

## BULLETIN D'INFORMATION

Novembre 2013 N°62

### SOMMAIRE

- Le blocus de Djibouti (2<sup>e</sup> partie) p 1 à 19
- Nouvelles du CAF p 20 à 23
- Lady Mary Bailey p 24 à 27
- Chronique aérophilatélique p 28



**Rolland Garros**

Centenaire de la 1<sup>ère</sup> traversée aérienne de la Méditerranée par Rolland Garros sur Morane-Saulnier (23 septembre 1913)

# LES LIAISONS POSTALES AERIENNES PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI (1940 - 1942) (SUITE DU BULLETIN 61)

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

## 4 - LES VOLS SPÉCIAUX FRANCE - DJIBOUTI ET RETOUR PENDANT LE BLOCUS (JUILLET 1941 - OCTOBRE 1942)

La campagne de Syrie qui débuta le 8 juin 1941 opposa les forces de Vichy au Levant aux troupes Britanniques, Indiennes, Australiennes et Françaises Libres. L'armistice signé à Saint-Jean d'Acre le 14 juillet 1941 signifia la fin de l'autorité de Vichy sur la Syrie et le Liban qui rejoignit le camp des Alliés. Le transit des avions par le Levant français devenant impossible, il fallut envisager un autre itinéraire.

Les Allemands, qui venaient de conquérir la Grèce, autorisèrent les avions français à utiliser l'aérodrome d'Athènes. De là, il fallait parcourir 3500 kilomètres d'une seule traite pour atteindre Djibouti. Les hydravions utilisés jusque là étant trop lourds et trop gros consommateurs d'essence, et l'Armée de l'Air ne disposant pas d'avions à long rayon d'action, on opta pour les prototypes de raids Amiot 356 et 370 (avec lequel Rossi avait établi ses records avant guerre). Les vols commencèrent en juillet 1941

### 1<sup>ère</sup> liaison aller : 23-24 juillet 1941. Marignane - Athènes - Djibouti

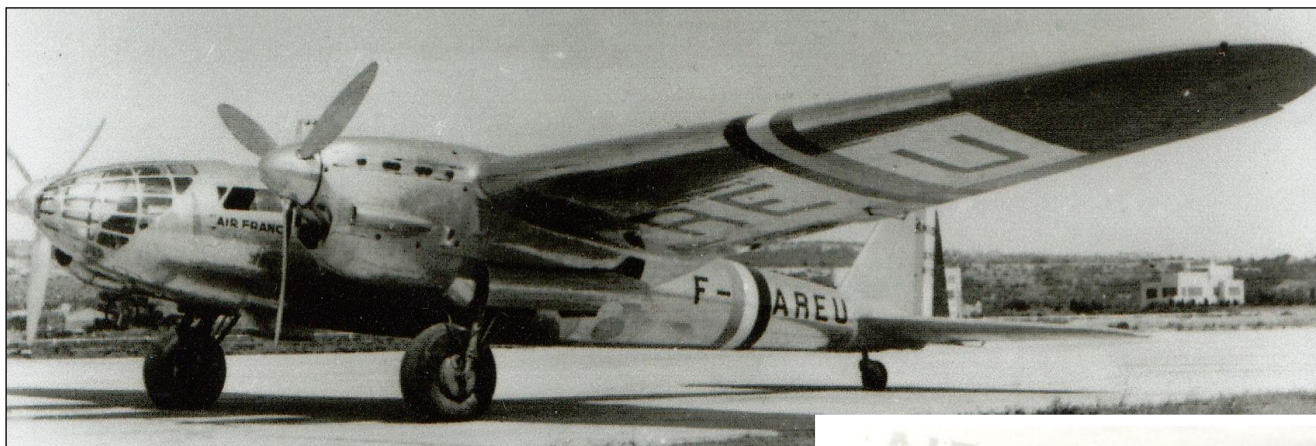
Voyage de reconnaissance par l'avion Amiot 370 F-AREU

Équipage: G. Durmon (pilote), Fontaine (radio) et Sabarots (mécanicien).

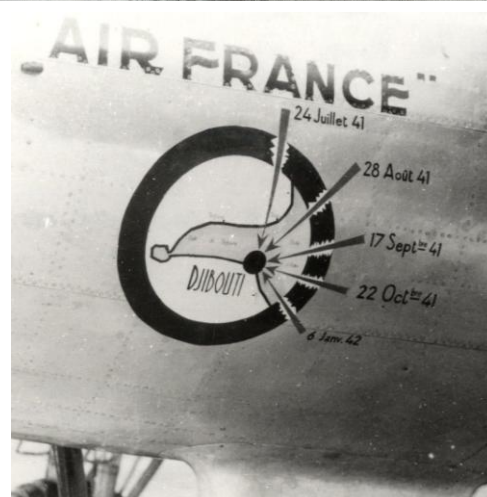
Le tableau de marche de ce vol fut le suivant :

- MARIGNANE (23 juillet 1941 - départ 8h55),
- ATHENES (arrivée 14h30- départ 18h),
- DJIBOUTI (arrivée 24 juillet 1941 7h).

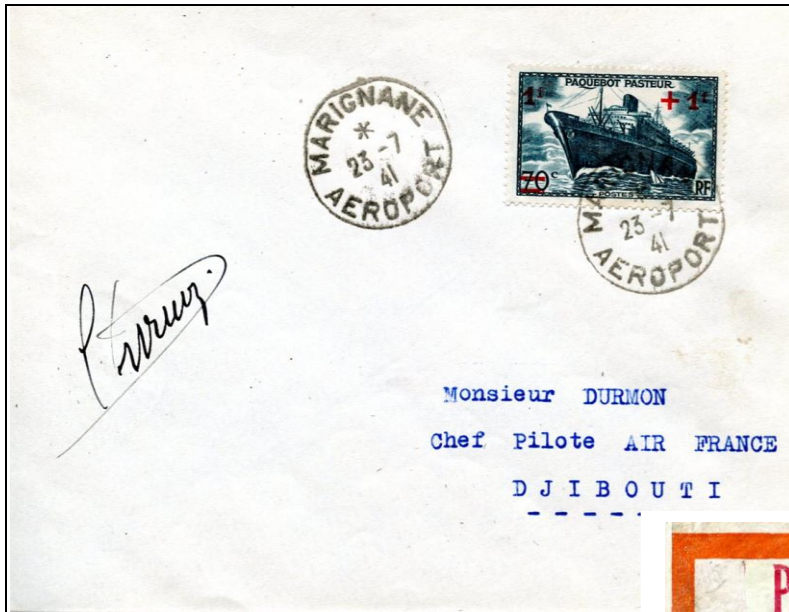
L'Amiot 370 transportait 33 kilos de courrier de toutes provenances, sans surtaxe, ni marque spéciale dont 25 plis témoins avec cachet à date de départ de Marignane-Aéroport (23/7/41) et d'arrivée de Djibouti-Avion (24/7/41).



L'Amiot 370 n°01 F-AREU  
et l'insigne peint sur sa carlingue  
relatant ses exploits







1<sup>ère</sup> liaison aller

Marignane-Djibouti

Amiot 370 F-AREU

Pli signé par le pilote G. Durmon

Cachet départ 23 juillet 1941

Cachet arrivée Djibouti 24 juillet 1941



1<sup>ère</sup> liaison aller

On connaît quelques plis de Madagascar pour Djibouti, qui par suite du blocus durent faire le tour de l'Afrique par voie maritime jusqu'à Dakar, où ils prirent l'avion régulier pour Marseille. Là, ils attendirent une liaison avion pour Djibouti et empruntèrent finalement le vol des 23-24 juillet.

Départ Madagascar 30 avril 1941

Arrivée Djibouti 24 juillet 1941

Signature du pilote G. Durmon.



**1<sup>ère</sup> liaison retour : 26-27 juillet 1941. Djibouti – Athènes – Marignane.**

Le retour de Djibouti vers Marignane devait s'effectuer le 28 juillet 1941 mais par suite des conditions atmosphériques et pour déjouer l'espionnage, le départ fut avancé au 26 juillet. Comme on avait tout d'abord cru à un départ le 28-7, on avait oblitéré à l'avance 25 plis témoins qui reçurent le cachet à date Djibouti-Avion avec date erronée 27-7 au lieu de 26-7. Les plis normaux, stockés depuis déjà un certain temps portent des dates parfois bien antérieures.

A Djibouti, le terrain de Gabode étant trop petit et trop bosselé pour permettre un décollage à pleine charge, l'avion partit le 26 juillet de la plaine de Bara où il fit son plein en essence amenée de Djibouti par train ou camion. Le tableau de marche de ce vol retour fut le suivant :

- DJIBOUTI (26 juillet 15h45),
- TUNIS (arrivée 27 juillet 7h25 ;  
départ 11h),
- MARIGNANE (27 juillet - 15 h 10).

