

Cercle Aérophilatélique Français

HISTOIRE AÉROPHILATÉLIQUE des LIGNES AFRICAINES (1933)

par Alain CORNU et Gérard COLLOT

Supplément au Bulletin d'Information n°45 – Mars 2008



Général VUILLEMIN (1883-1963)
Organisateur de la Croisière Noire (8 nov. au 18 déc. 1933)

1933

I. RAIDS ET VOYAGES

CRANWELL (Grande Bretagne) - WALFISH BAY (Afrique du Sud) du 6 au 8 février 1933 par le Squadron Leader Gayford et le Flying Lieutenant Nicholetts, pilotes de la R.A.F. sur avion FAIREY Long Range, moteur Napier de 530 ch. Nouveau record du Monde de distance avec 8544 km.

L'avion, parti de Cranwell (près de Londres) le 6 février 1933 à 7h15, survole Marseille, Gabès, Pointe-Noire et atterrit à Wallfish Bay le 8 à 16h.40 après 57 heures et 25 minutes de vol. Sur les 4543 litres d'essence emportés au départ, il n'en restait plus que 45 dans les réservoirs.

TAMANRASSET (Algérie) - N'GUIGMI (Niger) du 7 mars au 14 avril 1933 avec le trimoteur SPCA VII 40T F-AKDY. Chef de mission, capitaine Wauthier; Morvan, pilote; Lagarde, radio-mécanicien et deux passagers : Magdeleine de Bromberghen, membre de la Société de Géographie (future Madame Wauthier) et Chouffet, photographe-cinéaste. Reconnaissance d'un itinéraire aérien à travers le désert.

PARIS - KHARTOUM du 12 au 14 mai 1933 par René Lefèvre, pilote, seul à bord du CAUDRON Phalène F-AMGB, moteur Hispano-Suiza de 150 ch. Ce voyage, écourté à Khartoum par un incident de moteur, était une tentative de liaison rapide vers Madagascar. René Lefèvre avait parcouru 5630 km en 49 heures. Il n'y a pas eu de courrier transporté.

PARIS - ALGER - PARIS le 9 juin 1933 par de Verneilh, pilote; Pascal, radio; Viré, Lebas et Maurice Noguès à bord du trimoteur COUZINET 33 F-ALMV "Biarritz". Tentative de liaison postale rapide. (Voir vols postaux).

CROISIERE NOIRE du 8 novembre au 18 décembre 1933 d'Istres à Alger avec 30 appareils POTEZ 25 T.O.E. Cette croisière transafricaine fut organisée par le général Vuillemin, ancien chef de l'escadrille C11 à l'insigne de la cocotte rouge pendant la Grande Guerre, et par son adjoint le lieutenant-colonel Bouscat. Elle parcourut environ 22000 km en 180 heures de vol; elle traversa le Sahara de Colomb Béchar à Gao et l'Afrique équatoriale de Dakar à Bangui. Sur les 30 appareils au départ, 28 terminèrent ce grand périple. (Voir vols postaux).

ILE DE LA REUNION - ILE MAURICE et retour du 10 au 15 novembre 1933 par trois POTEZ monomoteurs de l'Aéro-club Roland Garros de la Réunion. Pilotes Samat et Hugot (POTEZ 435 F-AMGP), Blanche et Hily (POTEZ 435 F-AMPK) et Surtel et Lemerle (POTEZ 36 F-ALYK). Première liaison aérienne entre les deux îles. (Voir vols postaux).

II. LIGNES AÉRIENNES

Le 30 mai 1933, la **S.C.E.L.A.** (Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes), passe une convention avec l'Etat pour regrouper les moyens des 4 compagnies : **Air Union**, **Air Orient**, **S.G.T.A.** et **C.I.D.N.A.**, et reçoit en location le matériel et les installations de l'**Aéropostale** (alors en liquidation judiciaire).

Le 30 août 1933, la **S.C.E.L.A.** est dissoute et donne naissance à **AIR FRANCE**, inaugurée au Bourget le 7 octobre par Pierre Cot, ministre de l'Air.

Pour les lignes africaines, **AIR FRANCE** hérite des lignes de l'**Aéropostale** (Toulouse - Casablanca - Dakar et Marseille - Alger), et de **Air Union** (Marseille - Tunis). Elle n'a pas de ligne pénétrant le continent africain.

A partir du 6 avril 1933, **IMPERIAL AIRWAYS** réorganise ses horaires et gagne une journée sur son trajet Londres - Le Cap (10 jours au lieu de 11) en supprimant l'escale nocturne de Wadi Halfa (Soudan Anglo-Egyptien). Les départs de Londres (Croydon) ont lieu tous les mercredis à 12h.30 avec une arrivée au Cap dans l'après-midi du samedi de la semaine suivante. (Voir horaires détaillés page suivante). Une desserte Nairobi (Kenya) - Dar es-Salaam (Tanganyika), assurée par **Wilson Airways**, permet d'acheminer le courrier à destination (ou en provenance de Madagascar). Le bateau qui assurait jusqu'alors la liaison Mombasa - Majunga va maintenant de Dar es-Salaam à Majunga.

III. AVIATION MILITAIRE COLONIALE

ALGERIE

L'Aviation militaire d'Algérie (1^{er} groupe d'Aviation d'Afrique, sous les ordres du lieutenant-colonel Weiss) expérimente des liaisons aéropostales entre Alger et Zinder (Niger) de mars à mai 1933. Il n'y aura pas de suite commerciale vu la très faible quantité de courrier transporté (voir vols postaux).

MADAGASCAR


L'Aviation militaire de Madagascar fait quelques vols postaux (non systématiques semble-t-il) pour acheminer le courrier entre Tananarive et Majunga afin d'assurer les correspondances avec les navires venant de France ou de Dar es-Salaam avec le courrier acheminé par **Imperial Airways** et **Wilson Airways**. (Voir vols postaux).


AFRICA SERVICE

ENGLAND—EGYPT, EAST AFRICA, SOUTH AFRICA

Service in force from 23 Sept. 1933 until further notice

	Departure and Arrival Times (Local Standard)		Miles Port to Port	Miles from London
Airway Terminus, Victoria, London, England	dep.	Wed. 11.45		
Air Port of London, Croydon, England.	dep.	" 12.30		
Paris, Gare de Lyon, France	dep.	" 21.50	205	205
Paris to Brindisi		Thurs.		
Brindisi, Italy	arr.	Fri. Morn.	1147	1352
" "	dep.	" 10.15		
Athens, Greece	arr.	" Aftn.	369	1721
" "	dep.	Sat. 07.30		
Alexandria, Egypt	arr.	" Aftn.	587	2308
Cairo	arr.	" Even.	118	2426
" "	dep.	Sun. 03.00		
Assiut	dep.	" 05.30	202	2628
Assuan	dep.	" 08.30	245	2873
Wadi Halfa, Anglo-Egypt-Sudan	dep.	" 11.00	185	3058
Khartoum	arr.	" Even.	518	3576
" "	dep.	Mon. 06.00		
Kosti	dep.	" 08.45	170	3746
Malakal	dep.	" 12.45	260	4006
Juba	arr.	" Even.	329	4335
" "	dep.	Tues. 06.00		
Entebbe, Uganda	dep.	" 11.40	335	4670
Kisumu, Kenya Colony	dep.	" 15.30	157	4827
Nairobi	arr.	" Even.	177	5004
" "	dep.	Wed. 07.30		
Moshi, Tanganyika Territory†	dep.	" 10.15	156	5160
Dodoma	dep.	" 13.15	216	5376
Mbeya	arr.	" Even.	286	5662
" "	dep.	Thurs. 08.00		
Mpika, N. Rhodesia	dep.	" 10.10	245	5907
Broken Hill	dep.	" 13.35	268	6135
Salisbury, S. Rhodesia	arr.	" Even.	300	6475
" "	dep.	Fri. 07.30		
Bulawayo	dep.	" 10.20	226	6701
Pietersburg, Transvaal	dep.	" 14.00	270	6971
Johannesburg	arr.	" Even.	182	7153
" "	dep.	Sat. 07.00		
Kimberley, Cape Province	dep.	" 10.20	272	7425
Victoria West	dep.	" 13.20	205	7630
Cape Town	arr.	" Even.	333	7963

