

## Cercle Aérophilatélique Français

SUPPLÉMENT AU BULLETIN D'INFORMATION N°24 - MARS 2001



# AEROMARITIME

CÔTE  
OCCIDENTALE  
D'AFRIQUE

DE **DAKAR**  
A **POINTE NOIRE**

SERVICES AÉRIENS  
DES  
**CHARGEURS RÉUNIS**

PRINTED IN FRANCE  
ABrenet

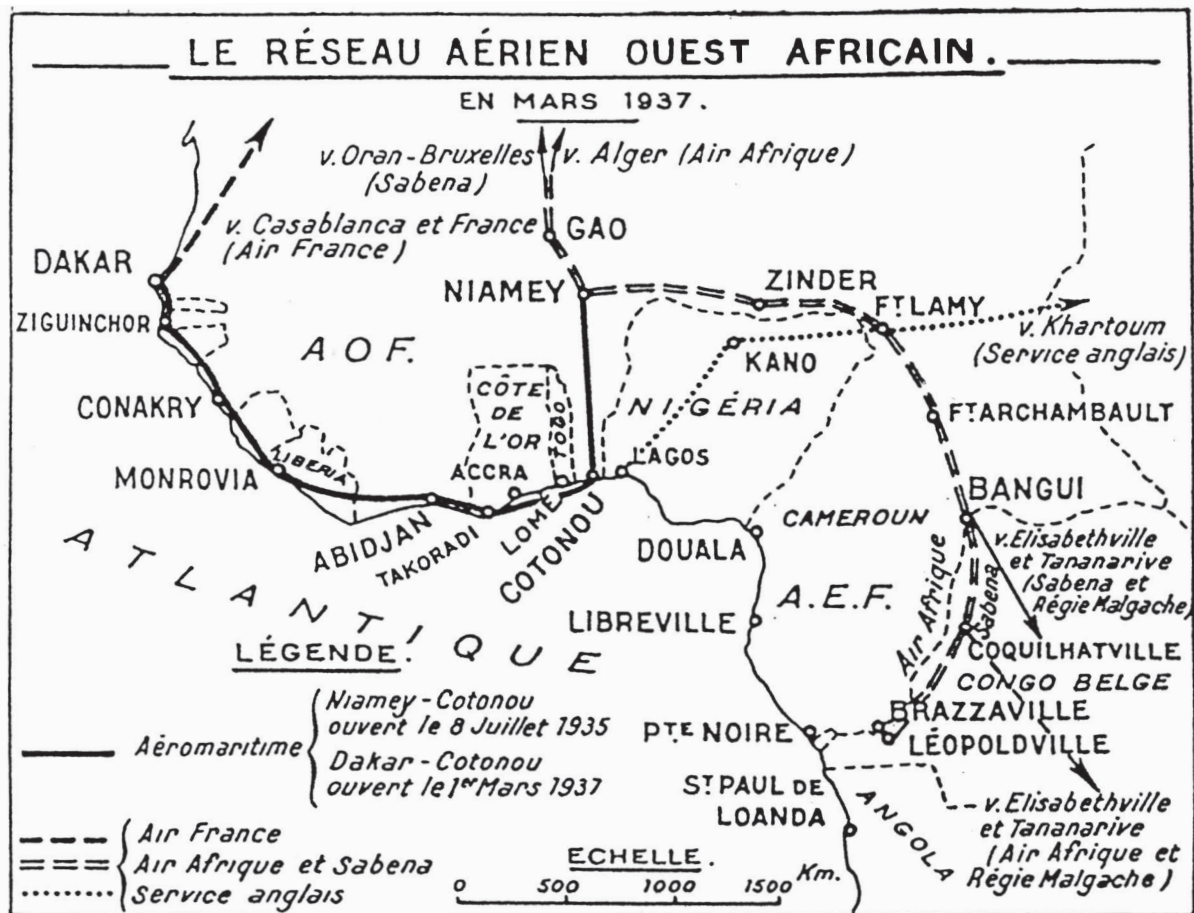
En 1935, la Compagnie des Chargeurs Réunis, associée à la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet) et à la Compagnie Générale de Navigation à Vapeur (Cyprien Fabre), décide de doubler sa ligne maritime longeant la côte occidentale d'Afrique par une ligne aérienne. Il est aussi procédé au rachat du tronçon Cotonou – Niamey précédemment exploité par la Compagnie Générale Transsaharienne de décembre 1934 à juin 1935, pour pouvoir opérer à Niamey la jonction entre Air Afrique et Sabena.

