



BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2004

N° 34

SOMMAIRE

Nouvelles du C.A.F.

Nouvelles de l'aérophilatélie

Marie Marvingt, aviatrice française.

Supplément central : Courrier Zeppelin 1924-1939



Marie MARVINGT

Aviatrice française – 1875 - 1963

Cercle Aérophilatélique Français

Siège social : 25 bis, rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ

Tél. 01 34 51 86 33 - Fax: 01 34 51 43 93

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

Membre des

FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques) (FIP)

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

GAPS (Groupement des Associations Philatéliques Spécialisées)

COMITÉ D'ADMINISTRATION

Composition du Bureau du C.A.F.

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

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

Vice-présidents :

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

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

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

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

Membres du Bureau:

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

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

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

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

Comité d'Administration:

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

NOUVELLES DU C.A.F.

Nouvelles adhésions

Depuis mars 2004, nous avons le plaisir d'accueillir deux nouveaux sociétaires et nous leur souhaitons la bienvenue:

N° 881 – Daniel BLANGUÉRIN

Allier

N° 882 – Paolo MORETTI

ITALIE

Réunions amicales

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

Le programme de nos prochaines réunions est le suivant :

- En juillet/août : pas de réunion

- 18 septembre – Bilan de l'année aérophilatélique 2004 et projets de l'année 2005.
- 23 octobre (4^{ème} samedi exceptionnellement) – courriers et cassette vidéo "Postale de Nuit".
- 20 novembre – Mairie de Boulogne-Billancourt, expo + déjeuner + AGO du GAPS.

Supplément au Bulletin d'Information

Le supplément central a pour titre "Courrier non philatélique et commercial transporté par dirigeable Zeppelin – Période 1924-1939". Il nous a été communiqué par Jacques RENAUD (CAF 518). Nous l'en remercions vivement.

Service "Fonds de documentation"

Nouvelles entrées aérophilatéliques (principales):

* Importante étude de plus de 300 pages sur les traversées aériennes de l'Atlantique Nord dans la période troublée 1939-1946 par Hans E. Aitink et Egbert Hovenkamp écrit en hollandais : "Nood-Atlantische luchtverbindingen met nadruk op de jaren 1939-1946".

* Livret de 50 pages offert par nos correspondants argentins : Victor Bousquet, Avedis Ketchian, Oscar Luis Rodriguez sur le premier courrier aérien argentin intitulé: " Coronel PEDRO ZANNI y el Primer Correo Aéreo Oficial Dentro del Territorio Argentino (1919).

* Bulletins 548/549/550 de la Société Philatélique de Besançon comprenant des articles aérophilatéliques sur: "47^{ème} coupe Gordon Bennett à Arc-en-Senans, une biographie du Lieutenant de vaisseau Marc BERNARD et un historique de la fusée Ariane".

* Bulletins du CAGOU n°25 (Nelle Calédonie), AIDA Flash n°104 (Italie) et de la S.A.B. n° 652/53 (Belgique).

Service "Cessions"

La dernière vente a eu lieu en janvier 2004. Elle a obtenu un grand succès, sur les 118 lots proposés, 80 ont trouvé preneur et de nombreux tirages au sort ont été nécessaires.

La **prochaine cession** aura lieu en septembre 2004. Pour cette prochaine vente, vous pouvez envoyer vos plis à vendre à Alain CORNU dès maintenant. Nous vous rappelons que seuls les plis en bon état seront retenus, inutile donc d'envoyer des plis de dernier choix dont vous voulez vous débarrasser. Par ailleurs, il est fortement conseillé de proposer des prix "CLUB", c'est-à-dire inférieurs à ceux que l'on peut observer chez les négociants ou en V.O.. Enfin, pour répondre à une plus large demande, il a été décidé de descendre le prix minimum de chaque lot de 20 € à 15 € (voir C.R. de la dernière Assemblée Générale). Pour chaque lot, il vous est demandé de rédiger le texte que vous voulez voir imprimé ainsi que le prix demandé.

NOUVELLES DE L'AÉROPHILATÉLIE

Calendrier des prochaines expositions compétitives (second semestre 2004)

26 juin au 4 juillet 2004 – Salon du Timbre – Parc floral de Vincennes.

12 au 22 août 2004 – Athènes – Olymphilix

28 août au 1^{er} sept. Singapour – Exposition mondiale.

De fin septembre à fin octobre – Nombreuses expositions régionales (veuillez consulter le magazine de la FFAP "**LA PHILATÉLIE Française**").

Pour vous renseigner ou participer aux nombreuses expositions régionales, inter-régionales, nationales ou internationales, veuillez prendre contact avec Jacques RENAUD, juré national, 15, rue du Bocage - 92310 SEVRES.

Palmarès des expositions compétitives 2004 (sept. 2003 à sept.2004)

Les membres du C.A.F. ayant obtenu des récompenses dans les expositions départementales, régionales, interrégionales, nationales et internationales sont priés de communiquer leurs résultats au président pour parution dans le prochain *Bulletin d'Information* de novembre.

Expositions amicales (non compétitives)

Les membres du C.A.F. sont sollicités pour participer à deux expositions amicales gratuites: l'une organisée par le GAPS, l'autre par la COL.FRA. Les assurances sont prises en charge par les organisateurs. Vos demandes de participations doivent parvenir au président avant le 1^{er} septembre.

Expo GAPS : 19 au 21 novembre 2004 – Mairie de Boulogne-Billancourt.

Admission : 12 cadres max. (4 x 3 cadres de 12 feuilles), tous sujets aérophilatéliques.

Expo COL.FRA : 11 décembre 2004 à la Mairie du 8^{ème} arrondissement de Paris.

Admission : pas de limitation (X cadres de 12 feuilles), sujets aérophilatéliques ayant un rapport avec les colonies françaises.

Bulletin FISA

Nous venons de recevoir le Bulletin de mai 2004. Ce sera le dernier rédigé par notre ami Alex Newall qui, sans renoncer à l'aérophilatélie, prend une retraite bien méritée "*ployant sous le poids de son âge*" selon ses propres termes. Le C.A.F. le remercie vivement pour avoir consacré beaucoup de son temps à la rédaction en trois langues (anglais, allemand et français) à cet organe de liaison de la Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques pendant 21 ans. Cette activité devrait être reprise par Jim Graue (USA), auteur bien connu des aérophilatélistes pour avoir publié plusieurs livres sur les courriers de la ligne Europe – Amérique du Sud transportés par Zeppelins et par Deutsche Lufthansa.

Le président de la FISA, Kuno Sollors, envisage de supprimer le Français pour les prochaines publications. Le président du C.A.F. a fait savoir qu'une telle décision n'est pas acceptable et a proposé de faire les traductions nécessaires. Nous attendons la réponse courant juin.

Conférences

Votre président a été sollicité pour faire des exposés-débats avec projections sur la "LIGNE MERMOZ" dans plusieurs villes de France. Les membres du C.A.F. qui souhaiteraient y assister sont les bienvenus. Les entrées sont gratuites.

* Mercredi 30 juin au Salon du Timbre – Parc floral de PARIS (Mo. Château de Vincennes)

* Samedi 3 juillet à l'altiport de Megève (Haute-Savoie) avec exposition Saint-Exupéry et présentation en vol d'un Breguet 14.

* Du 15 au 17 octobre à Wissembourg (Bas-Rhin) lors de l'événement national annuel "*Lire en Fête*" sur le thème "*L'envol des lettres*". L'exposition "*Un siècle d'aviation postale française*" sera présentée (96 panneaux aérophilatéliques) + peintures + affiches anciennes + etc...

Timbre Marie Marvingt

La Poste émet un timbre à l'effigie de la célèbre aviatrice française Marie Marvingt, à partir du 29 juin 2004. La valeur faciale de 5 € en fera un timbre peu utilisé et donc rare (au tarif actuel, cela correspond à une lettre de 250 grammes, recommandée R2).

Pour les membres du C.A.F., nous pouvons proposer des enveloppes 1^{er} jour éditées par Cérés avec une réduction de 20% sur le prix public, soit un prix C.A.F. de 12 €, au lieu de 15 €. Les membres intéressés par ces enveloppes peuvent en faire la demande au Président. Il faut ajouter les frais d'envoi (3 € en recommandé R1).

