

BULLETIN D'INFORMATION

Juillet 2014 N°64

SOMMAIRE

- | | |
|-------------------------------------|-----------|
| - Vols de Cattaneo en AmSud | p 1 à 9 |
| - Le survol de la calotte glaciaire | p 10 à 14 |
| - 3 août 1958 : Paris-Moscou | p 15 à 18 |
| - Vie du CAF | p 19 à 23 |
| - Chronique aérophilatélique | p 24 |



LES VOLS EN AMERIQUE DU SUD DU PIONNIER ITALIEN BARTOLOMEO CATTANEO

Par Fiorenzo Longhi
Traduction de Jean Deleuil

Origines. Bartolomeo Cattaneo vit le jour le 30 janvier 1883 à Grosio (Sondrio). Dès 1908, il apparaît sur des cartes postales françaises du thème aviation. Il a été très probablement le premier italien à s'élever au dessus du sol avec un plus lourd que l'air. Cattaneo commença en effet à s'intéresser à l'aviation dès 1909 alors qu'il se trouvait à Odessa en Russie, où il vola sur un Voisin. Une dizaine d'année plus tard dans une interview, il raconta : « *J'étais en Russie, à Odessa en 1908 et je lisais dans les journaux les récits des essais de Santos Dumont, Voisin, Farman, Wright, Blériot. Avec d'autres jeunes gens nous fondâmes un aéro-club et envoyâmes un ingénieur en France pour acheter un Voisin et apprendre à piloter. À cette époque les brevets de pilote étaient délivrés sur place avec l'appareil. Après quelques mois d'apprentissage et de bon temps à Paris, il revint avec un Voisin neuf. Les essais commencèrent, mais le «pseudo pilote» ne décollait pas, il se limitait à parcourir le terrain tout comme l'un d'entre nous. Après plusieurs jours de tentatives inutiles, il fut sommé par l'aéro-club de ne plus toucher au Voisin. L'envie me prit alors d'essayer moi aussi. Je soudoyai les mécaniciens et le matin du 24 août à l'aube j'entamai les délicats essais. Pour monter on tire le volant vers soi, pour descendre on le pousse en avant, pour tourner on agit sur les pédales à droite ou à gauche. Mais attention ! C'étaient les instructions des mécaniciens, et après quelques essais des commandes à l'arrêt, je commençai à rouler. J'avais l'intention d'aller doucement, mais confronté à cette nouvelle mécanique, il m'arriva ce qui arrive aux débutants ! Au lieu de diminuer les gaz, je les augmentais ; plus la machine roulait plus je perdais la boussole, et à force de me battre avec la manette des gaz et le contact, je tirai involontairement le manche et je me soulevai de terre. Je n'eus pourtant guère le temps de ressentir cette sensation nouvelle du vol, qu'une autre se présenta plus nouvelle et moins plaisante, la glissade sur l'aile avec une chute relativement violente. On me ramassa évanoui au milieu des débris, mais intact. Le Club voulut m'intenter un procès, mais des témoignages attestèrent que je m'étais élevé de cinq ou six mètres et que j'avais parcouru une cinquantaine de mètres ; j'avais fait plus que le pilote venu de France ; je fus pardonné et fêté. La leçon cependant m'avait enseigné que pour s'élever en l'air il était nécessaire de beaucoup étudier, réfléchir et apprendre. Blériot pendant ce temps traversait la Manche, je m'enthousiasmais pour son appareil je lui télégraphiai pour m'inscrire dans son école. Le 22 décembre 1909 j'étais à Pau. (cf. Olindo Biletti. Les cours ... d'élève pilote d'un grand champion de l'aviation civile, revue «Nel cielo » année II n°3 du 10 mars 1918)*

A l'école d'aviation Blériot dirigée par Alfred Leblanc il reçut le brevet N° 42 le 10 mai 1910 et l'Aéro Club d'Italie lui décerna le brevet de pilote aviateur N° 2. Du 22 au 29 mai, il participa, sur son monoplane Blériot 50cv *Gnôme*, aux Concours Aériens Internationaux de Vérone où il fut le premier italien à survoler la ville et gagna le prix de vitesse ainsi que le prix national d'altitude. Du 17 au 26 juin, il prit part au meeting de Rouen (1^{er} dans la course de vitesse), du 3 au 10 juillet à celui de Champagne (2^{ème} pour la distance maximum sans escale), et du 6 au 13 août à celui de Lamark en Écosse (1^{er} dans le vol de distance et 2^{ème} dans la course de vitesse). Enfin, avant de partir pour l'Amérique du Sud, il participa du 25 septembre au 2 octobre au Circuit Aérien de Milan (1^{er} dans la course de vitesse, 2^{ème} dans celle d'altitude, 3^{ème} pour le total des distances, gagnant au total 15500 lires).

Premiers vols en Argentine. Bartolomeo Cattaneo embarqua à Gênes le 12 octobre 1910 sur le vapeur *America* emportant avec lui deux monoplans Blériot équipés de moteurs Gnôme 50ch démontés et conditionnés dans 5 caisses. Il rejoignit Buenos Aires le 30 octobre.

Le 5 novembre, après avoir décollé de l'aérodrome d'El Palomar, il survola par deux fois la capitale argentine, acclamé par une foule immense qui avait envahi les places, les balcons et toutes les terrasses disponibles. Le pilote italien montra immédiatement ses capacités puisque contrairement aux petits vols habituels, il avait parcouru 140 km.

Au cours des jours qui suivirent les 6, 8, 11, 12, 13 et 20 novembre, il exécuta de nombreux autres vols en présence d'une multitude de spectateurs enthousiastes. Du 8 au 12 décembre, Cattaneo se rendit à Cordoba où il exécuta plusieurs vols à l'occasion de la visite dans cette ville, du Président de la République, le Dr Roque Sáenz Peña.



