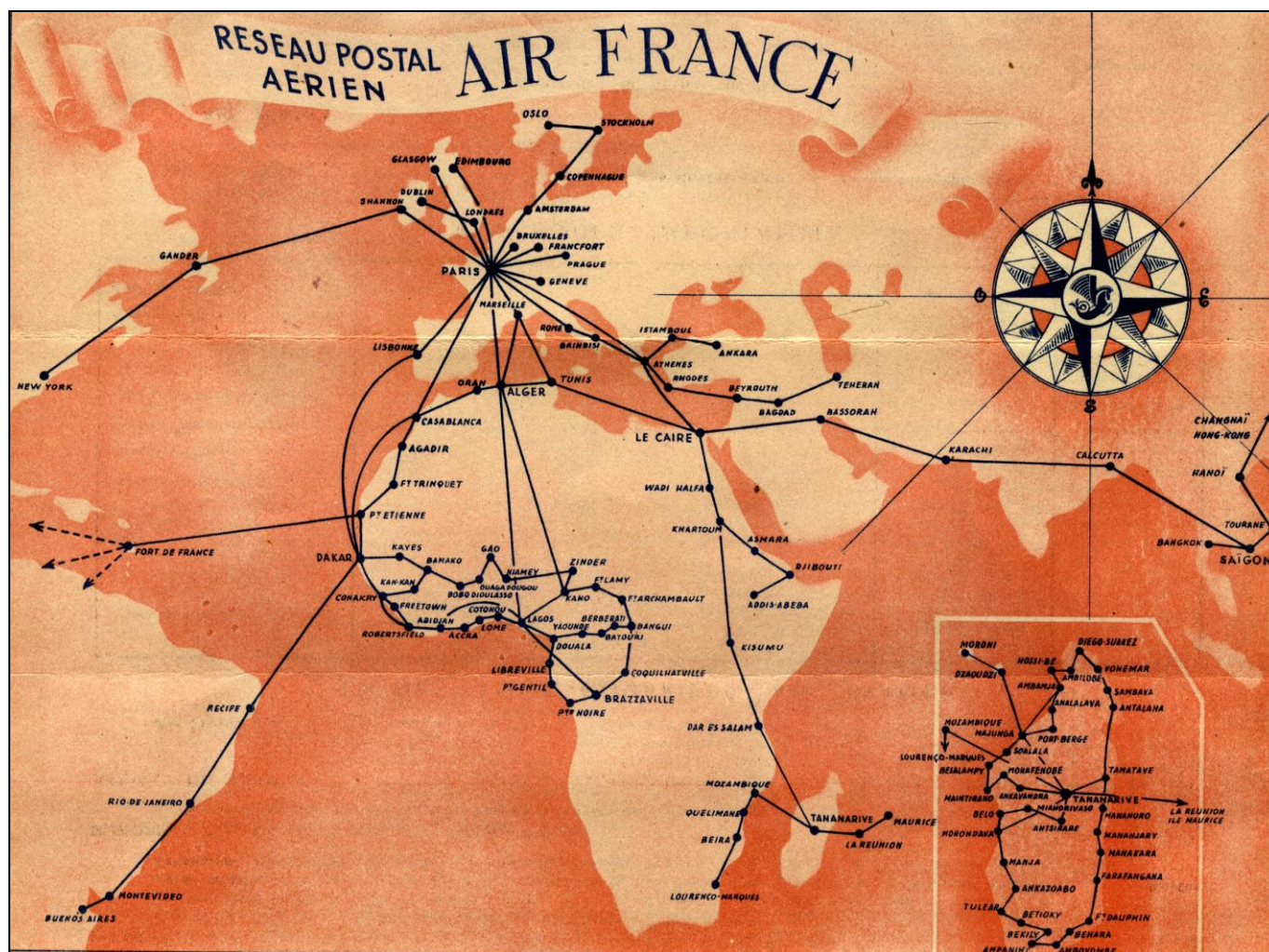


BULLETIN D'INFORMATION

Novembre 2012 N°59

SOMMAIRE

- Air France et l'année 1947 p 1 à 14
- Le raid de Victor Roffey p 15 à 19
- Nouvelles du CAF p 19 à 22 p 20 à 22
- Transport par avion imprévu p 23
- Chronique aérophilatélique p 24



Réseau postal aérien d'Air France en 1947



Publicité Air France juillet 1947.

Dès la libération de la France un effort colossal a été entrepris pour effacer, aussi rapidement que possible les stigmates de la guerre. Beaucoup d'argent public a été investi dans la reconstruction, dont une partie a été consacrée au rajeunissement de la flotte d'Air France. Les importants progrès de la construction aéronautique d'outre Atlantique ont naturellement drainé les commandes de pays européens dont la guerre a freiné ou réduit à néant les tentatives d'améliorations des constructions antérieures. En France les achats ont porté sur nombre d'avions, certains obtenus lors de la vente de surplus, construits aux Etats-Unis. L'apport de ces machines, livrées après 1945, a permis la mise à la retraite des appareils d'avant guerre et la relance d'une compétition commerciale sur des secteurs privilégiés comme l'Atlantique Nord où les compagnies européennes concurrentes exploitent pratiquement un matériel identique à l'exception de l'Allemagne et de l'Italie, absentes pour cause de défaite.

Air France, durant l'année 1947, exploite nombre d'appareils bimoteurs et quadrimoteurs modernes tout en mettant en ligne des appareils moins performants construits pour l'occupant dont la fabrication est maintenue en attendant que l'industrie nationale soit en capacité d'assurer le relais. C'est la première année où, depuis 1940, le pavillon national reprend sa place comme activité aérienne commerciale régulière sur les secteurs traditionnels, ou nouveaux, avec du matériel équivalent à celui de la concurrence. Celle-ci est le plus souvent d'origine américaine car les nécessités de la guerre ont introduit des compagnies, notamment Pan American Airways et Trans World Airlines, en Afrique et en Asie, travaillant sous contrat militaire, qui bénéficient d'un matériel obtenu à bon compte et d'une implantation locale facilitée par l'armée.

Cette présence d'Air France se matérialise par l'ouverture, ou la reprise, de nombreuses liaisons avec une implantation renouvelée en Afrique, en Indochine et nouvelle aux Antilles. Parallèlement à la modernisation du matériel un effort analogue s'est orienté vers la modernisation ou la création d'agences en villes, la rénovation et la multiplication de centres de transmissions qui en commun annoncent le renouveau de la compagnie.

Les centres de communications

Leur rôle est de relayer les instructions reçues par télégraphie de la direction et aussi d'assurer les communications opérationnelles (chargement, requêtes diverses) avec les avions en vol de la compagnie. Ainsi la station de TSF de Tanger est inaugurée le 11 avril et porte le nom du radio navigant Jules Costa. A Casablanca c'est le 13 avril que la station radio est inaugurée et baptisée du nom du radio navigant Léopold Gimié.

Le volume des messages échangés entre centres et direction ou avions est important. Dakar, par exemple, passe environ 400 messages (arrivée, départ, retransmission) par jour.

Les agences

Assurent la représentation commerciale de la compagnie, accueillent les passagers, s'occupent de l'acheminement des marchandises et règlent les divers détails de la vie commerciale. Elles participent dans la mesure du possible à la vie économique du pays dans laquelle elles sont implantées. Ainsi l'Agence d'Ajaccio a été inaugurée le 31 janvier et ouverte au public le lendemain. A Dakar c'est l'hôtel provisoire d'Air France à Termes Sud, proche de Yoff, qui est ouvert le 5 avril. A Nice, une nouvelle agence, plus spacieuse, est inaugurée le 12 mai au 7 Jardin Albert 1^{er}. En juillet, une agence Air France s'ouvre à Buenos Aires. A Saïgon l'agence est installée 12 boulevard Norodom dans le courant du mois de décembre.

Flotte Air France au 1^{er} janvier 1947

Au 1^{er} janvier 1947 la flotte active d'Air France offre encore un mélange composite avec des avions provenant de l'avant guerre, des avions neufs construits d'abord pour l'occupant et des machines modernes construites aux Etats-Unis.

