

Cercle Aérophilatélique Français

HISTOIRE AÉROPHILATÉLIQUE de la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Supplément au Bulletin d'Information n°39 – Mars 2006



Avion postal POTEZ VII survolant les Vosges (peinture de Paul Lengellé)
Collection Musée AIR FRANCE

HISTOIRE AÉROPHILATÉLIQUE DE LA C.F.R.N.A.

par Gérard COLLOT

PRÉAMBULE

Parmi les premières grandes lignes aériennes françaises, la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AÉRIENNE (CFRNA) est très peu connue et, par voie de conséquence, les aérophilatélistes n'ayant pas beaucoup d'informations, et encore moins de catalogue, n'ont pas les possibilités de constituer une collection sur cette intéressante ligne aérienne.

Les articles qui vont être publiés dans le cadre du *Bulletin d'Information* du Cercle Aérophilatélique Français vont aider, en tous cas je l'espère, les aérophilatélistes à monter une collection dans ce sens.

La CFRNA, fondée en 1920, changera d'appellation en 1925 pour devenir CIDNA (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne). Elle a, d'après certaines sources, acheminé assez peu de courrier, et, selon d'autres sources, transporté un fret postal non négligeable; nous essaierons de nous faire une opinion à ce sujet. En tout état de cause, les aérophilatélistes peuvent constater que les plis de, ou vers, l'Europe centrale, dans la période 1920-1933 ne remplissent pas les catalogues de ventes sur offres des négociants français.

Les premières lignes françaises vers l'Europe de l'après Grande Guerre desservent la Grande Bretagne (Cie des Messageries aériennes), l'Europe du nord et scandinave (Lignes Farman) et l'Europe centrale par la CFRNA/CIDNA.

Le développement de la CFRNA/CIDNA, et la description du courrier transporté, sera présenté année après année. On rappellera : le contexte général, puis l'organisation, les moyens aéronautiques et humains mis en œuvre, la reconnaissance et l'exploitation des lignes, les résultats obtenus, les accidents et la concurrence étrangère. Sur le plan aérophilatélique, un récapitulatif des courriers (premiers vols et vols remarquables), les tarifications (qui changèrent assez souvent à cause de l'inflation), les marques postales spécifiques à chaque pays et les courriers étrangers empruntant les lignes CFRNA/CIDNA. En fin de chapitre, une liste des compagnies aériennes étrangères desservant une ou plusieurs escales de la CFRNA/CIDNA sera ajoutée pour aider le collectionneur. En effet, certains courriers ont pu être transbordés d'une compagnie à une autre pour atteindre la destination désirée.

Cette compilation d'informations (malheureusement encore bien incomplète) a été réalisée grâce à la consultation de nombreux ouvrages et à la participation de traducteurs, d'historiens et de philatélistes. De nombreux points sont encore litigieux, certaines informations publiées dans divers pays, à notre disposition aujourd'hui, ne concordent pas. Chaque point demande une enquête plus approfondie qui n'aboutit pas toujours. En particulier, la CFRNA a tendance à passer sous silence les problèmes rencontrés et les catalogues aérophilatéliques déjà publiés ne fournissent, le plus souvent, qu'un aspect des choses, alors que l'ouverture des lignes aériennes et le premier vol postal peuvent ne pas coïncider.

SOURCES

Les repères des sources d'information listées ci-dessous seront indiqués dans le texte chaque fois que nécessaire, le lecteur pourra ainsi se reporter aux sources s'il le désire.

A – références aéronautiques

- 1 - *L'Année aéronautique* de Louis Hirschauer et Charles Dolfuss de 1920 à 1933.
- 2 - *L'Aérophile* de 1920 à 1933 .
- 3 - *Les Bulletins de la CFRNA – CIDNA* de novembre 1923 à janvier 1926.
- 4 - Les « *Mémoires* » de Pierre de Fleurieu.
- 5 - *Carnets de vol* de Noguès, Beauregard, Risser.
- 6 - *Guide des voyages aériens « Paris – Prague – Varsovie » 1924* de Louise Faure-Favier.
- 7 - *ICARE n°73* – Souvenirs de la Franco-Roumaine.
- 8 - « *Une route pour l'Orient* » de Vital Ferry, édité en 1994 ;
- 9 - *Aéro-Indicateurs et Indicateurs aériens* de 1920 à 1933.
- 10 - Revues : *L'Illustration, Les Ailes, etc..*
- 11 - *Lufthansa, an airline and its aircrafts* de R.E.G. Davies (Ed. Paladwr Press 1991).
- 12 – *Chronique de l'Aviation*, rédacteur en chef Edouard Chemel (Ed. Chronique 1992).
- 13 – *Bulletins du Comité du Souvenir de Maurice Noguès*.

B – références philatéliques

- 1 - *Catalogue des Aérogrammes du Monde entier* de F. Muller 1955, (réédition de 1991).
- 2 - *Les tarifs postaux français* (Ed. Brun 1989).
- 3 - *Geschichte der Tschechoslowakischen Flugpost 1918 - 1938* de Vuhsem/Mahr (Ed. 1988, en allemand).
- 4 - *Ceskoslovenska Letecka Posta 1918-1939* de Petr Horka (Ed. TROJAN 1997 en Tchèque).
- 5 - *Evolutia Tarifelor Postale in Romania* de Calin Marinescu (Ed. 1993 en Roumain).
- 6 - *Posta Aeriana in Romania 1916-1993* de Calin Marinescu (Ed. 1994 en Roumain).
- 7 - *The Pioneer Period of Hungarian Airmail* de Victor Berecz (Ed. AAMS 1996 en Anglais).
- 8 - *Hungarian Air Mail Postmarks* de E. Homolya (Ed. GROF 1974 en Anglais).
- 9 - *Die Flugpost von Österreich* de Roland Kohl (Ed. Verlag Pollischansky 1998 en Allemand).
- 10 - *Schweizerisches Luftpost-handbuch* (Ed. Verlag 2000 en Allemand).
- 11 - *The Airposts of Greece 1912-1991* de M.A. Goddard (Ed. Philathens 1992 en Anglais).
- 12 - *La Poste aérienne Belge* de Walter Major (Ed. 2001 en Français).
- 13 - *Luchtpostcatalogus van Nederland en overzeese rijkdelen* (Ed. 1991 en Néerlandais).
- 14 – *Musée de La Poste*.
- 15 – *London Post Office Archives*.
- 16 - *Catalogues de ventes sur offres de différentes origines* : France, Allemagne, Autriche, Belgique, Etats-Unis, Grande Bretagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Suisse.
- 17 – Divers articles de la presse philatélique.

REMERCIEMENTS

J'adresse mes plus vifs remerciements à tous ceux qui m'ont aidé pour la réalisation de ce récapitulatif historique et aérophilatélique de la ligne CFRNA/CIDNA et en particulier :

- Aux traducteurs : Libuse Curhova et Dr. Bedrich Helm (pour le tchèque), Alexandre Daniéopol (pour le roumain), Jacek Kosmala, Zarzad Glowny et Monika Nowacka (pour le polonais), Dr. Jovan Velickovic (pour le serbe), Jean-Marie Troxler (pour l'allemand).
- Aux historiens de l'aviation : Robert Espérou et Vital Ferry.
- Au Musée Air France, au Musée de La Poste, au Musée de l'Air et de l'Espace.
- Aux aérophilatélistes : Richard Beith, Alain Cornu, William Robertson et à bon nombre de traducteurs, ci-dessus nommés, également aérophilatélistes.

