

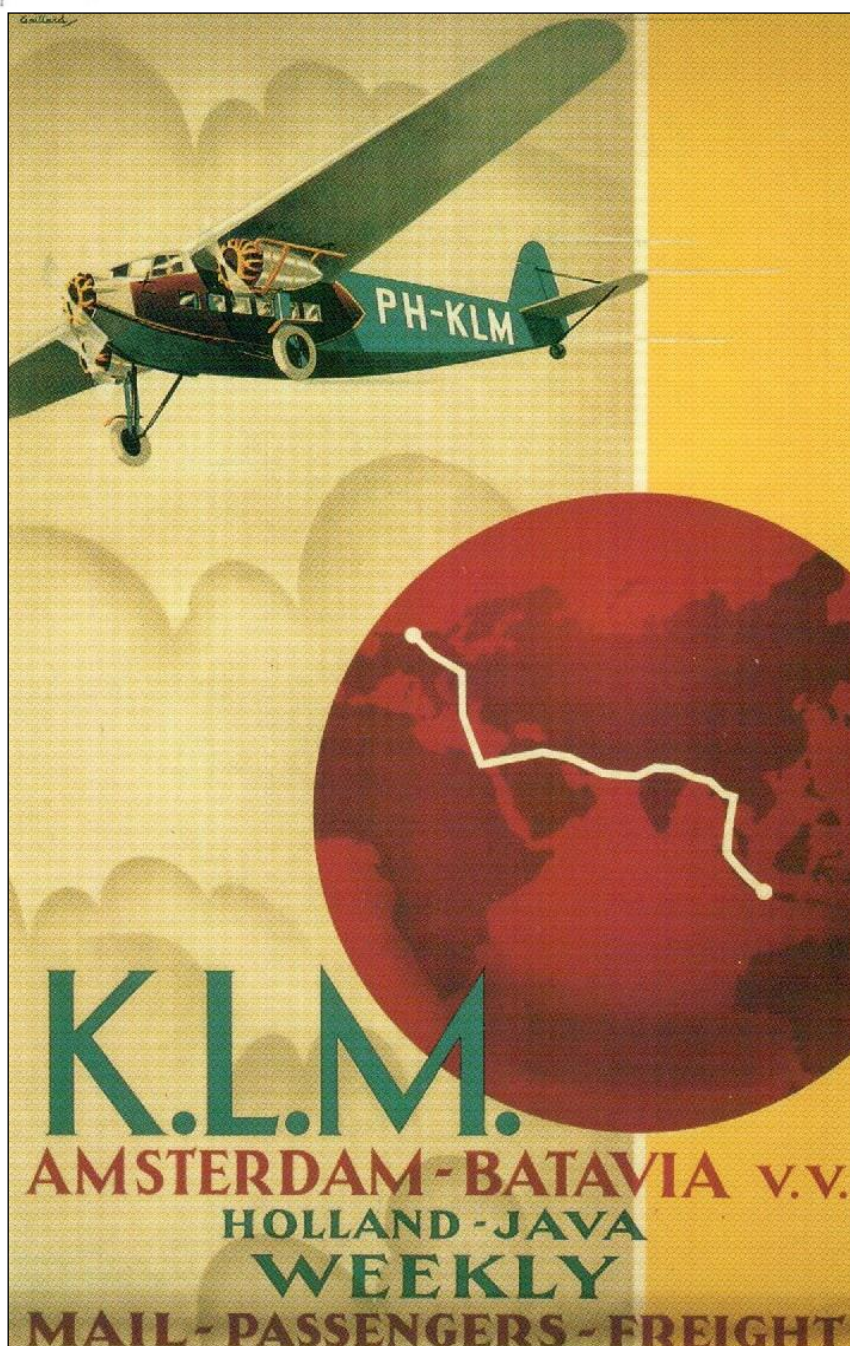


BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2013 N°61

SOMMAIRE

- Courriers aériens néerlandais de propagande p 2 à 6
- Le blocus de Djibouti p 7 à 14
- Correspondances paquebot-avion Madagascar-France p 15 à 17
- Nouvelles du CAF p 18 à 22
- Chronique aérophilatélique p 23
- Adolphe Pégoud p 24



Affiche KLM de 1933.

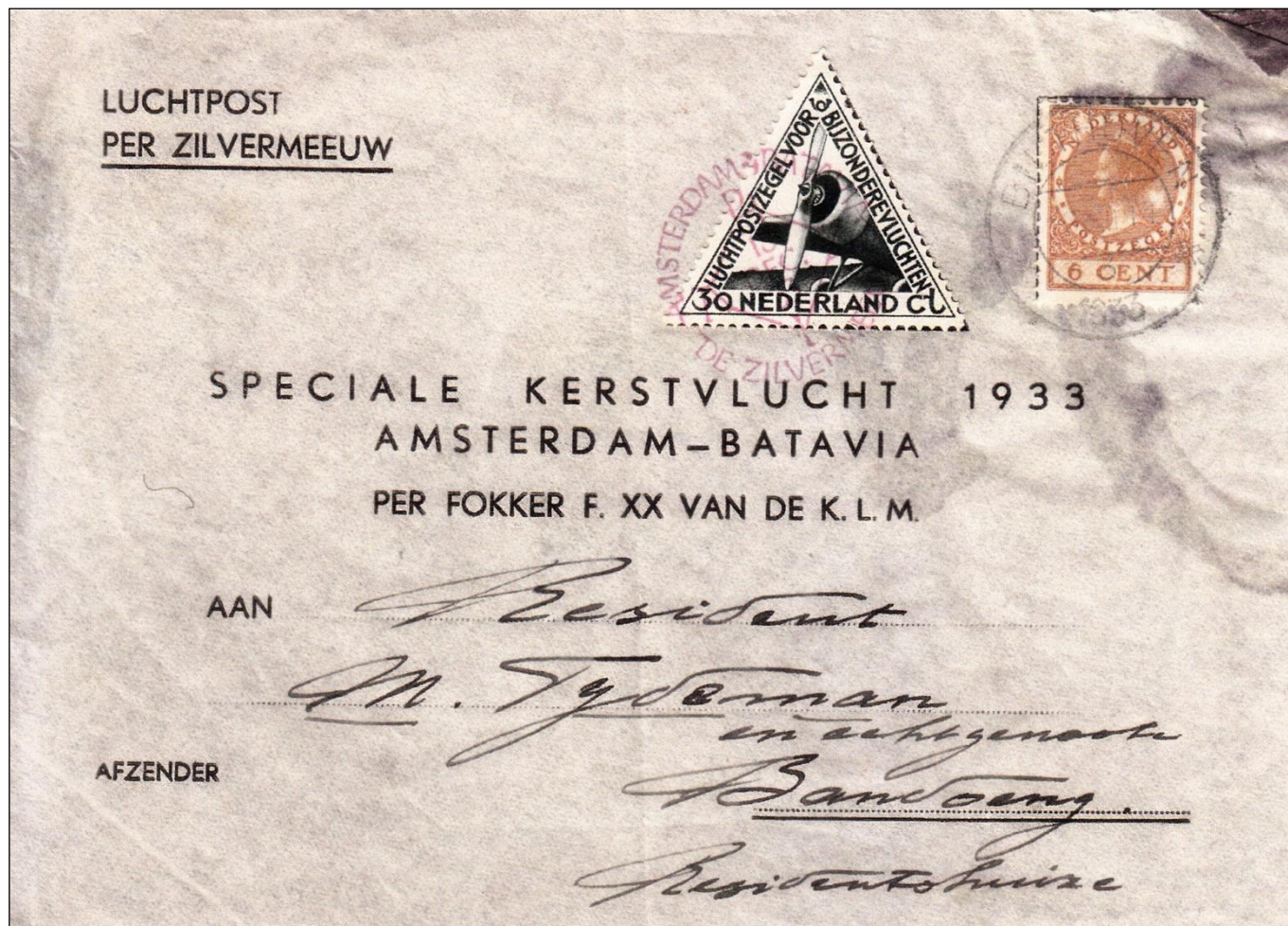
COURRIERS AERIENS NEERLANDAIS DE PROPAGANDE 1933-1938

Par Armand AGABABIAN

Le président de la KLM décide fin 1933 de faire réaliser un vol spécial pour prouver que le courrier pouvait être transporté encore plus rapidement, en profitant de l'arrivée d'un nouveau modèle trimoteur Fokker, le F-XX, d'autant plus que Douglas avait sorti le DC-2 très prometteur. Ce sera la liaison Amsterdam-Indes Néerlandaises avec le F-XX PH-AIZ. Malheureusement, le jour du départ, le moteur central est défectueux. Il est donc rapidement décidé de prendre un F-XVIII disponible, le PH-AIP, le fameux *Pelikaan*.

