



BULLETIN D'INFORMATION

Mars 2021 N°82

SOMMAIRE

- Adrienne BOLLAND p. 3 à 9
- Courriers allemands transportés par l'Aéropostale (1930-1934) p. 10 à 11
- La base d'hydravion de Saint-Laurent-de-la-Salanque p. 12 à 17
- Surtaxes aériennes Madagascar (1944) p. 18 à 20
- Accident de Gensollen (3/12/1922) p. 21 à 24
- Vie du CAF p. 26 à 27
- Chronique aérophilatélique p. 28



Adrienne Bolland (1895 – 1975)

1^{er} avril 2021 : commémoration du centenaire de sa traversée des Andes sur un Caudron G3

Le mot du président

Le début de cette année 2021 a été marqué par la disparition le 31 janvier de Gérard Collot. Pendant les 17 années (1996 - 2013) de sa présidence du Cercle Aérophilatélique Français, il a marqué par sa personnalité, sa bienveillance et ses connaissances, tous ceux qui ont eu la chance de le côtoyer. Il a construit et animé avec brio le Cercle Aérophilatélique Français que nous connaissons.

Il nous appartient aujourd'hui de poursuivre le chemin qu'il a tracé. Les moyens évoluent à travers l'utilisation plus intensive des outils numériques, mais les objectifs restent identiques : *encourager l'étude et la recherche dans les domaines de l'histoire de l'aviation et l'aérophilatélie, faciliter les dialogues entre aérophilatélistes.*

Au cours de ce premier trimestre 2021, nous avons finalisé la refonte du site du CAF : www.aerophilatelie.fr.

Nous avons désormais pour objectif d'en faire un site de référence en aérophilatélie :

- Mise en ligne d'une abondante documentation. Un siècle (1925 à ce jour) de bulletins aérophilatéliques seront bientôt sur notre site. Nous remercions vivement M. Michel Nempon qui scanne une collection complète de *l'Aviette Postale* (plus de 80 numéros déjà en ligne).
- Des vidéos.
- Des collections aérophilatéliques en ligne.
- Une boutique en ligne pour permettre à nos membres de céder leurs « petits plis » à moins de 30€.
- Possibilité pour nos membres de déposer eux-mêmes des petites annonces (« je recherche », ou « je propose »).

→ **Nous encourageons tous nos membres à s'enregistrer sur le site du CAF.**

→ Si vous disposez de documents, de collections que vous souhaitez partager par l'intermédiaire de ce site, n'hésitez pas à me contacter.

→ Faute de pouvoir tenir nos réunions mensuelles traditionnelles au restaurant Au Pied de Cochon, nous organisons désormais des **réunions Zoom** qui rencontrent un vif succès. Nous poursuivrons ce mode de réunion même après la fin de la pandémie, car elles permettent à des membres éloignés de la région parisienne de participer activement à la vie du CAF.

Bon vaccin à tous !



Donnez du **cachet** à votre collection !

delcampe.net
Years
La marketplace des collectionneurs

The advertisement features a blue background with a subtle pattern of postage stamps. In the center, several historical postage stamps are displayed, including a blue stamp with a profile of a man, a yellow stamp with a circular design, a red stamp with a profile of a man and the text 'EMPIRE - FRANC', a yellow stamp with a profile of a man and the text 'POSTA', and a green stamp with a profile of a man and the text 'CANTON PACKET POSTAGE'. The text 'Donnez du cachet à votre collection !' is written in white at the top. The logo for 'delcampe.net' is at the bottom, with 'Years' written below it, and the tagline 'La marketplace des collectionneurs' is at the bottom.

Il y a 100 ans Adrienne BOLLAND traversait la Cordillère des Andes en avion ... et en pyjama (de soie !). Un exploit d'une magnifique audace.

Par **Martine LAPORTE**

Il y aura 100 ans le 1^{er} avril prochain, ADRIENNE BOLLAND, aux commandes d'un Caudron G-3, réussissait la traversée des Andes.

C'est une prouesse, éclatante par son audace, admirable par sa réalisation, que cette traversée de la Cordillère des Andes *par l'itinéraire le plus court*.

QUI ÉTAIT ADRIENNE BOLLAND ?

Née le 25 novembre 1895 à Arcueil, Adrienne est la dernière d'une fratrie de sept enfants. Son père Henri Boland était de nationalité belge ; elle est la seule à porter deux « L » à son nom à la suite d'une erreur sur son acte de naissance. Epris de voyages, son père est l'auteur de plusieurs livres de tourisme. Il transmet à sa fille le goût de la nature et des voyages que l'aviation lui permettra plus tard de satisfaire. Adrienne vient d'avoir 14 ans lorsqu'il s'éteint en 1909.

D'après son entourage, c'est le garçon manqué de la famille.

Elle est venue à l'aviation immédiatement après la Grande Guerre dans des conditions assez pittoresques. À l'âge de 23 ans, ayant la passion du jeu : courses, tapis vert..., elle se retrouve ruinée et décide de se lancer dans une carrière peu encombrée pour les femmes. L'aviation ne l'était guère, d'autant plus qu'en 1919 la célèbre aviatrice Élisabeth Deroche, connue sous le pseudonyme de baronne Raymonde de Laroche, vient de se tuer dans un accident au Crotoy. Poussée par un « besoin d'action », elle décide donc d'apprendre à piloter et se présente à la maison Caudron. Acceptée, elle intègre l'école du Crotoy en novembre 1919. C'est une élève très douée, et après quelques heures de cours elle obtient son brevet de pilote le 15 janvier 1920, seulement deux mois après son baptême de l'air.

René Caudron se rend compte qu'Adrienne est une excellente aviatrice et l'embauche en février 1920 comme pilote dans sa maison d'aviation. Il lui confie des convoyages d'avions et des démonstrations, convaincu qu'une femme pilote constituera une excellente publicité pour sa firme.

Il lui promet de lui donner un appareil en la mettant au défi d'effectuer un looping. N'hésitant pas une seconde, elle réussit du premier coup cette difficile figure acrobatique. Elle en fait même deux ! , et se retrouve propriétaire de son premier avion, le Caudron G-3 F-ABEW.

Alors qu'elle commence tout juste à tenir un manche, R. Caudron lui propose de traverser la Manche et de faire une démonstration publicitaire en Angleterre. Et c'est ainsi que le 25 août 1920, elle la première femme à traverser la Manche, dans le sens France - Angleterre, puisque l'américaine Harriet Quimby l'avait déjà traversée le 16 avril 1912 dans le sens Douvres - Calais.

Cette même année, en 1920, elle participe au grand meeting de Buc avec l'instructeur de l'école de pilotage Caudron, Auguste Maïcon.

De caractère peu facile, elle sème le désordre dans la maison Caudron et se heurte régulièrement avec ses collègues. Caudron lui propose alors de faire une tournée de propagande pour présenter ses avions en Amérique du Sud.

C'est ainsi qu'en décembre 1920 elle embarque pour Rio comme « chargée de mission », accompagnée par le mécanicien René Duperrier, chargé de remonter les deux petits biplans G-3¹ embarqués sur le même paquebot.

¹ Ces deux G3 étaient les n°4978 F-ABGO et n°4979 F-ABGP. Les immatriculations figuraient sur les moteurs, mais pas sur la carlingue.

Elle arrive à Buenos Aires au début de 1921, sans idée bien arrêtée sur ce qu'elle va faire, hormis des vols d'exhibition, d'acrobatie et quelques tournées d'aérodrome en aérodrome.

L'EXPLOIT

L'arrivée d'une aviatrice française soulève un très vif intérêt en Argentine. Lors d'une conférence de presse, l'imagination et l'enthousiasme des journalistes les conduisent à annoncer dans les journaux : « *L'aviatrice Adrienne Bolland est venue pour franchir la Cordillère des Andes* ». Dans l'esprit d'Adrienne, germe alors l'idée de franchir cette cordillère. Elle télégraphie à René Caudron pour lui demander un avion plus performant que le G-3, afin d'effectuer cette tentative dans de meilleures conditions, un appareil avec un moteur d'au moins 200 ch.

La réponse négative de Caudron pousse Adrienne à décider de tenter l'aventure avec un G-3 équipé d'un moteur de 80 ch (plafond de 4.000 m), en dépit des efforts de ses compatriotes pour la faire renoncer à cette folie. L'un des deux G-3 est donc envoyé par train à Mendoza. Duperrier le remonte et le figole, bien que les autorités locales, conscientes d'une entreprise chimérique, interdisent ce vol...



Après avoir graissé son corps des pieds à la tête, elle s'entoure de bandelettes pour que l'action du froid soit moins pénétrante et intercale, en guise de protection, des journaux entre son pyjama de soie et une combinaison matelassée de mécano.

Sans cartes – il n'en existait pas –, sans compas – elle n'en avait pas les moyens –, le soleil ferait l'affaire. Elle dispose simplement d'une bonne boussole et d'un altimètre. Elle met dans ses poches un poignard pour se défendre des condors et trois oignons pour dilater ses voies respiratoires (elle n'a pas de masque à oxygène bien sûr !).

Le 1^{er} avril 1921 à 6h55, elle s'envole en catimini, de l'aérodrome de Los Tamarindos au nord de Mendoza. Rapidement l'appareil prend de la hauteur. Le moteur du G-3 tourne régulièrement. De passes en cols muletiers, elle grimpe, la peur au ventre, mais avec au cœur une joie sauvage. Elle admire le paysage magnifique qui s'offre à elle, et se reconforte en se disant que ce serait merveilleux de se « casser la gueule » dans un décor pareil.