 = A passenger spends the night in bed at this port or in the train

 = by rail

SOUTH AFRICA, EAST AFRICA, EGYPT—ENGLAND

Service in force from 23 Sept. 1933 until further notice

	Departure and Arrival Times (Local Standard)		Miles Port to Port	Miles from C. Town
Cape Town, Cape Province	dep.	Wed. 07.30		
Victoria West	dep.	" 11.50	333	333
Kimberley	dep.	" 14.30	205	538
Johannesburg, T'svaal	arr.	" Even.	272	810
" "	dep.	Thurs. 06.00		
Pietersburg	dep.	" 08.30	182	992
Bulawayo, S. Rhodesia	dep.	" 11.45	270	1262
Salisbury	dep.	" 14.40	226	1488
Broken Hill, N. Rhodesia	arr.	" Even.	300	1788
" "	dep.	Fri. 04.30		
Mpika	dep.	" 07.30	268	2056
Mbeya, Tanganyika T.	dep.	" 11.15	245	2301
Dodoma	dep.	" 14.20	286	2587
Moshi	dep.	" 16.50	216	2803
Nairobi, Kenya Colony	arr.	" Even.	156	2959
" "	dep.	Sat. 06.30		
Kisumu	dep.	" 10.00	177	3136
Entebbe, Uganda	dep.	" 12.45	157	3293
Juba, A.-E.-Sudan	arr.	" Even.	335	3628
" "	dep.	Sun. 06.00		
Malakal	dep.	" 11.10	329	3957
Kosti	dep.	" 15.00	260	4217
Khartoum	arr.	" Even.	170	4387
" "	dep.	Mon. 06.00		
Wadi Halfa	dep.	" 14.15	518	4905
Assuan, Egypt	arr.	" Even.	185	5090
" "	dep.	Tues. 06.00		
Assiut	dep.	" 09.45	245	5335
Cairo	arr.	" 12.15	202	5537
" "	dep.	Wed. 07.00		
Alexandria	dep.	" 09.00	118	5655
Athens, Greece	arr.	" 15.15	587	6242
" "	dep.	Thurs. 08.00		
Brindisi, Italy	arr.	" Aftn.	369	6611
" "	dep.	" Aftn.		
" to Paris		Fri.		
Paris, Gare de Lyon, France	arr.	Sat. Morn.	1147	7758
Air Port of Paris, Le Bourget	dep.	" 09.00		
Air Port of London, Croydon, England	arr.	" Morn.	205	7963
Airway Terminus, Victoria, London, England	arr.	" "		

† = This call may be made alternatively at Arusha, according to the prevailing circumstances

‡ = This call may be made alternatively at Kampala according to the prevailing circumstances

VOLS POSTAUX 1933

11 Janv. Acc.
C.G.A.

ALGER (Algérie) - MARSEILLE (France).

Hydravion CAMS 53 n°5 F-AISV (détruit dans l'accident).

Pilote Féru, mécanicien Deloustal (indemnes), radio Laget (noyé).

L'hydravion décollant à pleine vitesse à 10 heures du matin, percute une énorme vague à la passe de l'Agha, à l'entrée du port d'Alger. Les débris de l'appareil sont repêchés à 11 h. 30 et le courrier chargé sur le paquebot en partance pour Marseille. Le corps du radio Laget ne sera retrouvé que le 19 janvier.

Pli Alger (avant le 10/1/33 - 20h.) - Marseille (13/1/33).

On trouve :

1) griffe noire de Marseille (33-1) :

ACCIDENT D'AVION

Correspondances recueillies en Mer

(33-1)

NE PAS TAXER

2) griffe noire de Marseille (33-2) :

**PARVENU A MARSEILLE
EN MAUVAIS ETAT**

(33-2)

et mention manuscrite :

avion accidenté

3) étiquette dactylographiée apposée à Paris Gare du Nord Avion,

4) enveloppe de réexpédition avec griffe (33-1).

14 Janv.
Vol militaire

TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar).

Le courrier est apporté au paquebot "LECONTE DE LISLE" en escale à Majunga.

Pli Madagascar (ant. au 14/1/33) - France (à partir du 4/2/33).

15 Janv.
Vol militaire

MAJUNGA - TANANARIVE (Madagascar).

L'avion rapporte le courrier déposé à Majunga.

Pli Majunga (14/1/33) - Tananarive (15/1/33).

26 Janv.
Air Union

TUNIS (Tunisie) - MARSEILLE (France).

Hydravion CAMS 53/1 n°26 F-AJZX.

Equipage ? (indemne).

L'hydravion, déjà retardé au départ de Tunis par le mauvais temps et des problèmes de moteur, tombe en panne de réducteur dans le golfe de l'Estaque où se trouve la ville de Marseille. L'hydravion, malmené par la tempête, est amariné avec difficulté et ramené dans le port de Marseille. Le courrier, qui a été mouillé, est réparé au bureau de Marseille-Etranger.

Pli Tunis (22/1/33) - Marseille (26/1/33).

Mention manuscrite sur certains plis touchés par l'eau de mer :

Accident de mer

signé : illisible

N.B. La base d'hydravions se trouvait à Marignane sur l'étang de Berre, que l'hydravion regagna après réparations.

28 Janv
Vol militaire et
Imperial Airways

TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar) - (FRANCE).

Aviation militaire de Tananarive à Majunga puis paquebot "GENERAL VOYRON"

jusqu'à Mombasa puis Imperial Airways jusqu'à Brindisi.

1) pli Tananarive (27/1/33) - Majunga (28/1/33).

2) pli Tananarive (27/1/33) - France (à partir du 13/2/33) via Majunga (28/1/33), Mombasa (3/2/33), Nairobi (4/2/33), Brindisi (10/2/33) et Turin (11/2/33).

5 Fév./3 Mars
Voyage privé

PERPIGNAN (France) - NIAMEY (Niger)

Avion CAUDRON 286/2 n°10 F-AMAZ.

Pilote d'Epied, passager Mr. Lafabègue, propriétaire de l'avion et président de l'A.C. du Roussillon.

Voyage d'agrément via le Maroc et l'Algérie. Le courrier laissé à la poste de Niamey sera rapporté en France par le premier vol de retour des aviations d'AOF et d'Algérie jusqu'à Alger, puis par hydravion de la C.G.A. jusqu'à Marseille.

Pli Perpignan (5/2/33 au composteur) - Niamey (3/3/33 sur timbres du Niger) et griffe de l'aérodrome de Perpignan.

Le courrier, confié à la Poste de Niamey, sera rapporté à Alger par le 1^{er} vol retour des escadrilles de l'AOF et d'Algérie, puis jusqu'à Marseille et Perpignan par la C.G.A.

16 Fév.
Vol militaire

BIZERTE - ILE DE LA GALITE (Tunisie) et retour.

Située à 65 km au nord de Bizerte, l'île était desservie chaque mois par le bateau ravitailleur de phares "EUGENE RESAL" ou par un contre-torpilleur.

A partir de cette date, un hydravion de la Marine Nationale assure une liaison hebdomadaire lorsque le temps le permet, avec transport de courriers civil et militaire. De fait, le but du vol était de ravitailler le mess des officiers en langoustes fraîches, animaux qui pullulaient autour de l'île.

Les plis ne portent aucune marque de poste aérienne et sont extrêmement rares.

Le service prendra fin en 1936.

- 1) pli Bizerte - La Galite,
- 2) pli La Galite - Bizerte.

19 Fév.
Voyage
hongrois

BUDAPEST (Hongrie) - ORAN (Algérie).

Avion GERLE 13 HA-AAI.

Pilote Antal Banhidi, navigateur Tibor Bisits.

Ce voyage était organisé par l'Union des Aviateurs Sportifs Hongrois. Le Directeur des Postes royales de Hongrie demanda à l'Administrateur des Postes françaises et algériennes, l'autorisation de transporter des cartes postales spéciales qui seraient oblitérées postalement à leur arrivée à Oran, autorisation qui fut accordée.

Avion et équipage font étapes successivement à Graz, Venise, Turin, Marseille, Perpignan, Barcelone, Alicante et Carthagène.

Pli Budapest (933 FEB 18N6) - Oran (28/2/33).

1er Mars au
24 Mars
Voyage
hongrois

ORAN (Algérie) - BUDAPEST (Hongrie).

Même avion, même équipage.

Ce voyage était organisé par l'Union des Aviateurs Sportifs Hongrois. Le Directeur des Postes royales de Hongrie demanda à l'Administration des Postes algériennes d'autoriser le transport de cartes spéciales sans surtaxe aérienne d'Oran à Budapest, jusqu'à concurrence d'un kilogramme. L'Administration française donna son accord et l'autorisation fut envoyée au service des P.T.T. d'Oran le 10 février. Le montant de l'affranchissement était de 0,90 Fr. L'itinéraire fut le suivant : Oran, Alger, Tunis, Tripoli, Benghazi, La Canée, Istanbul, Athènes, Naples, Rome, Venise et Budapest.

Pli Oran (1/3/33 - 9h.45) - Budapest (72 Legiposta 933 MAR 24 N 4).

Griffe hongroise commémorative
verte et griffe violette (33-3) :

PAR AVION „GERLE“ HA-AAI
ORAN—BUDAPEST (33-3)

7 Mars
Vol militaire
français

ORAN (Algérie) - ZINDER (Niger).

Avion BRÉGUET 330 R2 n°01 bis F-AKEZ (d'Oran à Gao).

Pilote Sergent Bouscat, navigateur Lieutenant-Colonel Bouscat.

L'itinéraire fixé était Oran, Colomb-Béchar, Adrar, Gao, Niamey et Zinder.