HISTORIQUE

Contexte géopolitique de l'après-Grande Guerre

Après la fin des hostilités de la Grande Guerre (armistice du 11 novembre 1918) , le traité de paix de Versailles (28 juin 1919) mit fin à la Première Guerre mondiale entre l'Allemagne et les puissances alliées. La carte de l'Europe centrale fut bouleversée par l'éclatement de l'Empire Austro-Hongrois et celle de ses confins orientaux par le démantèlement de l'Empire Ottoman (traité de Sèvres du 10 août 1920). Les nouvelles frontières furent reconnues officiellement par les traités de Saint-Germain-en-Laye (10 septembre 1919), de Neuilly (27 novembre 1919) et de Trianon (4 juin 1920) :

- L'Autriche est réduite aux territoires germaniques des Habsbourg déchus. Elle devient une république fédérale en octobre 1920.
- La Hongrie est réduite par la perte de la Slovaquie, de la Ruthénie subcarpatique, de la Transylvanie, de la Croatie et du Banat.
- La Roumanie reçoit la Dobroudja, la Bucovine, la Transylvanie et le Banat. En 1920, les Alliés lui reconnaissent l'annexion de la Bessarabie. Elle adhère alors à la Petite Entente (patronnée par la France) afin de préserver ses acquis territoriaux .
- La Pologne voit sa frontière ouest revenue à son état de 1772, mais sa frontière orientale est mal définie, ce qui mène à la guerre russo-polonaise (avril à octobre 1920). La Paix de Riga (12 mars 1921) fixe une frontière plus à l'est de celle qui était prévue initialement, comprenant des populations biélorusses et ukrainiennes.
 - Danzig (Gdansk) est érigée en ville libre.
 - La Tchécoslovaquie, formée des peuples tchèques et slovaques, se proclame indépendante dès le 28 octobre 1918 mais n'a pas de frontières reconnues. Le 14 novembre 1918, l'Assemblée nationale révolutionnaire institue la République tchécoslovaque, Tomas Garrigue Masaryk en est le président. Outre les pays tchèque et slovaque, elle reçoit l'Ukraine subcarpatique et une partie de la Silésie de Teschen. La Tchécoslovaquie adhère à la Petite Entente.
 - La Yougoslavie, union des Serbes, Croates et Slovènes de l'Empire Austro-Hongrois est proclamée à Zagreb en octobre 1918 et forme un royaume au profit de Pierre 1^{er} Karadjordjevic. Elle intègre également le Monténégro puis la Dalmatie (accord de Rapallo avec l'Italie le 12 novembre 1920). La Yougoslavie est le troisième pays adhérant à la Petite Entente.

- La Bulgarie, alliée des Empires centraux pendant la guerre, demande l'armistice au général Franchet d'Esperey (sept. 1918). Le traité de Neuilly la prive de la Dobroudja du sud (pour la Roumanie) et de la majeure partie de la Macédoine (pour la Serbie).

- La Turquie (actuelle), seul territoire subsistant de l'immense Empire Ottoman, doit son existence au général Mustapha Kemal qui, après le traité de Sèvres (août 1920), fait une reconquête de l'Anatolie et obtient l'Arménie et une partie du Kurdistan. Ces nouvelles frontières seront reconnues par la conférence de la Paix de Lausanne (24 juillet 1923).

Tous ces bouleversements ne se sont pas accomplis dans la sérénité. Dans ce découpage, il y eut de douloureux transferts de populations et la plupart de ces nouveaux pays connurent des instabilités politiques, des problèmes économiques et une inflation non maîtrisée.

Dans ce contexte, lorsque la banque roumaine "MARMOROSH & BLANK" installée à Paris proposa au gouvernement français la création d'une ligne aérienne reliant Paris à Bucarest avec escales à Prague, Vienne, Budapest et Belgrade, l'approbation ne se fit pas attendre. Grâce à des liaisons rapides entre les capitales des nouveaux états européens, le Gouvernement français pouvait espérer maintenir sa politique étrangère en Europe centrale. C'est donc ainsi que l'on peut qualifier cette ligne CFRNA comme une ligne ayant un caractère plus politique qu'économique. Le nombre de passagers payants était faible, la majorité voyageant à titre gratuit (militaires et personnages officiels) et le courrier acheminé était peu important (les surtaxes aériennes ayant un prix dissuasif pour l'habitant moyen de ces pays ruinés par la guerre). On ne s'étonnera donc pas que la plupart des plis trouvés sur le marché philatélique aient été expédiés ou reçus par des entreprises commerciales et par des négociants et/ou collectionneurs du milieu philatélique tels que : Emptoz ou Champion en France, Gryzewski en Pologne, Sula ou Sazek en Tchécoslovaquie, Pewuy en Hongrie, Plechoyano en Roumanie, Kassapian en Turquie et, plus tard, Drossos en Grèce.

Stipulations aéronautiques du traité de Versailles (28 juin 1919)

Outre l'interdiction à l'Allemagne de ne posséder aucune aviation militaire, ni dirigeables, le traité de Versailles stipule (extrait): « *Les aéronefs des puissances alliées et associées auront liberté de survol et d'atterrissage sur les territoires et les eaux territoriales de l'Allemagne. Ils pourront accéder aux aéroports ouverts en Allemagne au trafic public national sur un pied d'égalité avec les aéronefs allemands. Ces obligations resteront en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1923, à moins que l'Allemagne n'ait été auparavant admise dans la Société des Nations.* » Comme nous le verrons, ces conditions poseront problème le moment venu. Les conditions imposées à l'Autriche sont les mêmes, mais ne poseront pas les mêmes problèmes.

CREATION DE LA COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AERIENNE (A4)

En septembre 1919, le Lieutenant d'aviation Pierre, Henri, Hippolyte Claret de Fleurieu est démobilisé. Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre avec palmes, il termine la Grande Guerre en héros avec 4 victoires à son actif, obtenues à l'escadrille de chasse SPA 95, mais en sort terriblement mutilé, une balle incendiaire lui ayant fracassé le bras droit dans un combat aérien le 29 mai 1918.

La Vie Aérienne

illustrée



Le Lieutenant DE FLEURIEU

Grand héros de la guerre, vainqueur de 4 avions en 10 jours, amputé d'un bras, a bien voulu nous donner un article qui paraît dans ce numéro.

Il a la chance de trouver assez rapidement un emploi à Paris; une modeste place de commis aux écritures dans une banque roumaine nouvellement installée au 20 de la place Vendôme : la "MARMOROSH & BLANK" dont le directeur, Aristide Blank a une fortune estimée à 20 milliards de francs-or.

