



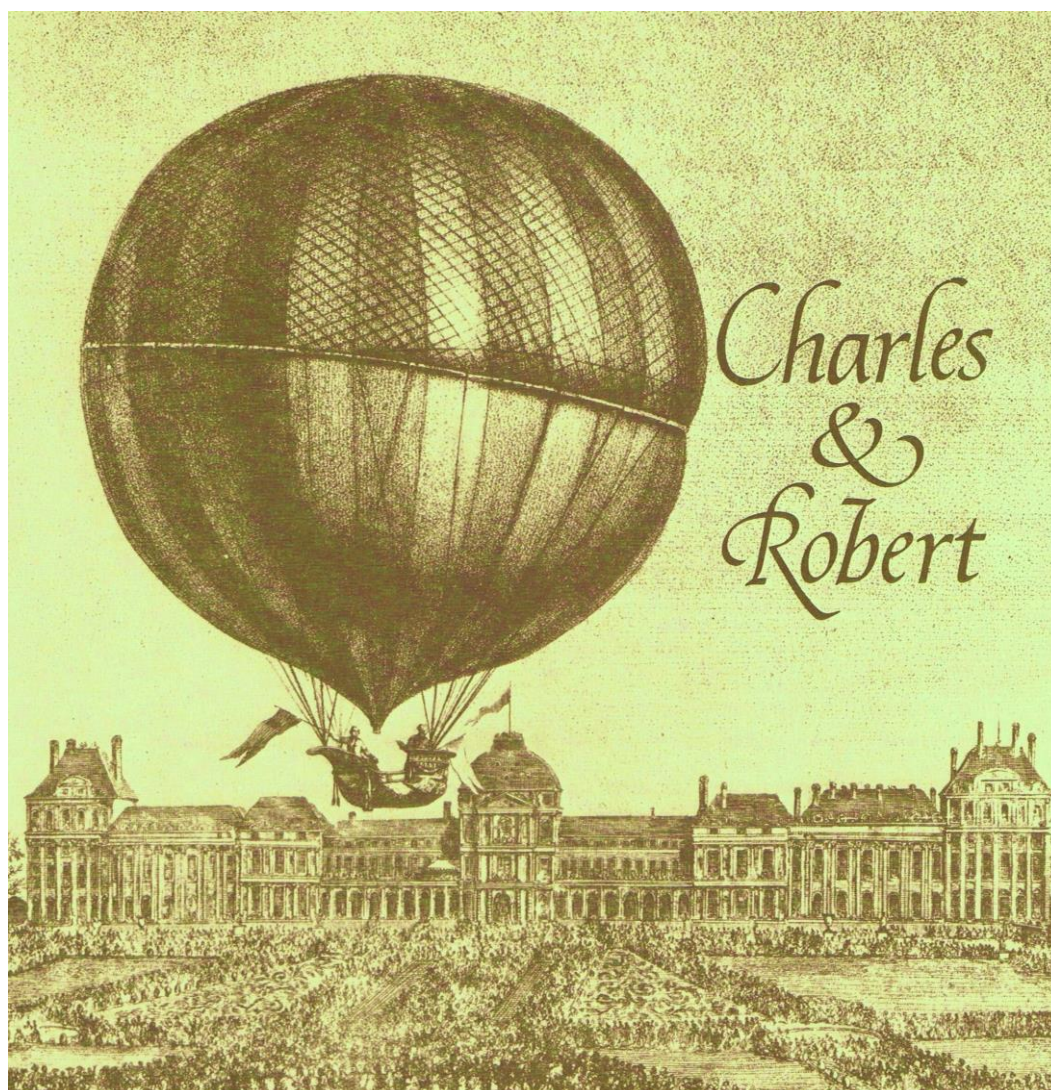
## BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2011 N°55

### SOMMAIRE

- Le Grand Globe p 2 à 4.
- Un à côté de la ligne Mermoz p 5 à 8.
- La France libre aux Mascareignes p 9 à 10.
- Et si je commençais une collection d'aérophilatélie p 11 à 17.
- Sélection de pièces p 18 à 19 et 24.
- Des nouvelles de « l'Oiseau Blanc » p 19.
- Nouvelles du CAF p 19 à 23.

# 1<sup>er</sup> Décembre 1783



## LE GRAND GLOBE

par Alain ISRAËL

Le premier âge de l'aéronautique s'ouvrit en Avignon en Novembre 1782.

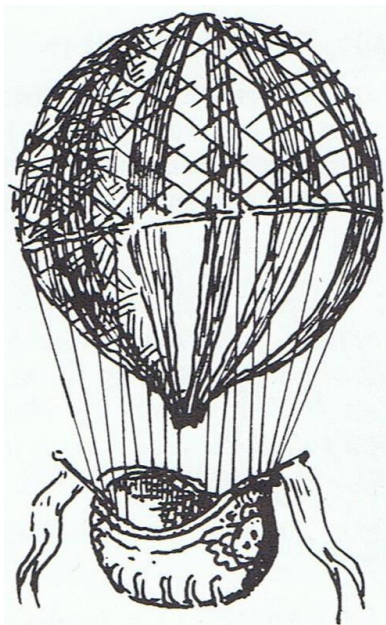
Joseph MONTGOLFIER, papetier à l'imagination fertile, méditait devant son feu. Voyant s'élever la fumée et l'air chaud, il eut une inspiration : il utilisa des déchets de soie et construisit un simple ballon de tissu, le gonfla d'air chaud et le vit s'élever, l'aérostat venait d'être inventé.

Au printemps de l'An 1783, en collaboration avec son frère Étienne, il assemblait le premier ballon, une énorme sphère de toile doublée de papier. Le 4 juin, le premier envol eut lieu à Annonay, ville natale des deux frères. L'importance de l'évènement fut reconnue par l'Académie des Sciences.

Celle-ci songea cependant à remplacer l'air chaud par un gaz léger nouvellement découvert, appelé "air inflammable" connu aujourd'hui sous le nom d'HYDROGÈNE.

Le physicien Jacques CHARLES, avec l'aide des frères ROBERT, artisans mécaniciens, mit à profit la puissance ascensionnelle. Le 27 août 1783 leur premier ballon s'éleva de la plaine du Champ de Mars devant une foule émerveillée. Hélas, un orage éclata, l'aérostat échoua à Gonesse à 15 km de Paris. Devant les paysans terrifiés, les restes de l'infortuné ballon furent traînés, attachés à la queue d'un cheval et détruits.

A la demande du Roi LOUIS XVI, l'expérience fut renouvelée par les frères MONTGOLFIER, qui construisirent un nouvel aérostat qui fut lancé à VERSAILLES le 13 septembre 1783. En présence du couple royal, un mouton, un canard et un coq exécutèrent un vol libre d'environ 3 km et tels le chimpanzé de l'espace, survécurent à l'épreuve.



Mais l'aérostation débuta vraiment avec l'ascension de CHARLES et du jeune ROBERT à bord d'un ballon à hydrogène qui prit l'essor le 1<sup>er</sup> décembre 1783, après avoir lancé un petit ballon vert en l'honneur des MONTGOLFIER. Cette fois, les Parisiens en grand nombre furent témoins du départ des Jardins des Tuileries. Le "GRAND GLOBE" dont la nacelle fut baptisée "Char de Triomphe" s'éleva majestueusement dans l'air. Tandis que le gros Globe, rouge et blanc, s'élevait régulièrement, les aéronautes, CHARLES et ROBERT, agitaient drapeaux et mouchoirs en criant "Vive le Roi".

Un vent Sud entraîna les voyageurs vers la Vallée de l'Oise. Ils survolèrent SANNOIS, FRANCONVILLE, EAUBONNE, SAINT-LEU, TAVERNY, VILLIERS et l'ISLE-ADAM. Jetant deux livres de lest, le char volant s'éleva à nouveau en bondissant comme un coursier qui franchit une haie. Les paysans couraient sans pouvoir l'atteindre tels des enfants à la chasse aux papillons.

Il était trois heures et demie passées, les aérostiers arrivèrent près des plaines de Nesle. Les villageois, les ayant aperçus, se précipitèrent au-devant d'eux à travers les champs, au lieu-dit "La plaine des Quatorze Arpents".

Le vol dura plus de deux heures, parcourant une distance de 43 km.

CHARLES raconte: *"Enfin nous touchions terre, au milieu de l'allégresse et de l'admiration de tous ces naïfs villageois. Je mande les curés, les syndics. Ils signent un court procès verbal précisant que nous nous trouvons sur les terres de Monsieur de Balincourt, seigneur de la paroisse. Cherchant un point d'appui pour rédiger l'acte, un homme de la foule prête son dos, la poitrine appuyée sur la main gauche de Messire Burgatel, dont la main droite tient le papier"*.

*"Puis, arrive un groupe de cavaliers au grand galop. C'était Monseigneur le Duc de Chartres, Monsieur le Duc de Fitz-James et Milord Farrer, gentilhomme anglais qui avaient assisté au départ des Tuileries et qui suivaient à cheval à travers collines et plaines le ballon qui glissait dans les nuages tandis que le subdélégué de Pontoise surveillait ses évolutions à l'aide d'un télescope. Ils honorèrent de leurs signatures le procès verbal."*



## PROCÈS VERBAL

*Nous soussignés Charles et Robert, physiciens, Jean Burgatel, curé de Nesle, et Charles Phillipet, curé de Fresnoy, Thomas Hutin, syndic perpétuel de ladite paroisse et Lheureux, curé d'Hédouville, certifions que la machine aérostatique est descendue entre Nesle et Hédouville, dans la prairie de Nesle à 3 heures trois quarts en foi de quoi nous avons signé le procès verbal écrit dans le char aérostatique par moi, Charles".*

Sir Josias FARRER, seigneur de Nesle par intérim, connaissant bien son terroir prit au raccourci à travers bois et champs. Sa bête franchit d'un bond la rue de la Maraîchère à quelques toises du lieu où a été bâti récemment un élégant cottage et le pied encore à l'étrier s'écria en touchant la nacelle **"MONSIEUR CHARLES, MOI PREMIER"**.

