

Cercle Aérophilatélique Français

HISTOIRE AÉROPHILATÉLIQUE des LIGNES AFRICAINES (1932)

par Alain CORNU et Gérard COLLOT

Supplément au Bulletin d'Information n°44 – Novembre 2007



MARYSE HILSZ (1901 – 1946)

1932

I. RAIDS ET VOYAGES

PARIS - MADAGASCAR (accidenté, raid interrompu) du 29 janvier au 1er février 1932 par Touge et Réginensi, pilotes et Lénier, radio, sur avion FARMAN 199 F-ALHG "*Saint-Didier*". Egarés dans le Hoggar et à bout d'essence, les pilotes font un atterrissage forcé au sud d'In-Salah. L'équipage a pu être secouru. (Voir vols postaux).

PARIS - MADAGASCAR et retour du 31 janvier au 7 mai 1932 par Maryse Hilsz, pilote et Dronne, mécanicien, sur avion FARMAN 291 F-ALUI "*Joe II*", moteur Gnome et Rhône Titan de 300 ch. Le voyage aller, Le Bourget - Tananarive, effectué du 31 janvier au 31 mars, est retardé par un incident matériel à Birni-N'Konni qui nécessite le changement du moteur. Le voyage retour, du 8 avril au 7 mai est également retardé dans la traversée du canal de Mozambique. (Voir vols postaux).

VOYAGE EN AFRIQUE - PARIS - BRAZZAVILLE - PARIS du 3 février au 15 mars 1932 par Avignon et Lebeau, pilotes et Cottier, mécanicien, sur avion FARMAN 190 F-AJMV. Voyage de 24500 km sans incident notable. (Voir vols postaux au 18 février).

VOYAGE EN AFRIQUE du 16 février au 23 avril 1932 par Costes, pilote, Jean Schneider, de la Cie **AIR UNION** et Véron, mécanicien sur avion BREGUET 270 F-AJRC, moteur Hispano-Suiza de 500 ch. Ce voyage de reconnaissance, organisé par le Prince Sixte de Bourbon, avait pour but d'étudier un nouvel itinéraire en passant par la vallée du Nil pour la ligne France - Madagascar. (Voir vols postaux).

PARIS - MADAGASCAR (accidenté) du 3 mars au 17 mai 1932 par Pharabod et de Moustier sur avion CAUDRON 272 F-ALSL. Deux fois accidenté: à Douala, le 17 mars puis à Gao, le 17 mai. (Voir vols postaux au 17 mai).

LONDRES - LE CAP du 24 au 28 mars 1932 par Mollison, seul à bord du DE HAVILLAND Puss Moth G-ABKG, moteur Gipsy III de 120 ch. Equipé en monoplace, lui procurant ainsi une autonomie de 20 heures de vol, ce petit monomoteur bat le record de rapidité sur ce trajet en 4 jours, 17 heures et 19 minutes. Complètement exténué, Mollison préféra ne pas tenter un atterrissage de nuit au Cap et brisa son avion en se posant sur une plage mais il en sortit indemne. Il n'y a pas eu de courrier transporté.

PARIS - DJIBOUTI - DAKAR - PARIS du 15 au 30 avril 1932 par Freton, pilote, d'Estailleur-Chanteraine, second pilote/navigateur et Mistrot, mécanicien sur avion FARMAN 197 F-ALGK "*Paris*", moteur Lorraine Mizar de 240 ch. Voyage de 19 700 km en 123 heures de vol. (Voir vols postaux au 23 avril).

PARIS - LE CAP et retour du 17 avril au 7 mai 1932 par Salel, pilote et Goulette, navigateur sur avion FARMAN 199 F-AJRY "*Marcel Lallouette*", moteur Lorraine Algol de 300 ch. Le voyage aller Le Bourget - Le Cap, en passant par le Sahara, long de 9 830 km est accompli dans le temps record de 3 jours, 18 heures et 25 minutes. Le retour est effectué du 24 avril au 7 mai. (Voir vols postaux au 1^{er} mai).

NOTA- Deux semaines plus tard, le 24 mai, Goulette trouve la mort dans un accident d'avion près de Rome.

ANGLETERRE - TUNIS - CALCUTTA du 12 octobre au 15 novembre 1932 par le pilote canadien Hébert, seul à bord du DE HAVILLAND DH 60 Moth CF-ADC. (Voir vols postaux au 20 octobre).

LONDRES - LE CAP et retour du 14 novembre au 18 décembre 1932 par Mme Amy Mollison, seule à bord du DE HAVILLAND Puss Moth G-ACAB "*Desert Cloud*", moteur Gipsy Major de 130 ch. Cette intrépide aviatrice anglaise s'attaquait aux 2 records : Londres - Le Cap établi par son mari quelques mois plus tôt et Le Cap - Londres détenu par Barnard et la duchesse de Bedford depuis avril 1930. Mme Amy Mollison s'était déjà signalée, sous son nom de jeune fille, Amy Johnson, par les voyages Londres - Brisbane en 1930 et Londres - Tokyo et retour en 1931.

Elle réalise Londres - Le Cap en prenant la route la plus directe, à travers le Sahara, en 4 jours, 6 heures et 54 minutes (du 14 au 18 novembre). Du courrier a été transporté.

Du 11 au 18 décembre, elle couvre les 10 500 km séparant Le Cap de Londres en 7 jours et 7 heures, nouveau record. Du courrier a été transporté.

II. LIGNES AÉRIENNES

La **COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE** dessert l'Afrique sur 3 lignes :

- Toulouse (et Marseille) - Casablanca: quotidien, 1845 km, durée 10 à 11 heures.
- Toulouse (et Marseille) - Dakar: hebdomadaire, 4800 km, durée 30 à 34 heures.
- Marseille - Alger: quotidien (sauf le lundi), 800 km, durée 5 heures.

AIR UNION exploite sa ligne Marseille - Ajaccio - Tunis de mai à novembre à raison de trois voyages par semaine.

Les **Lignes Aériennes Ethiopiennes** effectuent quelques vols entre Addis-Abeba et Djibouti.

La **SABENA** exploite régulièrement ses lignes:

- Boma - Léopoldville - Stanleyville
- Boma - Léopoldville - Elisabethville (avec un embranchement vers Lusambo)

La **S.A.N.A.** (Societa Anonima Navigazione Aerea) dessert Tripoli à partir de Rome et Naples. La ligne africaine Tripoli - Syrte - Benghazi est exploitée par la **Nord Africa Aviazione** avec 3 voyages par semaine.

La **L.A.P.E.** (Lineas Aereas Postales Espanolas), créée début 1932, ouvre une ligne Las Palmas - Cap Juby - Casablanca - Larache - Séville, le 8 avril 1932, mais ne prend pas le courrier français ou marocain.

Les **IMPERIAL AIRWAYS** inaugurent leur première liaison postale aérienne hebdomadaire Londres - Le Cap le 20 janvier 1932. La route suivie est la même que celle empruntée pour le courrier de Noël (Christmas Flight) du 9 au 21 décembre 1931. La totalité du voyage est réalisée en 11 jours. Les tronçons Paris - Brindisi et Alexandrie - Le Caire sont effectués par le train. Des dessertes apportent le courrier de Nairobi à Dar-es-Salaam et de Kimberley à Windhoek, (voir carte détaillée). Le nord-est du Congo belge est desservi par une liaison routière à partir de Juba.

WILSON AIRWAYS reprend son service Nairobi (Kenya) - Dar-es-Salaam (Tanganyika) via Mombasa (Kenya) et Zanzibar, entièrement aérien, le 18 août 1932. L'acheminement du courrier par voie ferrée entre Nairobi et Mombasa est de ce fait supprimé. Ce service assure la correspondance (feeder service) avec la ligne Le Caire - Le Cap des **IMPERIAL AIRWAYS**.

SOUTH WEST AFRICAN AIRWAYS exploite la ligne Kimberley - Windhoek.

Des vols d'essais concluants avaient été effectués en décembre 1931 par la société **JUNKERS** et la ligne est ouverte le 2 février 1932 pour assurer la correspondance avec la ligne principale des **IMPERIAL AIRWAYS**.

A partir de fin septembre 1932, le courrier français pour Madagascar (et malgache pour la France) est accepté sur la ligne des **IMPERIAL AIRWAYS** de Brindisi (Italie) jusqu'à Nairobi (Kenya). **WILSON AIRWAYS** l'achemine ensuite jusqu'au port de Mombasa (Kenya) où il est repris par un navire à destination de Majunga (Madagascar).

A partir du 5 octobre 1932, le courrier belge pour Elisabethville est accepté sur la ligne des **IMPERIAL AIRWAYS**. De Broken Hill, le courrier est acheminé par voie aérienne jusqu'à Elisabethville par avion de Havilland Moth de l'**AÉRO-CLUB DU KATANGA**.

ARROW AIRLINE, depuis Durban, dessert Lourenço Marques (Mozambique).

