

Cercle Aérophilatélique Français

HISTOIRE AÉROPHILATÉLIQUE de la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

Supplément au Bulletin d'Information n°42 – Mars 2007



Trimoteur CAUDRON C61 F-AFCN
de la COMPAGNIE FRANCO-ROUMAINE DE NAVIGATION AERIEENNE
Appareil destiné aux vols de nuit sur les lignes Paris – Strasbourg et Belgrade - Bucarest.

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

(suite)

par Gérard COLLOT

1923

Contexte européen

La France, qui ne peut pas rembourser ses dettes aux USA si l'Allemagne ne paie pas les « réparations », n'obtient pas de moratoire de la part des Américains. Elle tente l'épreuve de force pour se faire payer « en nature ». Le 11 janvier 1923, les troupes franco-belges pénètrent dans la Ruhr pour prélever du charbon au titre des « réparations » et établissent une frontière entre la zone occupée et le reste de l'Allemagne. Cela provoque des désordres importants : grèves, sabotages, attentats, etc.. L'économie allemande se paralyse, le papier-monnaie est fabriqué massivement. L'inflation atteint son paroxysme en Allemagne. En novembre 1923, le mark allemand n'existe plus. Un nouveau gouvernement (Stresseman) et le président de la Reichsbank (docteur Schacht) parviennent à émettre une nouvelle monnaie à titre transitoire : le Rentenmark valant 1000 milliards de marks papier.

Cours du dollar en marks de 1921 à 1923

| Jan. 1921 | Jan. 1922 | Oct. 1922 | Jan. 1923 | Juil. 1923 | Sept. 1923 | Oct. 1923 | Nov. 1923 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-------------|--------------|----------------|
| 76,7 | 191,8 | 4 000 | 18 000 | 353 000 | 99 millions | 25 milliards | 4200 milliards |

L'Autriche est sauvée de l'effondrement monétaire grâce à la SDN qui émet un emprunt international gagé sur les revenus des douanes et des tabacs. La Couronne autrichienne (Kronen) laissera la place au Schilling en mars 1925.

Les relations entre la France et l'Allemagne étant au plus mal, la Compagnie Franco-Roumaine demande au Gouvernement Français quelle attitude elle doit adopter pour l'exploitation de la section Strasbourg - Prague dont l'itinéraire franchissait de part en part tout le territoire de l'Allemagne du Sud.

Le Reich en effet, par application de certaines clauses du Traité de Paix, reprend le 1er janvier 1923 la liberté de disposer de son domaine aérien. En conséquence, il interdit à partir de cette date, le survol de son territoire à tous les avions étrangers sauf à ceux de certaines nations qui accepteraient de traiter avec le Gouvernement Allemand.

Le Gouvernement Français, s'appuyant sur certaines clauses formelles du Traité de Paix donnant à la France le droit d'être traitée au même titre que la nation la plus favorisée, décida que l'exploitation de la section Strasbourg - Prague serait reprise malgré l'interdiction de l'Allemagne. Par ailleurs, l'Allemagne refuse de transmettre les informations de protection météo et décline toute responsabilité au cas où la population allemande maltraiterait les pilotes français qui seraient obligés d'atterrir sur le sol allemand par suite de panne.

Dans le courant de l'année, il y eut 13 atterrissages forcés sur le territoire allemand. Les passagers ont été à chaque fois relâchés après vérification de leurs passeports; les colis et la poste purent être acheminés par voie ferrée mais tous les avions furent confisqués par les autorités allemandes. En ce qui concerne les pilotes, ils furent presque immédiatement relâchés au début de l'année mais ils ont été retenus jusqu'à 8 jours lors des derniers atterrissages. Certains d'entre eux

subirent même, de la part de fonctionnaires allemands, des sévices et des violences regrettables (texte issu du rapport d'activité de la CFRNA pour l'année 1923).

En Turquie, Mustapha Kemal poursuit la reconquête et la modernisation de l'Etat. Le 6 octobre, les troupes alliées évacuent Constantinople. L'Empire Ottoman est dissout. La République turque proclamée le 29 octobre 1923 et Mustapha Kemal en devient le Président. Ankara est la nouvelle capitale et Constantinople, maintenant Istanbul, n'est plus qu'une belle cité chargée d'histoire.

ORGANISATION ET MOYENS MIS EN OEUVRE

En milieu d'année, Monsieur Jules Bétard remplace Pierre Claret de Fleurieu (démissionnaire) au poste de Directeur Général de la CFRNA.

Accords commerciaux

Le 5 avril, les négociations avec le gouvernement yougoslave aboutissent à un contrat accordant à la CFRNA le monopole d'exploitation et le droit d'escale de Belgrade. La CFRNA peut ainsi modifier son itinéraire, initialement dévié via Arad.

Courant avril 1923, la Turquie dénonce le contrat qu'elle avait signé en 1922 et interdit le survol d'une partie de son territoire empêchant ainsi les avions de la Franco-Roumaine d'atteindre Constantinople. Le 20 septembre, les bureaux de poste appartenant à des pays étrangers sont fermés. (Il s'agissait d'un privilège accordé par l'Empire Ottoman).

En septembre, le directeur général de la C.F.R.N.A., Jules Bétard et Maurice Noguès, pilote, se rendent en Turquie pour reprendre des négociations, sans succès immédiat, semble-t-il. Dans son rapport d'activité de novembre 1923, la CFRNA mentionne que les installations et les outillages du Service de la Navigation aérienne de l'aéroport de San Stefano (Constantinople) ont été évacués, en application du traité de Lausanne (signé le 24 juillet 1923).

En Tchécoslovaquie, une intervention du Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique, Laurent-Eynac, auprès du Président tchèque Benès, permet de contrecarrer les ambitions de la compagnie allemande Aero-Lloyd qui cherchait à obtenir le monopole du transport aérien entre Munich et Vienne via Prague et tenter d'évincer ainsi la C.F.R.N.A. de l'Europe Centrale.

Un vol de reconnaissance, sans courrier, sera poussé jusqu'à Sofia (Bulgarie) par Beauregard les 23 et 24 mars, mais il n'y aura pas de suite commerciale immédiate.

Matériel aéronautique

En cours d'année, la CFRNA reçoit quatre exemplaires du nouveau trimoteur CAUDRON C61. Cet appareil, équipé de matériel radio et d'instruments pour le vol de nuit, est prévu pour effectuer des vols nocturnes sur certaines parties de l'itinéraire. Ils sont immatriculés : F-AFCN, F-AFCP, F-AFCQ et F-AFCR. Le F-AFCP sera détruit dans un accident lors d'un vol d'essais entre Strasbourg et Paris dès le 4 mai 1923.

En fin d'année 1923, la CFRNA possède un parc de 80 appareils (y compris les appareils confisqués par les Allemands) composé de 8 SALMSON, 5 POTEZ VII, 12 POTEZ IX, 14 SPAD 33, 38 SPAD 46 et 3 CAUDRON C61.

Personnel

Albert-Louis Deullin, chef-pilote de la Franco-Roumaine, quitte la compagnie pour rejoindre la société de construction aéronautique « de Marçay ». Le 29 mai 1923, il se tue lors d'un vol d'essai de prototype à Villacoublay.

Maurice Noguès est nommé chef pilote de la CFRNA en juin 1923.

Du personnel est recruté (dont 8 pilotes) pour maintenir l'effectif à une vingtaine de pilotes.

Pilotes recrutés en 1923

| Noms et prénoms | Dates | | Noms et prénoms | Dates | |
|------------------|---------|-------------|---------------------|----------|--------------|
| | entrée | départ | | entrée | départ |
| Charpentier René | Mai 23 | Juin 26 | Masse Adrien | Avril 23 | Août 23 |
| Chicoineau Paul | Juin 23 | 8 nov. 27 † | Mrozckowsky Antoine | Janv. 23 | Juin 25 |
| Coadou Marcel | Fév. 23 | Déc. 23 | de Pérignon Henri | Avril 23 | Juillet 30 |
| Guergye Joseph | Fév. 23 | 11 mai 23 | Raveu Marius | Juin 23 | 30 déc. 25 † |

Le vol de nuit

Le gain de temps procuré par l'avion par rapport au chemin de fer pendant la journée était vite perdu pendant la nuit puisque jusqu'alors les avions ne permettaient pas le vol nocturne.

Cette question était à l'étude depuis quelques années, mais elle n'avait pas encore aboutie commercialement à cause des problèmes de sécurité. Les pannes de moteur trop fréquentes étaient déjà la cause de nombreux atterrissages forcés et d'accidents pendant la journée, à plus forte raison la nuit. Les moyens de navigation étaient rudimentaires et les communications radio inexistantes.

