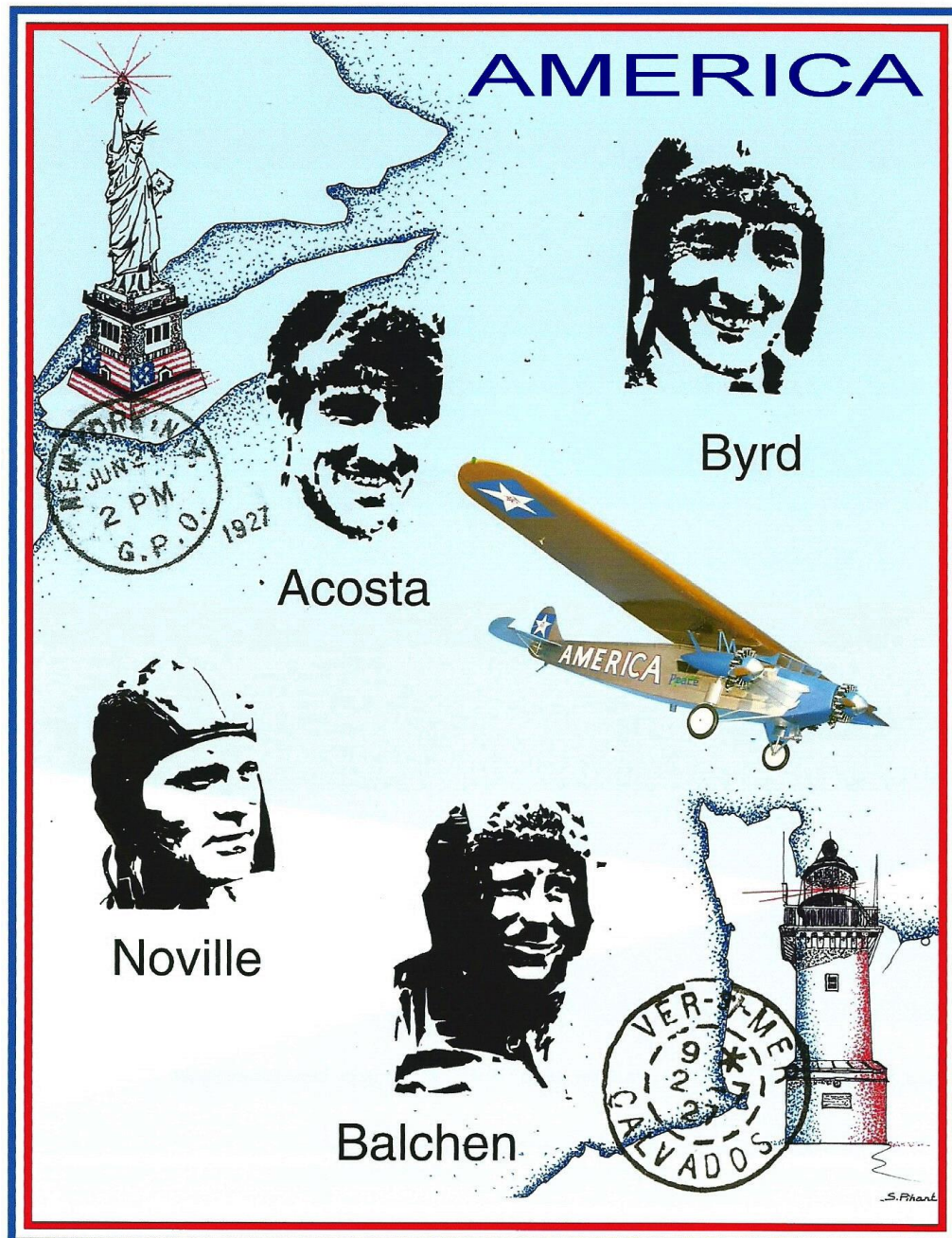


## BULLETIN D'INFORMATION

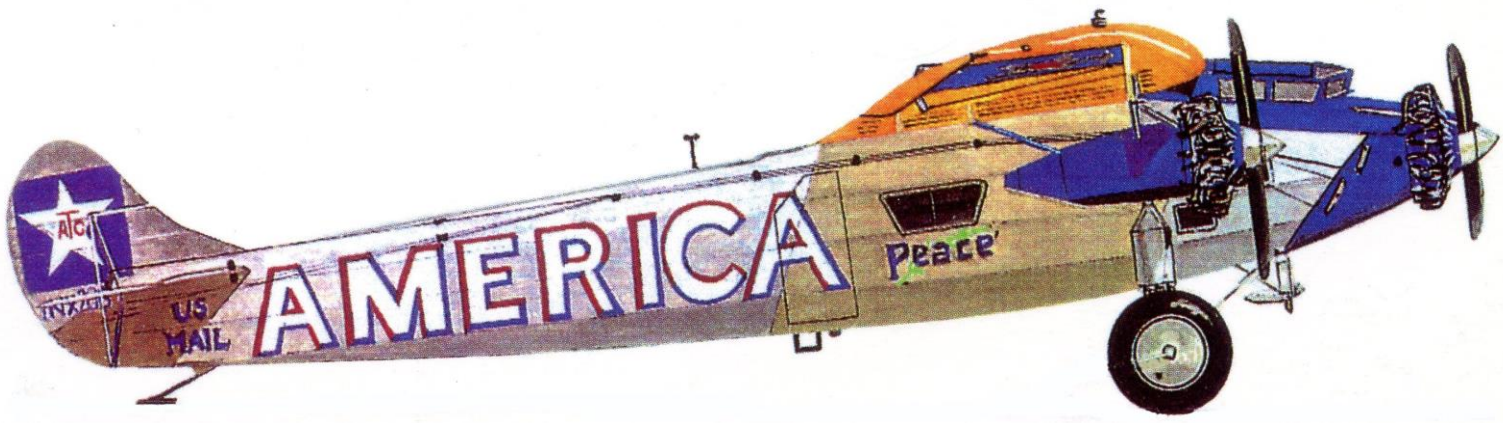
Novembre 2014 N°65

### SOMMAIRE

- 1<sup>er</sup> courrier USA - France America p 1 à 10
- Vols de Robert Landiech en Afrique p 11 à 17
- Vie du CAF p 18 à 21
- Air Madagascar p 22
- Chronique aérophilatélique p 23 à 24



**1<sup>er</sup> courrier aérien États-Unis - France  
sur le Fokker America  
New York 29 juin - Ver sur mer 1<sup>er</sup> juillet 1927**



Bernt Balchen



Richard Evelyn Byrd



Bert Acosta



George Otto Noville

## Premier courrier aérien États-Unis - France sur le Fokker *America*

Par Dominique PETIT

R.E. Byrd, G.O. Noville, B. Acosta et B. Balchen  
New York 29 juin - Ver-sur-Mer 1 juillet 1927

A l'aube du 1<sup>er</sup> juillet 1927, Auguste Lescop, gardien du petit phare de Ver-sur-Mer, dans le Calvados, se réveilla en sursaut. Il lui semblait avoir entendu des coups à sa porte, des appels dans une langue inconnue. Il prêta l'oreille. Au dehors, le bruit du ressac lui parvenait, assourdi par la bruine qui toute la nuit avait pesé sur la mer. Le village proche était silencieux. Sur la route résonnaient des pas : des pêcheurs sans doute. Tout paraissait normal, «un cauchemar...» murmura t'il, et il se recoucha.

Quelques minutes auparavant, un cycliste, M. Lecocul, roulait sur un chemin boueux. Son phare dessinait devant lui un halo jaunâtre, quand il aperçut soudain deux ombres se dressant devant lui, deux ombres d'hommes qui paraissaient très grands. L'un d'eux se planta au milieu de la route en agitant les bras tandis que l'autre restait immobile sur le talus. Ils criaient des paroles sans suite. «Ils sont ivres ou essaient de faire un mauvais coup » pensa le cycliste qui pédala de plus belle, fonçant sur les deux ombres. Un moment, il crut que les inconnus allaient saisir sa bicyclette par le porte-bagage, mais il fit un écart et put leur échapper.

Un quart d'heure plus tard, Maurice Duchemin, propriétaire de l'hôtel de Ver-sur-Mer se penchait à la fenêtre de sa chambre. Comme le gardien de phare, il avait été réveillé par des appels et des coups à sa porte. Il distinguait dans la rue deux hommes qui gesticulaient. « Que voulez-vous ? Quoi ? Que dites-vous ? Ah, allez cuver votre vin ailleurs... », et il referma brutalement la fenêtre.

Il ne devait pas être la dernière personne à être réveillée cette nuit-là. Joseph Coiffier, l'adjoint au maire, fut lui aussi tiré de son lit par des hommes dont cette fois il reconnut les voix. C'étaient celles de pêcheurs du village, les deux frères Martin et Michel : « Nous avons rencontré sur la route deux étrangers aux vêtements ruisselants d'eau de mer. Nous n'avons pas compris leurs paroles. Nous croyons qu'ils parlent anglais. Ce sont peut-être des naufragés... ».

Des naufragés en effet, mais dont le naufrage était une victoire. Car ces fantômes qui avaient hanté les habitants de Ver-sur-Mer, ce 1<sup>er</sup> juillet 1927 étaient le Commander Richard E. Byrd de l'US Navy et son équipage composé du Lieutenant George O. Noville, Bert Acosta et Bernt Balchen. Ils venaient de réussir la troisième traversée de l'Atlantique Nord après Charles Lindbergh sur le Ryan à moteur Wright « Spirit of St Louis » (20-21 mai 1927), puis Clarence D. Chamberlin et Charles A. Levine sur le Bellanca Wright « Miss Columbia » (4-6 juin 1927).

