

# BULLETIN D'INFORMATION

Novembre 2003

N° 32

## SOMMAIRE

Nouvelles du C.A.F.

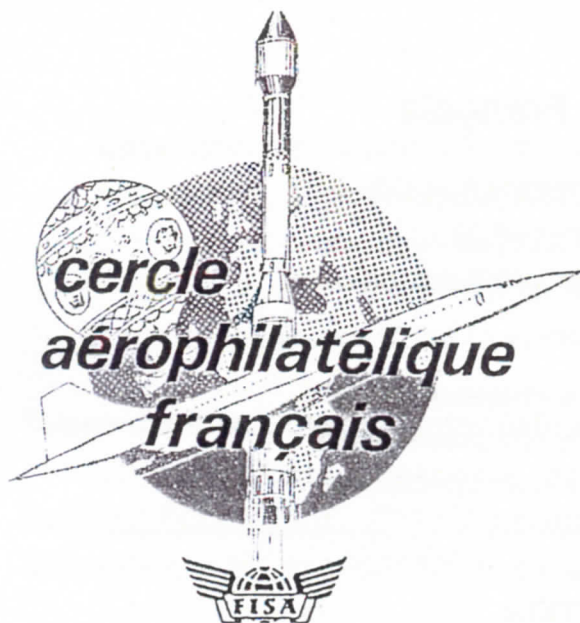
Nouvelles de l'aérophilatélie

Palmarès aérophilatélie 2003

S.A.G.E.T.A. – liaisons Toulouse - Saïgon

## Supplément central

1<sup>er</sup> courrier international par hélicoptère, mai-juin 1952



Carte Premier Jour Jacqueline Auriol – Challans, 21 juin 2003

## 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](http://www.latecoere.com) - Internet : [aerophil@club-internet.fr](mailto: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, editeur du *Bulletin d'Information*, responsable du *Sce Bibliographie*.

Membre du board of Directors FISA. 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 juillet dernier, nous avons le plaisir d'accueillir deux nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

N° 876 – Guy COURANT

Bretagne

N° 877 – Monique LATREILLE

Ile-de-France

#### 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.45.

Le programme du prochain trimestre est le suivant :

- 15 novembre, l'Aéropostale et Air France à Porto Praïa (Iles du cap Vert) par G. Collot
- 20 décembre, préparation de l'AGO,
- 17 janvier, la Cie Franco-Roumaine et CIDNA,
- 21 février, projection d'une cassette Air France ou Assemblée Générale (à déterminer).

### **Supplément au Bulletin d'Information**

Un supplément détachable, est joint au présent *Bulletin d'Information*. Rédigé par Bernard FOX (C.A.F. 774), il a pour titre: "*Premier transport aéropostal international par hélicoptère, mai-juin 1952*". Nous remercions vivement notre ami Bernard Fox.

### **Service "Fonds de documentation"**

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

### **Service "Cessions"**

La vente de novembre 2003 est reportée en fin d'année. Veuillez envoyer d'urgence vos plis à céder à Alain Cornu, 97, avenue du Général Leclerc – 75014 PARIS. N'oubliez pas de joindre la liste descriptive et les prix demandés.

### **Service "Petites annonces"**

Lors de notre dernière AGO, nous avons annoncé la création d'un nouveau service, permettant aux membres du CAF de passer des petites annonces.

Nous avons décidé d'opter pour la gratuité, en respectant les conditions suivantes:

- texte ayant un rapport directe avec l'aérophilatélie, à l'exclusion de tout autre sujet,
- deux annonces annuelles, au maximum, par membre à jour de sa cotisation,
- 5 lignes de texte au maximum (type bulletin), références et adresse comprises,
- aucune illustration.

En fonction des demandes nous ajusterons la procédure si nécessaire.

Veuillez envoyer vos annonces à Jean-Marie TROXLER, 6 rue des Glaneurs – 68120 PFASTATT.

### **Assemblée Générale Ordinaire – Février 2004**

Notre prochaine Assemblée Générale se tiendra à **l'Espace Pierre-Georges Latécoère, 79, avenue Marceau 75016 PARIS** dans le courant du mois de février 2004. La date exacte sera indiquée sur la convocation qui sera envoyée fin décembre. En principe, l'AGO aura lieu le matin dans des salons où se tiennent nos réunions mensuelles au milieu d'une exposition aérophilatélique sur les lignes Latécoère/Aéropostale. Elle sera suivie de notre déjeuner amical dans un restaurant sur les Champs-Élysées et d'une bourse d'échanges. Veuillez communiquer dès maintenant au président les sujets que vous voudriez voir traités lors cette AGO afin qu'ils figurent à l'ordre du jour.

## NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

### 57<sup>ème</sup> Salon Philatélique d'Automne (6 au 9 novembre 2003). Entrée gratuite.

Le 57<sup>ème</sup> Salon de la CNEP à la Porte Champerret se tiendra de 10h à 18h. du jeudi 6 au dimanche 9 novembre. Le C.A.F. tiendra une permanence au stand GAPS le jeudi après-midi (Edouard Mancel) et le vendredi matin (Gérard Collot). D'autres membres du C.A.F. seront disponibles ponctuellement les autres jours.

### Calendrier des prochaines expositions compétitives en 2004 (extraits)

6 et 7 mars – Fête du Timbre – Expositions départementales (Morangis pour région 1).

16 au 18 avril – exposition régionale (région 1) Melun

22 au 30 mai – exposition mondiale VALENCIA 04 (Espagne)

27 juin – Salon du Timbre à Vincennes et 77<sup>ème</sup> congrès F.F.A.P.

Pas d' Exposition nationale cette année

28 août/1<sup>er</sup> septembre – exposition mondiale SINGAPOUR 04

Pour vous renseigner ou participer aux nombreuses expositions départementales, régionales, inter-régionales, nationales et internationales, veuillez prendre contact avec notre vice-président : Jacques RENAUD, juré national, chargé des expositions compétitives 15, rue du Bocage - 92310 SEVRES – téléphone 01 46 26 89 12 ou 06 66 26 23 96.

### Jacqueline AURIOL, pilote d'essais.

Jacqueline Auriol est née le 5 nov. 1917 à Challans (Vendée). Décédée le 11 fév. 2000 à Paris.

Brevetée pilote en 1948, gravement accidentée en 1949, elle est la seule femme brevetée pilote d'essais et la première au monde à voler au-delà de la vitesse du son. Cinq fois détentrice, en alternance avec l'Américaine Jacqueline Cochran, du record mondial féminin de vitesse entre 1951 et 1963, avec finalement 2030 km/h sur cent kilomètres sur *Mirage III R*.

L'émission du timbre de Poste Aérienne 2003, à l'effigie de Jacqueline Auriol de 4€ de valeur faciale, a donné lieu à l'émission d'enveloppes et de cartes 1<sup>er</sup> jour le 21 juin 2003, à Paris et à Challans (Vendée). Le Bureau des oblitérations philatéliques de Paris a choisi les Salons de l'Aéro-Club de France pour l'émission Premier Jour. Trois membres du CAF ont assuré une permanence: MM. Vital Ferry, Thierry Lavigne et Edouard Mancel. Nous les en remercions chaleureusement.

Les membres du CAF qui seraient intéressés par ces souvenirs philatéliques peuvent en faire la demande au président. Le prix unitaire pour une carte ou une enveloppe est de : 8 € pour Challans et 11 € (sur soie) pour Paris. Il faut ajouter les frais de port.