Bartolomeo Cattaneo à l'atterrissage sur l'hippodrome National de Buenos Aires le 6 novembre 1910



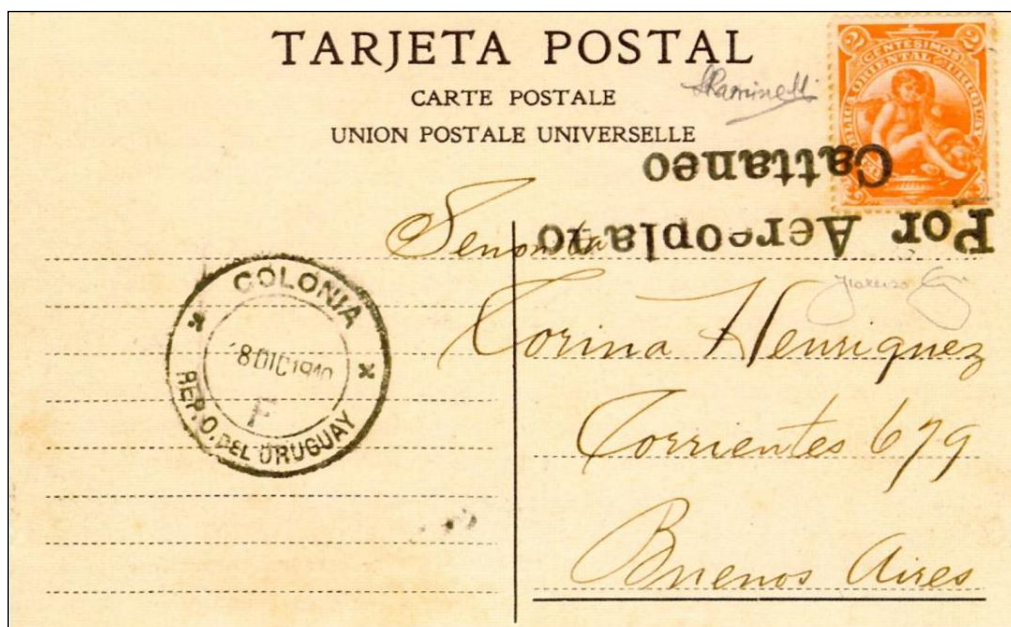
Vols Buenos Aires - Colonia del Uruguay : la première traversée du Rio de la Plata.

Le 16 décembre 1910, Bartolomeo Cattaneo fut le premier aviateur au monde à accomplir la traversée du Rio de la Plata (56 km de large). L'entreprise présentait une certaine analogie avec la traversée de la Manche accomplie par Louis Blériot : toutes deux consistaient à franchir une étendue d'eau séparant deux nations. Le propriétaire des *Ets du Real de San Carlos de la Colonia* (République orientale de l'Uruguay), offrait un prix de cent mille francs au premier aviateur qui, partant de Buenos Aires, rejoindrait Colonia en traversant le Rio. Cattaneo décolla à 14h du terrain de la Société Sportive Argentine de Buenos Aires aux commandes de son monoplan Blériot N° 2, et se dirigea vers le *Real San Carlos de la Colonia* où il devait atterrir sur la *Plaza de Toros* attenante à l'édifice du même nom. Aux environs de 16h, il atterrit exactement à l'endroit prévu, accueilli par une foule en délire dont il fut extrait avec peine par les forces de police. Notre aviateur aurait dû arriver à destination (Colonia) une heure avant, mais par suite d'une erreur de navigation il se dirigea trop au nord et fut contraint d'atterrir à Cerros de San Juan, 32 km au nord de Colonia qu'il rejoignit en 35 minutes. Au cours des deux étapes il totalisa 90 km (58 km entre Buenos Aires et Cerros de San Juan, et 32 km depuis cette localité jusqu'à Colonia). Cattaneo retourna à Buenos Aires le soir même sur le bateau à vapeur *Sarmiento*. (Ref. F.Doretti. *Cattaneo traverse le Rio de la Plata*, publié dans « L'Aviatore Italiano » N°33 février 1911).

Vol non effectué Colonia del Uruguay - Buenos Aires : des aérogrammes rares qui ne volèrent pas.

Le 17 décembre 1910 Cattaneo revint à Colonia, et signa le lendemain un contrat avec les Postes Uruguayennes pour le transport de courrier lors du vol retour vers Buenos Aires, ce qui aurait fait des plis transportés les premiers courriers aériens au monde par un plus lourd que l'air.

Pour ce service extraordinaire l'administration postale uruguayenne autorisa officiellement l'usage d'un cachet sur deux lignes « **POR AEROPLANO CATTANEO** » pour oblitérer les correspondances aériennes.



Carte postale illustrée de Colonia adressée à Buenos Aires oblitérée avec le cachet **COLONIA REP.O.DEL URUGUAY 18 DIC 1910 F**, et portant la rarissime griffe spéciale sur deux lignes **POR AEROPLANO CATTANEO** apposée sur le timbre.



Recto de la carte postale portant la date et la signature de Cattaneo ainsi que le cachet à date mécanique rond d'arrivée **BUENOS AIRES DIC 21 1910**. Elle représente l'édifice de la Plaza de Toros del Real de San Carlos où atterrit le Blériot de Bartolomeo Cattaneo après avoir traversé le Rio de la Plata le 16 décembre 1910.

Malheureusement par suite de mauvaises conditions atmosphériques, le vol retour n'eut pas lieu et le courrier ainsi affranchi fut expédié par voie fluviale (Réf. S. Raminelli *Bartolomeo Cattaneo : un rare aérogramme qui n'a jamais volé* publié dans « Il Nuovo Corriere Filatelico » d'octobre 1976).

Le pilote transporta son aéroplane démonté par voie fluviale comme le relate l'historien Victor Lironi dans son livre « *Genesis de la Aviación Argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres* ».

Afin de dissiper tous les doutes sur le caractère officiel du vol, il convient de rappeler qu'à l'occasion de l'exposition philatélique *Uruguay 77* de Montevideo, l'administration postale uruguayenne exposa deux documents qui permettent d'affirmer :

- 1) que la Poste Uruguayenne, par la circulaire 193608 signée au Real de San Carlos le 18 décembre, confia officiellement au pilote italien Cattaneo la mission de transporter le premier courrier aérien entre les deux pays en traversant le Rio de la Plata, et que le contrat portait sa signature.
- 2) que, du fait que le vol « fut supprimé par suite des mauvaises conditions atmosphériques », le courrier fut expédié par voie fluviale avec la dépêche n°303 du 19 décembre.

De la correspondance authentique portant la rarissime oblitération linéaire, on ne connaît à ce jour que trois cartes postales et un fragment (cf. S. Taragni. *Cattaneo documents inédits* publié dans « Il Collezionista-Italia Filatelica » n°5 1978). Sont apparues une vingtaine de « honteuses falsifications » comme les a qualifiées Sergio Raminelli dans son article (cf. S. Raminelli. *Bartolomeo Cattaneo : en Argentine la popularité du premier aviateur ayant survolé le Rio de la Plata égale celle de Blériot, de Pinedo et Lindbergh* publié dans « Il Collezionista-Italia Filatelica » n°9 1992).