Lorsqu'il commença à préparer son projet de traversée de l'Atlantique après avoir survolé le Pôle Nord en 1926, Byrd n'avait pas pour objectif de réaliser un vol isolé, ni de concourir pour le prix Orteig. Le Prix Orteig était un prix de 25.000 US\$ offert le 19 mai 1919 par le propriétaire d'hôtels Raymond Orteig au premier aviateur allié qui réaliserait un vol sans escale entre New York et Paris, dans un sens ou l'autre. Initialement valable pour une durée de 5 ans, l'offre avait été renouvelée pour cinq années supplémentaires en 1924. Byrd souhaitait avant tout étudier les conditions dans lesquelles pourrait se mettre en place le transport régulier de passagers et de courrier entre les deux continents. Il avait obtenu le soutien financier de M. Rodman Wanamaker.

Le choix de l'avion se porta comme pour son survol du Pôle Nord (1926), sur un **Fokker C-2** (version militaire du **F VIIa/3m** utilisé par de nombreuses compagnies de transport).

Sa surface portante avait été augmentée de 59 à 67 m<sup>2</sup>, et il était propulsé par trois moteurs **Wright Whirlwinds** J-5 de 220 cv lui permettant d'atteindre une vitesse maximale de 190 km/h. Sa construction était rustique : les ailes étaient en bois et le fuselage en tubes d'acier recouverts de toile.

La contenance des réservoirs avait été portée de 1400 à 4900 litres avec l'adjonction d'un réservoir supplémentaire en cabine. Il reçut l'immatriculation NX-206.

Son équipement de navigation était complet pour l'époque. Les instruments de bord se composaient d'un compas à induction terrestre Pioneer, deux compas magnétiques, un dérivomètre, un loch aérien, trois thermomètres, des indicateurs de virage et de pente, un sextant à bulle, et deux postes de TSF.

L'appareil fut construit aux États-Unis par l'*Atlantic Aircraft Corporation* sous licence Fokker. Son premier essai le 16 avril avec Anthony Fokker aux commandes, et Byrd, Floyd Bennett et Noville à bord se termina par un capotage à l'atterrissage, dont l'équipage se tira sans trop de mal sauf pour Floyd Bennett qui fut hospitalisé pour plusieurs semaines. Un mois fut nécessaire pour remettre en état le Fokker. Bernt Balchen, un pilote d'essai norvégien chez Fokker réalisa deux vols concluants, avant de convoier l'avion jusqu'à l'aérodrome de Roosevelt Fields à New York, d'où l'avion baptisé **America** pour satisfaire le commanditaire, devait s'élancer pour sa tentative de traversée tout comme Lindbergh et Levine.

Bertram ou Bert (pour l'état civil Bertrand Blanchard) Acosta, un pilote d'essai chez Curtiss à la réputation de casse-cou (surnommé le « *bad boy of the air* »), remplaça Floyd Bennett, non encore rétabli, en tant que premier pilote, avec Bernt Balchen comme second pilote. George Otto Noville opérateur radio et mécanicien, et Richard Evelyn Byrd complètent l'équipage de l'**America**.

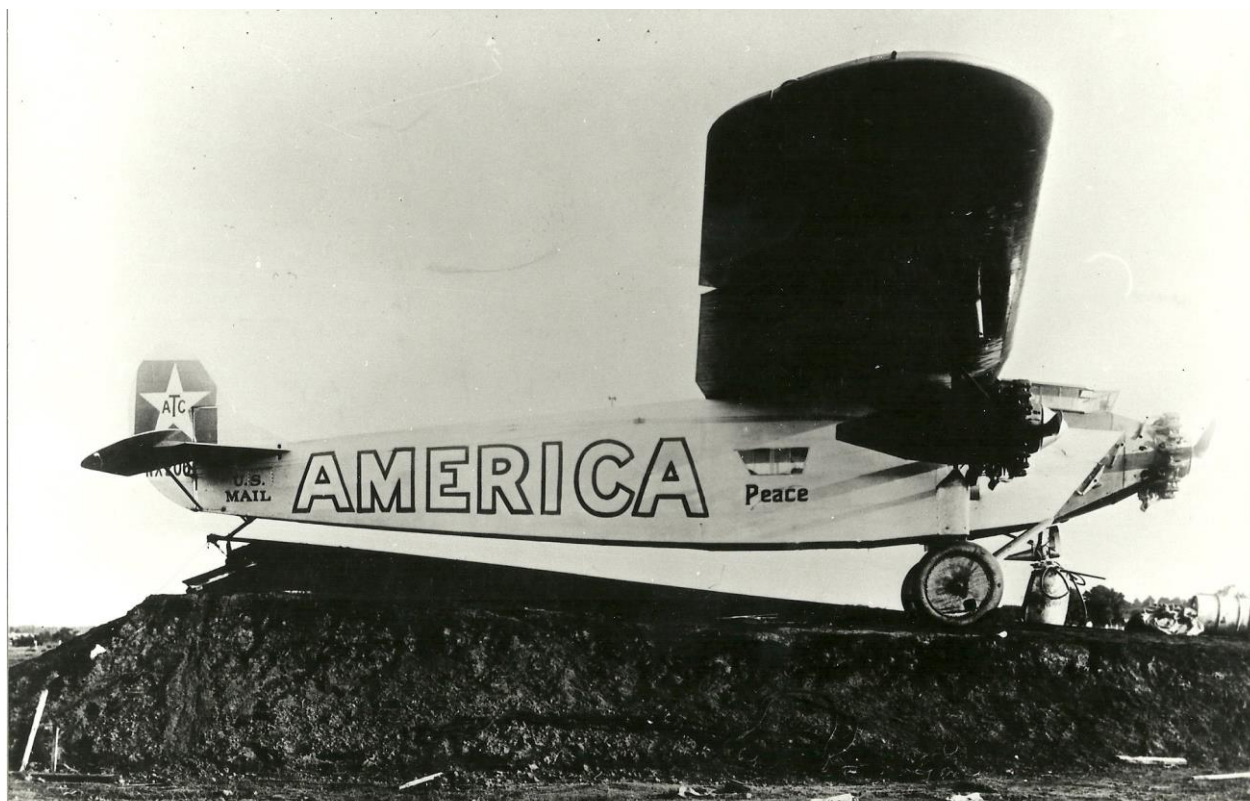


De gauche à droite : B. Acosta, R.E. Byrd, G.O. Noville, B. Balchen

Le décollage des avions lourdement chargés est une phase critique (cf. l'accident de Fonck le 21/09/26). Afin de faciliter le décollage de son Fokker (poids à vide 2,7t et 6,7t au décollage), Byrd avait imaginé de l'installer sur un plan incliné, arrimé à l'arrière par un câble à libérer après le lancement des moteurs.

Le 29 juin, peu de temps après minuit, le Dr J.H. Kimball du bureau météorologique de New York informa Byrd d'une fenêtre météo favorable. Byrd demanda immédiatement de préparer l'avion en vue d'un départ à l'aube. À 5h24, le Fokker s'élança de son plan incliné, décolla lourdement et s'éleva bientôt au-dessus de Long Island. Un vent favorable les poussa le long de la côte du Maine en direction de la Nouvelle Écosse. La visibilité diminua cependant considérablement lorsqu'ils atteignirent Terre Neuve au crépuscule et s'engagèrent au-dessus de l'océan. Le manque d'expérience d'Acosta pour le vol sans visibilité conduisit Balchen, seule personne à bord ayant l'expérience du pilotage aux instruments, à prendre les commandes.

Vers 1h du matin, ils sortirent du brouillard pendant un moment et Byrd put faire le point par rapport aux étoiles, mais pendant une longue vingtaine d'heures, le ciel et la mer se confondant, ils durent progresser en n'apercevant que très rarement la surface de l'océan. Après une montée à 15000 pieds, ils constatèrent un début de givrage. Noville put contacter des navires le long de la route, envoyer et recevoir des messages.



Le cargo Tuscoloosa City reçut un « *Tout va bien* » de Byrd, et signala l'*America* à Land's End en Cornouailles. Logiquement, l'*America* devait aborder le littoral français vers Cherbourg deux heures plus tard. Les opérateurs guettèrent donc un message de Byrd, tandis que des observateurs fouillaient le ciel avec des jumelles. La visibilité était mauvaise, mais on espérait bien que l'avion volerait assez bas pour être reconnu. Pourtant, deux heures après le passage de l'*America* à Land's End, personne n'avait aperçu l'*America*. Les opérateurs ne comprenaient pas pourquoi ils ne recevaient aucun message radio quand soudain l'un d'eux se mit à écrire fiévreusement sur son carnet.

- C'est Byrd ? lui demanda un camarade.

L'opérateur lui fit un signe affirmatif et enleva son casque.

- Où est-il ?
- Il retourne en Amérique.
- Ce n'est pas le moment de plaisanter... Il approche de Paris ?

L'opérateur, pour toute réponse, lui tendit son carnet. Il n'y avait pas de quoi plaisanter, en effet, mais du moins était-il permis de s'étonner, car Byrd avait signalé son point et ce point le situait en pleine mer à 160 miles au sud-ouest d'Ouessant.

- Que va-t-il faire par là ? s'exclama l'opérateur.

On s'interrogeait, on supputait les raisons qui avaient motivé ce crochet au-dessus de l'océan, mais on restait inquiet, d'autant plus que le silence recommençait. À 20h30 on reçut un message. Non pas de Byrd, mais de la préfecture maritime de Brest; elle annonçait que l'*America* survolait la ville à 300 mètres :

- Êtes-vous bien sûr de l'identité de l'avion ?
- Oui, ils nous l'ont confirmée.