Quadrimoteurs : 15 Douglas DC-4, 4 Lockheed Constellation 049, 10 Languedoc 161,

Trimoteurs : 6 Dewoitine 338, 51 Junkers 52,

Bimoteurs : 28 Douglas DC-3, 6 Bloch 221, 9 Lockheed 18-07 ou C-60, 6 Caudron Goéland,

Hydravions : 1 Lioré-Olivier 246,

Quelques appareils supplémentaires sont réservés aux essais ou à l'instruction

Flotte Air France au 1^{er} janvier 1948

Au cours de l'année 1947, la flotte Air France s'est rationalisée et compte au 1^{er} janvier 1948 :

Quadrimoteurs : 15 Douglas DC-4, 4 Lockheed Constellation 049, 5 Lockheed Constellation 749, 22 Languedoc 161,

Trimoteurs : 6 Dewoitine 338, 31 Junkers 52,

Bimoteurs : 35 Douglas DC-3,

Hydravions : 2 Latécoère 631 (hexamoteur), 3 Consolidated Catalina (bimoteur).

Air France emploie 9 580 agents au sol et 970 personnels navigants travaillant sur un réseau de 139 570 km desservant près de 160 escales dans 75 pays.

L'affectation des appareils aux divers réseaux est fonction des distances à couvrir, de l'attrait commercial de la ligne et des possibilités de l'infrastructure dans lequel ce matériel évolue.

Evolution de la flotte Air France en 1947

Air France modernise sa flotte en 1947, elle s'équipe de nombreux **Douglas DC-3** (elle en comptera jusqu'à **76** durant sa période d'utilisation). Les 11 premiers, acquis au Canada, ont été remis au standard du DC-3C et mis en ligne en juillet 1945. Puis 5 proviennent des surplus de Casablanca (immatriculés de F-BBBA à E). D'autres sont issus d'un lot obtenu par le gouverneur de l'Indochine (5 sont actifs en 1947). Ces robustes perchérons vont, après transformation des équipages, assurer les liaisons intra européennes puis travailler en Afrique lorsque l'effectif permettra leur changement d'affectation (Le premier DC-3 F-BAOC est affecté à Dakar le 21 octobre). Quatre sont détruits durant la période d'instruction des équipages avant le 1^{er} janvier 1948, ou par suite du mauvais temps en ligne. Du 4 au 12 mars le F-BAXC effectue un voyage d'études des escales méditerranéennes visitant successivement Rome, Brindisi, Athènes, Istanbul, Ankara, Tripoli, Beyrouth, Chypre et Rhodes, pilote Cordier, copilote Choquet, mécanicien Heilman et hôtesse Mlle Raveton.

Quinze Douglas DC-4 sont acquis neufs aux Etats-Unis en version DC-4-1009 et livrés dans le courant de l'année 1946. Immatriculés de F-BBDA à O, ils prennent en charge les liaisons long courrier puis essaient sur les lignes longues desservant l'Afrique. Le F-BBDG, le plus utilisé au 1^{er} janvier 1948 compte 3066 heures de vol alors que beaucoup d'autres ont dépassé les 2500 heures. Cinq d'entre eux ont été victimes d'incidents sérieux ayant nécessité des réparations importantes avant remise en ligne.

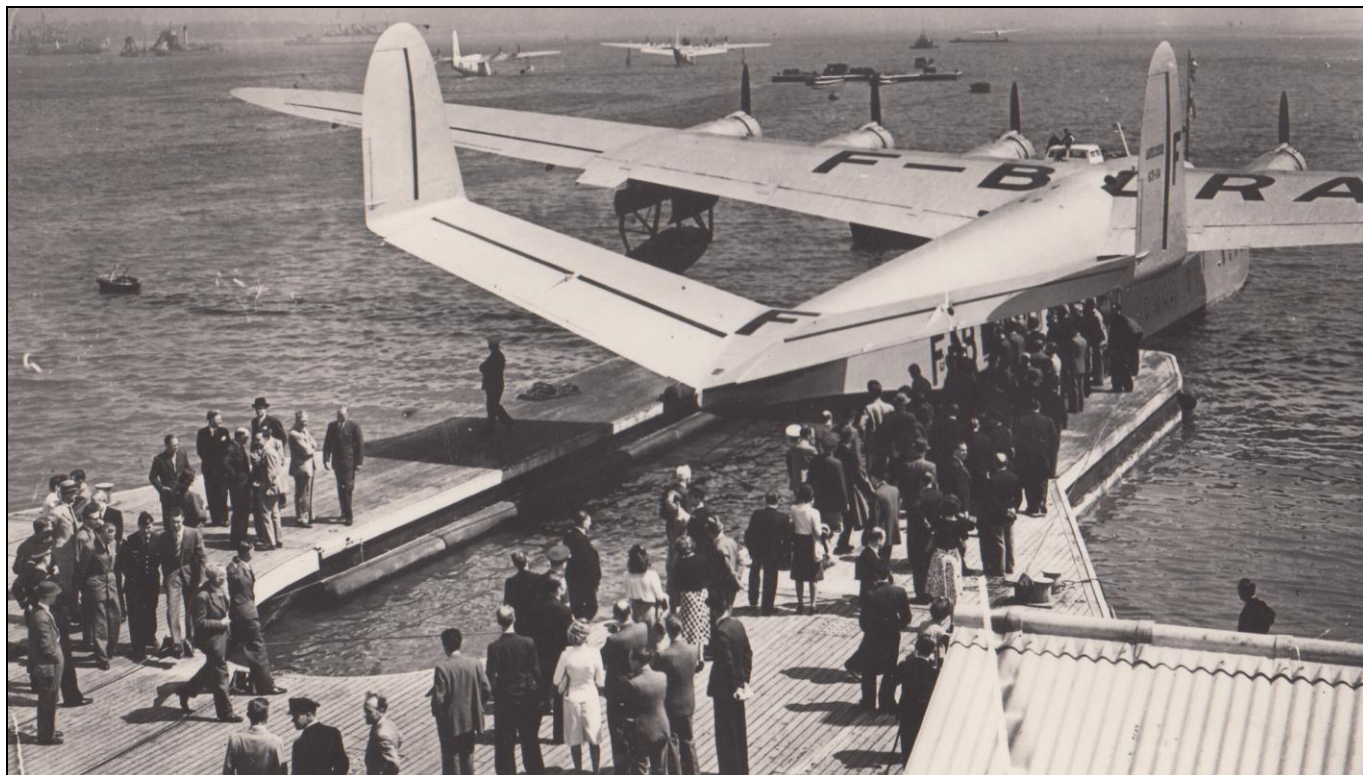
Neuf Lockheed Constellation de deux types différents sont en service au 1^{er} janvier 1948, les 4 premiers de type 049 sont obtenus d'occasion en 1946, immatriculés de F-BAZA à D, le plus utilisé F-BAZD compte 1622 heures de vol au 1^{er} janvier 1948, les trois autres 049 ont connu des incidents sérieux dont la plus médiatisé est le F-BAZC qui termine sa traversée de l'Atlantique Nord sur deux moteurs avec atterrissage à Casablanca le 19 février 1947. Puis 5 appareils neufs de type 749 apparaissent en France dans la seconde moitié de 1947. Ils prennent petit à petit les liaisons long courrier les plus prestigieuses,

Trois hydravions amphibies Consolidated Catalina sont achetés à la mi 1946 pour le réseau local des Antilles. Immatriculés de F-BBCB à D ils connaissent une utilisation assez faible avant leur retrait d'exploitation en 1950.

Deux types d'appareils plus récents sont aussi mis en ligne :

Deux hydravions hexamoteurs Latécoère 631 (F-BANU et F-BDRA) figurent à l'inventaire du 1^{er} janvier 1948. Ils sont mis en exploitation pour l'ouverture de la ligne des Antilles en juillet 1947, ce type d'appareil sera retiré du service après août 1948.

Enfin un **quadrimoteur Bloch/SNCASE 161 Languedoc**, pouvant transporter 33 passagers, commence à être livré en octobre 1945, 22 exemplaires étant pris en compte avant le 1^{er} janvier 1948, dont 14 durant l'année 1947.



LATÉ 631 - 04 F-BDRA
Construit en 1946
Réceptionné par Air France le 25/7/47.
1^{er} voyage sur les Antilles le 26/7/47.



DOUGLAS DC4 F-BBDE
Réceptionné par Air France en 1946.
Affecté à la ligne d'Extrême-Orient
1^{ère} liaison Paris – Shanghai le 10 janvier 1947.