Malgré toutes ces difficultés techniques, la Franco-Roumaine, va innover et mettre au point la navigation de nuit sur les deux extrémités de sa ligne: Paris - Strasbourg (410 km) et Belgrade - Bucarest (600 km), cette dernière étant installée en priorité.

Elle va s'inspirer de la navigation maritime et jalonner certains itinéraires d'un chapelet de phares à éclats disposés tous les 40 kilomètres environ. Par ailleurs, le nombre de terrains de secours permettant un atterrissage de nuit seront augmentés.

La radio sera installée à bord selon les recommandations de la CINA. Des postes émetteurs au sol seront installés aux escales et à Turnu Severin (Roumanie). Les moyens de navigation, jusqu'à présent, limités à la boussole, seront améliorés.

Pour résoudre le problème des pannes de moteur, la solution préconisée est de disposer d'avions multimoteurs capables de tenir leur ligne de vol avec un moteur en panne.

Après avoir étudié ces questions l'année précédente, la CFRNA passe commande de 4 avions CAUDRON C-61 équipés de trois moteurs Hispano Suiza de 180 ch. en février 1923 et commence à jalonner la section Belgrade - Bucarest de phares à acétylène, faute d'alimentation électrique.

Les premiers C-61 sont disponibles 2 mois plus tard et les premiers vols diurnes peuvent avoir lieu en mai malgré la fragilité des moteurs de ce nouvel appareil. Maurice Noguès, nouveau Chef-pilote de la Compagnie prend en main la formation du personnel avec Beauregard comme copilote sur les deux premiers appareils : F-AFCQ et F-AFCR.

Dans la nuit du 27 au 28 juillet, Noguès et Beauregard avec des passagers font Strasbourg - Paris de nuit avant le convoyage de l'appareil sur Bucarest pour la première mise en service sur la section Bucarest - Belgrade.

Dans la nuit du 2 septembre, Maurice Noguès et Louis Guidon (2^{ème} pilote en cours de formation) réalise Strasbourg - Paris sur le C-61 F-AFCQ.

La première liaison commerciale nocturne, historique, est réalisée sur le trajet Bucarest - Belgrade et retour par Beauregard sur le C-61 F-AFCR, les nuits des 9 et 10 septembre 1923.

Le 20 septembre, c'est Guidon, formé pour le vol de nuit, avec Noguès pour le superviser qui réalise le même trajet les nuits des 20 et 21 septembre sur le C-61 F-AFCQ. Deux jours plus tard, l'avion tombe en panne de nuit (les attaches du moteur central ont cédé), Guidon parvient à rejoindre

le terrain de secours de Craiova, mais casse le train d'atterrissage à l'impact du sol. L'appareil termine sa course "sur le gésier"; l'équipage et les passagers sont indemnes.

Un troisième C-61 (F-AFCN) arrive à Bucarest le 23 septembre, le service de nuit va pouvoir continuer.

Pour remédier au manque de puissance et aux innombrables pannes de moteurs de cet appareil, les C61 furent transformés en C61 bis en remplaçant les 2 moteurs latéraux Hispano Suiza de 180 ch. par des Salmson CM9 de 260 ch.

De multiples incidents avec cet appareil amènent Maurice Noguès à en demander son abandon. En fait les C-61 seront modifiés et remotorisés; ils porteront la référence C-81.

EXPLOITATION COMMERCIALE

Après l'arrêt hivernal, le service reprend sur les lignes:

Paris – Strasbourg – Prague - Varsovie, de fin février jusqu'au 30 octobre 1923

Paris – Prague – Vienne – Budapest – Belgrade - Bucarest, du 26 mars au 15 novembre 1923. (mais le premier courrier référencé au départ de Belgrade est le 15 avril 1923, cat. Muller n°2 à 7 et B9).

Le même catalogue Muller (N°8 et 9) mentionne le premier vol postal de nuit le 15 octobre 1923 sur Belgrade – Bucarest ainsi que sur Belgrade – Varsovie (cette dernière destination semble bizarre car il n'y avait pas de balisage au sol).

Pendant cette année 1923, la Compagnie peut modifier l'itinéraire de sa ligne Paris – Bucarest - Constantinople en abandonnant le détour par Arad et desservir Belgrade (Serbie). Elle consacre ses efforts à la mise au point des vols de nuit, à l'installation de postes de TSF à bord de certains avions et à la modernisation de ses équipements.

OUVERTURE (probable) DES ESCALES en 1923

| Année | 1 ^{er} vol | Paris | Strasb. | Prague | Vienne | Budapest | Belgrade | Bucarest | Istanbul ? | Dernier vol |
|-------|---------------------|-------|---------|--------|--------|----------|----------|----------|---------------|----------------|
| 1923 | 16/2 | ✈ | ✈ | ✈ | | | | | | |
| | 26/3 | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | (✈) | ✈ | | |
| | 15/4 | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | | |
| | 01/9 ? | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | 30/9 |
| | 01/10 | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | ✈ | | 15/11 |

NOTA : (✈) sans courrier

Officiellement, n'y a pas eu de liaison aéro postale entre la France et la Turquie en 1923. Cependant, le catalogue Muller signale un vol postal Belgrade - Constantinople le 15 avril 1923 et le catalogue Trojan, B4, page 75, mentionne des liaisons postales de Prague à Constantinople du 1^{er} au 30 septembre 1923 (mais il n'y a rien aux catalogues B1, B6 et B9). Par ailleurs, du courrier à destination d'Istanbul est connu au départ de Suisse, de Roumanie et d'Autriche (voir illustrations). Il est donc vérifié que du courrier, ayant acquitté la surtaxe aérienne, a été acheminé entre certains pays européens et Istanbul en 1923. Cela ne veut pas dire que le transport a été aérien jusqu'à destination. Dans l'état actuel de nos connaissances, rien ne peut être affirmé.

Accidents CFRNA 1923

C'est l'année noire de la CFRNA. Plus de 40 accidents ont été répertoriés dont 13 atterrissages forcés en Allemagne. Ces appareils, tous des SPAD 46, ont été confisqués par l'Allemagne (lignes en grisé dans le tableau). De l'ouverture du service, le 16 février, jusqu'au 18 mai, les rapports de la CFRNA font remarquer qu'aucun atterrissage forcé n'a eu lieu en territoire allemand sur l'étape Strasbourg – Prague, longue de 600 km, le tableau est en désaccord avec l'affirmation de la Compagnie.

(*) Certaines sources mentionnent le F-AEGC parmi les appareils confisqués, ce qui porte le total à 13.

Beaucoup d'autres appareils ont eu des accidents légers sur l'ensemble de l'itinéraire. En 1923, la CFRNA ne déplore aucun accident mortel.

(**) Les atterrissages forcés en campagne (amie) et décollage les jours suivants ne sont pas nécessairement comptabilisés dans cette liste.



Accident du SPAD 46 N°12 F-AEBV en 1922, peu après sa mise en service. Le numéro 12 a été repris par le constructeur pour le F-AEGK qui sera confisqué le 20 juillet 1923.

(photo. S.H.A.A. n° B 82/1211).