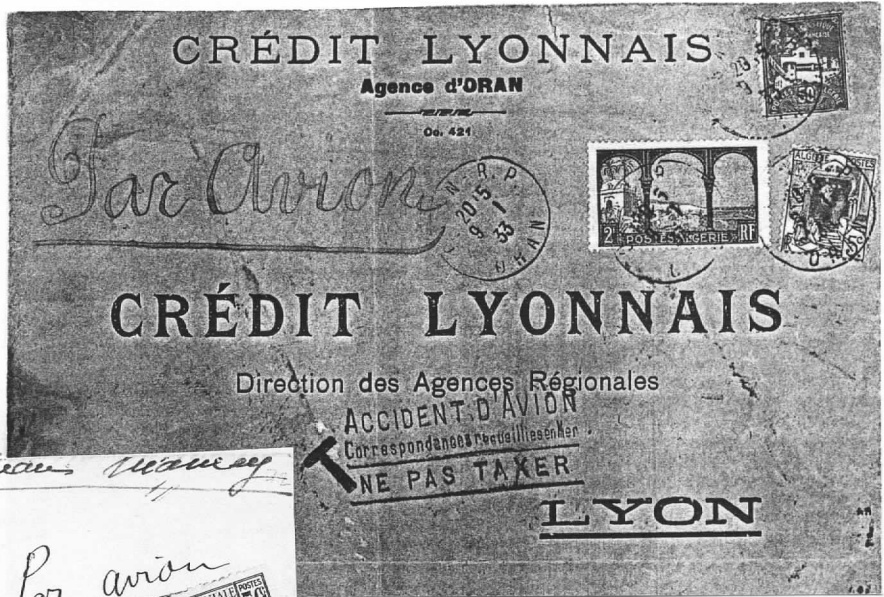
Le Lt-colonel Bouscat venant de France atterrit à Oran le 27 février et se rend le 28 à Alger sur un avion militaire pour préparer cette liaison. Il est alors décidé que les vols d'essai se feraient au départ d'Alger, par Laghouat, El Goléa et Adrar évitant ainsi Oran et Colomb-Béchar. Il en résultera une semaine de retard pour l'ouverture de l'exploitation. Le voyage du Lt-colonel Bouscat fut cependant maintenu au départ d'Oran, puisqu'il était annoncé et préparé comme tel. Le Lt-colonel Bouscat retourna donc à Oran le 6 mars d'où il devait décoller le 7 à 6 heures mais il retarda son départ jusqu'à 8 heures, pour attendre le courrier devant arriver d'Alger par le train de nuit et comprenant en particulier les plis postés en France apportés par l'hydravion de service régulier Marseille - Alger. Ce courrier n'arriva pas, ce qui motiva vis-à-vis du pilote "les regrets de l'Administration".

Le lieutenant-colonel Bouscat n'emporta donc d'Oran qu'un courrier formé de 137 lettres et cartes pour un poids total de 835 grammes. Il n'y eut pas de plis chargés à Colomb-Béchar ni à Adrar. Il le déposa à Gao où l'attendait la patrouille du capitaine Marie. Cette liaison n'eut pas de retour, le lieutenant-colonel Bouscat continuant son voyage d'étude jusqu'à Dakar où il se trouva immobilisé par une panne de moteur.

On trouve les plis suivants :

- 1) Oran (7/3/33 - 4 h.30) - Zinder (11/3/33) (65 plis),
- 2) Oran - Colomb-Béchar (7/3/33) (33 plis),
- 3) Oran - Adrar (8/3/33) (9 plis),
- 4) Oran - Gao (10/3/33) (20 plis),
- 5) Oran - Niamey (10/3/33) (10 plis),
- 6) Alger (5/3/33 - 5h.) - Oran (6/3/33 - 21h.) - Zinder (11/3/33),
- 7) Gao (10/3/33) - Niamey (10/3/33),
- 8) Gao (10/3/33) - Zinder (11/3/33),
- 9) Niamey (10/3/33) - Zinder (11/3/33).

ORAN - LYON
(ligne Alger - Marseille)
Accident du 11 janvier 1933
dans la passe de l'Agha à Alger.
Départ Oran 9/1/33,
Transit Alger 10/1/33,
Arrivée Marseille 13/1/33.



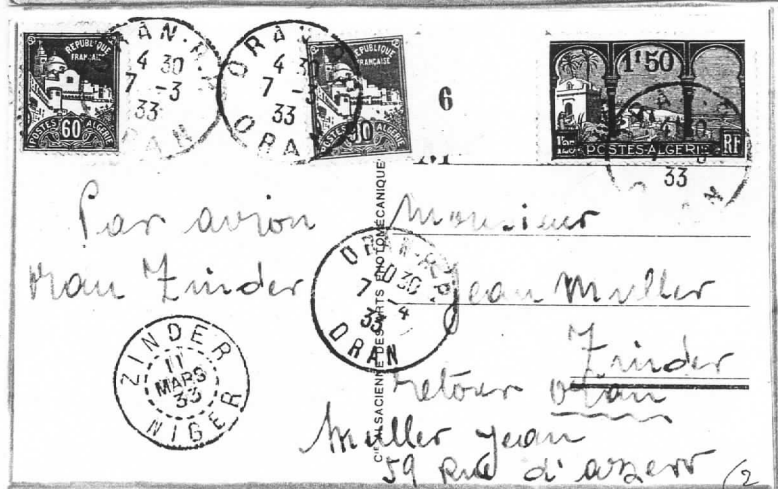
PERPIGNAN - NIAMEY - ALGER
Dép. 5/2/33 au poste
Arr. Niamey 3/3/33
Retour Alger 24/3/33
Marseille 25/3/33.

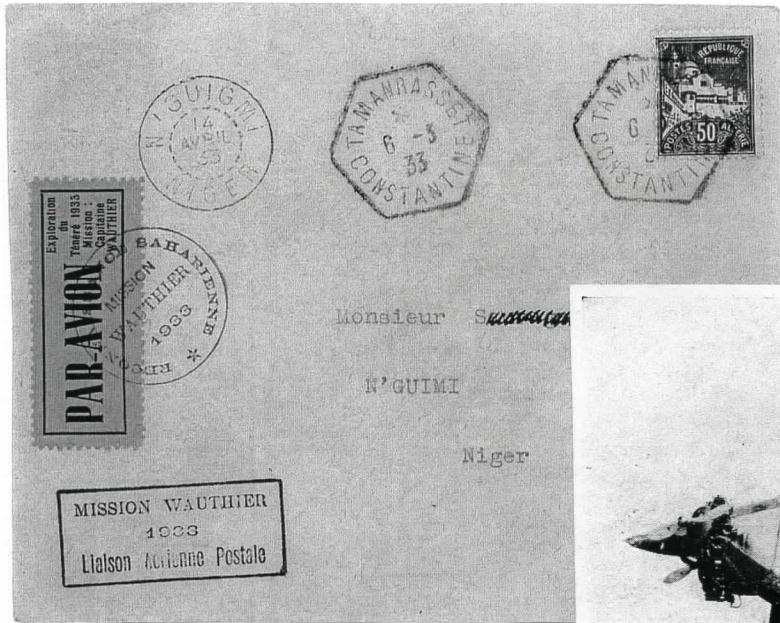


ORAN - BUDAPEST
Avion GERLE
Départ Oran 1/3/33,
Arrivée Budapest 24/3/33.



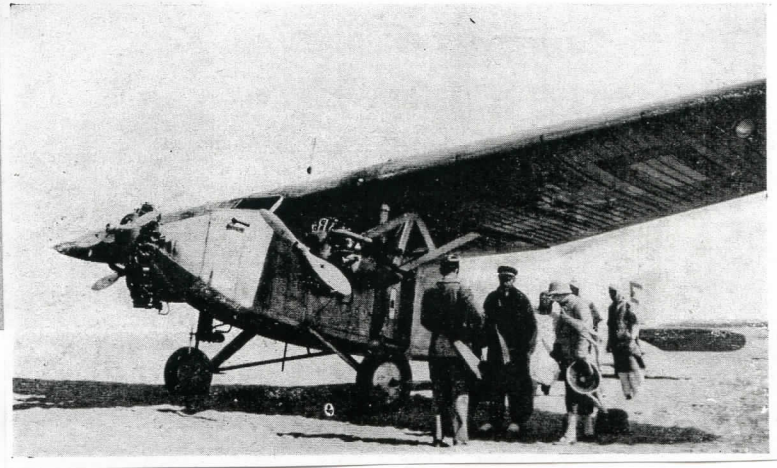
ORAN - ZINDER
Vol militaire
Départ Oran 7/3/33,
Arr. Zinder 11/3/33
Retour à Oran 7/4/33 par le
3^{ème} retour militaire.





Un des 11 plis témoins transportés par la mission Wauthier
Départ Tamanrasset 6/3/33,
Arrivée N'Guigmi 14/3/33
Etiquette spéciale PAR AVION de couleur rose.

Trimoteur SPCA VII F-AKDY du capitaine Wauthier sur le terrain d'atterrissage d'In-Salah.



Capitaine Wauthier, chef de la mission

SPCA VII F-AKDY de la mission Wauthier, accidenté dans le sud Hoggar (lat. 20°30' Nord, long. 9°17'Est), lors du voyage retour le 19/3/33.

LE BOURGET – ZINDER
Mission Arzac et Meyriue
(mentionné par erreur Lt col. Bouscat)
Départ Le Bourget 11/3/33-15h.
Transit Marseille Avion 13/3/33,
Arrivée Zinder 18/3/33,



7 Mars*
Vol militaire
français

FORT-ARCHAMBAULT (Tchad) - BANGUI (Oubangui-Chari).

Deux avions POTEZ 25 T.O.E.

Pilotes Lieutenant Lucciardi et Sergent-Chef Paquier, passager le prince Bibesco, président de la Fédération Aéronautique Internationale.

Courrier transporté à l'occasion d'une tournée en Afrique du Président de la F.A.I.

Pli Fort-Archambault (7/3/33) - Bangui (7/3/33).

7 Mars**
Voyage
d'étude français

TAMANRASSET (Algérie) - N'GUIGMI (Niger).

Avion SPCA VII 40T n°1 F-AKDY.