Le jeune Pierre Claret de Fleurieu (il n'a que 24 ans) se fait assez rapidement remarquer et le directeur, qui souhaiterait des liaisons rapides avec son pays d'origine, le met à l'épreuve en lui demandant de lui soumettre un projet d'une ligne aérienne reliant la France à la Roumanie.

Il se met à la tâche, y passe des jours et des nuits, rencontre d'anciens camarades de son escadrille déjà reconvertis dans l'aviation civile, prend conseil et, un mois plus tard, présente son projet au directeur. Il a prévu 6 étapes pour relier Paris à Bucarest, toutes inférieures à 530 km et conclut que la rentabilité serait assurée à condition de faire 30 voyages mensuels avec 4 passagers.

Après examen du dossier, Aristide Blank donne son accord et s'engage pour une mise de fonds initiale de 2,5 millions de francs.

Claret de Fleurieu présente son projet de ligne aérienne desservant l'Europe Centrale au Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, Pierre-Etienne Flandin, et obtient son adhésion. Cet accord permet d'obtenir l'attribution de subventions ainsi que cela était déjà pratiqué pour d'autres lignes.

Le 23 avril 1920, la C.F.R.N.A. - Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne - est créée avec un capital initial de 2,5 millions de francs. Son siège social parisien, momentanément situé au 194 rue de Rivoli, passe au 22, rue des Pyramides en fin d'année. Le Conseil d'Administration est constitué et placé sous la présidence du général Duval, ancien chef de l'Aéronautique militaire. Claret de Fleurieu devient Directeur général et recrute d'anciens camarades de guerre: Paul Hermant, Directeur commercial et Albert Deullin, chef pilote.

Il ne reste plus qu'à reconnaître le parcours et à établir les accords commerciaux dans les pays desservis.

Vois de reconnaissance

Une mission aérienne, constituée de Pierre de Fleurieu, Albert Deullin, pilote et Amédée Jancel, mécanicien, part de Paris le 29 avril à bord d'un POTEZ VII. Après escale à Strasbourg, l'avion arrive à Prague le jour-même. Les négociations avec les Autorités tchécoslovaques démarrent sans délai. Dès le 4 mai, toutes les questions sont résolues et la mission peut prendre la direction de Varsovie, destination prioritaire de la Compagnie.

Les 550 km séparant Prague de l'aérodrome de Mokotow, proche de Varsovie, sont couverts sans problème en 3h30 de vol. Un très chaleureux accueil est réservé à la mission et les Autorités polonaises répondent favorablement aux demandes de la C.F.R.N.A..

Le 24 mai, la mission Fleurieu – Deullin - Jancel est de retour, réalisant Prague – Paris sans escale. L'exploitation de la ligne va pouvoir commencer.

ORGANISATION ET MOYENS MIS EN OEUVRE

Premiers accords de coopération

Les premiers accords obtenus sont intéressants:

1 - Le gouvernement tchécoslovaque accorde un droit d'escale de 10 ans sur l'aérodrome de Kbely (à 9 km au nord-est de Prague) pour les deux grandes directions prévues (Varsovie et Bucarest) avec mise à disposition gratuite des installations au sol ainsi qu'une subvention annuelle de 5 millions de couronnes. (d'autres sources indiquent 3,2 millions de couronnes).

2 - Le gouvernement polonais accorde un droit d'escale de 10 ans sur l'aérodrome de Mokotow, la mise à disposition gratuite des installations au sol et la fourniture gratuite de l'essence-avion.

Matériel aéronautique

Des avions SALMSON 2A2 sont récupérés dans les stocks de guerre et des POTEZ VII sont commandés. En fait, ces derniers supplanteront très rapidement les SALMSON dont le confort est très rudimentaire et le moteur peu fiable. Le premier POTEZ VII est livré le 1er juillet 1920 et le 23^{ème} et dernier de la série commandée, le 7 octobre. Bien que les règles d'immatriculation des aéronefs français aient été promulguées (arrêté ministériel du 14 août 1920), elles ne sont pas encore appliquées. Les immatriculations des 23 POTEZ VII livrés, sont spécifiques de la CFRNA. Elles comportent la lettre F pour France, suivie d'un groupe de 4 lettres commençant par les lettres FR (pour Franco-Roumaine). Les 23 POTEZ VII sont alors immatriculés de F-FRAA à F-FRAW.

Personnel

Le recrutement du personnel commence en mai et va se poursuivre jusqu'en novembre. En 1920, 17 pilotes et 2 navigateurs (René Libert et Serge Val) seront recrutés.

Pilotes engagés à la C.F.R.N.A. en 1920

Noms et prénoms	Dates		Noms et prénoms	Dates	
	entrée	départ		entrée	départ
Audibert André	Août 20	Mai 22	Laulhé Jean	Oct. 20	Déc. 25
Bajac Robert	Juin 20	Juil. 23	Leune Jean	Août 20	Juin 21
Beauregard Claude	Nov. 20	Mai 25	Ravaz Maurice	Juin 20	Mars 22
Camplan Eugène	Juin 20	Juillet 22	Richard Jacques	Juin 20	Juillet 26
Delmas Fernand	Août 20	Oct. 20	Risser Julien	Juil. 20	Avril 22
Deullin Albert	Juin 20	Juillet 22	Serge Pierre	Mai 20	Août 30
Hanin Gabriel	Oct. 20	2 sept. 28 †	Thomas Léon	Août 20	Fév. 24
Langoet Marcel	Août 20	Nov. 20	Thuau Roger	Nov. 20	Déc. 28
			de Vaugelas Jean	Août 20	Oct. 23

EXPLOITATION COMMERCIALE

Itinéraire

L'itinéraire choisi est au plus direct, c'est-à-dire qu'il passe au-dessus du territoire allemand entre Strasbourg et Prague en survolant Nuremberg et entre Prague et Varsovie en survolant Breslau.

Ce survol de l'Allemagne, sans demande d'autorisation préalable, est tout à fait conforme aux clauses du traité de Versailles.

Premières liaisons aériennes

Des avions sont convoyés à Strasbourg et à Prague pendant l'été et les magasins sont approvisionnés en pièces et moteurs de rechange. Du courrier occasionnel a, très probablement, été transporté lors des convoyages entre juin et l'ouverture officielle en septembre 1920, mais aucune archive ne nous permet de le certifier et, encore moins, de définir des dates.

L'inauguration du premier tronçon Paris (Le Bourget) - Strasbourg (Neuhof), long de 410 km, est effectué le 21 septembre 1920 et le retour a lieu le lendemain.

Le service, quotidien dans les deux sens, est effectué soit avec des SALMSON 2A2, soit avec des POTEZ VII.

Le 4 octobre, le tronçon complémentaire, Strasbourg (Neuhof) – Prague (Kbely), long de 530 km, est ouvert au courrier et aux passagers. Le service a lieu, en principe, les lundis, mercredis et vendredis dans le sens Strasbourg - Prague et les mardis, jeudis et samedis dans le sens Prague - Strasbourg. Il y a changement d'avion à Strasbourg avec une durée d'escale d'une heure.

