



BULLETIN D'INFORMATION

Janvier 2022 N°84

SOMMAIRE

- | | |
|---|------------|
| - Histoire ligne Paris - Madrid | p. 3 à 10 |
| - Pli Espagne - Dahomey (1943) | p. 11 à 14 |
| - Pli Pologne - Argentine (1937) | p. 15 à 17 |
| - Ligne Antibes-Ajaccio-Tunis (1918-26) | p. 18 à 26 |
| - Courriers à titre de propagande | p. 27 |
| - Vie du CAF | p. 28 à 30 |
| - Chronique aérophilatélique | p. 31 à 32 |

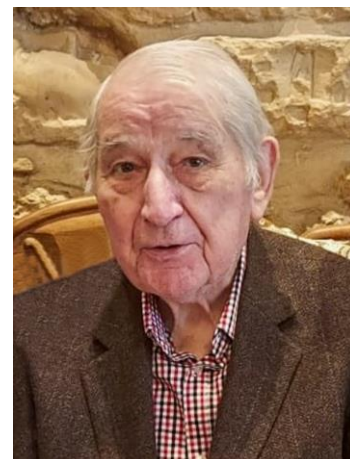


LA COMPAGNIE L'AERONAVALE (1919 – 1926)

Le mot du président

L'année 2021 s'est achevée de façon bien triste pour le Cercle Aérophilatélique Français. Nous venons en effet de perdre notre doyen et ami **Vital Ferry**, qui nous a quitté dans la nuit de Noël à l'aube de ses 97 ans.

Son prénom prédestiné avait certainement contribué à lui donner cette vitalité et cette résilience qui faisaient notre admiration. En septembre 2021, il exposait pour la première fois en exposition compétitive (cf. la vie du CAF page 28) ; en octobre il participait encore à la réunion du CAF au « Pied de Cochon » avec un solide coup de fourchette. Jusqu'à la mise en place des restrictions liées à la pandémie, il était l'un des piliers du Musée Air France, où il était présent tous les mardis.



Ancien pilote, retraité de l'Aviation civile, Il était une mémoire vivante de l'histoire de l'aviation et partageait volontiers les souvenirs rassemblés tout au long de sa riche carrière. Avec franc-parler et humour, il savait donner son opinion sur les organisations, les hommes, les matériels et les événements qui ont fait l'histoire de l'aviation au XX^{ème} siècle. Sa mémoire encore particulièrement vive faisait notre admiration, et lui permettait de faire revivre avec des talents de conteur les événements et anecdotes de l'histoire de l'aviation.

En poste à hydrobase de Fort-de-France en 1948, il conduit localement l'enquête-accident du Laté 631 F-BDRC disparu en mer. Son affectation à Madagascar en 1950 lui permet de faire connaissance d'anciens de l'Aéropostale H. Delaunay et J. Manuel, le radio de Mermoz. En 1954, devenu commandant adjoint de l'aérodrome Hanoi - Gia Lâm, il se retrouve à Diên Biên Phu prêt à décoller pour valider la remise en service d'un avion juste au moment du déclenchement de l'offensive du général Giap. Touché par un obus, son avion prend feu. En 1956, alors qu'il rejoint par bateau la Nouvelle-Calédonie, où il vient d'être nommé commandant de l'aérodrome de Magenta, il est chargé en tant que fonctionnaire le plus jeune, de lire tous les matins le communiqué de presse au général de Gaulle, qui se trouve également à bord. Rentré en France en 1959, il devient ingénieur au SNTA (Service Technique de la Navigation Aérienne) et spécialiste des questions du bruit associé à la navigation aérienne (Concorde par exemple). Il partage son bureau avec Maurice Bellonte.

Historien de l'aviation civile et écrivain infatigable, membre de la commission d'histoire, arts et lettres de l'Aéro-Club de France, il rédige plusieurs ouvrages passionnants (*Ciels impériaux africains, Croix de Lorraine et Croix du Sud, Du trimoteur au quadrijet, ...*), collabore à d'autres (*Air France et les Stars, La liaison France-Antilles, le ciel du Céleste Empire, ...*), et publie de très nombreux articles pour la Revue Icare et pour le bulletin du CAF.

Toujours disponible pour répondre à nos questions, je l'appelais régulièrement. Il allait fouiller dans ses archives considérables qui occupent tout le sous-sol de sa maison, pour revenir avec le renseignement que j'attendais. Nos conversations se terminaient inmanquablement en parlant de la Lorraine, dont il était originaire comme moi.

Personnalité particulièrement attachante, il ne laisse que des amis.

Nous espérons que vous apprécierez la lecture de ce bulletin. Je me permets d'attirer votre attention sur les deux remarquables articles sur des plis Espagne - Dahomey et Pologne - Argentine, qui sont des exemples de l'orientation l'aérophilatélie actuelle vers des analyses approfondies des tarifs et des acheminements.

Le CA du CAF se joint à moi pour vous souhaiter une excellente année 2022, où il faut souhaiter que nous voyions enfin la fin de cette pandémie.

Histoire de la ligne Paris - Madrid

Par **E. CONSEJO**
D. PETIT
G. VANDENBULCKE

1^{ère} période 1928-1930

Le principe d'une ligne aérienne franco-espagnole reliant Paris et Madrid est établi au travers d'un accord bilatéral entériné le 22 mars 1928. Du côté français, le Service de la Navigation Aérienne (SNAé) confie à l'Aéropostale l'organisation de cette ligne, étant entendu que dans un premier temps, il ne s'agit que du parcours en territoire français entre Paris et Biarritz (710 km) avec escale à Bordeaux.

Un vol de reconnaissance est effectué le 8 avril 1928 par Elisée Negrin sur Laté 25. L'ouverture officielle par E. Negrin et A. Dubourdiou pilotant deux Laté 25 transportant 6 passagers est réalisée le 21 juillet 1928.



Première liaison Paris - Biarritz par deux Laté 25 pilotés par E. Negrin et A. Dubourdiou.
Oblitérations : départ Paris 20/07/28, arrivée Biarritz 21/7/28, retour vers Paris 23-24/07/28.
Affranchissement : 1,80 F (lettre 0,50F + Rec. 1 F + SA 0,30F) + taxe Poste restante 0,30F.

La fréquentation de cette ligne hebdomadaire (départ du Bourget le samedi en correspondance avec la ligne Londres-Paris d'Air Union, et retour le lundi) repose sur l'attrait saisonnier de la côte basque ; la ligne est donc suspendue en décembre 1928 après 24 liaisons. Commercialement le résultat pour 1928 est médiocre : 54 passagers, 63 kg de messagerie et 123 kg de courrier sont transportés.

Une subvention ayant été votée par le Parlement, le service de la ligne Paris - Bordeaux - Biarritz reprend le 2 mai 1929 au rythme de 3 voyages hebdomadaires.

Le 15 juillet 1929, E. Negrin prolonge la ligne Paris - Biarritz jusqu'à Madrid. La compagnie espagnole devant exploiter cette ligne alternativement avec la C.G.A. n'étant pas prête, l'inauguration officielle du tronçon Biarritz - Madrid (490 km) est reportée au 12 août. Le 24 septembre un vol de démonstration jusqu'à Madrid est effectué à l'occasion d'une des premières sorties expérimentales du Laté 28. Le 19 novembre 1929, ouverture de la ligne complète Paris - Biarritz - Madrid ; vol retour le 25 novembre.



Bédignans



Ouverture du tronçon Biarritz - Madrid le 12 août 1929.
 Pli signé au verso du pilote Adrien Bédignans.
 Oblitérations : départ Biarritz 12/08/29 - 10h50, arrivée Madrid 12/08/29 - 9N.
 Affranchissement : 2,50 F (lettre étranger 1,50F + SA 1,00 F)



Ouverture officielle de la ligne Paris - Biarritz - Madrid le 19 novembre 1929 (40 plis transportés)
 Liaison réalisée sur Laté 28 piloté par A. Bédignans, puis Coyco.
 Oblitérations : départ Le Bourget 19/11/29 - 6h, arrivée Madrid 19/11/29 - 6T.
 Affranchissement : 3,50 F (lettre étranger 1,50F + Rec. 1,00 F + SA 1,00 F)

Fin décembre, le trafic cesse pour la période hivernale. Bien qu'en progression, le résultat pour 1929 (275 passagers, 1266 kg de messagerie et 782 kg de courrier transporté), reste en deçà des attentes.



Par suite de la fréquentation inférieure aux prévisions, l'activité de la ligne Paris - Bordeaux - Biarritz - Madrid est limitée en 1930 à la période comprise entre le 5 juillet et le 30 septembre 1930 (6 voyages par semaine jusqu'à Biarritz, et un par semaine jusqu'à Madrid). 552 passagers sont transportés, mais au regard de résultats toujours insuffisants, et en dépit de la subvention prévue pour 1931, le trafic sur la ligne ne reprend pas en 1931.

2^{nde} période 1935 - 1936

En mai 1935, après une interruption de plus de quatre années, Air France et L.A.P.E. (Líneas Aéreas Postales Españolas, qui a obtenu les droits de cabotage pour le tronçon Bordeaux - Paris) ouvrent¹ à nouveau la ligne Paris - Bordeaux - Madrid sur une base d'exploitation en « pool » (partage de codes).

Cette ligne Paris - Bordeaux - Madrid revêt une importance particulière pour Air France, car elle peut constituer le premier tronçon d'une ligne reliant l'Europe à l'Amérique du Nord. Il suffira en effet de la prolonger jusqu'à Lisbonne, où des hydravions s'envoleront vers les Açores, puis les USA.

Un Douglas DC-2 de L.A.P.E. (pilotes Ansaldo et Coterillo) en provenance de Madrid atterrit au Bourget le 13 mai avec différentes personnalités pour la mise au point de l'exploitation de la ligne. Il rentre à Madrid le 14 mai.

¹ Arrêté du 11 mai 1935 publié dans Gaceta de Madrid du 14 mai.

Le 15 mai 1935, le WIBAULT 282 T12 F-AMH? ² d'Air France (équipage : pilote Gaston Durmon, Gérin, du Ello) effectue le vol inaugural de la ligne à destination de Bordeaux et Madrid. En raison du mauvais temps régnant sur l'Espagne, il doit se dérouter et faire escale pour la nuit à Biarritz. Il décolle le lendemain 16 mai à 4h50 en direction Madrid, où il se pose à 6h45. L'appareil repart pour Paris le même jour à 11h.

