



BULLETIN D'INFORMATION

Septembre 2021 N°83

SOMMAIRE

- Henri MARTINET Le pharmacien volant p. 3 à 28
- Vol inaugural Varsovie-Paris (12/4/1921) p. 29 à 31
- Le lièvre et les deux tortues (30/9/1948) p. 32 à 34
- Accident du Paris-Londres (10/06/1940) p. 35 à 36
- Vie du CAF p. 37 à 39
- Chronique aérophilatélique p. 40



Henri Martinet (1906 - 1980)

Le mot du président

Voici notre bulletin de rentrée. J'espère que vous aurez plaisir à le lire : nous nous appliquons en effet à vous proposer des articles originaux, fruits des recherches conduites par les membres du CAF.

L'amélioration de la situation sanitaire en France métropolitaine et la réouverture des restaurants va nous permettre de reprendre nos réunions au restaurant « Au Pied de Cochon ». **La prochaine réunion se tiendra le samedi 2 octobre à 12h00.** Nous espérons vous retrouver nombreux à cette occasion. Comme décidé lors de la réunion du Comité d'Administration du 10 avril 2021, ces réunions physiques alterneront avec les visioconférences Zoom qui permettent de faire participer plus de membres, en particulier ceux qui éloignés géographiquement ne peuvent venir à Paris.

Vous pourrez constater à la lecture de la rubrique La Vie du CAF, que 8 nouveaux membres ont adhéré au CAF depuis avril. Nous atteignons désormais la barre des 130 membres, une croissance de 20% sur les 3 dernières années. Il est réconfortant de constater que la philatélie spécialisée, et en particulier l'aérophilatélie attire de nouveaux collectionneurs. Cette tendance positive est favorisée par la visibilité accrue de notre association sur le net et les réseaux sociaux. La rénovation de notre site www.aerophilatelie.fr et l'abondante documentation aérophilatélique que nous mettons en ligne a certainement contribué à ce résultat encourageant.

Afin de compléter les services offerts par le CAF à ses membres, et attirer de nouveaux collectionneurs, le Comité d'Administration du 10 avril 2021 a décidé de créer une **boutique en ligne** sur notre site www.aerophilatelie.fr (aller sur l'onglet Ventes / Boutique en ligne / lots). Cette boutique est désormais opérationnelle. Les pièces confiées par les membres du CAF sont proposées à des prix (hors frais de port) compris entre 1€ et 30 € maximum. Nous souhaitons en effet faciliter l'achat et la vente de « petits » plis, qui peuvent faire l'objet d'études et recherches passionnantes. Le paiement des achats s'effectue par PayPal ou par carte bancaire.

Vous pouvez dès à présent contacter Michel Nempon (cf. ses coordonnées page 39), si vous souhaitez proposer des plis à la vente sur cette boutique en ligne. Michel Nempon se chargera de mettre en ligne les scans et les descriptifs des plis.

Les cessions réservées aux membres continuent bien entendu suivant le rythme actuel : vous venez de recevoir celle de septembre 2021, qui comprend de nombreux plis intéressants.



Donnez du **cachet** à votre collection !

20delcampe.net
Years
La marketplace des collectionneurs

The advertisement features five postage stamps: a blue 1010 stamp with a profile of a woman, a yellow 2 Kreuzer stamp with a circular design, a red 80c stamp with a profile of a man, a yellow 100c stamp with a profile of a man, and a green 1 stamp with a profile of a woman. The background is a dark blue pattern of faint postage stamps.

Henri Martinet a 8 ans en 1914, lorsque la Première Guerre mondiale éclate. Il vit à Sainte-Menehould, dans le département de la Marne, sa ville natale où son père tient une imprimerie-librairie. Jeune garçon, il est fasciné par les avions des escadrilles militaires venus de Châlons qu'il regarde évoluer sur le « champ d'atterrissage » voisin de La Camuterie. De là est née sa passion pour l'aviation qui l'a accompagné toute sa vie.

En 1929, il obtient son diplôme de pharmacien à la faculté de Nancy. Débordant d'énergie et aventurier, il demande à effectuer son service militaire au Maroc. Démobilisé à Fez en 1930, il s'y installe et crée avec succès sa première pharmacie. Au hasard d'une annonce parue dans une revue pharmaceutique et d'une rencontre, il décide de racheter l'officine de la famille Busiau en vente à Nouméa, la « Pharmacie Commerciale » située rue de Rivoli au cœur de la ville. Il vend sa pharmacie de Fez et débarque à Nouméa le 4 février 1934 à bord du *Ville de Strasbourg* après une traversée de 54 jours depuis Marseille par le canal de Panama.

L'avion Potez 60 Le Cagou (F-AOED)

Très vite Henri Martinet réalise que l'avion est indispensable pour relier Nouméa aux localités de l'intérieur, difficilement accessibles en l'absence de véritables routes, ou pour accéder aux Iles Loyauté ... ne serait-ce que pour y livrer les produits de sa pharmacie. A peine quelques mois après son arrivée, et alors qu'il n'a jamais piloté d'avion, il crée en novembre 1934, l'Aéro-Club Calédonien.

Le contexte y est favorable. L'opinion publique calédonienne a été marquée par les exploits des aviateurs Victor Roffey en 1931¹ puis de Charles de Verneilh en 1932². La population de Nouméa garde en mémoire les survols de la ville et de ses faubourgs effectués durant une heure par les quatre hydravions du croiseur américain *Astoria*, le 27 août 1934.

Une première tentative de création d'un aéro-club avait échoué en 1932. Il aura fallu le charisme et l'enthousiasme d'Henri Martinet pour que cette fois-ci l'opération rencontre le succès. Martinet est désigné président. Il est entouré par deux pilotes calédoniens, revenus de la Grande Guerre, et reçoit le soutien de personnalités locales ainsi que d'un vaste public. Il se fixe comme objectif d'acquérir un avion destiné à l'école de pilotage qu'il souhaite créer. Il lance pour cela une souscription publique auprès de tous les Calédoniens, complétée par les recettes d'un bal de l'aéro-club et par des apports personnels de sa part et de Michel Vergès, autre passionné d'aviation.

Le choix de l'avion se porte sur un Potez 60 à deux places avec un moteur de 60 ch qui lui assure une vitesse de 120 km/heure. On vote pour l'appeler le *Cagou*, oiseau emblématique de Nouvelle-Calédonie, l'oiseau de tous en quelque sorte.



Le « Cagou » sur la piste de la Dumbéa

¹ *Bulletins du CAF* n° 58 et 59, juin-novembre 2012, « Le raid de Victor Roffey »

² *Bulletin du CAF* n° 72, juin 2017, « Charles de Verneilh »

Tout juste débarqué du *Ville de Strasbourg* il effectue son premier vol au-dessus de Nouméa le 10 janvier 1936. Gaston Constans est aux commandes. Il décolle de la plage de Magenta comme le faisait Victor Roffey cinq ans auparavant mais ce terrain n'est utilisable qu'à marée basse... L'aéro-club décide alors d'aménager une piste à La Dumbéa et d'y construire un hangar rustique, couvert de chaume. Le 15 février 1936, le *Cagou*, piloté par Gaston Constans avec à son bord Henri Martinet, se pose pour la première fois sur ce champ d'aviation qui portera le nom de « Charles Verneilh ».

Ensuite, tout reste à faire, et en particulier trouver des terrains suffisamment vastes pour permettre à un avion d'atterrir et de décoller. Fin mars, Henri Martinet et Gaston Constans explorent en voiture la Côte Ouest et sélectionnent des terrains qui pourraient recevoir leur avion. Ce sont souvent des champs de course (comme à La Foa, Voh, Koumac), ou de vastes propriétés privées (à Bourail, Pouembout, Koné, Ouaco ...). Au total onze terrains sont reconnus mais aucun sur la Côte Est, ni dans les Iles.

L'avion Caudron-Renault L'Aiglon (F-ANZO)

Sans attendre, Henri Martinet décide de s'acheter un avion alors même qu'il ne sait pas encore piloter ! Il porte son choix sur un monoplan Caudron C.600 *Aiglon* équipé d'un moteur Renault Bengali Junior de 100 ch qui lui assure une vitesse de croisière de 170 km/h pour un rayon d'action de 700 km, en configuration standard. C'est un avion à deux places aménagées en tandem et équipées de doubles commandes. La presse locale précise : « C'est le même type d'avion qui, piloté par l'aviateur Japy, a réalisé la liaison Paris-Indochine, en parcourant les 6000 km en 3 jours... »³, et conclut de façon prémonitoire : « Par ses performances, un raid Nouméa - Sydney pourrait parfaitement se réaliser ».

La caisse contenant l'*Aiglon* est déchargée du navire des Messageries Maritimes le *Ville d'Amiens* sur le port de Nouméa le 13 mars 1936 puis mise à bord du train qui reliait alors Nouméa à La Dumbéa.

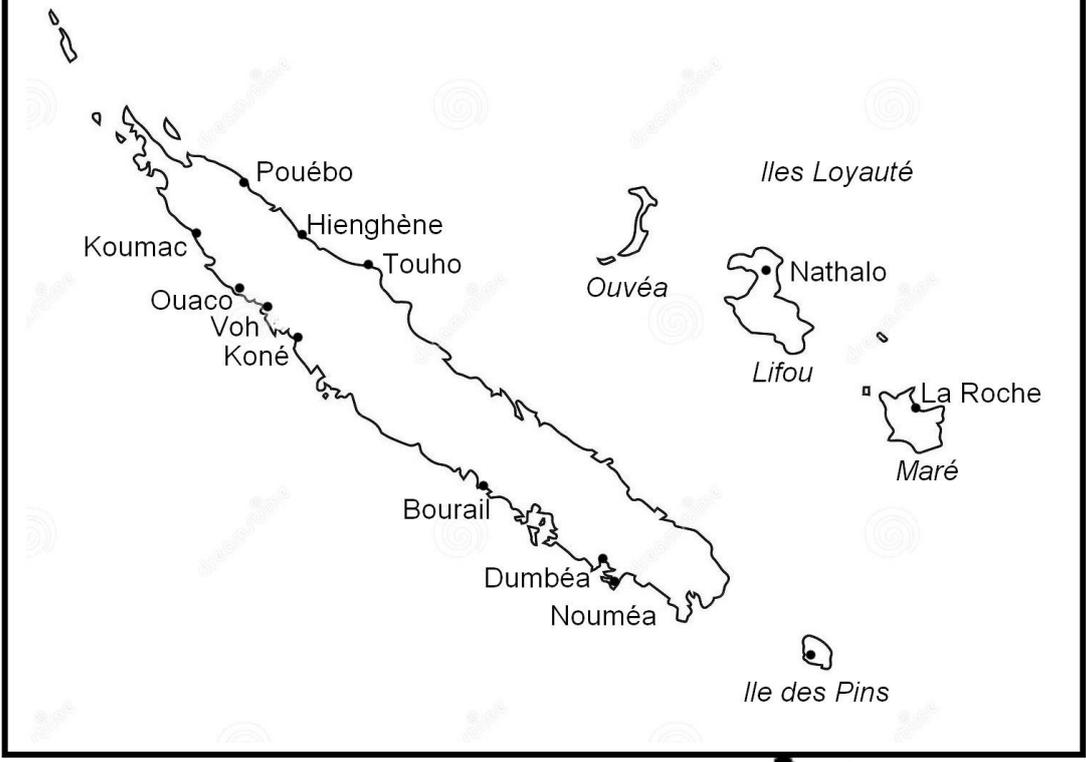
Une fois remonté, l'*Aiglon*, piloté par Gaston Constans, effectue son premier vol d'essai le 29 mars. Le dimanche 3 mai le *Cagou* piloté par Marcel Beaumont et l'*Aiglon* par Gaston Constans survolent ensemble pendant une demi-heure le vélodrome de Nouméa où se déroule un match de football. Ils sont ovationnés.



Henri Martinet à bord de l'*Aiglon* à La Dumbéa, au départ de son raid pour la France le 23 mars 1939. On remarque que le siège avant a été retiré pour y placer un réservoir supplémentaire. La photo d'époque en noir et blanc ne permet pas de reproduire la forte impression que donnait cet avion qui était entièrement peint en rouge grenat.

³ *Bulletin du CAF* n°76 de décembre 2018, « André Japy ».

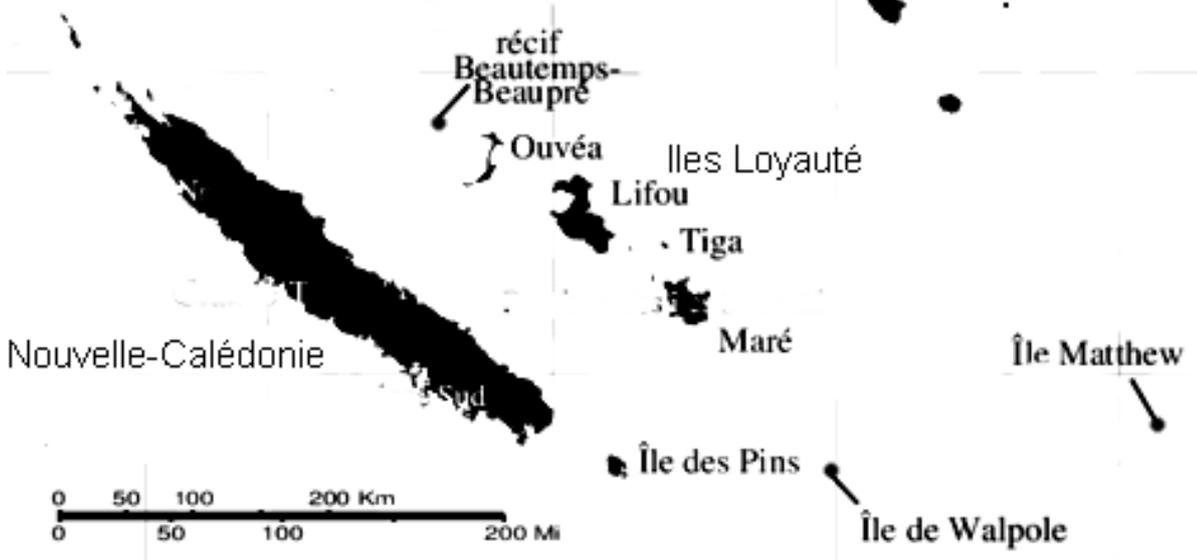
Nouvelle-Calédonie



Santo

Vanuatu
(Nouvelles-Hébrides)

Port-Vila



Deux semaines plus tard, Gaston Constans aux commandes de l'*Aiglon* et avec comme passager Henri Martinet, rejoint Voh en survolant Moindou, Bourail, Poya et Pouembout. Le week-end suivant, à l'occasion des fêtes de la Pentecôte, le *Cagou* où a pris place Martinet, et l'*Aiglon* rejoignent de nouveau Voh où les aviateurs Constans et Beaumont proposent, le 1^{er} juin, des démonstrations aériennes et des baptêmes de l'air, exactement comme l'avait fait cinq ans auparavant Victor Roffey.

Premières aventures

Survient à cette époque la première des nombreuses « aventures » d'Henri Martinet. Depuis plusieurs mois des pêcheurs se plaignent de la présence de sampans japonais venus récolter les trocas⁴ dans les eaux calédoniennes qu'ils transbordent ensuite sur de plus gros bateaux restés hors des eaux territoriales. Sur l'insistance de membres du Conseil général, « le Gouverneur cédant aux instances de MM Martinet et Beaumont volontaires pour essayer avec l'avion *Cagou* de capturer les pêcheurs étrangers signalés, a autorisé le raid effectué 26 juin. L'avion était muni de moyen d'intimidation »⁵.

