

BULLETIN D'INFORMATION

Mars 2004

N° 33

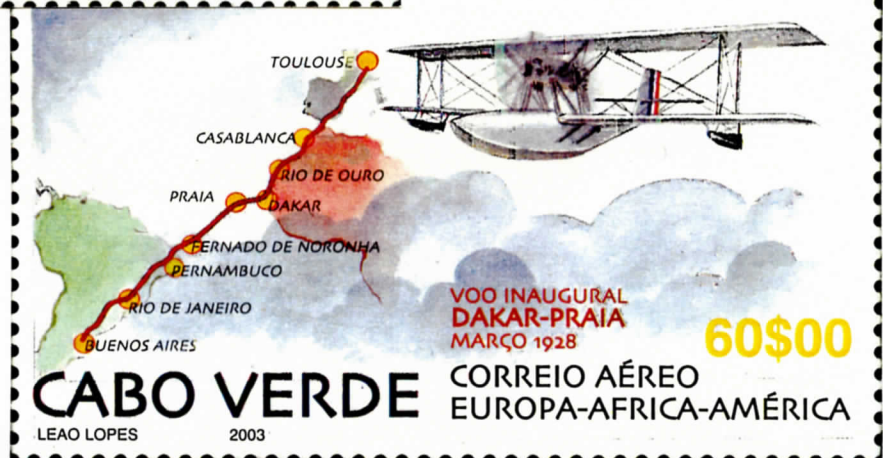
SOMMAIRE

Nouvelles du C.A.F.

Nouvelles de l'aérophilatélie

75^{ème} anniversaire du vol inaugural Sénégal - Praia (Cap Vert)

Supplément central : Lignes aéropostales intérieures



Timbres des Postes du Cap Vert émis pour le 75^{ème} anniversaire du vol inaugural Sénégal – Praia, effectué par le L.V. PARIS sur hydravion CAMS 51 F-AIMS en mars 1928 (dessin de Leao Lopes).

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, 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 trois nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

N° 878 – Jean-Marie HAYE ILES DU CAP VERT

N° 879 – Ludovic TRIPIER Languedoc-Roussillon

N° 880 – Christian BOUHIER 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, réduit à **deux** réunions seulement, est le suivant:

- mars, pas de réunion.

- 18 avril (dimanche), à 17h., rencontre autour d'un pot à l'exposition régionale de Melun.

- 15 mai, la Cie Franco-Roumaine et CIDNA, par G. Collot ou cassette Air France.
- 19 juin, à définir.

Supplément au Bulletin d'Information

Un supplément détachable, est joint au présent *Bulletin d'Information*. Il a pour titre : "Lignes aéropostales intérieures". Après un bref rappel les liaisons ville à ville et des lignes occasionnelles, il est suivi de deux articles, le premier sur la SODAC, par Vital FERRY (C.A.F. 737) et le second sur la S.T.A.R. par Robert ESPEROU (C.A.F. 869). Nous remercions vivement les auteurs de nous faire partager leurs connaissances sur des sujets peu connus.

Service "Fonds de documentation"

Vous avez reçu un inventaire de notre fonds avec la convocation à l'AGO, début janvier. Depuis, nous avons une nouvelle entrée : "Le tarif postal italien 1862-2000 - POSTA AEREA 1926-2000" par Giovanni Micheli. Ce répertoire, en italien, permet d'expliquer le montant des affranchissements par avion pour les plis au départ de l'Italie et acheminés par toutes les lignes aériennes, en particulier par les lignes françaises : Aéropostale, Air France, AULO, Air Orient, Air Afrique, etc... L'exploitation de ce répertoire est un peu difficile, mais le C.A.F. va établir des tableaux récapitulatifs pour les lignes aériennes françaises. Ils seront publiés dans un prochain Bulletin.

Service "Cessions"

La vente de janvier 2004, qui a proposé près de 120 lots, a rencontré un franc succès et de nombreux tirages au sort ont été nécessaires.

Service "Petites annonces"

Après en avoir délibéré lors de notre Assemblée générale, il convient de préciser les modalités de fonctionnement de ce nouveau service dit des "Petites Annonces".

Rappelons qu'il a pour but de mettre en contact un demandeur avec un offrant potentiel (c'est-à-dire une opération inverse à celle du service "Cessions"). Nous conservons le principe de la gratuité de l'annonce, avec les réserves déjà mentionnées :

- texte ayant un rapport direct 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),
- aucune illustration.

La transaction éventuelle entre le demandeur et l'offrant potentiel est gérée par le C.A.F. avec toute la discrétion nécessaire. Les conditions de la transaction, pour couvrir les frais du C.A.F., sont les mêmes que pour le service "Cessions", soit : 10%.

Ce service sera géré par notre trésorier : Jean-Marie TROXLER, 6 rue des Glaneurs – 68120 PFASTATT.

Assemblée Générale Ordinaire – Paris, 21 février 2004

Notre Assemblée Générale s'est tenue à l'Espace Pierre-Georges Latécoère, 79, avenue Marceau 75016 PARIS dans la matinée du 21 février 2004. Elle a été suivie de notre déjeuner amical et d'une bourse d'échanges. Vous trouverez le compte-rendu de cette AGO sur feuillets séparés joint au présent Bulletin.

LIVRES ET OUVRAGES DISPONIBLES

Mars 2004

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. 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 €**

PHILATELIE ET AVIATION AUX ILES WALLIS ET FUTUNA de Francis Zammith. Premières liaisons aériennes dans le Pacifique et lignes Trapas, Air France, TAI, UTA. Tarifs postaux. Format A4, broché, pelliculé couleur, 144 pages. Très nombreuses illustrations de plis et photos. Ed par l'auteur.. **34 €**

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 Aérophilatélique Français.

Cercle Aérophilatélique Français

LIGNES AÉROPOSTALES INTÉRIEURES FRANÇAISES

Supplément au Bulletin d'Information n°33 – Mars 2004



Affiche publicitaire pour l'utilisation des LIGNES AERIENNES INTERIEURES

LIGNES AÉROPOSTALES INTÉRIEURES FRANÇAISES

Préambule

De nombreux essais de lignes aéropostales intérieures furent tentés avant la création d'AIR BLEU. Mais le succès n'était pas au rendez-vous et la durée de ces lignes a été éphémère. Le réseau AIR BLEU lui-même, avec son courrier surtaxé et le gain de temps discutable par rapport au train, n'a pu fonctionner qu'un an, de juillet 1935 à août 1936.

Il a fallu une recapitalisation de la compagnie par l'Etat et la suppression de la surtaxe aérienne pour que le service aéropostal puisse reprendre (7 juillet 1937). Mais là encore les moyens mis en place montrèrent leur limite car, pour concurrencer efficacement le train, il fallait voler de nuit. Les liaisons nocturnes ont demandé de nouveaux moyens : des infrastructures au sol et des avions adaptés. Le bimoteur CAUDRON Goéland fut choisi et les premières liaisons postales de nuit ont pu commencer le 10 mai 1939.

Après la fin des hostilités, le service postal intérieur devient la célèbre "POSTALE DE NUIT". Elle effectue sa première liaison Paris – Bordeaux – Toulouse – Pau le 26 octobre 1945 avec un trimoteur JUNKERS 52, récupéré dans les stocks de guerre. Les JU 52, remplacés deux ans plus tard par des DOUGLAS DC3 donne à la Postale de Nuit une efficacité remarquable. Le réseau aéropostal intérieur est alors devenu vraiment opérationnel. (1)

Liaisons aériennes antérieures à AIR BLEU

De nombreuses liaisons ville à ville, avec transport de courrier postal ou simplement de journaux, ont été réalisées dès le début de l'aviation. Elles furent initialement effectuées par des militaires puis, par des organismes indépendants mettant en place occasionnellement des vols à la demande pour des expositions ou des manifestations.

Ces liaisons aéropostales ont été listées dans les livres de Frank Muller (2) et de Pierre Saulgrain (3), certaines ont déjà donné lieu à une description détaillée dans nos *Bulletins d'Information*, d'autres font l'objet du présent numéro.

Liste des liaisons aéropostales ville à ville et lignes aériennes temporaires jusqu'à 1935

- 31 juillet 1912 – NANCY – LUNÉVILLE par le Lt. Nicaud sur avion Farman (4).
- 15 octobre 1913 – VILLACOUBLAY – PAUILLAC par le Lt. Ronin sur avion Morane-Saulnier.
- 15 août 1918 – PARIS – LE MANS – ST-NAZAIRE par l'Adj. Houssais sur bimoteur Letord (5).
- 15/16 sept. 1918 – NICE – CALVI et retour par le Lt. Devaluez sur hydravion Borel.
- 10 février 1919 – PARIS – LILLE et retour par l'Adjudant Patin sur avion BREGUET 14.
- 23 mars 1919 – PARIS – BORDEAUX par les Lt. Chrétien et Gibaux sur avion SALMSON (6).
- 24 mars 1919 – BORDEAUX – PARIS par l'Adj. Vachot sur avion SALMSON (6).
- 2/3 avril 1919 – PARIS – VALENCIENNES et retour par Arnoux (service jusqu'au 20/6/1919).
- 2/3 avril 1919 – PARIS – STRASBOURG et retour sur avion BREGUET 14.
- 18 avril 1919 – PARIS – LILLE et retour par Tassel sur avion BREGUET 14 de la C.M.A.
- 8 mai 1919 – PARIS – MULHOUSE et retour sur avion Voisin (service jusqu'au 18 juin 1919).
- 17 juin 1919 – PARIS – LILLE – (Bruxelles) par la C.M.A.
- 1^{er} mars 1920 – PARIS – BORDEAUX (grève du sce postal) par Monier sur avion Farman.
- 1^{er} mars 1920 – PARIS – MARSEILLE (grève du sce postal) par Bossoutrot sur Farman Goliath.
- 15 juin 1920 – PARIS – TOULOUSE – MONTPELLIER par la Cie A.T.E.