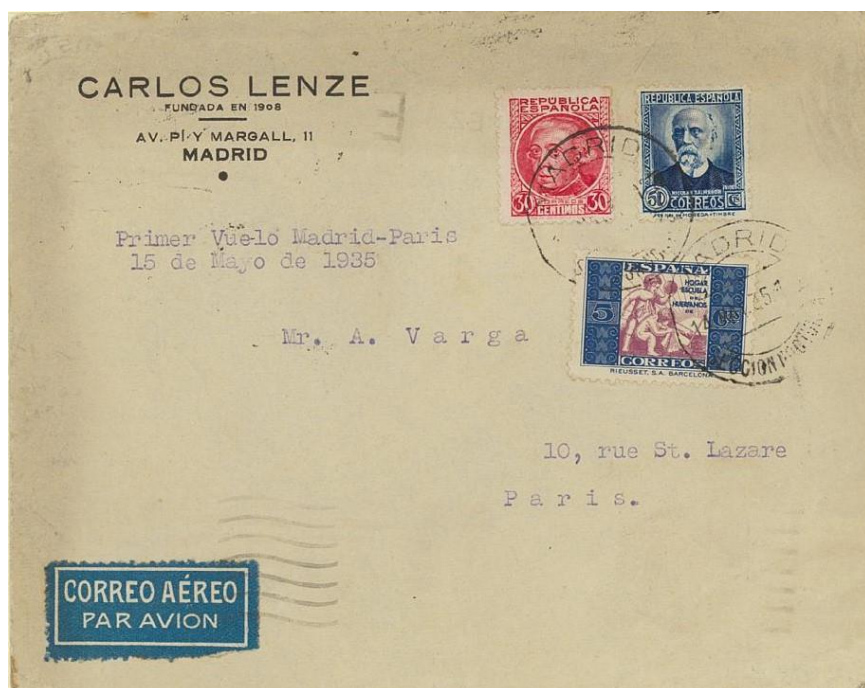


Pli Paris – Madrid transporté sur le vol inaugural par Air France.
Griffe spéciale triangulaire noire.

Oblitérations : dép. Paris 15/05/35 - 12h40 et 13h, arr. Madrid 16/05/35 - 5T.

On note des erreurs sur le cachet à date d'arrivée : 16/06/35 ou 16/04/35 sur un autre pli.

Affranchissement : 2,25 F (lettre étranger 1,50F + SA 0,75F)



Pli Madrid - Paris transporté sur le vol retour du vol inaugural d'Air France le 16 mai 1935.

Oblitérations :
dép. Madrid 14/05/35,
arr. Paris 17/05/35.

Affranchissement : 0,80 Pta
(lettre 50 cts + SA 50 cts ; il manque 20 cts.)

Note : le timbre à 0,05 cts est un timbre émis en faveur des orphelins et n'a pas valeur d'affranchissement.



² Source : le rapport d'exploitation d'Air France de mai 1935 mentionne le WIBAULT F-AMHS pour le vol du 15 mai. Il y a une erreur de frappe dans ce rapport car le F-AMHS est un Mauboussin 121. C'est plus probablement le F-AMHK ou le F-AMHN qui a effectué ce vol.

Les plis envoyés de Bordeaux à Paris et transportés sur le vol retour du vol inaugural d'Air France portent la même griffe triangulaire appliquée en rouge.

Pli Bordeaux - Paris transporté sur le vol retour du vol inaugural d'Air France le 16 mai 1935.

Oblitérations :

dép. Bordeaux 16/05/35,

arr. Paris 16/05/35 - 20h30.

Affranchissement : 0,90 F

(lettre 0,50 F + SA 0,40 F).



Le rapport d'exploitation d'Air France pour mai 1935 mentionne une seconde liaison aller et retour les 17 et 18 mai pour laquelle nous ne connaissons pas de courrier.

En revanche il existe du courrier transporté de Madrid à Paris - a priori par L.A.P.E. - le 20 mai 1935. Les plis que nous connaissons sont sur enveloppes du bureau Air France à Madrid, et portent un cachet spécial hexagonal CORREO AEREO / MADRID BURDEOS PARIS.



Pli Madrid - Paris transporté par L.A.P.E. le 20 mai 1935.

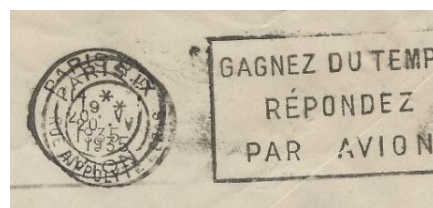
Oblitérations :

départ Madrid 19/05/35 - 5T,

arrivée Paris 20/05/35 - 14h.

Affranchissement : 1,00 Pta

(lettre 50 cts + SA 50 cts)



Le service AIR FRANCE est ouvert aux passagers le 20 mai. Le Wibault 282 T12 F-AMHO *Le Téméraire* qui assure ce vol est bloqué à Bordeaux à la suite d'un problème moteur. Les passagers embarquent le lendemain sur un autre appareil convoyé du Bourget, qui doit atterrir à Madrid sur le terrain militaire de Cuatro-Vientos, le terrain civil de Madrid-Barajas étant impraticable à la suite de pluies diluviennes. Le terrain de Madrid-Barajas étant resté impraticable toute la semaine, aucun service n'est assuré ni par LAPE, ni par Air France entre le 22 et le 26 mai, à l'exception du vol retour au départ de Cuatro-Vientos le 22 mai.

Le 27 mai, le service Paris-Madrid par Air France est interrompu à Bordeaux en raison d'une panne radio et du mauvais temps ; arrivée à Madrid le lendemain. Le 31 mai le service Paris-Madrid par Air France est à nouveau interrompu à Bordeaux en raison du mauvais temps.

L.A.P.E. effectue sa première liaison commerciale le 29 mai sur le Douglas DC-2 EC-AAY. Un équipage important est à bord pour permettre à L.A.P.E. d'entraîner son personnel navigant au trafic international (pilotes José María Ansaldo, Francisco Coterillo, Eduardo Soriano ; mécaniciens José Cayón et Melero ; radios Mónico et Hernández). Le DC-2 quitte l'aéroport de Barajas à 7h30, mais après l'escale de Bordeaux doit faire un atterrissage d'urgence à Tours à 13h15. Les passagers (dont le maire de Madrid M. Salazar, MM. Arnould et Paris de l'ambassade de France, le directeur de l'aéronautique M. Warleta Quintana et le directeur de L.A.P.E. M. Roa Miranda) doivent rejoindre Paris par le train. L'avion peut cependant rejoindre le Bourget le soir même. Lors du vol retour le 31 mai, le DC-2 doit effectuer un atterrissage forcé à Saragosse ; les passagers poursuivent leur voyage jusqu'à Madrid en voiture de location.



Le Douglas DC-2 EC-AAY *Granada*³ de L.A.P.E. à l'aéroport de Bordeaux.



Pli Madrid - Paris transporté sur le vol inaugural par L.A.P.E. le 29 mai 1935

Oblitérations :

dép. Madrid 28/05/35 - 9N,
arr. Paris 29/05/35 - 22h30.

Affranchissement : 1,05 Pta
(lettre 50 cts + SA 50 cts)



³ Initialement baptisé *Orion*, cet avion avait été rebaptisé *Granada* (cf. Luis Utrilla et Julián Oller "Historia del transporte aéreo en España 1919-1940", Fondation ENAIRE - Ministerio de Fomento, 2017, pp. 691 et 692).

Après ces débuts difficiles (sur les 12 premiers jours d'exploitation, seulement 3 vols dans un sens, et 5 dans l'autre), la ligne fonctionne avec une excellente régularité : la fréquence est d'un départ par jour dans les deux sens avec escale à Bordeaux. Dans le sens Paris - Bordeaux - Madrid, Air France opère les lundis, mercredis, vendredis, et L.A.P.E. les mardis, jeudis, samedis ; pas de liaison le dimanche.

A partir du 6 octobre 1935, avec le passage aux horaires d'hiver, le service Paris - Bordeaux - Madrid n'est plus assuré qu'une fois par semaine dans chaque sens, alternativement par Air France et L.A.P.E.. Lorsque le temps ne permet pas le passage par Bordeaux, le service assuré par Air France passe par Barcelone.

Air France met rapidement en service des POTEZ 62 sur cette ligne.



Sept Wibault et un Potez 62 au parking

Prolongation de la ligne jusqu'à Lisbonne

Depuis le 4 janvier 1936, L.A.P.E. a ouvert une liaison quotidienne (sauf dimanches) entre Madrid et Lisbonne sur Junkers Ju-52. Les vols Paris - Madrid ayant repris leur fréquence journalière depuis mi-avril 1936, les horaires des lignes Paris - Madrid et Madrid - Lisbonne sont coordonnés de façon à pouvoir relier Paris à Lisbonne en 7 heures à partir du 20 avril 1936.



Pli Paris - Madrid - Fermentelos (Lisbonne)

Service inaugural AF + LAPE

Oblitérations :

départ Paris 20/04/36,

arrivée Fermentelos 22/04/36.

Affranchissement : 2,25 F

(lettre étranger 1,50F + SA 0,75F).



Alors qu'il transporte le courrier en provenance de Lisbonne, le Potez F-ANQQ est accidenté au décollage de Madrid (terrain de Cuatro-Vientos) le 22 avril 1936. Il tombe dans une fondrière et se met en pylône. Le nez du fuselage est endommagé et les 2 hélices sont faussées. Le courrier est acheminé par train de Madrid à Paris. Le Potez peut repartir le 24.



Pli Lisbonne - Madrid - Paris
Service inaugural LAPE + AF
Oblit. : départ Lisbonne 20/04/36,
arrivée Paris 23/04/36.



Etiquette **PAR AVION**
barrée, du fait de
l'acheminement par train
depuis Madrid par suite
de l'accident du Potez
d'Air France le 22 /04.

Le début de la **guerre civile espagnole** (17 juillet 1936) contraint d'interrompre la ligne : la liaison Bordeaux - Madrid est suspendue le 18 juillet par L.A.P.E. puis le 20 juillet 1936 par Air France. Air France assure alors seule la liaison Paris - Bordeaux jusqu'au 5 octobre 1936, date de mise en vigueur des horaires d'hiver.

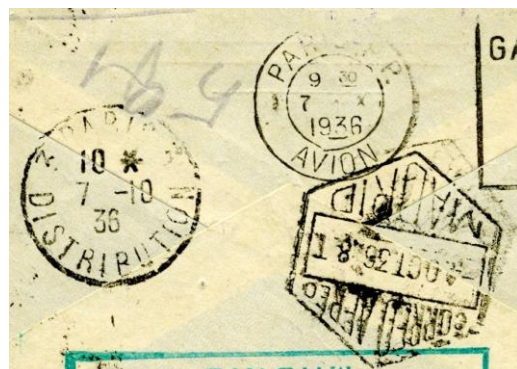
Tous les avions de L.A.P.E. (sauf un à Séville) étant restés dans les aérodromes sous contrôle de la République, L.A.P.E. peut reprendre son service au départ de Madrid de façon irrégulière à partir du 30 juillet. Ses avions sont en effet réquisitionnés pour des activités militaires. Fin août 1936, avec la chute d'Irun et l'occupation de cette région frontalière par les insurgés, il devient trop dangereux de survoler cette zone. L.A.P.E. modifie ses plans de vol et remplace l'escale de Bordeaux par celle de Toulouse jusqu'au 6 novembre 1936.