Maintenant, quelques mots pour présenter Marie Marvingt.

Cercle Aérophilatélique Français

Courrier non-philatélique et commercial transporté par
dirigeable allemand (1924 – 1939)

Supplément au Bulletin d'Information n°34 – Juillet 2004



Affiche annonçant des voyages Allemagne – Amérique du Sud par le Graf Zeppelin en 3 jours.
(dessin de Anton 1933)

COURRIER NON PHILATÉLIQUE ET COMMERCIAL TRANSPORTÉ PAR DIRIGEABLE ALLEMAND

Période 1924-1939

La guerre de 1870 vit l'avènement des premiers transports de courrier par la voie des airs (ballons montés non dirigeables). Les années 1900-1920 virent le développement des dirigeables, surtout lors de la Première Guerre Mondiale à des fins militaires, mais les divers essais n'étaient pas toujours concluants : les aéronefs étaient trop vulnérables. Les dirigeables allemands zeppelins (du nom de l'inventeur qui assura leur développement) nés de la Première Guerre furent jusqu'au second conflit mondial les appareils ayant parcouru le plus de kilomètres au-dessus des océans.

De 1924 à 1939, l'Allemagne construisit et utilisa quatre dirigeables, les LZ126 (ZR3 « Los Angeles » de 1924 à 1926), LZ127 (« Graf Zeppelin » de 1928 à 1937), LZ129 (« Hindenburg » de 1936 à 1937) enfin le LZ130 (« Graf Zeppelin II » de 1938 à 1939). La première ligne exploitée fut la ligne de l'Amérique du Sud avec l'intention de concurrencer l'Aéropostale. Une souscription nationale, menée en Allemagne par le Dr Hugo Eckener, permit de réunir les fonds pour la fabrication d'un grand dirigeable. Celui-ci fut conçu par Ludwig Dürr qui construisait des zeppelins depuis plus de 30 ans. Le 8 juillet 1928, à Friedrichshafen au bord du lac de Constance, pendant que les derniers survivants du dirigeable italien *L'Italia* attendaient d'être délivrés de la banquise, la comtesse Hella Von Brandestein-Zeppelin, fille de l'inventeur, baptisa le LZ127 dénommé *Graf Zeppelin*. Le dirigeable mesurait 236 mètres de long et environ 35 mètres de diamètre, l'enveloppe aluminisée pour réfléchir la chaleur contenait 19 ballonnets de 70000 m³ d'hydrogène plus 30000 m³ soit environ 100000 m³ de gaz. Ces ballonnets étaient partagés en deux, la partie inférieure était réservée au combustible des 5 moteurs *Maybach* de 500 chevaux, un mélange d'hydrogène et de méthane de densité sensiblement identique à l'air.

Quarante quatre hommes d'équipage permettaient à 20 passagers d'effectuer leur voyage d'une manière plutôt luxueuse. Le premier vol transatlantique le 11 octobre 1928, dans le sens Allemagne USA, faillit tourner au drame car à la suite du mauvais temps, l'enveloppe se déchira et dut être réparée. 9900 km avaient été parcourus en 112 heures de vol. Le dirigeable arriva le 16 octobre 1928 à Lakehurst où un triomphe lui fut réservé. Pendant son retour vers l'Europe le 1^{er} novembre 1928, le dirigeable atteignit un record de vitesse de 200 km/h en partie dû au vent favorable. Sa vitesse moyenne était normalement de 100 km/h.

Le premier tour du monde s'effectua le 8 août 1929 et dura 21 jours. Le Graf Zeppelin ayant démontré toutes ses possibilités entreprit des voyages de prestige sur Le Caire, Moscou ou scientifiques sur le Pôle Nord. A partir de 1931, des vols réguliers furent établis tous les 15 jours environ d'Europe vers l'Amérique du Sud et vice-versa.

De 1928 à 1937, 143 traversées de l'Atlantique eurent lieu, 1,7 million de kilomètres parcourus et 13110 personnes furent transportées. Les principaux commandants de bord furent le Dr Hugo Eckener, les capitaines Ernst Lehmann, Hans von Schiller, Hans Flemming, Anton Witteman et Max Pruss. Le LZ127 eut une triste fin : il termina à la casse par ordre personnel de Goering qui préférait les avions !

Son grand frère, le LZ129 Hindenburg termina tragiquement à Lakehurst le 6 mai 1937; le LZ130, Graf Zeppelin II, conçu à l'origine pour utiliser l'hélium en remplacement de l'hydrogène,

n'effectuait que 30 voyages. Les dirigeables ne pouvaient pas se poser n'importe où ; en effet, pour se protéger des effets du vent, des hangars étaient nécessaires ou des mâts d'amarrage qui les immobilisaient par le nez au sol.

Parmi les différents services offerts aux voyageurs, il y avait un bureau de poste où étaient vendus timbres et cartes postales et d'où l'on pouvait envoyer des télégrammes par radio. Dans le Graf Zeppelin, le maître de Poste Herr Schoener, qui était aussi officier mécanicien, traitait le courrier et apposait sur le courrier les cachets commémoratifs des vols et de la poste de bord.

Dès les premiers voyages par dirigeable dont certains étaient des vols de démonstration, l'engouement pour ce type de transport fut tel qu'un certain nombre de personnes utilisèrent le service postal proposé (surtout avec le Graf Zeppelin et l'Hindenburg) d'une manière purement philatélique. De certains pays, les utilisateurs pouvaient expédier via Friedrichshafen ou Romanshorn pour la Suisse (bureaux centralisateurs) des correspondances affranchies aux tarifs prévus pour les différentes escales des dirigeables. Ces correspondances devaient porter la mention *Par Zeppelin, via Friedrichshafen*, l'escale choisie et l'adresse de l'expéditeur afin que le courrier lui revienne ! Seuls les pays ayant signé le protocole d'accord avec l'Allemagne pouvaient utiliser ce moyen de transport. La première acceptation du courrier français n'eut lieu qu'à partir du premier voyage en Amérique du Sud du Graf Zeppelin qui se déroula du 20 au 29 mars 1932 (problème de concurrence avec l'Aéropostale). Parallèlement certains marchands spécialisés s'échangèrent des correspondances à chaque voyage des zeppelins pour approvisionner le négoce, très demandeur de ces souvenirs.

Ce serait une erreur de croire que la société Zeppelin puis Condor Zeppelin Lufthansa ne put exister et prospérer de 1924 à 1939 uniquement en transportant du courrier de complaisance. Une étude approfondie sur de nombreuses années permet de constater qu'il n'est resté qu'une infime partie du courrier commercial ou privé transporté par les dirigeables de manière « naturelle ». Parmi les raisons probables on peut penser que les courriers commerciaux ou particuliers, moins esthétiques, affranchis mécaniquement ou par des timbres ordinaires, n'ont pas été conservés. Un autre facteur de raréfaction du courrier à prendre en considération est le coût élevé, en particulier dans les premières années, des tarifications et des surtaxes aériennes. Ce phénomène fut d'ailleurs identique en France lors de l'exploitation concurrentielle aux Zeppelins sur le même parcours par l'Aéropostale. Par exemple, pour le voyage autour du monde du Graf Zeppelin de 1929, la taxation forfaitaire du courrier au départ de l'Allemagne était celle du tableau ci-dessous.

	Carte (RM)	Lettre 20g (RM)
<u>Au départ de Friedrichshafen</u>		
(base de départ et d'arrivée dans la majorité des vols)		
Friedrichshafen – Tokio	2	4
Friedrichshafen – Los Angeles	4	8
Friedrichshafen – Lakehurst	5	10
Friedrichshafen – Friedrichshafen	7	14
<u>Courrier posté à bord</u>		
Tokyo – Los Angeles	2	4
Los Angeles – Lakehurst	1	2
Lakehurst – Friedrichshafen	2	4

Il est évident qu'au début de l'exploitation les cartes postales furent les plus utilisées puisque leur transport coûtait deux fois moins cher que les lettres (dont le poids était limité à 20 grammes).

