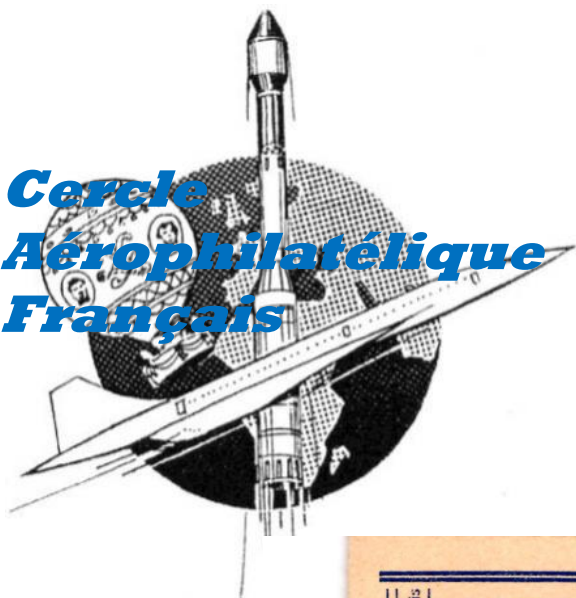


**Cercle
Aérophilatélique
Français**



BULLETIN D'INFORMATION

Novembre 2015 N°68

SOMMAIRE

- Air France et l'étiquette "Par avion" p. 1 à 14
- Vols France-Maroc 1919 p. 15 à 20
- Vie du CAF p. 21 à 23
- Chronique aérophilatélique p. 24



Le héros du roman de François Mauriac, *Le nœud de vipères*, publié en 1932, maudit en ces termes le convoyage de la poste aérienne : « Il y a aussi cet horrible avion postal qui annonce l'heure du goûter et salit le ciel ». Sans pour autant remettre en cause sous un prétexte aussi futile l'œuvre du grand académicien, il ne viendrait bien évidemment à l'esprit d'aucun aérophilatéliste, et encore moins à celui d'un collectionneur d'étiquettes « Par avion » (aussi appelées étiquettes aéropostales) de préférer pareils propos à l'adresse des aéronefs sillonnant le ciel pour acheminer le précieux courrier, longtemps pourvu des étiquettes si humbles et pourtant si convoitées.

I – Les compagnies aériennes face aux enjeux du transport aéropostal

Le début des années 30 marque un essor spectaculaire du transport du courrier par voie aérienne. De nombreuses sociétés d'aviation exploitent alors des lignes aériennes régulières sur des distances toujours plus grandes. En 1920 déjà, une douzaine de compagnies de diverses nationalités opèrent dans le monde. En 1933, près d'une dizaine de compagnies françaises privées avaient été créées, mais plusieurs d'entre elles avaient déjà été absorbées ou étaient sur le point de fusionner. Ainsi, **Latécoère** était devenue l'**Aéropostale**, dont les actifs avaient ensuite été rachetés par la **Société Centrale pour l'Exploitation des Lignes Aériennes (SCELA)** et **Air Union** était née de la fusion de la **Compagnie Générale des Transports Aériens (CGTA)** et de **Farman**. Toutefois, le regroupement le plus spectaculaire et riche de perspectives économiques va bientôt conduire, après l'approbation parlementaire du 19 mai 1933, à la création d'**Air France**, désormais compagnie nationale, reprenant à son compte le réseau des quatre compagnies jusqu'alors en activité et lui ayant donné naissance : la **SCELA**, la **Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA**, anciennement **Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne**), **Air Union** et **Air Orient**. Dans un contexte de très vive concurrence internationale pour l'exploitation des lignes existantes, la création d'escales nouvelles et l'extension des réseaux vers des destinations de plus en plus lointaines, **Air France** se trouve donc d'emblée en mesure de couvrir l'Afrique du Nord et de l'Ouest, l'Europe centrale et occidentale, la Méditerranée, l'Amérique du Sud et l'Extrême-Orient.

L'objet très restreint de cet article concerne les étiquettes « Par avion » éditées par la compagnie **Air France**, de 1933 à la fin des années 50, en conformité ou non avec la réglementation de l'**Union Postale Universelle (UPU)**, et vise à montrer comment **Air France** reprend et prolonge une pratique déjà initiée en leur temps par les compagnies dont elle prend la succession. Cette tradition consistant à éditer des étiquettes aéropostales dites « semi-officielles » date alors d'une quinzaine d'années seulement, mais renvoie aux tout premiers temps de la poste aérienne.

Pour circonscrire davantage le sujet étudié, précisons encore que nous n'évoquerons que les étiquettes destinées aux correspondances aériennes, c'est-à-dire aux lettres, à l'exclusion des autres étiquettes, assurément moins nombreuses mais encore moins homogènes dans leur apparence, destinées aux paquets, journaux ou autres envois par poste aérienne. En réalité, la réglementation internationale ne prévoit pas d'emblée un type d'étiquette « Par avion » spécifique pour les paquets et « autres objets » (qui, par la suite et pour un temps seulement, seront simplement pourvus de l'étiquette jaune « A.O ») en plus de l'étiquette « Par avion » usuelle pour le courrier acheminé par voie aérienne.

II – L'adoption d'une réglementation internationale

Fondamentalement et quoique les accords postaux internationaux n'abordent pas cet aspect, il n'existe que trois catégories d'étiquettes « Par avion » : les étiquettes officielles, émises par les administrations postales des différents Etats, les étiquettes semi-officielles, éditées par les compagnies aériennes, et les étiquettes privées, imprimées à titre publicitaire par différentes entités à but commercial ou non lucratif (hôtels, industriels ou artisans, fournisseurs en papeterie, associations caritatives, ligue espérantiste, etc.). Des années 20 au milieu des années 80, toutes ces étiquettes sont soit obligatoires, soit tolérées. Depuis 1929, une réglementation internationale en définit la forme, la couleur, la langue et l'endroit d'apposition, mais pas les dimensions. A travers les différentes étiquettes éditées par **Air France**, nous montrerons avec quelle rigueur ou quelle souplesse cette réglementation s'applique durant trois décennies. **Air France** n'est pas la seule compagnie nationale prenant, sciemment ou non, quelques libertés avec les termes de la convention internationale. Agissant dans un but commercial, afin de promouvoir l'image de la compagnie nationale à l'étranger, **Air France** contribue simultanément, mais sans innover par rapport à ses prédécesseurs, à la propagande en faveur du développement de la poste aérienne. **Air France** aide également plusieurs administrations postales à mettre en abondance à la disposition des usagers différents types d'étiquettes « Par avion » dépourvues de toute forme de publicité commerciale et répondant donc mieux aux spécifications de la convention. Parfois même, elle supplée peut-être purement et simplement les administrations postales défailtantes de certains Etats en prenant l'initiative d'éditer des étiquettes « Par avion » totalement ou relativement neutres sur le plan publicitaire.

Pratiquement concomitante aux premiers transports du courrier par avion, la première étiquette aéropostale, datée de 1918, est française (voir le catalogue de Frank Muller à la rubrique France, août 1918, numéro 1, non dentelée, cadre de 42,5 x 11 mm). Rare, quoique également utilisée par la suite au Maroc, cette étiquette comporte la mention unilingue « Par Avion », encadrée et imprimée en noir sur fond rouge.