La nouvelle compagnie aérienne ainsi créée prend le nom de Compagnie des Chargeurs Réunis Aéromaritime ou plus simplement Aéromaritime.

Par contrat signé le 23 mars avec le ministère des P.T.T et le ministre de l'Air, Aéromaritime s'engage à assurer un service hebdomadaire entre Dakar et Pointe Noire en 5 jours ; un avenant lui confie un service hebdomadaire Cotonou – Niamey. L'État assure l'infrastructure du réseau et la météorologie, Aéromaritime le transport du courrier contre

u n e

ré-



Le programme d'exploitation de la ligne est le suivant :

↑	Dakar	}	Aller 1 <sup>er</sup> / 3 mars 1937
745 km	Ziguinchor		
▲	Conakry	}	Retour 5 / 7 mars 1937
1250 km	Monrovia		
▼	Abidjan	}	Aller 17 / 20 mai 1937
1585 km	Takoradi		
✱	Cotonou	}	Retour 21 / 23 mai 1937
1100 km	Douala		
↓	Libreville		
	Port-Gentil		
↓	Pointe Noire		

Les correspondances sont assurées à Dakar avec la ligne France – Amérique du Sud, à Niamey avec les services franco-belges Europe – Congo – Madagascar.

## MATÉRIELS UTILISÉS

### Ligne Cotonou – Niamey ( 900 km )

A partir du 7 juillet 1935 (sens Cotonou-Niamey) et du 8 juillet (sens Niamey – Cotonou), la ligne est exploitée avec deux CAUDRON 510 Pélican , les n°19 et 20 immatriculés respectivement F-ANNP et F-ANNQ. Le F-ANNP sera remplacé en août 1936 par le bimoteur CAUDRON 444 F-AOMT.

Le F-ANNQ, gravement accidenté le 10 août 1937, est remplacé en octobre par un second bimoteur CAUDRON 444 immatriculé F-APYO. Ce dernier sera détruit le 10 juillet 1938 par incendie du moteur gauche suivi d'un atterrissage forcé près de MIKKI, entraînant la mort du pilote Duchesne et du mécanicien Hyordey . Le radio Roth s'en tirera miraculeusement indemne, Duchesne lui ayant intimé l'ordre de se réfugier à l'arrière du fuselage.

A partir du deuxième voyage (14 et 15 juillet), le service Cotonou-Niamey sera effectué le dimanche et le retour le lundi, puis le mardi.

### Ligne Dakar – Pointe Noire ( 4800 km )

Pour cette ligne, ont été aménagés tantôt des aérodromes, tantôt des plans d'eau avec slip. L'Aéromaritime commande donc des amphibies à la société américaine SIKORSKY .

Dans un premier temps, c'est le SIKORSKY S 38 G-ABYS « Blue Falcon » acheté aux Britanniques et ré-immatriculé F-AOUC qui va effectuer les premiers vols de reconnaissance en 1936.

Ensuite, ce sont trois appareils SIKORSKY S 43 immatriculés F-AOUK, F-AOUL et F-AOUM qui assureront la ligne. Ils arrivent de Dakar, respectivement les 2 décembre 1936, fin janvier 1937 et le lundi de Pâques 1937.