| Immatr. | Appareil | date | lieu | avarie | Commentaires |
|---------|----------|----------------------|-------------------|--------|---|
| F-ADBC | POTEZ 9 | 25 mai | Budapest | 40% | Atterrissage |
| F-ADBF | « | | Vienne | 20% | Atterrissage |
| F-ADCH | « | juin | Prague | 20% | Atterrissage |
| F-ADCI | « | mars | Vienne | 40% | Météo, brume |
| F-AEAX | SPAD 46 | | Allemagne | | Panne d'essence, atterrissage forcé. |
| F-AEAY | « | | Furth (Allemagne) | | Brouillard, atterrissage forcé. |
| F-AEBA | « | | Landshut (All.) | | Pilote égaré. |
| F-AEBB | « | avril | Nuremberg | | Panne allumage. |
| F-AEBJ | « | 12 juil. | Furth (All.) | | Moteur, soupapes. |
| F-AEBU | « | | Allemagne | | Météo |
| F-AEBX | « | | Allemagne | | Météo |
| F-AEFT | « | | Allemagne | | Atterrissage forcé. |
| F-AEGC* | « | 14 mai | Budapest | 30% | Atterrissage |
| F-AEGG | « | | Allemagne | | Moteur. Atterrissage |
| F-AEGK | « | 20 juil. | Allemagne | | Moteur. Atterrissage forcé |
| F-AEGN | « | 28 août | Bucarest | 100% | S'écrase lors d'une présentation. |
| F-AEGR | « | 26 oct. | Weiskirchen | ? | Atterrissage forcé. |
| F-AEGT | « | 27 août | Budapest | 10% | Atterrissage. |
| F-AEHT | « | | Budapest | 50% | Atterrissage – 3 blessés |
| F-AEHL | « | | Prague | 20% | |
| F-AEHL | « | | Marbach (All.) | | Moteur. Atterrissage. |
| F-AEHN | « | | Furth (All.) | | Moteur. Atterrissage |
| F-AEHU | « | | | | Longeron berceau moteur brisé. |
| F-AEHX | « | 12 août | Ostrowo (Pol.) | | Atterrissage forcé, train brisé. |
| F-AFCN | C 61 | 1 ^{er} nov. | Bucarest | | Train cassé à l'atterrissage (vol d'essais) |
| F-AFCP | C 61 | 4 mai | Claye-Souilly | 100% | Vol d'essai nocturne – 5 blessés. |
| F-AFCQ | C 61 | 6 juil. | Malzéville (Fr.) | | Sandows du train d'atterrissage |
| F-AFCQ | C 61 | 23 sept. | Craiova (Roum.) | | Moteur central, casse à l'atterrissage |
| F-AFCQ | C 61 | 29 sept. | | | Panne de graissage |
| F-AFCQ | C 61 | 5 oct. | Turnu-Severin | | Salade de bielles |
| F-FRAB | POTEZ 7 | | | 40% | |
| F-FRAD | « | 26 août | Prague | 100% | Chute en ville (2 blessés graves) |
| F-FRAE | « | 14 juil. | Nimbruck | 20% | Radiateur , atterrissage forcé. |
| F-FRAF | « | | Veicnice | 40% | Atterrissage et capotage, un blessé. |
| F-FRAQ | « | | Prague | 100% | Atterrissage |
| F-FRFA | POTEZ 9 | | | 20% | Premier accident |
| F-FRFA | POTEZ 9 | | | 40% | Deuxième accident |
| F-FREA | SPAD 33 | 19 fév. | Schwindratzheim | 0% | Atterrissage, tempête de neige |
| F-FREA | « | 31 juil. | Strasbourg-Paris | | Rupture en vol d'un aileron |
| F-FREJ | SPAD 33 | 17 mars | Sermaize (Fr.) | 30% | Perte de contrôle au décollage |
| F-FRES | SPAD 33 | 22 juil. | Toul | ? | Brouillard, atterrissage et capotage |
| F-FRES | « | 20 août | Bussièrès (Fr.) | 40% | Moteur (pignon de distribution). |
| F-FRET | SPAD 33 | 24 juil. | Basseville | | Rupture de vilebrequin. |

NOTA 1 : On retrouve les F-AEAY, F-AEBX, F-AEGK, et F-AEHN en service sur les lignes de 1927 à 1930. Ces appareils auraient donc été rendus.

NOTA 2 : Bien que non signalés dans la liste des accidentés, un certain nombre d'appareils furent rayés des registres en 1923 :

- en janvier : POTEZ 7 F-FRAV et POTEZ 9 F-ADCF
- en février : SPAD 33 F-FREG
- en septembre : SPAD 33 F-FREE, F-FREH
- en décembre : POTEZ 7 F-FRAL, F-FRAN, et les SALMSON F-FRBU, F-FRCE, F-FRCY, F-FRDA, F-FRDI.

COURRIER TRANSPORTÉ

Pour l'année 1923, la quantité de courrier transportée par la C.F.R.N.A. au départ de France aurait été la suivante:

PARIS - STRASBOURG: 277 lettres.
 STRASBOURG - PARIS: 104 lettres.
 PARIS - PRAGUE: 369 lettres.
 STRASBOURG - PRAGUE: 9070 lettres.
 PARIS - VARSOVIE: 391 lettres.
 STRASBOURG - VARSOVIE: 8256 lettres.
 PARIS - VIENNE: 133 lettres
 STRASBOURG - VIENNE: 3058 lettres
 PARIS - BUDAPEST: 196 lettres
 STRASBOURG - BUDAPEST: 3883 lettres
 PARIS - BUCAREST: 166 lettres
 STRASBOURG - BUCAREST: 5927 lettres
 PARIS – STRASBOURG - CONSTANTINOPE: pas de courrier transporté.

Soit, au total 31 830 lettres ou 477 kg en admettant des lettres de 15 grammes en moyenne.

Il faut remarquer que la quantité de courrier est beaucoup plus importante au départ de Strasbourg. Cela tient au fait que la surtaxe aérienne était sensiblement plus élevée au départ de Paris. Les usagers préféraient que leur courrier soit acheminé par le train de nuit entre Paris et Strasbourg pour bénéficier d'une moindre surtaxe aérienne et sans perte de temps notable par rapport à l'avion.

Activité globale de la CFRNA (A1)

L'activité de 1923, publiée par la CFRNA sur ses deux lignes est la suivante :

Ligne Paris – Strasbourg – Prague – Vienne – Budapest – Belgrade – Bucarest – Istanbul

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Voyages/étapes..... | 2715 |
| Passagers (payants et non payants)... | 2091 |
| Fret (en kg)..... | 112 688 |
| Poste (en kg)..... | 3152 |

Ligne Prague – Varsovie

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Voyages/étapes..... | 272 |
| Passagers (payants et non payants)... | 214 |
| Fret (en kg)..... | 14 030 |
| Poste (en kg)..... | 849 |

L'augmentation du trafic par rapport à l'année précédente est très sensible. Pour ce qui concerne la poste, l'accroissement est de 32%, pour les deux lignes confondues.

TARIFS POSTAUX EN 1923

Au départ de France

Du 1^{er} avril 1921 au 1^{er} avril 1924, le tarif de surface pour l'étranger est 0,50 F pour 20 grammes (+ 0,25 F par fraction de 20 g. en plus). La recommandation est de 0,50 F.

Le tarif intérieur reste à 0,25 F pour 20 grammes et 0,40 F pour 50 grammes.

Surtaxe aérienne applicable en 1923 (valable jusqu'au 19 janvier 1926).

| PARCOURS | Jusqu'à 20 g. (F) | de 20 à 100 g. (F) | au-dessus de 100 g. par fraction de 100 g. |
|-----------------------------|----------------------|-----------------------|---|
| Paris - Prague | 1,25 | 2,25 | 0,50 |
| Paris - Varsovie | 1,75 | 3 | 0,75 |
| Paris - Vienne | 2,00 | 3,25 | 1,25 |
| Paris - Budapest | 2,00 | 3,25 | 1,25 |
| Paris - Bucarest | 2 | 3,50 | 1,25 |
| Paris - Constantinople | 2,25 | 4 | 1,50 |
| Strasbourg - Prague | 0,50 | 0,75 | 0,25 |
| Strasbourg - Varsovie | 1 | 1,50 | 0,50 |
| Strasbourg - Vienne | 1,50 | 2,75 | 1,00 |
| Strasbourg - Budapest | 1,50 | 2,75 | 1,00 |
| Strasbourg - Bucarest | 1,50 | 2,75 | 1,00 |
| Strasbourg - Constantinople | 2,00 | 2,75 | 0,50 |

Au départ de l'Autriche

Tarif autrichien en Kronen (Kr) au départ de Vienne du 1^{er} novembre 1922 au 31 juillet 1923

Tarif de surface + SA (surtaxe aé.). Tarif unique de recommandation, 1500Kr pour tous ces envois.

| | Prague et Budapest | Varsovie , Belgrade (15/4/23) | Bucarest | Strasbourg , Paris et Constantinople |
|-----------------------|-----------------------|----------------------------------|------------------|---|
| lettres jusqu'à 20 g. | L 1200 + SA 2400 | L 1500 + SA 3600 | L 1200 + SA 3600 | L 1500 + SA 4800 |
| cartes postales | CP 720 + SA1800 | CP 900 + SA 2400 | CP 720 + SA2400 | CP 900 + SA2400 |
| Imprimés | Imp. 300 + SA600 | Imp. 300 + SA 1200 | Imp. 300+SA1200 | Imp. 300+SA1200 |

Tarif autrichien en Kronen (Kr) au départ de Vienne du 1^{er} août au 30 novembre 1923.