Mais après un court entretien avec les arrivants, CHARLES voulut repartir faire un second voyage et proposa à ROBERT de descendre.

*"Voulez-vous que je redescende dans une demi-heure"*

et ce fut le second envollement du GRAND GLOBE.

Mais trente paysans appuyés sur la nacelle, l'empêchaient de remonter.

Après un temps d'attente pour approvisionner terre et pierres comme lest CHARLES parvint à décoller de terre et comme l'oiseau, en moins de dix minutes, se trouva à plus de 1500 toises, mais le soleil se couchait déjà pour les habitants du vallon. Bientôt, en prenant de la hauteur, il revit le soleil comme pour un second coucher, le reste de la plaine étant plongé dans l'ombre. Il arriva à l'altitude vertigineuse de 3000 m. avant de rejoindre à nouveau le sol.

Le vol humain était devenu une réalité...

*" Je me rappelai, dit CHARLES, la promesse que j'avais faite à Monseigneur le Duc de Chartres de revenir à terre au bout d'une demi-heure. J'accélérai ma descente en tirant de temps en temps la soupape supérieure. Du globe, j'aperçus une assez belle plage en friches, auprès du Bois de la Tour du Lay. Alors je précipitai ma descente. J'étais à plus d'une lieue du point de départ. Il y avait trente cinq minutes que j'étais parti et j'ai vu le soleil se coucher deux fois".*

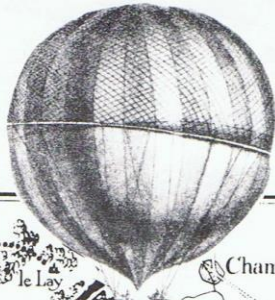
Le jardinier du Prieuré du Lay le reçut et l'aida à placer le ballon dégonflé et la nacelle sur la voiture d'un fermier d'Hédouville.

Jacques CHARLES passa la nuit chez Sir FARRER et le lendemain, à dix heures dans une voiture traînée par quatre chevaux sur laquelle on avait placé le "Char de Triomphe" et l'enveloppe de soie pliée, les deux héros quittèrent Nesle et arrivèrent à PARIS à cinq heures du soir.

Toute la nuit la foule enthousiaste attendit le physicien pour l'acclamer, et ce n'est que le lendemain qu'elle put lui payer son tribut d'honneur.

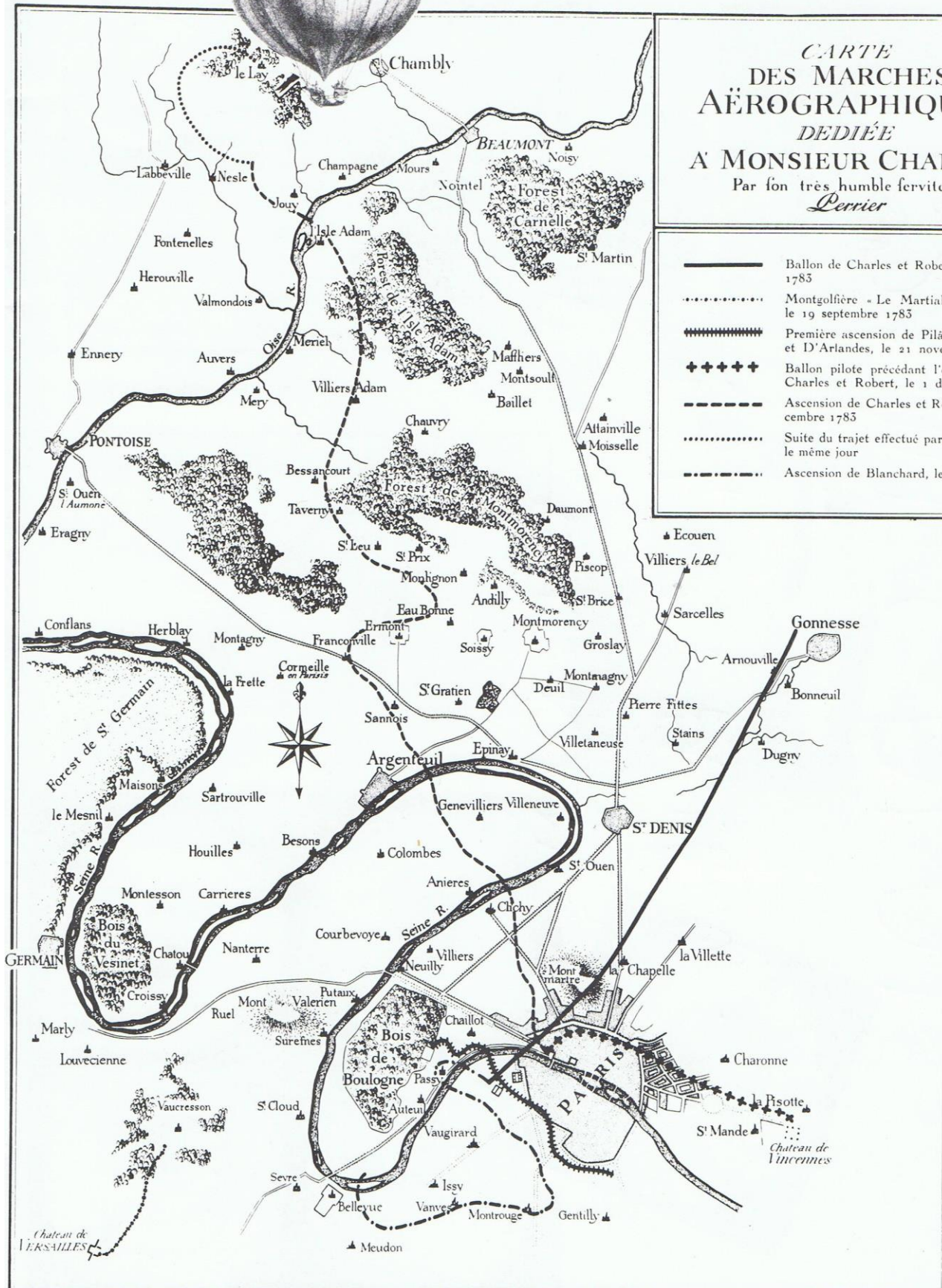
C'est ainsi que la Grande Année 1783 se referma.

# Paris Nesles-La-vallee



*CARTE*  
**DES MARCHES**  
**AÉROGRAPHIQUES.**  
*DEDIÉE*  
**A MONSIEUR CHARLES**  
 Par son très humble serviteur  
*Perrier*

- Ballon de Charles et Robert, le 27 août 1785
- ..... Montgolfière « Le Martial », Versailles le 19 septembre 1785
- +++++ Première ascension de Pilâtre de Rozier et D'Arlandes, le 21 novembre 1785
- +++++ Ballon pilote précédant l'expérience de Charles et Robert, le 1 décembre 1785
- Ascension de Charles et Robert, le 1 décembre 1785
- ..... Suite du trajet effectué par Charles seul, le même jour
- Ascension de Blanchard, le 2 mars 1784



## UN A CÔTE DE LA LIGNE MERMOZ

Par René MARECHAL



Le 14 avril 1931, l'Espagne déclare la Deuxième République suivie par le vote de la Constitution le 9 décembre 1931. 1932 est une année de grandes convulsions sociales et de nombreux événements débouchèrent, début août 1932, sur une tentative bien téméraire de putsch, menée par le général José Sanjurjo, contre le gouvernement de la République.

Le général Sanjurjo est rejoint par des notables de l'aristocratie et des officiers supérieurs de l'armée mais le soulèvement est un échec. Des émeutiers sont interpellés puis déportés.

Un premier groupe, d'environ 108 à 150 militants anarchistes et de mineurs de Llobregat dont les plus célèbres sont Buenaventura Durruti et Francisco Ascaso, arrive à la colonie pénitentiaire de Villa Cisneros en janvier 1932. Ils seront transférés en septembre 1932 dans l'île de Fuerteventura (archipel des Canaries) et certains seront libérés à la fin du même mois.

Un second groupe de 151 conspirateurs, surtout des militaires, débarque du bateau « España número 5 » escorté de la canonnière « Canajelas » le 28 septembre 1932 à Villa Cisneros. C'est de ce contingent que le 31 décembre, 29 déportés réussirent à s'évader sur un bateau de pêche français, le langoustier « Aviateur Le Brix » et parvinrent après de nombreuses péripéties à atteindre dans la nuit du 14 janvier 1933 les côtes portugaises dans le petit port de Sesimbra.

Compte tenu des répercussions internationales de cette évasion, le gouvernement décide, début 1933, de transférer tous les internés restants dans les prisons de la péninsule.

Ainsi est mis fin à la déportation à Villa Cisneros qui dura pour ce second groupe environ 6 mois.