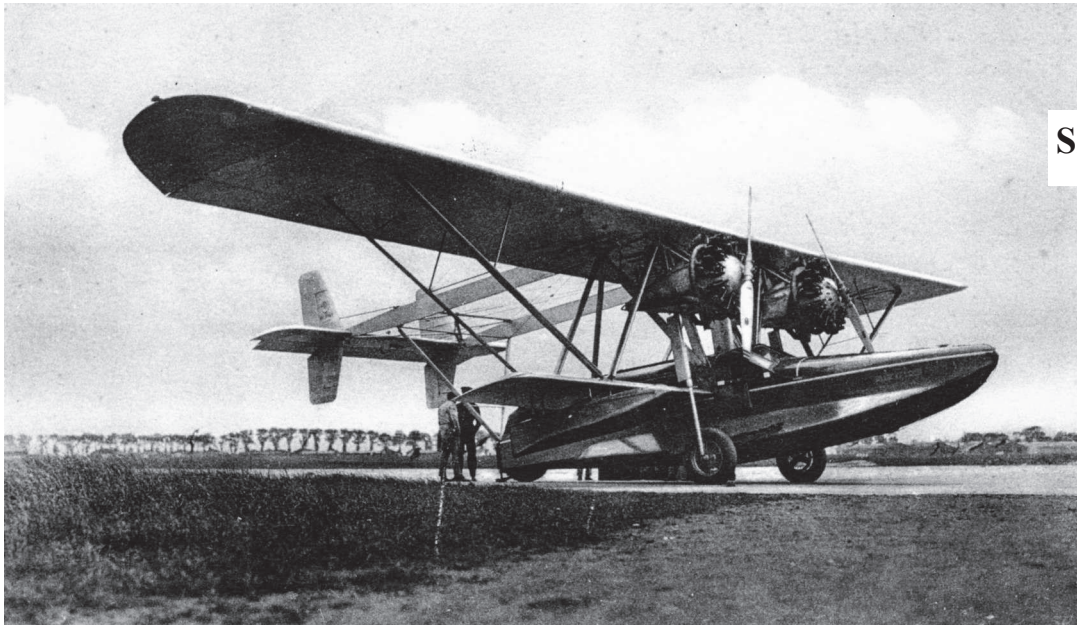
Le S 43 avait les caractéristiques suivantes :

- envergure	: 26,20 m
- longueur	: 15,60 m
- hauteur	: 5,30 m
- poids total	: 8618 kg
- Charge marchande	: 1010 kg
- moteurs	: Pratt et Whitney 2 x 750 CV
- vitesse commerciale	: 272 km/h

Il avait besoin de 240 mètres sur terre et de 365 mètres sur l'eau pour décoller.

Les grandes révisions des moteurs Pratt et Whitney sont effectuées aux Pays-Bas, l'acheminement se faisant par les navires des Chargeurs réunis jusqu'à Rotterdam.

Deux autres appareils viendront compléter la flotte : le F-AQHY en décembre 1937 et le F-AREX en mars 1938.



**SIKORSKY S38**



**SIKORSKY S43 F-AOUK et F-AOUM**







**Ligne Cotonou - Niamey**  
1935

Pré-essai ; France (21/6/35) -  
transit Cotonou (9/7/35) -  
arrivée Porto Novo (9/7/35)

Cotonou (13/7/1935) -  
Alger (18/7/1935 )  
2<sup>ème</sup> voyage



Cotonou (28/07/1935) -  
Marseille (2/8/1935 )  
4<sup>ème</sup> voyage avec griffe

Un *troisième essai* est entrepris sur le S 43 F-AOUC piloté par Janet et Herviou sur le trajet Dakar – Conakry – Dakar le 24 décembre. Le trajet durera environ trois heures à l’aller comme au retour. L’avion a convoyé un courrier-témoin.

Un *quatrième essai* a lieu du 31 décembre 1936 au 2 janvier 1937 sur le parcours Conakry - Abidjan – Cotonou - Abidjan à bord du SIKORSKY S 43 F-AOUC au mains d’un équipage franco-américain.