Les enveloppes pré imprimées portent la mention du F-XX Zilvermeeuw (Goéland Argenté).

COURRIER DE 1933



Pli du départ avec griffe violette : AMSTERDAM BATAVIA, DE ZILVERMEEUW 23 DEC 33.



Dessin du F-XX PH-AIZ



Cachet d'arrivée Bandoeng 23.12.33

Verso de la lettre.

Le vol retour atterrit le 30 décembre au soir à Amsterdam. Afin de respecter l'engagement qui avait été pris pour une distribution du courrier avant le 1^{er} janvier 1934, les postiers délivrèrent le courrier de nuit, en réveillant les destinataires.



Pli du retour : départ Batavia 27.12.33

Arrivée à Amsterdam le 30.12.33

Cachet de la destination finale : VILLARS SUR OLLON
(Canton de Vaud, Suisse) 1.1.34.

Sur la partie supérieure, un cachet avec erreur de date :
2.11.33

Affranchissement : 45c.dont surtaxe aérienne 30c.

Poids du courrier transporté (toutes escales) : 504 kg.



Carte postale du vol aller



COURRIER DE 1938

Pli spécial de fin d'année en recommandé au départ d'Amsterdam le 6 décembre 1938, comportant au recto :

- le cachet d'enregistrement de la souscription du 5.12.1938
- la griffe violette commémorative 6 DEC 38 à destination de l'Afrique du Sud.
- le cachet d'arrivée le 15 décembre à Pretoria.
- le cachet Boulogne sur Mer du 4-1-1939, transmis probablement par voie maritime jusqu'à Calais, puis par voie terrestre. Erreur dans le nom de la ville, Boulogne S/M. M est rayé et remplacé par « seine » : le courrier est redirigé vers Boulogne Billancourt par voie de surface, où il arrive, le 5-1-1939. Ouf !

11505 plis spéciaux AR furent transportés.

Ce vol de fin d'année est à rapprocher de celui de 1933 vers les Indes Néerlandaises.





Le Pelikaan



Au verso : - Cachets d'annulation des timbres sud-africains : 15.12.38
 - Cachet d'arrivée à Amsterdam le 31.12.1938

LES LIAISONS POSTALES AERIENNES
PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI (1940 - 1942)
(1^{ERE} PARTIE)

Par B. SINAIS,
complété par D. PETIT,
& G. COLLOT

Depuis 1935 le courrier de France est acheminé vers Djibouti en empruntant la voie italienne. Un vol Air France l'amène à Rome, où il est pris en charge par la compagnie italienne Ala Littoria qui dessert l'Est Africain. Ce service se poursuit après l'entrée en guerre de la France contre l'Allemagne le 3 septembre 1939 et ce jusqu'à l'entrée en guerre de l'Italie le 10 juin 1940. Durant cette période un système de censure est mis en place par la France comme dans toutes ses possessions coloniales. Ce service est interrompu entre le 10 et 24 juin 1940 date de la signature de l'armistice entre la France et l'Italie, 2 jours après celui signé entre la France et l'Allemagne (22 juin 1940), les deux armistices entrant en vigueur le 25 juin à 0h35.

Pour faire face à la menace italienne, Anglais et Français avaient mis au point en 1939 une défense commune de la Côte Française des Somalis et du Somaliland sous les ordres du général Legentilhomme et du commandement supérieur du général britannique Wavell. Apprenant la demande d'armistice formulée par le maréchal Pétain, Legentilhomme souhaite continuer le combat. Alors qu'il lui aurait été aisé de déposer le gouverneur Deschamps, il hésite à franchir le pas et perd du temps, ce qui permet au général Weygand d'envoyer à Djibouti le général Germain en remplacement de Deschamps rappelé en France, ainsi qu'un nouveau commandant supérieur des troupes, le général Aymé qui arrive le 2 août 1940. Ayant laissé passer cette opportunité, Legentilhomme rejoint les Anglais au Somaliland accompagné de deux officiers le jour de l'arrivée de son successeur. Privés du soutien français, les Anglais évacuent le Somaliland devant l'avancée des troupes italiennes du Duc d'Aoste.

Ainsi ralliée à Vichy, la Côte Française des Somalis pourra continuer de bénéficier des lignes italiennes jusqu'en mars 1941 pour acheminer le courrier de et vers la métropole.

Sans parler encore de blocus, les Anglais interrompent le ravitaillement par voie maritime de Djibouti par Aden. Le canal de Suez étant également aux mains des Anglais, aucun convoi maritime ne peut plus parvenir de métropole. On tente alors de ravitailler Djibouti à partir de Madagascar mais le 27 septembre 1940 le cargo « *Espérance* », qui avait appareillé de Diégo-Suarez, est arraisonné par les Anglais. Sa cargaison est saisie et le navire remis ensuite aux Forces Navales Françaises Libres qui l'utiliseront jusqu'à la fin de la guerre.

Les Italiens assurent le ravitaillement de Djibouti à partir de leur empire d'Afrique orientale, mais fin janvier 1941 le général Wavell lance l'offensive qui aboutit en moins de 10 mois à la chute de l'Empire italien d'Afrique orientale : dès mars 1941 les Anglais ont reconquis le Somaliland et Addis-Abeba est prise le 6 avril 1941. Dès lors, Djibouti est isolée et ne peut plus espérer aucun ravitaillement de la part des Italiens.

Avec l'accord des autorités de Vichy, le nouveau gouverneur de Djibouti, Nouhailetas, tente de trouver un arrangement avec les Anglais et demande une entrevue au gouverneur d'Aden, mais les Français Libres, pour des raisons politiques et de prestige exigent le ralliement pur et simple de la Côte des Somalis au général de Gaulle. Les Anglais se rallient aux vues des Français Libres et accentuent le blocus commencé en avril 1941 dans l'espoir que Djibouti tombe comme un fruit mûr. L'entrevue entre Français et Anglais prévue pour le 18 mai est purement et simplement annulée.

Djibouti n'a alors plus d'autre solution pour briser le blocus alimentaire que de se tourner vers Madagascar. La Marine nationale s'emploie à ravitailler Djibouti depuis Madagascar à partir de juin 1941, en s'appuyant en particulier sur sa flotte de 4 sous-marins basés à Madagascar.

La volonté de mettre fin à l'agressivité de la Marine Française de Diégo-Suarez, de parfaire le blocus de Djibouti, mais surtout la crainte d'une incursion à Madagascar des Japonais qui avaient déjà lancé un raid sur Ceylan, provoquent le débarquement anglais à Diégo-Suarez le 5 mai 1942.

