



# BULLETIN D'INFORMATION

JUILLET 1999

N° 19 - Nouvelle série

## SOMMAIRE

Nouvelles de l'aérophilatélie

AIR FRANCE et la Guerre d'Espagne 1936-1939

Un exemple de transport postal en 1919



DEWOITINE 338 F-AQBF d'AIR FRANCE (cliché E. Michaud)

## Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 25 bis, 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 FISA. Adresse: 25 bis, 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

#### Exposition PHILEXFRANCE 99 "Mondial du timbre".

L'exposition "*Le Mondial du timbre*" se tiendra au parc des expositions de la Porte de Versailles - hall n°1 du 2 au 11 juillet 1999. Le C.A.F. sera présent au stand O-11 (près de "La planète des Arts") où une permanence accueillera nos adhérents ainsi que ceux qui ne le sont pas encore mais qui souhaiteraient le devenir.

Deux interviews du C.A.F. sont prévues au "Podium animation" les 8 et 10 juillet à 15h.30.

Jean-Louis LAFON nous fait savoir qu'un Séminaire d'Astrophilatélie aura lieu dans le cadre de PHILEXFRANCE 99 le mardi 6 juillet à 14h.15 dans la salle Cérès.

- Qu'est-ce qu'une collection astrophilatélique? Règlement de la F.I.P.
- Comment monter une collection astrophilatélique?
- Discussion.

#### Assemblée Générale Ordinaire

Notre A.G.O. se tiendra à l'hôtel MERCURE, 69, bld Victor (en face de l'exposition) le dimanche 4 juillet 1999 et sera précédée, pour ceux qui le désirent, par un déjeuner amical. Les convocations, avec tous les détails et une enveloppe pour la réponse, ont été envoyées fin mai.

#### Tour du monde: "*Au-delà de Mermoz et Saint-Exupéry*".

Le Lieutenant de vaisseau Régis de Lassus, pilote dans l'Aviation Navale, va tenter un tour du monde, seul à bord d'un hydravion monomoteur qui aura l'aspect extérieur du LATÉ 28-3 "*Comte de La Vaulx*" de Mermoz. Les détails de ce grand périple vous seront communiqués dans le *Bulletin d'Information* de novembre. Nous allons examiner dans quelle mesure nous pourrions faire transporter du courrier.

#### Visite du musée de Ver-sur-Mer (Calvados)

La visite du Musée AMERICA de Ver-sur-Mer prévue le samedi 8 mai a du être ajournée. La nouvelle date prévue est le samedi 11 septembre 1999. Détails et fiche d'inscription sur feuille séparée jointe au Bulletin.

## Réunions amicales

Nos réunions amicales se tiennent à l'Espace Pierre-Georges Latécoère, 79, avenue Marceau 75016 PARIS le deuxième samedi du mois de 14h.30 à 16h.30. Les prochaines auront lieu les 9 octobre et 12 novembre 1999.

## FISA

La Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques tiendra son 39ème Congrès et son Assemblée Générale annuelle à Vienne (Autriche) le 19 septembre 1999.

## Nouvelles adhésions

Depuis le mois de mars 1999, nous avons le plaisir d'accueillir de nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

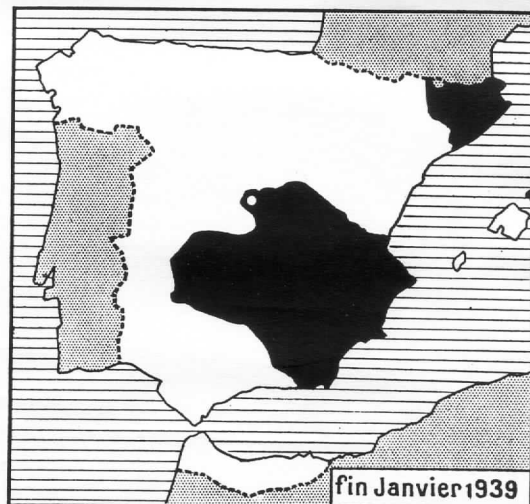
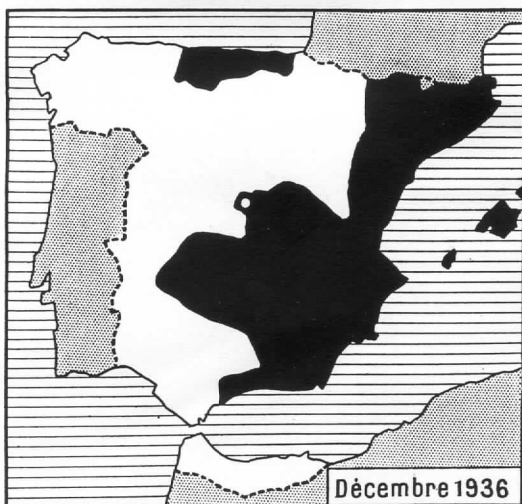
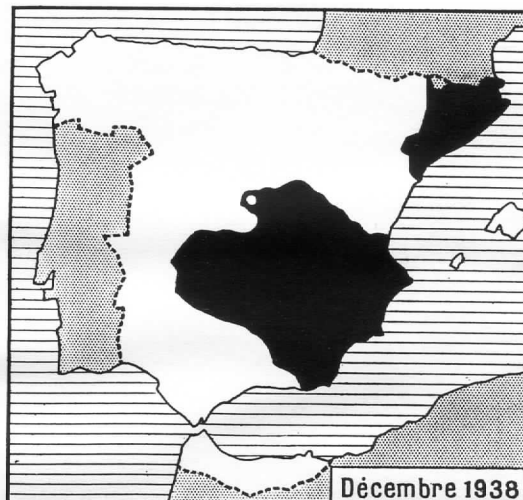
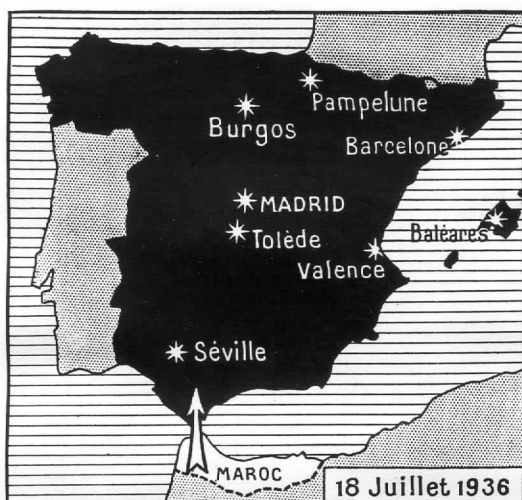
N° 800 - Robert BAUJARD	Bourgogne
N° 801 - Henri AUBRY	Limousin
N° 802 - Eiddie DECAMP	BELGIQUE
N° 803 - Michel PRONIER	Ile-de-France
N° 804 - Nils RAMM-ERICSON	SUEDE
N° 805 - David-Alexandre PRONIER	Ile-de-France