Malgré ses défauts de jeunesse provoquant des pannes répétées notamment avec des atterrisseurs escamotables à la cinématique rudimentaire et surtout des moteurs nationaux qui cèdent rapidement la place à des moteurs Pratt et Whitney plus fiables. Le 21 janvier deux appareils sont mis simultanément en ligne sur Alger-Marseille, l'un à moteurs Gnome & Rhône 14 N 54/55, l'autre à moteurs P&W pour comparaisons de performances en exploitation Le résultat montre l'avantage du P&W avec un décollage plus court et surtout la fiabilité de ses moteurs qui amène à la transformation de la flotte de Languedoc en version 7 P. Ils sont mis en service à partir du 17 mars 1947 sur les lignes méditerranéennes puis sur les liaisons européennes les plus fréquentées.

Dans la flotte ancienne, on compte encore des types d'appareils utilisés avant et durant la guerre soit :

Neuf **Lockheed bimoteurs** : 2 de type 18-07 (F-ARTE et F-ARTF) et 7 dans sa version de transport militaire C-60. Le F-ARTF était déjà présent à l'inventaire de juin 1940, les autres bimoteurs Lockheed ont été construits durant la guerre et sont entrés dans la flotte commerciale après la libération. La majorité d'entre eux sont retirés durant l'année 1947, le plus utilisé est le F-BAMK, retiré le 1^{er} janvier 1948 avec 4574 h. de vol, les autres ayant dépassé les 3000 h.

Les **Bloch 220** sont apparus en 1937 et ont connu les réquisitions allemandes. Six sont encore en service au 1^{er} janvier 1947 dont trois (F-AOHB, AOHC et F-AQNN) seront retirés du service après juillet 1947 avec un peu plus de 3 000 heures de vol.

Les **Dewoitine D-338** apparus en 1938 sont encore au nombre de six début 1947, mais sont retirés dans le premier semestre 1947, le plus utilisé, F-AQBG comptant près de 5 000 heures de vol (4932 exactement), un record.

Les **Junkers Ju-52 (ou AAC-1 sous construction française)**, construits pour l'occupant et dont la production s'est maintenue après guerre, a connu une longue carrière grâce à sa robustesse et à sa capacité de pouvoir utiliser des aérodromes sommairement aménagés. Disponibles dès la libération, et affectés à Air France, ils ont été la cheville ouvrière de la reprise d'activité avant de trouver une nouvelle vie en Afrique et à Madagascar jusqu'au moment où le nombre des DC-3 disponibles les a poussés à la retraite. Ils ont eu une nouvelle vie au sein des unités de transport de l'Armée de l'Air. Les appareils mis à la disposition des militaires avaient en moyenne 2000 heures d'utilisation. Le plus utilisé, F-BAJI, comptait 3174 heures lors de son retrait le 1^{er} janvier 1948.

Parmi les appareils de conception française construits durant l'occupation et après la guerre figurent un certain nombre de bimoteurs légers **Caudron** de type 444 à 449, ayant surtout servi à la formation des pilotes, 12 d'entre eux étant rayés de l'inventaire durant l'année 1947.

Les lignes

Leur densité et la fréquence de desserte est fonction de divers paramètres dont les principaux sont l'implantation de la compagnie, le besoin de transport passagers et fret, le tarif appliqué et le matériel mis en ligne. Elles sont ici, pour la commodité de l'exposé, groupées deux secteurs (long courrier et moyen-courrier pour les réseaux européen et nord-africain) analogues à l'organisation de la compagnie avec une séparation, dite réseaux d'appoint d'outre mer, liée à la région géographique en cause : Afrique occidentale, Afrique équatoriale, Madagascar, Indochine et les Antilles. L'ouverture de ligne ou le changement de type d'appareil sur une ligne, ont donné lieu à l'émission de souvenirs philatéliques qui figurent aussi dans cet inventaire en tant que références historiques.

Toutefois ces références sont d'une valeur relative parce que le dépôt du courrier destiné à recevoir une marque spéciale est lié à l'annonce préalable du service que des éléments techniques peuvent retarder ou annuler. Elles ne peuvent être considérées que comme indicatives. L'ensemble porte uniquement sur l'amélioration de dessertes existantes ou la création de nouvelles lignes, certaines illustrées par les plis adéquats ou éventuellement par des photographies.

1-Lignes long courrier (Amérique, Afrique, Extrême-Orient)

La venue des Lockheed Constellation chasse le Douglas DC-4 de la ligne Paris - New York, puis le concurrence sur l'Amérique du Sud. A noter la venue de l'hydravion Laté 621, chant du cygne de ce type d'appareil.

3 janvier Paris - New York : Le premier service en Constellation est assuré avec le F-BAZA. A compter du 16 juillet ouverture d'un 5^{ème} service hebdomadaire le mercredi, retour le vendredi.

Janvier Paris - Amérique du Sud : (via Casablanca, Dakar, Recife, Rio, Montevideo, Buenos Aires, Santiago) à fréquence hebdomadaire exploitée en DC-4. Paris-Buenos Aires Ligne 51/52 hebdomadaire en DC-4.

Janvier Paris – Lisbonne – Rio de Janeiro : par DC4

10 janvier Paris - Shanghai via Tunis et Saigon : voyage d'études par DC4.

10 janvier Paris - Tananarive : via Nairobi en DC-3 pour 151 heures de voyage et 13 escales.

20 janvier Paris - Tokyo : second voyage d'étude par DC-4 F-BBDE pilote Hennequin, copilote Greard, mécanicien Devillard, hôtesse Mlle Gomont.

20 janvier Shanghai – Saigon – Paris : par DC4

4 mars (Paris) - Saigon - Tokyo : première liaison officielle en DC-4.

6 mars Shanghai - Saigon - Paris : par DC-4.

30 mars Paris – Saigon – Shanghai : réouverture en DC-4.

28 avril Paris - Tananarive : (via Tunis, Fort-Lamy, Elisabethville) passe en service accéléré (2 jours et 6 escales) plus 4 heures de vol pour atteindre Saint-Denis de la Réunion.

6 mai Paris – Tananarive – Réunion – Maurice : en DC-4.

17 mai Paris - Tananarive : via Khartoum ligne 19/20 (11 escales au total) ouverture hebdomadaire en Lockheed C-60.

juillet Paris - Brazzaville : via Alger et Lagos ligne 17/18 service hebdomadaire par C-60.

juillet Paris - Lagos : via Alger et Kano ligne 11/12 service hebdomadaire par C-60.

juillet Alger - Djibouti - Addis Abeba : suppression de la ligne 529/530 exploitée en C-60 faute de clients entre Le Caire et Djibouti.

5 juillet Biscarosse – Port-Etienne – Fort-de-France : ligne 53/54 est un première liaison avec le Latécoère 631 F-BANU qui se pose à Fort-de-France le 6.

9-10 juillet Fort-de-France – Port-Etienne – Biscarosse : vol retour par Laté 621 F-BANU.

14 août Paris – Rio de Janeiro : la ligne, à fréquence bimensuelle devient hebdomadaire, départ de Paris le Jeudi et de Rio le samedi.

22 août France - Antilles : ouverture officielle de la ligne (3^{ème} voyage). hydravion Laté 631.

23 – 30 août Antilles – Venezuela - Colombie – Surinam – Guyane française : Catalina.

28 août Paris – Rio – Montevideo – Buenos Aires – Santiago : par DC4.

29-30 août Guadeloupe – France : par Laté 631.

5 au 7 septembre Biscarosse – Port-Etienne – Fort-de-France - Cayenne : Laté 631, ligne officiellement inaugurée avec retour du 8 au 10 septembre.

15 septembre France - Indochine : ligne 27/28 via Marseille, Le Caire, Bassorah, Karachi, Calcutta, auparavant 6 services par mois, liaison portée à 3 vols par semaine en DC-4.

7 octobre Paris – Marseille – Tripoli – Khartoum – Mombassa – Tananarive : par Constellation.

8 octobre Dakar-Paris : Service accéléré en Lockheed 049 Constellation le mercredi et le dimanche.

1-15 octobre Tananarive – Mombassa – Khartoum – Tripoli – Marseille – Paris : par C-60.

21 octobre Paris – Marseille – Tripoli – Khartoum – Mombassa – Tananarive : par C-60.

