



BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2003

N° 31

SOMMAIRE

Nouvelles du C.A.F.

Exposition amicale NANTES 2003

Assemblée Générale Ordinaire

Nouvelles de l'aérophilatélie

Supplément central

Casablanca – Fez, 13-20 septembre 1911



Les deux acteurs principaux de la première poste aérienne dans une colonie française
à droite : René Lebaut (journaliste) et, à gauche : Henri Brégi (pilote).

Dédicace de Henri Brégi : "A ce vieux copain Jacques Mortane en retour des manœuvres..."

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

Page Web : www.latecoere.com - Internet : aerophil@club-internet.fr

Membre des

FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

GAPS (Groupement des Associations Philatéliques Spécialisées)

COMITÉ D'ADMINISTRATION

Composition du Bureau du C.A.F.

Président: Gérard COLLOT, éditeur du *Bulletin d'Information*, responsable du *Sce Bibliographie*.

Adresse: 25 bis, rue Victor Hugo-78230 LE PECQ.

Vice-présidents :

Pierre SAULGRAIN, juré international: "Le Clos Fleuri" – 82370 REYNIES.

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques: 15, rue du Bocage - 92310 SÈVRES.

Secrétaire : Mr. Dominique PETIT, 32, avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES.

Trésorier : Mr. Jean-Marie TROXLER, 6, rue des Glaneurs – 68120 PFASTATT.

Membres du Bureau:

Alain CORNU, service "*Cessions*": 97, avenue du Général Leclerc – 75014 PARIS.

Eugène GLEMAREC, vérificateur aux comptes, 12, rue Monet - 29110 CONCARNEAU.

Thierry LAVIGNE, service "*Documentation*": 13, rue de la Montagne de la Fage – 75015 PARIS

Francis ZAMMITH, vérificateur aux comptes, Rés. des 3 Moulins, allée des Amandiers – 13100 AIX

Comité d'Administration:

Michel DIMON, Pierre LAZUECH, Michel de POMPIGNAN, Patrice TRZECIAK.

NOUVELLES DU C.A.F.

Nouvelles adhésions

Depuis mars 2003, nous avons le plaisir d'accueillir 7 nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

N° 869 – Robert ESPEROU	Ile-de-France
N° 870 – Didier GELIX	Aquitaine
N° 871 – Xavier ROGNON	Haute-Normandie
N° 872 – Daniel MUNCH	Alsace
N° 873 – Roger CLARYSSE	Nord-Pas-de-Calais
N° 874 – Raymond TODD	AUSTRALIE
N° 875 – François SIKNER	Bourgogne

Réunions amicales

Nos réunions amicales se tiennent toujours à l'Espace Pierre-Georges Latécoère, 79, avenue Marceau 75016 PARIS, en principe le **troisième samedi** de chaque mois, sauf exception, de 14h.15 à 16h.30. Téléphonnez pour confirmation, avant de vous déplacer.

Le programme de nos réunions du prochain trimestre est le suivant :

- En juillet/août : pas de réunion
- 20 septembre – article CAF pour la presse philatélique et CR Mulhouse et Conflans.
- 18 octobre – René Couzinet par Gérard Collot (préparation conférence Mairie XVI).

Supplément au Bulletin d'Information

Le supplément central consacré à "Naissance de la poste aérienne française au Maroc, Casablanca – Fez, 13-20 septembre 1911", nous a été communiqué par Bernard FOX (CAF 774). Nous l'en remercions vivement.

Service "Fonds de documentation"

Nouvelles entrées aérophilatéliques (principales):

Airmails of Siam, don de notre collègue Nils Ramm –Ericson (C.A.F. 804), réalisé en 5 livrets A4: part 1, domestic airmail services 1920-1945; part 2, long distance flights 1920-1940; part 3, airmail service with international carriers 1928-1939; part 4, international air mail routes and services in the WW2 years; part 5, airmail rates, stamps and labels, 1920-1945. Nous adressons nos remerciements et félicitons notre ami Nils pour ce superbe travail de recherche et la clarté de la présentation. Edité par l'auteur, janvier 2003. (voir chapitre "Bibliographie")

Glider Mail. Edité par l'AAMS en 1987. Belle édition de 261 pages sur un sujet original qui couvre le transport du courrier par planeurs (tous pays des origines à 1986).

Air crash mail of IMPERIAL AIRWAYS and predecessor airlines par Kendall Sanford. Récapitulatif des accidents survenus sur les lignes aériennes britanniques de 1922 à 1940. Ed. The Stuart Rossiter Trust Fund 2003. (Voir chapitre "Bibliographie").

Bulletin du CAGOU (Nouvelle-Calédonie). Numéros 19 et 20 avec deux articles détaillés de J.D. Lardiesse, sur la poste aérienne en Nelle-Calédonie avec les tarifications.

The postal history of the Free Czechoslovak Forces in Great Britain : 1940-1945, don de l'auteur, Richard Beith. Etude très documentée et intéressante sur un sujet peu connu.

Une nouvelle édition récapitulative des titres des ouvrages de notre fonds de documentation sera envoyée prochainement à tous les membres du CAF.

Vos demandes de photocopies des résumés des ouvrages sont à adresser à Thierry LAVIGNE, 13, rue de la Montagne de la Fage – 75015 PARIS.

Service "Cessions"

La dernière vente a eu lieu en avril 2003. Elle a obtenu un grand succès, sur les 121 lots proposés, plus de la moitié a trouvé preneur et de nombreux tirages au sort ont été nécessaires. La prochaine cession aura lieu en novembre 2003. Pour cette prochaine vente, vous pourrez envoyer vos plis à vendre à Alain CORNU courant septembre 2003.

Exposition amicale du C.A.F. (NANTES, 4 au 6 avril 2003)

L'exposition amicale **d'Aérophilatélie**, a réuni 19 collections de 15 exposants dans la classe 12/24 et deux exposants dans la classe ouverte. (Voir la liste jointe des collections exposées). C'est un grand succès et nous essaierons de renouveler cette expérience dès que nous en verrons l'opportunité.

Nous tenons à remercier très chaleureusement notre collègue Pierre VINCENT, président de l'ANCRE, et les bénévoles du Cercle des Associations Philatéliques de l'Arrondissement Nantais (C.A.P.A.N.) pour leur participation active à l'organisation, la mise en place et de démontage de l'exposition. Un grand merci également à Jean-Pierre EVEN, président du Groupement des Associations Philatéliques de Bretagne.

De nombreux lots ont été offerts à tous les participants et nous adressons nos plus vifs remerciements aux généreux donateurs : le CNEP, qui a pris en charge tous les frais de location et d'assurance, le CAPAN (constitution et diffusion du dossier des exposants), Air France (livret historique, BD Mermoz, gravures et gadgets), Latécoère (affiches), ICARE (un numéro pour chaque collection exposée), L'Echo de la Timbrologie (n° spécial sur la Poste Aérienne). Le C.A.F., pour sa part a décerné un diplôme de participation et un ensemble de cartes Premier Jour. Enfin, pour les 5 collections les plus remarquables, le C.A.F. a attribué 5 médailles, réalisées par les Monnaies de Paris (Le Petit Prince, Blériot, et l'ascension des frères Montgolfier). Les collections distinguées par notre juré bénévole, Alain Cornu, sont:

Edouard MANCEL – Meeting d'Aviation de Nantes 1910

Hubert GIVAUDANT – Courriers aériens de la Poste Navale sur les lignes Mermoz et Noguès

Jacques RENAUD – Sélection de Poste Aérienne en Algérie (1929/1937).

Michel NEMPON – Air Bleu 1936/1942.

Claude VISONNEAU – La Baule-Escoublac: un pôle aéronautique en Loire Atlantique (1912-1962)

Exposition nationale MULHOUSE 2003 (6 au 9 juin 2003)

Le Palmarès de l'exposition nationale, et des autres expositions de l'année, sera communiqué dans le Bulletin de novembre. Le C.A.F. a pu tenir une permanence au stand de la FFAP. Nous remercions vivement Jean-Marie TROXLER d'avoir animé ce stand ainsi que ceux qui ont apporté leur concours : Michel Nempon, Marc Fouquet, René Maréchal et Patrice Trzeciak. Nous avons enregistré trois nouvelles adhésions et la vente de quelques livres.