Les horaires sont les suivants :

PARIS - PRAGUE	PRAGUE - PARIS
Départ Paris 6h, arrivée Strasbourg 8h.30 Départ Strasbourg 9h.30, arrivée Prague 13h.	Départ Prague 11h.30, arrivée Strasbourg 15h. Départ Strasbourg 16h., arrivée Paris 18h.30

A cause du mauvais temps pendant la période hivernale, la fréquence des vols est réduite à partir du 1^{er} novembre puis suspension presque totale après le 22 novembre.

Entre le 4 octobre et le 20 novembre 1920, il y a eu 12 voyages Paris – Strasbourg – Prague et 12 voyages en sens inverse.

Retards et accidents

A part quelques retards provoqués par le mauvais temps et des pannes de moteur, amenant à faire quelques atterrissage en campagne, la Compagnie na pas enregistré d'accident grave pendant ces quelques mois d'exploitation.

COURRIER TRANSPORTÉ EN 1920

La totalité du courrier transporté au départ de France en 1920 aurait été de 1367 lettres (soit un poids de l'ordre de 20 kilos), avec la répartition suivante :

PARIS - STRASBOURG: 275 lettres.

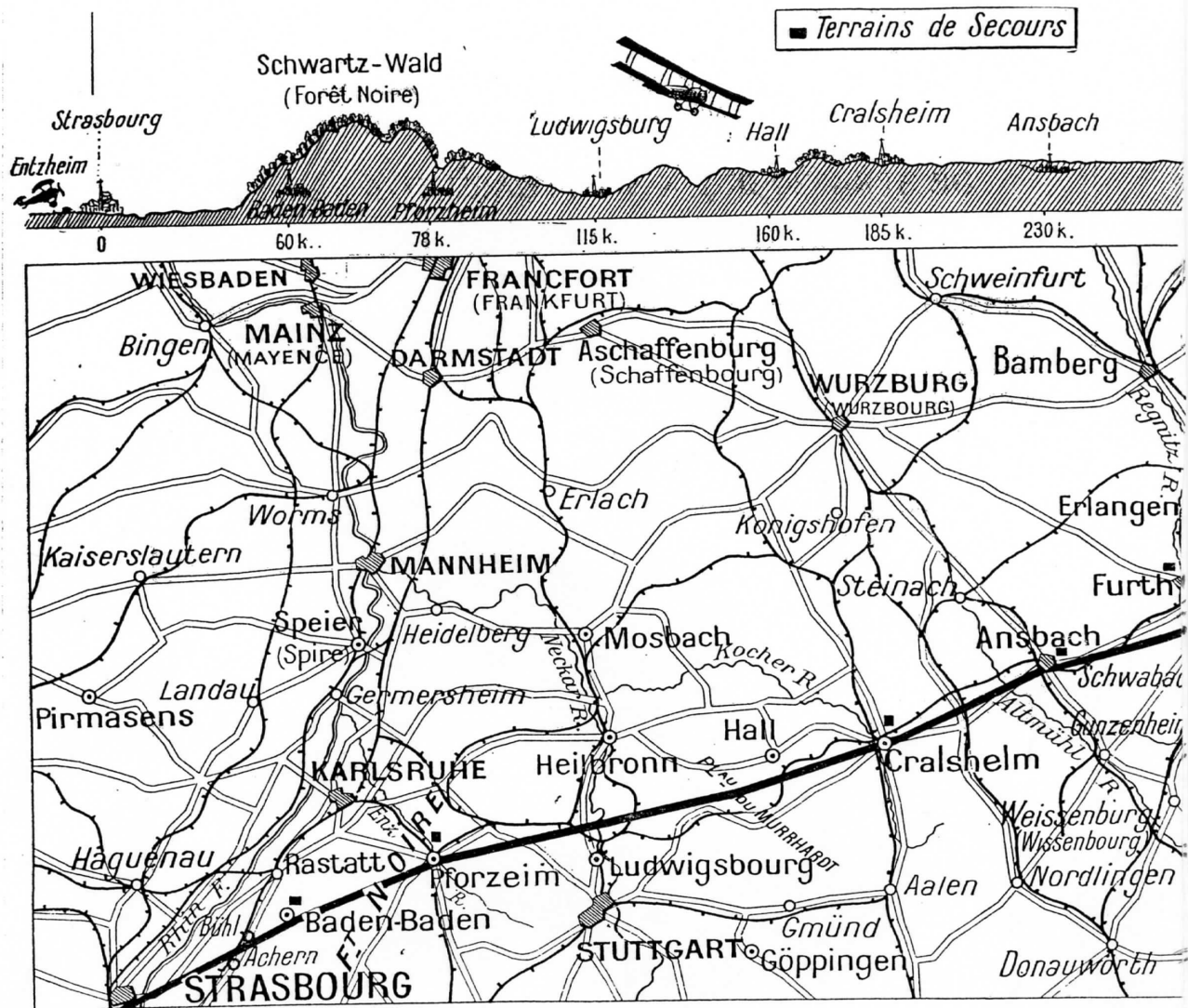
STRASBOURG - PARIS: 630 lettres.

PARIS - PRAGUE: 418 lettres.

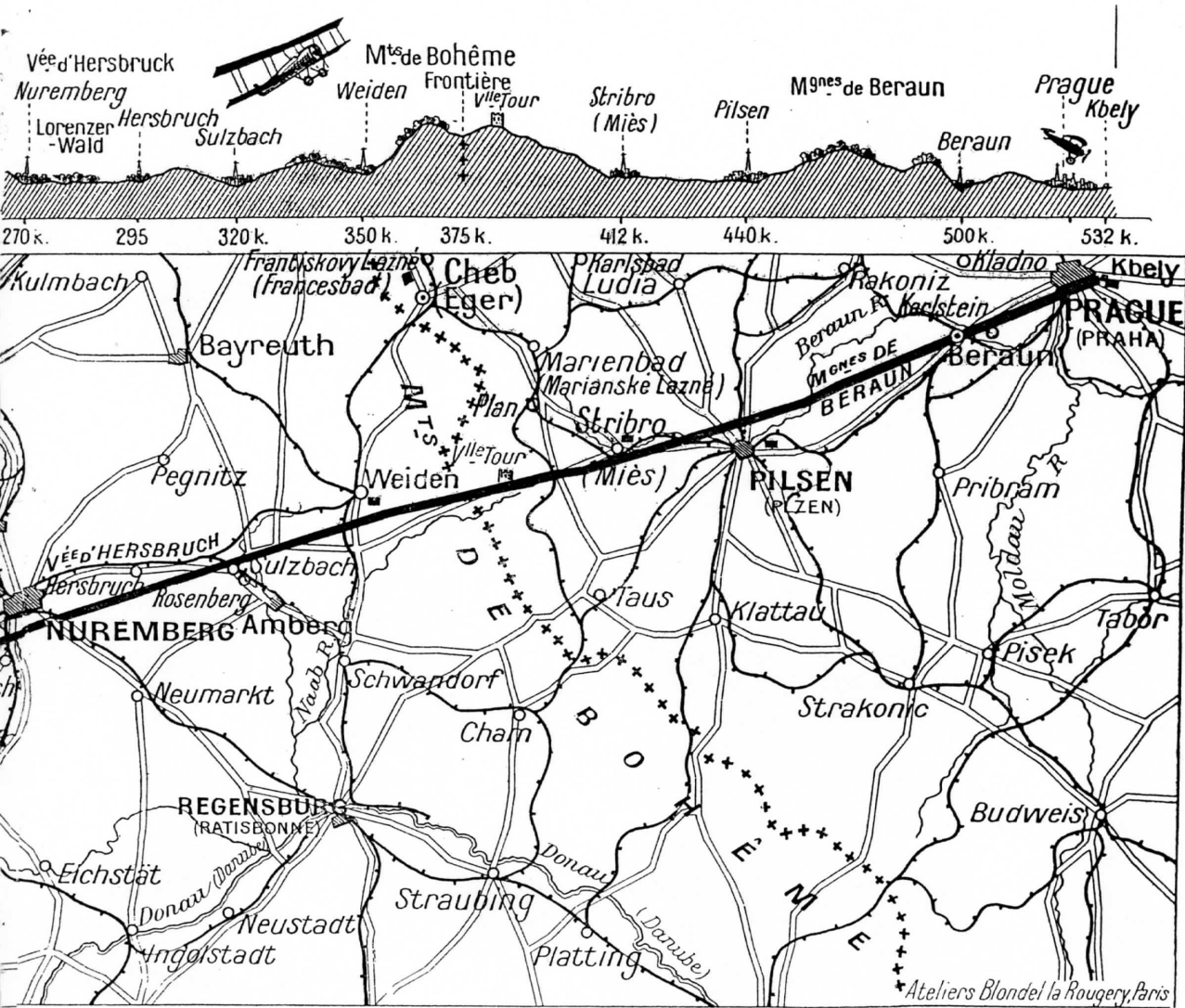
STRASBOURG - PRAGUE: 44 lettres.