Tarif de surface + SA (surtaxe aé.). Tarif unique de recommandation, 2000Kr pour tous ces envois.

| | Prague et Budapest | Varsovie et Belgrade | Bucarest | Strasbourg , Paris et Constantinople |
|----------------------|-----------------------|-------------------------|------------------|---|
| lettres jusqu'à 20g. | L 1600 + SA 2400 | L 2000 + SA 3600 | L 1600 + SA 3600 | L 2000 + SA 4800 |
| cartes postales | CP 900+SA 1800 | CP 1200 + SA 2400 | CP 900+SA 2400 | CP 1200+SA 2400 |
| Imprimés | Imp. 400 + SA600 | Imp. 400 + SA 1200 | Imp. 400+SA1200 | Imp. 400+SA 1200 |

Tarif autrichien en Kronen (Kr) au départ de Vienne du 1^{er} au 14 décembre 1923

Tarif de surface + SA (surtaxe aé.). Tarif unique de recommandation, 3000Kr pour tous ces envois.

| | Prague et Budapest | Varsovie , et Belgrade | Bucarest | Strasbourg , Paris et Constantinople |
|----------------------|--------------------|---------------------------|------------------|---|
| lettres jusqu'à 20g. | L 2400 + SA 2400 | L 3000 + SA 3600 | L 2400 + SA 3600 | L 3000 + SA 4800 |
| cartes postales | CP 1400+SA 1800 | CP 1800 + SA 2400 | CP 1400+SA 2400 | CP 1800+SA2400 |
| Imprimés | Imp. 600 + SA 600 | Imp. 600 + SA 1200 | Imp. 600+SA 1200 | Imp. 600+SA1200 |

Tarif autrichien en Kronen (Kr) au départ de Vienne du 15 décembre 1923 au 27 février 1924

Tarif de surface + SA (surtaxe aé.). Tarif unique de recommandation, 3000Kr pour tous ces envois.

| | Prague et Budapest | Varsovie , et Belgrade | Bucarest | Strasbourg , Paris et Constantinople |
|----------------------|--------------------|---------------------------|------------------|---|
| lettres jusqu'à 20g. | L 2400 + SA 2400 | L 2400 + SA 3600 | L 2400 + SA 3600 | L 3000 + SA 4800 |
| cartes postales | CP 1400+SA 1800 | CP 1400 + SA 2400 | CP 1400+SA 2400 | CP 1800+SA2400 |
| Imprimés | Imp. 600 + SA 600 | Imp. 600 + SA 1200 | Imp. 600+SA 1200 | Imp. 600+SA1200 |

Au départ de la Pologne

Les tarifs polonais pour la période 1921-1924 seront publiés en totalité dans le prochain numéro.



Paris (Le Bourget) - Strasbourg

Départ Le Bourget aviation 1/5/23 – 11h., arr. Strasbourg 2/5/23 – 18h30
 Affr. : 1,45 F au lieu de 1,25 F (0,25 lettre simple) + (1,00 F surtaxe aérienne)



Strasbourg – Varsovie (Pologne)

Départ Mulhouse – Dornach, 8/9/23, arr. Warszawa 10/9/23. Etiquette Guynemer
 Affr. : 1,50 F: (0,50 lettre simple étranger) + (1,00 F surtaxe aérienne départ de Strasbourg)

Prague – Belgrade

Dép. PRAHA 1/6/23,
Arr. BEOGRAD 3/6/23

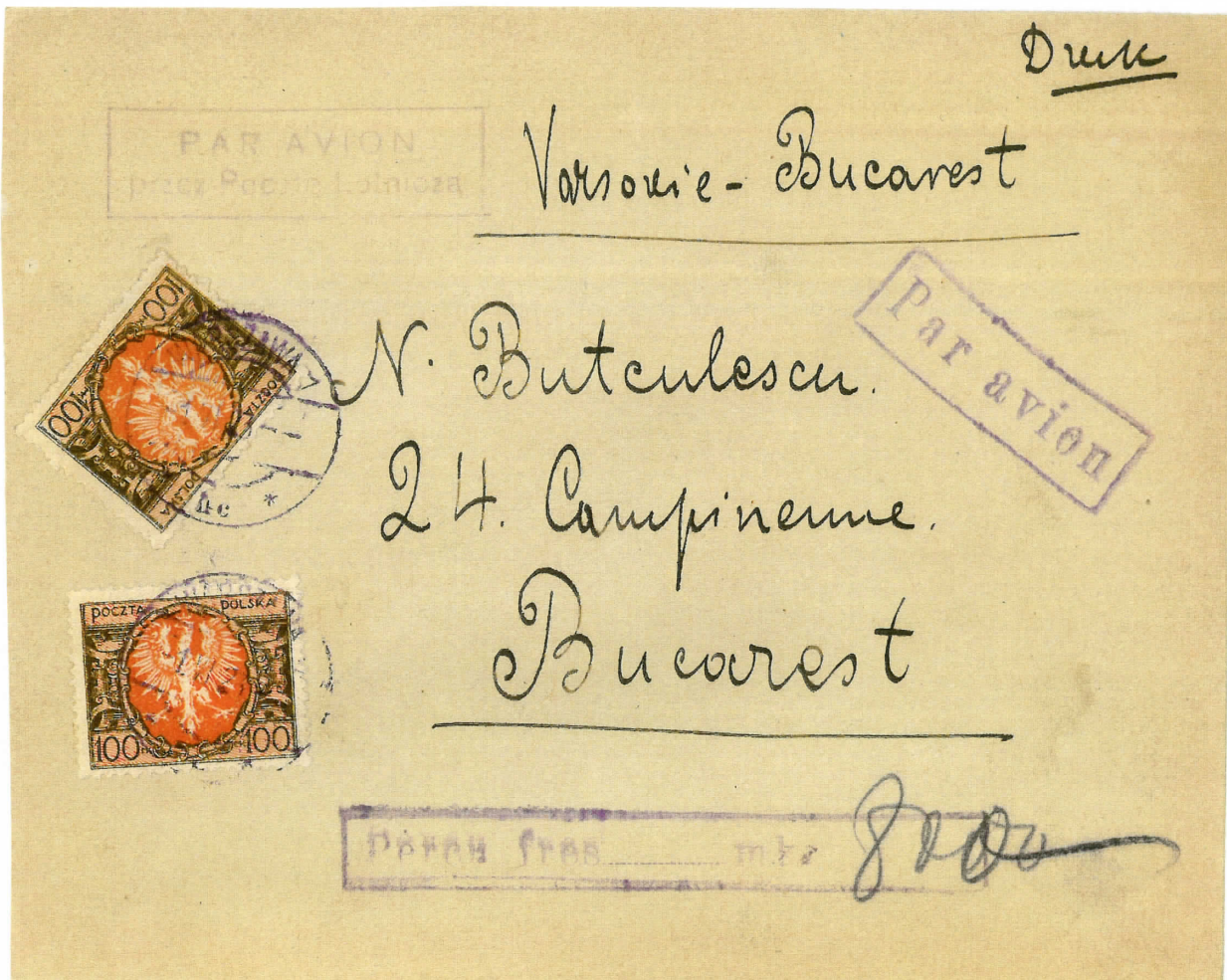
Affranch. : 445 h
C. Postale 120 h
Recomm. 250 h
Surtaxe aé. 75 h

**Prague – Bucarest**

Départ PRAHA LETISTE 15/9/23, arrivée Bucaresti 17/9/23.

Affranchissement 425 h : 200 h (lettre) + 225 h (surtaxe aérienne pour la Roumanie)

Varsovie – Bucarest : départ Warszawa 1/6/23, sans arrivée à Bucarest.
 Affranchiss.: 200 Mk en timbres poste (DRUK) plus surtaxe aérienne 8000 Mks, perçue en espèces



Varsovie – Vienne
 Dép. Warszawa
 14/3/23,
 Arr. Wien 20/3/23.
 Afr. : 800 Mks
 300 Mks de carte postale
 500 Mks recom.
 plus une surtaxe aérienne de 900 Mks perçue en espèces.



Varsovie - Paris

Dép. Warszawa
28/3/23,
sans arrivée à Paris.
Affr. : 1000 Mks
500 Mks, lettre ord.
500 Mks recom ;
plus une surtaxe
aérienne 1500 Mks
perçue en espèces.



Varsovie – Liverpool via Paris et Londres- départ Warszawa 9/11/23/23, arr. Paris 14/11/23.
Affr. : 44 000 Mks en timbres poste (4 000 Mks DRUK + 40 000 Mks Expres) plus 12 000 Mks surtaxe
aérienne payé en espèces (trois fois le tarif de base).



