

BULLETIN D'INFORMATION

Mars 2014 N°63

SOMMAIRE

- La poste aérienne au LIBAN p 1 à 15
- Mission Paris - Saigon, Noguès 1930 p 16 à 17
- Nouvelles du CAF p 18 à 20
- Reprise des relations aériennes avec l'Égypte Air France (2 sept.1958) p 21
- Autour d'un tract p 22 à 23
- Chronique aérophilatélique p 24



Affiche Air France 1959

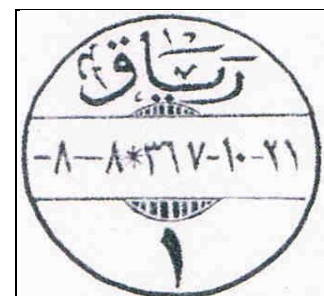
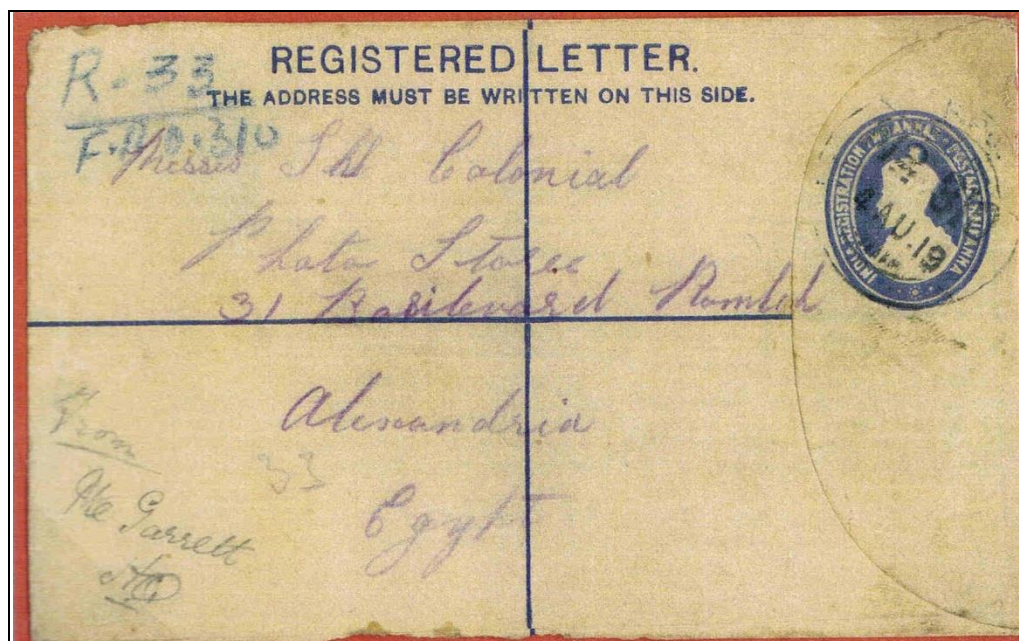
LE DEVELOPPEMENT DE LA POSTE AERIENNE DU LIBAN 1919- 1945

Par Lucien TOUTOUNJI

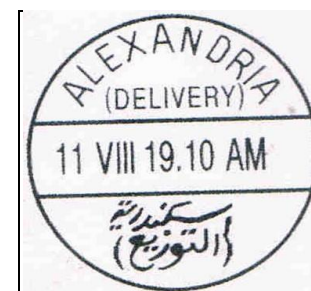
Avec l'intensification des combats au Moyen Orient pendant la Première Guerre Mondiale, les Ottomans et leurs alliés Allemands ressentirent en 1916 la nécessité de disposer d'une base aérienne avancée. Ils choisirent le site de Rayak, dans la plaine de la Bekaa à une soixantaine de kilomètres à l'Est de Beyrouth pour construire le premier aérodrome du pays, qui après le partage du Moyen-Orient (accords secrets Sikes-Picot entre la France et la Grande Bretagne conclus le 16 mai 1916), prendra le nom d'État du Grand Liban (1 septembre 1920), puis de République Libanaise (23 mai 1926).

La position géographique du Liban à l'Est de la Méditerranée et celle de Beyrouth au bord de la mer, en faisaient la porte d'accès naturelle vers les pays d'Orient, en particulier à une époque où le transport aérien de long courrier se faisait encore par hydravion.

Le premier courrier aérien connu est une lettre recommandée envoyée depuis une base militaire Indienne dans la région de Bagdad à destination d'Alexandrie en Égypte. Le cachet de départ est celui du bureau de poste militaire Indien 310 daté du 4 août 1919, suivi d'un cachet de transit du FPO 333 près de Bagdad daté du 8 août 1919. De Bagdad, la lettre transite par Rayak le même jour, et parvient à Alexandrie le 11 août 1919. En 1919 il était impossible de transporter par la route un courrier de Bagdad à Rayak en moins d'une journée et encore moins de le livrer à Alexandrie en trois jours à partir de Bagdad. La lettre ne peut avoir été transportée que par avion. Le destinataire, un philatéliste bien connu avec de bonnes connections avec les militaires anglais, a probablement arrangé avec un pilote de la Royal Air Force le transport privé de la lettre par avion.



Lettre recommandée postée du bureau militaire indien 310 (Indian Field Post Office 310) le 4 août 1919 pour Alexandrie (Égypte). Voie terrestre jusqu'à un autre bureau militaire (FPO 333) à Deri Alba près de Bagdad (cachet de transit du 8 août). Ensuite transport par la RAF jusqu'à la base de Rayak (cachet « Rayak 1 » de la période ottomane du même jour). Enfin transport toujours par la RAF jusqu'à la base d'Alexandrie (cachet de la poste civile du 11 août). C'est la plus ancienne lettre par avion connue de ou vers le Liban.



En 1921, la Royal Air Force établit un service de poste aérienne régulier entre Bagdad et le Caire. L'aviation militaire française entreprend à son tour des vols irréguliers vers Bagdad qui deviennent un prétexte pour des marchands philatélistes égyptiens et libanais pour envoyer des

courriers philatéliques aériens, à destination de l'Égypte, toujours affranchis par une série complète de timbres de poste aérienne. De rares lettres commerciales existent transportées par avion jusqu'à Bagdad.

Ce n'est qu'à partir de 1923, que l'aviation militaire française commence à transporter des courriers entre le Liban et la Syrie. Ces courriers d'inspiration philatélique sont généralement affranchis avec une série complète de timbres de poste aérienne courants d'une valeur faciale de 20 piastres. Par comparaison, les rares plis de courrier civil transportés sont affranchis à 3 piastres tarif de base, plus 5 piastres de surtaxe aérienne.



Carte postale du 10 novembre 1924 transportée par l'aviation militaire française de Rayak à Bagdad. Arrivée à Bagdad le 11/11. Affranchissement 20 piastres.

Lettre recommandée du 20 novembre 1924 de Beyrouth pour Alexandrie. Transit à Bagdad le 27 novembre. Transport de Bagdad au Caire par la RAF. Arrivée Alexandrie le 29 novembre. Affranchissement 20 piastres.



Lettre du 27 mars 1925 transportée par l'aviation militaire française entre Rayak et Rakka (Syrie). Cachets d'arrivée : « VAGUEMESTRE D'ETAPES 10-LEVANT » et cachet civil de Rakka.

Apparition en 1925 de la griffe « COURRIER PAR AVION ». Affranchissement 20 piastres.