### Cotisation 2003/2004

La cotisation annuelle (sept.2003-août 2004) de 20 €, pour les sociétaires résidants en Europe, et 25 €, pour les sociétaires hors Europe, est à régler dès maintenant. La feuille de relevé de compte, établie par notre trésorier, est jointe à l'envoi du présent *Bulletin d'Information*. Un paiement immédiat permet de bénéficier des offres du CAF et de procéder au renouvellement des abonnements aux revues philatéliques sans risque de rupture.

Les membres britanniques pourront continuer à payer leur cotisation par chèque libellé en livres Sterling (£15) à l'ordre de Gérard COLLOT, qui fera le transfert nécessaire.

# Cercle Aérophilatélique Français

Supplément au Bulletin d'Information n°32 – Novembre 2003



Dans ce décor d'une enveloppe CENTILUX un hélicoptère Hiller circule au-dessus de la vieille ville, de Luxembourg, qui surplombe la porte de Pfaffental par laquelle entre une diligence postale du 19<sup>ème</sup> siècle, en réalité l'appareil ne prendra pas cette voie aérienne.

## Premier transport aéropostal international par hélicoptère, mai-juin 1952

### Les vols

**L**e samedi 31 mai 1952 vers 15 heures un hélicoptère, de la compagnie privée française Hélicoptère Azur, se pose devant le parc des expositions de la ville de Luxembourg, au Limpertsberg, où a lieu une exposition philatélique internationale qui commémore le centenaire du timbre-poste luxembourgeois. En effet le premier timbre-poste du Luxembourg, un 10 centimes gris-noir à l'effigie du Roi de Hollande et Grand-Duc du Luxembourg Guillaume III, a vu le jour le 10 septembre 1852, soit près de cent ans auparavant. Pour marquer cet événement les organisateurs de l'exposition, baptisée CENTILUX, ont mis en place un transport international de courrier par hélicoptère entre Luxembourg-ville et Strasbourg.

Au même moment, à Strasbourg, se déroule le 25<sup>ème</sup> congrès de la Fédération des Sociétés Philatéliques Françaises au cours duquel a lieu, le samedi 31 mai également, la vente anticipée du timbre-poste « Conseil de l'Europe ». Cette coïncidence implique que, du côté français, une aide significative est apportée aux Luxembourgeois pour la réussite de cet événement aéropostal sans précédent.

De plus, le samedi 31 mai 1952 est la journée de l'amitié franco-luxembourgeoise patronnée par la ville de Luxembourg, facteur supplémentaire facilitant la mise sur pied d'une telle aventure.

Voilà une heure que l'hélicoptère, un Hiller UH-12, aurait dû être sur le site de l'exposition. Mais des vents violents, d'environ 110 km/h, en ont décidé autrement. Arrivé depuis deux jours par transport routier, à l'aéroport du Findel, l'appareil a été reconditionné pour le vol d'essai. Car il s'agit d'un essai dans le but d'établir, si le test est concluant, des liaisons postales régulières vers diverses destinations. Un tel vol a déjà été organisé en Allemagne par l'armée de l'air américaine le 10 juillet 1945 à Stuttgart, sans suite tangible. La compagnie British European Airways inaugure une desserte postale, par trois hélicoptères, Sikorsky S-51 au Royaume-Uni le 1<sup>er</sup> juin 1948, qui fonctionne correctement. D'autres furent mises en place en 1950 à Berlin et en 1951 à Wuppertal-Elberfeld sans conséquence future.

Le Directeur de la Poste Luxembourgeoise, les organisateurs du vol et les préposés à la poste remettent les quatre sacs postaux au pilote, M. Montiglio, qui les place à l'intérieur de l'hélicoptère. Après les vérifications douanières d'usage à cette époque, l'appareil prend son envol, dans un bruit assourdissant, en direction de Strasbourg. C'est en fin d'après-midi, aux alentours de 18 heures, que le pilote de l'aéronef est accueilli par de charmantes Alsaciennes habillées de costumes traditionnels ainsi que par M. Boennec, représentant du Ministre des P.T.T., qui avait déclaré l'ouverture du congrès peu de temps auparavant. Le vol s'est déroulé sans que M. Montiglio ne rencontre de problème particulier.

Le pilote et son appareil reprennent la direction de Luxembourg-ville le lendemain, dimanche 1<sup>er</sup> juin 1952, jour de la Pentecôte, dès 14 heures 45 avec les sacs postaux de Strasbourg. Pendant le vol de retour, surpris par un très violent orage, le postier des airs pose son appareil près de la frontière Lorraine à Orscholz, en Allemagne, où il se fait ravitailler et attend une accalmie. Le vol en ligne droite entre Strasbourg et Luxembourg-ville entraîne une petite incursion au-dessus du territoire allemand. Quelques heures plus tard après avoir repris sa route aérienne il atterrit à nouveau devant le palais des expositions de Luxembourg-ville avec son précieux chargement qui ravira tous les philatélistes.

Cet aller et retour prouve que l'hélicoptère, contrairement à l'avion, est trop tributaire des conditions météorologiques. Ainsi, il éprouve des difficultés certaines pour respecter un emploi du temps précis et rigoureux, comme ce fut le cas tant à l'aller qu'au retour du vol. La régularité n'est donc pas son point fort. Il n'y aura donc pas de suite à cet essai qui est unique

en son genre. Il faut, tout de même, signaler que le premier hélicoptère commercial, le Bell 47, n'a été homologué que 6 ans plus tôt et rapidement suivi du Sikorsky S-51. Que Bristol produit le type 171 depuis 1947, que le premier Hiller, notre appareil, date de 1948 et qu'enfin l'Alouette I, française, fête son premier anniversaire. Tous ces hélicoptères sont des pionniers dans ce domaine et les constructeurs n'ont pas encore accumulé assez d'expérience pour améliorer leurs capacités. L'année suivante, le 5 août 1953, la compagnie belge SABENA inaugure la ligne commerciale Bruxelles-Lille, pour le transport de passagers et du courrier, avec un puissant hélicoptère Sikorsky S-55. Cinq ans plus tard le 3 mars 1957 une évolution de ce dernier, le Sikorsky S 58-D, beaucoup plus robuste, assure deux rotations quotidiennes régulièrement entre Bruxelles et Paris. Cette aventure unique s'achèvera le 1<sup>er</sup> novembre 1966 après avoir rencontré un vif succès. L'avion prendra le relais.

## **L'exposition CENTILUX**

**C**'est sous l'égide de la Fédération Internationale de Philatélie que la Fédération des Sociétés Philatéliques Luxembourgeoises organise, avec le concours de l'Administration des Postes et sous le patronage de Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse Charlotte de Luxembourg, une exposition internationale à l'occasion du centenaire de la création des premiers timbres du Luxembourg. Cet événement, le CENTILUX, se tient du 24 mai au 4 juin 1952 dans les halles d'exposition de la ville de Luxembourg sous la présidence de M. TEISEN.

De nombreux philatélistes et collectionneurs de timbres viennent des cinq continents, simplement, pour le plaisir d'exposer leurs collections ou, plus sportivement, pour concourir afin d'obtenir soit, un Grand Prix (une plaquette CENTILUX), soit une médaille ou encore un objet d'art.