L'histoire n'est pas aussi glorieuse : le vendredi 26 juin, le *Cagou* piloté par M. Beaumont avec M. Martinet comme passager, décolle de La Dumbéa, armé de grenades, en direction de Hienghène et Touho, où le bateau « pirate » a été signalé. Les deux aviateurs découvrent le sampan, le survolent, lui lancent un message en anglais, tirent un coup de pistolet ou lancent une grenade selon les récits. Le navire japonais met alors le cap sur la côte, survolé par le *Cagou* qui décrit des cercles au-dessus de lui. Malheureusement une des grenades posées dans la carlingue roule et bloque la commande du gouvernail. Le *Cagou* chute brutalement dans la mer. Beaumont est légèrement blessé. Il réussit à dégager de son siège Martinet, choqué - on le dit même évanoui - et à le hisser sur une aile du *Cagou* qui sombre « au combat ». Nos deux aviateurs doivent leur salut... aux Japonais qui les repêchent et les amènent à Hienghène sous réserve de conserver leur liberté. Le dimanche le sampan quitte Hienghène libre ; Beaumont et Martinet, soignés sur place, sont amenés en « pétrolette » jusqu'à Houaïlou d'où ils rejoignent Nouméa en voiture.

Premier courrier aérien (7 novembre 1936)

Avec l'*Aiglon*, seul avion de l'aéro-club qui subsiste, le duo Constans-Martinet envisage de réaliser un vol circulaire de Nouméa vers les trois Iles Loyauté. Faute de terrain adapté à Ouvéa, le circuit se limite à la desserte de Maré et de Lifou. Le samedi 7 novembre, après deux tentatives infructueuses pour raisons mécaniques puis météo, les deux aviateurs, Constans en tant que pilote et Martinet comme navigateur, rejoignent l'île de Maré, survolent Tadine pour annoncer leur arrivée aux autorités et se posent à La Roche en fin de matinée. En atterrissant sur la piste de corail concassé, ils crèvent le pneu droit du train d'atterrissage. Après avoir été reçus par les autorités administratives, coutumières et religieuses, et après avoir réparé le pneu avec une rustine pour pneu de bicyclette, ils atteignent Lifou, en fin de journée en une demi-heure de vol. Ils survolent alors Chepénéhé, lieu de la Résidence, et se posent dans la grande plaine de Wanaham à Nathalo. Ils passent la nuit à Lifou. Le lendemain dimanche, ils découvrent l'île avec émerveillement et assistent, comme à Maré, à de chaleureuses fêtes coutumières qui les incitent à rêver, pour le futur, à une aviation sanitaire et pourquoi pas, à une desserte régulière et commerciale. Ils rentrent à Nouméa dans l'après-midi, par très beau temps, en 1 heure et 13 minutes de vol... au lieu des trois jours nécessaires par bateau !

A l'occasion de ce vol l'*Aiglon* transporte 5 kg de courrier de Maré et Lifou (et de Nouméa). Le Service des Postes de Nouméa réceptionne ces plis et, le lendemain lundi 9 novembre, y appose, comme il l'avait fait pour les plis Roffey, une griffe « **PAR AVION** » constituée à partir de caractères d'imprimerie.

⁴ Le trocas est un coquillage courant en Nouvelle-Calédonie, pêché pour la nacre de sa coquille et dont la chair est particulièrement appréciée des asiatiques.

⁵ Communiqué du Gouverneur publié dans le *Bulletin du Commerce de Nouvelle-Calédonie*, n° 2581 du 27 juin 1936.



Pli transporté par Henri Martinet sur le vol triangulaire Nouméa-Maré-Lifou-Nouméa des samedi 7 et dimanche 8 novembre 1936. Griffes « par avion ». Cachet à date de Nouméa du lundi 9 novembre 1936. Affranchissement : 35 c. 1^{er} échelon du tarif intérieur.

Le jeudi suivant 12 novembre, le tandem Constans et Martinet, se rend à Pouébo, au nord de la Grande Terre sur la Côte Est, pour « inaugurer » le terrain d'aviation construit par M. Janisel sur l'emplacement de ses anciennes rizières. Le vendredi, le pilote Constans rentre à Nouméa aux commandes de l'*Aiglon*, emportant avec lui M. Janisel. Il retourne ensuite à Pouébo le samedi avec son passager et le dimanche ramène Henri Martinet à Nouméa. Pour rejoindre Pouébo l'*Aiglon* a dû effectuer une escale à Voh pour se ravitailler en essence et contourner par Ouégoa la chaîne centrale embrumée qu'il ne pouvait pas traverser.

Lors du vol aller du samedi 14 novembre, l'*Aiglon* transporte à Voh et à Pouébo les journaux du samedi et lors du vol retour, le dimanche, il emporte du courrier de Pouébo pour Nouméa.

En effectuant ainsi à deux reprises, en 2 heures 15 minutes de vol, la desserte du nord de la Calédonie, Martinet et Constans montrent à l'Administration et à la population qu'il est désormais possible d'effectuer, sur tout le territoire, des évacuations sanitaires rapides, sous réserve de disposer d'un avion aménagé. Convaincu, le Conseil général vote un crédit de 100 000 frs pour aider l'aéro-club à remplacer le *Cagou* par l'achat d'un Potez 58 qu'Henri Martinet se charge d'acquérir en France.

Les préparatifs du raid Nouvelle-Calédonie – France

Au début de l'année 1937, Henri Martinet décide de quitter pour quelques mois son officine, qui le fait vivre confortablement, et de se rendre en France « pour se mettre en règle avec l'administration car il pilotait déjà en Nouvelle-Calédonie depuis deux ou trois ans ⁶ » ... ! Il s'inscrit à l'Aéro-Club de France et s'exerce sur le terrain de Saint-Cyr-l'École aux commandes d'un « Leopoldoff Colibri », avion biplan d'entraînement. Il y obtient, sans difficultés, son brevet de pilote.

Henri Martinet est alors informé que l'entreprise Potez ne peut pas livrer l'avion commandé suite à la nationalisation de ses usines par le gouvernement français, ce qui la contraint à ne fabriquer que des avions militaires... signe que la guerre approche. Le choix se porte alors sur un Caudron C.510 dit le *Pélican*. Celui-ci est débarqué des cales de l'*Eridan* au port de Nouméa le 18 août mais le samedi 21 août, lors des tout premiers essais, Gaston Constans s'écrase avec le *Pélican* (F-ACYG) sur le terrain de La Dumbéa. Le pilote est légèrement blessé mais l'avion, qui n'était pas assuré, est complètement détruit. C'est un coup très dur pour l'aéro-club calédonien qui ne dispose plus d'avion hors le Caudron *Aiglon* de Martinet.

⁶ Jacques-Maurice Cler « *Paul Klein Un Calédonien de choc* » p 48.

Henri Martinet apprend la nouvelle en France, quelques jours avant de rejoindre Nouméa qu'il atteint le 27 octobre 1937 par le *Ville de Strasbourg*, le même navire des Messageries Maritimes qui l'avait emmené pour la première fois en Nouvelle-Calédonie trois ans auparavant.

De retour sur le « Caillou » il totalise tout juste 35 heures de vol officiellement homologuées. Cela ne l'empêche pas, bien au contraire, de se consacrer à la préparation d'un projet a priori insensé : rentrer en France pour des vacances en reliant Nouméa à Paris à bord de son *Aiglon*. Charles de Verneilh, Max Dévé et Emile Munch à bord du *Biarritz* avaient bien réalisé en mars-avril 1932, l'exploit de parcourir les 21 000 km qui séparent Le Bourget de Nouméa, mais aucun aviateur n'avait jusqu'à présent effectué ce raid dans le sens Est-Ouest.

Il se trouve tout d'abord un coéquipier en la personne de Paul Klein, ingénieur agronome, jeune planteur de Santo, arrivé aux Nouvelles-Hébrides en 1929. Paul était tout aussi aventureux qu'Henri et d'un courage exceptionnel ⁷. Ils restèrent complices et amis durant toute leur longue vie.

Il demande ensuite à ses deux mécaniciens Sanuy et Mayaud, d'aménager l'*Aiglon*. Pour franchir les 1.400 km qui séparent, au plus court, la côte ouest de la Nouvelle-Calédonie de la côte australienne du Queensland, il faut porter de 100 à 360 litres la réserve d'essence, ce qui, avec une autonomie de douze heures de vol, assure la marge de sécurité indispensable pour accomplir cette première étape au-dessus du Pacifique. Diégo Sanuy installe donc quatre réservoirs supplémentaires d'essence, deux dans le coffre à bagages, l'autre en appui-tête et le dernier dans le poste passager... Paul Klein devra rejoindre l'Australie par bateau et retrouver Henri Martinet à Sydney ! Un nouveau réservoir de 10 litres d'huile est ajouté, les amortisseurs du train d'atterrissage changés et le moteur entièrement révisé.

L'autre tâche consiste à se procurer les cartes géographiques couvrant la totalité du parcours, complétées, comme l'avait fait de Verneilh en 1932, des guides Shell de tous les aéroports internationaux puis établir un plan de vol précis et obtenir toutes les autorisations administratives exigées des pays traversés.

Il termine enfin ses préparatifs par un vol d'endurance de cinq heures et des essais de décollage à pleine charge.

Le raid Nouvelle-Calédonie - France (24 mars - 21 avril 1939)

C'est un raid bien audacieux de 22 500 km que ces deux jeunes aviateurs vont entreprendre à bord d'un simple monomoteur sans aucun équipement radio. L'un, Henri, âgé de 31 ans, n'a qu'une centaine d'heures de vol à son actif, l'autre, Paul, ne sait pratiquement pas piloter.

Le départ de Nouvelle-Calédonie :

Le départ de La Dumbéa est fixé au jeudi 23 mars. La date n'a pas été choisie au hasard : elle correspond au jour du départ du *Polynésien*, le navire des Messageries Maritimes qui quitte Nouméa pour Brisbane (afin d'y effectuer des travaux en cale sèche) et qui pourra informer Nouméa par radio des conditions météorologiques rencontrées sur la route. Paul Klein se trouve à bord.

Le jour prévu, près de deux cents personnes venues de Nouméa accompagnent Henri Martinet. Un sac postal de 6,317 kg contenant 1 646 lettres revêtues d'une griffe spéciale, lui est remis.

⁷ Paul Klein intègre la France Libre aux Nouvelles-Hébrides dès juillet 1940 et se porte volontaire en décembre 1940 pour le Bataillon du Pacifique. A son arrivée en Syrie en août 1941, il sert durant six mois comme pilote chargé du transport du courrier entre Damas, Beyrouth et Le Caire. Voulant combattre, il rejoint le French Squadron du SAS - Special Air Service- en mai 1942. Il participe à des actions de sabotage à Koufra et Benghazi. En janvier 1943, il est fait prisonnier en Tunisie puis transféré en Allemagne à la forteresse de Colditz. Au bout de 27 mois de captivité il est libéré par l'armée américaine en avril 1945. Il rejoint Nouméa en juillet 1945, retourne aux Nouvelles-Hébrides puis part vivre quelque temps en Australie et s'installe définitivement en Nouvelle-Calédonie. Intrépide, il fête son centième anniversaire en sautant en parachute. Il décède à 101 ans en juillet 2010.



Remise du sac postal à Henri Martinet du premier courrier 100 % aérien Nlle-Calédonie France

A 13h50, l'*Aiglon* décolle de l'aérodrome « Charles Verneilh » pour Ouaco qu'il atteint à 15h10. A Ouaco, le colonel Dix, chef de la station, a soigneusement réaménagé la piste qu'il avait préparée pour Victor Roffey qui, le 21 novembre 1931, s'était engagé à bord de son petit Gipsy Moth, pour la même traversée de l'océan. A l'aube du 24 mars, le *Polynésien* annonce du beau temps. En revanche, un câble de la Société Shell de Sydney signale à 400 miles avant la côte australienne un temps défavorable accompagné de bourrasques de vent et de forts grains. Faut de confirmation, Martinet décide néanmoins de partir. Il est 6 h35. Le décollage est rendu délicat par la surcharge mais au bout de 700 m l'*Aiglon* s'arrache du sol et s'élève, point rouge à l'horizon, pour atteindre son altitude de croisière entre 1 000 et 1 500 m.

Après avoir eu du beau temps jusqu'à 11 heures, il rencontre de larges zones orageuses qu'il ne réussit pas toujours à contourner. Il est sérieusement secoué. Il a le mal de mer. La visibilité se dégrade. A 12h50, en changeant de cap pour échapper à un cumulo-nimbus, il aperçoit enfin le phare caractéristique de l'île Lady Elliot ce qui lui permet de se diriger droit vers Bundaberg.

En Australie :

A la verticale de Bundaberg, il décide de continuer vers Brisbane situé à 380 km plus au sud mais le temps se détériore à tel point qu'au bout de 40 minutes il fait demi-tour et revient à Bundaberg où il atterrit à 13 heures, exténué, ayant volé pendant 8h50 mais n'ayant mis que 7h30 pour effectuer les 1 400 km de mer. Victor Roffey avait réalisé la même traversée en 11h20 de vol, et de Verneilh, dans l'autre sens, en 11h10.



Henri Martinet dans sa combinaison de vol blanche et Paul Klein devant l'*Aiglon*.
(Photo prise en Australie)

A Bundaberg le sac de courrier est remis aux autorités postales qui l'acheminent immédiatement à Brisbane, d'où les lettres à destination de l'Europe sont transférées à Imperial Airways.

Le lendemain matin, samedi 25 mars, il gagne Brisbane, refusant avec panache, de se ravitailler, estimant qu'il lui reste suffisamment d'essence pour rejoindre Sydney. A Brisbane, où il reste deux jours, il rassure par radio le public calédonien et répond aux interviews des journalistes australiens. Ces derniers s'étonnent et s'amusent du caractère enjoué de Martinet, relativisant le danger, assurant qu'il effectue une « promenade » vers Paris, inconscient du risque de guerre mais s'inquiétant de savoir si les commerces sont ouverts le week-end à Brisbane pour y acheter des vêtements puisque, pour ne pas alourdir l'avion, il est parti sans bagages ni même de gilet de sauvetage⁸...

Le dimanche 26 mars, à la suite d'un malentendu, il s'envole pour Sydney pour retrouver Paul Klein... alors que celui-ci arrive à Brisbane le lendemain. Paul Klein fait, lui, l'étonnement des redoutables douaniers australiens qui le voient débarquer du *Polynésien* avec un siège avion et un parachute ! Paul Klein poursuit son voyage en train jusqu'à Sydney.