Dès mai 1920, une deuxième étiquette sera officiellement émise pour signaler les correspondances aériennes. Il s'agit de l'étiquette spéciale à l'effigie du Capitaine Guynemer, parfois apposée conjointement à l'étiquette numéro 1 (Muller, France, mai 1920, numéro 2, bleu et rouge sur blanc, dentelée, cadre de 35 x 22 mm). Cette étiquette sera à son tour officiellement remplacée en septembre 1922 par un modèle rappelant l'étiquette numéro 1 et ne prêtant plus à confusion avec une vignette.



Durant les années 20, chaque pays fixe librement les dimensions, le texte et les couleurs de l'étiquette et cette grande variété dans la déclinaison d'un même thème contribue aujourd'hui, en sus de la difficulté d'acquérir à un prix raisonnable les toutes premières étiquettes, au plaisir visuel du collectionneur dont le sens esthétique par rapport aux purs philatélistes ne saurait sérieusement être mis en doute. Dès l'origine, la fonction première pour ne pas dire unique de l'étiquette est de permettre aux employés des postes d'identifier plus sûrement et plus rapidement les correspondances aériennes que par l'affranchissement au tarif aérien, la griffe ou la mention manuscrite « Par avion ».

Née d'un besoin fonctionnel et non pas d'une lubie bureaucratique, l'étiquette « Par avion » apparaît bien avant la prise de conscience de l'utilité d'une réglementation internationale la concernant et, par conséquent, de la mise en œuvre d'une nécessaire normalisation. Dès 1920, isolément ou conjointement, plusieurs Etats, parmi lesquels la France et la Grande-Bretagne, envisagent l'uniformisation des étiquettes « Par avion ». En 1927, les propositions de certains Etats tendent à universaliser les caractéristiques des étiquettes nationales (par exemple, vertes pour l'Allemagne, jaunes pour la Russie). Après 1929, la standardisation progresse très rapidement et sur une échelle assez vaste, la plupart des administrations postales des pays membres de l'UPU appliquant les nouvelles normes.

Plusieurs réunions préparatoires de l'UPU ont concouru à faire adopter, lors du Congrès de Londres, du 10 mai au 28 juin 1929, la norme concernant l'étiquette « Par avion » qui restera en vigueur jusqu'à la réglementation du courrier dit « prioritaire », au Congrès de Hambourg, en 1984 (depuis lors, l'étiquette ou l'empreinte « Par Avion » ne sont plus nécessaires, alors qu'elles n'étaient déjà plus obligatoires après l'acceptation, en 1979, de la mention « Par avion » manuscrite ou dactylographiée sur les correspondances). Dans son article 22 concernant la « signalisation des correspondances-avion », la convention adoptée lors du Congrès de 1929 dispose que « les correspondances-avion surtaxées sont revêtues, au départ, de préférence à l'angle gauche supérieur du recto, d'une étiquette spéciale ou d'une empreinte de couleur bleue comportant les mots 'Par avion' avec traduction facultative dans la langue du pays d'origine ». Le texte de l'article 22 de la Convention de 1929 fut en réalité élaboré en septembre 1927, dans le cadre de la conférence préparatoire de La Haye sur la poste aérienne, à laquelle participèrent les délégués de 38 pays membres de l'UPU, ainsi que les représentants de 14 compagnies aériennes.

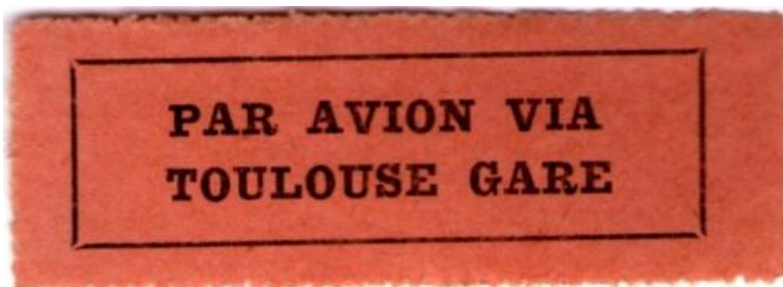


Le statut de l'étiquette « Par avion » ne fut plus sensiblement modifié par les travaux ultérieurs visant également à l'harmonisation des dispositions tarifaires et à l'uniformisation des autres mesures concernant la poste aérienne, en particulier lors de la Conférence de Bruxelles, en octobre 1930, et de la réunion de la commission de l'UPU à Prague, en juin 1931, en vue de la conférence européenne sur la poste aérienne, prévue à Bruxelles en septembre 1931 et qui ne se tiendra finalement qu'en juin 1938. L'article 22 de la convention ne concerne toutefois que les étiquettes « Par avion » officielles, donc émises par les administrations postales nationales. La normalisation dont elle entérina le principe et que certains Etats avaient déjà anticipée, au vu des résultats unanimes de la conférence préparatoire de 1927, deviendra effective dès les années suivantes. Dans la pratique toutefois, l'étiquette semi-officielle avait parfois acquis un statut auprès des administrations postales, bien avant la généralisation des étiquettes officielles. Ainsi, l'ancêtre commun des étiquettes « Par avion » vantant subtilement le rôle d'une compagnie aérienne dans le trafic postal aérien est sans conteste l'étiquette « Par avion » de la compagnie néerlandaise **KLM** (Muller, Pays-Bas, avril 1920, numéro 21, blanc sur rouge sur blanc, KLM en rouge sur blanc, cadre de 47,5 x 12 mm). La première étiquette officielle néerlandaise sera émise en 1926 seulement.

Soulignons en outre que les étiquettes aéropostales officielles doivent, en principe, comporter l'expression « Par avion » en raison du choix du français comme langue officielle de l'UPU et qu'elles doivent être délivrées gratuitement. Les étiquettes semi-officielles et privées observeront généralement ces deux règles, en dépit d'une prévalence progressive de l'anglais.

III - Les étiquettes éditées par les compagnies aériennes françaises avant 1933

En France, plusieurs étiquettes éditées par les compagnies aériennes privées apparaissent également à partir de 1920. **Latécoère** édite en avril 1920 une étiquette spéciale pour le Maroc portant sur deux lignes la mention : « Par avion via / Toulouse gare » (Muller, Maroc, juin 1920, numéro 11, noir sur saumon, cadre de 57 x 16,5 mm).



Dès le début de la décennie, cette compagnie édite également une série de trois étiquettes quadrichromes différentes (imprimées en feuillets et distribuées sous forme de carnets), à finalité publicitaire, comportant sa marque commerciale (son nom et/ou sa marque figurative, encore appelée logo dans la terminologie actuelle) et incitant notamment à utiliser la poste aérienne vers le Maroc (non répertoriées comme étiquettes « Par avion » par F. Muller, 50 x 22 mm).



Dès 1921, une grande étiquette tricolore pour le courrier acheminé sur la ligne Paris-Bucarest via Prague précise sur trois lignes : « Transporté par avion / de la **Compagnie Franco-Roumaine** / de **Navigation Aérienne** » (Muller, France, 1921, numéro 20, non dentelée, cadre de 58,5 x 24,5 mm).