Un *cinquième essai* effectué sur le parcours Abidjan – Takoradi - Abidjan sur le S 38 F-AOUC piloté par Souville était destiné à tester l’atterrissage de Takoradi. Le voyage est effectué dans la journée.

### **Dakar – Cotonou : ouverture officielle (1<sup>er</sup> au 3 mars 1937)**

Amphibie SIKORSKY S 43 F-AOUC (de Dakar à Abidjan). Pilotes Herviou et Janet, radio Manuel, mécanicien Mistrot.

Amphibie SIKORSKY S 38 F-AOUC (d’Abidjan à Cotonou). Pilote Souville, radio Geoffroy.

Itinéraire :

1<sup>er</sup> mars : Dakar , décollage à 7h30 – Ziguinchor – Conakry ;

2 mars : Conakry – Monrovia – Abidjan;

3 mars : Abidjan – Takoradi – Cotonou, atterrissage à 12h55.

L’amphibie ne fit pas escale à Lomé à cause d’une épidémie de fièvre jaune ; le courrier fut expédié à Cotonou par voie de surface.

Le poids du courrier au départ de Dakar était de 102 kg. Il existe des plis au départ de France, du Maroc, de Tunisie, d’Algérie, de Belgique, du Sénégal, de la Côte de l’Or, du Libéria, d’Autriche et pour ce qui est de la Grande-Bretagne uniquement à destination de Monrovia. En effet, l’ouverture du service n’avait pas été annoncée par le British Post Office.

La première acceptation officielle du courrier anglais aura lieu le 3 avril pour le Libéria et le Dahomey

### **Cotonou - Dakar : ouverture officielle ( 5 au 7 mars 1937 )**

Mêmes amphibies, mêmes équipages, mêmes escales. L’escale de Lomé n’est toujours pas desservie.

Le décollage a lieu le 5 à 6h30 et l’atterrissage le 7 à 11h10. Le poids du courrier était de 90 kg.

### **Prolongement Cotonou – Pointe Noire (17 au 20 mai 1937 ) et retour ( 21 au 23 mai 1937 )**

Le 18 mars, à l’occasion du 3<sup>ème</sup> voyage Dakar – Cotonou, un premier essai est effectué par Pivot aux commandes du S38 F-AOUC.

Du 12 au 15 avril, Pivot toujours aux commandes du S38 effectue un essai sur Cotonou – Douala – Libreville. Il re-décolle de Libreville le 14 en fin de matinée, arrive à Douala le même jour dans l’après-midi. Le lendemain Pivot décolle de Douala et rentre à Cotonou dans la journée.

Le courrier de Libreville et Douala à destination de la France est confié au service des lignes intérieures Cotonou – Niamey puis Niamey – Alger et enfin Alger – Marseille par bateau.



**Ligne Côtière**  
1936

**Pointe Noire 25/3/1936**  
- Paris  
1<sup>er</sup> essai retour

**Dakar - Conakry**  
24/12/1936  
3<sup>ème</sup> essai aller



**Prolongement sur**  
**Pointe Noire**  
1937

**Lettre signée Pivot :**  
**Pointe Noire (20/05/1937)**  
**arrivée Dakar (23/5/1937)**  
**Affranchissement mixte**  
**AEF / Gabon**



( A. O. F. )



Enfin un troisième essai est effectué du 20 au 23 avril sur le parcours Cotonou – Douala (le 20 avril) ; Douala – Pointe Noire (le 21) ; Pointe Noire – Douala (le 22) et Douala – Cotonou (le 23), où le courrier fut acheminé vers la France via Niamey et Alger.

Lors du vol de mise en place du SIKORSKY S 43 F-AOUM, piloté par Pivot, ce dernier prend du courrier timbré à Ziguinchor, soit le 11 mars (plis-témoins non chargés lors du 2<sup>ème</sup> vol), soit le 11 mai (courrier normal) qu'il déposera à Port-Gentil (timbré à l'arrivée 15 ou 16 mai) avant de pousser jusqu' à Pointe Noire et de rentrer à Douala le 17.