Au bout d'une heure de vol elle se trouve à 2.500 m au-dessus d'Uspallata. Poursuivant sa route au-dessus des hauts massifs neigeux, elle doit lutter contre des remous violents, éprouvant la désagréable sensation de ne plus avancer.

Les pics défilent, d'abruptes murailles de plus 5.000 m engendrent des tourbillons effroyables. À sa droite vers le Nord, l'Aconcagua, le plus haut sommet des Andes (6.962 m) et à sa gauche la sombre masse du Tupungato (6.700 m).

À 9h20, à 4.000 m, elle se trouve à Puente del Inca, près du col où elle va devoir franchir la montagne. Elle arrive enfin au Christ des Andes (Christo Redentor de Los Andes), situé à 3.832 m d'altitude à la frontière entre l'Argentine et le Chili.

Elle a de plus en plus froid dans ce G-3 sans pare-brise. Elle est abrutée par la rareté de l'oxygène. Ses bras sont presque ankylosés. L'engourdissement s'en prend à sa tête. Elle croit pleurer des larmes de sang tant la douleur est intense. De temps en temps elle mange un morceau d'oignon cru.

Puis soudain une vallée riante apparaît : la « vallée-piège ». C'est la vallée « Matienzo » (où le lieutenant argentin Benjamín Matienzo perdit la vie le 28 mai 1919), entourée de sommets culminant tous à 5.000 / 6.000 m. À sa gauche, une masse sombre. Faut-il aller vers le soleil, ou se diriger vers la paroi rocheuse, s'y écraser ? Elle prend la décision de foncer sur cette muraille dantesque. Mais, derrière une avancée de rocher, il y a une brèche. Elle s'y engage et, à la faveur d'un tourbillon ascendant, réussit à monter à 4.280 m, au-dessus des pics que seuls les condors survolent.

Et miracle, elle passe !

Ce n'est rien à côté du couloir étroit, diabolique, dans lequel elle doit maintenant s'élancer. Au-dessus de deux falaises à pic qui dominent le col se dressent des massifs d'une sauvagerie inouïe. Le couloir a tantôt 100 m de large, tantôt 50 m, tantôt presque rien. Enfin, au bout d'un quart d'heure, le couloir s'élargit et le vent devient moins violent.

LES ANDES SONT FRANCHIES À 9H45.

Bientôt, la Cordillère traversée, elle aperçoit une fenêtre bleue plongeant sur la plaine côtière : l'Océan Pacifique ! Et tout de suite après la plaine, une ville : Santiago. Elle met le cap sur elle et commence à descendre progressivement. Deux avions viennent à sa rencontre : c'est une escadrille d'aviateurs chiliens. Elle tourne au-dessus de la ville, repère un aérodrome, sur lequel un drapeau tricolore est étendu. C'est l'aérodrome militaire de Lo Espejo. Elle s'évanouit presque à l'atterrissage. Soulevée de l'appareil, elle est portée en triomphe.



Le trajet de Mendoza à Santiago du Chili reporté sur une carte des Hautes Andes ayant appartenu à Marcel Reine.

L'itinéraire emprunté par Adrienne pour la traversée des Andes (le plus direct entre Mendoza et Santiago du Chili), fut plusieurs fois contesté. Heureusement, en 1967, Noëlle Guillaumet, la veuve d'Henri Guillaumet, surnommé « l'Ange de la Cordillère », a sauvé in extremis 11 fiches télégraphiques émanant de postes militaires argentins, donnant les heures et les lieux de passage du G-3 le 1^{er} avril 1921.

Cette route ouverte en 1921 à bord d'un avion école était la plus directe pour traverser le massif le plus élevé des Andes. Elle sera suivie plus tard par les pilotes de l'Aéropostale : Jean Mermoz, Henri Guillaumet, André Depecker, Marcel Reine et Paul Vachet.

LA TOURNÉE EN AMÉRIQUE DU SUD

Le retentissement de l'exploit d'Adrienne est immense en Amérique du Sud et contribuera, par la suite, au succès des négociations que la France engagera avec divers pays de ce continent en vue de la création de lignes aériennes.



Argentine avril 1921 : Adrienne Bolland au milieu d'un groupe d'admirateurs devant le Caudron G-3 MADO (René Duperrier en combinaison avec le chapeau).

Durant plusieurs jours à Santiago, puis à Mendoza et à Buenos Aires, Adrienne Bolland est fêtée et comblée d'honneurs. Elle est l'hôte de réceptions enthousiastes et de manifestations indescriptibles.



Bolland aux commandes du Caudron G-3

Elle reste en Amérique du Sud en attendant les subsides de la maison Caudron qui malheureusement n'arrivent pas... et continue de voler dans de nombreux meetings. Le Caudron G-3 joue les acrobates et emporte les néophytes pour des baptêmes de l'air au-dessus de foules enthousiastes. Elle bat son record d'altitude avec une passagère en s'élevant à 5.000 m, ainsi que le record féminin avec 98 boucles.

Sa tournée a grandement servi la propagande française et elle donne un impressionnant ballet aérien à des millions de visiteurs lors de l'exposition internationale de Rio.

Elle revient en France en juillet 1921 après cette longue tournée en Argentine et en Uruguay, et participe en septembre 1921 à la coupe Simonet à Bruxelles, où elle retrouve avec joie son ami Lucien Bossoutrot (le pilote du vol Paris - Londres du 8 février 1919 – cf. bulletin CAF n°77).

Après un court séjour en France, elle embarque sur le vapeur *Lutetia* le 9 septembre 1921 pour retourner en Amérique du Sud où elle est vivement attendue. Le G-3 du survol des Andes étant resté au Chili (où il fut détruit par le feu), Duperrier monte le second avion à Sao Paulo. Adrienne Bolland effectue des démonstrations au Brésil, survole « l'enfer vert » des forêts impénétrables, participe à des meetings, et donne des baptêmes.

Un épisode moins connu des péripéties d'Adrienne Bolland se situe en février 1922. Elle imagine une liaison Rio de Janeiro - Buenos Aires sur un Caudron G-3 transformé en hydravion à l'aide de flotteurs. En compagnie de son fidèle Duperrier, elle décolle devant Santos, en vue de rejoindre Rio. Peu avant l'île de San Sebastian, dans une mer infestée de requins, l'hélice perd une pale et c'est l'amerrissage forcé. Adrienne aide Duperrier à tirer l'hydravion jusqu'à une petite place entourée par la forêt vierge. Là, ils se rendent compte de l'étendue des dégâts : longeron cassé, hélice à remplacer. Impossible de dépanner avec les moyens du bord. Une marche à pied de 70 km conduit Adrienne et Duperrier jusqu'à Santos, où ils trouvent une hélice de rechange et des provisions. Les réparations commencent mais durent plus longtemps que prévu. Le ravitaillement est épuisé. Aucun secours en vue. Au bout de 18 jours le moteur est remis en route et l'équipage reprend son vol pour regagner Santos. Hélas, c'est bientôt la panne sèche et un nouvel amerrissage dans une crique avec quelques habitations. Après s'être sustentés et avoir vainement attendu des secours, Adrienne et son fidèle mécanicien sont finalement pris à bord d'un navire de transport de forçats qui dépose les navigateurs à Rio.

LE DIFFICILE RETOUR EN FRANCE

Adrienne effectue encore quelques meetings sur le G-3 réparé et transformé, puis elle revient en France en 1923.

Chez Caudron l'accueil est glacial. Son exploit est passé quasi-inaperçu.

René Caudron la licencie, sans autre raison que la pression jalouse de sa jeune épouse. Elle se retrouve sans travail et sans avion. Heureusement, son confortable «solde de tous comptes» du fait des retards de paiements accumulés par la maison Caudron, lui permet d'acheter le Caudron C-127 F-AGAP qu'elle gardera pendant 10 ans.

Le jeune et plein d'enthousiasme ministre de l'Air, Victor Laurent-Eynac a compris l'intérêt que présenterait la présence d'une femme dans une escadrille de propagande. Il fait entrer Adrienne à la Société de Propagande Aéronautique, subventionnée par le ministère de l'Air. C'est ainsi qu'en mai 1923 commence pour Adrienne une vie nouvelle, une vie de saltimbanque de l'air au service de cette société créée par le lieutenant Charles Robin, l'un des meilleurs pilotes d'acrobatie aérienne. Avec Maurice Finat, ancien pilote de la Grande Guerre, ils avaient fondé en janvier 1922 la Société de Propagande Aéronautique, chargée de réaliser le tour de France pour l'Air Propagande du ministère des Transports, en organisant des meetings en province, à Orly et à Vincennes. S'ensuit alors pour Adrienne une longue série de meetings et de baptêmes.

Elle est la première femme au monde à obtenir, le 29 mars 1923, le brevet de pilote d'avions de transports publics, le n°751.

Un baptême de l'air manqué est à l'origine de l'évènement le plus important de sa vie. Venant d'avoir la coqueluche, le ministre Victor Laurent-Eynac lui conseille d'aller dans le Midi pour changer d'air. Elle se retrouve donc sur le terrain de la Californie à Nice. Là, en hiver 1924, elle y rencontre Ernest Vinchon, dit « Toto » Vinchon, un ancien « grand » de 14-18 qui va devenir le grand amour de sa vie, celui avec lequel elle réalise le plus grand exploit : 42 ans de bonheur ininterrompu !

