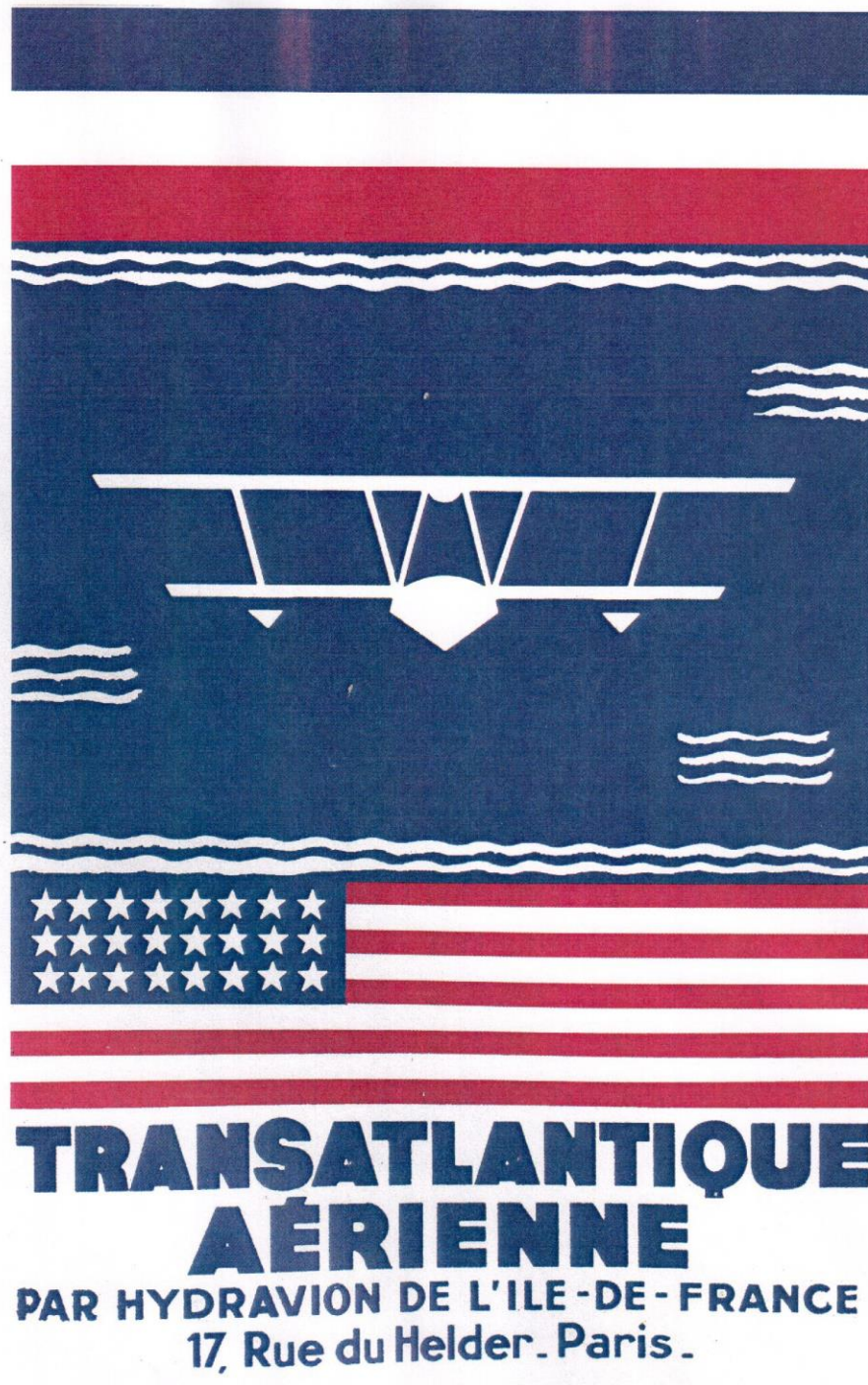


## BULLETIN D'INFORMATION

Mars 2015 N°66

### SOMMAIRE

- Courriers catapultés «*Île de France*» p 1 à 15
- Le SNCASE 2010 Armagnac p 16 à 20
- Vie du CAF p 21 à 23
- Chronique aérophilatélique p 24



Affiche de la « Société Transatlantique Aérienne »

# TRAVERSÉES DE L'ATLANTIQUE NORD COURRIERS CATAPULTÉS PAR L'« *Île de France* » 1928, 1929 et 1930

par Gérard Collot

## ORIGINES

En 1926, le président de la Compagnie Générale Transatlantique, John Dal Piaz, eut l'idée d'accélérer le transport du courrier France - USA en associant un hydravion postal au paquebot assurant les liaisons régulières Le Havre - New York. L'hydravion serait catapulté du navire à quelques heures de vol du lieu d'arrivée.

Les navires de l'époque mettaient 5 à 6 jours pour assurer cette liaison et la combinaison bateau-avion pouvait faire gagner une journée dans la distribution du courrier.

Pour réaliser son projet, le président John Dal Piaz fonde en 1927 la « Société Transatlantique Aérienne », ayant son siège à Paris, 17 rue Helder.

De son côté, l'Allemagne se prépare également à mettre en œuvre un service analogue.

## LES NAVIRES

Le 22 juin 1927, la Compagnie Générale Transatlantique, surnommée « *French Line* » à l'étranger, met en service l'*Île de France* sur la ligne France - USA, un luxueux paquebot de 43 000 tonnes, long de 241 mètres et large de 28 mètres, il peut transporter 1570 passagers avec 800 hommes d'équipage.

A la même époque, l'Allemagne construit deux très grands navires. Le premier, le *Bremen* de 286 mètres, 51 600 tonnes peut accueillir 2 200 passagers et 990 membres d'équipage. C'est un navire rapide qui remportera le **ruban bleu** lors de son premier voyage avec une vitesse de près de 28 nœuds soit 50 km/h. Il ne le gardera malgré tout pas très longtemps, car il sera repris par le second grand navire allemand, l'*Europa*, 287 mètres et 50 000 tonnes. Mis en service en mars 1930, l'*Europa* sera équipé d'une catapulte et, après quelques essais préliminaires, il fera sa première liaison avec courrier catapulté le 15 septembre 1930.

## LE RUBAN BLEU

Les détenteurs du RUBAN BLEU, sens Est-Ouest, dans la période de l'entre-deux guerres :

Année	Date	Navire	Compagnie	Pays	Durée	Vitesse moyenne (nœuds)
1929	17 - 22 juillet	<i>Bremen</i>	Norddeutscher Lloyd	D	4j 17h 42min	27,8
1930	20 - 25 mars	<i>Europa</i>	Norddeutscher Lloyd	D	4j 17h 6min	27,9
1933	27 juin - 2 juil.	<i>Europa</i>	Norddeutscher Lloyd	D	4j 16h 48min	27,9
1933	11 - 16 août	<i>Rex</i>	Italian Line	I	4j 13h 58min	28,9
1935	30 mai - 3 juin	<i>Normandie</i>	Compagnie Générale Transatlantique	F	4j 3h 2min	30,0
1936	20 - 24 août	<i>Queen Mary</i>	Cunard - White Star Line	GB	4j 0h27 min	30,1
1937	29 juil. - 2 août	<i>Normandie</i>	Compagnie Générale Transatlantique	F	3j 23h 2min	30,6
1938	4 - 8 août	<i>Queen Mary</i>	Cunard - White Star Line	GB	3j 21h 48min	31,0

## PREMIERS ESSAIS DE CATAPULTES

Si les premiers catapultages d'aéroplanes ont été réalisés du sol par les frères Wright dès 1903, les premiers décollages (non catapultés) d'une plateforme installée sur un navire ont été réalisés en novembre 1910 par le pilote civil américain Eugène Ely à bord d'un avion Curtiss,

Pendant la Grande Guerre, les différentes Marines des pays belligérants ont cherché à faire décoller des avions du pont des navires, en particulier la marine britannique qui construisit le

premier porte-avions, le *HMS Hermes*, aménagé pour 20 avions. Il restait cependant à donner une impulsion suffisante aux aéronefs pour assurer un décollage court, d'où la nécessité de mettre au point une catapulte.