L'histoire de la poste aérienne au Liban est aussi associée à quelques grands raids. Citons tout d'abord la mission Hirschauer en 1926 dont l'une des étapes est Rayak.



Du 20 mai au 25 août 1926, l'ingénieur en chef Louis Hirschauer et son pilote l'adjudant-chef Couret effectuent un tour de la Méditerranée à bord du Morane-Saulnier 122H F-AICG équipé d'un moteur Salmson 120 CV. Ils parcourent 11850 km en 92h40 de vol. Ils se posent à Rayak le 3 juillet en provenance d'Héliopolis et en redécollent le 9 pour rejoindre le terrain d'aviation de Muslimié (Alep).

L'une des 10 enveloppes témoin du raid.

Le 12 octobre 1926, le Lieutenant Guilbaud, chef de la mission France-Madagascar quitte l'étang de Berre aux commandes du CAMS 37 en compagnie d'un second hydravion : un Lioré Olivier LÉO 194 piloté par le Lieutenant Marc Bernard. Les deux équipages atteignent Lokodja le 3 novembre, où une grave panne de moteur immobilise le CAMS 37. Guilbaud demande alors à Bernard de poursuivre seul la mission avec le mécanicien Bougault et réclame un nouveau moteur pour le CAMS 37 avec un mécanicien pour effectuer l'échange. Le mécanicien Rapin arrive avec le moteur début janvier 1927. Il apporte aussi à Guilbaud un nouvel ordre de mission, car continuer vers Tananarive comme l'avait fait Bernard ne présente plus d'intérêt. Suivant les nouveaux ordres, le CAMS 37 reprend l'air le 20 janvier, traverse l'Afrique jusqu'aux Grands Lacs pour revenir par la vallée du Nil puis la Méditerranée orientale et Beyrouth. Ils atteignent Saint-Raphaël le 7 mars 1927, puis Marseille le 9 après un périple de près de 23000 kilomètres en 207h45 de vol.



Lettre d'Alexandrie du 13 février 1927 transportée par avion jusqu'à Beyrouth par Guilbaud et Rapin. Lettre affranchie à 85 millièmes par la poste française d'Alexandrie. Il n'existait pas encore de taxe aérienne officielle entre l'Égypte et le Liban (moins de 5 pièces connues transportées entre Alexandrie et Beyrouth).

En octobre 1927, le Lieutenant de vaisseau Paris, le Premier maître Bougault et le Second maître Saquet effectuent à bord de l'hydravion CAMS 51 GR n°1 un premier essai de liaison entre Berre et Beyrouth, vol précurseur de l'établissement d'une ligne aérienne régulière entre la France et le Liban : aller les 11 et 12 octobre, retour du 15 au 26 octobre.



Au dessus du détroit de Messine l'hydravion est pris dans la brume et s'égare. Une descente à très basse altitude permet de survoler Reggio de Calabre et estimant avoir assez de carburant, l'équipage tente de rejoindre Ajaccio. A 60 kilomètres de Bonifacio, c'est la panne sèche. Il est 9 h 10 le 16 octobre. Le cargo allemand "Ramsès II" faisant route vers Naples stoppe près des naufragés, embarque le courrier et prend le CAMS en remorque. Après réparations, l'hydravion quitte Naples le 26 octobre à 6h et arrive à Berre à 12h.

Le courrier comprend 11 lettres ou cartes portant la mention manuscrite : " **1° courrier Liban - France par hydravion. Sauvé en mer par le vapeur "Ramsès" par 40°4 latitude Nord et 12°12 longitude Est. (signé) Bougault** "

Oblitérations : départ Beyrouth 14/10/27, arrivée Berre 27/10/27.

Les 5 août 1933, Paul Codos et Maurice Rossi s'envolent du terrain de Floyd Bennet, à proximité de New York à bord du Blériot 110 baptisé « Joseph Le Brix ». Après avoir lutté contre les turbulences orageuses, ils survolent l'aéroport du Bourget après 33h42 et poursuivent leur vol en direction de Bagdad distant de près de 4000 km. Exténués aux approches de la Syrie, ils décident d'assurer leur succès en se posant sur le terrain de Rayak après 55h30 de vol à 164 km/h de moyenne. L'appareil aurait pu continuer plus loin ayant assez d'essence à bord pour couvrir encore 1000 km. Leur record est homologué à 9104 km dépassant de 560 km celui établi par l'équipage anglais Gayford et Nicholetts du 6 au 8 février 1933 (8545 km lors d'un vol d'Angleterre en direction du Cap).

25 enveloppes affranchies à 8 US cents + 7,50 piastres (tarif de surface vers les USA) ont été transportées.

Oblitérations :
Départ NEW YORK
AUG 5 2.30 AM;
Arrivée
POSTE aux ARMEES
606 du 7/8/33 au dos
et
RAYAK du 8/8/33



Après les vols de reconnaissance de mars et avril 1929, la compagnie Air Union Lignes d'Orient (A.U.L.O.) inaugure la ligne Marseille - Beyrouth en juin 1929. Le premier vol quitta Marseille le 6 Juin 1929, arrivant à Beyrouth le 8. Comme pour l'aller, un dispositif à trois hydravions est utilisé pour le retour :

1. CAMS 53/1 n°8 F-AIQZ sur le tronçon Beyrouth - Athènes le 9 juin. Équipage : pilote Corouge, mécanicien Richard, radio Le Pêcheur.
2. SPCA "METEORE" F-AIFO sur le tronçon Athènes - Corfou le 11 juin. Équipage : pilote Leclair, mécanicien Colombon, radio Pons.
3. CAMS 53/1 n°7 F-AIQY sur le tronçon Corfou - Marseille du 11 au 12 juin (escale à Naples). Équipage : pilote Georges Winckler, mécanicien Edmond Vautier, radio Gloux.



CAMS 53 au mouillage dans le port de Bevrouth



Pli Beyrouth (9/6/29) - Marseille (12/6/29) - Paris transporté par A.U.L.O.3 lors de l'inauguration du service.

Pli signé du pilote Corouge.

Cachet « **PREMIER VOL AEROPOSTAL / BEYROUTH - MARSEILLE** » apposé en noir.

Affranchissement 29 piastres (lettre 4 piastres + taxe aérienne 25 piastres).

L'affranchissement pour une lettre jusqu'à 10 g à destination de la France et ses territoires était de 4 piastres de base (7.5 piastres pour les autres pays) plus 25 piastres de surtaxe aérienne. Le courrier était acheminé par surface à partir de Marseille. La taxe de recommandation était pour la France de 6 piastres et 7,5 piastres pour les autres destinations.

Le courrier pour la France continuera à bénéficier de tarifs de faveur jusqu'à la fin de la deuxième Guerre Mondiale.

Le courrier des troupes françaises était exempté du tarif de base, mais devait acquitter la surtaxe aérienne au tarif normal. Il pouvait être affranchi avec des timbres français s'il était posté dans un bureau de poste militaire, mais devait être affranchi avec des timbres libanais quand il était posté dans un bureau de poste civil.

L'établissement d'un service aérien entre la France et le Liban, permettra progressivement l'acheminement du courrier par la voie aérienne entre le Liban et les diverses destinations desservies par avion au départ de la France vers l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Sud.

Au début de l'année 1930, pour encourager l'utilisation de la poste aérienne, la surtaxe pour la France et ses territoires est réduite à 10 piastres. Des tarifs différenciés furent appliqués : pour Castellorizo 5 piastres, Athènes 6 piastres, l'Italie 10 piastres. Pour le transport aérien de Marseille vers d'autres destinations en Europe une surtaxe de 2,5 piastres était perçue.