UNION AIRWAYS exploite deux lignes avec une liaison hebdomadaire aller-retour:

- Johannesburg - Bloemfontein
- Port Elisabeth - Le Cap
- Johannesburg - Durban - East London - Port Elisabeth

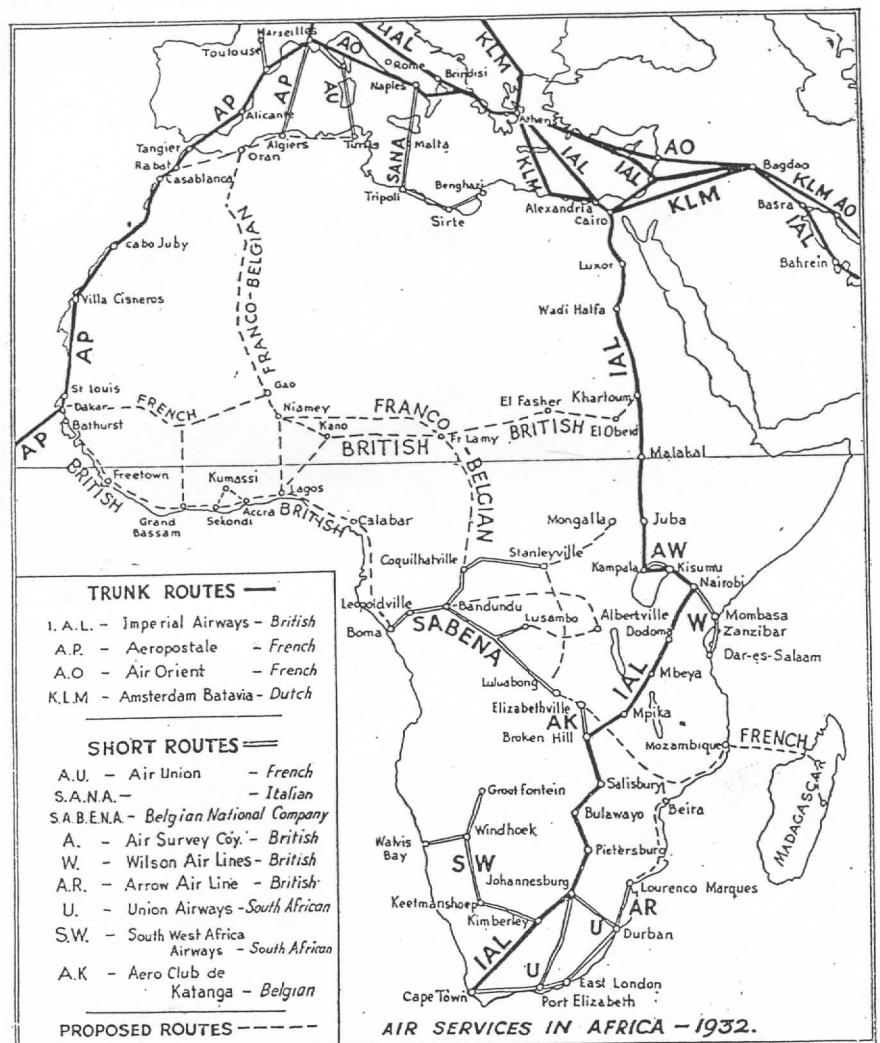
III. AVIATION MILITAIRE COLONIALE

MAROC

L'Aviation militaire du Maroc (3ème Groupe du 37ème Régiment d'Aviation stationné à Marrakech) assure le transport du courrier dans la région de Marrakech au cours des campagnes de pacification du Sud-Marocain. (Regroupé dans les vols postaux 1931).

MADAGASCAR

Des liaisons postales aériennes sont effectuées par l'Aviation militaire de Madagascar d'avril à septembre 1932 à l'occasion d'évacuations sanitaires ou de passage des paquebots. (Voir vols postaux).



LIGNES AÉRIENNES EN 1932
(d'après le *Journal of the African Society*, janv. 1933)

VOLS POSTAUX 1932

2 Janv. au
30 Déc.
Vols
militaires
français

REGION DE MARRAKECH (Maroc).

Nous avons tenté de regrouper dans cette rubrique les vols effectués lors des opérations de pacification du Sud-Marocain, par des avions de combat POTEZ 25 T.O.E. ou d'évacuation sanitaire POTEZ 29.

Les griffes sont classées par ordre alphabétique. Cette liste n'est pas exhaustive.

- a) Agdz : 26/1 - 11/2 - 7/3 - 11/4 - 21, 25 et 29/11 - 7, 13, 22 et 30/12.
- b) Azilal : 31/3 - 27/6.
- c) Bou-Malem : 3/1 - 11/2 - 31/3 - 16/4 - 8/8 - 3/9 - 3/10.
- d) Foum-Z'guidh : 26/1 - 3/9 - 8 et 18/10 - 1/11 - 6/12.
- e) Imiter : 11 et 17/2 - 30/3 - 9/4 - 1/6.
- f) Marrakech : 6 et 11/2 - 10/3 (nom petit format) - 17, 18, 24, 26 et 27/2 - 1, 16, 18, 19, 20, 24 et 29/3 - 2 et 4/4 - 29/7 - 22/11 - 11, 17 20/12 (nom grand format).
- g) Quarzazat : 2 et 7/1 - 16, 20, 22 et 23/2 - 10, 21, 22 et 23/3 - 23/5 (griffe petit format) - 23/1 - 16, 20, 24/2 - 10, 18, 20, 21, 22, 23, 24 et 31/3 - 20/4 - 13/11 (grand format).
- h) Tamgrout : 24/2 - 21 et 29/3 - 3 et 13/4 - 15/8 - 4 et 16/9 - 7 et 16/11 - 14/12.
- i) Tinzouline : 18/2 - 4/3 - 16/11.
- j) Todgha : 6, 13, 14/2 - 9, 18, 23, 26 et 30/3 - 18/4 (poste de Tinghir) - 1/6 (poste de Kous-Tazoult).



9 Janv.
L.E.

DJIBOUTI (Côte des Somalis) - ADDIS-ABEBA (Ethiopie).

Avion FARMAN 192 "GIFT FARMAN".

Pilote Corriger, mécanicien Balade.

Pli Djibouti (9/1/32) - Addis-Abeba (9/1/32).

Etiquette spéciale noir/rose

Janv./Fév.

MADAGASCAR - VOLS D'ETUDE.

Les vols de recherche et d'étude des terrains d'atterrissage aménageables dans l'île de Madagascar ont été effectués par l'aviateur René Lefèvre à bord de son avion monomoteur MAUBOUSSIN F-AJUL. Ils ont été regroupés pour en avoir une meilleure compréhension.

15 Janv.

TANANARIVE - MORONDAVA et retour.

1) pli Tananarive (15/1/32) - Morondava (15/1/32),

2) pli Morondava (15/1/32) - Tananarive (15/1/32).

20 Janv.

TANANARIVE - MANANJARY - MAHANORO et retour.

A bord, le Docteur Buisson, pour une urgence médicale.

1) pli Tananarive (20/1/32) - Mananjary (20/1/32),

2) pli Mananjary (20/1/32) - Tananarive (20/1/32).

30/31 Janv.

TANANARIVE - MAJUNGA - NOSSI-BE.

1) pli Tananarive (30/12/31) - Majunga (30/1/32),

2) pli Tananarive (30/12/31) - Nossi-Bé (31/1/32).

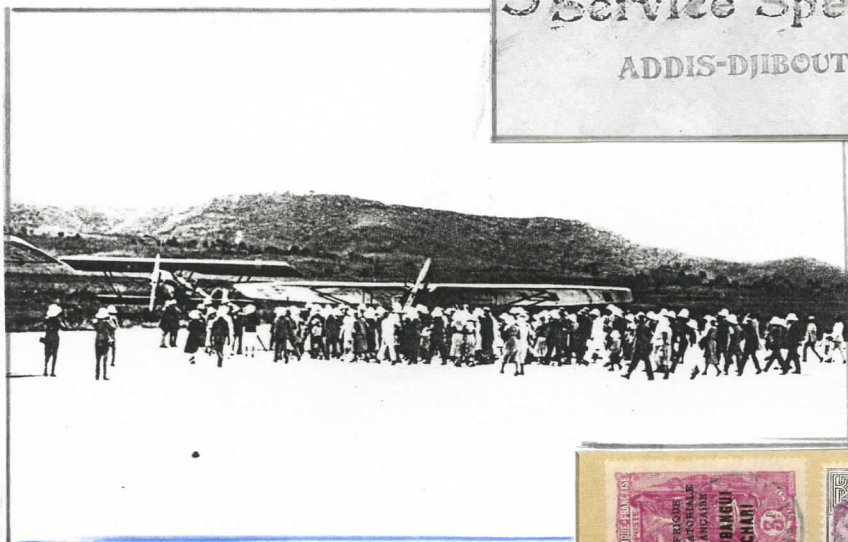
4/5 Fév.

NOSSI-BE - MAJUNGA - TANANARIVE.

1) pli Nossi-Bé (4/2/32) - Tananarive (5/2/32),

2) pli Majunga (4/2/32) - Tananarive (5/2/32).

ADDIS-ABEBA – DJIBOUTI
Par Corriger et Balade
Départ 3/2/32,
Arrivée 6/2/32



Arrivée de Maryse HILSZ à Ivato
(terrain d'aviation de Tananarive),
le 31 mars 1932.
Avion FARMAN 291 F-ALUI

BANGUI – TANANARIVE
Par Maryse HILSZ
Départ : 20/3/32
Arrivée : 31/3/32-14h.