Assemblée Générale Ordinaire

Notre Assemblée Générale s'est tenue à Nantes, lors de la Biennale CNEP, le 6 avril 2003 à 10h15. Elle a été suivie par une réunion du Comité d'Administration. Les comptes-rendus sont envoyés sur feuillets séparés aux membres inscrits à la date de l'AGO.

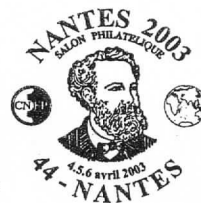
NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

Calendrier des prochaines expositions compétitives (second semestre 2003)

12 au 14 septembre – Conflans-Ste-Honorine – Thémafrance VII et congrès GAPS

4 au 13 octobre – Bangkok (Thaïlande) – Exposition mondiale

Pour vous renseigner ou participer aux nombreuses expositions régionales, inter-régionales, nationales et internationales, veuillez vous reporter à la revue fédérale **La Philatélie Française** ou prendre contact avec: Jacques RENAUD, juré national, 15, rue du Bocage - 92310 SEVRES.



Exposants	Titres	Nb Cadres
FRANCE		
Bertrand SINAIS	Sélection de Ballons montés 1870/1871	1
Edouard MANCEL	Meeting d'aviation de Nantes 1910	2
Bernard FOX	L'Aviation Française à travers les vignettes avant 1915	2
Michel NEMPON	Air Bleu 1936/1942	2
EUROPE		
Gérard COLLOT	Courriers de la Cie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (C.F.R.N.A.) 1920/1924	2
Gérard COLLOT	Courriers de la Cie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A.) 1925/1933	2
AFRIQUE		
Pierre CARRAZ	Poste Aérienne en Algérie (1 ^{ers} vols 1922/1934)	2
Jacques RENAUD	Sélection de Poste Aérienne en Algérie (1929/1937)	2
Pierre CARRAZ	Poste Aérienne du Maroc (1920/1928)	2
René MARÉCHAL	Aéromaritime, courriers non philatéliques (1935/1940)	2
Pierre VINCENT	Liaisons aéropostales de et pour Madagascar	1
PÔLES		
Marc FOUQUET	Liaisons aéropostales sur le Grand Nord de l'Eurasie	2
Marc FOUQUET	Ballons dirigeables sur le Grand Nord	1
Max BAUGÉ	Aéronautique et aérologie en Antarctique	2
OUTRE-ATLANTIQUE		
Joseph BERGIER	1 ^{ères} liaisons commerciales officielles en Atlantique Nord en 1939	2
René MARÉCHAL	Voyage en 1930 du Graf Zeppelin en Amérique du Sud	2
Hubert GIVAUDAN	Courriers Aériens de la Poste Navale sur les lignes Mermoz	2
ASIE		
Eugène GLÉMAREC	Ouverture de la ligne commerciale France-Indochine dite ligne "Noguès"	2
AUTRES		
Bernard LECHNER	Le courrier postal supersonique	1
CLASSE OUVERTE		
Bernazrd FOX	Courriers en relation avec la France et leurs appareils de transport	3
Claude VISONNEAU	La Baule-Escoublac : un pôle aéronautique en Loire Atlantique 1912-1962	3
NANTES 2003 EXPOSITION SUR LA BRETAGNE (sous réserve)		
Jacques DUCHEMIN	Selection de lettres des Côtes d'Armor	5
Daniel MINGANT	Utilisation du 20c noir en Bretagne	6
José UZUREAU	Nantes et la Basse Loire	7
Claude QHINTIN	Marques postales de Lannion	6
Jean-Pierre EVEN	Franchises et contreseings, période Ancien Régime	4
Jacques GUEGUEN	Aperçu sur les bureaux de direction du Finistère 18 ^e et 19 ^e siècles	5
Jacques LANCIEN	La poste à Quimperlé	4
Jean-Claude NINEVEN	La poste à Concarneau	3
Jean-Claude NINEVEN	La poste à Audierne et Pont-Croix	2

VENTE DE LIVRES (occasion)

Vous trouverez, ci-dessous, une liste de livres d'occasion proposés par un de nos sociétaires. Vos demandes sont à adresser à Gérard Collot qui fera le nécessaire auprès du dépositaire pour un envoi direct.

Prix nets en Euros port Rdé en sus

- G. Collot – A. Cornu Ligne NOGUÉS =100 e
 G. Collot – A. Cornu Ligne MERMOZ =140 e
 Kessler's Catalogue of Aerograms Volume I 353p et II 201p NY 1961 =40 e
 Sieger Katalog der Fugpost der neuen Deutschen Lufthansa 1955 à 1975 =10 e
 H. Truc Poste Aérienne française Vol 1 Afrique du Nord =20 e
 Frank Muller Catalogue des Aérogrammes du Monde entier sauf France 12 fascicules ed.1950 =50 e
 J. Boesman POSTVLUCHTEN Catalogue et historique des vols néerlandais de 1786 à 1968 + Indonésie+ Antilles (en Néerlandais) 140p env =80 e
 J. Foret Catalogue des Timbres Poste aérienne France- Mémel –Colonies- Monaco-aérogrammes et vignettes 268 p (1947) + même auteur édition 1944 112p =10 e
 Le Pileur-Beufond Catalogue des ballons montés du siège de Paris 1870-1871 Yvert et Tellier 1947 =15e
 Dr R. Joany Les surtaxes de la poste aérienne 36p dont 9 cartes + Taxes du Sce postal et de la poste aérienne 1/8/52 (asptt) + G.G d'Algérie Poste aérienne tarif 1953 =20 e
 J. Schutz Catalogue Spécialisé Concorde à travers les timbres et les oblitérations 1984 env.160p + bulletin n°49 du Club aérophilatélique Concorde =25 e
 Aviette Postale
 1929 N° 37 - 1930 N° 53 - 54 -57 - 58 - 59 - 60 =30e
 1931 N° 61 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 =45 e
 1932 N° 76 - 77 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 =40e
 1936 N° 116 - 118 =9e
 1944 N° 1 - 1945 N°1 + Constellation N°1 1948 (F.Muller) =10 e
 1946 N° 147/148 - 152/154 - 155/156 =14 e
 1948 N° 172 - 173 + Constellation N°1 =14 e
- Programme 4eme Meeting de Dieppe 12/8/34 + bloc 6 vignettes coupe mondiale 9/10 06/34 Vincennes=10 e
- Historama Hors série n°2 A la gloire des ailes françaises , historique et répertoires des raids =9 e
 R. Danel Les lignes Latécoère (1986) historique détaillé de 1919 à 1927 =25e
 Christiane Fournier Nos Pilotes de ligne (1955) =11 e
 D. Daurat Dans le Vent des Hélices (reliè) =20 e
 J.G Fleury La Ligne Gallimard 1949 =25 e
 J. Macaigne (Radio de l'Aéropostale) Mineur du Ciel Ars Africae Dakar 1956 =25 e
- J. de Micoulski –J. Pothion Nomenclature des bureaux de poste français 1852-1876 petits et gros chiffres=10e
 Dr Ed Locard Vieux timbres de France183p =10 e
 R. Salles Encyclopédie poste maritime française Tome VIII = 12 e
- ^h
 Potos
 Retour Paris/Saïgon 20/4/29 Bailly-Régini-Marsot (13x18) + Retour Raid France/Indo 26/2/29 acc. Moulmain Paillard-Jousse-Le Brix (15x18) + 5 reproductions (13x18) pour l'aviette postale photos Assollant-Lefèvre-Lotti, Cd Weiss,Costes-Bellonte,C. du Bois d'Aisch, Sardier prés. Aéro. Club Auvergne = 25 e
- Photothèque PTT (18x24) intérieur wagon poste,embarquement courrier transatlantique,chargement d'une allège à ParisNord =11 e

LIVRES ET OUVRAGES DISPONIBLES

Juillet 2003

Pour les membres du C.A.F., nous proposons des ouvrages traitant de l'aérophilatélie ou de l'aviation. Les prix indiqués sont nets, **franco de port** pour la France métropolitaine, avec envoi en colissimo ou recommandé pour les commandes supérieures à 25 €.