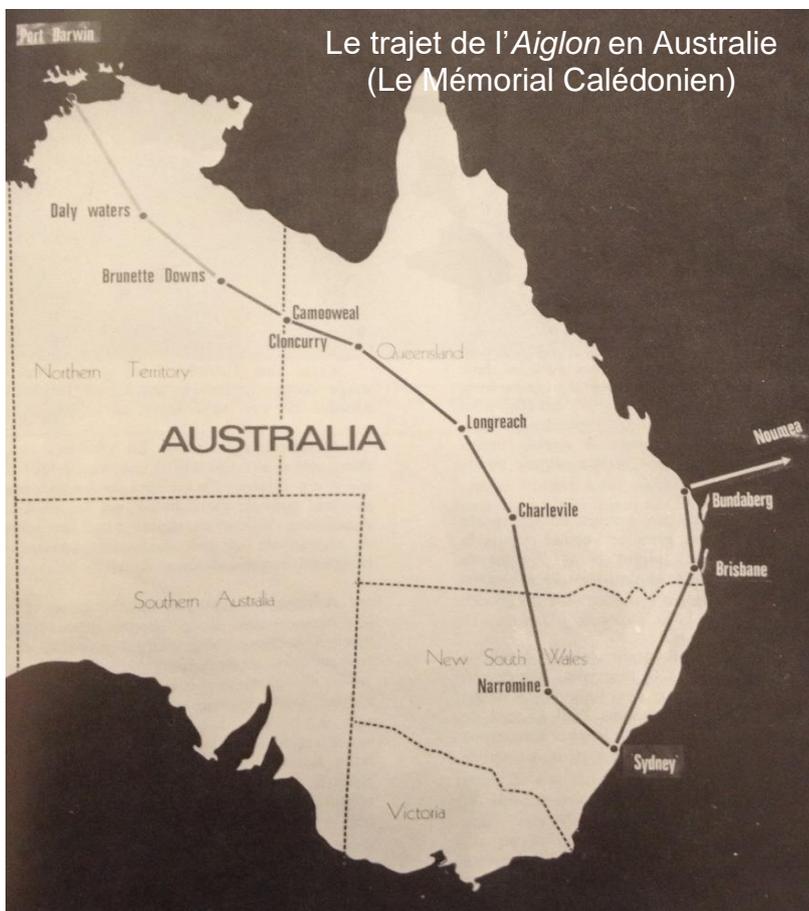
Un des six plis transportés de Brisbane à Sydney par Henri Martinet le 26 mars 1939. Oblitération apposée à l'arrivée à Sydney le 28 mars. Signature Martinet.

A Sydney l'*Aiglon* est aménagé : le siège de Paul Klein est remis à sa place en enlevant deux des réservoirs supplémentaires. La capacité des réservoirs est portée à 165 litres ce qui donne à l'appareil une autonomie de 1 200 km, largement suffisante pour les étapes prévues qui ne dépassent pas 800 km.

Le mercredi 29 mars, les deux aviateurs se rendent tôt le matin à l'aérodrome « Kingsford-Smith » pour entamer leur nouveau périple. Ils sont tout d'abord retardés plusieurs heures par l'attente d'une roue qui s'était dégonflée. Puis, en début d'après-midi, sur le taxiway prêt à décoller, leur avion, emporté par une bourrasque de vent et à la suite d'une défaillance des freins, heurte un Gipsy Moth de l'aéro-club local. L'*Aiglon* est indemne mais le petit avion école est considérablement endommagé. Consterné et pressé, Martinet règle cash un dédommagement de 16 livres. Il décolle enfin vers 15 heures, survole les Montagnes Bleues, atteint Narromine, 400 km plus loin, à 17h30.

⁸ *Sunday Mail Brisbane* 26 mars 1939.

Le jeudi 30 mars, Martinet et Klein quittent Narromine de bonne heure pour Charleville (...Queensland) après une étape de 720 km. Ils suivent désormais, en sens inverse, la route qu'avait empruntée le *Biarritz* de Verneilh. Après une pause-déjeuner, ils survolent jusqu'à Longreach et sur 500 km le désert australien, seulement animé de quelques bandes de kangourous. Pour éviter la monotonie de ces longs vols, ils ont décidé d'alterner aux commandes : à une heure de pilotage succède une heure de navigation pour chacun.



Le vendredi 31 mars, ils volent de Longreach à la station d'élevage de Brunette Downs, une longue étape de 1 100 km, au-dessus du désert avec arrêt à Cloncurry pour déjeuner puis Camooweal. Dans son journal Paul Klein écrit : « Brunette Downs : ville comprenant deux maisons. Dans cette région on fait de l'élevage de bétail et les « stockmen » (cowboys) d'ici font des conduites de 5 000 têtes à la fois... Nous avons des coups de soleil et sommes rouges comme des homards. »

Pour la journée du samedi 1^{er} avril, Paul Klein poursuit : « Nous quittons Brunette au lever du soleil. Au-dessous de nous, le sol devient un peu plus broussailleux. A 25 miles avant d'arriver à Daly Waters, nous avons une panne d'essence. Atterrissons sur un terrain de secours. Juste à ce moment passe un camion avec de l'essence à bord ! C'est la première auto qui passe là depuis décembre dernier.

Chance inouïe ! »⁹. On apprendra bien plus tard que le pilote avait voulu allonger son étape de 50 km pour atteindre directement Daly Waters.

« Nous achetons une caisse d'essence et repartons pour Daly Waters où nous arrivons pour déjeuner. Une seule maison. Le plus proche voisin du colon qui habite là reste à 35 miles. Repartons après avoir fait le plein d'essence pour Port Darwin où nous arrivons vers 5 h après avoir contourné un orage à le toucher. Etape de 950 km seulement. » Le même jour, en guise de poisson d'avril, le *Bulletin du Commerce de Nouvelle-Calédonie* annonce que « Martinet avise par radio qu'il quittera Sydney mercredi pour Nouméa en raison d'une avarie de son appareil... »

Paul Klein exprime la même impression que celle qu'a ressentie de Verneilh en découvrant Port Darwin : « une ville du Far West, des chevaux au galop, des bars, des saloons, de la poussière partout. »

Le dimanche 2 avril est consacré à travailler sur l'avion : vidange, freins ...

⁹ Paul Klein, que j'ai pu rencontrer dans sa maison du Quartier Latin à Nouméa, en juillet 2009, quelques mois avant de fêter ses 100 ans par un saut de 3 000 mètres en parachute-tandem, m'a raconté tout simplement : « Nous avons eu de la chance ». Une heure avant d'arriver à Port Darwin, la jauge qui affichait théoriquement 10 litres dans chaque réservoir, ce qui suffisait, est passée brusquement à zéro. Martinet réussit à se poser au bord d'une piste. L'*Aiglon* faisait du 180 km/heure pour une consommation de 20 litres à l'heure.

Disparus aux Indes Néerlandaises.

Le lundi 3 avril, l'équipage est prêt à franchir la mer de Timor (peur en latin ...). C'est une traversée de plus de 800 km, redoutée de tous les aviateurs : un ciel couvert de lourds nuages tropicaux, une mer dit-on infestée de requins, aucun point de repère intermédiaire, et quelques avions déjà disparus.

La chance les suit jusque-là : le temps est beau et le vent arrière les pousse à 200 km/h. Deux avions de ligne les accompagnent. C'est sans encombre qu'ils se posent à Koepang (Ile de Timor), après 4h10 de vol pour une étape de 830 km. Voulant profiter de ces conditions favorables, ils décident de poursuivre d'île en île jusqu'à Bali. Ils font un premier saut de 380 km au-dessus de la mer jusqu'à Wanigapoe (Waingapu) dans l'île de Soemba (Sumba) où ils refont un plein d'essence pour relier Bali à 480 km de là.

De nouveau au-dessus des flots, Martinet navigue entre les nuages lorsque brusquement la rupture d'une conduite d'huile fait dangereusement chauffer le moteur et provoque une longue traînée de fumée. Le pilote aperçoit au loin le sud de l'île de Sombawa (Sumbawa, entre Florès et Bali). Il arrive à atteindre Tjempi Bay (Cempi bay) où il trouve une plage pour se poser mais l'*Aiglon*, dont les roues s'enfoncent brutalement dans le sable mou, pique du nez, se dresse à la verticale et brise son hélice en trois morceaux. L'équipage sort indemne du Caudron, remet la queue de l'appareil dans une position normale et, aidé de deux guides, se met en marche vers le village le plus proche situé à 25 km. Ils y arrivent dans la soirée mais malheureusement le village ne dispose pas de téléphone.

Au matin du mardi 4 avril, l'*Aiglon* et son équipage sont signalés comme disparus. Trois gros hydravions militaires des Indes Néerlandaises partent à leur recherche. Le câble suivant est publié dans la presse parisienne ¹⁰ : « Un avion français, de retour de la Nouvelle Calédonie, parti de Kupang (île de Timor), hier 10 heures, en direction de Bali (île de Java) est porté disparu ». Ce n'est qu'en fin de cette journée du 4 avril que Martinet et Klein atteignent à pied, à cheval et en voiture, la ville de Bima, capitale de Sombawa. Paul Klein prévient Nouméa par radio que « L'*Aiglon* sera immobilisé une dizaine de jours à Bima par suite d'une panne de moteur ». La presse française annonce la bonne nouvelle. Henri Martinet commande immédiatement par câble une hélice de rechange. Les militaires hollandais rejoignent les deux Français à Bima et s'empressent de les aider. Faute de pouvoir amarrer un hydravion à proximité de l'*Aiglon*, une « expédition » à cheval est organisée pour rejoindre l'appareil accidenté avec l'hélice reçue de Saïgon au bout de deux semaines d'inaction. Une fois l'hélice remontée, l'avion est convoyé à Bima où le moteur est révisé.

En route pour Le Bourget

Le dimanche 23 avril l'*Aiglon* quitte Bima pour Bali. Il traverse la grande île de Java d'Est en Ouest en se posant successivement à Surabaya, Semarang et Batavia (Jakarta) puis survole, à 300 mètres d'altitude, l'épaisse forêt vierge de Sumatra en passant par Palembang pour atteindre Singapour le jeudi 26 avril. La route se poursuit en longeant les côtes de Malaisie (par Kuala Lumpur et Alor Setar), du Siam (par Ranong, Mergui et Tavoy) et de Birmanie (par Moulmein, Rangoun et Akyab). Tout au long de ce périple, le moteur, qui a été abîmé lors de l'accident, donne des signes de défaillance qui amène le pilote à se poser rapidement. Ce n'est qu'à Calcutta, le 30 avril, qu'un mécanicien d'Air France, trouve la panne et le répare.

De Calcutta, Martinet traverse l'Inde par le Nord, sous une très forte chaleur : Allahabad où il participe aux recherches pour retrouver Georges Denis qui tente de battre le record de vitesse Paris-Saïgon mais qui a dû atterrir en pleine campagne, incommodé par la température ; puis Jodhpur où ils rencontrent Elly Beinhorn, aviatrice allemande qui effectue la liaison Allemagne-Japon, et enfin Karachi le 5 mai.

A Karachi, nos deux aviateurs sont retenus neuf jours dans l'attente du visa perse. A Djask, ils se détournent de leur itinéraire initialement prévu qui devait les amener au Caire, pour rejoindre Alep où séjourne le frère de Paul Klein. Ne disposant pas de cartes précises entre Bagdad et Alep, nos deux pilotes se posent à Deir ez-Zor, en Syrie, où les militaires français les

¹⁰ L'*Intransigeant* du jeudi 5 avril. « Les Nouvelles de l'Aviation »

accueillent chaleureusement et leur indique le cap à prendre. Après deux jours à Alep les 16 et 17 mai, ils continuent vers Chypre et Rhodes en volant juste au-dessus des vagues, faute de visas turcs. Ils poursuivent ensuite la traversée de la Méditerranée par Athènes, Bari, Rome et Cannes qu'ils atteignent le samedi 20 mai pour y passer la nuit. De Cannes l'Aéro-Club de France est prévenu d'une arrivée le lendemain à Paris.

Le dimanche 21 mai au matin, ils remontent la vallée du Rhône face à un très fort mistral, font une brève escale à Lyon-Bron et se posent au Bourget à 15 heures après avoir parcouru 22 500 km dont 5 200 km au-dessus de la mer, en 147 heures 30 de vol et 48 étapes.

La fin du voyage

L'accueil au Bourget est simple. Nous sommes un dimanche après-midi. Seuls quelques membres de l'Aéro Club et des journalistes sont présents, non pas pour ovationner l'exploit d'un raid mais pour y accueillir de modestes et intrépides pilotes venus en vacances du bout du monde sur un avion de tourisme. Les esprits sont ailleurs. L'inquiétude monte. Les journaux titrent sur les risques de guerre. Les passionnés d'aviation suivent toutefois avec plus d'intérêt la traversée du premier vol postal transatlantique du *Yankee Clipper* de la Pan Am qui amerrit ce même dimanche à Lisbonne et qui atteindra l'étang de Berre le lendemain lundi.¹¹

Le soir même Martinet et Klein posent l'*Aiglon* à l'aérodrome de Saint-Cyr l'Ecole. Paul Klein ne s'attarde pas et retourne à Nouméa pour être présent à la naissance de sa fille. Henri Martinet prolonge ses vacances en France où il est surpris par la mobilisation. Il effectue son service dans l'armée de l'Air comme pilote, à Antibes, Evreux puis Etampes d'où il rejoint le Maroc aux commandes d'un Dewoitine 520. Quant à l'*Aiglon*, remis à neuf par Renault, il est saisi par un colonel allemand durant l'occupation. On ne se sait pas ce qu'il est devenu.

Cette épopée aurait sans doute été oubliée si les plis que Martinet a transportés n'avaient pas été conservés dans les collections d'aérophilatélie de la ligne Noguès et de Nouvelle-Calédonie.

Les plis Martinet.

La préparation par la Poste.

Quelque temps avant son départ de Nouméa, Henri Martinet « sollicite le service des Postes de Nouvelle-Calédonie, l'autorisation de transporter, de Nouméa à Brisbane, un courrier postal aérien qui serait remis à cette escale au service australien Empire Service pour continuation d'acheminement :

- soit en Australie par l'Empire Service
- soit vers les autres pays par les voies aériennes actuellement utilisées au départ d'Australie (société anglaise Imperial Airways ou hollandaise K.L.M.) »

Le 13 mars 1939, le responsable des P. et T. en réfère au Gouverneur et poursuit sa note de service ainsi¹²:

« Bénéficiant de conditions exceptionnellement rapides de transport de Nouméa à Brisbane, ce courrier 100% aérien pourrait parvenir en France dix à onze jours après son dépôt. Cette possibilité ne manquerait pas d'intéresser la population néo-calédonienne entretenant des relations habituelles avec la France et l'Australie... »

Le chef de service n'est toutefois pas sûr qu'un tel transport lui soit autorisé :

« Les instructions métropolitaines en ma possession précisent en effet que sont seuls autorisés pour le transport des dépêches-avion, les services aériens pour lesquels des accords ont été conclus entre l'Administration française et les compagnies exploitantes ou les Offices postaux étrangers de qui relèvent ces services ... Cependant il est d'usage de confier du courrier postal aux équipages entreprenant un raid ou une liaison extraordinaire, dûment accrédité et disposant d'un matériel éprouvé. »

¹¹ *Bulletin du CAF* n°80 d'avril 2020 : « Premiers courriers réguliers sur l'Atlantique Nord ».

¹² *Revue Le Cagou* n° 38 du 2^{ème} trimestre 2007, Jean-Denis LADIESSE « Le vol Martinet (1939) ».

Il faut donc mieux ne pas trop engager la responsabilité des PTT en cas d'accident et pour cela exclure les objets recommandés :

« Ce courrier est limité à la correspondance missive ordinaire, pour l'acheminement de laquelle l'Administration n'est soumise à aucune responsabilité en cas de perte, avarie ou destruction pour cas de force majeure. »

D'une extrême prudence, et se souvenant sans doute du scandale qu'avait suscité, en mai 1932, la décision prise localement de surcharger des timbres en l'honneur du raid de Verneilh et les réprimandes adressées alors au gouverneur Guyon par l'Administration centrale, le chef du service recommande à son gouverneur, mais sans vouloir le froisser, de demander l'autorisation à Paris :

« De l'ensemble des textes et des usages établis, il paraît ressortir que l'utilisation d'un moyen de transport aérien exceptionnel peut être admis. Mais, pour être utilisée par un Office colonial, elle semble devoir faire l'objet d'une proposition du Gouverneur de la colonie au Département qui l'autorise...En réalité la documentation sur ce point est assez restreinte et aucun précédent ne permet de soutenir absolument cette opinion » (!)