## Il nous a quitté

Michael GILL CAREY (C.A.F. 604) nous a quitté. Nous adressons nos sincères condoléances à la famille.

## GUERRE D'ESPAGNE 1936-1939

Positions successives des forces républicaines et nationalistes



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

## AIR FRANCE et la Guerre d'Espagne 1936-1939

d'après Robert Espérou

La compilation et l'analyse d'archives AIR FRANCE menées par Robert Espérou (\*) nous permettent d'apporter des éléments nouveaux sur les liaisons aériennes (et postales) du côté républicain pendant la Guerre civile d'Espagne. Ces informations inédites seront certainement d'une grande utilité pour les spécialistes de ce sujet car elles pourront compléter les études déjà publiées mais jusqu'ici focalisées sur le côté nationaliste.

### **Rappel des principales actions militaires de 1936 à 1939**

17 juillet 1936 - La garnison de Tétouan (Maroc espagnol) se soulève contre la République .

19 juillet 1936 - Le général Franco arrive par avion (DRAGON Rapide G-ACYR des Olley Air Services) de Tenerife (îles Canaries) à Tétouan où il prend la tête de l'insurrection.

20/24 juillet 1936 - Au sud de l'Espagne: Séville et Grenade passent aux mains des Nationalistes (Franquistes).

Juillet 1936 - Au nord: la Galice, le Leon, la Vieille Castille et l'Aragon sont contrôlés par les Nationalistes.

14 août 1936 - A l'ouest: Badajoz tombe aux mains des Nationalistes qui réalisent ainsi la jonction entre les territoires insurgés du nord et du sud.

16 août 1936 - Aux Baléares: Majorque est envahie à son tour, après Ibiza et Formentera.

9 octobre 1936 - Les Brigades Internationales arrivent à Alicante.

6 novembre 1936 - Le Gouvernement républicain quitte Madrid pour Valence; l'offensive nationaliste sur Madrid échoue.

Fin 1936 - Le Gouvernement républicain garde le contrôle de la zone Est (de la frontière française jusqu'à Malaga), de sa capitale Madrid et d'une zone sur la côte nord (de San Sebastian à Gijon).

5 au 24 février 1937 - Bataille de Jarama: les Nationalistes échouent à nouveau devant Madrid.

8 février 1937 - Malaga tombe aux mains des Nationalistes.

Mars 1937 - Bataille de Guadalajara: nouvel échec devant Madrid .

26 avril 1937 - Bombardement de Guernica par la Légion Condor.

29 octobre 1937 - Le Gouvernement républicain quitte Valence pour Barcelone.

28 novembre 1937 - Les Nationalistes organisent le blocus de la côte orientale de l'Espagne avec les Allemands au Sud des Baléares, les Italiens au Nord.

Décembre 1937 à février 1938 - Bataille de Teruel, prise par les Nationalistes.

15 avril 1938 - Les Nationalistes atteignent la Méditerranée à Vinaroz coupant la Catalogne du reste de l'Espagne encore sous contrôle républicain.

21 avril 1938 - Début de l'offensive nationaliste contre Valence.

25 juillet 1938 - La République espagnole engage sa dernière bataille, sur l'Ebre, qui se termine par une retraite à la mi-novembre.

26 janvier 1939 - Chute de Barcelone.

10 février 1939 - Reddition de Minorque.

27 février 1939 - La France et la Grande Bretagne reconnaissent le gouvernement de Franco.