Lettre de Beyrouth du 26 octobre 1935 transportée par avion jusqu'à Marseille.

Arrivée 27 octobre.

Affranchissement 2F (avec un timbre français) équivalant à 10 piastres correspondant à la taxe aérienne.



Lettre de Beyrouth du 18 novembre 1936 envoyée par un officier de l'armée postée à la poste civile à destination de la France.

Affranchissement à 10 piastres avec un timbre libanais (rarement rencontré).

En prévision de l'extension du service aérien de Marseille-Beyrouth jusqu'à Saigon, A.U.L.O. étend dans un premier temps son service aérien jusqu'à Bagdad le 2 avril 1930 avec une fréquence hebdomadaire. Le tarif d'affranchissement était de 7,5 piastres de base, plus 3 piastres de surtaxe aérienne.



Pli Beyrouth - Bagdad
 Oblitérations :
 départ Beyrouth 1/04/30,
 arrivée Bagdad 2/04/30.
 Affranchissement :
 11 piastres.
 Cachet rond
 « **Premier vol aéropostal
 DAMAS-BAGDAD** »
 apposé en bleu au
 départ de Beyrouth.
 Étiquette **PAR AVION** bleue
 dentelée bilingue.

La compagnie AIR ORIENT, créée en juillet 1930 par la fusion des deux compagnies A.U.L.O. et AIR ASIE, commence l'exploitation commerciale de la ligne France-INDOCHINE le 17 janvier 1931. Le courrier est acheminé par hydravion de Marseille à Beyrouth, par la route de Beyrouth à Damas, et par avion de Damas à Saigon.

Le service est assuré une semaine sur deux puis deviendra hebdomadaire à partir de mai 1932. Le 21 janvier 1931, le premier vol pour Saigon décolle de Beyrouth avec comme pilotes Noguès et Camoin. Il arrive à destination le 27 janvier via Bagdad, Karachi, Calcutta et Bangkok.

Lettre du 21 janvier 1931 de
 Beyrouth pour Saigon signée du
 commandant de bord et
 Directeur de l'Exploitation
 d'AIR ORIENT Maurice Noguès.
 Cachet triangulaire
 « **PREMIER COURRIER AEROPOSTAL
 FRANÇAIS LIBAN-SYRIE-INDOCHINE** ».
 Arrivée 27 janvier.
 Affranchissement 29 piastres
 (lettre 4 piastres + taxe aérienne
 25 piastres).



Lettre recommandée du 20 janvier
 1931 de Beyrouth pour Bangkok.
 Arrivée 26 janvier.

Affranchissement 35 piastres
 (lettre pour l'étranger 7,5 piastres
 + recommandation 7,5 piastres +
 taxe aérienne 20 piastres).

Les surtaxes aériennes sont de
 10 piastres pour Karachi,
 15 piastres pour Calcutta,
 20 piastres pour Bangkok,
 25 piastres pour Saigon

A partir de 1931, des courriers, par ailleurs rares, sont transportés sur divers vols des dirigeables "Graf Zeppelin" et "Hindenburg" entre l'Amérique du Nord et du Sud et le Liban. Le Liban n'ayant pas d'accord contractuel, le courrier était affranchi avec des timbres Libanais pour le port jusqu'en Allemagne, et par des timbres allemands pour le port transatlantique.

Seul pli connu au départ du Liban, transporté vers les États-Unis par le "Hindenburg" pour la partie transatlantique.

Lettre recommandée de Beyrouth du 31 août 1936. Transport par voie terrestre jusqu'à Francfort, puis par le vol du Hindenburg au départ de Francfort le 17 septembre 1936. Cachet du vol. Arrivée New-York 20 septembre 1936.



Affranchissement Liban :
15 piastres (lettre pour l'étranger 7,5 piastres + recommandation 7,5 piastres).

Affranchissement Allemagne
1,05 RM.

En août 1937, après une stabilité de 7 ans, le tarif de base pour les destinations hors zone française, est augmenté de 7,5 piastres à 9 piastres. A partir de ce moment, les augmentations des tarifs de base ainsi que des surtaxes aériennes se multiplient, jusqu'à la fin de la Seconde Guerre Mondiale.

Pour commémorer le dixième anniversaire de la première liaison régulière France-Liban-Syrie, les gouvernements libanais et syriens éditérent en juillet 1938 chacun un timbre-poste de 10 piastres, représentant soit un paysage, soit le tracé de la ligne avec en médaillon le pilote créateur Maurice Noguès.

Ces timbres furent apposés soit à Beyrouth, soit à Damas sur le courrier quittant Tripoli le 20 juillet 1938, arrivé à Marseille le 21 juillet et distribué à Paris le 22 juillet.

Sur les plis furent apposés également un cachet spécial commémoratif différent à Damas et à Beyrouth.



Le 25 décembre 1938, Air France inaugure une nouvelle ligne de Beyrouth à Marseille, via Le Caire et Tunis, afin d'accélérer la livraison du courrier à destination de l'Afrique du Nord.



Lors du premier voyage d'essai sur ce nouvel itinéraire reliant la Syrie et la France par l'Afrique du Nord, les services des PTT de Beyrouth et de Damas apposèrent sur les plis une griffe rectangulaire bleue ou violette.

La compagnie Air France emploie sur ce nouveau parcours un Dewoitine 338 (Pilotes Fulachier et Capillon, radio Duflos, mécanicien Callot).

25/12/38 : Damas, Le Caire, Tripoli
26/12/38 : Tripoli, Tunis, Bastia, Marseille

Le 20 mai 1939, la compagnie Pan American Airways inaugure son service aérien de New York vers les Açores, Lisbonne et Marseille. Il devient donc possible de transporter du courrier à partir du Liban jusqu'en Amérique du Nord par avion.



Enveloppe transportée par le dernier vol Pan Am à partir de Marseille le 31 août 1939

Affranchissement de 12,5 piastres de base plus 31,5 piastres de surtaxe aérienne pour un total de 44 piastres.

A la déclaration de guerre en septembre 1939, ce service aérien s'arrêtera à Lisbonne, la France étant état belligérant tandis que les États-Unis, eux étaient neutres.



Le 3 mars 1939, la compagnie aérienne polonaise LOT inaugure un service aérien reliant 2 fois par semaine Beyrouth à Varsovie, via Athènes. L'administration des PTT à Beyrouth fit apposer une griffe commémorative en rouge.



Le 2 juin 1939, la compagnie aérienne polonaise LOT inaugure un service aérien entre Beyrouth et Bucarest, et vers Berlin via Varsovie au départ du nouvel aéroport de Beyrouth, inauguré officiellement quelques jours plus tard, le 6 juin 1939.



Le 6 juin 1939 l'aéroport de Beyrouth est inauguré par M. Puaux, ambassadeur de France et Haut Commissaire de la République. Un bureau de Poste est ouvert et les plis déposés reçoivent une griffe commémorative violette. Cachet départ Beyrouth 6/6/39, arrivée Paris 9/6/39

Après le début des hostilités en Europe, les vols d'Air France du Liban vers la France empruntent un itinéraire passant par l'Égypte et l'Afrique du Nord. Une route est également établie par Ala Littoria via Haïfa et Rome.

En juin 1940 après la signature de l'armistice, la compagnie Air France est dissoute et remplacée par le "Réseau Aérien Français", une entité opérée par le gouvernement de Vichy. L'importante armée française du Levant (45000 hommes) reste dans le giron de Vichy.