NOTA – Le catalogue tchèque (B4-page 50) indique un total de 128 lettres reçues à Prague en provenance de Paris dans la période 16 octobre/23 novembre 1920.

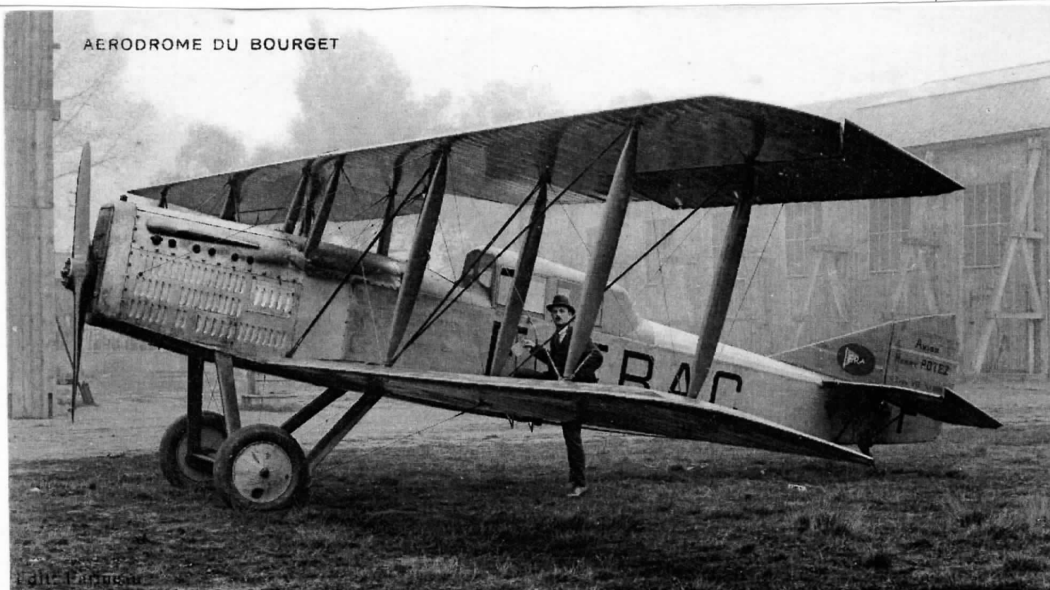
Dans la même période, le poids total de courrier transporté de Prague vers la France est de 3535 grammes soit environ 241 lettres de 15 grammes.



Le SALMSON 2A2 fut construit à 3200 exemplaires de 1916 à 1918 . Equipé d'un moteur Salmson de 260 ch., il avait une vitesse de croisière de 140 km/h et une autonomie de 500 km. Quatorze appareils des stocks militaires furent mis à la disposition de la CFRNA. Une place arrière supplémentaire fut installée pour permettre le transport (inconfortable) de deux passagers. Premier type d'appareil en service à la CFRNA, fut assez vite remplacé par le POTEZ VII.



— Atterrissage à l'Aéroport de KBELY.



Appareil " H. POTEZ " — Limousine 375-H.P. Lorraine, utilisé par la C^{ie} FRANCO-ROUMAINE, pour ses services Paris-Strasbourg-Prague-Varsovie

La C.F.R.N.A. a pris livraison de 23 POTEZ VII entre le 1er juillet et le 7 octobre 1920. Equipé d'un moteur Lorraine de 370 ch., le POTEZ VII avait une vitesse de croisière de 170 km/h et une autonomie de 600 km. Il pouvait transporter deux passagers en vis à vis. Le POTEZ VII fut également acheté par la Pologne et la Tchécoslovaquie.

Activité globale de la CFRNA en 1920 (A1)

Pour ces deux mois d'exploitation, avec 119 voyages/étapes, la C.F.R.N.A. fait état de 366000 francs de recette avec la répartition suivante:

* Transport de 18 passagers payants.....	11 158 F
* " " 563 kg de messageries.....	4 602 F
* " " 69 kg de poste.....	3 040 F
* Subventions de l'Etat.....	347 800 F

On peut remarquer :

- la part importante des subventions de l'Etat,
- une nette discordance entre les chiffres annoncés par les services postaux (20kg de lettres) et ceux notés par la compagnie (69 kg de poste). Les chiffres donnés par la compagnie ne font pas la distinction entre les lettres et les petits colis postaux, acceptés jusqu'à 200 grammes. Enfin, et surtout, la compagnie comptabilise en kilos-étapes ce qui fausse complètement les résultats. (Exemple : 1 kg de courrier est embarqué au départ de Paris, puis à l'étape de Strasbourg un kilo supplémentaire est embarqué pour Prague, soit 2kg de courrier à bord, la compagnie comptabilise 1+2=3kg de courrier transporté. Avec l'extension de la ligne et le nombre d'étapes intermédiaires, l'écart entre les deux méthodes de comptage sera encore plus grand.

Liaisons Prague – Strasbourg – Paris en 1920

Après de nombreuses recherches effectuées par des philatélistes tchèques (B3-B4), il semblerait que le premier courrier du 5 octobre ait été transporté par le train. La deuxième liaison aérienne, celle du 9 octobre, n'aurait transporté aucun courrier. Le premier voyage aéropostal CFRNA au départ de Prague serait donc le 14 octobre 1920.