Pilote Morvan, radio-mécanicien Lagarde, chef de mission Capitaine Wauthier, passagers Magdeleine comtesse de Bronberghen (future Mme Wauthier) préhistorienne et ethnographe, membre de la Société de Géographie et Chouffet, photographe-cinéaste.

Ce voyage avait pour but la reconnaissance d'un itinéraire aérien et d'une route pour automobile entre le Hoggar et le Tchad. Le capitaine Wauthier avait la responsabilité de la partie aérienne alors que le lieutenant de vaisseau Bréard commandait la partie terrestre composée de deux camions Latil.

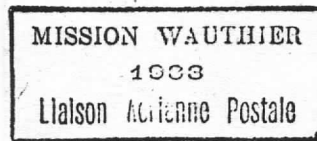
La mission se constitue le 16 février à In-Salah et part le 27 pour Tamanrasset. Après révision du matériel, elle quitte Tamanrasset le 7 mars, arrive le 11 à Assoua, le 28 à Bilma où prend fin la mission automobile qui rentre à Alger. Le capitaine Wauthier continue sur N'Guigmi qu'il atteint le 14 avril, après quoi il rentre lui aussi à Alger. Onze plis-témoins furent transportés.

Pli Tamanrasset (6/3/33) - N'Guigmi (14/4/33).

Les plis portent :

- une griffe circulaire rouge (33-4),
- une étiquette rose (33-5),
- une griffe encadrée (33-6).

(33-6)



(33-5)

(33-4)

Le capitaine Wauthier correspondait avec la mission automobile par messages lestés munis de l'étiquette rose et de la griffe circulaire rouge. Ces messages indiquaient notamment l'itinéraire à suivre.

14 Mars
Vol militaire
1^{er} aller

ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).

- **d'Alger à Laghouat :**

Deux avions POTEZ 25 T.O.E. de l'Aviation d'Algérie (1^{er} Groupe d'Aviation d'Afrique).

Chefs de bord Lieutenants Arzac et Meyrieu et deux sous-officiers pilotes.

- **de Laghouat à Gao :**

Deux avions POTEZ 25 T.O.E. de l'Aviation d'Algérie (1^{er} Groupe d'Aviation d'Afrique).

Avion postal : pilote Caporal-Chef Lamur, chef de mission Lieutenant-Colonel Weiss.

Avion de protection : équipage Sergents Pradier et Dalicieux.

- **de Gao à Zinder :**

Deux avions POTEZ 25 T.O.E. de la 3^{ème} escadrille d'A.O.F..

Chef de mission Capitaine Marie et trois sous-officiers.

Le courrier retardé dans le sud-algérien par une tempête de sable, arrive à Zinder le 18 mars à 11 heures du matin, avec un jour de retard.

On trouve les plis suivants :

- 1) (Paris) - Alger (13/3/33 - 14 h.45) - Zinder (18/3/33) (308 plis),
- 2) Alger (14/3/33 - 11h.) - Laghouat (14/3/33 - 19h.) (8 plis),
- 3) Alger (14/3/33 - 11h.) - El Goléa (15/3/33) (8 plis),
- 4) Alger (14/3/33 - 11h.) - Adrar (16/3/33) (160 plis),
- 5) Alger (14/3/33 - 11h.) - Gao (17/3/33) (150 plis),
- 6) Alger (14/3/33 - 11h.) - Niamey (17/3/33) (85 plis),
- 7) Laghouat (14/3/33) - El Goléa (15/3/33) (1 pli),
- 8) Laghouat (14/3/33) - Gao (17/3/33) (25 plis),
- 9) Adrar (16/3/33) - Gao (17/3/33) (5 plis),
- 10) Gao (17/3/33) - Niamey (17/3/33),
- 11) Gao (17/3/33) - Zinder (18/3/33),
- 12) Niamey (17/3/33) - Zinder (18/3/33).

On peut trouver des plis postés à Alger portant la griffe violette :



(33-7)

et la griffe privée :
(violette)

Première liaison postale
Alger - Gao effectuée le
14 Mars par une patrouille
du 1er C 'A 'A -

(33-8)

- 13) courrier pour Fort-Lamy (de Zinder par la voie ordinaire),
14) courrier pour Kano (Nigéria) (de Zinder par la voie ordinaire).

21 Mars

Vol militaire
1^{er} retour

ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie).

Mêmes avions, mêmes équipages que pour le 14 mars.

- 1) pli Zinder (20/3/33) - Alger (23/3/33 - 20h.),
- 2) pli Niamey (21/3/33) - Alger (23/3/33 - 20h.),
- 3) pli Gao (21/3/33) - Alger (23/3/33 - 20h.),
- 4) pli Adrar (23/3/33) - Alger (23/3/33 - 20h.) (47 plis),
- 5) pli El Goléa (23/3/33) - Alger (23/3/33 - 20h.) (45 plis),
- 6) pli Laghouat (23/3/33) - Alger (23/3/33 - 20h.) (7 plis).

22 Mars

Vol militaire
et Imperial
Airways

TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar) - (FRANCE)

Aviation militaire de Tananarive à Majunga puis paquebot "AZAY-LE-RIDEAU" jusqu'à Dar es-Salaam, puis train jusqu'à Nairobi et Imperial Airways jusqu'à Brindisi.

- 1) pli Tananarive (21/3/33) - Majunga (22/3/33),
- 2) pli Tananarive (21/3/33) - France (10/4/33) via Majunga (22/3/33), Dar es-Salaam (27/3/33), Nairobi (1/4/33), Brindisi (7/4/33) et Turin-Modane (8/4/33).

25 Mars

Vol militaire
2^{ème} aller

ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).

Mêmes caractéristiques que pour le 14 mars, hormis le lieutenant de Fournas de la Brosse qui remplace le capitaine Marie et le lieutenant Arsac, le lieutenant-colonel Weiss.
Les avions arrivent à Zinder à 9 heures 30.

- 1) pli Alger (24/3/33 - 20 h.) - Zinder (26/3/33) (50 gr),
- 2) plis Alger (24/3/33) - autres escales (1,990 kg),
- 3) pli pour Fort Lamy (de Zinder à Fort-Lamy par la voie ordinaire),
- 4) pli pour Kano (Nigeria) (de Zinder à Kano par la voie ordinaire)

27 Mars

Vol militaire
2^{ème} retour

ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie)

Mêmes caractéristiques que pour le 23 mars.

- 1) pli Zinder (27/3/33) - Alger (30/3/33),
- 2) pli Adrar - Alger (30/3/33),
- 3) pli El Goléa - Alger (30/3/33),
- 4) pli Adrar - El Goléa (30/3/33).
- 5) pli Zinder (27/3/33) - autres escales.

28 Mars

Vol militaire
3^{ème} aller

ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).

Mêmes caractéristiques que pour le 14 mars mais Lieutenant de Fournas de la Brosse chef de mission. Les avions arrivent à Zinder à midi.

- 1) pli Alger (28/3/33 - Zinder (1/4/33),
- 2) plis Alger (28/3/33) - autres escales,
- 3) pli Adrar (24/3/33) annulé puis (30/3/33) - Gao (31/3/33),
- 4) pli pour Kano (Nigéria) (de Zinder par la voie ordinaire).

2 Avril

Vol militaire

ZINDER (Niger) - BANGUI (Oubangui - Chari).

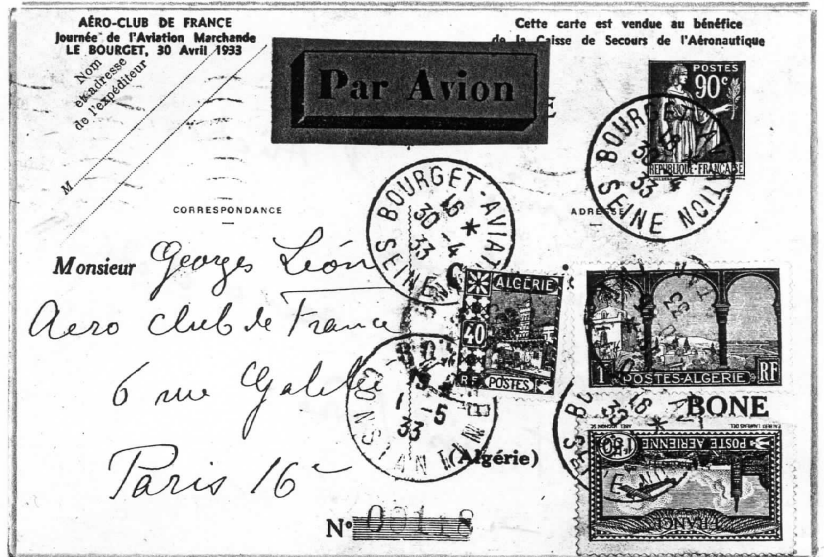
Trois POTEZ 25 T.O.E.

Pilotes Capitaine Michel, commandant l'Aéronautique de l'A.E.F. et chef de mission, Lieutenant Lamboley, Sergent-Chef Paquier, navigateur Lieutenant Lucciardi, mécanicien Sergent-Chef Moreau, passager Mr le Gouverneur Général du Congo belge Général Tilkens. L'escadrille avait convoyé Mr Tilkens de Bangui à Niamey où s'était effectuée la correspondance avec le 3^{ème} vol de retour des avions de l'Aéronautique d'A.O.F. Au retour, le capitaine Michel fit escale à Zinder et chargea le courrier apporté par l'aviation d'A.O.F. pour N'Guigmi, Fort-Lamy, Fort-Archambault et Bangui.