A la demande du Ministre de l'Air et des autorités espagnoles, Air France ouvre une nouvelle ligne (Paris) - Toulouse - Alicante - Madrid. Cette ligne fonctionne tous les jours sauf le dimanche du 5 octobre au 6 novembre 1936.

A partir de cette date, le service Toulouse - Madrid n'est plus assuré que jusqu'à Alicante.



Pli Madrid - Paris via Alicante
Oblit. : départ Madrid 3/10/36-7T
et 4/10/36-8T,
arrivée Paris 7/10/36-9h30.



Acheminement :
5 octobre : Madrid 7h - Alicante 9h15 - Toulouse 13h30
6 octobre : Toulouse - Paris.

En hommage à mon ami **Vital FERRY**, qui vient de nous quitter, et qui avec Guy VANDENBULCKE m'a particulièrement aidé pour établir l'acheminement de cette lettre communiquée par Stéphane CARAUD de la Col.Fra, auquel j'adresse également mes plus vifs remerciements.



1/ Tarif

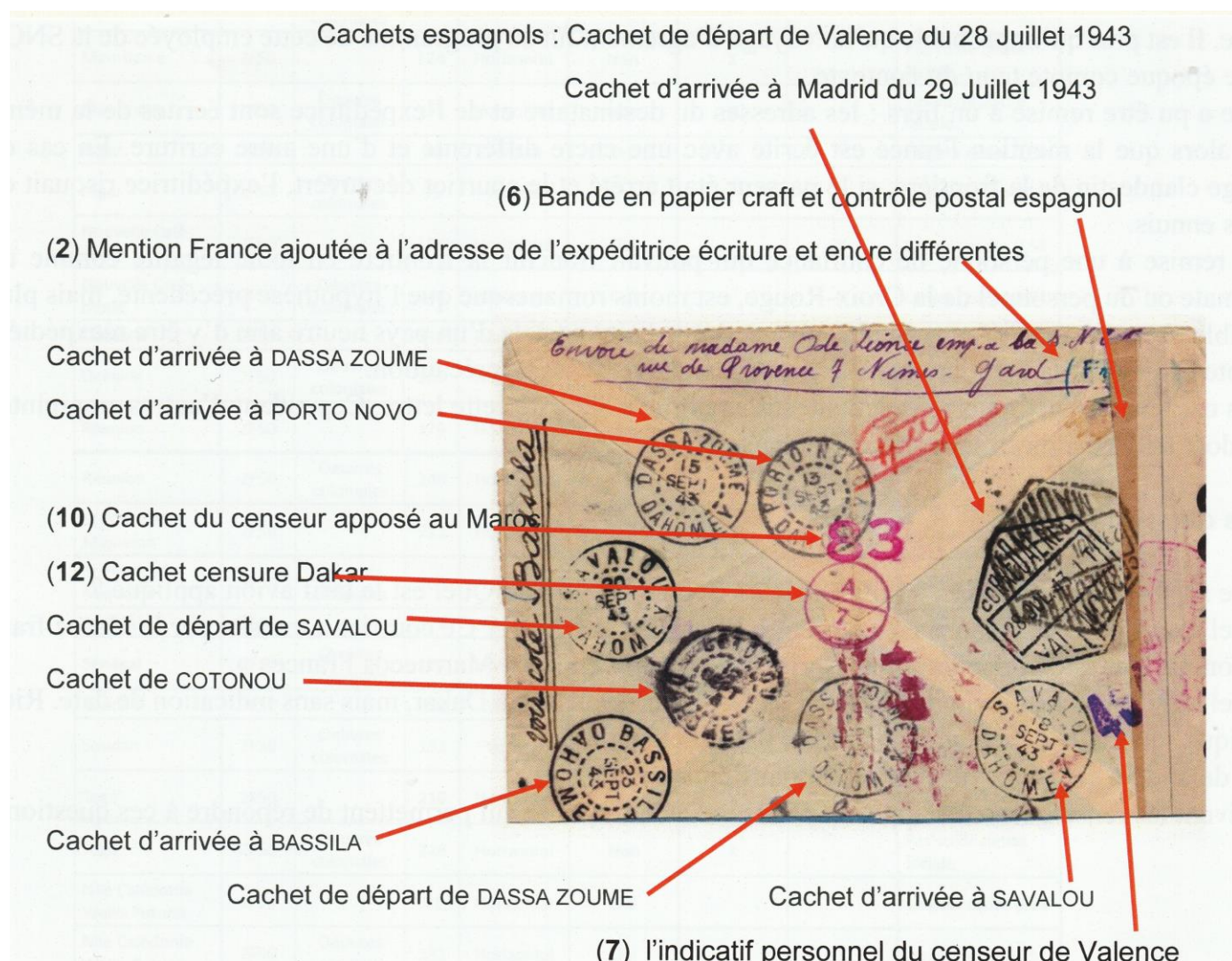
Pour comprendre le parcours de cette lettre expédiée depuis Valence (Espagne) le 27 juillet 1943 pour Porto-Novo au Dahomey où elle arrive le 13 septembre 1943, l'analyse du tarif utilisé est particulièrement utile. Curieusement, cette lettre, a priori destinée à être acheminée par avion de bout en bout d'Espagne au Dahomey, n'a pas été affranchie au tarif qui aurait convenu. En effet la surtaxe aérienne d'Espagne pour le Dahomey est de 4 pesetas (tarif du 15 avril 1940) or cette lettre n'a été affranchie qu'à 1,75 pta. A quoi correspond donc cet affranchissement ? Il se décompose en 0,75 pta (port normal d'une lettre jusqu'à 20 g pour l'étranger - en l'occurrence le Dahomey - tarif du 13 septembre 1941) auquel s'ajoute la surtaxe aérienne pour le Maroc français de 1 pta (par 10 g, tarif du 10 avril 1940). C'est d'ailleurs ce que suggère l'inscription manuscrite « Marruecos Frances » (1) placée en marge de la mention « PAR AVION ».

2/ Contexte historique

A la suite du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord en novembre 1942, la France est désormais entièrement occupée. En juillet 1943, les relations postales entre la France et l'AOF ou le Maroc, qui ont alors rejoint le Comité Français de Libération Nationale qui siège à Alger,

sont interrompues. Seuls sont autorisés les messages de la Croix Rouge. Les relations postales restent néanmoins possibles avec les pays « neutres » comme l'Espagne mais toujours soumises à la censure allemande.

Au dos de l'enveloppe, l'expéditrice indique une adresse en France (à Nîmes). Il est donc fort probable que cette personne ait fait parvenir cette lettre à un intermédiaire en Espagne pour qu'elle puisse être ensuite envoyée au Dahomey, l'envoi de courrier à partir de la France vers les colonies dites « dissidentes » étant alors interdit. Cela évoque le système mis en place au début de la guerre par l'agence Thomas-Cook à Lisbonne : en envoyant sa lettre à l'intérieur d'une enveloppe adressée à la boîte postale 506 à Lisbonne, l'agence pouvait la faire ensuite parvenir en territoire ennemi. Existait-il un système analogue à Valence ou s'agit-il d'une initiative individuelle ? Quoiqu'il en soit il semble bien que l'inscription « Marruecos frances » (1) ainsi que l'ajout de la mention France (2) à l'adresse de l'expéditrice aient été faites par un intermédiaire espagnol. C'est lui aussi qui probablement a choisi d'envoyer cette lettre au Maroc, d'où elle pourrait plus facilement atteindre un pays de l'AOF.



3/ De Valence au Maroc

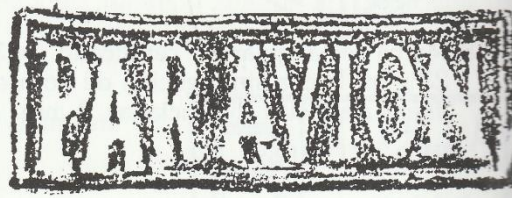
La lettre est oblitérée le 27 juillet 1943 avec le cachet hexagonal de poste aérienne « CORREO AEREO VALENCIA » (3).

Pour notifier que la surtaxe aérienne a bien été perçue et que ce courrier doit être acheminé par avion, la Poste a apposé la marque du grand cachet « PAR AVION » spécifique à Valence qui se caractérise par une inscription en blanc sur fond violet et une de taille de 6,5 cm sur 2,2 cm. Son impression sur le côté gauche de l'enveloppe est toutefois difficilement lisible (4) ⁴.

⁴ Félix GOMEZ- GUILLAMON, "El correo aéreo en la posguerra española (1936-1946)", Edifil, Madrid 2000, p114.

T-127 Marca rectangular de 65 x 22 mm. Inscripción PAR AVIÓN en blanco sobre violeta.

ERD: 3.07.1939
LRD: 26.09.1944



Elle est ensuite ouverte puis refermée par la censure espagnole comme l'attestent le cachet en encre violette « CENSURA GOBERNATIVA VALENCIA DEL CID » (5) et la bande de fermeture en papier kraft collée au verso (6) mais cachée en grande partie par une autre bande de censure. Le nombre à 3 chiffres en gros caractères violets (4xx) frappé au verso sur la première bande de censure correspond à l'indicatif personnel du censeur de Valence (7).

Toutefois, et malgré les indications portées sur l'enveloppe, la lettre n'a pas été acheminée par avion au départ de Valence. En mars 1943 en effet, afin d'empêcher l'Espagne d'entrer en guerre auprès de l'Allemagne, les Américains, sous l'impulsion des Britanniques, stoppèrent les livraisons de pétrole dont dépendait grandement l'Espagne. Faute de carburant pour avion, la compagnie espagnole Iberia dut suspendre la plupart de ses vols, intérieurs et internationaux. Seules les lignes opérées par des avions De Havilland 89 Dragon qui pouvaient voler avec de l'essence pour automobile ont été maintenues ! Le 18 mars, tous les vols au départ de Valence sont interrompus. Le courrier pour Madrid est dorénavant acheminé par chemin de fer.

La lettre atteint Madrid le 29 juillet, et de là elle peut emprunter la ligne d'Iberia qui dessert le Maroc espagnol car exploitée par ce type d'avion. De Madrid l'avion rejoint Séville puis Tanger, Tétouan et Melilla. Nous ne savons pas quand et comment précisément elle atteint le Maroc français. Théoriquement, puisque la surtaxe aérienne a été perçue jusqu'à destination du Maroc français, elle a pu prendre, à Tanger, la correspondance pour Casablanca de la compagnie Aero Portuguesa qui durant toute la guerre a exploité la ligne Lisbonne - Tanger - Casablanca. Plus prosaïquement elle a dû être acheminée par la voie ferrée de Tanger ou de Tétouan à Casablanca.