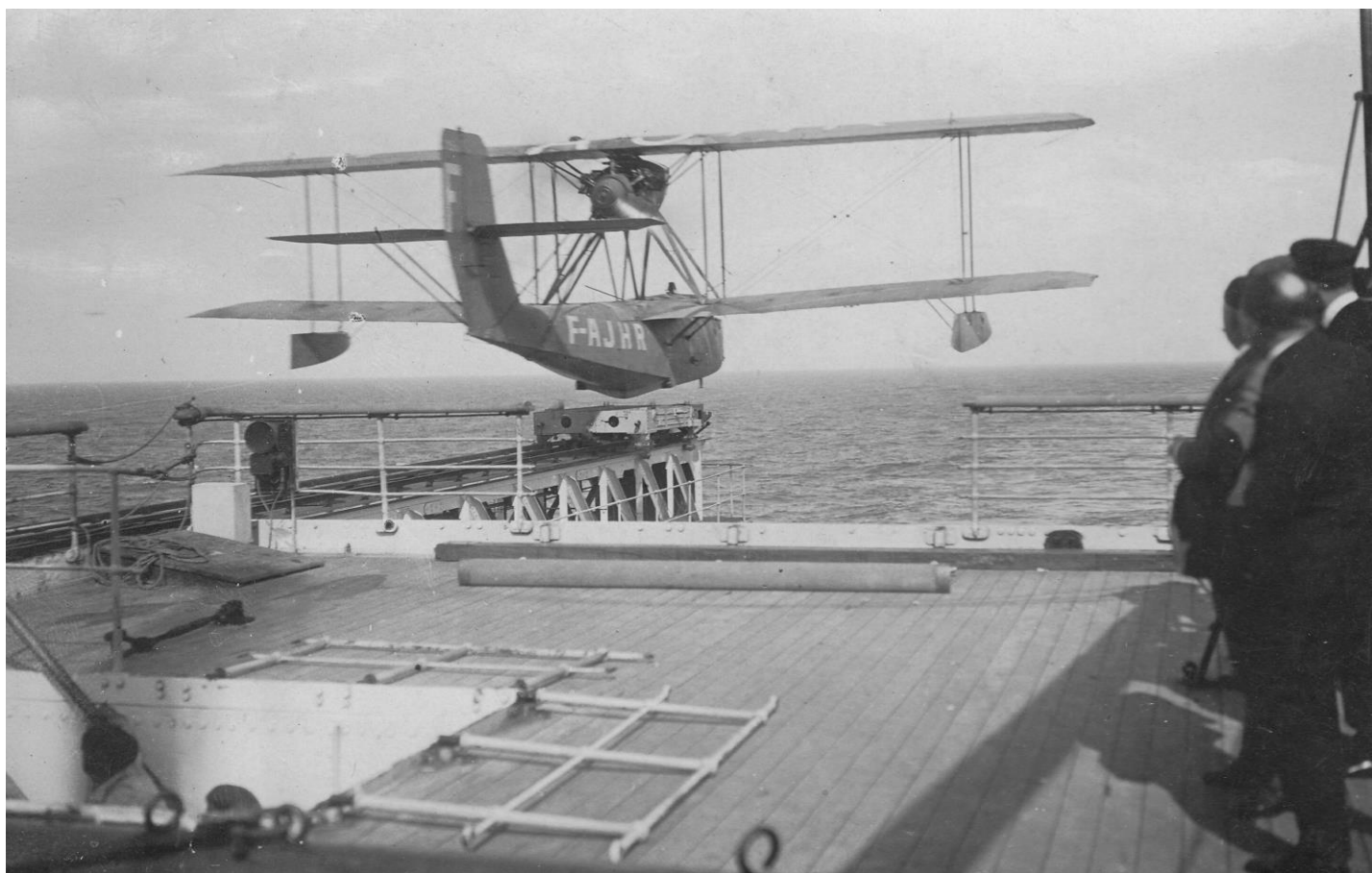
De nombreuses expérimentations ont été menées dans plusieurs pays, dont la France sur le croiseur *Primauguet* avec le pilote d'essais, le L.V. Demougeot, mais il semblerait que se soit le pilote américain Clarence Chamberlin qui réussit le premier envol catapulté depuis le pont d'un navire le 1<sup>er</sup> août 1927.

### **LA CATAPULTE DE L' « ÎLE DE FRANCE »**

La construction de l'*Île de France*, décidée en 1924 pour remplacer d'anciens paquebots, est réalisée par les Chantiers de Saint-Nazaire. Ce nouveau et superbe paquebot est livré à la Compagnie Générale Transatlantique en mai 1927. Il entame son voyage inaugural entre Le Havre et New York le 22 juin suivant.

La catapulte, dont l'étude et la construction a été confiée aux Chantiers naval Penhoët, est d'abord expérimentée à Rouen sur un navire de commerce puis est installée sur le pont arrière de l'*Île de France* début 1928. Elle était capable de lancer 4 tonnes à 180 km/h ou 8 tonnes à 110 km/h.

Le pont arrière est profondément modifié pour supporter les 57 tonnes de la catapulte longue de 35 mètres, débordant de quelques mètres le couronnement arrière. L'appareil amphibie reposait sur un chariot mobile qui, actionné par un système à air comprimé câbles et palan, roulait sur des rails et libérait l'amphibie lorsque la vitesse atteignait 110 km/h. Le chariot était vigoureusement freiné dans les derniers mètres. Deux lancements préliminaires avec le L.V. Demougeot au poste de pilotage eurent lieu au Havre le 3 août 1928.



Catapultage du CAMS 37 F-AJHR depuis le pont de *Île de France*

## LES APPAREILS : AMPHIBIES ET HYDRAVIONS

Deux types d'appareils à coque centrale ont été utilisés : un amphibie Lioré et Olivier H 198 pour les quatre premiers voyages, et un hydravion CAMS 37 pour les voyages suivants.

Le LÉO H 198 était un biplan de type amphibie à coque centrale, ce qui lui permettait d'amerrir dans l'embouchure de l'Hudson River à l'arrivée à New York, et d'atterrir sur le terrain du Bourget au retour.

Equipé d'un moteur Gnome et Rhône « Jupiter » de 420 ch, le LÉO H 198 F-AIQP avait une vitesse de croisière de 150 km/h et une autonomie d'environ 800 km. Avec 3 hommes d'équipage : pilote, radio-navigateur, mécanicien, l'appareil pouvait transporter 300 kg de fret postal.



Léo H 198 n°1 F-AIQP

Le CAMS 37-10, hydravion à coque centrale immatriculé F-AJHR était équipé d'un moteur Lorraine de 450 ch. Sa vitesse de croisière était de l'ordre de 150 km/h. Avec 2 hommes d'équipage et 400 kg de fret postal il avait une autonomie de 1000 km.



CAMS 37 n°46 F-AJHR

De son côté, la Norddeutscher Lloyd Line fit l'acquisition de deux hydravions à flotteurs : un Heinkel He12 utilisé sur le paquebot *Bremen*, et un Heinkel He 58, également à flotteurs pour le paquebot *Europa*.

Le He 12, moteur Pratt & Whitney de 500 ch, avait une vitesse de croisière de 180 km/h avec 2 hommes d'équipage et était prévu pour transporter 300 kg de fret postal avec une autonomie de 1100 km.

Le He 58, un peu plus gros, équipé du même moteur, avait des performances équivalentes.

## **LES PREMIERS VOYAGES DE L'ÎLE DE FRANCE**

### **1<sup>ère</sup> liaison France (Le Havre) - USA (New York), catapultage du 13 août 1928**

Le départ du Havre est prévu le 8 août 1928, inutile de dire l'effervescence qui régna les jours précédents, d'autant plus que le personnel de bord pont et machine, hors maistrance, se mit en grève et bloqua les grilles du port. On dut faire appel aux marins de la Marine nationale qui arrivèrent par remorqueurs, l'accès par voie terrestre étant bloquée. *L'Île de France* put partir à l'heure convenue.

Après une traversée sans difficulté majeure, le 13 août, le paquebot arrive dans la zone de lancement située à environ 750 km des côtes américaines. L'équipage du LÉO H198 : lieutenant de vaisseau Louis Demougeot, pilote, Ernest Monrouzeau, radio-navigateur et Le Tierce, mécanicien, prend place à bord et on embarque trois sacs de courrier. Le catapultage eut lieu à 13h et l'appareil fila vers la baie d'Hudson après avoir fait trois tours autour de *l'Île de France* qui le salua de trois coups de sirène. L'amerrissage eut lieu à 17h15, soit après 4h15 de vol sans histoire. Le courrier fut distribué le soir même, il avait gagné une journée, le paquebot n'arrivant à quai que le lendemain vers 10 heures.

### **1<sup>ère</sup> liaison USA (New York) - France (Le Bourget), catapultage du 23 août 1928**

*L'Île de France* part de New York le 18 août à minuit et lance son amphibie le 23 à 7h du matin, il se situe à environ à 300 km de l'entrée de la Manche, soit à 1000 km du Bourget, c'est-à-dire au-delà de son autonomie ce qui nécessite un amerrissage à Cherbourg pour faire le plein de carburant. Le LÉO 198 atterrit au Bourget à 14h52. Temps record pour le courrier (environ 80 kg) qui est distribué le soir même à Paris. *L'Île de France* n'arrivera que le lendemain au Havre.

### **2<sup>ème</sup> liaison France (Le Havre) - USA (Boston), catapultage du 3 septembre 1928**

*L'Île de France* quitte Le Havre le 29 août et lance son LÉO 198 le 3 septembre à 5h20 du matin vers Boston situé à la distance record de 1100 km. Un ravitaillement en carburant est fait à Halifax (Nouvelle-Ecosse) à 8h15. L'hydravion arrive à Boston à 15h30 puis rejoindra New York le lendemain. L'équipage était constitué du L.V. Demougeot, pilote, du L.V. Domergue, copilote, et de Murlon, radio-navigateur.