Encouragé par la presse et la radio de Vichy, Djibouti tient bon. Le blocus durera d'avril 1941 à décembre 1942. Durant cette période, les autorités de Djibouti utiliseront tous les moyens possibles pour assurer le ravitaillement alimentaire mais aussi postal car le courrier était indispensable au moral des militaires et civils français isolés si loin de leurs familles restées en métropole.

Divers moyens d'acheminement du courrier furent successivement employés.

1- LA VOIE AÉRIENNE ITALIENNE (août 1940-sept 1941)

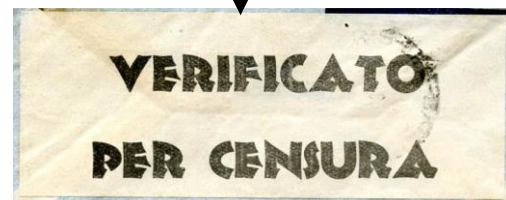
Jusqu'en mars 1941, la voie italienne fut la plus couramment utilisée pour échanger du courrier entre la métropole et Djibouti.

L'acheminement des lettres par avion entre la Côte des Somalis et la France reprit le 22 août 1940 par la ligne aérienne régulière Rome - Addis-Abeba. Cette ligne interrompue pendant les hostilités avait été rétablie après l'armistice, mais sans faire escale à Djibouti. On dut donc utiliser des moyens de fortune pour amener le courrier de Djibouti à Addis-Abeba : de Djibouti à Ali Sabieh, on employait un avion militaire français Potez 25 ou 29, puis une automobile jusqu'au poste frontière de Daouenlé et enfin un avion militaire italien de Daouenlé à Addis-Abeba. Les lettres étaient ensuite chargées dans l'avion régulier italien Addis-Abeba - Rome. Il y eut une liaison par semaine et le système fonctionna régulièrement dans les deux sens jusqu'en mars 1941. Les lettres ayant emprunté cette voie portent en général des marques de censure italiennes.



Lettre de Djibouti (7/12/40) ayant emprunté la voie italienne portant au recto le cachet de contrôle postal français et celui de censure italienne.

Au verso bande fermeture utilisée par la censure d'Afrique Orientale Italienne



Affranchissement à 1 franc au tarif de la lettre ordinaire ; les vols spéciaux italiens transportant ce courrier gratuitement, aucune surtaxe avion n'était exigée

En mars 1941, ce système s'interrompit du fait de la conquête de l'Empire italien d'Afrique orientale par les Anglais. Cependant en mars et début avril 1941 quelques transports de courrier furent encore réalisés par bateau et moyens de fortune de Djibouti à Tadjoura (Somalie), Sardo et Assab (Érythrée) et de là en Italie par avions civils ou militaires.



Malgré la reddition du Duc d'Aoste, la citadelle italienne de Gondar (Éthiopie) continua à résister jusqu'à début décembre 1941. Des liaisons Rome-Gondar par avion militaire italien furent assurées. Des lettres à destination de Djibouti furent chargées à bord de ces avions. A l'arrivée à Gondar, le courrier était transbordé sur un avion sanitaire italien qui l'apportait ensuite à Djibouti. Le 5 octobre 1941, un avion sanitaire italien venant de Gondar fut mitraillé par un chasseur anglais au moment où il se posait à Djibouti. Il prit feu et de ce vol on connaît quelques lettres venant de France (cachet de départ mi-septembre 1941) fortement brûlées.



Pli Djibouti - Nice en Franchise Militaire (2^{ème} bataillon de tirailleurs sénégalais) encore acheminé par la voie italienne en avril 1941 portant la marque du lecteur (A5 dans un cercle ; A = commission de censure unique)

Cachet départ : 7 avril 1941

Cachet arrivée : 24 mai 1941



2- LES LIAISONS PAR HYDRAVION (novembre 1940 - mai 1941)

Dès l'été 1940, les communications entre la France et Djibouti par voie de terre furent interrompues. Les plis recevaient une grande griffe noire « acheminement impossible ». Avant même l'interruption du service par la voie italienne, les autorités de Vichy réalisèrent successivement trois liaisons par hydravion.

1^{ère} liaison aller

7-14 novembre 1940. Marseille- Bizerte - Tripoli (Liban) - Djibouti - Diégo-Suarez.

Cette liaison fut assurée par l'hydravion hexamoteur de 40 tonnes Laté 522 F-ARAP « *Ville de Saint-Pierre* », pilote Codos, radio Régnier, navigateur Dabry, passagers : général Guillemet et Jean Assolant qui retournait à Madagascar pour réorganiser les services aériens de l'Île qu'il avait créés avec Lefebvre en 1934.

Cette liaison eut lieu selon le tableau de marche suivant :

- MARNIGANE (départ 7 novembre 5h50),
- BIZERTE (arrivée 7 novembre 10h40 - départ 7 novembre 15h17),
- TRIPOLI (arrivée 8 novembre 5h - départ 10 novembre 13h07),
- DJIBOUTI (arrivée 11 novembre 7h - départ 13 novembre 13h10),
- DIEGO-SUAZEE (arrivée 14 novembre 4h35).



Laté 522 F-ARAP *Ville de Saint-Pierre*

Le vol ne devait en principe pas transporter de courrier mis à part quelques plis officiels pour Djibouti et Tananarive. Cependant 13 plis philatéliques privés furent embarqués de Marignane pour Djibouti et 63 de Marignane pour Diégo-Suarez. Quelques plis furent chargés à Djibouti pour Diégo-Suarez (ils portent le cachet à date de départ de Djibouti des 12 et 13 novembre et le cachet d'arrivée de Diégo-Suarez du 14).

1^{ère} liaison retour

21-26 novembre 1940. Diégo-Suarez - Djibouti - Tripoli (Liban) - Bizerte - Marignane.

Vol retour de l'hydravion « *Ville de Saint-Pierre* » avec le même équipage qu'à l'aller.

Ce vol retour eut lieu selon le tableau de marche suivant :

- DIÉGO-SUAREZ (départ 21 novembre),
- DJIBOUTI (arrivée 22 novembre - départ 23 novembre),
- MARIGNANE (arrivée 26 novembre).

45 plis philatéliques témoins ont été transportés. Ils sont oblitérés de Djibouti le 24 novembre et les jours précédents et possèdent un cachet à date d'arrivée à Marignane du 26 novembre. La plupart portent la signature de Paul Codos.

1^{ère} liaison aller :

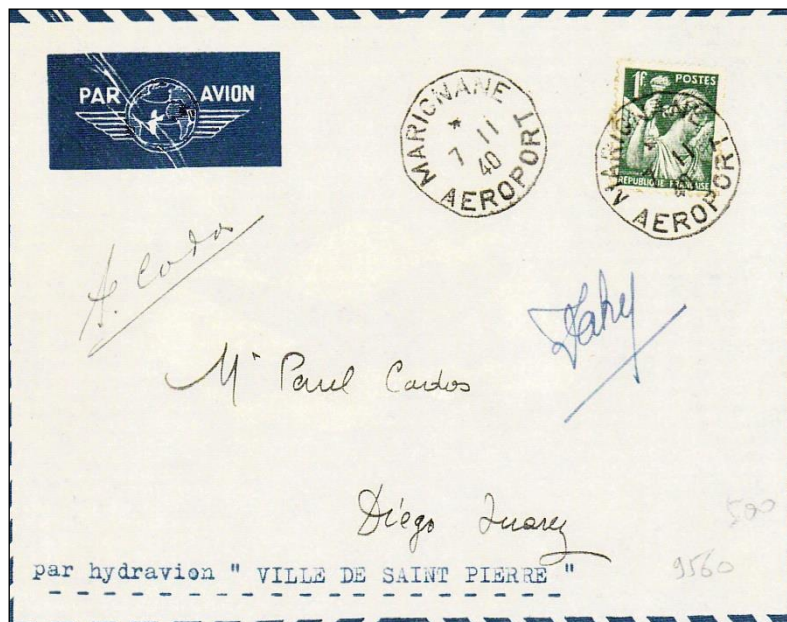
Marigane - Diégo Suarez

Laté 522 F-ARAP *Ville de Saint-Pierre*

Cachet départ : 7 novembre 1940

Cachet arrivée : 14 novembre 1940

Signatures de Codos et de Dabry.