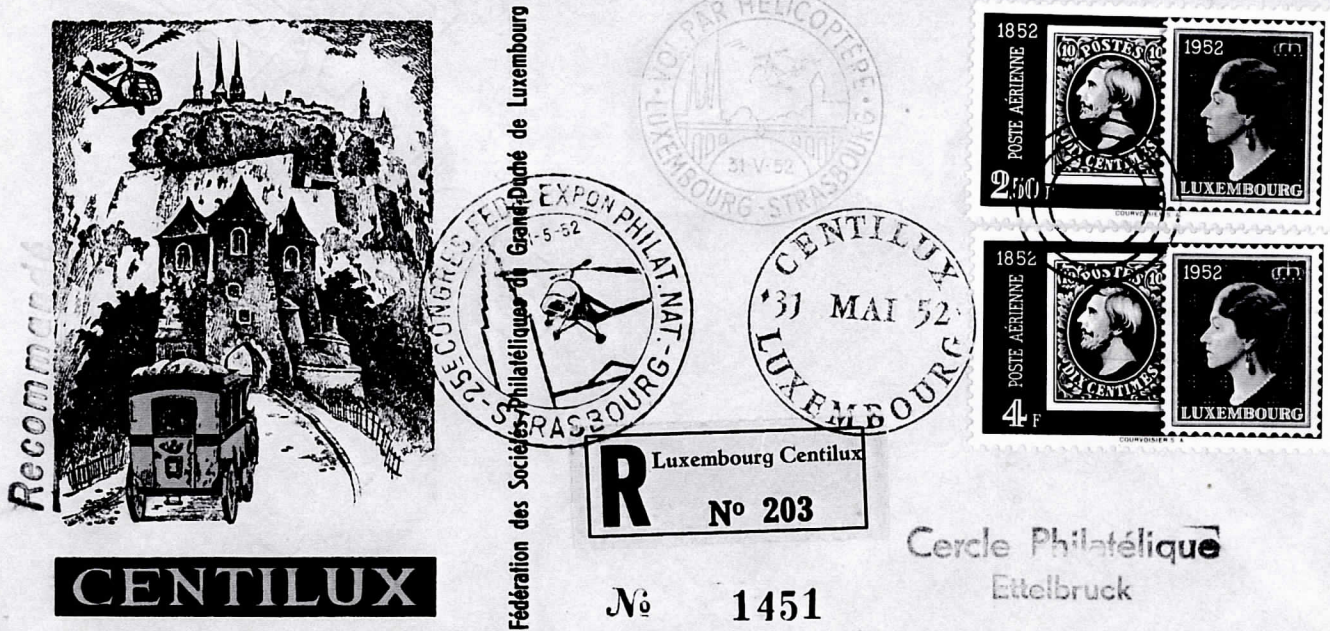
Chaque ticket d'entrée est accompagné obligatoirement d'une des séries de timbres-poste spéciaux vendus au bureau de poste de l'exposition. Car à l'occasion de CENTILUX l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones du Grand-Duché de Luxembourg a créé deux séries de timbres-poste commémoratifs, l'une d'usage courant et l'autre de poste aérienne.

La série d'usage courant est mise en vente uniquement pendant la durée de CENTILUX. Elle est composée de deux timbres, de 2 F.L. et de 4 F.L., tirés en taille douce. Ils représentent le premier timbre (10 centimes gris-noir) et le deuxième timbre (1 silbergroschen brun-rouge, le silbergroschen représentait l'affranchissement des plis à destination des Etats de l'Union Postale Austro-allemande) du Luxembourg à la valeur faciale près. 43815 paires ont été vendues avec un supplément de 20 F.L. donnant droit à l'accès à l'exposition.

La série de la poste aérienne, quant à elle, est composée de cinq valeurs représentant chacune le premier timbre-poste et celui d'usage courant du moment à l'effigie de Son Altesse Royale Madame la Grande-Duchesse Charlotte de Luxembourg. Ces timbres héliogravés ont les valeurs faciales et les couleurs suivantes : 80 C. vert, 2,50 F. rouge, 4 F. bleu, 8 F. brun rougeâtre et 10 F. brun grisâtre. Le prix de la série est de 45,30 Francs (25,30 F. pour les timbres et 20 F. pour le ticket d'entrée). Toutefois il est possible d'entrer pour seulement 38 Francs (20 F. donnant droit à l'entrée et 18 F. pour les timbres de 8 F. et 10 F. vendus ensemble). 37416 séries ont trouvé acquéreurs jusqu'à la mise hors cours le 31 décembre 1953. Le reliquat des deux séries a été détruit.

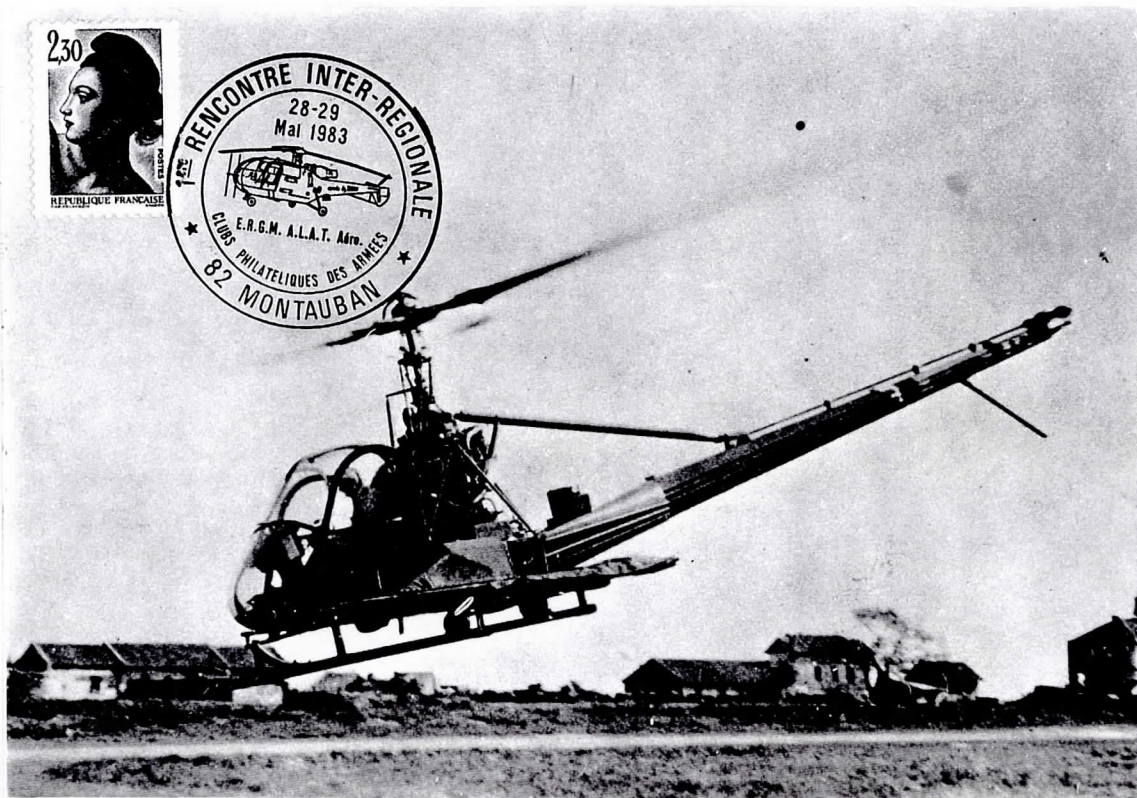
Dans l'enceinte de l'exposition est installé un bureau de poste temporaire pour assurer la vente des timbres spéciaux. Il est doté d'une oblitération spéciale comportant deux cachets oblitérants jumelés, un timbre à date et un cachet muet, à trois cercles, semblable à celui employé pour l'estampillage des premiers timbres-poste. Il est également muni d'un cachet uniquement réservé au vol par hélicoptère.

PREMIER VOL PAR HÉLICOPTÈRE LUXEMBOURG-STRASBOURG LE 31 MAI 1952



✂ Courrier recommandé dont l'enveloppe éditée spécialement pour le vol est affranchie avec des timbres, de la poste aérienne, émis également pour la circonstance.