On poussa un soupir de soulagement. Peu importait la cause du crochet que Byrd avait fait au large. L'essentiel était de savoir qu'il avait enfin atteint la France et qu'il serait bientôt à Paris.

L'*America* fut signalé au-dessus de Landivisiau, Saint-Brieuc, Rennes.

- Vous ne voyez toujours pas le phare de la Tour Eiffel ?
- Non, rien.

La pluie s'écrasait contre la cabine de l'*America*.

- Temps de chien...

Ce n'était pas cela qui inquiétait Byrd. D'après ses calculs, il se trouvait au-dessus de Paris. Il tournait donc à basse altitude, cherchait les lumières du Bourget et ne voyait que l'obscurité. Il se pencha sur la rose du compas. Le cap était exact.

- Quelle heure est-il ? demanda Byrd.
- 0h45.

- Signalez que nous sommes au-dessus de Paris et que nous n'apercevons pas le terrain.

De fait, les haut-parleurs du Bourget annoncèrent que l'*America* lançait distinctement des appels de plus en plus pressants : « Nous cherchons le terrain... Nous ne voyons pas les projecteurs »

- Mais qu'ils précisent ce qui ne va pas, s'exclamait-on. Pourquoi lancent-ils ce S.O.S. ? Ont-ils une panne ? Sont-ils à court d'essence ?
- Le plus atroce, dit un aviateur, est que nous ne pouvons rien pour eux.

Les appels de détresse se poursuivaient ...et tout à coup cessèrent.

- Vous ne voyez toujours pas Paris ?
- Non, commandant.

Il est 1h du matin. Ils avaient assez d'essence pour voler jusqu'au lever du soleil. Or seule l'aube permettrait de prendre des points de repère. Il ne restait rien d'autre à faire qu'à tourner en rond dans l'attente d'une éclaircie. Le Fokker fut entendu au-dessus d'Avranches, Domfront, Saint-Lô, Briouze, Caen.

Soudain l'obscurité s'allégea un peu vers la droite.

- Oh, commandant, regardez...

D'abord les quatre hommes, les yeux agrandis par l'étonnement ne comprirent pas. Ils voyaient non pas la Tour Eiffel et les lumières de Paris, mais la mer déferlant sur une plage bordée de villas et d'hôtels, un tableau calme et paisible, évocateur de vacances heureuses, mais qui pour eux prenait une effrayante signification : ils étaient perdus. Non seulement ils ne pouvaient identifier cette plage mais encore ils n'avaient plus aucun moyen de s'orienter ni de retrouver leur route car, sans aucun doute, leur compas était dérégulé.

J'aurais dû m'en douter, murmura Byrd. Au cours de la traversée, en effet, il avait constaté une forte déviation du compas, produite par la masse métallique des bidons d'essence de réserve. Il avait rectifié son cap plusieurs fois et notamment après avoir quitté l'Angleterre, quand il s'était aperçu être au large d'Ouessant alors qu'il pensait approcher de Cherbourg. C'est ce crochet qui avait tant étonné les observateurs français.

Déjà le brouillard s'était refermé sur la plage. « C'est à ce moment, avouera plus tard Byrd, que j'ai senti le frisson de la mort ».

Il ne fallait plus songer à atterrir à Paris. Il convenait de chercher à se poser au plus vite, sur une plage par exemple. Mais, par surcroît de malchance, il avait constaté que la mer était haute.

- Eh bien, dit Byrd, si nous ne pouvons atterrir, nous amerrirons.
- Les roues vont buter contre la surface de l'eau, dit Noville. Nous allons capoter.
- Avez-vous une autre solution ? demanda Byrd.

La montre de Byrd marquait 2h32. Les réservoirs étaient presque vides. Il revint vers le port qu'il avait entrevu et au-dessus duquel le ciel était toujours dégagé.

L'*America* fit plusieurs fois le tour du petit phare de Ver-sur-Mer, puis Byrd fit un signe. Balchen, qui était aux commandes, poussa le manche et l'avion amorça un piqué. Byrd se pencha à droite, Noville à gauche. Acosta se tenait près de Balchen dans le cockpit. Tous se turent. Seul, Noville lut à voix haute les indications de l'altimètre : 30... 20... 10...

Balchen redressa un peu l'appareil, la sueur mouillait son corps glacé, mais il serra fortement les commandes. S'il savait seulement le terrain qu'il allait rencontrer...l'eau ou la terre...

Le rugissement des moteurs se transforma en un formidable ruissellement qui crépitait contre la carlingue. Un violent choc heurta les mâchoires, tandis que les corps furent saisis comme par une immense main liquide qui paralysa les muscles. Noville vit les pieds de Byrd disparaître par le hublot, puis sa tête cogna contre le grand réservoir de 3600 litres. Il tourna trois fois sur lui-même et, à demi inconscient, poussé par l'instinct de conservation, agrippa ses mains aux rebords d'un hublot et se retrouva dans l'eau noire d'où émergeait la queue de l'avion.

Il comprit que l'*America* flottait encore, nagea vers lui, se hissa avec peine sur la carlingue, s'allongea, reprit son souffle et regarda autour de lui. D'abord il ne vit plus rien, puis la surface de l'eau apparut. Heureusement la mer était calme. Il songea à Byrd qui avait disparu sous ses yeux. Était-il le seul survivant de cette tragique traversée? La panique l'envahit. Il hurla :

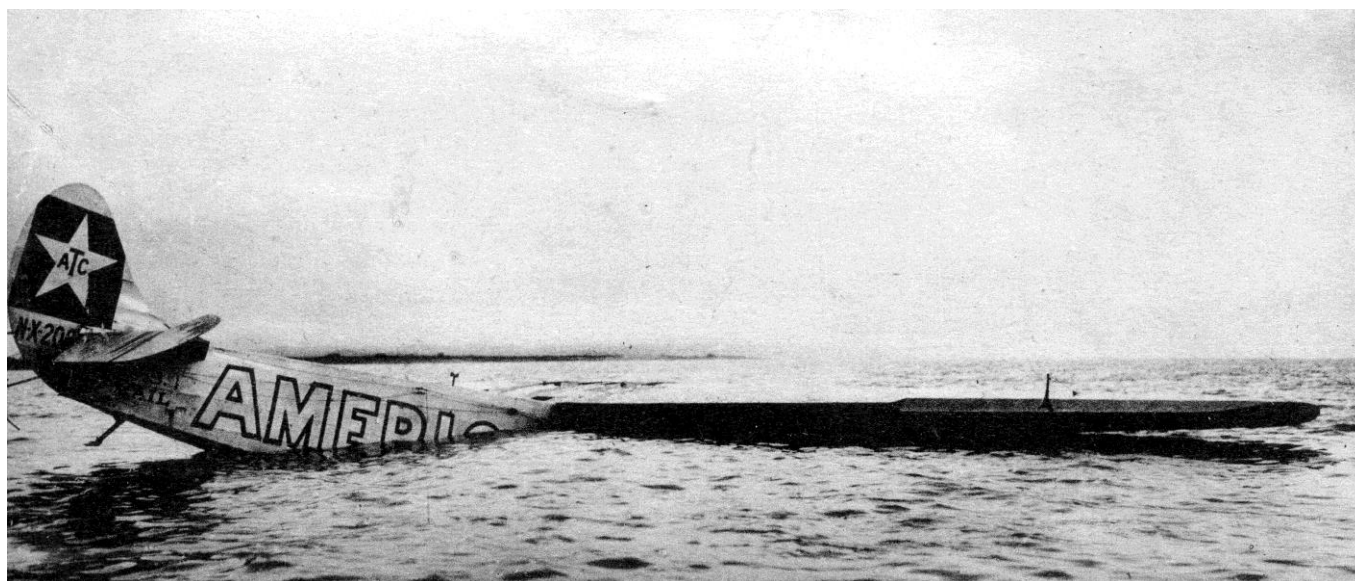
- Dick, où êtes-vous ? Répondez-moi !

Il s'apprêtait à appeler à nouveau lorsqu'il distingua la tête de Byrd, tout proche, qui nageait lui aussi vers l'avion. Il l'aida à se hisser et tous les deux se penchèrent sur l'eau à la recherche de leurs deux camarades. Où étaient-ils ?

- Ah, voici Acosta et Balchen. Ils approchent de l'avion. Dieu merci, ils sont saufs !

Les quatre hommes s'interrogèrent et éclatèrent d'un rire nerveux.

Byrd fit signe qu'ils ne devaient pas rester là. L'*America* s'enfonçait déjà. Il sortit le canot pneumatique, fit embarquer ses camarades et après avoir pris le sac du courrier et le drapeau américain (cf. note) destiné au Président G. Doumergue, mit le cap sur une lumière qui tremblait sur le rivage.



Un quart d'heure plus tard, ils débarquèrent en titubant sur une bande de sable. Ils n'étaient pas au bout de leurs peines puisqu'ils allaient errer deux par deux, pendant une heure dans le village endormi avant d'être enfin accueillis « *comme des fils revenus de la guerre* ».

« Le souvenir de ces cinq heures dans la nuit noire, dira Byrd et l'agonie que nous avons endurée, domine si impérieusement mon esprit que je ne peux penser à autre chose. Rien dans mon raid au Pôle Nord ne saurait approcher ce que nous avons connu dans ce vol sans but, à l'aventure, au-dessus de la France, sans direction, presque désespérés ».

Après 40h8mn de vol, ils se trouvaient finalement devant la localité de Ver-sur-Mer, sur la côte normande. Le nom de ce petit village français où il avait miraculeusement échappé à la mort, restera si cher pour Byrd, que plus tard il en baptisera l'une de ses bases dans l'Antarctique.