Puis, le chef du service des P. et T. nous livre deux informations particulièrement intéressantes sur la griffe spéciale et la surtaxe aérienne.

« ... Griffe spéciale : ...Afin que les correspondances-avion suivent bien l'acheminement par la voie aérienne de Nouvelle-Calédonie en Australie, il serait recommandé de porter explicitement sur l'enveloppe : PAR AVION MARTINET. ... Les figurines d'affranchissement seraient revêtues d'une griffe spéciale qui pourrait être la suivante : Premier courrier 100% aérien / Nlle-Calédonie - France / via Australie. »

Cette note explique pourquoi et comment une surtaxe aérienne uniforme de 1 franc par 5 grammes a été établie quelle que soit la destination. Cette surtaxe est d'autant mal connue qu'elle n'a pas fait l'objet d'une publication au journal officiel :

« M. Martinet ne sollicite pas une rétribution particulière ; cependant, pour la bonne règle, on pourrait envisager l'application de la Convention internationale poste aérienne qui fixe à 0,006 franc-or par kilogramme et par kilomètre le tarif de base pour la rémunération du transporteur soit pour la distance à vol d'oiseau Nouméa - Brisbane (778 miles marins = 1440 km) x 0,006 = 8 fr 64 soit en appliquant le taux de conversion actuel 8,64 x 12 = 103,68 francs papier.

Une rémunération basée sur 105 fr par kilogramme permet d'évaluer la surtaxe à appliquer aux correspondances, soit 105 : 200 = 0,50 environ par 5 grammes. Si l'on tient compte du poids de l'emballage et de l'intérêt d'une surtaxe d'application facile, il semble bon de fixer à 1 fr par cinq grammes la surtaxe spéciale applicable aux correspondances Martinet. Cette surtaxe très raisonnable serait, j'en suis certain, acceptée sans discussion ; elle rémunérerait le transporteur et laisserait certainement une marge bénéficiaire...

Cette surtaxe s'ajoutant à la surtaxe aérienne courante ...soit pour la France, jusqu'à 5 gr : 0,90 port normal + 7 surtaxe aérienne + 1 fr surtaxe Martinet = 8 fr 90. »

Le jour même le gouverneur, auquel Martinet a rendu visite, adresse au Ministère des colonies, le télégramme tout préparé :

« Sollicite autorisation confier aviateur Martinet partant pour France courrier spécial aérien de Nouméa à Brisbane. Surtaxe supplémentaire 1 franc par cinq grammes pour ce parcours ».

La réponse positive est reçue dès le lendemain 14 mars et le 15 mars les deux journaux locaux (La France Australe et le Bulletin du Commerce) publient un communiqué des postes reprenant les principales informations de la note de service, sans mentionner toutefois le montant de la surtaxe spéciale. Le montant de 1 franc n'est communiqué qu'à partir du 21 mars.

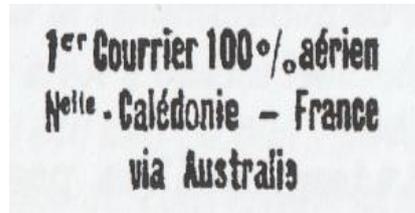
Une circulaire d'instruction sous forme de télégramme est envoyée le 21 mars par le bureau central à tous les autres bureaux de Nouvelle-Calédonie.

Les plis transportés.

Le décollage de Martinet de La Dumbéa est annoncé pour le 23 mars à 14 heures et la date et l'heure limite de dépôt au bureau central sont fixées au 23 mars à 12 heures.

L'annonce de ce premier courrier aérien rencontre un grand succès, en raison certes du gain de temps qu'il offre pour l'acheminement du courrier pour la France (on annonce que le courrier pourrait atteindre la France le samedi 1^{er} avril et au plus tard le 3 avril) mais aussi et surtout pour la griffe spéciale créée pour les philatélistes et apposée sur toutes les figurines apposées sur les plis. Le cachet confectionné en caoutchouc et la griffe spéciale seront détruits le 20 septembre 1939.

Griffe spéciale apposée sur chaque figurine des plis transportés par Martinet



Ce sont au total 1 646 lettres, qui ont été transportées par Martinet entre Ouaco et Bundaberg, selon la décomposition suivante.

- a) La plupart (70 % soit 1 154 correspondances) ont pour destination la France. Elles sont arrivées à Brisbane le samedi 25 mars (cf. supra) où elles ont été mises à bord du service d'Imperial Airways SW 99 du même jour qui est parvenu à Marseille le lundi 3 avril. Les plis pour Paris sont datés au verso du 4 avril.

Lettre du cabinet du gouverneur de la Nouvelle-Calédonie adressée à Georges Mandel, Ministre des Colonies, rue Oudinot à Paris.

Oblitérations : départ Nouméa le 23/03/39, arrivée au verso 4/4/39.

Affranchissement 8F90 =

- OF90 (tarif franco colonial du 5/01/1939)
- + 7F / 5 g surtaxe aérienne pour la France (tarif du 16/12/1938)
- + 1F / 5 g (surcharge Martinet).



Pli par avion Martinet de Nouméa (23 mars) pour Saint-Etienne (arrivée le 4 avril).

Affranchissement philatélique à 51F52 avec la série complète des 26 valeurs de la deuxième série commémorative de poste aérienne en l'honneur du raid de Verneilh, doublement surchargée avec la griffe Martinet.

- b) 373 lettres ont pour destination finale l'Australie. Elles ont toutes reçu au verso le cachet à date de Brisbane du 25 mars. Le tarif pour l'Australie a été fixé à 6F25 suite à un télégramme des postes australiennes envoyé aux postes de Nouméa précisant « surcharge for airmail correspondence within Australia three pence per half ounce » soit, après conversion par le franc-or, une surtaxe de 3 francs par 14 grammes.

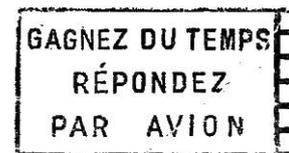


Pli signé Martinet pour Sydney.
 Au verso cachet de transit de Brisbane du 25 mars.
 Tarif 6F25 =
 2F25 (tarif UPU du 1^{er} février 39)
 + 3F (OAT Brisbane Sydney)
 + 1F surtaxe Martinet



Les lettres pour des destinations au-delà de Paris ou d'Australie sont beaucoup moins nombreuses donc plus recherchées. Leurs tarifs sont plus complexes.

- c) 75 lettres ont transité par la France pour des destinations au-delà, vers l'Europe ou l'Afrique.



Pli Martinet du 23 mars pour l'Allemagne.
 Au verso cachet de transit de Paris Aviation du 4 mars.
 Affranchissement 11F = 2F25 tarif pour l'étranger + 7F surtaxe aérienne pour la France + 1F surtaxe spéciale Martinet + 0F75 surtaxe aérienne de France pour l'Allemagne (surcharge appliquée bien qu'abrogée en 1938 mais sans que cela ne soit sans doute connu par les postes de Nouvelle-Calédonie).



Pli Martinet du 23 mars pour le Sénégal. Au verso cachet d'arrivée à Saint-Louis du Sénégal du 7 avril. Acheminée par Imperial Airways de Brisbane à Marseille puis par Air France jusqu'à Barcelone, Dakar et Saint Louis.
 Affranchissement 10F40 = 0F90 tarif franco colonial + 7F Surtaxe aérienne pour la France + 2F surtaxe aérienne de France pour le Sénégal + 1F surtaxe Martinet + 0F50 trop perçu.

- d) On compte 44 lettres seulement qui ont transité par l'Australie pour des destinations au-delà, en particulier vers l'Indochine ou les Nouvelles-Hébrides.



Pli Martinet pour Hanoï (Indochine) via l'Australie.
 Au verso cachets de transit à Brisbane du 25 mars et d'arrivée à Hanoï RP du 4 avril.
 Acheminé par Imperial Airways de Brisbane (25 mars) à Bangkok (29 mars) et par Air France de Bangkok (3 avril) à Hanoï (4 avril).
 Affranchissement 5F90 = 0F90 tarif franco-colonial + 4F OAT Brisbane-Hanoï + 1F surtaxe Martinet.



Pli Martinet pour Port-Vila (Nouvelles-Hébrides).

Au verso cachets de transit à Brisbane du 25 mars et d'arrivée à Port-Vila du 8 avril.
Acheminé de Sydney à Port-Vila par le navire *Morinda* de la compagnie Burns Philp.

Affranchissement 6F40 = 2F25 tarif pour l'étranger + 3F OAT Brisbane Sydney
+ 1F Surtaxe Martinet + 0F15 trop perçu.

Quelques curiosités

La poste de Nouméa a été amenée à refuser, conformément aux instructions, de recommander du courrier tout en acceptant son acheminement par avion Martinet comme courrier normal.



Pli Martinet pour Paris. Annulation de la recommandation puisque seules les lettres ordinaires sont autorisées. Au verso cachet à date d'arrivée à Paris du 4 avril.
Cette lettre a donc bien été acheminée par Martinet mais comme lettre ordinaire.

Les localités de l'intérieur n'ont été informées officiellement que le 21 mars de l'existence de la surcharge Martinet. Un pli de La Foa, en date du 20 mars, a pu ainsi être affranchi de toute bonne foi au tarif normal, puis taxé à Nouméa lors de son transit les jours suivants ! La surcharge spéciale n'étant pas connue en France, la taxe n'a pas été réclamée lors de sa distribution.



Pli Martinet pour Paris. Oblitéré à La Foa le 20 mars. Affranchi au tarif normal de 7F90, hors surtaxe Martinet car le bureau postal de La Foa n'a reçu l'information que le 21 mars. Taxé par Nouméa du manque de la surtaxe spéciale de 1F. Taxe non perçue à destination car la surcharge Martinet est inconnue de la poste française.

Bilan financier

Cette opération est un succès pour la poste de Nouvelle-Calédonie. Près de 10 000 figurines ont reçu l'empreinte du timbre en caoutchouc « 1^{er} courrier 100% aérien / N^{elle} – Calédonie – France / via Australie ». Le montant total des affranchissements s'est élevé à 15 100 F dont 2 150 F pour les affranchissements normaux et 12 950 F de surtaxes aériennes. Sur le montant de ces surtaxes, 5 960 F sont reversés aux compagnies aériennes (principalement Imperial Airways) et 663 F exactement sont attribués à Henri Martinet (... sur les 1 646 F perçus par la surtaxe spéciale !!!) .

Henri Martinet, pionnier fondateur de l'aviation et du tourisme de Nouvelle-Calédonie
 Durant toute la guerre l'activité de la pharmacie Martinet continue.



Lettre commerciale de la pharmacie d'Henri Martinet à Nouméa pour Saint Louis (USA).
 Acheminée par le *California Clipper* de la Pan Am :
 Nouméa (26/11/40) - San Francisco (30/11/40).

Henri Martinet retourne à Nouméa en 1948. Dans un premier temps il s'associe avec Paul Klein dans l'achat et l'exploitation d'une plantation aux îles Banks. Ils acquièrent à cette occasion un bateau le « *Vanua Lava* » pour transporter le coprah, puis Martinet achète le « *Philante II* » magnifique yacht à moteur qu'il compte utiliser pour se rendre en métropole. En attendant, il tente de le rentabiliser en organisant le week-end des excursions de 60 à 80 personnes à l'île des Pins et à l'île Ouen et une fois par mois il est autorisé à acheminer des passagers pour les Îles Loyauté. Son bateau sera emporté quelques mois plus tard par un cyclone à Lifou.

Passionné d'aviation et conscient du besoin de relier les îles (Loyauté et île des Pins) à Nouméa, il fonde en décembre 1954 avec Herbert Coursin, Louis Eschembrenner et Jean Hagen la Société calédonienne de transport aérien TRANSPAC (pour Transport aérien du Pacifique). Il en devient le président. Il sait y associer les populations locales pour construire sur leurs terres des pistes d'envol. Comme en 1934 pour la création de l'aéro-club, il organise une souscription publique qui permet à la compagnie d'acquérir son premier appareil, un De Havilland 89 A *Dragon Rapide*, qui se pose à la Tontouta le 9 août 1955, convoyé depuis l'Angleterre en 27 jours par le pilote anglais Edward Palmer.

Ce bimoteur, immatriculé F-OATC, peut emporter jusqu'à 8 passagers. Il est alors piloté par un ancien pilote de l'Armée de l'air, Jean-André Lafargue, qui effectue les premiers vols de la Transpac :

- Le 28 septembre 1955, Nouméa (Magenta) - Lifou - Maré - Nouméa. Ce vol inaugural à destination des Loyauté marque la naissance du transport aérien calédonien et le désenclavement de ces îles. MM Martinet et Coursin y participent comme administrateurs de la société. L'accueil coutumier qui est fait à ce premier avion impressionne tous les participants.
- Le 10 octobre 1955, Nouméa- île des Pins- Nouméa.
- Le 19 octobre 1955, Nouméa-Ouvéa-Nouméa.

Il ne semble pas que du courrier ait été transporté sur ces vols inauguraux.

- Le 26 octobre 1955 le vol Nouméa - Port Vila - Nouméa s'effectue en correspondance avec l'avion d'Air France qui arrive de France. Du courrier a bien été acheminé mais sans aucune marque particulière.

La Transpac se développe avec succès : grâce à l'avion, le trafic vers les îles Loyauté triple en un an. Deux autres *Dragon Rapide* sont immédiatement commandés et sont livrés en 1956 et 1957. La capacité du *Dragon* devient insuffisante. L'achat d'un appareil plus moderne s'avère nécessaire. En février 1958 le De Havilland DH 114 *Héron*, immatriculé F-OANQ, acquis auprès de l'UAT et équipé de 14 sièges, entre dans la flotte. Doté de quatre moteurs, plus sûr, il est mieux adapté aux pistes des localités de l'Intérieur. La Transpac ouvre, en novembre 1958, la première ligne de la Grande Terre, à destination de Koumac. De nombreuses autres localités de la Côte Ouest et de la Côte Est sont progressivement ouvertes.

Henri Martinet voit grand. Il souhaite développer la Transpac vers les Nouvelles-Hébrides. Dès octobre 1955, quelques vols réguliers ou charters sont effectués de Nouméa vers Port Vila, Santo ou Tanna, mais la Transpac manque d'avions pour répondre à la seule demande des Loyauté. En décembre 1959, Henri Martinet acquiert à titre personnel, un *Stinson*, petit monomoteur américain pouvant se poser sur des terrains non aménagés qu'il utilise pour défricher de nouvelles routes. Il effectue ainsi, dès ce mois de décembre 1959, le premier vol depuis l'île de Lifou vers l'île de Tanna, au sud des Nouvelles-Hébrides où il se pose au pied du volcan Yasur en activité. Il espère bien pouvoir exploiter de nouveau une ligne régulière vers Port Vila la capitale de ce condominium franco-britannique et développer un réseau

domestique. Il dépose à Port -Vila les statuts de la Société Néo-Hébridaise de Transport Aérien qui crée, en 1964, la compagnie Hébridair dont il devient le président.