Farman édite à son tour une étiquette simple en 1926 (Muller, France, 1926, numéro 21, noir sur orange, non représentée ici).

En 1928, **Air Union** invite à utiliser la poste aérienne par une étiquette tricolore comportant le nom et le logo de la compagnie : « Envoyez vos lettres par avion » (non répertoriée par F. Muller comme étiquette « Par avion », 47 x 31 mm).



En 1930, la **CIDNA** met à la disposition des usagers de Turquie une étiquette simple, bilingue, imprimée rouge sur blanc (Muller, Turquie, 1930, numéro 21, cadre de 35 x 14 mm).



Vers la même époque, cette compagnie édite trois étiquettes, dans des couleurs et dans des langues différentes, pour les liaisons Paris-Varsovie et Paris-Prague-Bucarest. Ces dernières comportent notamment les mentions cumulatives : « Poste aérienne / Transports par avion / Confiez vos envois à la CIDNA », avec adresse et numéro de téléphone de la compagnie. Il s'agit sans doute à ce jour de la version la plus achevée de la publicité sur étiquette aéropostale semi-officielle (non répertoriée comme telle par F. Muller, non dentelée, 50 x 40,5 mm).



En 1931, la **CIDNA** édite en France une étiquette simple, distribuée en carnet et très semblable au modèle officiel français (Muller, France, 1931, numéros 21, 22 et 23, noir sur bleu avec diverses nuances, cadre de 45 x 13 mm).



De son côté, **Air Union** édite au tout début des années 30 diverses étiquettes, simples (Muller, France, 1931, numéro 31, noir sur rose, 47 x 15 mm, et Muller, France, 1932, numéros 32 et 33, noir sur rose rouge, non dentelées, 55 x 15 mm) ou publicitaires (« Utilisez la poste aérienne. Cie Air Union ». Etiquette en réserve blanche sur fond rouge, distribuée au Maroc vers 1933 et non répertoriée comme telle par F. Muller, non dentelée, gaufrée, 58 x 17 mm).



Pour sa part, **Air Orient** édite également diverses étiquettes vantant ou non l'action de la compagnie au départ de l'Indochine : « Par avion / Saïgon-Marseille / via Air Orient » (Muller, Indochine, 1930, numéro 21, blanc sur rouge, cadre de 45 x 13 mm) et « Par avion / via Air-Orient » (Muller, Indochine, 1931, numéro 22, noir sur bleu ciel, cadre de 45 x 17 mm).



Dans le sens France-Indochine, cette compagnie édite également plusieurs étiquettes dans le même esprit : « Par hydravion / Voie Air Orient » (Muller, France, 1930, numéro 41, noir sur vert, cadre de 56 x 15 mm) ou encore plus concisément « Via Air Orient » (Muller, France, 1930 à 1932, numéros 42, 43, 44, noir sur vert, cadre de 44 x 10 mm, seul le numéro 44 étant illustré dans l'article).



Une observation doit être faite à ce stade et elle vaudra ultérieurement pour les étiquettes éditées par **Air France** : toutes les étiquettes semi-officielles décrites jusqu'à présent peuvent être ordonnées en trois sous-catégories : les étiquettes comportant la seule mention « Par avion » en français (et/ou, le cas échéant, dans une autre langue), les étiquettes comportant les mots « Par avion », assortis sous une forme ou une autre d'une mention publicitaire (nom et/ou logo de la compagnie), et les étiquettes invitant essentiellement à utiliser les services postaux aériens de la compagnie. Ce dernier type, qui peut s'assimiler davantage à une vignette qu'à une étiquette aéro postale proprement dite, montre l'absence d'étanchéité absolue entre les trois catégories et rend assurément délicate, dans certains cas, une caractérisation stricte. Cette difficulté dicta sans doute l'absence de référence à plusieurs artefacts de la part de F. Muller dont on décèle parfois l'hésitation à s'en tenir aux seules étiquettes « Par avion » stricto sensu.

A titre d'illustration, on se réfèrera par exemple à l'étiquette publicitaire éditée en 1933 par la **Compagnie Générale Aéro postale** et dont le texte précise en cinq langues, mais dans des traductions non strictement équivalentes : « Airmail propaganda » ou « Service de propagande sans supplément ». Cette étiquette ne comporte pas la mention obligatoire en français « Par avion », le premier modèle n'est pas de couleur bleue et F. Muller l'a pourtant fait figurer dans son catalogue (Muller, France, 1933, numéros 201 et 202, respectivement vert sur blanc et bleu sur blanc, 40 x 25 mm).



IV – Les étiquettes éditées par Air France à l'étranger (1933-1960)

Une étiquette de grand format (119 x 34 mm) particulièrement rare sur lettre (et existant au moins en huit versions différentes dont seulement deux sont représentées ici) illustre la transition opérée entre les anciennes compagnies privées et **Air France** en 1933. Il s'agit de l'étiquette d'abord distribuée à Berlin et dans les grandes villes allemandes par la **Compagnie Générale Aéro postale**, mentionnant « Par avion : France-Amérique du sud / (Aéro postale) », surchargée au tampon caoutchouc « Air France SCELA », puis « Air France » seulement, ces surcharges successives traduisant l'évolution du statut de ces trois compagnies durant l'année 1933 (Muller, France, septembre 1929, numéros 61, 62 et 63, bleu et rouge sur blanc avec des variétés de couleur, 118 x 34 mm)



En 1933 et 1934, **Air France** édite successivement cinq étiquettes du même type, de format légèrement réduit, mais ornées cette fois de son propre logo figurant l'hippocampe ailé, d'ailleurs repris d'**Air Orient**, et portant sur deux lignes la mention : « Par Avion : France-Amérique du Sud / via Air France » (Muller, France, 1933-34, numéros 71 et 73) ou « Mit Luftpost : Neapel-Saigon / via Air France » (Muller, France, 1933-34, numéros 72, 74 et 74a, 113 x 27 mm).



Dans le domaine modeste de l'étiquette « Par Avion », **Air France** va ensuite ponctuer son développement et l'extension quasi-planétaire de son réseau en appliquant la ligne adoptée autrefois par les compagnies fusionnées en son sein, à savoir à la fois un soutien discret aux administrations postales nationales par l'édition d'étiquettes neutres (conformes à la réglementation de l'UPU et similaires aux émissions officielles) et la promotion du trafic postal aérien par l'édition d'étiquettes affichant la raison sociale de la compagnie nationale. Faute de documents internes traitant éventuellement de cette question, il est vrai marginale, il est impossible de déterminer si cette politique sans cohérence chronologique apparente fut le fruit d'une démarche réfléchie, ou si l'initiative locale des représentants de la compagnie et l'absence de concertation en matière de publicité conduisirent à la production d'étiquettes de nature et de portée différentes.

Environ une vingtaine de pays sont concernés par ces émissions. Dans certains cas, les étiquettes éditées à des dates et par des compagnies distinctes sont présentées ici côte à côte pour la clarté de la démonstration.