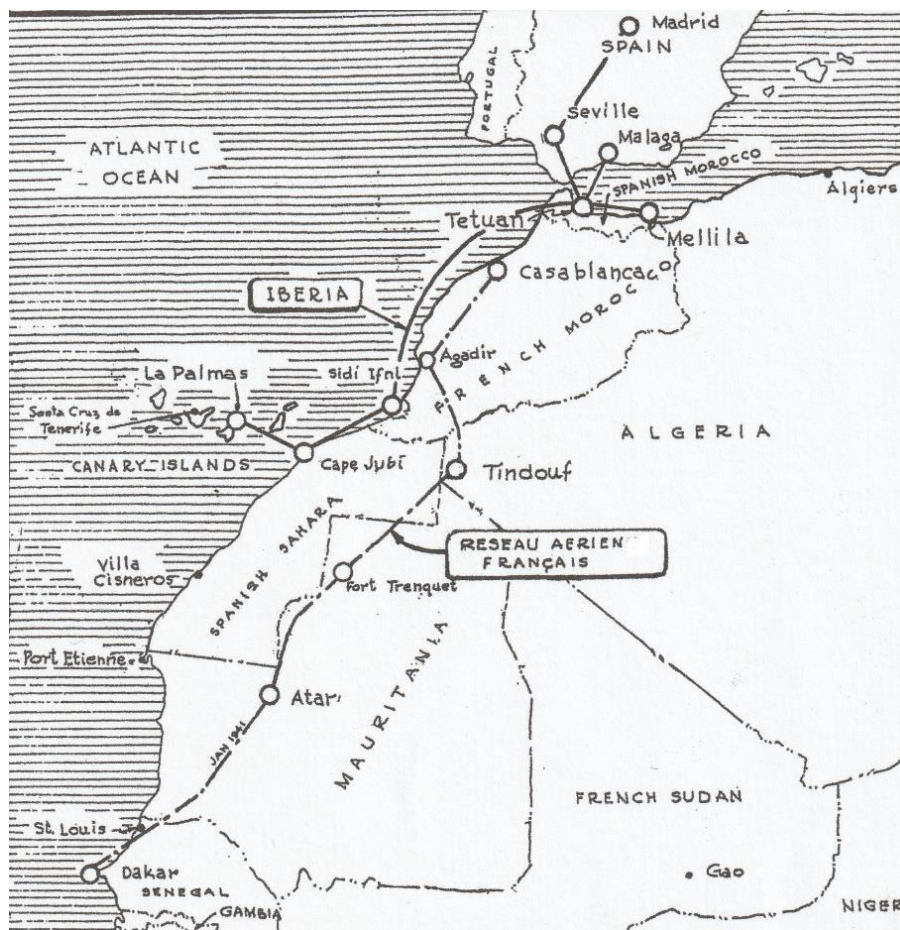
4/ Du Maroc à Dakar

A l'arrivée au Maroc, la lettre est alors saisie par les autorités françaises. La bande de fermeture avec une inscription « CONTROLE » en gros caractères (8), le cachet rouge de forme ovale avec des sommets aigus indiquant « Ouvert / Par les autorités du contrôle »(9), ainsi que la marque du lecteur apposée au verso sous forme de nombre (ici 83) (10) sont caractéristiques des marques de censure utilisées au Maroc en 1943⁵. L'impossibilité de déchiffrer, à l'intérieur de l'ovale, les codes de localisation (YA , YB...) ne nous permet pas de localiser cette censure (il s'agit très probablement celle de Casablanca).

Au-delà du Maroc et conformément à la surtaxe aérienne perçue, cette lettre devrait poursuivre son périple jusqu'au Dahomey par voie de surface, c'est-à-dire par bateau. Il semble plus probable qu'elle ait continué par avion compte tenu de l'absence de ligne maritime vers l'AOF et de l'existence d'une liaison aérienne militaire vers Dakar. La méconnaissance vraisemblable par les postes marocaines du tarif espagnol précis utilisé et le souhait des Postes, en ces temps de guerre, d'acheminer le courrier le plus rapidement possible, surtout entre deux colonies relevant toutes les deux du Gouvernement provisoire d'Alger militent pour cette hypothèse.

La présence d'une marque de transit à Dakar conforte également notre hypothèse. Ce serait donc à bord d'un des deux avions Farman 2200 qui opèrent, depuis décembre 1942, la liaison hebdomadaire Casablanca - Dakar, du Réseau Aérien Militaire Français, que notre lettre a dû être transportée. En provenance d'Alger l'avion se pose à Casablanca puis poursuit sa route par Agadir, contourne le Sahara espagnol par Tindouf, Port Trinquet, Atar, et Port-Etienne puis atteint Saint-Louis du Sénégal et Dakar.

⁵ Colonel DELOSTE, *Histoire postale et militaire de la Deuxième Guerre mondiale*, Editions Image-Document, Paris 1980, pp 101-102.



Carte des lignes aériennes espagnoles et françaises en 1943.
(d'après Th. Boyle, *Airmail Operations During World War II*)

5/ De Dakar au Dahomey

A l'arrivée à Dakar, la lettre est de nouveau saisie par la censure comme l'atteste l'empreinte du grand cachet rouge « Contrôle postal / Afrique Occidentale Française / **Commission A** » (11). La Commission A est en effet celle de Dakar. La lettre n'a cependant pas été ouverte puisqu'elle avait déjà été lue au Maroc par les mêmes autorités. Le censeur s'est contenté d'y apposer au verso et au recto, la marque de sa « puce », un petit cercle avec la lettre A de la Commission et son identifiant le chiffre 7 (12).

A Dakar ce pli est alors très certainement remis à l'Aéromaritime pour Cotonou. C'est en effet en janvier 1943 que l'Aéromaritime a repris sa ligne régulière Dakar – Conakry – Abidjan - Cotonou opérée en hydravion Sikorsky S-43. En mai 1943, la liaison devient hebdomadaire. En juillet 1943, l'Aéromaritime rejoint la partie africaine du réseau d'Air France pour faire partie du Réseau Aérien Militaire Français.

Arrivée à Cotonou le 13 septembre, la lettre est remise le jour même à Porto-Novo à l'adresse de son destinataire, un employé du service technique des PTT, parti sans doute en mission dans les centres postaux de l'intérieur. La lettre suit alors par la route son déplacement vers le nord, en passant successivement par les bureaux postaux de Dassa-Zoumé (le 15 septembre), Savalou (le 18 septembre) et enfin Bassila (le 23 septembre).

Conclusion :

Il peut paraître étonnant de conclure que cette lettre, qui a mis un peu plus d'un mois et demi pour atteindre le Dahomey depuis l'Espagne en n'ayant acquitté qu'une simple surtaxe aérienne jusqu'au Maroc, a bien été acheminée par avion de Madrid à Cotonou. Si elle a pu être transportée par voie aérienne de Casablanca à Dakar puis Cotonou c'est grâce à l'existence de lignes militarisées qui avaient leurs propres critères d'acceptation du courrier, visiblement plus orientés sur le respect des règles de censure que de celles de la tarification postale. Il faut enfin rappeler que les censeurs retardaient volontairement la remise du courrier dans le circuit postal normal.

Etude d'acheminement d'un courrier aérien de Pologne pour l'Argentine par Air France

Par le Dr. Jerzy W. KUPIEC-WEGLINSKI

Dans le cadre des études que je mène sur les *Services de courrier aérien en Pologne et de leur contribution aux réseaux de courrier aériens européens entre 1914 et 1939*, la lettre présentée ci-dessous a retenu mon attention pour plusieurs raisons. C'est un pli commercial recommandé de 1938 grand format (11" x 7") pesant 50 g en provenance de Gdynia (Pologne) à destination de Buenos Aires (Argentine). Il porte un affranchissement élevé - plus de 30 zlotys (l'équivalent de 6 dollars en 1938), composé de 7 feuillets souvenir de 4 timbres à 1 zloty représentant le président polonais Ignacy Mościcki, émis lors de la visite du roi de Roumanie en 1937. Enfin ce pli ne porte ni marque de transit, ni cachet à date d'arrivée, ce qui soulève la question de son acheminement entre la Pologne et l'Amérique du Sud.



L'expéditeur de ce courrier commercial est la société polono-scandinave "POLSKAROB", une importante entreprise de construction navale fondée en novembre 1927, ayant son siège social à Gdynia. Cette société avait une activité d'export et de transport en Pologne et à l'étranger entre les deux guerres. Le destinataire est un correspondant commercial à Buenos Aires. Le même correspondant "Vlad Selzer" apparaît sur un autre courrier aérien provenant de Gdynia un an plus tôt (23 octobre 1937), mais alors expédié par le courtier maritime Rothert & Kilaczycki Ltd.

Expédié le 24 novembre 1938 en recommandé (N°008375) depuis le bureau de poste n°1 de Gdynia, ce pli est affranchi à **30 zł 60 gr** se décomposant comme suit : lettre ordinaire (jusqu'à 20g) 55 gr + 60 gr de supplément (30 gr par tranche de 20g supplémentaires) + recommandation 45 gr + 29 zł de taxe aérienne pour l'Argentine (2.90 zł /5g - tarif du 25 mai 1938). Cette lettre de 50g a donc été correctement affranchie pour le service aérien transatlantique avec un affranchissement inhabituel composé de 7 grands feuillets souvenir, soit pour des raisons esthétiques ou philatéliques, soit pour des raisons pratiques afin de renforcer la lettre.



Le 26 avril 1936, le ministère polonais des finances avait institué un contrôle des monnaies étrangères, une forme de censure et de contrôle postal afin de restreindre les transactions financières par courrier. Toutes les lettres recommandées, y compris celles envoyées par avion, devaient être présentées ouvertes à la poste et examinées en présence de l'expéditeur. La lettre était ensuite fermée et marquée comme inspectée. Ce pli a été soumis à ce contrôle, comme en témoigne la griffe linéaire rouge au dos à gauche ("KONTROLA DE WIZOWA PRZEPROWADZONA") accompagnée de la signature du postier.

L'expéditeur ayant demandé un acheminement aérien vers l'Argentine (étiquette bleu-foncé **PAR AVION / LOTNICZA** introduite en 1932), cette lettre de 1938 pouvait voyager soit par Deutsche Lufthansa (DLH), soit par Air France (AF). L'absence du cachet de transit rouge de DLH ("**DEUTSCHE LUFTPOST / EUROPA-SÜDAMERIKA**") et le fait que la lettre ait été postée un jeudi à Gdynia impliquent un transport par Air France. Après des années de vive concurrence, le 1^{er} juillet 1935, DLH et AF avaient conclu un accord aboutissant à un service aérien bi-hebdomadaire entre l'Europe et l'Amérique du Sud. La règle était que le courrier posté entre dimanche et mercredi était transporté par DLH, alors qu'AF s'occupait du courrier posté entre jeudi et samedi. Ces vols transatlantiques bi-hebdomadaires continuèrent jusqu'à l'invasion allemande de la Pologne le 1^{er} septembre 1939.