L'hélicoptère Hiller UH-12 à rotor bipale, 1<sup>er</sup> modèle de série de la firme, est une machine triplace équipée d'un moteur de 6 cylindres à plat de 320 ch lui permettant de croiser à 130 km/h sur environ 330 km. Ici une version militaire équipée de brancards. ✂





PREMIER VOL PAR HÉLICOPTÈRE LUXEMBOURG-STRASBOURG LE 31 MAI 1952



**CENTILUX**

Fédération des Sociétés Philatéliques du Grand-Duché de Luxembourg



COMITÉ EXPO. PHIL.  
WACKEN  
STRASBOURG

N° 01520

Enveloppe affranchie à 2,50 francs luxembourgeois. Le cachet spécial " vol par hélicoptère Luxembourg-Strasbourg" est rose.

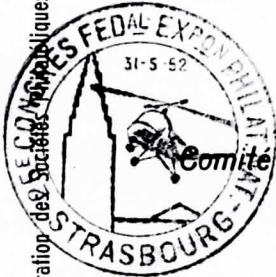
Carte postale oblitérée du cachet de départ CENTILUX et de celui d'arrivée du congrès de Strasbourg, tous deux datés du 31 mai 1952.

PREMIER VOL PAR HÉLICOPTÈRE LUXEMBOURG-STRASBOURG LE 31 MAI 1952



**CENTILUX**

Fédération des Sociétés Philatéliques du Grand-Duché de Luxembourg



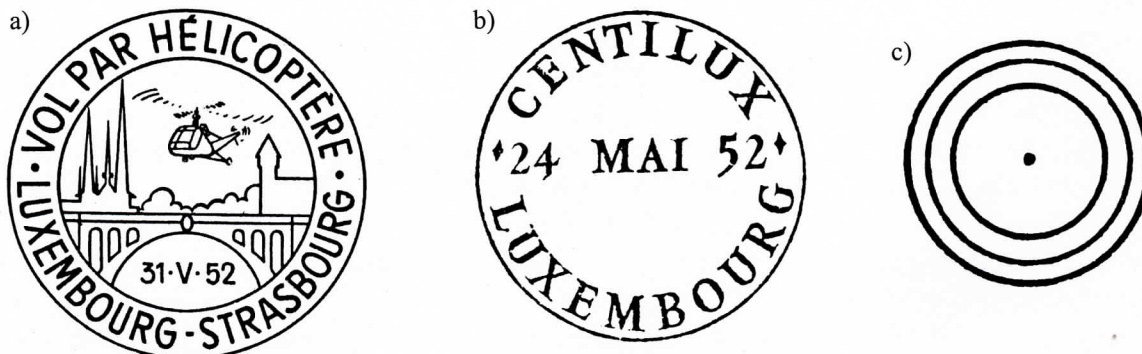
Comité Exposition Philatélique

Wacken-Strasbourg

(France)

N° 002047

Pour le transport de courrier entre Luxembourg et Strasbourg, le 31 mai 1952, sont seulement admises les enveloppes et cartes illustrées, éditées en nombre restreint par l'organisation de l'exposition. Ces objets philatéliques sont affranchis au moyen des timbres spéciaux de la poste aérienne proposés à l'exposition et estampillés par les cachets de circonstance. La carte ou l'enveloppe est cédée pour 15 F.L. ou 150 F.F. et la surtaxe de recommandation est facturée 4 F.L. ou 50 F.F. de plus.



- a) Cachet spécial pour la poste aérienne, l'hélicoptère survole les principaux monuments de Luxembourg-ville, la cathédrale, le pont Adolphe et la Caisse d'Épargne de l'État.  
 b) Timbre à date de l'exposition CENTILUX.  
 c) Cachet muet à trois cercles, semblable à celui employé pour l'oblitération des premiers timbres-postes luxembourgeois.

## Le 25<sup>ème</sup> congrès national

Strasbourg, capitale de l'Europe, est également la capitale de la philatélie française pour quelques jours. C'est en fêtant son 75<sup>ème</sup> anniversaire que la Société Philatélique « Union » de Strasbourg s'occupe du 25<sup>ème</sup> congrès national de la Fédération des Sociétés Philatéliques Françaises. Les débats se déroulent sous la présidence de M. BERTHELOT qui dirige une Fédération regroupant 32000 membres répartis en 304 sociétés. Après la présentation des rapports financier et moral, il est procédé au renouvellement du bureau. Du fait de ce congrès, une magnifique exposition de timbres-poste est visible au Wacken (palais de la foire européenne) du samedi 31 mai 1952 au mardi 3 juin 1952.

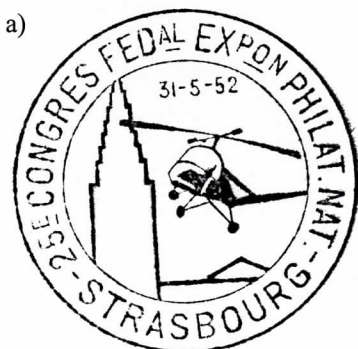
Les exposants présentent leurs "petites vignettes postales", d'une valeur de plus de 200 millions de francs, sur 4500 feuilles réparties dans 500 cadres. Signalons la collaboration de M. Maurice BURRUS qui a le privilège de posséder une des plus grandes collections de timbres du monde et dont une partie est proposée « hors-concours » à l'admiration de tous.

Les timbres-poste les plus exceptionnels sont offerts à la vue des visiteurs. Mentionnons par exemple une quarantaine de 1 F. vermillon, le 3 skilling vert suédois de 1855 figurant en cinq exemplaires sur une même enveloppe et constituant un document unique, un ensemble complet des timbres du Fezzan (territoire saharien) n'existant qu'en 35 épreuves, le célèbre « Penny Black » de 1840 représentant la jeune reine Victoria ou encore George Washington sur les premières valeurs des États-Unis d'Amérique.

L'exposition possède un bureau de poste temporaire dans lequel est mis en vente anticipée, le 31 mai, le timbre de 30 F. « Strasbourg, siège du Conseil de l'Europe » dont la vente générale n'aura lieu qu'à partir du 3 juin 1952. Lors de la vente anticipée un cachet premier jour est apposé automatiquement sur le timbre. Une oblitération spéciale, ronde, illustrée et de grand format, est également placée sur tout le courrier au départ de l'exposition.

Enfin pour le transport du courrier entre Strasbourg et Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juin et comme au CENTILUX, sont uniquement admises les enveloppes et les cartes émises par les organisateurs de l'exposition. Les tarifs de vente sont identiques à ceux pratiqués à

Luxembourg-ville. Le timbre du Conseil de l'Europe, étant destiné à l'affranchissement international, suffit à lui seul à payer le droit de circulation de ces plis. Là encore un cachet spécial rectangulaire est réservé aux objets philatéliques s'envolant en hélicoptère, à l'exception de ceux en provenance du Luxembourg et y retournant.



- a) Cachet, à date, rond illustré d'un hélicoptère Hiller UH-12 doublant la flèche de la cathédrale Notre-Dame de Strasbourg.
- b) Ici l'Hiller UH-12 traverse rapidement les nuages, de mauvaise augure, sur ce cachet rectangulaire précisant la nature, le lieu et la date du vol.

## Le timbre-poste « Conseil de l'Europe »

Ce timbre-poste n° 923 imprimé, en taille-douce, à 2400000 exemplaires déroge à une règle établie par l'Union Postale Universelle. Le fait qu'il soit dédié au Conseil de l'Europe et à sa ville d'accueil ne pose aucun problème particulier. Par contre sa valeur faciale de 30 francs le destine à l'affranchissement de courrier pour l'étranger. Dans ce cas l'Union Postale Universelle établit que le timbre doit être imprimé avec une encre de couleur bleue alors que sa couleur est verte. Le timbre n° 922 « Narvik 1940 » qui le précède est conçu pour rattraper cet écart de conduite car il affiche la même valeur faciale, cette fois associée à la couleur bleu-violette.

