



BULLETIN D'INFORMATION

Juin 2022 N°85

SOMMAIRE

- Mission Wauthier - Ténéré (1933) p. 3 à 9
- Tour d'Europe ANT-9 par Gromov (1929) p. 10 à 12
- Concorde en Nouvelle-Calédonie p. 13 à 24
- Vie du CAF p. 25 à 27
- Chronique aérophilatélique p. 28



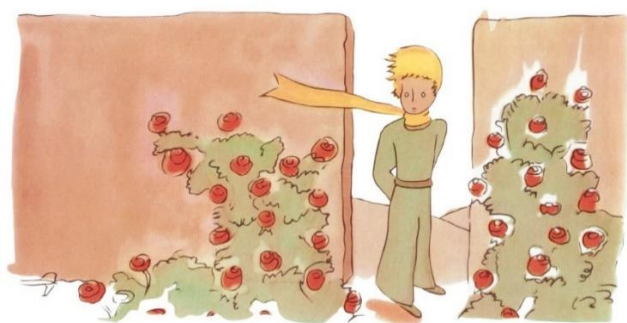
René WAUTHIER
(1898 – 1981)

Le mot du président

Nous adressons nos félicitations à M. **Jean-Daniel Ayache** qui vient d'être élu à l'Académie de Philatélie en tant que membre correspondant. Parrainé par deux membres de l'Académie, qui avaient remarqué ses connaissances philatéliques et la qualité de ses articles publiés dans notre bulletin, il a alors suivi le processus d'admission : rédaction et publication dans la revue de l'Académie **Documents Philatéliques** (N° 248 et 249) d'un article intitulé « *Acheminement par avion du courrier de Nouvelle-Calédonie pendant la Seconde Guerre mondiale (3 septembre 1939 - 7 décembre 1941)* », puis présentation devant les membres de l'Académie d'une conférence sur « *Le tour du monde du croiseur Tourville en 1929* », et enfin élection.

Jean-Daniel Ayache rejoint ainsi à l'Académie de Philatélie quatre autres membres du CAF : MM. Robert ABENSUR, Serge KAHN, Jacques RENAUD et Franck TREVISO. L'aérophilatélie sera bien représentée au sein de cette institution !

Nous vous rappelons la remarquable exposition « **À LA RENCONTRE DU PETIT PRINCE** » qui se tient du 17 février au 26 juin 2022 au Musée des Arts Décoratifs (107 rue de Rivoli à Paris). Profitez des derniers jours de cette exposition !



Plus de 600 pièces célèbrent les multiples facettes d'Antoine de Saint-Exupéry : écrivain, poète, aviateur, explorateur, journaliste, inventeur, philosophe, porté toute sa vie par un idéal humaniste, véritable moteur de son œuvre. Le manuscrit original, conservé à la Morgan Library & Museum à New York et jusqu'alors jamais présenté au public français, est mis en regard d'aquarelles, esquisses et dessins - pour la plupart inédits - mais également des photographies, poèmes, coupures de journaux et extraits de correspondances.

Delcampe Blog et Delcampe Magazine
Découvrez **gratuitement**
toute l'actualité de la collection !

The image shows three overlapping covers of the 'Delcampe Philately' magazine. The central cover features a stylized illustration of a woman with red hair and a red and white dress, holding a small object. Text on the cover includes 'celcampe', 'Philatélie', 'MONDE Patrimoine d'Andorre', 'MONDE Les postes privées allemandes au Vieux monde', 'FRANCE Ces dames qui se souviennent pour la carte', 'L'ART EN TIMBRES Winbaud', 'ETUDES SUR MARIANNE', and 'DOSSIER'. Other covers in the background show titles like 'LES ENTIERES D...', 'LE TOUR DU MONDE EN 80 JOURS', and 'LE SAUVAGE VOYAGE'.