L'ouverture officielle de la ligne Dakar – Pointe Noire a lieu du 17 au 20 mai.

La ligne est divisée en trois tronçons :

- Dakar – Abidjan les 17 et 18 mai ( F-AOUK, pilote Herviou),
- Abidjan – Douala le 19 mai ( F-AOUL, pilote Souville),
- Douala – Pointe Noire le 20 mai ( F-AOUM, pilote Pivot).

Le voyage de retour est réalisé du 21 au 23 par les mêmes amphibies et les mêmes équipages.

Une quantité très importante de courrier est transportée à l'aller comme au retour.

### **Aménagements divers**

Le 16 avril 1937, vol aller Lomé – Cotonou.

Le courrier est transporté par l'avion Potez 600, n°4162, immatriculé F-AORI piloté par le chef-pilote de l'Aéro-Club du Togo. Le cachet de l'Aéro-Club du Togo (A.C.T.) a été apposé sur les plis ; cela s'explique par le fait que l'amphibie ne faisait toujours pas escale à Lomé.

Le vol retour Cotonou – Lomé a lieu le 18 ; on ne connaît pas de plis ayant voyagés sur ce vol.

Le 16 juin 1937, première acceptation du courrier de la Côte de l'Or pour le Gabon.

Le 15 juillet 1937, un vol exceptionnel entre Pointe Noire et Brazzaville est organisé à l'occasion de la deuxième foire exposition de Brazzaville. C'est l'amphibie S-43, F-AOUM qui est utilisé avec pour équipage : pilotes Pivot et Souville, mécaniciens Fournier et Mistrot, radio Vernaz. Également à bord Mr Carrié, directeur de l'Aéromaritime et un ingénieur de chez Sikorsky : Mr Pravikoff. Le vol retour a lieu le lendemain 16 juillet. Il existe un courrier transporté à l'aller et au retour.

Le 11 octobre 1937, remplacement de l'escale de Takoradi par celle d'Accra (Côte de l'Or). Précédemment la liaison entre les deux ville se faisait par chemin de fer jusqu'à Sekondi puis par automobile jusqu'à Takoradi.

L'ouverture au service passagers a lieu, pour 6 passagers le 13/9/1937 lors du 29<sup>ème</sup> voyage, pour 8 passagers le 5/12/1937 lors du 41<sup>ème</sup> voyage.

Le 12 septembre 1938, au moment de l'émission de la série de timbres de poste aérienne n° 7 à 16, les Postes du Libéria apposent une griffe de dimension réduite, très voisine de celle utilisée en mars 1937, sur le courrier à destination des Etats-Unis et de la France. Il est transporté jusqu'à Dakar par le Sikorsky S-43 F-AQHY.

Le 4 octobre 1939, ouverture de l'escale de Freetown (Sierra Leone) fermée à une date inconnue et réouverte en mars 1940.

Le 11 novembre 1938, un accord est signé entre la France et le Portugal, concernant l'acheminement du courrier Portugal – Angola et Angola – Portugal ; les postes portugaises fixent la surtaxe avion à 6 escudos jusqu'à 10 g. La première liaison est effectuée le 19 novembre à partir de Pointe Noire par le capitaine Joaquim

Balthazar, chef-pilote de l'Aéro-Club d'Angola à bord du DE HAVILLAND Leopard Moth CR-IAA. A partir de juillet 1939, la ligne Aéromaritime sera prolongée jusqu'à Loanda (pilote Souville).

Le 3 avril 1940, ouverture de l'escale de Lagos (Nigeria).

### Courrier au départ d'Algérie

Les plis postés le 26 février 1937 sont acheminés jusqu'à Oran par le train. Là, ils empruntent l'avion d'Air France, en provenance de Toulouse, qui fait escale le samedi.