Ils ne se quittent plus, même pendant les meetings, et lui, qui prend sans hésiter les mêmes risques qu'Adrienne, ne cesse de trembler à chaque fois qu'elle décolle.

LES MEETINGS ET LES RECORDS

Que d'as et que d'hommes extraordinaires Adrienne côtoie au cours des meetings : Albert Fronval, Marcel Doret... Jamais elle ne se lasse de les regarder voler.

Le rythme des meetings est très soutenu. Tous les dimanches et tous les jours fériés sont réservés pour ces manifestations. Adrienne parcourt la France avec son équipe pour montrer ce qu'est l'aviation à des gens qui n'en ont jamais tant vu.

En plus des meetings organisés pour l'Air Propagande du ministère des Transports, elle prend part à de nombreux concours, rallyes de l'air, exhibitions et grands prix, souvent organisés par l'Aéro-club de France.

En mai 1924, juste la veille d'un meeting à Orly, Maurice Finat, qui a le sens de la publicité, a l'idée de lui faire battre le record féminin de loopings enchaînés. Devant les commissaires de l'Aéro-club de France, elle décolle avec son Caudron C-127 et commence son enchaînement. Elle n'est nullement préparée, mais elle veut battre le record détenu au niveau mondial par Albert Fronval avec 1.111 loopings. Elle est décidée à en faire 1.112... au moins. Encore un pari...

On lui fait des signes au sol pour l'aider à les compter : une bande blanche par série de cinq, une bande en travers par série de cent. Tout se passe très bien au début. C'est très fatigant mais elle tient bien le coup. L'avion beaucoup moins... Entre les plans d'ailes, les haubans sont tenus à leur croisement par des pièces nommées « fusées ». Et voilà que ces pièces sautent dans le vide les unes après les autres et que la toile se met à battre comme une voile mal tendue.

La gorge serrée par la déception, elle se repose à la 73^e minute et la 212^e boucle. Enfin, elle a quand même battu le record mondial féminin, et Finat a la publicité attendue !

Lors des meetings et rallyes auxquels elle participe, elle remporte des prix ou se retrouve très souvent avec un classement honorable.

Certains événements la marquent plus particulièrement. Le 20 juin 1926, le Rallye-Champagne de l'aviation est organisé pour commémorer le 1^{er} meeting mondial d'avions de Reims (août 1909). Il y a vingt-huit appareils qui y prennent part et des noms illustres : Louis Blériot, Lucien Bossoutrot, Robert Morane, les Farman au grand complet ! Ce jour-là, Adrienne a l'immense honneur d'avoir comme passager le comte Henry de La Vaulx, aéronaute et explorateur, fondateur de la Fédération Aéronautique Internationale et cofondateur de l'Aéro-club de France.

En 1928, au moment où Robin et Finat cessent leur association, Adrienne rachète deux de leurs avions, se met à son compte et continue, sans subventions ni cachets, avec Ernest Vinchon son mari et Raymond Saladin (engagé volontaire à la guerre de 14-18 et journaliste aéronautique), ainsi qu'un parachutiste. Ils deviennent eux-mêmes organisateurs de nombreux meetings, en France et à l'étranger, continuant de propager « l'idée aéronautique ». Elle devient donc organisatrice et vedette !

Son Caudron C-127 est détruit lors d'un baptême de l'air. Pour lui succéder elle achète un Morane A.S. Difficile à manier, elle le revend et achète un Gourdou Leseurre qui sera son dernier avion.

À partir de 1936, et durant deux ans, la maladie – elle s'était décroché un rein – la tient éloignée des grandes manifestations publiques, sans pour autant cesser de voler en touriste.

On doit à Adrienne Bolland, à cette époque, la fondation de cinq aéro-clubs en province.

SES COMBATS

➤ LE MOUVEMENT FÉMINISTE ET LE DROIT DE VOTE DES FEMMES

En 1934, à la demande de la militante féministe Louise Weiss, Adrienne Bolland s'engage auprès d'elle avec Maryse Bastié et Hélène Boucher dans le combat pour le droit de vote des femmes. Un mouvement de propagande, « *La femme nouvelle* » est créé par Louise Weiss et de nombreuses manifestations sont organisées.

➤ AIDE MILITAIRE AUX RÉPUBLICAINS ESPAGNOLS

En juillet 1936, Pierre Cot, ministre de l'Air du gouvernement Léon Blum, crée le service de l'Aviation Populaire, sous la direction du colonel Jeannin, avec pour inspecteur général l'aviateur Joseph Sadi-Lecointe.

Lorsque la guerre civile éclate en Espagne en 1936, Pierre Cot, avec l'aval non déclaré de Léon Blum, entreprend de fournir clandestinement des avions et des pilotes aux Républicains espagnols. Son chef de cabinet, Jean Moulin, ardent partisan de l'Espagne républicaine, est chargé de tout mettre en œuvre de façon discrète. À peine sortis des chaînes de fabrication, des avions sont détournés de leur destination officielle, l'armée de l'Air, et livrés aux Républicains espagnols.

Pierre Cot et Jean Moulin se rapprochent d'André Malraux, militant antifasciste, afin de lui fournir avions et pilotes pour former l'escadrille *España*.

Adrienne contacte Jean Moulin, pour permettre à de nombreux amis pilotes d'aller se battre en Espagne aux côtés des Républicains. Adrienne et Ernest se chargent de recruter des pilotes pour l'Espagne républicaine.

➤ LA RÉSISTANCE

Lorsqu'arrive la Seconde Guerre mondiale, Adrienne, éprise de liberté et de justice jusqu'à l'obstination, toujours prête à se battre pour faire valoir ses opinions, s'engage dans la Résistance. En mars 1942, elle rejoint avec Ernest le réseau de renseignement *Confrérie Notre-Dame* du Loiret. Ce réseau fondé en juin 1940 par Louis de La Bardonnie sera appelé plus tard *CND-Castille*. Adrienne est chargée de mission « *Forces Françaises Libres* ». A Donnery, village dans lequel se trouve la propriété familiale, Adrienne et Ernest effectuent des repérages de terrains susceptibles d'aider les forces françaises libres. Autour d'eux, un noyau d'hommes et de femmes courageux et dévoués leur fournissent de nombreux renseignements qui sont transmis à Londres.

Mais leur activité ne passe pas inaperçue, et le 8 août 1943, Ernest est arrêté et emprisonné à Fresnes. Ernest sera libéré de justesse à la fin de la guerre, en même temps que Paris. Ayant contracté une pleurésie enkystée, il est relâché, les Allemands craignant qu'il ne contamine les autres « forçats » de la Résistance.

Après la fin de la guerre, Adrienne n'a de cesse que d'essayer de redonner la santé à son cher Ernest. C'est à Pau, dans un sanatorium, qu'il s'envole vers les étoiles le 12 février 1966.

Le 17 mars 1975, Adrienne fait une chute dans son appartement en se prenant un pied dans le fil du téléphone. Elle a, dans son sommeil, rejoint sa légende.

Adrienne lègue le modeste actif de sa succession à la Fondation de la Vocation, afin d'aider, par l'octroi de bourses, les jeunes gens ressentant, comme elle, la même passion pour l'aviation et désireux de s'engager dans la carrière aéronautique. Cette fondation avait été créée par Marcel Bleustein-Blanchet en 1960, pour remercier le ciel d'être revenu sain et sauf de la guerre et d'avoir pu reconstruire l'agence Publicis.



Bibliographie :

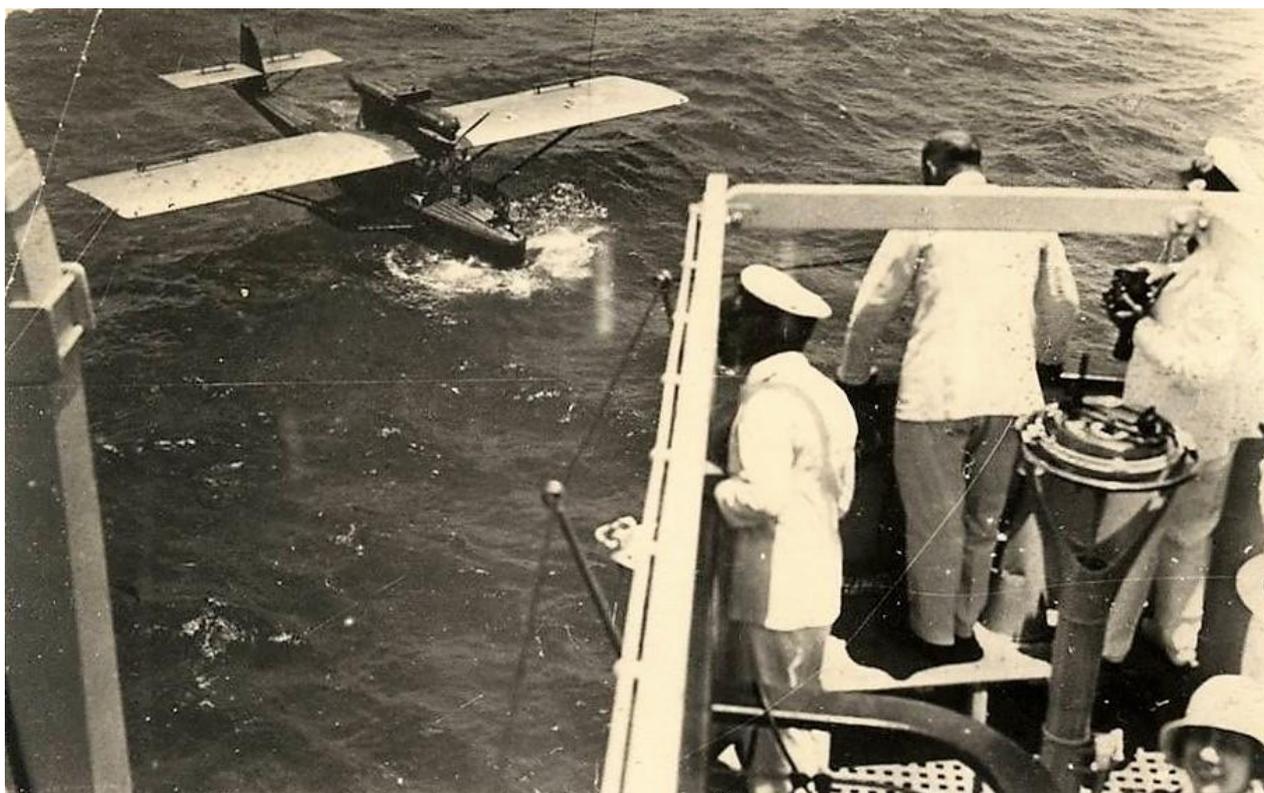
Adrienne Bolland La Déesse des Andes, par Martine Laporte aux Editions Villalobos.