Un complément d'affranchissement de 5 € est demandé pour une destination hors de France.

Ochenta Anos de Historia Aeropostal en Chile 1919-1999 par le Dr. Eduardo Madsen..

Texte en espagnol, facile à lire. Premiers vols et vols postaux inauguraux et commémoratifs, Zeppelins, accidentés. Format A4, reliure spirale plastique, 230 pages. Nombreuses reproductions de plis et cachets en N/B, une dizaine de reproductions de cartes de vœux en couleur. Edité par l'auteur.....**46 €**

Air crash mail of IMPERIAL AIRWAYS and predecessor airlines par Kendall Sanford

Texte en anglais. Récapitulatif abondamment illustré (avions, cachets, extraits de presse, etc..) des accidents survenus sur les lignes aériennes britanniques de 1922 à 1940. Format A4, broché, 200 p., avec prix estim. Excellent complément au Nierinck. Ed. The Stuart Rossiter Trust Fund 2003. ...**50 €**

Airmails of Siam par Nils Ramm –Ericson, texte en anglais, format A4, reliure spirale plastique

Réalisé en 5 livrets A4: part 1, domestic airmail services 1920-1945; part 2, long distance flights 1920-1940; part 3, airmail service with international carriers 1928-1939; part 4, international air mail routes and services in the WW2 years; part 5, airmail rates, stamps and labels, 1920-1945. Edité par l'auteur, janvier 2003..... **85 €**

LIGNES AFRICAINES, histoire aérophilatélie Tome 1-Les défricheurs: 1911-1931

de G. Collot et A. Cornu; in-4 relié pelliculé couleur, 190 pages. 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 1999..... **56 €**

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. **64 €**

LE SERVICE POSTAL AÉRIEN DANS LES PAYS D'EXPRESSION FRANÇAISE

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. **61 €.**

ICARE - n°173 La Poste Aérienne Française – Tome 1 (1870 – 1933)..... 21 €

ICARE - n°177 La Poste Aérienne Française – Tome 2 (1933 – à nos jours)..... 21 €

ICARE - n°179 La Poste Aérienne Française – Tome 3, Raids aéropostaux 21 €

Vos commandes sont à adresser à Gérard COLLOT, 25 bis, rue Victor Hugo 78230 LE PECQ. Chèques établis à l'ordre du Cercle Aérophilatélie Français.



EXPOSITION AEROPHILATELIQUE du C.A.F. à NANTES 2003

De g. à d : Thierry Lavigne, René Maréchal, Pierre Vincent (président de l'ANCRE), une invitée, Jacques Renaud, Edouard Mancel.



Assemblée Générale du C.A.F. à Nantes le 5 avril 2003

de g. à d. : Thierry Lavigne, Alain Cornu, Jean-Marie Troxler (trésorier), Gérard Collot (président), Jacques Renaud (vice-président).

Cercle Aérophilatélique Français

Supplément au Bulletin d'Information n°31 – Juillet 2003



Les postiers de l'air survolent une foule qui les adule. L'appareil Breguet dessiné dans le *Petit Journal* diffère nettement de celui qui a effectué le vol.

Naissance de la poste aérienne française au Maroc Casablanca-Fez, 13-20 septembre 1911

Les origines

Les événements aéropostaux français de l'année 1911 sont, sans nul doute, incontournables, que ce soit dans nos colonies ou dans le monde. N'oublions tout de même pas qu'auparavant, en août 1910, à Nantes, lors de la semaine d'aviation, du courrier a pris l'air pour la première fois en France à bord d'un aéroplane pour un baptême avant d'être expédié vers sa destination finale par les moyens postaux classiques du moment. Courant février 1911 un appareil français Sommer piloté par le français Henri Péquet transporte, en Inde, la première poste aérienne au monde puis en septembre un raid aérien au Maroc emporte du courrier avec lui pour la première fois dans une colonie française.

Les idées fusent de toutes parts pour utiliser des machines volantes, mieux fiabilisées relativement à l'époque, afin d'effectuer soit un service aéropostal, soit une opération publicitaire au cours d'un événement sportif ou encore les deux simultanément. Il est de bon ton d'organiser, ainsi que l'a inauguré en France le journal *Le Matin*, des courses par étapes comme le Circuit de l'Est en août 1910 ou comme la grande course internationale Paris-Madrid, de mai 1911, patronnée par *Le Petit Parisien*, sans oublier le Circuit Européen d'Aviation dont s'est occupé *Le Journal* en juin 1911. Ce sont essentiellement des organismes de presse qui parrainent ces activités sportives. Ils les relatent ensuite généreusement dans leurs pages et augmentent considérablement leurs ventes. Le créneau étant déjà occupé le quotidien *Le Petit Journal* se distingue en encourageant et en soutenant la première véritable poste aérienne française officielle sur le territoire marocain. Elle est réalisée du 13 au 20 septembre 1911 entre Casablanca et Fez par un appareil de type Breguet G3 militaire, piloté par le sapeur Brégi accompagné de René Lebaut. Il s'agit là d'une véritable aventure dont l'organisation et la gestion des vols sont confiées à René Lebaut par son directeur monsieur Prevert afin d'affirmer la suprématie de notre pays sur le territoire marocain vis à vis de la population locale mais aussi de l'Allemagne qui cherche à coloniser également ce pays. René Lebaut est rédacteur en chef et journaliste au *Petit Journal*, il connaît bien le Maroc où il était correspondant de guerre au cours de la campagne de la Chaouïa. Le voilà donc tout désigné pour cette opération. Le patriotisme qui anime monsieur Prevert pour faire comprendre aux Allemands, de manière diplomatique, qu'un débarquement important de leurs troupes serait vite jugulé lui fait imaginer que la maîtrise des airs ferait reculer le corps expéditionnaire de Guillaume II. On comprend que ce vol prend ses racines non pas dans le besoin d'établir un service aéropostal mais dans une succession d'événements politiques qui risquent d'envenimer la paix ambiante au Maroc. Il est le résultat d'une réaction pacifique de défense visant à établir clairement l'expression de notre puissance dans ces contrées éloignées de la Métropole.

Depuis son implantation en Algérie vers 1830 la France lorgne sur le Maroc. L'Espagne toute proche et l'Angleterre s'y intéressent tout autant. Les trois pays y commercent mais souhaitent surtout l'envahir. Vers 1890 l'Allemagne se joint au trio, si bien qu'une prépondérance s'avère difficile et que les tensions augmentent. En mars 1904 la situation évolue entre la France et l'Angleterre. Cette dernière reconnaît aux Français le droit de prendre possession du Maroc tandis que la France se retire d'Egypte. C'est l'Entente Cordiale que rejoindra rapidement la Russie de Nicolas II. Mécontent de cette situation qu'il juge dangereuse pour lui, le Reich allemand réclame un débat international sur le Maroc. C'est la conférence d'Algésiras qui au début de l'année 1906 isole l'Allemagne dans son raisonnement en ouvrant la porte à un protectorat franco-espagnol. Les Marocains n'apprécient pas cet état de fait, ils ne souhaitent aucune dépendance mais veulent rester autonomes, et ils assassinent des Français résidant sur leur territoire. Le général Lyautey, chargé de calmer les esprits, y parvient pendant cinq ans. Mais en avril 1911 des troubles secouent à nouveau le Maroc. Des tribus se rebellent face à l'autorité française. A Fez, le sultan réclame la protection de notre pays. Ainsi le 18 mai le général Moinier entre avec ses troupes dans la ville de Fez. Les Allemands qualifient cet emploi de l'armée d'intolérable. Ils estiment que la France viole les accords d'Algésiras qui stipulent qu'aucun nouveau territoire ne doit être conquis par la force et saisissent l'occasion pour concrétiser leurs ambitions. Le 1^{er} juillet 1911 une canonnière allemande mouille dans le port d'Agadir de manière à montrer la détermination de son pays à ne pas accepter les réactions de la France. Le Reich exige finalement l'Afrique Equatoriale Française en échange de son retrait. La France refuse mais annule ses manœuvres militaires. Voilà où nous en sommes au mois de juillet 1911.