Varsovie - Belgrade

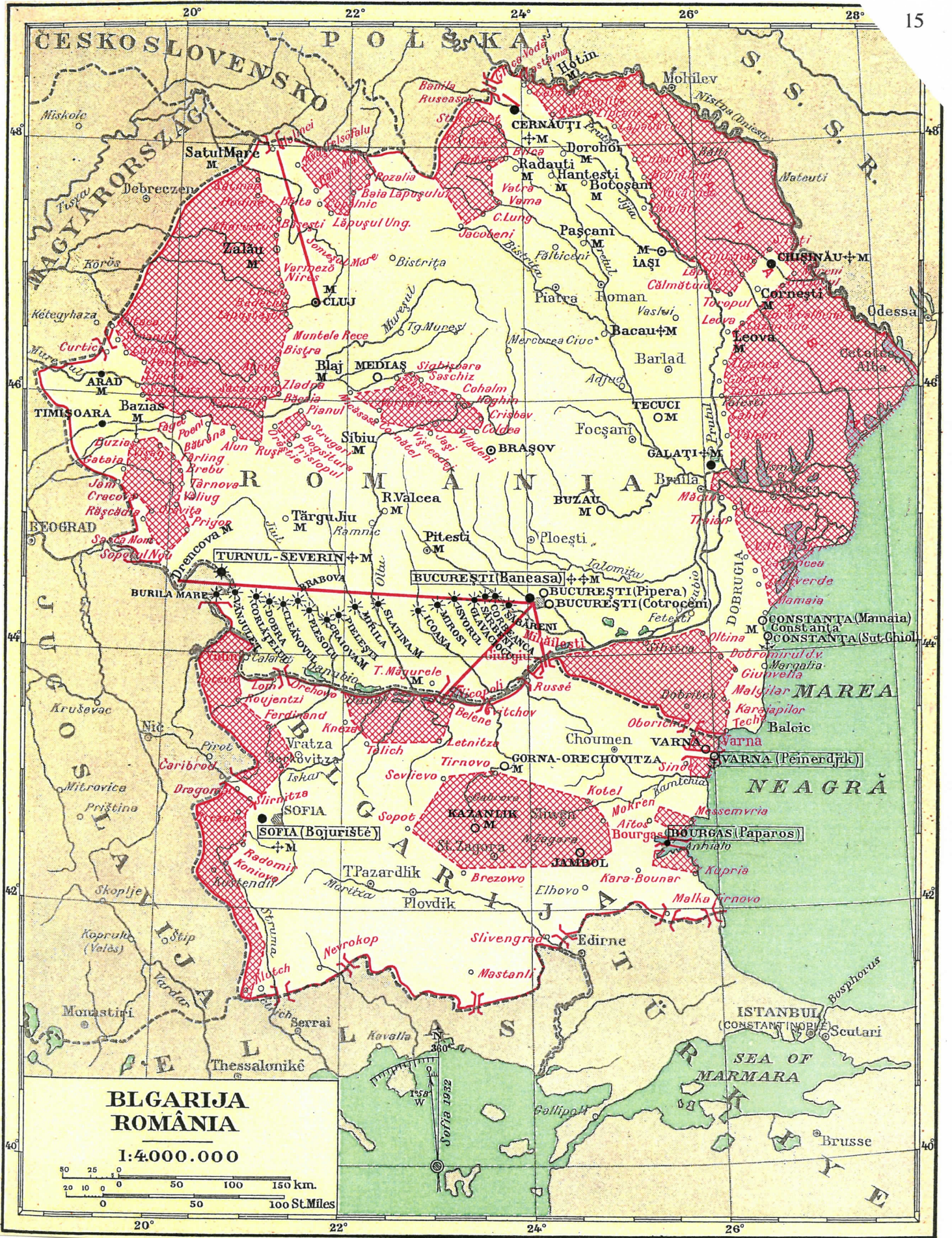
départ Warszawa 14/11/23, arrivée Beograd 17/11/23.

Affr. :64 000 Mk (Druk 4 000 Mk + Rec. 20 000 Mk + Expres 40 000 Mk) +SA 16 000 Mks en espèces

Bucarest - Prague

dép. 14/9/23,
arr. Prag 16/9/23.
Affr. 12 Lei
(6 + 6 SA)





Vol de nuit sur la ligne Bucarest - Belgrade

Balisage du trajet Bucarest – Turnu-Severin par des phares à acétylène.

Le passage obligé par Arad est abandonné en 1923. (les zones rouges sont interdites de survol)

Bucarest – Paris : Départ Bucaresti 10/8/23, sans arrivée à Paris.
Affranchissement 12 Lei (6 + 6 SA). Mention : PAR AVION via Prague ** Strasbourg



Bucarest – Varsovie : Dép. Bucaresti 28/10/23, arr. Warszawa 5/11/23. Affr. 12 Lei (6 + 6 SA)

Vienne – Budapest

Départ Wien 6/4/23,
 Arr. Budapest 6/4/23
 Affr. philatélique
 12000 Kr au lieu de
 3600 Kr
 1200 lettre + 2400 SA.



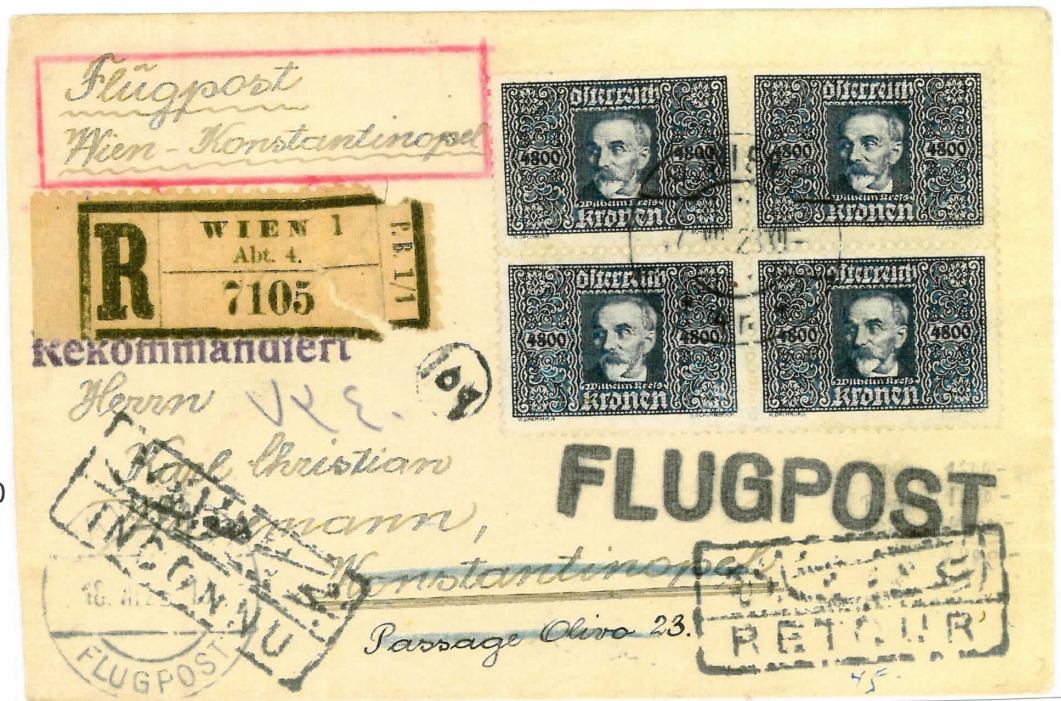
Vienne – Paris

Dép. Wien 27/4/23, arr. Paris 2/5/23. Affr. 7800 Kr : (lettre 1500 + Rec. 1500 + SA 4800)

Vienne – Luxembourg (via Prague et Strasbourg)

Départ Wien Flugpost 18/10/23, arrivée Luxembourg 21/10/23

Affranchissement : 8800 Kr (2000 lettre + 4800 surtaxe aérienne + 2000 recommandé)



Vienne – Istanbul

Dép. Wien Flugpost
18/7/23,
Arr. Stamboul 22/7/23
Affr. philatélique
(22200 au lieu de 8800
Kr (3000 au verso)
Lettre 2000 + R 2000
+ SA 4800



Zurich – Prague
 dép. 24/4/23
 arr. 25/4/23
 étiquette spéciale
 PAR AVION
 Strasbourg-Prague
 Aff. 0,65 FS
 Lettre étr. 0,40
 + SA 0,25 FS



Zug - Istanbul
 Dép. 19/6/23,
 Transit
 Basel 19/6/23,
 Bucarest 23/6/23,
 arr. Istanbul
 27/6/23
 Aff. 1,40 FS
 (lettre étr. 0,40
 + SA 1,00 FS)

Bucarest – Istanbul : dép. Bucaresti 23/6/23, arr. Stamboul 27/6/23
Aff. 12 Lei (5 Lei au verso) : lettre 6 + SA 6



Budapest – Paris : dép. 22/10/23, sans arr. à Paris
Aff. 4800 Kr (4000 au verso) : L. étranger 800 + Rec. 800 + Exp. 1600 + SA 1600