- 1) pli à destination de N'Guigmi,
- 2) pli à destination de Fort-Lamy,
- 3) pli à destination de Fort-Archambault,
- 4) pli à destination de Bangui.



ATHENES – ZINDER
Premier courrier grec.
Départ Athènes 31/3/33,
Arrivée Zinder 7/4/33.
Griffe noire du premier vol.



LE BOURGET – BÔNE
Carte postale éditée par l'Aéro-Club de France à l'occasion de la journée de l'Aviation Marchande.
Dép. Le Bourget 30/4/33-16h.
Arrivée Bône 1/5/33.



COUZINET 33 F-ALMV "Biarritz" sur le terrain d'Alger le 6 avril 1933.
Le mécanicien Rejenge tente un démarrage, avant son accident.

3 Avril
Vol militaire
3^{ème} retour

ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie).

Mêmes caractéristiques que pour le 28 mars.

- 1) pli Zinder (3/4/33) - Alger (6/4/33),
- 2) pli Zinder (3/4/33) - autres escales,
- 3) pli Adrar (5/4/33) - Alger (6/4/33),
- 4) pli El Goléa - Alger (6/4/33),
- 5) pli Laghouat - Alger (6/4/33).

4 Avril
Vol militaire
4^{ème} aller

ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).

Mêmes caractéristiques que pour les 14 mars mais l'escadrille d'A.O.F. est aux ordres du Capitaine Robert.

Elle arrive à Zinder à 17 heures.

- 1) pli Alger (4/4/33) - Zinder (7/4/33),
- 2) plis Alger (4/4/33) - autres escales,
- 3) 1er courrier grec avec griffe noire (33-9)
Athènes (31/3/33-13h.) - Zinder (7/4/33).

**PREMIERE LIAISON AERIENNE
GRECE-AFRIQUE OCCIDENTALE FRANCAISE**

(33-9)

7 Avril
Vol militaire
et Imperial
Airways

TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar) - (FRANCE).

Aviation militaire de Tananarive à Majunga puis paquebot "ANGERS" jusqu'à Dar es-Salaam puis chemin de fer jusqu'à Nairobi puis Imperial Airways jusqu'à Brindisi.

- 1) pli Tananarive (5 ou 6/4/33) - Majunga (7/4/33),
- 2) pli Tananarive (5 ou 6/4/33) - France (24/4/33) via Majunga (7/4/33), Dar es-Salaam (12/4/33), Nairobi (15/4/33), Brindisi (21/4/33) et Turin-Modane (22/4/33).

7 Avril*
C.G.A.
Vol spécial

ALGER (Algérie) - PARIS (France).

Avion COUZINET 33 F-ALMV "BIARRITZ".

Pilote de Verneilh, radio Thomasset, mécanicien Rejenge, passager Hellbronner, secrétaire de la C.G.A..

Le vol, prévu pour le 6, fut reporté au lendemain, Rejenge ayant eu un bras cassé lors de la mise en marche d'une hélice. Il est remplacé par le mécanicien Lebas.

Un petit courrier-témoin fut transporté à titre privé.

Pli Alger (7/4/33 - 4h.55) - Le Bourget (7/4/33 - 16h.35).

Mention manuscrite :

*Transporté par le trimoteur Couzinet "Biarritz" le 7.4.33
à Alger à Paris en 8 h. 50 . (signature du pilote)*

10 Avril
Vol militaire
4^{ème} retour

ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie).

Mêmes caractéristiques que pour le 4 Avril.

- 1) pli Zinder (11/4/33) - Alger (13/4/33),
- 2) pli Adrar (12/4/33) - Alger (13/4/33),
- 3) pli El Goléa (13/4/33) - Alger (13/4/33),
- 4) pli Laghouat (13/4/33) - Alger (13/4/33),
- 5) plis Zinder (11/4/33) - autres escales.

11 Avril
Vol militaire
5^{ème} aller

ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).

Mêmes caractéristiques que pour le 23 mars.

- 1) pli Alger (11/4/33) - Zinder (15/4/33),
- 2) pli Alger (11/4/33) - autres escales,
- 3) pli Laghouat - El Goléa (12/4/33).

13 Avril

BILMA (Niger) - CHAVILLE (France).

Voir vol du 7 mars**. Lors de son voyage d'étude, le capitaine Wauthier timbra quelques plis à Bilma à destination de la France.

Pli Bilma (13/4/33) - Chaville (5/5/33 - 12h).

14 Avril
L.E.

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

Avion FARMAN 190.

Pilote Corriger, mécanicien Balade.

Plis Addis-Abeba (14/4/33) à destination de Londres, Karachi ou Colombo avec transit à Port-Taufiq et au Caire.

- 17 Avril**
Vol militaire
5^{ème} retour
- ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie).**
Mêmes caractéristiques que pour le 10 avril.
1) pli Zinder (17/4/33) - Alger (20/4/33),
2) pli Adrar (19/4/33) - Alger (20/4/33),
3) pli El Goléa - Alger (20/4/33),
4) pli Laghouat - Alger (20/4/33).
5) pli Zinder (17/4/33) – autres escales.
- 18 Avril**
Vol militaire
6^{ème} aller
- ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).**
Mêmes caractéristiques que pour le 14 mars.
1) pli Alger (18/4/33) - Zinder (21/4/33),
2) plis Alger (18/4/33) - autres escales,
3) pli Adrar (20/4/33) - Zinder (21/4/33).
- 19 Avril**
Vol militaire et
Imperial Airways
- TANANARIVE –MAJUNGA (Madagascar) – (FRANCE).**
De Tananarive à Majunga par l'aviation militaire, de Majunga à Dar es-Salaam par le paquebot "MARECHAL JOFFRE", de Dar es-Salaam à Nairobi par le train, Nairobi à Brindisi par les Imperial Airways et de Brindisi à Paris par le train.
Pli Tananarive (avant le 19/4/33) – Majunga (20/4/33) – Dar es-Salaam (24/4/33) – Nairobi (29/4/33) – Brindisi (5/5/33) – ambulant Brindisi – Turin (5/5/33) – Paris (7/5/33).
- 24 Avril**
Vol militaire
6^{ème} retour
- ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie).**
Mêmes caractéristiques que pour le 17 avril.
1) pli Zinder (25/4/33) - Alger (28/4/33),
2) pli Adrar (27/4/33) - Alger (28/4/33),
3) pli El Goléa - Alger (28/4/33).
4) pli Zinder (25/4/33) - autres escales.
- 25 Avril**
Vol militaire
7^{ème} aller
- ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).**
Mêmes caractéristiques que pour le 14 mars.
1) pli Alger (25/4/33) - Zinder (2/5/33),
2) plis Alger (25/4/33) - autres escales.
- 1er Mai**
Vol militaire
7^{ème} retour
- ZINDER (Niger) - ALGER (Algérie).**
Mêmes caractéristiques que pour le 25 avril.
1) pli Zinder (30/4/33) - Alger (8/5/33 - 20h.),
2) pli Gao (2/5/33) - Alger (8/5/33 - 20h.),
3) pli Adrar (7/5/33) - Alger (8/5/33 - 20h.).
4) pli Zinder (30/4/33) - autres escales.
- 1er Mai***
Air Union
- TUNIS (Tunisie) - BÔNE (Algérie).**
Hydravion CAMS 53.
Pilote ?
Réouverture du service d'été.
Vol effectué en prolongement du vol spécial Marseille-Tunis lors des Journées de l'Aviation marchande, patronnées par l'Aéro-Club de France.
1) pli Tunis (1/5/33) - Bône (1/5/33).
2) pli Bourget-Aviation (30/4/33 - 6h.) - Bône (1/5/33 - 19h.).
- 1er Mai****
Air Union
- BÔNE (Algérie) - TUNIS (Tunisie).**
Même avion, même équipage, même motif.
Pli Bône (1/5/33) - Tunis (1/5/33).
- 6 Mai**
Vol militaire
- ALGER (Algérie) - ZINDER (Niger).**
Avion BREGUET 330 R2 F-AKEZ.
Pilote Sergent Bouscat, navigateur Lieutenant-colonel Bouscat.
Le lieutenant-colonel Bouscat devait assurer la pérennité de cette ligne militaire. Malheureusement, il ne fut pas suivi dans son projet et ce voyage fut le dernier.
Pli Alger (6/5/33) - Zinder (11/5/33).
N.B. A la suite de l'arrêt de la ligne militaire, le courrier de France fut acheminé jusqu'à Dakar par l'avion d'Air France puis par voie terrestre jusqu'à Niamey et Zinder. Les usagers ne furent pas prévenus de la fermeture de la ligne Alger - Zinder.

9 Mai Acc.
C.G.A.

CASABLANCA (Maroc) - TOULOUSE (France).

Avion LATE 28 n°904 F-AJIX (détruit dans l'accident).

Pilote Emler, radio Guyomar et 4 passagers dont René Riguelle chef de l'aérodrome de Dakar (tués dans l'accident).

A 1600 mètres d'altitude, dans la couche nuageuse, l'avion percute la montagne à Montseny près du village de Viladrau au nord de Barcelone (Espagne) et prend feu.