1<sup>ère</sup> liaison retour

Lettre témoin avec date de départ erronée Djibouti 27-7

Amiot 370 F-AREU

Pilote G. Durmon

Cachet départ 27 juillet 1941

Arrivée Marignane 24 juillet 1941





### 1<sup>ère</sup> liaison retour

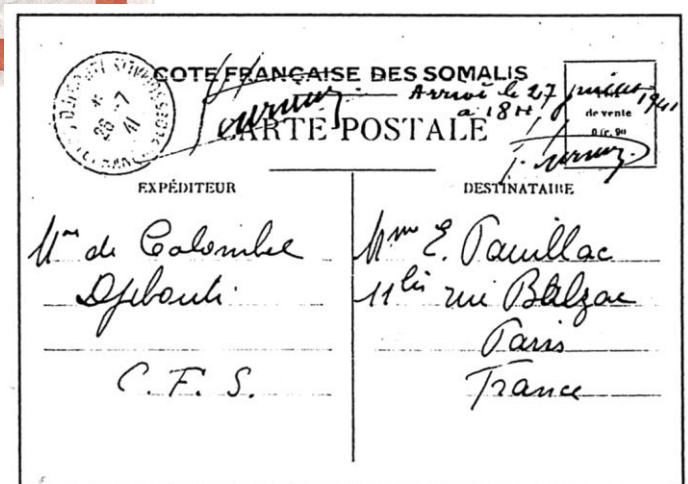
Courrier normal Djibouti - France

Cachet départ 25 juillet 1941

Cachet arrivée 29 juillet 1941



On connaît aussi un entier postal carte interzones 0,90F de Côte des Somalis confié au dernier moment au pilote Durmon. Cette carte porte le cachet à date de départ de Djibouti 26-7, jour du vol et deux signatures de Durmon : l'une apposée au départ, l'autre à l'arrivée avec mention manuscrite «arrivé le 27 juillet 1941 à 18 h» (en fait l'avion a touché le sol à 15 h 10, mais Durmon n'a apposé sa mention qu'à 18 h après accomplissement des formalités administratives qui suivent l'atterrissage).



### 2<sup>ème</sup> liaison : aller 26 - 27 août 1941 ; retour 6 - 7 septembre 1941

Une seconde liaison Marignane-Athènes-Djibouti fut réussie par l'Amiot 370 avec le même équipage (Durmon, Fontaine, Sabarots). Les quelques lettres connues portent le cachet de départ «MARIGNANE AEROPORT» du 26-8-41 et au verso le cachet d'arrivée «DJIBOUTI-AVION» du 28-8-41.

Le vol retour Djibouti-France devait avoir lieu le 31 août 1941, mais il fut différé. Ce vol de 5700 kilomètres sans escale fut effectué en 17h30 les 6 et 7 septembre.

Les plis reçurent une griffe noire «PREMIERE LIAISON AERIENNE DIRECTE DJIBOUTI-FRANCE». Certains plis témoins portent le cachet de départ «DJIBOUTI-AVION» du 31-8-41, date initialement prévue du vol, d'autres portent les cachets à date «DJIBOUTI» et «DJIBOUTI-AVION» des 5 et 6 septembre. Les lettres reçurent le cachet à date d'arrivée «MARIGNANE-AEROPORT » du 9-9-41 (le cachet à date « MARSEILLE B<sup>D</sup> DE LA CORDERIE » du 7-9-41 a été apposé sur les plis adressés à Durmon).

### 3<sup>ème</sup> liaison : aller 16 - 17 septembre 1941 ; retour 20 - 21 septembre 1941

Cette troisième liaison France-Djibouti avec escale à Athènes fut effectuée par l'Amiot 370 les 16 et 17 septembre 1941, mais avec un équipage composé cette fois de Codos (pilote), Agnus (radio) et Sabarots (mécanicien).

Le vol retour Djibouti-Marignane eut lieu les 20 et 21 septembre 1941. On connaît des lettres avec cachet à date de départ des jours précédant le 20 septembre.





2<sup>ème</sup> liaison aller

Pli aller et retour Marignane-Djibouti-Marignane

Amiot 370 F-AREU

Pli signé par le pilote G. Durmon

Cachet départ 26 août 1941

Cachet arrivée Djibouti 28 août 1941

Retour Marseille 7 septembre 1941.



2<sup>ème</sup> liaison retour

Pli Djibouti-Marignane portant le cachet commémoratif

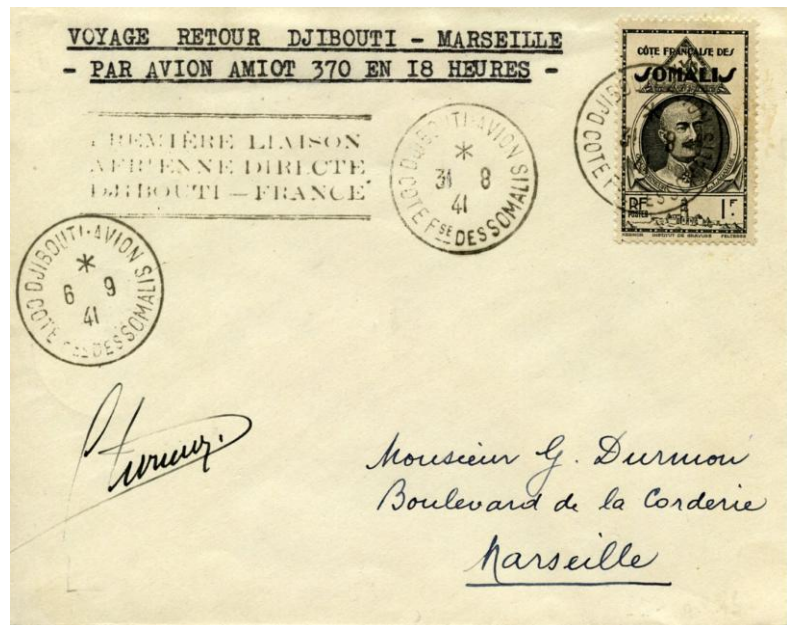
Amiot 370 F-AREU

Pli signé par le pilote G. Durmon

Cachets départ du 31-8-41 (date initialement prévue pour le vol) et

6-9-41 (date réelle du vol)

Cachet arrivée Marseille 7-9-41.



3<sup>ème</sup> liaison aller

Amiot 370 F-AREU

Pli signé par le pilote P. Codon

Départ 16 septembre 1941

Cachet arrivée 17 septembre 1941.







3<sup>ème</sup> liaison retour

Amiot 370 F-AREU

Pilote Codos

Cachet départ 9 septembre 1941

Cachet arrivée 20 septembre 1941

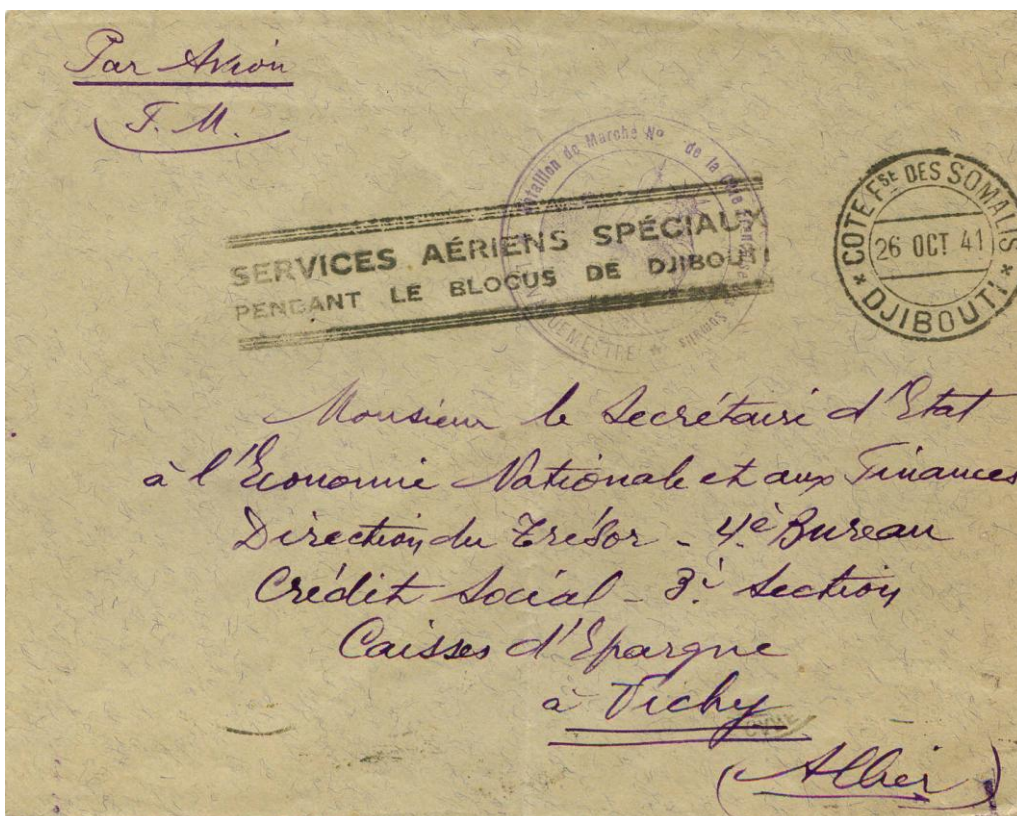


**4<sup>ème</sup> liaison : aller 20 - 22 octobre 1941 ; retour 25 octobre -**

L'Amiot 370 effectua une nouvelle liaison Marignane-Athènes-Djibouti du 20 au 22 octobre 1941. L'équipage était composé de Gambade (pilote), Neri (radio) et Sabarots (mécanicien). Il transportait des plis de France oblitérés de fin septembre et d'octobre. Ces plis reçurent le cachet à date d'arrivée à Djibouti du 22 octobre. L'avion transportait également des plis de Madagascar pour Djibouti datés d'août 1941 : ces lettres avaient effectué tout le tour de l'Afrique et attendaient à Marseille de pouvoir emprunter un vol vers Djibouti.