Ils estimaient avoir couvert 6 720 km à environ 167 km/h mais leur parcours ne sera homologué que pour 5 565 km.

Ils avaient pu sauver le courrier comprenant **250 lettres** (cf. bordereau d'expédition) qui constitue ainsi le premier courrier aérien entre les États-Unis et la France. Bird ayant prêté serment en tant que pilote de l'United States Air Mail, ce courrier est donc bien officiel.

*Mr. J. J. Keely.*

JC-s.

R

June 21, 1927.

**Memorandum of Air Mail Carried on Airplane (America)  
From New York, N.Y. to Paris, France**

Two-Hundred Fifty (250) letters .....4 lbs 3 oz  
Sack .....3 " 8 oz  
Gross Weight .....7 " 11 "

Two-hundred (200) letters, delivery in Paris  
Eight (8) letters, points in France  
Forty-two (42) Transit (including Germany, England, Holland etc.)

Postmarked, New York, N.Y. 2 P.M. June 21, 1927.

Form 871

Post Office of the United States

**G**

**BULLETIN OF VERIFICATION**

Correspondence with the Administration of

Stamp of the Dispatching Office

Stamp of the Receiving Office

For the statement and correction of errors of all kinds found in dispatch No. 171½ from the exchange office of New York for the exchange office of Paris Dispatch of June 21, 1927, 2:00 P.m. by Stinson Airplane "AMERICA"

ERRORS OR VARIOUS IRREGULARITIES  
(Nonreceipt of the dispatch, nonreceipt of registered articles or of the letter bill, dispatch rifed, torn, or in bad condition, etc.)

The Postmaster and employees of the New York Post Office and greetings to the Postmaster and employees of the Paris Post Office on this, the occasion of the First Direct Air Mail Service between NEW YORK, U.S.A. and PARIS, FRANCE.

Please return the sack and label covering this dispatch under separate cover with this Bulletin of Verification as the equipment is desired for a special purpose. A duplicate of the B/V is attached for the files of your office.

*La Recouvre des Postes et les employés de la poste de Vers-sur-mer Calvados France ont l'honneur "Amérique" a ameri le premier Juillet 1927 accuser réception des sacs de Monsieur le Receveur de Paris et employés des Postes à New York et à leur tour leur adressent leurs vœux sincères et ses félicitations à l'occasion de l'inauguration du premier courrier "par avion" reçu directement en France venant des États Unis.*

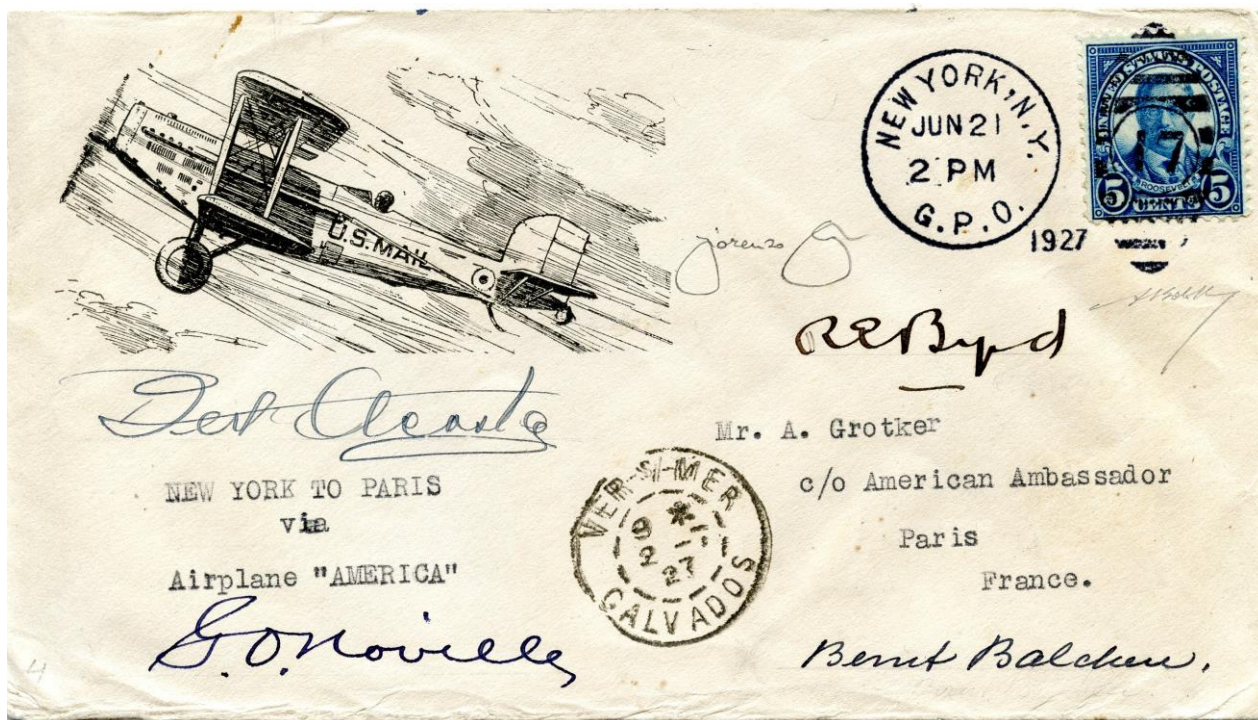
At NEW-YORK the 21 of June, 1927. At VERSURME the 2 Juillet, 1927

Dispatching Office: *John Keely* Postmaster  
Chief of the Exchange Office: *O.A. McSweeney* Supt of Mails

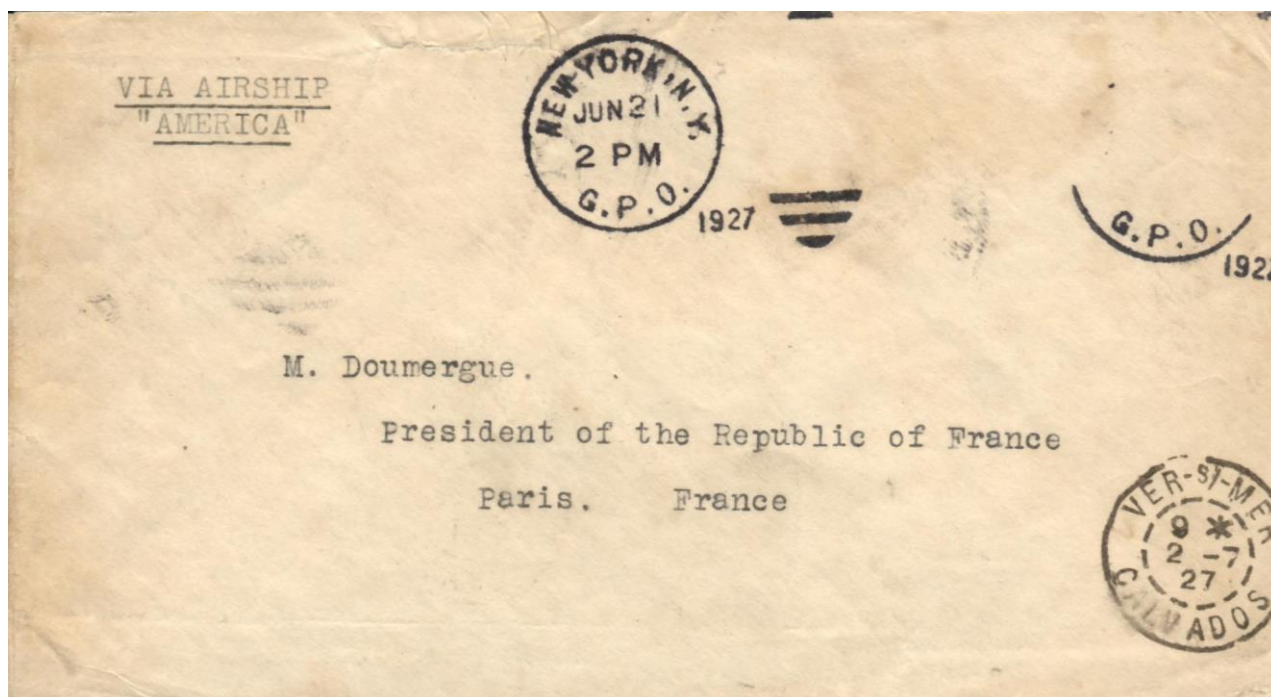
SEEN AND ACCEPTED  
Receiving Office: *M. Dorey*  
Chief of the Exchange Office:



Une partie du courrier est constitué d'enveloppes spéciales illustrées d'un avion de l'US Mail. Une proportion importante des lettres ont perdu leurs timbres du fait de leur immersion. Alors qu'il était reçu par le préfet du Calvados à Caen, Byrd s'aperçut qu'il avait omis de faire réceptionner le courrier. Il retourna donc à Ver-sur-Mer, ce qui explique que le courrier soit revêtu d'un cachet d'arrivée en date du 2 juillet.



L'un des 2 plis connus portant les signatures des 4 membres de l'équipage de l'America.



Lettre destiné au Président Doumergue, ayant perdu son timbre par suite de l'immersion.

Une fois ramené à terre, l'appareil apparut beaucoup trop endommagé pour être remis en état et devint une proie pour les chasseurs de souvenirs. Avec beaucoup d'amertume, Byrd dut donc renoncer à la suite de son entreprise, sans avoir retiré de son vol tous les résultats escomptés. Ce n'était certes pas faute d'une préparation insuffisante ni d'une bonne tenue de l'appareil, mais une fois de plus, les conséquences de la difficulté à prévoir les conditions météorologiques, celle aussi du mauvais fonctionnement de certains instruments et de l'installation de radio. Leur Fokker est néanmoins le premier multi-moteur de transport à avoir franchi l'Atlantique sans escale et l'équipage avait battu un véritable record de durée de vol sans visibilité. L'exploit fut donc célébré et les aviateurs fêtés par de nombreuses réceptions organisées en leur honneur à Paris puis à leur retour aux États-Unis.