- 1^{er} juil. 1920 – PARIS – DIJON – BOURG par Minier et Durafour.
- 21 sept. 1920 – PARIS – STRASBOURG par la C.F.R.N.A. (ouverture du service régulier).
- 22 sept. 1920 – STRASBOURG – PARIS par la C.F.R.N.A. (ouverture du service régulier).
- 15 juin 1921 – PARIS - LE HAVRE et retour par la C.M.A.
- 15 juin 1921 – BORDEAUX – MONTPELLIER et retour par la C.M.A.
- 15 juin 1921 – NICE – AVIGNON – NIMES – MONTPELLIER et retour par la C.A.F.
- 18 oct. 1921 – ANTIBES – AJACCIO et retour (essai), Laburthe sur hydravion LÉO de la C.A.N.
- 30 nov. 1921 – ANTIBES – AJACCIO et retour par Laburthe sur hydravion LÉO de la C.A.N.
- 4/6 juin 1922 – BOURGES – VIERZON, vols spéciaux pour un meeting par la S.D.A.
- 2 sept. 1922 – MARSEILLE – LYON par la C.M.A.
- 3 sept. 1922 – ROUEN – LE BOURGET, vol spécial pour le meeting de Rouen par la S.D.A.
- 2 sept. 1923 – MONTPELLIER – NÎMES, vol spécial, meeting de Montpellier par la S.D.A.
- 23 sept. 1923 – ROUEN – EVREUX, vol spécial pour le meeting de Rouen par la S.D.A.
- 9 juin 1924 – VINCENNES – LE BOURGET, vol spécial, meeting de Vincennes par la S.D.A.
- 1^{er} sept. 1924 – ANTIBES – AJACCIO et retour par la C.A.N.
- 25 mai 1926 – PARIS – LYON et retour par AIR UNION (avec le ministre Laurent-Eynac).
- 30 mai 1926 – PARIS - LYON – MARSEILLE inauguration par AIR UNION.
- 31 mai 1926 – MARSEILLE – LYON – PARIS, inauguration par AIR UNION.
- 29 fév. 1928 – MARSEILLE – CANNES ouverture par AIR UNION (desserte Paris-Londres).
- 24 juin 1928 – PARIS – CHAMONIX (Mont Blanc) par Thoret (AIR UNION);
- 21 juil. 1928 – PARIS – BORDEAUX – BIARRITZ par la C.G.A. (service temporaire d'été)
- 14 nov. 1928 – DIJON – CHALON-SUR-SAONE, Monchanin, vol excep. expo. philatélique.
- 19 mars 1929 – MARSEILLE–AJACCIO–(Tunis), AIR UNION. Marseille devient tête de ligne.
- 3 mai 1929 – PARIS – BORDEAUX – BIARRITZ par la C.G.A. (service temporaire d'été).
- 3 mai 1928 – BORDEAUX – MONTLUCON – LYON – GENEVE par la S.O.D.A.C. (7)
- 4 juil. 1929 – PARIS – NANCY – (Sarrebriick) par S.G.T.A. (service temporaire, expo. Nancy).
- 7 juil. 1929 – PARIS – AULNAT/CLERMONT-F. et retour, vol except., 5^{ème} Rallye aérien.
- 6 mai 1930 – PARIS – NIORT et retour (service temporaire pendant 6 jours, foire de Niort).
- 1^{er} août 1930 – DEAUVILLE – PARIS, vol exceptionnel.
- 3 mai 1931 – LYON – PARIS, vol exceptionnel, expo philatélique de Lyon.
- 20 juil. 1931 – PARIS – DIJON – LYON par la S.T.A.R.
- 17 août 1931 – PARIS – DIJON – GRENOBLE – CANNES et retour par la S.T.A.R.(7)
- 24 août 1931 – PARIS – PLOUESCAT (vol exceptionnel).
- 20 fév. 1932 – PARIS – DIJON – LYON – CANNES par AIR UNION.
- 22 fév. 1932 – CANNES – LYON – DIJON – PARIS – (Londres) par AIR UNION.
- 7 nov. 1932 – MULHOUSE – STRASBOURG, vol exceptionnel pour l'exposition de Mulhouse.
- 15 juin 1933 – LYON – PARIS, vol spécial pour la journée de l'Aviation à Lyon Bron.
- 25 juin 1933 – SAINT-ETIENNE – LYON – GENÈVE, vol spécial pour un fête aérienne;
- 5 août 1933 – PARIS – MARSEILLE (nocturne) par AIR UNION.
- 6 août 1933 – MARSEILLE – PARIS (nocturne) par AIR UNION.
- 23 sept. 1933 – CHAMBERY – LYON – PARIS, vol spécial pour un meeting aérien.
- 4 mai 1934 – BREST – CATAPULTE DU CROISEUR FOCH.

24 mai 1934 – LORIENT – CATAPULTE DU CROISEUR FOCH.
 4 juin 1934 – HOURTIN – CATAPULTE DU CROISEUR FOCH.
 7 juin 1934 – HOURTIN – CATAPULTE DU CROISEUR FOCH.
 8 sept. 1934 – SAINT-RAPHAEL – CATAPULTE DU CROISEUR COLBERT;
 2 avril 1935 – PARIS – MARSEILLE – AJACCIO – (Tunis) par AIR FRANCE.
 3 avril 1935 – AJACCIO – MARSEILLE – PARIS par AIR FRANCE.
 15 mai 1935 – PARIS – BORDEAUX – BIARRITZ – (Madrid) par AIR FRANCE.
 16 mai 1935 – BORDEAUX – TOULOUSE – NICE – BASTIA par AIR FRANCE.
 22 mai 1935 – TOULOUSE – PARIS par AIR FRANCE.
 27 mai 1935 – PARIS – CANNES par AIR FRANCE.
 28 mai 1935 – CANNES – PARIS par AIR FRANCE.
 10 juil. 1935 – Premières liaisons aéropostales AIR BLEU (8)

NOTA:

- (1) ICARE N°124 et 126 (La Postale) et N° 177 (La Poste aérienne française, tome 2).
- (2) Catalogue des aérogrammes du monde entier. F. Muller - Ed. B. Sinais (2^{ème} édition).
- (3) 100 ans de Poste aérienne en France. Pierre Saulgrain - Ed. Roumet.
- (4) *Bulletin d'Information* n°23 de novembre 2000.
- (5) *Bulletin d'Information* n°22 de juillet 2000.
- (6) *Bulletin d'Information* n°19 de juillet 1999.
- (7) *Bulletin d'Information* n°33 de mars 2004.
- (8) AIR BLEU – Postale de Nuit de G. Pierre et M. Mayer – Ed. du C.A.F. avril 1964.

Abréviations

C.M.A. : Cie des Messageries Aériennes (fondée en fév. 1919 par les trois Louis (Breguet, Blériot, Renault).
 A.T.E. : Aéro-Transports Ernoul (fondée en 1920).
 C.F.R.N.A. : Cie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (fondée en avril 1920 par Aristide Blank).
 C.A.F. : Compagnie Aérienne Française (fondée en 1920).
 C.A.N. : Compagnie Aéronavale (fondée en juin 1919 par Lioré et Olivier).
 S.D.A. : Société pour le Développement de l'Aviation (fondée en 1922).
 AIR UNION : Fusion de la C.M.A. et C.G.E.A. (1^{er} janvier 1923) puis de la C.A.N. (janvier 1926).
 C.G.A. : Compagnie Générale Aéropostale (fondée en avril 1927 par Marcel Bouilloux-Lafont par acquisition des Lignes Aériennes Latécoère, fondées en 1919)).
 S.O.D.A.C. : Société pour le Développement de l'Aviation Commerciale (fondée début 1929).
 S.G.T.A. : Société Générale de Transport Aérien (juillet 1922, suite des Lignes Farman fondées en mars 1919).
 S.T.A.R. : Société de Transports Aériens Rapides (fondée en 1931)

Naissance des Lignes Aéropostales Françaises

Dès la fin de la Grande Guerre, des interrogations surgissent quant à l'utilisation des avions neufs disponibles dans les parcs ou dans les formations combattantes. Le premier besoin couvert est celui du transport du courrier vers les zones récemment libérées pour lesquelles aucun moyen de surface n'est disponible. Le rapatriement progressif des unités américaines engagées mobilise aussi des activités postales aériennes pour acheminer du courrier des « Sammies » encore en France vers les ports de l'Atlantique où des bateaux le transportent vers les Etats-Unis. Cette activité temporaire, six mois environ, permet de constater les limites du transport aérien, conditionné par la météorologie et les moyens encore rudimentaires de navigation (voir Bulletins n° 19 et 22).

Dans la foulée de ces essais postaux, pris en charge par les ministères de la Guerre ou des Postes, les autorités s'intéressent à un plan de desserte couvrant toute la France, sous forme de lignes aériennes d'intérêt général (passagers et marchandises) reliant Paris à de grandes villes de province et à l'étranger. Les lignes vers Londres (via Amiens et Calais) et Bruxelles figurent bien sur ce plan diffusé par les journaux de l'époque, comme en témoigne l'« Excelsior » du jeudi 16 janvier 1919 (voir illustration : Carte de l'Excelsior). Il publie en première page le réseau prévu des routes de l'Air avec le commentaire : *« Afin d'établir un système de communication par la voie des airs entre les grandes villes de France, dans le but de transporter des voyageurs et des marchandises, le lieutenant colonel Leclerc a reçu mission de rechercher des terrains d'atterrissage à proximité des agglomérations importantes pour y aménager des aérogares ; il est chargé aussi d'installer des stations téléphoniques destinées à relier ces gares, ainsi que les postes de signaux nécessaires pour permettre aux pilotes de distinguer les endroits où ils doivent atterrir de jour comme de nuit. Enfin il doit prévoir la constitution de dépôts d'approvisionnements pour avions. »*

En Auvergne deux trajets sont prévus : Paris-Clermont-Ferrand-Montpellier et Bordeaux-Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon. Certaines lignes de ce réseau des routes de l'Air connaissent des débuts de réalisation : Paris-Nancy-Strasbourg avec la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne depuis le 20 septembre 1920 (prolongée par la suite jusqu'à Ankara), Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille dont le premier tronçon est ouvert le 15 juin 1920 par la Compagnie Aéro-Transport Ernoul (suspendue moins de deux ans plus tard). Il faut bien reconnaître que le Massif Central constitue un important obstacle que les performances des appareils de l'époque ne permettent guère de franchir régulièrement en toute sécurité. A la fin de 1920 les itinéraires déjà organisés, sinon fréquentés, contournent ce massif montagneux.

La situation évoluant peu, le Président de l'Aéro-club d'Auvergne, Gilbert Sardier, monte au créneau avec un article dans l'hebdomadaire spécialisé « Les Ailes » du 16 mars 1922, vantant les mérites géographiques de l'Auvergne et les réalisations du club qu'il dirige concluant à la nécessité d'ouvrir une ligne, passant par son aérodrome, reliant Genève à Bordeaux. L'appel n'est pas entendu, tant il y a de choses urgentes à organiser, en particulier la ligne reliant Paris à Marseille, exploitée temporairement d'août à fin octobre 1922, comme ligne d'étude, par la Compagnie des Messageries Aériennes (CMA), à raison de deux voyages par semaine.

La fusion de la CMA et de la Compagnie des Grands Express en 1923 donne naissance à la Compagnie Air Union qui reprend les projets des compagnies précédentes en ouvrant Paris-Lyon-Marseille le 26 mai 1926 et Lyon -Genève également de mai jusqu'en septembre.

Des liaisons postales aériennes exceptionnelles

Chaque année, depuis sa création en 1920, l'Aéro-club d'Auvergne organise des fêtes aériennes durant le premier week-end de juillet. Une troisième journée est prévue au cas où des conditions atmosphériques gêneraient le bon déroulement des festivités. Ces jours privilégiés voient des innovations sanctionnant les progrès de l'aviation marchande, plutôt qu'un festival d'acrobaties dont la répétition lasserait les spectateurs. Or ceux-ci sont nombreux et chaque fête attire des dizaines de milliers de curieux, un record maintenu au fil des ans, que beaucoup d'autres aéro-clubs souhaiteraient pouvoir approcher. De plus, un enfant du pays, Laurent-Eynac, gère, au gouvernement, les intérêts bien compris de l'Aviation, ce qui permet quelques exceptions aux règles générales. Deux d'entre elles ont retenu l'attention des aérophilatelistes.