En 1933, il n'existe plus de pays desservi par **Air France** et dépourvu d'étiquette « Par avion » émise officiellement. La seule question concerne donc l'édition par **Air France** d'étiquettes neutres ou à vocation simultanément, voire essentiellement publicitaire. Au cas où la mention « Par avion » disparaît totalement de l'étiquette, il faut encore s'interroger sur le caractère aéropostal de cet artefact et peut-être le considérer plutôt comme une vignette (non répertoriée comme étiquette aéropostale par F. Muller, 42 x 15 mm).



Prenons d'abord le cas de la Roumanie où existe une étiquette officielle bilingue (noir sur brique) depuis 1923, suivie dès 1929 d'une autre étiquette unilingue en roumain et en réserve blanche sur fond bleu, relativement plus conforme à la réglementation de l'UPU (Muller, Roumanie, 1929, numéro 6, blanc sur bleu, 50 x 17mm). La **CIDNA** y a édité en 1931 une étiquette semi-officielle tout à fait similaire (Muller, Roumanie, 1931-33, numéro 21, blanc sur bleu, 51 x 18 mm).



Air France édite d'abord une étiquette en roumain, en réserve blanche sur fond bleu, comportant sur deux lignes la mention : « Prin avion / Via Air France » (Muller, Roumanie, 1934, numéro 31, blanc sur bleu, 49 x 18 mm), puis une étiquette en français, sans référence à la compagnie, et cette fois en totale conformité avec la réglementation de l'UPU (Muller, Roumanie, 1935, numéro 32, blanc sur bleu, 41 x 23 mm).



Le cas du Siam est comparable : dans ce pays, où existent également deux types successifs d'étiquettes officielles depuis 1931 et 1932, **Air France** reprend à un détail près, touchant le cadre de l'inscription, les mentions de l'étiquette d'Air Orient, exprimées en anglais (Muller, Siam, 1931, numéros 21 à 23, non dentelée, 43 x 23 mm, pour l'étiquette d'**Air Orient** et 1934, numéro 41, 44 x 25 mm, pour celle d'Air France, toutes deux en réserve blanche sur fond bleu).



En 1933, Air France édite une étiquette bilingue espagnol-français, utilisée en Argentine (Muller, Argentine, 1933, numéros 21 et 22, blanc sur bleu, 43 x 16 mm). Cette dernière est conforme à la réglementation de l'UPU.



Parmi les premières étiquettes éditées par Air France à l'étranger en 1933 figure encore celles utilisées dans la péninsule indochinoise. La première porte la mention « Extrême-Orient Amérique du Sud / via Air France » (Muller, France, 1933, numéros 76 et 77, respectivement bleu foncé sur violet et bleu sur crème, non dentelées, 68 x 15 mm).



La suivante sera plus lapidaire avec une inscription « Via Air France » noire sur fond vert (non répertoriée par F. Muller, non dentelée, 60 x 12 mm).



Une étiquette identique, mais noire sur crème, sera apposée au Proche-Orient sur les enveloppes **Air Orient** pour masquer le nom de l'ancienne compagnie (Muller, Suppléments, Syrie, 1934, numéro 51, non illustrée dans cet article).

En mars 1935, selon F. Muller, **Air France** édite en Grande-Bretagne deux étiquettes que l'auteur n'a cependant jamais rencontrées (Muller, Grande-Bretagne, 1935, numéros 71 et 72, respectivement blanc sur bleu et bleu sur blanc). La première d'entre elles, bilingue anglais-français, arbore le logo officiel adopté en mai 1930 par la poste royale britannique pour les étiquettes aéropostales et appelé « Theyre Lee-Elliott's Wings » (non illustrées ici).

Toujours en 1935, une étiquette quadrilingue est éditée par **Air France** au Brésil, portant la marque de la compagnie, mais sans logo (Muller, Brésil, 1935, numéros 61 à 65 avec les variantes, blanc sur bleu, non dentelée, 49 x 26 mm).



L'exemple de l'Italie et de l'Espagne est plus complexe. **Air France** y édite en 1936 dix étiquettes que, par erreur, F. Muller classe toutes sous le même pays (Muller, Italie, 1936, numéros 71 à 80, y compris des variétés mineures, blanc sur rouge ou blanc sur bleu). Deux catégories semblent s'imposer : d'une part, les deux étiquettes italiennes numéros 73 et 74, blanc sur bleu, cadre de 45 x 17 mm, et, sans doute aussi les deux numéros 71 et 72, quoique blanc sur rouge, cadre de 45 x 16 mm, portant toutes la mention « Par Avion » en sus de la marque de la compagnie, et, d'autre part, les six étiquettes espagnoles, numéros 75 à 80, blanc sur rouge ou blanc sur bleu, qui ne portent pas la mention « Par avion » et sont donc plutôt des supports publicitaires pour la compagnie, incitant toutefois explicitement à utiliser la poste aérienne. Un exemple de chacune de ces deux catégories est illustré ci-après.



Comme pour l'étiquette de Grande-Bretagne, la Suisse offre également le cas particulier d'un logo imprimé sur les étiquettes éditées par **Air France** et qui n'est pas celui de la compagnie, mais a été emprunté localement. Ainsi, l'étiquette de 1940 portant la mention « Par Avion / Seulement par / Air France » (Muller, Suisse, 1940, numéro 41, blanc sur bleu, 46,5 x 18,5 mm) reprend-t-elle la mouette helvétique de l'étiquette officielle trilingue de mai 1938 (Muller, Suisse, mai 1938, numéro 10, blanc sur bleu, 48 x 17 mm).



Du début des années 40 jusqu'au milieu des années 50, le Proche-Orient est à son tour l'objet de la sollicitude d'**Air France**. En Egypte, deux étiquettes bilingues français-arabe portent le nom et le logo à l'hippocampe ailé de la compagnie (Muller, Egypte, 1940, numéro 41, blanc sur bleu, 54 x 23 mm. La variante plus tardive et au logo placé à gauche n'est pas répertoriée. Cadre de 50 x 20 mm).



Air France semble avoir édité dans ce même pays vers 1945 une autre étiquette bilingue français-arabe portant son nom, mais pas son logo, remplacé par un avion assez mal figuré (Muller, Suppléments, Egypte, 1948, numéro 42, cadre de 50 x 21 mm).



Pour le Proche-Orient en général, la compagnie aérienne française édite assez massivement à la fin des années 40 une autre étiquette bilingue, en réserve blanche sur fond bleu, percée en ligne et qui comporte son nom et son logo (F. Muller, Suppléments, Egypte, 1948, numéro 43, 46 x 20 mm).



Une étiquette tricolore unilingue est éditée en Allemagne par **Air France**, indiquant sur deux lignes « Luftpost / Air France » et comportant en silhouette un quadrimoteur vu du dessus, bizarrement immatriculé « AA-NC-136-A », sur le modèle d'une étiquette américaine (Muller, Suppléments, Allemagne, janvier 1952, blanc sur bleu et rouge, trois variétés, dentelée et non dentelées dont une seule comporte l'immatriculation de l'appareil, 50 x 20 mm).



Quelques années après la seconde guerre mondiale, une autre étiquette, affichant le nom et le logo d'**Air France**, en réserve blanche sur fond bleu, est fréquemment utilisée au Liban (Muller, Suppléments, France, juin 1956, blanc sur fond bleu, dentelée ou percée en ligne, 45 x 16 mm). A quelques détails près, son graphisme est repris vers 1958 sur une étiquette utilisée en France, non dentelée et de format légèrement supérieur (Muller, Suppléments, France, mai 1958, non dentelée, en réserve blanche sur fond bleu, 48,5 x 20 mm).