Les règles qui régissent l'exploitations des lignes internationales sont beaucoup plus complexes, et conflictuelles, que celles qui permettent d'opérer des liaisons domestiques. L'administration métropolitaine ne voit pas d'un œil favorable la création d'une concurrence calédonienne à la TAI qui opère en DC 3 puis en DC4 une ligne Nouméa - Port Vila - Santo. A l'intérieur du Condominium, la rivalité franco-britannique qui sévit dans tous les domaines, est tout aussi redoutable. Hébridair doit faire face à la rivalité de la compagnie New Hebrides Airways, créée à l'initiative de Bob Paul, un Australien, ancien pilote de la RAAF et planteur à Santo. Henri Martinet jette l'éponge et Hébridair est reprise en 1967 par UTA (née de la fusion de l'UAT et de la TAI en 1963) qui la renomme SFAH (Société Française Air Hébrides). Louis Eschembrenner qui assure la direction générale de la Transpac depuis 1967, transforme la société qui devient Air Calédonie au 1^{er} janvier 1968 et en fait la compagnie domestique du Territoire en renonçant à un développement régional. Henri Martinet en est le président jusqu'en 1972, puis président honoraire.

Henri Martinet abonde d'idées et de projets. Il est convaincu, avec raison, que la croissance du transport aérien va de pair avec le développement d'installations hôtelières. Deux ans après la naissance de la Transpac il fonde la Société « Les Relais du Capricorne » dont la première réalisation est le « Relais de Kanuméra » situé sur les bords d'une baie idyllique de l'île des Pins. Quatre années après il construit un nouvel hôtel sur un site touristique de la Côte Est, le « Relais de Koulnoué » à Hienghène.

30^{ème} anniversaire du raid Nouvelle-Calédonie-France

Nous sommes en 1969, en pleine période du « boum du nickel ». La production et les exportations de nickel augmentent fortement, enrichissant le territoire qui vit, durant ces années « glorieuses », dans une certaine euphorie.

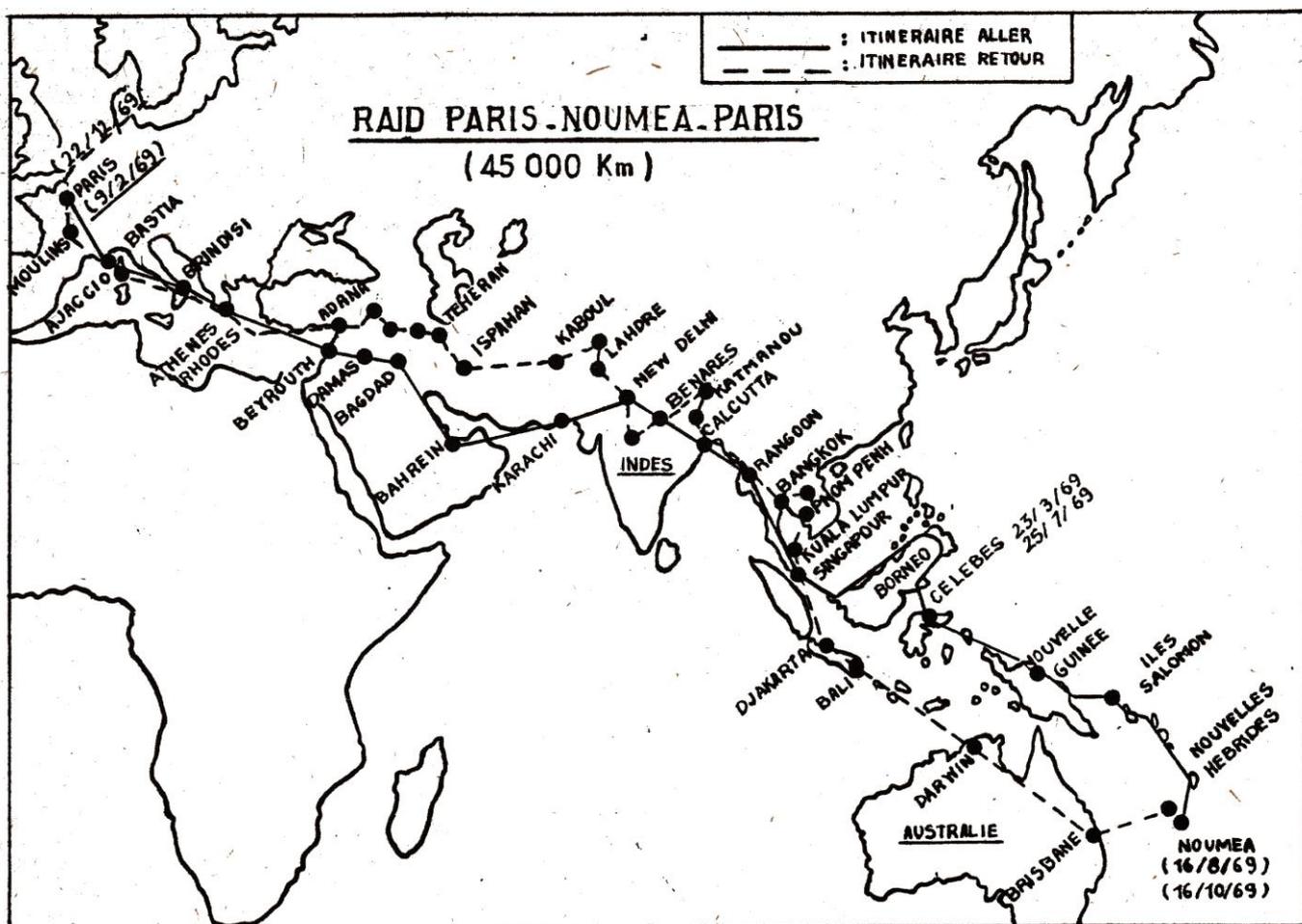
L'office des Postes et Télécommunications souhaite marquer le 30^{ème} anniversaire du raid réalisé par Henri Martinet et Paul Klein en 1939 par l'émission d'un timbre.



Enveloppe premier jour du timbre commémorant le 30^{ème} anniversaire de la 1^{ère} liaison aérienne, signée par Henri Martinet et Paul Klein.

Henri Martinet décide, lui, de célébrer avec éclat cet anniversaire en renouvelant son exploit passé : il prévoit cette fois-ci d'effectuer, à 62 ans, un aller-retour Paris - Nouméa - Paris sur un même avion Caudron « *Aiglon* » des années trente, en compagnie de son épouse France Cheval, une Calédonienne elle aussi pilote. Il compte s'envoler du Bourget début février 1969 et revenir à Paris lors du Salon du Bourget qui se tient en juin et y être présenté aux côtés du prototype du Concorde et du premier DC 10 d'UTA ...

Le bureau Véritas lui signale, du côté de Lyon, un « *Aiglon* » fabriqué en 1934, qu'il convient toutefois de remettre en état. C'est la Société Rousseau Aviation qui s'en charge à Dinard, sous la supervision d'UTA qui « sponsorise » ce nouveau raid de Martinet. On lui ajoute des réservoirs et surtout on l'équipe de la radio et d'un radio compas. Les 100 kg de charge supplémentaire que ces modifications entraînent, réduisent la vitesse de 180 à 150 km /heure, au grand plus regret du pilote. Cet « *Aiglon* » immatriculé F- BCEV est peint tout en jaune, pour le différencier du précédent (?) qui était tout en rouge. Il est surnommé « *Cagou* » l'oiseau de la Nouvelle-Calédonie.



Carte du parcours du raid Paris-Nouméa-Paris de 1969.

Henri et France Martinet décollent du Bourget le 9 février 1969. Les étapes se succèdent : Cannes, Ajaccio sous la neige, Naples dans le mauvais temps, Brindisi, Corfou, Athènes, Rhodes, Beyrouth, Damas, Bagdad où ils sont suspectés d'être des espions faute d'avoir fait parvenir leur plan de vol, Bassorah, Bahreïn, Dubaï où ils se posent sans frein, Jiwani, Karachi où les freins sont enfin réparés, New Delhi après 7 heures de vol la plus longue étape, Bénarès, Calcutta, Rangoon, Mergui, Penang, Kuala Lumpur, Singapour. A Singapour, France cède sa place avec tristesse à un reporter de l'AFP qui doit poursuivre avec Henri jusqu'à Nouméa et faire un reportage photographique afin de permettre d'amortir une partie du coût du voyage. Direction Bornéo où il se pose successivement, pour les besoins du photographe, à Kuching,

Brunei, Kota Kinabalu puis sur la côte orientale à l'île de Tarakan. L'avion survole ensuite le détroit de Macassar en direction de Manado dans la partie nord de la grande île des Célèbes qu'un mur de cumulonimbus empêche d'atteindre. Martinet se détourne vers Tolotio le terrain de dégagement qui lui a été conseillé. Il s'agit d'un petit terrain militaire à la latitude de l'équateur. Enervé par l'attitude d'un officier il décide de repartir précipitamment, mais après avoir laissé trop longtemps son appareil au soleil, il va être victime au décollage d'un « vapor lock », vaporisation de l'essence qui obstrue des canalisations d'alimentation surchauffées. Au moment où l'avion s'apprête à décoller, le moteur s'arrête, l'avion s'enfonce au sol et heurte un rocher : l'aile droite est sectionnée, la roue gauche arrachée, la roue droite repliée sous l'aile, l'hélice cassée, le train tordu mais les occupants ne sont pas blessés.

Nous sommes le 23 mars 1969. Martinet réalise qu'il ne pourra pas tenir dans les temps le calendrier de son projet mais il ne s'avoue pas vaincu. Il prend de nombreuses photos de son « épave » et se rend à Paris pour savoir si son appareil est réparable. Le bureau Véritas lui conseille de rencontrer Roland Denize, installé à l'Aéro-Club de Granville, orfèvre en menuiserie et pilote de vol à voile, qui accepte de réparer le *Cagou* sur place en Indonésie. Tout le matériel de rechange est acheminé par UTA jusqu'à Djakarta, puis par l'Armée indonésienne à Tolotio. Le 25 juillet, quatre mois plus tard, Martinet peut reprendre sa route emmenant avec lui Roland Denize. Il adopte un plan de vol qui lui évite la longue traversée de Brisbane à Nouméa. Il s'envole pour Manado (Célèbes), Jefman et Djajapura (Papouasie occidentale), Madang et Rabaul (Nouvelle-Guinée), Honiara et Kirakira (Iles Salomon), Santo et Port-Vila (Nouvelles-Hébrides), et enfin Nouméa où il se pose sur l'aéroport de Magenta le 17 août, six mois et demi après son départ du Bourget.

Le 15 octobre, Henri Martinet, inlassable et accompagné de son épouse France, repart de Nouméa pour Le Bourget sur son *Aiglon*.



Henri et France Martinet entourés de Mélanésiennes en robe mission, à l'aéroport de Nouméa-Magenta, devant le Caudron Aiglon « *Cagou* » au départ du vol retour vers Paris le 15 octobre 1969.

L'aventure recommence sur les traces de son premier raid d'il y a trente ans. La route choisie diffère quelque peu pour leur permettre de découvrir les plus remarquables sites touristiques d'Asie. Le trajet retour s'effectue sans difficultés majeures : Nouméa-Magenta, Koumac, Brisbane, Charleville, Tennant Creek où un frein de l'*Aiglon* est remplacé par celui d'une vespa, Darwin, Kupang où pendant quelques heures ils ont été portés disparus suite à une panne radio, Denpasar où ils s'arrêtent quelques jours pour admirer Bali, Semarang, Djakarta, Palembang, Singapour, Kuala Lumpur, Phnom Penh, Siem Reap pour visiter les temples d'Angkor, Bangkok, Rangoon et sa Pagode d'Or, Calcutta, Patna, Katmandou qu'arrive à atteindre l'Aiglon, New Delhi, Lahore, Rawalpindi, Kaboul par la Passe de Khyber, Kandahar à travers les montagnes d'Afghanistan, Ispahan qui les fascine, Téhéran, Elazig en Turquie, Adana pour chercher un temps meilleur que celui d'Istanbul en décembre, Rhodes où ils restent bloqués cinq jours par une forte dépression en Méditerranée, Athènes, Brindisi, Rome sous la neige, Bastia dans la pluie, et à cause de la neige et du brouillard qui sévissent sur toute la France ils doivent se poser successivement à Montélimar, Moulins, Meaux et enfin Mitry-Mory le 20 décembre puis Le Bourget le 22 décembre 1969.

Malheureusement aucun pli n'a été transporté sur ces vols.

Avant de rentrer à Nouméa, Henri Martinet offre son avion au Musée de l'Air avec la condition qu'il soit conservé en état de vol, autant que possible. Le « Cagou » sera ainsi exposé dans le hall E du musée du Bourget. Il fera une apparition sur le tarmac du Salon du Bourget de 1973, sous l'aile bienveillante d'un Concorde. Il est ensuite confié à l'Escadrille du Souvenir à Etampes pour le faire voler. En 1982 il devient « avion de collection » et doit changer d'immatriculation en F-AZCO. Il est alors repeint en bleu ! Des photos le montrent encore voler en 1986, mais en 1995 il perd définitivement son immatriculation.

Henri Martinet : autres aventures, autres exploits

Henri Martinet n'est pas seulement un intrépide aviateur, c'est aussi un personnage joyeux, parfois fantasque, à qui il est arrivé quelques autres aventures ou ... mésaventures qui en ont fait, en Nouvelle-Calédonie, un personnage de légende.

En 1951 il s'absente à nouveau de Nouvelle-Calédonie pour répondre à la proposition d'un ami, Camille Beurdeley, représentant de Vélosolex en Afrique de l'accompagner dans une ancienne ambulance Dodge aménagée pour une tournée commerciale de 18 000 km de Dakar à Brazzaville et retour, qui dura six mois, de décembre 1951 à mai 1952. Ils se font remarquer pour avoir choisi un itinéraire retour par Fort Lamy d'autant plus original que sur 220 km, entre Ouessou et Bayanga (au nord du Congo) ... il n'y a plus de route, mais que la rivière ! L'inventivité de nos deux compères est telle qu'elle fera l'objet d'un article de Science et Vie ¹³ . Ils réussissent à installer le Dodge sur deux pirogues, et Martinet a l'idée de remplacer les pneus par des plaques en bois en guise d'aubes. Sur ce véhicule d'un nouveau genre, baptisé « Solexus », ils remontent ainsi la rivière Sanga durant sept jours, l'un s'occupant du moteur et de la traction l'autre de la direction grâce à une rame faisant office de gouvernail.

Une dizaine d'années plus tard, il réalise avec son épouse, tout aussi sportive que lui, une épopée pour le moins insolite qui consiste à pédaler sur 110 km de Nouméa à l'Île des Pins pour livrer un pédalo au Relais de Kanuméra. Le trajet dure 3 jours en 19 heures de pédalage et deux nuits passées sur des îlots. On retient aussi de ses exploits maritimes ses traversées effectuées en zodiac pour rejoindre l'îlot Beautemps-Beaupré, situé à 40 km au-delà d'Ouvéa où il se rendait régulièrement avec son épouse pour fêter son anniversaire, emmenant avec eux vivres, couchages, eau ... Autre exploit réalisé en mai 1976, à l'aube de ses 70 ans, le tour de la Nouvelle-Calédonie en zodiac...

¹³ Science et Vie, n° 421, octobre 1952 , pp 311-312

Le « crash » sur Matthew

En 1973, Henri et France Martinet décident de passer une semaine sur l'île déserte de Matthew, perdue dans le Pacifique Sud à 450 km à l'est de l'île des Pins. Le 30 août 1973, Henri Martinet effectue avec Marc Moureaux, commandant de bord de la Caravelle UTA basée à Nouméa, un vol de reconnaissance de 5 heures sur un Piper Cherokee. Ils découvrent une île volcanique en légère activité, inhospitalière, et repèrent une bande de terre située entre deux cônes volcaniques qui pourrait servir de terrain d'atterrissage.