Le graphisme, relativement chargé, nous montre le bâtiment du Conseil de l'Europe inauguré le 07 août 1950, en vue aérienne de trois-quarts face, posé sur une carte de l'Europe physique. La cathédrale de Strasbourg, qui pointe sa flèche fine et élancée, est placée en arrière-plan pour situer le lieu d'implantation géographique du Conseil et contribuer à la propagande de cette ville. Beaucoup de monde regrette la disposition, non conforme à la réalité, qu'a donnée le dessinateur-graveur Decaris aux dix mâts porte-drapeaux positionnés en premier plan. En réalité ces mâts sont plantés en une ligne parallèle à la façade du bâtiment.

## Le Conseil de l'Europe

À l' lendemain du congrès européen de La Haye (mai 1948), la France propose à ses partenaires de l'Union occidentale la création d'une assemblée européenne et l'instauration d'une union économique douanière. Un comité pour l'étude de l'unité européenne est constitué avec pour mission d'étudier des projets en ce sens. Il voit l'affrontement de deux thèses antagonistes : celle des gouvernements français et belge qui sont en faveur d'une Assemblée dotée d'un pouvoir de décision et celle du gouvernement britannique qui n'accepte qu'une structure de coopération intergouvernementale à caractère diplomatique. Un accord se fait, finalement, sur une solution de compromis et le statut du Conseil de l'Europe est adopté le 5 mai 1949.

Ce Conseil reçoit des compétences étendues mais ne bénéficie pas de véritables pouvoirs pour les exercer, ses attributions demeurent purement consultatives. Il doit cependant réaliser

Recommandé



*Club Philatélique  
Sittelbruck*

Vol retour. Deux timbres à 30 F. et un à 15 F. affranchissent ce courrier recommandé, rare car préparé le soir avant son départ est donc oblitéré le 31-5-52 au lieu du 1-6-52.

Copie presque conforme à la précédente qui s'en distingue par le cachet rectangulaire apposé à l'envers. Le cachet d'arrivée, CENTILUX, est daté du 1<sup>er</sup> juin 1952. P

Recommandé



*Club Philatélique  
Sittelbruck*



Le “Conseil de l’Europe”, seul sur lettre est oblitéré de la rare date du 31-5-52. En impression sur l’enveloppe française, l’hélicoptère Hiller UH-12, la cathédrale de Strasbourg et la Caisse d’Epargne du Luxembourg derrière le pont Adolphe.

L’oblitération classique du 1-6-52 donne à cette enveloppe un caractère plus commun mais tout aussi historique. P





Carte postale recommandée, très chargée par l'association de 3 timbres, oblitérés du cachet spécial, totalisant 75 F.. Cette fois le courrier est nominatif contrairement aux enveloppes précédentes.

Seul sur carte postale, le "Conseil de l'Europe" est estampillé de son cachet premier jour. La marque rectangulaire garantit son transport postal par hélicoptère.



une union plus étroite entre les membres des "Etats-Unis" de l'Europe, afin de sauvegarder et promouvoir les idéaux et les principes qui sont leur patrimoine commun et il doit favoriser leur progrès économique et social. Ces idéaux et principes touchant à la liberté individuelle, à la liberté politique, à la prééminence du droit et au respect des droits de l'homme, un Etat ne peut faire partie du Conseil que s'il est une démocratie. L'Espagne et le Portugal n'y sont admis qu'une fois leurs régimes autoritaires disparus. L'activité la plus notoire du Conseil de l'Europe s'exerce dans le domaine du droit. Ainsi s'élabore progressivement un véritable droit européen dont la portée est malheureusement inégale, les Etats n'étant pas obligés de ratifier les conventions.

Le Conseil est doté de deux organes principaux, le Comité des ministres et l'Assemblée Consultative. Le Comité des ministres est l'organe de représentation des Etats membres. En dépit de son intitulé, la plupart du temps, il n'est pas composé de ministres mais de représentants permanents des Etats. Il adopte les recommandations de l'Assemblée Consultative en général à l'unanimité. L'Assemblée Consultative dont les membres sont désignés par les Parlements nationaux (2 à 18 représentants en fonction de la population) n'exerce qu'une fonction délibératoire et n'a même pas le droit d'adresser directement des recommandations aux Etats.

En résumé ses objectifs essentiels sont la sauvegarde et le renforcement des droits de l'Homme et l'unification juridique européenne. Il est à l'origine de la Convention européenne des droits de l'Homme et des ses organes : Commission et Cour européenne des droits de l'Homme.

Le 31 mai 1952 s'achève une session débutée le 26 mai sous la présidence de M. François de Menthon.

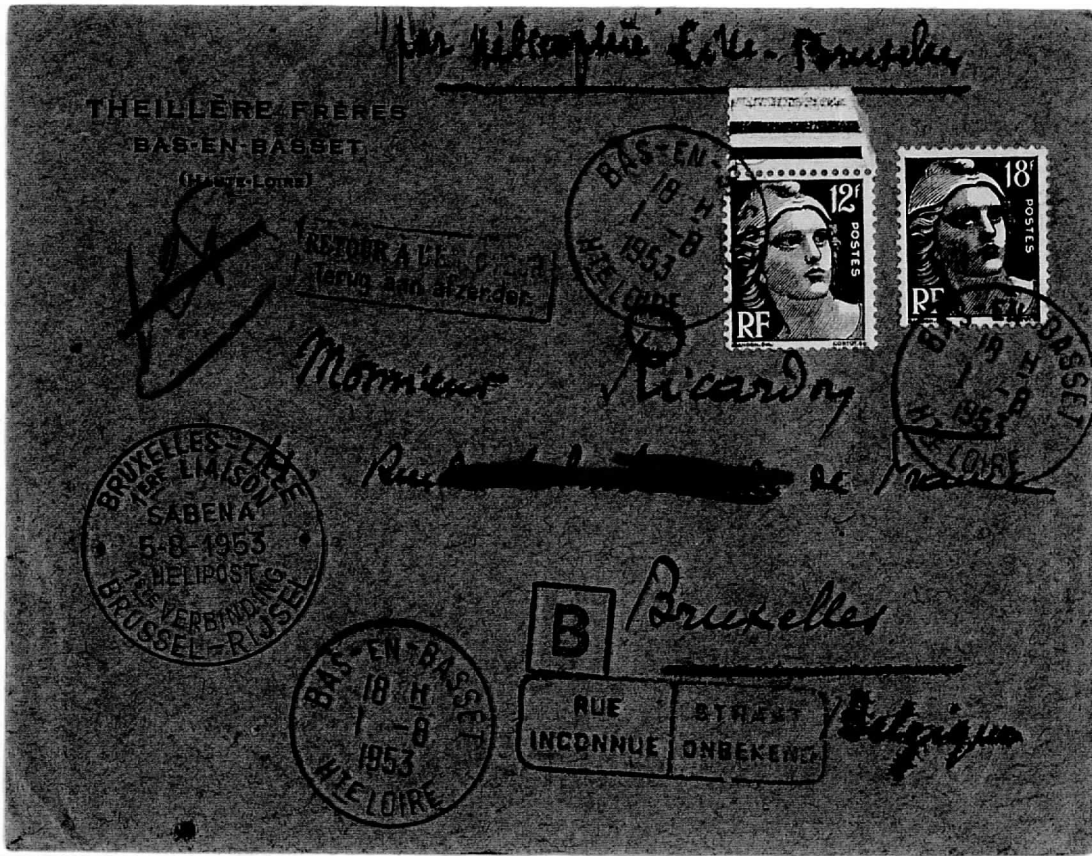
## **L'Europe en 1952**

**E**n 1952, Strasbourg est déjà une ville phare de l'Europe. Luxembourg-ville, quant à elle, est en retrait dans ce domaine mais ne tardera pas à jouer, également, un rôle important. Ce vol aéroportal, entre deux villes importantes, est donc un essai bien ciblé malgré son manque de réussite.