### **2<sup>ème</sup> liaison USA (New York) - France (accidenté au large des îles Scilly), catapultage du 13 septembre 1928**

Le catapultage est effectué normalement à 300 km de l'entrée de la Manche à 9h10 le 13 septembre mais, une demi-heure plus tard, des vibrations anormales obligent Demougeot à amerrir à 22 miles au Sud-ouest de Bishops Rock. Après avoir resserré quelques pièces, le pilote ne parvient pas à décoller en raison de l'état de la mer. Les appels radio ne parviennent pas aux destinataires, et l'appareil part à la dérive. Heureusement, le chalutier britannique *Children's Friend* repère l'hydravion et parvient à sauver l'équipage et le courrier qui sont débarqués à Newlyn en Cornouailles le 14 septembre. Le remorquage de l'appareil s'avérant trop difficile est abandonné. Deux jours plus tard, un pêcheur breton retrouve l'épave et la prend en remorque jusqu'à Douarnenez.

Le courrier à destination de la France est expédié par train jusqu'à Londres et prend l'avion du 15 à destination de Paris.

Le LÉO 198 F-AIQP ne sera pas réparable et les traversées catapultées ne reprendront qu'un an plus tard avec un CAMS 37.

## COURRIER TRANSPORTÉ PAR L'ÎLE DE FRANCE avec le LÉO 198 F-AIQP

### 1<sup>er</sup> voyage aller - catapultage du 13 août 1928

Le courrier prévu pour être transporté par l'appareil catapulté pouvait être déposé dans les bureaux de poste à terre avant le départ ou bien à bord de l'Île de France en cours de voyage.

Pour les lettres, cartes postales et paquets clos, la surtaxe aérienne demandée était de 10 F pour les 10 premiers grammes, plus 1 F par gramme supplémentaire (certaines sources, probablement erronées, indiquent 5 F par 5 g ou fraction de 5 g supplémentaires).

Pour les autres objets (Imprimés, Papiers d'affaires, journaux), il était demandé 5 F par 50 g.

Ces taxes s'ajoutaient aux taxes postales ordinaires en vigueur (tarif étranger : 1,50 F pour les lettres jusqu'à 20g, 0,30 F pour les imprimés jusqu'à 50g, recommandé 1,50 F, Exprès 3,00 F).

Pour ce premier voyage aller (13/8/28), il y aurait eu 1457 lettres ou CP postées à bord, un cachet spécial (souvent mal marqué) a été appliqué sur les lettres et cartes postales postées à bord.

**AOÛT – SEPTEMBRE 1928**  
**PREMIÈRE LIAISON POSTALE AÉRIENNE**  
**TRANSATLANTIQUE**  
**PAR HYDRAVION LANCÉ PAR CATAPULTE**  
**DE L'ÎLE DE FRANCE**  
**PILOTE : LIEUTENANT DE VAISSEAU L. DEMOUGEOT**



Lettre ou carte postale recommandée de 10 g postée à bord, pour les USA :

Affranchissement 13,00 F :  
 tarif étranger 1,50 F  
 + recommandé 1,50 F  
 + surtaxe aérienne 10,00 F  
 (coll. AA)

Lettre tarif imprimés (moins de 50g) postée et oblitérée à terre à Paris le 7/8/28, arrivée New York 13/8/28.

Affranchissement 6,85 F :  
 Lettre tarif imprimé pour l'étranger 0,30 F  
 + recommandé 1,50 F  
 + surtaxe aérienne 5,00 F  
 + trop perçu 5 centimes.  
 (coll. GC)



## Premier voyage retour - catapultage du 23 août 1928

Pour le premier voyage retour USA - France (23/8/28), ce même cachet a été appliqué sur les plis postés à bord.

Le tarif pour les plis de 10 g postés à bord à destination de la France étaient de 0,50 F (tarif interne) + 10 F (surtaxe aérienne) = 10,50 F, et de 11,50 F pour l'Europe : 1,50 F (tarif étranger) + 10 F (surtaxe aérienne)

Les plis US postés à terre ne possèdent pas ce cachet. Le tarif US était le suivant :

Carte postale : 3 cents,

Lettre d'une once (28,4 g) : 5 cents + 3 cents par once supplémentaire,

Imprimés : 1 cent pour 2 onces (56,8 g)

Recommandé : 15 cents.

Surtaxe aérienne : lettre 60 cents (1/2 once) et 1 \$ si plus de 1/2 once, imprimés 25 cents.

Sur le plan philatélique, ce voyage retour offre une particularité intéressante. Le préposé à la poste du bord, Monsieur Jules Cohen s'aperçoit à l'issue du voyage aller que son stock de timbres de valeur faciale de 10 F est pratiquement épuisé et qu'il ne pourra pas faire face à la forte demande pour le voyage retour.

Ayant un large stock de timbres Pasteur à 1,50 F et Berthelot à 0,90 F, il pense pouvoir les utiliser en faisant imprimer une surcharge à 10 F. A son arrivée à New York, il prend contact avec le Consul Général de France, Monsieur Maxime Mongendre, pour lui soumettre son idée et avoir son autorisation. M. Jules Cohen obtient son autorisation sous réserve que ces timbres ne soient utilisés que pendant cette traversée et que le surplus soit remis à la Poste principale dès l'arrivée au Havre.

L'impression de la surcharge a été effectuée par la société French Printing & Publishing Co. dirigée par M. Emile Cabella qui a signé l'attestation suivante :

*« Je certifie avoir procédé à l'impression d'une surcharge de 10 francs (dix francs) sur 1000 timbres français (mille) à fr. 1,50 (un franc cinquante centimes) et 3 000 timbres (trois mille) à fr. 0,90 (zéro franc quatre vingt dix centimes).*

*L'impression a été faite à l'encre noire et en présence de M. Jules Cohen, Contrôleur des Postes à bord de l'Île de France.*

*La planche fut détruite aussitôt l'impression terminée.*

*New York City, 16 août 1928.*

*Signé : Emile Cabella »*

D'après les informations déjà publiées dans divers articles philatéliques, les timbres surchargés auraient été utilisés comme suit:

**1,50 F Pasteur** : 1000 imprimés, 1000 vendus, 250 utilisés sur le courrier posté à bord.

**0,90 F Berthelot** : 3000 imprimés, 2536 vendus, 1135 utilisés sur le courrier posté à bord (reste 464 invendus).

Le reste est sensé avoir été remis à l'Administration des P.T.T.

Pour ce premier voyage retour, il est fait état que 2896 plis ont été affranchis à bord soit avec les timbres ordinaires (estimation environ 1500 plis), soit avec un Berthelot surchargé 10 F (1135 plis), soit avec un Pasteur surchargé 10 F (250 plis) et quelques lettres avec un Berthelot et un Pasteur surchargés 10 F.

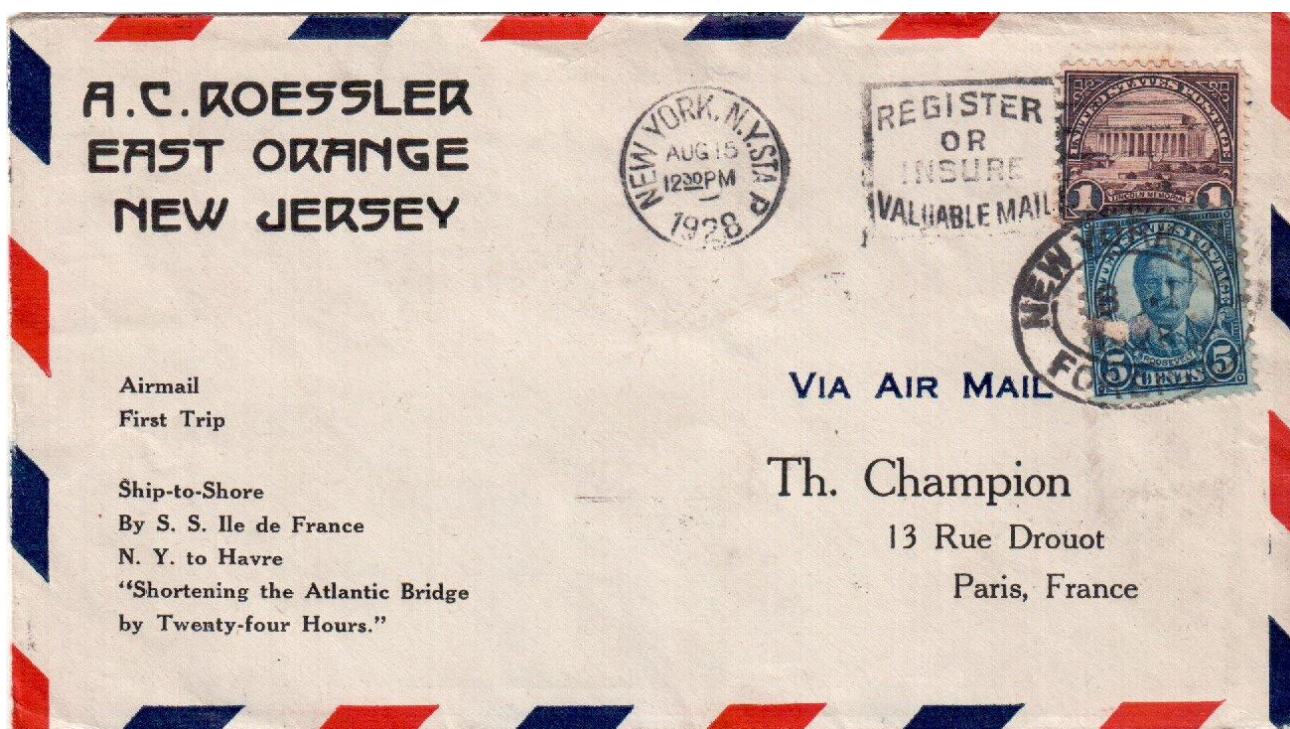


Lettre recommandée de 10 g signée Demougeot postée et oblitérée à bord.  
 Cachet hexagonal NEW YORK - LE HAVRE départ 23/8/28,  
 transit Gare du Nord 23/8/28 - 16h , arrivée Le Havre 24/08/1928 - 7h45.  
 Affranchissement 11,55 F : lettre tarif intérieur 0,50 F + recommandé 1 F  
 + surtaxe aérienne 10 F avec **Berthelot 10F sur 0,90 F** (trop perçu 5 centimes) ; (coll. JR)