1) griffe de Toulouse (33-10) :

CORRESPONDANCE AVION

retardée et détériorée

par suite de l'accident avion

survenu le 9 MAI 1933

(33-10)

2) le courrier très endommagé est placé dans une enveloppe de réexpédition.

Cachet de Toulouse-rebuts du 12/5/33 ou 13/5/33.

15 Mai
C.G.A.

NATAL (Brésil) - DAKAR (Sénégal).

Avion COUZINET 70 F-AMBV "ARC-EN-CIEL".

Équipage Mermoz, Carretier, Mailloux, Manuel, Collenot, Couzinet.

L'avion décolle de Natal le 15 mai à l'aube à destination de Saint-Louis du Sénégal. A 800 km des côtes africaines, Mermoz doit couper le moteur droit ; il se dirige alors au plus court vers Dakar où il atterrit vers 21 heures, après une traversée de 17 heures 10 minutes.

Pli ou carte spéciale Natal (15/5/33) - Dakar (15/5/33), avec étiquette verte.

20 Mai
Vol d'essai
Swissair

ZÜRICH (Suisse) - TUNIS (Tunisie).

Avion LOCKHEED "ORION" CH-168.

Pilote Mittelholzer, mécanicien Hufschmid.

Mittelholzer, directeur de la Société suisse Swissair, effectue dans la journée un vol Zürich - Tunis - Rome - Zürich, pour tester le nouvel appareil américain qu'il vient d'acquérir. L'avion transportait 340 plis.

L'avion décolle de Zürich à 3h.30 et atterrit à Tunis à 7h.30.

Pli Zürich (20/5/33) - Tunis (20/5/33).

Ces plis portent la griffe (33-11) :

Vol spécial Swissair

(33-11)

20 Mai*
Vol d'essai
Swissair

TUNIS (Tunisie) - ROME (Italie) - ZÜRICH (Suisse).

Même avion, même équipage.

L'avion quitte Tunis à 11 heures, fait escale à Rome de 13h.35 à 17h.30 et arrive à Zürich - Dubendorf à 19h.45.

1) pli Tunis (20/5/33 - 8h.) - Rome (20/5/33 - 15h.) avec la griffe (33-8) (250 plis).

2) pli Tunis (20/5/33 - 8h.) - Zürich (20/5/33 - 21h.) avec la griffe suisse (33-12) et la griffe italienne (33-12) (189 plis).

VOLO STRAORDINARIO
ZURIGO - TUNISI - ROMA - ZURIGO

(33-12)

31 Mai
Vol militaire et
Imperial Airways

TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar) - (FRANCE).

Le courrier est apporté au paquebot "CHANTILLY" en escale à Majunga.

Pli Tananarive (avant le 31/5/33) - France (à partir du 20/6/33)

N.B. L'hydravion des Imperial Airways arrive avec deux jours de retard à Brindisi.

9 Juin
Essai de liaison
rapide

PARIS (France) - ALGER (Algérie) - PARIS (France).

Avion COUZINET 33 F-ALMV "BIARRITZ".

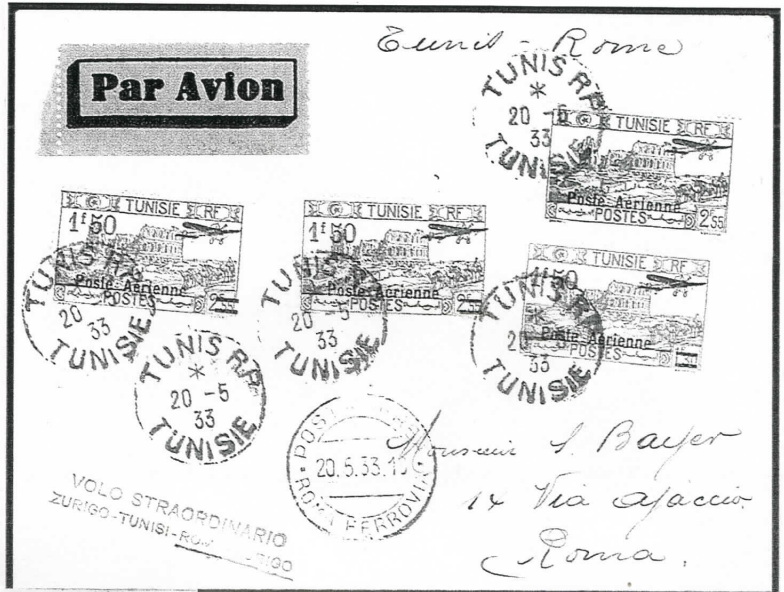
Pilote De Verneilh, radio Pascal (à l'aller) et Viré (au retour), mécanicien Lebas, passager Noguès.

Le vol aller est effectué dans la matinée. Pour le retour, l'avion décolle d'Alger à 14h.15 et arrive à Marseille à 20h.22, ayant été retardé par le mistral ; le lendemain, il repart de Marseille à 6h.15 et arrive au Bourget à 11h.20.

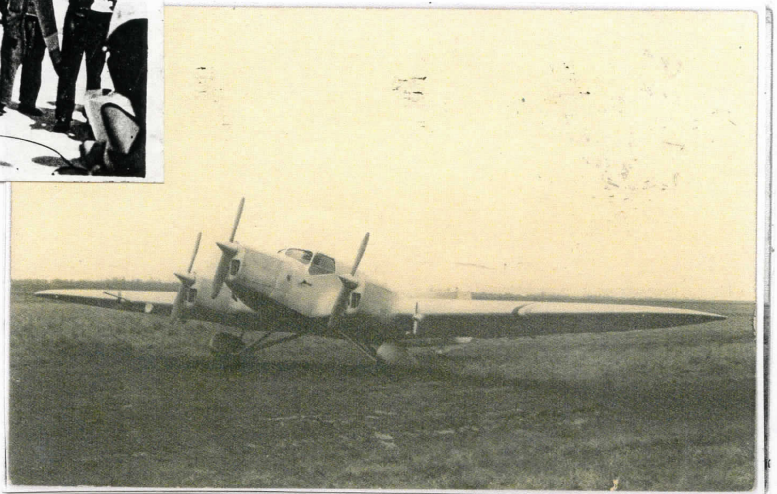
1) pli Paris (9/6/33 - 2h.) - Alger (9/6/33 - 9h.) - Alger (9/6/33 - 12h.) - Paris RP Avion (10/6/33 - 12 h.45),

2) pli Alger (9/6/33 - 12h.) - Paris RP Avion (10/6/33 - 12h.45).

TUNIS - ROME
Vol d'essai SWISSAIR
Départ Tunis 20/5/33,
Arrivée Rome 20/5/33-15h.
Griffe violette du vol.



Monomoteur LOCKHEED Orion de la compagnie SWISSAIR
Vol d'essai Zürich - Rome - Tunis et retour le 20 mai 1933.



COUZINET 33 F-ALMV "Biarritz".
Recto d'une des cartes postales transportées lors du vol spécial de la C.G.A.



Verso de la carte postale
Départ Paris Avion 9/6/33-2h.
Arrivée Maison-Blanche 9/6/33
Retour Paris Avion 10/6/33-12h.30

La Croisière Noire

La Croisière transafricaine, appelée aussi Croisière Noire ou Croisière Vuillemin ou bien encore Croisière des Cocottes, commencée le 8 novembre 1933 avec 30 appareils POTEZ 25 au départ d'Istres, était de retour à Alger le 18 décembre avec 28 appareils.

Cette croisière fut un grand succès, même si elle n'eût pas le retentissement de celle du général Italo Balbo effectuée au-dessus de l'Atlantique Nord quelques mois auparavant, elle démontra l'excellente fiabilité du "vieux" POTEZ 25 T.O.E., sesquiplan en bois et toile équipé d'un moteur Lorraine 450 ch., dans les sévères conditions climatiques de l'Afrique.

La Croisière Noire, organisée par le général VUILLEMIN ancien chef de l'escadrille C11 à l'insigne de la Cocotte Rouge pendant la Grande Guerre et par son adjoint, le Lt. Colonel Bouscat, parcourut environ 22000 km en 180 heures de vol. Elle traversa le Sahara de Colomb Béchar à Gao et l'Afrique équatoriale de Dakar à Bangui.

L'escadre était ainsi composée :

COMMANDEMENT (cocottes rouges)

3 avions sous la responsabilité du Général Vuillemin, commandant d'escadre.

PREMIER GROUPE (cocottes blanches)

12 avions sous la responsabilité du Lt Colonel Rignot, commandant le 1^{er} groupe.

DEUXIEME GROUPE (cocottes bleues)

12 avions sous la responsabilité du Lt Colonel Girier, commandant le 2^{ème} groupe.

CELLULE " HAUT LE PIED " , rattachée au 2^{ème} groupe

3 avions sous la responsabilité du Commandant Pelletier-Doisy, chef de la cellule.