De son côté et assez isolément, l'Uruguay voit éclore tardivement une discrète étiquette semi-officielle, en réserve blanche sur fond bleu, éditée par **Air France** (Muller, Suppléments, Uruguay, décembre 1953, dentelée, blanc sur bleu, 30 x 15 mm).



Relevons pour finir trois étiquettes excentriques, assez difficiles à classer selon les critères adoptés :

- une étiquette tricolore avec le logo d'**Air France** et portant sur trois lignes la mention « Transporté par / Air France / Réseau aérien mondial » (Muller, Suppléments, France, mars 1952, non dentelée, 79 x 20 mm). En réalité, cette étiquette parfois apposée sur des lettres aurait été imprimée en octobre 1951 à 10 000 exemplaires pour expédier des colis de parfums aux Etats-Unis. Elle ne figure donc ici que pour mémoire.



- une étiquette publicitaire apposée sur le courrier aérien pour faire fonction d'étiquette « Par avion » concerne des correspondances en provenance du Chili vers 1950. Cette étiquette, non dentelée, de 59 x 16 mm, qui mentionne simplement « Llegara mas rapido por Air France », n'est à juste titre pas répertoriée par F. Muller, puisqu'elle ne remplit aucun des critères définis par les conventions de l'UPU ni les réglementations nationales prises en application et ne peut donc être considérée comme une étiquette « Par avion ».



- une autre étiquette tricolore (dont trois ou quatre variantes mineures sont connues), en forme de fin quadrilatère allongé, quadrilingue cette fois et portant la marque commerciale d'**Air France** avec logo, est apposée au départ de France, à la fin des années 50, sur de nombreux plis commémoratifs affranchis par des marchands de timbres. Elle ne répond que très partiellement aux critères de l'UPU et ne semble pas avoir été utilisée depuis l'étranger, mais rivalise sans doute avec les étiquettes alors très en vogue des compagnies aériennes de tout le continent nord-, centre- et sud-américain (Muller, Suppléments, France, mai 1958, non dentelée, 60 x 14 mm).



V – Les étiquettes françaises éditées en carnets par Air France (1935-1949)

Pour finir, nous ferons une place à une catégorie particulière d'étiquettes apparue en France entre 1935 et 1949 : trois modèles différents d'étiquettes, dont un au type officiel des années 1936 à 1938, ont été successivement édités par **Air France**, commandés à plusieurs imprimeurs et mis gratuitement à la disposition des usagers de la poste aérienne dans les bureaux de poste, sous forme de carnets publicitaires en faveur de la compagnie nationale. L'étude des carnets, nombreux et d'une assez grande diversité (environ une quinzaine), au moins pour l'esprit vétilleux de tout collectionneur avisé, dépasse le cadre de cet article, toutes les étiquettes au type officiel qu'ils contiennent ne témoignant pas de variétés vraiment significatives. Il faut également souligner qu'à l'instar des carnets de la compagnie britannique « Imperial Airways », les carnets **Air France** fonctionnaient un peu comme des auxiliaires de l'administration postale en offrant également, à portée de main directe d'un vaste public, des indications actualisées sur les tarifs et les modalités d'acheminement du courrier « Par avion ».

Le nouveau type d'étiquette officielle, comportant un logo (globe terrestre ailé) en sus de la mention « Par avion », est émis entre 1936 et 1946 sous forme de feuilles de 25, 50 ou 16 étiquettes dentelées (Muller, France, 1936, numéros 9 à 11, blanc sur bleu, 44 x 22 mm).



Air France édite d'abord entre mai 1935 et février 1936 un premier type de carnet contenant quatre ou deux feuillets de 6 étiquettes dentelées, disposées horizontalement, puis deux bandes verticales de 5 étiquettes (dentelées horizontalement) portant seulement la mention encadrée « Par avion » (Muller, France, 1935, numéros 81 à 83, blanc sur bleu, 47 x 18 mm).



En mai 1936 cependant, **Air France** modifie l'étiquette de ses carnets et copie strictement le type officiel au globe ailé (Muller, France, avril-mai 1936, numéros 84 à 85, 49 x 19 mm). Chaque carnet contient 2 bandes verticales de 5 étiquettes dentelées horizontalement.



En juillet 1938, alors que le modèle officiel restera identique pendant encore huit années, **Air France** édite toutefois un nouveau modèle d'étiquette, dont le dessin est assez semblable à celui de la précédente, mais dont la gravure est de facture plus raffinée et dont la mention « Par avion » figure à présent sous les ailes du globe terrestre (Muller, France, juillet 1938, numéros 86 à 88, blanc sur bleu, 48,5 x 18,5 mm).



Cette étiquette est généralement présentée en carnet de 2 ou 4 bandes verticales de 5 étiquettes (avec de nombreuses variantes) ou de feuillet d'une bande verticale de 5 étiquettes. Après la seconde guerre mondiale, la compagnie nationale n'éditera plus d'étiquettes reprenant le type officiel et, après 1949, toute publicité à son profit disparaîtra d'éventuels supports d'étiquettes.



Toutes les étiquettes « Par avion » éditées par **Air France** n'ont pas été reproduites ni décrites dans cet article qui vise avant tout à éveiller ou renforcer l'intérêt pour un domaine aujourd'hui quelque peu délaissé de la poste aérienne. Cette démarche doit donc laisser aux collectionneurs comme aux curieux un champ d'exploration propre pour de stimulantes découvertes personnelles. Conscient de ses lacunes et imprécisions, l'auteur se montrera bien entendu réceptif aux critiques que formuleraient ses lecteurs. Il est également soucieux d'apprendre ce qu'il ignore encore et de répondre de son mieux aux questions qui lui seraient adressées par l'intermédiaire du Cercle aérophilatélique.

Bibliographie :

1. **Frank Muller. Catalogue des étiquettes aéropostales.** Bischwiller, 1947, 2ème édition, 288 pages. La première édition date de 1933. Toutes les références mentionnées dans l'article renvoient à l'édition de 1947, plus complète et plus facilement accessible. Au fil des nouvelles émissions, 20 suppléments au catalogue de 1947 sont parus dans Avion Constellation / Le Timbre, entre janvier 1950 et août 1963.
2. **Georges Naudet. Les vignettes françaises d'aérostation et d'aviation des origines à 1940.** Paris, L'Arc-en-ciel, 1968, 148 pages. Catalogue consacré aux vignettes françaises d'aviation, mais qui inclut également quelques étiquettes « Par avion » et plusieurs artefacts mixtes, parfois difficiles à classer, dont il a été question dans cet article.
3. **Günter Mair. Catalogue of Airmail Labels.** Los Angeles, Postal Label Study Group, 1991, 626 pages. Ce catalogue très détaillé, édité sous les auspices du PLSG américain, de même que ses sept suppléments parus jusqu'en 1999, constitue le nouveau Baedeker du collectionneur d'étiquettes « Par avion », mais invite à se spécialiser dès le départ pour ne pas succomber au vertige mondialiste.