On peut noter l'importance du troisième voyage en Amérique du Sud du LZ127 qui se déroula du 17 au 28 octobre 1931 : à cette occasion fut accepté pour la première fois du courrier autre que les lettres simples et les cartes postales, c'est-à-dire les imprimés, échantillons, papiers d'affaires, la recommandation, les lettres au-dessus du premier échelon de poids ainsi que les paquets. Quant à l'acceptation du courrier affranchi mécaniquement, il semble bien qu'elle se généralisa en 1932, même si quelques pièces sont connues avant cette date. En même temps les surtaxes aériennes diminuèrent et la taxation forfaitaire abandonnée, enfin l'harmonisation

des tarifs fut entreprise. Par exemple en 1932, une lettre de 5 grammes de France pour l'Amérique du Sud coûtait le même prix qu'elle soit acheminée par Zeppelin ou par l'avion de l'Aéropostale, soit 10 francs (1,50F pour la lettre extérieure plus 8,50F pour la surtaxe aérienne par 5 grammes).

D'une manière générale, les correspondances étaient traitées au bureau de Friedrichshafen où était apposé le cachet commémoratif spécial du vol, celui-ci servant également à la poste du dirigeable au traitement du courrier de bord et au trajet retour. Pour les lettres déposées à la poste de bord, seules les correspondances allemandes pouvaient être oblitérées par le cachet de bord en noir (type I) dont le bloc dateur indiquait la date du traitement du courrier, un autre cachet de bord généralement appliqué en rouge (type II) peut se rencontrer, indiquant la date de départ du courrier. A partir de 1934, apparaîtront divers types de cachets de bord avec parfois des mentions commémoratives des vols. Les correspondances de passagers facilement identifiables par leurs textes sont très rares.

« cachet de bord type I »



« cachet de bord type II »



En conclusion, nous dirons que les courriers commerciaux et non philatéliques sont de loin les plus intéressants à rechercher et sont devenus rares ; quant aux catalogues spécialisés existants, ils sont étrangement muets à leur sujet.

J. RENAUD

Membre correspondant de l'Académie de Philatélie

ANNEXE : Différents critères possibles d'identification des courriers commerciaux ou non philatéliques

- Type A :** Carte écrite sans cachet de bord, avec correspondance
- Type B :** Carte ou lettre avec cachet de bord généralement sans mention « par dirigeable » ou « via Friedrichshafen ». Cette mention était inutile puisque le courrier était déposé dans la boîte postale de l'appareil. La date du cachet de bord autre que la date de départ ou d'arrivée du dirigeable peut être également indicative
- Type C :** Lettre avec ou sans cachet de bord affranchie au-dessus du premier échelon de poids. A partir d'octobre 1931, document contenant des papiers d'affaires ou des correspondances de plusieurs pages. Pour certains voyages du début le poids des lettres était limité à 20 grammes ou seules les cartes postales étaient acceptées comme le vol au départ de la Suisse de 1928
- Type D :** Carte ou lettre avec ou sans cachet de bord à destination autre que les escales prévues du dirigeable (avec parcours complémentaire par bateau ou avion, ce dernier donnant parfois lieu à surtaxe aérienne supplémentaire)
- Type E :** Carte ou lettre avec ou sans cachet de bord, affranchie au moyen de timbres-poste courants (à partir de 1931).
- Type F :** Carte ou lettre en principe sans cachet de bord avec affranchissement mécanique (souvent publicitaire d'entreprise, avec parfois complément en timbres-poste, à partir de 1932)
- Type G :** Carte ou lettre en principe sans cachet de bord, adressée à des entreprises, banques, ... ou en provenance de ces mêmes organismes, avec publicité ou raison sociale imprimée.

Parfois la combinaison de plusieurs « types » permet de s'assurer avec plus de certitude de l'origine des correspondances. La lecture des textes et de l'adresse des correspondants est également importante pour l'identification.

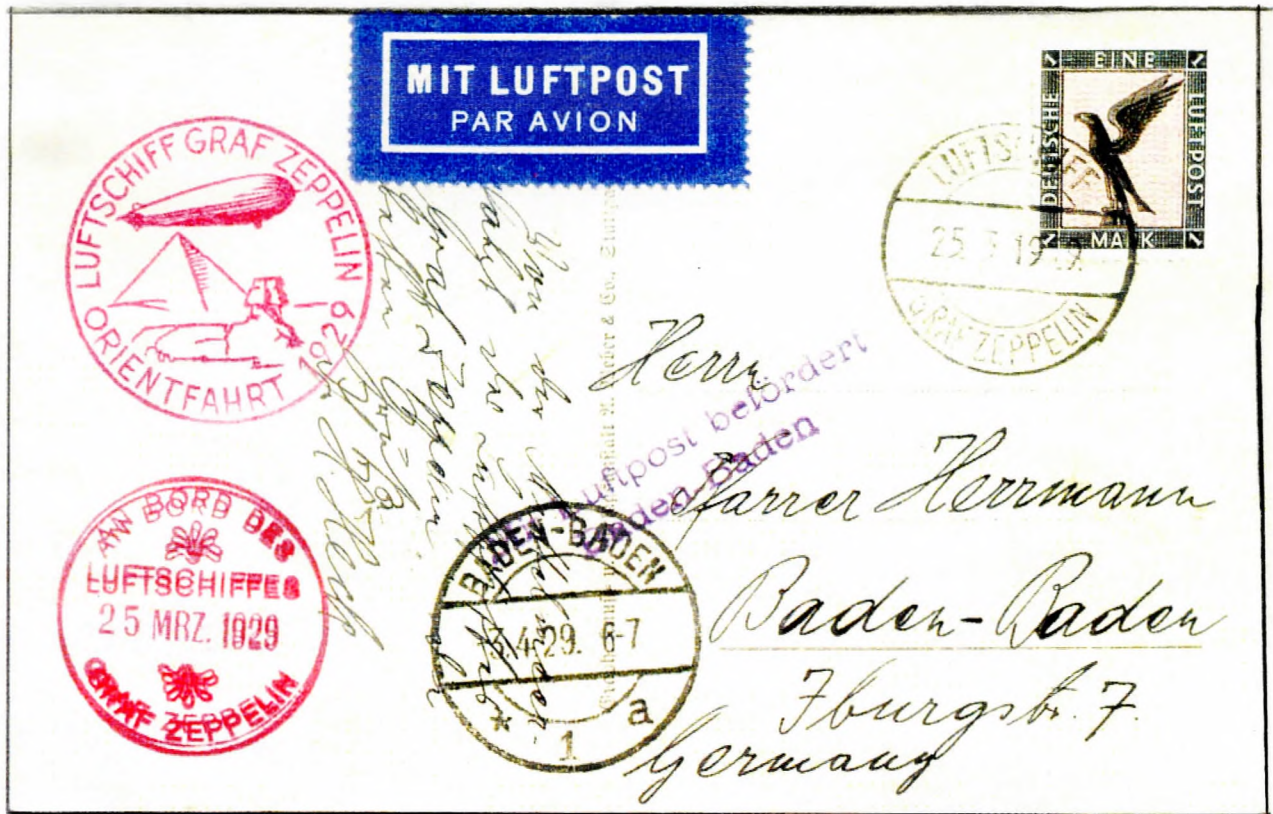


Fig.1 – Type B/D – Carte postale d'un passager postée à bord lors du voyage de démonstration du LZ127 en Orient en 1929. Postée à bord au départ de Friedrichshafen le 25/3/1929, a effectué le voyage complet. Au retour à Friedrichshafen le 28/3, a été transmise par avion et distribuée à BADEN BADEN le 3/4/1929. Carte affranchie à 1RM (tarif forfaitaire). Distance parcourue : 8000 km à 98 km/h sur le parcours en dirigeable.