Après ce premier courrier aérien qui pour les raisons énoncées n'a pas volé, mais qui en tout état de cause constitue un des documents les plus notables de l'aérophilatélie mondiale, l'aviateur Bartolomeo Cattaneo réalisa en Amérique du Sud d'autres vols mémorables durant lesquels furent transportés des documents postaux ayant réellement volé. Nous les détaillons ci-dessous.

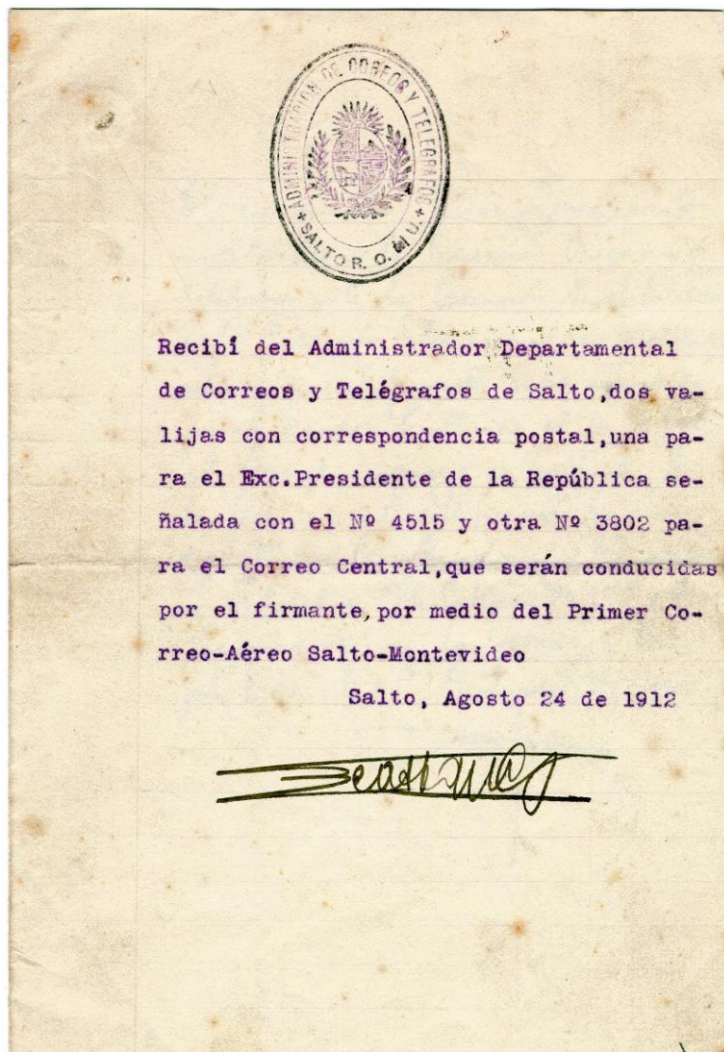
Vol Rosario - Buenos Aires (Argentine) : premier courrier aérien en Argentine

Bartolomeo Cattaneo fut le premier à voler sur le territoire argentin de province à province le 25 juin 1911, dernier dimanche du mois. Il décolla de Rosario à 12h12 survolant Arroyo Secco, El Paraiso, Castro, San Pedro, Baradero, Zarate et Campana où il atterrit à 14h36 pour se reposer brièvement et refaire le plein d'essence après avoir parcouru environ 230 km. A 15h10, il repartit, s'élevant à 1000 mètres d'altitude afin d'admirer la capitale. Il survola le rio Lujan et Escobar, et atterrit en vol plané à 15h53 dans le champ de la Società Sportiva Argentina où le beau temps avait contribué à attirer 30000 spectateurs qui l'accueillirent avec enthousiasme.

Cattaneo transporta le premier courrier aérien « sous forme privée » d'Argentine pendant ce vol de trois heures et quarante et une minutes ; il comportait trois lettres : une envoyée par le Sous-préfet du port de Rosario, le Capitaine de Frégate Mariano L. Laracho, au Président de l'Aéro Club Argentin ; une seconde du Sous-préfet Alberto L. Linares, responsable à Rosario du journal La Nacion, au directeur du même journal le Docteur Luis Mitre ; une troisième de ce même Señor Linares à l'ingénieur Jorge Newbery. Les trois enveloppes présentent l'affranchissement ordinaire et l'oblitération de Rosario (cf. Bulletin de l'Aéro Club argentin N° 2 juillet 1911 et Premiers vols du catalogue Kneitschel 1965 page 320).

Vol Salto - Montevideo (Uruguay) : premier courrier aérien en Uruguay

Les journaux uruguayens de l'époque commencèrent à parler du projet de Cattaneo le 21 août 1912, et le 24 août, ils annoncèrent que le pilote italien aurait transporté une petite quantité de correspondance. Le *Diario del Plata* du 24 août annonça que l'aviateur Cattaneo aurait transporté une « *sacoche avec une correspondance officielle* » et un message de salutations de ce journal, tandis que le quotidien *La Tarde* parla plus généralement de « *divers paquets de correspondances* ». Le journal *El Siglo* du 28 août précisa « *deux sacoches de correspondances, l'une contenant des lettres et cartes postales de salutations pour le Président de la République et l'autre des lettres et cartes postales pour plusieurs habitants de Montevideo* ».



L'administration des postes de Salto fit signer à Cattaneo un reçu par lequel le pilote s'engageait à transporter le premier courrier aérien :

« *Je reçois de l'Administrateur départemental des Postes et Télégraphe de Salto deux valises avec de la correspondance postale, l'une pour son Excellence le Président de la République, enregistrée sous le n°4515, et l'autre sous le n°3802 pour la Poste Centrale, qui seront transportées par le signataire avec le premier courrier aérien Salto-Montevideo, Salto le 24 août 1912* ».

Le vol fut cependant reporté pour diverses raisons au 3 septembre 1912. Cattaneo décolla de Salto à 6h35 du matin et fit escale à Paysandú afin de nettoyer une bougie qui ne fonctionnait pas du fait de la qualité médiocre de l'essence. Il en repartit à 8h20 pour se poser subitement à 9h05 à proximité du domaine du Señor Mela aux environs de Mercedes pour récupérer la sacoche contenant la correspondance destinée au Président de la République qui était passée par dessus bord lorsque notre aviateur essaya de sortir un petit flacon de cognac. Il poursuivit ensuite vers Mercedes où il atterrit le 3 septembre à 12h15.