Car Delcampe, c'est aussi :

- ◆ un **magazine** bimestriel gratuit de philatélie
- ◆ un **blog** dynamique sur tous les univers de la collection

Disponibles en ligne et téléchargeables sur
<https://blog.delcampe.net/fr/magazine>

Exploration du Ténéré par la mission Wauthier (1933)

Par Dominique PETIT

Cette mission d'exploration mixte aérienne et terrestre du désert du Ténéré nous a laissé des souvenirs aérophilatéliques recherchés par les collectionneurs. Elle est le fruit de la rencontre en 1932 de deux explorateurs passionnés du Sahara : le capitaine **René Wauthier** et **Georges Estienne** qui en précisent les objectifs :

- Reconnaître et situer une piste automobile et les voies aériennes entre le Hoggar et le Tchad.
- Recueillir des informations sur les régions explorées : renseignements sur le sol, ressources en eau, vestiges humains et préhistoriques, météorologie, etc...

L'avion choisi est le trimoteur construit par la Société Provençale de Constructions Aéronautiques S.P.C.A. 218 n°1 F-AKDY équipé de 3 moteurs Salmson de 135 ch mis gratuitement à disposition de la mission par le Service Technique de l'Aéronautique.

Compte tenu du poids du matériel, en particulier scientifique, à transporter (plus de 7 tonnes), et afin de valider le caractère praticable de la piste, 2 camions sont mis à disposition par la société **Latil**, spécialiste des véhicules industriels.

Le capitaine Wauthier est chargé de diriger la mission et de piloter l'avion, tandis que G. Estienne doit prendre la tête du convoi automobile.

Renaud (dit René) Wauthier

Né le 5/3/1898 à Revin (08), il termine la Première Guerre mondiale dans l'Aviation avec le grade de sous-lieutenant. Il sert ensuite au Levant, en Indochine, puis au Centre d'Essais en Vol de Villacoublay.

Passionné d'études préhistoriques, Wauthier participe fin 1930 à une mission scientifique transsaharienne commandée par le commandant Charles Bénard Le Pontois qui a pour but de réaliser des fouilles et recueillir des éléments historiques et anthropologiques en vue de l'Exposition Coloniale. Composée de 17 personnes : savants, cinéastes, un peintre, un médecin, et des techniciens, la mission met en œuvre 3 camions Laffly et le **Farman F.190 n°51 F-AJTS Général Laperrine** pour établir des relevés trigonométriques et géodésiques et



prendre des photographies aériennes. L'équipage du Farman est constitué de Wauthier, du mécanicien Parizet et à partir d'Alger de Charles Poulin, directeur d'exploitation de la Compagnie Transafricaine d'Aviation (CTA). Parti du Bourget le 28 novembre, le Farman rejoint Alger, où la mission débute le 9 décembre. L'itinéraire de la mission passe par Aoulef (10 déc.), Reggan (11 déc.), Gao

(12 déc.), Niamey (15 déc.), Zinder (16 déc.), et Fort Lamy, but final de la mission atteint le 17 décembre. Le 22, après avoir pris des clichés du lac Tchad, l'équipage entame son retour et rejoint Alger le 30 décembre. Le 26 janvier, le Farman est de retour au Bourget.

Après cette expédition, Wauthier conçoit un projet ambitieux : Paris-Pékin via la Sibérie, avec retour par la Route des Indes. Dans cette perspective, il fait remplacer le moteur Gnome et Rhône du **Général Laperrine** pour un Lorraine Mizar. Ceci entraîne le changement de désignation de l'appareil qui est désormais enregistré comme le Farman F.197 n°7. Début 1932, il emmène à bord du Farman 197 F-AJTS deux touristes américains, l'écrivain William Seabrook et la romancière Marjorie Muir Worthington, de Toussus (21 jan.), Oran (23 jan.) jusqu'à Tombouctou (27 jan.)

Georges Estienne

Né le 18/4/1896 à Nice (06), Georges Estienne est le troisième fils du général Jean Estienne créateur du char d'assaut et promoteur de l'aviation militaire durant la Première Guerre mondiale. Engagé volontaire en septembre 1914 au 13^{ème} bataillon de Chasseurs Alpins. Il participe aux campagnes de Belgique, de la Somme et des Vosges. Devenu pilote en juin 1915, il est affecté à l'escadrille N12 puis à la N49. Il se spécialise dans la reconnaissance aérienne loin à l'intérieur des lignes allemandes, allant jusqu'à photographier les usines Zeppelin à Friedrichshafen. À 21 ans, il est titulaire de sept citations et obtient la médaille militaire et la Légion d'Honneur.