FORT-LAMY – MAO
Vol militaire de 2 POTEZ 25.
Cap. Arrachart, gl. Braive et sgt.
Evrard et Seurat.
Dép. et arr. 9/2/32.
Explication manuscrite signée du
sergent Evrard, pilote du second
POTEZ 25.

31 Janv. au
31 Mars
Raid
français

PARIS (Le Bourget) - TANANARIVE (Madagascar).

Avion FARMAN 291 n°4 F-ALUI "JOE II".

Pilote Maryse Hilsz, mécanicien Dronne.

Partie le 31 janvier du Bourget, Maryse Hilsz se trouve immobilisée pendant 5 semaines, du 4 février au 8 mars, à Birni-N'Konni (Niger), moteur cassé. Dépannée par le vicomte de Sibour qui lui apporte un moteur neuf, elle retourne le 8 mars à Niamey où elle reste une semaine pour récupérer et parfaire la mise au point de son nouveau moteur. En escale à Bangui le 19, elle accepte de charger un petit courrier à destination de Brazzaville et Tananarive. Après un voyage sans encombre, elle se pose finalement à Tananarive le 31 mars.

1) pli Bangui (20/3/32) - Tananarive (31/3/32 - 14h.),

2) pli Bangui (20/3/32) - Brazzaville (22/3/32).

1er Fév. Acc.
Raid
français

PARIS (France) - TANANARIVE (Madagascar).

Avion FARMAN 199 n° 2 F-ALHG "SAINT-DIDIER".

Pilotes Touge et Réginensi, radio Lénier (indemnes).

Partis de Paris le 29 janvier, les aviateurs arrivent à Oran-La Sénia le 31 d'où ils redécollent en direction d'In Salah. Puis, le silence ... Trois équipages partent alors à leur recherche : Poulin et le radio Viré à bord du LATE 26 F-AJCF, le colonel Vuillemin et son pilote Sergent Pradier sur POTEZ 25 T.O.E. et le Capitaine Wauthier à bord de son FARMAN 190 F-AJTS. La radio montée à bord du "SAINT-DIDIER" permet aux sauveteurs de localiser l'appareil dans la région d'Arak, au sud d'In-Salah, le 6 février. Réginensi et ses compagnons sont vivants mais épuisés par la soif. Il expliquera, après avoir récupéré de son épuisement physique, qu'égarés dans le Hoggar, l'avion était tombé en panne d'essence et qu'ils avaient reporté tous leurs espoirs sur le poste-radio. Ravitaillé en essence, l'avion avec son équipage sera ramené à Alger le 12 par le Colonel Vuillemin. Finalement Réginensi, bien remis, ramènera l'avion à Paris le 16.

On connaît un pli non timbré au départ de Paris et posté à Alger après l'accident le 13 février à destination de Fort-Dauphin (Madagascar) portant la mention "Raid interrompu" et la signature de Réginensi, pli acheminé par la voie ordinaire.

Pli Alger (13/2/32 - 20h.) - Fort-Dauphin (18/3/32).

3/4 Fév.
Liaison
militaire
française

FORT-ARCHAMBAULT - FORT-LAMY (Tchad).

Deux avions POTEZ 25 T.O.E.

Pilote Capitaine L. Arrachart, passager Général Braive.

Pilote Sergent Evrard, mécanicien Sergent Seurat.

Transport occasionnel de courrier à l'occasion de la tournée d'inspection du général Braive, Commandant Supérieur des Troupes du Groupe de l'A.E.F.

Pli Fort-Archambault (3/2/32) - Fort-Lamy (4/2/32).

4 Fév.
L.E.

ADDIS-ABEBA (Ethiopie) - DJIBOUTI (Côte des Somalis).

Avion FARMAN 192 "GIFT FARMAN".

Pilote Corriger, mécanicien Balade.

Avion POTEZ 25A2.

Pilote Babitcheff, mécanicien Sarafian.

Sur ordre de l'Empereur Haïlé Sélassié, les deux avions devaient voler de conserve, de telle sorte que si l'un d'eux tombait en panne, l'autre pouvait poursuivre la mission.

Le FARMAN avait chargé un sac de courrier pour Djigdjiga (Ethiopie) et un second pour Djibouti. Arrivés à Djigdjiga, le temps se détériore à tel point que seul le FARMAN peut repartir le 6 pour Diré Daoua et Djibouti.

Pli Addis-Abeba (3/2/32) - Djibouti (6/2/32).

GRIFFE NON ILLUSTRÉE (32-1)

Les plis portent en outre une griffe (32-1)

et une étiquette spéciale bilingue noir/gris

9 Fév.
Vol
militaire
français

FORT-LAMY (Tchad) - MAO (Oubangui-Chari).

Deux avions POTEZ 25 T.O.E.

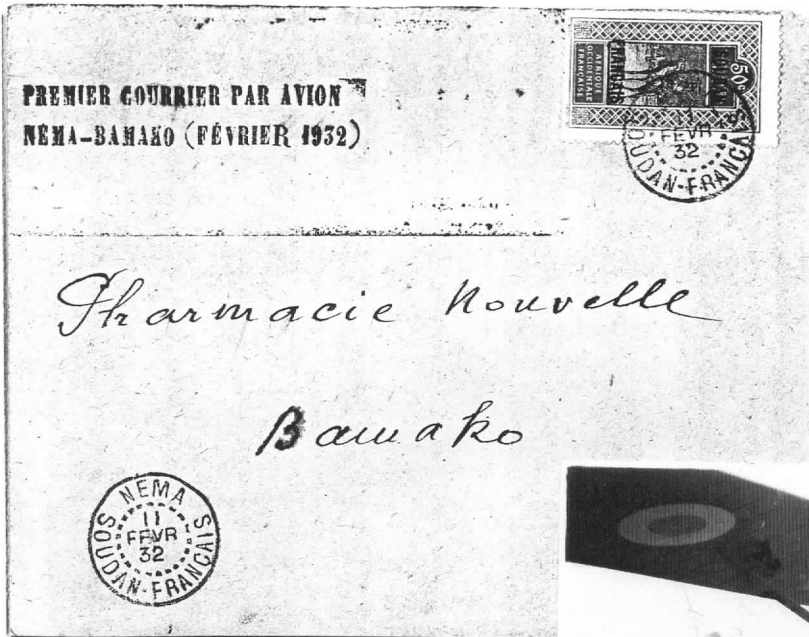
Pilote Capitaine L. Arrachart, passager Général Braive, Commandant Supérieur des Troupes du Groupe de l'A.E.F.

Pilote Sergent Evrard, mécanicien Sergent Seurat.

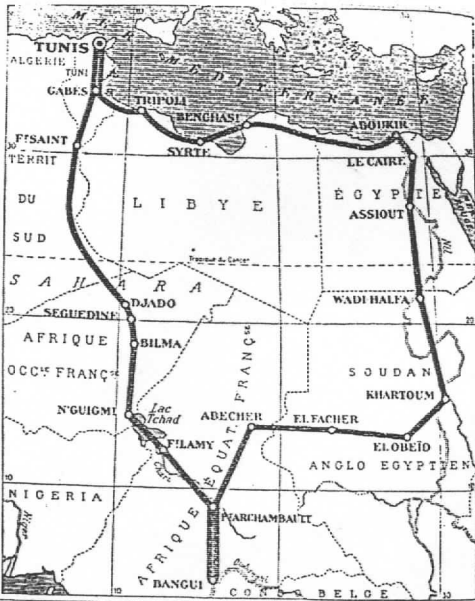
Les avions décollent de Fort-Lamy à 7h.40 et atterrissent à Mao à 11h.10.

Pli Fort-Lamy (9/2/32) - Mao (9/2/32).

N.B. Les plis portent une annotation manuscrite du sergent Evrard relatant le but de la mission et sa signature.



NEMA – BAMAKO
 par Soviche, pilote, sur POTEZ 25
 Départ 11/2/32,
 Arrivée : 12/2/32.
 Griffes du vol (noire).



Itinéraire de la mission Schneider



MISSION SCHNEIDER
 (16 février au 23 avril 1932)
 N'GUIGMI – LE BOURGET
 Départ 2/4/32,
 Arrivée : 23/4/32;

De gauche à droite, devant le
 BREGUET 270 F-AJRC :
 Costes, pilote;
 Schneider, passager,
 Véron, mécanicien.

12 Fév.
Vol
militaire
français

NEMA - BAMAKO (Soudan).

Avion POTEZ 25 T.O.E.

Pilote Soviche.

Contrairement à ce qui a été écrit, ce vol n'a rien à voir avec la mission de l'escadrille du capitaine Démary parti combattre un rezzou dans la région de Hodh et qui eut lieu du 6 au 8 avril.

Courrier transporté au retour d'une mission sanitaire.

1) pli Nema (11/2/32) - Bamako (12/2/32),

2) pli Nema (11/2/32) - Paris (22/2/32).

Les plis portent la griffe noire (32-2) :

PREMIER COURRIER PAR AVION
NEMA-BAMAKO (FÉVRIER 1932)

(32-2)

13 Fév.
L.E.

DJIBOUTI (Côte des Somalis) - ADDIS-ABEBA (Ethiopie).

Avion FARMAN 192 "GIFT FARMAN".