Les courriers allemands vers l'Amérique du Sud transportés par l'Aéropostale (1930-1934)

Par Jean DELEUIL

Les allemands mettent en place à partir du 17/10/1931 (3^{ème} Südamerikafahrt, avec acceptation de tous objets postaux), un service régulier par le Graf Zeppelin (LZ127) depuis Friedrichshafen jusqu'à Recife, où le courrier est remis au Syndicat Condor qui l'achemine vers les destinations finales en Amérique du Sud. Ce service devient bimensuel à partir de mars 1932.

Le 3 février 1934, pour augmenter le trafic postal vers l'Amérique du Sud, la Lufthansa met en place un système ingénieux. Le courrier est acheminé de Stuttgart à Séville par Junker Ju 52 ou Heinkel He 70, puis de Séville à Bathurst (Gambie) via Las Palmas par hydravion Dornier WAL. De Bathurst, un Dornier WAL rejoint un navire relais positionné au milieu de l'Atlantique (le *Westfalen*). L'hydravion est hissé à bord, ravitaillé et catapulté pour rejoindre Natal.



Le 16 mai 1935 Air France et la Lufthansa concluent un accord afin de coordonner leurs liaisons vers l'Amérique du Sud à partir du 1^{er} juillet 1935 : départ le mercredi par la Lufthansa, départ le samedi par Air France.

Les courriers transportés par l'Aéropostale puis Air France avant 1935 sont relativement rares, car les expéditeurs allemands préféraient utiliser les voies allemandes. De plus l'Allemagne imposait une surtaxe additionnelle forfaitaire de 5 pfennigs au courrier empruntant la ligne française.

Bien qu'ayant une agence à Berlin, la C.G.A. n'a jamais eu de liaison aérienne avec l'Allemagne. Pour emprunter la ligne de la C.G.A, puis A.F. le courrier en provenance d'Allemagne devait rejoindre Toulouse ou Marseille par le train via Strasbourg, Paris, Lyon.

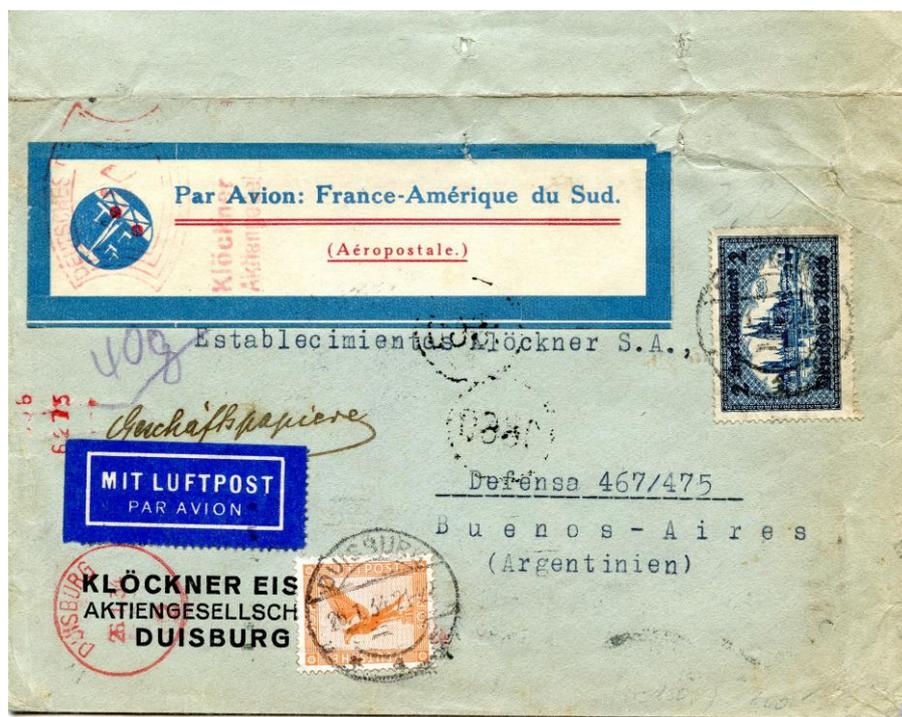
Ces courriers en sont en général reconnaissables grâce aux enveloppes spéciales avec mentions préimprimées ou étiquettes spéciales. Nous en présentons ci-dessous quelques exemples.



Pli au départ de Lengerich (28/10/33) pour Rio de Janeiro (4/11/33).
 Affranchissement : 1,55 RM
 (Lettre 25 rpf + SA Brésil 1,25 RM + 5 rpf taxe par 5g pour transport par C.G.A.)



Pli au départ de Vienne (14/04/33) pour Rio de Janeiro.
 Affranchissement : 3,00 Schillings (lettre 50 Gr + SA Brésil 2,50 Sc.)



Pli transporté juste avant l'ouverture de la ligne allemande Deutsche Lufthansa (3 février 1934).
Duisburg - Buenos Aires, via Köln - Paris par le train, traversée par aviso. Départ Duisburg 26/01/34, transit Köln et Paris 31/01/34, arrivée Buenos Aires 4/02/34.
 Affranchissement mécanique 1,40 RM + timbres 2,50 RM = 3,90 RM.
 (Tarif papier d'affaire 40 g : 5 rpf / 50 g avec un minimum de perception de 25 rpf + SA Argentine 2 x 1,70 RM par 25 g AO + 25 rpf taxe pour transport par A.F.)



Histoire de la base d'essais des hydravions Latécoère à Saint-Laurent-de-la-Salanque

Par **Louis BASSERES**

En 1923, la société Latécoère ne produit encore pas d'hydravions et doit acquérir des Lioré et Olivier LÉO H-13 pour établir la liaison entre Alicante et Oran.

Pour traverser l'Atlantique et mener à bien le projet de liaison postale aérienne entre Toulouse et Santiago du Chili, des hydravions sont indispensables. En 1927 le ministre français du Commerce et de l'Industrie Maurice Bokanowski déclare que le gouvernement n'accordera pas son patronage aux tentatives transatlantiques faites avec des avions terrestres. Cette décision est confirmée par le ministre de la guerre Paul Painlevé.

La société Latécoère se lance donc dans la conception d'hydravions et doit trouver une base d'essais.

Après avoir réalisé quelques essais à Portet-sur-Garonne, PG. Latécoère vient prospecter dans la région des Pyrénées-Orientales qui possède des étangs beaucoup plus vastes que la Garonne. Dans un premier temps, il s'intéresse à celui de Canet-Plage qu'il connaît bien pour s'y être posé le 13 mars 1919 au retour de Casablanca. Mais il préfère s'orienter vers celui de Salses (Leucate) situé près de la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque à quelques kilomètres de Perpignan.

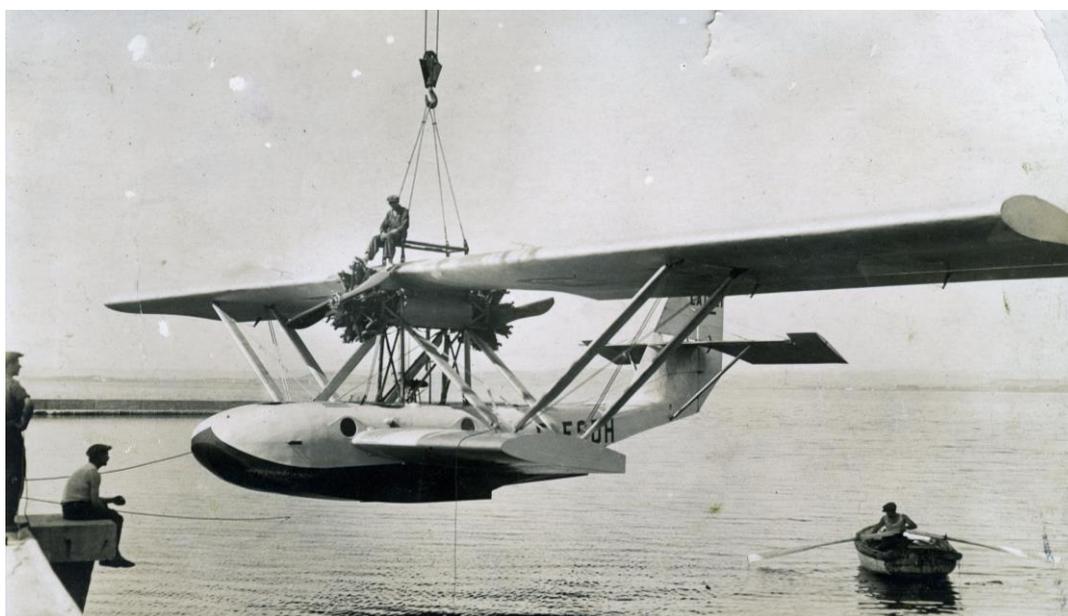
Le 8 décembre 1924 le journal local annonce que les premières opérations pour la construction d'une base d'hydravions sur le territoire de Saint-Laurent viennent d'être commencées.