A la fin des années 40, l'Europe panse les plaies de la seconde guerre mondiale. Mais la guerre froide a déjà commencé et l'Europe est divisée. Les Etats-Unis d'Amérique songent à réarmer l'Allemagne Fédérale, dernier bastion occidental face au bloc de l'Est. L'opinion française s'inquiète. Pourtant, dans toute l'Europe, des cercles souvent issus de la Résistance réfléchissent aux moyens de construire l'unité européenne et de rendre toute guerre impossible. Selon eux, les assemblages classiques d'Etats souverains comme la Société des Nations, qui a montré son inefficacité entre les deux guerres ne suffisent pas à garantir la paix.

En mai 1948, un grand Congrès réunit à La Haye l'ensemble des mouvements favorables à l'Europe. Présidé par Sir Winston Churchill, ce congrès, qui est à l'origine de la création du Mouvement Européen, adopte un programme d'intégration de l'Allemagne à l'Europe et dote cette dernière des institutions dont elle a besoin.

Début 1950, Robert Schuman, ministre français des Affaires Etrangères de la IV<sup>ème</sup> République, se voit confier une mission par ses homologues américains et britanniques : faire des propositions pour réintégrer l'Allemagne dans le concert européen occidental. Défi de taille pour ce Lorrain désireux de réconcilier définitivement la France et l'Allemagne. Il bénéficie alors de l'aide de Jean Monnet, Commissaire français au Plan depuis 1945 et Européen influent. Convaincu que la seule solution est l'unité de l'Europe, il est malgré tout conscient que le processus ne peut être que progressif et pragmatique, pour ne pas heurter les sensibilités nationales. Jean Monnet prépare une déclaration. Après avoir vérifié l'accord de principe du Chancelier allemand Konrad Adenauer, Robert Schuman la rend publique le 9

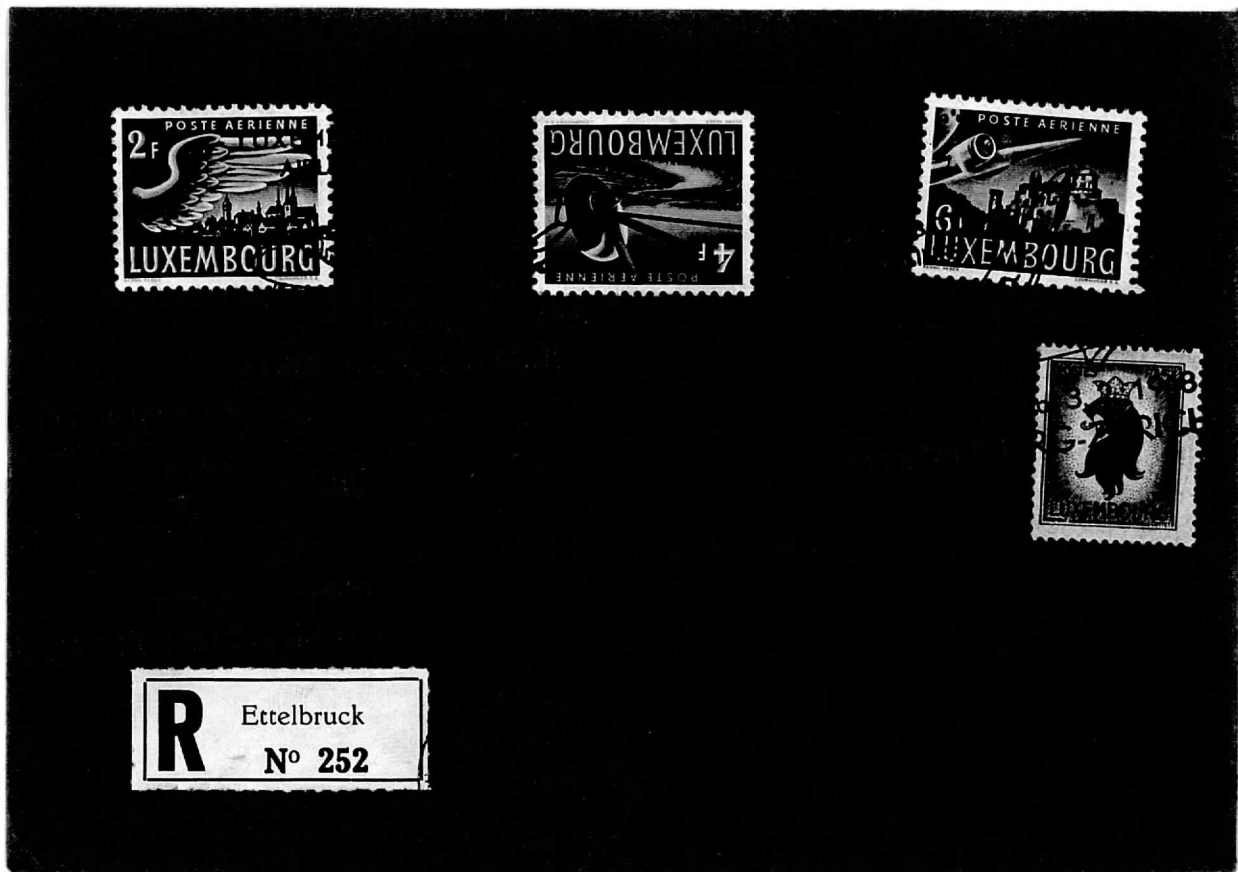


✉ Courrier transporté à bord du premier vol “hélipostal” entre Lille et Bruxelles, le 5 août 1953. Notez l’emploi du français et du flamand sur les marques belges.

Douze passagers et la poste circulent entre Paris et Bruxelles, le 3 mars 1957, dans un Sikorsky S 58-D, de la SABENA, que l’on aperçoit à gauche de l’enveloppe. ✉







✂ Pli comportant les trois thèmes de la seconde série des timbres-poste de la poste aérienne luxembourgeoise, sur le premier vol Luxembourg-Zurich du 3 février 1948.

Etienne OEHMICHEN, grâce à ses travaux, est considéré comme le père de l'hélicoptère. En 1921, il parvient à se maintenir une minute en vol à 3m d'altitude sur une machine de son cru. Trois ans plus tard, il parcourt un circuit fermé d'un kilomètre, sur son hélicoptère et recommence plus tard le même trajet lesté d'une charge supplémentaire de 200 kg. Enfin en 1934, à bord de son Hélicostat, il tient l'air une demie heure à 300m d'altitude. Il est ici photographié assis aux commandes de l'Hélicostat. ✂



OEHMICHEN ÉTIENNE  
1884-1955

mai 1950. La France propose à l'Allemagne d'associer, sur une base d'égalité, leur production de charbon et d'acier au sein d'une nouvelle entité, la Communauté Economique du Charbon et de l'Acier (CECA), première étape de la fédération européenne et ouverte aux autres pays d'Europe. Ces matériaux sont choisis parce que le charbon est la principale source d'énergie, à cette époque, et que l'acier est la base des industries, notamment celles de l'armement.