Pilote Corriger, mécanicien Balade, passagère Madame Corriger.

L'avion, immobilisé à Djibouti depuis le 6 février à cause du mauvais temps, décolle avant l'aube et arrive à Addis-Abeba au milieu de la matinée.

Pli Djibouti (12/2/32) - Addis-Abeba (13/2/32).

Étiquette spéciale noir/rose:

PAR AVION / DJIBOUTI - ADDIS-ABEBA

PAR AVION
DJIBOUTI - ADDIS-ABEBA

13 Fév.* Acc.
L.E.

ADDIS-ABEBA (Ethiopie) - DJIBOUTI (Côte des Somalis).

Avion FARMAN 192 "GIFT FARMAN" (détruit).

Pilote Corriger (blessé), mécanicien Balade (indemne).

L'empereur Haïlé Selassié demande à Corriger de retourner à Djibouti pour y chercher son représentant. Corriger décolle mais bientôt la nuit tombe ; l'avion file en rase-mottes, suivant la voie du chemin de fer franco-éthiopien. Brusquement le moteur a des ratés alors que l'avion se trouve à 9 km de la gare de Holl Holl. Le sol est constitué d'un pavage de gros cailloux entre lesquels poussent des touffes de mimosa rabougries. Corriger essaie de poser son avion dans le lit asséché de l'oued qu'enjambe le pont du chemin de fer ; malheureusement, il percute un rocher : le choc est violent et la cabine cède ; Corriger a le bras droit fracturé et la cuisse fortement contusionnée quant à Balade, il s'en tire miraculeusement indemne. A la demande de l'Empereur, un train spécial est formé à Djibouti qui part à la recherche de l'avion et de son équipage. Ils sont retrouvés le 14 à 1 heure du matin. L'équipage et le courrier sont immédiatement ramenés à Djibouti où Corriger est hospitalisé.

Pli Addis-Abeba (13/2/32) - Djibouti (13 ou 14/2/32).

Certains plis portent une étiquette bilingue noir/gris.

Quelques plis portent la mention manuscrite à l'encre rouge :

"*Accidenté au km 40 du chemin de fer*"

ou à l'encre violette : « *accidenté le 13/2/32* »

16 Fév. au
23 Avril
Voyage français

PARIS - Villacoublay (France) - BANGUI (Oubangui-Chari) - PARIS - Le Bourget

Avion BREGUET 270 n°01 F-AJRC.

Pilote Costes, méc. Véron, passager Schneider, secrétaire général de la Cie Air-Union.

Ce fut un double raid, avion et automobile, décidé par le Ministère de l'Air, le Prince Sixte de Bourbon, épaulé par le Comte Hector de Béarn, ayant en charge la mission automobile. Les étapes du voyage aérien furent les suivantes : le 16 février, Marseille ; le 17, Rome ; le 18, Naples ; le 19, Tunis ; le 20, Tripoli d'Afrique ; le 21, Benghasi ; le 22, Le Caire ; le 23, Wadi Halfa ; le 25, Khartoum ; le 26, Abéché où ils restent jusqu'au 7 mars ; le 7 mars, Fort-Archambault où pendant 15 jours ils vont faire des reconnaissances terrestres et chasser les grands fauves ; le 23, Bangui où ils restent huit jours pour cause de chasse aux crocodiles ; le 29, Fort-Lamy ; le 31, N'Guigmi ; le 2 avril, Bilma où l'avion se met en pylône à l'atterrissage ; les aviateurs sont contraints d'y rester jusqu'au 12, Schneider ayant un accès de paludisme ; le 12, Seguedine ; le 13, Djado ; le 14, Fort-Saint ; le 16, Tunis ; le 17, Alger ; le 18, Oran ; le 19, Séville ; le 20, Madrid (3 jours d'arrêt, Schneider devant être hospitalisé) ; le 23, Paris-Le Bourget.

1) pli N'Guigmi (2/4/32) - Bourget-Aviation (23/4/32 - 17h.),

2) pli Bilma (7/4/32) - Bourget-Aviation (23/4/32 - 17h.).



Jean Mermoz et son compagnon Régnier (radio) sont recueillis par le paquebot "Timgad" en Méditerranée le 21 février 1932. L'hydravion CAMS 56 F-ALCG, sera détruit au cours du remorquage.

ADDIS-ABEBA - DJIBOUTI
Accidenté
Départ 13/2/32.
Arrivée 14/2/32
Etiquette bilingue noir/gris.



Avignon, pilote du FARMAN 190 F-AJMV

BRAZZAVILLE - PARIS - Voyage Avignon, Lebeau, Cottier sur FARMAN 190 F-AJMV. Dép. Brazzaville 18/2/32, arr. Paris 15/3/32.

18 Fév. au
15 Mars
Voyage
français

POINTE-NOIRE (Congo Français) - PARIS-Le Bourget (France).

Avion FARMAN 190 n° 43 F-AJMV.

Pilotes Avignon et Lebeau, mécanicien Cottier.

Parti du Bourget le 3 février, l'équipage passe successivement par Perpignan, Los Alcazares, Oran, Colomb-Béchar, Adrar, Reggan, Gao, Niamey, Kano, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Léopoldville, à nouveau Brazzaville le 18 où il prend un sac de courrier et arrive le 20 février à Pointe-Noire. A cette escale, Avignon accepte de prendre un autre sac postal pour Paris. Départ le surlendemain 22 pour Libreville puis Cotonou, Abidjan, Conakry, Thiès, Bamako, Gao, Tabankort, Bidon V, Reggan, Colomb-Béchar, Casablanca, Séville, Los Alcazares, Perpignan, Lyon et arrivée au Bourget le 14 mars. Equipage et avion auront parcouru 24 500 km pour l'ensemble du voyage.

- 1) pli Brazzaville (18/2/32) - Paris (15/3/32),
- 2) pli Pointe-Noire (20/2/32) - Paris (15/3/32),
- 3) pli Libreville (21/2/32) - Paris (15/3/32).

21 Fév. Acc.
C.G.A.

ALGER (Algérie) - MARSEILLE (France).

Hydravion CAMS 56 n°31 F-ALCG (détruit).

Pilote Mermoz, radio Régner (indemnes).

Amerrissage forcé à 200 km au nord d'Alger après 1h.40 de vol (chute de pression d'huile d'un moteur).

Le paquebot "TIMGAD" recueille équipage et courrier au prix de mille difficultés car la mer est forte et le vent violent. L'hydravion ne pouvant être pris en remorque est abandonné et ne sera jamais retrouvé par les navires dépanneurs de la C.G.A.

Le même équipage repart le lendemain avec le courrier du jour et celui de la veille.

Pli Alger (20/2/32 - 20h.) - Paris (22/2/32 - 19h.).

On trouve les plis avec la griffe noire de Marseille (32-3) :

COURRIER RETARDE

(32-3)

ou la mention manuscrite "*retardé*" apposée sur l'étiquette de poste aérienne.

23 Fév.
L.E.

DJIBOUTI (Côte des Somalis) - ADDIS-ABEBA (Ethiopie).

Avion POTEZ 25 A2.

Pilote ?

Pli Djibouti (22 ou 23/2/32) - Addis-Abeba (23/2/32) avec étiquette noir/rose.

9 Mars
L.E.

DJIBOUTI (Côte des Somalis) - ADDIS-ABEBA (Ethiopie).

Avion POTEZ 25 A2.

Pilote Corriger, mécanicien Balade.

Pli Djibouti (9/3/32) - Addis-Abeba (16/3/32) avec étiquette noir/rose.

Corriger vient accueillir Lavail et Fèvre qui souhaitent aller à Addis-Abeba. Il n'emportera le courrier que le 16 mars (problèmes mécaniques).

16 Mars Acc.
C.G.A.

CASABLANCA (Maroc) - TOULOUSE (France).

Avion LATE 28 n° 908 F-AJJM (détruit).

Pilote Antoine, radio Touchais et 6 passagers (indemnes).

Pris dans un orage, l'avion se pose en mer à proximité de la plage de Castillo de Cachun près de Motril (Espagne).

Le courrier récupéré est acheminé par l'avion suivant :

a) Griffes apposées à Marseille (32-4),

COURRIER ACCIDENTE

(32-4)

b) Mentions manuscrites "*Accident de mer*" ou bien "*manque timbre*" ou bien "*avion accidenté*" ou bien encore "*accident d'appareil*",

c) Le courrier pour Toulouse porte une mention relatant l'accident, avec signature,

d) Mention de Paris :

*arrivée sans timbres
poste à Paris
avion accidenté
Le Cis*

e) Mention :

"Timbre décollé accident d'appareil",

f) Griffes de Toulouse (32-5):

**CORRESPONDANCE AVION
retardée et détériorée
par suite de l'accident aérien
survenu le 16 MARS 1932**

(32-5)

Distribution à partir du 19/3/32.



TANANARIVE – PARIS
Départ 7/4/32-16h., arr. 8/5/32-13h10;
Signé Maryse Hilsz.

Maryse Hilsz à bord du FARMAN 291 F-ALUI "Joé II"



Equipage du FARMAN 197 F-ALGK
"PARIS"
De gauche à droite :
Freton, pilote;
d'Estailleux-Chanteraine, copilote et
navigateur;
Mistrot, mécanicien.