1^{ère} liaison retour :

Diego Suarez - Djibouti - Marignane

Laté 522 F-ARAP *Ville de Saint-Pierre*

Cachet départ 21 novembre 1940

Cachet arrivée 26 novembre 1940

Signature de Codos.



2^{ème} liaison aller

3-12 février 1941. Marseille - Bizerte - Tripoli (Liban) - Djibouti - (Diégo-Suarez).

Second vol aller de l'hydravion « *Ville de Saint-Pierre* » (pilote Codos, passagers : le Gouverneur Général de Madagascar Annet et son épouse).

Ce vol d'abord annoncé pour le 20 janvier ne put avoir lieu que le 3 février. Voici son tableau de marche :

- MARIGNANE (départ 3 février),
- BIZERTE (arrivée 3 février),
- TRIPOLI (arrivée 5 février matin. Le mauvais temps retarde le départ au 8 février 13h05),
- DJIBOUTI (arrivée 12 février 12h45).

Après le départ de Tripoli, une tempête de sable obligea l'appareil à amerrir le 9 février au début de la matinée au sud de la baie d'Hawakil (Érythrée) où il talonna sur des récifs pendant 24 heures. L'équipage parvint à colmater les voies d'eau et l'appareil put repartir. Il fit escale le 11 à Massaoua et arriva à Djibouti le 12.

Pour ce 2^{ème} voyage, Marignane-Djibouti de l'hydravion « *Ville de Saint-Pierre* », il ne semble pas y avoir eu de plis philatéliques témoins. On ne connaît que quelques plis non philatéliques, sans marque spéciale.



2^{ème} liaison aller :

Pli Marigane - Djibouti

Laté 522 F-ARAP *Ville de Saint-Pierre*

Portant le cachet fusiforme « **OUVERT PAR L'AUTORITE MILITAIRE** »

Cachet départ : 7 janvier 1941

Cachet arrivée : 12 février 1941

Signature de Codos



2^{ème} liaison retour :

Djibouti - Marseille

Laté 522 F-ARAP

Ville de Saint-Pierre

Pilote : Codos.

Cachet départ 22 février 1941

Sans cachet d'arrivée.

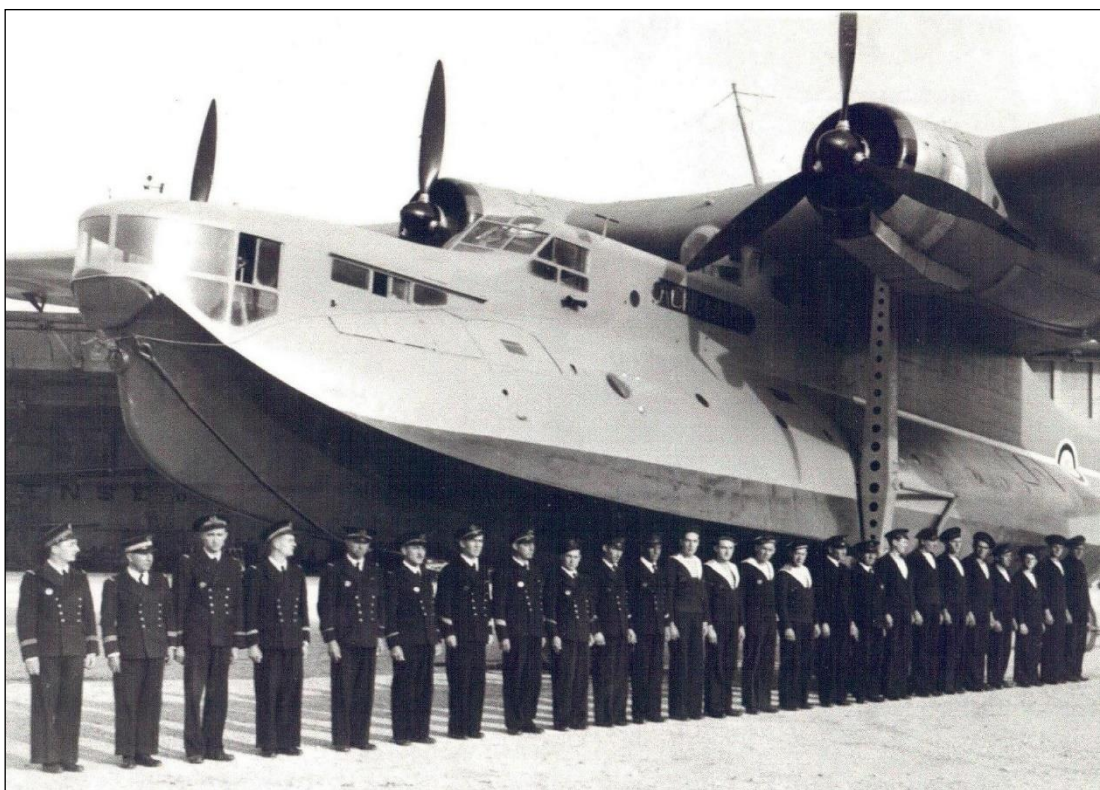
2^{ème} liaison retour

Du fait des avaries subies lors de l'amerrissage en baie d'Hawakil, l'hydravion ne poursuivit pas sa route vers Madagascar. Après réparations, il quitta Djibouti le 27 février pour le voyage retour vers la France. Il ramena le courrier du vol aller destiné à Madagascar qu'il n'avait pu atteindre (ce courrier fut ensuite acheminé sur Madagascar par l'avion Marseille-Dakar puis par la voie maritime) ainsi que des lettres de Djibouti pour la France qui portent le cachet de départ de Djibouti du 13 au 27 février 1941.

3^{ème} liaison aller

10-13 mai 1941. Marseille - Bizerte - Tripoli (Liban) - Djibouti.

Vol de l'hydravion de grande croisière hexamoteur Latécoère 611 F-BACK «*Achernar*» (seul appareil construit de ce type) de l'Aéronavale. L'hydravion fut immatriculé comme un appareil commercial et piloté par du personnel de la Marine Nationale placé hors-cadres (chef de bord lieutenant de vaisseau Husson assisté de l'enseigne Rollin : en tout 10 hommes d'équipage et deux passagers).



Laté 611 F-
BACK
« *Achernar* »

La liaison était initialement prévue jusqu'à Madagascar mais on décida, dès avant le départ, de la limiter à Djibouti. Le tableau de marche du vol aller fut le suivant :

- BERRE (départ 10 mai 0 h 45),
- BIZERTE (arrivée 11 mai 4 h - départ 11 mai 17 h 30),
- TRIPOLI (Liban)
- DJIBOUTI (arrivée 13 mai au lever du jour).

Pour ce vol aller, l'*Achernar* a transporté des plis avec cachets de départ de France s'échelonnant de février à mai (ces plis avaient été conservés en instance en attendant un éventuel départ avion vers Djibouti). Des plis au départ du Liban ont également été transportés.