Transport exceptionnel de courrier :

Début juillet 1929, la Poste annonce, par un communiqué, que du courrier sera transporté exceptionnellement par avion entre Paris et Clermont-Ferrand à l'occasion de la fête aérienne organisée par l'Aéro-club d'Auvergne le dimanche 6 juillet. Un avion spécial de la Compagnie Générale Aéropostale quittera le Bourget vers midi avec le courrier destiné à Clermont-Ferrand. Aucune surtaxe ne sera appliquée sur les lettres centralisées à la Gare du Nord avant 10 heures ou remises à n'importe quel bureau de poste de Paris la veille au soir, sous condition qu'elles portent la mention « **Par avion** ». Il en existe encore avec des cachets divers (Répertoriés Müller 227 et 240).

Un photographe local, André Marcel, était là pour immortaliser l'événement. Il a diffusé une série de 12 cartes postales montrant les scènes les plus importantes de la fête. Grâce à l'une d'entre elles le type et l'immatriculation de l'avion pourrait être relevée pour compléter la documentation sur cette intéressante exception.

L'année suivante, une nouvelle expérience est tentée, toujours avec l'accord des deux ministres concernés. Par autorisation spéciale du Ministre de l'Air, une liaison postale Alger-Clermont Ferrand est réalisée le dimanche 6 juillet 1930 avec la coopération des compagnies aériennes. Il se trouve, en effet, qu'un fonctionnaire du Ministère des Colonies en poste à Alger, et, par ailleurs trésorier de l'Aéro-club d'Algérie, est muté à Saïgon. Pour rejoindre son nouveau poste, il passera obligatoirement par la métropole. Aussi c'est à lui que sera confié le sac de courrier destiné à l'Auvergne. Les prévisions permettent de penser que les lettres pourront être distribuées en début d'après midi du dimanche dans la capitale de l'Auvergne. Les éléments en décident autrement.

A Alger, le 6 juillet à 5 heures du matin, le fonctionnaire et le sac embarquent sur l'hydravion régulier de l'Aéropostale qui les déposent à Marseille à 11 heures. Une heure plus tard ils reprennent l'avion régulier d'Air Union Marseille-Paris qui touche Lyon à 13 h 30. Un avion de la Compagnie Aérienne Française (CAF), venu la veille de Clermont pour assurer la dernière partie du trajet, devait les attendre. Hélas, un violent ouragan a frappé la région lyonnaise durant la nuit, occasionnant de gros dégâts sur l'aérodrome et causant des avaries à tous les appareils qui y étaient garés, y compris celui de la CAF. Notre fonctionnaire se trouve devant une impasse. Fort heureusement Berlioz, membre de l'Aéro-club du Rhône, devant le désarroi du convoyeur, propose de le conduire à destination dans sa Bugatti. Ils arrivent à Clermont-Ferrand à 19 heures 30 et les 900 plis pour la ville sont immédiatement remis aux postiers qui s'affairent à les distribuer. Il en est de même pour le courrier destiné à Vichy. Malgré des circonstances atmosphériques très désagréables et le retard qui en est résulté, le courrier Alger-Clermont a été transporté et distribué dans la journée.

Laurent-Eynac, arrivé de Paris par avion pour présider cette manifestation est le premier à féliciter les postiers pour leur dévouement et à remercier MM. Geneste, pour son

esprit d'initiative, et Berlioz pour sa conduite inspirée qui a mené à bon port convoyeur et courrier. Il existe aussi des plis (dont Müller 28) qui illustrent cet épisode.

L'expérimentation d'une ligne régulière :

Le jeudi 7 mars 1929, à la Chambre de commerce de Clermont, le secrétaire général de la Société pour le Développement de l'Aviation Commerciale Française (SODAC), émanation des grands réseaux de Chemins de fer, présente les grandes lignes de l'expérience à conduire durant l'été avec l'exploitation de la ligne Bordeaux-Genève. (Le trajet par train prend 17 heures et seulement 3 heures 30 par avion). L'Aéro-club d'Auvergne s'est fiévreusement préparé pour cet événement afin d'adapter l'aérodrome à sa nouvelle fonction commerciale : Un vaste hangar métallique a été érigé et un phare aéronautique est en cours d'installation, grâce à une souscription auprès des lecteurs du journal « Les Ailes » et à l'apport financier de la Chambre de commerce de Clermont-Issoire, pour être inauguré par le Ministre de l'Air, le 7 juillet.

La liaison devait être ouverte le 16 avril, avec un terminus aérien à Montluçon, en combinant un transport mixte train/avion comme suit : Le courrier posté à Genève dans le courant de l'après-midi ou arrivé dans cette ville pour 17 heures 20 part à 18 h 05 pour Lyon (18 h 55), Clermont-Ferrand (20 h 10) et Montluçon (21 h) où il est embarqué dans des wagons-poste pour Bordeaux où il arrive à 6 h 35. Dans l'autre sens, le courrier est débarqué du train à Montluçon à 5 h 07, prend l'avion à 5 h 30, passe à Clermont (6 h 05), Lyon (7 h 20) et arrive à Genève à 8 h 40 où il est acheminé vers Zurich, pour rejoindre Stuttgart, Leipzig, Berlin ou Munich, Vienne, Budapest jusqu'à Constantinople. Les retards habituels repoussent cette inauguration au 3 mai, le courrier transporté à cette occasion portant divers cachets spéciaux, dont un rectangulaire sur 5 lignes avec l'inscription de couleur noire, en lettres majuscules « AAA Section de Clermont-Fd/1^{er} vol Ligne Aérienne/Montluçon-Clermont Fd/Lyon-Genève/16 avril 1929 » puis une inscription sur une ligne en minuscules de couleur rouge « 1^{er} vol renvoyé au 3 mai 1929 » appliquée en diagonale.

En fait la SODAC n'exploite pas cette ligne mais la sous-traite à la Compagnie Aérienne Française (CAF) déjà installée à Aulnat, pour assurer le tronçon Montluçon-Genève, long de 323 km, en attendant que les trimoteurs Couzinet « Biarritz » prévus pour cette ligne, commandés par la Direction Générale Technique de l'Aéronautique, soient disponibles. La CAF assure ce service du 3 mai au 6 octobre réalisant un voyage quotidien dans chaque sens. Une partie de ces vols est effectuée dans la brume, en Farman 190 monomoteur (probablement le F-AIYD), piloté alternativement par Obrecht et Roth, avec une belle régularité et sans perte de courrier malgré plusieurs atterrissages forcés. A Aulnat, Sardier, avec un Nieuport 390 de la CAF, assure souvent la relève vers Montluçon. Ainsi sont répertoriés les accidents mineurs des Nieuport F-AIVY et F-AIVN, respectivement les 8 juin et 2 septembre. Le F-AIVN est définitivement cassé le 16 septembre au voisinage de Montluçon.

L'exploitation est suspendue car les trimoteurs escomptés ne seront pas livrés. L'essai a cependant fourni quelques indications. L'absence de publicité n'a pas permis au public de connaître les horaires de ramassage de courrier. Les escales, notamment Montluçon, sont insuffisamment préparées et organisées, et les horaires inadaptés. Le bilan de l'opération n'est pas nul car en 298 voyages, soit 96.161 kilomètres parcourus il a été transporté 101 passagers, 13.542 kg de marchandises et 5.042 kg de poste, soit une moyenne de 75 kg à chaque voyage dans une machine en offrant 300 de charge marchande. L'expérience est reportée à 1930 si le ministère consent à renouveler la subvention compensant les pertes d'exploitation, ce qui ne s'est pas produit.

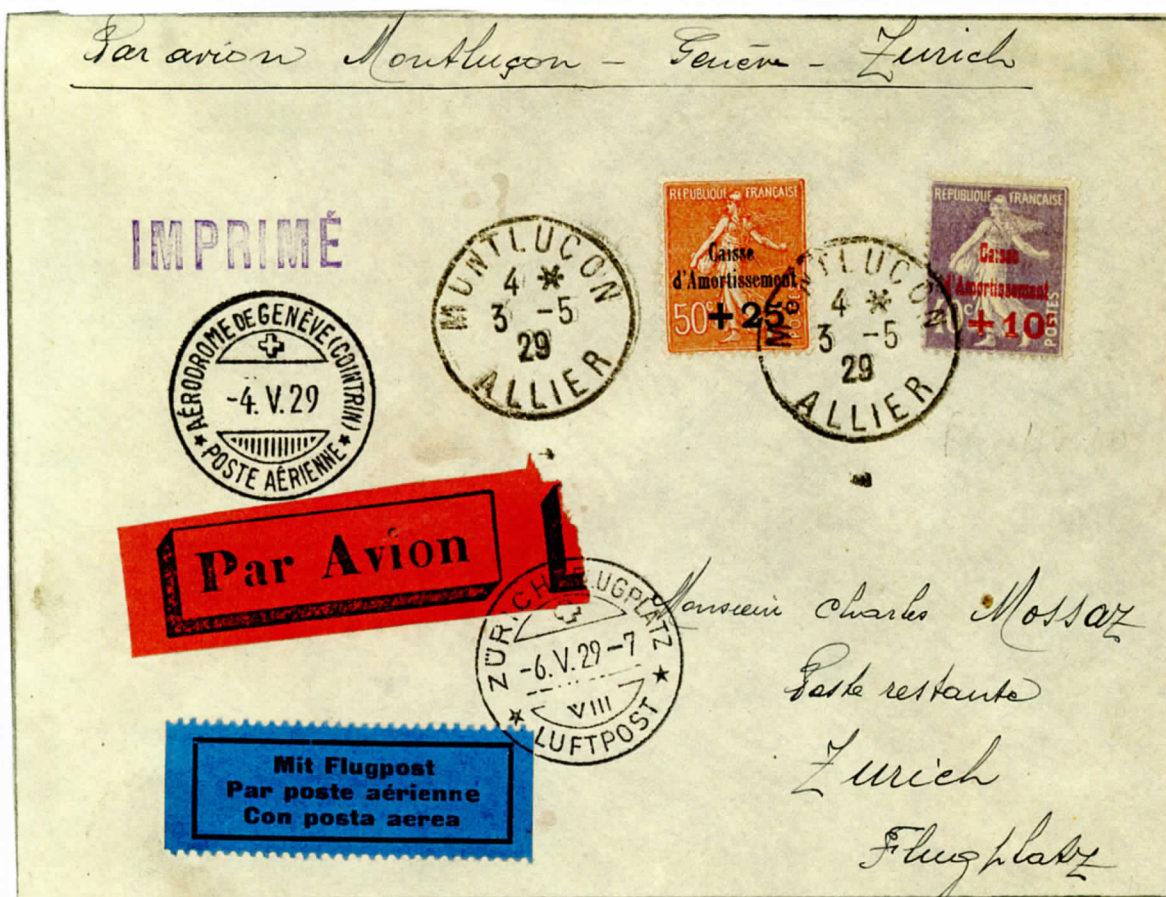
Vital Ferry

Courriers inauguraux transportés par la S.O.D.A.C.