Le 18 septembre 1973, Henri et France Martinet décollent de Magenta à bord de leur Stinson, avec une partie de ce qui leur est nécessaire pour un séjour d'une semaine. Ils sont rejoints à l'île des Pins par Marc Moureaux et des amis à bord du Piper Cherokee, pour y faire les pleins de carburant. Le Stinson décolle le premier car plus lent que le Piper. Il est prévu que les deux avions arrivent en même temps au-dessus de la petite île pour filmer l'atterrissage du Stinson. Une épaisse couche de nuages couvre l'océan et lorsque le Piper atteint l'îlot, Martinet signale par radio qu'il s'est perdu et qu'il a dû dépasser l'île. Après quelques minutes d'attente, l'avion se présente à l'atterrissage et heurte un rocher avec le train et fait un magnifique « pylône ». Assis sur un matelas en mousse roulé d'une quarantaine de centimètres d'épaisseur Martinet estime avoir perdu ses repères et atterri trop bas. Le couple Martinet sort heureusement indemne de l'accident et confirme vouloir rester une semaine avant que la Marine Nationale ne vienne les rechercher. L'équipage du Piper largue alors, non sans quelques difficultés, deux colis de vivres et d'eau potable.

Quatre mois plus tard, le 23 janvier 1974, Martinet récidive. Parti récupérer le Stinson sur l'îlot Matthew avec son épouse et son vieil ami mécanicien Diego Sanuy, il se perd en mer à bord d'un avion Morane de l'Aéro-Club. Après avoir décollé de l'île des Pins où il a fait le plein, Martinet se dirige vers l'îlot Walpole qu'il doit survoler avant de poursuivre vers Matthew mais déporté par le vent, il perd une vingtaine de minutes, et de l'essence, à le trouver. Il poursuit cependant son vol vers Matthew qu'il n'arrive pas non plus à repérer car des vents trop forts l'ont fait dériver. De plus la visibilité est mauvaise et le plafond des nuages très bas. Il décide alors de rebrousser chemin et revenir sur Walpole mais il ne dispose plus de suffisamment d'essence.

Perdu au-dessus de l'océan, il lance par radio les messages suivants :

14h 41 : « Voilà, je suis à bout d'essence, moteur arrêté. »

14h 42 : « Amerrissage dans trois secondes, aucune île en vue, absolument rien. »

A l'approche de l'eau, Martinet, comme à l'instruction, cabre fortement son avion pour casser la vitesse et amerrit en glissant sur une aile. Les trois passagers qui avaient revêtu leur gilet gonflable, récupèrent rapidement les trois canots de sauvetage et le matériel de survie et au bout d'une quarantaine de secondes le Morane sombre définitivement dans les flots.

A Tontouta et Magenta l'angoisse commence car on ignore leur position dans l'immensité du Pacifique. Les recherches sont immédiatement entreprises. Deux Britten Norman d'Air Calédonie, deux DC3 de l'Aéronavale et même la Caravelle d'UTA au retour d'un vol de Vila, quadrillent la zone. Tard dans la soirée et tôt dans la matinée, un Norman d'Air Cal arrive à percevoir le bip-bip de la balise de détresse, puis à 11h02 un DC 3 de l'Aéronavale repère la position exacte des naufragés. Vingt-trois heures après leur amerrissage forcé, les trois occupants sont récupérés par un navire de la Marine Nationale qui les ramène à Nouméa.

Henri Martinet n'est pas cette fois-ci accueilli en héros. La presse est très critique à son égard et polémique sur les dépenses engagées. Des collègues pilotes s'interrogent sur ses pratiques de pilotage, préférant la navigation à l'estime, au compas et à la montre, que l'utilisation des moyens modernes de radionavigation. Il perd définitivement de son aura.

Les restes du Stinson seront par la suite détruits par la Marine australienne, sans doute pour que plus personne ne se risque à venir les récupérer, sur cet îlot Matthew dont la souveraineté est contestée à la France qui le rattache à la Nouvelle-Calédonie, par le Vanuatu (ex Nouvelles-Hébrides) qui en fait une île de son archipel.

Dernières pérégrinations : les rallyes aériens

De 1978 à 1982, l'Aéro-Club de Nouvelle-Calédonie organise des rallyes aériens avec d'autres clubs de la région. Ces compétitions ont fait l'objet de souvenirs philatéliques sous forme d'enveloppes revêtues de cachets apposés aux différentes escales.

1978 : Le rallye de la Mer de Corail.

Le rallye de la mer de Corail est le premier rallye organisé par l'Aéro-Club calédonien avec un club australien, le South Coast Aero Club.

Le circuit consiste à rejoindre Nouméa depuis Brisbane, en longeant la côte australienne (via Townsville, Dunk Island, Cairns et Horn Island) puis mettre le cap vers la Nouvelle-Guinée (à Port Moresby et Rabaul), atteindre les Iles Salomon (à Honiara), puis les Nouvelles-Hébrides (à Santo et Vila), et terminer par Nouméa.

Huit équipages calédoniens participent à ce rallye dont Henri et France Martinet à bord d'un Guardian Horizon. Le dimanche 17 septembre, les huit avions quittent l'aéroport de Magenta pour Koumac, au nord de la Calédonie, pour réduire au maximum la traversée jusqu'à l'Australie. Honneur est fait à Henri Martinet, le doyen du raid, qui est le premier à décoller de Magenta. Le lendemain les huit concurrents décollent pour Brisbane, point de départ du rallye, avec toutes les garanties de sécurité pour cette traversée océanique de plus de 7 heures. Les avions voyagent en trois groupes, selon leur vitesse, et sont accompagnés par un DC 3 de l'Aéronavale avec lequel les équipages doivent rester en contact à vue. Martinet ouvre la marche ... et la ferme à l'arrivée à Brisbane, son avion étant le plus lent des appareils engagés.

A Brisbane les 8 avions calédoniens rejoignent les 21 appareils australiens du rallye. Jusqu'à Port Moresby les concurrents bénéficient d'une météo très favorable, qui se détériore toutefois considérablement sur l'étape Port Moresby-Rabaul, obligeant les pilotes à affronter un immense mur de nuages, à voler au raz de la mer, fouettés par la pluie et secoués par des bourrasques de vent. Seuls, dix avions arrivent à atteindre Rabaul comme prévu, les autres se détournent de leur route pour échapper au mauvais temps et se posent sur des terrains de fortune dans l'attente d'une amélioration. Les deux étapes qui suivent, à destination d'Honiara et de Santo, sont particulièrement éprouvantes pour les équipages car très longues et agitées. Les dernières journées avec le survol des volcans des Nouvelles-Hébrides et l'arrivée sur Nouméa sont beaucoup plus agréables. A l'issue de cette épreuve de 9 000 km Henri Martinet se classe 5^{ème} tant au concours de précision d'atterrissage qu'aux épreuves de navigation, ce qui la place vainqueur du combiné. Il reçoit pour cela la coupe de l'Aéro-Club de France.



Enveloppe commémorative du rallye aérien de la mer de Corail (1978).

1979 : Le rallye de Nouvelle-Zélande

A 73 ans Henri Martinet s'engage à nouveau dans le rallye proposé cette année-là par l'Aéro-Club calédonien à destination de la Nouvelle-Zélande.

Les conditions sont complètement différentes puisque les équipages vont devoir voler jusqu'à l'extrême sud de la Nouvelle-Zélande, survoler des montagnes enneigées, affronter le givre et la glace inconnus des pilotes calédoniens. Les escales sont nombreuses et font de ce rallye une promenade touristique.

Comme l'année passée, Henri et France Martinet sont invités à s'élancer les premiers au départ de l'aéroport de Magenta le 24 novembre 1979. Ils sont accompagnés de 6 autres avions calédoniens, et seulement d'un participant australien et d'un participant néo-zélandais qui fait fonction de leader du groupe. L'itinéraire est le suivant : Nouméa - l'île de Norfolk - Kaitaia à l'extrême pointe nord de la Nouvelle-Zélande - Auckland - Rotorua et ses geysers - Wanganui - Wellington la capitale administrative- Nelson dans l'île du Sud-Queenstown dans les Alpes du Sud - Dunedin la ville la plus éloignée de ce périple de 3 400 km, puis retour vers le nord par Christchurch - Tauranga - Whangarei - Kaitaia - Norfolk et Nouméa. Les seules difficultés rencontrées par les pilotes calédoniens ont été le froid... et quelques trous d'air au-dessus du mont Cook.



Enveloppe commémorative du rallye aérien de Nouvelle-Zélande (1979)

A cette occasion l'Aéro-club a émis, à titre privé, une enveloppe commémorative et a été autorisé à titre exceptionnel à transporter du courrier postal à destination de Norfolk et d'Auckland. Ces courriers ont reçu l'empreinte d'un cachet spécial.



Courrier postal acheminé par l'aéro-club calédonien lors du rallye de Nouvelle-Zélande. Nouméa 23 novembre 1979 - Norfolk 24 novembre 1979



Ce fut malheureusement le dernier vol d'Henri Martinet qui décède à Auckland en janvier 1980 à la suite d'une opération cardiaque. Il laisse le souvenir d'un aventurier et d'un grand pionnier de l'aviation en Nouvelle Calédonie. L'Aéro-Club calédonien et la rue qui longe l'aéroport de Magenta à Nouméa portent désormais son nom.

Références :

- Robert LAFFON alias Robert de PREXIAN, *Air, Passion, Aventure*, Editions Pégase.
- Jacques-Maurice CLER, *Un Calédonien de choc Paul Klein*, Nouméa, Edimag, 1999.
- Georges KLING, *Histoire de la Poste et du Timbre en Nouvelle-Calédonie*, Nouméa, Edition OPT, 1983.
- Luc CHEVALIER, *Des Ailes dans le ciel calédonien*, Nouméa, Editions françaises d'Océanie, 1977.
- Philippe GODARD, *Le mémorial calédonien*, Nouméa, Nouméa Diffusion, 1976.
- Elisabeth AUPLAT, Myriam GRANDCLER, *De la Transpac à Air Calédonie 60 ans dans le ciel calédonien*, Nouméa, Air Calédonie, 2014.
- Antoine SADOUX, *Aventures aériennes en Nouvelle-Calédonie*, Nouméa, Editions Base aérienne 186 Lieutenant Paul Klein, 2015.

Revue et presse :

- Henri MARTINET, *Comment j'ai volé en touriste de Nouméa à Paris*, revue L'Air, n° 470, Paris, juin 1939.
- Jean-Denis LADIESSE, *Le vol Martinet 1939* dans *Bulletin du Cagou*, publication du groupement philatélique Le Cagou, n° 38, Nouméa, 2^{ème} trimestre 2007.
- Emmanuel RATIER, *L'affaire Matthew ou les tribulations d'un pharmacien au-dessus de l'Océan Pacifique*, revue *Icare*, revue du SNPL, n° 239, Paris, décembre 2016.
- Jeannine CAPPY, *Henri MARTINET le pharmacien volant*, dans *Le Petit Journal de Sainte-Ménehould et voisins d'Argonne*, n° 49 décembre 2010, n° 50 avril 2011, n° 51 juin 2011.
- Presse de Nouvelle-Calédonie : *La France Australe*, *Bulletin du Commerce de Nouvelle-Calédonie*, *Les Nouvelles Calédoniennes*.
- Presse métropolitaine : *Paris Soir* n°5743 du 23 mai 1939, *Les Ailes* n°936 du 25 mai 1939.
- Presse australienne de mars et avril 1939 : site <https://trove.nla.gov.au/newspaper/> .



Le vol inaugural Varsovie – Paris par la CFRNA 12 avril 1921

Par le Dr. Jerzy W.
KUPIEC-WEGLINSKI

La Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CFRNA) créée le 23 avril 1920 a pour objectifs de relier par la voie des airs les capitales d'Europe de l'Est et de l'Ouest tout en confortant l'influence et le leadership français dans ces pays nouvellement indépendants. Ces liaisons aériennes ambitionnent d'être plus rapides que le célèbre train Orient-Express entre Paris et Istanbul via Prague, Varsovie, Vienne, Budapest, Bucarest (Pour plus de détails, se reporter aux bulletins du CAF n°39 à 43).

Le dimanche 10 avril 1921, le quotidien de Varsovie *Kuryer Warszawski* (n°98) annonce l'ouverture le 12 avril 1921 d'un service régulier de poste aérienne entre Varsovie et Paris. L'article fait état d'un vol d'essai "extrêmement réussi" quelques jours plus tôt avec deux passagers, dont un médecin alsacien de retour à Strasbourg après son mariage en Pologne (non accompagné de son épouse).

La presse joue à l'époque un rôle d'information important, anticipant souvent la publication des directives officielles. Ainsi la circulaire du ministère polonais des Postes et Télégraphes (n°11554/1546/V), annonçant l'acheminement du premier courrier sur la ligne Varsovie - Prague - Strasbourg - Paris par la CFRNA est datée du 14 avril 1921, soit deux jours après le vol inaugural, et publiée au Journal du ministère des Postes et Télégraphes (MPiT ; n° 20) le 30 avril 1921. Elle précise les modalités de ce nouveau service, fondé sur l'accord du 7 juillet 1920 avec le transporteur français. Les courriers officiels et privés (lettres, cartes postales, imprimés, journaux, paquets jusqu'à 2 kg, échantillons de tissus commerciaux jusqu'à 350 g), ordinaires et recommandés, sont collectés au bureau Warszawa 1 P.O. pour le transport aérien. L'heure de clôture des dépêches au bureau Warszawa 1 P.O. est fixée à 6 heures du matin le jour du vol.

Le tarif pour ce nouveau service est égal à la somme du tarif postal étranger normal payé en timbres (à la poste polonaise), augmenté d'une surtaxe aérienne payée en espèces (à la CFRNA). Cette surtaxe est calculée mensuellement, sur la base du taux de change entre le franc français et le mark polonais (en avril 1921, 1 F = 60 mk). Jusqu'au 15 novembre 1921, la surtaxe aérienne pour une lettre de 20 g est de 0,50 F pour Prague (et autres localités tchèques), 1,00 F pour vers Strasbourg, et 1,75 F pour Paris (et les autres localités françaises). Pour la tranche 20 à 100 g, les surtaxes aériennes pour Prague, Strasbourg et Paris s'élèvent respectivement à 0,75 F, 1,50 F et 3,00 F. Pour les articles au-dessus de 100 g, les surtaxes aériennes vers Prague, Strasbourg et Paris sont respectivement égales à 0,25 F, 0,50 F et 0,75 F par tranche de 100 g de poids supplémentaire. Le tarif majoré pour le courrier de plus de 20g a pour but de décourager l'envoi de colis car l'avion a une capacité de fret limitée. Sans supplément payé ou en cas d'annotation indiquant des frais aériens inappropriés, les envois sont expédiés par voie de surface. Si les articles par avion arrivent à destination plus tard qu'un envoi similaire expédié par chemin de fer, l'expéditeur et le destinataire sont en droit de réclamer le remboursement des frais de transport aérien.

Le POTEZ VII « Limousine » (moteur Lorraine de 375 ch) de la ligne Paris - Strasbourg - Prague - Varsovie permet de transporter deux passagers en plus du fret et du courrier. En avril 1921, la fréquence est de deux vols hebdomadaires entre Varsovie et Paris (mardi, samedi) avec les heures de départ et d'arrivée suivantes :

Jour 1			↓	Jour 1		
Varsovie	départ	8 h 00		Paris	départ	8 h 00
Prague	arrivée	12 h 00		Strasbourg	arrivée	11 h 00
	Jour 2				départ	11 h 30
Prague	départ	8 h 00		Prague	arrivée	15 h 00
Strasbourg	arrivée	11 h 30			Jour 2	
	départ	12 h 00		Prague	départ	8 h 00
Paris	arrivée	15 h 00		Varsovie	arrivée	13 h 00

A ce jour (Réf. 2), on ne connaît au plan aérophilatélique qu'un seul pli transporté de Varsovie à Prague sur le vol inaugural de la CFRNA du mardi 12 avril 1921 (pilote Jean Laulhé). Cette date revêt en effet une importance particulière, car elle est considérée comme celle de la naissance de l'aviation civile polonaise.