Les premiers courriers France - Maroc en 1919 par les Lignes Aériennes Latécoère

Par Jean DELEUIL
& Dominique PETIT

La convention

Le 7 juillet 1919, Pierre-Georges Latécoère signe avec le Service de la Navigation Aérienne une convention pour la création d'une liaison aérienne France-Maroc via l'Espagne.

Ce contrat, valable 5 ans, est assorti d'une subvention de l'Etat vu le caractère colonial d'une liaison avec le Protectorat du Maroc.

Cette subvention annuelle de 2.400.000 F garantit au concessionnaire un minimum de recettes. Le Maroc pour sa part prévoit une subvention de 1.000.000 F.

L'Etat attribue donc une rémunération proportionnelle au poids qu'il se réserve (voir les obligations) soit 1/192 de la subvention à chaque voyage.

Au cas où une surtaxe postale serait établie, elle serait perçue par l'Administration pour le compte de l'Etat⁽¹⁾.

Le 10 octobre 1919 est publié un décret fixant les surtaxes postales applicables aux correspondances transportées par avion entre la France et le Maroc ⁽⁵⁾ :

Jusqu'à 20 grammes.....	1,25 F
Au delà de 20 grammes et jusqu'à 100 grammes.....	2,50 F
Au delà de 100 grammes et jusqu'à 200 grammes.....	3,75 F

Obligations du Concessionnaire

- L'application de la convention doit débiter au plus tard 100 jours après la signature. Le 1^{er} septembre est retenu⁽²⁾.
- La fréquence des vols est de **8 allers-retours par mois dans chaque sens**, soit 192 voyages annuels.
- A chaque voyage l'Etat se réserve le transport gratuit d'une charge de 500 kg ou de 2 passagers^(1,3). Un barème est établi pour le cas où l'Etat demanderait une charge supplémentaire.
- Le concessionnaire est tenu de transporter gratuitement les dépêches qu'il doit prendre dans les bureaux de Poste de Toulouse et Rabat. Également à sa charge le transport des valises diplomatiques qu'il doit remettre à la légation ou au consulat à l'étranger⁽¹⁾.
- Le contrat comporte toute une liste de pénalités qui vont du retard au décollage, aux étapes non effectuées, et aux vols non réalisés⁽¹⁾.

Organisation de la ligne Toulouse - Rabat

Les Breguet 14 A2 préférés aux Salmson 2A2 empruntent l'itinéraire Toulouse - Barcelone - Alicante - Malaga - Rabat soit une distance de 1755 km à parcourir en moins de 40 h⁽³⁾ (avec ~15 h de vol effectif prévu).

Les départs de Toulouse ont lieu tous les lundis et jeudis, et de Rabat tous les mercredis et samedis.

Le début de l'exploitation est fixé au 1^{er} septembre 1919, et l'ouverture officielle au 25 septembre.

Des divergences sur le nombre de vols effectivement réalisés en 1919 apparaissent entre trois ouvrages faisant autorité en la matière :

- **La ligne Mermoz** par G. Collot et A. Cornu
- **Les Lignes Latécoère** par R. Danel
- **Pierre-Georges Latécoère Correspondances (1928-1928)** par L. Albaret

En se référant à ouvrage de G. Collot et A. Cornu (p14) nous aurions eu pour les 3 premières semaines de septembre des départs de Toulouse les lundis 1 - 8 - 15 - 22 (4^{ème} voyage), et de Rabat les mercredis 4 - 11 - 25.

L'ouvrage de R. Danel indique des départs de Toulouse tous les lundis 1 - 8 - 15 - 22 et jeudis 4 - 11 - 18 - 25, et de Rabat tous les mercredis et samedis.

Ainsi le vol aller du 22/09 est noté 4^{ème} par G. Collot et A. Cornu, mais 7^{ème} par R. Danel⁽¹⁾, ce qui conduit à un écart de 3 A-R pour les 3 premières semaines de septembre.

La poursuite régulière des vols jusqu'à la fin de 1919 conduit à 32 A-R pour G. Collot et A. Cornu et 35 pour R. Danel. Pour sa part L. Albaret⁽⁴⁾ qui s'est appuyé sur les archives Latécoère mentionne 64 vols soit 32 A-R.

Une autre hypothèse s'appuyant sur le financement des vols doit aussi être évoquée. C'est celle d'un strict respect du nombre de vols initialement prévus, à savoir 8 A-R par mois. Cette hypothèse donnerait aussi 4x8 =32 A-R, mais est jugée théorique et peu probable car un mois contenant plus de 4 semaines, une telle organisation aurait conduit à laisser hommes et matériel au sol à certaines périodes.

Le courrier de 1919

L'analyse des archives Latécoère par L. Albaret⁽⁴⁾ nous apprend qu'en 1919 " *les avions postaux de Pierre-Georges Latécoère transportent 9124 lettres, soit 678 kg de messageries et 178 kg de fret postal, ainsi que 41 passagers... dont 38 non payants. Les avions couvriront 173900 km, comprenant les premiers vols, les voyages d'étude, les essais puis les 64 liaisons sur la ligne Toulouse-Rabat, parfois poursuivie jusqu'à Casablanca. Les incidents mécaniques de vol seront fréquents, se traduisant par des atterrissages forcés. La régularité ne sera pas toujours au rendez-vous, mais aucun avion ne sera perdu* ".

8 septembre : Le Breguet 14 Toulouse - Rabat piloté par Pierre Beauté fait un atterrissage forcé non loin de Barcelone. Le courrier est transféré sur l'avion de secours.

22 septembre : L'avion Toulouse - Rabat piloté par P. Beauté doit atterrir non loin de Barcelone par suite d'ennuis techniques. Le courrier est distribué à Rabat avec 5 jours de retard.

1 octobre : L'avion Toulouse - Rabat piloté par Genthon fait un atterrissage forcé non loin d'Almeria. Le pilote est arrêté et le courrier saisi pendant 4 jours par les autorités espagnoles.

4 octobre : L'avion Rabat -Toulouse piloté par P. Beauté fait un atterrissage forcé près de Castellon de la Plana (tronçon Alicante - Barcelone, Esp). Le courrier est débarqué et acheminé par train.

16 octobre : L'avion Rabat -Toulouse piloté par D. Daurat fait un atterrissage forcé près de Lorca (tronçon Alicante - Malaga, Esp). Le pilote est arrêté et doit attendre 8 jours avant de repartir.

1 novembre : L'avion Rabat -Toulouse piloté par P. Beauté fait un atterrissage forcé près de d'Alicante (Esp). Le Breguet est réparé avec des pièces de rechange prélevées sur le Breguet de secours piloté par Daurat également accidenté.

14 novembre : L'avion Toulouse - Rabat piloté par D. Daurat doit atterrir non loin de Fleurance (F) par suite d'une panne de magnéto.

24 décembre : L'avion Toulouse - Rabat piloté par P. Beauté fait un atterrissage forcé près de Barcelone.

Afin de préciser le fonctionnement de la ligne France-Maroc et retour, nous avons recensé les plis dans les mains de membres du CAF.