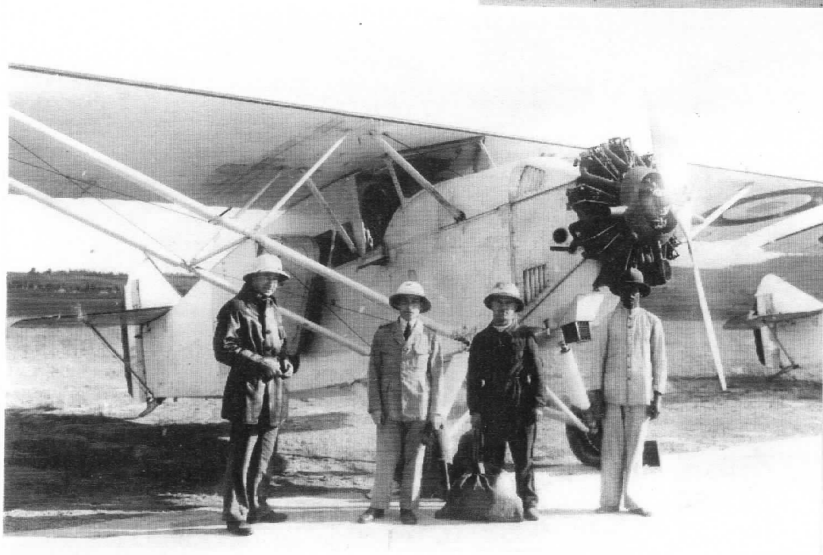
DJIBOUTI – DAKAR
Voyage de d'Estailleux-Chanteraine,
Freton et Mistrot à bord du FARMAN
197 F-ALGK "PARIS".
Départ Djibouti 22/4/32,
arrivée Dakar 27/4/32.
Signature de d'Estailleux-Chanteraine.



- 8 Avril Acc.** **TANANARIVE (Madagascar) - PARIS-Le Bourget (France).**
au 7 Mai Avion FARMAN 291 n°4 F-ALUI "JOE II".
Raid Pilote Maryse Hilsz, mécanicien Dronne, passager Lieutenant Le Bideau (de Gao à Paris)
français Si le voyage aller avait été mouvementé, le retour ne le sera pas moins.
Partie de Tananarive le 8 avril à l'aube, Maryse Hilsz tombe en panne de moteur au-dessus de l'îlot Juan de Nova où elle réussit à se poser en vol plané. Dronne remet le moteur en état mais par prudence Maryse Hilsz décide de retourner à Madagascar. Elle a tout juste le temps d'atteindre la grande île et de se poser à Tambolaro, le moteur ayant à nouveau lâché. Elle y restera immobilisée jusqu'au 24 avril ; puis par Quelimane le 25, Elisabethville le 27, Brazzaville le 30, Libreville le 2 mai, Gao le 4, Reggan et Oran le 5, l'Espagne, Montélimart, elle arrive au Bourget le 7 mai, ayant survolé la France dans la pluie et le vent.
Pli Tananarive (6/4/32 ou 7/4/32) - Paris Gare du Nord Avion (8/5/32 - 13h.10).
- 11 Avril** **MORONDAVA - TANANARIVE (Madagascar).**
Vol militaire Avion POTEZ 33.
Pilote ?
A l'occasion de l'évacuation sanitaire d'une femme et de deux enfants, l'avion rapporte le courrier en souffrance à la poste de Morondava.
Pli Morondova (avant le 11/4/32) - Tananarive (11/4/32).
- 21 au** **TANANARIVE - ANTSIRABE - TULEAR - ANTSIRABE - TANANARIVE.**
29 Avril Avion MAUBOUSSIN XI F-AJUL.
Voyage Pilote R. Lefèvre.
d'étude Suite des vols de reconnaissance des terrains à Madagascar.
1) pli Tananarive (21/4/32 - 9 h.) - Antsirabé (21/4/32),
2) pli Antsirabé (23/4/32) - Tuléar (23/4/32),
3) pli Tuléar (29/4/32) - Antsirabé (29/4/32),
4) pli Tuléar (29/4/32) - Tananarive (29/4/32 - 20h.),
5) pli Antsirabé (29/4/32) - Tananarive (29/4/32 - 20h.),
6) pli Tananarive (21/4/32 - 9h.) - Tuléar (23/4/32) - Tananarive (29/4/32 - 20h.).
- 23 au** **DJIBOUTI (Côte des Somalis) - DAKAR (Sénégal).**
26 Avril Avion FARMAN 197 n°6 F-ALGK "PARIS".
Voyage Pilote Freton, second pilote et navigateur d'Estailleux-Chanteraine, mécanicien Mistrot.
français C'est au cours d'un voyage circulaire Paris (Toussus-le-Noble), Perpignan, Oran, Tunis, Tripoli, Syrte, Le Caire, Assouan, Massaouah, Djibouti, Khartoum, El Obeid, El Facher, Abeché, Fort-Lamy, Kano, Niamey, Ouagadougou, Bamako, Dakar, Port-Etienne, Rabat, Paris (Le Bourget) que l'équipage battit le record de la traversée du continent africain de Djibouti à Dakar soit 7 200 km en 3 jours et 14 heures.
A cette occasion, l'avion transporta 45 lettres recommandées et 200 lettres ordinaires.
Pli Djibouti (22/4/32) - Dakar (26/4/32) avec griffe spéciale apposée en violet (32-6) et parfois une étiquette noir sur gris.
- 29 Avril** **MADAGASCAR - VOLS MILITAIRES.**
au 12 août Les vols mentionnés ci-après et que nous avons regroupés furent effectués par
Vols l'Aviation militaire à bord de POTEZ 33 ou de POTEZ 25, à l'occasion d'évacuations
militaires sanitaires, de passages de paquebots ou d'intempéries empêchant les jonctions terrestres.
- 29 Avril** **TANANARIVE - TULEAR (Madagascar).**
Pli Tananarive (28/4/32) - Tuléar (29/4/32).
- 11 au 16 Mai** **TANANARIVE - DIEGO-SUAREZ - MAJUNGA - TANANARIVE (Madagascar).**
1) pli Tananarive (10/5/32 - 15h.5) - Diégo-Suarez (12/5/32) - Tananarive (17/5/32-9h.)
2) pli Tananarive (10/5/32 - 15 h.5) - Diégo Suarez (12/5/32),
3) pli Diégo-Suarez (14/5/32) - Tananarive (17/5/32 - 9 h),
4) pli Majunga (15/5/32) - Tananarive (17/5/32 - 9 h.).

AVIATION MILITAIRE à MADAGASCAR

Alignement de POTEZ 33 sur la base aérienne d'Ivato (Tananarive).



Arrivée à Ivato du sac postal transporté à bord d'un POTEZ 33 de l'Aviation militaire lors du premier service Majunga - Tananarive.

Première liaison postale aérienne effectuée par avion militaire entre Tananarive et Diego-Suarez le 11 Mai 1932. Départ de Tananarive mercredi 11 Mai 1932. Arrivée Diego le jeudi 12 Mai 1932. Et retour par avion. Arrivée à Tananarive le samedi 16 Mai 1932 dans la soirée. Distribution du Mardi 17 Mai 1932

Le même courrier par voie ordinaire c'est à dire par bateau via Comoros aurait mis environ vingt jours pour le trajet aller et retour.

A noter : Les avions ont soixante jours une journée à Diego et au retour ont passé par Majunga



TANANARIVE - DIEGO-SUAREZ
Départ 10/5/32, arrivée 12/5/32
Retour à Tananarive 17/5/32.



VERSO
Commentaires de l'employé des PTT à Tananarive.

- 21 Mai** **TANANARIVE - IHOSY - TULEAR (Madagascar).**
1) pli Tananarive (20/5/32) - Ihosy (21/5/32),
2) pli Tananarive (20/5/32) - Tuléar (21/5/32).
- 25 Mai** **TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar).**
Le courrier est apporté au paquebot "GRANDIDIER" en partance pour la France.
1) pli Tananarive (24/5/32) - Majunga (25/5/32),
2) pli Tananarive (24/5/32) - France (après le 20/6/32).
- 26 Mai** **MAJUNGA - TANANARIVE (Madagascar).**
Transport du courrier apporté par le paquebot "GRANDIDIER" .
1) pli France (avant le 30/6/32) - Tananarive (26/5/32),
2) pli Majunga (25/5/32) - Tananarive (26/5/32).
- 6 Juin** **MORONDAVA - TANANARIVE (Madagascar).**
Vol d'évacuation sanitaire par le capitaine Pinard sur POTEZ 33.
Pli Morondava (5/6/32) - Tananarive (6/6/32).
- 8 Juin** **TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar).**
Le courrier est apporté au paquebot "JEAN LABORDE" en partance pour la France.
1) Tananarive (avant 7/6/32) - France (après 30/6/32),
2) Tananarive (7/6/32) - Majunga (8/6/32).
- 21 au 26 Juin** **TANANARIVE - TANANARIVE (Madagascar).**
Vol effectué via Ihosy, Tuléar, Fort-Dauphin, Behara, Tsihombé, Tuléar et Ihosy.
Pli circulaire Tananarive (21/6/32) - Tananarive (26/6/32).
- 22 Juin** **TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar).**
Pli Tananarive (21/6/32) - Majunga (22/6/32).
- 24 au 29 Juin** **TANANARIVE - MORONDAVA - MAJUNGA et retour (Madagascar).**
1) pli Tananarive (23/6/32) - Morondava (25/6/32) - Majunga (26/6/32),
2) pli Majunga (27/6/32) - Morondava (28/6/32) - Tananarive (29/6/32).
- 6 Juil.** **TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar).**
Pli Tananarive (5/7/32) - Majunga (7/7/32).
- 3 au 5 Août** **TANANARIVE - MAJUNGA - DIEGO-SUAREZ (Madagascar) et retour.**
1) pli Tananarive (2/8/32) - Majunga (3/8/32) - Diégo-Suarez (3/8/32),
2) pli Diégo-Suarez (3/8/32) - Majunga (5/8/32) - Tananarive (5/8/32).
- 8 Août** **TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar).**
Pli Tananarive (7/8/32) - Majunga (8/8/32).
- 12 Août** **TANANARIVE - ANKAZOBE (Madagascar).**
Pli Tananarive (11/8/32) - Ankazobé (12/8/32).