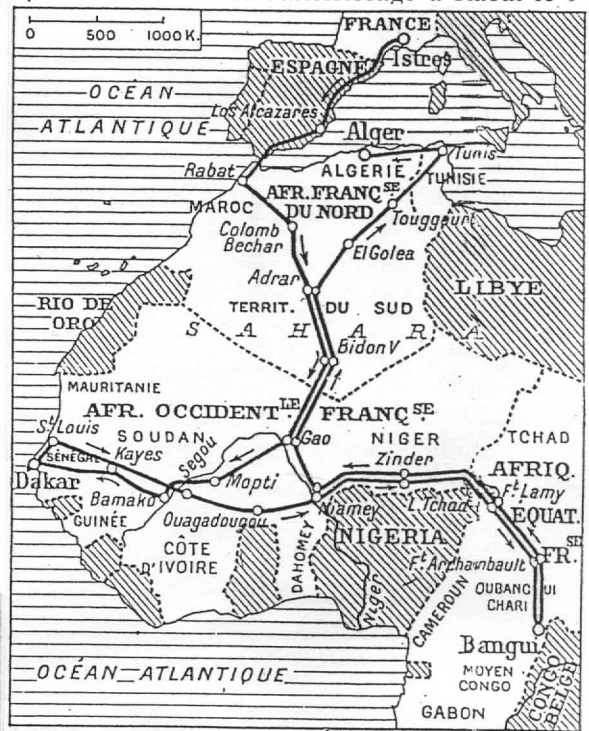
Deux avions furent accidentés et ne finirent pas cette croisière : l'avion du Capitaine Cazabonne du 1er groupe (cocotte blanche) capota lors de l'atterrissage à Los Alcazares le 8 novembre et celui du Lieutenant de vaisseau Chassin du 2ème groupe (cocotte bleue) fut retourné par le vent lors de l'atterrissage à Rabat le 9 novembre.

Cette escadre était équipée de moyens radio très limités. En effet, deux avions seulement sur les 28 qui décollèrent de Rabat possédaient un appareil émetteur-récepteur (G1 Vuillemin et Lt Colonel Girier). La navigation pour ces vols en formation se fit essentiellement à vue.

Extrait du reportage de Didier Poulain paru dans le Journal de décembre 1933 :

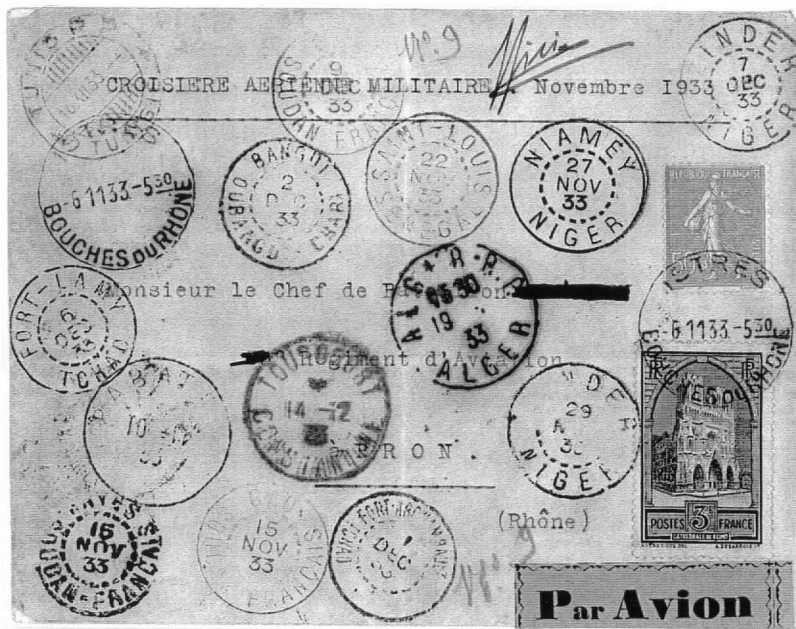
" Comme nos routes de France sont jalonnées de bornes, les grandes voies de pénétration saharienne sont maintenant jalonnées de balises. Le mérite de l'organisation en revient au général Vuillemin qui a conçu le plan d'ensemble.

L'axe Adrar - Gao par Bidon V comporte tous les 10 kilomètres une sorte de maison en tôle, peinte en blanc pour être plus visible. Cette construction a 6 mètres de long, 3 mètres de haut et 2 mètres de large. En outre, devant et derrière, deux flèches immenses indiquent la direction des prochaines balises. A 1000 mètres d'altitude, par beau temps, on peut en distinguer trois à la fois "



CARTE DE LA CROISIÈRE NOIRE

Pli ayant fait le voyage complet.
Signé du Lt Colonel Girier,
Départ Istres 6/11/33-5h.30,
Tous les cachets d'escales,
Arrivée à Istres 24/12/33-18h.30



La Croisière Noire



Alignement d'un groupe de POTEZ 25 de la Croisière Noire avant son départ d'Istres.

POTEZ 25 N°15 du 1^{er} Groupe de la Croisière Noire (cocotte blanche).



Le 10 janvier 1934, le Général Vuillemin atterrit au camp d'Etampes.

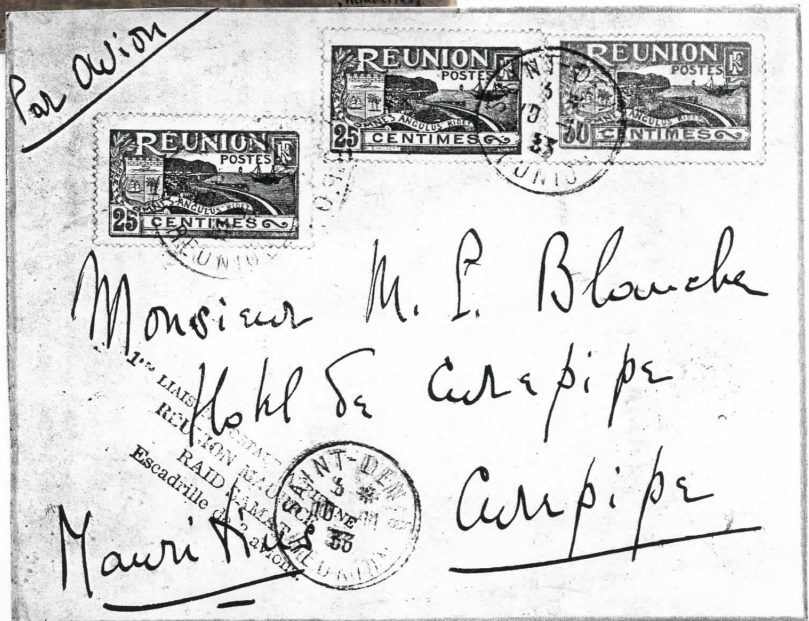
Il est accueilli et félicité par le Général de Goys pour sa réussite de la Croisière Noire.

- 11 Juil.**
Vol militaire et
Imperial Airways
- TANANARIVE - MAJUNGA (Madagascar) - (FRANCE).**
Avion militaire de Tananarive à Majunga puis paquebot "GENERAL METZINGER" de Majunga à Dar es-Salaam puis Imperial Airways de Nairobi à Brindisi.
Pli Tananarive (11/7/33) - Paris (29/7/33) via Dar es-Salaam (18/7/33) et Brindisi (27/7/33).
- 6 Nov.**
Vol militaire
français
- TANANARIVE - MORONDAVA (Madagascar).**
3 Avions POTEZ 25 T.O.E. et 2 avions POTEZ 29. aux ordres du capitaine Dire.
Ce vol correspond à la première étape d'un vol sur la côte ouest de Madagascar, vol qui couronnait l'année aérienne d'instruction. Par la même occasion, les terrains de Morondova et d'Andrafiavelo devaient être inaugurés.
Pli Tananarive (5/11/33) - Morondova (6/11/33) - Andrafiavelo (7/11/33).
- 8 Nov. au
23 Déc.**
Vol militaire
français
- ISTRES (France) - BANGUI (Oubangui-Chari) - ISTRES (France).**
Vingt-huit avions POTEZ 25 T.O.E. divisés en trois groupes (cocottes bleue, blanche et rouge) ont fait la totalité du voyage (2 abandons).
Voyage aller Istres - Bangui.
8 novembre : Istres, Perpignan, Carthagène (Espagne) puis Rabat (le 9), Colomb Béchar (le 11), Adrar (le 12), Bidon V (le 13), Gao (le 15), Mopti et Bamako (le 17), Kayes (le 19), Dakar et Saint-Louis (le 20), Kayes (le 23), Ségou (le 24), Fort-Lamy (le 30), Fort-Archambault (le 1^{er} déc.) et Bangui (le 2).
1) pli Istres (6/11/33 - 5 h. 30) - Bangui (2/12/33) avec les cachets d'escales à Colomb Béchar, Adrar, Gao, Bamako, Kayes, Saint-Louis, Ségou, Ouagadougou, Niamey, Zinder, Fort-Lamy et Fort-Archambault.
Voyage retour Bangui - Istres.
Partie de Bangui le 5 décembre, l'escadre fait successivement escale à Fort Archambault (le 5), Fort-Lamy (le 6), Zinder (le 7), Gao (le 8), Bidon V et Adrar (le 12), El Goléa (le 13), Touggourt (le 14), Tunis (le 15), Alger (le 18) où les équipages assistent à une réception offerte par le Ministre de l'Air, M. Delesvalle et le général Denain. Le voyage se poursuit par Oran (le 21), Meknès (le 22), Carthagène et Perpignan (le 23) et arrivée à Istres le même jour.
2) pli Bangui (2/12/33) - Istres (23/12/33 - 5h.30) (à noter que le postier s'est trompé car c'est 17h.30 qui devrait figurer et non 5h.30) avec tous les cachets d'escales (sauf Perpignan).
Voyage circulaire.
3) pli Istres (6/11/33 - 5h.30) - Istres (23/12/33 - 5h.30 ou 24/12/33-18h.30) avec tous les cachets d'escales mentionnés pour les voyages aller et retour. Il existe 28 plis (et non 30), deux avions accidentés à l'aller, l'un à Perpignan, l'autre à Rabat ayant dû être abandonnés et même remarque que pour le 2) en ce qui concerne l'heure d'arrivée.
4) On connaît par ailleurs quelques plis d'étapes.
Il existe des cartes dites "aux trois cocottes" qui sont à prendre avec beaucoup de réserve, à moins qu'elles ne soient signées et authentifiées par le pilote.
- 8 Nov.***
Vol militaire
français
- BRAZZAVILLE (Congo) - BANGUI (Oubangui-Chari).**
Avion POTEZ 25 T.O.E.
Pilote Lieutenant Lucciardi, passager Mr Alfassa, Gouverneur de l'Afrique Equatoriale Française, en voyage d'inspection.
Pli Brazzaville (8/11/33) - Bangui (9/11/33).
- 9 Nov.**
Vol militaire
français
- ANDRAFIAVELO - MAJUNGA - TANANARIVE (Madagascar).**
Vol de retour (voir 6 Nov.).
1) pli Andrafiavelo (7/11/33) - Tananarive (9/11/33),
2) pli Andrafiavelo (7/11/33) - Majunga (8/11/33).
- 10 Nov.**
Raid français
- SAINT-DENIS (Ile de la Réunion) - PORT-LOUIS (Ile Maurice).**
Avion POTEZ 36 n°2958 F-ALYK.
Pilotes Surtel, Lemerle et Hugot.
Avion POTEZ 435 n°3450 F-AMPK,
Pilotes Blanche et Hily.
Les deux avions décollent du terrain de Rivière des Pluies le 10 à 7 heures du matin et atterrissent sur le terrain de Mon Choisy vers 9 heures 30. M. Salman Ahnee, adjoint au Directeur des Postes prend livraison du sac postal contenant 884 lettres recommandées et 200 ordinaires.