Gdynia, cité portuaire du nord de la Pologne, est située sur la baie de Gdansk, sur la côte sud de la Baltique. Malgré l'autonomie officielle, les relations entre les autorités postales polonaises et allemandes de la Ville Libre de Gdansk (Dantzig) étaient tendues. Les surtaxes aériennes entre Dantzig et la Pologne étaient plus élevées que dans le sens inverse, et il n'était pas rare que les expéditions par avion depuis l'aéroport allemand Langfuhr de Dantzig soient délibérément retardées ou acheminées par voie de surface. Cette situation incita le gouvernement polonais à construire un nouvel aéroport à Rumia à proximité de Gdynia. Son ouverture en 1935 permit de suspendre la liaison Varsovie - Gdansk et d'acheminer le courrier aérien directement vers Gdynia. Une liaison aérienne Gdansk - Gdynia (25 km : liaison la plus courte de l'histoire polonaise !) maintenait une communication aérienne entre les deux villes côtières. En 1936, Gdynia Rumia devint l'un des neuf aéroports civils offrant des services de courrier aérien en Pologne. Son bureau postal utilisa l'oblitération "Gdynia-Port Polski" comme marque d'arrivée ou de départ.

En 1938, les lignes aériennes polonaises LOT (créées en 1929) reliaient de façon journalière Gdansk (départ 7h20) à Gdynia (7h40) et Varsovie (arrivée 9h30), un parcours de 330km. Cette lettre postée au bureau Gdynia-1 le jeudi 24 novembre 1938 à 17h a donc pu atteindre la capitale polonaise le vendredi 25 novembre au matin. Le samedi 26 novembre, elle a pu être embarquée sur l'avion d'Air France qui exploitait conjointement avec la compagnie polonaise LOT, la ligne Varsovie - Prague (530km - vols AF les mardis, jeudis et samedis, départ 9h, arrivée 11h40), puis sur le vol Prague - Paris, via Strasbourg (960km - fréquence journalière sauf le dimanche), et arriver à Paris le samedi 26 novembre à 16h50.

En 1938, Air France reliait Paris à Dakar deux fois par semaine (les jeudis et dimanches - 4930km). Le vol d'Air France quitta Paris le samedi 27 novembre (5h30), transita à Toulouse (8h10) puis à Casablanca (3h30) et arriva à Dakar le lundi 28 novembre à 1h40 du matin. Le courrier fut transféré sur le Farman 2220 F-APKY *Ville de Dakar* pour la traversée de l'Atlantique Sud (n°175A - *Répertoire des Traversées Aériennes de l'Atlantique Sud* par Pierre Labrousse). L'équipage constitué de Marcel Reine (chef de bord), Casanova 2^{ème} pilote, Saldo navigateur, Gimié radio et Montet mécanicien effectua la traversée jusqu'à Natal en 12 heures et 45 minutes, où le Farman atterrit le lundi 28 novembre au soir.



Le tronçon final entre Natal et Buenos Aires via Rio (arrivée mercredi 30 novembre dans l'après-midi) fut effectué par Condor (filiale brésilienne de DLH). Il manque malheureusement le cachet à date d'arrivée ; le cachet circulaire "Certificados Central 236" a été apposé par le bureau des recommandés étrangers en Argentine. Ainsi le délai d'acheminement de ce courrier de Gdynia à Buenos Aires fut de seulement 6 jours en 1938, une performance difficilement atteignable pour les systèmes postaux du 21^{ème} siècle !

J'adresse mes remerciements à M. Dan Gribbin de l'American Air Mail Society qui a partagé ses recherches sur les courriers aériens de l'Atlantique Sud.

Bibliographie

1. Graue, JW and J. Duggan. *Deutsche Lufthansa: South Atlantic Airmail Service 1934 - 1939*. (Zeppelin Study Group, 2000).
2. Gribbin, Daniel. "Aéropostale and Air France - A Decade of South Atlantic Airmail." <https://classic.stamps.org/userfiles/file/symposium/presentations/GribbinPaper.pdf>
3. Kupiec-Weglinski, Jerzy. *The History of Airmail in Poland and Its Contribution to Airmail Services of Europe (1914-1939)*. (Collectors Club of Chicago, 2021).
4. Labrousse Pierre. *Répertoire des Traversées Aériennes de l'Atlantique Sud par l'Aéropostale et Air-France, 1930 -1940*. (Libourne, France, 1974).
5. Zbierski, M. *Polskie Taryfy Pocztove 1918-1939: Zbiór Tabel i Dokumentów / Polnische Postgebühren 1918-1939: Sammlung von Tabellen und Dokumenten / Polish Postal Rates 1918 - 1939: A Compilation of Tables and Documents*. (Poznan, 2004).

Ligne Antibes - Corse -Tunisie (1918 – 1926).

Par Dominique PETIT

1918 : premiers essais de liaison postale avec la Corse

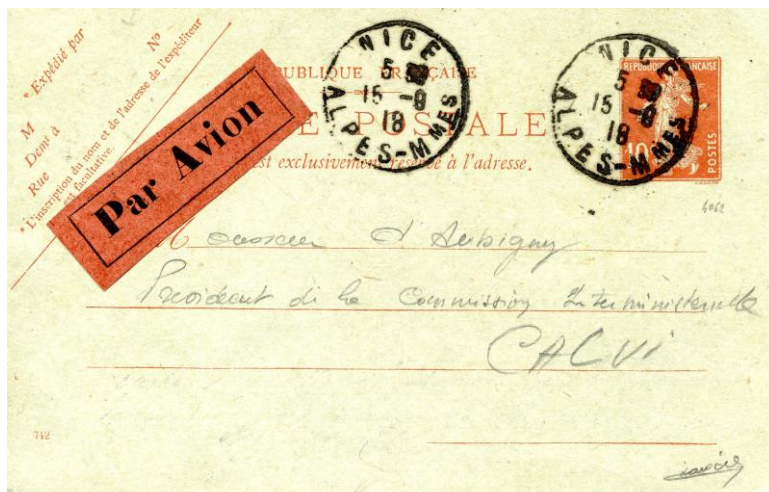
Le Ministère de la Marine et l'Administration des Postes chargent le Poste de Combat (PC) de Nice, dépendant du Centre d'Aviation Maritime (CAM) d'Antibes de mettre en place un service régulier de transport aérien de courrier entre Nice et Calvi, et si possible Ajaccio.

Initialement prévu le 15 septembre 1918, une panne oblige à reporter le vol au lendemain.

Le 16 septembre 1918, deux hydravions Borel-Odier BO.2 (pilote lieutenant Felix Devaluez et mécanicien Grillaud sur le n°05, pilote second-maître André Mottez accompagné du quartier-maître Soucill sur le n°06) quittent Nice à 8h55 et parviennent à Calvi à 11h35 après une panne de plus d'une heure. Le retour de Calvi a lieu à 15h35 et l'arrivée à Nice à 18h13 après 5 pannes !



Hydravion Borel-Odier BO.2
équipé de 2 moteurs de 220 ch.



Carte postale Nice - Calvi.
Griffes MARINE FRANÇAISE SERVICE A LA MER
et de la COMMISSION INTERMINISTERIELLE DE
L'AERONAUTIQUE CIVILE.

Mention manuscrite :

« Souvenir du premier hydravion postal ».

Oblitérations :

départ Nice 15/09/18 - 5h30,

arrivée Calvi 16/09/18 - 11h.

Affranchissement entier postal 10c.



La perte accidentelle de deux appareils, puis la disparition le 2 novembre 1918, au large du cap d'Antibes du Borel n°05 et de son équipage (SM Angelo Rimoldi, QM Marcel Robert) met rapidement fin à ces expérimentations.

La liaison Antibes - Ajaccio -Tunis par la compagnie L'AERONAVALE

En janvier 1911, Fernand Lioré (1874-1966) et Henri Olivier (1885-1963) s'associent pour fonder à Levallois-Perret la société de construction aéronautique Lioré et Olivier. En 1918, lorsque les établissements Lioré et Olivier deviennent une société anonyme, Fernand Lioré est nommé directeur général, Henri Olivier directeur technique et l'industriel Adolphe Clément-Bayard⁶ préside le conseil d'administration.

En juin 1919, Fernand Lioré et Adolphe Clément-Bayard fondent la **Société Maritime de Transports Aériens** qui a pour objectif de développer les moyens de transports rapides à travers la Méditerranée, de Marseille et Antibes à Ajaccio, et jusqu'en Afrique du Nord, Alger et Tunis, afin de relier la métropole à son empire colonial dans la journée. Cette société sera rebaptisée **L'AERONAVALE** en novembre 1921.

Le développement du LeO H-6, premier hydravion de la société Lioré et Olivier, présenté au Salon de l'Aéronautique de 1919, permet d'appuyer la demande de concession de la ligne Antibes



Les installations de l'hydrobase d'Antibes devant le fort Carré, vers 1922 (au-dessus), et vers 1925 (à droite).

On notera l'évolution des moyens de levage.



Les essais du trimoteur LeO H-6 (moteur central Salmson de 250 ch, et 2 moteurs latéraux Hispano Suiza de 150 ch) conçu pour le transport de 4 passagers ne se révèlent guère concluants.

LeO H-6
2 exemplaires
construits



⁶ Gustave Adolphe Clément dit Clément-Bayard (1855 - 1928) est l'un des grands industriels français du début du 20^{ème} siècle, constructeur de cycles, d'automobiles, de dirigeables, d'aéroplanes. Les usines Clément-Bayard de Levallois et Clichy seront rachetées en 1930 par André Citroën.

En attendant le développement du LeO H-13, l'Aéronavale acquiert en octobre 1921 auprès de la société gérant les stocks de l'aviation militaire 3 hydravions Donnet HB.3⁷ équipés d'un seul moteur Hispano-Suiza de 275 ch à hélice propulsive (F-ADDX, F-ADDY et F-ADDZ). C'est à bord de l'un de ces hydravions, piloté par Edouard Isidore La Burthe⁸ avec Sébastien Flamanc⁹ faisant office de navigateur, que l'Aéronavale inaugure le 18 octobre 1921 la liaison hebdomadaire Antibes - Ajaccio longue de 240 km. Les deux premiers passagers sont transportés sur le vol du 30 octobre. Quinze vols sont accomplis avant la fin de l'année avec 16 passagers et 360 kg de messagerie. Les engagements pris envers l'Etat (deux liaisons hebdomadaires entre mai et août, et une entre septembre et avril) sont cependant difficiles à remplir avec ces trois seuls appareils, et l'objectif de relier la Tunisie, non réalisable avec le matériel disponible, est reporté à une date ultérieure.