6 mars 1939 - Les derniers membres du Gouvernement républicain quittent Madrid par avion.

27 mars 1939 - Le général Franco entre dans Madrid.

30 mars 1939 - Valence, Alicante et Carthagène, derniers bastions républicains, tombent aux mains des Nationalistes.

1er avril 1939 - Le général Franco proclame la fin de la guerre.

## **AIR FRANCE**

Au fur et à mesure de l'évolution des événements militaires, AIR FRANCE tente de faire face aux difficultés sur ses 3 lignes passant par l'Espagne:

- Paris - Bordeaux - Madrid,
- Toulouse - Barcelone - Alicante - Malaga - Casablanca - vers l'Amérique du Sud.
- Marseille - Alcudia (île de Majorque) - Alger.

20 juillet 1936 - Le service Paris - Madrid, en pool avec la L.A.P.E. (Lineas Aereas Postales Espagnoles), n'est plus assuré que par AIR FRANCE seule et uniquement sur l'étape Paris - Bordeaux. (C.R. D.E. du 28/7/36). Le bureau AIR FRANCE de Madrid confirme le 28/7/36: *"le survol de l'Espagne entre la frontière et la capitale ne pourrait être effectué sans risque et aucun service de protection radio - gonio - météo n'est assuré, pas plus que le transport entre aéroport et ville; les LAPE sont réquisitionnées"*.

22/24 juillet 1936 - La ligne Marseille - Barcelone, qui se trouvait en liaison avec Toulouse - Casa à Barcelone, fait depuis le 22 juillet sa liaison à Perpignan. Le 22 et 24 juillet, l'escale de Barcelone est supprimée puis rétablie. (C.R. D.E. du 28/7/36).

30 juillet 1936 - Des services aériens supplémentaires sont mis en place entre Alicante et Madrid pour évacuer des résidents français. (C.A.G. du 30/7/36).

5 août 1936 - L'escale de Malaga est supprimée. A partir d'Alicante, les avions sont détournés vers Oran et Fez et ne desservent plus Tanger (confirmé par C.A.G. du 3/9/36). De nombreux convoys sont effectués sur Alicante - Madrid - Barcelone ou Perpignan pour rapatrier des français résidant en Espagne. (B.I. 27/8/36).

12 août 1936 - Le service Marseille - Alger s'effectue sans escale à Alcudia. La charge marchande doit être notablement réduite. (B.I. 27/8/36). La surveillance radio gonio est assurée par des vedettes.

20 août 1936 - Sur la ligne Marseille - Alger, le pilote Givon à bord de l'hydravion LÉO H 242-1 F-ANQI *"Ville de Bizerte"*, essuie le feu d'un contre-torpilleur espagnol entre Majorque et Minorque.

17 septembre 1936 - AIR FRANCE commande 6 Dewoitine 338 permettant d'assurer dans l'avenir le service Toulouse - Casablanca sans escale.

5 octobre 1936 - A la demande des gouvernements français et espagnol, il est décidé de desservir Madrid par une nouvelle ligne: Toulouse - Barcelone - Alicante - Madrid au lieu de Bordeaux - Madrid. Elle est exploitée quotidiennement (sauf le dimanche) à partir du 5 octobre par des avions Potez 62 mais le nouveau tronçon Alicante - Madrid n'est confié qu'à des pilotes volontaires. (B.I. 25/10/36). Horaires: Toulouse 9h., Alicante 13h.15, Madrid 15h.30 et, dans l'autre sens: Madrid 7h., Alicante 9h.15, Toulouse 13h.30.

8 novembre 1936 - Par mesure de prudence à cause de la proximité des combats, le service Alicante - Madrid est supprimé. (Lettre A.F. 8/11/36). Par ailleurs, le gouvernement républicain qui siégeait à Madrid s'est replié sur Valence le 6 novembre.

29 novembre 1936 - Le Wibault F-ANBK "*L'Ambitieux*" effectuant le trajet Toulouse - Alicante - Casablanca est pris en chasse et mitraillé par un avion espagnol aux environs de Valence. (Une autre source précise que le pilote était Perrichon et que les Républicains avaient pris le Wibault pour un Savoia italien). En remplacement du Wibault mitraillé, AIR FRANCE reçoit le Potez 62 F-AOTZ, mis à disposition par le Gouvernement pour 1F. symbolique.

23 décembre 1936 - (registre Véritas) Potez 620 F-AOTZ "*L'Epervier*", panne de moteur à l'atterrissage à Barcelone, un passager blessé, avion endommagé à 35%.

20 janvier 1937 - La liaison Casablanca - Tanger, interrompue depuis le 5 août 1936 du fait du détournement par Oran et Fez de la ligne France - Maroc, est reprise par un vol hebdomadaire prolongeant Lisbonne - Tanger de l'Aero Portugesa, en correspondance avec la ligne d'Amérique du Sud. (C.A.G. 21/1/37).

19 mai 1937 - ouverture de l'escale de Fornells (Minorque - sous contrôle républicain), se substituant à celle de Majorque, fermée depuis le 12 août 1936. (C.A. 19/5/37).