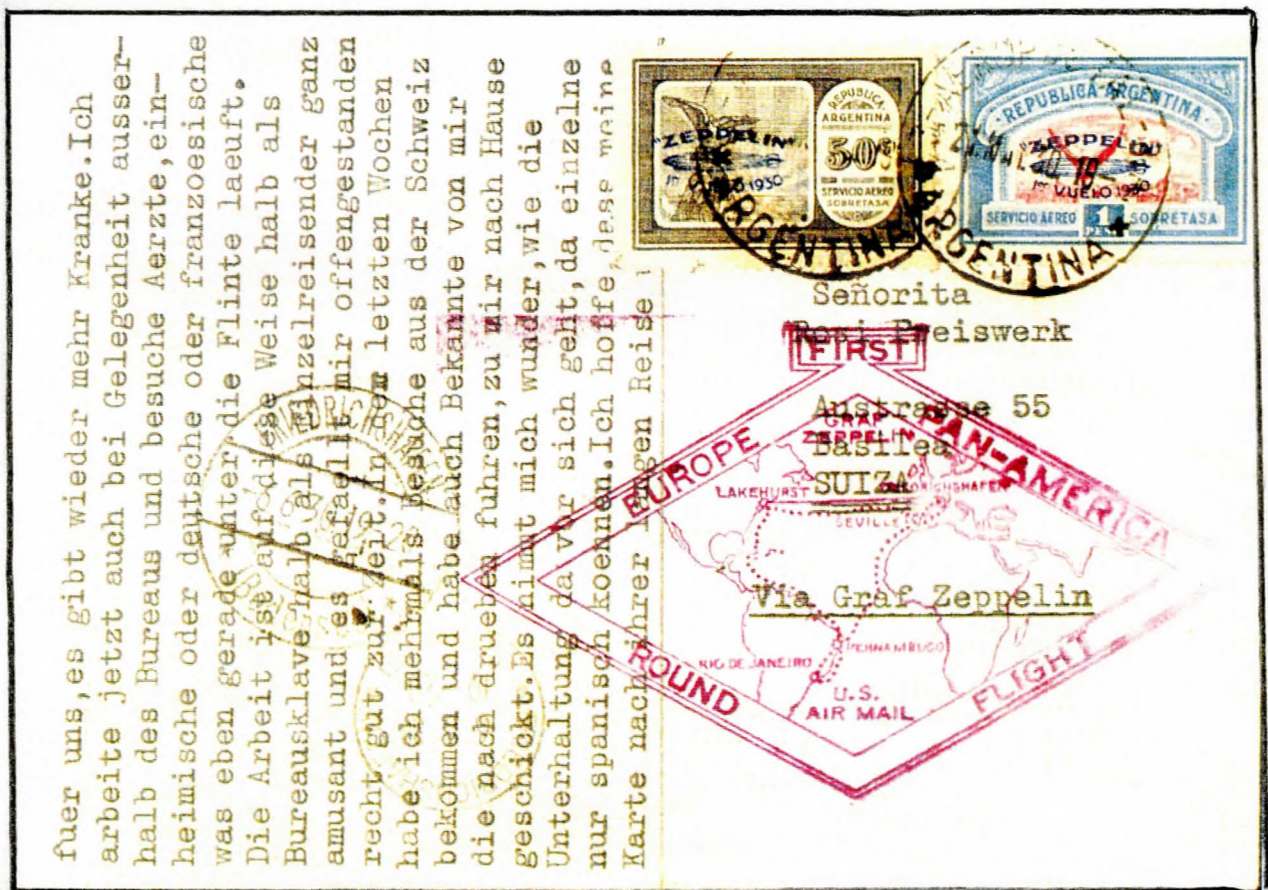


Fig. 2 – Type A/D – Carte transportée en 1930 lors du premier voyage en Amérique du Sud du LZ127. Buenos Aires le 21/5/1930, transits Rio de Janeiro le 24, Recife le 25, Lakehurst le 28, Séville le 3/6 et Friedrichshafen le 6/6 puis distribuée à BALE. Carte affranchie 1.50 pesos en timbres spéciaux surchargés pour l'événement. Le parcours Buenos Aires Rio de Janeiro a été effectué par avion de la compagnie CONDOR.

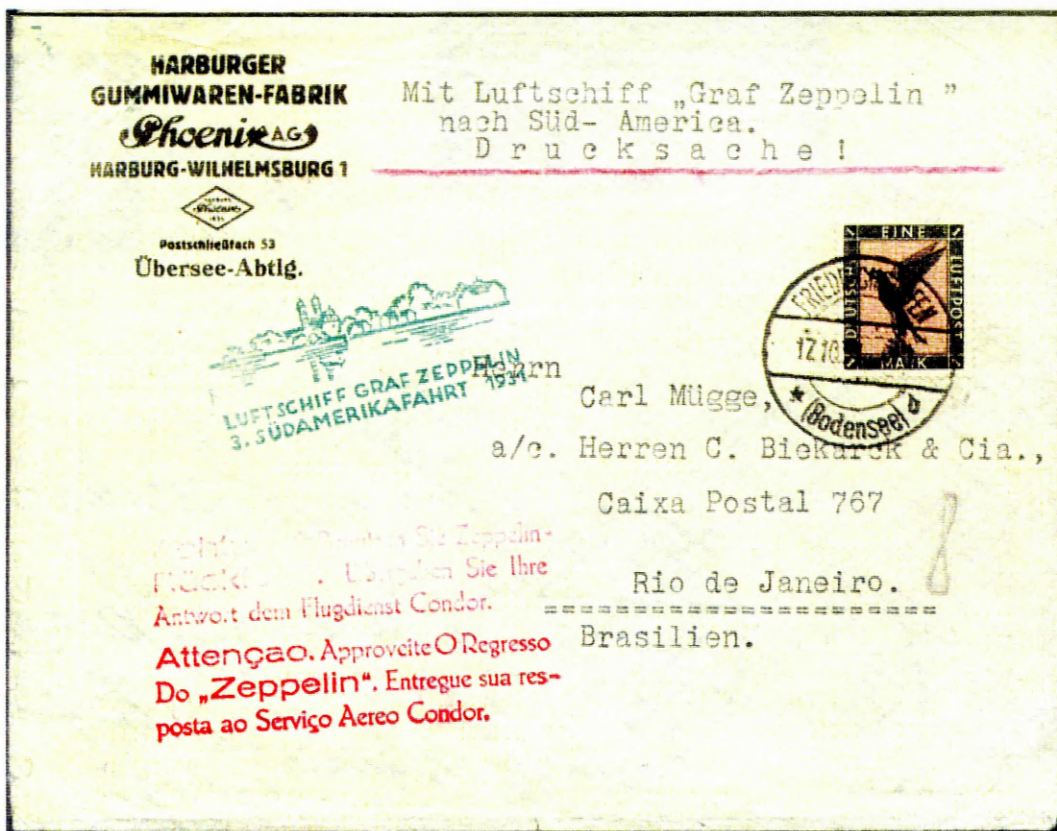


Fig. 3 – Type C/G – Imprimé publicitaire transporté lors du 3^{ème} voyage en Amérique du Sud du LZ127 de 1931. Friedrichshafen le 17/10/1931, transit Recife le 20/10, arrivée et distribué à Rio de Janeiro le 20/10. Le trajet Recife Rio a été effectué par l'avion de la compagnie CONDOR. Lettre affranchie à 1RM (tarif imprimé de moins de 50g). Première acceptation de courrier autre que carte et lettre simple, soit recommandés, imprimés, papiers d'affaires, lettres de plus de 20g, etc.