D'une superficie de 45 à 50 hectares la base dispose d'un chemin d'accès en bon état qui permet le passage des convois terrestres en provenance de Toulouse. La fin des travaux est prévue pour l'été 1925, mais en réalité ceux-ci ne seront véritablement terminés qu'entre 1926 et 1927. La base comporte 3 parties essentielles : un hangar, une jetée et une grue.

- Le hangar de type Bessonneau mesure 60m de long sur 45m de large. Les hydravions construits à Toulouse sont convoyés à Saint-Laurent par camions en pièces détachées et remontés sur place sous contrôle de M. Lefroy qui dispose de 35 mécaniciens et menuisiers nécessaires aux montages des appareils.
- La jetée longue de 130 mètres et large de 7 mètres est construite sur un enrochement artificiel avec rails et cabestan pour faciliter le déplacement des hydravions.
- La grue de 7 mètres de haut pouvant soulever 15 tonnes maxi permet de déposer les hydravions sur le plan d'eau.

Quelques bâtiments annexes complètent l'installation: le poste de T.S.F. et météo, le transformateur électrique, ainsi que la maison du gardien et mécanicien Jules Donnadiou.

Les essais du prototype d'hydravion Laté 21 F- ESDH sont effectués à Saint-Laurent-de-la-Salanque en 1926 par le pilote Achille Enderlin.



Le samedi 11 septembre 1926 le prototype Laté 21 F-ESDH réalise la 1^{ère} liaison expérimentale entre Marseille et Alger via les Baléares en 5h28 avec l'équipage Achille Enderlin pilote, François Urvoy radio, Emile Béral mécanicien. Béral, sorti au cours du vol pour remettre en place un tendeur qui s'était détaché est blessé à la cuisse par une hélice.

Le **Laté 21** sera remplacé par le Laté 21 bis. Sur les cinq **Laté 21 bis** construits, trois seront détruits dès le début de leur utilisation sur la ligne Marseille - Alger.



Laté 21 bis. Le radio Urvoy est couché à l'avant.

En raison de ces résultats décevants un Laté 21 bis est transformé en Laté 23 par modification de la voilure et de la motorisation.



Le chef-pilote Achille Enderlin devant le Laté 23 à Saint-Laurent.

Hélas, le 31 décembre 1927 le Laté 23.01 F-AIHP (ex Laté 21 bis modifié)² s'écrase à Vitrolles au cours d'un vol d'essai, alors qu'il s'apprêtait à amerrir sur l'Etang de Berre.

L'ensemble des membres de l'équipage composé d'Achille Enderlin et René Mercier (pilotes), René Perret et Gustave Berdin (mécaniciens), Mattei (radio) périssent dans l'accident.

Le **Laté 32** qui lui succède est un Laté 23 renforcé équipé de 2 moteurs Hispano-Suiza de 500 ch en tandem. Cet hydravion vole de façon régulière sur la ligne Marseille-Alger, mais sur les 9 exemplaires construits 7 seront détruits par suite d'accidents en Méditerranée.



Laté 32 sur le plan d'eau de Saint-Laurent

Le **Laté 24** dispose de 3 moteurs Farman de 500ch est conçu dans le but d'assurer la liaison entre les îles du Cap Vert et Fernando de Noronha. Les premiers essais sont réalisés à Saint-Laurent en 1927 par l'équipage Yves Prévost - Alfred Hof. En raison de sa coque en bois cet hydravion est trop lourd et les résultats ne sont pas vraiment concluants.



Le Laté 24 sortant du hangar de Saint-Laurent

² Il n'y aurait eu qu'un seul exemplaire construit du Laté 23, or sur une photo prise à Saint-Laurent du Laté 23 on peut lire sur un panneau maintenu par 2 mécanos : « ST Laurent 6 avril 1928 » ce qui a fait dire à Joseph de Joux qu'il existerait un autre appareil de ce type.

En 1928, lors de son déplacement au sol sur la jetée, déséquilibré par une rafale de vent, le Laté 24 est renversé dans l'étang nécessitant l'intervention de toute une équipe pour le renflouer. Il ne sera construit aucun autre exemplaire.



Toujours à la recherche d'un hydravion capable d'assurer des courts trajets avant la grande traversée de l'Atlantique Sud, Marcel Moine conçoit le **Laté 34**, un nouveau trimoteur doté d'une coque métallique. Les essais effectués à Saint-Laurent en 1930 semblent donner d'excellents résultats. Mais, alors qu'il vient d'être immatriculé F-AKDI, le Laté 34 se crashe au Barcarès en Méditerranée le 2 avril 1930 entraînant la disparition du pilote Yves Prévost et du mécanicien Alfred Hof.

Le journal L'Indépendant du 3 avril 1930 commente l'accident : « *Un drame de l'aviation s'est produit hier devant la plage du Barcarès. Un des hydravions de la base de Perpignan-la-Salanque s'est englouti dans la mer. Les 2 pilotes qui étaient à bord ont trouvé dans cet accident une mort affreuse. Les personnes qui suivaient ses évolutions entendirent un craquement, une pièce se détacha de l'avion. Celui-ci fit une lente glissade puis se mit en vrille et vint s'abattre dans les flots. Le pilote Prévost était un des meilleurs aviateurs français. Le mécanicien Hof était un excellent spécialiste de l'aviation* ».



Pour réussir la traversée de l'Atlantique Sud, il est décidé de transformer l'excellent avion terrestre **Laté 28** en hydravion. Didier Daurat le directeur d'exploitation de la C.G.A. à Toulouse rappelle Jean Mermoz qui se trouve alors en Amérique du Sud. Celui-ci se rend à Saint-Laurent fin février 1930 pour procéder aux réglages des flotteurs.

Afin d'obtenir les autorisations des services officiels, il était alors important de battre des records. Le 5 mars 1930 l'équipage Yves Prévost - Alfred Hof établit un record de vitesse : 220,06 km/h avec 2000 kg de charge. Peu après, les 11 et 12 avril 1930, Jean Mermoz accompagné de Jean Dabry et Léo Gimié battent un record de distance en circuit fermé sur le parcours Marignane - Cap d'Agde - La Ciotat : .4 308 km en 30h25.



Partis le 1^{er} mai 1930 de Marignane pour réaliser la traversée de l'Atlantique J.Mermoz J.Dabry et L.Gimié sont contraints de poser le Laté 28-3 F-AJNQ à Saint-Laurent en raison d'une fuite d'eau. Ils repartent le lendemain en direction de Kenitra avant d'atteindre Saint Louis du Sénégal. Ils réussissent le 12 mai la 1^{ère} traversée commerciale de L'Atlantique Sud par hydravion sans escale de Saint Louis à Natal en 21h14, ce qui constitue un nouveau record de distance en ligne droite soit 3173 km.

Par la suite, d'autres types d'hydravions viennent à la base de Saint-Laurent effectuer des essais pour le compte de la Marine Française : Laté 28-5 *La Frégate* qui bat plusieurs records du monde avec le lieutenant de vaisseau Paulin Paris et Jacques Hébert, puis les Laté 380 bis et 381, les Laté 290 et 294 et enfin le Laté 298 qui réalise son 1^{er} vol le 8 mai 1936 avec l'équipage Jean Gonord et Gilbert Vergés.

Le 16 mars 1933 le Laté 380 bis se crashe dans l'étang : passant à grande vitesse et à très basse altitude, la coque touche l'eau et l'hydravion s'écrase. Le pilote Louis Périot et son mécano Robert Bert périssent dans l'accident.

Cette année-là Antoine de Saint-Exupéry vient s'initier en compagnie de Jean Gonord au pilotage du 381 et du 294.

Les essais à la base de Saint-Laurent se sont déroulés sur une période de 10 ans de 1926 à 1936. En raison de divers inconvénients, le principal étant la violence de la tramontane P.G. Latécoère quitte la base, lui préférant le site de Biscarrosse bénéficiant d'étendues d'eau plus vastes.

Les installations de Saint-Laurent sont cédées aux militaires qui viennent s'entraîner en effectuant des exercices de tir juste avant le conflit.

Le 20 juin 1940 A. de St Exupéry, en provenance de Bordeaux pose son quadrimoteur Farman qu'il baptise « l'Arche de Noé » avant de rejoindre Oran.

A cette époque plusieurs types d'avion de chasse font escale à Saint-Laurent dans le plus grand désordre en essayant de regagner l'Afrique du Nord.

Le 13 août 1944, alors que la base est occupée par l'armée allemande, un Mosquito de Havilland en provenance d'Alger la bombarde à basse altitude. Les allemands se retirent quelques jours plus tard après avoir dynamité tout ce qui restait encore debout, c'est à dire la grue, le hangar ainsi que la maison du gardien.

Le 24 novembre 1947 le magasin d'habillement 795 s'installe jusqu'au 1^{er} janvier 1972.