AIR FRANCE

REPRISE DU SERVICE AÉRIEN LONG-COURRIER EN 1947 Afrique, Amériques, Extrême-Orient COURRIER TRANSPORTÉ

VOL	départ arrivée	avion	immat.	équipage	N° Muller Illust. (gras)	remarques
Paris - Brazzaville	2/1/47 6/1/47	DC4			France 561A	
(Paris) - Brazzaville-Luanda	6/1/47 7/1/47	DC4		Lapaute Caloche	Congo 25	320 plis
Paris - Tunis - Shanghai	10/1/47 20/1/47	DC4	F-BBDE	Hennequin	France 562	voyage d'étude
Tunis - Saigon - Shanghai	10/1/47 20/1/47	DC4	F-BBDE	Hennequin	Tunisie 67	voyage d'étude
Shanghai - Saigon - Paris	20/1/47 ?	DC4	?	?	Chine 104	retour
Saigon - Shanghai	4/3/47 4/3/47	DC3	?		Indochine 147	
Shanghai - Saigon - Paris	6/3/47 10/3/47	DC4	F-BBDC	?	Chine 106	
Paris - Tunis - Saigon - Shanghai	30/3/47 3/4/47	DC4	?	Plamont ?	France 572	ouverture
Tunis - Saigon - Shanghai	30/3/47 3/4/47	DC4	?	Plamont ?	Tunisie 70	ouverture
Paris - Dakar - Bissao (Guinée portugaise)	4/3/47 7/3/47	JU 52			France 565 Sénégal 74	115 plis
Paris - Tananarive (rapide)	22/4/47 25/4/47	DC4	F-BBDC	Hennequin	France 576A	
Tananarive - Paris (rapide)	28/4/47 ?	DC4		?	Madagascar 134	
Paris - Tananarive - Réunion - Maurice	6/5/47 ?	DC4	?		France 586, 587 et 588	
Tananarive - Lumbo - Quelimane - Beira - Lourenço Marquès (Moz.)	26/5/47	?			Madagascar 138	
(Paris) - Biscarrosse - Fort- de-France (Mart.)	5/7/47 6/7/47	Laté 631	F-BANU	Kersual	France 601 et 602	
Port-Etienne - Fort-de-France (Mart.)	5/7/47 6/7/47	Laté 631	F-BANU	Kersual	Mauritanie 14	30 plis
Fort-de-France - Port-Etienne - Biscarrosse - (Paris)	9/7/47 11/7/47	Laté 631	F-BANU	Kersual	Martinique 8 et 9	
Port-Etienne - Biscarrosse - (Paris)	10/7/47	Laté 631	F-BANU	Kersual	Mauritanie 15	
France - Antilles (régulier)	26/7/47 ?	Laté 631	F-BDRA	?	France 608	
Guadeloupe - Martinique	21/8/47 22/8/47	Catalina	F-BBCB	Henry- Lepaute	Guadeloupe 22	essai
France - Antilles (3 ^{ème} voyage) prolongation vers Venezuela et Colombie vers Surinam et Guyane Fse.	21/8/47 23/8/47 27/8/47 30/8/47	Laté 631 Catalina Catalina	? ? ?	 ? ?	France 618 616 et 617 614 et 615	

Antilles - France	29/8/47 30/8/47	Laté 631	?	?	Guadeloupe 24	
Paris - Rio - Montevideo - Buenos Aires - Santiago	28/8/47 ?	DC4	?	?	France 620	
France - Antilles prolongation vers Colombie et Guyane	5/9/47 7/9/47 8/9/47	Laté 631 Catalina			France 621 Martinique 21 et 22	
Cayenne - Antilles - France	3/9/47 10/9/47	Catalina Laté 631			Guyane 35 et 36	
Tananarive - Mombassa - Khartoum - Tripoli - Marseille - Paris	1/10/47 15/10/47	C-60			Madagascar 139	
Paris - Tananarive via Tripoli, Khartoum	7/10/47 10/10/47	Constell.			France 628	
Dakar - Paris (Sce accéléré)	8/10/47 9/10/47	Constell.			Sénégal 80	
Paris - Tananarive via Tunis, Khartoum	21/10/47 ?	C-60			France 630	
Alger - Tunis - Khartoum - Mombassa (Kén)	22/10/47 28/10/47				Algérie 131A	
Alger - id. - Tananarive	22/10/47 29/10/47	C-60			Algérie 131AA	

Le tableau récapitulatif et les illustrations philatéliques sont présentés par Gérard Collot.



Rade de Fort-de-France en 1947
au premier plan : amphibie bimoteur Consolidated Catalina
au fond : hydravion hexamoteur Laté 631



BRAZZAVILLE – LUANDA

Avion DC4
 Equipage : Lapaute, Caloche
 Dép. Brazzaville 6/1/47
 Arr. Luanda 7/1/7
 Dist. Lobito 8/1/47
 320 plis transportés.
 Muller CONGO N°25

PARIS – SHANGHAI

Voyage d'étude
 Avion DC4 F-BBDE
 Equipage : Cdt Hennequin
 Dép. Paris aviation 10/1/47
 Arr. Shanghai 20/1/47
 Muller FRANCE N°562



SAIGON – SHANGHAI

Avion DC4
 Equipage ?
 Dép. Saigon 3/3/47
 Arr. Shanghai 4/3/47
 Muller INDOCHINE N°147



**PARIS – BISSAO
(Guinée)**

Première liaison aérienne
Dép. Paris aviation 4/3/47
Arr. Bissao 7/3/47
Muller FRANCE N°565

DAKAR – BISSAO (Guinée)

Première liaison aérienne
Dép. Dakar Avion 6/3/47
Arr. Bissao 7/3/47
Muller SÉNÉGAL 74



SHANGHAI – PARIS

Retour 1^{ère} liaison
Avion DC4 F-BBDC
Equipage ?
Départ Shanghai 5/5/47
Arr. Paris 10/3/47
Muller CHINE N°106



TUNIS – SHANGHAI

Ouverture escale de Tunis
 Avion DC4
 Equipage
 Dép. Tunis 30/3/47
 Arr. Shanghai (chinois)
 Muller TUNISIE N°70

PARIS – TANANARIVE

Essai de liaison rapide
 Avion DC4 F-BBDC
 Equipage :
 Cdt Hennequin
 Dép. Paris aviation
 22/4/47
 Arr. Tananarive 25/4/47
 Muller FRANCE N°576 A



PARIS – FORT-DE-FRANCE

Ouverture
 Hydravion Laté 631 F-BANU
 Equipage : Cdt Kersual
 Dép. Paris aviation 4/7/47
 Arr. Fort-de-France 6/7/47
 Muller FRANCE N°601



MARTINIQUE – FRANCE
 Ouverture (retour)
 Hydravion Laté 631
 F-BANU
 Equipage : Cdt Kersual
 Dép. Fort-de-France 8/7/47
 Arr. Paris 11/7/47
 sans arr. à Beyrouth
 Muller MARTINIQUE N°8

PARIS – CAYENNE
 Laté 631 : France – Antilles
 Catalina : Antilles – Cayenne
 Dép. PARIS 21/8/47
 Arr. Cayenne 1/9/47
 Muller FRANCE N°615



GUADELOUPE – MARTINIQUE
 Première liaison
 Hydravion Catalina
 F-BBCB
 Equipage : Cdt Henry-Lepaute
 Dép. Pointe a Pitre 21/8/47
 Arr. Fort-de-France 21/8/47
 Muller
 GUADELOUPE N°22

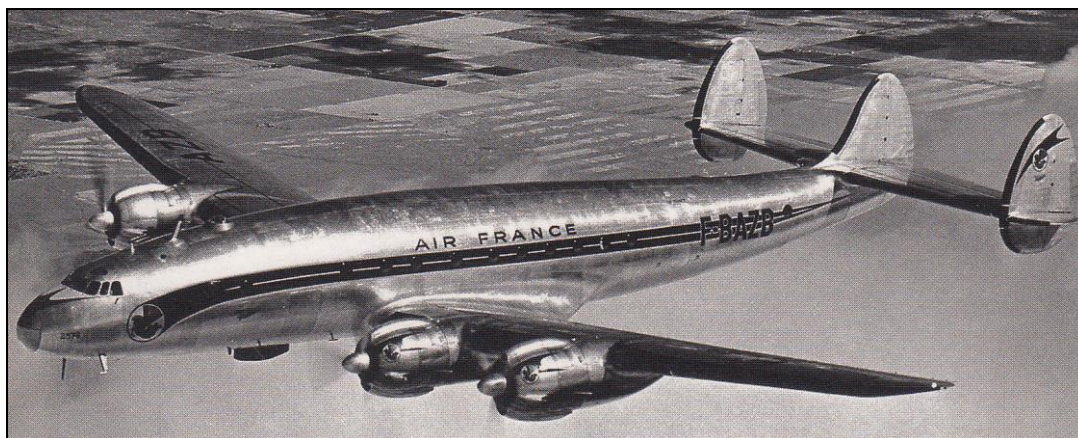


PARIS – TANANARIVE

Par itinéraire détourné
via Tripoli et Khartoum
Avion Constellation
Dép. Paris Aviation 7/10/47
Arr. Tananarive 10/10/47
Muller FRANCE 628