Bordeaux – Genève – (puis jusqu'à Wien par la C.I.D.N.A.)

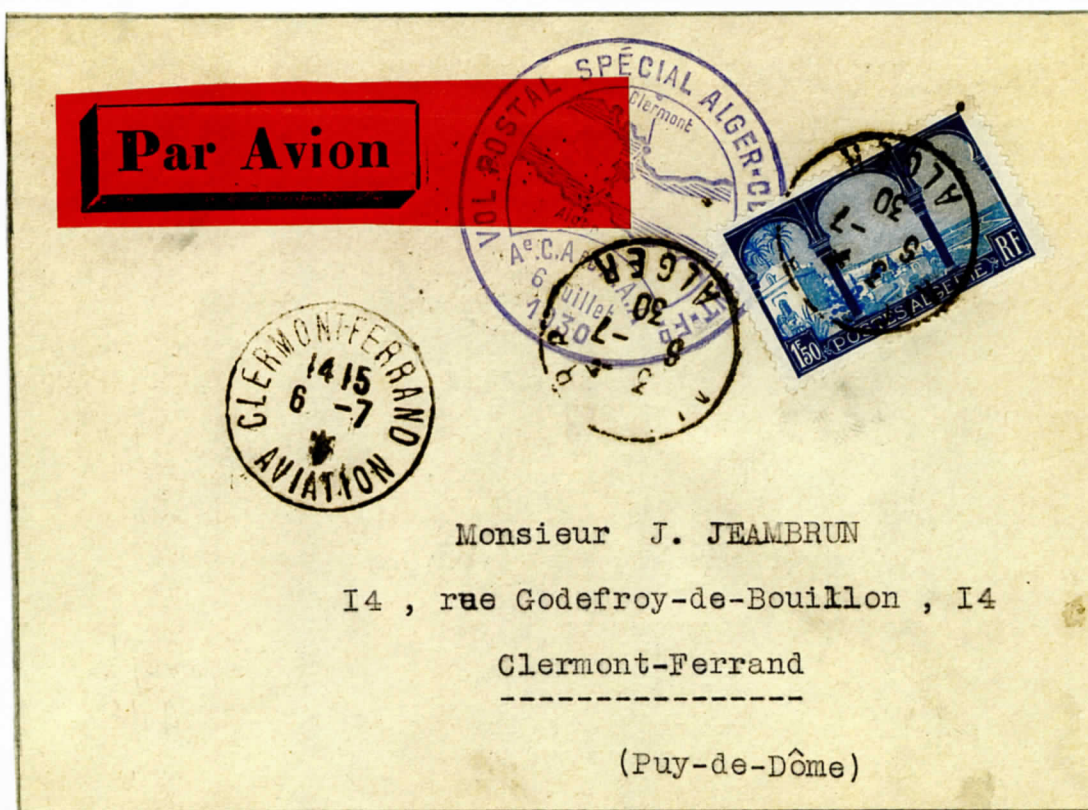
Dép. Bordeaux 2/5/29-14h.45, transit Genève 4/5/29, Zurich 6/5/29-7h., arr. Wien 6/5/29-18h.



Montluçon – Genève – Zurich : Dép. Montluçon 3/5/29-4h., arr. Genève 4/5/29, Zurich 6/5/29-7h.



Courrier inaugural transporté par la S.O.D.A.C. – Clermont-Ferrand - Genève
 Griffe rectangulaire : le vol initialement prévu le 16 avril 1929 a été reporté au 3 mai.



Vol spécial Alger – Clermont-Ferrand (Aéropostale + Air Union)
 Dép. Alger 6/7/30-3h., arr. Clermont-Ferrand 6/7/30-14h.15. Cachet spécial violet.

EXCELSIOR

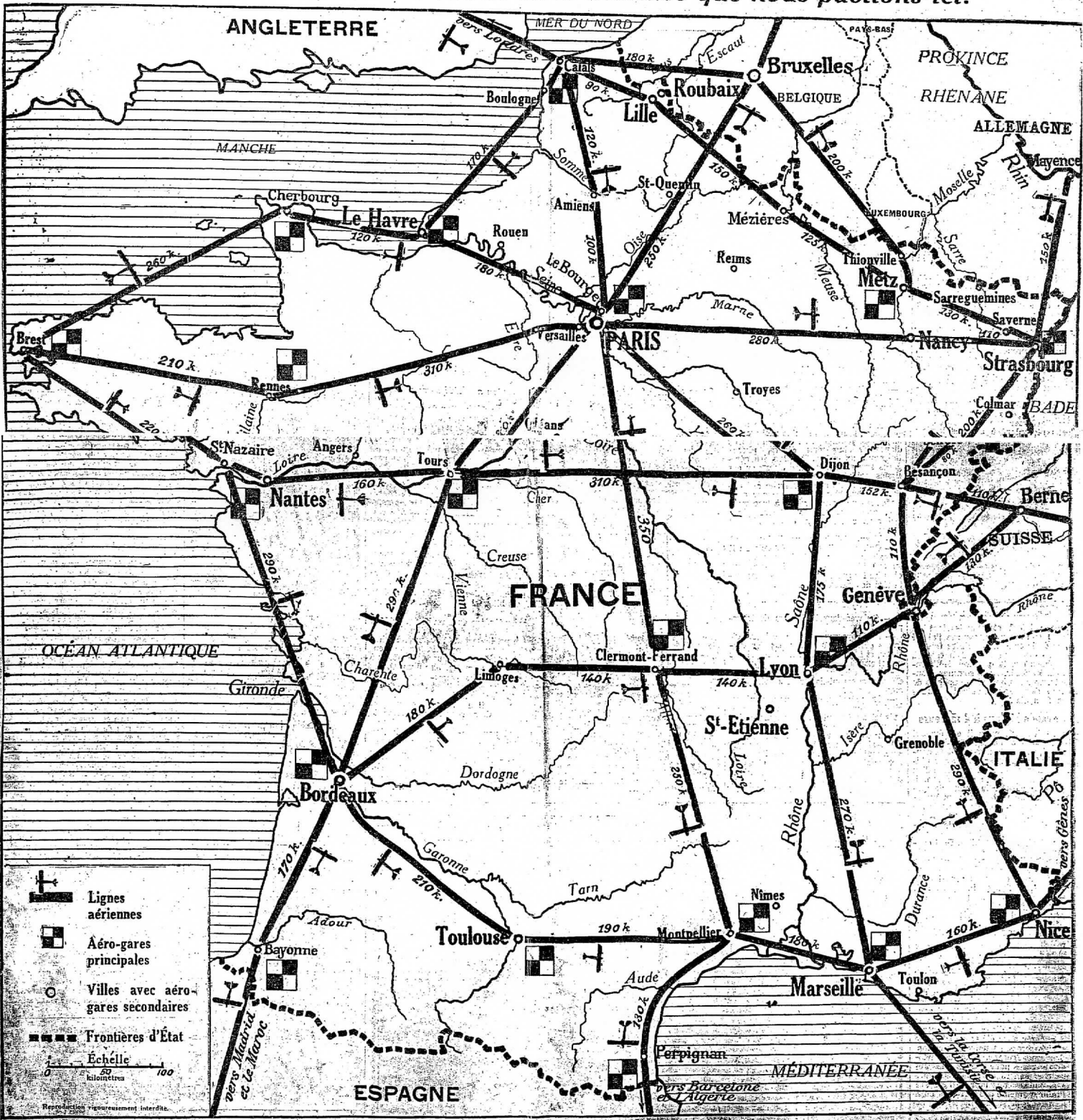
10^e Année. — N° 2980. — 15 centimes. — Étranger : 20 centimes. * Le plus court croquis m'en dit plus long qu'un long rapport. » — NAPOLÉON
Pierre Lafitte, fondateur. 20, rue d'Enghien, Paris. — Téléphone : Gut. 6973 — 61.75 — 15.00. Adresse 1489r. : Ems-Paris.

CONCOURS DES LIVRES CÉLÈBRES
BON 15 Rempiler complètement ce Bon, le découper et le conserver jusqu'à nouvel ordre.
A QUEL LIVRE SE RAPPORTE LE DESSIN N° 15 ?
Titre du Livre : _____
Nom de l'Auteur : _____
Nom du Concurrent : _____
Adresse : _____

CONCOURS DES LIVRES CÉLÈBRES
JEUDI 16 JANVIER 1919
Voir en page 5 le 15^{ème} DESSIN de notre concours

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE

Le lieutenant-colonel Leclerc, chargé de la création de nos lignes aériennes, nous a fourni les éléments de la carte détaillée que nous publions ici.



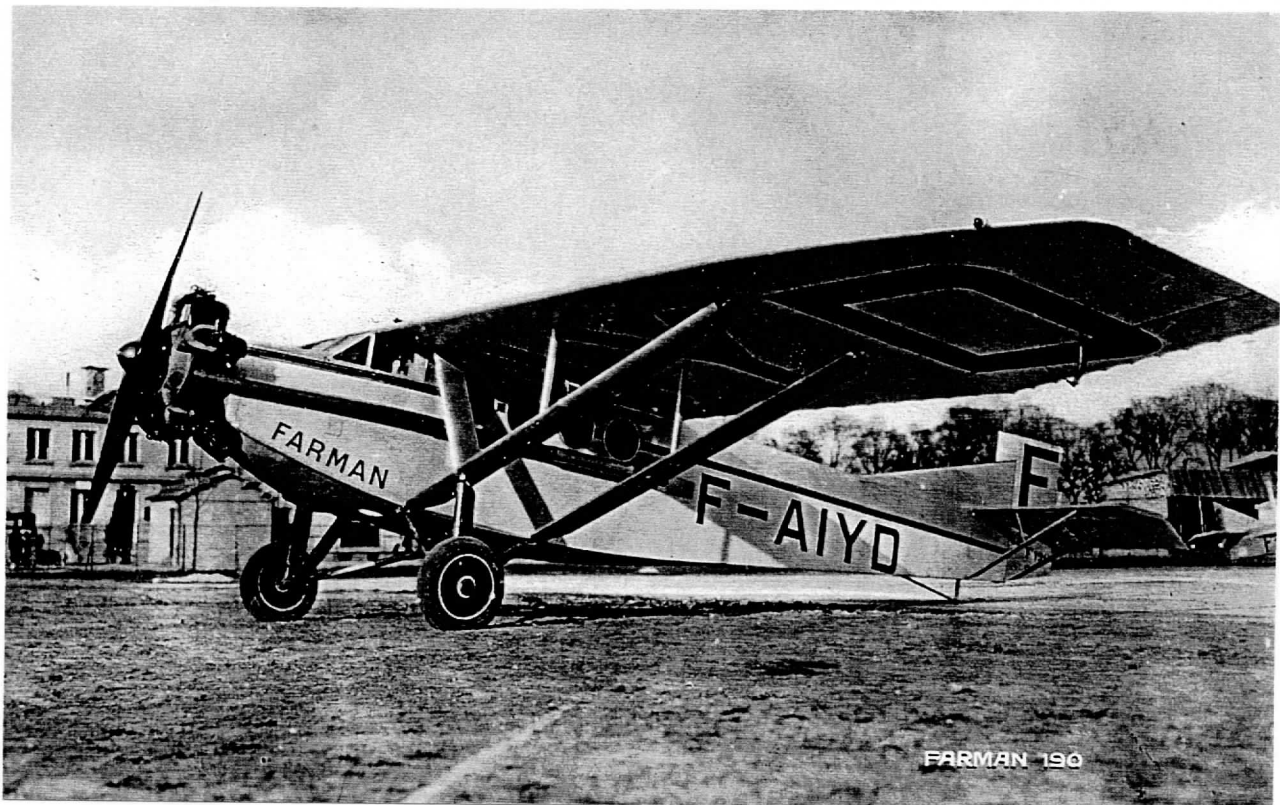
RÉSEAU PRÉVU DES GRANDES ROUTES DE L'AIR EN FRANCE ET VERS LES PAYS VOISINS ET D'OUTRE-MER

Afin d'établir un système de communications par la voie des airs entre les grandes villes de France dans le but de transporter des voyageurs et des marchandises, le lieutenant-colonel Leclerc a reçu mission de rechercher des terrains d'atterrissage à proximité des agglomérations importantes pour y aménager des aéro-gares; il est chargé aussi d'installer les stations téléphoniques destinées à relier ces aéro-gares, ainsi que les postes de signaux nécessaires pour permettre aux pilotes de distinguer les endroits où ils doivent atterrir de jour ou de nuit. Enfin, il doit prévoir la constitution de dépôts d'approvisionnement pour avions.