3^{ème} liaison retour

L'«*Achernar*» décolla de Djibouti dans la nuit du 14 au 15 mai 1941 pour le voyage retour vers la France mais par suite de la rupture d'un montant de ballonnet, l'appareil capota à moitié au décollage. Finalement après réparations, il put repartir de Djibouti le 27 mai vers 15 heures et arriva à Bizerte le 30 mai à 4 h 45 après escale à Tripoli (Liban). De là, le courrier fut transbordé sur l'avion de la ligne régulière Tunis-Marseille.

Du fait de l'incident au décollage de Djibouti, on trouve deux sortes de plis :

- les uns datés de Djibouti du 4 au 14 mai 1941 chargés dans l'hydravion avant son 1^{er} départ,
- les autres datés entre le 15 et le 27 mai et chargés lors du 2^{ème} départ.

Aucun pli ne comporte de marque spéciale, mais certains ont reçu le cachet à date d'arrivée Marseille Gare Avion, 3 juin, 9 heures.

3^{ème} liaison aller

Pli Beyrouth - Djibouti

Hydravion Laté 611 «*Achernar*»

Cachet départ : 11 mars 1941

Cachet arrivée : 13 mai 1941

Signature du L.V.Husson.



3^{ème} liaison retour

Pli Djibouti - Cagnes-sur-Mer

Hydravion Laté 611 «*Achernar*»

Cachet départ : 13 mai 1941.

Cachet arrivée : 4 juin 1941



3- LES LIAISONS AÉRIENNES SYRIE-DJIBOUTI (AVRIL - JUIN 1941)

Après la défaite de juin 1940 et jusqu'en juin 1941, date à laquelle Anglais et Français Libres attaquèrent la Syrie, 16 liaisons aériennes France-Levant (Marignane-Beyrouth) et retour furent entreprises.

Le 30 avril 1941, alors que les effets du blocus commençaient à se faire sentir à Djibouti, un voyage annexe Rayak-Djibouti fut assuré par un bombardier de l'escadrille de Syrie. L'équipage se composait du lieutenant Baron (pilote), du radio Margontier et du mécanicien Delmarre. Il est possible que ce bombardier ait amené à Djibouti du courrier de France et de Syrie.

Les 2 et 3 mai fut effectuée la liaison retour Djibouti-Rayak. Le 19 mai le courrier ramené de Djibouti et destiné à la France fut chargé sur le quadrimoteur Farman 2233 F-BAFM qui effectuait la 13^{ème} liaison retour Beyrouth-Marignane. Les lettres portent un cachet d'arrivée à Marseille du 20 au 21 mai 1941.

Pli Djibouti - Rayak (Syrie) - France
Cachet départ 2 mai 1941
Cachet arrivée Marseille 20 mai 1941



Le 6 juin 1941, une 2^{ème} liaison Rayak-Djibouti fut réalisée par un bombardier dont l'équipage se composait du lieutenant Kerhoas et des sergents-chefs Hermetet et Michel. Le voyage se fit en correspondance avec la 15^{ème} liaison Marignane-Beyrouth (3-4 juin) par Casanova sur le Farman 2233 F-BAFM.

Pour le vol retour, le bombardier quitta Djibouti le 8 juin et atterrit à Beyrouth le 9. Les plis pour la France empruntèrent alors la 15^{ème} liaison Beyrouth-Marignane (9-10 juin) par Casanova, toujours sur le Farman F-BAFM, et furent distribués en France du 11 au 14 juin.

La défaite des troupes vichystes face aux Anglais et aux Français Libres en Syrie mit un terme aux tentatives de liaison France-Djibouti via la Syrie.

(Suite dans le prochain bulletin)

**CORRESPONDANCES PAQUEBOT-AVION
MADAGASCAR-FRANCE (1932-1933) VIA
DAR ES SALAM OU MOMBASSA PUIS NAIROBI**

Par Daniel BLANGUERIN

Avant la mise en place officielle de la ligne d'Air Afrique Europe-Congo-Madagascar en 1935 par le Commandant Dagnaux, le courrier provenant ou allant à Madagascar empruntait soit les paquebots des Messageries Maritimes soit la ligne anglaise des Imperial Airways.

Etude d'une lettre recommandée de Manjanary (4/8/1933) pour Paris (26/8/1933), affranchie à 7,80 F - nouvelles taxes postales du 25/6/1933.

Tarif : Port 0,80 F, Recommandé 1 F, Surtaxe aérienne 2 F/5 g soit ici 6 F pour 15 g.

Itinéraire suivi par cette lettre avec explications des cachets postaux au verso de celle-ci :

Départ de Mananjary le 4/8/1933

Arrivée Tananarive le 8/8/1933

Arrivée Majunga le 11/8/1933

} Liaisons par voiture postale



Arrivée Dar Es Salam le 15/8/1933 - Lettre transportée par le paquebot AMBOISE de Majunga à Dar Es Salam.

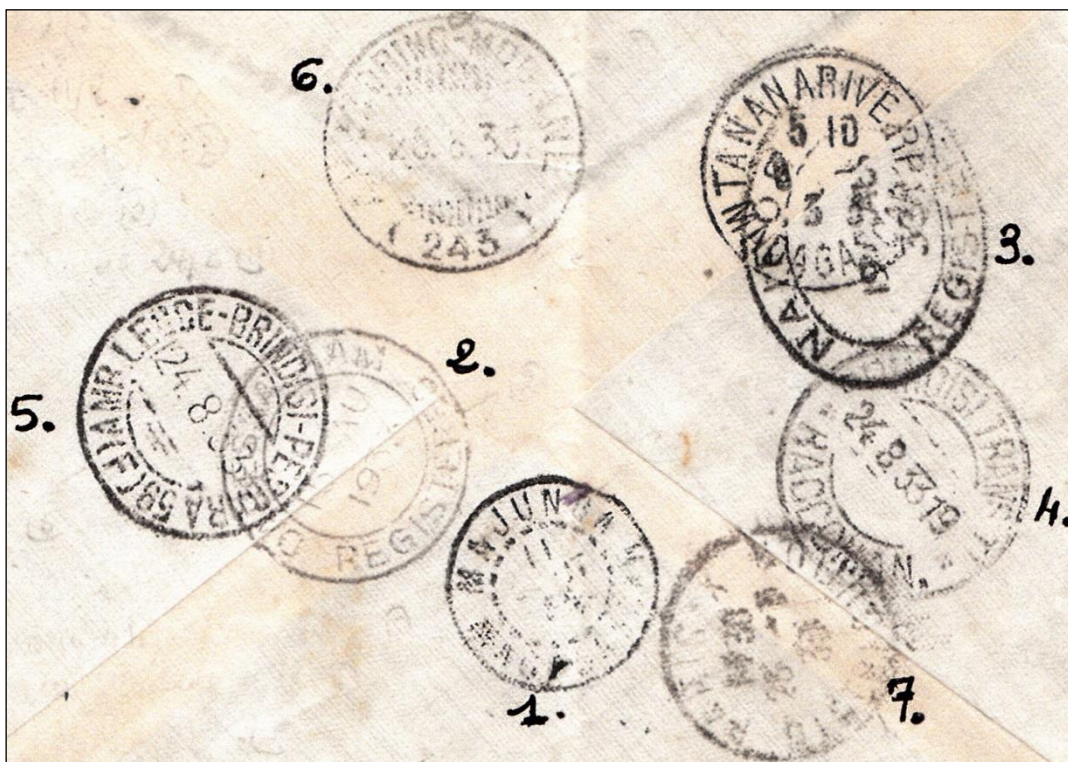
Arrivée Nairobi le 19/8/1933 : Lettre transportée entre Dar Es Salam et Nairobi par le chemin de fer.

Arrivée Brindisi transit le 24/8/1933 : Lettre transportée par l'avion des Imperial Airways de Nairobi à Brindisi (Italie).