10 juin 1937 - Accord AIR FRANCE - L.A.P.E. - ligne aérienne spéciale n° 497.

AIR FRANCE : Toulouse - Barcelone - Valence (4 jours sur 7 dans les 2 sens: lundi, mardi, mercredi et samedi) et Paris - Toulouse - Barcelone - Valence dans les 2 sens le jeudi uniquement. Autorisation de cabotage Barcelone - Alicante. AIR FRANCE utilisera des WIBAULT 283 ou des appareils d'une vitesse et d'une capacité sensiblement égales.

L.A.P.E.: Valence - Barcelone - Toulouse - Paris dans les 2 sens le vendredi uniquement.

23 juillet 1937 - communication des résultats du trafic Toulouse - Casa par le C.A. A.F.

- passagers: juin 1937: 521 contre 342 en juin 1936,

- poste: juin 1937: 10 807 kg contre 5 963 en juin 1936. Cette augmentation significative est probablement due à l'interruption du trafic de surface à travers l'Espagne.

25 octobre 1937 - Registre des immatriculations:

Mutation du trimoteur Fokker VII n°5136 F-AJCH "*La Radieuse*" d'AIR FRANCE à la S.F.T.A. (Société Française de Transport Aérien), principale société écran des Républicains espagnols.

25/29 octobre 1937 - mitraillage et bombardement du navire-gonio français assurant le positionnement des avions AIR FRANCE près de Fornells par un avion nationaliste. (C.A.19/11/37).

3 décembre 1937 - Le programme d'été 1938 prévoit Toulouse - Casablanca 5 jours sur 7, par Barcelone, Valence, Oran et Fez. (Conférence de Direction du 3/12/37).

Un document d'origine inconnue mentionne les Breguet 393T F-ANEJ et F-ANEM comme affectés en 1938 au tronçon Casablanca - Tanger - Lisbonne, avec des équipages en partie portugais.

18 janvier 1938 - L'escale de Minorque est évitée à chaque fois que la sécurité par la Marine française n'y est pas assurée. (C.A.G. 20/1/38).

13 février 1938 - Reprise de l'escale de Fornells (Minorque), sous la protection accrue des Marines française et britannique. (C.A. 18/2/38).

18 mars - La ligne du Maroc continue à fonctionner mais la situation à Barcelone peut en gêner l'exploitation.(C.A. 18/2/38). Il faut aller aussi loin que possible et ne se résigner à Perpignan - Oran en Dewoitine qu'à la dernière extrémité.

7 juillet 1938 - Le service continue à être assuré normalement. A Barcelone, le terrain militaire situé non loin du terrain d'AIR FRANCE a été souvent bombardé mais pas celui d'AIR FRANCE. (C.A.G. 7/12/38).

13 septembre 1938 - Bombardement du terrain d'AIR FRANCE à Barcelone. Le trafic est très perturbé.

3 novembre 1938 - Nouveau bombardement du terrain d'AIR FRANCE à Barcelone. Une trentaine de bombes incendiaires ont créé une vingtaine de foyers d'incendie. Pas de blessés ni de dégâts importants. (DG - MA 7/11/38).

6 janvier 1939 - Le LÉO 242 F-ANQH "*Ville de Cannes*" Alger - Marseille est attaqué par deux chasseurs républicains espagnols, à 12 miles du Cap Béar. Les assaillants sont repartis pour Figueras après avoir tiré trop bas et s'être aperçus de leur méprise.

Janvier 1939 - La totalité du personnel de l'escale AIR FRANCE de Barcelone (Prat de Llobregat) est évacuée. (Gaston Vedel "*Le pilote oublié*" p. 175)

22 janvier 1939 - Les avions d'AIR FRANCE pour l'Amérique du Sud font escale à Lézignan (au lieu de Barcelone), à Alicante "éventuellement" et à Oran. La charge commerciale est sensiblement diminuée. (C.A.G. 2/2/39).

30 janvier 1939 - Le "Dakar - Toulouse" reste à Alicante à cause du mauvais temps et rejoint Toulouse le lendemain.

10 février 1939 - Escale de Fornells (Minorque) supprimée. (C.A.G. 16/2/39). Les hydravions effectuent Marseille - Alger sans escale avec charge marchande réduite (6 passagers au lieu de 16).

21 février 1939 - Le Dewoitine 338 F-AQBC "*Ville de Lyon*" décolle de Casablanca avec 6 passagers pour Oran, 1 pour Marseille et 3 pour Toulouse; à Oran embarquent 4 passagers pour Toulouse et 2 pour Alicante. Au départ d'Alicante il y a 11 passagers pour Toulouse dont 5 espagnols.

8 mars 1939 - Note AIR FRANCE

"Suppression de l'escale de Barcelone après la prise de la ville par les armées nationalistes. L'itinéraire a été modifié comme suit: Toulouse - Lézignan - Oran - Fez -



BREGUET 393T d'AIR FRANCE utilisé sur la ligne Toulouse - Barcelone - Casablanca



LIORÉ OLIVIER LÉO H242-1 d'AIR FRANCE  
Type utilisé sur la ligne Marseille - Alger





POTEZ 62 d'AIR FRANCE  
Type utilisé sur la ligne France - Espagne - Maroc - Amérique du Sud.