Avion postal SPAD 33 F-CMAZ de la Compagnie des Messageries Aériennes

Cet avion porte encore, en 1923, l'immatriculation de la compagnie aérienne CMA, non conforme à la réglementation des immatriculations des aéronefs civils de juillet 1920.



FARMAN 190 F-AIYD, probablement utilisé par la C.A.F. sur la ligne Montluçon – Genève

Une étoile filante dans le ciel français : la S.T.A.R. (1930-1931)

La compagnie

De juin à septembre 1930, apparurent successivement sur le registre français une dizaine d'appareils immatriculés au nom de la *Société de Transports Aériens Rapides (S.T.A.R.)*.

La *STAR*, fondée quelques semaines auparavant, était une société anonyme au capital d'un million et demi de francs, enregistrée au registre du commerce de la Seine sous le n° 243-924B. Le siège social était 11, rue de Tilsitt à Paris ; son numéro de téléphone était *Carnot 80-30* et son adresse télégraphique *AEROSTAR 74 PARIS*.

Son conseil d'administration était présidé par Monsieur Delage, industriel, et vice-présidé par le baron Nicaise, également industriel.

La composition du reste du conseil était la suivante:

Administrateur délégué : Georges Fournet (qui était aussi directeur général). Administrateurs: MM. Cammermann, ingénieur; Cerf, administrateur de sociétés; Challe, capitaine; Faroux, administrateur de sociétés; Quantin, ingénieur; Reichenbach, industriel; Vigne, colonel.

Le secrétaire général s'appelait Marguier et la direction commerciale était confiée à M. Villemin. Le chef-pilote était Jean Denis, venant d'Air Union, qui avait sous ses ordres les pilotes Sire, Parent, Vaconsin, Descombes, Ripault et Bouthiet.

La flotte

La flotte, basée au Bourget, était composée des avions suivants, par ordre d'entrée en piste :

F-AJQZ, Nieuport 641 n°8, le 5 juin 1930,

F-AJNO, Nieuport 641 n°2, le 6 juin 1930,

F-AJRA, Nieuport 641 n°9, le 27 juin 1930,

F-AJNU, Nieuport 641 n°7, le 1^{er} juillet 1930,

F-AJNP, Nieuport 641 n°6, le 8 juillet 1930,

F-AJUB, Fokker VIIa n° 5226, le 17 juillet 1930,

F-AJUC, Fokker VIIa n° 5227, le 17 juillet 1930,

F-AJUD, Fokker VIIa n° 5228, le 17 juillet 1930,

F-AJRB, Nieuport 651 n°10, le 18 août 1930,

F-AJQY, Nieuport 641 n° 11, le 6 septembre 1930.

Le Nieuport 641 était un élégant petit monoplane à aile haute, de plan elliptique, en porte-à-faux, avec un poste d'équipage à deux et une cabine de quatre sièges pour passagers. Sa cellule était identique à celle du Nieuport 640, mais le Wright *Whirlwind*, qui équipait le 640, moteur qui avait tiré, trois ans plus tôt, le Ryan de Lindbergh à travers l'Atlantique Nord, avait été remplacé par une production «maison», le Lorraine 7 Mb *Mizar* de 230/240 CV.

La décoration intérieure et extérieure avait été particulièrement soignée, les avions étaient peints argent et rouge vif, des bandes rouges ornaient la partie mobile de la dérive et une étoile blanche sur fond rouge, entourée de la marque «*Société de transports aériens rapides*», permettait de jouer sur le mot «*STAR*».

Ce petit monoplane était, au moins dans les documents publicitaires du constructeur, le plus rapide de sa catégorie, croisant aux environs de 200 kilomètres à l'heure.

Les Fokker VIIa étaient des avions déjà connus et éprouvés sous tous les climats et avec toutes sortes de moteurs. Les trois cellules de ceux de la *STAR* furent dotées de moteurs Lorraine 12 Ed de 450 CV.

Le réseau

Avec ce matériel, l'entreprise avait pour ambition déclarée d'assurer des transports à la demande, mais aussi des liaisons régulières rapides entre Paris et les grandes villes de province pour le transport de journaux et de messageries, en vertu d'un accord avec la maison *Hachette*. Le transport rapide de passagers et de courrier entre Cherbourg et Paris, en correspondance avec les paquebots transatlantiques, devait également être assuré. En 1931, le réseau s'étendrait à Paris-Nice, Paris-la Suisse et Paris-Londres.

Aucune subvention n'était attendue de l'Etat.

L'exploitation

1930

Pour sa première apparition publique, la *STAR* conduisit, le 11 mai 1930, six passagers à Niort, pour la fête organisée par l'Aéro-Club des Deux-Sèvres, couvrant la distance à 175 kilomètres de moyenne. Cette annonce, tirée de la *Revue de la SGA*, permet de relativiser caractéristiques et performances : six « passagers » incluent ici les passagers et l'équipage, 175 km/h est probablement plus proche de la réalité que les 200 km/h revendiqués. Le 18 mai, à l'occasion de la Fête de l'Union des Pilotes Civils à Orly, Jean Denis conduisit plusieurs passagers du Bourget et fut présenté au ministre de l'Air, Laurent-Eynac, devant son Nieuport aux couleurs de la compagnie. C'est encore un Nieuport 641 qui amena V. Laurent-Eynac aux Fêtes aériennes de Clermont-Ferrand, le 7 juillet.

L'inauguration de la ligne **Paris-Genève** fut précédée, le 14 juin, par un vol de démonstration et de présentation aux autorités suisses et genevoises, nécessaire pour obtenir l'agrément technique et aussi la subvention du gouvernement fédéral. La ligne commença le 7 juillet et, « marchait très bien », d'après *Les Ailes* du 10 juillet ! L'aller simple coûtait 600 francs (environ 1800 francs en 2000 ou 275 € en 2 002); le service était assuré tous les jours, sauf le dimanche, selon l'horaire suivant : Le Bourget 11h, Genève:13h.45; Genève: 8h.30, Le Bourget :11h.15. La ligne fonctionna jusqu'au 30 septembre. 119 passagers furent transportés, ainsi que 120 kilos de messageries, aucun trafic postal.

Le 3 août, fut ouvert **Paris-Deauville**, où la *STAR* disposait d'un aérodrome privé (La Bergerie), celui de Saint-Gatien n'étant à l'époque qu'au stade du défrichage. Un autocar de la *STAR* prenait les passagers au *Grand Hôtel*, 2 rue Scribe à Paris, tous les jours de semaine à 17h.30, les conduisait au Bourget, d'où ils décollaient à 18h.30 et arrivaient à Deauville à 19h.15. «L'apéritif place de l'Opéra, le dîner à Deauville» était l'argument de vente de ce service. L'avion partait le lendemain matin à 6 heures pour **Cherbourg**, où il attendait les paquebots en correspondance. Les liaisons en vedette entre les paquebots et l'aérodrome de Cherbourg-Querqueville étaient pris en charge par la *STAR*. Ce service, qu'on ne désignait pas encore comme «intermodal» était en concurrence avec ceux d'*Air Union*, de la *CIDNA* et de *Balair*, non

subventionnés. Les vols de la *STAR* sur cette ligne durèrent tout le mois d'août, 69 passagers seulement furent transportés et 220 kilos de messageries, pas de poste.

Paris-Berck fut également ouvert le 1^{er} août 1930, selon des horaires particulièrement adaptés. En semaine, les passagers partaient du *Grand Hôtel* à 16h.45, arrivaient au Bourget, d'où l'avion décollait à 17h.30, arrivaient à Berck à 18h.30 et étaient acheminés par la route au Touquet, où ils arrivaient à 18h.55. En sens inverse: départ du Touquet à 9 h.25, décollage de Berck à 9h.50, atterrissage au Bourget à 10h.30, arrivée au *Grand Hôtel* à 11h.35.

Les dimanches et jours de fête, l'horaire était inversé: *Grand Hôtel*: 8h.45, Le Bourget : 9h.30, Berck: 10h.30, Le Touquet: 10h.55, et, au retour: Le Touquet: 18h, Berck:18h.25, Le Bourget: 19h.25, *Grand Hôtel* : 20h.10. 15 passagers furent transportés pendant le mois, 1,6 tonne de messageries et aucune poste.

Enfin, **Paris-Lympne** fut ouvert, en Fokker VIIa, le 24 août et dura jusqu'au 15 octobre 1930. Pendant cette période, 4 passagers et 6,7 tonnes de journaux furent transportés, aucune poste.

Au total, la *STAR* parcourut, pendant l'été 1930, un peu moins de 100 000 km, transporta 207 passagers, 8,6 tonnes de messageries et 0 kilo de poste.

Elle avait en même temps cassé un peu de bois: le 1^{er} août 1930, le F-AJRB avait été endommagé à l'atterrissage à Villerville; le 15 août, c'était le tour du F-AJNP et du F-AJQZ, le premier à l'atterrissage à Berck, le second à Villerville, en décollant de Deauville vers le Nord.

Les avions de la *STAR* volèrent en outre lors de nombreux meetings: Orléans, Beauvais, Pontarlier, Châlons, Le Bourget, Ouarville. Un de ces appareils eut l'insigne honneur d'être affrété par l'*Atlantic and Pacific Photo* pour photographier en vol le «*Point d'interrogation*» de Costes et Bellonte lors de leur départ historique vers New York, le 1^{er} septembre 1930. L'année 1930 se termina comme elle l'avait commencée: par une participation à des festivités. Le 18 décembre, l'Aéro-Club de Bourgogne avait organisé des baptêmes de l'air à l'occasion de la Foire gastronomique de Dijon; il en coûtait 45 francs pour un simple baptême, 60 francs pour un tour de ville, 250 francs pour un circuit en campagne. Personne n'utilisa le «bas-de-gamme», mais il y eut 750 amateurs pour le tour de ville et 50 pour le tour en campagne.