Les hommes, le matériel

Monsieur Lebaut consulte donc le général d'Amade avec qui il a travaillé au Maroc pour lui exposer l'idée d'un vol postal à travers ce pays et lui démontrer l'impact psychologique que doit avoir une telle exhibition sur les Allemands. Ce dernier apprécie le principe et l'invite à prendre contact avec le ministre de la guerre. Mais c'est monsieur Regnault, alors ministre de France au Maroc, qui se réjouit d'une telle initiative et l'accepte en s'imaginant son aspect impressionnant. Cependant il fait bien comprendre à René Lebaut qu'il est indispensable de placer toutes les chances de leur côté car un échec créerait l'effet inverse de celui escompté et serait catastrophique. D'autant plus qu'à priori aucun élément concret n'est favorable à ce vol ce qui en cas de réussite ne peut, bien évidemment, que contribuer à intensifier son prestige. Satisfait de cette entrevue, René Lebaut, analyse finement le problème et décide de partir en quête d'une machine volante adaptée à ses exigences et à celles du pays survolé. Les difficultés barrant la route de la réussite sont multiples mais surtout elles n'ont, pour une bonne part, encore jamais été rencontrées par un aviateur car ce vol sera le premier au Maroc. Jamais encore un avion n'a pris l'air dans ce pays. C'est pourquoi cette tentative aéropostale est une véritable aventure. Il faut se rendre compte que de nombreux paramètres essentiels ne sont pas maîtrisés, tels que des points de repère



Premier vol postal réalisé au Maroc entre Casablanca et Rabat, le 13/09/1911. Remarquez la griffe spéciale sur 3 lignes ainsi que le R de la recommandation. Carte postale émise par le *Petit Journal* sur les auteurs du raid et leur monture. Notez l'estampille circulaire et le terme double monoplan pour biplan. ♣



L'Aéroplane du "Petit Journal" sur la plage de Casablanca



🕊 Voici un décollage, dans la campagne de Rabat, au cours d'un vol préparatoire, contrairement à ce qu'indique la légende.

Brégi, au centre en casquette, pose pour la postérité pendant que le courrier est cacheté sur l'aile juste en dessous du fanion du *Petit Journal*. 🕊



pour se diriger, la direction et l'intensité des vents rencontrés ou encore la nature des terrains où se poser qui nécessitent forcément le montage d'un train d'atterrissage très résistant. En revanche d'autres données non moins importantes sont connues comme les énormes variations de température entre le jour et la nuit qui entraînent la déformation de la structure de l'appareil, l'absence d'abri la nuit qui laisse la machine en proie au vent et surtout à l'humidité de la rosée du matin. Egalement le manque total d'assistance technique qui implique une fiabilité accrue de l'avion ainsi que l'emport d'huile, d'essence et d'une lourde caisse à outils. Bien évidemment la présence d'un moteur puissant préservé du sable est recommandée car il lui faudra tracter hormis l'appareil, le matériel cité auparavant, deux hommes, René Lebaut et le pilote, le courrier, des tracts, des vêtements chauds et des armes qui seront bien utiles, en cas de panne, pour passer une nuit dans le désert où rôdent des tribus hostiles et des animaux sauvages. Reste encore le transport de l'avion au Maroc ainsi que son rapatriement qui implique son démontage et son remontage aisés. Tous ces éléments réunis font que René Lebaut n'a pas la tâche facile pour trouver l'appareil le mieux adapté à ce cas de figure. Finalement après de vaines recherches, c'est à Douai aux établissements Breguet qu'il découvre l'avion remplissant les conditions requises. Comble de chance Louis Breguet, magnanime, en bon patriote et en fin stratège lui offre un Breguet G3, modèle militaire d'une valeur d'environ 40000 francs. Il s'agit en fait du modèle R-U1, version triplace du G3 dont les ailes sont repliables, équipé d'un moteur en étoile Canton Unné de 80 chevaux. Le G3, sorti au début de l'année 1911, est un grand biplan très robuste au fuselage effilé propulsé par différentes mécaniques puissantes qui permettent à Louis Breguet de décoller avec onze passagers au mois de mars 1911. Sa principale particularité réside dans le fait que ses dérives de queue, monoblocs, d'aspect cruciformes sont montées sur un cardan pour assurer sa direction. Reste à dénicher un pilote compétent, peu de monde est capable de diriger cette machine avec expérience à l'exception de certains militaires. Connaissant l'ouverture d'esprit du général Rocques, Inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire, ainsi que son souhait de populariser cette arme nouvelle, René Lebaut le contacte pour se faire prêter un pilote aguerri sur le Breguet. De nombreux aviateurs militaires se sont présentés mais finalement le sapeur-aérostier Henri Brégi est accepté pour l'opération. Il ne s'agit pas du premier venu, c'est un jeune homme fort expérimenté qui est le 26^{ème} titulaire du brevet de pilote aviateur de l'Aéro-Club de France, délivré en 1909. Appelé du contingent, il apprend à piloter le Breguet G3 mais il s'est déjà distingué, avant sa période militaire, en survolant le premier l'Amérique du Sud à Buenos-Aires en janvier et février 1910 sur un biplan Voisin avec Aubrun et Valleton. Un peu plus tard, il renouvelle cet exploit d'être le premier à voler au-dessus de La Havane. Toujours aux commandes d'un biplan Voisin, il participe à la deuxième Grande Semaine d'Aviation de Reims du 3 au 7 juillet 1910. Puis s'élance, début août 1910 avec la même machine, à l'assaut du circuit de l'Est où trahi par son moteur, il ne termine pas la première étape. A Bordeaux, du 9 au 18 septembre 1910, sur le terrain de Beaudésert Mérignac, il se classe 8^{ème} du Prix de la totalisation des distances.

L'élaboration des vols

Démonté puis emballé dans une énorme caisse en bois, l'aéroplane prend le rail jusqu'à Marseille puis arrive neuf jours plus tard à Casablanca par bateau.

Dépêché sur place, le mécanicien Dupont se charge de la préparation de l'appareil au vol pendant que Lebaut et Brégi partent à la recherche d'un lieu propice aux décollages et atterrissages indispensables aux essais. Faute de ne pas avoir trouvé leur bonheur, ils se rabattent sur une plage dont le sable, à marée basse, offre toutes les conditions requises. Après trois jours de travail, le 11 septembre vers 17 heures, l'aéroplane, orné d'un drapeau tricolore et d'un fanion du *Petit Journal* fixés sur chacun des deux mâts d'entreplan, entame un vol d'essai. Le pilote et son passager sont à bord. Ce dernier cherche à se familiariser avec une machine méconnue sur laquelle il effectuera des manœuvres en l'air. Habitué aux excursions aériennes proches de terrains d'aviation offrant la rigueur de la sécurité en cas de problème, il n'est pas trop rassuré par ce premier vol indispensable pour procéder à de nombreux réglages. Pourtant tout se passe bien, au grand dam des observateurs arabes qui considèrent l'avion comme le jouet des roumis (étrangers) et pour le plus grand plaisir des Français, venus assister à son envol, qui le considèrent comme le "Messager de la France".

Le 12 septembre à la demande de monsieur Laronce, consul de France à Casablanca, nos deux aviateurs circulent aux alentours de la ville, au-dessus de la Chaouïa, pour un second vol d'essai mais surtout avec l'intention de prouver la puissance de notre pays aux autochtones. Le même jour il est établi, avec monsieur Martin, receveur des Postes à Casablanca, que le lendemain une poste aérienne, sans garantie, aura lieu pour Rabat, Meknès et Fez et qu'un timbre humide, confectionné à Tanger sur la demande de monsieur Lebaut, portant l'inscription en français et en arabe : **POSTE AERIENNE AU MAROC DU PETIT JOURNAL**, y sera apposé en plus du cachet à dates de Casablanca. De son côté monsieur Martin a prévu une griffe en caoutchouc à composter portant le texte suivant : **AEROPOSTE du** ∞| **PETIT JOURNAL** |∞
☆BREGUET MILITAIRE 1P40☆ sur trois lignes. Il a également prévenu beaucoup de monde de ce vol exceptionnel si bien que monsieur Lebaut refuse de prendre l'énorme majorité de cette poste, se contentant d'un paquet chargé de cartes postales et de lettres dont une écrite par Si Guebbas, pacha de Casablanca, à l'adresse du sultan. Comme convenu, le soir le Breguet G3 est chargé de tous les effets prévus ainsi que de 10000 tracts, imprimés en français et en arabe vantant les mérites de la France, de son aviation et délivrant un message de paix, que René Lebaut lancera par dessus bord tout au long du voyage. Ainsi préparé, l'appareil pèse plus d'une tonne.