Le pilote italien décolla de Mercedes le 5 septembre pour atterrir à 19h à San José, où il resta bloqué jusqu'au 8 septembre par suite du vent violent qui s'était levé. Compte tenu du retard le courrier aérien privé fut acheminé par la diligence. Pour la dernière étape Bartolomeo Cattaneo partit de l'hippodrome de San José le dimanche 8 septembre à 4h40 et se posa à 5h35 sur celui l'hippodrome de Maronas à Montevideo, où la sacoche contenant le premier courrier

aérien officiel fut remise au Président de la République. Le pilote italien aura ainsi parcouru 500km sur le parcours Salto - Paysandú - Mercedes - San José - Montevideo. La correspondance porte un cachet à date soit du 23 août, soit du 2 septembre.



Deux aérogrammes du vol premier courrier aérien en l'Uruguay transportés par Bartolomeo Cattaneo entre Salto et Montevideo : 3 - 8 septembre 1912. Les enveloppes portent un cachet circulaire de départ **CORREO SALTO (URUGUAY) 23 AGO ou 2 SEP 1912 B**, ainsi qu'un cachet spécial sur trois lignes **CORREO AEREO / SALTO - MONTEVIDEO / 25 AGOSTO 1912**.

Vol Concepción del Uruguay (Argentine) - Paysandú (Uruguay): premier courrier aérien international au monde

Le *Centro Comercial y de Intereses Departamentales* de Concepción del Uruguay avait exposé les 7 et 8 décembre 1913 l'un des Blériot amenés par Cattaneo à Buenos Aires en 1910. Le 8 le pilote italien effectua 3 vols, alors que les journaux argentins et uruguayens évoquaient un raid entre les deux nations voisines, à l'occasion duquel seraient transportés par voie aérienne les saluts officiels du maire de la ville argentine à sa consœur uruguayenne, ainsi qu'un petit

paquet de correspondances au bénéfice de l'Hospice de la ville. Le 2 décembre la presse indiqua que les lettres ne devaient pas excéder 15 grammes, et qu'elles pourraient être déposées au *Centro Comercial*.

Aux premières heures de la matinée le pilote italien décolla de Concepción del Uruguay (République argentine) avec le petit courrier en direction de Paysandú (République orientale de l'Uruguay). Le lieu d'atterrissage situé à proximité de l'Exposition à environ sept kilomètres de la ville était signalé par un feu de paille mouillée. Après avoir survolé le fleuve Uruguay et le centre de la ville, il suivit la rue principale. Après avoir atterri, il remit le paquet de la Poste à l'Administrateur des Postes Señor Alberto S. Quintana.

Le vol était régulièrement autorisé par les autorités postales des deux pays et Cattaneo transporta également un salut des employés des postes de Concepción à leurs collègues de Paysandú.

Ce « court vol » fut l'occasion pour notre valeureux pionnier d'accomplir ce qui est considéré comme le **premier courrier postal aérien international au monde**.

L'*Oficina de Correo* de Concepción del Uruguay (Argentine) avait remis à Cattaneo un paquet postal qui, selon le journal *La Juventud* du 20 décembre, ne devait pas contenir plus de 200 « pièces » de correspondance n'excédant pas 15 grammes et affranchies au tarif de un peso. La recette était entièrement destinée au bénéfice de l'Hospice de la ville. Le journal *El Telégrafo* de Paysandú du 21 décembre était heureusement mieux informé : « *Le bureau postal de Concepción del Uruguay a confié à Cattaneo un paquet de correspondances, qui fut remis par l'aviateur personnellement à l'administrateur des Postes le Signor Alberto S. Quintana. La correspondance comprend des lettres destinées au Jefe Político signor L. Montero et à Messieurs Carlos Volonterio, Carlos Bedogni, César Bedogni, Lolita Begar, Angela Garibaldi, Rosalia T. de Gardil et Esteban Elizalde. Cattaneo a apposé sa signature sur toutes les enveloppes en souvenir de son vol. Les employés de la Poste de Concepción envoyèrent leurs saluts à leurs collègues de cette ville, lesquels répondirent par un télégramme* ».



L'un des 2 aérogrammes du vol Concepción del Uruguay (Argentine) – Paysandú (Uruguay)
Il porte la griffe spéciale sur 2 lignes **CORREO AEREO CONCEP DE URUGUAY À PAYSANDÚ RO**
apposée sur le timbre argentin de 10 cents Labrador (affranchissement correct pour le transport d'une lettre vers l'Uruguay).



De ce rarissime courrier aérien ne sont connus à ce jour que deux plis adressés aux frères Bedogni. Chacun porte au dos la signature manuscrite « Aviador B.Cattaneo ».

La popularité de Bartolomeo Cattaneo en Amérique du Sud fut telle, que des années après sa traversée du Rio de la Plata, les enfants des rues de Buenos Aires criaient encore « Cattaneo, Cattaneo » pointant le doigt vers le ciel quand ils voyaient se profiler à l'horizon la silhouette d'un aéroplane. On pouvait aussi entendre son nom dans une chansonnette populaire qui disait « *Cattaneo repose toi un peu, ton appareil est dangereux* ».

Après avoir volé également pendant plus de deux ans au Chili, au Pérou et au Brésil, il acheta un terrain dans la Pampa où il se retira pour une vie tranquille dans sa *Fazenda*. De temps en temps, il reprenait son Blériot pour aller à la chasse, rentrant à la maison avec à bord du gibier, des caïmans ou des crocodiles.

Un jour il apprit par les journaux les acrobaties de Pégoud en Europe. Il rentra à Buenos Aires et attendit de recevoir d'Europe un nouveau Blériot de *looping*. Quand le monoplan arriva, Cattaneo commença une nouvelle série de spectacles acrobatiques. En avril 1914, il lança un défi à Garros, qui consistait à faire le maximum de « sauts mortels » (loopings) en 15 minutes et il remporta une victoire stupéfiante avec 24 loopings contre 13. Un beau jour cependant, les acrobaties finirent mal, même si Cattaneo eu la chance de ne pas perdre la vie en sortant de sa chute avec des fractures à la tête, aux deux jambes et au bras.

Il rentra en Italie à la déclaration de la première guerre mondiale, et reconnu apte il passa le brevet militaire avec l'espoir d'être admis dans l'escadrille de chasse de l'Armée Royale. Mais il ne fut qu'autorisé à enseigner dans diverses écoles.

En 1924 il fonda une entreprise « d'aéro-photographie, aéro-cinématographie et aéro-publicité » basée à l'aéroport de Fontanarossa (Catane). En 1929 il rentra en Argentine pour s'occuper de relevés topographiques aériens. En 1932, il s'installa à Sao Paulo au Brésil où il fonda la première Entreprise d'Aéro-photographie industrielle. Il mourut dans cette ville d'un infarctus à l'âge de 66 ans le 2 avril 1949.