Nous reproduisons ci-dessous la traduction du tableau des premiers courriers tel qu'il a été publié dans B3-B4

Tableau n°1 (B3-B4) - Liaisons Prague – Strasbourg – Paris en 1920

Date	Courrier transporté (grammes)	Commentaires
Mardi 5 octobre 1920	126	Ce courrier a été acheminé par le train
Samedi 9 octobre 1920	0	
Jeudi 14 octobre 1920	192,5	Premier courrier par avion
Mardi 19 octobre 1920	316	Atterrissage forcé à Pforzheim (Allemagne)
Mercredi 20 octobre 1920	105	
Samedi 23 octobre 1920	415	
Mardi 26 octobre 1920	266	
Samedi 30 octobre 1920	253	
Mardi 2 novembre 1920	202	
Mardi 9 novembre 1920	230	
Vendredi 19 novembre 1920	0	
Samedi 20 novembre 1920	1430	
TOTAL	3535,5 grammes	Total de 241 lettres de 15 grammes (environ)

Il semble intéressant de communiquer la traduction des commentaires publiés dans B3, pages 69/71.

« Aucune information concernant la date d'ouverture ne peut être trouvée ni dans le Journal Officiel des Poste et Télégraphe de Tchécoslovaquie, ni dans le décret N° 42 VMPT N° 35 du 12/08/1920 qui ne parle que de « prochainement », ni encore dans les Journaux Officiels ultérieurs.

Les journaux Narodni Politika et Ceske Slovo signalent l'ouverture de la liaison postale aérienne Prague – Strasbourg – Paris dans leur édition du 03/10/1920.

Le 05/10/1920 déjà, les deux journaux annoncent : « Ouverture des vols postaux Prague – Paris reportée. (Information du Ministère des P et T) »

De son côté, la Compagnie Franco-Roumaine communique que l'ouverture de la liaison postale prévue ce jour, 05/10/1920 à 8h.30, est reportée à une date ultérieure indéterminée en raison de fortes formations de brouillard au-dessus de l'Allemagne et de la France, et de la détérioration des conditions météorologiques attendue les jours suivants.

Excitées par l'annonce des journaux du 03/10/1920, quelques personnes intéressées avaient déposé le 04/10/1920 du courrier à destination de Strasbourg, Paris et Londres mais aussi de Bâle, Berne, Le Havre et Manchester.

Longtemps la question de savoir si le vol du 05/10 a bien eu lieu fut un sujet de querelles entre les experts. D'une part, il y a l'information des journaux en date du 05/10/1920, d'autre part, il y a l'expert de l'aviation Ing. J. Sula qui, en sa qualité de contemporain, a vécu la naissance de la ligne Prague – Paris. Il écrit dans son étude « Timbres de la Poste Aérienne tchécoslovaque de l'année 1920 » : « Le 5/10/1920, date à laquelle un avion vola pour la première fois avec de la poste jusqu'à Paris ». Aujourd'hui, l'opinion générale est que le vol n'a pas eu lieu et que le courrier a été acheminé par train. Cette opinion a été confortée en 1986 avec la parution du tome 4 de « Monografie ceskoslovenskychn znamec », dans lequel on peut voir un tableau des vols (tableaux 1 et 3 reproduits ici).

Un autre point douteux est la quantité de courrier emporté, à savoir 126 grammes, quantité énoncée également par Ing. J. Sula. Le poids indiqué correspondrait à environ 8 – 10 lettres. Ing.A. Tekel énumère 9 lettres sur un état « Cs.Letecke z roku 1920 » paru page 47 de « Filatelie Prag 2/1987 », 7 autres lettres, page 76 de 3/1988, ainsi que 5 documents de Kral. Vinohrady 4. Un nouveau pli recommandé R7 est présenté avec Abb. 84. On connaît ainsi à l'heure actuelle 22 documents destinés au vol du 05/10/1920 ; on ne peut pas exclure d'ailleurs qu'il en existe d'autres dans des collections en Tchécoslovaquie, ou d'aérophilatélistes étrangers, documents qui ne sont pas compris dans les réflexions engendrées par les déclarations de Ing.J.Sula. Il faudrait procéder à un examen complémentaire précis, recenser la totalité des documents, pour éclaircir cette contradiction.

La rareté de l'ensemble des documents n'est en fait en aucun cas remise en question.

Les journaux Narodni Politika et Ceske Slovo en date du 14/10/1920 mentionnent : « la liaison de poste aérienne Prague – Paris qui sera maintenant assurée régulièrement par la Compagnie

Franco-Roumaine de Navigation Aérienne, a été ouverte aujourd'hui sur l'aérodrome Kbely. L'avion a emporté de la poste à destination de Paris.

Deux avions sont partis de Paris le 8/10/1920. Un avion tomba en panne d'essence et fit un atterrissage forcé à 40 Km de Prague. Le second retourna à Paris le 9/10/1920. A partir d'aujourd'hui la ligne est ouverte officiellement.

Il est difficile d'apporter des preuves tant d'années après l'événement. Toutefois, il serait bon d'apporter davantage de crédit aux affirmations de Ing.J.Sula qui publia son étude dès 1926. Mais seule la découverte de nouveaux documents est susceptible de nous éclairer. De grands efforts seront nécessaires pour donner de cet événement embrouillé, une forme historique indiscutable. »

(fin de la traduction)

Cachets de la C.F.R.N.A.

Parmi les premières lettres expédiées de Prague on peut trouver deux types de cachets :

<p>Pour la C^{ie} Franco - Romaine de Navigation Aérienne.</p>	<p>Compagnie' Franco-Roumaine de Navigation Aérienne</p>
--	--

Type 1

Ces cachets de la compagnie, de couleur violette ou rouge, ont très probablement été apposés au siège de la CFRNA, rue Vodickova à Prague avant de déposer les lettres au bureau de poste central de Prague (PRAHA 1).

Le type 1 n'est connu que sur l'envoi du 5 octobre 1920 .

Le type 2 semble avoir été utilisé pour la première fois sur du courrier du 20 octobre 1920. Sa dernière utilisation n'est pas connue, mais on le trouve encore sur des lettres de mars 1921.

Type 2

TARIFS POSTAUX EN 1920

Au départ de France

Les lettres au départ de France doivent indiquer le transport par avion (mention manuscrite ou étiquette, ou bien encore la vignette Guynemer). La surtaxe aérienne s'ajoute au tarif lettre pour l'étranger.

A partir du 1^{er} octobre 1920 (date d'ouverture de la liaison sur Prague)

Tarif de surface France et étranger, pour 20 grammes : 0,25 F.

Surtaxe aérienne : Paris-Strasbourg: 1F, Paris-Prague: 5F, Strasbourg-Prague: 3F.

Au départ de la Tchécoslovaquie

Pour affranchir les courriers PAR AVION acheminés par la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CFRNA), les postes tchécoslovaques éditèrent deux séries de timbres spéciaux ainsi que des étiquettes bilingues.