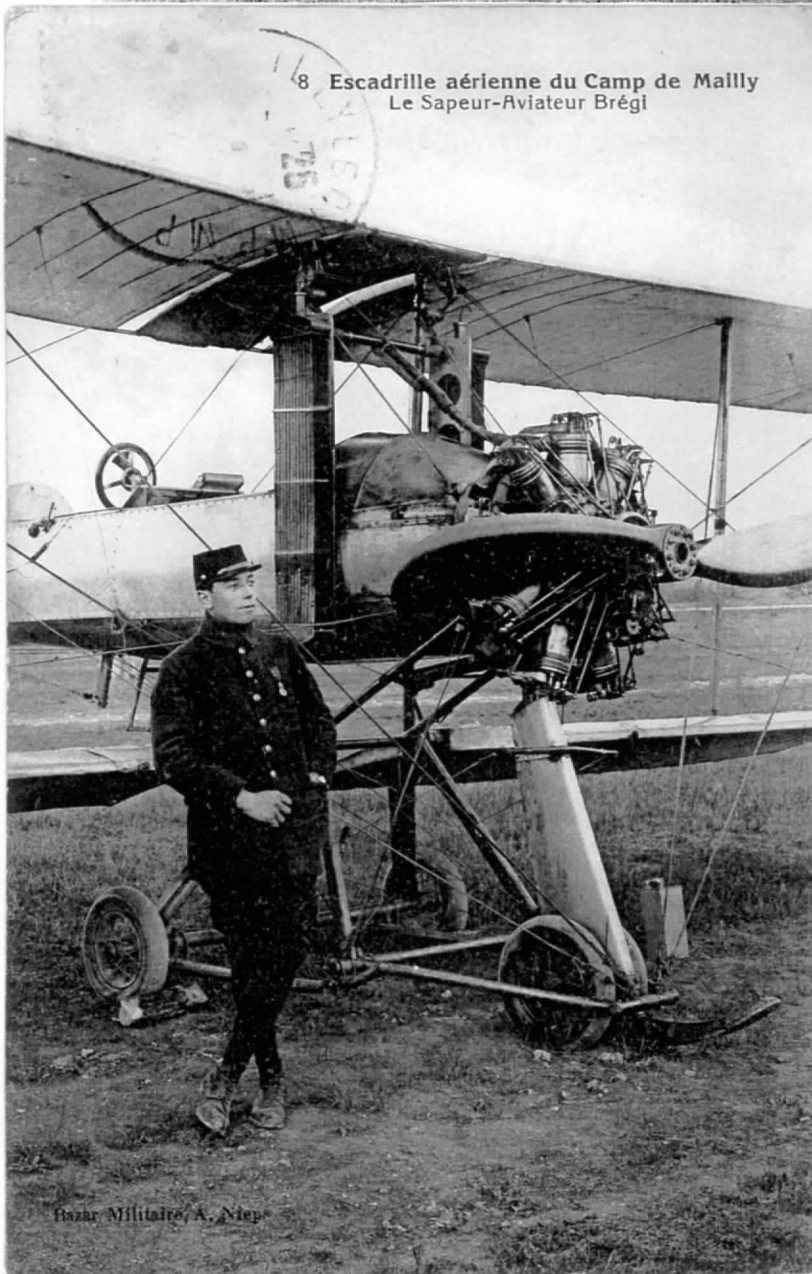
Casablanca-Rabat

Très tôt le 13 septembre une vingtaine de personnes dont le consul, le commissaire de police, monsieur Dordet et un membre de l'état-major, le capitaine Delmas, assistent aux derniers préparatifs avant le départ. Monsieur Martin oblitère hâtivement du courrier placé sur une caisse devant le container de transport de l'aéroplane alors que le reste des plis est frappé du timbre à dates sur l'aile inférieure du Breguet. Dupont et Brégi échangent encore quelques propos puis

Concours d'Aéroplanes Militaires de Reims (OCTOBRE 1911)
Le Biplan BRÉGUET 140 HP. revient de Montcornet par la route



8 Escadrille aérienne du Camp de Mailly
Le Sapeur-Aviateur Brégi



☞ Le rapprochement des ailes, dû aux mâts d'entreplan articulés, puis leur repli le long du fuselage facilite grandement le transport de la machine volante dans une grande caisse en bois, sorte de conteneur actuel, montée sur quatre roues pour la déplacer plus aisément.

☞ Henri Brégi s'est trouvé au camp de Mailly pendant sa période militaire. Nous apercevons bien, ici, les détails d'un Breguet G3 fort semblable au R-U1 du vol postal.



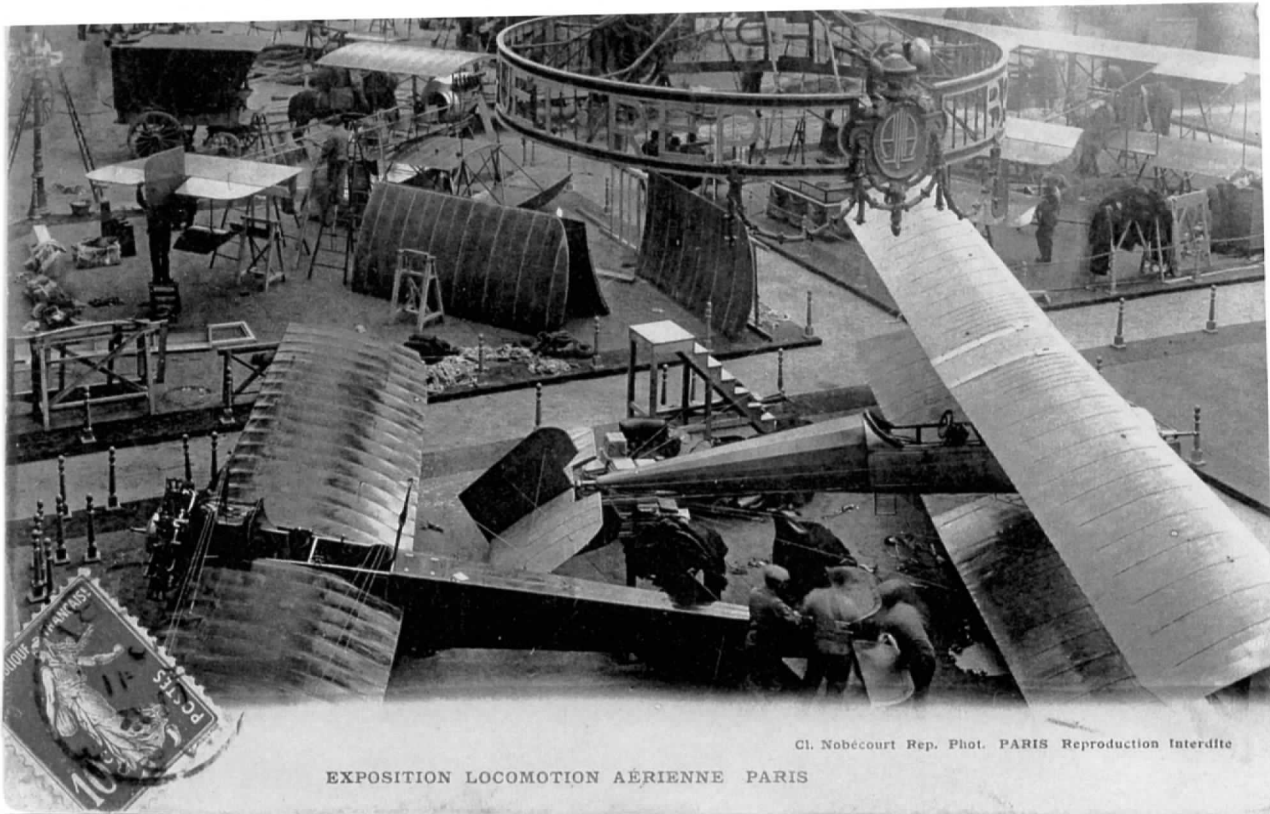
Brégi est un pilote célèbre. On voit ici son portrait sur une carte postale publicitaire vantant (à l'arrière) les bienfaits de la chicorée Lervilles.