Les communications aériennes entre la France et le Liban deviennent intermittentes.

Au total 14 vols entre la France et le Liban via Athènes et Rome ou par l'Afrique du Nord sont répertoriés entre l'été 1940 et la reddition des troupes de Vichy au Levant après l'offensive des Forces Françaises Libres et britanniques (Armistice de Saint Jean d'Acre du 14 juillet 1941).



Courrier militaire transporté par le 1^{er} vol après l'armistice de Beyrouth à destination de Marseille via Athènes et Rome le 1 septembre 1940 sur Dewoitine 338 (F-ARIB ou F-ARIH, car 2 rentrèrent le même jour sur Marseille).

Cachet départ Beyrouth du 8 juillet 1940 et cachet ovale de contrôle L.O. de Beyrouth. Affranchissement à 2F (= 10 piastres) pour la seule surtaxe aérienne.

Les appareils employés pour ces vols sont soit des Dewoitine 338 ou des Farman 2233.



Dewoitine 338
France Libre
FL-AQB
(ex F-AQBD « Ville de Beyrouth »)
(E.C.P. - ARMEES)

Farman 2233
FC-AFM
(ex F-BAFM)
(Musée Air France)



Courrier de Rayak (cachet départ 10/03/41)
à destination des USA.

Ce pli quitte Beyrouth le 17 mars à bord du Farman 2233 F-BAAG du Réseau Aérien Français (pilote Dufour, mécanicien Guillet, radios Néri et Clavier), et via Tunis, Alger atteint Marseille le 18/03 puis Lyon le 19/03. La Deutsche Lufthansa l'achemine de Lyon à Lisbonne via Barcelone et Madrid.

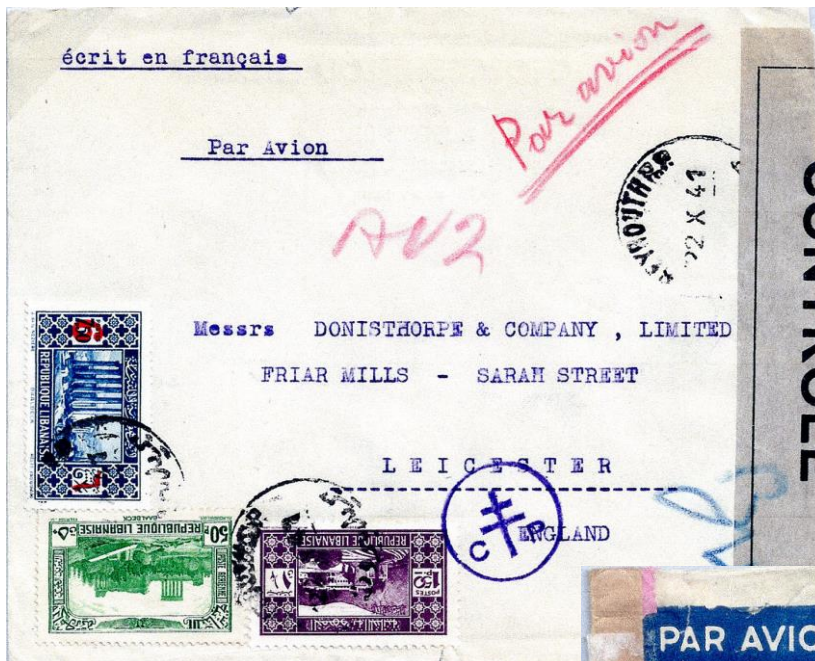
A Lisbonne, il est pris en charge par la ligne Pan American FAM 18 jusqu'à New York.

Bande de censure des Bermudes.

Affranchissement 15 piastres de base (augmentation du tarif de base vers les zones non françaises de 12,5 p à 15 p début 1941) plus 50 piastres de surtaxe aérienne pour les USA.



Après la reddition des troupes de Vichy au Levant, toutes les communications aériennes avec la France sont interrompues. Les courriers du Liban vers l'Ouest sont acheminés via l'Égypte par la British Airways Overseas Corporation (BOAC).



Le 12 octobre 1941, la BOAC met en place un service hebdomadaire entre Le Caire et Londres via Malte, Gibraltar et Lisbonne.

Courrier de Beyrouth du 22/10/41, transporté par voie terrestre jusqu'au Caire, où est apposée l'inscription manuelle AV2 signifiant la poursuite du trajet par voie aérienne de la BOAC.

Censure des FFL.

Affranchissement 57,5 p = base 15 p + 40 p de surtaxe aérienne + 2,5 p de trop.

Lettre du 17 novembre 1941 affranchie au bureau de la **POSTE AUX ARMEES F.F.L-1** de Beyrouth à destination des USA.

Les hostilités faisant rage en Afrique du Nord, cette lettre a emprunté la route du Pacifique : BOAC jusqu'à via Hong Kong via Singapour, puis Pan American jusqu'aux USA via Honolulu, quelques jours avant l'attaque sur Pearl Harbour.

Double censure FFL et britannique.

Affranchissement avec des timbres britanniques (2 shillings 9 pence)



Dès la fin de 1940, les colonies de l'Afrique Équatoriale Française s'étaient ralliées à la France Libre. Le 30 octobre 1941, les Forces Aériennes de la France Libre (FAFL) inaugurent une ligne aérienne entre le Levant et Brazzaville via Le Caire et Khartoum.



Lettre du 1^{er} vol Beyrouth – Brazzaville (30 octobre 41).

Cachet arrivée le 4 novembre 41 et cachet spécial.

Avion Dewoitine 338 FL-AQB piloté par Speich.

Affranchissement 10 piastres de base plus 15 piastres de surtaxe aérienne.

Les hostilités faisant rage en Tunisie et Tripolitaine, le courrier pour les USA est transporté à partir de janvier 1942 par les FAFL jusqu'à Brazzaville et Léopoldville, où il est pris en charge par la Pan American Airways FAM 22 à travers l'atlantique Sud.

Peu de temps après, l'escale de Léopoldville ayant été annulée, le courrier sera transporté par BOAC jusqu'à Lagos, puis par Pan American vers les USA.

Lettre recommandée du 1^{er} vol de Beyrouth vers les USA.

Le courrier quitte Beyrouth à destination de Brazzaville le 20 janvier 1942 sur un Farman 2233, pilote de Marmier, Boeing 314 pour la partie transatlantique.

Cachets départ Beyrouth (17/01/42), transit Brazzaville (27/01/42), Léopoldville (29/01/42), Miami (7/04/42)

Cachet spécial apposé en rouge montrant l'itinéraire suivi.

Affranchissement 115 piastres = 15 piastres de base 15 piastres de recommandé, 85 piastres de surtaxe aérienne.