Timbres de surtaxe POSTE AÉRIENNE

Trois échelons tarifaires de surtaxe aérienne furent institués (cf. décret n° 44/1920 du Journal officiel n°37 du Ministère des Postes et Télégraphes). Ces surtaxes s'ajoutaient aux tarifs de base (voir tableau n°2).

La première série de timbres (non dentelés) « Poste Aérienne » est émise le 11 août 1920.

La seconde série de timbres (dentelés) est émise le 14 septembre 1920.

Les deux séries utilisent les timbres représentant le château de Hradcany à Prague, surchargés par un avion et une valeur exprimée en Kc.

Surtaxe aérienne Prague – Strasbourg **14 Kc**
(timbre de 200 Heller outremer surchargé brun-rouge)

Surtaxe aérienne Prague – Paris **24 Kc**
(timbre de 500 Heller brun-rouge surchargé bleu-noir)

Surtaxe aérienne Prague – Londres **28 Kc**
(timbre de 1000 Heller violet surchargé vert-noir)

Surtaxe aérienne Prague – Varsovie **24 Kc**
(timbre de 500 Heller brun-rouge surchargé bleu-noir)

Ces timbres sont restés valables jusqu'au 30 avril 1921 (décret du 4 avril 1921).

Étiquettes de POSTE AÉRIENNE

Par décret N°52 du Ministère des Postes et Télégraphes (J.O. N°46), des étiquettes de Poste aérienne avec destinations écrites en français et en tchèque doivent être obligatoirement apposées sur tous les plis. Elles étaient disponibles aux guichets postaux au prix unitaire de 5 Heller.

Quatre étiquettes sont émises pour les 4 destinations principales :





PRAGUE – STRASBOURG



PRAGUE – PARIS



PRAGUE – LONDRES



PRAGUE - VARSOVIE

Tableau 2 (B3-B4)- Tarifs postaux au départ de Prague pour la période 12/08/1920 à 31/03/1921

Destination	Surtaxe aérienne (par 20 g)	Lettre (20g)	Par 20g supplémentaire	Carte postale	Recommandé	Express
Strasbourg	14 Kc	1,25 Kc	0,75 Kc	0,50 Kc	1,25 Kc	1 Kc
Paris	24 Kc	1,25 Kc	0,75 Kc	0,50 Kc	1,25 Kc	1 Kc
Londres	28 Kc	1,25 Kc	0,75 Kc	0,50 Kc	1,25 Kc	1 Kc
Varsovie	24 Kc	1,25 Kc	0,75 Kc	0,50 Kc	1,25 Kc	1 Kc

Exemple : lettre PAR AVION de 25 grammes recommandée et express pour Paris

Lettre ordinaire : (1,25 + 0,75)..... 2,00 Kc

Recommandé : 1,25 Kc

Express : 1,00 Kc

Surtaxe aérienne : (2 x 24)..... 48,00 Kc

TOTAL..... 52,25 Kc

COURRIER ÉTRANGER UTILISANT LA LIGNE C.F.R.N.A.

Belgique (B12)

Le 15 novembre 1920, la circulaire belge des PTT (n°222), annonce l'autorisation d'envoi de courrier belge à destination de Prague à partir de Strasbourg (train jusqu'à Strasbourg). La surtaxe aérienne, pour 20 grammes est de 3 Francs belges + le tarif lettre pour l'étranger de 0,25 FB.

Suisse (B10)

Du courrier suisse pour Prague (via Strasbourg) est accepté à partir du 22 novembre 1920.

Grande Bretagne (B14)

Du courrier de Tchécoslovaquie peut être acheminé vers la Grande Bretagne via Paris, mais il n'y a pas d'accord postal pour un acheminement dans le sens inverse.

LIGNES AÉRIENNES ÉTRANGÈRES SUR L'EUROPE CENTRALE

En 1920, quelques lignes aériennes existent en Europe centrale (toutes allemandes) mais elles restent au niveau national et ne desservent pas Prague. La première en date est la **Deutsche Luft Reederei** qui a vu le jour à Berlin le 13 décembre 1917 et a commencé son service le 5 février 1919, transportant le premier courrier aérien entre Berlin et Weimar (Muller n°104 et 104a). D'autres destinations sont desservies dès 1919 (Hambourg, Leipzig, Gelsenkirchen, Warnemünde, Hanovre, Westerland, Munich).

RÉCAPITULATIF

Vols postaux identifiés, réguliers ou exceptionnels et vols accidentés 1920

En caractères droits : informations en provenance de sources aéronautiques

En caractères penchés (*italique*) : informations en provenance de sources philatéliques.

En caractères soulignés : convergence entre les informations aéronautiques et philatéliques

VOL DE RECONNAISSANCE

- 29 Avril PARIS - STRASBOURG - PRAGUE - VARSOVIE (reconnaissance)
 Avion POTEZ VII
 Pilote Albert Deullin, passagers Pierre de Fleurieu et Amédée Jancel.
 Reconnaissance du parcours dans la journée du 29 avec un arrêt à Strasbourg pour le déjeuner.
 Après quelques jours de négociations avec autorités tchèques, l'appareil décolle de Prague le 4 mai pour Varsovie qui est atteint en 3h.30 de vol.
 La mission Deullin - Fleurieu rentre à Paris le 24 mai.
 Courrier ?

VOLS D'ESSAIS ET DE CONVOYAGE

- Juil./août PARIS - STRASBOURG - PRAGUE
 Vols de convoyage des avions SALMSON 2A2 ET POTEZ VII à Strasbourg et à Prague.
 Courrier occasionnel ?

LIAISONS PARIS – STRASBOURG

La ligne aérienne Paris Strasbourg a été ouverte du 21 septembre jusqu'à fin novembre 1920. Les liaisons étaient quotidiennes dans les deux sens.

- 21 Sept. PARIS - STRASBOURG (*inauguration, vol aller*)
 Avion POTEZ VII - Pilote Julien Risser?
Départ du Bourget à 10 h., atterrissage à Strasbourg-Neuhof à 12h.45
 Oblit. : dép. Paris Gare de l'Est 21/9/20, arr. Strasbourg 21/9/20-19h.25.
 Affranchissement: 1,25F (L 0,25 + SA 1,00).

- 22 Sept. STRASBOURG - PARIS (inauguration, vol retour)
 Avion POTEZ VII, pilote ?
 Départ de Strasbourg-Neuhof à 15h. , atterrissage au Bourget à 17h.30.

LIAISONS FRANCE – TCHÉCOSLOVAQUIE

L'extension de la ligne jusqu'à Prague a été ouverte du 5 octobre au 20 nov. 1920.

Trois liaisons hebdomadaires dans les deux sens.

Strasbourg - Prague les lundis, mercredis et vendredis avec changement d'avion à Strasbourg.

Prague – Strasbourg les mardis, jeudis et samedis avec changement d'avion à Strasbourg.