DAKAR – PARIS

Service accéléré
Avion Constellation
Equipage :
Dép. Dakar 8/10/47
Arr. Paris 9/10/47
Muller SÉNÉGAL
N°80



LOCKHEED 049
Constellation F-
BAZB Mis en
service par Air
France le
24/10/46. Oté du
service le
11/1/50 1^{er} vol
Orly – NY, via les
Bermudes le
29/10/46

(Suite dans le prochain bulletin)

LE RAID DE VICTOR ROFFEY ENTRE LA NOUVELLE-CALÉDONIE ET L'AUSTRALIE

par Jean-Daniel AYACHE

(Suite du bulletin précédent)



Fig.4: Lettre destinée au premier vol Nouvelle-Calédonie Australie mais acheminée par la voie normale puisque la Poste n'a pas accepté les lettres recommandées sur ce vol. Affranchissement philatélique avec la série de l'exposition coloniale de Paris de 1931. Timbre à date de Nouméa du 10 novembre 1931. Au verso cachet d'arrivée à Paris le 18 décembre 1931.

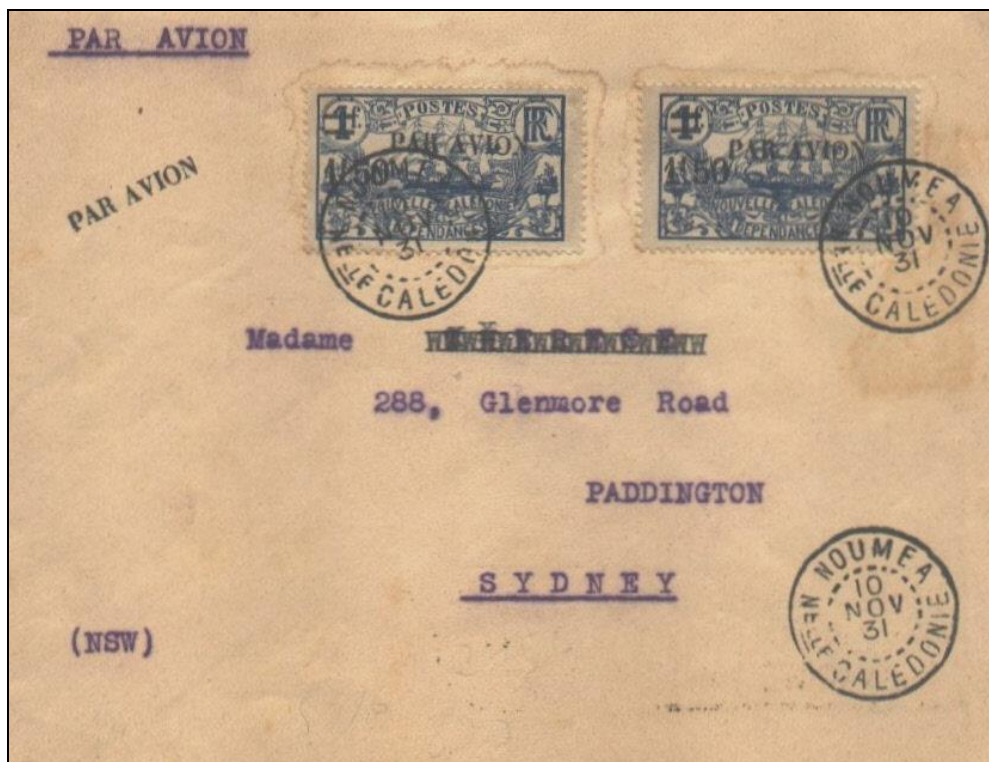


Fig. 5 : Premier vol Nouvelle-Calédonie Australie par Victor Roffey à bord du « Golden Eagle ». Lettre postée à Nouméa le 10 novembre 1931 pour Sydney. Départ de Ouaco le 21 novembre. Arrivée à Rockhampton le même jour Griffes par avion de type b. Affranchissement au double du tarif pour l'étranger. Une des 90 lettres transportées à destination de l'Australie.

Il termine en remerciant la Société Shell pour ses produits et en félicitant les mécaniciens pour l'excellente préparation de son moteur. Il rejoint le lendemain dimanche sa ferme près de Goowarra.

Le lundi 23 novembre, une réception est organisée en son honneur à Dingo, sa ville natale à 150 km à l'ouest de Rockhampton. Faute de terrain d'atterrissage, il se pose dans la rue principale d'une longueur de 180 mètres. En voulant éviter une voiture il endommage légèrement son avion, sans gravité ni pour lui, ni pour son père qu'il transportait.

Le 14 décembre enfin, Victor Roffey effectue, toujours aux commandes de son avion *Golden Eagle*, le parcours Rockhampton - Sydney.

4/ Témoignages aérophilatéliques.

Lors du vol Ouaco- Australie, Victor Roffey transporte un sac de courrier comprenant 137 lettres dont, 90 à destination de l'Australie et 47 à destination de la France et de l'Europe.(fig.3, 5 et 6) Le sac postal a été préparé dès le 10 novembre à Nouméa. Toutes les lettres ainsi datées de Nouméa, portent une griffe par avion. Il existe des lettres datées de Voh qui ont été remises directement à Victor Roffey et qui ne comportent pas cette griffe par avion. (fig. 2) Toutes les lettres transportées lors de ce raid, ont été dirigées sur Brisbane où fut apposé un cachet à date du 24 novembre 1931 à 9 h30 a.m.

Ce sac de courrier correspond au premier envoi par poste aérienne au départ de Nouvelle-Calédonie vers l'extérieur de l'île. Ce courrier étant incertain, la Poste n'a pas accepté de courrier recommandé. (fig.4).

Victor Roffey poursuit son périple et rejoint Rockhampton à Sydney le 14 décembre, en acheminant quelques plis (fig.7).

5/ Quarante, cinquante et quatre-vingt années plus tard....

Pour le quarantième anniversaire de son exploit, Victor Roffey qui tient désormais une ferme près de Rockhampton, est invité en Nouvelle-Calédonie. Pour le retour de Victor Roffey à Nouméa le 17 novembre 1971, la première fois depuis son exploit, le journal La France Australe titre « Le portrait d'un anti-héros.» La Nouvelle-Calédonie redécouvre un homme d'une profonde simplicité, un fermier paisible du Queensland, auteur d'un exploit remarquable mais inconnu de ses compatriotes.

Victor Roffey explique alors très simplement qu'il ne pensait pas accomplir un exploit, que sans argent, le moyen le moins onéreux pour rentrer en Australie était de rentrer en avion et qu'il voulait surtout arriver à temps pour le mariage de sa soeur ! Il donne des précisions sur son vol et l'on découvre que ses moyens de navigation étaient rudimentaires : une montre, une boussole et un bout de carton sur lequel il avait tracé son plan de vol avec tout simplement la distance et la direction des récifs à survoler et le temps de vol estimé entre ces récifs. Pour maintenir le cap, il prenait tout simplement les nuages pour point de repère et estimait la vitesse et la dérive en laissant tomber de temps en temps un morceau de bois depuis l'appareil.

On apprend aussi qu'il a connu quelques frayeurs quand il a constaté une fuite d'essence qui heureusement venait du réservoir de secours ou quand il a dû affronter le mauvais temps en arrivant sur l'Australie. Dans une interview accordée en 1978 et conservée à la National Library of Australia, Vic Roffey raconte de nouveau son vol , la confiance qu'il avait dans son avion et le plaisir qu'il avait de voler, « à l'aise comme un oiseau dans le ciel. »

A son retour il décline l'offre avantageuse de la Qantas de devenir pilote en Nouvelle-Guinée. Il continue de piloter son avion jusqu'au 1^{er} janvier 1935, date à laquelle il le revend pour acheter une ferme. Le *Golden Eagle* est ensuite revendu plusieurs fois.