Note : Message de M. R. Wanamaker au Président G. Doumergue accompagnant le drapeau américain :

*À Monsieur Gaston Doumergue, Président de la République Française,  
Votre Excellence,*

*L'« America » apporte à la France un drapeau sacré des États-Unis. Il a été fait par l'arrière-petite-nièce de Betsy Ross, de Philadelphie, qui dessina et exécuta le premier drapeau de notre République. Le même tissu a été utilisé pour le réaliser.*

*Le commandant Richard Byrd de l' America vous apportera ce drapeau et vous sollicitera de le consacrer sur la tombe de Lafayette, ce vaillant chevalier de la France et courageux ami de l'Amérique qui repose dans un sol formé de terre prise dans nos deux pays, afin qu'en des cérémonies appropriées ce drapeau puisse symboliser encore les sentiments de profonde gratitude que nous conservons aux indomptables enfants de la France héroïque.*

*Que ce drapeau revienne ensuite prendre place à l'Indépendance Hall à Philadelphie, où l'Amérique proclama pour la première fois sa liberté, fermant ainsi le cercle qui unit les deux Républiques dans les liens éternels de la Liberté, de l'Égalité et de la Fraternité.*

*Rodman Wanamaker*

#### Bibliographie :

- « Atlantic Wings »
- « Ils ont survolé l'Atlantique » de Robert de la Croix publié par Arthème Fayard (1957)
- Revue Icare N° 150 (1992)
- Archives de M. Jean-Pierre Dupont, conservateur du musée America-Gold Beach de Ver-sur-Mer
- L'année aéronautique 1927-1928 par L. Hischauer & CH. Dollfus

## Les vols de Robert Landiech en Afrique 1925 - 1926

Par F. Van der Haegen

Pilote formé durant la Grande Guerre, Robert Landiech (cf. note), bien qu'amputé de la main gauche, reprend l'entraînement à Villacoublay en 1924.

Il trouve un emploi auprès de la Compagnie Minière du Congo Français exploitante de riches gisements de minerai de cuivre situés à une centaine de kilomètres à l'ouest de Brazzaville, en particulier celui de Mindouli.

Landiech amène avec lui le Caudron C-60 n° 5586 à moteur Clerget de 130 cv, immatriculé F-AGDH et baptisé « **Tan-Phé-Pah** ».

Afin de démontrer les avantages que l'on peut retirer de l'usage de l'avion, il réalise un vol de démonstration entre Brazzaville et Pointe Noire le 3 décembre 1925. Parti de la capitale du Congo au lever du soleil, il atterrit dans le grand port sur l'Atlantique vers 14h.

Landiech avait embarqué du courrier de Brazzaville. Les plis furent remis au paquebot « **ASIE** », gagnant ainsi trois jours sur le trajet par voie ferrée Brazzaville - Pointe Noire.



Plis Brazzaville (1/12/1925) – Pointe-Noire (3/12/1925). Les plis portent une petite griffe bleue **PAR AVION** en italique, et parfois la mention manuscrite « Brazzaville – Pointe Noire » à l'encre rouge.

Trois jours plus tard, il rentre à Brazzaville en prenant quelques plis à bord. Ils portent le cachet de départ de Pointe Noire daté du 3 ou du 6 décembre 1925.



le Caudron C-60 F-AGDH « Tan-Phé-Pah »

## MINDOULI (Congo) – SIKASSO (Soudan Français devenu le Mali) ; mai - juin 1926

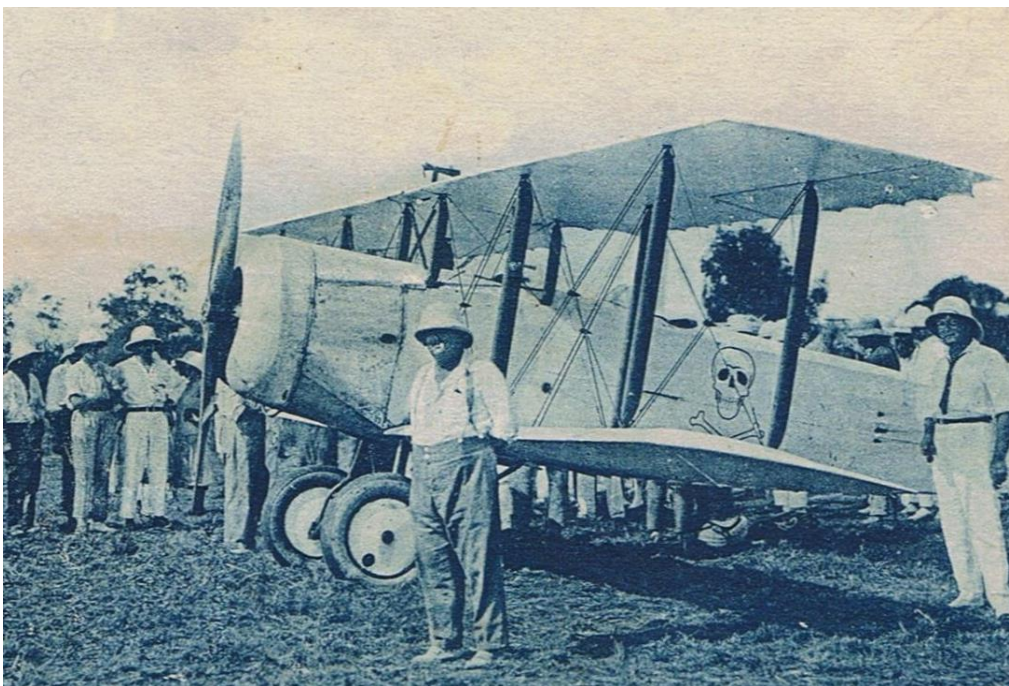
Après l'essai réussi de transport de courrier en décembre 1925, Landiech forme le projet de rentrer en congé en France à bord de son Caudron et convainc Radenen, Chef d'Atelier à la même compagnie de l'accompagner.

Le Caudron « **Tan-Phé-Pah** », muni d'un moteur neuf, est modifié pour emporter des réservoirs supplémentaires et, accrochés de part et d'autre du fuselage, une roue et une hélice de rechange.

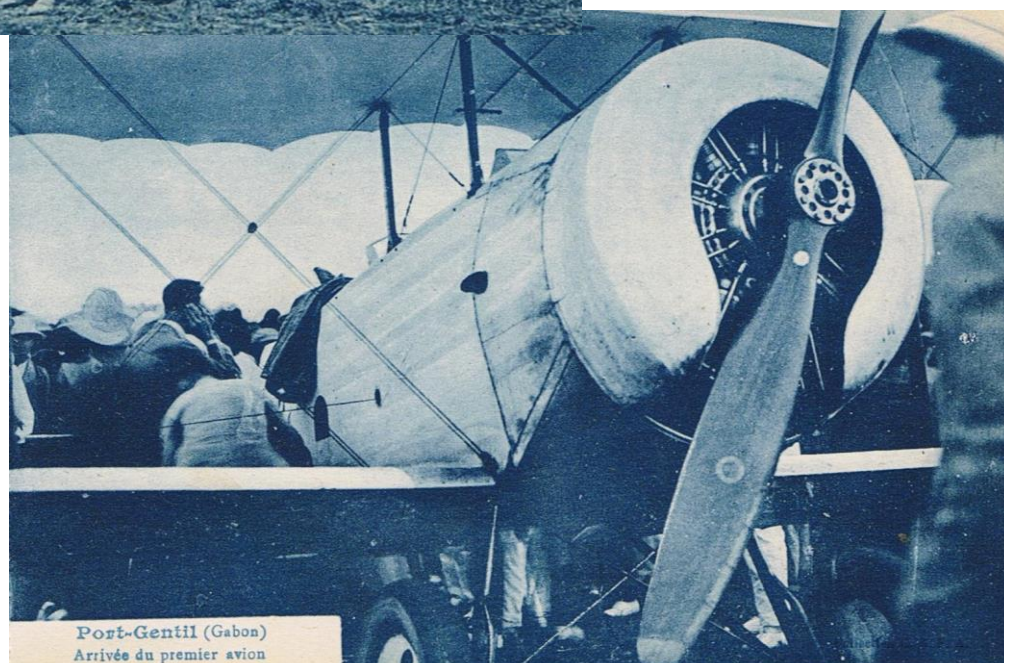
Le départ est fixé au 17 mai 1926. Un accord de la Poste est obtenu pour porter du courrier à destination de Bamako, ce qui lui ferait gagner plus de trois semaines.

L'itinéraire du voyage est le suivant :

17 mai 1926	Mindouli - Brazzaville	105 km
21 mai 1926	Brazzaville - Pointe-Noire	400 km
21 mai 1926	Pointe-Noire - Port-Gentil	575 km



Le Caudron C-60  
de Landiech et Radenen  
est le 1<sup>er</sup> avion à  
se poser à Port-Gentil



22 mai 1926	Port-Gentil - Douala	540 km
24 mai 1926	Douala - Bonny (Nigéria)	320 km
27 mai 1926	Bonny – Opobo (Nigéria)	100 km

A Opobo, Landiech doit se poser sur une plage inhospitalière, sans vivres, et par une chaleur écrasante. L'équipage, fatigué par les efforts accomplis pour réparer le moteur doit attendre une tornade pour avoir un peu de fraîcheur. N'ayant rien trouvé de mieux pour lubrifier le moteur, Landiech et Radenen embarquent à Opobo « 150 bouteilles purgatives d'huile de ricin ».