- 4 Oct. PARIS - STRASBOURG - PRAGUE (ouverture)

- 5 Oct. *PRAGUE - STRASBOURG - PARIS (ouverture) (vu en vente Feldman oct. 1995)*
126 grammes de poste ont été transportés soit environ une dizaine de lettres.
Plis Prague - Strasbourg: oblit. dép. 4/10/20, étiquette bilingue PRAHA - STRASBOURG

Prague - Paris, idem mais étiquette PRAHA – PARIS. Arrivée Paris 6/10/20.

Prague - Londres, idem mais étiquette PRAHA - LONDRES

Griffe de la Compagnie sur 2 lignes :

**Pour la Cie Franco-Romaine
de Navigation Aérienne**

NOTA : Ces plis auraient été transportés par le train de Prague à Strasbourg ou Paris.

- 9 Oct. PRAGUE - STRASBOURG - PARIS (2^{ème} liaison)
Pas de courrier transporté par avion.
- 14 Oct. PRAGUE - PARIS (3^{ème} liaison)
Cette troisième liaison postale serait, en fait, la première aéropostale effective.
192,5 grammes de courrier
Arr. Paris 14/10/20. Aff. 24K étiquette (vu en vente Phillips 1985)
- 19 Oct. PRAGUE - STRASBOURG - PARIS (4^{ème} liaison)
316 grammes de courrier
- 20 Oct. PRAGUE - PARIS (5^{ème} liaison)
105 grammes de courrier.
Première utilisation de la griffe
**Compagnie Franco-Roumaine
de Navigation Aérienne**
- 23 Oct. PRAGUE - PARIS (6^{ème} liaison)
415 grammes de courrier.
- 26 Oct. PRAGUE - PARIS (7^{ème} liaison)
266 grammes de courrier.
- 30 Oct. PRAGUE - PARIS (8^{ème} liaison)
253 grammes de courrier.
- 2 Nov. PRAGUE – PARIS - LONDRES (9^{ème} liaison)
202 grammes de courrier.
Dép. PRAHA 1 le 2/11/20, arr. ? (vu en vente Feldman en oct. 1995)
- 9 Nov. PRAGUE - PARIS (10^{ème} liaison)
230 grammes de courrier.
Dép. PRAHA 1 le 8/11/20, arr. Paris Rayon central 9/11/20-19h.
- 19 Nov. PRAGUE - PARIS (11^{ème} liaison)
Pas de courrier.
- 20 Nov. PRAGUE - PARIS (12^{ème} et dernière liaison de l'année)
1430 grammes de courrier.
- 20 Nov. **Acc.** (PARIS) – STRASBOURG – PRAGUE
Avion POTEZ VII, pilote Beauregard.
Voyage interrompu à Stuttgart après 1h.30 de vol, retour à Strasbourg le lendemain 21 novembre.
- 22 Nov. (BÂLE) - STRASBOURG – PRAGUE (Muller n°100)



Premier courrier PARIS – STRASBOURG

Dép. PARIS Montaigne le 20/9/20, Gare de l'Est 21/9/20., arr. STRASBOURG 1 le 21/9/20-19h.25
 Affranchissement : 1,25 F (0,25 F lettre + 1,00 F surtaxe aérienne).



(SANCERRE) – PARIS – PRAGUE

départ Sancerre 4/12/20, arr. PRAHA 9/12/20. Pli posté après le départ du dernier avion, acheminé par le train malgré un affranchissement PAR AVION : lettre étranger 0,25 F + surtaxe aérienne 5,00 F

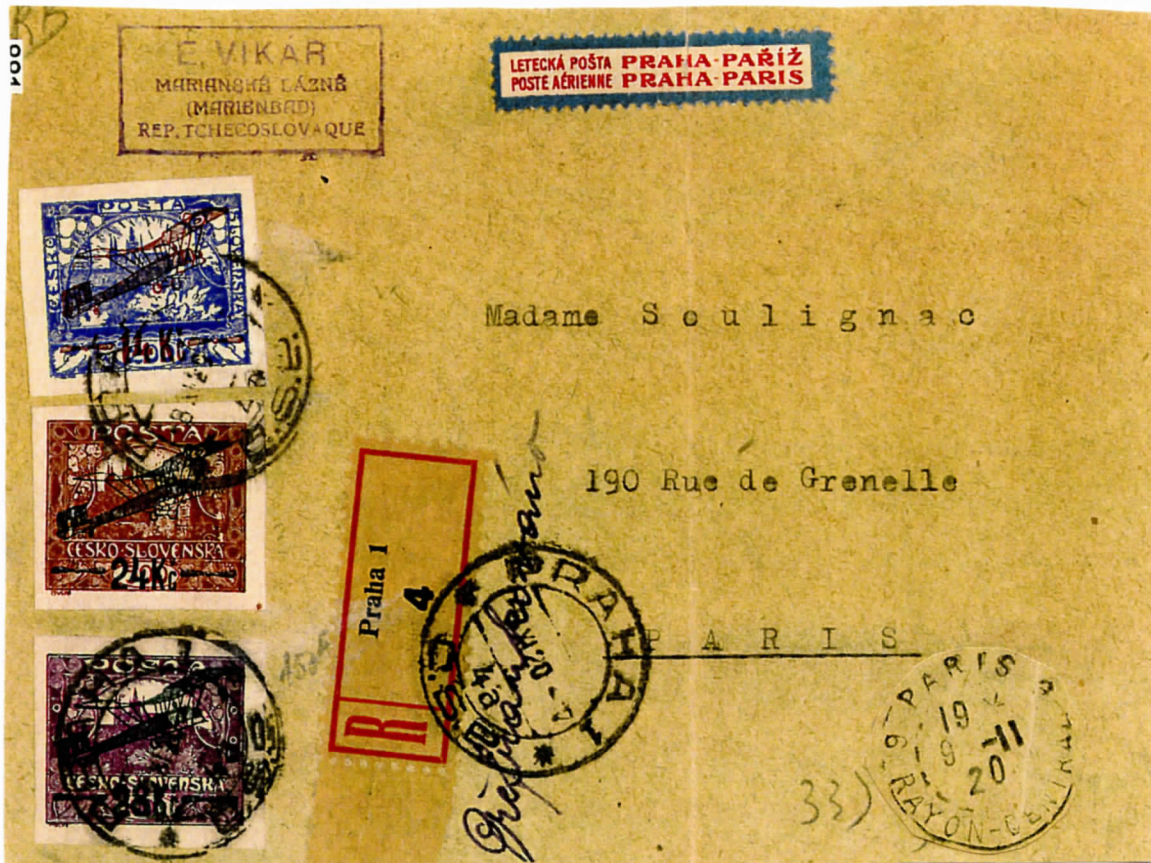


Premier courrier PRAGUE – PARIS

Dép. PRAHA 1 le 4/10/20-22h., arr. ?

Affranchissement : 250h de lettre + 24 Kc de surtaxe aérienne

Griffe : **Pour la Cie Franco - Roumaine de Navigation Aérienne**



10^{ème} VOYAGE PRAGUE – PARIS

Départ PRAHA – CSP 8/11/20, arrivée PARIS Rayon central 9/11/20-19h.

Affranchissement philatélique avec la série des trois timbres non dentelés PAR AVION :

14 Kc, 24 Kc et 28 Kc