Arrivée Pescara le 24/8/1933 : par Ambulant Lecce-Brindisi-Pescara.

Arrivée Torino le 25/8/1933 : par Ambulant Torino -Modane.

Arrivée Paris le 26 ou 28/8/1933, date peu lisible.



Tananarive 8/8/33

1. Majunga 11/8

2. Dar Es Salam 15/8

3. Nairobi 19/8

4. Brindisi Transit 24/8

5. Ambulant Brindisi-Pescara 24/8

6. Ambulant Torino-Modane 25/8

7. Paris 26/8

La griffe « By Air to Brindisi » de 15 x 25 mm en violet a été apposée par la poste de Dar Es Salam.

L'étiquette grise : « Par Avion » a reçu une griffe ANNULATO en caractères bâtons de 1 mm de haut.

Cette griffe a vraisemblablement été apposée à Brindisi et signifie que le transport avion n'est plus utilisé à partir de cette ville d'Italie jusqu'à destination. Le train est alors privilégié.

A remarquer que le bureau postal de Marseille « Marseille gare avion » annulait aussi l'étiquette « Par avion » d'une marque en forme de X, comme pour le courrier à destination de Paris ayant acquitté la surtaxe aérienne spéciale de l'époque soit 3,5 cents (cf. la lettre jointe de Tananarive pour Paris à titre d'exemple).

Signalons également que d'après le n° 10/1932 de la revue « Union Postale », la ligne Nairobi-Dar Es Salam a été mise en service le 18/8/1932 de Nairobi, puis le 20/8/1932 de Dar Es Salam. Le bulletin des PTT de 1933 précise aussi que le courrier français pour Madagascar est acheminé par la ligne ci-dessus, en correspondance avec le service Londres-Le Cap à partir du 18/8/1932.

Avions d'Imperial Airways utilisés à partir de Nairobi pour le transport de cette lettre :

- De Nairobi à Alexandrie : quadrimoteur Handley Page HP 42E G-AAUC « *Horsa* ».
- D'Alexandrie à Brindisi : hydravion Short Kent G-ABFA « *Scipio* ».

Le courrier pour Madagascar et les îles de l'Océan Indien que sont la Réunion, l'île Maurice, les Seychelles, est acheminé par la ligne Londres-Le Cap jusqu'à Mombassa à partir du 1/6/1933.

L'accumulation de timbres à dates de transit sur les plis, mêmes recommandés, est un procédé relativement rare et de courte durée. Il est la preuve tangible de la rareté de ce courrier transporté.

Dès que le courrier le justifiait (mais à partir de quel poids ?), les PTT constituaient des dépêches closes à n'ouvrir qu'à destination. Sur la ligne exploitée par Lefèvre et Assolant de Tananarive à Broken Hill, et ouverte le 29/7/1934, le courrier fut lui aussi transporté en dépêches closes. Cette période dura de fin Août 1932 à courant 1934.

55° courrier Madagascar-France



Avions d'Imperial Airways utilisés à partir de Nairobi pour le transport de cette lettre :

- De Nairobi à Alexandrie : quadrimoteur Handley Page HP 42E G-AAUC « *Horsa* ».
- D'Alexandrie à Brindisi : hydravion Short Kent G-ABFB « *Sylvanus* ».

NOTA : A cause de certaines difficultés (mauvais temps, état des routes, indisponibilités des avions, des modifications ont dû être apportées sur certaines liaisons :

- liaison Tananarive-Majunga par voiture postale (minimum 3 jours).
- liaison Dar Es Salam-Nairobi par chemin de fer (délai 3 ou 4 jours).
- Brindisi-Paris par chemin de fer.

NOUVELLES DU CAF

Le mot du président

Le conseil d'administration du 16 mars 2013 m'a accordé sa confiance en m'élisant à la présidence du Cercle Aérophilatélique Français. Je tiens tout d'abord à rendre hommage à Gérard Collot pour le remarquable travail qu'il a accompli en 17 années à la présidence du CAF. Dans un contexte morose pour les associations philatéliques, le CAF se porte en effet aujourd'hui plutôt bien à l'exception de son nombre d'adhérents en lente érosion année après année. L'inversion de cette tendance sera un objectif majeur. Nous devons collectivement nous appliquer à attirer au sein du CAF les passionnés d'aérophilatélie français et étranger qui ne sont pas encore membres. L'aéronautique continuera de faire rêver les générations actuelles et futures : il nous appartiendra d'exploiter ce capital pour susciter de nouvelles vocations aérophilatéliques.

Les moyens modernes de communication (emails, site internet) permettent de rapprocher des membres distants géographiquement. 85% de nos membres sont aujourd'hui connectés. Nous utiliserons donc ces moyens pour mieux faire connaître le CAF, offrir plus d'informations et de services à nos membres, communiquer entre nous de façon plus rapide et permettre à chacun de participer plus activement à la vie du CAF : rédaction en commun d'articles, discussions sur le forum de notre site internet, mise en ligne de collections,... De ce point de vue, l'appel à nos membres pour illustrer et enrichir l'article sur *Les liaisons aériennes pendant le blocus de Djibouti* (ce bulletin et le prochain) aura été un succès et je remercie tous les membres qui m'auront fait parvenir photos et scans de plis.

Bien cordialement.

Dominique Petit.

Nouvelles adhésions

Depuis février 2012, nous avons eu le plaisir d'accueillir 3 nouveaux membres et une réinscription. Nous leur souhaitons la bienvenue :

N°948 : Michel Wittman - Haut Rhin

N°581 : Claude Belleil - Vendée (réinscription).

N°949 : Vladimir Jianu - Roumanie

N°950 : Derrick Pillage - Grande-Bretagne

Réunion du comité d'administration du 17 avril 2013

- 6 présents + 3 pouvoirs sur 16 membres.
- Guy Vandenbulcke est élu trésorier du CAF en remplacement de Jean-Marie Troxler.
- Le service « petites annonces » est scindé en deux, Dominique Tallet traitera la recherche d'information ou de documents et Michel Nempon la recherche ou de la vente de plis.
- Les objectifs du CAF pour les prochaines années ont été définis.
- Les tâches de chaque membre du comité ont été précisées.

Réunion du comité d'administration du 15 juin 2013

- Le compte-rendu du CA du 17 avril est adopté.
- Un projet de modification des statuts a été élaboré. Il sera présenté à l'occasion d'une assemblée générale extraordinaire à planifier.
- Il est décidé que les résultats de la cession de juillet seront visibles sur notre site internet.

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.

Il est demandé aux personnes assistant aux réunions d'amener des plis afin de fournir des sujets de discussion.

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

Samedi 16 février 2012 :

Guy Vandenbulcke :

- Documentation sur les sociétés Air Pyrénées, Air Tropic et Air Languedoc (1936/7).

Pascal Houé :

- Cartes postales de meetings d'aviation avant 1914.

Jacques Renaud :

- Lettre de la Banque d'Indochine de Paris de 1937 de 325g pour Hanoi, affranchie à 185,20F avec 3 X PA 14 (50F vert).
- Lettre de France de 1937 de 30g pour Buenos Aires affranchie à 53,40F avec 5 X n° 321 (10F Traversée de l'Atlantique).
- Lettre recommandée de France de 1936 de Paris pour Asuncion (Paraguay) de 55g affranchie à 100F (pour 98,50F) avec 1 ex 50F vert (PA 14) et 1 rx 50F burelé (PA 15).

Samedi 20 avril 2013 :

Dominique Petit :

- Résumé de la réunion du comité d'administration du 17 avril.

Michel Nempon :

- Résumé de l'assemblée générale du GAPS du 7 avril.