Carte postale du POTEZ 432
F-AMGP "Monique" du raid
Réunion – Maurice.
Départ Réunion 8/11/33,
Arrivée Maurice 10/11/33-
11h.30
Griffe noire du raid au verso.

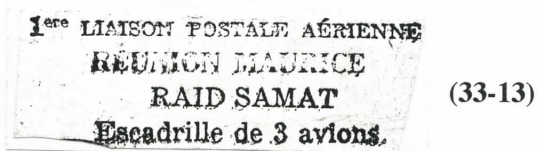
ILE DE LA RÉUNION
ILE MAURICE
Départ Réunion 10/11/33,
Arrivée Maurice 10/11/33-11h.30



ILE MAURICE
ILE DE LA RÉUNION
Raid Samat de 3 avions.
Départ GPO Mauritius 13/11/33,
Arrivée St-Denis 15/11/33



Ces plis portent la griffe noire (33-13) :



Pli Saint-Denis (10/11/33 - 6 h. 30) - Port-Louis (10 NO 33 G.P.O. Mauritius) ou (Registered 10 NO 33 G.P.O. Mauritius) pour les recommandés.

N.B. Samat, retenu par un incident mécanique, décolle avec son POTEZ 435 F-AMGP le 11 de Saint-Denis et rejoint ses amis en 1 heure 35 de vol.

14 Nov.
L.E.

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

Avion JUNKERS W33C.

Pilote Weber, chef-pilote des lignes impériales éthiopiennes.

Premier vol effectué par le pilote allemand, à destination de Djibouti.

Pli Addis-Abeba (14/11/33) - Djibouti (14/11/33).

15 Nov.
Raid français

PORT-LOUIS (Ile Maurice) - SAINT-DENIS (Ile de la Réunion).

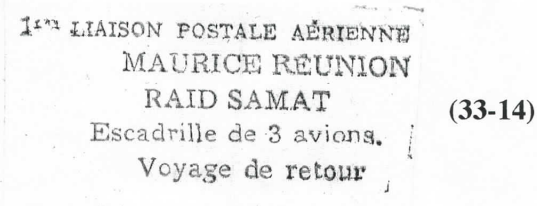
Avion POTEZ 435 F-AMGP "MONIQUE", pilotes Samat et Hugot,

Avion POTEZ 435 F-AMPK, pilotes Blanche et Hily,

Avion POTEZ 36 F-ALYK, pilotes Surtel et Lemerle.

Prévu pour le 13, le vol de retour sera retardé jusqu'au 15 à cause du mauvais temps. Les avions quittent alors le terrain de Mon Choisy à 7h.15 et arrivent à Saint-Denis respectivement à 9h.05, 9h.12 et 10h.25. Ils apportaient 2 sacs postaux, l'un pour la Réunion, l'autre pour le paquebot "CHANTILLY" en partance pour l'Europe.

Les plis portent la griffe noire (33-14).



1) pli G.P.O. Mauritius (13 NO 33-2h.30) - Saint-Denis Réunion (15/11/33) 1032 plis,

2) pli G.P.O. Mauritius (13 NO 33 - 2 h.30) - Nairobi (date inconnue) 14 plis,

3) pli G.P.O. Mauritius (13 NO 33 - 2 h.30) - Europe (22 ou 23/12/33).

11 Déc.
Aviation
militaire
Vol exceptionnel

RABAT - TANGER (Maroc).

Deux avions POTEZ 29 sanitaire du 37ème Régiment d'Aviation.

Pilotes ?

Transport exceptionnel de courrier en raison de pluies diluviennes dans la région de Rabat. Les avions d'Air France ne voulant pas risquer l'accident, brûlent l'étape de Rabat; ce sont donc, les militaires qui assurent la liaison avec Tanger où le courrier est repris par Air France.

Les plis portent une griffe spéciale rouge et sont à destination de Tanger (11/12/33) ou de la France (à partir du 12/12/33).

17 Déc. Acc.
Air France

MARSEILLE (France) - TUNIS (Tunisie).

Hydravion CAM 53 n°32 F-ALCH (détruit).

Pilote Kersual, radio Espelin, mécanicien Chevillard et un passager (indemmes).

L'hydravion, victime d'ennuis de moteur, est obligé d'amerrir vingt minutes après le décollage sur une mer démontée : poussé par un fort mistral, il dérive pendant vingt-quatre heures et n'est retrouvé que le lendemain par le cargo "SAINTE MARGUERITE II" faisant route de Sète à Tunis.

L'équipage et le passager, épuisés, sont transbordés sur le cargo dans les filets de chargement.

Le courrier mouillé est mis à sécher sur les chaudières du navire.

La tentative de remorquage échoue et l'hydravion coule.

Les plis portent le cachet Tunis R.P. 20/12/33 mais pas de mention.

N.B. Cet accident avait été attribué par erreur à la ligne Marseille-Alger, dans "ligne Mermoz" p. 194.

LIGNES AFRICAINES (1933)

Estimation des aérogrammes au 1^{er} mars 2008

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. Valeur PA = Prix d'Amateur.

11 janv. 1) 250 2) 300 3) 600 4) 400	22 mars 1) 30 2) 50	17 avril 1) 50 2) 200 3) 200 4) 200 5) de 100 à 200	9 novembre 1) 100 2) 100
14 janv. 30	25 mars 1) 150 2) de 100 à 300	18 avril 1) 50 2) de 100 à 200 3) 300	10 nov. 150
15 janv. 100	3) 300 4) 400	19 avril 50	14 nov. 150
26 janv. 400	27 mars 1) 100 2) 200 3) 200 4) 200 5) 200	24 avril 1) 50 2) 150 3) 200 4) de 100 à 200	15 novembre 1) 70 2) 300 3) 150
28 janv. 1) 30 2) 50	28 mars 1) 50 2) de 100 à 200 3) 100 4) 400	25 avril 1) 50 2) de 100 à 200	11 déc. 300
5 fév./3 mars 300	2 avril 1) 400 2) 400 3) 400 4) 400	1 ^{er} mai 1) 50 2) 100 3) 200 4) de 100 à 200	17 déc. 1500
16 fév. 1) PA 2) PA	3 avril 1) 50 2) de 100 à 200 3) 100 4) 200 5) 200	1 ^{er} mai * 1) 150 2) 200	
19 fév. 150	4 avril 1) 50 2) de 100 à 200 3) 100 4) 200 5) 200	1 ^{er} mai ** 150	
1 ^{er} au 24 mars 300	7 avril 1) 30 2) 50	6 mai 200	
7 mars 1) 80 2) 150 3) 300 4) 200 5) 300 6) 200 7) 200 8) 200 9) 200	7 avril* 500	9 mai 1) 150 2) 300	
7 mars * 300	10 avril 1) 50 2) 100 3) 100 4) 100 5) de 50 à 200	15 mai 200	
7 mars ** 1500	11 avril 1) 50 2) de 100 à 200 3) 300	20 mai 200	
14 mars 1) 80 2) 300 3) 300 4) 80 5) 80 6) 100 7) PA 8) 200 9) 300 10) 200 11) 200 12) 200 13) 300 14) 500	13 avril 1500	20 mai * 1) 200 2) 200	
21 mars 1) 50 2) 50 3) 50 4) 200 5) 200 6) 400	14 avril 300	31 mai 50	
		9 juin 1) 750 2) 500	
		11 juillet 50	
		6 nov. 100	
		8 nov. au 23 déc. 1) 500 2) 500 3) 1000 4) 200	
		8 nov. 300	