Le 18 avril 1951, le Traité instituant la CECA est signé par la France, l'Allemagne, le Bénélux et l'Italie. Il a expiré en 2002. Une Assemblée Commune est créée pour que la CECA soit soumise à des règles démocratiques ainsi qu'à un contrôle efficace et public.

Le 25 mars 1957, ce sont les Traités de Rome avec la création de la Communauté Economique Européenne (le Marché Commun) et la Communauté Européenne de l'Energie Atomique (Euratom). Le 1<sup>er</sup> janvier 1958, les institutions prévues pour ces deux Communautés sont mises en place.

Le 28 février 1958, l'Assemblée Commune est dissoute pour renaître le 19 mars 1958 sous la forme d'une assemblée dite unique. Deux jours après, elle prend le nom d'assemblée parlementaire européenne, qu'elle transforme le 30 mars 1962 en « Parlement Européen ». Celui-ci siège à la Maison de l'Europe à Strasbourg alors que son secrétariat s'installe à Luxembourg-ville. Et nos deux villes se rejoignent européennement, mais nous débordons de notre cadre.

## Le timbre luxembourgeois et l'aviation

**L**a philatélie luxembourgeoise comporte peu de timbres de poste aérienne. En tout une vingtaine qui sont répartis en 3 séries et un timbre seul.

La première série est émise, en partie, le 10 avril 1931 puis le 15 juillet 1933. Sa mise hors cours intervient le 1<sup>er</sup> octobre 1940. Elle est composée de six timbres, imprimés en taille-douce, dont voici les valeurs faciales et les couleurs : 50 C. vert, 75 C. brun, 1 F. rouge, 1.25 F. violet, 1.75 F. bleu et 3 F. gris. Ces timbres sont sortis par feuilles de cinquante exemplaires (5 x 10). Les 50 C. et 3 F. ont paru le 15 juillet 1933 après les autres valeurs.

A cette époque le Grand-Duché du Luxembourg ne possède pas d'aéroport. Alors les correspondances par avion déposées dans le territoire sont expédiées par la voie ordinaire à l'aéroport étranger (allemand, belge ou français) chargé de la réexpédition par avion. Les timbres sont émis pour assurer au départ la perception de la taxe aérienne fixée par les pays voisins.

La seconde série est émise le 7 juin 1946. Elle est composée de neuf valeurs, imprimées en héliogravure, dont le dessin n'est pas unique. Il y a trois sujets différents : la boucle de la Moselle, Luxembourg-ville et le château de Vianden. Les valeurs faciales et les couleurs se déclinent ainsi : 1 F. vert-olive, 2 F. brun-rouge, 3 F. sépia, 4 F. violet, 5 F. lie de vin, 6 F. violet foncé, 10 F. rouge, 20 F. bleu et 50 F. vert. Il a y eu 500000 séries tirées.

La troisième série ne vous est pas inconnue puisqu'elle a servi pour le vol aéropostal.

Le timbre seul est apparu le 18 septembre 1968. Il est le dernier timbre de la poste aérienne et est toujours en vigueur aujourd'hui. Il est tiré en taille-douce et sa valeur faciale est de 50 F. Son dessin représente un Fokker 27 de la compagnie LUXAIR survolant Luxembourg-ville après son décollage du Findel, l'aéroport international jouxtant la capitale.

## L'hélicoptère

**L**'hélicoptère (du grec helix : hélice et pteron : aile) appartient à la famille des aéronefs à voilure tournante. Cet engin volant tire sa sustentation de la rotation dans le plan horizontal de pales, des ailes longues et minces. Ce principe implique que l'hélicoptère est parfaitement capable de se déplacer d'avant en arrière, latéralement et même de pratiquer le vol stationnaire.

Les bases de l'hélicoptère sont découvertes depuis longtemps. Léonard de Vinci a imaginé une machine munie d'une immense vis conique à son sommet. Plus tard, en 1792, Georges Gayley tente sa chance mais en vain. Le premier hélicoptère, digne de ce nom, capable d'emmener un passager est construit par le Français Paul Cornu. Il décolle le 13 novembre 1907 grâce à ses deux hélices bipales mais l'altitude atteinte reste modeste, 30 centimètres. Des difficultés de stabilité et un manque de puissance du moteur l'entraîne dans l'anonymat. Son compatriote Etienne Oehmichen associé à Peugeot réalisera le 1<sup>er</sup> mai 1923 un vol stationnaire de 5 minutes puis un autre en circuit fermé de 120 mètres de long. Oehmichen a pour cela inventé une hélice à pas variable mais le problème du gain d'altitude n'a pas été résolu, malgré le progrès de stabilisation obtenu grâce à un gyroscope. Sa machine ne peut encore pas être considérée comme un moyen de transport à part entière. Ce n'est que le 14 janvier 1942 qu'Igor Sikorsky, un Américain d'origine russe, réalise un vol parfaitement autonome de plus d'une heure et trente minutes sur un appareil de sa conception, le Vought-Sikorsky 316A. Ce type de machine est rapidement très répandu outre-Atlantique si bien que le 3 janvier 1944 un Sikorsky HNS-1 réalise la première intervention sanitaire mondiale dans des conditions qui rendaient l'avion inutilisable.

N'oublions pas Juan de la Cierva qui invente l'autogire en août 1920. A la différence de l'hélicoptère les pales supérieures ne sont pas mues en rotation par un moteur mais c'est le déplacement de l'appareil qui les entraîne provoquant sa sustentation. L'autogire est tracté par un hélice faciale et se comporte donc comme un avion, non pas comme un hélicoptère. De La Cierva effectue un vol international en 1928 à bord de son prototype fort évolué qui n'atteindra jamais le stade industriel.

Aujourd'hui, l'hélicoptère est devenu une machine indispensable dans de nombreux domaines. Il est exploité comme navette entre des communautés urbaines ou des aéroports relativement proches. Il est employé comme engin de sauvetage en mer ou en montagne par la sécurité civile ainsi grâce à ses services de nombreux accidentés et naufragés sont sauvés quotidiennement. Les blessés graves de la route lui doivent aussi une fière chandelle car il les transporte rapidement sans heurt au centre hospitalier spécialisé dans leurs blessures le plus proche. Il assure, également, le ravitaillement en hommes et en matériel dans les régions difficiles d'accès par voies terrestres ou à des plates-formes de forage pétrolier. Il dépose des marins-pilotes sur le pont des tankers pour les guider dans l'entrée des ports. Il joue même le rôle de grue géante pour le levage de matériaux de construction ou autres containers. L'Electricité de France l'utilise pour la pose rapide, la vérification rapide et la maintenance rapide des ses lignes. Mais c'est en tant qu'appareil militaire que l'hélicoptère connaît le plus grand développement. Il est présent sur le champ de bataille comme appareil d'observation, de ravitaillement, de transport de troupes, de récupération de pilotes abattus, d'évacuation des blessés, de poste de commandement volant, antichars, d'assaut et même comme hélicoptère anti-hélicoptère ...

Bernard FOX

### **Bibliographie**

Luxemburger Wort  
 Les Dernières Nouvelles d'Alsace  
 Catalogue de l'exposition CENTILUX  
 100 ans de P.A. en France, Pierre Saulgrain  
 Encyclopédie Universalis  
 Guida agli elicotteri, Giorgio Apostolo  
 La Philatélie Française

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

## LES TIMBRES DU CENTENAIRE

- Série de poste aérienne -



Série de cinq timbres de poste aérienne du centenaire du timbre luxembourgeois. La Grande-Duchesse Charlotte regarde le premier timbre de son pays à l'effigie du prince régnant, le Roi le Hollande et Grand-Duc du Luxembourg Guillaume III.