Le Donnet Denhaut HB.3 n°3019 F-ADDY (A. Corouge au poste de pilotage)

Au plan aérophilatélique, le catalogue Muller (France n°73 et 73 a), l'ouvrage de Pierre Saulgrain (*100 ans de Poste aérienne en France*), et le catalogue Silombra indiquent que du courrier aurait été transporté sur le vol inaugural aller et retour du 18 octobre 1921. Cependant *l'Année Aéronautique 1921-1922* (L. Hirschauer & Ch. Dollfus), qui dressent des bilans précis et rigoureux de l'activité commerciale des lignes aériennes françaises, ne mentionne pour la ligne Antibes-Ajaccio en 1921 aucun chiffre au regard du poids de courrier transporté. Pour notre part, nous avons recherché en vain des plis de ce vol, et force est de constater que nos experts les plus chevronnés n'ont jamais vu de plis de ce vol. Nous émettons donc des doutes sur l'existence effective de plis postaux transportés en 1921 sur cette ligne Antibes - Ajaccio.

⁷ La dénomination HB.3 correspond à "Hydravion de Bombardement triplaces. Ces mêmes hydravions sont parfois également parfois nommés dans la littérature "Donnet Denhaut DD9".

⁸ **Edouard Isidore La Burthe** (1889-1975) : d'abord médecin de la Marine, il obtient les brevets de pilote militaire, puis de pilote d'hydravion en avril 1916. Pilote d'hydravion de chasse du CAM de Dunkerque jusqu'en septembre 1917. Chef d'escadrille (EV1) de novembre 1916 à septembre 1917. Affecté au CAM de St-Raphael de septembre à novembre 1917. Moniteur du centre école d'hydravions à Hourtin de décembre 1917 à novembre 1918. Démobilisé, le 6 novembre 1919.

⁹ **Sébastien Flamanc** (1883-1940) : officier de marine, il s'oriente vers l'Aviation Maritime. Le LV Flamanc prend le commandement de l'escadrille de surveillance de la Seine (décembre 1917- octobre 1918). En poste à Calais (janvier-juillet 1919), il est ensuite affecté à Alger en 1920, Bizerte en 1921, puis détaché au Sous-Secrétariat de l'Aéronautique et des Transports Aériens. Engagé par l'Aéronavale le 1^{er} juin 1922, il est nommé directeur d'exploitation de la base d'Antibes, puis en janvier 1928 directeur d'exploitation de la compagnie Air Union qui a absorbé l'Aéronavale.

Les 3 premiers LeO H-13 (le prototype F-AEHJ, n°2 F-AEHK et n°1 F-AEIB) sont livrés à l'Aéronavale et mis en service en octobre 1922. Cet hydravion équipé de deux moteurs Hispano-Suiza de 150 ch tractifs possède une autonomie de 400 à 500 km et peut transporter 4 passagers. Ce sera un succès commercial pour Lioré et Olivier : 53 appareils¹⁰ seront vendus.

La fréquence sur la ligne Antibes - Ajaccio peut passer à deux voyages hebdomadaires.



Le LeO H-13 F-AEHJ

Le 10 janvier 1923, l'Aéronavale est endeuillée par l'accident du LeO H-13 F-AEIB qui perd son empennage en vol, part en vrille, et s'écrase entre Appietto et Villanova, à 10 km d'Ajaccio. Le pilote Emile Desnoyelles et les trois passagers britanniques sont tués, le radio Malpel est sévèrement blessé. Les vols sont interrompus pendant le temps de l'enquête ; ils reprennent avec les Donnet Denhaut mi-mars, et seulement en septembre avec les LeO H-13.

Entre mai et septembre 1923, l'Aéronavale a pris livraison de quatre nouveaux LeO H-13 (n°8 F-AFDJ, n°12 F-AFGD, n°14 F-AFGQ, n°15 F-AFFZ). Le service Antibes - Ajaccio peut passer à 3 voyages par semaine.



Un LeO H-13 au départ d'Antibes

¹⁰ Les LeO H-13 livrés à la C.G.E.A. sont mis en exploitation sur la ligne Alicante - Oran, puis Alicante - Alger.

Le 10 août 1923, l'équipage composé du pilote Radisson, de Sébastien Flamanc directeur d'exploitation de l'Aéronavale mais aussi navigateur, et du mécanicien Prigent effectue un voyage de reconnaissance Antibes - Ajaccio - Oristano ou Cagliari (Sardaigne) - Bizerte (11/08/23). Le voyage retour a lieu les 16 et 17 août.

En septembre 1923, l'Aéronavale engage deux LeO H-13 dans la course croisière de la Méditerranée sur le parcours Saint-Raphaël - Bizerte - Etang de Berre (1^{er} au 15 septembre 1923). Le premier LeO H-13 piloté par Pommereau (radio Raoul, mécanicien Lebas) tombe en panne à Terranova (Sardaigne), mais peut rallier Ajaccio, où il abandonne. Le second, le F-AEHJ piloté par Radisson (radio Desprez, mécanicien Prigent) coule près de Saint-Raphaël lors du remorquage, mais l'équipage peut être sauvé. C'est un échec face aux constructeurs concurrents ; les Schreck FBA 17 et CAMS 33T se classent aux deux premières places.

En 1924, deux autres LeO H-13 sont mis en service (n°9 F-AGAF, n°19 F-AGAD).

Le 17 mai 1924, le F-AFDJ piloté par Radisson effectue un vol expérimental d'Antibes à Philippeville (aujourd'hui Skikda en Algérie) via Ajaccio et Carloforte (Sardaigne). Il capote malheureusement à l'amerrissage endommageant gravement son LeO H-13.

Preuve de confiance de l'administration des P.T.T., l'exploitation postale régulière de la ligne Antibes - Ajaccio est enfin autorisée à débiter le 1^{er} septembre 1924 à la fréquence de 3 liaisons aller-retour hebdomadaires.

“AERONAVALE” SOCIÉTÉ MARITIME DE TRANSPORTS AÉRIENS

ANTIBES - AJACCIO
en HYDRAVION LIMOUSINE (en 2 heures)

Départ d'ANTIBES : le Lundi, le Mercredi, le Vendredi, 8 h.
Départ d'AJACCIO : le Mardi, le Jeudi, le Samedi, 8 heures.

TARIF : ALLER 220 fr. donnant droit à 15 kg de bagages en franchise
RETOUR 352 fr.

Réduction pour Militaires, Fonctionnaires et Membres de Société Aéronautique
Surtaxe postale : 0 fr. 25 par 20 grammes — Messageries : 2 fr le kilo

Les informations publiées par *l'Année Aéronautique (L. Hirschauer & Ch. Dollfus)* permettent de comprendre la rareté des plis par avion entre le continent et la Corse entre 1921 et 1926 :

années	Voyages	Passagers	Colis (kg)	Poste (kg)
1921	15	16	390	0
1922	156	140	785	546
1923	222	242	508	0
1924	259	298	1437	26
1925	295	438	314	99
1926	302	620	734	87

(1) Afflux causé par la grève des inscrits maritimes

Les plis de 1922 transportés par avion par suite de la grève affectant les liaisons maritimes n'avaient certainement ni étiquette PAR AVION, ni acquitté de surtaxe aérienne, et n'ont donc probablement pas attiré l'attention des aérophilatélistes.



CP transportée sur le vol retour du 1^{er} jour d'exploitation postale régulière. Pilote A. Corouge sur le LeO H-13 immatriculé F-AEHK.

Oblitérations :
 départ Antibes 1/09/24,
 arrivée Ajaccio 1/09/24 - 12h.
 Affranchissement : 45 cts
 (CP 20 cts + surtaxe aérienne 25 cts).

Lettre transportée le 2 septembre 1924 sur le 1^{er} vol retour d'exploitation postale régulière. Pilote A. Corouge sur le LeO H-13 F-AEHK

Oblitérations :
 départ Ajaccio 2/09/24,
 arrivée Limoges 4/09/24.
 Affranchissement : 50 cts
 (lettre 25 cts + surtaxe aérienne 25 cts).



Le 16 décembre 1924, l'équipage Macheny pilote, S. Flamanc navigateur et un mécanicien effectue un voyage jusqu'à Bizerte via Ajaccio sur LeO H-13, pour étudier l'extension de la ligne et justifier les subventions ministérielles.

Les voyages expérimentaux sur LeO H-13 vers la Tunisie se poursuivent en 1925 (pas de courrier témoin répertorié à ce jour) :

- 23/24 janvier 1925 : Antibes - Ajaccio - Bizerte par Macheny ; vol retour le 27 janvier.
- 15/16 juin 1925 : Antibes - Ajaccio - Bizerte sur le LeO H-13 F-AFGQ piloté par Corouge ; retour du 24 au 28 juin.
- 12 au 17 octobre 1925 : vol expérimental Antibes - Berre - Barcelone (13/10) - Palma de Majorque (14/10) - Alger (15/10) - Bizerte (16/10) et retour via Ajaccio le 17 octobre sur le LeO H13-4 F-AHDF *Clément-Bayard* équipé d'un unique moteur Lorraine de 450 ch piloté par Macheny, assisté du radio Raoul et de S. Flamanc.
- 2 au 16 novembre 1925 : voyage promotionnel vers Athènes sur le LeO H13-4 F-AHDF *Clément-Bayard* piloté par André Corouge, mécanicien Batifort, passagers H. Bardel directeur technique d'Air Union et S. Flamanc directeur d'exploitation de l'Aéronavale. Itinéraire : Antibes - Rome (lac Bracciano) - Messine (3/11) - Corfou (4/11) - Athènes (6/11). Après une semaine de vol de démonstration devant des personnalités grecques, vol retour depuis Athènes via Brindisi (14/11), Rome (15/11) ; arrivée à Antibes (16/11). L'appareil a parcouru plus de 4000 km sans incident mécanique.

Peu de temps après ce voyage promotionnel vers Athènes, les compagnies l'Aéronavale et Air Union¹¹ décident de fusionner en janvier 1926.

¹¹ Air Union résulte de la fusion en 1923 des *Messageries Aériennes* et des *Grands Express Aériens*.

Ouverture de la ligne Antibes – Ajaccio – Tunis le 25 novembre 1926

Treize ans après l'exploit de Roland Garros qui traversa la Méditerranée le 23 septembre 1913 à bord d'un Morane-Saulnier, les LeO H-190, successeurs des LeO H-13 vont enfin pouvoir ouvrir commercialement la ligne reliant Antibes à Tunis via Ajaccio.

Le 25 novembre 1926, le LeO H-190 n°1 F-AIGB équipé d'un moteur Gnome et Rhône *Jupiter* de 420 ch quitte Antibes à 7h35, et après une escale à Ajaccio, amerrit à Tunis à 14h15. L'équipage est constitué du pilote André Corouge¹², du directeur d'exploitation de l'Aéronavale et navigateur Sébastien Flamanc, et du radio Raoul.