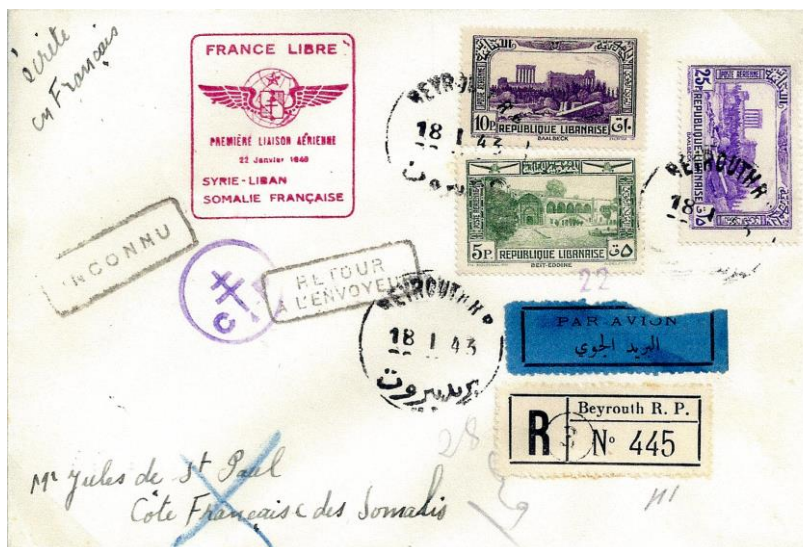


En janvier 1943, pour répondre au désir de la France de relier un maximum de ses territoires d'Afrique, les FAFL inaugurent un service aérien entre le Levant et la Somalie Française et Madagascar.

L'année 1943 voit la défaite des forces de l'Axe en Afrique du Nord. Les FAFL établissent le 10 avril un nouveau service aérien du Levant vers Alger et Casablanca.

Ce nouveau service pour le Maghreb ouvrait une nouvelle route pour les États-Unis via Lisbonne puis par Pan American. Le courrier transporté par ce service est identifiable par son affranchissement de 15 piastres de base et 50 piastres de surtaxe aérienne. Tandis que pour le

courrier transporté via l'Afrique de l'Ouest la surtaxe aérienne était au même moment de 75 piastres. La fréquence des vols déterminant le choix du transporteur.



Lettre recommandée du 1^{er} vol de réouverture Beyrouth – Djibouti.

Le courrier quitte Beyrouth le 22 janvier 1943 sur le Lockheed 60 FC-AZM piloté par Texier, mécanicien Freulet.

Cachets départ Beyrouth du 18 janvier, arrivée Djibouti le 28 janvier 43.

Cachet spécial apposé en rouge.

Affranchissement 40 piastres = 10 piastres de base (vers zones françaises) + 15 piastres de recommandé + 15 piastres de surtaxe aérienne.



Le vol se poursuit sur Madagascar arrivée Tananarive le 5 février 43.

Lettre recommandée du 1^{er} vol de réouverture Beyrouth - Alger - Casablanca.

Le courrier quitte Beyrouth le 11 avril sur un Lockheed 60 piloté par Champaloux. Il se pose le 15 avril à Alger et atteint Casablanca le 19 avril.

Cachets départ Beyrouth du 10 avril, arrivée Casablanca le 19 avril 43.

Cachet spécial apposé en rouge.

Affranchissement 40 piastres = 10 piastres de base (vers zones françaises) + 15 piastres de recommandé + 15 piastres de surtaxe aérienne.



Dès la libération de Paris en 1944, le courrier est convoyé du Liban par les FAFL pour la France, via Alger. Le tarif préférentiel pour la France est 12,5 piastres de base et 20 piastres de surtaxe aérienne. Le tarif de base pour les autres pays est le double à 25 piastres.

Le 2 août 1945, Air France reprend son service régulier vers le Liban. Mais, les tarifs postaux préférentiels pour la France et ses territoires sont abolis et le courrier est affranchi à 25 piastres de base + 25 piastres de surtaxe aérienne.

Illustrations et documents :

Nous remercions vivement les membres du CAF, qui nous ont fait parvenir des scans de plis et photos, et les informations qui ont permis d'enrichir cet article : JP. Aragnetti, V. Ferry, D. Petit.

MISSION DE RECONNAISSANCE PARIS-SAIGON MAURICE NOGUÈS, MARS 1930

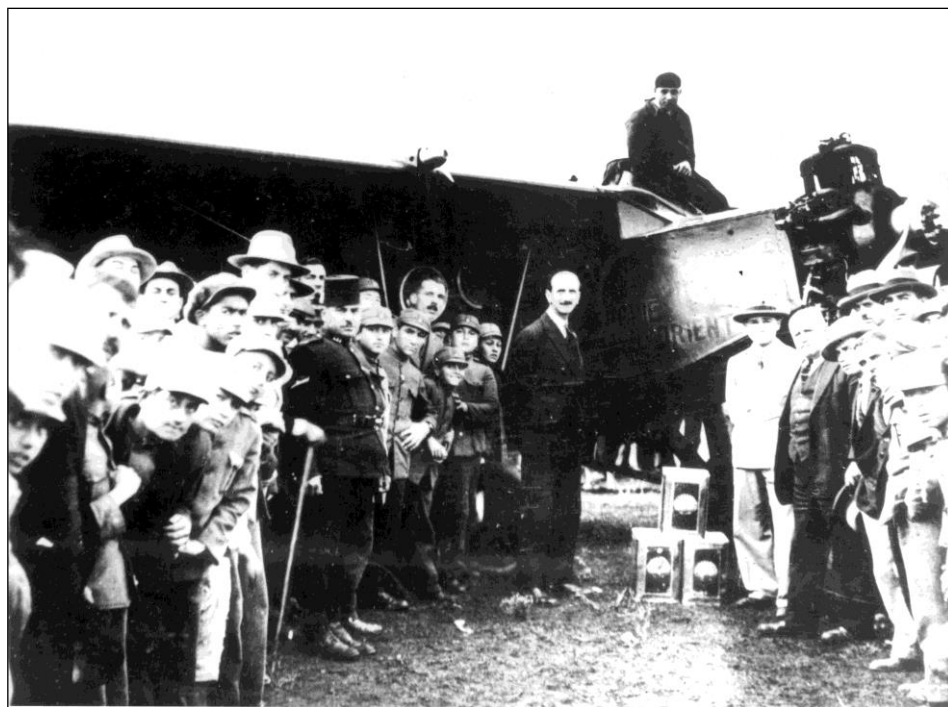
Par Dominique PETIT

Avion : Farman 190 n°38 F-AJLL équipé d'un moteur Gnome-Rhône Titan de 230 CV.

Équipage : Pilote : Maurice Noguès qui est également directeur de l'exploitation de la Compagnie Air Union-Lignes d'Orient (A.U.L.O.), mécanicien Georges Marsot, passager : Louis Allègre, administrateur délégué d'A.U.L.O.

Le service régulier Marseille - Beyrouth étant bien en place, Noguès prépare la prolongation de la ligne vers l'Extrême-Orient. Cette mission a pour but la reconnaissance des itinéraires, l'organisation des services d'escales et l'étude du matériel nécessaire à l'établissement de la future ligne vers Saigon.