En ce qui concerne l'histoire postale espagnole, il convient de souligner que la correspondance a circulé par voie aérienne par l'intermédiaire de la compagnie française AEROPOSTALE à raison d'un vol hebdomadaire entre Alicante et Villa Cisneros. Les dates des 14 vols connus, emportant ce courrier sont répertoriées ci-dessous :



1<sup>er</sup> vol : 10 octobre 1932  
 2<sup>e</sup> vol : 17 octobre  
 3<sup>e</sup> vol : 24 octobre (pilote Macaigne)  
 4<sup>e</sup> vol : 4 novembre  
 5<sup>e</sup> vol : 7 novembre  
 6<sup>e</sup> vol : 14 novembre  
 7<sup>e</sup> vol : 21 novembre  
 8<sup>e</sup> vol : 28 novembre  
 9<sup>e</sup> vol : 5 décembre

Pas de courrier sur le vol du 12 décembre  
 10<sup>e</sup> vol : 19 décembre  
 11<sup>e</sup> vol : 24 décembre  
 12<sup>e</sup> vol : 26 décembre  
 13<sup>e</sup> vol : 2 janvier 1933  
 Pas de courrier sur les vols du  
 16, 23, 30 janvier et 6 février  
 14<sup>e</sup> vol : 13 février (pilote Macaigne)



L'affranchissement des lettres est de 30 centimes, ce qui correspond au tarif intérieur sans surtaxe pour le transport par avion. Il est oblitéré sur le lieu de dépôt de la lettre (du courrier en partance de France et d'Allemagne existe) puis dirigé quelquefois vers les bureaux de la CGA à Madrid ou de Barcelone pour être embarqué à Alicante.

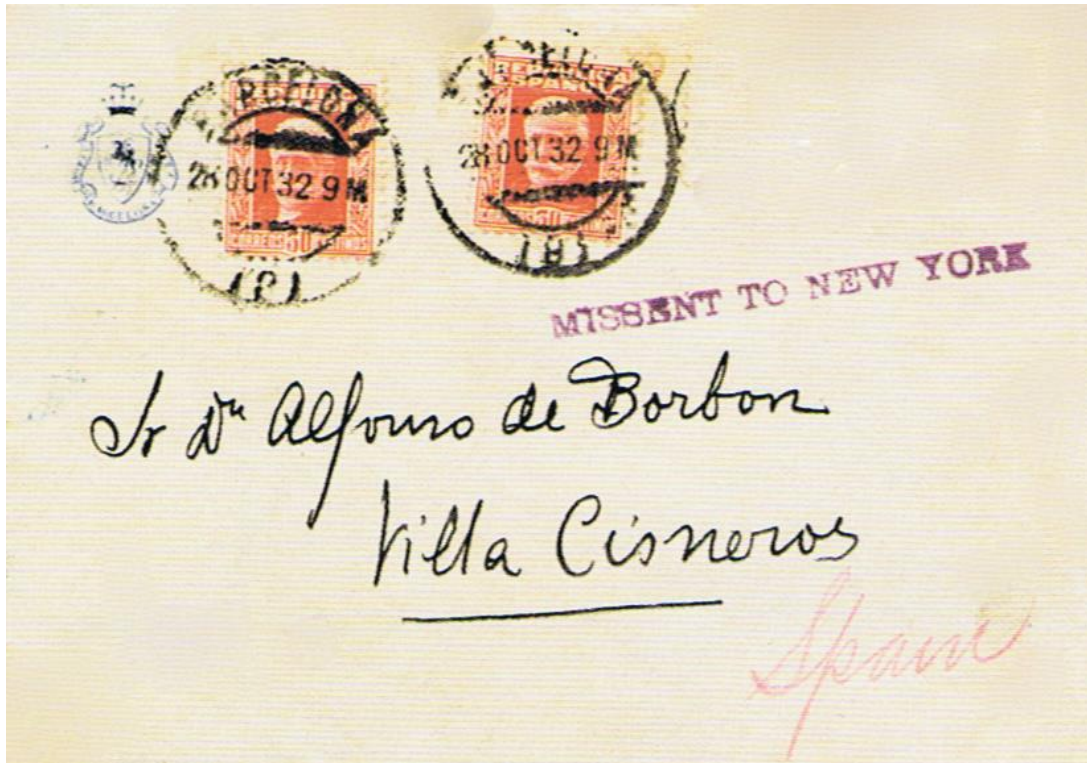
Le verso des lettres comporte le cachet de transit à Alicante, le cachet d'arrivée et éventuellement le cachet d'agence de la CGA.

Un rare courrier destiné aux prisonniers a été dispersé ces dernières années, le nom de certains destinataires est mentionné ci-dessous :

- |                                      |                               |
|--------------------------------------|-------------------------------|
| -Theodoro Aguilera Blanco            | - Carlos Gutierrez Maturana   |
| - Iñigo de Arteaga                   | commandant de cavalerie       |
| - Jaime de Arteaga                   | - Francisco Juarez de Alcano  |
| ingénieur                            | - Raphael Lopez de Heredia    |
| - Alphonso Barrera Campos            | lieutenant de Cavalerie       |
| capitaine d'infanterie               | - Nemesio Martinez            |
| - Alphonso de borbón y Leon          | - Alberto Martos              |
| marquis et capitaine d'aviation      | - Alphonso Muñoz              |
| meneur de l'évasion vers le Portugal | - Julio Ortega Tercero        |
| - Emilio de Castro Alonso            | commandant d'infanterie       |
| capitaine de Cavalerie               | - Mauricio Rivero y Gutierrez |
| - Pedro Chicharro                    | - Juan Roca de Togores        |
|                                      | capitaine d'état-major        |

- Andres Coll Pérez  
évêque de Malaga
- Joaquim crespí  
marquis et capitaine d'infanterie
- Agustin Crespo de Valdaura
- Ricardo Duque Estrada  
comte
- Manuel Fernandez Silvestre  
capitaine
- Tárсило de Ugarte  
lieutenant-colonel d'infanterie
- Andres de Gambon
- Fernando Gonzalez  
comte et Avocat
- Javier Gonzalez y Noriega  
avocat
- Manual Gonzalez de Iriarte

Jusqu'à plus amples informations, il n'est pas connu de document au retour vers l'Espagne.

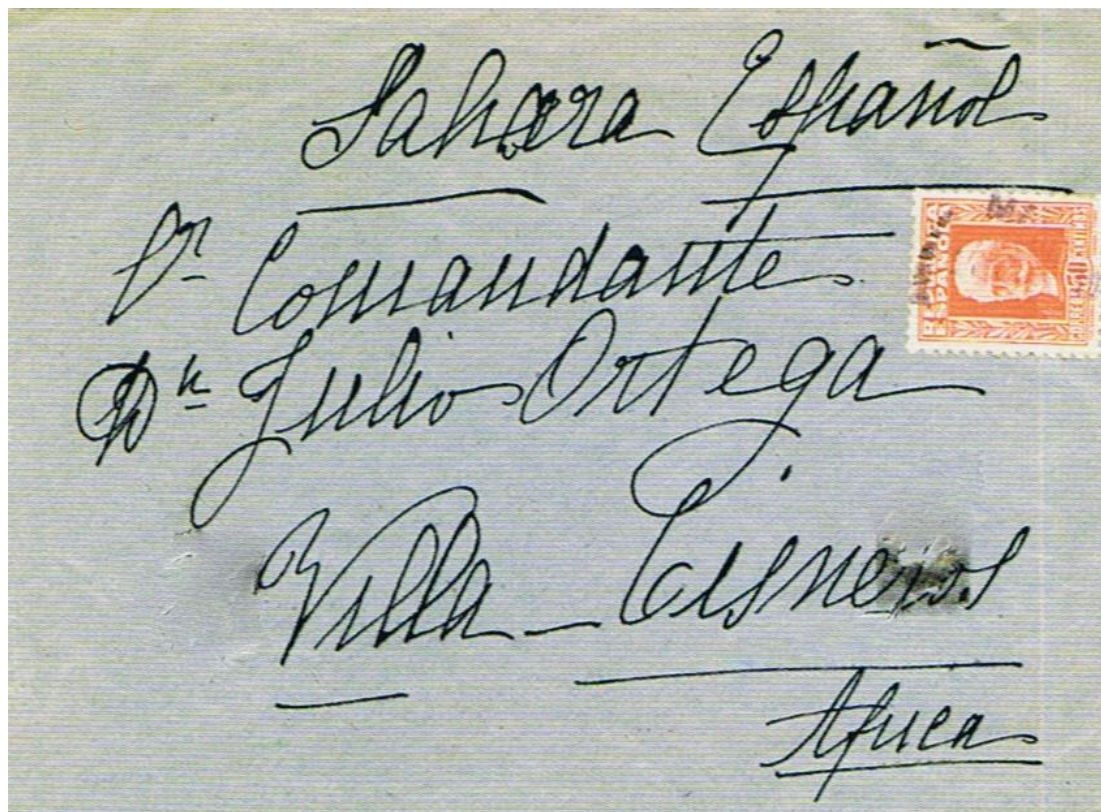


Quelques lettres sont adressées aux bons soins de Monsieur Gustave Chabbert, alors chef d'escale à Villa Cisneros, pour être transmises à leurs destinataires.

Une brève biographie en est faite ici :

- Né à Saint Amans-Soult dans le Tarn, près de Mazamet, le 16 novembre 1904, d'une famille de notaires, il obtient le baccalauréat es sciences et un doctorat de droit.
- Il apprend à piloter pendant son service militaire à l'école Blériot de Buc, puis Tours et Cazaux, il décroche son brevet de pilote le 23 novembre 1926 et un brevet d'observateur le 16 mai 1927.
- En 1928, il rencontre Didier Daurat à Montaudran et devient pilote dépanneur sur la ligne Toulouse-Casablanca sur Laté 26.
- Entre 1930 et 1933, il est chef d'aéroplice de Villa Cisneros.
- Il obtient son brevet de transport public le 28 janvier 1933.
- Du 31 août 1933, naissance d'Air France, à 1939 il se retrouve à Dakar où il ouvre personnellement certaines lignes intérieures d'AOF et participe à l'exploitation transatlantique des Farman quadrimoteurs.