1er Mai
Air Union
Ouverture
saisonnrière

TUNIS (Tunisie) - BONE (Algérie).
Avion FARMAN 190 N°26 F-AJGN "L'AFFABLE".
Pilote Perichon et un interprète arabe.
Réouverture du service d'été.
Pli Tunis (30/4/32) - Bône (1/5/32).

1er Mai*
Air Union
Ouverture
saisonnrière

BONE (Algérie) - TUNIS (Tunisie).
Même avion, même pilote.
Vol de retour du précédent.
Pli Bône (1/5/32) - Tunis (1/5/32).

**1er au
7 Mai****
Raid
français

BRAZZAVILLE (Congo français) - PARIS (France).
Avion FARMAN 199 n°4 F-AJRY "Marcel LALLOUETTE".
Pilote Salel, navigateur Capitaine de réserve Goulette, passager le Gouverneur général
par intérim Alfassa (à partir de Libreville).
Le 17 Avril, Salel et Goulette quittent Le Bourget pour un voyage Paris - Le Cap - Paris.
Le voyage, effectué via Colomb-Béchar, Niamey, Libreville, Pointe-Noire et Walfish Bay
soit 9 880 km, est accompli dans le temps record de 3 jours 18 heures 25 minutes.
Après être restés trois jours au Cap pour se reposer et réviser l'avion, Salel et Goulette
prennent le chemin du retour le 24 avec le tableau de marche suivant :



CONGO – FRANCE

Raid de Goulette et Salel sur FARMAN 199 F-AJRY

De gauche à droite:

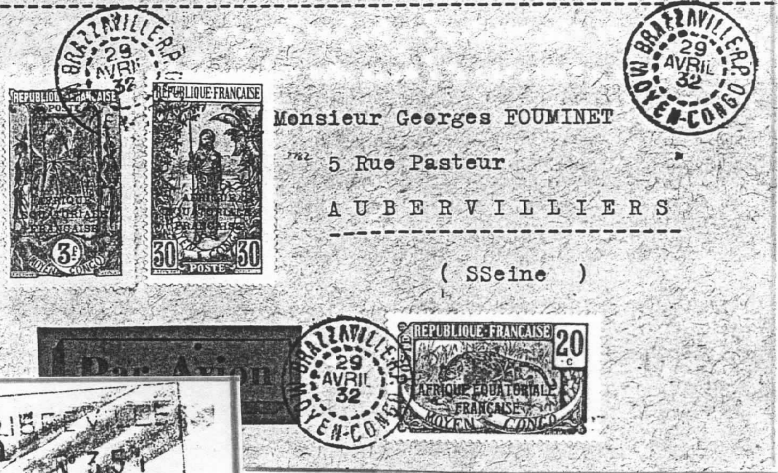
Salel, pilote

Mr. Alfassa, Gouverneur général de l'A.E.F. par intérim,

Capitaine Goulette, navigateur.

BRAZZAVILLE – PARIS
Départ 29/4/32, arrivée 8/5/32.

Liaison aérienne Paris-Le Cap . Avion Goulette-Salel
Voyage retour



AFRIQUE EQUATORIALE
FRANÇAISE

COLONIE DU GABON

SERVICE REGIONAL
DES TRAVAUX PUBLICS

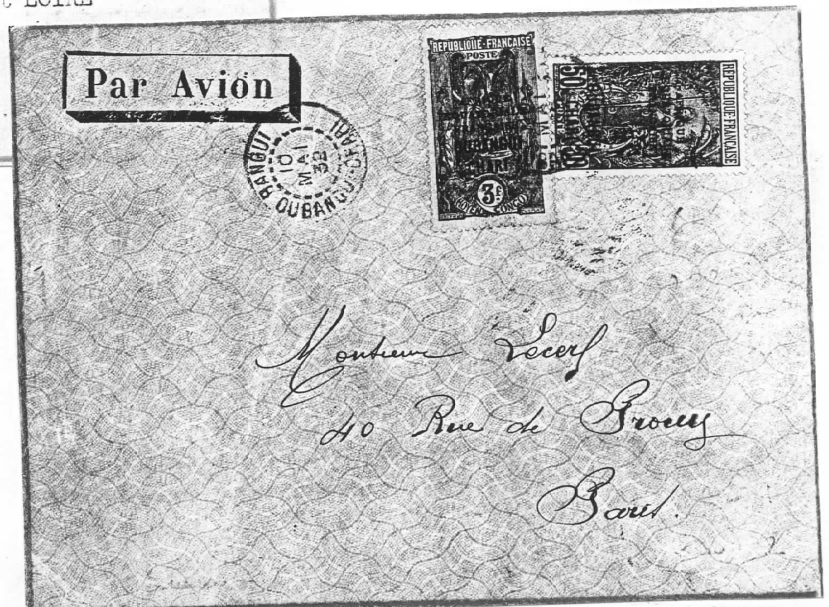
PAR AVION

MADAME MARCELLE LUCIANI
Cote Fleurie
à SAINTE RADEGONDE entouraine

LIBREVILLE – PARIS
Départ 30/4/32, arrivée 8/5/32.



BANGUI – PARIS
Voyage de Pharabod et de de Moustier sur
CAUDRON 272 F-ALSL
Départ 10/5/32, arrivée 20/6/32-18h30.



24 avril	Le Cap - Walfish Bay	1 320 km
25 "	Walfish Bay - Pointe-Noire	2 100 km
27 "	Pointe-Noire - Brazzaville	400 km
1er mai	Brazzaville - Pointe-Noire	400 km
2 "	Pointe-Noire - Libreville	650 km

A cette escale Mr Alfassa, Gouverneur par intérim de l'A.E.F. monte à bord de l'appareil.

3 mai	Libreville - Illorim	1 070 km
4 "	Illorim - Gao	1 000 km
5 "	Gao - Reggan	1 200 km
6 "	Reggan - Oran	1 050 km
7 "	Oran - Paris - Bruxelles - Paris	2 100 km

soit 11 290 km parcourus en 14 jours.

Lors de son passage à Brazzaville, l'équipage accepte de charger un sac de courrier du Congo belge, centralisé à Léopoldville (à destination de Bruxelles) et un petit sac de courrier du Congo français. Ils prennent aussi un sac à l'escale de Pointe Noire (1er mai) et un à Libreville le 2. Notons que le 30 avril, Goulette et Salel vont rencontrer fortuitement à Brazzaville, l'équipage Maryse Hilsz - Dronne et que les deux équipages vont rentrer de conserve à Paris.

Le 7, lors de la dernière étape, l'avion passe en trombe au-dessus du Bourget à 15h.20, fonçant vers Bruxelles où il se pose à 16h.50; il en repart à 17h.31 et se pose au Bourget à 18h.55 avec le courrier pour la France.

- 1) pli Léopoldville (avant le 29/4/32) - Bruxelles (8/5/32),
- 2) pli Brazzaville (29 ou 30/4/32) - Paris (8/5/32 - 10h.),
- 3) pli Pointe-Noire (1/5/32) - Paris (8/5/32 - 10h.).
- 4) pli Libreville (du 30/4 au 2/5/32) - Paris (8/5/32 - 10h.) ou France (à partir du 9/5/32).

2 Mai Acc.

Voyage français

ADDIS-ABEBA (Ethiopie) - PARIS (France).

Avion CAUDRON 270 n°14/6579 F-ALSK.

Pilotes Lavail et Fèvre.

L'avion est gravement endommagé au décollage d'Addis-Abeba consécutivement à un retour de carburateur.

L'avion, démonté, sera rapatrié par bateau, entièrement reconstruit et revolera aux mains de plusieurs propriétaires successifs.

Pli Addis-Abeba (2/5/32).

15 au 21 Mai

Mission italienne

DJIBOUTI (Côte des Somalis) - MASSAOUAH (Erythrée) - ROME (Italie).

Avion CAPRONI Ca 101 n°3205 I-ABW.

Pilote Lombardi, passagers Comte Marazzini et Baron Franchetti.

Au retour d'un vol Italie - Ethiopie, l'avion fait escale à Djibouti le 10 mai. Il en repart le 15 avec 2 sacs postaux, l'un pour Massaouah, l'autre pour Rome et la France. Les plis pour la France seront acheminés depuis Rome par le train.