De gauche à droite : Sébastien Flamanc, André Corouge, et Raoul (?).



le LeO H-190 n°1 F-AIGB (Flamanc dans la trappe avant, Corouge au poste de pilotage)

¹² **André Jean-Louis Corouge** (1894 - 1933) : pilote d'hydravion pendant la 1^{ère} Guerre mondiale au CAM du Havre, où il connut S. Flamanc. Démobilisé, il devient pilote aux Transports Aériens Guyannais entre août 1919 et mars 1922. En juillet 1922, il est recruté par l'Aéronavale et affecté à la ligne Antibes - Ajaccio -Tunis jusqu'en juillet 1928. Il rejoint alors la compagnie Air Union Lignes d'Orient (A.U.L.O.). Basé à Marignane, il pilote les hydravions sur la ligne Marseille - Beyrouth. Il décède le 23 avril 1933 dans l'accident du CAMS 53 F-ALCE qui percute une montagne à proximité de Saracena (Italie) alors qu'il effectue la liaison entre Corfou et Naples dans de très mauvaises conditions atmosphériques.

La ligne Antibes - Ajaccio -Tunis (630 km) longeant la Sardaigne posait à cette époque une difficulté supplémentaire d'ordre politique. Les relations entre la France et l'Italie de Mussolini étaient en effet tendues. En cas d'incident mécanique obligeant le pilote à se poser en Sardaigne, l'hydravion était saisi, fouillé de fond en comble, et l'équipage mis en état d'arrestation, nécessitant une intervention diplomatique pour le faire libérer.

Pli ouverture de la ligne Antibes - Ajaccio - Tunis.
LeO H-190 F-AIGB, pilote A. Corouge.
Griffe spéciale violette.

Oblitérations :

départ Antibes 24/11/26 - 11h45,
arrivée Tunis 25/11/26 - 17h15.

Affranchissement : 1,00 F

(lettre 50 cts + surtaxe aérienne 50 cts).



Pli témoin de l'ouverture de la ligne Antibes - Ajaccio - Tunis, signé par le pilote A. Corouge et le navigateur S. Flamanc.

Griffe spéciale de l'Aéro-Club de Provence.

Oblitérations :

départ Antibes 24/11/26 - 11h45,
arrivée Tunis 25/11/26 - 17h15.

Affranchissement : 1,00 F.



Comme l'atteste le carnet de vol de Corouge, le vol retour a lieu le 30 novembre 1926 entre Tunis et Ajaccio sur le même LeO H-190 F-AIGB (4h18 de vol), puis se poursuit entre Ajaccio et Antibes sur un autre appareil avec un autre équipage.



Pli Tunis - Nice transporté sur le vol d'ouverture dans le sens la Tunis - Ajaccio - Antibes.

Oblitérations :

départ Tunis 30/11/26 - 6h50,

arrivée Nice 1/12/24 - 8h15.

Affranchissement : 1,00 F

(lettre 50 cts + surtaxe aérienne 50 cts).



André Corouge à bord d'un LeO H-13 à Antibes

Le départ de la ligne vers Ajaccio et Tunis sera transféré en 1929 d'Antibes à Marignane en bordure de l'Etang de Berre.

Pour finir, rappelons qu'au même moment le lieutenant de vaisseau Marc Bernard et le maître principal Georges Bougault s'illustrent en reliant Berre à Tananarive (12 octobre - 4 décembre 1926) sur un hydravion Lioré et Olivier LeO H-194, puis en rentrant en France (7 décembre 1926 - janvier 1927), accomplissant ainsi un périple de 26650 km : un exploit remarquable qui aura un grand retentissement pour les « ailes françaises » et la société Lioré et Olivier.

Bibliographie

1. Gérard Hartmann. *Lioré et Olivier / Un grand constructeur aéronautique*. (E-T-A-I, 2002).
2. L'Aviette Postale N°7 (15 juin 1926) *Le vol Nice-Calvi du 16 septembre 1918* (pages 53-54).
3. L. Hirschauer & Ch. Dollfus. *L'Année Aéronautique*.
4. Carnet de vol d'André Corouge (Musée Air France).
5. Documentation Arnaud Delmas.

Courriers transportés par avion à titre de propagande sur la ligne Mermoz

Par Dominique PETIT

On peut trouver occasionnellement des courriers insuffisamment affranchis pour bénéficier d'un transport aérien, mais que l'administration a accepté d'ajouter à ses sacs postaux par avion dans la limite du poids total admissible de fret postal. Ce procédé permettait de faire la promotion du transport de courrier par la voie aérienne.

Autant ces courriers sont relativement fréquents sur les lignes africaines, moins communs sur les lignes d'Orient, ils sont particulièrement rares sur la ligne d'Amérique du Sud.

Nous en présentons ici deux, l'un dans le sens Amérique du Sud – France, et l'autre dans le sens France - Amérique du Sud.



Pli Argentine - France affranchi à 15 cts, correspondant au tarif UPU pour une lettre de 20g sans surtaxe aérienne.

Traversée « Aviso ».

Rare vignette « AEROPOSTALE / SERVICE PROPAGANDE SANS SUPPLEMENT »

Oblitérations :

départ Buenos Aires 16/06/33,
transit Paris 26/06/33,
arrivée Vichy 27/06/33.



Pli France - Uruguay affranchi à 1,50 F, donc sans surtaxe aérienne.

Griffe encadrée « LETTRE TRANSPORTÉE EXCEPTIONNELLEMENT PAR AVION A TITRE DE PROPAGANDE ».

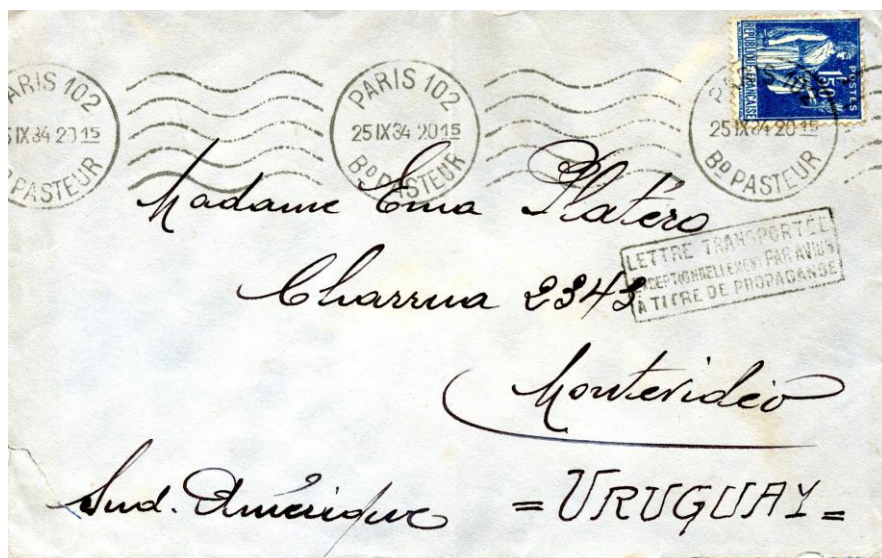
Traversée 8A de l'Arc-en-Ciel

(1-3 octobre 1934),

Chef de bord et 1^{er} pilote J.Mermoz,
2^{ème} pilote H.Guillaumet.

Oblitérations :

départ Paris 25/09/34,
arrivée Montevideo 7/10/34.



VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

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

N° 1025 : M. Michel TERRASSE (56 / Bretagne)

N° 1026 : M. Michel DROBYCHEFF (33 / Nouvelle-Aquitaine)

N° 1027 : Pierre WEEXSTEEN (59 / Hauts-de-France)

N° 1028 : M. Renaud LEBLANC (75 / Île-de-France)

N° 1029 : M. Jean-Pierre CHELLET, association **Renaissance du Caudron Simoun**
(75 / Île-de-France)

N° 1030 : M. Etienne MARCHAL, secrétaire général adjoint de l'**ARDHAN**
(94 / Île-de-France)

⇒ Le **CAF** a procédé à un échange d'adhésions avec l'**ARDHAN** (Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale).

De nombreux membres issus de l'Aéronautique Navale ont en effet été des acteurs importants de l'histoire de l'aviation française, qui passionne les aérophilatélistes du CAF.

Nous communiquerons aux membres du CAF, sur demande adressée au président du CAF, les codes permettant d'accéder au site de l'ARDHAN <https://aeronavale.org>, qui contient une documentation importante et passionnante.

Nécrologie

Nous avons appris avec les plus profonds regrets le décès de :

N° 737 : M. Vital FERRY (92 / Île-de-France) le 25 décembre 2021 à presque 97 ans.

Le CAF présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

Au palmarès des expositions philatéliques

- **Exposition régionale Rueil-Malmaison** (25-26 septembre 2021) :
 - 80 V + Félicitations du jury + Grand Prix : Vital FERRY : « *L'accélération du courrier aérien sur l'Atlantique Nord (1939-1942)* ».
 - 73 V : Pascal HOUE : « *Journal L'Aérogramme* ».
- **Phila-France Valenciennes. Exposition nationale** (8-10 octobre 2021) :
 - 90 Or : Guy VANDENBULCKE : « *La poste aérienne Espagne 1936-1939, zone républicaine* ».
 - 88 GV : René MARECHAL : « *Aéromaritime-services aériens des Chargeurs Réunis* ».
- **NOTOS 2021 : Exposition européenne, Athènes** (19-22 novembre 2021)
 - 92 Or : Serge KAHN : pour ses articles dans « Opus 21 » revue de l'académie européenne.
 - 90 Or : Serge KAHN : Littérature « *Jean-Baptiste Charcot en Antarctique* ».
 - 86 GV : René MARECHAL : « *La poste aérienne en Mer Egée* ».
- **MARCOPHILEX : Exposition non compétitive, Nérès-les-Bains** (9-10 octobre 2021)
 - Laurent ALBARET : « *Vagabondage aéronautique ... et aérophilatélique* ».

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **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.
- **12 au 13 mars 2022 : Fête du Timbre**
- **18 au 22 mai 2022: Helvetia 2022. World Stamp Exhibition à Lugano (CH).**

- **28 et 29 mai 2022 : Exposition régionale GAPS 2022 à Lencloître (86 - à proximité de Poitiers).**
- **10 au 12 juin 2022 : Antwerpiade 2022.** Championnat national belge de philatélie, et congrès de la FISA auquel participera le CAF.
- **23 au 26 juin 2022 : Phila-Philex 2022** au Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris. **Exposition Nationale - 95^{ème} Championnat de France de Philatélie** et Congrès de la FFAP.
- **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/>

Récompenses

- Grand Prix du Patrimoine 2021, Coupe Saint-Exupéry décerné par l'**Aéro-Club de France** à l'**Association Renaissance du Caudron Simoun**.
- Plaquette BISCARA attribuée par la FFAP à Dominique PETIT, président du CAF.
- Médaille régionale du GAPS à Jacques RENAUD

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- TIMBRES MAGAZINE :
 - n°236 (octobre 2021) : « *Les courriers catapultés du paquebot Ile de France* » 3^{ème} partie, par Bertrand SINAIS.
 - n°237 (novembre 2021) : « *Le rétablissement des liaisons aériennes avec l'Indochine (1945-46)* », par François CHAUVIN.
- DELICAMPE- MAGAZINE :
 - n°43 (janvier-février 2022) : « *Surtaxes aériennes particulières* », pièce du mois, par Jacques RENAUD de l'Académie de Philatélie.
- LA LIAISON AEROPHILATELIQUE (Bulletin de la Société Aérophilatélique Belge - SAB) :
 - n°785 (janvier-février 2022) : « *Le raid Samat / Réunion – Ile Maurice et retour* », par Filip VAN DER HAEGEN.
- AIR POST JOURNAL (Bulletin de l'American Air Mail Society)
 - n°1096 (octobre 2021): « *More Trans-Atlantic Airmail from French Internment Camps* » par Larry NELSON.
 - n° 1096 (octobre 2021): « *Cover from an Inaugural CFRNA Flight* » par le Dr. Jerzy W. KUPIEC-WEGLINSKY.
- AMERICAN PHILATELIST
 - Novembre 2021: « *The Iron Man and the Ugly Ducklin* » par Dan GRIBBIN. Un article sur la carrière d'Henri Guillaumet.
- ZAMANE, Le Maroc d'hier et d'aujourd'hui
 - n°132 (novembre 2021) : « *Sur les traces du pilote Lécrivain à Ouled Gahnem* » par Mustapha JMAHRI.