Sur ces 9124 lettres transportées en 1919, force est de constater que bien peu sont parvenues jusqu'à nous. Nous en avons recensé 20 auprès de membres du CAF, essentiellement dans le sens Maroc - France et sur novembre et décembre 1919. Nous ne connaissons à ce stade aucune lettre du mois de septembre 1919, et seulement 2 sur le mois d'octobre 1919.

Notes : (1) R. Danel pages 26 à 29; (2) B. de Massimi « Vent debout » p16; (3) B. de Massimi « Vent debout » p323; (4) L. Albaret page 39; (5) L. Albaret page 65.

Didier Daurat qui effectua la 1^{ère} liaison le 1^{er} septembre mentionne d'ailleurs "le sac postal contenait des états "néant" en guise de courrier".

Ceci illustre la montée en charge progressive du courrier transporté.

A titre de comparaison les Lignes Latécoère transporteront 182061 lettres en 1920.



Pli Marrakech - Rabat - Toulouse - Paris

Départ Marrakech 22/10/19 5h50, arrivée Paris 27/10/19.

Ce pli, le plus ancien de l'exploitation régulière que nous avons rencontré à ce stade, a très certainement emprunté le vol Rabat Toulouse du 25/10.

Affranchissement : 1,40 F = lettre tarif intérieur 0,15 F + surtaxe aérienne 1,25 F

Récapitulatif des vols de 1919

Les tableaux récapitulatifs des vols de 1919 sur les deux pages suivantes sont une transcription de l'application de la convention enrichis des informations fournies par les quelques plis parvenus jusqu'à nous.

Les dates d'arrivée sont essentielles pour situer un pli avec le plus de certitude car un pli a pu être oblitéré 1 jour ou 2 avant le départ de l'avion, ou être parti 1 jour plus tard pour cause de mauvais temps et même transporté dans la journée, puisque sans livraison de courrier en cours de route (Latécoère ouvrira une ligne intérieure en Espagne en 1920 mais sans autorisation de transport de courrier français). Pierre-Georges Latécoère exerçait une forte pression sur ses pilotes pour le respect strict des horaires afin d'asseoir la crédibilité de la ligne et éviter les pénalités.

Nous remercions les membres du CAF qui nous ont fait parvenir des scans de leurs plis. De nouveaux plis peuvent encore apparaître : nous compléterons les tableaux chaque fois que l'un d'entre eux sera porté à notre connaissance.

Bibliographie :

- **Raymond Danel. Les Lignes Latécoère 1918-1927 . Editions Privat 1986.**
- **Gérard Collot et Alain Cornu. Ligne Mermoz. Histoire aérophilatélique Latécoère, Aéro postale Air France 1918-1940. Editions Bertrand Sinais 1990.**
- **Laurent Albaret. Pierre-Georges Latécoère Correspondances (1919-1928). Editions Privat 2013.**
- **Beppo de Massimi. Vent debout. Editions Plon 1949.**

1919	novembre	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
		S	D	L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J	V	S	D	
	Toulouse		←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Perpignan		←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Barcelone		←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Alicante		←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Malaga		←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Rabat		←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Suivant Collet-Cornu	15R		16A	16R	17A	17R	18A	18R	19A	19R	20A	20R	21A	21R	22A	22R	23A	23R	24A	24R	25A	25R	26A	26R	27A	27R	28A	28R	29A	29R	
	Chronologique Danel	18R		19A	19R	20A	20R	21A	21R	22A	22R	23A	23R	24A	24R	25A	25R	26A	26R	27A	27R	28A	28R	29A	29R	30A	30R	31A	31R	32A	32R	
	application stricte du contrat 8AR/mois			17A	17R	18A	18R	19A	19R	20A	20R	21A	21R	22A	22R	23A	23R	24A	24R	25A	25R	26A	26R	27A	27R	28A	28R	29A	29R	30A	30R	
	Plis répertoriés CAF avec dates départ & arrivée				Rabat 5/11 Paris ?		Rabat 9/11 Paris 17/11		Rabat 12/11 Paris 19/11		Rabat 13/11 Toul. 20/11		Rabat 19/11 Paris 21/11		Rabat 23/11 Paris 27/11		Rabat 30/11 Toul. 3/12															

1919	Décembre	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
		L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J	V	S	D	L	m	M	J
	Toulouse			←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Perpignan			←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Barcelone			←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Alicante			←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Malaga			←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Rabat			←			←			←			←		←		←		←		←		←		←		←		←		←		
	Suivant Collet-Cornu	24A		24R	25A	25R	26A	26R	27A	27R	28A	28R	29A	29R	30A	30R	31A	31R	32A	32R	33A	33R	34A	34R	35A	35R	36A	36R	37A	37R			
	Chronologique Danel	27A		27R	28A	28R	29A	29R	30A	30R	31A	31R	32A	32R	33A	33R	34A	34R	35A	35R	36A	36R	37A	37R	38A	38R	39A	39R	40A	40R			
	application stricte du contrat 8AR/mois			25A	25R	26A	26R	27A	27R	28A	28R	29A	29R	30A	30R	31A	31R	32A	32R	33A	33R	34A	34R	35A	35R	36A	36R	37A	37R	38A	38R		
	Plis répertoriés CAF avec dates départ & arrivée	Paris 29/11 Rabat 3/12		Rabat 2/12 Toul. ?					Rabat 9/12 Toul. 11/12		Rabat 12/12 Toul. 14/12		Rabat 16/12 Toul. 18/12		Rabat 23/12 Paris 31/12		Rabat 26/12 Toul. 28/12		Rabat 32/12 Toul. ?														



Pli Paris - Toulouse - Rabat - Marrakech

L'un des très rares plis connus dans le sens France - Maroc.

Départ Paris 29/11/19 13h30, arrivée Rabat 3/12/19 13h45, distribué Marrakech 6/12/19 8h00.

Affranchissement : 1,40 F = lettre tarif intérieur 0,15 F + surtaxe aérienne 1,25 F



Pli recommandé Rabat - Toulouse - Paris

Départ Rabat R.P. 12/11/19 13h30, arrivée Paris 19/11/19 13h45.

Affranchissement : 1,65 F = lettre tarif intérieur 0,15 F + recommandé 0,25 F + surtaxe aérienne 1,25 F

LA VIE DU CAF

➔ Joint à ce bulletin vous trouverez l'appel de cotisation pour 2016. Son montant est inchangé par rapport à 2015. Nous vous remercions par avance de renouveler votre adhésion dès que possible afin de nous éviter de fastidieuses relances.

Nouvelles adhésions

Depuis mars 2015, nous avons eu le plaisir d'accueillir trois nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 964 : Daniel GRIBBIN (USA) N°965 : Rémi SAINT-REQUIER (Pays de Loire)
N° 966 : Stéphane DI IORIO (PACA) N°967 : Marcel BOUEYGUET (Pays de Loire)

Au palmarès des expositions philatéliques

Exposition internationale Singapour août 2015 (Juré : David LU - CAF 937)

- 76 GA : Derrick PILLAGE (CAF 950) : The French Connection 1919 to 1933.
- 83 V : René MARECHAL : Concurrence aérienne franco-allemande sur l'Amérique du Sud (1919-1938).

Exposition régionale Cusset septembre 2015 :

- GA : Daniel BLANGUERIN (CAF 881) : Les courriers spéciaux de Madagascar (1944-1946).