Pour le vol retour Djibouti-Marseille, l'avion décolla le 25 octobre mais une fuite d'huile et la sortie intempestive d'une partie du train d'atterrissage l'obligèrent à faire demi-tour. Il repartit le 2 novembre et arriva à Marseille le 3 dans la matinée. Ce vol transportait bien sûr du courrier pour la France mais aussi des plis pour Madagascar, qui furent ensuite expédiés par avion sur Dakar, puis par bateau via l'Afrique du Sud vers Madagascar où ils arrivèrent seulement en février 1942.

Sur le plan marcophile, ce vol est marqué par l'apparition de la griffe noire sur 2 lignes «SERVICES AERIENS SPECIAUX PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI » apposée à Djibouti.



4<sup>ème</sup> liaison retour

Amiot 370 F-AREU

Pilote Gambade

Cachet départ

26/10/41

Cachet arrivée

3/11/41





**5<sup>ème</sup> liaison : aller 6 - 7 novembre 1941 ; retour 9 - 10 novembre 1941**

Ce vol fut assuré par l'Amiot 356 F-BAGP, seul exemplaire construit de ce type (4 tonnes, vitesse 480 km/h, équipé de 2 moteurs Merlin de 1130 chevaux).



L'équipage était composé de Durmon (pilote), Chapy (radio) et Combard (mécanicien). Contrairement à l'Amiot 370, le 356 pouvait emmener des passagers : l'amiral Platon, secrétaire d'État aux Colonies, se joignit au voyage accompagné du Cdt Chaix afin d'inspecter les troupes et encourager la colonie à la résistance.

L'avion décolla de Marignane le 6 novembre 1941 et arriva à Djibouti le 7 après une escale à Athènes. Certains plis reçurent au verso, à l'arrivée à Djibouti, la griffe «**SERVICES AERIENS SPECIAUX PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI**».

Le vol retour Djibouti-Athènes-Marseille eut lieu les 9 et 10 novembre 1941. Les plis reçurent au recto la griffe «**SERVICES AERIENS SPECIAUX PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI**».

**5<sup>ème</sup> liaison retour**

Djibouti - Marignane

Amiot 356 F-BAGP

Pilote G. Durmon

Cachet départ 8/11/41

Cachet arrivée 10/11/41





**6<sup>ème</sup> liaison : aller 24 - 26 novembre 1941 ; retour 28 - 29 novembre 1941**

Ce vol Marignane-Athènes-Djibouti fut assuré par l'Amiot 356 avec pour équipage Casanova (pilote), Fabre (radio), Combard (mécanicien) et un passager jusqu'à Athènes (Durmon). Un premier départ eut lieu le 24 novembre, mais par suite d'une panne d'émetteur, il y en eut un deuxième le 25. L'avion arriva à Djibouti le 26 novembre.

Pour le voyage retour, l'Amiot 356 transportait un rapatrié sanitaire, le sergent radio Jourdan et le chef pilote Durmon que l'avion avait récupéré à Athènes. L'avion décolla de Djibouti à 22 heures le 28 novembre, fit escale à Athènes le 29 à 7 heures du matin puis une escale forcée à Rome à 15h30 à la suite d'un léger incident de moteur. Il arriva à Marseille à 19 heures. Les plis adressés à Marignane portent le cachet à date d'arrivée «MARIGNANE AEROPORT» du 29-11-41, ceux adressés ailleurs portent l'oblitération mécanique de transit «MARSEILLE-GARE-AVION» du 30-11-41, 9h30.

**6<sup>ème</sup> liaison aller**

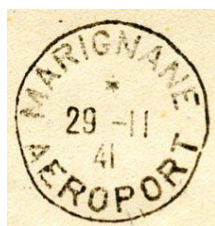
Mont St Vincent - Djibouti  
Amiot 356 F-BAGP  
Pilote Casanova  
Cachet départ 6/11/41  
Cachet arrivée 26/11/41.

On remarque la mention  
« moins de 10 grs » :  
les lettres empruntant les  
vols du blocus n'acquittaient  
pas de surtaxe aérienne  
jusqu'à 10 grammes.



**6<sup>ème</sup> liaison retour**

Djibouti - Marignane  
Amiot 356 F-BAGP  
Pli signé par le pilote  
Casanova  
Cachet départ 28/11/41  
Cachet arrivée  
29/11/41





**7<sup>ème</sup> liaison : aller 13 - 19 décembre 1941 ; retour 24 - 25 décembre 1941**

Ce vol Marignane-Djibouti avec escale à Athènes, assuré par l'Amiot 356 avec pour équipage Codos (pilote), Agnus (radio) et Combard (mécanicien) décolla le 13 décembre. L'avion attendit ensuite 5 jours à Athènes, et n'arriva à Djibouti que le 19 décembre (cachet du 23 décembre).

Le vol retour Djibouti-Marseille avec escale à Athènes eut lieu les 24 et 25 décembre 1941.



7<sup>ème</sup> liaison aller  
Chamalières - Djibouti  
Amiot 356 F-BAGP  
Pilote Codos  
Cachet départ 6/12/41  
Cachet arrivée 23/12/41



7<sup>ème</sup> liaison retour

Djibouti - Marseille  
Amiot 356 F-BAGP  
Pilote Codos

Lettre en franchise militaire.  
Les militaires de Djibouti avaient droit à une lettre en F.M. par mois. Chaque lettre ne devait pas dépasser 5 grammes.

Cachet départ 23/12/41.

En arrivée, les plis portent soit l'oblitération mécanique

«MARSEILLE -GARE -AVION» du 26-12-41 9 h 30, soit le cad

« MARIGNANE AEROPORT » du 25-12 au verso.





### 8<sup>ème</sup> liaison : aller 5 - 6 janvier 1942 ; retour 10 - 12 janvier 1942

Le trajet Marignane-Djibouti avec escale à Athènes fut effectué les 5 et 6 janvier 1942 par Gambade (pilote), Neri (radio) et Sabarots (mécanicien) sur l'Amiot 370.

Le vol retour avec escale à Athènes se déroula du 10 au 12 janvier 1942. Les plis portent un cachet à date de départ en général du 7 au 10 janvier.

#### 8<sup>ème</sup> liaison aller

Amiot 370 F-AREU

Pli signé par le pilote Gambade

Cachet départ 18/12/41.



#### 8<sup>ème</sup> liaison retour

Amiot 370 F-AREU

Pilote Gambade

Cachet départ 10/1/41.

En arrivée, les plis portent l'oblitération mécanique

«MARSEILLE -GARE -AVION» du 13/1/42, 16 h ou 20 h, ou pour ceux adressés à Marignane le cad d'arrivée « MARIIGNANE AEROPORT » du 12/1/42.



### 9<sup>ème</sup> liaison : 26 janvier 1942 accidenté le 27 janvier à Athènes

Elle fut beaucoup plus mouvementée que les précédentes. L'équipage Chatelard (pilote), Fabre (radio) et Combard (mécanicien) décolla de Marignane le 26 janvier 1942 sur l'Amiot 356, mais au départ d'Athènes l'appareil, trop chargé, fit un «cheval de bois». Il resta à Athènes où les réparations durèrent plusieurs mois. Un trimoteur Dewoitine vint chercher l'équipage à Athènes et le ramena en France.

Le courrier resta à Athènes où il fut pris en charge par l'Amiot 370 le 16 février lors de la 10<sup>ème</sup> liaison. Les plis sont reconnaissables du fait de leurs cachets de départ antérieurs au 20 janvier 1942 et d'arrivée à Djibouti en général du 17 février.



### 9<sup>ème</sup> liaison : 26 janvier 1942 accidenté le 27 janvier à Athènes

Elle fut beaucoup plus mouvementée que les précédentes. L'équipage Chatelard (pilote), Fabre (radio) et Combard (mécanicien) décolla de Marignane le 26 janvier 1942 sur l'Amiot 356, mais au départ d'Athènes l'appareil, trop chargé, fit un « cheval de bois ». Il resta à Athènes où les réparations durèrent plusieurs mois. Un trimoteur Dewoitine vint chercher l'équipage à Athènes et le ramena en France.

Le courrier resta à Athènes où il fut pris en charge par l'Amiot 370 le 16 février lors de la 10<sup>ème</sup> liaison. Les plis sont reconnaissables du fait de leurs cachets de départ antérieurs au 20 janvier 1942 et d'arrivée à Djibouti en général du 17 février.

### 10<sup>ème</sup> liaison : aller 15 - 17 février 1942 ; retour 20 - 22 février 1942

Toujours sur le trajet Marignane-Djibouti avec escale à Athènes, cette liaison fut accomplie du 15 au 17 février 1942 par l'équipage Casanova (pilote), Chapy (radio), Sabarots (mécanicien) à bord de l'Amiot 370 qui, outre son courrier propre, récupéra à Athènes, le courrier resté en souffrance de l'Amiot 356 accidenté le 27 janvier. Les plis portent au verso le cachet à date d'arrivée « DJIBOUTI » ou « DJIBOUTI-AVION » du 17-2-1942.