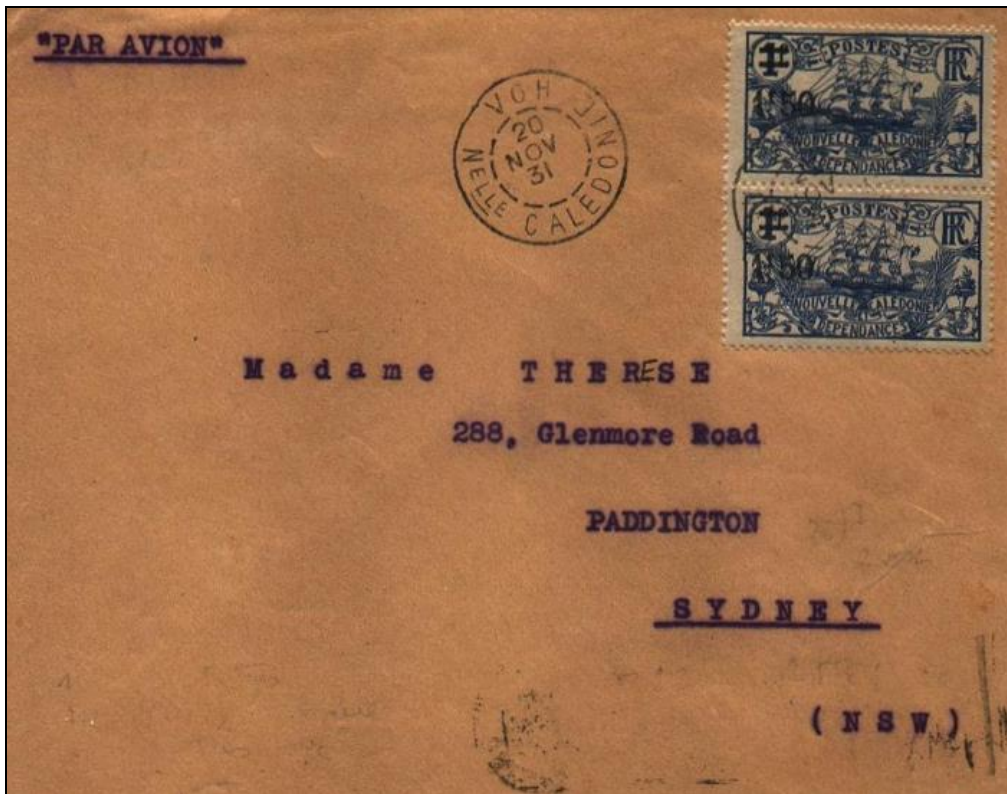
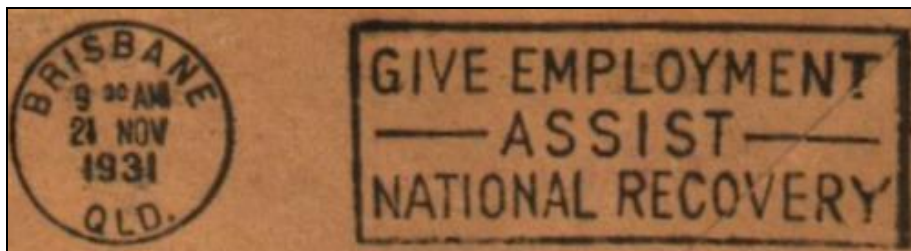


Fig. 6 : Premier vol Nouvelle-Calédonie Australie par Victor Roffey à bord du « Golden Eagle ». Lettre postée à Voh le 20 novembre 1931 pour Sydney, la veille du vol. Absence de griffe par avion. Fait partie des 90 lettres transportées par Roffey à destination de l'Australie.



Verso : Cachet de transit à Brisbane le 24 novembre 1931



Fig. 7 : Lettre acheminée par Victor Roffey le 14 décembre 1931 de Rockhampton à Sydney à bord du « Golden Eagle ». Signature de Victor Roffey.

Aux mains d'un exploitant agricole de Brisbane, surnommé le « laitier volant », il heurte une ligne à haute tension et prend feu. Il est détruit définitivement le 12 février 1951.

A la suite de ce raid, les témoignages de reconnaissance ont été limités. La compagnie Shell Australia lui offre une plaque commémorative qui est vissée sur le tableau de bord du Golden Eagle. En décembre 1931, la Calédonie envisage de lancer une souscription pour lui offrir une œuvre d'art, sans succès. C'est à l'occasion du quarantième anniversaire qu'une stèle est élevée à Ouaco le 21 novembre 1971, en présence de Victor Roffey. Un timbre commémoratif est émis à cette occasion (fig. 8).

Cinquante ans après ce raid, le 21 novembre 1981, un nouveau timbre est émis en hommage à Victor Roffey (fig. 9).

Il convient de rendre hommage à Victor Roffey avant tout parce qu'il a fait découvrir l'aviation à la Nouvelle-Calédonie. Par ses vols à l'intérieur de l'île, il réduit de façon inimaginable alors les distances. Il révolutionne les esprits en transportant par avion des passagers et du courrier. Il effectue durant les quelques mois où il vole sur l'île et pour la première fois, ce que seul permet l'avion : évacuations sanitaires, prises de vues aériennes, transports urgents de passagers ou de courrier...Il ouvre incontestablement une nouvelle ère, celle de l'aviation en Nouvelle-Calédonie.

Références :

Bulletin du Commerce de la Nouvelle Calédonie et des Nouvelles Hébrides, mars et novembre 1931.

La France Australe : mars et novembre 1931, novembre 1971.

Brisbane Courier, novembre 1931.

Philippe GODARD : *Le Mémorial Calédonien*, tome 4. Nouméa 1976

Luc CHEVALIER : *Des Ailes dans le Ciel Calédonien*, Nouméa 1977

Interview de Vic Roffey, 1978, National Library of Australia.

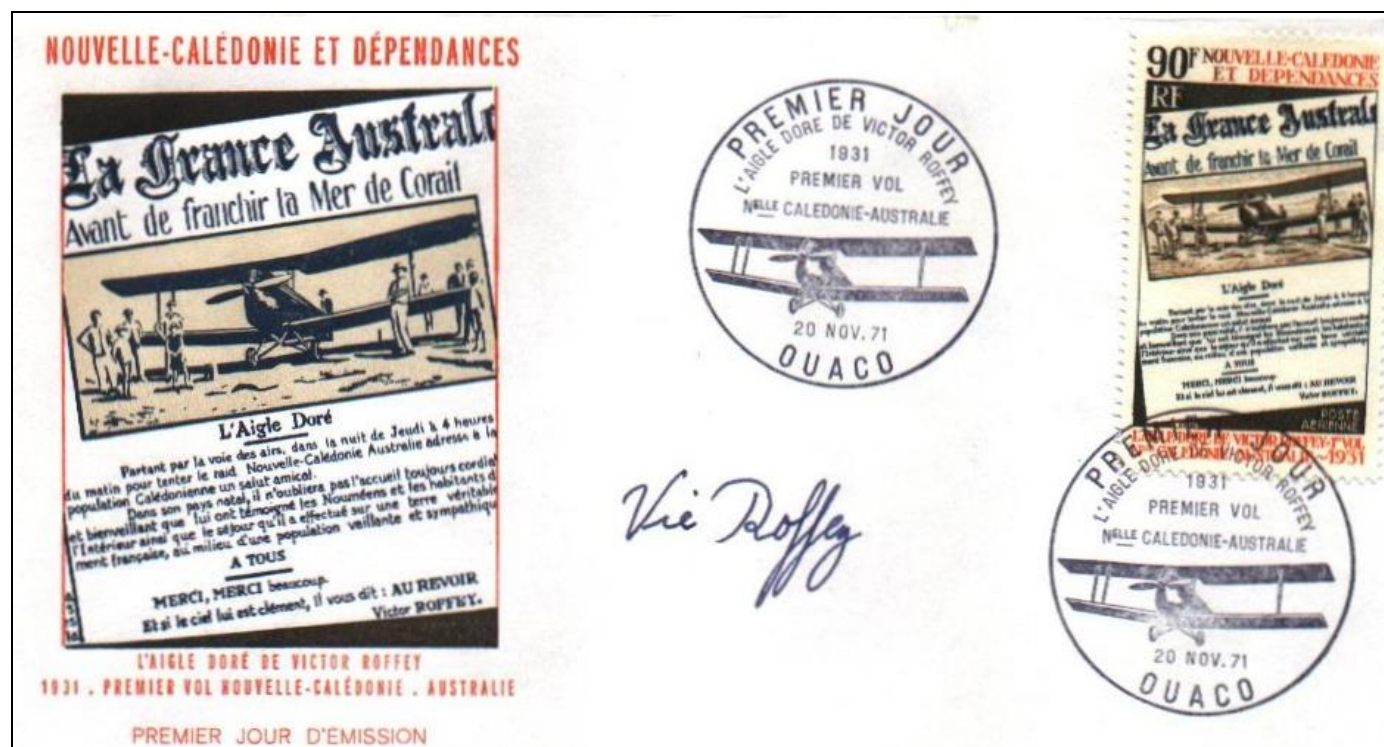


Fig. 8 : Enveloppe premier jour d'émission du timbre l'Aigle Doré de Victor Roffey à l'occasion du quarantième anniversaire du premier vol Nouvelle Calédonie-Australie. Ouaco le 20 novembre 1971. Signée par Vic Roffey à cette occasion.