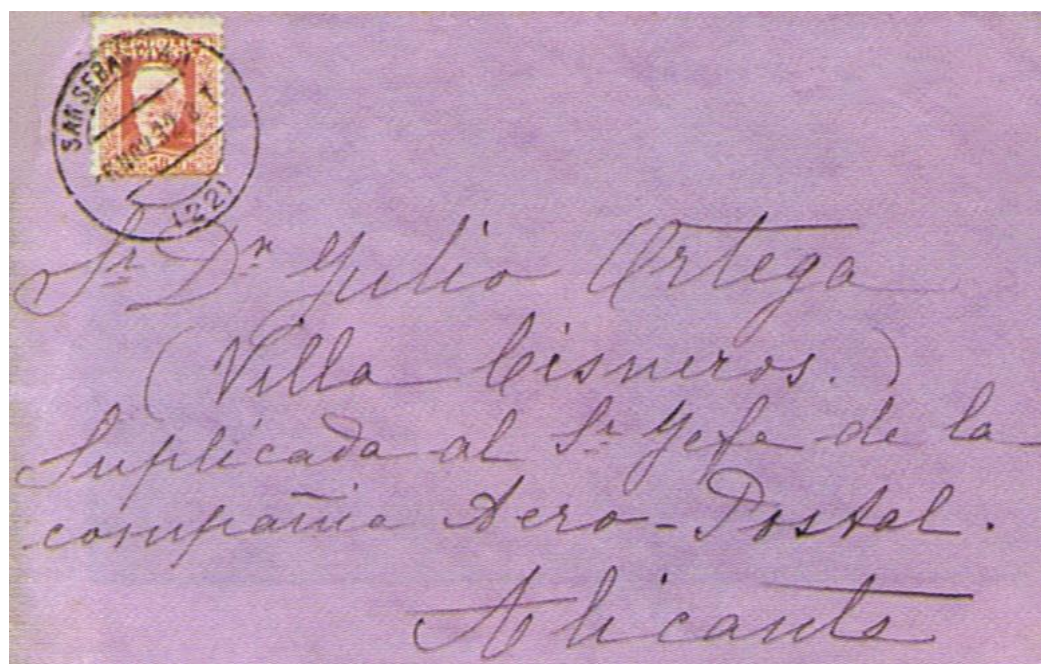
- En 1939, il est mobilisé à Toulouse comme convoyeur d'avions vers les différentes bases.



- En 1946, il est chargé de relancer l'exploitation d'Air France depuis la nouvelle plateforme d'Orly, il part avec la commission d'achat des premiers DC3, DC4 et Constellation aux USA et met en ligne certains de ces appareils.

- de 1948 à 1954, il participe à Casablanca à la création de Royal Air Maroc à partir d'Air Atlas et d'Air Maroc.

- Fin 1954, il est nommé directeur « Air France-Réseau local Malgache » à Tananarive pour succéder à Pierre Larcher.



- En 1961, à la création de la société nationale Madair, il est nommé vice-président du conseil d'administration.

- En 1967, il prend sa retraite à l'île Maurice avec le titre d'inspecteur général d'Air France et décède en février 1976 à Toulouse.

#### Bibliographie

- J-P Pénette et Mme : Le livre d'or de l'aviation malgache.
- EXPO Galeria (Valencia) : Vente janvier 2008.
- G. Pérez Garcia : La colonia penitenciaria de Villa Cisneros (2002).

#### Remerciements

- V. Ferry.
- G. Vandenbulcke.



## LA FRANCE LIBRE AUX MASCAREIGNES

Par Vital FERRY

Le commandant pilote Lionel de Marmier, ayant quitté de Damas le 22 décembre 1942 avec le Lockheed C-60 FC-AZM (co-pilote Texier, mécanicien Thomas, radio Chaussat) en route vers l'Afrique Libre, apprend, lors de son escale à Nairobi, que le territoire de Djibouti vient de se rallier (le 26 décembre) et qu'un accord a été signé avec les Britanniques le 14 décembre 1942 établissant l'autorité souveraine de la France Combattante sur Madagascar.

Aussitôt il met le cap sur Djibouti et dans la foulée, après les cérémonies d'usage, car le général Le Gentilhomme est à bord de l'appareil nomade, il décide de rejoindre Tananarive où il se pose le 5 janvier 1943. Après un repos bien gagné, le C-60 décolle le 11 janvier pour le Liban et fait escale à Lindi, Kisumu, Khartoum, Luxor, Le Caire pour se poser en fin de mission à Damas le 3 février.

Cette première liaison est suivie d'un vol officiel, cette fois le 22 janvier 1943, Damas Tananarive avec retour via Djibouti le 4 février. Puis un horaire officiel est établi annonçant la liaison de Damas vers Madagascar tous les 28 jours, horaire sujet à modification en fonction des disponibilités de l'avion, avec, un peu plus tard, un vol retour vers Fort-Lamy et non Damas.

Cette situation devenue routinière connaît quelques développements selon la volonté des pilotes car deux îles tendent les bras aux aviateurs de la France Libre : l'île Bourbon à 800 km de là baptisée en 1793 Ile de La Réunion et l'île de France, 210 km plus loin, devenue Ile Maurice par le biais des arrangements internationaux.

Le 4 décembre 1943, De Marmier sur le C-60 FC-BAF quitte Damas à destination du Caire avec l'équipage Champaloux co-pilote, Thomas mécanicien, Sailhan et Mme Galarneau. Arrivé au Caire il change d'avion, passe sur le C-60 FC-BAH, pour un long périple amorcé le 7 décembre avec le même équipage plus le radio Bourdarias qui doit le mener à Tananarive Ivato où l'avion se pose le 11 décembre.

Une semaine se passe, puis le 20 décembre de Marmier décolle avec cet avion et cet équipage à destination de la Réunion (terrain de la Possession) où l'avion se pose au milieu de la liesse populaire en réalisant la première liaison postale aérienne officielle depuis le ralliement (le 28 novembre 1942).



Premier vol  
Madagascar-La  
Réunion 18 décembre  
1943 avec bande de  
censure.

Tarif 3,50F :

- lettre pour la Réunion  
1,50F +
- taxe aérienne 2 X 1F.

Le courrier porte encore la bande de censure. Le vol retour démarre le 22 décembre à destination première de Diégo-Suarez avant de rejoindre, après de multiples escales, Damas le 25 décembre.

Le choix de Diégo-Suarez impose un ré-acheminement par Tananarive au courrier destiné aux autres points de la grande Ile, ce qui explique le retard de distribution à Tamatave de la lettre choisie pour illustrer cette liaison.



Vol retour  
La Réunion-Madagascar  
décembre 1943.

Tarif 5,50F :

- lettre pour Madagascar 1,50F +
- recommandation 3F +
- taxe aérienne pour 5g 1F.

C'est à la suite d'un coup de tête que le pilote Charles Leburgue le dimanche 4 février 1945 en début d'après midi, sur le Lockheed C-60 FC-BAG des Lignes Aériennes Militaires (radio Léandre Fallou, mécanicien Louis Pichard) décide, depuis l'aérodrome de Saint Denis de la Réunion de rejoindre l'aérodrome de Plaisance, l'île Maurice, en l'absence de toute autorisation. Cette présence insolite sur l'aérodrome britannique, pose un grave problème au responsable, un officier de la Royal Air Force, qui décide de sévir contre cette intrusion imprévue. Il faut toute l'éloquence du représentant de la France sur l'île pour apaiser le courroux du Britannique qui menaçait de mettre en prison tout l'équipage en attendant que la Cour statue sur cette intolérable infraction aux règles les plus élémentaires.

Finalement la colère finit par céder la place à un accueil plus apaisé et la permission aux intrus de descendre en ville pendant que le personnel du terrain s'occupe de refaire les pleins de l'avion.



Première liaison  
Madagascar-Ile Maurice  
février 1945.

Le point le plus délicat restait à régler : l'avion portait du courrier pour des citoyens de l'île, évidemment à l'insu des autorités ad hoc. Il n'est pas accepté de distribuer ce courrier quasi clandestin assorti d'une interdiction d'en embarquer pour l'île voisine, Madagascar ou l'Europe faute d'un accord officiel. Les plis arrivés sont tout bonnement retournés vers Saint Denis ou Madagascar par voie de mer si l'on en juge sur le cachet d'arrivée à Tananarive en date du 19 avril.

## ET SI JE COMMENÇAIS UNE COLLECTION D'AEROPHILATELIE ?

Par Jacques RENAUD

Il m'a paru bon d'évoquer cette spécialité philatélique qui était, pour ceux qui s'en souviennent, il y a quelques dizaines d'années, en pleine expansion et toujours bien représentée dans les expositions. De nos jours, on constate que les collectionneurs semblent bien « frileux », soit à démarrer une collection, soit à participer à des compétitions, et ceci malgré les résultats surprenants de certaines ventes spécialisées. Mais au fait, l'aérophilatélie, c'est quoi ?



### **Surtaxes aériennes internationales – 9 février 1921.**

Correspondance transportée par la compagnie franco-roumaine pour Prague (Tchécoslovaquie) arrivée le 11 février 1921. Affranchissement 5,25F (taxe lettre intérieure : 0,25F + surtaxe aérienne par 20g : 5F). Tarification n'ayant duré que 5 mois correspondant à 20 fois le port normal de la lettre ! Sujet très vaste pouvant se traiter par pays, continent, périodes, lignes .... peut comporter des 1<sup>ers</sup> vols. Selon le mode de présentation, ce sujet peut être présenté en histoire postale.