Brégi évolue sur un appareil Voisin du 9 au 18 septembre 1910 pendant la Grande Semaine d'aviation de Bordeaux. Sa machine peu performante ne lui a pas permis de bien s'y classer. ¶



Marcel Delboy, phototypie, Bordeaux

72 — GRANDE SEMAINE D'AVIATION - Brégi, sur biplan "Voisin", moteur E N V 50 chevaux M. D.

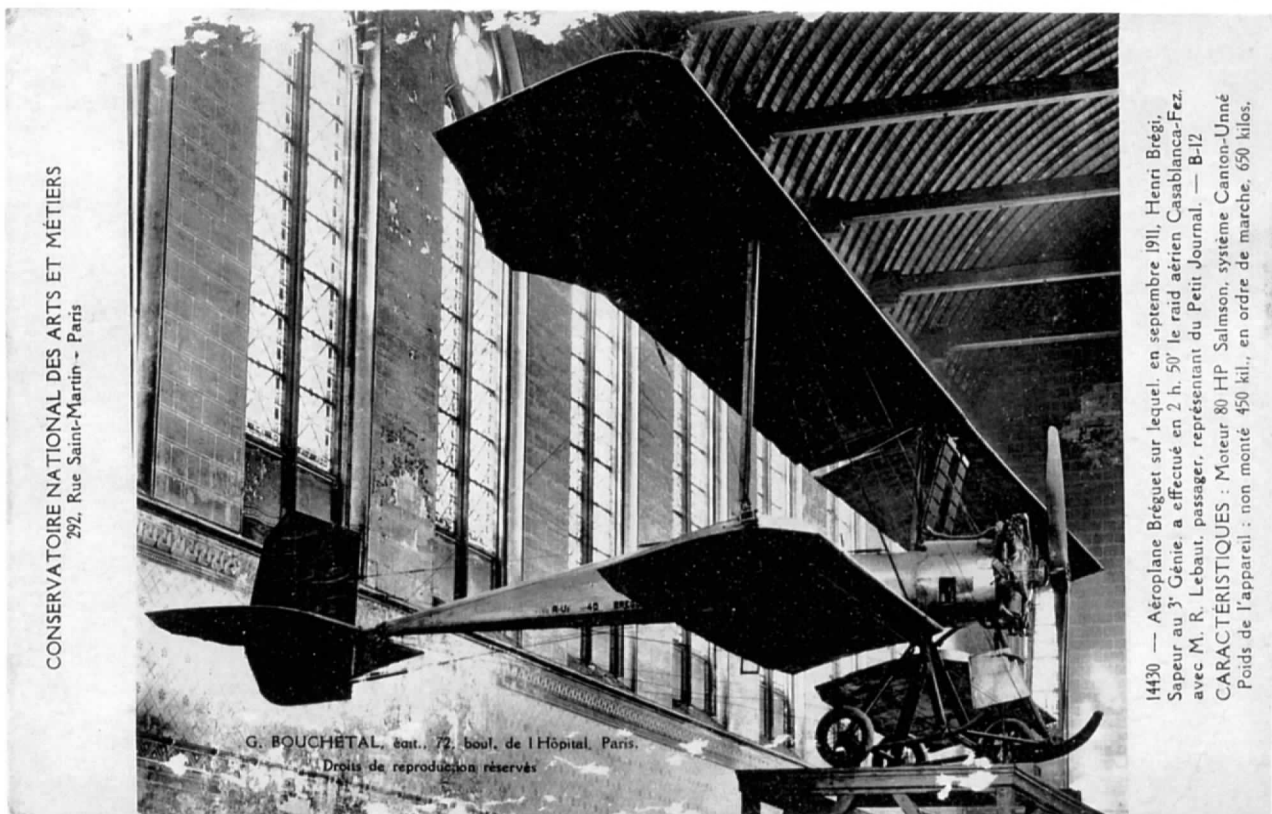


Cl. Nobécourt Rep. Phot. PARIS Reproduction Interdite

EXPOSITION LOCOMOTION AÉRIENNE PARIS

👉 Préparatifs du salon d'aviation de 1911 au Grand Palais. Trois hommes s'affairent autour d'un aéroplane R.E.P. situé juste derrière le Breguet R-U1 du vol Casablanca-Fez.

Une fois rapatrié, le Breguet R-U1 n°40 a commencé une nouvelle carrière en tant qu'objet d'exposition au C.N.A.M. à Paris. 📌



CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS
292, Rue Saint-Martin - Paris

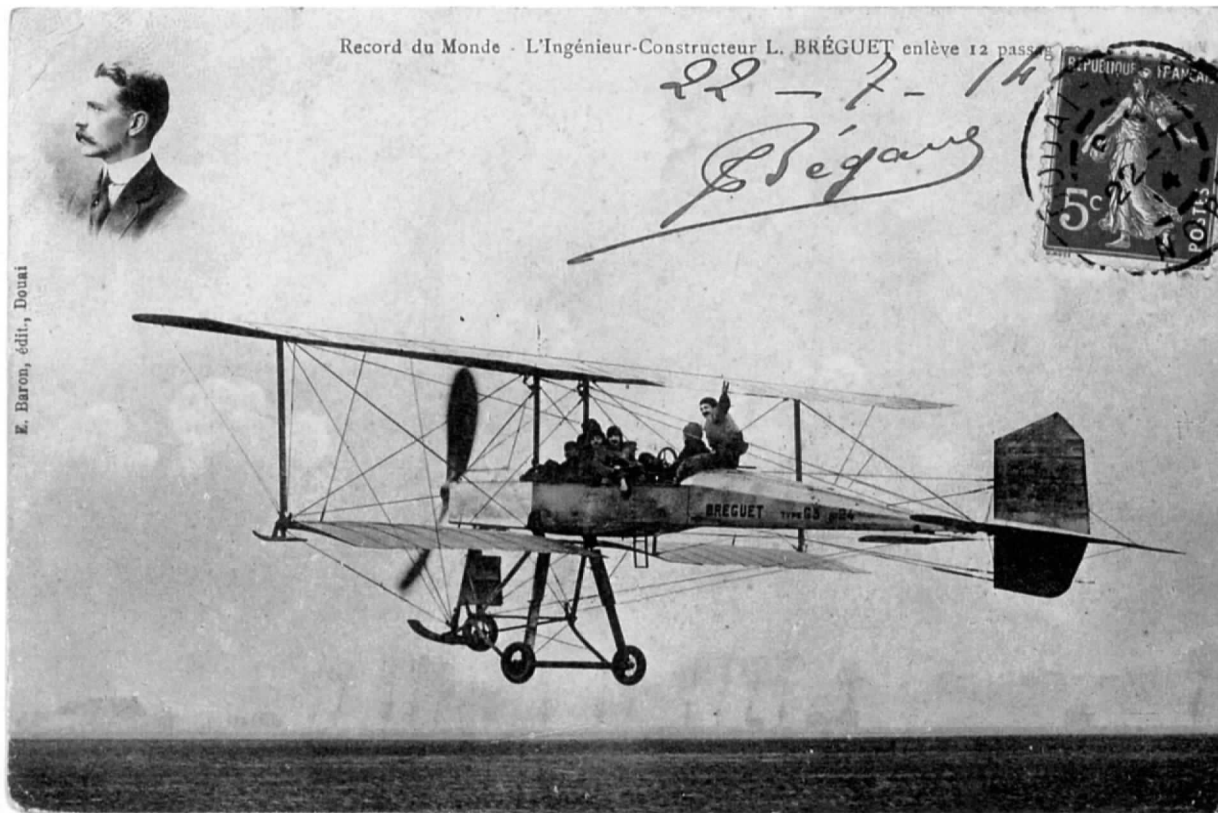
G. BOUCHETAL, édit., 77, boul. de l'Hôpital, Paris.
Droits de reproduction réservés