29 mai 1926	Opobo – Warri (Nigéria)	215 km
-------------	-------------------------	--------

A Warri, l'atterrissage sur un terrain de cricket exigü s'avère très sportif : l'avion ne s'immobilise qu'à quelques mètres seulement des manguiers et de la population massée pour les accueillir. Le lendemain, afin de disposer d'un terrain de longueur suffisante pour le décollage, Landiech et les autorités locales décident d'utiliser le terrain de golf, voisin du terrain de cricket, mais il faut préalablement éliminer les butes de terre et combler les fossés et trous sur une bande de 30 mètres de largeur. Cette bande doit être prolongée dans la haute palmeraie qui l'entoure par une saignée de même largeur. Deux cents prisonniers, ainsi que les enfants des écoles réalisent ces aménagements sous la surveillance des autorités britanniques de la ville, Résident en tête, sous la pluie et en pataugeant dans la boue.

Faute de mieux, Landiech et Radenen font le plein avec de l'essence «Sphinx» poids lourd, une qualité qu'ils n'avaient pas encore utilisée.

30 mai 1926	Warri - Cotonou (Dahomey / Bénin)	390 km
-------------	-----------------------------------	--------

Lubrification avec l'huile de ricin et/ou qualité de l'essence prise de Warri, toujours est 'il qu'un piston fendu et le cylindre correspondant grippé contraint Landiech et Radenen à faire une escale de 24 jours à Cotonou dans l'attente des pièces de rechange nécessaires.



12. - Le premier avion au DAHOMEY (Mai 1926)

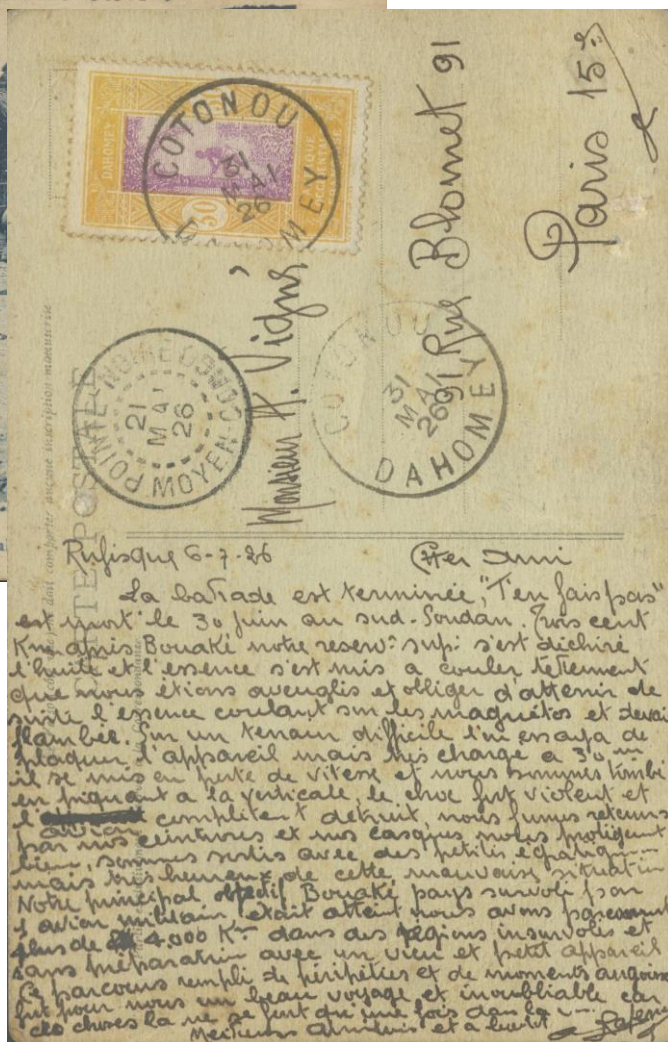
24 juin 1926	Cotonou - Porto-Novo - Accra (Ghana)	370 km
25 juin 1926	Accra - Grand-Bassam (Côte d'Ivoire)	410 km
26 juin 1926	Grand-Bassam - Dimbokro (Côte d'Ivoire)	200 km
29 juin 1926	Dimbokro – Bouaké (Côte d'Ivoire)	115 km
30 juin 1926	Bouaké - environs de Sikasso (Mali)	<u>290 km</u>
		<b>4030 km</b>

Le vol s'achève brutalement le 30 juin à 100 km au sud de Sikasso, sans avoir pu atteindre Bamako (Mali). Mais laissons la parole à Radenen :

Rifisque 6-7-26 Cher ami,

La balade est terminée, « T'en fais pas » est mort le 30 juin au sud Soudan. Trois cent km après Bouaké, notre réservoir supérieur s'est déchiré. L'huile et l'essence s'est mis à couler tellement que nous étions aveuglés et obligés d'atterrir de suite l'essence coulant sur les magnétos et devait flambée. Sur un terrain difficile l'on essaya de plaquer l'appareil mais très chargé à 30 m il se mis en perte de vitesse et nous sommes tombés en piquant à la verticale, le choc fut violent et l'avion complètement détruit, nous fumes retenus par nos ceintures et nos casques nous protégèrent bien, sommes sortis avec des petites égratignures mais très heureux de cette mauvaise situation. Notre principal objectif Bouaké pays survolé par 1 avion militaire était atteint Nous avons parcourut plus de 4000 km dans des régions insurvolés et sans préparation avec un vieu et petit appareil. Ce parcours rempli de péripéties et de moments angoissant fut pour nous un beau voyage et inoubliable car ces choses là ne se font qu'une fois dans la vie.

Meilleures amitiés et à bientôt. A Radenen



Carte postale rédigée et signée par Radenen à Rifisque le 6 juillet 1926, racontant l'accident du 30 juin. Elle porte les cachets d'escales de Brazzaville (20 mai), Pointe-Noire (21 mai) et Cotonou (31 mai)

Le courrier récupéré (30 lettres et 2 recommandés) est ramené à Rufisque (Sénégal) le 6 juillet où il reçoit un affranchissement en timbres sénégalais afin d'assurer son acheminement à ses destinataires par voie terrestre.



L'une des deux lettres recommandées et une lettre normale postées à Brazzaville (20 mai).  
Toutes deux portent au verso mention manuscrite de l'accident.



## Conclusions

Le voyage de Landiech constitue un exploit sportif de tout premier ordre et il faut admirer le courage de ceux qui l'ont exécuté. Il est intéressant de reproduire la conclusion d'un article paru à l'époque dans l'Auto, sous la signature de l'Ingénieur en Chef Hirschauer.

*...Ce voyage a une portée qui dépasse de beaucoup le simple exploit sportif; il s'en dégage de précieux enseignements :*

*Voilà un avion en bois et toile qui séjourne deux années sous l'Équateur, sans soins particuliers - il n'a jamais été rentoilé - et qui a gardé ses qualités assez bien pour effectuer les vols les plus difficiles. N'est-ce pas la preuve, qu'en dépit de ce qu'affirment trop facilement certains protagonistes, par trop exclusifs de la construction métallique, on peut attendre beaucoup, aux Colonies, de ces matériels de bois et toile, peu coûteux, faciles d'entretien et de réparation.*

*L'avion a un moteur de 130 cv d'un vieux modèle - nous faisons mieux aujourd'hui, beaucoup plus économique, surtout en huile. Il n'en franchit pas moins des étapes de 500 km sans escale à 120 km/h, malgré vents et tornades. Landiech n'eut certes pas pu employer un moteur plus faible - combien de vols n'a-t-il pas réussi à prolonger avec un ou deux cylindres en moins, grâce à l'excédent de puissance du moteur - mais un avion militaire de 300 cv lui eût-il permis de faire mieux ? Non, cent fois non ! Pourquoi donc continuer à employer aux Colonies un type d'avion vieux de onze ans, qui a été établi pour la bataille sur le front français et dont la seule adaptation aux pays chauds a été un agrandissement de radiateur, donc un alourdissement ? Pourquoi user 300 cv, là où 120 cv ou 130 cv sont suffisants ?*

*Ce sont là des faits ; ils viennent s'ajouter à la longue liste des arguments en faveur d'une aviation coloniale de moyenne puissance...*

### Note :

**Robert Pierre Landiech** est né le 6 décembre 1896 à Monclar d'Agenais (Lot et Garonne).

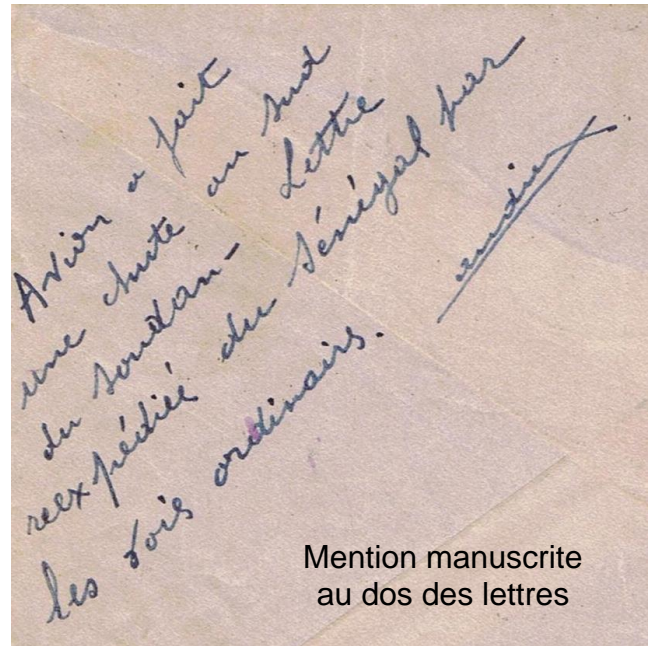
Mécanicien-électricien de profession, il est Incorporé le 9 avril 1915 au 5<sup>ème</sup> cuirassier. Passé à l'aviation le 24 janvier 1916, il est affecté à l'école d'Avord (Cher) où il obtient son brevet militaire le 17 juin 1916.