Il est à noter que certaines lettres reçurent à l'arrivée à Djibouti la griffe « SERVICES AERIENS SPECIAUX PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI » au recto. Il s'agit du seul vol à l'occasion duquel cette griffe fut apposée au recto sur des plis dans le sens France-Djibouti.

La liaison retour Djibouti-Marignane avec escale à Athènes fut effectuée du 20 au 22 février. Certains plis portent en outre le cachet ovale noir « ouvert par les autorités de contrôle WK2 » de la commission de censure de Marseille.



10<sup>ème</sup> liaison aller  
Marignane - Djibouti  
Amiot 370 F-AREU  
Pilote Casanova  
Cachet départ 15/2/42  
Cachet arrivée 17/2/42

### 10<sup>ème</sup> liaison retour

Djibouti – Marignane Amiot 370  
F-AREU Pilote Casanova  
Cachet départ 20/2/42.

Les lettres adressées à Marignane  
portent le cachet à date d'arrivée  
« MARIGNANE AEROPORT » du 22/2/42



Les autres portent l'oblitération  
mécanique d'arrivée « MARSEILLE-  
GARE AVION » du 23/2/42, 9h ou 15h.



### 11<sup>ème</sup> liaison : 12 mars 1942 accidenté à Athènes

L'équipage Codos (pilote), Agnus (radio) et Roux (mécanicien) décolla de Marignane le 12 mars 1942 sur l'Amiot 370, mais l'avion fut accidenté lors de l'atterrissage à Athènes. Un trimoteur Dewoitine vint chercher l'équipage à Athènes et le ramena en France. L'avion fut réparé sommairement sur place puis finalement ramené en France 5 mois plus tard pour terminer les réparations.

Le courrier fut vraisemblablement laissé à Athènes et récupéré lors de la tentative de liaison du 11 juin 1942 par bombardier Glenn Martin comme nous le verrons plus loin.

Après le 12 mars 1942, les vols France-Djibouti et retour cessèrent pendant plusieurs mois puisque les 2 avions Amiot 356 et 370 étaient immobilisés à Athènes pour de longs mois.

On connaît cependant quelques lettres préparées en vue du vol suivant qui n'eut pas lieu. La lettre ci-contre porte un cachet à date de départ de Djibouti du 12 mars 1942 et la griffe « SERVICES AERIENS SPECIAUX PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI ».

Ces lettres ne comportent aucun cachet de transit ou d'arrivée. Elles furent certainement transportées par le vol Djibouti-Vichy du bombardier Glenn Martin du 24-26 juillet 1942.



A l'occasion d'une « Journée Philatélique » organisée le 15 mai 1942 au profit du Secours National fut émise une grande enveloppe (235 X 150 mm), tirée à 2000 exemplaires, affranchie avec le timbre de Côte des Somalis N°120, 10F sur 5F carmin et bistre olive, et vendue 50 francs.





On en connaît deux tirages :  
l'un avec le mot « philathélique »,  
l'autre avec l'orthographe rectifiée.

Malgré la présence de la griffe  
« SERVICES AERIENS SPECIAUX  
PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI »,  
les enveloppes ne purent être  
acheminées en France faute de  
liaison avion. Elles furent  
finalement ramenées en France par  
le vol Djibouti-Vichy (retour de  
Madagascar) du 9-11 octobre 1942.

Ces enveloppes ne portent en  
principe pas de cachet d'arrivée,  
sauf en cas de réexpédition après  
l'arrivée en France.



### 12<sup>ème</sup> tentative de liaison : 11 juin 1942

Le 5 mai 1942, les anglais débarquèrent à Madagascar pour parfaire le blocus de Djibouti, mais surtout pour faire face à toute offensive japonaise dans l'ouest de l'Océan Indien. Les forces vichystes de Diégo-Suarez capitulèrent le 17 mai.

Les liaisons maritimes avec Madagascar devenant impossibles, on décida de relier la France avec Madagascar par la voie aérienne avec escale à Djibouti. Les avions Amiot étant indisponibles, il fut décidé, sur proposition du Cdt Gaudillière, d'équiper un Glenn Martin 167 F pour ces missions. En effet, suite aux différentes attaques anglaises, la commission d'armistice germano-italienne avait autorisé l'Armée de l'Air à remettre en ligne de vol un certain nombre de ses bombardiers.

Convoyé le 25 mai depuis le Maroc, le Glenn Martin 167 F N° 260 du GB I/22 fut transformé à l'aérodrome d'Aulnat, près de Clermont Ferrand : suppression de l'armement, ajout de réservoirs supplémentaires et aménagements pour le fret. Il reçut l'immatriculation F-BAKF.



Bombardier Glenn Martin 167

L'avion décolla d'Istres le 11 juin 1942 avec à son bord le Lt Vauché (commandant de bord), le Sgt Lousori (pilote), les adjudants Dumont (radio) et Dietsch (mécanicien). Il arriva à Athènes le même jour et partit pour Djibouti dans la nuit, mais fut obligé d'atterrir en Érythrée, à 400 kilomètres de Djibouti. Les anglais s'emparèrent de l'avion et internèrent l'équipage.

Le courrier, auquel s'était ajouté celui de l'Amiot 370 laissé à Athènes lors de l'accident du 12 mars et récupéré lors du passage du Glenn Martin le 11 juin à Athènes, fut d'abord conservé par les anglais.

Début 1943, après le passage de la Côte Française des Somalis aux mains des Forces Françaises Combattantes, les anglais remirent le courrier du Glenn Martin capturé aux Français Libres.

Ceux-ci le censurèrent au moyen d'une bande de papier neutre et d'un cachet bleu-noir à croix de Lorraine « **FFC - CFS OFFICIER DE LIAISON** ».

Sur les deux pièces connues, ce cachet est apposé sur la figurine au type Pétain dans le but manifeste de masquer l'effigie du chef de l'État Français. C'est le seul cas connu où ce cachet fut employé comme marque de censure.



### 13<sup>ème</sup> liaison : aller 11 - 13 juillet 1942 ; retour 22 - 26 juillet 1942

Après la perte de l'équipage de Vauché et du Glenn Martin 167F F-BAKF, un autre avion, le N°266 « **Capitaine Rolland** » fut convoyé depuis l'Afrique du Nord pour subir les mêmes modifications que le N°260. Il reçut l'immatriculation F-BAHC.

L'équipage composé du Cdt Gaudillière (chef de bord), du Lt Person (pilote), de l'Adj Adnet (radio) et du Sgt Layec (mécanicien) quitta Marignane le 11 juillet avec le courrier pour Djibouti et Madagascar, des rechanges avions, de la pellicule, des médicaments et... 50 kg d'or.

Après avoir survolé la Corse, le Glenn Martin fit escale en Tunisie. Le lendemain, il longea la côte Tripolitaine, survola la Cyrénaïque, et se dirigeant au sud-ouest se posa sur l'aérodrome italien d'Agadabia, dont il décolla peu avant le coucher du soleil. Il se posa à Djibouti le 13 juillet pour en repartir deux jours plus tard et atterrir sans encombre sur l'aérodrome d'lvato le 15 juillet, après avoir évité Mayotte et Diégo-Suarez occupées par les britanniques.



Le Glenn Martin 167 F N°266 "Cne Rolland" et son équipage

Collection J.P BONORA





13<sup>ème</sup> liaison aller  
 Avignon – Djibouti –  
 Tananarive  
 Glenn Martin 167F F-BAKF  
 Pli signé par le pilote Lt.  
 Person  
 Cachet départ 29/6/42  
 Cachet arrivée 15/7/42



Les plis pour Djibouti  
 portent un cachet d'arrivée  
 du 13/7/42.

Le voyage de retour était prévu pour le 19 juillet mais les Italiens firent attendre l'autorisation d'atterrissage à Agedabia. Durant ce temps l'équipage du Glenn effectua un périple dans la moitié sud de l'île à bord d'un Goéland en collectant au passage du courrier destiné à la métropole. Le Glenn décolla d'Ivato le 22 juillet dans l'après-midi, mais du fait de l'altitude d'Ivato (1.200 mètres), le Cdt Gaudillière avait décidé de partir à charge réduite d'essence et de se poser à Marovoay, qui se trouve au niveau de la mer, pour compléter le plein et embarquer 500 kg de courrier en attente. Le 23 au matin, il quitta Madagascar en direction de Djibouti, d'où il décolla le 24 en direction de la Métropole. Après des escales à Agedabia et Tunis, il se posa à Vichy le 26 juillet, où l'équipage fut reçu et décoré par le Maréchal Pétain.