Service cessions

La prochaine cession paraîtra début janvier 2022.

La suivante devrait être organisée en mars 2022. Les lots pour cette vente seront acceptés jusqu'au 15 février. Les ensembles de pièces, et les lots en mauvais état seront refusés. Le prix de départ minimum pour chaque lot devra être d'au moins 10 €.

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, Pascal HOUE, Lucien TOUTOUNJI, Patrice TRZECIAK.

Vérificateur aux comptes : Luc MONTERET.

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

REUNIONS MENSUELLES

→ La prochaine réunion du CAF au restaurant « *Au Pied de Cochon* », 6 rue Coquillière, 75001 PARIS, est prévue le 19 mars, si la situation sanitaire le permet.
Assemblée Générale le 18 juin 2022, lieu à définir.

→ Des réunions virtuelles via l'application Zoom, auxquelles tous les membres du CAF pourront participer sont prévues dans l'intervalle.
Les membres seront prévenus par mail.

La compagnie AIR ORIENT avait souhaité l'étude d'un avion capable d'effectuer les liaisons France – Indochine. Le trimoteur **D.332 F-AMMY *Emeraude*** construit par la société Aéronautique Française (ex Dewoitine) effectua plusieurs voyages de présentation et de démonstration en U.R.S.S., Grande-Bretagne, Europe et Afrique du Nord, et en particulier une liaison **Paris - Alger - Paris les 2 et 3 décembre 1933**. Le 2 décembre, les 1450 km séparant Paris et Alger sont couverts en 5h58 à la vitesse moyenne de 243 km/h, et au retour en 5h15 à la vitesse moyenne de 276 km/h.

L'équipage était constitué des pilotes André Launay et Léon Givon, du radio Queyrel, et du mécanicien Camille Crampel. 12 passagers étaient à bord dont Maurice Noguès, directeur d'exploitation d'Air France et Louis Couhé, inspecteur général de l'Aviation civile.

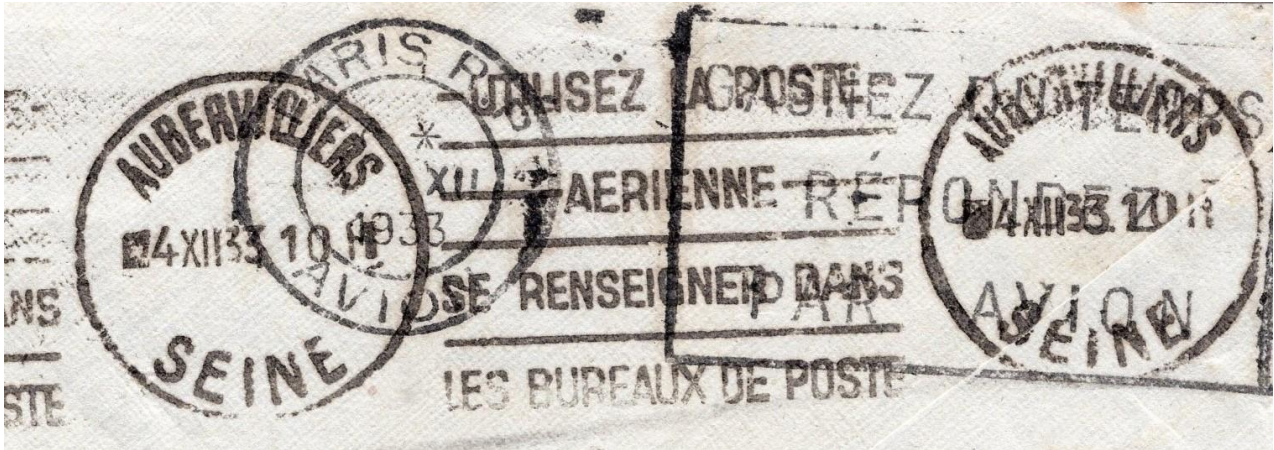
Dans le catalogue de H.Truc (Poste Aérienne Française Vol 1 : Afrique du Nord, page 40), on peut lire : « *L'avion effectua le voyage Paris-Alger le 2 décembre et retourna le 3, d'Alger à Paris, entre 8h10 et 13h25, sans escale; mais il n'emporta pas le courrier postal. Les plis que nous signalons furent en réalité transportés d'Alger à Marseille par l'hydravion du service régulier d'Air France ; ils portent d'ailleurs le timbre à date de transit du bureau de Marseille Gare Avion, à la date du 3 décembre à 18 heures ; ils furent distribués à Paris le 4 décembre au matin (de Marseille à Paris, par voie ferrée).* »



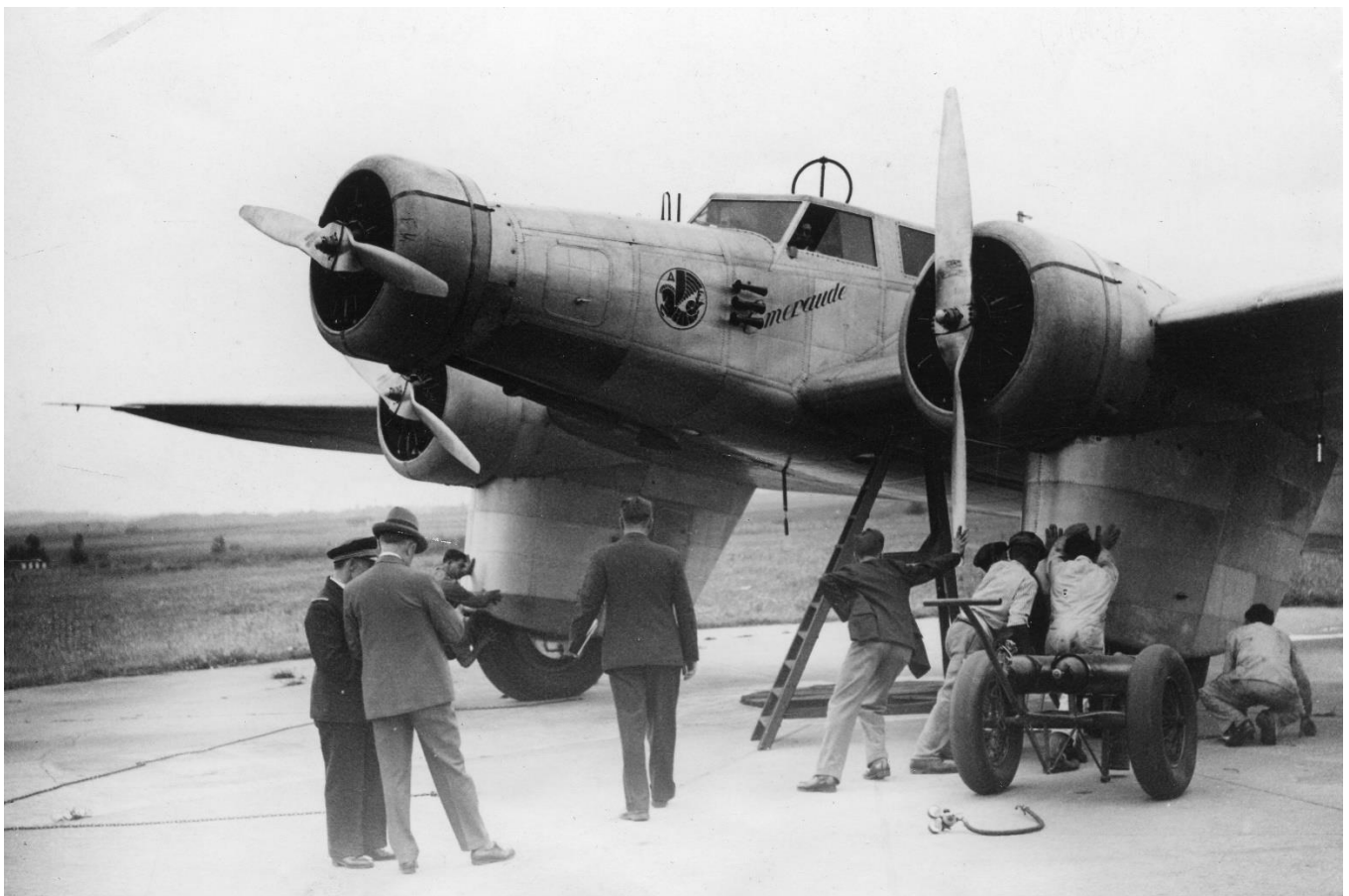
Belles affirmations, mais c'était sans compter sur le hasard de la découverte récente du pli présenté ci-dessus prouvant qu'il y a bien eu un ou plusieurs plis témoins transportés par l'**Emeraude** (tout comme lors du vol Alger - Paris du 7 avril 1933, par le Couzinet 33 n°1 F-ALMV Biarritz piloté par Charles de Verneilh).

Ce pli comporte un ensemble de caractéristiques bien particulières :

- Il est adressé à M. G. Fouminet, ancien militaire de l'armée de l'Air et grand collectionneur d'aérophilatélie. Il porte la mention manuscrite « *Par trimoteur **Emeraude*** ».
- Affranchissement à 1,50F (0,50 F + 1F de surtaxe aérienne). Départ au **guichet « A » d'Alger** spécialisé pour les correspondances avion le 3 décembre 1933 avec enregistrement à 6h30.
- Pas de transit à Marseille, mais à **PARIS RP AVION** le 4 décembre, avec distribution le même jour à Aubervilliers à 10h.



l'**Emeraude** connut une bien triste fin peu de temps après ce vol. Le 15 janvier 1934, au retour d'un voyage jusqu'à Saïgon, il s'écrasa par mauvais temps sur une colline dans le Morvan près de Corbigny, entraînant la mort de l'équipage (Launay, Crampel, Queyrel), et de tous ses passagers, parmi lesquels Maurice Noguès et le Gouverneur Général d'Indochine Pasquier.



Le Dewoitine D.332 **Emeraude**