Gérard Collot :

- Présentation du N° 224 de la revue Icare « Courses et meetings aériens de la belle époque 3^{ème} partie (1911-1914). Bon de commande des 3 numéros joint.
- Les timbres de poste aérienne à venir (Pégoud, Garros, Latécoère).
- Exposition centenaire Paris-Deauville au Pecq de juin à septembre.

Vital Ferry a donné son accord pour faire partie du comité de lecture.

Samedi 25 mai 2013 :

Notre président Dominique Petit a remis à Gérard Collot la médaille d'or de la FISA.

Gérard Collot :

- Invitation de la BAMS (British Airmail Society) pour une rencontre à Shoreham (Angleterre) le samedi 5 avril 2014 avec présentation de collections. Le CAF a répondu favorablement. Les membres intéressés sont priés de se faire connaître auprès de Gérard Collot.
- Gérard Collot a préparé des plis pour le 1^{er} jour Pégoud du 13 juin 2013. Jean-Daniel Ayache est chargé d'y faire apposer les cachets.

Guy Vandenbulcke :

- Affichette Air Bleu avec horaires et tarifs.
- Lettre par avion de Las Palmas pour Paris du 16 avril 1937 au 5^e échelon de poids.
- Lettre de Valencia pour l'Angleterre du 8 avril 1937 au 10^e échelon de poids.

Armand Agababian :

- Pli Alep-Alexandrette du 10 avril 1921 avec CS « Poste par Avion » violet.

Pascal Houé :

Journaux par avion transportés par CIDNA et Air France.

Samedi 15 juin 2013 :

Dominique Petit :

- Résumé du congrès national de la FFAP à Amiens.

Gérard Collot :

- 1^{er} jour Pégoud.
- Mon « timbre à moi 30^e anniversaire de l'Académie de l'Air et de l'Espace.
- Cartes postales d'aviation.

Guy Vandenbulcke :

- La comptabilité a été transférée par Jean-Marie Troxler.
- Le bloc Amiens 2013 est disponible au prix de 6,50 €.

Jacques Renaud :

- Commentaires sur les résultats des dernières expositions philatéliques.
- Carte postale de la guerre 1914-1918 représentant un lancement de fléchettes par avion.
- Lettre du SP 615 (Alep) pour la France en 1931 affranchie à 4F.
- Lettre recommandée de 1928 de France pour le Sénégal affranchie à 12,50F.

Echo de la Timbrologie

Notre collègue Laurent Albaret a publié deux articles dans l'Echo de la Timbrologie :

- Dans le numéro de février : 1933, l'année du Couzinet Arc en Ciel.
- Dans le numéro de mars : Propagande aéropostale, la méthode Latecoëre.

Nouvelles publications

- Pierre-Georges Latécoère -correspondances, par Laurent Albaret chez Privat 720 pages 24 €.
- Mermoz par Attilio Micheluzzi bande dessinée de 118 pages chez Mosquito 18 €.
- L'Aéropostale Tome 1 Guillaumet édition soleil bande dessinée de 82 pages.

Nouveaux bulletins reçus

- Lufthansa Flugpost Handbuch 2008.
- Luftpost Nachrichten 133 et 134.
- La Liaison Aérophilatélique Belge n° 741 (mars-avril 2013).
- Le Cagou n° 61 (1^{er} trimestre 2013) et HS 18 (Février 2013). Dorénavant Jean-Daniel Ayache sera le correspondant.

Articles en prévision

- Alain Pastre et Derrick Pillage : la poste aérienne en Uruguay.
- Lucien Toutounji : la poste aérienne au Liban.
- Alain Cornu : Madagascar 1940-1945.

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"

Si vous recherchez des informations ou des documents contactez Dominique Tallet :
6, Chemin du Petit Buscon 47310 Estillac, 05 53 67 84 60, dominique.tallet@wanadoo.fr

Si vous recherchez ou souhaitez vendre des pièces philatéliques contactez Michel Nempon :
54 rue Malherbe 62100 CALAIS, 03 21 96 76 19, michel.nempon@sfr.fr.

Service cessions

Vous trouverez la cession de juillet 2013 jointe au présent bulletin. Elle comprend 68 lots de 10 à 180 euros. La prochaine cession sera couplée au bulletin de novembre. Les lots seront reçus jusqu'au **21 septembre**. Les lots 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.

Résultats des expositions philatéliques

Exposition interrégionale GAPS + GRAP Mâcon avril 2013 :

72 GA Claude Chastel (CAF 886) : Aérophilatélie et Tunisie (1916-1943).

76 V Michel Nempon (CAF 847) : Courriers aériens en Indochine 1923-1940.

Exposition régionale PACA Fare les Oliviers avril 2013 :

GV Fabien Fernbach (CAF 939) : Courrier étranger du Graf Zeppelin.

Exposition régionale Melun avril 2013 :

86 GV + FJ + GP Jean-Daniel Ayache (CAF 759) : La poste de et vers la Nouvelle Calédonie de 1929 à 1949.

Exposition nationale Amiens mai 2013 :

- 91 OR + FJ René Maréchal (CAF 704) : Concurrence aérienne franco-allemande sur l'Amérique du Sud (1919-1939).
- 90 OR + PS Michel Nempon (CAF 847) : Courriers aériens français sur la ligne d'Indochine jusqu'en 1940.
- 89 GV Filip Van der Haegen (CAF 583) : La poste aérienne en AOF 1923-1935.
- 86 GV Luc Delmon : Participation Française à l'exploration spatiale (Astro).
- 83 V Daniel Blanguerin (CAF 881) : Les lignes postales d'Air Afrique ou liaisons France-Madagascar sur le continent africain (1925-1939).
- 82 V Jean-Claude Mercier : Histoire de l'aviation (maximaphilie).
- 80 V: Jean-Claude Cayla : Les ballons du siège de Paris 1870/1871.
- 77 GA Louis Vallée : Les premiers aviateurs et leurs appareils (cartes postales).
- 76 GA Claude Hazeman : Les ballons dirigeables (cartes postales).
- 70 A Claire Archer : Aspects de la conquête spatiale (THE Jeune).
- 75 GA Spiroux Patrick : La conquête de l'air 1783-1913 (THE).
- 68 Jacques Chochois : 1909 : Louis Blériot traverse la Manche (classe ouverte).
- 64 Joseph Inizan : Correspondance privée par ballons montés pendant le Siège de Paris (classe ouverte).

Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

Congrès régional GAPS Mâcon 7 avril 2013 : Michel Nempon.

- 2 nouvelles associations au sein du GAPS : Cercle d'Etudes Postales Polaires et Arc en ciel (errinophilie).
- Cotisation inchangée.
- Prochains congrès : 1^{er} au 4 mai 2014 Poitiers (exposition non compétitive), 2016 Pau.

Congrès FISA avil 2013 : Dominique Petit.

Le 46^{ème} congrès et l'Assemblée Générale de la FISA (Fédération Internationale des Société Aérophilatéliques) se sont tenus le 27 avril 2013 à San Francisco à l'occasion de l'exposition WESTPEX 2013. Ils ont été l'occasion de contacts fructueux qui contribueront à l'internationalisation de notre association.

3 nouveaux membres ont été élus au « board » de la FISA : Dominique PETIT (France-CAF) en remplacement de Gérard Collot, Richard Saundry (UK - British Airmail Society) et Peter Beer (Suisse), ainsi qu'un nouvel auditeur Johannes Palme (D).

Gérard Collot s'est vu décerner la médaille d'or de la FISA en reconnaissance de sa remarquable contribution au développement de l'aérophilatélie. L'assemblée Générale a été l'occasion d'adapter les statuts de la FISA.

