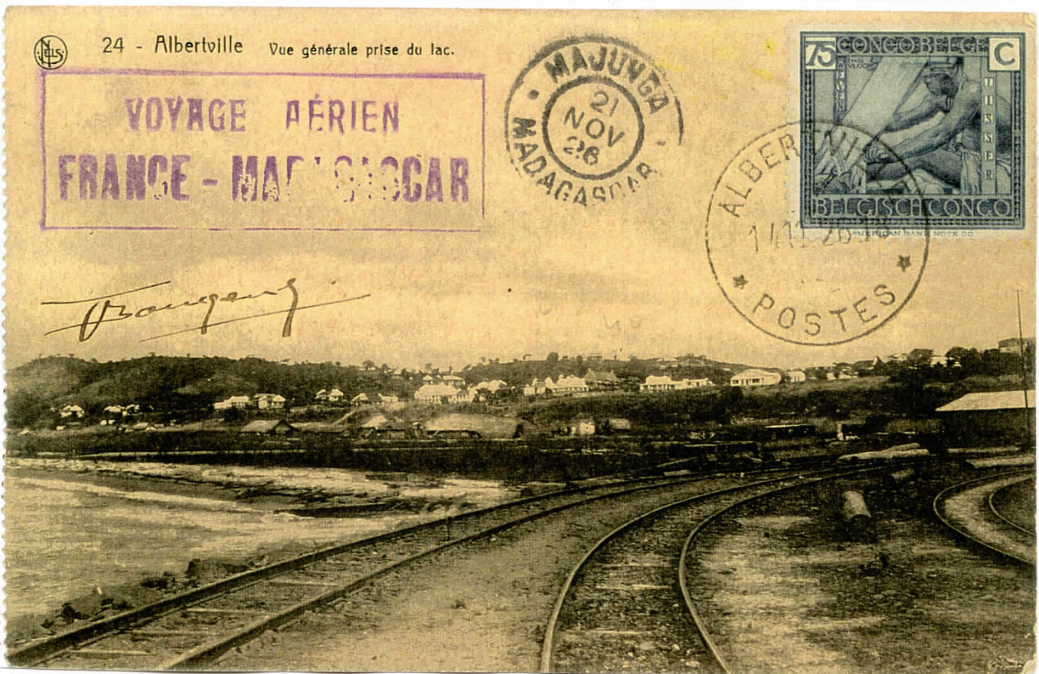
Las Palmas -
 Port-Etienne
 dép.: 16/10/26
 arr.: 17/10/26



St-Louis - Bamako
 dép.: 20/10/26
 arr.: 23/10/26



Bamako - Lokoja
 dép.: 23/10/26
 arr.: 4/11/26



Albertville - Majunga
 dép.: 14/11/26
 arr.: 21/11/26

Itinéraire retour de Bernard et Bougault

7 décembre 1926	Tananarive - Majunga	380 km
10 - -	Majunga - Mozambique	600 -
11 - -	Mozambique - Quelimane	550 -
12 - -	Quelimane - Fort Johnston	550 -
14 - -	Fort Johnston - Kitouta	850 -
15 - -	Kitouta - Albertville	380 -
16 - -	Albertville - Mouanza	560 -
17 - -	Mouanza - Kisumu	350 -
23 - -	Kisumu - Mongalla	800 -
24 - -	Mongalla - Fachoda	650 -
25 - -	Fachoda - Khartoum	630 -
26 - -	Khartoum - Karima	470 -
27 - -	Karima - Assouan	970 -
28 - -	Assouan - Louqsor	180 -
29 - -	Louqsor - Aboukir	700 -
6 janvier 1927	Aboukir - La Sude	770 -
7 - -	La Sude - Argostoli	460 -
8 - -	Argostoli - La Marsa	1 010 -
9 - -	La Marsa - Bizerte	60 -
12 - -	Bizerte - Berre	800 -
14 - -	Berre - Paris	700 -

12 420 km

On connaît les plis suivants :

- 1) pli Majunga (9/12/26) - Paris (14/1/27),
- 2) pli Majunga (10/12/26) - Mozambique (10/12/26).

Ces plis portent la griffe rectangulaire du vol .

En outre, au cours du voyage de retour effectué via les Grands Lacs et la vallée du Nil, Bernard accepta à 3 ou 4 reprises de prendre quelques lettres que lui confièrent des officiers ou des officiels britanniques et qu'il posta à son arrivée en France. Ces plis ne portent aucune marque distinctive et seule la présence du courrier peut attester de son transport par avion, lorsqu'il est mentionné par l'expéditeur.



Majunga -
Mozambique
dép.: 10/12/26
arr.: 10/12/26

Itinéraire retour de Guilbaud et Rapin.