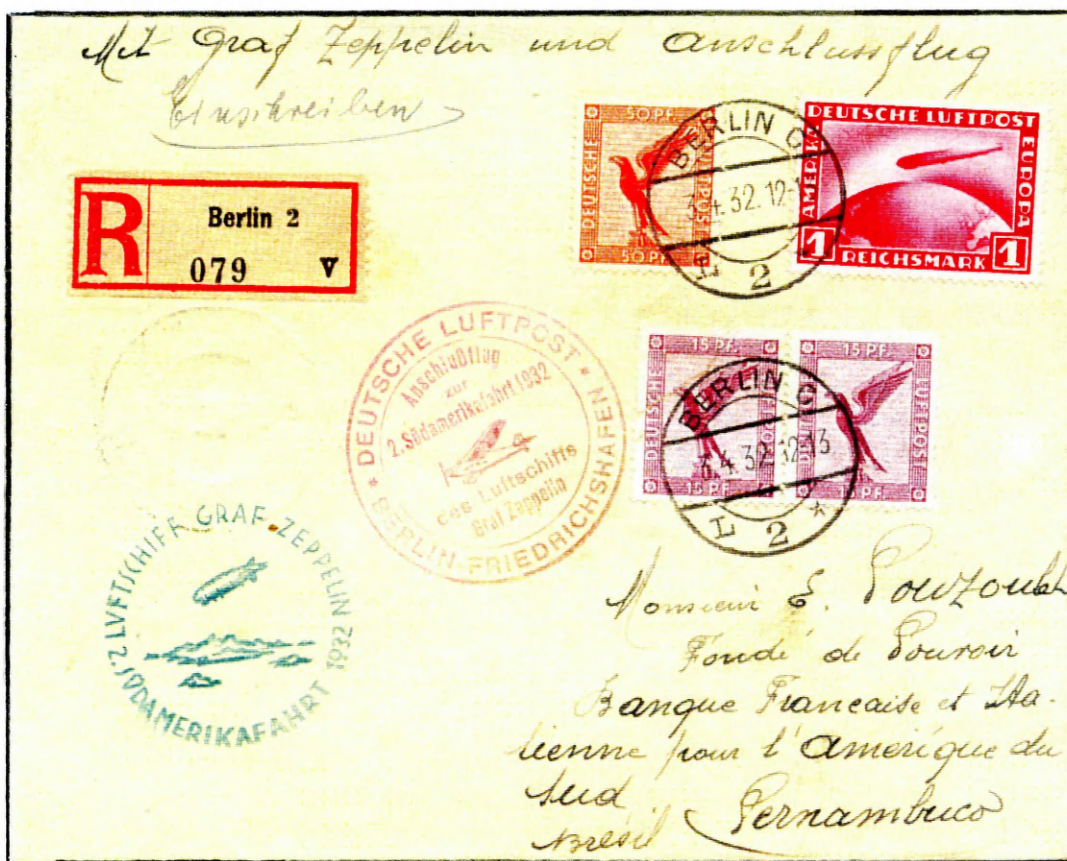


Fig. 4 – Type G – Lettre recommandée transportée en 1932 lors du 2^{ème} voyage en Amérique du Sud du LZ127. Berlin le 3/4/1932, transit Friedrichshafen le 5, arrivée et distribuée à Recife le 7. Lettre affranchie à 1,80RM (tarif lettre extérieure 20g : 25Rpf + recommandation 30 Rpf + surtaxe aérienne pour le Brésil 1,25RM). Lettre transportée par avion du bureau centralisateur de Berlin à Friedrichshafen (courrier 76kg, fret 50kg, 10 passagers, distance parcourue 8224 km à 131 km/h).



Fig. 5 – Type A/D – Carte postale recommandée à destination du Chili, transportée par le LZ127 lors de son 5^{ème} voyage en Amérique du Sud de 1932. LENZKIRCH le 27/8/1932, transit Friedrichshafen le 29/8, arrivée à Recife le 1/9 puis transportée par avion de la compagnie LAB (Lloyd Aéro Boliviano) jusqu'à Santiago le 6/9 et distribuée à VALDIVIA le 7/10/1932. Affranchie à 2RM (tarif carte extérieure 15 Rpf + recommandation 30 Rpf + surtaxe aérienne 5g pour le Chili 1,50RM, soit 1,95RM). Courrier 102 kg, fret 23 kg, 5 passagers, distance parcourue environ 14000 km.



Fig. 6 – Type C – Lettre recommandée du 2^{ème} échelon de poids (5 à 10g), transportée en 1932 lors du 8^{ème} voyage du LZ127. Départ Andorre la Vieille le 4/10/1932, transits Tour de Carol le 8 et Friedrichshafen le 10, arrivée à Recife le 13/10/1932. Affranchie à 20,50F (tarif lettre extérieure 20g 1,50F + recommandation 2F + surtaxe aérienne pour le Brésil 8,50F/5g). Une des très rares possibilités d'emploi du 20F Merson surchargé « ANDORRE ». Courrier 107 kg, fret 30 kg, 12 passagers, distance parcourue 8045 km à 108 km/h.

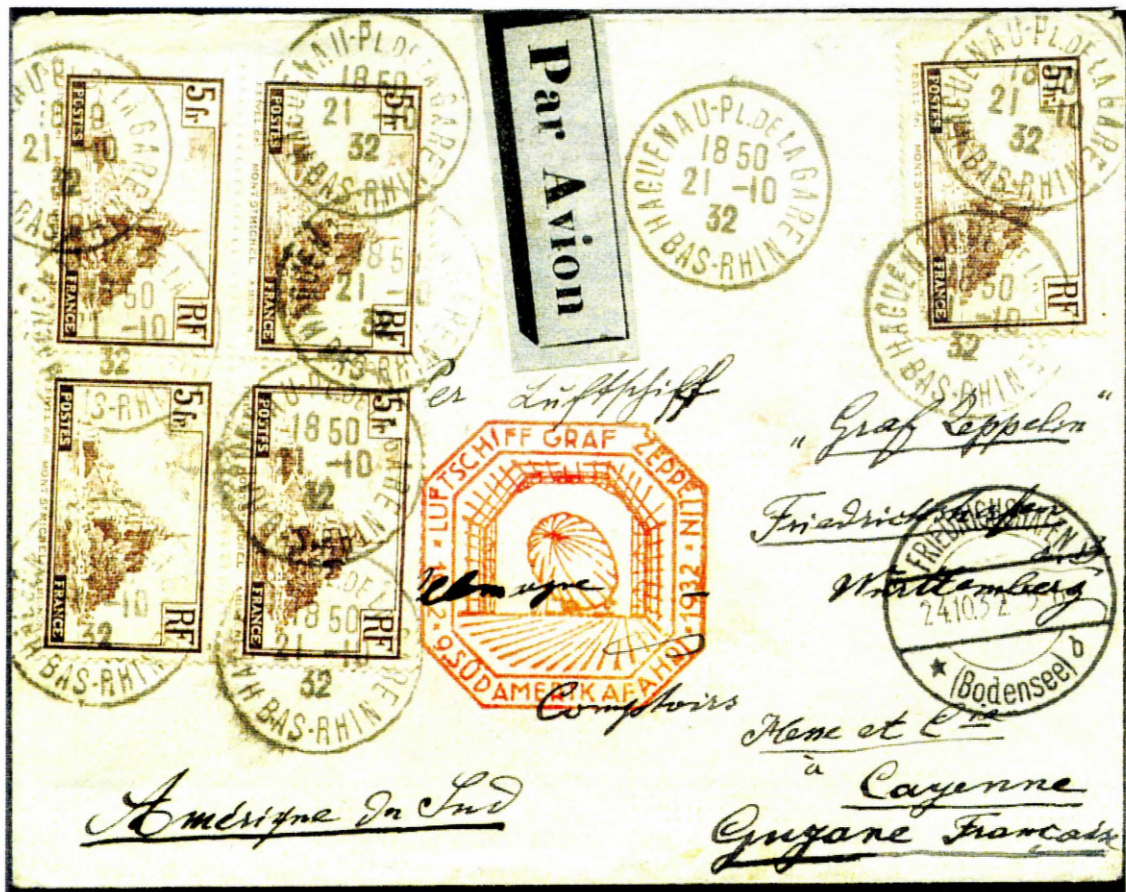


Fig. 7 – Type C/D – Lettre commerciale du 3^{ème} échelon de poids (10 à 15g) transportée en 1932 lors du 9^{ème} voyage du LZ127. Haguenau le 21/10/1932, transit Friedrichshafen le 24, arrivée à Recife le 27/10 et distribuée à Cayenne le 25/11/1932! Le parcours final n'a pas été effectué en avion. Affranchissement à 27F dont 2F au verso (tarif lettre extérieure 20g 1,50F + surtaxe aérienne pour le Brésil 8,50F/5g).