Puis toute activité militaire cesse et le camp d'aviation tombe dans l'abandon le plus total.

A partir de 1996 l'armée réoccupe les locaux après avoir restauré les anciens bâtiments. La piste d'atterrissage en terre battue est bitumée mais n'est utilisée que par les avions militaires lors des exercices de parachutage. Une fois par an environ on peut encore apercevoir un Noratlas procéder à des largages, mais il se pose à l'aéroport de Perpignan.

L'ancienne jetée n'est plus du tout entretenue, par contre il n'est pas rare surtout en période estivale d'observer les Canadair venir écopier sur l'étang lors des incendies de forêt.



Bibliographie :

- L'épopée Latécoère et la base aéronavale de Saint-Laurent-de-la-Salanque, par Jean-Pierre Bobo et Louis Bassères aux éditions Les Presses Littéraires
- Des Avions aux hydravions Latécoère d'hier à aujourd'hui, par Louis Bassères aux éditions Les Presses Littéraires.

Histoire de surtaxes aériennes à Madagascar (1944) Par Daniel BLANGUERIN

A la fin de l'année 1944, l'île de Madagascar commence à manquer de timbres pour affranchir le courrier. Seules quelques correspondances, en août et septembre, peuvent encore être affranchies avec des timbres.



Lettre d'Ihosy du 24/08/1944 pour Aix-en-Provence.
Affranchissement : 11,00 F
(lettre 1,50 F + surtaxe aérienne 9,50 F/5g)

Lettre d'Antanimena du 09/09/1944 pour le SP82049.
Affranchissement : 23,50 F
(lettre 1,50 F + rec.3 F
+ surtaxe aérienne 2 x 9,50 F/5g)



Le circulaire n° 67-EP du 2/12/1944 prévoit alors de recourir à un emploi de substitution, à savoir un affranchissement en numéraire, à l'aide d'une griffe spéciale employée à ce titre.

Les tarifs postaux pour affranchir les correspondances par voies aériennes sont modifiés à 4 reprises durant une période s'étalant d'août 1944 à avril 1946.

Rappel des différents arrêtés fixant les tarifs des surtaxes aériennes pour la France :

- Arrêté du 27/7/1944 : précise la surtaxe aérienne à 9,50 F pour 5 g.
- Arrêté du 19/10/1944 : précise la surtaxe aérienne à 7,00 F pour 5 g.
- Arrêté du 10/11/1944 : précise la surtaxe aérienne à 9,00 F pour 5 g.
- Arrêté du 31/8/1945 : précise la surtaxe aérienne à 6,00 F pour 5 g.

Si trois de ces arrêtés n'ont pas posé de problème particulier quant à leur application, celui du 19/10/1944 est source de contestations. Plusieurs auteurs³ considèrent en effet que ce tarif n'a pas pu être appliqué compte tenu de sa durée trop brève : 21 jours.

L'arrêté fixant la surtaxe aérienne à 7,00 F par 5 g à destination de "**France, Corse et Italie libérée**" a bien été signé le 19 octobre 1944 par le gouverneur de Pierre de Saint Mart, puis publié dans le Journal Officiel de Madagascar que le 28 octobre 1944 (pages 758-759). Faute d'indication spécifique dans l'arrêté sur sa date d'application, l'arrêté n'entre légalement en application qu'à sa date de publication au JO, donc à compter du 28 octobre 1944.

On peut raisonnablement penser que cette information n'a pas été communiquée aux bureaux de poste le jour même. Les plis datés du 28 octobre présentés ci-dessous le confirment.

Lettre de Tananarive du 28/10/1944 pour Paris (sans arrivée).

Affranchissement : 22,50 F
(lettre 1,50 F + surtaxe aérienne pour 10 g = 2 x 10,50 F/5g).



Lettre de Tananarive du 28/10/1944 pour Garches 06/11/1944.

Affranchissement : 15,00 F (lettre 1,50 F + rec.3 F + surtaxe aérienne 10,50 F/5g).

Mais pourquoi une surtaxe aérienne de 10,50 F/5g, et non 9,50 F/5g ?

Nous n'avons trouvé aucun texte officiel de Madagascar fixant la surtaxe aérienne à 10,50F/5g. Robert Picirilli, dans le CD en annexe de son livre, présente également des plis affranchis à 15 F au départ d'autres bureaux sans pouvoir donner d'explications. L'erreur ponctuelle d'affranchissement est donc exclue.

L'arrêté du 27 juillet 1944, publié dans le JO de Madagascar du 5 août 1944 (pages 537-538) fixe bien à 9,50 F/5g la surtaxe aérienne, mais seulement "**vers Corse jusqu'à Alger**". Ceci s'explique par le fait qu'en juillet 1944, date de création de l'arrêté, la France continentale n'était pas encore libérée. D'autre part le seul acheminement possible du courrier par voie aérienne au départ de Madagascar se faisait par les LAM dont la destination finale était Alger. La surtaxe de 9,50F/5g n'était donc pas applicable, stricto sensu, à destination de la France continentale.

Nous pensons que ce Franc supplémentaire provient d'une décision prise à Alger, après le débarquement en Provence (15 août 1944).

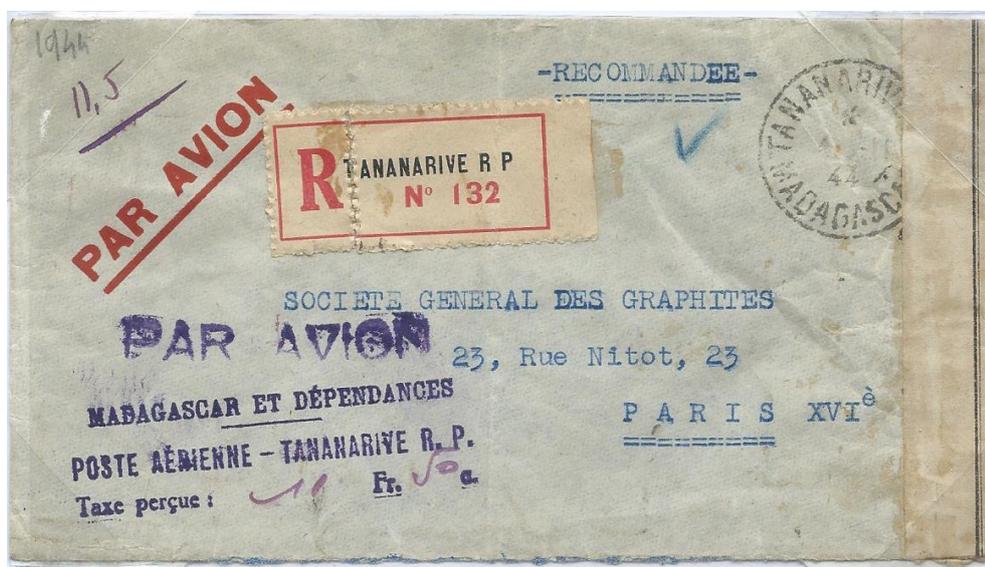
³ Le Dr Desnos estime qu'il s'agit d'une erreur, et Picirilli écrit que la question de son existence demeure.

La période qui a suivi avec application de la surtaxe aérienne à 7,00 F par 5g a effectivement été très brève, puisqu'un nouvel arrêté en date du 10/11/1944, a été publié dans le Journal Officiel de Madagascar et Dépendances du 18/11/1944 (pages 814-815), sur instruction du Ministre des Colonies, fixant cette fois la surtaxe vers "**France, Corse et Italie libérée** " à 9,00 F par 5g.

Les deux lettres présentée ci-dessous, démontrent cependant sans ambiguïté que la surtaxe aérienne à 7,00 F/5 g a bien été appliquée pendant cette courte période de 21 jours. Le nombre de lettres expédiées avec ce tarif est probablement très faible.



Lettre de Tananarive du 4/11/1944 pour Toulouse (sans arrivée).
Affranchissement : 8,50 F
(lettre 1,50F
+ surtaxe aérienne 7,00F/5g).



Lettre de Tananarive du 4/11/1944 pour Paris 15/11/1944.
Affranchissement : 11,50 F
(lettre 1,50F + rec. 3,00F
+ surtaxe aérienne 7,00F/5g).

Bibliographie

- Madagascar Philatélie malgache, les affranchissements, par le Dr. Jacques DESNOS publié par la COLFRA.
- Les événements postaux à Madagascar, par Pierre FAVREL publié par la COLFRA.
- Postal and Airmail Rates in France & Colonies 1925-1945, par Robert PICIRILLI.

Ligne Oran - Casablanca : un pli de l'accident de Gensollen, unique ... à ce jour. Par Dominique PETIT

Récemment, un membre du CAF nous a fait parvenir le scan du pli ci-dessous trouvé dans un lot pour recueillir notre avis. Il souhaitait en effet s'assurer que ce pli sans mention particulière avait bien emprunté le vol Oran – Casablanca accidenté le 3 décembre 1922.

Il avait raison ! Ce pli, en très bon état pour un accidenté, est exceptionnel, car il est à ce jour le seul pli connu de cet accident qui a causé la mort du pilote Alphonse Gensollen.

Parti le 2 décembre au soir d'Alger par le train pour Oran, il a en effet emprunté le vol Oran-Fez-Casablanca du 3 décembre à bord du Breguet 14 n°122 F-ALBU piloté par A. Gensollen.

Ce pli nous donne l'occasion - et c'est bien là l'un des charmes de l'aérophilatélie - de rassembler les éléments de la courte carrière du pilote Alphonse Gensollen et d'approfondir les circonstances de cet accident.