Pionnier de l'Aéronautique italienne, il fut décoré de la Croix de Chevalier de la Couronne d'Italie.

AIR FRANCE : LE SURVOL DE LA CALOTTE GLACIAIRE par Vital Ferry

Beaucoup de collectionneurs s'intéressent à des thèmes prestigieux, nécessitant de coûteux investissements et d'intenses recherches avant de pouvoir présenter une collection valable.

Cet article développe le thème plus abordable financièrement du survol du pôle Nord par Air France à partir de 1958. Air France ne sera pas la seule compagnie à pratiquer un itinéraire de Paris à Tokyo beaucoup plus court que la voie traditionnelle passant par l'Inde, que les navigants désignent sous le nom de « tournée du laitier ».

Les conditions

Les progrès réalisés par la construction aéronautique ont permis de mettre sur le marché des appareils capables de franchir sans escale la distance de Paris à New York en embarquant plus de 50 passagers dans un confort remarquable.

Pour utiliser cet itinéraire plus court, il fallait y joindre trois autres progrès : inventer des méthodes de navigation facilitant le survol du pôle en utilisant autre chose que le compas magnétique, créer les installations capables de recueillir avions et passagers en cas de problème, mécanique ou climatique, nécessitant un déroutement où un arrêt. Enfin il fallait pouvoir assurer les transmissions sur la totalité du trajet.

Le problème de navigation, le plus ardu, est résolu par les scandinaves qui dès 1952 réalisent l'équipement ad hoc en dérivant un instrument fiable à partir d'un gyroscope destiné au guidage des missiles, le gyrocompas Bendix Polar Path, et en créant une grille particulière pour le navigateur, aidé des tables de navigation et du sextant. Celui-ci est remplacé, pendant les longues périodes crépusculaires où le soleil est en dessous de l'horizon alors qu'aucune étoile n'est visible, par l'astro-compas, utilisant la polarisation de la lumière diffusée dans la haute atmosphère par le soleil. Ce système original est testé lors des vols de convoyage des appareils DC-6 neufs de SAS sur le trajet Santa Monica - Copenhague. Les équipages sont formés à l'utilisation de ce système, dans la perspective du trajet Copenhague-Tokyo à la fréquentation faible mais croissante. Offrir un vol de 30 heures au lieu de plus de 50 doit favoriser cette croissance d'autant plus qu'il s'accompagne d'une baisse des tarifs.

L'Arctique ressemble à l'environnement d'un désert, mais glacé, avec habituellement des vents faibles, peu de précipitations, et des épisodes extrêmes assez rares. Il faut y prévoir un atterrissage d'urgence : matériel de survie, tentes, réchauds, fusils pour décourager les ours, nourritures, et pour les moteurs : essence, huile, eau plus un lot des rechanges. Fort heureusement durant la guerre les Américains ont aménagés des bases au Groenland, maintenues et améliorées durant la période de guerre froide. Thulé est la plus connue parmi d'autres. Les nécessaires négociations des droits de trafic avec les États survolés ont fourni les autorisations nécessaires à ce survol et à l'escale éventuelle.

Les télécommunications, pour rester en contact avec l'avion durant tout le trajet bénéficient aussi des installations mises en place durant la guerre froide : suivi radar, communications air/sol en phonie moyenne et longue distance, et surtout écoutes du réseau de sécurité de manière à pouvoir faire intervenir les secours en cas de difficultés.

L'exploitation par Air France

Grâce au Constellation, Air France dessert régulièrement Tokyo en empruntant un itinéraire passant par Rome, Téhéran, Delhi, Calcutta, Bangkok, Saïgon, Hong-Kong inauguré le 24 novembre 1952 comme en témoigne le cachet spécial du pli ci-contre.



Le trafic se développant, et surtout l'arrivée des dix Lockheed 1649 Super Starliner livrés à partir de juillet 1957 pouvant couvrir d'une traite plus de 8 000 km avec leur plein de passagers, laisse à penser qu'ils trouveront aussi une utilisation rentable sur la ligne dite transpolaire.

Le 26 janvier 1958 le F-BHBR, baptisé « Marquette » piloté par Carmeille quitte Orly à 06h36 TU (temps universel) pour Anchorage, où il arrive à 22h23 après 15h47 de vol. Il en part le 28 à 10h30 et se pose à Tokyo le 29 à 0h40 pour 14h10 de vol. Cette liaison de reconnaissance est destinée à informer les 4 autres commandants de bord affectés à cette ligne accompagnant Carmeille.



La première liaison commerciale, annoncée à son de trompe pour les collectionneurs, se déroule le 10 avril 1958 grâce au L-1649 F-BHBT, baptisé « Frontenac » et piloté par Alfred Boissel-Dombrevail.

L'avion est équipé de 8 lits, 12 fauteuils couchettes et 34 sièges pour les passagers du tarif tourisme. Il quitte Orly le 10 à 19h38, se pose à Anchorage le 11 à 12h43 et atteint Tokyo le 12 à 04h36.

En cours de route les commandants de bord Carmeille et Wintersdorff ont pris l'avion en charge.

De jolis cachets ronds ornent les enveloppes commémoratives, dont certaines ont été préparées par la compagnie Air France (ci-dessus), d'autres par divers commerçants spécialisés français ou étrangers ou par des particuliers (ci-dessous).



Pour que l'événement ne passe pas inaperçu la Poste a utilisé une griffe particulière sur 4 lignes à l'encre rouge sur le courrier général.



Le passager est gratifié d'un certificat spécial, un peu moins prestigieux que celui délivré auparavant aux passagers de la ligne.



Le vol retour se déroule à partir du 13 avril.

Dès le mois de mai 1959 une variante est apportée au trajet, avec l'introduction d'une escale supplémentaire à Hambourg. Cette ville rassemblait un certain nombre de compagnies de transport maritime, passagers et cargo, et la relève des équipages de ces derniers semble offrir un nouveau lot de passagers, alors que la compagnie nationale allemande n'est pas encore en mesure de répondre aux besoins.

Il se trouve que le 15 mai, date d'ouverture, coïncide avec la journée de la jeunesse d'où la diversité d'illustrations sur les enveloppes pour les vols aller et retour du 17 mai.



Vol aller du 15 mai 1959



Vol retour du 17 mai 1959



Les avions à hélices du type SuperStarliner vont céder la place rapidement à de nouveaux types d'avions à réaction dont le Boeing 707 qui offre une vitesse de croisière proche du double et une capacité très augmentée. Petit à petit ils prennent en charge toutes les lignes long courrier et la ligne polaire devient leur le 16 février 1960.