Lettre similaire affranchie à 11,50 F dont Pasteur 10 F sur 1,50 F ; (coll. PB)





Pli de moins de 1 once affranchi avant embarquement par la Poste américaine à 1,05 \$ : 5 cents (international surface rate) + surtaxe aérienne 1 \$.  
 NEW YORK 15/8/28, arrivée PARIS - Gare du Nord 23/8/28 - 17h30. (coll. GC)



Cas particulier : lettre avec timbres US oblitérés à bord par le cachet hexagonal NEW YORK - LE HAVRE départ 23/8/28, transit PARIS - Gare du Nord 23/8/28 - 17h30. Lettre de moins de 1 once affranchie à 1,05 \$ : 5 cents (international surface rate pour la Suède) + surtaxe aérienne 1 \$. (coll. JR)

**2<sup>ème</sup> voyage aller - catapultage du 3 septembre 1928**

Pour le 2<sup>ème</sup> voyage France - USA, du courrier britannique est admis et chargé lors de l'escale de l'Île de France à Plymouth. Pas de cachet particulier pour les plis transportés pour ce voyage.



Lettre recommandée postée et oblitérée à Liverpool 28/8/28, transit Boston 03/09/28, arrivée Rockville center 04/09/28. Affranchissement : lettre 1,5 p + recommandé 3p + surtaxe aérienne 2 shillings et 6 pence pour 1/2 once (14,2 grammes) ; (coll. PB).

**2<sup>ème</sup> voyage retour - catapultage du 13 septembre 1928**

Pour le deuxième voyage retour USA - France (13/9/28), accidenté au large des îles Scilly, un petit cachet privé anglais de couleur bleue mentionne l'accident sur deux lignes :

**Mail Rescued at sea from Plane  
Abandoned 400 Miles from Paris**



Lettre postée et oblitérée à New York 7/9/28, arrivée Paris gare du Nord 15/9/28 - 13h.

Lettre « Imprimé » de moins de 1 once ; affranchissement 26 cents (compléments au verso) : lettre 1 cent + surtaxe aérienne 25 cents ; (coll. GC)

## COURRIER TRANSPORTÉ PAR L'ÎLE DE FRANCE avec le CAMS 37 F-AJHR en 1929 et 1930

Après l'accident de l'amphibie LÉO 198 F-AIQP lors de la deuxième traversée retour, la Compagnie Générale Transatlantique adopte l'hydravion CAMS 37 pour ses futures traversées. Le premier (cf. note) courrier catapulté en direction de New York a lieu le 20 août 1929 et le huitième et dernier de l'année, en direction de Paris, le 24 octobre (voir tableau récapitulatif).

Note : Le catalogue Muller (France n°230 et l'ouvrage "North Atlantic Catapult de R.G. Stanley-Smith - Ed. Pier Point Publishing 1990, mentionnent un vol dans le sens Ile de France – Le Havre le 3 août 1929. Nous ne pouvons confirmer ce vol postal retour dans l'état actuel de nos recherches. Pour la même raison, nous ne savons pas s'il y a eu une tentative de catapultage lors du voyage aller France-USA.

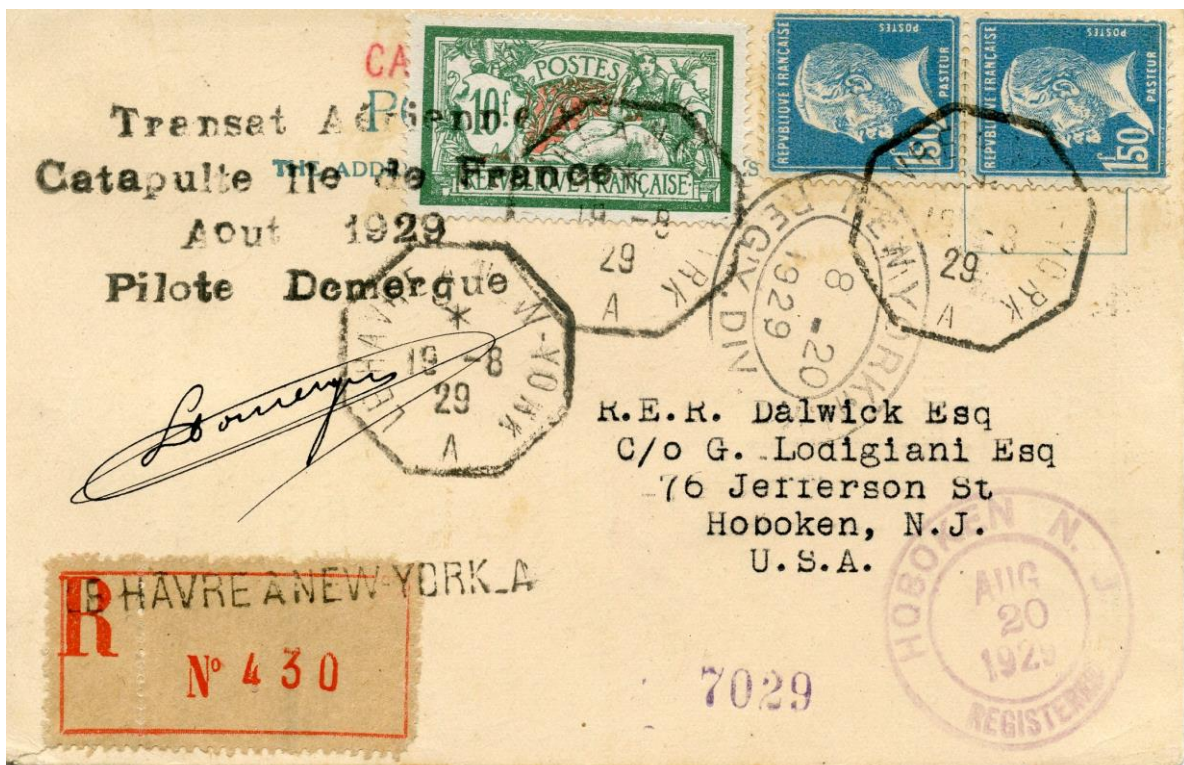
En 1930, dernière année de catapultages français à partir de l'Île de France, il y eut 8 catapultages, 4 dans chaque sens (voir tableau récapitulatif).

Tous ces courriers catapultés ont été assurés par le L.V. Léon Domergue.

Pour les deux lancements du mois d'août 1929, un cachet, souvent très mal marqué, a été appliqué sur les lettres et cartes postales :

### Transat Aérienne Catapulte Ile de France Aout 1929 Pilote Domergue

3<sup>ème</sup> voyage aller - catapultage du CAMS 37 le 20 août 1929

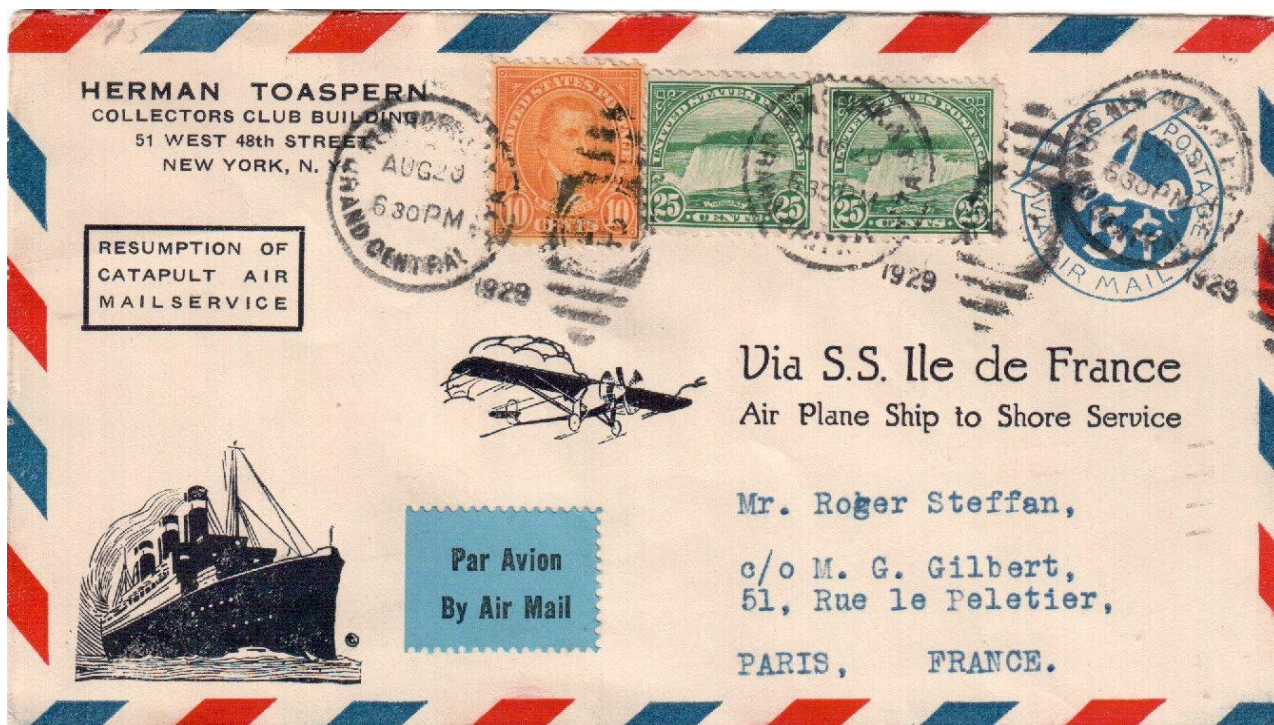


Pli recommandé signé Domergue posté et oblitéré à bord de l'Île de France.