1931

Après l'arrêt hivernal, la *STAR* reprit son exploitation, cette fois-ci vers le Sud-Est de la France. Ce fut d'abord, en mars, une ligne mixte routière et aérienne: des journaux et des colis arrivaient par la route de **Paris à Dijon**, d'où un avion de la *STAR* décollait à 8 heures pour **Marseille**; de là, le chargement reprenait la route et croisait, en sens inverse, des fleurs coupées et d'autres produits régionaux, qu'un autre avion reprenait de Marseille vers Dijon.

Puis, le 4 mai 1931, la *STAR* ouvrit **Paris-Dijon-Moirans-Cannes**, où le terrain de Saint-Cassien venait juste d'être terminé. Le premier avion de ligne à s'y poser avait été un Fokker, le 15 mars. L'horaire était le suivant: *Grand Hôtel* 10h.30, Le Bourget: 11h.30, Dijon: 13h.15 / 13h.30, Moirans: 15h.15 / 15h.30, Cannes: 17 h.00. Au retour: Cannes 10h.30, Moirans: 12h / 12h 15, Dijon: 14h / 14h.15, Le Bourget: 16h, *Grand Hôtel* :16h.45. Les tarifs en aller simple étaient: Le Bourget-Dijon: 300 F, Le Bourget-Moirans: 650 F, Le Bourget-Cannes: 1 000 F. La franchise de bagages était de 15 kilos. Le slogan était devenu: «*Déjeuner à Paris et prendre le*

thé sur la Côte d'Azur». Au Bourget, l'avion de la *STAR* était en correspondance avec celui des *Imperial Airways*, permettant le voyage Londres-Cannes en 9 heures (8h-17h) et Cannes-Londres en 8h.15 (10h.30-18h.45) ; «*Le Train bleu de l'air-The blue train of the air*» était né. Parmi les passagers insolites de ce service, voyageaient, de temps en temps, des singes, des aigles et des ours, entre le centre d'acclimatation de Cagnes-sur-mer et le Zoo de Londres. Le *Chicago Tribune* et le *New York Herald* étaient acheminés quotidiennement en Fokker VII, avec correspondance Moirans-Chambéry en Nieuport. Un vol de reconnaissance sur **Paris-Lausanne** fut entrepris en juin avec ce même type d'appareil

La presse fut dithyrambique, les premiers résultats étaient prometteurs: 116 passagers et 2,9 tonnes de fret en mai, 60 passagers et 900 kilos de fret dans la première quinzaine de juin¹. On prévoyait la reprise du transport de journaux sur Paris-Deauville et Paris-Le Touquet, ainsi que sur Paris-Lille. Là où il n'y avait pas d'aérodrome, qu'à cela ne tienne: on laisserait choir «*doucement*» les journaux «*grâce à un nouveau dispositif de lancement*». Dans la presse publicitaire, la *STAR* «*...est assurée d'un brillant avenir. Ses appuis, ses moyens et les résultats de ses différentes exploitations lui permettent de prendre rang parmi les grandes Compagnies de navigation aériennes françaises* ».

Contrastant avec cet enthousiasme de commande, l'exploitation était marquée par des incidents de plus en plus graves: le 7 mai 1931, le F-AJNP fit un atterrissage forcé à Challes, dans l'Ain; le 10 mai, ce fut le tour du F-AJQY, près de Langres, et, le 14 mai, celui du F-AJNU, près de Langres également. Les dommages avaient jusque-là été seulement matériels. Les choses empirèrent en juillet: le F-AJRA fut détruit à 40% et le pilote Ripault blessé, ainsi que deux passagers, le 6 juillet, en atterrissant à Dijon. Puis, le 15 juillet, par mauvais temps, le F-AJRB s'abattit près de Grenoble. Le pilote Bouthiet et un passager trouvèrent la mort dans cet accident, qui laissa deux autres passagers blessés.

Malgré l'obtention d'une autorisation de transporter sur cette ligne du courrier ordinaire et recommandé à partir de la fin d'août 1931, la *STAR* arrêta l'exploitation de la ligne «jusqu'à nouvel ordre», à partir de la fin d'octobre 1931.

Son activité n'avait jamais été débordante, si l'on en juge par le nombre d'heures de vol accumulées par sa flotte de Nieuport 641 survivants en février 1932: F-AJNO: 275 heures, F-AJNP: 272 heures, F-AJNU: 171 heures, F-AJQY: 262 heures, F-AJQZ:131 heures. Ils furent démontés, réformés et radiés en janvier 1935. Le F-AJRA l'avait été en décembre 1934. Les Fokker avaient été utilisés un peu plus intensivement: 337 heures pour le F-AJUB, 496 heures pour le F-AJUC et 268 heures pour le F-AJUD. Ces trois appareils furent vendus, les deux premiers, en 1933, à la *Société de Transports Aériens Français*, qui les céda à l'entreprise de photographie aérienne *Moreau* en novembre 1935, le troisième, à Henri Germain à Alger, en avril 1935.

¹ Ces chiffres semblent avoir été gonflés dans un but publicitaire. Ils sont donnés dans le n° de juillet de la *Revue de la SGA*, dont le n° d'octobre donne des valeurs plus modestes : 40 passagers en mai, 64 en juin, 159 en juillet, 178 en août. 7,6 tonnes de fret avaient été transportées pendant la même période.

La morale de l'histoire

La *STAR* fut une des nombreuses, et malheureuses, tentatives d'établir, dans l'entre-deux guerres, des lignes aériennes sur le territoire métropolitain. La rapidité de son déclin semble due à des causes générales, que vinrent aggraver des raisons particulières.

Le moment était mal choisi pour créer une compagnie aérienne, alors que la crise consécutive au krach boursier de *Wall Street* d'octobre 1929 commençait à atteindre les rivages de l'Europe. La production intérieure brute de la France, calculée sur l'indice 100 en 1929, n'était plus que de 97 en 1930 et de 93 en 1931. Très sensible à la conjoncture, le transport aérien accusa le coup: le nombre de mouvements d'avions au Bourget baissa de 6% entre 1929 et 1930, pour revenir en 1931 à un niveau proche de celui de 1929; le phénomène était encore plus net pour le nombre de passagers, qui baissa de 13% de 1929 à 1930, pour revenir en 1931 à un chiffre légèrement inférieur à celui de 1929. C'est l'époque où *l'Aéropostale* entra en liquidation (31 mars 1931).

Dans ce contexte général morose, il ne semble pas que les actionnaires et les dirigeants de la *STAR* aient pris la juste mesure des risques encourus. Il paraît, en fait, que des préoccupations de débouchés industriels l'aient emporté sur toute autre considération. Le baron Nicaise, administrateur délégué de *Lorraine-Dietrich* et vice-président de la *STAR*, était avant tout intéressé par l'équipement de la compagnie en moteurs de sa marque pour les Nieuport 641 et les Fokker VIIa. Gustave Delage, président de la *STAR*, ne devait pas voir non plus d'un mauvais œil l'utilisation d'appareils portant son nom, accolé à celui de Nieuport.

Leur projet d'entreprise (on dirait aujourd'hui leur «business plan») ne brillait pas par son réalisme. En 1930, la *STAR* affronta, sans subvention, la concurrence de compagnies déjà solidement établies sur le marché qu'on dirait aujourd'hui «à haute contribution»: celui de l'estivage des classes oisives. Ces compagnies disposaient d'un avantage décisif sur la *STAR*, celui de correspondances sur le reste de leur réseau, qu'il s'agisse de Londres, de Lyon ou de Bâle pour *Air Union*, de l'Europe centrale et orientale pour la *CIDNA*. La conclusion d'un accord commercial ente la *STAR* et *Imperial Airways* sur Londres-Paris-Genève ne semble pas avoir réussi à contre-balancer l'effet de réseau des concurrents français. La *STAR* était également privée de recettes postales et, quand les *PTT* procédèrent à un appel d'offres pour le transport de courrier entre Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg au début de 1931, *Air Union* fut le moins-disant (0,01 f/kilo-kilomètre), moins cher que le consortium *CAF-STAR-SODAC* (0,017) et que *Farman* (0,04). On a vu que la *STAR* obtint en août 1931 la concession postale sur Paris-Cannes, mais il était trop tard.

Probablement déçus par les médiocres résultats de la saison d'été 1930, les dirigeants changèrent complètement leur fusil d'épaule pour la saison 1931, sans peut-être mesurer les risques opérationnels de cette nouvelle route. Le nombre d'accidents de la *STAR* paraît en effet très élevé, même pour l'époque: 3 accidents pour 100 000 kilomètres en 1930 et, en 1931, 5 avions accidentés sur les 10 de cette compagnie. C'est beaucoup, et beaucoup plus que la moyenne des autres compagnies françaises: *l'Aéropostale* avait à l'époque environ 200 avions et hydravions, elle connut 30 accidents en 1930 et seulement 17 en 1931, dont aucun ne fut mortel. Pour la *CIDNA*, les chiffres sont: une cinquantaine d'avions, 12 accidents en 1930 et 8 en 1931 (dont deux mortels); pour la *SGTA*: une trentaine d'avions, 4 accidents en 1930, 1 en

1931; pour *Air Union* : environ 50 appareils, 8 accidents en 1930, 6 en 1931; pour *Air Orient* : une trentaine d'avions, 3 accidents en 1930, 6, (dont un mortel) en 1931.

De toute façon, les affaires du groupe SGA, dont la *STAR* était la filiale, n'étaient guère brillantes: le bénéfice dégagé en 1930 ne permettait même pas l'amortissement des installations et le déficit pour 1931 avoisina la vingtaine de millions de francs. Il n'est guère étonnant, dans ces circonstances, que le baron Nicaise ait décidé de mettre fin à l'expérience.

«*La seule leçon de l'Histoire, a dit quelqu'un, est qu'on ne tient jamais compte des leçons de l'Histoire*». Soixante-dix ans plus tard, un autre baron mettra imprudemment de l'argent dans une compagnie aérienne.