Exposition départementale Agonac (Aquitaine) octobre 2015 (Juré : D. TALLET- CAF 788)

- 68 GA : Jean CADY (CAF 945) Poste aérienne 1927-1959.
- 64 A : Jean CADY (CAF 945) Les précurseurs de la poste aérienne.

Exposition départementale de Sablé-sur-Sarthe octobre 2015

- 80 GV et prix spécial : Marcel BOUEYGUET Les courriers d'Indochine de 1929 à 1945

Exposition départementale Fête du Timbre - Boulogne- Billancourt octobre 2015 :

- 63 A : Bulletin du CAF

Calendrier des expositions à venir

- **5 au 8 novembre 2015 : 69^{ème} Salon Philatélique d'Automne Paris 2015** à l'Espace Champerret Paris 17^{ème}.
- **12 au 15 novembre 2015 : Exposition internationale FEPA NOTOS** à Athènes <http://hps.gr/notos2015/>
- **3 au 5 décembre 2015 : MonacoPhil 3^{ème} exposition internationale de philatélie Polaire**
- **2 au 3 avril 2016 : TIMBROCCITANIA 2016 à Pau (64);** Exposition interrégionale. **ANNULEE.**
- **1 au 3 avril 2016 : Championnat Interrégional Grand Est et Salon de Printemps CNEP à Belfort.** Vu l'annulation de l'interrégionale de Pau, à laquelle le GAPS était associé, les membres des associations du GAPS seront autorisés à y participer. Contact : Denis Boudot, président de l'Amicale Philatélique de l'Est-Belfort, 33 rue Leclerc 90300 VALDOIE, 03 84 26 26 67, aphiest@neuf.fr.
- **2 au 3 avril 2016 : "Velizy 2016 - Regards d'Enfants" à Velizy-Villacoublay (78)** Exposition régionale.
- **19 au 22 mai 2016 : 89^{ème} championnat de France de Philatélie** dans le cadre de l'exposition nationale **PARIS-PHILEX 2016** à Paris au Parc des Expositions de la Porte de Versailles Hall N° 2-2. **89^{ème} congrès national de la FFAP le 21 mai.**
- **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/> . Cloture des inscriptions le 15 août 2015.
- **10 au 12 juin 2016 : West Fila 2016 à Roeselare (Belgique)** - Championnat National de Philatélie Belge auquel le CAF participera.
- **21 au 26 octobre 2016 : exposition internationale PHILATAIPEI 2016 World Stamp Championship Exhibition.** <http://taipei2016.post.gov.tw/post/taipei2016/en/index.jsp>

Parutions

- Par notre collègue Louis Bassères associé à Jean-Pierre BOBO :
L'épopée Latécoère et la base aéronavale de Saint-Laurent-de-la-Salanque
Editeur : LES PRESSES LITTERAIRES 75 pages, tirage 300 exemplaires, prix 12€.
L'ouvrage est en vente sur Amazon et sur AILDOR www.aildor.fr (code promo raidhydro).
- Par notre collègue Yves Saint-Yves, son 4^{ème} ouvrage :
CES MERVEILLEUSES FEMMES DE L'AIR
Ouvrage de 128 pages au prix de 35€ + frais de port à commander à M. Yves SAINT-YVES ,1 avenue Foch - Châtaigniers 1 - Résidence Les Lions du Val
95220 - HERBLAY; Tél : 06.08.07.32.58; Email : yves-saintyves@orange.fr
- Par Bernard Bacquié un ouvrage consacré à Antoine de Saint-Exupéry :
SAINT-EX AU MAROC
Ce livre de 192 pages peut être commandé au prix de 30 € franco sur le site www.editionslaterales.com (paiement via Paypal, carte de crédit) ou directement par chèque à Bernard Bacquié, ÉDITIONS LATÉRALES, 24 Clos de la LLANURA, B-33, 31130 BALMA.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- London Philatelist septembre 2015 (Revue de la Royal Philatelic Society London) :
Routes aériennes entre le Caire, l'Inde et l'Australie 1918-1929 par Pradip Jain.

Petites annonces

681 - Recherche plis ligne Mermoz suivants quels que soient l'affranchissement et les cachets postaux ou privés. : 31A, 34A, 39A, 40R, 51A, 66R, 67A. (références : livre de Pierre LABROUSSSE).

682 - Recherche tous documents d'époque concernant Mermoz.

683 - Aimerais connaître estimation film de Louis Cuny "Mermoz" en 2 bobines de 16mm pour mise en vente.

684 - Recherche les dates des divers courriers de la ligne AEROPOSTA: ARGENTINA-PARAGUAY du 2/2/1929 au 27/3/1931.

Contact : D. TALLET 6 Chemin du petit BUSCON 47310 ESTILLAC dominique.tallet@orange.fr

Service cessions

- La cession de novembre 2015 est jointe au bulletin. Elle comprend 112 lots de 10 à 550€.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de février 2016. Les lots seront reçus jusqu'au **19 décembre 2016**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés.
- 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
Parallèlement, ces plis également en vente sur Delcampe à des tarifs plus élevés.

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 €.

CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

Siège social : 32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES

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

Site internet: www.aerophilatelie.fr & 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, vice-président de la FISA.

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES fd.petit@orange.fr

Président d'honneur :

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Événements.

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

Vice-président :

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

15 rue du Bocage - 92310 SEVRES. Tel : 06 66 26 23 96

Secrétaire :

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

54 rue Malherbe - 62100 CALAIS. michel.nempon@sfr.fr Tel: 03 21 96 76 19

Trésorier :

Guy VANDENBULCKE 18 rue des Longs Lieux - 95470 SAINT-WITZ

guy.vandenbulcke@orange.fr Tel: 01 34 68 62 52 / 06 75 06 64 75

Communication :

Laurent ALBARET, 223 avenue Daumesnil - 75012 PARIS laurent.albaret@gmail.com

Service documentation :

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 - NOGENT SUR SEINE jean.houdre@neuf.fr

Service petites annonces :

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

Autres membres :

Armand AGABABIAN, Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes :

Pascal HOUE.

REUNIONS MENSUELLES. ATTENTION CHANGEMENT DE LIEU !

Restaurant "Au Pied de Cochon", 6 rue Coquillière, 75001 PARIS

Prochaines dates de réunions : 21 novembre, 19 décembre, 16 janvier 2016,

20 février 2016, 19 mars 2016.

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

Les lettres aériennes d'Algérie à destination de certains pays d'Europe comme le Danemark ne sont pas courantes. La correspondance étudiée est partie d'Alger RP le 29 février 1932, a été transportée par avion à Marseille puis à Paris Gare du Nord Avion le 3 mars et acheminée par avion pour Copenhague le 3 mars où elle fut distribuée le 4. Au dos de la lettre, les cachets Paris Avion et Copenhague « Luftpost » attestent bien l'acheminement tout avion (en 1 jour !).



Affranchie à 4,25F, le tarif utilisé fut le suivant :

Lettre extérieure 20g :	1,50F
Surtaxe aérienne Alger-Marseille 1F/10g X 2 :	2,00F
Surtaxe aérienne France-Danemark	0,75F