- 1) pli Djibouti (13/5/32) - Massaouah (15/5/32),
- 2) pli Djibouti (13/5/32) - Asmara (15/5/32),
- 3) pli Djibouti (13/5/32) - France (à partir du 23/5/32),
- 4) pli Djibouti (13/5/32) - Rome (21/5/32).

Les plis portent la griffe noire (32-7) :

(32-7)

Le Service AVION



DJIBOUTI - ROME

17 Mai Acc.

Voyage français

BANGUI (Oubangui-Chari) - PARIS (France).

Avion CAUDRON 272 n°6 F-ALSL (détruit).

Pilotes Pharabod et de Moustier.

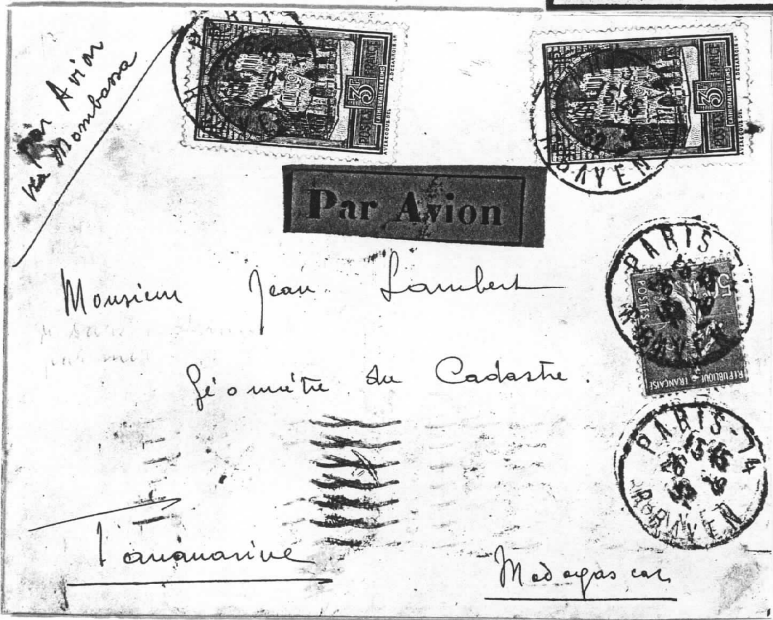
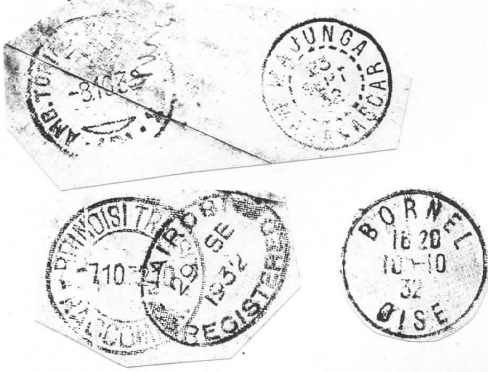
Ayant pour but d'atteindre Tananarive, les 2 hommes quittent Guyancourt près de Paris le 3 mars, font escale à Perpignan le soir même, à Alicante et Casablanca le 4, à Port-Etienne le 5, à Saint-Louis et Bakel le 6, à Bingerville le 9, à Cotonou le 14 et à Douala le 17 où ils cassent le train d'atterrissage, l'hélice et la partie avant de l'appareil. La remise en état de l'appareil prendra 1 mois et demi. A la suite de l'accident, ils décident d'abandonner le raid vers Madagascar et de rentrer en France. Ils décollent donc de Douala le 4 mai, font escale à Libreville le 5, à Léopoldville le 7, à Brazzaville le 8, à Bangui le 9 (où ils chargent un petit courrier). Ils en repartent le 10 et par Fort-Lamy, Zinder et Niamey, ils atteignent Gao le 16 et y passent la nuit. Le 17, ils quittent Gao mais près de Bourem à 100 km au nord de Gao, une panne brusque de moteur les contraint à un atterrissage forcé dans lequel l'avion est détruit et eux-mêmes blessés. Retrouvés par les militaires, ils sont ramenés à Gao pour y être soignés. On ignore par quel itinéraire ils ont regagné la France, une fois remis sur pieds, ni la date exacte de leur retour.

Pli Bangui (10/5/32) - Paris (20/6/32 - 18h.30).

FRANCE – MADAGASCAR et MADAGASCAR – FRANCE
par IMPERIAL AIRWAYS + paquebot + Aviation militaire malgache
septembre / octobre 1932

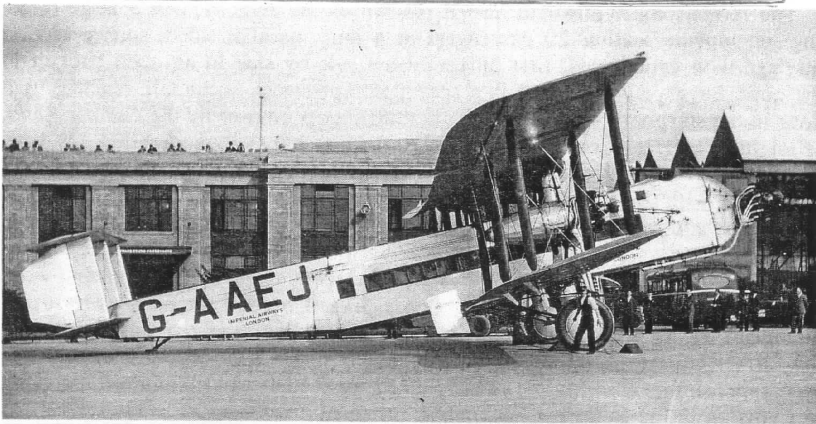
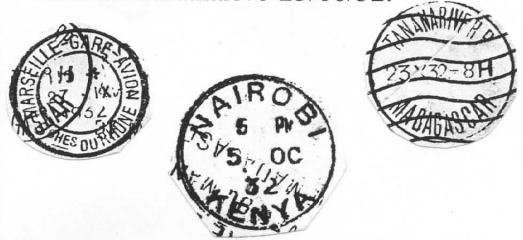
MADAGASCAR – FRANCE

Dép. Tananarive 21/9/32
Transit Majunga 23/9/32, Nairobi
29/9/32, Brindisi 7/10/32, Turin
8/10/32.
Arrivée France 10/10/32.



FRANCE - MADAGASCAR

Dép. Paris 26/9/32,
Transit Marseille 27/9/32, Nairobi
5/10/32, Dar es-Salaam 6/10/32.
Arrivée Tananarive 23/10/32.



Trimoteur ARMSTRONG WHITWORTH ARGOSY G-AAEJ
"City of Coventry" de la compagnie IMPERIAL AIRWAYS.

Trimoteur SHORT CALCUTTA G-EBVG
"City of Alexandria" de la compagnie
IMPERIAL AIRWAYS

26 Août
Vol privé et
Imperial
Airways

ELISABETHVILLE (Congo belge) - BROKEN HILL (Rhodésie du Nord) - EUROPE

Avion DE HAVILLAND DH 60.

Pilote Mr Jamar, avocat à Elisabethville.

Mr Jamar rentrant à Bruxelles, convoie le courrier posté à Elisabethville le 25 Août jusqu'à Broken Hill où il le confie aux Imperial Airways.

Le courrier arrivera en France avec deux jours de retard suite aux ennuis mécaniques de l'hydravion SHORT G-EBVH à Khartoum.

Pli Elisabethville (25/8/32 - 8h.) - Paris (6/9/32 - 10h.).

**23 Sept.
au 9 Oct.**
Sce combiné

MADAGASCAR - FRANCE.

Ouverture du service combiné, en correspondance avec Imperial Airways :

- de Tananarive à Majunga par l'aviation militaire de Madagascar,
- de Majunga à Mombassa par le paquebot "AZAY-LE-RIDEAU",
- de Mombassa à Nairobi par Wilson Airways, avec un de Havilland Puss Moth
- de Nairobi à Brindisi par Imperial Airways, à savoir :

- de Nairobi à Kisumu (2/10) :

Avion DE HAVILLAND DH 66 G-EBMY "CITY OF BAGHDAD".

- de Kisumu à Khartoum (3/10)

Hydravion SHORT CALCUTTA G-EBVG "CITY OF ALEXANDRIA"

- de Khartoum au Caire (4 au 5/10) :

Avion ARMSTRONG WHITWORTH ARGOSY G-AAEJ "CITY OF COVENTRY".

- du Caire à Alexandrie (5 au 6/10) par le train

- d'Alexandrie à Brindisi (du 6 au 7/10) :

Hydravion SHORT KENT G-ABFB "SYLVANUS"

- de Brindisi en France par le chemin de fer.

1) pli Tananarive (21/9/32 - 9 h.) - Majunga (23/9/32),

2) pli Tananarive (21/9/32 - 9 h.) - Majunga (23/9/32) - Nairobi (29/9/32) - Brindisi (7/10/32) - Turin (8/10/32) et distribution en France à partir du 9/10/32.

26 Sept.
Sce combiné

FRANCE - MADAGASCAR.