Robert Espérou

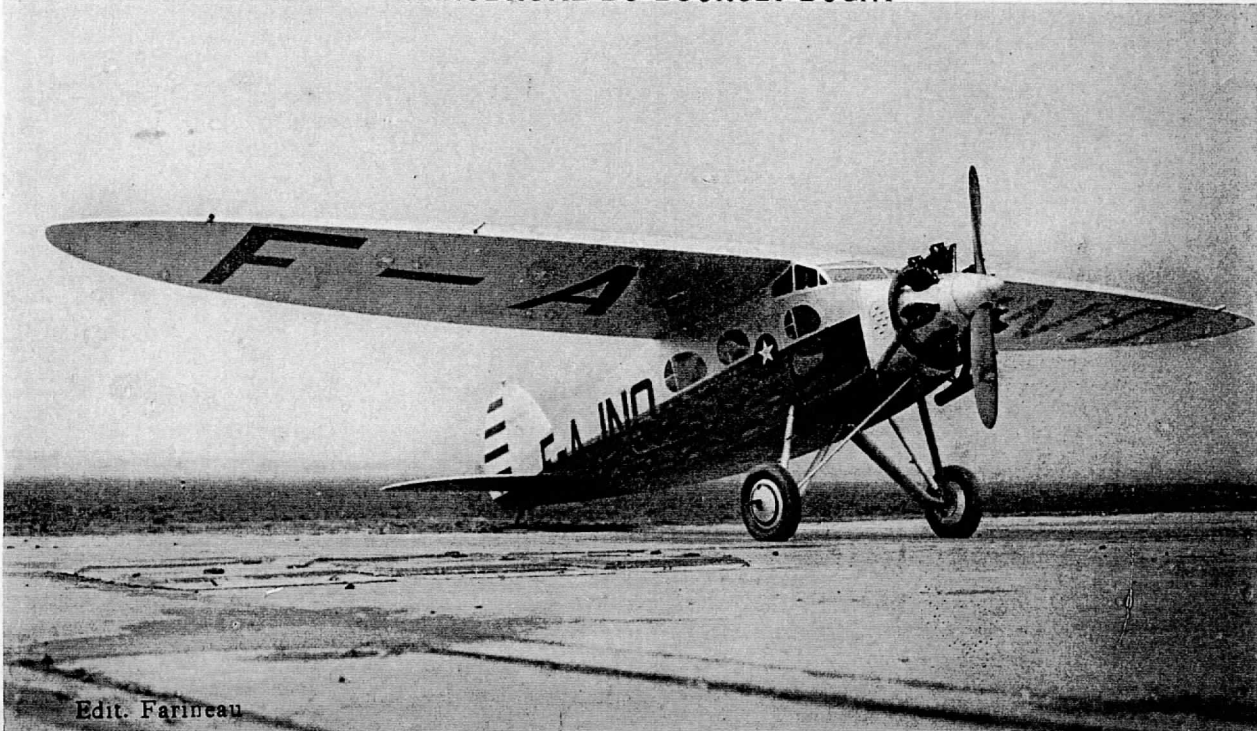


Personnel de la S.T.A.R. devant trois NIEUPORT 641 –Le Bourget juillet 1930
Pilotes : (1) Ripault, (2) Vaconsin, (3) Bouthiet, (4) Sire (archives Ripault, collection Morareau).

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

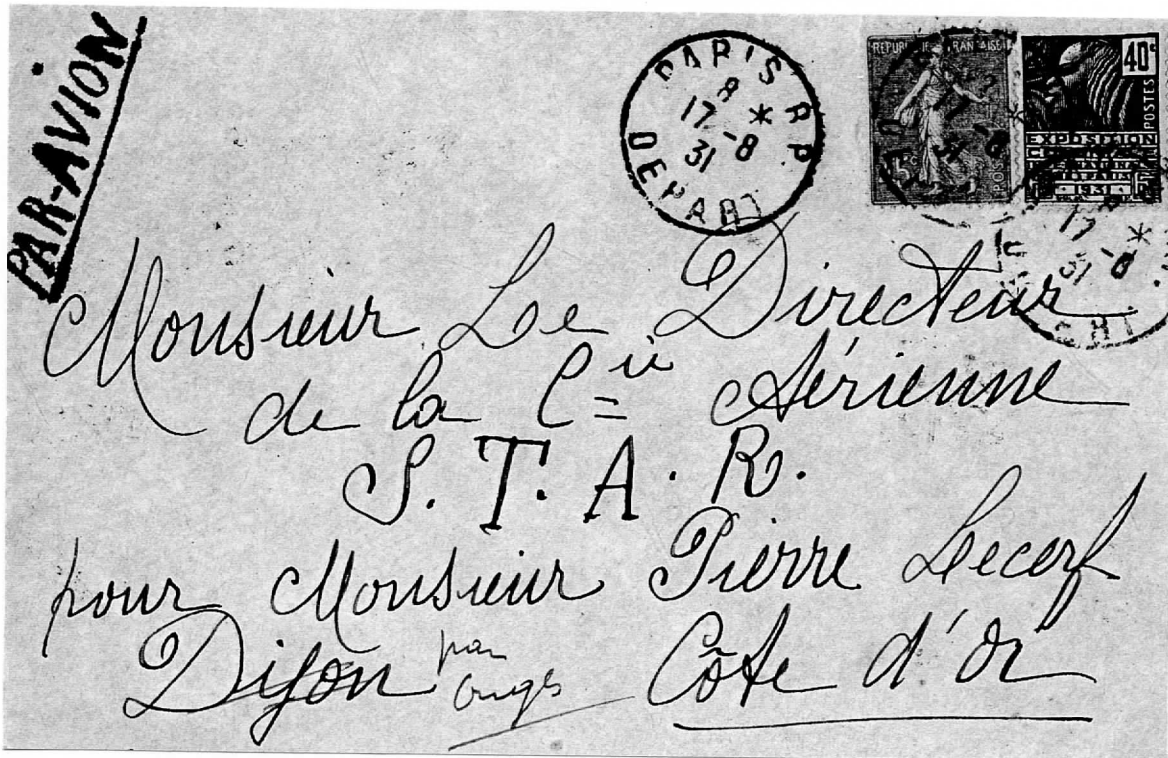
AÉRODROME DU BOURGET-DUGNY



Edit. Farineau

SOCIÉTÉ (S. T. A. R.). Avion de Luxe. Nieuport 240

NIEUPORT 641 n°2 F-AJNO, mis en service à la S.T.A.R. le 6 juin 1930

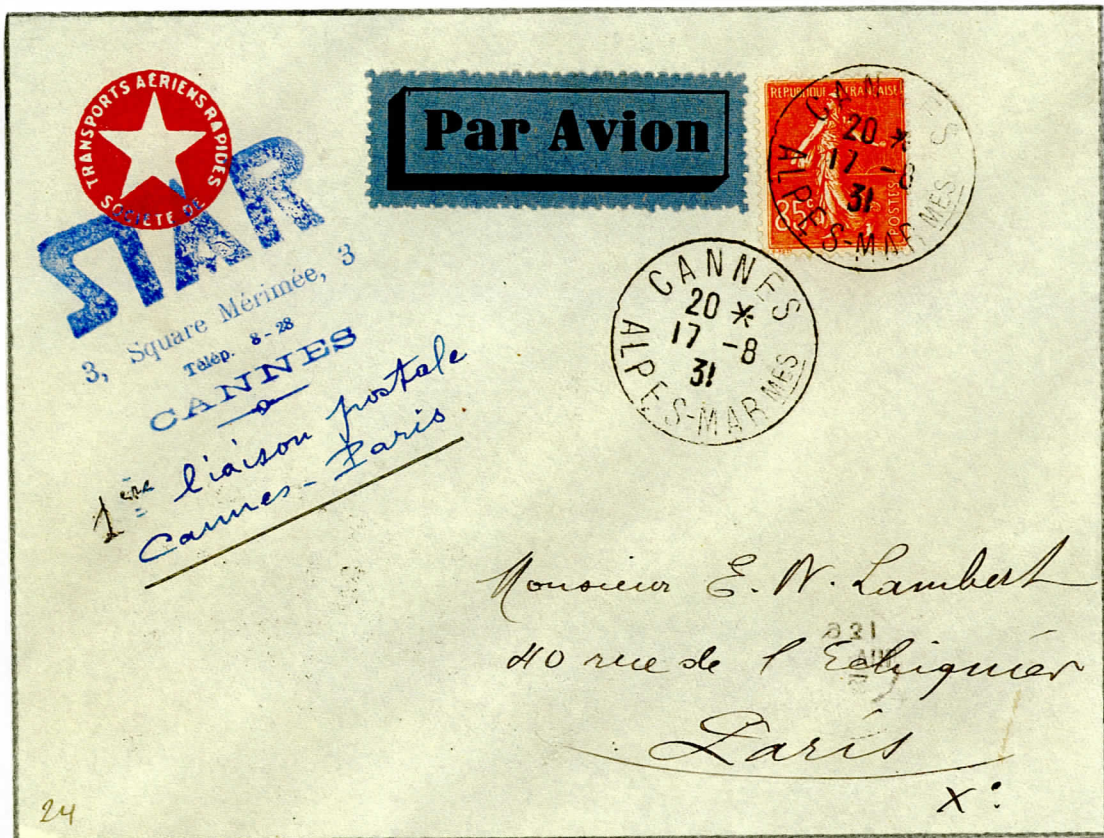


Vol postal inaugural Paris – Dijon le 17/8/31

Départ Paris – Gare du Nord Avion 17/7/31-9h.05, arrivée Dijon R.P. 17/6/31-14h.15



Vol postal inaugural Paris – Cannes le 17/8/31 (aller) par la S.T.A.R.
 Départ Paris – Gare du Nord Avion 17/8/31-9h.05, arrivée Cannes. 17/8/31-18h.



Vol postal inaugural Cannes – Paris le 18/8/31 (retour) par la S.T.A.R.
 Départ Cannes. 17/8/31-20h., arrivée Paris Gare du Nord Avion 18/8/31-18h.

NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

Palmarès de l'année aérophilatélique 2003 (complément)

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

- * Pierre MATIGNON (CAF 783) – Vignettes semi-officielles de Poste Aérienne 1909-1950
- * Pierre MATIGNON (CAF 783) – L'Aéropostale de nuit – 1939-1970

Exposition PRIMEXPO CAHORS – 17/18 mai 2003

- * Pierre LAZUECH (CAF 666) – La Poste aérienne au Maroc – GA et Grand Prix de l'exposition

Exposition Inter-régionale de Brive-la-Gaillarde 2003

- * P. LAZUECH (CAF 666) – La Poste aérienne au Maroc – Vermeil
- * P. LAZUECH (CAF 666) – Les relations aériennes avec la Côte française des Somalis. Grand Prix H.

Calendrier des prochaines expositions compétitives en 2004 (extraits)

- 6 et 7 mars – Fête du Timbre – Expositions départementales dans de nombreux départements.
- 16 au 18 avril – exposition régionale (Melun pour région 1)
- 22 au 30 mai – exposition mondiale VALENCIA 04 (Espagne)
- 27 juin – Salon du Timbre à Vincennes et 77^{ème} congrès F.F.A.P.
- Pas d' Exposition nationale cette année
- 28 août/1^{er} septembre – exposition mondiale SINGAPOUR 04

75^{ème} anniversaire de la création de l'hydrobase de Praia (Iles du Cap Vert)

Le Centre Culturel Français des Iles du Cap Vert a commémoré, le 11 décembre 2003, le 75^{ème} anniversaire de la création de l'hydrobase de Calheta San Martinho – Praia (Iles du Cap Vert). Cette commémoration a donné lieu à une exposition et à l'édition d'un livret bilingue français / portugais de 42 pages "*Le Cap Vert sur la route de l'Aéropostale*" ainsi qu'à l'émission de trois timbres et d'une vignette ayant valeur postale. Par ailleurs, votre président a été invité à faire une conférence avec projections photographiques sur le sujet.