Cachet hexagonal LE HAVRE - NEW YORK 19/8/29, arrivée New York 20/8/29.

Affranchissement 13 F : lettre étranger 1,50 F + recommandé 1,50 F + surtaxe aérienne 10 F ;  
(coll. DP).

3<sup>ème</sup> voyage retour - catapultage du CAMS 37 le 27 août 1929



Pli posté et oblitéré à New York Grand Central 20/8/29, arrivée Paris 27/8/29.  
Lettre ½ once affranchie à 65 cents : lettre 5 cents + surtaxe aérienne 60 cents ; (coll. GC)



Lettre signée Domergue postée et oblitérée à bord.  
Cachet hexagonal NEW YORK - LE HAVRE départ 27/8/28, arrivée Le Havre 27/08/1929.  
Affranchissement 10,50 F : lettre tarif intérieur 0,50 F+ surtaxe aérienne 10 F; (coll. JR)



Par suite des mauvaises conditions météorologiques, le CAMS ne peut atterrir au Havre. Le courrier à destination du Havre est lancé depuis l'avion. L'amerrissage a lieu à Cherbourg d'où le courrier est transporté vers Paris par train.



Pli posté et oblitéré à East Orange (NJ) 18/10/29, arrivée Le Havre 24/10/29.

Cachet rouge « VIA PARACHUTE » sur les plis à destination du Havre.

Lettre imprimé affranchie à 26 cents : lettre 1 cent + surtaxe aérienne 25 cents ; (coll. PB)

## ARRÊT DES CATAPULTES DE L'ÎLE DE FRANCE

Alors que les courriers catapultés sur l'Atlantique Nord par la compagnie allemande se poursuivaient jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, les catapultes de l'Île de France s'arrêtèrent dès la 20<sup>ème</sup> traversée française, le 2 septembre 1930.

Plusieurs raisons ont été évoquées pour mettre fin à cette expérience, tout d'abord, le manque de rentabilité. Le produit des quelques centaines de lettres surchargées à 10 F était loin de compenser les frais de mise en œuvre d'un appareil catapulté ; cela nécessitait une subvention non négligeable du Ministère de l'Air. Par ailleurs, ce système faisait perdre du temps au paquebot qui devait se placer plein vent arrière au moment du lancement, la rampe de la catapulte n'étant pas orientable. Enfin, en 1930, l'Aéropostale avait pour projet de faire les traversées de l'Atlantique Nord par hydravion avec une escale aux îles Açores dont elle avait su négocier le monopole avec les Autorités portugaises. Mermoz venait de faire une traversée de l'Atlantique Sud en mai 1930 sur un petit Laté 28 et les avionneurs imaginaient déjà de gros hydravions (qui verront le jour en 1934) pour faire de longues traversées.

## COURRIERS CATAPULTÉS en 1928 - 1930 RÉCAPITULATIF

N°	Destination	navire	hydravion	Date Catap.	Pilote, observations
<b>F-1A</b>	<b>New York</b>	<b>Ile de France</b>	<b>LéO 198 F-AIQP</b>	<b>13/8/28</b>	<b>L.V. Demougeot</b>
<b>F-1R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>LéO 198 F-AIQP</b>	<b>23/8/28</b>	<b>L.V. Demougeot</b>
<b>F-2A</b>	<b>Boston</b>	<b>Ile de France</b>	<b>LéO 198 F-AIQP</b>	<b>3/9/28</b>	<b>L.V. Demougeot</b>
<b>F-2R</b>	<b>(Accidenté)</b>	<b>Ile de France</b>	<b>LéO 198 F-AIQP</b>	<b>13/9/28</b>	<b>L. V Demougeot. Amerrissage forcé au large des îles Scilly</b>
<i>D-1A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>22/7/29</i>	
<i>D-1R</i>	<i>Bremen</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>1/8/29</i>	
<b>F-3A</b>	<b>New York</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>20/8/29</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-2A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>20/8/29</i>	
<b>F-3R</b>	<b>Le Havre</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>27/8/29</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-2R</i>	<i>Bremerhaven</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>28/8/29</i>	
<b>F-4A</b>	<b>New York</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>3/9/29</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-3A</i>	<i>(annulé)</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>9/9/29</i>	<i>Vol annulé en raison du brouillard</i>
<b>F-4R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>12/9/29</b>	<b>L.V. Domergue. Amerrissage sur la Seine à Suresnes</b>
<i>D-3R</i>	<i>Cologne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>18/9/29</i>	
<b>F-5A</b>	<b>Boston</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>23/9/29</b>	<b>L.V. Domergue. Avec courrier britannique</b>
<i>D-4A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>1/10/29</i>	
<b>F-5R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>3/10/29</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-4R</i>	<i>Cologne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>10/10/29</i>	
<b>F-6A</b>	<b>Boston</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>14/10/29</b>	<b>L.V. Domergue</b>
-	<i>(annulé)</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>22/10/29</i>	<i>Vol annulé en raison du mauvais temps</i>
<b>F-6R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>24/10/29</b>	<b>L.V. Domergue. Amerrissage à Cherbourg</b>
<i>D-5A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>29/4/30</i>	
<i>D-5R</i>	<i>Bremen</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>7/5/30</i>	<i>Escale à Southampton</i>
<i>D-6A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>19/5/30</i>	
<i>D-6R</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>25/5/30</i>	<i>Escale à Southampton</i>
<i>D-7A</i>	<i>Boston</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>5/6/30</i>	
<i>D-7R</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>16/6/30</i>	<i>Escale à Southampton</i>
<b>F-7A</b>	<b>New York</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>22/6/30</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-8A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>25/6/30</i>	
<b>F-7R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>30/6/30</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-8R</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>2/7/30</i>	<i>Escale à Southampton</i>
<b>F-8A</b>	<b>New York</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>9/7/30</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-9A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>14/7/30</i>	
<b>F-8R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>17/7/30</b>	<b>L.V. Domergue. Courrier britannique parachuté au large de Plymouth.</b>
<i>D-9R</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>21/7/30</i>	<i>Escale à Southampton</i>
<b>F-9A</b>	<b>New York</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>29/7/30</b>	<b>L.V. Domergue</b>
<i>D-10A</i>	<i>New York</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>31/7/30</i>	
<i>D-10R</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Bremen</i>	<i>Heinkel He 12</i>	<i>6/8/30</i>	<i>Escale à Southampton</i>
<b>F-9R</b>	<b>Paris</b>	<b>Ile de France</b>	<b>CAMS 37 F-AJHR</b>	<b>7/8/30</b>	<b>L.V. Domergue</b>

D-11A	New York	Bremen	Heinkel He 12	19/8/30	
F-10A	Boston	Ile de France	CAMS 37 F-AJHR	24/8/30	L.V. Domergue. Dernier voyage aller.
D-11R	Allemagne	Bremen	Heinkel He 12	25/8/30	Escale à Amsterdam
F-10R	Paris	Ile de France	CAMS 37 F-AJHR	2/9/30	L.V. Domergue. Dernier voyage retour.
D-12A	New York	Bremen	Heinkel He 12	3/9/30	
D-12R	Allemagne	Bremen	Heinkel He 12	10/9/30	Escale à Southampton
D-13A	New York	Europa	Heinkel He 58	15/9/30	1 <sup>er</sup> vol catapulté de l'Europa aller avec courrier
D-13R	Allemagne	Europa	Heinkel He 58	22/9/30	1 <sup>er</sup> vol catapulté de l'Europa retour avec courrier

**Sources** : le lecteur intéressé par plus de détails pourra se reporter aux ouvrages et publications suivantes :

- Les timbres de l'Île de France – Robert Blazy et Marius Gauvin- 1930
- The North Atlantic Catapult de R.G.Stanley Smith – Pier Point Publishing (UK) 1990
- Airmail Stamps: Fakes & Forgeries de Alexander Newall – Newall Consultant Ltd 1990
- Katalog über die Katapultpost – tome 1 – Erich Haberer 1992
- Conférence de M. Guy Prugnon – 13 février 1996 au Club philatélique français.