Barcelone (censure républicaine 23/12/36) - Buenos Aires (30/12/36)  
Acheminé par AIR FRANCE (traversée 76A - Ville de Montévidéo).  
Affranchissement: 4,55 pesetas (lettre ordinaire 0,30 pts + 4,25 pts de surtaxe aérienne).

Casablanca, avec arrêt facultatif à Alicante lorsque les conditions météorologiques obligent les avions à s'y poser pour ravitaillement."

9 mars 1939 - Note du Directeur de l'Aviation Civile

AIR FRANCE a "cru devoir" (sic) abandonner Alcudia pendant la durée des opérations militaires; celles-ci terminées, elle ne put y retourner et se posa à Fornells jusqu'à ce que les Nationalistes lui donnent l'ordre de cesser toute opération. AIR FRANCE a utilisé Barcelone jusqu'à ce que les autorités locales lui donnent l'ordre d'évacuer le terrain. Actuellement, pas d'escale aux Baléares sur la ligne d'Algérie ni à Barcelone sur celle du Maroc. Alicante n'est utilisée qu'en cas de nécessité, aucune difficulté pour le survol et les escales au Rio de Oro. AIR FRANCE voudrait reprendre Alcudia, escale commerciale, plutôt que Fornells, technique.

17 mars 1939 - L'horaire d'été, valable du 26 avril au 7 octobre 1939, distribué au Conseil, porte les lignes 270 Paris - Toulouse - Barcelone - Oran - Casablanca - Santiago du Chili et 267 Marseille - Barcelone.

7 avril 1939 - Interdiction d'atterrissage des avions d'AIR FRANCE à Alicante et mise sous scellés des installations. Il n'y a plus une seule escale AIR FRANCE en Espagne.

### **Abréviations**

A.F.	AIR FRANCE
B.I.	Bulletin Intérieur
C.A.	Conseil d'Administration
C.A.G.	Comité d'Administration Générale
C.R.D.E.	Compte-Rendu de la Direction d'Exploitation
D.G.	Direction générale
D.A.C.	Direction de l'Aviation civile
MA	Madrid

### **NOTE**

(\*) Robert Espérou, ancien Inspecteur Général à la Direction Générale de l'Aviation Civile et Commissaire du Gouvernement auprès d'A.F. et U.T.A.

Il est membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, historien de l'aviation, auteur de nombreux articles et ouvrages sur l'histoire de l'aviation commerciale, en particulier son dernier livre: "*AIR FRANCE des origines à nos jours*" - 1998 - Editions du Cherche-Midi.

### **CREDIT PHOTO**

Collections particulières, S.H.A.A., musée Air France.

### **EPILOGUE**

Pendant cette terrible guerre civile espagnole, les liaisons aériennes ont été bouleversées. AIR FRANCE, qui faisait escale en zone républicaine s'est trouvée évincée et les lignes allemandes et italiennes qui desservaient la zone nationaliste ont accru leurs activités. La ligne espagnole L.A.P.E., dissoute par les Nationalistes et remplacée par IBERIA avec l'aide de la LUFTHANSA, développe plusieurs lignes intérieures dont Tétouan - Séville - Cacerès - Salamanque - Burgos - Vitoria, inaugurée le 16/8/37.

Après la chute des derniers bastions et la fin de la guerre proclamée, AIR FRANCE poursuit sa liaison vers l'Algérie en vol direct sans escale aux Baléares et celle vers l'Amérique du Sud sans aucune escale en territoire espagnol.

La desserte de Madrid n'est pas reprise.

Quelques mois plus tard, le 3 septembre 1939, la deuxième guerre mondiale éclate. Après quelques jours de perturbations, la ligne France - Amérique du Sud d'AIR FRANCE est exploitée normalement jusqu'à l'armistice du 20 juin 1940.