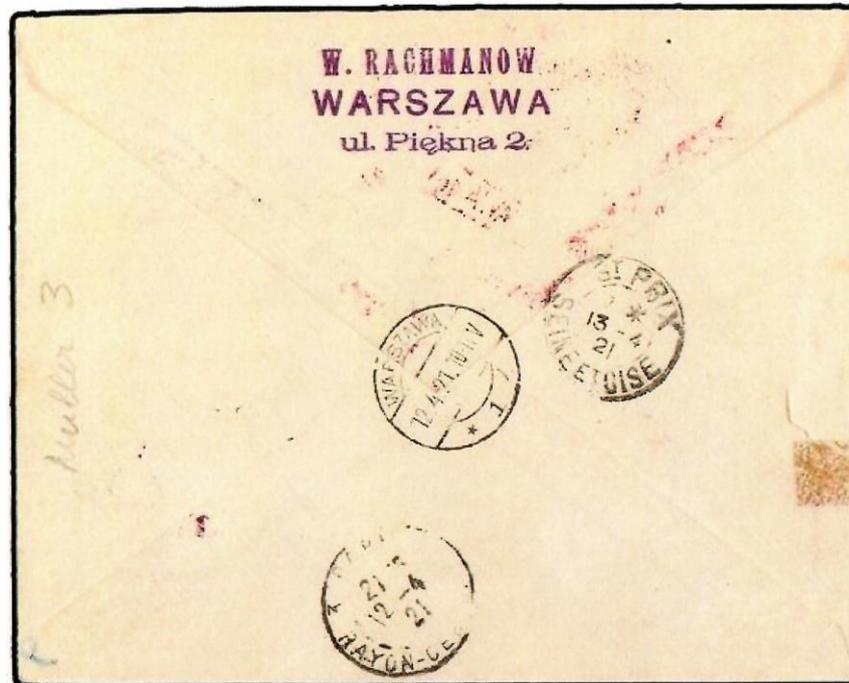
Expédiée par Tadeusz Gryzewski, un aérophilatéliste précurseur, la carte postale ci-dessous porte les oblitérations de départ de Varsovie et d'arrivée à Prague du 12 avril 1921, ainsi que la mention manuscrite « *Poczta Lotnicza* » (= poste aérienne). L'affranchissement est de 4 mk (tarif carte postale) plus 10 mk (envoi recommandé) soit 14 mk a été payé en timbres et annulé avec un ancien cachet allemand "Warszawa 1". Ce tarif est resté en vigueur jusqu'au 14 juillet 1921. L'annotation au crayon "*Percu 0,50 fr = 30 mk*" explicite le calcul de la surtaxe aérienne de 30 mk payée en espèces (0,5 F x 60 mk/F) pour l'acheminement de Varsovie à Prague.



Jusqu'à présent (Réf. 2), il était admis que le 1^{er} courrier aérien polonais connu sur le trajet Varsovie - Paris était un pli transporté par la CFRNA le 19 avril 1921 (pilote Claude Beauregard). Le hasard a voulu qu'à l'occasion du 100^{ème} anniversaire du 1^{er} service postal aérien officiel en Pologne soit présenté lors d'une vente aux enchères¹⁴, un pli inconnu du vol inaugural Varsovie - Paris une semaine plus tôt, le 12 avril 1921.



¹⁴ Vente n°762 Soler y Llach à Barcelone



Ce pli expédié par Wlodziemierz Rachmanow, un célèbre philatéliste polonais, au bureau Warszawa 1 est affranchi avec un timbre de 20 mk oblitéré (12.4.21.10-11V) et porte au verso les cachets d'arrivée de Paris (12/4/21-21h) et de Saint-Prix en Seine-et-Oise (13/4/21). Cet affranchissement correspond au tarif lettre pour l'étranger : 10 mk (jusqu'à 20g) + 10 mk (envoi recommandé). Une annotation manuscrite à peine lisible "Perçu 1,75 F = 105 mk" confirme la surtaxe aérienne pour le trajet Varsovie - Paris (payée en espèces).

La découverte de ce pli est importante non seulement pour l'histoire de la Pologne mais aussi pour les services postaux mondiaux. De façon peut être intuitive, Frank Muller dans son Catalogue des Aérogrammes du Monde Entier (Réf. 3) publié en 1950, avait bien pris en compte ce pli (Muller #3) mais l'avait estimé à une valeur inférieure à celle de la carte Varsovie - Prague. Le numéro d'ordre de recommandé #3 du pli pour Paris et le numéro #7 pour la carte pour Prague suggèrent que d'autres plis de ce vol inaugural de la CFRNA entre Varsovie et Paris via Prague et Strasbourg ont probablement été transportés et restent encore à découvrir...

Bibliographie

1. Gérard Collot : « *Histoire Aérophilatélique de la Compagnie Franco Roumaine de Navigation Aérienne* ». Bulletins du Cercle Aérophilatélique Français (n°39 à 43 ; 2006-2007).
2. Jerzy W Kupiec-Weglinski, A. Klosinski: « *Centenary of airmail services in Poland (1921 – 2021)* ». The Congress Book, 2021, Rosemont, IL. The American Philatelic Congress 87; 92-128, 2021.
3. Frank Muller : « *Catalogue des Aérogrammes du Monde Entier* ». Paris, 1950 ; p. 499.
4. Maryla Boutineau : « *Aux origines d'Air France. La CFRNA-CIDNA. Première Compagnie aérienne européenne 1920-1933* », édité par le Musée Air France, Paris 2020.

Hare (lièvre), surnom donné par les britanniques au Gloster Meteor qui fut le premier avion à réaction militaire mis en service par le Royaume-Uni, et le seul avion de ce type utilisé par les forces alliées pendant la Seconde Guerre mondiale.

Tortoise (tortue) l'hélicoptère, à l'inverse du jet, se déplace beaucoup plus lentement.

Vers 12h20, ce jeudi 30 septembre 1948, Eric Swiss pose son hélicoptère militaire Bristol 171, immatriculé VL958, sur une grande place herbeuse située derrière la cathédrale Saint-Paul de Londres au milieu de ruines de la Seconde Guerre mondiale.

C'est la première apparition publique de cette machine volante devant une foule clairsemée aux abords de ce vaste espace. Une catastrophe est évitée de peu puisque le rotor principal sectionne des câbles téléphoniques rencontrés sur sa trajectoire faisant seulement chanceler la machine sans la déstabiliser, sans provoquer d'autres dégâts. Le major Beadle et le sergent John remettent alors au pilote un courrier spécial, non postal, de Sir Frederick Wells, Lord-maire de Londres, à transmettre à M. Pierre de Gaulle, président du Conseil Municipal de Paris et également frère du Général. Une très petite quantité de courriers "classiques" sur enveloppes spéciales pré-imprimées, est aussi du voyage.

A 12h33, Eric Swiss prend son envol pour Biggin Hill, l'aéroport de Londres, où il atterrit après s'être déplacé à 150 km/h de moyenne. Bill Waterton, chef pilote chez Gloster, et Eric Greenwood, navigateur l'attendent à bord du Gloster Meteor G-AKPK, avion d'essais de la société Gloster dont les moteurs tournent déjà. 49 secondes plus tard les plis se trouvent dans l'avion de chasse qui décolle aussitôt en direction de la France.

L'éditeur de la revue londonienne « *The Aeroplane* » (Temple Press Limited), ainsi que les constructeurs aéronautiques britanniques, Bristol Aeroplane, Gloster Aircraft et Westland Aircraft sont à l'origine de cette initiative de poste aérienne sans précédent, combinant plusieurs machines volantes. Ils entendent jeter les bases d'une liaison du centre-ville de Londres au centre-ville de Paris en moins d'une heure afin d'instaurer une liaison commerciale régulière.

À Orly la base des nuages se situe aux environs de 200 m. Cependant Bill Waterton et Eric Greenwood pilotent leur avion à 750 km/h de moyenne. La météo peu propice à l'exploit masque l'aéroport d'Orly qu'ils dépassent. Ils s'en rendent compte rapidement au-dessus de Melun et rebroussement chemin.



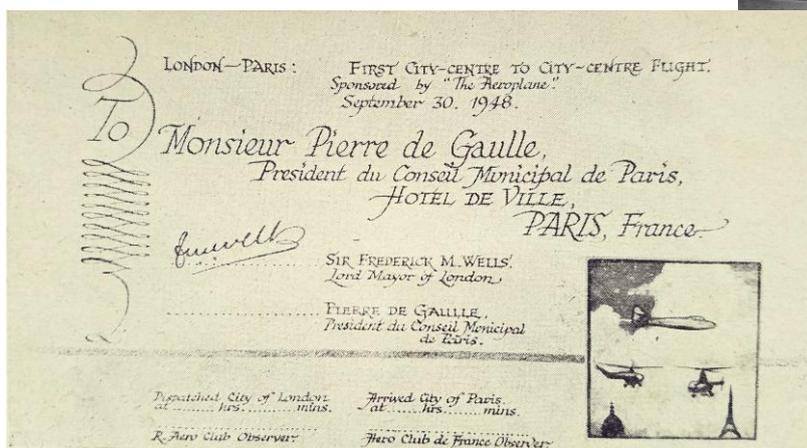
Alan Bristow patiente dans la carlingue de l'hélicoptère civil Westland-Sikorski S-51, G-AJHW. Une fois les plis à bord, le dernier messenger décolle, accompagné par M. Pellevoisin, directeur technique de la police parisienne, en direction de l'aérogare des Invalides. Les 16 km sont parcourus à 120 km/h de moyenne. Si bien que l'appareil bleu se pose officiellement sur l'esplanade des Invalides à 13h20 soit 46 minutes après le début du périple. La présence de cette machine attire aussitôt les badauds autour de la place. Alan Bristow remet aussitôt le courrier spécial de Sir Frederick Wells à l'Air Marshal Douglas Colyer chargé de le présenter à M. Pierre de Gaulle. Ce dernier, en déplacement aux Etats-Unis, est représenté par M. Jean Auburtin, vice-président du Conseil Municipal de Paris,

lequel souligne l'importance de cet échange record, en espérant que cette communication rapide deviendra courante dans un proche avenir.

Ouverte depuis le 15 juin 1946, la gare aérienne des Invalides est unique en son genre dans le monde. Ce site a été choisi pour sa proximité avec le Grand Palais où se déroulent les salons de l'aviation, pour la vaste esplanade qui y est accolée et pour la facilité à emprunter les liaisons routières ou ferroviaires en direction des aérodromes d'Orly et du Bourget.

Alan Bristow remet le courrier spécial de Sir Frederick Wells à l'Air Marshal Douglas Colyer. →

Courrier officiel ↓



Après la remise des plis et une séance photographique d'environ un quart d'heure, Alan Bristow repart seul pour Orly où il se pose à côté du Gloster Meteor perché là pour la nuit.

Une fois l'opération postale terminée un avion Bristol Wayfarer arrive de Londres avec les organisateurs. Accompagnés des quatre pilotes, ils se rendent à l'Hôtel de Ville pour une réception organisée par M. Jean Auburtin qui leur remet une lettre de remerciements destinée à Sir Frederick Wells, en souhaitant qu'elle suive le même parcours en sens inverse que celle qu'il a reçue plus tôt dans la journée.

Initialement aucun courrier n'avait été prévu sur le vol retour des machines volantes. Cependant il restait encore quelques enveloppes spéciales vierges. Peu de temps après cette réunion privée quelques organisateurs de l'évènement et quelques initiés saisissent l'opportunité qui se présente pour faire oblitérer des enveloppes spéciales du vol dans un bureau de poste parisien. Elles auraient été remises, semble-t-il, le soir même à Alan Bristow qui les aurait transportées le lendemain, vendredi 1^{er} octobre 1948, lors son retour au pays. Elles n'auraient circulé que dans son hélicoptère sans emprunter ni le Gloster, ni le Bristol et auraient été remises en mains propres aux destinataires. D'ailleurs aucune autre marque postale figure sur l'enveloppe que je possède. Ce vol retour n'a rien de postal, pas plus d'ailleurs que le vol aller, mais le principe laisse penser aux pratiques en vigueur lors des grands raids français des années 20-30.

Ces quelques plis, dont la quantité est indéfinie, n'en constituent pas moins la première poste privée par hélicoptère sur le territoire français. Il faudra attendre le 30 avril 1949 pour connaître le premier essai postal officiel en France par hélicoptère entre l'esplanade des Invalides et l'aérodrome d'Orly, essai effectué par le même pilote avec une machine identique.

Les acteurs de la journée se retrouvent ensuite à l'hôtel particulier de l'Aéro-Club de France autour d'une table bien garnie !

Les rares plis connus sont à destination de l'Angleterre.

Ils sont affranchis par le timbre Y. & T. n° 806, 18 F Abbaye de Conques, Aveyron, de 1948.

Ils sont au tarif de la lettre de moins de 20 g pour l'étranger du 01/05/48 soit 18 F.

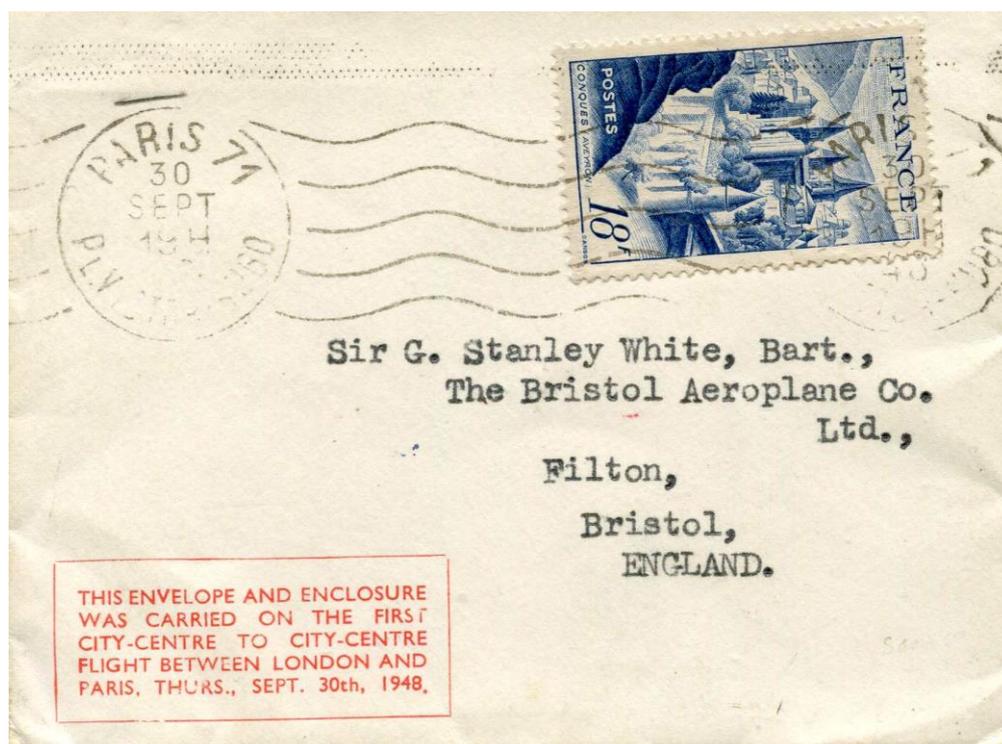
La surtaxe aérienne France – Grande-Bretagne du 16/02/48 de 6F/20gr n'a pas été appliquée.