Après un passage par l'école de Châteauroux (Indre), puis au GDE (Groupe des Divisions d'entraînement) en septembre 1916, où il vole sur Voisin et Farman, Il est envoyé en escadrille le 3 octobre 1916. A l'escadrille F 208, il effectue des vols de repérage, de surveillance, de réglage de tir, ainsi que des vols de nuit. Le 9 mai 1918, il a la main gauche arrachée par un obus éclatant près du réservoir. L'adjudant Landiech a reçu cinq citations et décorations, Médaille Militaire, Croix de Guerre avec palmes.

Il décède le 27 juin 1952 en en pilotant un Norécrin au dessus d'Abidjan avec le Gouverneur de la Côte d'Ivoire Pierre Pélieu.

### Bibliographie :

- CIELS IMPERIAUX AFRICAINS (1911-1940) page 86, par Vital Ferry
- LIGNES AFRICAINES Tome 1 « Les défricheurs : 1911-1931 » par G.Collot & A.Cornu
- L'ANNEE AERONAUTIQUE 1926-1927 par L.Hirschauer & Ch. Dollfus , pages 199/200



# LA VIE DU CAF

## Le mot du président

La vitalité d'une association se mesure à travers le nombre d'actions qu'elle entreprend et mène à leur terme en associant le plus grand nombre de ses membres.

De fait, le CAF a décidé :

- D'organiser un événement amical en Normandie du 13 au 15 avril 2015. Nous souhaitons vous offrir l'opportunité de passer un agréable moment convivial, aérophilatélique et touristique, entre membres du CAF qui n'ont que trop rarement l'occasion de se rencontrer.

Ce sera également l'occasion pour le CAF d'inviter et de remercier la BAMS (British Air Mail Society) pour leur accueil en avril 2014 à Shoreham.

Nous avons choisi Ver sur mer (14) qui présente à nos yeux de nombreux atouts : c'est l'endroit où le Fokker *America* de Bird, Noville, Acosta et Balchen a atterri le 1<sup>er</sup> juillet 1927, réalisant ainsi la première traversée aéropostale entre les USA et la France, comme nous le relatons dans ce bulletin. C'est également à Ver sur mer que nos alliés britanniques ont débarqué le 6 juin 1944 sur Gold Beach.

Vous trouverez en pièce jointe une invitation à vous joindre à cet événement à nous retourner dans les meilleurs délais.

Nous espérons que le programme proposé vous séduira et que vous répondrez nombreux de façon positive.

- La France a occupé une place de tout premier plan dans le développement de l'aviation entre les deux guerres. Pour retracer cette épopée, le CAF a décidé de rédiger et de publier un ouvrage en nom collectif « **Les grands raids français 1911 - 1939** ». Nous vous avons sollicité, et à ce jour déjà 17 membres du CAF ont répondu présents, et se sont portés volontaires soit pour rédiger les textes des raids et voyages, les biographies, soit en nous ouvrant leurs archives (scans de plis, photos et autres documents). Nous ne doutons pas que la somme de connaissances et la richesse des collections des membres du CAF nous permettra de produire un ouvrage de référence. A ce jour, 60 raids ont déjà été attribués à des rédacteurs. Nous accueillerons avec joie toutes les autres bonnes volontés.

## Réunion du Comité d'Administration du 20 septembre 2014

- Validation du programme du déplacement à Ver sur mer (14).
- La **prochaine AG est fixée au 21 février 2015** place de la République (ou à défaut chez dans la salle de réunion de l'immeuble Latécoère, avenue Marceau).
- Validation et lancement du projet d'ouvrage en nom collectif « Grands raids français 1911 - 1939 ».
- Décision de commercialisation du stock de plis du CAF. Pascal Houé est chargé de réaliser l'inventaire du stock de plis du CAF et de proposer sur internet les plis qui n'auront pas été achetés par des membres du CAF (cf. rubrique « Service Cessions »)
- Le contenu du bulletin a été discuté et le rôle de chacun précisé.
- Il a été décidé d'établir des attestations fiscales pour les membres du CAF qui ont engagé en 2014 des frais de représentation pour le CAF, et qui en feront la demande. Les dépenses pour lesquelles, les membres n'ont pas demandé de remboursement sont en effet assimilées à des dons au profit du CAF, association d'Intérêt Général au titre de l'article 200 du CGI article 1b. Elles ouvrent de ce fait droit à réduction d'IR et seront établies par le trésorier et signées par le Président sur la base de la présentation des justificatifs. Note : cette pratique est déjà en vigueur dans la majorité des associations adhérentes du GAPS.

## Au palmarès des expositions philatéliques

### Exposition internationale de poste aérienne Bellefonte (USA)

- OR : Lucien TOUTOUNJI (CAF 893) : Lebanon Air Mail (1919-1936).

### Exposition internationale Baltex à Malmö (7 Nations Cup) août 2014

- 87 : Filip van der Haegen (CAF 583) : évolution de la poste aérienne en AEF jusque 1935.

### Exposition régionale Brioude septembre 2014

- 82 GV : Daniel Blanguérin (CAF 881) : Lignes aéropostales françaises et étrangères en Afrique (1930-1946).

### Championnat international St Pierre et Miquelon SPM 2014 (septembre 2014)

- 95 GO : A. Jones (USA) : Création de la poste « Transcontinental Service » 15 mai 1918 - 30 juin 1926.
- 90 O : Sandra Freeman (Canada) : Développement de la poste aérienne en Bolivie.
- 87 GV James Johnson (Colombie) : Colombie, début de la poste aérienne 1922-1929).

### Championnat interrégional grand sud Saissac (Aude) (octobre 2014)

- Hors compétition : Fabien Fernbach (CAF 939) : Le courrier étranger du Graf Zeppelin LZ127.
- 81 GV : Jean-Claude Leplu : Le ballon monté « Le Tourville.
- 80 GV + PS : Jean-Louis Roucalle : La Gazette des absents transportée par ballon monté durant le siège de Paris.

## Calendrier des expositions à venir

- 1<sup>er</sup> au 6 décembre 2014 : Exposition internationale MALAYSIA 2014 à Kuala Lumpur.
- 14 et 15 mars 2015 : Exposition régionale organisée par le GAPHIL, dans le cadre de l'exposition « Saint Denis 2015 » à la Bourse du travail de Saint Denis – 9/11, Rue de Genin – 93200 Saint Denis.
- 25 et 26 avril 2015 : Rencontres philatéliques de l'Ouest à La Baule – Salle des Floralies. Assemblée Générale du GAPS et exposition non compétitive.
- 13 au 16 mai 2015 : LONDON 2015 EUROPHILEX. <http://www.london2015.net/>
- 23 au 25 mai 2015 : 88<sup>ème</sup> championnat de France de Philatélie dans le cadre de PHILA-France 2015 au parc des expositions de Mâcon.
- 14 au 19 août 2015 : SINGAPORE 2015 World Stamp Exhibition à Singapour. <http://www.singapore2015.com/>
- 3 au 5 décembre 2015 : MonacoPhil – 3<sup>ème</sup> exposition internationale de philatélie Polaire
- 19 et 20 mars 2016 : Exposition interrégionale et Assemblée Générale du GAPS à Pau dans le cadre de TIMBROCCITANIA 2016

## Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- L'Écho de la Timbrologie n° 1886 juillet-août 2014 : *L'aéropostale du bout du monde* (1<sup>ère</sup> liaison aérienne Madagascar - Tromelin en juillet 1954), par Laurent Albaret.
- La Philatélie Française n°661 : *L'aventure polaire du Breguet 19*, par S.Kahn du Cercle d'études postales polaires.

## Parutions

- La luminescence sur les entiers aérogrammes par J. Mucheron (ACEP : [www.entierpostal.com](http://www.entierpostal.com)).

## Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

Réunion du CA du GAPS Paris 18 octobre : Le CAF était représenté par Michel Nempon, Dominique Petit, Jacques Renaud.

- Bilan de manifestations passées, et point sur les manifestations à venir
- Point sur la situation financière
- Questions diverses
- L'après-midi a été consacrée à une réflexion sur la mise en commun de moyens afin de dégager des synergies entre les différentes associations membres du GAPS

## Service cessions

- Il a été décidé de commercialiser l'important stock de plis accumulés par le CAF (années 1946 à 2000). Au total pratiquement 500 plis différents vous sont proposés. Pour certains plis nous disposons de nombreux multiples, pour d'autres uniquement quelques pièces. Nous souhaitons faire profiter de cette opportunité en priorité les membres du CA en leur proposant des prix particulièrement attractifs.

Vous trouverez en pièce jointe la liste des plis proposés.

☞ Afin de rendre cette offre encore plus attractive, nous vous offrons une réduction supplémentaire de 10%, en cas d'achat de 20 plis ou plus, ou de 20% en cas d'achat de 50 plis ou plus.

Ne laissez pas passer cette occasion unique de vous constituer à très bon compte une collection aérophilatélique de cette période

A l'issue de cette vente, les plis invendus seront mis en ligne chez Delcampe, ou autres sites internet équivalents.

- La cession suivante sera couplée au bulletin de mars 2015. Les lots seront reçus jusqu'au **17 janvier 2015**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Évitez les lots composés.