20 janvier 1927	Lokodja - Yola	700 km
22 - -	Yola - Fort-Archambault	500 -
23 - -	Fort-Archambault - Bangui	600 -
25 - -	Bangui - Stanleyville	1 100 -
30 - -	Stanleyville - Albertville	900 -
1er février 1927	Albertville - Mwanza	600 -
3 - -	Mwanza - Mongalla	850 -
7 - -	Mongalla - Fachoda	600 -
8 - -	Fachoda - Khartoum	650 -
9 - -	Khartoum - Dongala	700 -
10 - -	Dongala - Louqsor	900 -
13 - -	Louqsor - Aboukir	750 -
22 - -	Aboukir - Beyrouth	600 -
24 - -	Beyrouth - Makri	700 -
25 - -	Makri - Istanbul	500 -
1er mars 1927	Istanbul - Athènes	550 -
3 - -	Athènes - Argostoli	300 -
4 - -	Argostoli - Malte	600 -
6 - -	Malte - Bizerte	450 -
7 - -	Bizerte - Saint-Raphaël	750 -
9 - -	Saint-Raphaël - Marseille	150 -
Total depuis le départ de Marseille		21 230 km

On connaît les plis suivants :

1) pli du trajet complet Berre (11/10/26 - 6 h. 20) - Saint-Raphaël (7/3/27) avec timbres et cachets de toutes les escales,

2) pli du trajet complet Berre (11/10/26 - 6 h. 20) - Saint-Raphaël (7/3/27) avec tous les cachets d'escale,

3) pli Lokodja (19/1/27) - Garoua (21/1/27),

4) pli Fort-Archambault (23/1/27) - Paris (10/3/27),

5) pli Fort-Archambault (23/1/27) - Alexandrie (15/2/27),

6) pli Bangui (25/1/27) - Lisala (27/1/27),

7) pli Lisala (27/1/27) - Kindu (31/1/27),

8) pli Albertville (1/2/27-9) - Mwanza (3/2/27),

9) pli Alexandrie (22/2/27) - Beyrouth (22/2/27),

10) pli Beyrouth (23/2/27) - Fethie - Istanbul (25/2/27),

11) pli Fethie (3/3/27) - Athènes (3/3/27),

12) pli Argostoli (3/3/27) - Malte (5/3/27),

13) pli Malte (5/3/27) - Saint-Raphaël (7/3/27),

14) pli Mwanza - London. Timbre de 15 c du Tanganyika annulé par la mention manuscrite "By French Seaplane Guilbaud". Au passage à Saint-Raphaël, un timbre Pasteur à 1,50 F fut ajouté et oblitéré à la date du 8/3/27.

Ces plis portent la griffe spéciale du vol.

Par ailleurs, on connaît un pli affranchi à 1sh36, annulé à Jinja 4 FEB 1927, adressé à Paris avec une marque de transit MALAKAL 7FEB.

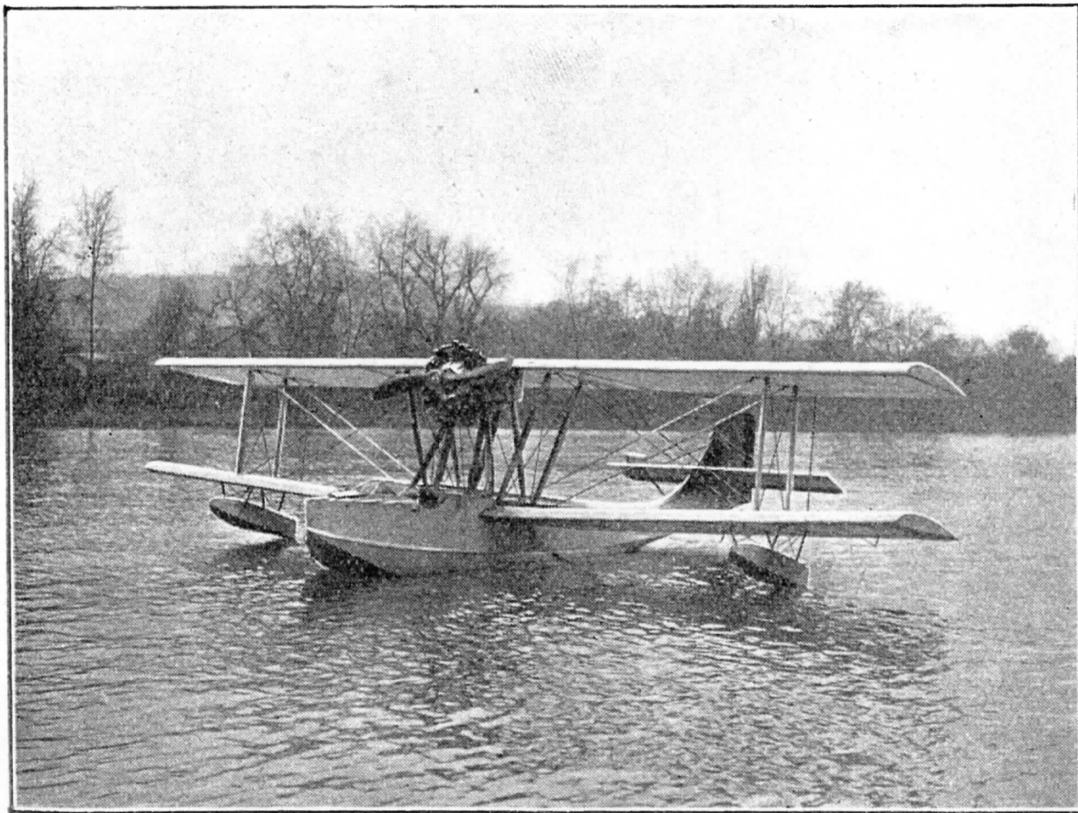
Toute reproduction, totale ou partielle, des articles de ce bulletin est interdite sans autorisation préalable du Comité d'Administration du **C.A.F.**