L'équipage reçu par le Maréchal Pétain  
 De g à d : Lt Person, Cdt Gaudillière, Pétain ,  
 Adj Adnet, Sgc Layec et Gal Jannekeyn



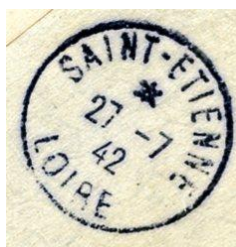
### 13<sup>ème</sup> liaison retour

Tananarive - Djibouti - Vichy  
Glenn Martin 167F F-BAKF  
Pli signé du pilote Lt. Person  
Cachet départ 17/7/42  
Cachet arrivée Vichy 26/7/42



### 13<sup>ème</sup> liaison retour

Djibouti – Saint-Etienne  
Glenn Martin 167F F-BAKF  
Pilote Lt. Person  
Cachet départ 18/7/42  
Cachets arrivée 27/7/42



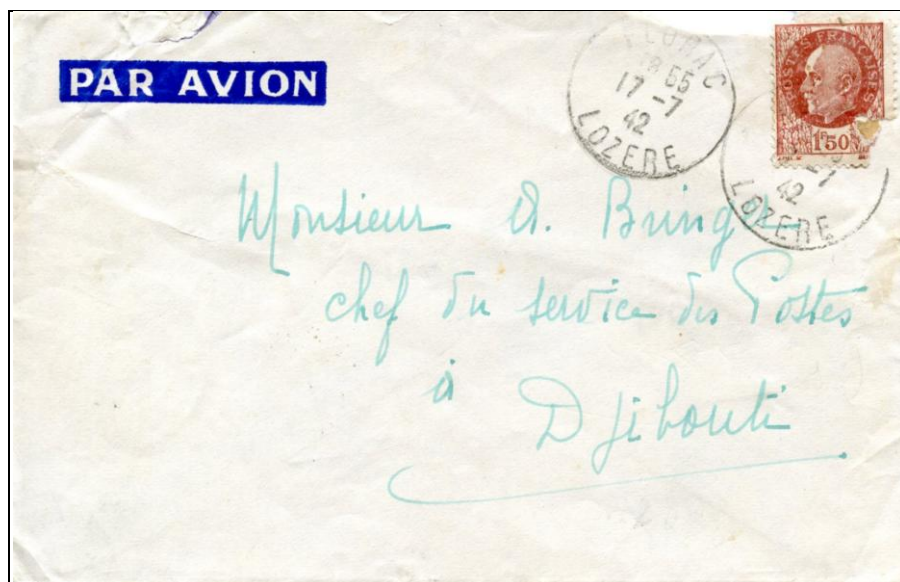
### 14<sup>ème</sup> liaison : aller 3 - 5 septembre 1942 ; retour 7 - 9 septembre 1942

Un nouvel équipage prit place à bord du Glenn Martin « **Capitaine Rolland** » : Cdt Chassin (chef de bord), adjudant-chef Froidefond (pilote), adjudant-chef Facomprez (radio) et sergent-chef Warner (mécanicien).

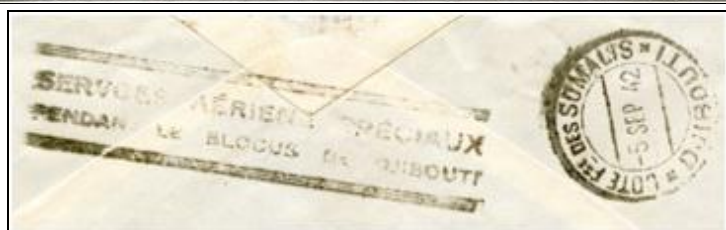
L'avion décolla de Marignane le 3 septembre 1942 et après une escale à Tunis, arriva à Djibouti le 5 septembre à 4 heures.

Pour le retour l'avion décolla de Djibouti le 7 septembre 1942 au soir. Il ramenait en France un important courrier et un passager rapatrié sanitaire, le commandant Mallet. Après escale à Tunis, l'appareil arriva le 9 septembre 1942 à 17 h 20 à Vichy, où de nombreuses personnalités attendaient le Cdt Chassin et ses compagnons.





14<sup>ème</sup> liaison aller  
 Florac - Djibouti  
 Glenn Martin 167F F-BAKF  
 Pilote Sgc. Froidefond  
 Cachet départ 7/7/42  
 Cachet arrivée 5/9/42

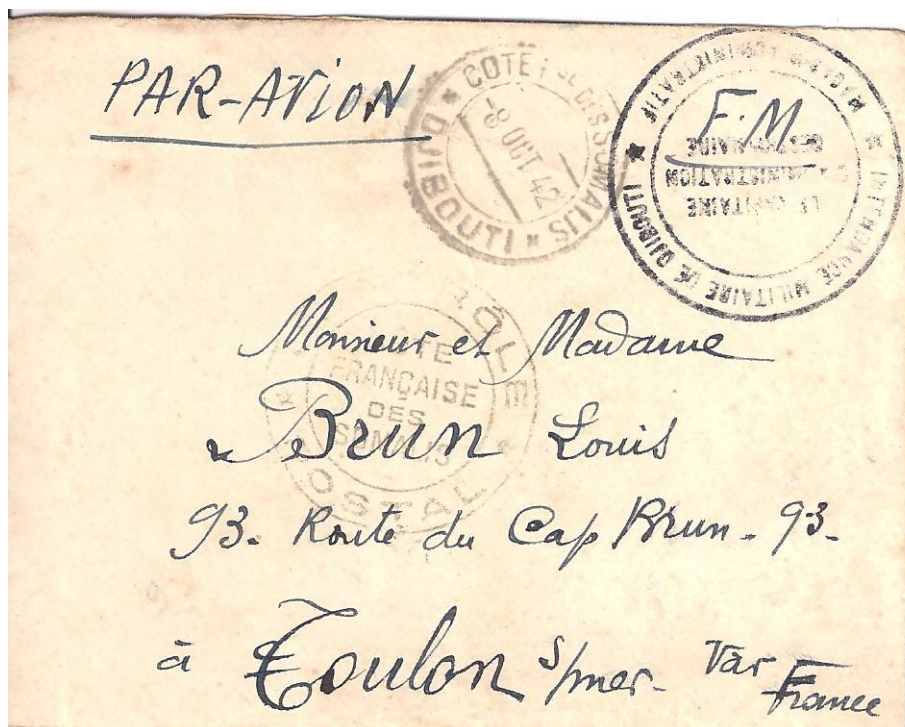


14<sup>ème</sup> liaison retour  
 Djibouti - France  
 Glenn Martin 167F F-BAKF  
 Pilote Sgc. Froidefond  
 Cachet départ 6/9/42  
 Sans cachet d'arrivée



**15<sup>ème</sup> liaison : aller 28 septembre - 7 octobre 1942 ; retour 9 - 11 octobre 1942**  
 Ce vol Marignane-Djibouti avec escale à Athènes fut assuré par l'équipage Durmon (pilote), Fontaine (radio) et Combard (mécanicien) sur l'Amiot 356 revenu de Grèce après réparations. Le 28 septembre 1942, l'avion décolle de Marignane, mais il est à nouveau accidenté à Athènes : un pneu du train d'atterrissage éclate. Un Dewoitine vint alors de France avec une roue de secours et l'Amiot 356 peut décoller d'Athènes et atteindre Djibouti le 7 octobre. L'Amiot 356 décolla de Djibouti le 9 octobre 1942 à 21h15 pour le vol retour. Il effectua une escale de 24 heures à Athènes où le Dewoitine l'avait attendu. L'Amiot 356 transportait deux passagers : le gouverneur de la Côte des Somalis Nouailhetas et un rapatrié sanitaire. A Athènes, le rapatrié sanitaire fut transbordé sur le Dewoitine qui partit pour Marignane où il atterrit le 11 octobre à 18h30. A son tour, l'Amiot 356 décolla d'Athènes avec le courrier et le gouverneur Nouailhetas, mais en direction de Vichy où il atterrit le 11 octobre. Le gouverneur fut alors reçu par le Maréchal Pétain.

Les lettres portent le cachet de départ de Djibouti des 8 et 9 octobre ; elles ne portent aucun cachet d'atterrissage à Vichy. Il est à noter que la griffe « SERVICES AERIENS SPECIAUX PENDANT LE BLOCUS DE DJIBOUTI » ne fut apposée sur aucune lettre de ce vol.



15<sup>ème</sup> liaison retour  
Djibouti - Toulon  
Amiot 356 F-BAGP  
Pilote Durmon  
Cachet départ 8/10/42  
Cachet d'arrivée 12/10/42



### Dernier voyage

Un dernier voyage fut tenté vers Djibouti fin novembre 1942 par l'équipage Durmon, Fontaine et Combard sur l'Amiot 356, mais l'avion n'alla que jusqu'à Athènes et fit demi-tour.

## TARIFS ET AFFRANCHISSEMENTS

Les départs d'avions pour Djibouti étaient annoncés par voie de presse. Considérant que le public n'avait pas d'autre choix que la voie aérienne, les P.T.T. décidèrent de ne pas percevoir de surtaxe aérienne.

Les lettres étaient donc dans les deux sens affranchies à 1 franc jusqu'à 10 grammes, puis à 1F50 à partir du changement de tarif du 5 janvier 1942. Au-delà de 10 grammes, la surtaxe aérienne était de 5F50 par 5 grammes (décret E.P.2 du 20 mars 1940), ramenée à 3F50 par l'arrêté B.P.2 du 2 septembre 1941.

Les 12.000 militaires de Djibouti avaient droit à une lettre par avion mensuelle en franchise. Le poids de chaque lettre ne devait pas excéder 5 grammes et le libellé inscrit sur un bordereau spécial devait être vérifié et certifié exact par le chef de corps.