Au départ de la Hongrie

Surtaxes postales aériennes applicables au courrier hongrois au départ de Budapest à partir du 16 avril 1923. Tarif réduit pour les pays conventionnés (Autriche, Tchécoslovaquie, Allemagne, Pologne et Roumanie)

| date d'entrée en vigueur | Surtaxe aérienne | | Conventions | | Etranger | | express | recom. |
|--------------------------------|------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|----------|-------------------------|---------|--------|
| | carte | lettre 20 grammes | carte | lettre 20 grammes | carte | lettre 20 grammes | | |
| 16/4/23 | 120K | 200K | 45K | 75K | 60K | 100K | 200K | 100K |
| 1/7/23 | 300K | 500K | 110K | 175K | 150K | 250K | 500K | 250K |
| 13/8/23 | 600K | 1 000K | 220K | 350K | 300K | 500K | 1 000K | 500K |
| 1/10/23 | 1 000K | 1 600K | 350K | 600K | 500K | 800K | 1 600K | 800K |

Exemple: Lettre par avion recommandée Budapest - Paris du 22 octobre 1923

Surtaxe aérienne: 1600K + étranger: 800K + express: 1600K + recommandé: 800K = 4 800K

Au départ de la Tchécoslovaquie

Pour 20 grammes, à partir du 1^{er} juin 1923

Prague – Strasbourg ou Paris: 1,0 Kc, Prague – Varsovie: 1,25 Kc

Prague – Vienne: 0,75 Kc, Prague – Budapest: 1,0 Kc, Prague – Belgrade: 1,50 Kc.

Prague – Bucarest: 2,25 Kc, Prague – Constantinople 1,50 Kc

La recommandation (souvent utilisée) est de 250 h.

Au départ de la Roumanie

Pour 20 grammes, à partir du 15 mai 1923 et jusqu'au 31 août 1924, lettre simple 6 Lei + 6 Lei de surtaxe aérienne pour tous les pays desservis par la la C.F.R.N.A. Recommandation: 6 Lei.

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

Belgique (B12)

La surtaxe aérienne s'ajoute au tarif lettre normale de 20 grammes pour l'étranger (0,50 FB) et par 20g supplémentaires (0,25 FB), recommandation (0,50 FB), express (1,00 FB). Tarif réduit pour les imprimés (0,10 FB), carte postale (0,30 FB). Ces tarifs ont été appliqués du 1/03/1921 au 1/04/1924.

Les surtaxes aériennes varient avec la destination et sont valables pour une liaison ferroviaire entre Bruxelles et Strasbourg. Il faut ajouter 0,50 FB pour une liaison aérienne.

| Destination | Prague | Varsovie | Vienne | Budapest | Bucarest | Belgrade | Istanbul |
|-------------|--------|----------|--------|----------|----------|----------|----------|
| 15 /09/ 22 | 0,50 | 1,00 | 1,50 | 1,50 | 1,50 | 1,25 | 2,00 |
| 15 /09/ 23 | 0,50 | 1,00 | 0,75 | 0,90 | 1,50 | 0,90 | 2,00 |

Suisse (B10)

La surtaxe aérienne s'ajoute au tarif lettre normale de 20 g. pour l'étranger (0,40 FS) et par 20g supplémentaires (0,20 FS), recommandation (0,40 FS), express (0,80 FS). Tarif réduit pour les imprimés (0,10 FS), carte postale (0,25 FS). Ces tarifs ont été appliqués à partir du 1/02/1921.

Surtaxes aériennes suisses en 1923 :

| Destination | Prague | Varsovie | Vienne | Budapest | Bucarest | Belgrade | Istanbul |
|-------------|--------|----------|--------|----------|----------|----------|----------|
| | 0,25 | 0,50 | 0,25 | 0,25 | 0,75 | 0,65 | 1,00 |

Grande Bretagne

Pas d'accord postal entre la France et la Grande Bretagne pour utiliser la CFRNA.

LIGNES ÉTRANGÈRES SUR L'EUROPE CENTRALE

En 1923, les lignes aériennes européennes desservant une ou plusieurs escales de la CFRNA: sont :

Paris – Bruxelles – Rotterdam - Amsterdam: exploitée par **S.G.T.A.** avec **SNETA** et **KLM**.
Quotidien sauf le dimanche pour chacune des compagnies.

Paris – Londres: exploitée par **Air Union** et les compagnies anglaises : **Handley Page Transport** et **Instone Air Line Ltd**, Plusieurs départs par jour.

Danzig – Varsovie – Lemberg: exploitée par **Danziger Luftpost** et **Polnischer Aéro Lloyd**, quotidien, sauf le dimanche, du 21 mars à fin octobre. Avions Junkers F-13.

Vienne – Budapest: exploitée par **OELAG** et **Aero – Express R.T.**

Munich – Vienne: exploitée par **OELAG/TREU**, quotidien sauf le dimanche de mai à octobre 1923. Avions Junkers F-13.

Londres – Paris – Bâle – Zurich: exploitée par **Handley-Page Transport Ltd**, bi-quotidien toute l'année. Avions Handley-Page.

Genève – Zurich – Munich: exploitée par **Ad Astra Aero** (pour mémoire, ne dessert pas d'escale CFRNA).

Prague – Bratislava: exploitée par **CSA** à partir du 10 octobre 1923

NOTA :

S.G.T.A. (Société Générale de Transports Aériens) (ex lignes Farman), fondée en juillet 1922.

KLM. (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij), compagnie hollandaise, créée le 7 octobre 1919.

S.N.E.T.A. (Société Nationale pour l'Étude des Transports Aériens), créée le 11 nov. 1919.

Air Union, compagnie française, fondée le 1^{er} janvier 1923 par la fusion de la Compagnie des Messageries aériennes et des Grands Express Aériens.

Handley Page Transport, compagnie anglaise, créée le 14 juin 1919.

Instone Air Line Ltd, créée le 12 décembre 1921

Danziger Luftpost, ligne allemande, créée le 26 mars 1921 par la fusion plusieurs compagnies allemandes.

Polnischer Aéro Lloyd, probablement une filiale temporaire du groupe Lloyd allemand.

OELAG, (Osterreichische Luftverkehrs, A.G.), compagnie autrichienne, fondée le 12 mai 1923.

Aero-Express R.T., compagnie hongroise, fondée le 1^{er} janvier 1923 à Budapest, disparaît en 1924, le gouvernement hongrois accordant les droits exclusifs à la MALERT.

TREU, (Trans-Europa-Union), groupement de compagnies aériennes ayant un accord de coopération. Elle est fondée le 14 mai 1923 et basée à Munich. Elle regroupe des compagnies aériennes suisse, allemande, autrichienne et hongroise, toutes de langue allemande. La ligne TREU traverse une partie de l'Europe d'est – ouest. Le groupement cesse son activité en 1925.

Ad Astra Aero, compagnie suisse, fondée le 20 septembre 1919 à Zurich.

CSA (Ceskoslovenske Statni Aerolinie), compagnie nationale tchécoslovaque, créée le 1^{er} octobre 1923 pour desservir le territoire national. Elle est équipée à l'origine de 21 avions limousines AÉRO 15.



CAUDRON C61 F-AFCN accidenté lors d'un vol d'essais à Bucarest le 1^{er} novembre 1923 (pilote Claude Beaugard) (Archives Air France n°507/11)



SPAD 46 F-AEGD à Bucarest en octobre 1923 (archives Air France n°323/6)

RÉCAPITULATIF

Vols postaux identifiés, réguliers ou exceptionnels et vols accidentés 1923

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.

- 19 Fév. PARIS - STRASBOURG (reprise du service aérien ?).
Avion SPAD 33 F-FREA.
Pilote Noguès.
Pris dans une violente tempête de neige ôtant toute visibilité, le pilote fait un atterrissage de fortune à proximité du village de Schwindratzheim. Il repart le lendemain et arrive à Strasbourg 10 minutes plus tard.
- 14 Mars *VARSOVIE - PARIS*
dép. 14/3/23, arr. Grenoble 21/3/23. Griffes rect. violette PAR AVION
Aff. recom. 1750 Mk + griffe : Perçu mks 3750. Grande enveloppe plus de 20 g..
- 14 Mars *VARSOVIE - VIENNE*
dép. Warszawa 14/3/23, arr. Wien Flugpost 20/3/23. Griffes rect. violette PAR AVION
Aff. carte postale recom. 800 Mk + griffe : Perçu mks 900. (L 300 + R 500 + SA 900)
- 23 Mars BUCAREST - SOFIA (vol de reconnaissance de 2h.20, sans courrier)
Avion SPAD 46 F-AEGS
Pilote Beauregard
- 23 Mars *VIENNE - BUDAPEST*
Dép. Hirtenberg 23/3/23, transit Wien 25/3/23, arr. Budapest 25/3/23.
Affr. recom. (L 1200 + R 1500 + SA 2400) Kr.
- 25 Mars BUCAREST – BELGRADE (vol de reconnaissance de 3h.55 de vol, sans courrier ?)
Avion SPAD 46 F-AEGE
Pilote Beauregard
- 26 Mars Reprise du courrier régulier Bucarest-Paris
- 27 Mars BELGRADE – BUCAREST (vol de reconnaissance retour de 2h.15 de vol, sans courrier ?)
Avion SPAD 46 F-AEGE
Pilote Beauregard
- 28 Mars *VARSOVIE – PARIS*
Dép. Warsawa 28/3/23, sans arrivée à Paris. Griffes rect. violette PAR AVION
Affr. Recom. 1000 Mk + griffe : Perçu mks 1500. (L 500 + R 500 + SA 1500)
- 6 Avril *VIENNE - BUDAPEST*
Dép. Wien Flugpost 6/4/23, arr. 6/4/23. Aff. philatélique 12000 Kr. Au lieu de 3600 Kr..
Griffe encadrée noire: LÉGIPOSTAVAL ÉRKEZETT et FLUGPOST.