Ils sont oblitérés par le cachet à date : PARIS 71 PL. VICTOR HUGO 30 SEPT 19H 48

Ils ne portent aucune marque britannique.

Un cadre rouge pré-imprimé indique que :

CETTE ENVELOPPE ET SON CONTENU ONT ÉTÉ TRANSPORTÉS PAR LE PREMIER VOL DE CENTRE VILLE À CENTRE VILLE ENTRE LONDRES ET PARIS, LE JEUDI 30 SEPTEMBRE 1948.



L'association d'un lièvre, avion à réaction très rapide, et de deux tortues, hélicoptères lents mais capables de se poser partout, est une franche réussite. La seule ombre au tableau a été la météo qui d'une part a retardé le départ de l'opération de plus de 4 heures dans l'attente de la montée du plafond nuageux à l'aérodrome d'Orly, et d'autre part a soustrait de la vue des pilotes du Gloster Meteor ce même aéroport.

Cette situation n'aurait pas été acceptable lors d'une exploitation commerciale régulière, pour des raisons bien compréhensibles de sécurité, de respect des horaires et de l'inadaptation de l'avion de chasse à la situation. Ainsi l'expérience ne fut pas renouvelée. Dommage car la morale de cette histoire met à mal celle de La Fontaine.

10 juin 1940 : le dernier vol Paris – Londres d’Air France abattu par la DCA ... britannique.

Par Dominique PETIT

10 juin 1940 : L’armée française et les unités britanniques qui n’ont pu être évacuées à Dunkerque (du 27 mai au 3 juin) sont en pleine déroute face à celles de l’Allemagne. Les forces allemandes ont traversé la Seine à l’ouest de Paris. À l’est de Paris, la progression allemande est également très rapide. En prévision de l’entrée des allemands à Paris qui sera déclarée ville ouverte le lendemain 11 juin, le gouvernement de Paul Reynaud quitte Paris pour Tours. L’Italie de Mussolini déclare la guerre à la France.

Ce même jour, le Dewoitine 338 n°22 F-ARTD (ex-avion ministériel de l’armée de l’air - immatriculation R245 - cédé à Air France en mars 1940) décolle à 8h50 du Bourget pour Londres avec l’équipage composé de Pierre CASANOVA (7500 h de vol) pilote, Marcel PETIT mécanicien, André DESCAMPS radio, et 15 passagers à bord.

Donnons la parole au mécanicien Marcel PETIT¹⁵ (rapport du 19 décembre 1942 adressé au directeur des services financiers d’Air France, déposé aux Archives Nationales) :

« Au moment où nous approchions de la côte anglaise, le radio nous a signalé qu’il y avait alerte à Londres et qu’il n’avait plus de renseignements. Comme il y avait du brouillard et ne pouvant atterrir sans l’aide de la radio, nous avons décidé de rebrousser chemin vingt minutes après l’alerte.

Etant sur le chemin du retour, nous avons décidé de nous poser sur le terrain de Lessay (près de Cherbourg) pour demander, téléphoniquement, à la Compagnie Air-France de nous donner des instructions sur ce que nous avons à faire.

La Compagnie nous donna l’ordre de rejoindre Le Bourget. Nous avons quitté le terrain de Lessay avec douze passagers seulement (les trois autres ayant manifesté le désir de rester au sol). Il pouvait être à ce moment-là 15 heures 30’ environ.

A 16 heures 20’ alors que nous survolions Montreuil-l’Argillé (Eure), nous avons été attaqués par la D.C.A. L’appareil a été touché à plusieurs reprises. Pendant le vol le radio DESCAMPS a eu le pied gauche coupé par un obus. Puis finalement l’avion a pris feu (plan gauche en feu). C’est alors que le pilote CASANOVA décida de se poser sur un terrain de fortune.

Une fois l’appareil au sol, nous avons été attaqués à coups de mitrailleuses. On pensait, tout d’abord, qu’un appareil ennemi nous survolait. Mais comme notre appareil flambait, passagers et équipage l’avons évacué sous les rafales de mitrailleuses qui en réalité venaient du sol.

Après avoir conduit mon camarade DESCAMPS à l’infirmerie, où il est d’ailleurs décédé une heure et demie plus tard, je suis revenu sur les lieux où je me suis employé à sauver une partie des bagages qui se trouvaient encore dans l’appareil en flammes. C’est ainsi que j’ai retiré un paquet qui avait commencé à flamber et que j’ai vu par la suite contenir des billets de banque étrangers. Je vous ai remis ce paquet pour être tenu à disposition du propriétaire... ».

Le témoignage du sergent Nollet du 2^{ème} RTM daté du 10/09/1940 adressé à la direction d’Air France apporte des renseignements complémentaires *« sur l’accident arrivé au monoplane de transport bimoteur abattu par erreur par le tir de la DCA anglaise à Montreuil-l’Argillé... Bien que le pilote eût posé l’avion et que les occupants en soient sortis, la DCA anglaise continua à tirer. De ce fait nous ne pûmes nous approcher que lorsque le feu de la DCA fut arrêté. L’incendie de l’appareil était déjà très avancé et ce n’est qu’avec beaucoup de peine que nous avons pu approcher du fuselage et y pénétrer. Nous avons réussi les sergents-chefs de Mirbeck, Chaigneau et moi, tous trois du 2^{ème} RTM, aidés de tirailleurs indigènes et de quelques civils à récupérer un assez grand nombre de lettres, des chèques, une somme importante en livres anglaises (des liasses de 5 livres) ... un certain nombre de documents diplomatiques... Le tout fut porté le soir même à la gendarmerie de Montreuil ».*

¹⁵ Aucun lien familial avec l’auteur de l’article.

Le malheureux radio André DESCAMPS¹⁶ a reçu plusieurs balles de mitrailleuses. Comme le confirme son acte de décès, son corps est transporté à l'hôpital militaire de Bernay où il est inhumé.

Le lieu de cet accident est donc Montreuil-l'Argillé et non Ouistreham comme souvent indiqué, en particulier dans le catalogue Nierinck.

Le courrier récupéré partiellement brûlé est retenu en France pendant toute la durée de la guerre avant d'être distribué en Angleterre. Le nombre de plis parvenus jusqu'à nous est restreint.

Nous en présentons deux avec leur enveloppe de réexpédition.



Ci-contre pli recommandé de Tafo (Gold Coast, actuel Ghana), oblit. départ 3/06/1940

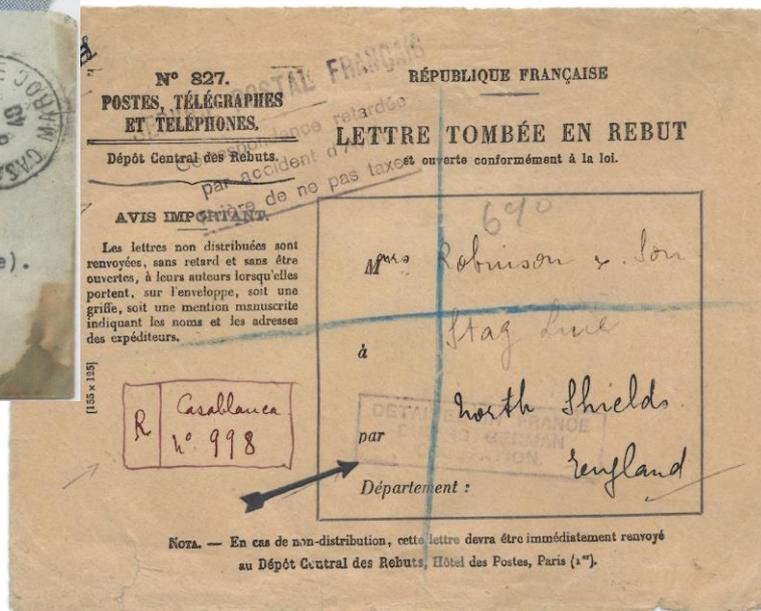
Ci-dessous de Casablanca oblit. départ 8/06/1940.

Les enveloppes de réexpédition portent les griffes :

SERVICE POSTAL FRANÇAIS
Correspondance retardée
Par accident d'Avion
Prière de ne pas taxer

et

DETAINED IN FRANCE DURING GERMAN OCCUPATION.



¹⁶ DESCAMPS André Henri Joseph né le 21 mars 1907 à Morbecque (59)

LA VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

Depuis mars 2021, nous avons eu le plaisir d'accueillir huit nouveaux membres, et nous leur souhaitons la bienvenue :

- N° 1017 : M. Eduardo CONSEJO (Madrid / Espagne)
- N° 1018 : M. Jean-Claude NIVET (78 / Île-de-France)
- N° 1019 : M. Guy PASQUIER (44 / Pays de la Loire)
- N° 1020 : M. Eugène BELLET (31 / Occitanie)
- N° 1021 : M. Fabrice CHOLLET (35 / Bretagne)
- N° 1022 : Mme Sophie COLLOT-GARNIER (78 / Île-de-France)
- N° 1023 : M. Patrick FONTAINE (31 / Occitanie)
- N° 1024 : M. Michaël LOPEZ (92 / Île-de-France)

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **25 et 26 septembre 2021 : fête du timbre dans 80 villes de France.**
- **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.
- **18 au 22 mai 2022 : Helvetia 2022 . World Stamp Exhibition** à Lugano (CH).
- **10 au 12 juin 2022 : Antwerpiade 2022.** Championnat national belge de philatélie, et **congrès de la FISA** auquel participera le CAF.
- **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

- **L'aviation commerciale à Limoges, de Feytiat à Bellegarde** par Jean-François Labrousse (CAF120).
Ouvrage de 66 pages avec de nombreuses photos et plis aérophilatéliques en couleurs, prix 12,00€. Contacter l'auteur : Labroussejf40@yahoo.com
- **The History of Airmail in Poland and its Contribution to Airmail Services of Europe (1914-1939)** par le Dr. Jerzy W. Kupiec-Weglinsky (CAF 978) publié par le Collectors Club of Chicago.
L'histoire de la Poste aérienne en Pologne est intimement liée à celle de la Poste aérienne française du fait du rôle important qu'ont joué dès 1920 la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (CFRNA) qui deviendra en 1925 la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA), intégrée en 1933 à Air France. Ouvrage de 424 pages relié au format 8½" x 11" (21,5 x 28 cm) comprend plus de 700 illustrations.
Le livre est disponible en Europe au prix de 65€ plus frais de port. Contacter le président du CAF.

- **Les As de l'aviation française 1914-1918** par Claude Thollon-Pommerol.
Ce livre présente in extenso chaque as français ainsi que neuf as étrangers sous commandement tricolore. 480 pages A4, 188 biographies avec le tableau de leurs 2.819 victoires homologuées (date, circonstances...). Les citations sont extraites de leur dossier personnel ou du Journal officiel de la République française. 428 photographies, 151 profils couleur de leurs avions.
Prix 60 € + frais d'envoi 10 €. <http://www.asoublies1418.fr> .
C. Thollon-Pommerol, 342 rue de la Morgerie, 38850 PALADRU.
thollon.pommerol@gmail.com .
- **Pionner Aviation in the Channel Island** par Roger E. Harris. Ouvrage en 2 volumes.
Volume 1: Dawn to 1933 (278 pages) ; Volume 2: 1934 - 1947 (306 pages).
Contacter Richard Flemming, 64 Falconers Green, Burbage, Hinckley, Leicester LE10 2SX, United Kingdom. E-mail : secretary@ciss.uk
Prix pour les 2 volumes £60 + port vers l'Europe (Royal Mail International Standard £15.25 + £1.50 d'emballage. Paiement par virement bancaire ou PayPal.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- **DOCUMENTS PHILATELIQUES** :
 - n°248 (2^{ème} trim. 2021) et n° 249 (3^{ème} trim.2021) : « *L'acheminement par avion du courrier de Nouvelle-Calédonie pendant la Seconde Guerre mondiale, de la déclaration de guerre (3 septembre 1939) à l'attaque de Pearl Harbor (7 décembre 1941)* » par Jean-Daniel AYACHE.
- **TIMBRES MAGAZINE** :
 - n°233 (mai 2021) et 234 (juin 2021) : « *Marc Pourpe : ses aérogrammes sont les vermillons de l'aérophilatélie* » , par Bertrand SINAIS.
 - n°234 (juin 2021), 235 (juillet-août 2021) et 236 (septembre 2021) : « *Les timbres avions de la France Libre* », par François CHAUVIN.
 - n°235 (juillet-août 2021) et 236 (septembre 2021) : « *Les courriers catapultés du paquebot Ile-de-France* » , par Bertrand SINAIS.
- **BULLETTIN COL.FRA**
 - n°176 (2^{ème} trim. 2021) : « *Jeu de piste marcophile de Valencia à Bassila au Dahomey en 1943* » par Stéphane CARAUD et Jean-Daniel AYACHE.
- **AIR POST JOURNAL** (Bulletin de l'American Air Mail Society)
 - n° 1090 avril 2021: « *The Terminology: Double Flown* », par John WILSON.
 - n° 1094 août 2021: « *Trans-Atlantic Airmail from French Internment Camps* », par William FORT.
- **LUFTPOST NACHRICHTEN** (bulletin de l'APCD) articles en allemand.
 - n°158/1-2021: « *Der Flugpostverkehr zwischen Budapest und Wien im Jahre 1918* » par Manfred KÖCKRITZ.
 - n°159/2-2021: « *Gegründet vor 100 Jahren: DERULUFT. Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft 1921-1937* », par Peter MOELLER.

Service cessions

La cession de septembre 2021 vient de vous être envoyée.

La suivante est prévue pour novembre. Les lots pourront seront reçus jusqu'au 15 octobre. 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, Pascal Houé, Patrice TRZECIAK.

Vérificateur aux comptes : Luc MONTERET.

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

REUNIONS MENSUELLES

→ **Au regard de l'amélioration de la situation sanitaire, une réunion du CAF est prévue le 2 octobre 2021 au restaurant "Au Pied de Cochon", 6 rue Coquillière, 75001 PARIS.**

→ **Nous alternerons ces réunions au restaurant "Au Pied de Cochon" avec des réunions virtuelles via l'application Zoom, auxquelles tous les membres du CAF pourront participer.**

Le 15 décembre 1937 à 18h, une lettre fut déposée au bureau de Monte Carlo pour Buenos Aires (Argentine). L'acheminement prévu était « via Air France ». Le premier départ de cette compagnie était le 19 (par le *Ville de Montevideo*) avec arrivée prévue le 22 en Argentine.



Le délai d'attente jugé trop long, le courrier fut dirigé vers l'Allemagne pour être pris en charge par la compagnie LUFTHANSA (acheminement rayé en bleu). Le parcours de ce courrier fut le suivant : Francfort-Lisbonne le 16 par le *Karlsruhe*, Lisbonne - Las Palmas le 16 par le « *Breslau* », Las Palmas - Bathurst le 17 par le « *E.V.R.* », Bathurst - Fernando avec catapultage les 17 et 18 par le *Passat*, Fernando - Rio de Janeiro le 18, Buenos Aires le 19 et Santiago le 20 par le *Condor*.



La distribution de la lettre s'effectua le 20 décembre soit un gain de plus de 2 jours par rapport à Air France.

Tarif : **12,25F** (Lettre pour l'étranger 1,75F + surtaxe aérienne 5g 10,50F).

A remarquer l'utilisation du timbre 10F Palais Princier.