## ÉPILOGUE

Le 5 novembre 1942, toute résistance cessa à Madagascar; le 8 novembre les alliés débarquèrent en Afrique du Nord et peu après le gouverneur Boisson leur ouvrit les portes de l'A.O.F. qu'il avait pourtant farouchement défendues en septembre 1940 contre les anglo-gaullistes; le 11 novembre les Allemands occupèrent la zone sud de la France. Désormais, Djibouti était totalement isolée et poursuivre la résistance n'avait plus guère de sens.

Les négociations avec les Anglais débutèrent le 17 décembre 1942 et un accord fut trouvé le 28. Le 29 décembre, une flottille alliée composée du croiseur «Cérès», du destroyer «Héros» et de trois torpilleurs grecs entra dans la rade de Djibouti.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1943, le nouveau Haut Commissaire de la France Libre en Côte Française des Somalis prit solennellement ses fonctions à Djibouti: c'était le général Legentilhomme...

Désormais, la Côte des Somalis était, selon la terminologie vichyste, une «colonie dissidente». Les relations postales furent interrompues jusqu'à la Libération. Les lettres adressées à Djibouti étaient revêtues de la griffe violette encadrée «retour à l'envoyeur relations suspendues».

### Illustrations et documents :

Nous remercions vivement les personnes membres du CAF ou non, qui nous ont fait parvenir des scans de plis, de photos, de documents qui ont permis d'enrichir cet article : A.Agababian, Allançon, JP.Aragnetti, D. Blanguérin, C.Chastel, G.Collot, V.Ferry, B.Fox, G.Grepier, JC.Huteau, P.Jarrige, D.Petit, R.Prince, B.Sinai, R.Taihlán, F.Treviso.

### Bibliographie :

1. Revue l'Aérophile août 1942
2. Les liaisons aériennes exceptionnelles effectuées entre la France, les États du Levant, la Côte des Somalis et Madagascar d'août 1940 à fin 1942. La Revue Aéropostale, octobre – décembre 1954
3. Histoire Postale de la Côte des somalis Le Monde des Philatéliste octobre 1971 par Henri Tristan de l'Académie de Philatélie
4. Aérophilatélie – Le blocus de Djibouti ; Le Monde des Philatéliste septembre 1992 par B. Abouchar
5. Le blocus de Djibouti ; Les Feuilles Marcophiles 1993, par B. Sinai de l'Académie de Philatélie
6. Histoire postale - la Côte Française des Somalis en 1940-1942. Le courrier bravait le blocus de Djibouti; Timbre magazine mai 2001 par P. Guichenduc
7. Décryptage - sans surtaxe à travers le blocus....Djibouti 1940 : Djibouti La voie Italienne... » ; Timbre magazine octobre 2005 par F. Chauvin
8. Décryptage - au travers du blocus de Djibouti : première liaison aérienne directe ; Timbre magazine janvier 2006 par F. Chauvin
9. Histoire postale – un raid politique en 1942. Le vol du capitaine Rolland « les soutes à bombes sont des boîtes aux lettres » ; Timbre magazine novembre 2009 par F. Chauvin
10. Décryptage - une tentative périlleuse pour rejoindre Madagascar : février 1941 le 2<sup>ème</sup> vol du Ville de Saint-Pierre vers l'Océan indien; Timbre magazine janvier 2012 par F. Chauvin

## NOUVELLES DU CAF

### Le mot du président

#### ***Dynamiser les échanges entre membres du CAF***

L'intensité des échanges entre membres est l'un des signes les plus révélateurs de la vigueur d'une association. Nous souhaitons donc permettre à **tous** les membres du CAF, et plus particulièrement ceux qui du fait de l'éloignement ne peuvent prendre part à nos réunions mensuelles, de participer plus activement à la vie du CAF.

Un forum de discussion a été mis en place sur notre site internet [www.aerophilatelie.fr](http://www.aerophilatelie.fr). Des rubriques de discussions visibles par tous, mais accessibles en écriture aux seuls membres du CAF ont été créées. Ouvrir un nouveau sujet de discussion ou prendre à part à une discussion en cours est aussi simple que d'écrire ou répondre à un mail (un mode d'emploi a été adressé par mail à chacun).

Pour faciliter les cessions ou recherche de plis, nous avons également créé deux autres rubriques accessibles aux seuls membres du CAF : « **cession de plis et documents** » et « **recherche de plis et documents** ».

Enregistrez-vous sur le site, scannez les plis que vous souhaitez céder (prix unitaire inférieur ou égal à 30 €), laissez vous coordonnées, les membres intéressés vous contacteront directement. Les cessions de plis de valeur supérieure à 30€ continueront de s'effectuer par le système actuel de cessions géré par Michel Nempon.

Vous recherchez un pli, un document, une photo : faites de même et créez un message sur le forum en laissant vos coordonnées.

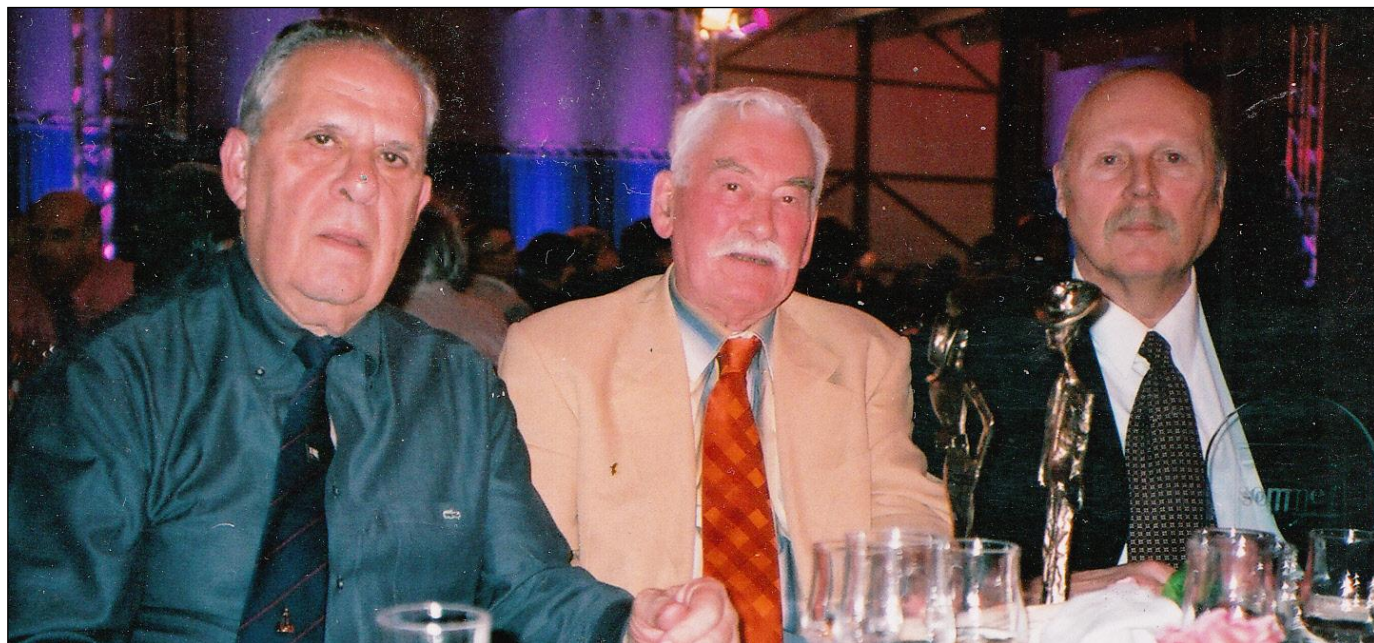
Plus de 80% des membres du CAF disposent aujourd'hui d'un accès internet. Les membres ne disposant pas de connexion internet adresseront leurs demandes à Dominique Tallet qui se chargera de les mettre en ligne.

Vous rencontrez une difficulté technique, contactez votre président & webmestre qui vous assistera. Après les vicissitudes du début, notre site est désormais parfaitement sécurisé.

Nous comptons sur la participation de tous.

Dominique PETIT

### Amiens 2013



**Banquet du palmarès.** De gauche à droite : Jacques Renaud, vice-président du jury et juré en aérophilatélie, René Maréchal et Michel Nempon, les deux médaillés d'or.

Les timbres spéciaux **Amiens 2013** sont disponibles au prix de 6,50 euros. Contacter le trésorier Guy Vandembulcke.



## Commémoration du centenaire du vol Villacoublay - Pauillac

Du 17 au 24 septembre 2013 s'est tenue à Villacoublay une exposition commémorant le centenaire de la première liaison postale aérienne officielle en France, effectuée entre Villacoublay et Pauillac le 15 octobre 1913 par le lieutenant Emmanuel Ronin sur un avion Morane-Saulnier. Ont participé à cet événement nos collègues Pascal Houé et Laurent Albaret.



Laurent Albaret lors de sa conférence en présence de MM Joël Loison (Maire de Vélizy-Villacoublay) et Gilbert Amiot (adjoint au maire).



Pascal Houé devant un panneau de l'exposition.

## Réunion du comité d'administration du 21 septembre 2013

- Organisation de la journée du 16 novembre au Musée de l'Air et de l'Espace.
- Discussion sur le projet de réalisation par le CAF d'un catalogue de l'aérophilatélie française.
- Etude des possibilités d'insertions d'encarts publicitaires pour le CAF dans les revues philatéliques et les catalogues de ventes sur offres.
- Débat sur le passage du bulletin au format A4 : vu le sucoût, le projet est écarté.