PREMIÈRE LIAISON RÉGULIÈRE FRANCE - SERBIE

- 15 Avril PRAGUE - BUDAPEST - BELGRADE
- 15 Avril BELGRADE - BUDAPEST - VIENNE - PRAGUE – PARIS (B1)
Avion SPAD 46 F-AEGD, pilote Beauregard de Belgrade à Budapest en 1h.25 de vol.
Avion SPAD 46 F-AEHI, pilote Beauregard de Budapest à Vienne en 1h.43 de vol ;
Plis Belgrade - Budapest
 Belgrade - Vienne
 Belgrade - Prague
 Belgrade - Paris

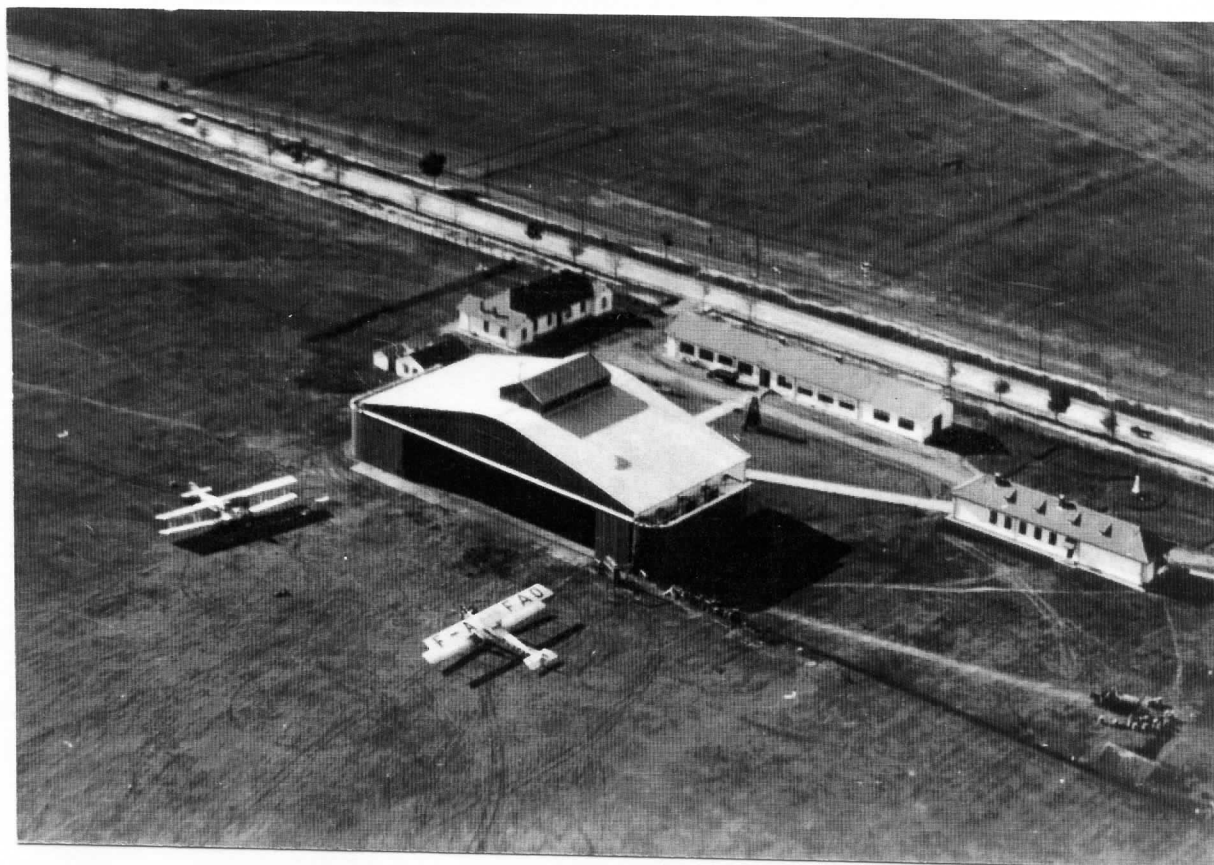
- 15 Avril BELGRADE - BUCAREST – CONSTANTINOPLÉ (B1)
Plis Belgrade - Bucarest
Belgrade – Constantinople
- 24 Avril (ZURICH) – STRASBOURG – PRAGUE
Avion ? Pilote ?
Dép. Zurich 24/4/23, arr. Praha 25/4/23.
Etiquette verte PAR AVION STRASBOURG-PRAGUE
Aff ; 0,65 FS (lettre étranger 0,40 FS + SA 0,25 FS)
- 27 Avril VIENNE – PARIS
Dép. Wien 27/4/23, arr. Paris 2/5/23
Aff. 7800 K (L 1500 + R 1500 + SA 4800)
- 1er Mai PARIS - STRASBOURG
Vol spécial, premier jour du cachet BOURGET AVIATION.
Dép. Bourget-Aviation 1/5/23, arr. Strasbourg 2/5/23. Affr. 1,45 F
- 11 Mai **Acc.** BUDAPEST
Avion SPAD 46 F-AEGC
Accident à l'atterrissage à Budapest.
- 18 Mai **Acc.** PRAGUE - STRASBOURG
Pilote Durmon sur avion SPAD 46, victime d'une panne au-dessus de l'Allemagne, réussit à faire un atterrissage de fortune. L'avion est saisi par les autorités allemandes, le pilote emprisonné et les passagers libérés après démarche diplomatique.
- 1er Juin BUCAREST – BELGRADE (B1) ouverture postale ?
- 1er Juin VARSOVIE – BUCAREST.
dép. 1/6/23, sans arrivée.
Aff. Imprimés (Druck) 200 Mk + griffe : Perçu mks 800 (Imp. 200 + SA 800)
- 1er Juin PRAGUE - BELGRADE
dép. Praha 1 1/6/23, arr. Beograd 3/6/23
Aff. recomm. 445 kc (carte postale 120 + Rec. 250 + SA 75)
- 11 Juin VARSOVIE – PARIS – (Grenoble)
dép. Warszawa 11/6/23, arr. Grenoble 14/6/23. Griffe rect. violette PAR AVION
Aff. (Druck) Exprès 2200 Mk + griffe : Perçu mks 600. (Imp 200 + Exp 2000 + SA 600)
- 19 Juin ZURICH – PRAGUE – BUCAREST – CONSTANTINOPLÉ
Pli Zurich – Constantinople : dép. 19/6/23, transit Bucarest 23/6/23, arr. 27/6/23.
Aff ; 1,40 FS (lettre 0,40 FS + SA 1,00 FS).
Pli Bucarest – Constantinople : dép. 23/6/23, arr. 27/6/23. griffe PAR AVION ;
Aff. 12 Lei (Lettre 6 + SA 6).
- 16 Juil . BUCAREST - PRAGUE
dép. 16/7/23, arr. 17/7/23
Aff. 12 lei. Griffe PAR AVION. Etiquette saumon POSTE AÉRIENNE.
- 17 Juil . PRAGUE – STRASBOURG – (BERNE)
Dép. Prague 17/7/23, arr. Berne 18/7/23. Etiquette bilingue PRAHA-STRASBOURG
Affr. recom. 600 H (250 + 100 + 250)
- 18 Juil. VIENNE – CONSTANTINOPLÉ
Dép. 18/7/23, arr. 22/7/23
Affr . philatélique 22200 Kr, au lieu de 8800 (L 2000 + R 2000 + SA 4800)