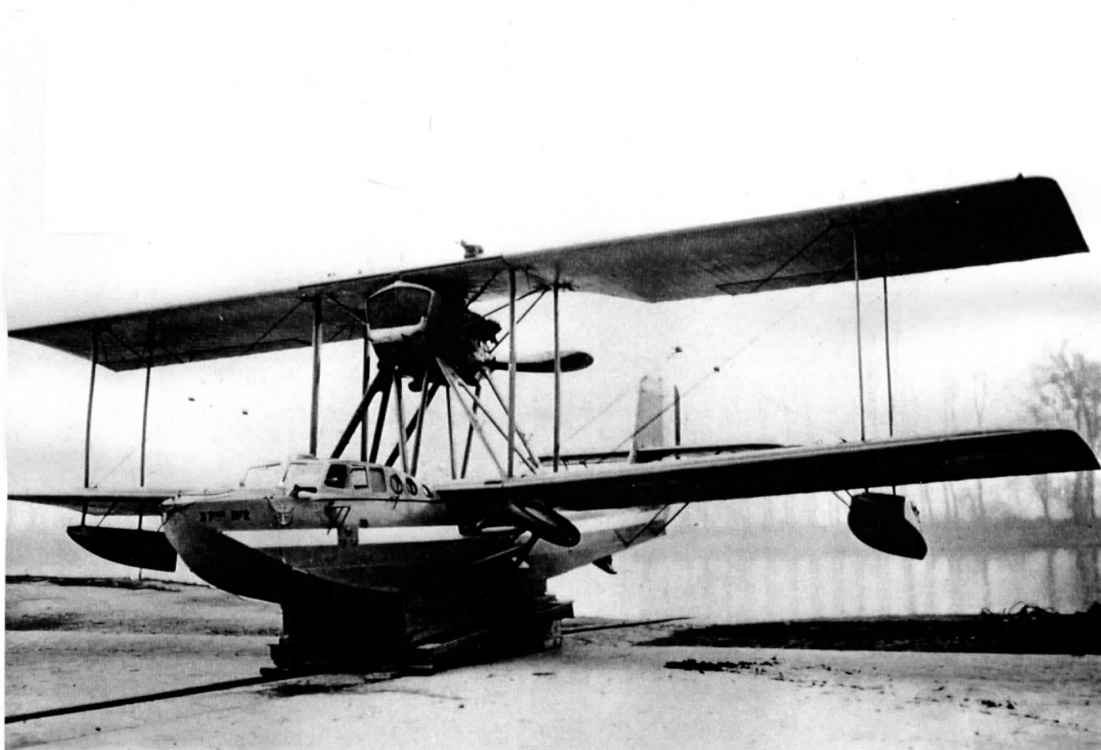
LOKOJA - GAROUA: départ 19/1/27, arrivée 21/1/27.



ARGOSTOLI - MALTA: départ 3/3/27, arrivée 5/3/27.



Hydravion Lioré & Olivier H 194 du raid France - Madagascar
Moteur Gnôme-Rhône "Jupiter" 9Ab (9 cylindres) de 420 ch à refroidissement par air.
Longueur: 12,50 m; envergure: 16 m; vitesse moyenne de croisière: 110 km/h.



Hydravion CAMS 37 type du raid France - Madagascar
Moteur Lorraine de 450 ch à refroidissement par air.
Vitesse maximum: 160 km/h. Poids total en charge: 3300 kg.