Un vol de reconnaissance avait été effectué le 9 février avec escale supplémentaire d'une heure à Stockholm pour régler les problèmes liés aux bulletins de couverture météo.

La desserte étant devenue bihebdomadaire, les deux types d'avions se partagent les rotations jusqu'à la disparition prématurée des SuperStarliner en 1963.



Vol aller du 16 février 1960

Vol retour du 18 février 1960

Pour l'apparition du B-707 des enveloppes illustrées ont été mises à la disposition du public par la Compagnie, sans pour autant empêcher l'initiative individuelle.

L'autonomie des B-707 le permettant l'escale d'Anchorage devient facultative dès le 3 octobre 1960, comme semble l'indiquer un cachet spécial appliqué à Hambourg.



Par la suite la mise en service du B-747 le 3 avril 1972 sur cette ligne a fait aussi l'apparition d'enveloppes préparées pour l'occasion par la compagnie.

En 1973 Air France ouvre, en pool avec Korean Airlines, un vol Cargo en B-707 de Paris à Séoul (Corée), objet également d'enveloppes commémoratives.

Enfin en avril 1986 la liaison entre Paris et Tokyo s'effectue sans escale en B-747 comme le rappelle les plis souvenirs sous le nom de « Soleil Levant » dans un sens et « Sunset Express » dans l'autre.



Il existe aussi des plis tour du monde avec le survol des deux pôles, des plis associés aux essais grands froids des avions dont Concorde et les Airbus. L'ouverture des frontières de l'URSS a permis de trouver une route encore plus courte dite route transsibérienne avec de nouveaux plis que l'on peut comparer à ceux qui jadis empruntaient la voie ferrée de Vladivostok à Moscou puis l'Europe.

Les illustrations présentées peuvent être complétées. La valeur d'une telle collection est à la portée de toutes les bourses mais elle suppose de la patience pour trouver les illustrations.

D'autres compagnies ont fréquenté cette route : TWA, Pan AM, Canadian Pacific Airlines dans le nouveau monde; BOAC, SAS, KLM, Sabena, Lufthansa en Europe ; Japan Airlines en Asie.

OUVERTURE DE LA PREMIÈRE LIAISON COMMERCIALE par Jean-François SANS ESCALE PARIS-MOSCOU 03 AOÛT 1958 LABROUSSE

Contexte

L'URSS a conclu des accords avec la Grande Bretagne, la Hollande, la Belgique et la France pour établir des liaisons aériennes **directes** avec ces pays au tout début de l'année 1958. C'est d'après les historiens l'amorce d'une détente de la guerre froide qui durera jusqu'en mars 1960. Précisons que les relations franco-soviétiques s'étaient réchauffées à la faveur de l'arrivée au pouvoir presque concomitante de Nikita Khrouchtchev (mars 58) et du Général de Gaulle (juin 58) appelé ou rappelé au pouvoir lors des événements d'Algérie.

- **26 février 58** : signature d'un accord Russo-britannique relatif à l'établissement de relations aériennes entre Londres et Moscou. Le nouveau service sera inauguré par l'Aeroflot et la B.E.A. le 15 mai 59 à raison de deux vols hebdomadaires pour chacune des deux compagnies (Viscount 806 de BEA et TU-104 d'Aeroflot).
- **02 juin 58** : ouverture de Bruxelles-Moscou (DC 7 OO-SFG et CDB Vanderverren pour la Sabena et TU-104 d'Aeroflot).
- **26 juin 58** : une délégation de l'aviation civile soviétique est accueillie à Paris pour y établir les bases de l'accord relatif à l'ouverture d'une liaison entre Paris et Moscou, signature le même jour. Début juillet un Tupolev TU-104 de la compagnie tchèque CSA est venu à Orly pour permettre aux ingénieurs français d'Aéroport de Paris de compléter leurs informations, et d'étudier les procédures de circulation relatives au bruit des réacteurs.
- **21 juillet 58** : ouverture d'Amsterdam-Moscou (DC 7 KLM et TU-104 d'Aeroflot).
- **03 août 58** : ouverture de Paris-Moscou par Air France (Super-Constellation d'Air France et TU-104 d'Aeroflot).

La ligne Air France

Le **2 août 1954**, la nouvelle ligne Paris – Prague - Moscou est inaugurée par le DC 3 F-BAXI et le CDB André Gréard. L'avion français stoppe sa course à Prague après une escale à Strasbourg, où un Iliouchine Il 14 d'Aeroflot prend le relais pour Moscou avec une escale à Minsk (CDB pour le premier vol V. Zamoula Il 14 immatriculé CCCP-1117L).

La fréquence est de 6 vols par semaine (tous les jours sauf dimanche), en attendant que la compagnie tchèque CSA soit prête à participer au pool alors constitué (ce sera effectif le 21 janvier 1955 avec un Iliouchine Il 12, fréquence Air France 4/7 et CSA 2/7).

En fait cette nouvelle ligne est une simple coordination entre les services aériens français et russes, puisqu'une même compagnie ne peut réaliser le trajet entier à elle seule. Temps réalisés, départ d'Orly à 8h20, escale à Strasbourg de 10h10 à 10h40, arrivée à Prague 13h20. Pour l'Aeroflot départ de Prague à 14h30 et arrivée à Moscou à 23h55. En sens inverse départ de Moscou à 7h20, l'avion d'Air France décollant de Prague à 14h30 pour arriver à Orly à 19h30.

Le **28 janvier 1955**, Air France positionne des DC 4 à la place des DC 3 sur la ligne en pool avec CSA Paris-Prague (AF 750), sans changement pour le tronçon Prague-Moscou.

A partir du **2 novembre 1957**, les passagers d'Air France peuvent maintenant voyager en Constellation sur une partie de la ligne Paris Moscou, puisque cet avion a été mis en ligne sur Paris-Prague. A Prague les passagers à destination de Moscou sont transbordés sur le TU-104 de la compagnie russe Aeroflot (temps de vol environ 2h30).

Le dimanche **03 août 1958** la ligne directe est enfin ouverte, précédée d'un vol de reconnaissance le 15 juillet, avec un Super Constellation L1049 G et le CDB Louis Damour, entre Orly et Moscou sans escale en à peu près 6 heures.

A bord avaient été embarqués des dirigeants et techniciens d'Air France, chargés d'étudier les conditions d'exploitation, en particulier le plan de vol à respecter, qui comprend le survol des villes de Bruxelles, Amsterdam, Helgoland (île au Nord de l'Allemagne), Copenhague, Gotland (île de Suède), Riga et Karsava (Estonie), Veliki et Klemetievo (URSS), afin d'éviter les espaces contrôlés de l'Allemagne de l'Est et de la Pologne.