A Casablanca, les lettres reçoivent la griffe en losange « Maroc – Côte Occ. D'Afrique ».

Par contre, les plis postés le 27 février sont acheminés par l'hydravion d'Air France jusqu'à Marseille où est apposée la griffe « France – Côte Occ. D'Afrique ». Ils sont repris ensuite par l'avion régulier d'Air France jusqu'à Dakar via Perpignan, Barcelone, Alicante, Oran, Casablanca.

Le 16 mai 1937, pour l'ouverture Cotonou – Pointe Noire, le courrier reçoit une griffe noire sur deux lignes au départ d'Alger. Il est alors dirigé sur Niamey par Air Afrique, puis sur le parcours Niamey – Cotonou et Cotonou – Pointe Noire, il est transporté par l'Aéromaritime.

### Courrier au départ de Tunisie

Les plis postés le 27 février 1937 sont dirigés sur Marseille par l'hydravion d'Air France où ils reçoivent la griffe noire en losange avec légende « France – Côte Occ. D'Afrique ».

Toute cette correspondance d'Algérie ou de Tunisie doit porter la mention manuscrite 'via Dakar' parce que l'acheminement logique devait se faire par l'avion d'Air Afrique



**Départ Tunis le 25/02/1937; arrivée Cotonou le 3/3/1937**

d'Alger à Niamey puis par l'Aéromaritime de Niamey à Cotonou.

Ce même genre de courrier existe également lors du prolongement de la ligne jusqu'à Point Noire.

### Courrier au départ des pays européens

Le courrier belge est centralisé à Paris où il reçoit la griffe n°1.

### Renseignements philatéliques

A l'occasion de ces premiers voyages, les administrations postales intéressées font

Rep.	Intitulé	Couleur	Origine
1	<b><u>Voyage aller de mars</u></b> France – Côte occidentale d'Afrique	rouge noir	Paris Marseille
2	Maroc - Côte occidentale d'Afrique	rouge	Casablanca
3	Côte occidentale d'Afrique – Aéromaritime	rouge, noir violet rouge rouge	Dakar Dakar Ziguinchor Conakry, Abidjan
3	<b><u>Voyage retour de mars</u></b> Côte occidentale d'Afrique – Aéromaritime	rouge rouge rouge violet	Cotonou – Lomé Niamey, Abidjan Conakry Dakar
4	Côte occidentale d'Afrique – France	rouge noir noir	Cotonou, Conakry Lomé, Cotonou, Conakry, Abidjan, Ziguinchor
5	Griffe sur deux lignes	noir	Coquilhatville
6	West coast of Africa – France	violet	Takoradi, Monrovia
7	West coast of Africa – Morocco	violet	Takoradi, Monrovia
8	Côte occidentale d'Afrique – Maroc	noir	Abidjan, Ziguinchor, Cotonou
9	West coast of Africa – Aéromaritime	noir	Monrovia
10	<b><u>Deuxième voyage</u></b> type 4 et griffe complémentaire	violet	Cotonou
11	type 3 surchargé	rouge	Niamey
12	type 8 et griffe complémentaire	rouge	Ziguinchor
13	type 4 et griffe complémentaire	rouge	Ziguinchor
14	type 3 surchargé	rouge	Ziguinchor
15	<b><u>Troisième voyage</u></b> Griffe en anglais sur trois lignes	noir	Monrovia
16	Cachet ovale de l'Aéro-Club du Togo	noir	Lomé
17	<b><u>Voyage aller de mai</u></b> Service aérien Sénégal – Congo	rouge, noir	Paris
18	Maroc – Sénégal / Sénégal – Congo	violet	Casablanca
19	Service aérien Sénégal – Congo – Aéromaritime	violet noir rouge	Dakar, Ziguinchor Dakar, Lomé, Conakry Lomé
20	Sénégal – Congo Air Service (en anglais)	noir, violet noir	Monrovia Accra
21	Niamey – Cotonou – Pointe Noire	noir, rouge	Niamey
22	1 <sup>ère</sup> liaison postale Alger – Pointe Noire ( en complément de 20)	noir, rouge	Alger