Congrès national Amiens 19 mai 2013 : Dominique Petit et Michel Nempon

- Championnat de France de philatélie Paris 14 au 22 juin 2014.
- Exposition internationale Seoul (Corée) 7 au 14 août 2014.
- Exposition internationale Kuala Lumpur (Malaisie) 14 au 21 septembre 2014.
- Fête du Timbre 11 et 12 octobre 2014.

Bulletin d'information

Merci à tous ceux qui ont participé à ce bulletin. Pour les prochains ou pour le site internet, nous sommes toujours à la recherche d'articles originaux (courts ou plus conséquents). Prenez contact avec l'un des membres du Comité d'Administration pour les proposer. Il convient de séparer le texte et les illustrations. Les illustrations peuvent être envoyées par internet sous forme de scans (200 dpi), ou par la poste en photocopies couleur, et le texte en fichier Word ou sous forme manuscrite. N'hésitez pas à nous faire part de vos réactions, informations, ou suggestions. 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 pour ceux de nos membres étrangers.

CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

Siège social : 32 avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES

Tel: 01 39 63 33 48. Email : fd.petit@orange.fr

Site Internet : <http://www.aerophilatelie.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 :

Dominique PETIT, webmaster, membre du Board de la FISA.

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

Président d'honneur :

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Evénements.

25 bis rue Victor Hugo – 78230 LE PECQ. aerophil@club-internet.fr et gerard.collot@sfr.fr

Vice-président :

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques,

15 rue du Bocage – 92310 SEVRES.

Secrétaire :

Michel NEMPON, rédacteur du bulletin, responsable des services cessions et petites annonces

« recherche et vente de plis ». 54 rue Malherbe 62100 CALAIS. michel.nempon@sfr.fr

Trésorier :

Guy VANDENBULCKE 18 rue des Longs Lieux 95470 SAINT-WITZ guy.vandenbulcke@orange.fr

Service documentation :

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

Service petites annonces « informations et documents » :

Dominique TALLET, juré régional ? 6 rue du petit buscon 47310 ESTILLAC.

dominique.tallet@orange.fr

Autres membres :

Alain CORNU, Eugène GLEMAREC, Thierry LAVIGNE, René MARECHAL, Michel de POMPIGNAN, Jean-Marie TROXLER.

VERIFICATEUR AUX COMPTES

Pascal HOUE.

PROCHAINES REUNIONS

21 septembre, 19 octobre, 16 novembre, 14 décembre.

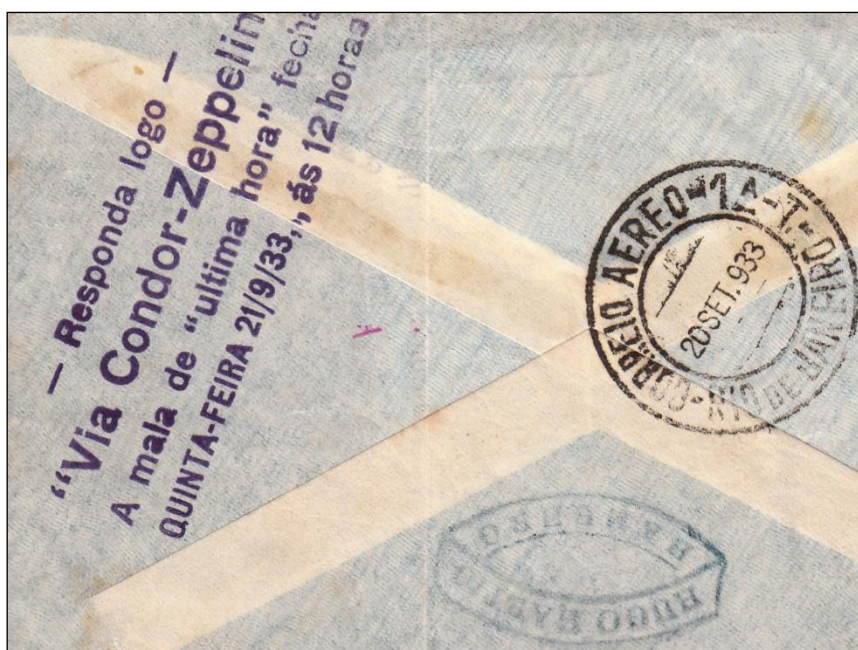
La lettre présentée est partie le 15 septembre 1933 de Hambourg pour Rio de Janeiro. L'expéditeur avait l'habitude d'utiliser la « voie française » par l'Aéropostale comme l'indique l'étiquette d'acheminement de cette compagnie apposée sur le courrier.



Celle-ci, vue sa dimension, ne se rencontre guère sur enveloppe. La poste de Hambourg a délibérément modifié son acheminement en la dirigeant sur FRIEDRICHSHAFEN où il y avait un départ de Zeppelin le 16 septembre. La lettre a transité par Recife le 19 et en est repartie le 20 pour arriver à Rio de Janeiro le 20 septembre (H. L.).

Le tarif utilisé fut le suivant :

- Lettre extérieure :	0,25 RM
- Surtaxe aérienne pour le Brésil :	1,25 RM
- Surtaxe pour voie française prévue :	0,05 RM
TOTAL :	1,55 RM



Exemple de la concurrence Franco-Allemande sur le parcours Europe-Amérique du Sud.

Adolphe PÉGOUD (1889-1915)

Brevet n°1243, mars 1913 sur biplan *M. Farman*

Par Gérard COLLOT

Né à Montferrat (Isère) le 13 juin 1889. Adolphe Pégoud est un garçon à l'esprit vif, mais il n'a pas fait beaucoup d'études et travaille très jeune. Après avoir fait de nombreux petits boulots (apprenti boucher, porteur de pain, etc.), il a alors 18 ans et il s'engage pour 5 ans en août 1907 au 5^{ème} régiment des Chasseurs d'Afrique et part pour le Maroc. Après plusieurs mutations, il arrive à Bron où l'occasion lui est donnée de préparer son brevet de pilote militaire. Libéré, il obtient son brevet civil en mars 1913 et entre chez Blériot ayant pour fonction d'essayer les appareils. Le 19 août 1913, seul à bord d'un vieux *Blériot XI* destiné à la casse, il fait une démonstration du parachute Bonnet en abandonnant volontairement son monoplane à un peu plus de 100 mètres d'altitude. Pendant qu'il descend, suspendu à son parachute, il observe les cabrioles de son appareil qui finit par s'écraser au sol dans un champ près de Châteaufort (Yvelines). Il désire faire la même chose en vol contrôlé et parvient à décider Louis Blériot de l'autoriser à voler la tête en bas et de tenter un looping.



Le 1^{er} septembre, sur un *Blériot XI-2* à haubanage renforcé, il commence par un vol sur le dos et, le 21 septembre, il réussit à faire son premier looping (qu'il croit être le premier de l'histoire aérienne, ignorant que le russe Nesterov avait déjà réalisé cet exploit sur un *Nieuport* à Kiev un mois avant).

Le 1^{er} octobre, il parvient à enchaîner 8 boucles après 59 secondes en vol sur le dos. Il devient le roi de la voltige aérienne et commence à être connu hors de France. Des démonstrations lui sont demandées dans toute l'Europe : en Angleterre (Hendon), en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Italie, en Roumanie, en Norvège, en Hollande et en Pologne. Il donne des conseils et bientôt, une dizaine de pilotes réussissent à boucler la boucle.

Il est mobilisé en août 1914 et affecté au 2^{ème} Groupe d'aviation où il est chargé de missions spéciales consistant à déposer et récupérer des agents derrière les lignes. En 1915, il est affecté à l'escadrille de chasse MS 49. Il remporte six victoires au combat avant d'être abattu et tué près de Belfort le 31 août 1915. Ainsi se termine la brève carrière d'un génial casse-cou.