Une collection aérophilatélique est composée essentiellement de documents postaux transmis par voie aérienne et portant en général la ou les preuves de ce transport. Celle-ci peut être constituée de :

- documents postaux expédiés par voie aérienne ;
- timbres officiels ou semi-officiels émis spécialement pour être utilisés sur du courrier aérien, neufs ou oblitérés, mais principalement sur documents ;
- tous genres de marques postales, vignettes et étiquettes concernant le transport aérien ;
- matériel postal acheminé par des moyens aériens, non transporté par un service postal mais avec l'autorisation d'une autorité qualifiée ;
- feuillets, messages et journaux jetés du ciel, moyen de distribution postal considéré comme normal lorsque les services postaux sont interrompus par des événements imprévus ;
- courrier récupéré lors d'accidents ou d'incidents d'appareils.

### **Surtaxes aériennes intérieures 7 septembre 1935.**

Correspondance transportée par avion de Cannes à Lyon arrivée le même jour à 12H. Affranchissement à 0,85F (taxe lettre intérieure : 0,50F + surtaxe aérienne 20g : 0,35F).

En France, les surtaxes aériennes ont été créées le 10 décembre 1919. Certaines périodes sont difficiles à trouver.





**Société Air Bleu \***  
**10 juillet 1935.**

Correspondance transportée par la société Air Bleu de Nancy pour Paris arrivée le même jour à 19H. Affranchissement à 3F (taxe lettre intérieure : 0,50F + surtaxe aérienne 10g : 2,50F). Sujet limité dans le temps, les ouvertures sont souvent collectionnées alors que les plis non philatéliques et hors premier échelon de poids sont rares et sont à rechercher en priorité.

\* Tentative d'exploitation de transport aérien entre certaines villes de France qui devait permettre à l'origine la transmission d'une correspondance dans la journée (Première période 1935-1936 / Deuxième période 1937-1942).

Une collection d'aérophilatélie peut être développée suivant divers critères :

- par ordre chronologique ;
- par type de transport :
  - pigeons
  - plus légers que l'air (ballons, dirigeables)
  - plus lourds que l'air (parachute, planeur, hélicoptère, avion)
  - hovercraft
  - fusée ;
- par zone géographique ou période historique :
  - pays ou ensemble de pays
  - routes ou lignes aériennes
  - compagnies aériennes
  - services (armée, marine, etc.)
  - conflits, guerres ....

**Correspondances transportées par dirigeables \* - 16 août 1933.**

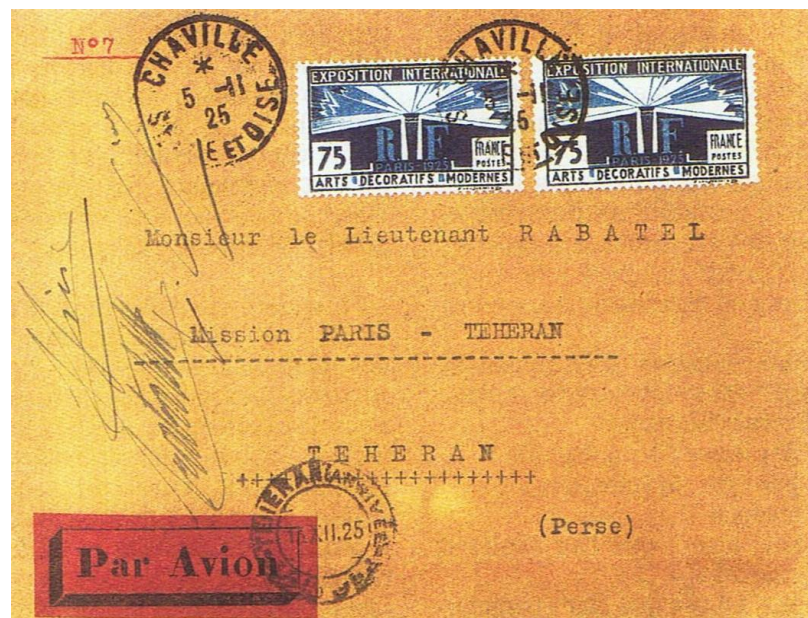
Lettre transportée par le dirigeable allemand Graf Zeppelin LZ127 de Romanshorn (Suisse) via Friedrichshafen pour Rio de Janeiro (arrivée le 20 septembre) lors de son 7<sup>e</sup> voyage en Amérique du Sud. Affranchissement 2F (taxe lettre extérieure : 0,30F + surtaxe aérienne pour le Brésil 5g : 1,70F). Thème pouvant déboucher sur une multitude d'études : par pays, traversées, continents, par types de dirigeables, par voyages, tarifaires ....



\* La société Allemande de Zeppelin utilisa de 1928 à 1939 trois dirigeables (le Graf Zeppelin, l'Hindenburg, et le LZ130) qui transportèrent du courrier en Europe et surtout vers l'Amérique du Sud).

C'est le 7 janvier 1785 que le français Jean-Pierre Blanchard, à bord d'un ballon à gaz, traversait la Manche de Douvres à Guines. Deux messages lestés furent lâchés sur Calais ; on peut considérer que la poste aérienne est née ce jour là.

Le siège de Paris pendant la guerre franco-prussienne de 1870/71 a vu l'avènement des premiers transports organisés par la voie des airs à l'aide de ballons montés non dirigeables. Le ballon, poussé par le vent du moment, ne permettait cependant pas d'acheminer le courrier vers un point précis, déterminé à l'avance.



### Grands raids et vols spéciaux 5 novembre 1925.

*Pli témoin du raid Paris (Chaville) – Lyon – Istres – Milan – Belgrade – Bucarest – Sofia – Constantinople – Alep – Bagdad – Téhéran, arrivée le 15 décembre. Escadrille militaire de 4 avions par Dagnaux, Rabatel, Challe sur trois Breguet 19 et Girier sur Potez 25. Pli signé Girier, Challe, Rabatel.*

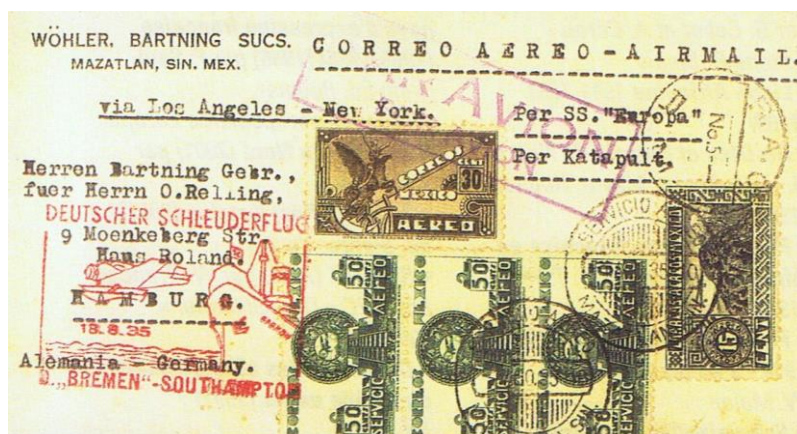
*Sujet passionnant à collectionner mais le petit nombre de plis transportés en fait parfois des collections onéreuses.*

La première décennie de notre siècle voit le développement des plus lourds que l'air. De nombreuses manifestations aéronautiques et meetings aériens, organisés dans la France entière, font faire de très rapides progrès à l'aviation avec la maîtrise du pilotage et de la navigation.

Les progrès réalisés permettent bientôt des liaisons aériennes de ville à ville. C'est le Français Henri Péquet qui, le premier, transporte du courrier entre Allahabad et Naini (Inde anglaise) le 18 février 1911.

### Plis transportés par avion catapulté \* - 1<sup>er</sup> août 1935.

*Lettre de Mazatlan (Mexique) ayant été transportée par avion jusqu'à New York, embarquée sur le paquebot allemand Bremen, puis catapultée en direction de Southampton (Grande-Bretagne) pour l'Allemagne. Les plus connues de ces correspondances sont celles provenant du paquebot Ile de France mais l'Allemagne assura ce service jusqu'en 1935 avec, entre autres, les Bremen et l'Europa (environ 250 vols avec acceptation de différents pays).*



\* Service principalement utilisé par les Français et les Allemands consentant à embarquer sur un paquebot, un hydravion (principalement sur le trajet Europe - Etats Unis et vice-versa) qui était catapulté de celui-ci à une certaine distance du port d'arrivée. Cette pratique permettait au courrier d'être distribué 1 à 2 jours plus tôt.

En France, du courrier est transporté entre Nancy et Lunéville en juillet 1912. La Grande Guerre ne permet pas le développement des transports postaux aériens mais en 1918, quelques liaisons ville à ville peuvent être organisées comme Paris-Le Mans-Saint Nazaire ou Nice-Calvi. La paix revenue, l'aviation commerciale (surtout postale) prend un essor fulgurant avec la création de lignes aériennes par Farman, sur la Belgique et l'Angleterre et par Latécoère sur le Maroc en 1919 ; d'autres suivront en 1920 et 1921. Les premiers courriers transportés par ces compagnies sont très recherchés.

La période 1920-1930 fut la plus riche en vols lointains et grands raids. Les équipages les plus audacieux eurent mission d'aller toujours plus loin et plus vite. Les plus célèbres d'entre eux laissèrent leur nom à la postérité : De Goÿs, Dagnaux, Pelletier, Doisy, Lemaître, Arrachart, L.V. Guilbaud, Challe, Lefèvre, Girier, Goulette, Costes, Bellonte, Le Brix, Codos, Rossi, Noguès, Mermoz et bien d'autres encore. Pour ces grands raids ou voyages records, quelques plis témoins étaient parfois constitués, seules preuves des performances accomplies.

De 1930 à 1940, il y eut de nombreuses fusions ou regroupement de compagnies aériennes dont la création d'Air France en 1933.