Oblitérations :
départ Alger 2/12/22-16h,
arrivée Casablanca 5/12/22-7h.

Affranchissement : 50 cts
(tarif lettre 25 cts + surtaxe
aérienne 25 cts).

Griffe encadrée POSTE AERIENE
d'Alger (49,5 x 8 mm).



La Ligne Casablanca - Oran

En 1922, P.G. Latécoère ne peut pas encore envisager de relier directement l'Algérie en traversant la Méditerranée avec le matériel disponible (Breguet 14 et Salmson 2A2). Il décide donc, avec le soutien du maréchal Lyautey, d'étendre son réseau en reliant le Maroc avec l'Algérie. Paul Vachet est chargé de créer l'aéroplace d'Oran et de mettre en place une liaison Casablanca - Fez - Oran.

Cette liaison longue de 760 kilomètres est officiellement inaugurée le 6 octobre 1922 en présence du Sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique Victor Laurent-Eynac en tournée d'inspection en Afrique du Nord. Pour ce vol inaugural, quatre Breguet 14 décollent de Casablanca vers 9 h. Outre celui piloté par Daurat (passagers Joseph Roig et lieutenant Bedier) avec ~9 kilos de courrier à bord, deux autres Breguet transportent Victor Laurent-Eynac, le Cdt Cammermann sous-directeur de l'Aéronautique, et PG. Latécoère. Le quatrième Breguet piloté par A. Gensollen transporte les journalistes Louis et Busset.

Devant rentrer en France rapidement, V. Laurent-Eynac, le Cdt Cammermann et PG. Latécoère se posent le 6 octobre à Fez vers 11h, mais ne poursuivent pas leur voyage jusqu'à Oran. Ils prennent le chemin de retour vers la France depuis Fez le 7 octobre.

Après avoir parcouru les étapes Casablanca - Fez via Rabat (290 km), puis Fez - Oran (475 km), Daurat pose son Breguet à Oran à 17h, et Gensollen le sien à la tombée de la nuit.

Paul Vachet inaugure la ligne le même jour dans le sens Oran - Casablanca.
L'exploitation bihebdomadaire (jeudis et dimanches) de cette ligne reliant le Maroc et l'Algérie prendra fin le 31 décembre 1927.

LIGNES AERIENNES LATECOERE

Oran-Casablanca par Avion

AVEC ESCALES A FEZ ET A RABAT

Correspondance à Rabat avec la ligne quotidienne Casablanca-Toulouse
Départs de Casablanca et Oran : Tous les jeudis et dimanches à 9 heures

DURÉE DU VOYAGE (arrêts compris) 6 HEURES

PASSAGERS		
	Aller	Aller et retour
Oran-Casablanca	500	800
Oran-Rabat	450	700
Oran-Fez	350	575

SERVICE POSTAL

Les correspondances doivent porter la mention très lisible : **PAR AVIGN** et acquitter la taxe ordinaire et la surtaxe suivante :

Vente d'enveloppes spéciales (brevetées) destinées à faciliter le tri et éviter des erreurs d'acheminement des correspondances « par avion » par la voie ordinaire.

Pour tous renseignements et pour prendre les billets de passage, s'adresser, 9, rue des Lois, Oran. — Téléphone 15-63.

Envoyez vos lettres et allez au Maroc et en France par avion

<p>0 fr. 75 pour la France } 0 fr. 25 pour le Maroc } de 0 à 20 gr.</p> <p>Se renseigner aux bureaux de Poste</p> <p style="text-align: center;">AERO-PAQUETS</p> <p>Oran-Casablanca 8 fr. le kilo Oran-Rabat 7 fr. le kilo Oran-Fez 6 fr. le kilo Rabat-Toulouse 11 fr. le kilo</p>	
---	--

Alphonse Gensollen (1898-1922)

Alphonse Gensollen est né le 14 février 1898 à Solliès-Pont (83). A 18 ans, il s'engage comme volontaire le 27 mai 1916. Le 9 mars 1917, il rejoint le 1^{er} groupe d'aviation de Dijon.

Il devient pilote, et est affecté à l'escadrille SOP 287 (équipée de Sopwith 1A2). Cette escadrille deviendra la BR 287.



Alphonse Gensollen (en uniforme) devant un Sopwith

Rapidement, il se fait remarquer par ses qualités de pilote et de courage :

- Citation du 7 février 1918 : « Jeune pilote d'un sang-froid et d'une énergie remarquables. Le 6 janvier et le 5 février 1918, a photographié à faible altitude les tranchées ennemies malgré un bombardement très violent et le tir des mitrailleuses. Toujours volontaire pour les missions périlleuses. »

- Citation du 20 août 1918 : « Pilote remarquable d'audace, d'énergie et d'habileté. A exécuté de très nombreuses missions photographiques au cours desquelles il a soutenu de durs combats et a fait preuve d'un sang-froid hors de pair. Attaqué le... par plusieurs avions ennemis, les a mis en fuite et a achevé sa mission. »
- Citation du 30 septembre 1918 : « A provoqué à deux reprises, par la hardiesse de ses vols à basse altitude, l'enthousiasme du 10^e Régiment de Tirailleurs »
- Citation du 10 décembre 1918 à l'ordre de l'Armée : « Pilote habile et consciencieux, d'une audace et d'une énergie confirmée. Le 25 octobre 1918, malgré une brume intense, est descendu à moins de 5 mètres au-dessus des lignes ennemies pour faciliter le travail de son observateur. Au moment où il mitraillait les nids de résistances ennemies a été attaqué par deux monoplans qu'il a mis en fuite. A achevé ensuite sa mission dans de bonnes conditions ».

Gensollen termine la guerre avec le grade d'adjudant-chef.

Démobilisé, il est embauché en 1921 aux Lignes Aériennes Latécoère et affecté sur la ligne Toulouse – Casablanca.



Le laissez-passer délivré par la Direction Générale des Postes Espagnoles à Alphonse Gensollen. Ce document permettait au personnel des Lignes Latécoère de circuler librement sur le territoire. Il a été retrouvé sur le pilote après son accident fatal du 3 décembre 1922.

En juin 1922, Gensollen fait parler de lui à la rubrique faits divers. Il est en effet interpellé à Toulon dans une affaire de trafic de cocaïne. Au lendemain de la guerre, toute une génération s'adonne à une frénésie de loisirs et court les « dancings » où la cocaïne est la substance à la mode. Interdite en France depuis la loi du 12 juillet 1916, la cocaïne est produite en Allemagne par la firme Merck, et un trafic s'organise depuis l'Espagne où elle est légale, générant de gros bénéfices pour les trafiquants. Comme quelques autres pilotes⁴ des lignes Latécoère, Gensollen met à profit sa liberté de circulation pour se livrer à ce trafic et arrondir ses fins de mois. Il est condamné le 19 septembre 1922 à seulement «*20 jours d'emprisonnement avec sursis et 1000 F d'amende pour délit de trafic et d'usage illicite de stupéfiants*». Sa conduite

⁴ Les pilotes Dieudonné Costes et Louis Delrieu se font également prendre en novembre 1920 pour des motifs similaires. Costes est immédiatement renvoyé des Lignes Latécoère, et sera condamné à dix mois de prison avec sursis en mai 1921. Delrieu pour sa part ne sera pas licencié.

antérieure lui vaut l'indulgence du tribunal, et il n'est pas licencié des Lignes Latécoère. Cet incident est probablement à rapprocher de son affectation sur la ligne Oran – Casablanca. Il participe à l'ouverture de cette ligne le 6 octobre 1922.

Le carnet de vol de Gensollen permet de comprendre l'organisation de cette ligne : Gensollen effectue généralement les trajets entre Oran et Fez (3h à 3h45 de vol), tandis qu'Alexandre Fustier, l'autre pilote affecté à la ligne, effectue la liaison entre Fez et Casablanca. Parfois cependant les pilotes effectuent la totalité du parcours entre Oran et Casablanca (6h30 de vol).



Gensollen (en combinaison de vol) devant le Breguet 14 n°130 de la ligne Oran-Casablanca

L'accident du 3 décembre 1922

Le dimanche 3, Alphonse Gensollen décolle d'Oran à 9h10 sur le Breguet 14 n°122 F-ALBU en direction de Fez. Il n'a de passager à bord.

La lettre adressée par Didier Daurat aux parents de Gensollen, et le rapport d'accident nous éclairent sur les circonstances de l'accident et expliquent pourquoi le courrier est intact :

« Vers 13h05, l'attention des occupants du poste d'Aïn-Sbitt, à une vingtaine de kilomètres à l'Est de Fez fut attirée par un choc violent ; c'est alors qu'ils virent un avion projeté en flammes aux environs du poste ».

« Il tombait une pluie intense et tellement serrée que la visibilité était absolument nulle ».

« L'avion volant au ras du sol est entré en contact plein moteur avec la colline d'Aïn-Sbitt, altitude 500 mètres environ. L'avion toucha d'abord une haie épaisse de cactus, puis le sol. Les réservoirs crevèrent et l'essence s'enflamma. L'avion qui devait avoir une très grande vitesse rebondit à environ 15 mètres de hauteur, en feu, puis retomba une vingtaine de mètres plus loin. Le coffre contenant le courrier fut arraché et projeté loin de l'avion. Le pilote certainement blessé et sans connaissance ne lança aucun appel, il resta immobile et fut carbonisé. Dès que l'incendie fut éteint, le capitaine commandant le bureau de renseignements d'Aïn-Sbitt, situé à 50 mètres du point de chute, aidé du personnel dégagea le corps, recueillit le courrier et quelques papiers du pilote ».