Fig. 9 : Enveloppe commémorative du cinquantenaire du raid de Victor Roffey, transportée de Nouméa à Brisbane à bord d'un Boeing 737 d'Air Pacific. Cachet à date de Ouaco le 21 novembre 1981. Au recto cachet à date Brisbane le 21 novembre 1981.

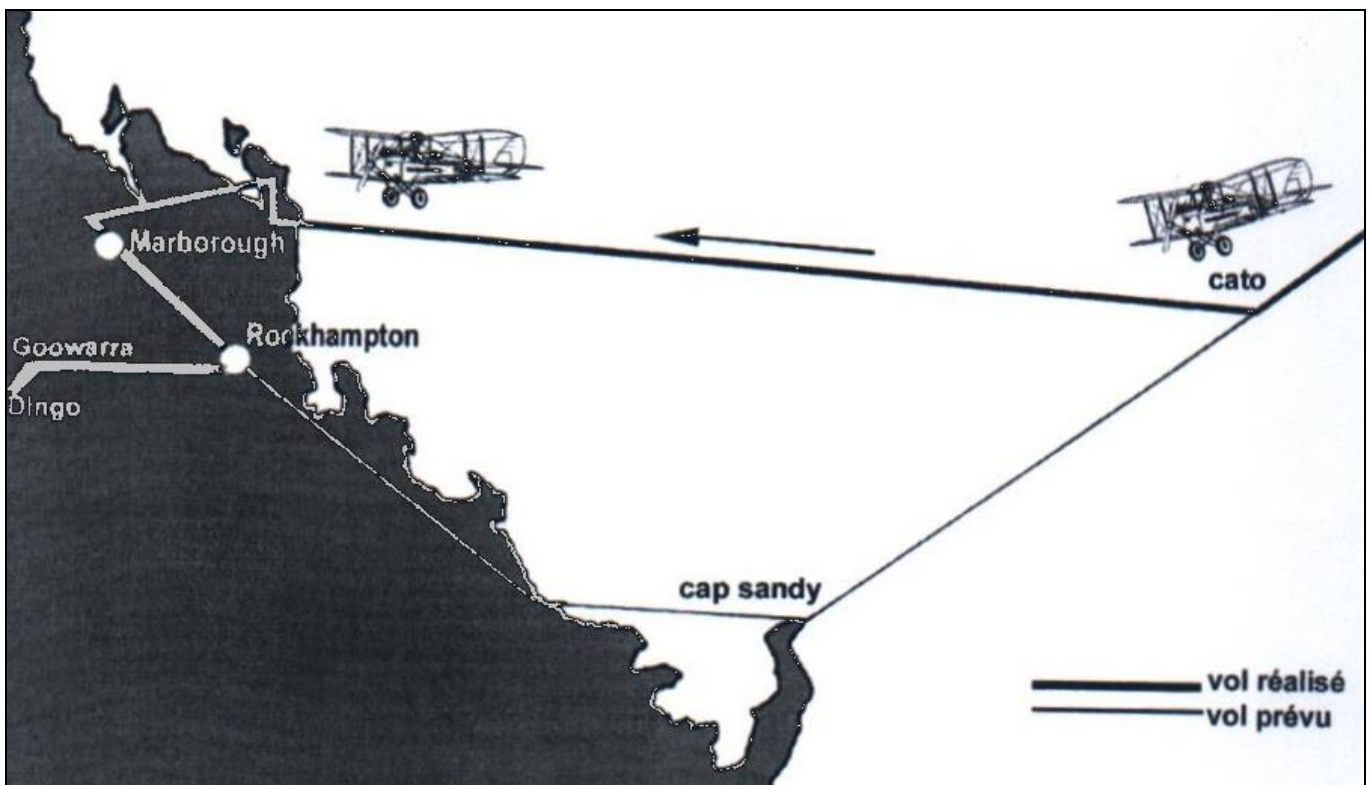


Fig.10 : Carte de l'arrivée de Victor Roffey en Australie.

NOUVELLES DU CAF

Réunions amicales

Nos réunions amicales du prochain trimestre se tiendront 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.

Il est demandé aux personnes assistant aux réunions d'amener des plis afin de fournir des sujets de discussion. Lors des réunions précédentes, les sujets suivants ont été abordés :

Samedi 7 juillet 2012 :

Jacques Renaud :

- lettre de Saint Louis du Sénégal du 15 décembre 1927, affranchie à 4,10F + timbre américain à 10 cents pour transport avion Saint Louis-France et New York-Chicago.
- lettre de passager de l'Île de France pour Milwaukee de 13g, tarif 14,50F (lettre extérieure : 1,50F + taxe aérienne jusqu'à 10g : 10F + 1F par gramme X 3 = 3F).
- lettre recommandée du 7 juin 1934 de Tunis pour Copenhague par avion au tarif de 5,25F sur formule Air Union.
- lettre avion du 15 octobre 1925 de Mech-Bel-Ksiri pour Paris par avion, tarif 2F (plus de 20g).

Samedi 15 septembre 2012 :

Pascal Houé :

- 2 plis au départ de Santiago du 30 août 1934 avec griffe ENTIEREMENT TRANSPORTE PAR AVION, une de Buenos Aires et une française "Traversée 5R, CROIX DU SUD".

Gérard Collot :

- Cartes premier jour Nancy Lunéville.
- Exposition et timbre Roland Garros.

René Maréchal

- Lettre souvenir recommandée du 22 octobre 1935 affranchie avec série complète des timbres avion de la compagnie de Mozambique mise en vente du 1^{er} au 31 octobre 1935.

Jacques Renaud :

- Télégramme anglais pour la France par avion de 1933.
- Lettre de Tchécoslovaquie de 1937 pour le Brésil.
- Lettre de Paramaribo (Surinam) du 18 août 1931 transportée par l'hydravion allemand DOX pour Trinidad affranchie avec la série complète de timbres aériens surchargés DOX 1931, tous avec la variété dans point après DO (variété 2 ex par feuille de 100).
- Compte-rendu exposition nationale Vincennes et l'intérêt du synopsis.

Lucien Toutounji :

- Lettre du 2 mars 1940 pour Buenos Aires affranchie à 241F (12 timbres 20F St Malo).

Samedi 20 octobre 2012 :

Pascal Houé :

Souvenirs de meetings (vignettes, cartes postales, cachets).

Dominique Petit :

Documents sur le vol Nancy-Lunéville et traversées de l'Atlantique Nord.

Jacques Renaud :

- Lettre de 30g de Lyon pour Saigon du 15 décembre 1937 affranchie à 18,90F (0,90 + 18).
- Lettre de 85g de Paris pour Haiphong du 3 août 1932 à 51F (1 + 52) avec 5X10F La Rochelle.
- Bon à lot pour expo coloniale 1931 avec publicité Air Union, Latécoère, CIDNA, SGTA).
- Lettre de 35g de Paris pour Santiago du 8 décembre 1934 à 61,90F (3X20F Pont du Gard + divers) transportée par le Santos Dumont, pilote Boussoutrot, cachet Transportada Enteramente por Avion Air France.