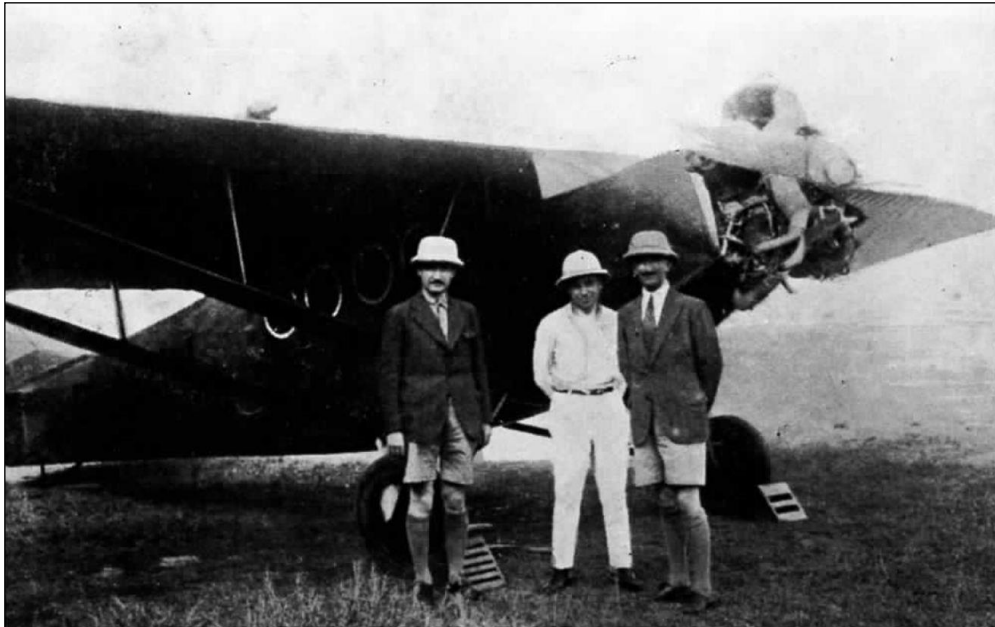
Noguès et Marsot décollent de Toussus-le-Noble le 12 février 1930. Le début du voyage emprunte la voie méditerranéenne des hydravions jusqu'à Damas et fait office de tournée d'inspection : Naples, Brindisi, Athènes (20/02). Un temps exécrable sur la côte turque oblige le Farman à se dérouter en direction de Chypre où il est le premier avion terrestre à se poser. L'équipage prend ensuite la direction de la Syrie, mais de fortes pluies d'orage provoquent des défaillances des bougies et une baisse de régime du moteur du Farman qui doit se poser sur la côte à Lattaquié. Le lendemain, ils sont à Damas, puis le 28 février à Bagdad, où M. Allègre, administrateur délégué de la Compagnie Air Union-Lignes d'Orient, se joint à la mission.



Noguès à Chypre.

Le voyage se poursuit sans incident par Bouchir, Djask (02/03), Karachi (03/03) et Jodhpur, où Noguès et ses compagnons sont reçus avec enthousiasme par le maharadjah dans son palais. Après des escales à Allahabad (05/03), Calcutta (06/03), Akyab (07/03), Rangoon (08/03), et Bangkok (09/03), le Farman se pose finalement sur le terrain de Tan Son Nhut à Saigon le 10 mars.

Accompagné du colonel Glaize, son ancien chef d'escadrille devenu Directeur Général d'Air Asie, Noguès s'envole le 17 mars pour Hanoi. Il y rencontre le Gouverneur Général Pierre Pasquier, avec lequel il décédera 4 ans plus tard dans l'accident de l'*Émeraude*. Retour vers Saigon le 23 par Hué, où Noguès et Marsot sont décorés de l'ordre du Kim-Khanh par l'empereur d'Annam Bao Daï, puis Tourane. Parvenu à Saigon épuisé par une fièvre typhoïde, Noguès est hébergé par Paul Gannay, inspecteur général de la Banque d'Indochine, principal actionnaire d'Air Asie.



De gauche à droite Allègre,
Marsot, Noguès devant le
Farman 190
F-AJLL en Indochine (mars
1930)

Avant de prendre le bateau pour la France, Allègre convaincra Glaize de l'intérêt d'une fusion entre Air Asie et Air Union Lignes d'Orient. Celle-ci aura lieu 8 juillet 1930 donnant naissance à Air Orient.

Rétabli, Noguès laisse le Farman à Saigon et embarque le 26 mai pour la France à bord du paquebot "Sphinx" des Messageries Maritimes.



Pli Paris- Hanoi (2 plis connus)

Affranchissement : lettre ordinaire (20 grammes) : 0,50 F ; recommandation : 1,00 F ;
Surtaxe aérienne (10 grammes) : 5,00 F.

Références :

- Site <http://f190.crezan.net> (la saga du Farman 190).
- La Tragédie de l'Émeraude par Michèle Kahn aux Éditions du Rocher.
- Ligne Noguès par G. Collot et A. Cornu aux Éditions Bertrand Sinais.
- Revue Icare N°86 Air Orient tome 1.

NOUVELLES DU CAF

Le mot du Président

Force est de constater que l'essentiel des publications, des thèmes des collections aérophilatéliques présentées ou non en compétition, sont focalisées sur la période débutant avec les meetings aériens du début XX^{ème} siècle et allant jusqu'à la seconde guerre mondiale. La rareté et les prix atteints par les pièces emblématiques des collections « ligne Mermoz », « ligne Noguès », « Grands Raids » etc.....font qu'il est aujourd'hui bien difficile et très onéreux pour un nouveau collectionneur de débiter une collection. Cet état de fait est certainement l'une des causes de l'érosion du nombre d'aérophilatélistes, et de leur moyenne d'âge élevée.

Sans vouloir opposer anciens et modernes, il nous appartient en tant que « Cercle Aérophilatélique Français » de contribuer à rétablir l'équilibre. Collectionner la période après guerre permet en effet d'aborder une période passionnante pour laquelle les témoins directs sont encore parmi nous, y compris au sein du CAF. C'est aussi une façon d'aborder l'aérophilatélie avec un budget limité, une condition indispensable pour permettre à de jeunes collectionneurs de se lancer.

Le tout nouvel ouvrage « **Les hélices du renouveau** » publié par notre collègue JF.Labrousse et qui fait suite à « *Air France et les stars* » de B.Abouchar, V.Ferry, JF. Labrousse paru en 2000, sera un ouvrage de référence pour les amateurs de la période moderne d'Air France. Nous consacrerons désormais une part de notre bulletin à « ***l'aérophilatélie moderne*** ».

Nouvelles adhésions

Depuis novembre 2013, nous avons eu le plaisir d'accueillir 4 nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 952 : Ahmed Benzine (Algérie).

N° 953 : Jean-Claude Roussel (Gard)

N° 954 : Jean-Claude Ronsiaux (Ile de France) N° 955 : Robert Marion (Ile de France)

Carnet gris

Le CAF déplore les décès de Michel Boulaud (CAF 936) et Remy Jalabert (CAF 705 et grand collectionneur de la ligne Noguès). Une minute de silence a été respectée en leur mémoire lors de notre AGO du 22 février 2014.

Assemblée Générale Ordinaire du 22 février 2014

Notre Assemblée Générale s'est déroulée dans une ambiance d'échange et de convivialité entre les participants. Toutes les motions ont été adoptées à l'unanimité.

Renouvellement du Comité d'Administration : les 3 sortants (Gérard Collot, Dominique Petit et Michel Nempon), et les 3 nouveaux candidats (Armand Agababian, Jean-Daniel Ayache et Lucien Toutounji) ont été élus (ou réélus) à l'unanimité.

L'après-midi, Jean-Claude Vasseur (CPFB) a tenu pour nous une conférence sur la Poste aérienne de Terre Neuve depuis 1919, particulièrement appréciée de l'auditoire.

CNEP

Notre collègue Bertrand Sinais est devenu le nouveau président de la CNEP. Nous lui adressons toutes nos félicitations.