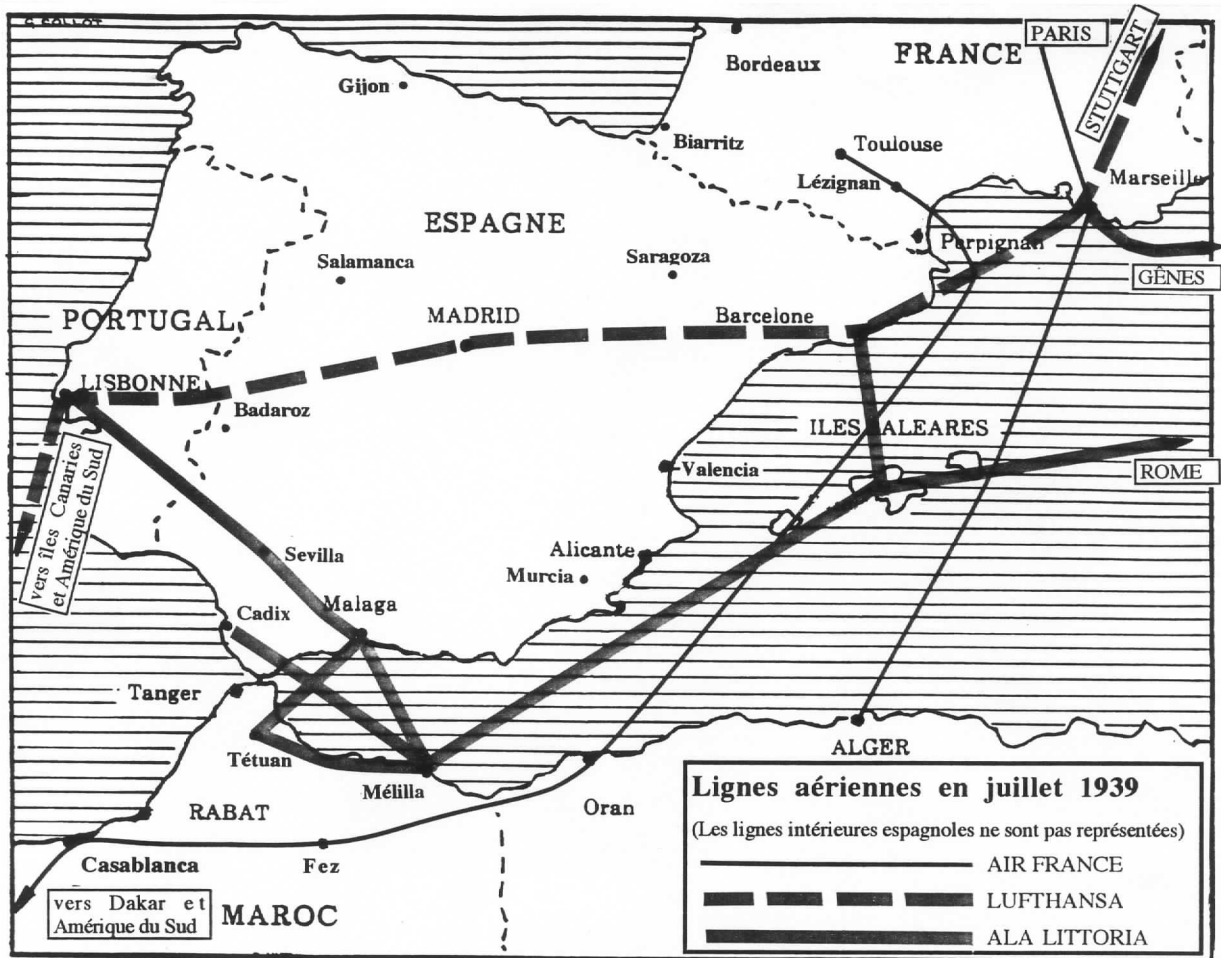
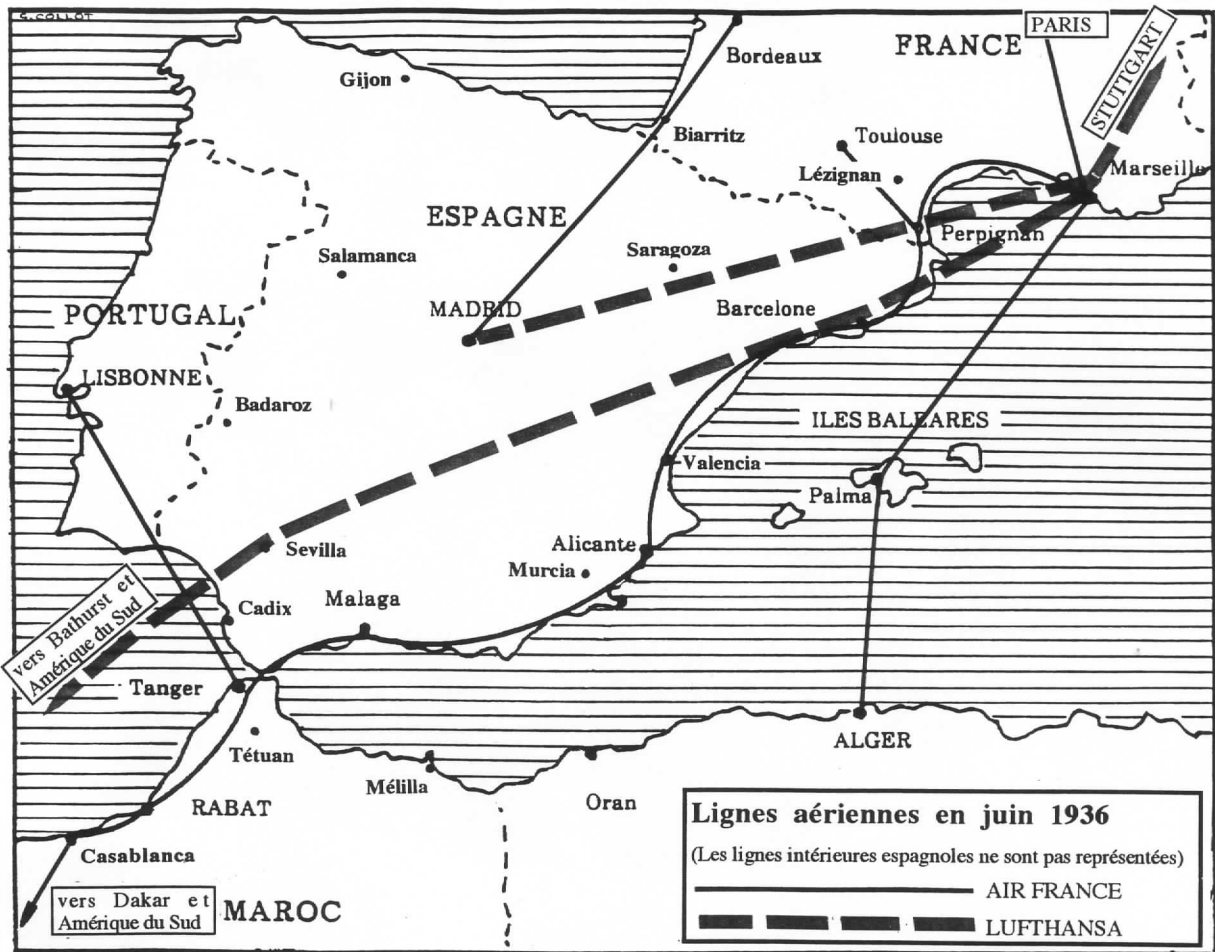
Les avions de la LUFTHANSA ne peuvent plus survoler la France et sa ligne vers l'Amérique du Sud se trouve coupée. L'Italie, neutre au début du conflit, crée la L.A.T.I. (Linea Aerea Transcontinentali Italiane S.A.) le 11 septembre 1939 et peut acheminer le courrier allemand et italien vers l'Amérique du Sud à partir du 21 décembre en faisant escale à Séville, Villa Cisneros et les îles du Cap Vert. L'exploitation de cette ligne prendra fin le 19 décembre 1941, bien après l'entrée en guerre de l'Italie (10 juin 1940) et même douze jours après celle des Etats-Unis (Pearl Harbor 7 décembre 1941).