Les accords prévoient dans le sens Paris-Moscou pour les avions d'Air France un service bihebdomadaire, les mercredis et dimanches depuis Orly, retour les mêmes jours, et pour les avions de la compagnie russe Aeroflot, les lundis et jeudis retour les mêmes jours depuis Le Bourget.

- Horaires Air France 9h/16h50 (A) et 18h40/22h55 (R),

Les temps de vol ont été pour Air France le 3 août, départ Orly 08hGMT arrivée Moscou 13h55GMT Lockheed G Constellation L 1049 F-BHBD, avec le CDB Louis Damour. Vol retour départ Moscou 19h30GMT, arrivée Orly le lendemain à 02h12GMT.

- Horaires Aeroflot 14h10/19h50(R) et 9h50 11h45(A) (heures locales).

Les temps de vol pour Aeroflot (avion Tupolev TU-104 modifiés pour diminuer le bruit des réacteurs) ont été de 5h51 arrivée au Bourget à 11h55. Le retour ne s'est effectué que le lendemain, l'avion russe étant resté la nuit au Bourget.

Détails des courriers aéropostaux habituellement rencontrés.

Il est important de bien regarder les dates et les cachets postaux des plis, compte tenu des éléments de dates et d'horaires indiqués précédemment, car nous sommes face à deux premiers vols Air France et deux premiers vols Aeroflot. En effet chacune des deux compagnies réalise le trajet entier à des jours différents.

- 1a) Le pli **Air France ALLER** est celui daté du dimanche 3 août au plus tard portant la griffe spéciale du vol en français Paris-Moscou et le cachet à date d'arrivée à Moscou du 5 août.



1b) Le pli Air France RETOUR est celui daté du 3 août au plus tard de Moscou portant la griffe spéciale du vol écrite en français Paris - Moscou - Paris et en russe en dessous, et le cachet à date d'arrivée à Paris du 4 août.



1c) Le pli Aeroflot ALLER est daté du 4 août au plus tard de Moscou portant la griffe spéciale du vol écrite en russe Moscou-Paris-Moscou et en français en dessous, et le cachet à date d'arrivée à Paris du 5 août.



1d) Le pli **Aeroflot RETOUR** est daté du lundi 4 août au plus tard de Paris portant la griffe spéciale du vol écrite en russe Moscou – Paris - Moscou et en français en dessous, et le cachet à date d'arrivée à Moscou du 5 août 15h. Nous avons rencontré certains de ces plis qui portent en plus un cachet postal d'arrivée à Paris Wagram XVII° du 8 août. Après le passage en Poste Restante à Moscou ce pli a dû prendre le deuxième vol aller d'Aeroflot du jeudi 7 août, arrivée à Paris 7 août, et cachet à date de distribution du courrier du 8 août.



2) Il existe également un pli daté d'avant le 3 août qui devait partir avec le courrier emmené par la première liaison Air France du dimanche 3 août, mais qui arrive à Orly après le départ de l'avion et ne prend finalement que le deuxième vol Air France de cette nouvelle ligne, du mercredi 6 août, arrivée le lendemain 7 août et portant le cachet à date d'arrivée à Moscou du 8 août. Le pli porte la griffe « **Parvenu trop tard à Paris-Aviation** ». Il est intéressant à plus d'un titre, car c'est le premier vol de la deuxième fréquence du mercredi.

LOUIS DAMOUR
PILOTE DE LIGNE EN RETRAITE

Vous adresse bien volontiers les documents signés en conservant, avec plaisir, celui qui lui était destiné.
Salutations distinguées
Louis

Carte de visite signée du Commandant de bord Louis DAMOUR
vol inaugural du 3 août 1958.

NOUVELLES DU CAF

Le mot du président

Shoreham 2014 : un moment de convivialité et d'échange avec nos amis de la BAMS.

Répondant à une invitation de la **British Air Mail Society (B.A.M.S.)**, une délégation du CAF a traversé le Channel pour se rendre du 4 au 6 avril 2014 à Shoreham sur la côte sud de l'Angleterre, à quelques miles à l'ouest de Brighton.

A la délégation venue de France composée de M & Mme Agababian, M & Mme Ayache, G.Collot, M & Mme Houdré, M. Nempon, M & Mme Petit, L.Toutounji, M & Mme Vandenbulcke, se sont joints des membres britanniques du CAF : M & Mme Pillage, J.Hammonds.

Shoreham possède un petit aéroport qui a gardé son charme des années 30. Il a connu son heure de gloire au début des hostilités de la seconde guerre mondiale, car tout le courrier en provenance d'Europe y a atterri pendant 6 mois afin d'éviter que des avions non anglais ne survolent le territoire britannique. Le courrier, sans marque particulière de son transit par Shoreham, était ensuite acheminé par train jusqu'à Londres.

De nombreux membres de la B.A.M.S. avaient répondu à l'invitation de leur président **Bill Trower** pour participer à cette rencontre organisée de main de maître par **Josh Spoor**.

Nous remercions vivement nos amis britanniques pour leur accueil chaleureux.



4 membres du CAF ont fait de brillantes présentations (en anglais) saluées et particulièrement appréciées par l'auditoire :

- **Gérard Collot** : La ligne Mermoz,
- **Lucien Toutounji** : les premiers courriers aérien en Égypte 1919-1922,
- **Jean-Daniel Ayache** : les liaisons aériennes entre la Nouvelle Calédonie et le Royaume Uni,
- **Guy Vandenbulcke** : courriers aériens pendant la guerre civile en Espagne.

La journée du samedi s'est conclue par un banquet convivial.

Au printemps 2015, le CAF rendra la politesse à la **British Air Mail Society** et organisera, a priori en Normandie, un événement convivial qui sera aussi l'occasion de réunir les membres du CAF qui n'ont que rarement l'occasion de participer à nos réunions parisiennes. Nous vous informerons dès que possible des dates et du programme.

Être membre du CAF, c'est aussi cela : avoir l'occasion de se rencontrer entre amis partageant la même passion de l'aérophilatélie : nous compterons sur la présence de nombreux membres du CAF.



Bill Trower, Chairman de la B.A.M.S.
& Guy Vandembulcke



Brian Asquith « Patron » de la B.A.M.S.
& Jean-Daniel Ayache



Peter Lister & Lucien Toutounji



Josh Spoor & Gérard Collot

Nouvelles adhésions

Depuis novembre 2013, nous avons eu le plaisir d'accueillir 3 nouveaux membres.

Nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 955 : Robert MARION (Ile de France) : président de du Club Philatélique Franco-britannique (CPF) et collectionneur de l'Ile Maurice

N° 956 : Christine DEDIEU (Ile de France).