Primes exposition pour 2012

Les membres du CAF ayant exposé en 2012 sont priés d'adresser les demandes de prime au trésorier, Jean-Marie Troxler, accompagnées d'une pièce justificative avant le 25 novembre 2012. Après cette date, aucune demande ne pourra être acceptée.

Recherche trésorier

En raison des problèmes de santé de notre trésorier, Jean-Marie Troxler, et de notre trésorier adjoint, Dominique Tallet, nous recherchons une personne pour tenir les comptes de notre association. Les volontaires sont priés de contacter le président, Gérard Collot.

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 cessions

Vous trouverez la cession de novembre 2012 jointe au présent bulletin. Elle comprend 96 lots de 20 à 370 euros. La prochaine cession sera couplée au bulletin de mars. Les lots seront reçus jusqu'au **31 décembre**. Ceux en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés de plusieurs plis. Pas de prix de départ inférieur à **10 euros**. Merci d'indiquer outre votre adresse postale, votre numéro de téléphone fixe et/ou votre adresse internet.

Nouvelles de Belgique

Lors de l'exposition nationale à Temse qui s'est déroulée du 14 au 16 septembre, un salon de propagande a été organisé par ce cercle AEROFIL qui fêtait ainsi ces 50 ans. Une quarantaine de faces dévoilaient plusieurs aspects de l'aérophilatélie.

En 2013 un timbre paraîtra pour fêter le 100^{ème} anniversaire de la poste aérienne en Belgique. Il s'agit des fameux vols de Gand effectués par H.Crombez lors de l'exposition mondiale (1913).

Résultats des membres du CAF aux expositions philatéliques

Temsifil (Nationale Belge septembre 2012)

90 OR : Filip Van der Haegen : L'évolution de la poste aérienne en AOF 1923-1935.

Fête du Timbre Vélizy-Villacoublay 13 et 14 octobre 2012

- Cour d'honneur : René Maréchal : Destination exceptionnelles de courriers transportés par dirigeables allemands (1 cadre) + Aéromaritime.

- GA + PS : Jean-Daniel Ayache : La poste aérienne de et vers la Nouvelle Calédonie de 1929 à 1949.

- A : Yves Monier : Les prémisses de l'Europe spatiale (Astro).

Bulletin d'information

Merci à tous ceux qui ont participé à ce bulletin. Pour le suivant, nous manquons toujours de matière, alors envoyez vos articles, quelque soit leur format, vos réactions, informations, ou suggestions. Il est préférable de séparer le texte et les illustrations. Les illustrations peuvent être envoyées par internet sous forme de scans (300 dpi) ou par la poste à l'aide de photocopies couleur, et le texte sous forme informatique ou manuscrite. N'oubliez pas de transmettre les résultats des expositions départementales et régionales. Contrairement à ceux des expositions nationales et internationales, on ne peut les consulter sur le site internet de la Fédération, de même que ceux de nos membres étrangers.

Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

7 septembre conseil fédéral : Jacques Renaud.

28 octobre conférence : Jacques Renaud.

Utilisation des timbres Merson pour la posta aérienne.

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)

COMITE 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

Trésorier adjoint :

Dominique TALLET, 6 rue du petit buscon 47310 ESTILLAC. dominique.tallet@orange.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.

VERIFICATEUR AUX COMPTES

Francis ZAMMITH.

PROCHAINES REUNIONS

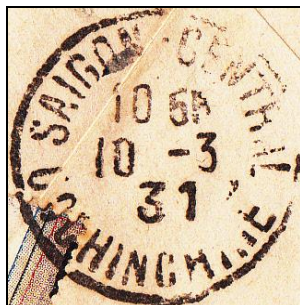
2012 : 8 novembre (Champerret), 15 décembre.

2013 : 19 janvier, 16 février, 16 mars, 20 avril, 25 mai, 15 juin.

TRANSPORT PAR AVION IMPREVU

Par Michel NEMPON

De mars à décembre 1931, en Indochine, l'aviation militaire effectua 14 liaisons Hanoi-Saigon et retour avec escale à Tourane. Ces liaisons assuraient la correspondance lors du passage à Saigon des paquebots de la ligne Marseille-Yokohama. Par contre, le courrier transporté par avion entre Marseille et Saigon ne bénéficiait pas de cette correspondance mais était acheminé par le « Service Accéléré » par chemin de fer.



Le pli ci-dessus prit l'avion d'Air Orient à Marseille le 28 février 1931. A cause du mauvais temps en Méditerranée, l'amerrissage ne put se faire ni à Beyrouth, ni à Tripoli d'Asie. Lanata, le pilote de l'avion, décida de pousser jusqu'au plan d'eau d'Homs (Syrie). Le courrier fut acheminé par la route jusqu'à Damas et embarqué dans l'avion en partance pour Karachi où il arriva avec 4 jours de retard. A Karachi, Launay le prit en charge avec pour mission de rattraper le maximum de retard, ce qu'il fit au delà des espérances car il arriva à Saigon le mardi 10 mars au lieu du mercredi. Cette avance permit de confier le courrier pour le Tonkin à l'avion militaire chargé de convoyer vers Hanoi celui du paquebot Angers parti de Marseille le 12 février.

Ce transport par avion imprévu permit donc à ce pli d'arriver à Hanoi le mercredi 11 mars alors qu'il aurait dû prendre le service accéléré qui, parti de Saigon le vendredi 13, arriva à Hanoi 3 jours plus tard le lundi 16, soit 5 jours en avance.

Sources : - Liaisons aériennes France-Indochine par Poskin, Landrin et Deleuil.
- Liaisons intérieures de l'Indochine par Poskin, Landrin et Deleuil.

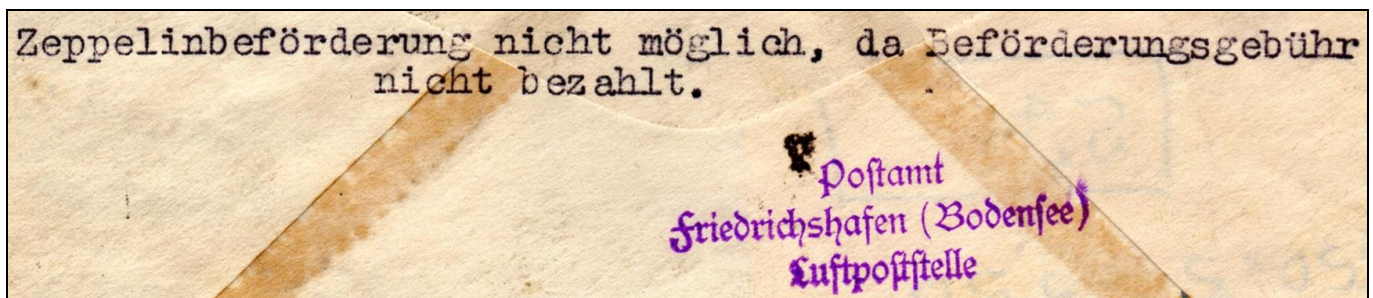
Un correspondant français avait souhaité écrire par la voie aérienne à New York le 10 octobre 1931. Il espérait pouvoir bénéficier du 3^e voyage en Amérique du Sud du dirigeable allemand « Graf Zeppelin » afin que sa lettre fasse Paris-Friedrichshafen-Recife-New York (dernier parcours par avion).

La lettre pesant 15g fut affranchie à **27F** suivant les tarifs français en vigueur :

Lettre extérieure : 1,50F
 Surtaxe aérienne pour le Brésil 8,50F/5g X 3 : 25,50F



Il prit soin de préciser correctement l'acheminement sur la lettre mais peine perdue, à l'arrivée à Friedrichshafen, une mention dactylographiée lui indiqua que la transmission était impossible pour non règlement de la taxe allemande pour le transport aérien. La lettre fut donc retournée à l'expéditeur. Aucune convention n'avait encore été signée entre la France et l'Allemagne pour le trafic sur l'Amérique du Sud (concurrence avec l'Aéropostale). La première acceptation du courrier français transporté par dirigeable se fit lors du 1^{er} voyage du Graf Zeppelin qui se déroula du 20 au 29 mars 1932.



Il existait toutefois une solution pour la transmission de la lettre par dirigeable allemand :

Affranchir la lettre à 1,50F (port étranger de France pour l'Allemagne plus éventuellement 0,75F pour le transport aérien et rajouter 4 RM en timbres allemands pour la transmission aérienne par Zeppelin.