**Etude sur une série de timbres de poste aérienne étrangère – 20 janvier 1931.**

*Lettre recommandée par avion de Téhéran pour Zurich arrivée le 7 février.*

*Exemple type d'une possible étude sur des timbres étrangers qui peuvent parfois réserver d'agréables surprises.*

*Dans ce cas précis, 34 valeurs furent émises de 1930 à 1935.*

La période de la guerre est également intéressante à étudier pour sa spécificité.

Après la seconde guerre mondiale, les avions à réaction remplacèrent leurs ancêtres à hélices et les courriers aériens furent acheminés encore plus rapidement.

Comme on peut le constater, l'aérophilatélie est intimement liée à l'histoire de l'aviation. De nombreux thèmes de collection peuvent être choisis et incitent le collectionneur à faire des recherches de tous ordres : historiques, géographiques, techniques et évidemment postales (étude des itinéraires, escales, marques, tarifs ....).

En ce qui concerne la France, pendant de nombreuses années, seuls existaient le catalogue de F. Muller de 1950 réédité en 1991 (qui avait au moins l'avantage de traiter du monde entier), celui de H. Truc sur l'Afrique du Nord et ceux traitant d'Air Bleu, des traversées transatlantiques, des caravelles, le Silombra et quelques autres ....

**Etude sur l'utilisation des timbres français de poste aérienne – 11 février 1936.**

Lettre par avion de Paris RP pour Kalthat (Calcutta) transportée par le courrier anglais.

Affranchissement 6,50F (taxe lettre extérieure : 1,50F + surtaxe aérienne 10g pour l'Inde : 5F).

Les courriers avec les 50F vert ou burelé sont évidemment les difficultés de la collection.



Depuis, et bien tardivement, ont été édités des ouvrages spécialisés sur les lignes Mermoz, Noguès, Nord Africaines, les 100 ans de la poste aérienne en France, les services aériens dans les pays d'expression française, les relations aéropostales entre l'Europe et l'Amérique du Nord 1919-1945 ....

En ce qui concerne l'étranger, il existe des catalogues spécialisés sur l'Allemagne, le Brésil, l'Italie, les Etats Unis, la SCADTA, les courriers catapultés .... Certains catalogues concernant par exemple les Zeppelins ou la poste aérienne suisse sont remis à jour périodiquement. Ces catalogues et quelques autres peuvent être acquis par les collectionneurs ou bien sont consultés dans les bibliothèques de certains clubs spécialisés dont il est toujours profitable d'être membre.



**Timbres semi-officiels  
– 2 septembre 1923**

Lettre oblitérée de Montpellier aviation transportée par avion jusqu'à Nîmes lors du meeting aérien. Les timbres spéciaux étaient en complément de l'affranchissement normal au profit de la ligue aéronautique. Ici les deux timbres semi-officiels ont leurs couleurs centrales inversées. Collection tombée en désuétude pouvant réserver de bonnes surprises si recherches approfondies. Ce type de timbres a été utilisé par bon nombre de pays étrangers lors des tentatives des toutes premières liaisons aériennes (parfois rares).

Une constatation est tout de même à faire, les collections présentées concernent principalement des sujets français alors qu'il pourrait être avantageux de s'intéresser à des thèmes étrangers.

Toutefois, je pense qu'il est nécessaire de se poser quelques questions et de s'imposer quelques réflexions préliminaires. Si l'on collectionne c'est tout d'abord (et en principe) pour se faire plaisir. Le sujet a pu être pris soit par hasard ou d'une manière affective..... ou sans critères de choix spécial. Les documents constituant la collection sont peut être rassemblés dans une boîte à chaussures ou dans un album à pages fleuries, pourquoi pas ? On est libre de faire ce que l'on veut.

**Entiers postaux aériens – 1<sup>er</sup> août 1929.**

Entier postal suisse utilisé lors des liaisons aériennes de la fête nationale : ligne Biel – Zurich – Constance.

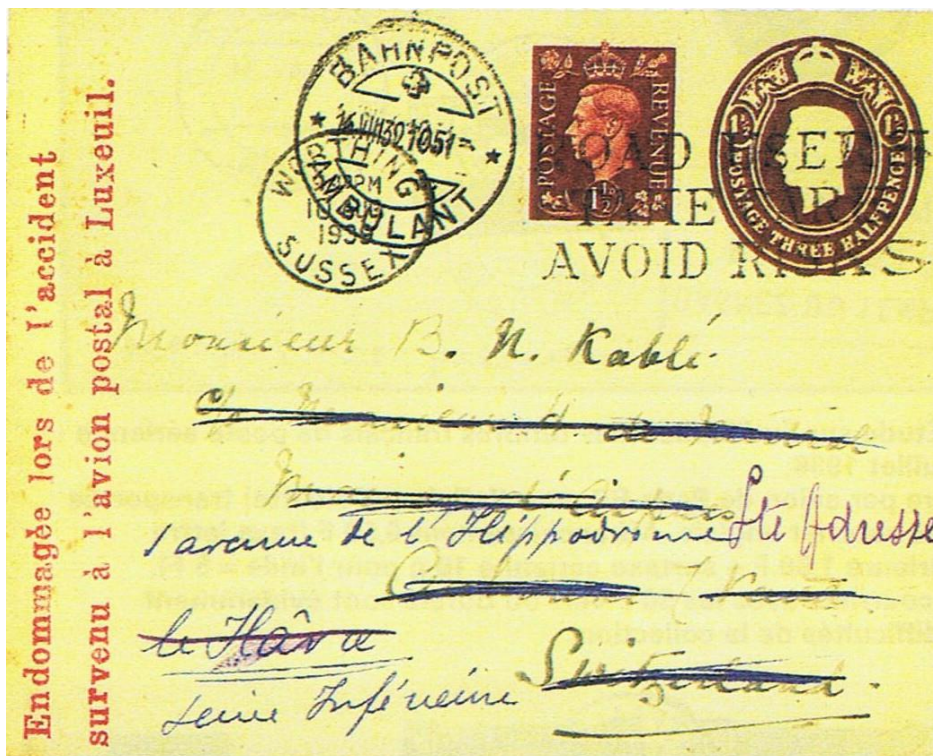
Tarif aérien pour l'étranger : 0,40F. Huit modèles différents furent utilisés de 1928 à 1931 pour le service aérien intérieur et extérieur.

Ces entiers pouvaient être utilisés à d'autres périodes que le 1<sup>er</sup> août.



Mais attention si l'on souhaite commencer ou développer une collection sérieusement afin de la structurer et pourquoi pas de la faire participer à des expositions, il faut se plier à certaines règles pour éviter les désillusions. Que dirait-on d'un footballeur rentrant pour la première fois sur un terrain pour y faire un match en complet veston avec une raquette de tennis ? ...

Un certain nombre de règles de logique et de bon sens sont à prendre en compte pour éviter parfois certaines déceptions : le choix du sujet, son titre et son plan sont primordiaux. Le collectionneur a-t-il bien défini l'étendue de sa future collection ? A-t-il déjà été voir lors d'expositions des collections aérophilatéliques ? S'est-il procuré une documentation ? et s'est-il rendu compte avec les estimations des catalogues ou les prix atteints dans les ventes publiques si ses finances lui permettraient de ne pas avoir « des trous » importants dans sa collection ? S'est-il informé auprès d'autres collectionneurs ou jurés spécialisés des difficultés à collectionner sur tel ou tel sujet ? Collectionner seul n'est jamais bon.



**Accidentés – 10 août 1939.**

Accident à Luxeuil de l'avion de la compagnie BEA effectuant la ligne Londres – Bâle – Zurich.

En fait, il existe un grand nombre d'accidents aériens dans le monde.

Les premiers à partir de 1918 étaient les plus rares et font l'objet d'un catalogue spécialisés.

Pour moi, cette période de réflexion et de collecte d'informations est de loin la plus importante et ne doit pas être négligée, elle est primordiale (tout comme se procurer les règlements de l'aérophilatélie).



Rentrer dans cette logique, c'est déjà faire un grand pas vers la réussite. Pour parler franchement et sans hypocrisie, à titre personnel tous les sujets sont collectionnables. Mais certains d'entre eux se prêtent mal à la compétition. Ils ne pourront accéder que très difficilement aux expositions régionales ou nationales. Par exemple sur le thème Concorde : l'avion était rarement postal, sur certaines périodes semi-modernes car il n'existe pratiquement pas de courrier « Nature » ou le présentateur ne sait pas les déceler, sur certains thèmes amputés des périodes précurseurs (difficile à trouver ou trop onéreux) ....

### **Aviation coloniale** – 24 mars 1933.

*Lettre recommandée d'Alger pour Zinder, arrivée le 1<sup>er</sup> avril, 3<sup>e</sup> essai de liaison militaire (courrier 190g).*

*D'immenses possibilités de collections concernant les anciennes colonies françaises où il existe de vraies raretés.*



Pour mémoire, je rappelle que depuis peu existe la nouvelle classe 1 cadre (16 feuilles) à l'attention de ceux qui présentent des sujets restreints en matériel.

Personnellement, j'encourage les collectionneurs débutants ou non à participer et à faire connaître leur passion (même sans présentation compétitive : classe libre).

Montrer sa collection, fruit de nos recherches, échanger des informations et des idées est toujours une démarche enrichissante et profitable.

Pour ceux qui le souhaiteraient, ils peuvent entrer en relation avec moi par l'intermédiaire du CAF ou directement.

Chers amis à bientôt, je l'espère.