Le courrier récupéré intact est transporté jusqu'à Casablanca le 4 décembre et distribué le 5 décembre. Le pilote Jean Denis remplace Alphonse Gensollen sur cette ligne.

Remerciements à MM Eduardo Consejo et Jack Mary pour les documents qu'ils nous ont communiqués, qui ont permis de reconstituer précisément les circonstances de cet accident.

LA VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

Depuis décembre 2020, nous avons eu le plaisir d'accueillir dix nouveaux membres, et nous leur souhaitons la bienvenue :

- N° 1007 : M. Emmanuel VERNON (87 / Nouvelle-Aquitaine)
- N° 1008 : M. Jean-Yves GUERRERO (78 / Ile-de-France)
- N° 1009 : M. Joël CLAES (Belgique)
- N° 1010 : M. Erwan LE GOFF (92 / Ile-de-France)
- N° 1011 : M. Olivier STEINHAUSER (74 / Auvergne-Rhône-Alpes)
- N° 1012 : M. Alain DEVORNIQUE (69 / Auvergne-Rhône-Alpes)
- N° 1013 : M. Eric REGNIER (77 / Ile-de-France)
- N° 1014 : M. Alain BERGEAUD (31 / Occitanie)
- N° 1015 : Mme Martine LAPORTE (83 / Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- N° 1016 : M. Robert DANIEL (30 / Occitanie)

Nécrologie

Nous avons appris avec les plus profonds regrets les décès de plusieurs membres du CAF :

- N° 791 : M. Philippe POUSSIN (14 / Normandie) le 30 mai 2020 à l'âge de 71 ans.
- N° 301 : M. Christian VARECHON (75 / Ile-de-France) le 30 décembre 2020 à l'âge de 91 ans. Membre du CAF depuis 1966, Christian était un fidèle de nos réunions mensuelles, une personne appréciée de tous.
- N° 632 : M. Gérard COLLOT (78 / Ile-de-France) le 31 janvier 2021 à l'âge de 88 ans. Gérard Collot a été le président du Cercle Aérophilatélique Français de 1996 à 2013.

Le CAF présente à leurs familles ses plus sincères condoléances.

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie... et non annulées à ce jour

- **21 au 24 mai 2021 : Phila-France 2021 à Valenciennes. Repoussée au 8-10 octobre 2021** (cf. ci-dessous).
- **25 au 30 août 2021 : PHILANIPPON 2021 à Yokohama. JAPAN WORLD STAMP CHAMPIONSHIP EXHIBITION 2021** sous le patronage de la FIP. www.japan2021.jp
- **19 au 22 novembre 2021 : NOTOS 2021 à Athènes Exposition FEPA** <http://www.hps.gr/notos2021> .
- **8 au 10 octobre 2021 : Phila-France 2021 à Valenciennes. Exposition Nationale et 94^{ème} Championnat de France de Philatélie** à la Cité des Congrès de Valenciennes, et Congrès de la FFAP.
- **9 au 13 novembre 2021 : PHILATELICA 2021 à Cape Town**, patronage de la FIP.
- **19 au 26 février 2022 : LONDON 2022 à Londres. Exposition Philatélique Mondiale.** Cette exposition remplace l'exposition LONDON 2020 annulée pour cause de Covid-19.
- **10 au 12 juin 2022 : Antwerpiade 2022.** Championnat national belge de philatélie. (L'Antwerpiade 2021 initialement prévue du 11 au 13 juin 2021 est reporté en 2022)
- **25 au 28 mai 2023 : IBRA 2023 à Essen (D).** Cette exposition, qui commémore le 75^{ème} anniversaire de la création de la poste fédérale allemande, devait se dérouler en 2021, a été reportée en 2023 pour cause de Covid-19. <https://ibra2023.de/willkommen/>

Publications

- **La C.F.R.N.A.-C.I.D.N.A. Première compagnie aérienne européenne 1920-1933** par Maryla BOUTINEAU aux Editions Heimdal. 252 pages en couleurs, prix 29,50€.
- **"Air France et le Breguet Deux-Ponts"** publié par le Musée Air France dans la collection des avions de légende. Le Breguet Deux-Ponts est le dernier avion de ligne à hélices de conception et de construction françaises. Cet ouvrage de 320 pages, retrace l'histoire de cet avion "combi", enrichi de plus de 280 photos rares et une cinquantaine de témoignages inédits. Il s'agit véritablement d'une référence sur le Breguet type 763. Ce livre est disponible au prix de 35€ à la boutique du Musée située Aérogare des Invalides et sur le site : www.boutiquemuseeairfrance.com rubrique Librairie.
- **Maurice NOGUÈS vers l'Asie avec la nuit** par Bernard BACQUIE bernardbacquie@neuf.fr aux Editions Latérales www.editionslaterales.com . Dans la même collection de beaux livres que ceux sur Dieudonné Costes, Antoine de Saint-Exupéry et tous les héros de l'Aéropostale, cet ouvrage raconte la construction de la ligne d'Orient à travers la biographie de Maurice Noguès, son principal artisan. 192 pages sur papier couché, avec 260 illustrations en quadrichromie, reliure cousue à l'ancienne, couverture cartonnée et toilée, prix 30,00€ + 4,50€ de participation aux frais de port.
- **André Montet. L'aveyronnais de l'Aéropostale** par Gilles TULSA, 334 rue de Naulas, 12100 Millau, prix 25€.
- **La fabuleuse histoire des ballons montés (23 septembre 1870 - 28 janvier 1971)** par Jean-Paul JAMAIS, président du club philatélique viennois publié aux Editions 7 à Vienne, 134 pages, prix 20€.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- AIR POST JOURNAL (bulletin de l'AAMS) n°1078 avril 2020 : « *An elusive Air France cover with a twist* », article consacré à un rare pli de la traversée de l'Atlantique Sud n°8A par Dan GRIBBIN (CAF 964 et vice-président de l'American Air Mail Society).
- TIMBRES MAGAZINE :
n°228 décembre 2020 : « *Maryse Hilsz, une héroïne de l'air* », par Bertrand SINAIS.
n°229 janvier 2021 : « *Il y a 50 ans, l'envol du ballon Phoebus* », par Bertrand SINAIS.
n°230 février 2021 : « 1913 : Brindejonc des Moulinais réussit le premier circuit aérien des capitales d'Europe » par Bertrand SINAIS et « La poste aérienne à Curaçao » par P.J.M.
n°231 mars 2021 : « *Les ballons de la Commune de Paris* », par Bertrand SINAIS.
- ICARE n°256 mars 2021 : « *Adrienne Bolland et la traversée des Andes* ».

Service cessions

La prochaine cession aura lieu en mai 2021. La date limite de réception des lots a été fixée au 10 avril.

La suivante aura lieu en septembre. Les lots pourront être reçus jusqu'au 15 août.

N'hésitez pas à contacter directement Michel Nempon pour le tenir informé de votre intention de lui confier des lots (michel.nempon@sfr.fr Tel: 03 21 96 76 19).

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 Associations Philatéliques Spécialisées).

COMITE D'ADMINISTRATION

Président :

Dominique PETIT, vice-président de la FISA.

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES fd.petit@orange.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, responsable du service cessions.

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

Trésorier :

Guy VANDENBULCKE

Résidence de Clairefontaine 114, 45 bis route de Clairefontaine - 14800 TOURGEVILLE

guy.vandenbulcke@orange.fr Tel: 02 31 98 54 41 / 06 75 06 64 75

Réseaux sociaux :

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 du Comité d'Administration :

Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes : Pascal HOUE.

Webmestre : Patrice TRZECIAK patrice.trzeciak@orange.fr .

REUNIONS MENSUELLES

**Compte tenu de la situation sanitaire actuelle, les réunions du CAF
au restaurant "Au Pied de Cochon" sont annulées jusqu'à nouvel ordre.**

**→ En revanche nous organisons des réunions virtuelles via l'application Zoom
auxquelles nous invitons tous les membres du CAF à participer.**

Depuis 1920, les envois à destination de l'intérieur de la Colombie pouvaient emprunter la ligne aérienne de **Barranquilla à Neiva**. Selon les époques, le courrier français était transporté par bateau jusqu'à New York, puis Barranquilla (ville portuaire au Nord de la Colombie sur la mer des Caraïbes), où il empruntait le service aérien colombien en direction de Neiva.

Le tronçon New York - Barranquilla a pu être effectué par avion après le 1/03/30 et le trajet tout avion (Europe - Colombie) à partir du 13/05/1939 moyennant des surtaxes aériennes plutôt élevées.

La lettre présentée fut postée à PARIS R.P. le 28/02/1936, transita probablement par Le Havre ou Cherbourg en direction de New York (voie maritime), et par bateau jusqu'à Barranquilla, où elle arriva le 18/03/36, et fut transportée par avion à Medellin (distribuée le 19).



L'expéditeur a choisi le mode économique : tarif local aérien en Colombie à 4F par 10g. Il aurait pu prendre l'acheminement aérien à partir de New York, mais au tarif de 8,50F par 10g.

Affranchissement à **9,50 F** suivant le détail ci-après :

Lettre pour l'étranger 1,50F

+ Surtaxe aérienne pour le transport local en Colombie 8 F (2 x 4F/10g).



Le complément d'affranchissement au dos à échappé à l'annulation.