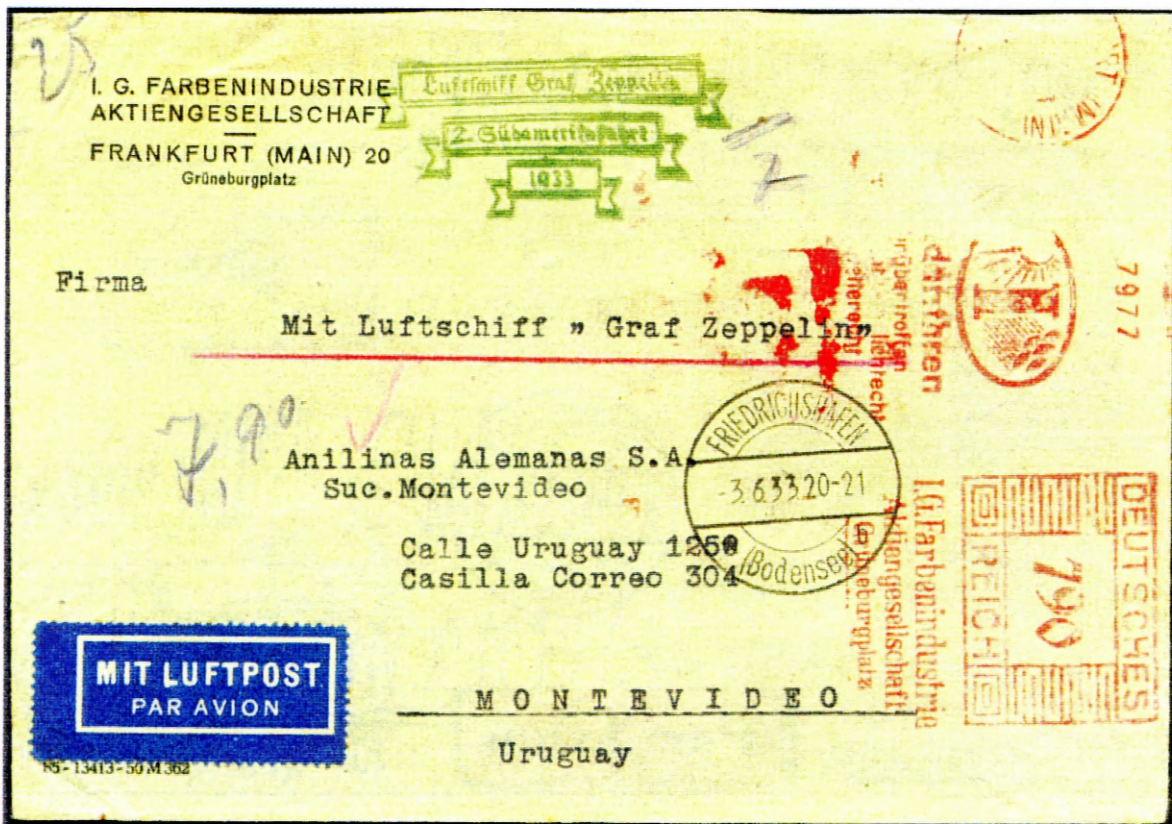


Fig. 8 – Type C/D/F/G – Lettre commerciale du 5^{ème} échelon de poids (20 à 25g) transportée en 1933 lors du 2^{ème} voyage du LZ127. Francfort le 1/6/1933, transits Friedrichshafen le 3, Recife le 7, puis transportée par avion par la compagnie CONDOR, arrivée et distribuée à Montevideo le 7/6/1933. Affranchissement mécanique à 7,90RM (tarif lettre extérieure plus de 20g 25+15=40 Rpf + surtaxe aérienne pour l'Uruguay 1,50RM/5g).



Fig. 9 – Type C/F/G – Lettre recommandée de 195g contenant des papiers d'affaires, transportée en 1933 lors du voyage du LZ127 en Amérique du Sud et sur Chicago. Hambourg le 13/10/1933, transits Friedrichshafen le 14, Recife le 17 et transport avion par la compagnie CONDOR de Recife à Buenos Aires arrivée le 19/10/1933. Affranchissement à 12,55RM (tarif papiers d'affaires 25 Rpf + recommandation 30Rpf + surtaxe aérienne pour l'Argentine 1,50RM par 25g). A noter l'utilisation de 5 timbres émis spécialement pour ce vol. Pour ce voyage, le courrier « simple » était limité au poids de 5g.



Fig. 10 – Type C/D/F/G – Lettre commerciale du 6^{ème} échelon de poids (26g) transportée lors du voyage en Argentine en 1934 du LZ127. Wiesbaden le 22/6/1934, transits Friedrichshafen le 23, Recife le 26, arrivée et distribution à Rio de Janeiro le 27/6/1934. L'ensemble du trajet en Amérique du Sud a été effectué par le dirigeable. Affranchissement mécanique à 8,40RM (tarif lettre extérieure plus de 20g : 25+15=40Rpf + surtaxe aérienne pour le Brésil 1,25RM par 5g + 50Rpf d'express). Courrier 171kg, fret 232 kg, 11 passagers, distance parcourue 9843 km à 100 km/h.

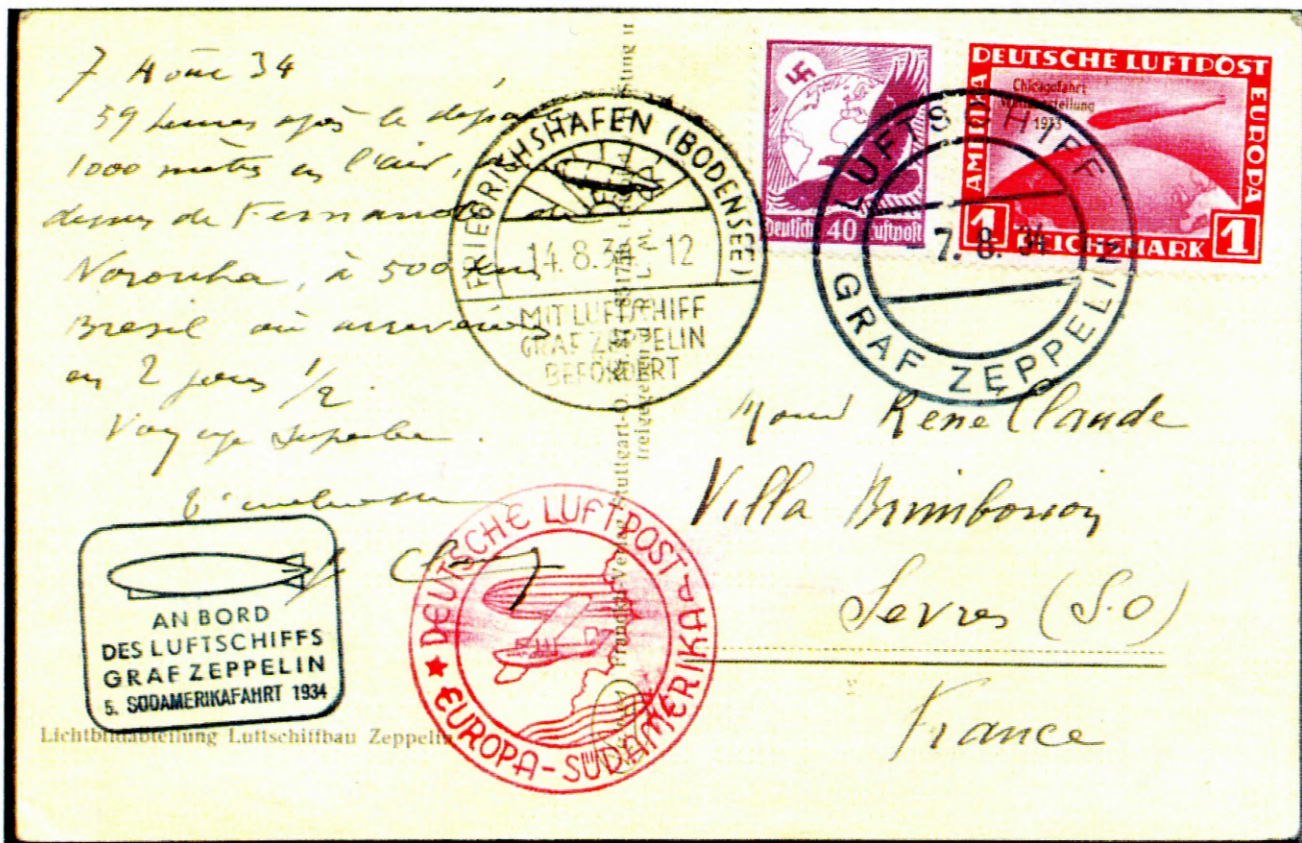
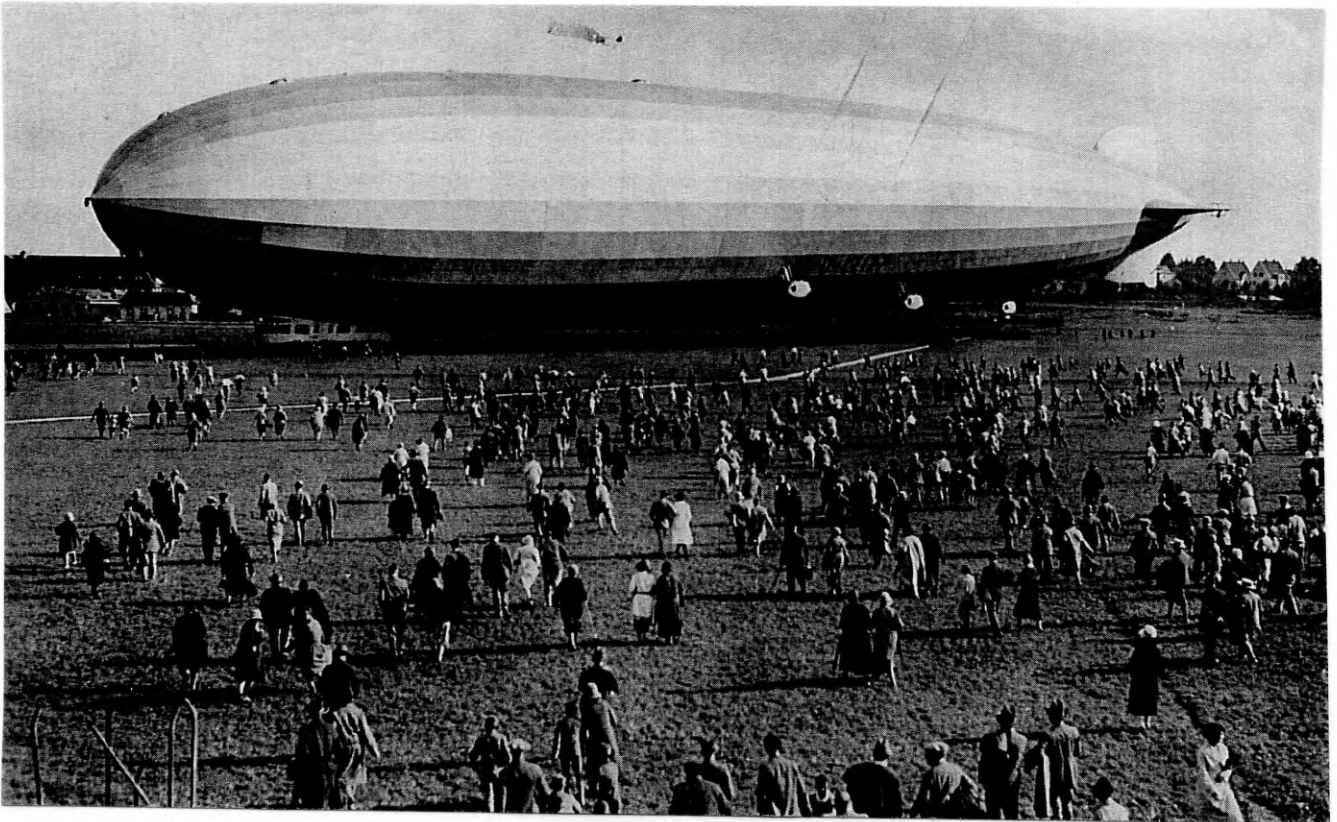