14430 — Aéroplane Bréguet sur lequel, en septembre 1911, Henri Brégi, Sapeur au 3^e Génie, a effectué en 2 h. 50' le raid aérien Casablanca-Fez, avec M. R. Lebaut, passager, représentant du Petit Journal. — B-12
CARACTERISTIQUES : Moteur 80 HP Salmson, système Canton-Unné
Poids de l'appareil : non monté 450 kil., en ordre de marche, 650 kilos.

le pilote donne ses instructions de vol à Lebaut qui lubrifiera le moteur et l'alimentera en carburant. Il lui rappelle aussi les consignes de sécurité à appliquer en cas d'atterrissage de fortune. Les deux hommes prennent alors place dans le fuselage. La machine s'ébranle enfin vers 6 h 45 pour quitter Casablanca. Brégi se cale à 400 m d'altitude d'où il domine le paysage décrit par la carte sommaire sur laquelle il a tracé sa route. Les oueds (cours d'eau) sont difficiles à franchir car de violents remous y perturbent l'air. Entre deux opérations mécaniques sur le moteur Lebaut jette les imprimés sur les lieux d'habitation survolés. Au bout de 20 km, Rabat et Salé séparées par le Bou-Regreb sont déjà en vue à l'horizon. A 7 h 35 le Breguet se pose sans encombre après avoir évité de peu un poteau de fil télégraphique confondu dans le paysage. La machine, les conditions météorologiques et la navigation étaient parfaites. Le raid a démarré sur de bonnes bases. Il ressemble à une véritable partie de plaisir. Les courriers arrivés à destination sont remis au receveur des postes qui a son tour donne les plis en partance. Aussitôt le général Moinier, commandant en chef du corps de Casablanca, salue cette prouesse qui apporte à l'empire chérifien une nouvelle preuve de l'héroïsme français, par un télégramme adressé à René Lebaut.

Rabat-Meknès

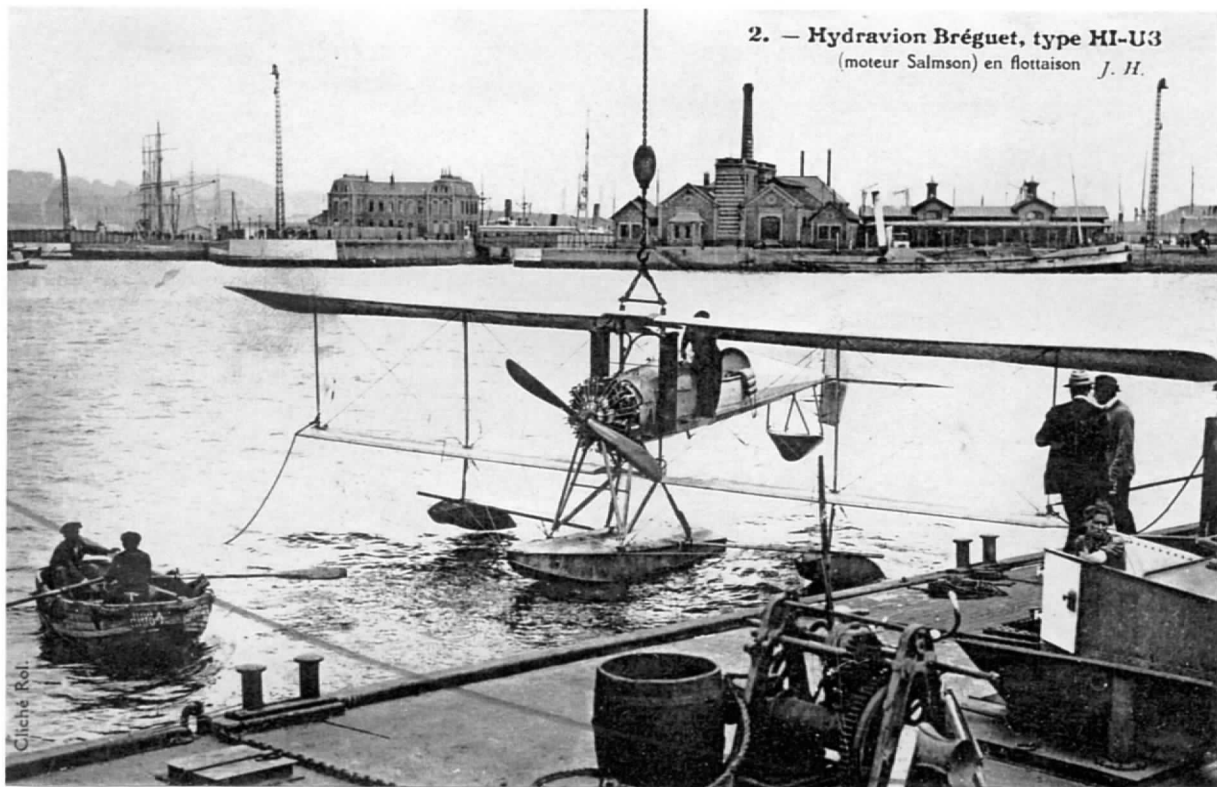
Pour se détendre et remercier le général Moinier, les postiers de l'air décident de faire étape à Rabat et de repartir le lendemain, 14 septembre. Mais le sirocco et des problèmes mineurs de mécanique les contraignent à n'effectuer, pendant plusieurs jours, que des vols de courte durée au-dessus de la ville. Mais Lebaut fixe impérativement le départ au 19 septembre. A nouveau dès 5 h 35 les deux hommes sont à leurs postes. Sitôt en l'air le moteur présente des signes de dysfonctionnement et projette des étincelles sur le passager alors que des flammes sortent des pipes d'admission. Du coup, pour refroidir le moteur, Brégi s'élève de 700 m à 1500 m où il trouve de l'air plus frais. Bientôt le problème s'estompe mais un autre se présente encore plus angoissant, les cartes établies spécialement pour le vol se révèlent impropres à la navigation tout comme les feux préparés par les postes militaires qui se noient au milieu de ceux qu'allument quotidiennement les habitants des lieux et n'indiquent donc pas la direction à prendre. Pour se diriger Brégi se fie, de manière empirique, au soleil et à une boussole. Les deux aéronautes imaginent le pire en se voyant obligés d'atterrir sur des pistes impraticables, capotant, se blessant et attendant de longues heures d'improbables secours. Pourtant, le plus incroyable se produit, des balles, tirées par les membres d'une tribu incontrôlée, sifflent de toutes parts autour d'eux, les effrayant mais sans les toucher puis plus rien. Soulagés et vivants, ils ne sont pas encore au bout de leur peine car le moteur tourne à nouveau avec d'inquiétantes ratés. Une fois le régime de croisière restabilisé, Brégi décide de monter à 3000 m. De là ils ont plus de chance d'apercevoir leur destination et de l'atteindre en vol plané si le moteur s'arrête brusquement. Mais il est 6 h 45 alors que Meknès n'est toujours pas en vue. Finalement, la ville apparaît loin sur le côté, le sirocco les a déviés de leur trajectoire. Rassurés, ils se dirigent vers la ville. Soudain à 1500 m d'altitude alors que Brégi entame sa descente, le moteur cale embarquant l'avion dans un plongeon vertigineux. Lebaut se voit déjà mort mais Brégi se bat aux commandes de l'appareil et finit par le poser dans un champ fraîchement moissonné



☞ Pour démontrer les aptitudes d'emport et la solidité de son G3, Louis Bréguet emmène 11 passagers, sur 5 kilomètres, le 23 mars 1911. Pour ce record du monde la puissance du moteur est poussée à 100 chevaux.