Les membres du CAF dans les expositions philatéliques

- **Exposition internationale Brasiliana, novembre 2013 :**
90 OR : **Gérard Collot** (CAF 632) : Ligne Mermoz Air France 1919-1932.
- **Stampex, Londres février 2014**
Grand OR: Derrick Pillage (CAF 950, FRPSL) Uruguayan Airmail 1910-1941.
OR : "The French Connection"
- **Fête du Timbre 2013 Valenciennes** (non compétitive) :
Gabriel Grépier (CAF 380) : Courriers accidentés ; Nungesser ;
Reprise des relations postales aériennes en France (1944-45) ;
Meetings et manifestations aéronautiques dans le Nord/Pas de Calais.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

Le Cagou (N°64) : Le Tourville dans le Pacifique (1929) – Croiseur, hydravions et « premiers plis aériens » par Jean-Daniel Ayache (CAF 759).

Le Rekkas : Les vols par zeppelin vers la zone espagnole du Maroc, par Francisco Aracil.

Philatélie Française : L'escale d'hydravions de la Charité sur Loire, par R. Sauvagnat.

Un des plus illustres pionniers de l'aéronautique (Garros) par JP. Barrali.

Documents Philatéliques : Un exemple de service postal aérien international subventionné par l'état : la CFRNA/CIDNA, par J.F. Estel.

Les préparatifs d'envoi de ballons montés de Lille vers Paris, par D. Hardy.

Écho de la Timbrologie : Des Latécoère à St Laurent de la Salanque, par Laurent Albaret.

Service cessions

La cession de mars 2014 est jointe au bulletin. Elle comprend 54 lots de 30 à 450 €.

La prochaine cession sera couplée au bulletin de juillet. Les lots seront reçus jusqu'au **17 mai 2014**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Évitez les lots composés.

Pas de prix de départ inférieur à 30 €.

Vente stock CAF

A vendre fascicules « Air Bleu et Postale de nuit » par G. Pierre et M. Mayer (1964) : 12 € port inclus. S'adresser à G. Collot.

Journée du 16 novembre 2013 au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

Le CAF avait donné rendez-vous à ses membres le 16 novembre au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Cette journée a été l'occasion de rencontrer et d'échanger avec certains de nos membres qui avaient fait le déplacement. Ainsi Derrick Pillage était venu d'Angleterre et Lionel Pastre de Fos-sur-Mer.

La matinée a été consacrée à une passionnante visite du musée grâce aux commentaires de notre guide, ancien pilote de 747. Après un repas pris au restaurant du musée, Gérard Collot a projeté un film sur la vie de Roland Garros. Jean-Daniel Ayache nous a ensuite présenté les conclusions de ses recherches approfondies sur les vols des hydravions du croiseur Tourville en 1929 : le courrier souvent présenté comme transporté par hydravion n'a en fait pas réellement volé (cf. article CAGOU ci-dessus). Pour finir Derrick Pillage nous a présenté quelques plis de sa collection de la ligne Mermoz.

Une excellente journée appréciée par tous les participants, une expérience enrichissante que nous renouvellerons.



Dans la « salle des 8 colonnes » devant le Morane Saulnier de R.Garros.

De g à d : M.Nempon, A.Agababian, P.Houé, L.Pastre, C.Varechon, J.Leroy, G.Collot, D.Petit, Mme S.Pillage, D.Pillage, J.Houdré, G.Vandenbucke, Mme Houdré, JD. Ayache.

CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

Siège social : 32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES

Tel: 01 39 63 33 48 / 06 08 41 46 97. Email: fd.petit@orange.fr

Site internet: 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 Événements.

25 bis rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ gerard.collot@sfr.fr

Vice-président :

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

15 rue du Bocage - 92310 SEVRES. Tel : 01 46 26 89 12.

Secrétaire :

Michel NEMPON, rédacteur du bulletin, responsable du service cessions.

54 rue Malherbe - 62100 CALAIS. 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 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

Service petites annonces :

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC dominique.tallet@orange.fr

Autres membres :

Armand AGABABIAN, Jean-Daniel AYACHE, Alain CORNU, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes :

Pascal HOUE.

REUNIONS MENSUELLES

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

Prochaines dates de réunions : 19 avril, 17 mai, 21 juin, 20 septembre,

18 octobre, 15 novembre, 13 décembre.

Un moment d'échange et de convivialité . Venez nombreux !

2 septembre 1958 : reprise des relations aériennes avec l'Égypte en Super Constellation Air France

Par Jean-François LABROUSSE

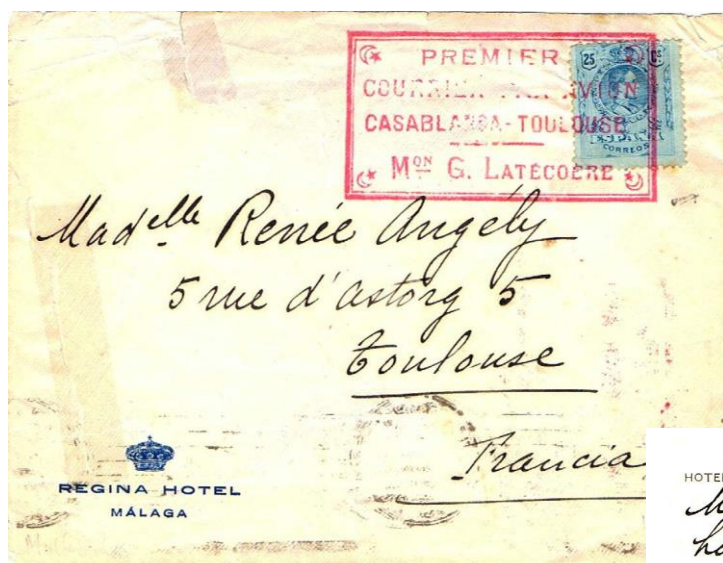
Prise entre ses influences économiques et culturelles auprès de certains pays du Moyen Orient (Égypte, Liban, Syrie et Israël) la France avait du mal à fixer des positions politiques et diplomatiques aussi tranchées que les États-Unis ou la Grande-Bretagne. Elle avait largement participé aux opérations militaires pendant la crise du Canal de Suez aux côtés de la Grande-Bretagne en 1956, et peinait à faire face aux décisions majeures concernant la crise du Liban de 1957/58. Elle était aux prises avec les volontés d'indépendance des pays du Maghreb (guerre d'Algérie) et d'Afrique (future indépendance de la Guinée). Elle était aussi au seuil d'un changement politique important entre la 4^{ème} et la 5^{ème} République. Elle se fixa donc deux priorités, conserver ses relations économiques et culturelles avec le Liban (seul pays arabe à ne pas avoir rompu ses relations avec la France) et la restauration de ses positions en Égypte. Le 22 août 1958 un accord sur le rétablissement de ses relations culturelles, économiques et financières (biens saisis lors de la crise du canal de Suez), fut donc signé avec la R.A.U. République Arabe Unie (Égypte et Syrie), uniquement valable avec l'Égypte. Toutes les relations furent alors renouées.

Ligne Air France Paris – Le Caire.

Le 06 juin 1955 Air France avait ouvert un troisième service hebdomadaire entre Paris et Le Caire en Constellation. Suspendu en juillet 1955, il avait repris le 15 septembre. Le programme 1956 d'Air France prévoyait la mise en service du Super Constellation sur les lignes vers Le Caire (21/05 en service direct), Istanbul (16/05), Téhéran (02/04), Beyrouth (02/04 escale de Paris-Téhéran), et Bagdad. Le 20 septembre 1956 la ligne Le Caire-Paris faisait escale à Athènes. Le 30 octobre suivant l'aéroport du Caire est fermé, la ligne de Madagascar passe alors par Fort Lamy et Nairobi pour éviter Le Caire. La crise du canal de Suez pour la résolution de laquelle la France s'était investie aux côtés de la Grande-Bretagne fin 1956, avait coupé toutes relations avec l'Égypte de Nasser. La reprise de la ligne s'effectuera assez rapidement après la signature des accords du 22 août, soit le mardi 02/09/1958, avec le Super Constellation F-BHBH, d'abord en tant qu'escale sur la ligne Paris-Tananarive (aller le mardi, retour le dimanche).