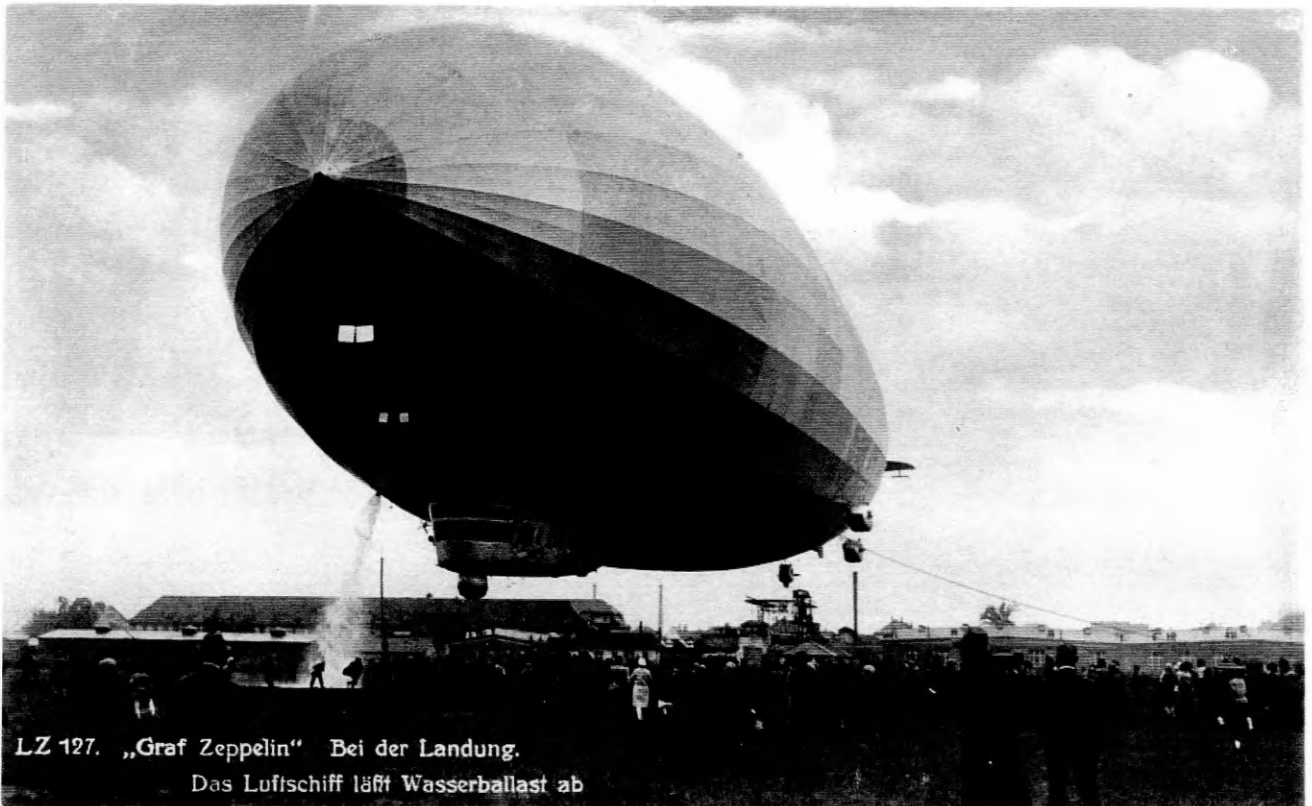
Fig. 11 – Type B/D – Carte postale d'un passager postée à bord lors du 5^{ème} voyage de 1934 en Amérique du Sud du LZ127. Cette carte postée le 7/8/1934 au-dessus de l'océan avant l'arrivée à Recife le 8 a ensuite effectué le parcours Recife à Rio le 9, Rio à Recife le 10, Recife à Friedrichshafen le 14 et distribuée le 15 à Paris. Affranchissement à 1,40RM (tarif carte extérieure 15Rpf + surtaxe aérienne pour le Brésil 1,25RM). Utilisation du timbre spécial à 1RM émis pour le vol vers Chicago en 1933. Le cachet rouge comportant la lettre « d » après LUFTPOST est un cachet de bord. Ce courrier a parcouru environ 20000km avant sa distribution.



Fig. 12 – Type F/G – Lettre commerciale du 1^{er} échelon de poids (moins de 5g) transportée en 1936 lors du 9^{ème} voyage en Amérique du Nord du LZ129, postée à bord. TUTTLINGEN le 24/9/1936. Transit à Frankfort le 26, arrivée à Lakehurst le 29. Affranchissement mécanique insuffisant à 0,75RM (tarif lettre 25Rpf + surtaxe aérienne pour l'Amérique du Nord 50Rpf/5g + 10Rpf pour le parcours aérien de New-York à Minneapolis) d'où la taxation à 20Rpf. Ce courrier a été préparé à terre puis posté à bord (cas rare).