Machine de compétition, ce G3 est équipé d'un puissant moteur Gnome-Rhône de 160 ch. et d'une hélice à 4 pales. Pour un meilleur aérodynamisme, les radiateurs ont disparu car le refroidissement est à eau. ☞





♪ Le G3 a été décliné en hydravion, le type HI-U3. Brégi en pilota un en 1913 au meeting de Monaco et gagna le Grand Prix grâce à un vol jusqu'à San Remo.

En compétition avec 140 machines de 43 constructeurs différents, le Breguet G3 se classe deuxième du concours militaire d'aviation d'octobre 1911 à Reims, ceci peut-être un peu grâce au prestige tiré de son périple au Maroc. ♪



après un vol plané d'une douzaine de kilomètres riche en émotions fortes. Après une vérification générale, Brégi conclut que l'arrêt du moteur provient d'une surconsommation de carburant dont l'origine reste inexplicée. Le commandant Duhalde, du 3^{ème} sénégalais, les rejoint une demi-heure plus tard avec l'intention de leur offrir son aide. Brégi demande de l'eau pour lui et de l'essence pour son aéroplane. Quant à Lebaut, il lui confie la poste et ses prospectus à distribuer à la population locale ayant omis de les jeter par dessus bord sous le coup de la peur. Moins d'une heure plus tard la machine, protégée du vent et gardée par des tirailleurs sénégalais, est gavée de carburant prêté par la station de télégraphe sans fil.

Meknès-Fez

En attendant le départ pour Fez prévu par Lebaut pour 17 h 30, les deux aviateurs répondent à l'invitation de colonel Taupin à Dar Beïda éloignée d'une dizaine de kilomètres. Dès 16 heures, ayant appris le proche départ de l'aéroplane, la population locale se dirige vers l'endroit de stationnement du Breguet. Mais la poursuite du voyage est reportée au lendemain faute de n'avoir trouvé à temps un terrain propice à l'envol. Il n'est pas concevable de partir trop tard au risque d'être surpris par la nuit avant l'arrivée à Fez. C'est donc à côté de leur appareil sous la tente du commandant Duhalde que Brégi et Lebaut passent la nuit. Très tôt à 5 h 40 le Breguet reprend son chemin pour se poser 35 minutes plus tard devant les murs de Fez au grand désappointement du sultan Moulay-Hafid qui surveillait leur arrivée mais avait abandonné son poste d'observation, rendu fébrile par le jeûne du Ramadan. Il les invite le surlendemain pour connaître en détail leurs péripéties et suivre les évolutions de Brégi dans les airs. Il ne veut pas être le seul homme de Fez n'ayant jamais vu voler un avion. Un seul élément « cloche », nos deux héros n'ont emporté avec eux qu'un seul vêtement enroulé dans de la toile soumise aux épreuves de l'huile, du sable et de la poussière. Si bien qu'en piteux état, ils les donnent à laver en sachant bien que ces tenues ne conviendront guère au protocole dicté par le palais. Pourtant cette visite est indispensable afin de remettre en mains propres au sultan la poste expédiée par le général Moinier. Cette visite de courtoisie finit mal, les aviateurs sont congédiés par Moulay-Hafid ne supportant pas leur refus de voler alors que les conditions météorologiques ne le permettent pas.

Le lendemain Brégi en bon diplomate veut satisfaire ce caprice mais la magnéto défailante cloue définitivement le Breguet au sol. Contrariant par la même occasion Lebaut pour qui Fez n'est qu'une étape pour se rendre ensuite à Taza puis jusqu'aux rives de l'oued Moulouya, ensuite sans doute à Guercif et enfin à Oudjda, ville la plus à l'est du pays. Ne disposant pas d'une pièce de rechange, le voyage s'interrompt définitivement là mais à présent la voie est ouverte. Le but fixé est tout de même atteint malgré les difficultés, de tous ordres, rencontrées sur 300 km environ couverts en 3 h 05, tout en volant du 11/09 au 20/09 chaque jour à l'exception du 14. On estime à près de 300 le nombre de plis transportés au cours de ce raid aérien.

Pendant que Brégi fait démonter la machine volante par les artilleurs-mécaniciens du camp de Dar El Bibad, Lebaut prépare leur caravane de retour. Le 25 septembre tout est prêt, seul l'appareil n'est pas encore complètement emballé. Cette tâche est confiée au capitaine Berthelon. Le 26 la caravane s'ébranle, sans l'aéroplane, vers

Tanger où elle arrive le 30. Monsieur Regnault, ministre de France au Maroc, retenu à Paris par les négociations franco-allemandes envoie à Lebaut le télégramme suivant : « Mes félicitations bien cordiales pour admirable réalisation du patriotique et audacieux projet du *Petit Journal* dont répercussion sur opinion indigène est si grande et mes compliments pour proclamation aux populations si heureusement rédigée, transmettez expression ces sentiments à Brégi. – REGNAULT ». Le 1^{er} octobre le général Moinier reçoit des mains de Lebaut un courrier du sultan. Cette opération clôt la mission de René Lebaut qui peut, à présent, prendre la direction de la France en se remémorant les heures inoubliables de vols au-dessus du Maroc.

Finalement le 4 novembre 1911, un accord est conclu avec l'Allemagne qui accepte un protectorat français au Maroc en échange de terres au Congo. Enfin le 30 mars 1912, le traité de Fez établit le protectorat français au Maroc et accorde le Riff et l'Ifni à l'Espagne. Un mois plus tard, le Président de la République élève le général Lyautey au grade de commissaire général de la République française en lui confiant tous les pouvoirs du gouvernement français. Ce dernier est un fervent promoteur de l'idée de poste aérienne au Maroc émise par Pierre-Georges Latécoère et contribuera au développement de l'Aéropostale.

L'Allemagne cède

Ce premier avion à avoir volé au Maroc, a-t-il eu une influence sur les négociations franco-allemandes ? Difficile de le savoir. Toujours est-il qu'une situation de crise grave a pu être résolue de manière diplomatique, sans conflit majeur. Les Allemands se sont pourtant sentis lésés lorsqu'ils ont pris possession des territoires cédés par la France car il ne s'agissait que de vastes étendues marécageuses impropres à toute installation de colons. Mais ils se sont bien gardés de le faire savoir pour ne pas paraître ridicules au niveau international.

Quant aux tribus marocaines rebelles, ce vol n'a sans doute pas apaisé leur besoin d'autonomie mais il a contribué à les rendre moins hostiles envers nous de crainte d'une hypothétique riposte aérienne. René Lebaut a écrit : « Quant aux Marocains, c'est chez eux une véritable stupeur. Si maîtres d'eux qu'ils soient, ils ne peuvent dissimuler leur stupéfaction. » et il exprime leurs propos : « Quoi ! Après avoir dominé sur terre et sur mer, voici que les Français s'emparent des airs ! Sont-ce des diables ? Sont-ce des dieux ? ».

L'initiative du *Petit Journal* est donc une réussite à tous points de vue et nous laisse en héritage de rares et magnifiques plis, témoins d'une page importante de notre histoire.

Bernard FOX

De Casablanca à Fez en Aéroplane, René LEBAUT
 Histoire de l'aéronautique, Charles Dollfus et Henri Bouché
 Histoire mondiale de l'aviation, Edmond PETIT
 Pionniers de l'aviation, Jean BRIJON
 Chronique du 20^e siècle, éditions Larousse

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

Le Petit Journal

ADMINISTRATION
61, RUE LAFAYETTE, 61
Les manuscrits ne sont pas rendus
On s'abonne sans frais
dans tous les bureaux de poste

5 CENT. SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ 5 CENT.
22^{me} Année ———— Numéro 1.102

ABONNEMENTS
SEINE et SEINE-ET-OISE... 2 fr. 3 fr. 50
DÉPARTEMENTS..... 2 fr. 4 fr. »
ÉTRANGER..... 2 50 5 fr. »

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE 1911



AU SALON D'AVIATION

La foule devant l'aéroplane du "Petit Journal" qui a accompli le raid de Casablanca à Fez

Le Breguet du vol Casablanca-Fez est une grande attraction du salon d'aviation qui se déroule du 16 décembre 1911 au 2 janvier 1912 au Grand Palais.