## 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.

## 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. 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 (fichiers jpeg 300/400 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. Email: [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

Site internet: [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 :**

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

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES [fd.petit@orange.fr](mailto: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](mailto: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](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 :**

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 : 20 décembre, 17 janvier, 21 février, 21 mars.

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

## UN PLI PEU COURANT D'AIR MADAGASCAR EN 1949

par Jean-François LABROUSSE

Le 28 février 1947 Roger Gallois et Gabriel Pain fondent **Air Madagascar** avec deux Caudron Simoun et un Potez (siège au 36 rue du Général Roques à Tananarive).

Fin novembre 1947, Air Madagascar achète 3 *Dragon Rapide DH 89*. Premier coup dur lors du voyage de livraison : lors d'une escale à Kosti (Sud Soudan) en roulant sur l'herbe sèche, les échappements des appareils situés très bas enflamment les herbes et communiquent le feu à deux appareils qui sont détruits le 04/12/47 (Une autre version parle de 4 *DH 89* achetés en Côte de l'Or (Ghana) et trois détruits...).

1948 : Air Madagascar utilise un *Simoun* récupéré et 4 de *Havilland Miles Gemini* achetés en Grande Bretagne, car le *DH 89* rescapé (F-BEDI) est détruit accidentellement le 30 mai 1948, alors que son pilote victime d'un éblouissement percute une série d'objets au moment de l'atterrissage.

Début 1949, le premier *DC 3* de la compagnie vole, affrété auprès de la société française STA. 24 janvier 1950, ce *DC 3* immatriculé F-BFGD percute une montagne à 40 km à l'ouest de Tamatave. Aucun des 11 passagers et 3 membres d'équipage ne survit à cet accident.

11 mai 1950, Air France et Air Madagascar signent un accord qui réduit l'activité d'Air Madagascar aux services de travail aérien et d'avions taxi, en contrepartie de quoi Air France affrète le *DC 3* restant (F-BEFL) également loué à STA, et verse une commission.

1951, 2 nouveaux *DH 89 Dragon Rapide* rejoignent la flotte en fin d'année.

21 avril 1955, T.A.I. et Messageries Maritimes entrent majoritairement au capital d'Air Madagascar.

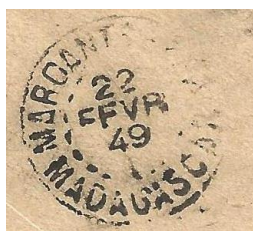
1961, la nouvelle compagnie Air Madagascar prend le nom de MADAIR. Le capital est détenu par Air France et Air Madagascar alors filiale de T.A.I. à 80%.

14 octobre 1962, MADAIR s'appelle AIR MADAGASCAR.

Un des voyages peu connus de cette compagnie est le vol d'essai, qu'illustre la lettre jointe, sur une ligne Tananarive - Tamatave - Sainte Marie - Mananara - Maroantsetra le mardi 22 février 1949, vol retour le vendredi 25/02/1949. L'avis officiel du voyage d'essai mentionne que « *les dernières levées des correspondances s'effectueront à Tananarive le 21 février à 15h30 pour les recommandés et à 16 heures pour les courriers ordinaires. Le courrier sera surtaxé pour toutes les destinations des localités desservies* ».

Le pli porte la griffe spéciale du voyage d'essai, ainsi que les cachets de Tananarive R.P. du 21/02/49 et Maroantsetra du 22/02/49. Figure également un cachet de Tananarive du 16/03/49 au verso.

Affranchissement 19,80 francs, soit environ 9,90 FCFA, le Franc ayant dévalué fin 1948.



L'expéditeur de cette lettre avait l'habitude d'utiliser la voie française par l'Aéropostale pour son courrier vers l'Amérique du Sud. Il avait fait imprimer sur ses enveloppes la mention « France Amérique du Sud ».

Il avait préparé un courrier de 35g pour le Brésil et l'avait affranchi à **9,50 RM** comme suit :

- lettre extérieure : 0,40 RM
- surtaxe aérienne pour le Brésil 1,25 RM/5g x 7 : 8,75 RM
- supplément de surtaxe aérienne pour voie française prévue 5 Rpf x 7 : 0,35 RM



Mais, passager du 2<sup>e</sup> voyage en Amérique du Sud du Zeppelin, il posta son courrier à bord. Le tarif par la poste allemande était inférieur de 5 Rpf par 5g par rapport à la voie française, son courrier aurait du être affranchi à 9,15 RM et tous les timbres ne furent pas annulés.

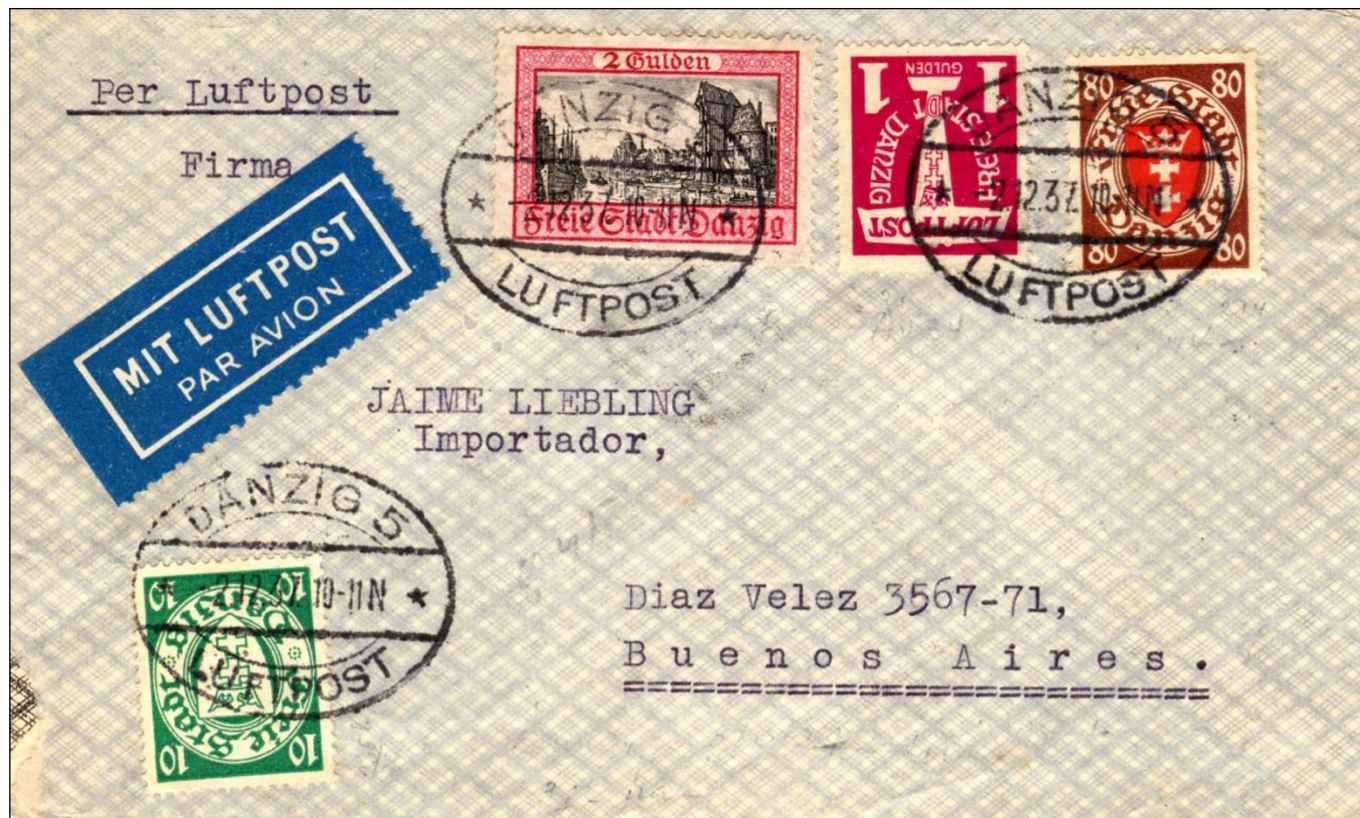


Cette lettre postée le 3 juin 1933 à bord arriva à Recife le 7 et fut distribuée le même jour à Blumenau (État de St Catharina) au Brésil. A remarquer : cachets de confirmation allemand et brésilien. Affranchissement le plus élevé rencontré à ce jour pour une lettre postée à bord du dirigeable.

Le trafic postal entre la ville de Danzig et l'Amérique du Sud avant 1939 était très faible. La lettre commerciale présentée a été postée le 2 décembre 1937 et a reçu l'oblitération de départ DANZIG – 5 – LUFTPOST (cachet aérien spécifique). Elle a été affranchie au tarif de **3,90 G** comme suit :

- Lettre extérieure : 0,40 G
- Surtaxe aérienne pour l'Argentine : 3,50 G

Aucun acheminement particulier n'avait été demandé par l'expéditeur, la lettre a transité par Berlin le 3 décembre et a été distribuée le 8 décembre, mais par quel moyen y est-elle arrivée ?



Pour prendre la voie allemande elle aurait du être prise à Francfort le 2 décembre (départ manqué), elle aurait alors pris l'itinéraire suivant : Lisbonne, Las Palmas, Bathurst, catapultage jusqu'à Fernando, Rio de Janeiro et arrivée le 5 à Buenos Aires. Le prochain départ de la Lufthansa étant le 9, ce courrier fut donc acheminé par Air France : départ de France le 5, transit Dakar le 6, puis transporté par le « Ville de Mendoza » avec arrivée à Buenos Aires le 8 décembre.