**Remerciements** : à Alain Aupetit, Peter Beer, Pascal Houé, Dominique Petit, Jacques Renaud pour leur documentation.



**LÉO H 198 n°1 F-AIQP dans le port de Boston**

## Le SNCASE <sup>(1)</sup> 2010 « Armagnac » par Jean-François LABROUSSE

L'étude de cet avion commença sous l'occupation, mais fut réellement activée dès la Libération. Son cahier des charges en faisait un avion destiné à la ligne de l'Atlantique Sud (version 32 passagers avec couchettes) ou de la Méditerranée (version 97 passagers), voire de l'Atlantique Nord (84 passagers). Ses performances étaient modestes : 460 km/h de vitesse de croisière avec quatre moteurs Pratt & Whitney R-4260 de 3500 ch (495 km/h pour le Constellation), mais la charge marchande plus importante, 12 tonnes contre 8,6 pour le Constellation. Le programme d'essais avait été lancé avec 50 appareils commandés (par la D.T.I), chiffre ramené ensuite à 28. Sa cabine était pressurisée pour lui permettre de voler à 6.000 m d'altitude, insonorisée au mieux, et le carburant logé dans les ailes.

Air France devait selon l'Etat acheter cet avion prévu pour franchir l'Atlantique Nord. Déjà le doute pouvait naître en février 1949 quand Air France indiqua au constructeur qu'il ne souhaitait plus les compartiments dotés de couchettes, mais revenait aux sièges alignés, soit la disposition classique. Cette demande arrivait bien tard car le fuselage était dessiné de manière définitive, et s'avérait alors trop important pour de simples rangées de sièges !

Les premiers tours de roue ont lieu le **31 décembre 1948** et le premier vol du prototype F-WAVA se déroule **le 02 avril 1949** à Toulouse, avec les pilotes Pierre Nadot et Léopold Galy, l'ingénieur Roger Béteille, les mécaniciens Avril et Leroy et le radio Preneron. Un communiqué de la SNCASE <sup>(1)</sup> indique qu'à la date du 20 novembre 1949, l'Armagnac a totalisé 125 heures de vol en 47 sorties, décollé deux fois à 73 tonnes de charge.

En **février 1950** : les derniers essais permettent de conclure à la résistance de la structure qui peut permettre d'augmenter encore la charge marchande. Les dimensions deviennent 48m95 d'envergure, 39m63 de longueur, 13,37m de hauteur, poids total 73 tonnes avec charge (44,850 à vide), avec quatre moteurs Pratt & Whitney de 3350 ch.

**Le 30 juin 1950** : accident de l'Armagnac qui venait de décoller pour son 104<sup>ème</sup> vol, avec le même équipage qu'au 1<sup>er</sup> vol plus 2 mécaniciens de la SNCASE (Clere et Bousquet), l'expérimentateur Soubeyrand et 2 passagers (lieutenant de Vaisseau Arnaud, pilote au C.E.V. et M.Mirande de l'O.N.E.R.A). Le rapport d'enquête conclut au non verrouillage du bord d'attaque n°3 avant le décollage, ce qui constitue une lourde faute technique humaine au sol. L'appareil s'est ainsi trouvé complètement déstabilisé.

**12 avril 1951** : la compagnie T.A.I.<sup>(2)</sup> rédige une note précisant qu'en principe elle envisage de remplacer partiellement sa flotte par des Armagnac qu'elle positionnera sur l'Indochine, le Congo et Madagascar. En novembre le nombre de quatre est retenu ; reste à négocier les conditions financières.

**Octobre 1951** : Air France réalise un rapport sur l'Armagnac argumentant son refus de l'acheter, et commande trois Comet I à la firme anglaise De Havilland. Comme entre temps le gouvernement avait « forcé la main » à Air France pour acheter 12 Breguet Deux Ponts contre son gré...il n'insiste pas auprès de la compagnie nationale pour l'Armagnac. Précisons, que la garantie accordée par l'Etat à Air France pour l'utilisation du Breguet Deux Ponts était de 680 francs le kilomètre, celui de l'Armagnac tourne autour de 596 à 570 francs, selon la variation de la charge de 10450 kg à 7050 kg.

**11 mai 1952** : Cinquante invités sont conviés au premier parcours assuré par la T.A.I. au titre des essais, de Paris à Casablanca et retour, après 3 h d'escale. Chef pilote des T.A.I. Fernand Langlois, assisté de Pierre Prost également chef pilote (mais en tant que co-pilote), RAD Albert Soubrié et Jean-Jacques Richard, MEC Denjean, Le Cochenec et Olivier Kermarec. Décollage d'Orly à 11h45, arrivée à Casablanca (contre un fort vent) à 16h30. Retour de 19h45 à 00h20 à Orly. Le SE 2010 F-BAVD est en configuration transport de 84 passagers avec un aménagement luxueux justifiant le supplément de prix demandé par la compagnie, d'autant que l'avion peut monter à 125 passagers en aménagement « classe touriste ».

**20 juin 1952** : l'Armagnac F-BAVD se pose à Dakar à 18h après avoir décollé d'Orly à 7h30 et parcouru 4250 km (CDB Fernand Langlois). Le retour (CDB Pierre Prost) s'effectue de 22h à 8h30 le lendemain. C'est une première liaison commerciale T.A.I.



**09 septembre 1952** : le F-BAVD aux couleurs de la T.A.I., réalise le vol Orly-Le Caire-Djeddah, et le lendemain entame des rotations Djeddah-Tripoli-Casablanca-Tripoli-Le Caire-Djeddah, rejoint les jours suivants par le F-BAVE.

**Début octobre** l'Armagnac est mis en service par T.A.I., sur la nouvelle ligne Orly-Bordeaux-Casablanca-Dakar-Abidjan.

**09 octobre 1952** : 1<sup>ère</sup> liaison commerciale T.A.I., de Brazzaville sans escale (vitesse moyenne 425 km/h) avec le F-BAVE. Décollage de Brazzaville à 7h34, atterrissage à Orly à 23h22, soit 6350 km en 15h48 de vol dans la même journée.

**08 décembre 1952** : l'Armagnac dessert régulièrement le Maroc pour la T.A.I., en vol direct d'Orly à Casablanca en 4h30 avec une fréquence de 5 liaisons par semaine dans un confort exceptionnel, à bord duquel sont servis des repas chauds.

**15 novembre 1952** : les Armagnac de série ont réalisés 2245 heures de vol.

Après huit mois d'exploitation la T.A.I. rend les avions à son constructeur en raison de l'absence totale de rentabilité de l'avion dont le coefficient de remplissage était très faible en partie à cause du prix des billets mais aussi de la forte concurrence sur la ligne, et ce malgré la grande satisfaction des passagers (contrat expirant le **30 juin 1953** non renouvelé).

**Début septembre 1953** : on évoque la possibilité d'utiliser l'Armagnac pour établir un véritable pont aérien entre la France et l'Indochine consécutivement à la tournure des événements sur place. A cet effet une entreprise spécifique est constituée, la SAGETA (Société Auxiliaire de Gérance et de Transports Aériens) avec au capital, la SNCASE, Les Messageries maritimes, Air France, T.A.I., U.A.T.<sup>(3)</sup>, Aigle-Azur, et comme gérant le général Fayet actuel animateur des T.A.I.

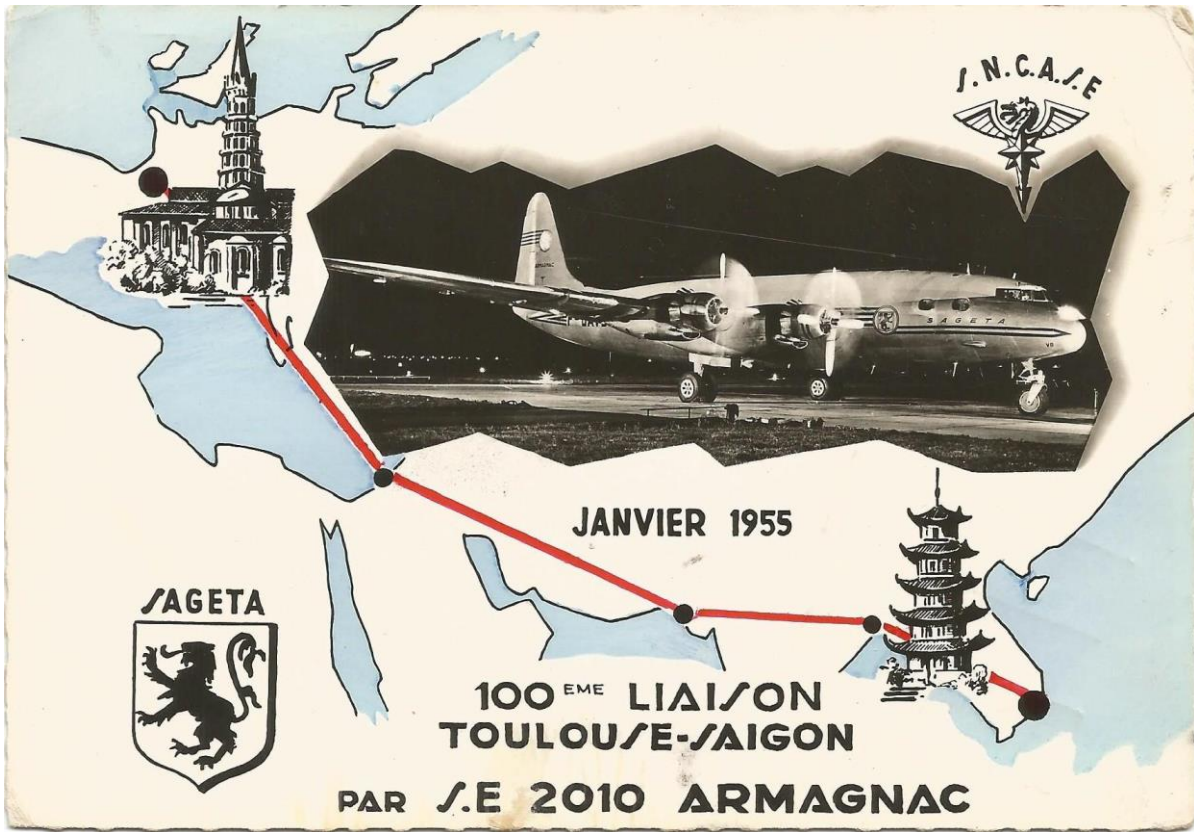
Après de nombreuses tergiversations, la décision est finalement prise fin novembre d'utiliser les Armagnac pour ce pont aérien. Seuls les militaires, certains fonctionnaires, et du fret militaire seraient chargés à bord pour ne pas concurrencer la ligne d'Air France.../.