### **Bibliothèque (extrait) :**

- Ligne Mermoz 1918-1940 (1990) par G. Collot et A. Cornu – Editions B. Sinais.
- Ligne Noguès 1911-1941 (1993) par G. Collot et A. Cornu – Editions B. Sinais.
- Ligne Africaine 1911-1931 (1999) par G. Collot et A. Cornu – Editions B. Sinais.
- Air Bleu et postale de nuit par G. et M. Pierre, Mayer, Houlteau (1964).
- Poste aérienne française en Afrique du Nord par H. Truc (1950) – Ed. CAF.
- Poste aérienne belge 1919-1999 – 3 tomes (2001) par W. Major.
- Schweizerisches Luftpost Handbuch (2000) Ed. SAV.
- Courrier récupéré (accidenté) 1918-1978 (1984) par H. L. Nierinck – Ed. E.P. Belgique.
- 100 ans de poste aérienne en France 1870-1969 (1994).
- Le service aérien dans les pays d'expression française 1906-1986 (1996) par P. Saulgrain – ED. Roumet.
- Liaisons aéropostales Europe-Amérique du Nord (2001) par J. Bergier.
- Zeppelin Post Katalog (2001) Ed. Siener Verlag.
- SCADTA (2001) par W. Brandes – Ed. IAPC « Otto Lilienthal » Berlin.
- Catalogue des aérogrammes du monde entier (1991) – Ed. Sinais.
- The North Atlantic catapult (1990) par R. G. Stanley-Smith – Ed. PPP West Sussex G.B.
- Aérophilia Italiana 1898-1941 (1998) par F. Longhi.

# SELECTION DE PIECES

24 AU 31 JUILLET 1931

## PARCOURS EXCEPTIONNEL D'UN ZEPPELIN

Par René MARECHAL

Le courrier ci-dessous a été posté à Budapest le 16 juillet. Il a été embarqué sur le LZ 127 à Fridrichsaffen le 24 à 9H55.



Après escale à Berlin, il est débarqué le 25 à 18H40 à Leningrad. Pour arriver à Thorshavn, chef lieu des 17 îles habitées des Féroé, situées en plein Atlantique Nord entre l'Ecosse et l'Irlande, cette carte emprunte certainement des lignes de bateaux régulières, départ de Russie vers l'Allemagne ou le Danemark, puis du Danemark vers les Féroé.

## 19 AU 26 JUN 1936 – 3<sup>E</sup> VOYAGE VERS L'AMERIQUE DU NORD DU DIRIGEABLE HINDENBURG

Par René MARECHAL

Comme l'indique l'étiquette, le courrier ci-dessous a été transporté de San Salvador à Lakehurst par les services de la Pan American Airways.

Le LZ 129 part de Lakehurst le 24 juin 1936 à 3H25 pour arriver le 26 à 16H30 à Frankfort.

Au verso, cachet de transit NEW YORK. U.S.A. 6-19 1936.

Le cachet témoin erroné est rectifié à la main par les services postaux au départ.

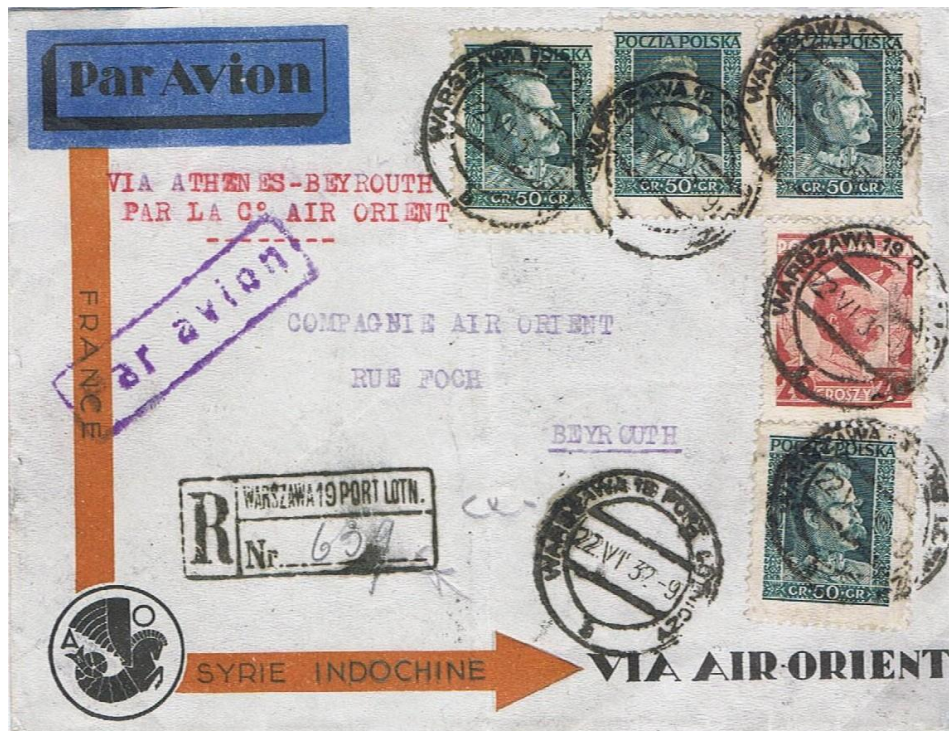
A remarquer que les cachets oblitérant portent la bonne date.



## CORRESPONDANCE RATÉE À ATHÈNES

Par Michel NEMPON

Le pli ci-dessous est parti de Varsovie le 22 juin 1932.



Il était prévu qu'à Athènes, ce courrier prenne l'avion d'Air Orient en partance pour Beyrouth.

Malheureusement, l'avion était déjà parti et le suivant était prévu la semaine suivante. La poste grecque a donc décidé de le confier l'hydravion d'Imperial Airways partant pour Alexandrie où il arriva le 25 juin.

Ensuite, il a été transporté par voie terrestre. Arrivée à Beyrouth le 27 juin.

Au dos transit à Athènes 24, à Alexandrie 25 et arrivée Beyrouth 27.

Tarif 2,20Z (lettre extérieure 50gr + recommandé 60gr + taxe aérienne 1,10Z).

En 1932, Air Orient et DLH se mettent d'accord pour créer une correspondance à Athènes.

## DES NOUVELLES DE L'OISEAU BLANC

L'Express du 13 novembre 2010

Après 3 ans de recherches pour prouver que les français Nungesser et Coli ont bien été les premiers, les 8 et 9 mai 1927, à réussir la traversée de l'Atlantique, à bord de l'Oiseau Blanc – dix jours avant l'Américain Charles Lindbergh - Bernard Decré vient de mettre la main sur des témoignages inédits qui pourraient permettre d'officialiser l'exploit.

Ce passionné d'aviation a retrouvé des lettres de Terre-Neuviens évoquant le passage d'un avion, le 27 mai 1927, entre 8 et 9 heures.



## NOUVELLES DU CAF

### Nouvelle adhésion

Depuis novembre 2010, nous avons eu le plaisir d'accueillir un nouveau membre et nous lui souhaitons la bienvenue :

N° 938 : Jean-Yves CHARLES. Paris.

N° 939 Fabien Fernbach. Var.

## Réunions amicales

Nos réunions amicales se tiennent à 14H15 à la Taverne du Relais d'Alsace, 6 place de la République 75011 PARIS.

C'est toujours un lieu d'échanges d'informations et de cession de plis aérophilatéliques.

Lors des réunions précédentes, les sujets suivants ont été abordés :

### Samedi 19 mars 2011 :

*Jacques Renaud :*

- Documents sur le meeting d'aviation de Vincennes en 1924.
- Ensemble de lettres aériennes en provenance du Mexique.

### Samedi 16 avril 2011 :

*Jacques Renaud :*

- Lettre de Pologne du 1<sup>er</sup> octobre 1935 pour le Brésil via Berlin transportée par catapulte allemande avec vignette pour les jeux olympiques.
- Lettre de Strasbourg du 18 août 1932 catapultée du Bremen le 26 août arrivée à New York le 27.
- Lettre de Vincennes du 14 septembre 1932, transit à Friedrichshafen le 16, et arrivée à Recife le 20 septembre (7<sup>e</sup> voyage du Graf Zeppelin en 1932).
- Lettre de Malte du 25 avril 1935 transportée par avion jusqu'à Budapest en 2 jours.

*Michel Nempon :*

Lettre de Varsovie pour Beyrouth du 22 juin 1932 arrivée en retard à Athènes pour l'avion d'Air Orient et transportée par Imperial Airways jusqu'à Alexandrie.

### Samedi 21 mai 2011 :

*Jacques Renaud :*

- Lettre recommandée du 17 juillet 1930 par catapulte « Ile de France » New York-Plymouth (première poste pour l'Angleterre).
- Lettre du 7 juin 1927 Paris-New York-Wasco par avion aux Etats Unis. Tarif : 1,50F + taxe aérienne 5F = 6,50F. Taxe aérienne matérialisée par 5F Merson.
- Lettre recommandée du 11 janvier 1930 Paris-Pondichéry (Raid Girier Weiss) Tarif : 1,50F + taxe aérienne 5F = 6,50F. Taxe aérienne matérialisée par 5F Merson.
- Lettre par exprès avion du 6 novembre 1933 Lyon-Paris. Tarif : 0,50F + 2,50F + taxe aérienne 0,35F = 3,35F.
- Lettre formule aéropostale de Beyrouth du 25 mars 1933 pour la France accidentée à Cotrone. Hydravion CAMS 53 pilote Pommereau. Griffes courrier accidenté. Provenance inhabituelle.

### Samedi 18 juin 2011 :

*Michel Nempon*

- Carte postale non illustrée du 2/1/37 de France à destination du Chili au tarif nouvel an.
- Enveloppe format carte de visite du 4/1/37 d'Indochine pour la France au tarif nouvel an.

*Armand Agababian*

- Carte postale 1<sup>er</sup> vol Vienne-Genève-Marseille en 1927.
- Lettres de la république espagnole pour l'étranger.