N° 957 : Jean-Claude VASSEUR (Ile de France). Collectionneur mondialement reconnu de la Poste Aérienne de Terre-neuve (1919-1949)

Littérature

→ Le livre « **Pierre-George Latécoère – correspondances 1918-1929** » de notre collègue **Laurent Albaret** se voit couronné par plusieurs prix.

Après le Grand Prix de l'Académie des Jeux Floraux de Toulouse, cet ouvrage passionnant et particulièrement bien documenté paru avec le soutien de la Fondation La Poste, vient de recevoir le prix d'histoire et de sociologie Louis Castex décerné par l'Académie Française. Ce prix sera remis à Laurent Albaret par Hélène Carrère d'Encausse en séance publique de l'Académie le 4 décembre 2014. Nous lui adressons toutes nos félicitations.

→ Nouvelle parution

Notre collègue **Lionel Pastre** vient de publier la biographie du pilote **Joseph Thoret** intitulée « **Thoret tempête** ».

Les membres des CAF intéressés peuvent l'acquérir au prix de **29 € franco de port** (272 pages format 19 x 24 papier mat de 150g, poids 860g) directement auprès de l'auteur : **Lionel Pastre** 195, chemin du Pavillon, 13270 Fos-sur-Mer lionel.pastre@laposte.net.

Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

→ **Congrès du GAPS Poitiers** 1^{er} mai 2014 : Jacques Renaud.

Les prochains congrès du GAPS auront lieu

- à La Baule les 25-26 avril 2015 : congrès et exposition non compétitive (5 cadres par association).

- à Pau en 2016 : exposition régionale.

→ **87^{ème} Congrès de la FFAP** : Dominique Petit, Michel Nempon, J.Renaud.

Il s'est tenu le 21 juin 2014 au Parc Floral de Vincennes à l'occasion de « Planète Timbres ». A noter la poursuite de la décroissance du nombre de membres cotisants des associations adhérentes à la FFAP : -3,2% en 2013.

Il a été rappelé qu'un des buts principaux du changement de passeport a été « **1 collection = 1 passeport** ». Même si l'exposant est membre de plusieurs associations, dans plusieurs régions, et que le titre de sa collection change entre les présentations, le passeport reste le même et suit bien l'évolution de la collection. Ceci permet également un meilleur suivi des collections au niveau fédéral.

Le 88^{ème} congrès de la FFAP se tiendra à Mâcon à l'occasion du championnat de France (22-25 mai 2015)

→ FISA

Lucien Toutounji représentera le CAF à la réunion du board de la FISA qui se tiendra à Bellefonte en Pennsylvanie (USA) du 11 au 14 septembre 2014.

Service cessions

La cession de juillet 2014 est jointe au bulletin. Elle comprend 55 lots.

La prochaine cession sera couplée au bulletin de novembre. Les lots seront reçus jusqu'au **20 septembre 2014**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Évitez les lots composés ainsi que ceux avec prix de départ inférieur à **30 €**.

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

Expositions philatéliques

Nous félicitons les exposants du CAF pour la qualité des collections présentées.

→Exposition régionale Lille avril 2014

65 A : Gabriel GREPIER (CAF 380) : Meetings et manifestations à la Belle Époque (CAP).

→Exposition régionale Milly La Forêt avril 2014 :

76 V : Claude CHASTEL (CAF 886) : Aérophilatélie et Tunisie.

Cour d'honneur : Christian KELLER (CAF 683) : Courrier Sud, compagnies privées brésiliennes.

Juré : Jacques Renaud.

→Championnat de France de classe ouverte Poitiers mai 2014 :

71 A : Fabien Fernbach (CAF 939) : Graf Zeppelin LZ 127 – son histoire et ses voyages.

→Exposition Nationale Paris (Parc Floral de Vincennes) juin 2014 :

90 OR + FJ : Jean-Daniel AYACHE (CAF759) : La poste aérienne de et vers la Nouvelle Calédonie de 1929 à 1949.

85 GV : Daniel BLANGUERIN (CAF 881) : Les lignes postales d'Air Afrique ou liaisons France-Madagascar sur le continent africain (1925-1939).

76 GA : Maurice COLLET (CAF 942) : Le paquebot du ciel.

85 GV : Fabien FERNBACH (CAF 939) : Le courrier étranger du Graf Zeppelin LZ127.

80 V : Jean-Claude ROUSSEL (CAF 953) : Courriers aériens accidentés ou retardés.

80 V : Louis VALLÉE : Les premiers aviateurs et leurs appareils (CAP).

Juré : Jacques Renaud.

→Exposition internationale Paris (Parc Floral de Vincennes) juin 2014 :

91 OR : Gérard COLLOT (CAF 632) : Ligne Mermoz - Air France 1933 -1940.

91 OR + PS : Michel NEMPON (CAF 847) : Courriers aériens français sur la ligne d'Indochine jusqu'en 1940.

90 OR : Jacques RENAUD (CAF 518) : Courrier commercial et privé transporté par dirigeables allemands affranchissements mécaniques période 1928 - 1936.

85 GV : Filip van der HAEGEN (CAF 583) : Évolution de la poste aérienne en AOF (1923 – 1935).

Réunions mensuelles amicales

Notre réunion du 21 juin s'est tenue au Parc Floral de Vincennes. Elle a permis de réunir 20 membres du CAF, dont plusieurs membres venus de l'étranger.

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.

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 €.

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. Adressez nous vos propositions de 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 résolution 240 dpi) ou par la poste (photocopies couleur), et le texte sous forme d'un fichier Word ou manuscrite.

CERCLE AÉROPHILATÉLIQUE 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.

RÉUNIONS MENSUELLES

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

Prochaines dates de réunions : 20 septembre, 25 octobre, 22 novembre, 20 décembre,
17 janvier, 21 février, 21 mars.

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

Lettre recommandée de 20g de Paris du 21 mars 1929 pour Santiago du Chili (arrivée le 4 avril) via Toulouse (22 mars), Casablanca, Dakar, Natal, Rio de Janeiro, Buenos Aires (31 mars) par l'Aéropostale au tarif de **39F** :

- Lettre extérieure : 1,50F
- Recommandation : 1,50F
- Surtaxe aérienne pour le Chili 9F/5g x 4 : 36F



Soit 13 fois le port par voie de surface. Cette lettre présente une particularité en dehors de son affranchissement tout « Merson », c'est qu'elle a été adressée à Carlos Ibanez del Campo, président de la République du Chili de 1927 à 1931 et de 1952 à 1958.