## Palmarès de l'année aérophilatélique 2003

Ne sont publiés ici que les résultats dont nous avons connaissance. Nous nous excusons auprès des membres du C.A.F. pour les omissions ou les erreurs éventuelles et nous leur demandons de bien vouloir nous communiquer leurs remarques pour faire un rectificatif dans le prochain *Bulletin d'Information*.

### Exposition bilatérale de Brême (Allemagne) 28 février- 2 mars 2003

- \* GV : Michel DIMON (CAF 682) – La Ligne d'Indochine
- \* V : Marc FOUQUET (CAF 818) – Liaisons aériennes dans le Grand Nord.
- \* V : Patrice TRZECIAK (CAF 697) – Les traversées transatlantiques
- \* A : Edouard MANCEL (CAF 762) – Les Zeppelins
- \* A : René MARECHAL (CAF 704) – Concurrence Franco-Allemande en Amérique du Sud.

### Exposition Interdépartementale (fête du Timbre) – Nanterre – 15 / 16 mars 2003

- \* G A : Gérard COLLOT (CAF 632) – Raids et voyages aéropostaux français
- \* BA : Pierre CARRAZ (CAF 863) – La poste aérienne au Maroc.

### Exposition Régionale – Sèvres – 26 / 27 avril 2003

- \* G V : Monique LATREILLE (CAF 877): Courriers transportés par dirigeables d'Amérique du Sud.
- \* G V : Edouard MANCEL (CAF 762) – Courriers d'Allemagne transportés par Zeppelins.
- \* G A : Gérard COLLOT (CAF 632) – Courriers transpacifiques (Pan American Airways 1935-1941)

### Exposition Exfilna – Grenade (Espagne) – 7 / 13 avril 2003

- \* G V : Jacques RENAUD (CAF 518) – Zeppelins du Lichtenstein.

### Exposition Nationale – Mulhouse - 6 / 9 juin 2003

- \* V ASTRO : André FOURNIER – Les lanceurs lourds européens d'Europa 1 à Ariane 5.
- \* GV : Jack FAUCONNET (CAF 719) – Ligne Mermoz
- \* V : René MARECHAL (CAF 704) – Aéromaritime, service aérien des Chargeurs Réunis.
- \* V : Marc FOUQUET (CAF 818) – Liaisons aériennes dans le Grand Nord.
- \* GA : Gérard BEREAU (CAF 855) – Ligne Mermoz
- \* A : Victor MUNBRU – Les Zeppelins

### Exposition Trilatérale (Suisse, Italie, France) TICINO 2003 (Suisse) – 18/22 juin 2003

- \* OR : Gérard COLLOT (CAF 632) – Ligne Noguès (France – Chine)
- \* GV : Marc FOUQUET (CAF 818) – Liaisons aériennes dans le Grand Nord.

### Exposition mondiale Bangkok 2003 – 4 / 13 octobre 2003

- \* GV : Gérard COLLOT (CAF 632) – Ligne Noguès (France – Chine)

### Exposition de Flandre Occidentale FILABRUGGE 2003 – 13 sept. 2003

Grand OR : Filip Van der Haegen (CAF 583) – Evolution des lignes aériennes en AOF 1923-1935

## Félicitations

Toutes nos félicitations à **Edouard MANCEL** (C.A.F. 762) qui vient de recevoir la médaille Biscara, décernée par la Fédération Française des Associations Philatéliques aux philatélistes particulièrement méritants ayant œuvré de longues années pour promouvoir la Philatélie.

## LIVRES ET OUVRAGES DISPONIBLES

Novembre 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 aérophilatélique 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 €**

**ICARE – n°185/186 Air France et son histoire 1933-2003 (troisième partie)..... 32 €**

**ICARE – n°106 Air France Tome 1 ( 3<sup>ème</sup> édition)..... 18 €**

**ICARE – n°107 Air France Tome 2 ( 3<sup>ème</sup> édition)..... 18 €**

**ICARE – commande groupée des 3 numéros Air France..... 66 €**

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

**S.A.G.E.T.A.**

Société Auxiliaire de Gérance et d'Exploitation des Transports Aériens  
(extrait de : "Toulouse terre d'envol" de Georges Baccrabère)

En 1959, les avions quadrimoteurs *Armagnac* construits par la S.N.C.A.S.E., malgré les excellents résultats obtenus au cours de leurs essais d'endurance en ligne, restaient sans emploi. Les compagnies françaises nationales ou privées, étaient, à ce moment, largement équipées en matériel américain.

Sur l'instigation de René Pleven, alors ministre des Armées, il fut décidé d'exploiter ces machines au bénéfice du Corps expéditionnaire d'Indochine. Ainsi fut constituée la S.A.G.E.T.A. dans laquelle Air France, la T.A.I., l'U.A.T. et la S.N.C.A.S.E. prirent une participation.

La gérance de la Société fut confiée au général Fayet, président directeur général de la T.A.I., tandis que Claude Gonin était nommé directeur général. Ils formèrent avec L. Legros, directeur technique, Prost, chef pilote et quelques hommes réunis rapidement, une équipe dynamique constituée en partie par du personnel détaché des compagnies associées, mais également recruté, pour une autre part, à l'extérieur. Installée sur le terrain de Toulouse-Blagnac, dans des locaux loués à la S.N.C.A.S.E., la S.A.G.E.T.A. groupait 150 techniciens, ouvriers et employés au sol et une cinquantaine de navigants.

Frappés à l'effigie du Lion d'Armagnac, les sept appareils de la S.A.G.E.T.A. effectuent, entre le 22 décembre 1953 et la fin des hostilités en Indochine, 163 voyages aller-retour de Toulouse à Saïgon avec une cadence allant jusqu'à 3 par semaine et avec une remarquable régularité. Vingt-cinq mille passagers, des centaines de tonnes de fret et de poste avaient ainsi été transportés sur ce parcours difficile.

Après l'arrêt des liaisons avec l'Extrême-Orient, la S.N.C.A.S.E. cédait ses parts à Air Algérie, et la S.A.G.E.T.A. se tournait vers de nouvelles activités : transport au bénéfice du ministère de l'Extérieur ou du ministère des Armées, et autres acheminements à la demande (jeux olympiques de Melbourne, croisière de l'Ecole de l'Air...). En particulier, du 10 au 17 octobre 1954, il y eut la liaison Toulouse – S.A.L. – Caracas – Bogota – Paramaribo – Dakar – Orly – Toulouse, c'était la première la première traversée depuis 1940 de l'Atlantique Sud par un avion et un équipage français; elle devait être renouvelée du 13 au 25 novembre 1955. En 1956, ce fut le voyage Toulouse – Orly – Moscou – Orly – Toulouse par une délégation de parlementaires dont le Président du Conseil et le ministre français des Affaires Etrangères. Signalons enfin des transports au bénéfice des compagnies associées, vers l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire.

Mais la grande plaque tournante restait Paris, et au début de 1956, la S.A.G.E.T.A. quittait Toulouse pour s'installer à Orly et au Bourget. Pendant plus de deux ans encore, les *Armagnac* de la S.A.G.E.T.A. allaient sillonner les grandes voies aériennes mondiales pour cesser leur activité, à la fin d'octobre 1958, après avoir effectué quelque 30 000 heures de vol.

Il y a lieu de signaler enfin que, pour le centième vol France – Indochine, le 24 janvier 1955; une émission de cartes postales commémoratives a été lancée par les sections philatéliques S.A.G.E.T.A. et S.N.C.A.S.E.



Centième liaison Toulouse – Saïgon par SE 2010 ARMAGNAC de la S.A.G.E.T.A.  
 Départ Toulouse 24 janvier 1955, arrivée Saïgon 27 janvier – 16 heures.



Photo véritable.