**22 décembre 1953** : 1<sup>ère</sup> liaison « d'études » sur la ligne Paris-Saigon avec la S.A.G.E.T.A., au départ de Toulouse à 18h30. Retour les 28 et 29, arrivée à Toulouse à 12h15. Vingt-cinq mille kilomètres parcourus à la moyenne de 380 km/h. CDB Pierre Prost, COP Le Troublon, ingénieur-mécanicien Denjean, NAV Chabat, RAD Albert Soubrié et Girard, MEC Olivier Kermarec et Barthélémy. A priori très peu de courrier au départ de Toulouse, mais au retour 5 tonnes de fret postal militaire fut chargé sur l'avion, qui ne transportait aucun passager payant.

**20 janvier 1954** : 2<sup>ème</sup> voyage vers Saigon, avec passagers cette fois-ci, départ de Toulouse à 20h58 arrivée à Saigon le 22 à 6h11 avec 84 passagers et près d'une tonne de fret dont 350 kg de poste. Retour le 23 à 22h40 pour une arrivée à Marseille le 25 à 9h57 (72 passagers et 8 tonnes de fret dont 509 kg de poste).../...Les douze rotations mensuelles purent être réalisées avec la livraison du septième Armagnac, le F-BAVG, à partir du mois d'août.

**Bilan au 30 août 1954** : pour 42 voyages aller-retour effectués vers Saigon, 1 seul retard mécanique d'1 heure, 100% des voyages prévus assurés. 6373 passagers, 136 022 kg de bagages et fret, 29 429 kg de poste, 723 168 kg de charge au total ont été transportés

**24 janvier 1955** : L'Armagnac F-BAVE décolle de Toulouse pour sa **100<sup>ème</sup> liaison** vers Saigon à 21 heures. Arrivée le 26 janvier à 0h26 après les escales prévues de Beyrouth et Karachi. Equipage composé à l'aller et au retour de CDB Pierre Prost, et Le Troublon, COP Müller, RAD Guillaume, premier MEC Sicotto et MEC Gourvat, STE Abeille, Puichaud et Pourtet. Retour le 28 avec du courrier ordinaire militaire qui est réparti avec l'avion de la ligne régulière Air France qui décolle le même jour. Pour cette liaison retour, tout du moins, impossible d'identifier les plis transportés par l'un ou l'autre des avions. A l'aller par contre le courrier reçu le cachet postal du 27, parce que le 26 était le premier jour de l'an vietnamien, et donc non travaillé.



Carte postale et pli émis à l'occasion de la 100<sup>ème</sup> liaison du SE 2010 ARMAGNAC vers Saïgon

**Janvier 1955** : des voix (dont bon nombre de journalistes de la presse aéronautique) s'élèvent à nouveau pour crier à « l'assassinat de l'Armagnac ». En effet l'Armagnac, qui a réalisé au cours de l'année 1954 un pont aérien vers l'Indochine avec une rentabilité supérieure à celle du Constellation de la ligne d'Air France, ne trouve ni repreneur ni nouvel emploi, alors que la fin de la guerre d'Indochine a considérablement ralenti son utilisation.

**Entre 1955 et le 01 novembre 1958**, les Armagnac réalisent pour plusieurs compagnies, dont Air France, de très nombreuses heures de vol pour des missions spécifiques et des liaisons régulières selon le principe de l'affrètement d'avion presque de manière identique à celui qui existe aujourd'hui. En ce sens la SAGETA est un précurseur.

**29 janvier 1957** : L'Armagnac F-BAGV, appartenant à la SAGETA est affrété par Air France pour transporter un peu plus de 60 passagers de Tunisie vers la France. L'avion qui avait décollé de Tunis dans l'après-midi se présente à Orly vers 20h25. Il se pose avec une visibilité limitée à 60 m à la verticale, et 800 m à l'horizontale, mais pour une raison inconnue capote au touché, et se retourne. La cabine de l'appareil entièrement disloqué, a résisté malgré la violence du choc, (l'appareil pesant environ 72 tonnes). Il n'y eu qu'une victime, une trentaine de passagers et membres de l'équipage dont le CDB, un MEC et l'HOT assez sérieusement blessés, et une quarantaine d'autres à peu près indemnes. L'équipage était composé de CDB Henri Dericourt, COP Chabbat, RAD Girard et Marguin, MEC Jehl et Clément, HOT Michèle Hammard, STE Chausse, de Commats et Mérie. Deux points importants furent mis en avant, l'importance des ceintures de sécurité et la rapidité et l'organisation du service de sécurité incendie. Une des causes de l'accident serait due à l'absence de radioaltimètre.



**01 novembre 1958** : les Armagnac sont immobilisés à Orly pour 5 d'entre eux (F-BAVC, D, E, F et I) et l'autre à Bordeaux (F-BAVH). En effet la SAGETA en a suspendu l'exploitation faute de contrat. On rappelle ici que les Armagnac avaient un potentiel d'utilisation de 100 000 km, et qu'ils n'en étaient à ce moment-là qu'à environ 26 000 km.

**En juin 60** : les journaux aéronautiques crient encore au scandale de voir les 6 avions, finalement réunis à Bordeaux, rester en souffrance avant d'être finalement ferrailés. La Cour des Comptes de l'époque aurait à coup sûr dénoncé ardemment ce gâchis....

L'Armagnac F-WAVB est mis à la disposition de la SNECMA pour l'étude des turboréacteurs et transformé par la SNCASE en banc d'essai volant des réacteurs. Il devient le SE 2060 et vole 1600 heures en 517 vols d'essai jusqu'en mai 1968, puis est ferrailé. La Caravelle lui doit un peu pour cette nouvelle et courte carrière.

Il est malheureux de constater le même abandon sur le plan aérophilatélique. En effet nous ne rencontrons que couramment le pli spécial émis pour le 100<sup>ème</sup> vol Toulouse-Saigon en 1955, et un pli issu de l'accident de décembre 1957 beaucoup plus rare.

Nous n'avons rencontré aucun souvenir émis pour une première utilisation commerciale, ou une première mise en service sur une ligne existante avec la T.A.I. ou la SAGETA,...Peut-être pourrait-on trouver des plis avec dates concordantes sur la ligne régulière Toulouse-Marseille-Saigon, mais la certitude que l'avion ait embarqué le dit courrier ne sera pas facile à prouver, pratiquement aucune chance pour du courrier civil, une meilleure chance pour du courrier militaire. La liste des vols et principales utilisations des Armagnac, dressée ci-dessus est une base de recherche pour les plus courageux et/ou les plus chanceux !

Sur un plan iconographique, les photos et cartes postales sont beaucoup plus nombreuses. Quant aux spécialistes de l'aviation et aux passionnés d'aéronautique je leur recommande l'excellent livre écrit par Laurent Gruz en 2010, très complet et imagé « **SE 2010 ARMAGNAC le géant oublié** ».../

(1) : SNCASE : Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-est

: SNCASO : Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-ouest

Ces deux sociétés ont été créées le 15/07/37 par nationalisation de toutes les entreprises de constructions aéronautiques. Elles fusionnent en 1957 pour former Sud-Aviation.

(2) T.A.I. : Transports Aériens Intercontinentaux, compagnie française privée créée le 01/06/46.

(3) U.A.T. : Union Aéromaritime de Transports, compagnie française privée créée le 13/10/49 qui fusionnera avec T.A.I. en 1963 pour former l'U.T.A.

⇒ **Extraits du cahier aérophilatélique SNCASE 2010 ARMAGNAC disponible chez Jean-François LABROUSSE 709 av. de la bécasse, 40150 Soorts-Hossegor, au prix de 10 € pour la France et 11,80 € pour l'Europe PORT INCLUS.**

# LA VIE DU CAF

## **Assemblée Générale 2015**

Notre assemblée générale s'est tenue le 21 février 2015 à la Taverne du Relais d'Alsace à PARIS dans une ambiance très conviviale.