### Autres informations aérophilatéliques sur la Guerre Civile espagnole

- AIR SERVICES IN NATIONALIST SPAIN during Civil War 1936-1939 par F. Gomez-Guillamon. Edité par R.G. Shelley, 9 Chanctonbury Road, Hove, BN3 6EL - Grande Bretagne.
- A guide to postal history of the Spanish Civil War. Bulletins édités par Ronald G. Shelley.
- Courriers aériens Espagne - Amérique du Sud pendant la Guerre d'Espagne 1936-1939
- Richard Beith - Bulletin d'Information du C.A.F. n°10 de juillet 1996 (pages 19 à 24).
- "The Italian South Atlantic Air Mail Service 1939-1941" de Richard Beith. Ed. 1993.



Barcelona (23/1/38 et censure) - Paris (27/1/38).  
 Acheminé par AIR FRANCE via Marseille.  
 Affranchissement: 1,95 pesetas.





Murcia (4/10/37) - Valencia (censure) - Brest (8/10/37).  
Acheminé par AIR FRANCE de Valencia à Paris via Marseille.  
Affranchissement: 1,35 pts.



Las Palmas (9/10/37) - Paris (11/10/37)  
Acheminé par DLH jusqu'à Marseille (10/10/37) via Lisbonne  
puis par AIR FRANCE de Marseille à Paris.  
Timbres de la République espagnole surchargés par les autorités nationalistes (2,75 pts).



Madrid (20/8/38 et censure) - Madrid avion (21/8/38) - Vittel (26/8/38).  
 Acheminé de Madrid à Alicante ou Valencia (avion? moyens de surface?)  
 puis par AIR FRANCE d'Alicante ou Valencia jusqu'à Marseille.  
 Affranchissement: 2,75 pts.



Barcelone (4/5/38 et censure) - Marseille (7/5/38) - Grenoble (8/5/38).  
 Acheminé par AIR FRANCE de Barcelone à Marseille.  
 Affranchissement: 2,25 pts.

## Un exemple de transport postal en 1919

Les essais de transport aérien du courrier, réalisés depuis 1912, tant en France qu'à l'étranger, ont convaincu les services postaux de l'utilité de ce genre de transport, malgré les faiblesses constatées. Les hostilités suspendent toute nouvelle tentative d'amélioration. Le développement rapide de l'aviation et l'amélioration continue des performances associée à une croissante fiabilité des moteurs donnent aux hommes politiques l'idée de formaliser l'utilisation de ce nouveau mode de locomotion. Un arrêté de Clémentel, ministre du commerce, de l'industrie, des postes et du télégraphe (député gauche radicale du Puy de Dôme) en date du 6 février 1917 concrétise cet état d'esprit en créant une Commission de l'Aéronautique Civile. Louis Marin, membre de la Commission et rapporteur du budget, connaissant donc ces travaux, a pris l'initiative, dans son projet de budget sur les crédits additionnels de l'exercice 1918, de consacrer un chapitre important à la poste aérienne, comme le signale l'*Aérophile* du 1er mars 1918. En fait, le stimulant non avoué est la grande innovation signalée au monde par un télégramme annonçant l'ouverture, le 15 mai 1918, de la ligne postale américaine de Washington vers New York puis au-delà, assurée par le War Department.