Dirigeable Graf Zeppelin LZ 127



LZ 127. „Graf Zeppelin“ Bei der Landung.
Das Luftschiff läßt Wasserballast ab



Affiche annonçant des voyages Allemagne – Amérique du Nord par le Hindenburg en 2 jours.
Le service fut interrompu après la destruction du Hindenburg à Lakehurst (USA) en mai 1937.
(dessin de Anton 1936)

Fille du Directeur des Postes, née à Aurillac (Cantal) le 20 février 1875, Marie Marvingt est une sportive accomplie. Elle pratique tous les sports: natation, alpinisme, ski, escrime, boxe et jiu-jitsu inclus. Après ses études d'infirmière, elle découvre l'aérostation. Brevetée pilote de ballon (n°145 en 1909), elle remporte le concours de distance de l'Aéro-Club de l'Est sur son ballon, "*L'Étoile filante*" (mai 1910). Elle s'intéresse à l'aviation et devient la troisième femme brevetée pilote d'avion (n°281, du 8 novembre 1910), après Raymonde Laroche (n°36) et Marthe Niel (n°226). Elle participe à de nombreux meetings, gagne la Coupe Fémina en 1911 à Turin. En août 1914, elle se lance dans une campagne de propagande pour recueillir des fonds pour l'achat d'avions afin d'évacuer des blessés. Elle participe à des combats d'infanterie sur le front italien, puis revient à son métier d'ambulancière. Elle se consacre à la création de l'aviation sanitaire et écrit ses mémoires, se baptisant: "*La fiancée du danger*". Après la Grande Guerre, elle devient Vice-présidente des amis de l'Aviation sanitaire, Présidente fondatrice de l'Aviation sanitaire civile au Maroc. Animatrice des infirmières de l'Air. Journaliste, écrivain et conférencière. En 1939, elle crée un centre d'accueil pour aviateurs blessés et convalescents. Résistante durant l'occupation, cette femme, que les habitants de Nancy avaient coutume de voir circuler dans les rues de la ville à bicyclette, totalement désintéressée, termine sa vie avec de très faibles ressources. Elle décède à Laxou (Meurthe-et-Moselle) le 17 décembre 1963 et repose au cimetière de Préville à Nancy.

Arthur Comte rapporte que la presse américaine de 1920 la désignait comme "La femme la plus extraordinaire depuis Jeanne d'Arc".

Gérard Collot – *d'après des articles de V. Ferry du "Le Patrimoine de l'Aviation française", ed. Flohic, de Gilbert Grandidier de la "Revue Lorraine populaire" et d'Elisabeth Boselli de la revue "Pionniers"*.



Carte postale signée par Marie Marvingt

Service "Petites annonces"

REF. A001 : Rech. a) Plis Zeppelins de mai 1930 au départ du Paraguay à destination des USA ou Europe - cachet spécial rectangulaire violet - avec cachet d'arrivée du 6/6/1930 (Réf. Sieger 62).

b) Plis Zeppelins au départ de l'URSS, toutes dates, toutes destinations à l'exception du Pôle Nord.

REF. A002 : Rech. a) Enveloppes "VIA AEROPOSTALE" marquées "BY AIR MAIL" (ICARE N° 173 P. 97) ayant voyagé.

b) enveloppes de compagnies aériennes ayant voyagé.

c) enveloppes "PAR AVION" imprimées ayant voyagé, tous pays, toutes époques.

REF. A003 : Rech. : a) plis AIR BLEU Escales ARRAS, TOURS et BOURGES dates 10/7/1935 ou postérieures - b) plis AIR BLEU LILLE -TOULOUSE ou retour - LE HAVRE - BORDEAUX ou retour 7/10/1935 ou postérieures - c) plis AIR-BLEU 1940 à 1942

REF. A004 : Je retrace la vie de Jean MERMOZ à l'aide de tous documents d'époque : journaux, CPA, photos, plis aériens etc... Je recherche des documents et correspondants français en particulier en Amérique du sud.

REF. A005 : Rech. plis postaux LATECOERE entre 1919 et 1930.

REF. A006 : Rech. renseignements sur le dirigeable MEDITERRANEE et identification vol au départ du Bourget le 19/12/1927, transit base de dirigeables de Rome et arrivée à Alexandrette le 25/12/1927.

REF. A007 : Rech. LIGNE MERMOZ a) traversées N° 3 A - 4 R - 5 A - 8 A -16 A - 17 A - 18 A - 20 A - 22A - 22 R - 24 R.

b) Plis MERMOZ et GUILLAUMET années 1927, 1928 et 1929. Documents uniquement TTB ou SUP.

c) Tous documents concernant Roland GARROS et GUYNEMER.

REF. A008 : Rech. informations :

a) Inauguration aérogare Le Bourget 12/11/1937 (Saulgrain 1937-32 à 35).

b) Paris - Strasbourg - Mulhouse 25/3/1938 (Saulgrain 1938-15).

c) Paris - Cannes 28/3/1938 (Saulgrain 1938-16).

d) Lyon - Paris 17/7/1938 (Saulgrain 1938-29).

e) Saint-Etienne - Paris (4/8/1938 (Saulgrain 1938-34).

REF. A009 : Rech. Grands raids français et coloniaux, courriers Zeppelins et catapultés, 1ers vols France/Colonies/Suisse.

Si vous êtes prêts à vendre un ou plusieurs documents figurant dans les Petites Annonces du C.A.F., envoyez une photocopie de ce (s) document (s) à M. J-Marie TROXLER en mentionnant votre nom, votre adresse, le N° de l'annonce et le prix de vente proposé. M. TROXLER servira d'intermédiaire dans la transaction et aucun rapport direct ne sera possible entre l'acheteur et le vendeur. En cas d'accord entre les deux parties, une commission de 10 % sera facturée à l'ACQUEREUR en sus du montant prévu. Chaque partie paiera également la part des frais d'envoi qui lui incombera. Le paiement se fera au comptant.

Un conseil aux acheteurs potentiels :

Lorsque vous rédigez votre annonce, soyez clairs et précis dans la formulation de votre demande afin d'éviter les frais de courrier.

Prochaine parution des "Petites Annonces du C.A.F." avec le Bulletin du 1^{er} novembre 2004.

30 SEPTEMBRE 2004 : date limite d'envoi des demandes à M. TROXLER – 6, rue des Glaneurs – 68 120 PFASTATT. Tél.: 03 89 52 71 78 – Email : jean-marie.troxler@wanadoo.fr

LIVRES ET OUVRAGES DISPONIBLES

Juillet 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, 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 BLEU et Postale de nuit par G. et M. Pierre, M. Mayer et J.Houlteau.

in-8 broché 56 pages, nombreuses reproductions de cachets, griffes. Etude complète de ce service aéropostal en France métropolitaine 1935-1961. Ed.C.A.F.1964..... **18 €**

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 €**

LIGNE MERMOZ de G. Collot et A. Cornu – Rectificatif et additif de 20 pages..... **8 €**

Accumulation de renseignements et d'illustrations de plis, de griffes et cachets depuis l'édition de 1990. Avec une liste des estimations pour les nouveaux plis décrits. De nombreux rectificatifs et 120 nouvelles références. Cahier de format A4, à insérer dans le livre Ligne Mermoz.

CENT ANS DE POSTE AÉRIENNE EN FRANCE 1870-1969. Catalogue descriptif et historique par Pierre Saulgrain. Format A4 relié pelliculé couleur de 408 pages. Plus de 4200 plis répertoriés dont 1750 manifestations aériennes départementales. Reproduction de nombreux cachets et nombreuses illustrations notamment d'affiches anciennes. Ed Roumet 1993 - Paris. **64 €**

LE SERVICE POSTAL AÉRIEN DANS LES PAYS D'EXPRESSION FRANÇAISE

de Pierre Saulgrain. Catalogue descriptif et historique pour la période 1906-1986. Format A4, relié pelliculé couleur de 287 pages. Reproduction de nombreux plis en noir et blanc .

Ed. Roumet 1996 - Paris. **61 €**.

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

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

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

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



Rencontre de deux aviatrices célèbres: l'américaine Amelia Earhart et la française Marie Marvingt
 Dédicaces : "To Mrs. Marvingt who has done so much for aviation" signé Amelia Earhart.
 "A Amelia Earhart, en souvenir d'une aînée" signé Marie Marvingt.