- 27 Juil. STRASBOURG - PARIS (vol de nuit de formation du personnel, sans courrier)
Pilotes Noguès et Beauregard sur avion CAUDRON C61 F-AFCR
- 31 Juil. **Acc.** PARIS - BUCAREST
Atterrissage forcé à Scaesti.
- 10 Août *BUCAREST – PARIS*
Dép. Bucaresti 10/8/23, sans arr. à Paris. Griffes rouges Par Avion via Prague et Strasbourg.
Affr. 12 Lei. (6 lettre + 6 surtaxe aérienne)
- 12 Août **Acc** VARSOVIE - PRAGUE
Avion SPAD 46 F-AEHX
Atterrissage forcé à Ostrowo (Pologne), à 20 km de la frontière allemande. Le train d'atterrissage est arraché et la coque de la cabine est défoncée.
- 14 Août *VARSOVIE – PARIS - (Châtillon)*
Lettre de la mission militaire française en Pologne - Aéronautique
Dép. Warsawa 14/8/23, arr. Châtillon 19/8/23.
Affr. Rec + Express. 4000 Mk + griffe Perçu mks 3000. (L 1000 + R 1000 + Exp 2000 + SA 3000).
- 24 Août **Acc.** BELGRADE – BUCAREST
Avion SPAD 46 F-AEGM
Pilote Beauregard, atterrissage forcé à Lakula, peut retourner à Belgrade le 27 août.
- 26 Août **Acc.** PRAGUE
Avion POTEZ 7 F-FRAD (détruit)
Chute de l'avion sur la ville, cinq blessés graves.
- 1^{er} Sept. PARIS-PRAGUE-VIENNE-BUDAPEST-BELGRADE-BUCAREST-CONSTANTINOPLE
Reprise des vols postaux jusqu'à Constantinople pour une durée limitée ?.
- 2 Sept. STRASBOURG - PARIS (1^{er} service de nuit - 4h.10 de vol)
Avion CAUDRON C 61 F-AFCQ.
Pilotes Noguès et Guidon.
- 8 Sept. *STRASBOURG - VARSOVIE*
Départ Mulhouse 8/9/23, arr. Warsawa 10/9/23. Aff. 1,50F; étiquette Guynemer.
- 9 Sept. BUCAREST - BELGRADE (1^{er} service de nuit - 5h.10 de vol)
Avion CAUDRON C 61 F-AFCR.
Pilote Beauregard, radio-navigateur Val.
Décollage à 4h du matin.
- 10 Sept. BELGRADE - BUCAREST (1^{er} service de nuit - 4h.10 de vol)
Avion CAUDRON C 61 F-AFCR.
Pilote Beauregard.
Décollage à 16h30 avec passage nocturne des montagnes.
- 14 Sept. BUCAREST – BELGRADE (2^{ème} service de nuit – 3h.50 de vol)
Avion CAUDRON C 61 F-AFCR
Pilote Beauregard
- 14 Sept. *BUCAREST - PRAGUE*
dép. Bucaresti 14/9/23, arr. Praha Letiste 16/9/23.
Étiquette saumon ROMANIA POSTA AERIANA. Aff. 12 Lei. (L 6 + SA 6)
- 14 Sept. BELGRADE – BUCAREST (2^{ème} service de nuit – 4h.50 de vol).
Avion CAUDRON C 61 F-AFCR

Pilote Beauregard

- 15 Sept. *PRAGUE - BUCAREST*
dép. Praha Letiste 15/9/23, arr. Bucaresti 17/9/23.
Griffe rouge LETECKA POSTA – POSTE AÉRIENNE. Aff. 425 H (L 200 + SA 225).
- 18 Sept. BUCAREST – BELGRADE et retour (3^{ème} service de nuit – 4h.35 et 4h.15 de vol)
 Avion CAUDRON C 61 F-AFCR
 Pilote Beauregard
- 20 Sept. BUCAREST - BELGRADE (service de nuit - 4h.45 de vol)
 Avion CAUDRON C 61 F-AFCQ.
 Pilote Noguès et Guidon et quelques passagers dont Jules Bétard, nouveau Directeur Général de la Compagnie Franco-Roumaine.
- 21 Sept. BELGRADE - BUCAREST (service de nuit - 3h.30 de vol)
 Avion CAUDRON C 61 F-AFCQ.
 Pilote Guidon et quelques passagers dont Jules Bétard, Directeur Général de la Compagnie.
- 23 Sept. **Acc.** BUCAREST - CRAIOVA (panne de nuit - 3h.15 de vol)
 Avion CAUDRON C 61 F-AFCQ.
 Pilote Guidon avec passagers.
- 24/26 Sept. CONSTANTINOPLE – SOFIA – BUCAREST (retour de la mission de négociation)
 Avion SPAD 46 F-AEFV
 Pilote Noguès, passager Jules Bétard. Courrier ?
- 4 Oct. *VARSOVIE – BUCAREST*
Dép. Warsawa 4/10/23, sans arr. à Bucarest.
- 4 Oct. *VARSOVIE – PARIS - LONDRES*
dép. Warsawa 4/10/23, sans arr. à Londres. Etiquette Exprès, griffe violette Par Avion.
Affr. Imprimés + Exprès 4400 Mk + griffe Perçu mks 1200. (I 400 + Ex 4000 + SA 1200)
- 7 Oct. *VIENNE – VARSOVIE*
Dép. Wien 7/10/23, arr. Warsawa 8/10/23
Aff. Imprimés (Druck) 1600 Kr (Imp. 400 + SA 1200).
- 15 Oct. BELGRADE - BUCAREST (service de nuit) (B1)
 Avion CAUDRON C 61 F-AFCQ.
 Pilote Guidon (le catalogue Muller indique Noguès; c'est une erreur, Noguès faisait Vienne - Prague avec Richard ce jour-là).
 Plis Belgrade – Bucarest
- 15 Oct. *BELGRADE - VARSOVIE (B1)*
Pli Belgrade - Varsovie
- 18 Oct. *VIENNE - PRAGUE – STRASBOURG – (LUXEMBOURG)*
Dép. Wien Flugpost 18/10/23, arr. Luxembourg 21/10/23.
Affr. recom. 8800 Kr (lettre 2000 + surtaxe aérienne 4800 + recom. 2000)
- 22 Oct. *BUDAPEST - PARIS*
Dép. 22/10/23, sans arr. à Paris. Aff. 4800 Korona (Rec.).
(L. étranger 800 + Rec. 800 + Exp. 1600 + SA 1600).
- 22 Oct. *BRATISLAVA (TCHECOSLOVAQUIE) - CASTRES (FRANCE)*
Dép. 22/10/23, arr. 26/10/23. Aff. 200 Kc. (Rec.) + 400 Kc. (SA)

- 26 Oct. **Acc.** BUCAREST – BELGRADE
 Avion SPAD 46 F-AEGR
 Pilote Beauregard, atterrissage forcé à Weiskirchen après 3h.40 de vol. Retourne à Bucarest par des moyens de surface et réalise Bucarest – Belgrade le lendemain 27 octobre sur le SPAD 46 F-AEGE en déposant un dépanneur à Weiskirchen.
- 28 Oct. **BUCAREST - VARSOVIE**
 dép. 28/10/23, arr. Warsawa 5/11/23
 Aff. 12 lei. (L 6 + SA 6). Griffes violette PAR AVION
- 9 Nov. **VARSOVIE – PARIS – (LIVERPOOL)**
 dép. Warsawa 9/11/23, transit Paris 14/11/23, sans arrivée en Angleterre.
 Etiquette Exprès, griffe rect. violette Par Avion.
 Affr. Imprimés + Exprès 44000 Mk + griffe Perçu mks 12 000 (4000 druk + 40000 Exprès + 12 000 SA). Inflation.
- 10 Nov **BUCAREST - PRAGUE**
 dép. 10/11/23, arr. Prague 13/11/23. Etiquette saumon POSTE AÉRIENNE
 Aff. 12 lei. (L 6 + SA 6) griffe rouge : PAR AVION / via / Belgrade Budapest.
- 11 Nov. **VARSOVIE – BELGRADE**
 Dép. Warsawa 11/11/23, arr. Beograd 17/11/23. Griffes rect. violette PAR AVION
 Affr. Imprimés + recommandé + Exprès : 64 000 Mk + griffe Perçu mks 16 000. (druck 4000 + Ex. 40 000 + R 20 000 + SA 16 000)
- 15 Nov Suspension hivernale des vols commerciaux.



Bucarest (Baneasa) - hangar et terrain de la C.F.R.N.A. en 1923
 On y distingue deux CAUDRON type C61, dont le C61 bis F-AFAO
 (archives Air France 509/15)