Du 8 au 13 mars 1919, Pierre-Georges Latécoère et Lt. H. Lemaître démontrent la faisabilité d'une liaison aéropostale entre la France et le Maroc en réussissant, la première liaison aller et retour entre Toulouse et Casablanca à bord du SALMSON 2A2 n°457.



Seul pli connu au départ d'Espagne (Malaga) du vol retour. Après des escales à Rabat, Malaga, Alicante et Barcelone, l'avion est forcé d'atterrir le 13 mars à 18 heures sur l'aérodrome militaire de Canet-Plage près de Perpignan du fait d'une forte tramontane. Latécoère se charge du courrier et prend le train pour Toulouse.

(Collection F. Van der Haegen)

Malaga Mercredi 13 Mars 1919
HOTEL REGINA, MÁLAGA Targeta Postal

Mes chers sœurs - J'ai dîné ce soir avec M^l Latécoère aîné, concessionnaire du service postal Toulouse - Casablanca Maroc et son pilote M^r Lemaître. Ils ont fait escale cet après midi à Malaga et repartent demain matin pour Toulouse. Je leur remets cette carte qui vagera en aéroplane et qui je l'espère vous trouvera en bonne santé. Je suis très bien portant et je vous embrasse très affectueusement. Votre frère dévoué
R. Angély

Pour mettre en œuvre le projet de PG. Latécoère de relier la France au Maroc, il faut pouvoir survoler le territoire espagnol.

Après plusieurs mois de négociations ⁽¹⁾, un décret ⁽²⁾ signé par le roi d'Espagne Alphonse XIII et publié le 30 août 1919 dans la « Gaceta de Madrid » accorde à la Société Latécoère l'autorisation de survoler la côte méditerranéenne entre Port Vendre et Cadix, dans une bande de 100 km dans les terres et les eaux territoriales. Cette autorisation est assortie de nombreuses interdictions de survol (ports, arsenaux, etc..), et seuls sont autorisés le transport des marchandises et du courrier français à destination et en provenance du Maroc. Le transport du courrier et des marchandises à destination ou partant de l'Espagne sont interdits.

En dépit de ces contraintes, la ligne Toulouse-Rabat est ouverte le 1^{er} septembre 1919.

La communauté espagnole de Tanger étant prépondérante dans cette ville, il est important pour les finances des Lignes Latécoère, d'assurer le courrier vers l'Espagne et au-delà.

Suite aux récriminations des habitants de la partie espagnole de Tanger, qui s'estiment lésés par rapport à ceux de la partie chérifienne qui sont desservis par la ligne Toulouse-Rabat, le Gouvernement espagnol, autorise le directeur général des Postes, à signer le 12 janvier 1920, une convention avec les Lignes Latécoère, pour une ligne Barcelone-Alicante-Malaga-Tanger indépendante de Toulouse-Rabat et valable pour 4 ans.

Dès sa signature, elle est suspendue par l'Espagne en rétorsion contre la France pour son attitude dans « l'affaire de Tanger ». Après négociation, elle sera limitée à Barcelone-Alicante-Malaga.

Espérant que cette limitation sera temporaire, PG. Latécoère, ouvre la ligne intérieure le 1^{er} avril 1920.

Reproduction du tract distribué par les LAL

LINEAS AEREAS LATECOERE

PRIMER CORREO AEREO NACIONAL

Barcelona
Alicante
Málaga

Unidas al mundo entero, por avión, desde el
- 1.º DE ABRIL DE 1920 -

Librería J. Jordá - Alicante

Le courrier ordinaire fut peu abondant, mais du courrier de type philatélique avec un affranchissement dépassant largement la surtaxe aérienne nécessaire fut échangé entre collectionneurs ou amateurs. Il comprend généralement une série complète de timbres surchargés **CORREO AEREO**.



Pli Alicante – Barcelone du 27/12/1921

Affranchissement = 1,90 pts

Lettre ordinaire : 20cts

Surtaxe aérienne : 50 cts

➔ trop perçu = 1,20 pts

(collection G.Collot)

Pli MaLaga - Alicante du 3/5/1920

Affranchissement = 1,90 pts

Lettre ordinaire : 15 cts

Surtaxe aérienne : 50 cts

➔ trop perçu = 1,25 pts

(collection G.Collot)



L'accord sur le statut international de Tanger, le 1^{er} janvier 1923, ne fera pas changer l'attitude de l'Espagne qui interdira même, l'atterrissage des avions à Tanger. Cette mesure n'affectera en principe pas les appareils de la ligne Toulouse-Rabat qui atterrissent probablement dans la partie chérifienne.

Il semble que l'absence d'accord postal pour le courrier aérien Espagne-Maroc, empêchait le transfert des lettres « par avion » entre les 2 secteurs de Tanger.

Peu rentable, la ligne Barcelone-Malaga sera abandonnée à la fin du contrat de 4 ans.

(1) Vent debout (pages 74 et 326) par Beppo de Massimi aux éditions Plon

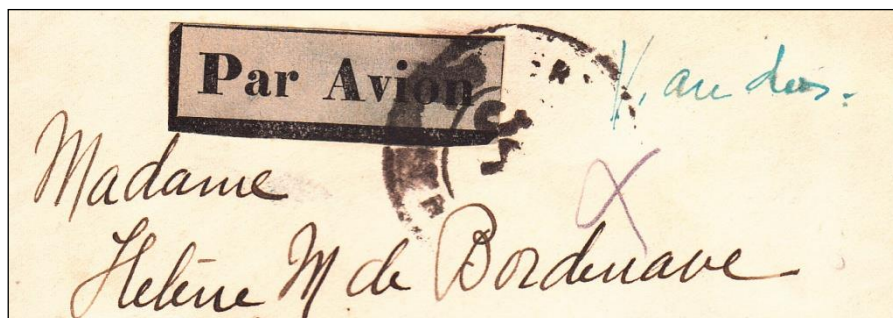
(2) Pierre-Georges Latécoère Correspondances (1919-1928) par L. Albaret aux éditions Privat

Cette lettre de deuil recommandée d'Alger Palais a été postée le 17 mars 1932 à destination de Buenos Aires (Argentine), où elle est arrivée le 28 février. L'expéditeur avait choisi un acheminement avion. Cette lettre a été transportée par la Cie Aéropostale et a effectué le trajet suivant : Alger (17/03), Marseille (18/03), Toulouse (21/03), Casablanca, Dakar, Recife, Rio de Janeiro, Buenos Aires (28/03).



La lettre fut affranchie à **39 Francs**, le tarif utilisé fut le suivant :

Lettre extérieure 20g	:	1,50 F
Recommandé extérieur	:	1,50 F
Surtaxe aérienne Alger-Marseille 1F/10g x 2	:	2,00 F
Surtaxe aérienne Algérie-Argentine 8,50F/5g x 4	:	34,00 F



Ce courrier a donc mis 11 jours pour arriver à destination (durée divisée par deux par rapport à la voie de surface). A remarquer : l'affranchissement et tous les cachets exceptionnellement sur une seule face du document.