## Assemblée Générale Extraordinaire du 19 octobre 2013

12 personnes étaient présentes et 47 avaient envoyé un pouvoir. Les nouveaux statuts ont été approuvés à l'unanimité après quelques modifications. Ils sont joints à ce bulletin.

## Réunions mensuelles amicales

Ces réunions sont l'occasion d'échanges d'informations et de cession de plis aérophilatéliques. Nous encourageons les personnes assistant à ces réunions à apporter des plis qui constitueront des sujets de discussion.

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

### Samedi 21 septembre 2013 :

*Guy Vandenbulcke :*

- Lettres d'Espagne de 1936 et 1937 affranchies pour un envoi terrestre et transportées par avion par Lufthansa via Lisbonne.

*Jean Houdré :*

- Lettre du 1<sup>er</sup> vol Conakry-Freetown du 2 juillet 1939 transportée par Aéromaritime.
- lettre du Maroc du 7 octobre 1924 à destination d'un petit village de Corse.

*Jacques Renaud :*

- Lettre du 29 mars 1934 de Ceuta (Espagne) pour Alexandrie via Madrid.
- Lettre du 12 mai 1933 de France pour le Brésil affranchie avec un bloc de 6 du PA5.

*René Maréchal :*

- Lettre d'Angleterre du 12 octobre 1934 pour le Brésil prévue pour transport par Zeppelin et acheminée par la voie française.
- Lettre du 1<sup>er</sup> vol Nouméa-USA du 21 juillet 1940 avec estampille « Crosby » rarement rencontrée.

Samedi 19 octobre 2013 :

- *Journée du 16 novembre au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget:*

Le président a rappelé les dispositions prises et enverra un rappel par message à tous les membres possédant une connexion internet.

- *Cessions et petites annonces :*

A partir de la cession de mars 2014, il a été décidé de n'accepter que les plis avec un prix de départ supérieur à 30€. Les plis de valeur inférieure à 30€ pourront être proposés par chaque membre sur le forum de notre site internet [www.aerophilatelie.fr](http://www.aerophilatelie.fr) (cf. mot du président).

### **Service cessions**

La cession de novembre 2013 est jointe au bulletin. Elle comprend 66 lots de 10 à 260 €.

La prochaine cession sera couplée au bulletin de mars. Les lots seront reçus jusqu'au **18 janvier 2014**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés. Pas de prix de départ inférieur à 30 €.

Merci d'indiquer votre adresse postale, votre numéro de téléphone, et/ou votre adresse internet.

### **Articles aérophilatéliques dans d'autres publications**

Terres polaires n° 171 : Marise Hilsz, le raid accidenté à Juan Nova le 9/4/42 par D. Tallet.

Le Rekkas n° 79 : Le vol du Graf Zeppelin de Tanger à Friedrichshafen par F. Aracil.

Philatélie Chinoise n° 106 : Les débuts de la poste aérienne en Chine par M. Duhamel.

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

Les demandes de renseignements et de photocopies sont à adresser à Jean Houdré (104 rue Pasteur, 10400 Nogent sur Seine). Prix d'une photocopie recto verso = 0,25 €.

### **Remboursement partiel des frais d'exposition**

Les membres du CAF ayant exposé en 2013 et désirant être remboursés d'une partie de leurs frais sont priés d'envoyer leur demande avec les justificatifs au trésorier Guy Vandebulcke . Seules les demandes parvenues avant le 15 décembre 2013 seront prises en compte.

### **Expositions philatéliques 2013**

Exposition internationale Thaïland août 2013 :

V : René Maréchal (CAF 704) : SCADTA.

GA : Achille Hamelin : Aérogrammes de France oblitérés (TRA jeunes).

Exposition interrégionale Yzeure 28-29 septembre 2013

V : Daniel Blanguérin (CAF 881) : Lignes aéropostales françaises et étrangères en Afrique.

A : Albert Janvier : Le courrier creusois par ballon monté.

Exposition centenaire Arc en Ciel à Asnières 25 octobre-3 novembre 2013 (non compétitive) :

Pascal Houé (CAF 848) : Les débuts de l'aviation, les meetings d'aviation d'après-guerre.

→ N'oubliez pas de nous 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.

### **Expositions philatéliques 2014**

Exposition régionale Milly 2014 à Milly La Foret du 26 au 27 avril 2014 (date limite d'inscription 10/12/2013).

Timbres Passion 2014 à Poitiers du 1 au 4 mai 2014. Informations sur le site de la FFAP et sur <http://philapoitiers2014.online.fr> (date limite d'inscription 15/12/2013).

Salon du timbre 2014 : Championnat de France de Philatélie 2014 & exposition internationale au Parc Floral de Paris du 14 au 22 juin 2014 (date limite d'inscription 20/12/2013).

Informations sur le site de la FFAP.

### **Bulletin d'information**

Merci à tous ceux qui ont participé à la rédaction de ce bulletin.

Nous sommes toujours à la recherche d'articles originaux. Envoyez nous vos projets d'articles, quelque soit leur taille. Il est indispensable de séparer le texte et les illustrations. Les illustrations peuvent être envoyées par email sous forme de scans (fichier jpeg 240 dpi) ou par la poste (photocopies couleur), et le texte sous forme d'un fichier Word ou manuscrite.



# CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

Siège social : 32 avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES  
Tel: 01 39 63 33 48 / 06 08 41 46 97. E-mail : [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)  
Site web : [www.aerophilatelie.fr](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 d'honneur :**

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Evénements.  
25 bis rue Victor Hugo – 78230 LE PECQ. [gerard.collot@sfr.fr](mailto:gerard.collot@sfr.fr)

### **Président :**

Dominique PETIT, webmaster, membre du board de la FISA.  
32 avenue de Normandie – 78000 VERSAILLES. [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.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 du service cessions. 54 rue Malherbe  
62100 CALAIS. [michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) . Tel: 03 21 96 76 19.

### **Trésorier :**

Guy VANDENBULCKE 18 rue des Longs Lieux 95470 SAINT-WITZ [guy.vandenbulcke@orange.fr](mailto:guy.vandenbulcke@orange.fr)  
Tel: 01 34 68 62 52 / 06 75 06 64 75

### **Service documentation :**

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 NOGENT SUR SEINE. [jean.houdre@neuf.fr](mailto:jean.houdre@neuf.fr)

### **Service petites annonces :**

Dominique TALLET, 6 rue du petit buscon 47310 ESTILLAC. [dominique.tallet@orange.fr](mailto: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.

---

## REUNIONS MENSUELLES

**Taverne du Relais d'Alsace, 6 place de la République 75011 PARIS**

Prochaines dates de réunions : 16 novembre (Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget) ,  
14 décembre, 18 janvier, 15 février, 15 mars, 19 avril, 17 mai, 21 juin.

## LADY MARY BAILEY – UNE AVIATRICE PEU CONNUE

Par Filip VAN DER HAEGEN



Quand on parle d'aviateurs, on pense en premier lieu aux hommes célèbres dont la majorité d'entre nous peut citer facilement une dizaine de noms. Par contre, quand on demande de citer dix aviatrices; c'est nettement plus difficile. On se rappelle la Baronne Raymonde de Laroche, Amelia Earhart, ainsi que Maryse Bastié ou Maryse Hilsz ; après quoi on hésite....

Mais connaissez-vous Mary Bailey ?

Née Mary Westenra le 1<sup>er</sup> décembre 1890, fille du 5<sup>ème</sup> baron Rossmore au Château de Rossmore dans le comté Monaghan (Irlande Britannique), elle épouse le 5 septembre 1911 Sir Abe Bailey, un millionnaire sud-africain, avec lequel elle aura cinq enfants.

Le fait qu'elle voyage fréquemment entre l'Angleterre et l'Afrique du Sud et qu'il lui reste moins de temps pour se consacrer à ses passe-temps, pousse Mary à prendre en secret des cours d'aviation.

Elle apprend vite. En 1927, elle obtient son brevet et devient la première femme à survoler la mer d'Irlande. Elle était très douée et voulait devenir la meilleure aviatrice de l'époque.

Elle acquiert une reconnaissance internationale avec son vol aller et retour Londres - Le Cap en 1928-1929. Elle gagne deux fois le Trophée Harmony (1927-1928). Ce Trophée portait le nom de l'aéronaute et aviateur britannique Clifford B. Harmon. Dès 1926, cette distinction fut attribuée au meilleur aviateur, aviatrice et aéronaute du monde. En 1931, Maryse Bastié gagna ce trophée, l'année suivante Amelia Earhart le remporta et en 1933 ce fut Maryse Hilsz.





Lady Bailey remporta également le Britannia Trophy en 1929 et fut nommée DBE en 1930 (Dame of the British Empire). Elle meurt le 29 juillet 1960.

Mais mettons l'accent sur sa réalisation la plus audacieuse, à savoir son vol vers l'Afrique du Sud en 1928 :

Le 8 mars, Mary Bailey décolle de l'aérodrome de Croydon (GB) à bord d'un De Havilland « Cirrus – Moth » 75-80 CV immatriculé G-EBTG, équipé d'un réservoir d'essence supplémentaire qui permet d'allonger l'autonomie de l'avion jusqu'à 10 heures.