Rep.	Intitulé	Couleur	Origine
23	<b><u>Voyage retour de mai</u></b> Griffe sur deux lignes	noir	Pointe Noire, Port-Gentil
24	Service aérien Congo – Sénégal – Aéromaritime	bleu violet	Douala Libreville
25	Congo – Sénégal / Sénégal – France	noir vert	Port-Gentil Libreville, Douala
26	Congo – Sénégal / Sénégal – Maroc	rouge noir	Port-Gentil, Douala Port-Gentil
27	1 <sup>ère</sup> courrier aérien Cameroun - France ( en complément de 23)	noir	Douala
	<b><u>Divers</u></b>		
28	Griffe encadrée – 4 ligne en anglais	noir	Takoradi
29	Libéria – Europe	violet, noir	Monrovia
30	Liberia – West Africa	noir	Monrovia
31	Griffe encadrée – 4 lignes	noir	Pointe Noire

Cette nomenclature n'est pas exhaustive ; toutes les informations complémentaires seront les bienvenues.

Il existe des plis de la Côte de l'Or oblitérés Sekondi – Accra ; le cachet est un ambulant de chemin de fer. Le courrier était ensuite acheminé par automobile jusqu'à Takoradi.

Malgré la grande fantaisie des affranchissements, la majorité de ceux-ci confirme les tarifs en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1935 pour le trafic entre la métropole et ses colonies entre elles :

<b>Port ordinaire</b>	:	carte	0,40 fr.
	:	lettre	0,50 fr.
<b>Recommandation</b>	:		1,25 fr.
<b>Surtaxe aérienne</b>	:		3,00 fr. par 10 g pour Ziguinchor au Sénégal

*(tarif du 1-3-1935, décret d'application du 1-9-1935 non validé)*

2,00 fr. par 5 g pour les autres colonies.

Les affranchissements à 3, 50 fr. correspondent aux enveloppes type B décrites dans la notice des Chargeurs Réunis.

René MARECHAL et Alain CORNU

# AÉROMARITIME

Services Aériens des C<sup>ies</sup> de Navigation CHARGEURS RÉUNIS, FABRE, FRAISSINET

## INAUGURATION

DU

### SERVICE POSTAL AÉRIEN HEBDOMADAIRE

entre le Sénégal et le Dahomey

Premier départ de Dakar : 1<sup>er</sup> Mars 1937  
pour Ziguinchor, Conakry, Monrovia, Abidjan, Cotonou

Premier départ de Cotonou pour Dakar : 5 Mars 1937 (mêmes escales au retour)

A l'occasion de l'inauguration de la ligne Dakar-Cotonou (en liaison à Dakar avec les Services de la Compagnie Air-France en provenance et à destination de la France), des cachets commémoratifs différents seront apposés sur la correspondance transportée au premier voyage aller et au premier voyage retour.

Afin de permettre aux philatélistes de se procurer la collection de ces cachets, deux enveloppes spéciales ont été éditées :

La première " **Enveloppe A** " porte la mention « Via Air-France et Aéromaritime », elle est destinée au voyage d'aller : France-Côte Occidentale d'Afrique.

La seconde " **Enveloppe B** " porte la mention « Via Aéromaritime et Air-France », elle est destinée au voyage de retour : Côte Occidentale d'Afrique-France.

Ces enveloppes seront remises gratuitement aux bureaux d'Air-France, à la Compagnie des Chargeurs Réunis, 3, boulevard Malesherbes, Paris, à la Compagnie Générale de Navigation à Vapeur, 15, rue Beauvau, Marseille, à la Compagnie de Navigation Fraissinet, 5, rue Beauvau, Marseille (envoi par poste contre 1 franc en timbres-poste).