En plus des timbres et de la vignette, les Postes du Cap Vert ont réalisé deux enveloppes Premier jour dont vous avez l'illustration. Les membres qui seraient intéressés par ces souvenirs philatéliques (timbres et enveloppes) peuvent en faire la demande au président. Les demandes seront servies dans l'ordre d'arrivée jusqu'à épuisement du stock. Le groupe de 3 timbres (10, 42 et 60 escudos) est proposé au prix de 3 €, ainsi que la vignette de 100 escudos. Chaque enveloppe 1^{er} jour, l'une avec la vignette de 100 Esc., l'autre avec les 3 timbres, est proposée au prix de 6 €. Ajouter 1 € à votre commande pour les frais d'envoi.

Pour les membres du C.A.F., peu au fait de cet épisode historique sur la ligne de l'Aéropostale, en voici brièvement l'histoire.

Pour préparer la première traversée postale de l'Atlantique Sud, prévue le 1^{er} mars 1928, l'Aéropostale imagine de relier par hydravion Saint-Louis du Sénégal à Praia (capitale de l'île de Santiago de l'archipel du Cap Vert), situé à 700 km au large de Dakar. De Praia, un aviso doit reprendre le courrier et l'acheminer jusqu'à Natal (Brésil). Cette disposition doit, en principe, faire gagner une demi-journée à la solution "tout bateau". Il faut rappeler que le contrat signé avec les Argentins est de 7 jours et demi pour la liaison totale : Toulouse – Buenos Aires! Ce difficile contrat ne pourra être respecté qu'après 15 mois d'exploitation et de très gros efforts.

En décembre 1927, Didier Daurat, directeur d'exploitation de l'Aéropostale, envoie Raymond Vanier à Praia pour négocier avec les autorités locales afin de déterminer un lieu d'amerrissage. Le choix se porte sur une petite baie, protégée des vents dominants et pas trop éloignée de Praia: la Calheta Sao Martinho.

Le 1^{er} mars 1928, tout est prêt.

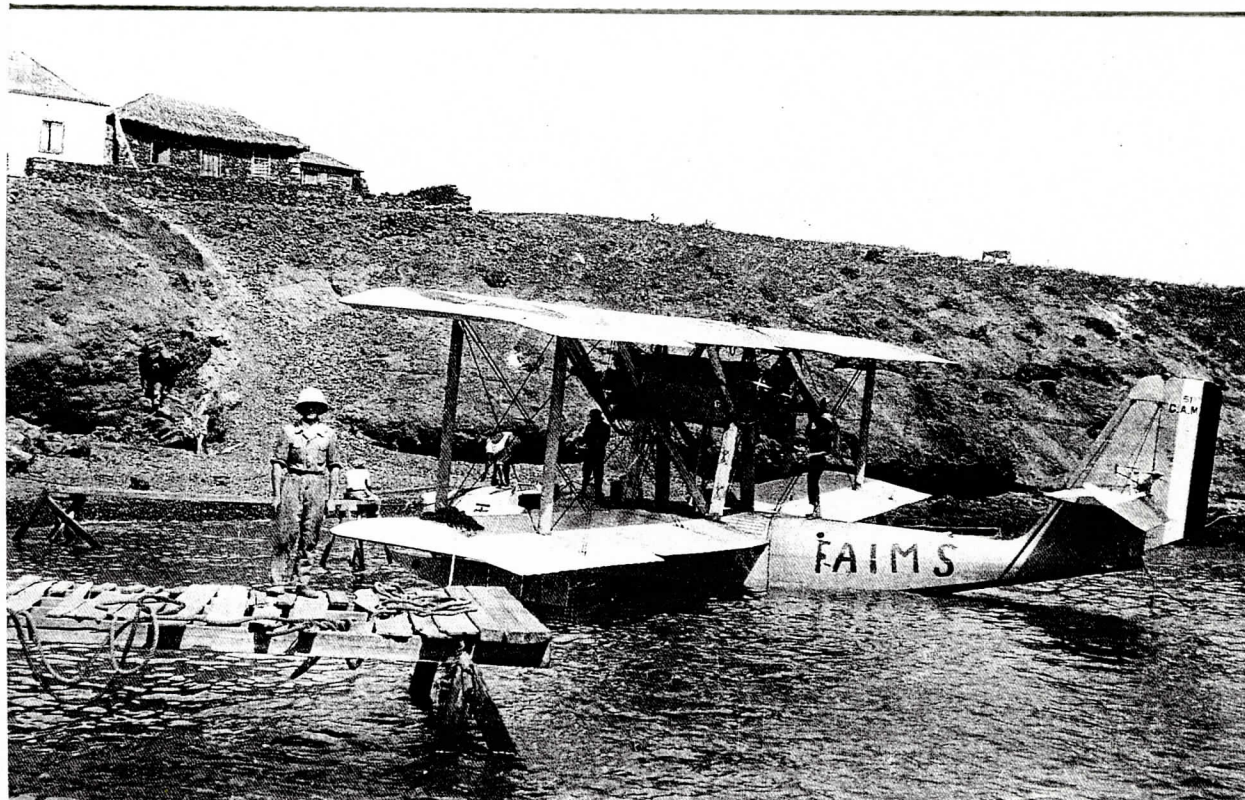
Le 2 mars 1928, le premier courrier FRAME (**France-Amerique**) part de Toulouse, mais, en panne d'essence, l'avion se pose dans le désert de Mauritanie (pilote Beauregard). On retrouve le pilote et le courrier qui arrive à St-Louis le 6 mars. Le courrier est repris par le lieutenant de vaisseau Paulin Paris qui l'achemine jusqu'à Praia dans la soirée sur hydravion CAMS 51 GR F-AIMS. Le courrier, transbordé sur l'avis *"Lunéville"*, arrive à Natal (Brésil) le 10 mars, en même temps que le courrier sud américain apporté par avion à destination de l'Europe. Une confusion dans les sacs de courrier déposés sur le quai de Natal fait que courrier européen repart sur le *"Lunéville"* en direction de l'Afrique. L'erreur est signalée le lendemain par radiotélégraphie et l'avis retourne déposer ses sacs à Natal. Le courrier n'arrivera à Buenos Aires que le 17 mars.

Le premier courrier AMFRA (**Amérique-France**) part de B. A. le 1^{er} mars, arrive à Natal le 3 et est embarqué sur l'avis *"Péronne"* qui tombe en panne de chaudière au large de l'île de Fernando de Noronha. Après dépannage, il arrive à Praia le 10 mars où le courrier est transféré sur l'hydravion F-AIMS. Le lendemain, le premier courrier sud américain est acheminé jusqu'à St-Louis par le lieutenant de vaisseau Paris sur le CAMS 51 GR F-AIMS. Ce premier AMFRA arrivera à Toulouse le 13 mars.

Le deuxième FRAME part de Toulouse le 9 mars et n'arrive à St-Louis que dans la soirée du 13 (atterrissage forcé en Mauritanie – pilote, Antoine). Le 14 mars, traversée St-Louis – Praia par Bourgat sur le second CAMS 51 F-AIMZ. En fait, une erreur de navigation amène Bourgat à l'île de Maio à 80 km de Praia. L'hydravion, en panne d'essence, doit être remorqué jusqu'à Praia où l'avis *"Epernay"* reprend le courrier. Ce courrier arrivera à Buenos Aires le 22 mars.

Le deuxième AMFRA part de Buenos Aires le 8 mars et arrive à Natal le 10 où il est déposé sur le quai d'embarquement. On a vu plus haut qu'il y a eu confusion des sacs postaux avec ceux du premier FRAME. L'avion retourne donc à Natal pour déposer ses sacs qui sont embarqués sur le *"Lunéville"* le 13 mars. Après 5 jours de traversée, le courrier arrive à Praia, mais le pilote Bourgat refuse de partir sur le CAMS 51 F-AIMZ, estimant que son hydravion n'est pas en état de vol après son remorquage de Maio à Praia. Le deuxième CAMS (F-AIMS) n'arrivera à Praia que le 25 mars, piloté par Leclair. Le 26 mars, Leclair embarque le courrier sur son hydravion (F-AIMS) et tente un décollage, face aux alizés, mais une des plaques de bois formant le fond de la coque se détache et l'appareil s'enfonce doucement dans l'océan. Un canot de sauvetage arrive, à force de rames, juste à temps pour sauver l'équipage et récupérer le courrier. Le lendemain, Leclair acheminera le courrier jusqu'à Saint-Louis sur le CAMS F-AIMZ, réputé inapte au vol selon Bourgat.

Après ces débuts difficiles et la perte d'un hydravion, l'Aéropostale renoncera à cette formule et acheminera le courrier par avis entre Dakar et Natal.



CAMS 51 F-AIMS à l'hydrobase de Calheta de Sao Martinho en mars 1928



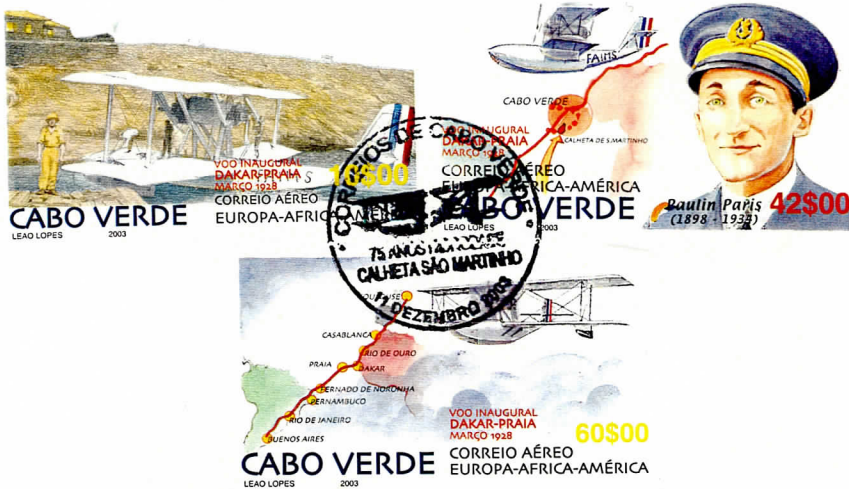
Deuxième AMFRA - CAMS 51 F-AIMS accidenté à Calheta Sao Martinho le 26 mars 1928
Départ Buenos Aires VIA AEREA 5 mars 1928, arrivée Casablanca 1^{er} avril 1928.

(1)



CORREIOS DE CABO VERDE, S. A. R. L.
1º DIA DE CIRCULAÇÃO

(2)



CORREIOS DE CABO VERDE, S. A. R. L.
1º DIA DE CIRCULAÇÃO

75^{ème} anniversaire du vol inaugural Sénégal - Praia (Cap Vert) en mars 1928

Enveloppes Premier Jour éditées par les Postes du Cap Vert.

(1) avec le timbre vignette de 100 Escudos – (2) avec les trois timbres (10, 42 et 60 Escudos)