Le but n'était pas de réaliser un temps record mais de parcourir la distance seule à bord d'un avion léger. Passant par Paris, Lyon, Marseille, Pise, Rome, Naples, Catane, elle arrive le 15 mars à l'île de Malte. Par Tripoli et Aboukir elle atterrit le 18 mars au Caire.

De là, elle suivra la future route aérienne d'Imperial Airways vers le Cap. Les autorités égyptiennes lui ayant refusé de survoler seule le Soudan, elle reçoit l'escorte du Lt Bentley jusqu'à Atbara. Le 8 avril, tout près de Tabora, Mary Bailey fait un atterrissage malheureux qui endommage gravement le fuselage. Pas de problème : grâce à son mari, un autre De Havilland Moth est amené d'Afrique du Sud par le Major Meintjens de l'armée de l'Air sud-africaine. Ainsi, Mary Bailey peut continuer son voyage aérien le 20 avril. Par Broken Hill, Livingstone et Bulawayo (Rhodésie) elle atteint Pretoria le 27 avril, escortée par neuf avions.

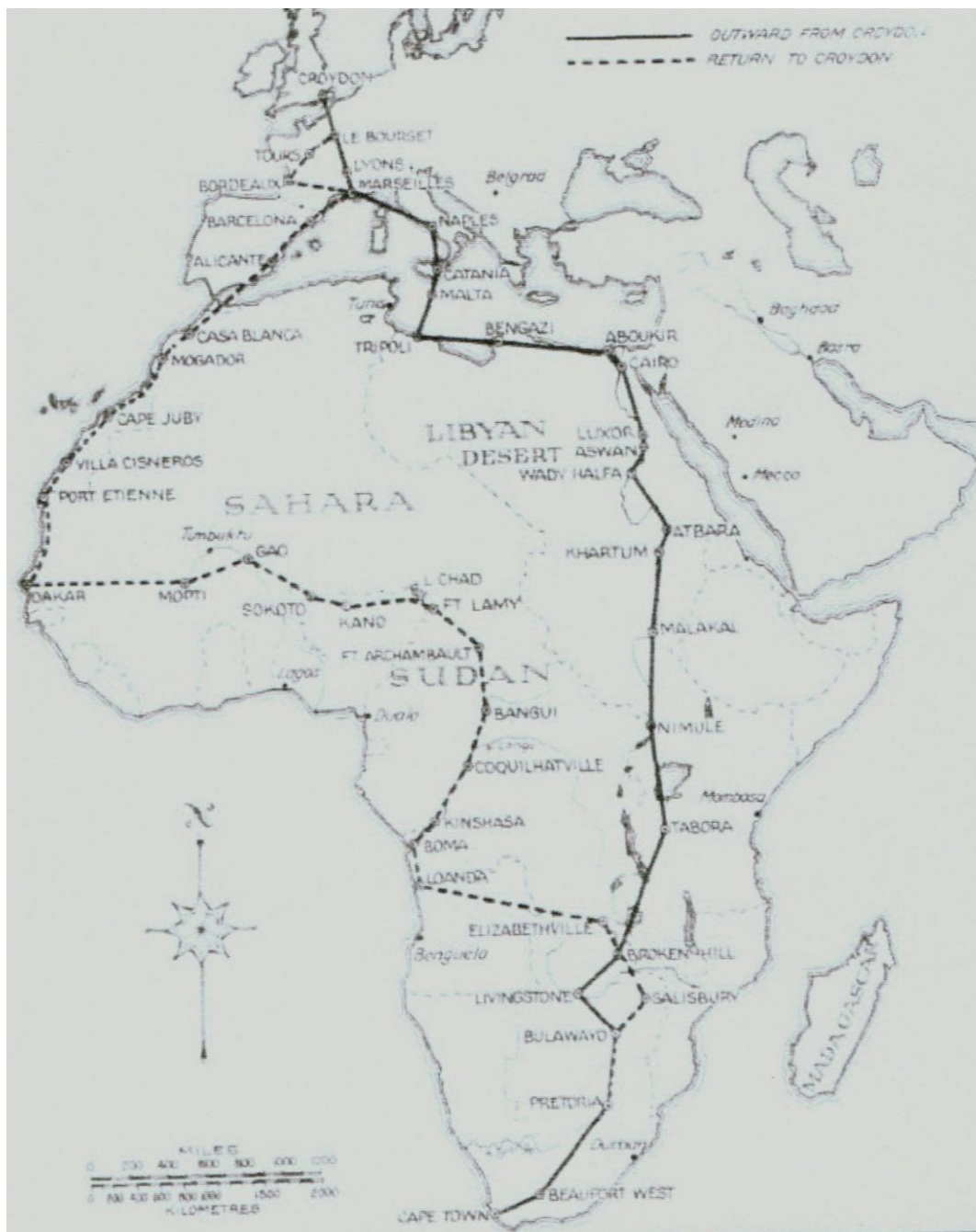
Finalement, le 30 avril, elle atteint sa destination Le Cap, où son mari et le maire l'attendent.

Plus de 8000 milles ont été franchis avec succès, malgré l'accident de Tabora.

Avant d'entamer le vol de retour, Lady Bailey se renseigne sur la route à suivre.

Les autorités ayant stipulé que sous aucun prétexte elle ne pourrait survoler le Soudan seule, elle dut choisir une autre route sans pouvoir bénéficier des réserves d'essence de la Cie Shell. Après avoir passé l'été chez son mari et réalisé quelques vols locaux, elle reçoit de bonnes nouvelles de la part de la SABENA qui l'autorise à survoler le Congo Belge.

La carte montre la randonnée complète. Le vol aller est représenté par une ligne pleine, celui du retour par une ligne pointillée.



Lady Bailey s'envole le 21 septembre. Après avoir survolé Pretoria, Bulawayo, Salisbury et Broken Hill, elle se dirige sur Elisabethville qu'elle atteint le 24 septembre. A partir de là commence pour elle une route inconnue : des situations climatiques difficiles, incertitude sur la disponibilité d'essence et d'huile.

Le 5 octobre elle prend la direction de Luanda (Angola) où les réparations nécessaires à l'avion sont effectuées. Son passage coïncide avec celui des aviateurs portugais Pais de Ramos et Oliveira qui réalisent le vol aérien Lisbonne-Mozambique.

Le 19 octobre elle rejoint Boma, puis après Léopoldville et Coquilhatville suit un itinéraire central à travers les colonies françaises. Elle s'attarde en visitant Bangui, Fort Archambault, Fort Lamy et Kano (Niger britannique). Le 27 novembre, elle atterrit à Niamey.



Lady Bailey y accepte de transporter un courrier à destination de Gao, sa prochaine escale.

Le courrier reçoit une griffe sur deux lignes et porte sa signature. C'est la seule escale pendant toute sa randonnée aérienne d'où elle emportera du courrier. Jusqu'à présent on ne connaît que deux lettres.



A l'escale de Gao, Lady Bailey demande aux responsables de la Cie Générale Transsaharienne la permission de survoler le Sahara, ce qu'ils refusent en raison des risques encourus. Ils conseillent de mettre le cap sur Dakar, afin de pouvoir bénéficier des installations de la ligne Latécoère vers la France. Mary Bailey atteint Dakar le 21 décembre et neuf jours plus tard, elle atterrit à Casablanca. Le 3 janvier elle survole Alicante (Espagne) et continue sa route vers Barcelone. Avisée du mauvais temps aux environs de Lyon, elle décide de continuer vers Bordeaux. Le 6 janvier elle met le cap sur Paris mais doit se poser sur l'aéroport de Villacoublay au lieu du Bourget à cause de la brume dense.

Finalement, le 16 janvier elle atterrit à Stag Lane (GB) après avoir effectué un vol dépassant les 10.000 milles. Au total, Lady Bailey a parcouru seule 18.000 milles.

Lors des différentes conférences qu'elle donne, elle rend hommage aux activités de la Sabena au Congo. Elle considère leurs lignes comme les meilleures d'Afrique Centrale. Le fait que la Sabena faisait appel aux avions britanniques De Havilland y a certainement contribué....

Sources : Wikipedia, Flight magazine du 8/11/1928 et du 10/01/1929.



La relation Algérie-Suisse ci-après a la particularité d'une transmission aérienne exceptionnellement rapide. La lettre a été oblitérée au départ d'Alger RP le 23 août 1932 à 24H. Elle a été prise en charge par la section avion d'Alger le 24 à 5H du matin. Aucun transit n'est visible de son passage à Marseille ou Paris mais on constate son acheminement pour Genève Aviation le 24 à 15H puis à Bâle « Luftpost » à 16H. Elle fut acheminée par le train à Battmingen (cachet d'arrivée ferroviaire du 25 août). Soit 1 jour de transmission pour la Suisse, 2 pour la distribution !



La lettre fut affranchie à **3,25F**, le tarif utilisé fut le suivant :

|   |       |
|---|-------|
| Lettre extérieure 10g :                       | 1,50F |
| Surtaxe aérienne Alger-Marseille 1F/10g X 1 : | 1,00F |
| Surtaxe aérienne France-Suisse                | 0,75F |