*René Maréchal*

- Lettre d'Iraq du 22 juin 1933 transporté par Imperial Airways jusqu'à Londres puis jusqu'en Allemagne et enfin par Zeppelin jusqu'à Pernambuco.
- Carte postale postée à bord d'un Zeppelin qui suite à des incidents mécaniques doit rebrousser chemin et atterrir à Cuers. La poste réexpédie cette carte en Allemagne.
- Carte postale postée le 6 mai 1937 qui aurait dû être transportée par le dirigeable Hindenburg si celui-ci n'avait pas pris feu.

### *Jacques Renaud*

- Lettre Air Bleu du 25 juillet 1936 ayant effectué le parcours Paris-Nantes et retour dans la même journée. Affranchissement 2 fois 3 francs.
- Lettre du 17 septembre 1938 affranchie avec 20F Pont du Gard pour l'Argentine, à l'arrivée oblitération mécanique « Avion ATRASADO ». Tarif 19,75F (lettre ext 1,75F + SA 5g 18F).
- Lettre du 7 septembre 1933 de Paris pour Berlin par avion et exprès. Tarif 5,25F (lettre ext 1,50F + exprès 3F + SA 20g 0,75F).
- Lettre du 2 février 1928 de Paris pour la Côte d'Ivoire par avion. Tarif 4,30F (lettre int 0,50F + SA 20g 3,80F). Tarif aérien du 16 mai 1926.

### **Service "Fonds de documentation"**

Les demandes de renseignements et de photocopies doivent être adressées à :  
Jean Houdré, 104 rue Pasteur 10400 NOGENT SUR SEINE. Le prix d'une photocopie recto verso est de 0,25 €.

### **Service "Petites annonces"**

Envoyez vos annonces à Jean-Marie Troxler, 6 rue des Glaneurs 67120 PFASTATT  
Tel/fax : 03 89 52 71 78 – Courriel : jm.troxler@wanadoo.fr

### **Service cessions**

Vous trouverez la cession de juillet 2011 jointe au présent bulletin. Elle comprend, en plus de quelques documents, deux plis vraiment exceptionnels.

La prochaine cession sera couplée au bulletin de novembre. Les lots seront reçus jusqu'au 30 septembre. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés de plusieurs plis. Pas de prix de départ inférieurs à 15 euros. Merci d'indiquer outre votre adresse postale, votre numéro de téléphone fixe et/ou votre adresse internet.

### **Résultats des membres du CAF aux expositions philatéliques**

#### **Exposition nationale Metz :**

- 90 OR + prix spécial : René Maréchal (CAF 704) - SCADTA (1920-1932).
- 90 OR : Dominique Tallet (CAF 778) - La ligne Noguès – une voie aérienne transasiatique.
- 86 GV : Bernard Fox (CAF 774) - Etiquettes et marques officielles d'acheminement par avion sur courriers aériens français (1912-1040).
- 85 GV : Laurent Albaret (CAF 923) - Les courriers de l'air en France 1939-1945.
- 83 V + Félicitations Fabien Fernbach (CAF 939) - Le Graf Zeppelin – sa poste aérienne.
- 76 GA : Françoise Chaluleau Courriers par Zeppelin en 1931.
- 70 A : Maurice Collet - Le paquebot du ciel.
- 67 BA : Claude Chastel (CAF 886) - Entiers postaux par avion des USA 1929-1945.
- 83 2<sup>e</sup> : Jacques Chochois - 1909 Louis Blériot traverse la Manche. (Classe ouverte).
- 80 8<sup>e</sup> : Michel de Pompignan (CAF 580) - Le courrier aérien retardé à destination de l'Argentine et du Brésil. (Classe 1 cadre).

### **Représentation du CAF et de l'aérophilatélie**

7 mai 2011, réunion du Conseil d'Administration du GAPS : Jacques Renaud.

La comptabilité du GAPS étant passée en année civile, il n'y aura pas d'assemblée générale en 2011. La prochaine AG aura lieu en 2012, elle sera couplée avec l'exposition régionale de la région XV à Neuville de Poitou. L'idée des publicités croisées dans les bulletins des associations du GAPS fait son chemin. Jacques Renaud a soutenu l'idée d'insérer aussi la page 2 du GAPS info (liste des associations et noms et adresses des présidents).

14 mai 2011, congrès FISA : Gérard Collot

Le 45<sup>ème</sup> Congrès de la F.I.S.A. s'est tenu le 14 mai 2011 à Graz (Autriche).

Le Bureau de la FISA avait pris acte de la démission de son Président Stephen Reinhard (USA) en date du 31 janvier 2011 et avait envisagé de dissoudre la FISA. En fait, après discussion et vote, une majorité s'est prononcée pour le maintien de la Fédération Aérophilatélique.

Le nouveau Président est Ross WOOD (Australie) et le C.A.F. lui adresse ses plus chaleureuses félicitations.

Le Bureau est constitué de : Dr Stefan Bruylans (Belgique) et Dr Bedrich Helm (Rép. Tchèque) vice-présidents, Wolfgang Porges (Allemagne) secrétaire général, Hans Mierl (Autriche) trésorier. Autres membres du Bureau : Gérard Collot, Hugo Goeggel, Derrick Pillage, Nevill Polakov et Romano Savini.

Le prochain congrès FISA se tiendra à San Francisco (USA) en avril 2013 pendant l'exposition WESTPEX.

12 juin, congrès national FFAP : Michel Nempon.

- Marc Fouquet a obtenu la plaquette Biscara au titre de la région XIV. Toutes nos félicitations.
- Vincennes du 9 au 17 juin 2012, exposition nationale et européenne (à priori sans aérophilatélie) + salon du timbre.
- Fête du timbre 13 et 14 octobre 2012. Thème : le feu.
- Belfort 2 au 4 novembre 2012 Timbres Passion (nationale jeunesse + Thémafrance + nationale polaire.
- 2013 : l'exposition nationale pourrait avoir lieu à Amiens (attente décision FFAP).

## **Bulletin d'information**

J'ai pris le relais de Gérard Collot, notre président, qui a géré ce bulletin pendant 18 ans. Contrairement à mon prédécesseur, je n'ai ni la connaissance, ni la documentation pour le remplir à moi tout seul. Merci à tous ceux qui ont participé à ce numéro de juillet 2011. Ce bulletin est le vôtre et j'ai donc besoin de vous tous. En conséquence si vous désirez :

- publier un article quelque soit son format,
- donner le résultat que vous avez obtenu en exposant une collection aérophilatélique,
- indiquer que vous avez représenté le CAF ou l'aérophilatélie,
- annoncer une exposition dans laquelle l'aérophilatélie sera présente,
- réagir à un article publié dans notre bulletin pour y apporter des précisions,
- ou donner des idées ou des suggestions,

alors prenez contact avec moi :

Michel Nempon 54 rue Malherbe 62100 CALAIS. 03 21 96 76 19. michel.nempon@sfr.fr

To our English-speaking members :

You can send articles, comments or information in English, I will do the translation for you.

## **Règlement de la classe aérophilatélie**

Le règlement vient d'être actualisé. Vous le trouverez joint au présent bulletin ainsi que les commentaires de Jacques Renaud qui a activement participé à son élaboration. Il est à votre disposition pour toute question concernant ce règlement.

## **Nouvelle publication**

"Syria and Lebanon : Free French Censorship World War II 1941-1945" par William Charles Robertson. Format A4, 132 pages, reliure à anneaux. Dans cet ouvrage, Bill Robertson expose le contexte historique et le lancement le 8 juin 1941 de l'opération Exporter qui avait pour but d'arracher le contrôle du Liban et de la Syrie au régime de Vichy. Il décrit la mise en place du réseau de censure, les sources et destinations du courrier et les modes de transport. Prix : 25 euros (port compris). Commandes auprès du président Gérard Collot.

## **Lettre du président**

Une lettre du président est jointe au présent bulletin.

# CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

Siège social : 25 bis rue Victor Hugo – 78230 LE PECQ

Tel et fax : 01 74 08 86 33

Page Web : aerophilatelie.fr - Internet : aerophil@club-internet.fr

Membre de

FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques)

FIP (Fédération internationale de Philatélie)

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques)

GAPS (Groupement des Association Philatéliques Spécialisées)

---

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

### **Président :**

Gérard COLLOT, responsable du Service Bibliographie. Membre du board of directors FISA.

Adresse : 25 bis rue Victor Hugo – 78230 LE PECQ. aerophil@club-internet.fr

### **Vice-présidents :**

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques, 15 rue du Bocage – 92310 SEVRES.

Michel NEMPON, rédacteur du bulletin, responsable du service cessions, 54 rue Malherbe 62100 CALAIS. michel.nempon@sfr.fr

### **Secrétaire et webmaster :**

Dominique PETIT, 32 avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES. fd.petit@orange.fr

### **Trésorier :**

Jean Marie TROXLER, 6 rue des Glaneurs 67120 PFASTATT. jm.troxler@wanadoo.fr

### **Service documentation :**

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 NOGENT SUR SEINE.  
jean.houdre@neuf.fr

### **Autres membres :**

Alain CORNU, Eugène GLEMAREC, Thierry LAVIGNE, René MARECHAL, Michel de POMPIGNAN.

---

## VERIFICATEURS AUX COMPTES

Francis ZAMMITH, Jacques COIGNARD.

---

## PROCHAINES REUNIONS

2011 : 17 septembre, 15 octobre, 19 novembre, 17 décembre.

2012 : 21 janvier, 18 février, 17 mars, 21 avril, 19 mai, 16 juin, 7 juillet.

Assemblée générale en décembre : la date sera publiée dans le bulletin de novembre.