Le compte rendu a été diffusé par internet. Une copie papier est jointe à ce bulletin pour les membres ne disposant pas d'internet.

A retenir :

- La bonne santé financière de notre association.
- La persistance de nos difficultés à recruter de nouveaux membres afin de stabiliser nos effectifs.
- L'entrée de Laurent ALBARET (CAF 923) au Conseil d'Administration du CAF auquel il apportera ses compétences en matière de communication.
- La conférence très appréciée de Jacques Renaud à l'issue de l'AG sur l'utilisation des timbres au type Merson pour la poste aérienne « 1919-1935 ».

## **Nouvelle adhésion**

Depuis novembre 2013, nous avons eu le plaisir d'accueillir un nouveau membre et nous lui souhaitons la bienvenue :

N° 958 : Robert LETE (02400 Château-Thierry).

## **Représentation du CAF et de l'aérophilatélie**

- 7 février : lors de la réunion du GAPS, le CAF a été représenté par Dominique Petit, Jacques Renaud et Michel Nempon.
- 7 février : Lors de l'assemblée générale de l'Académie, présentation par Jacques Renaud de 5 documents sur l'Aéropostale dont une lettre aérienne du 31 mars 1933 de France pour Santiago du Chili accidentée lors de son retour en Europe sur le paquebot CABO SAN ANTONIO (cf page 24).
- 18 mars : notre collègue Lucien Toutounji (CAF 893) a donné une conférence passionnante à l'Association France-Egypte sur :

### **Le Développement de la Poste aérienne en Egypte 1910 – 1936**

Située à un carrefour entre l'Europe l'Afrique et l'Orient, l'Egypte a en effet joué un rôle crucial à cette époque dans le développement de la Poste aérienne.

## **Récompense**

Le 4 décembre 2014, lors de sa séance publique présidée par Valéry Giscard d'Estaing, l'Académie Française a remis à notre collègue du CAF Laurent Albaret le prix d'histoire Louis Castex pour son livre « Pierre-Georges Latécoère. Correspondances (1918-1928) », livre paru en juin 2013 aux éditions Privat avec le soutien de la Fondation La Poste.

Cet ouvrage de 720 pages, qui reprend l'histoire des Lignes Aériennes Latécoère au travers de la correspondance de son fondateur, avait auparavant reçu le Grand Prix d'Académie de l'Académie des Jeux Floraux de Toulouse.

## **Au palmarès des expositions philatéliques**

Exposition régionale « Saint Denis 2015 » organisée par le groupement des associations philatélique de Paris-Ile de France (GAPHIL) du 14-15 mars 2015

- 68 A : Ahmed BENZINE (CAF 952) : Chronologie de l'aérophilatélie en Algérie,
- 81 GV : Michel NEMPON (CAF 847) : Courriers aériens en Indochine 1923-1940,
- 80 GV : Michel NEMPON (CAF 847) : timbres »Avion survolant Marseille « utilisations postales,
- 81 GV+ GP : René MARECHAL : La poste aérienne en mer Egée 1929-1945.

## Calendrier des expositions à venir

- 13 au 16 mai 2015 : **LONDON 2015 EUROPHILEX**. <http://www.london2015.net/>
- 23 au 25 mai 2015 : 88ème **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**
- **28 mai au 4 juin 2016 : New York World Stamp Show NY2016 (FIP & FIAF)**  
Jacob Javits Convention Center, 655 West 34th Street, New York, NY 10001.  
<http://www.ny2016.org/> . Clôture des inscriptions le 15 août 2015.

## Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Terres Polaires n° 177 : 1929-1930 *courrier transporté par Goulette, Marchesseau et Bourgeois - raid retour Madagascar-France* » par Alain Barbet et Roger Venturini.
- Philatélie Française n° 662 : *Un raid oublié, la tentative Paris-New York par les aviateurs polonais Idzikowski et Kubala (1928)*, par Bertrand Sinais.

## Service cessions

- La cession de mars 2015 est jointe au bulletin. Elle comprend 62 lots de 5 à 400 €.
- La commercialisation du stock de plis du CAF (cession de novembre 2014) a rencontré un vif succès. Bien qu'un certain nombre de plis soient maintenant épuisés, nous disposons encore de plis aux conditions préférentielles réservées aux membres du CAF.  
→ Adressez vos demandes à Pascal Houé, 4 Place des Prunelles,  
77120 Coulommiers [le.pascal77@free.fr](mailto:le.pascal77@free.fr)  
Parallèlement, nous mettons en vente ces plis également sur Delcampe.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de juillet 2015. Les lots seront reçus jusqu'au **30 mai 2015**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez 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 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) & Twitter  : <https://twitter.com/aerophilatelie>

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 : 06 66 26 23 96

### **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

### **Communication :**

Laurent ALBARET, 223 avenue Daumesnil - 75012 PARIS [laurent.albaret@gmail.com](mailto:laurent.albaret@gmail.com)

### **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, 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 : 21 mars, 18 avril, 30 mai, 20 juin.

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

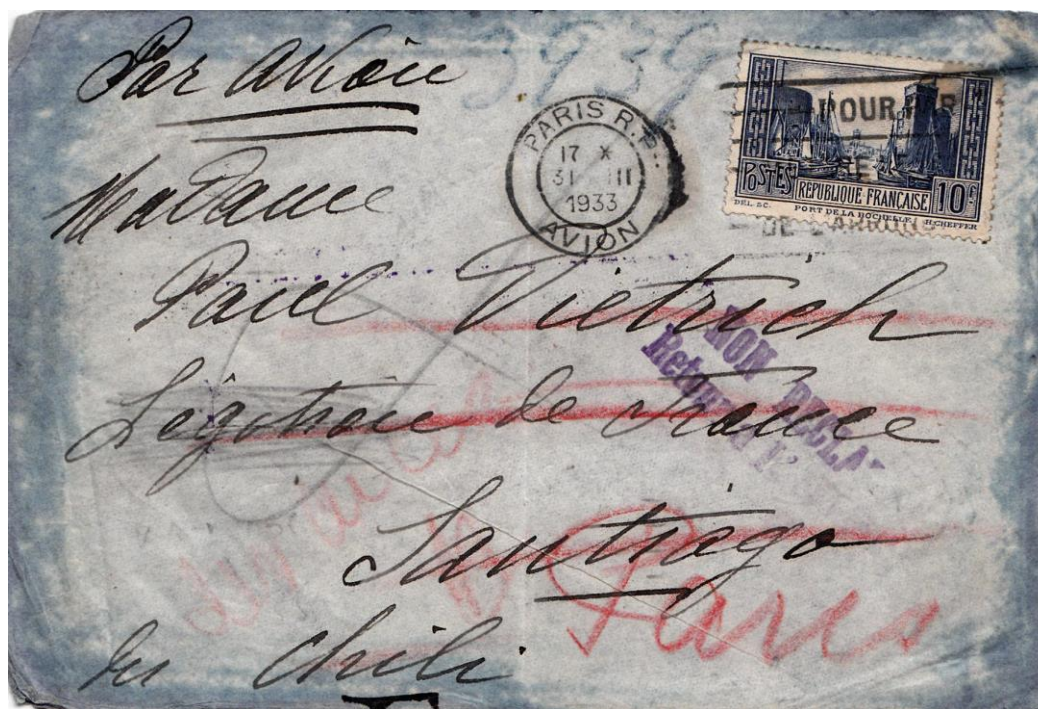
## CHRONIQUE AEROPHILATELIQUE INCENDIE A BORD

Par Jacques RENAUD

Le 31 mars 1933, un particulier expédie une lettre par avion pour Santiago du Chili. Ce courrier fut transporté par la Compagnie Air France au tarif de 10F (lettre extérieure 1,50F + surtaxe aérienne pour une lettre de moins de 5g pour le Chili 8,50F). Son acheminement fut le suivant : arrivée à Toulouse le 1<sup>er</sup> avril à 9h30, départ avion le 2, transits à Rio le 8, Buenos Aires le 9 et distribué le 10 à Santiago du Chili.

Adressé à la légation de France à Santiago, il ne fut pas réclamé par son destinataire et retourné à son expéditeur par voie de surface le 16 avril. Le parcours Santiago-Buenos Aires fut effectué par voie terrestre et le courrier fut embarqué le 22 juin à Buenos Aires sur le paquebot espagnol à destination de Gènes. Celui-ci rentra à Las Palmas le 9 juillet avec le feu dans la cale n° 7 et la salle du courrier. Le feu fut éteint par l'équipage qui poursuivit sa route, mais 387 sacs postaux de Buenos Aires, Montevideo et Santos pour Barcelone furent détruits. De plus 212 sacs postaux De Buenos Aires et Montevideo pour Cadix furent endommagés par l'eau de mer déversée pour inonder la cale. Une lettre sinistrée ayant été distribuée à Glasgow le 1<sup>er</sup> avril 1933, il est probable que ce courrier fut reçu à une date sensiblement identique, soit 4 mois après son expédition.

La probabilité de correspondances d'origine française ainsi transportées semble très faible.



### Sources :

- A.E. Hopkins wreck covers 1966.
- Documentation personnelle.