Un communiqué, publié dans la presse à la date du 25 février 1919 annonce que " *les services de l'Aéronautique civile étudient en ce moment l'organisation de plusieurs grandes lignes aériennes : Paris-Bordeaux, Paris-Marseille, Paris-Brest, Paris-Toulouse, Paris Saint-Nazaire. La première de ces lignes fonctionnera, croit-on, samedi prochain 28 février de Paris à Bordeaux. La création des autres lignes suivra de peu l'exploitation de Paris-Bordeaux. Nous croyons savoir que les services officiels encouragent également la création de grandes lignes, Paris-Dakar notamment*".

A titre d'exemple, le fonctionnement de la ligne Paris Bordeaux, est décrit ci-dessous :

### **Paris-Bordeaux** : du 23 mars au 15 juin 1919

Une partie des troupes américaines rembarque à Bordeaux. Pour hâter l'acheminement du courrier et probablement en souvenir de la liaison sur Pauillac du lieutenant Ronin, l'Aéronautique Civile décide de tenter une liaison régulière à l'aide des moyens mis à sa disposition par l'aviation militaire. Le trajet sur Bordeaux s'accompagne d'une escale à Châteauroux et par mesure de sécurité, l'avion postal de type Salmson est accompagné d'une autre machine pour éventuellement lui succéder. De Bordeaux, aérodrome de Beau-Désert, une autre équipe effectue le trajet inverse, avec la même escale. On note une lettre ayant voyagé par avion sur Paris/Bordeaux le 23.3 et une sur Bordeaux/Paris le 24.

La responsabilité d'assurer cette liaison est confiée à l'escadrille d'aviation d'artillerie BR 226. Le parcours comporte une escale facultative à Poitiers dont l'aérodrome reçoit la visite du Capitaine Balignault, chargé par le gouvernement de l'étude de l'implantation d'une aérogare. L'aérodrome de Bordeaux est sis à Beau - Désert. Le jour de l'ouverture officielle de cette liaison, le 23 mars, ce sont deux Salmson 2A2 qui sont mis en ligne. Le plan de marche prévoit un départ à 10 heures, escale à Châteauroux à 11 h 45, arrivée à Bordeaux à 14 h 50. L'avion piloté par le lieutenant Jules **Chrétien** avec le lieutenant Gibaux (probablement Angibault, le nom pouvant avoir été transcrit en phonétique par le journaliste) comme passager est le premier arrivé. Pour le retour, assuré par un autre avion basé à Beau-Désert et piloté par l'adjudant **Vachot**, le départ de Bordeaux a lieu à 12 h 30 et après une escale de cinq minutes à Châteauroux, arrive au Bourget à 16 h 10. C'est le lieutenant **Ballet** qui

chapeaute la ligne. Par la suite Chrétien assure les fonctions de commandant de l'aérogare de Châteauroux, du 25 juillet au 1er septembre, date à laquelle il prend le commandement de l'escadrille BR 226.

Au survol de Libourne l'un des deux avions du vol aller, piloté par **Alcary**, est forcé à l'atterrissage en campagne par suite d'ennuis moteur. Le contact avec le sol est assez rude, le pilote et son passager, Gaudillère de l'Agence Havas, sont blessés. Le deuxième avion, celui de Chrétien, a plus de chance et peut récupérer le courrier qu'il dépose à Bordeaux.

Le 30 mars, l'avion du sergent pilote Achille Urbain Plaisant, "Urbain" pour ses collègues, venant de Paris avec la poste s'écrase, en panne de carburant, dans les vignobles du bordelais en région de Saint-Pardon. L'avion est détruit mais le pilote et son mécanicien Harel s'en tirent sans dommages si ce n'est d'avoir à essuyer les injures des propriétaires de la vigne, furieux de voir une partie de la future récolte s'en aller avec les débris du Breguet.

Le 2 avril la relation postale fonctionne dans les deux sens, le beau temps le permettant. Toutefois deux avions du G.B. 5 pilotés respectivement par le lieutenant **Moraglia** et le sous-lieutenant **Albert Dejobert** n'ont pas le même succès. Lors du décollage de Bordeaux pour le vol retour vers Le Bourget, Dejobert brise son appareil. Deux jours plus tard Dejobert est muté comme moniteur, pour deux ans, à la Mission de Turquie. Relation de cause à effet ou mutation fortuite? l'histoire ne le dit pas. Le 3 avril un Farman F-50 transformé en transport de luxe et baptisé "Jean Galmon" avec 6 passagers à bord, effectue sans encombre le trajet Paris/Bordeaux à la grande joie de son pilote le lieutenant **Constantini** assisté du navigateur, le lieutenant Villers.

Le 8 avril, ou encore est-ce le 7 comme l'indiquent le cachet postal et la revue *L'Aéronautique* de juin 1919 ?, l'avion postal arrivant du Bourget, le feu s'étant déclaré à bord, réussit son atterrissage à Beau-Désert. L'équipage est grièvement brûlé, l'avion carbonisé et le courrier en partie détruit. Celui récupéré porte la mention "Accident d'avion (Incendié) Avril 1919".

#### V. FERRY



BREGUET XIV de l'escadrille BR226, avion postal de la ligne Paris - Bordeaux