Ouverture du service combiné en correspondance avec Imperial Airways :

- de Paris à Brindisi par le train,
- de Brindisi à Nairobi par Imperial Airways, à savoir :

- de Brindisi à Alexandrie (30/9 au 1/10) :

Hydravion SHORT KENT G-ABFB "SYLVANUS".

- d'Alexandrie au Caire (2/10) par le train,

- du Caire à Khartoum (2 au 3/10) :

Avion ARMSTRONG WHITWORTH ARGOSY G-EBOZ "CITY OF ARUNDEL".

- de Khartoum à Kisumu (3 au 5/10) :

Hydravion SHORT CALCUTTA G-EBVG "CITY OF ALEXANDRIA".

- de Kisumu à Nairobi (5/10) :

Avion DE HAVILLAND DH 66 G-AAJH "CITY OF BASRA".

- de Nairobi à Dar es-Salaam (6/10) :

Avion DE HAVILLAND 80A Puss Moth VP-KAM de Wilson Airways.

Le courrier ayant raté le paquebot "AMBOISE" va devoir attendre jusqu'au 18 le passage du paquebot "GENERAL VOYRON" qui arrive à Majunga le 23.

- de Majunga à Tananarive (23/10) :

Avion POTEZ 33 de l'Aviation militaire de Madagascar.

Pilote adjudant-chef Bertollin.

Pli Paris (26/9/32) - Nairobi (5/10/32) - Dar es-Salaam (6/10/32) - Tananarive (23/10/32).

20 Oct.
Raid
canadien

TUNIS (Tunisie) - CALCUTTA (Inde anglaise).

Avion DE HAVILLAND DH 60 Moth CF-ADC.

Pilote Hébert.

Hébert, pilote canadien français, voulait réaliser un tour du monde aérien sur son petit monomoteur. Il décolle de Heston (Angleterre) le 12 octobre 1932, et après quelques problèmes mécaniques, il arrive en Afrique du Nord. Le 20 octobre, il emporte 8 cartes postales tunisiennes et prend la direction du Moyen-Orient et des Indes.

Pli Tunis (sans affranchissement ni oblit.) - Calcutta (15/11/32 - 5 PM).

6 Nov.
Vol
militaire

BANGUI (Oubangui-Chari) - BRAZZAVILLE (Congo français).

Avion POTEZ 25 T.O.E.

Pilote Adjudant Grosjean.

Vol effectué via Coquilhatville (Congo belge).

Pli Bangui (6/11/32) - Brazzaville (8/11/32).

4 Déc.
L.E.

DJIBOUTI (Côte des Somalis) - ADDIS-ABEBA (Ethiopie).

Avion DE HAVILLAND DH 60.

Pilote Vedel.

A la suite de ce vol, le contrat de Vedel ne sera pas renouvelé en 1933.

Pli Djibouti (3 ou 4/12/32) - Addis-Abeba (4/12/32).

10 Déc. Acc.
C.G.A.

MARSEILLE (France) - CASABLANCA (Maroc).

Avion LATE 25 n°712 F-AIUT (détruit).

Pilote Simon, un passager M. Fégué, ingénieur (tués).

Pris dans un épais brouillard, le pilote fait demi-tour et tente un atterrissage sans aucune visibilité. L'avion heurte violemment le sol, capote et prend feu près de l'îlot Saint-Antoine (département des Bouches-du-Rhône).

Le courrier est rapporté à Marseille où la griffe noire (32-8) est apposée le 12 décembre après remise en état des plis.

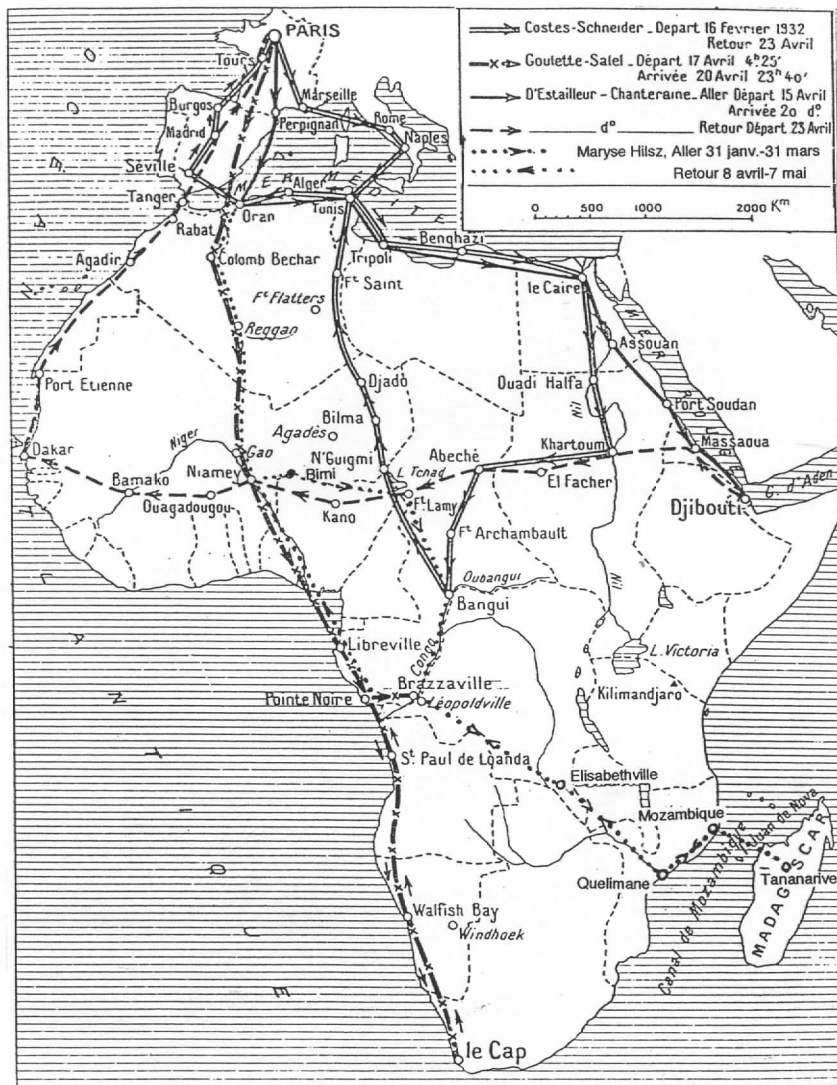
Le courrier est réexpédié de Marseille le 12 décembre.

1) pli au départ de Suisse, d'Italie, de Marseille ou du quart sud-est de la France (9/12/32), réexpédié de Marseille le 12/12/32, arr. Casablanca 13/12/32-18h30.

2) Idem dans enveloppe de réexpédition des PTT français.

ACCIDENT D'AVION
Correspondances recueillies en
NE PAS TAXER

(32-8)



PRINCIPAUX RAIDS AEROPOSTAUX FRANÇAIS REALISES EN AFRIQUE EN 1932

LIGNES AFRICAINES (1932)
Estimation des aérogrammes au 1^{er} novembre 2007

Les estimations sont exprimées en Euros, pour des plis ou cartes postales en bon état avec des oblitérations et griffes bien lisibles et des affranchissements normaux.. Une plus value sera appliquée en fonction de la valeur de l'affranchissement ou de l'aspect esthétique de l'enveloppe et une moins value pour des cachets mal marqués ou absents et pour des enveloppes tachées.

2 jan./30 déc. – a 70	16 mars – a 300	22 juin 80
b 70	- b 300	24/29 juin –1) 80
c 70	- c 300	2) 80
d 70	- d 300	6 juillet 80
e 70	- e 300	3/5 août
f 70	- f 450	1) 80
g 70	8 avr/7 mai 150	2) 80
h 70	11 avril 100	8 août 80
i 70	21/29 avril	12 août 80
j 70	1) 100	1 ^{er} mai 100
9 janvier 200	2) 100	1 ^{er} mai* 100
15 janvier – 1) 100	3) 100	1/7 mai
- 2) 100	4) 100	1) 100
20 janvier – 1) 100	5) 100	2) 100
- 2) 100	6) 100	3) 100
30/31 janv. – 1) 100		4) 100
- 2) 100		
4/5 février – 1) 100		
- 2) 100		
31 jan/31 mar – 1) 500	23/26 avril 100	2 mai Acc PA
- 2) 500		15/21 mai
1 ^{er} fév. Acc PA	29 avril 100	1) 100
3/4 fév. 150	11/16 mai	2) 100
4 fév. 250	1) 100	3) 100
9 fév. 250	2) 100	4) 100
12 fév. – 1) 300	3) 100	26 août 200
- 2) 300	4) 100	23 sept/9 oct.
13 fév. 250	17 mai Acc. 400	1) 50
13 fév.* 300	21 mai – 1) 80	2) 100
	- 2) 80	26 sept. 100
16 fév/23 avr – 1) 1000	25 mai – 1) 80	20 oct. 400
- 2) 1000	- 2) 80	6 nov. 150
18 fév/15 mar – 1) 250	26 mai – 1) 80	4 déc. 250
- 2) 250	- 2) 80	10 déc. Acc
- 3) 250		1) 700
21 fév. Acc. 1500	6 juin 80	2) 1000
23 fév. 250	8 juin – 1) 80	
	- 2) 80	
9 mars 200	21/26 juin 80	