#### MODE D'EXPÉDITION DES ENVELOPPES

L'expéditeur enverra à l'une des agences de la Côte Occidentale d'Afrique ci-après désignées, l'**enveloppe A**, affranchie qui devra contenir :

1<sup>o</sup> — l'**enveloppe B**, portant l'adresse de l'expéditeur.

2<sup>o</sup> — la somme de 3 frs 50 en timbres-poste français.

L'Agence destinataire renverra à l'expéditeur l'enveloppe B contenant l'enveloppe A, par le premier service aérien dont le départ de Cotonou est fixé au 5 Mars.

#### SURTAXES AERIENNES.

En sus de la taxe postale ordinaire (lettres jusqu'à 20 gr., 0 fr. 50 pour les colonies françaises, 1 fr. 50 pour les pays étrangers), les correspondances doivent acquitter une surtaxe aérienne fixée pour les lettres et cartes postales à :

3 Francs par 10 gr. pour le Sénégal (Ziguinchor).

2 Francs par 5 gr. pour les autres colonies.

Pour les surtaxes applicables aux autres envois, se renseigner dans les bureaux de poste.

#### DÉPOT DU COURRIER

Les heures de dépôt du courrier sont les mêmes que pour le service France-A.O.F.-Amérique du Sud. A Paris, l'heure limite de dépôt est fixée le samedi à 18 h. 30, à l'Hôtel des Postes, rue du Louvre. Pour les heures de dépôt en province, se renseigner dans les bureaux de poste.

#### AGENCES AUXQUELLES PEUVENT ÊTRE ADRESSÉES LES ENVELOPPES SPÉCIALES

ZIGUINCHOR. — Compagnie Française de l'Afrique Occidentale.

CONAKRY. — Compagnie des Chargeurs Réunis.

ABIDJAN. — Compagnie des Chargeurs Réunis.

LOMÉ. — Compagnie des Chargeurs Réunis.

COTONOU. — Compagnie des Chargeurs Réunis.



1



2



3



4

1<sup>ER</sup> COURRIER AÉROPOSTAL  
CONGO BELGE - NIAMEY - COTONOU-DAKAR

5



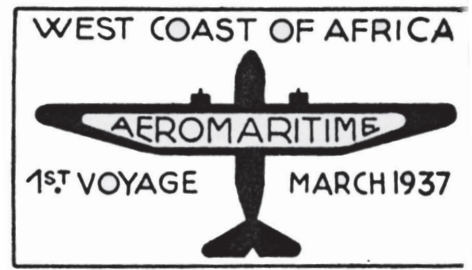
6



7



8



9



10



11

2<sup>ME</sup>  
VOYAGE



12



13



14

THIRD AIR MAIL SERVICE  
MONROVIA-DAKAR  
AÉROMARITIME

15



16



17



18



19



20



21

1<sup>er</sup> LIAISON POSTALE AERIENNE  
ALGER-POINTE NOIRE  
16 MAI 1937

22

Première liaison aérienne  
Dakar Pointe-Noire

23



24



25



26



27

BY AIR MAIL  
PER FRENCH LINE  
AEROMARITIME  
FROM TAKORADI

28



29 - 30

LIAISON EXCEPTIONNELLE  
DOUALA BRASSAVILLE  
AEROMARITIME  
15 JUILLET 1937

31



**Coquilhatville (25/2/37) - Dakar (7/3/37)**

Première partie du parcours sur la ligne Alger-Congo qui dessert les étapes Coquilhatville, Libenge, Fort Archambault, Fort Lamy, Zinder et Niamey. Transit le 28. Elle est ensuite embarquée sur l'avion de l'Aéromaritime jusqu'à Cotonou. De là elle poursuit sa route par hydravion jusqu'à Dakar.



**Tanger (25/05/1937) ; transit Casablanca (15/05/37) ; arrivée Douala (19/05/1937)**

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

**Cercle Aérophilatélique Français**  
 25 bis, rue Victor Hugo 78230 LE PECQ