Attiré par le Sahara, il participe du 17 décembre 1922 au 7 janvier 1923 à la première double traversée du Sahara en autochenilles au sein de la mission Citroën de Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, qui emprunte l'itinéraire des pistes caravanières sur le sol difficile des massifs montagneux de Touggourt à Tombouctou.

Soutenu par son père, Georges Estienne organise avec le concours de la Compagnie Générale Transsaharienne¹ (CGT) la *Mission Algérie-Niger* dont l'objectif est de reconnaître le tracé d'un futur chemin de fer transsaharien. La mission part de Figuig le 9/11/23 avec quatre autochenilles Citroën et un avion Nieuport à ailes repliables en remorque, traverse le Tanezrouft entre Adrar et Tessalit et revient à Adrar le 13/12/23. Le terrain reconnu se révèle favorable aux transports automobiles et à l'atterrissage des avions. Peu de temps après, il participe à une seconde mission qui quitte Colomb-Béchar le 25/01/24, cette fois à bord de trois Renault 6 x 2 roues jumelées, traverse le fleuve Niger et rejoint Cotonou.

En février 1926, il parcourt la route du Tanezrouft à bord de deux Renault « six roues » afin d'installer pour le compte de la CGT, 16 dépôts distants de 50 km entre Tessalit et Reggan en enfouissant des réserves d'eau en fûts. Ces relais sont signalés par des bidons. Le cinquième, **Bidon V**, sera célèbre avec son hôtel improvisé dans deux carrosseries de voitures-couchettes.

En avril 1926, Georges Estienne devient directeur général de la CGT, qui en 1927 met en place le premier service transsaharien régulier sur le parcours Colomb-Béchar - Reggan - Gao en voiture-couchette Renault « six roues », qui permet de traverser le Tanezrouft dans des conditions de confort plus acceptables.

Le 7 janvier 1927, il part des usines Renault de Billancourt à bord d'une « Torpédo 6 CV » de série. Quelques semaines plus tard, cette même voiture, conduite par le même homme, fait son entrée dans la cour d'honneur de l'usine. Georges Estienne a traversé le Sahara en solitaire pour la première fois de l'Histoire. Seul, sans mécanicien, il a relié Paris à Fort-Lamy en onze jours, et parcouru 18 000 km en 36 jours.

En 1929, la CGT passe sous le contrôle de la Société Anonyme de Transports Industriels et Commerciaux dirigée par Maurice Bonhomme. En mai 1932, les travaux de balisage aérien des 1 300 km qui séparent Reggan de Gao, décidés par le ministère de l'Air et sous la conduite du colonel Joseph Vuillemin et de Georges Estienne, sont achevés.

En 1933, Georges Estienne, qui ne s'entend pas avec Maurice Bonhomme, démissionne de la CGT. Il crée la Société Algérienne des Transports Tropicaux (SATT) et exploite la ligne du Hoggar par Tamanrasset, prolongée vers Zinder et Kano (Mali), qui atteint 6 000 km. C'est la ligne automobile la plus longue du monde. La SATT effectue également des transports par avion à la demande à travers le Sahara.

La mission de reconnaissance saharienne du capitaine Wauthier (7 mars - 27 avril 1933)

Compte tenu de retards accumulés dans l'organisation de la mission, Georges Estienne doit finalement renoncer à participer à la mission. L'Enseigne de Vaisseau Bréard, auquel le ministre de la Marine accorde un congé spécial, est sélectionné pour diriger le volet terrestre de la mission équipée de 2 camions Latil emportant chacun une charge utile de 4,2 tonnes (essence, eau, vivres pour deux mois, pièces de rechange, ... et plusieurs caisses de champagne offertes par la maison Moët et Chandon). Il est accompagné de Sol (ingénieur

¹ La CGT a été fondée en 1923 par Gaston Gradis. Le général Estienne en est le président.

Latil), Morvan (mécanicien) et du second-maître Pouliguen (radio).



De g à d : Lagarde, Pouliguen, cap Wauthier, Mme van Bomberghen, EV Bréard, Morvan, Sol.

A bord de l'avion piloté par René Wauthier, prennent place madame Magdeleine van Bomberghen ² (membre de la société de Géographie et de l'Aéro-Club de France) spécialement chargée des sujets en lien avec la préhistoire, M. Choufflet photographe-cinéaste, M. Lagarde mécanicien-radio.



S.P.C.A. 218 n°1 F-AKDY

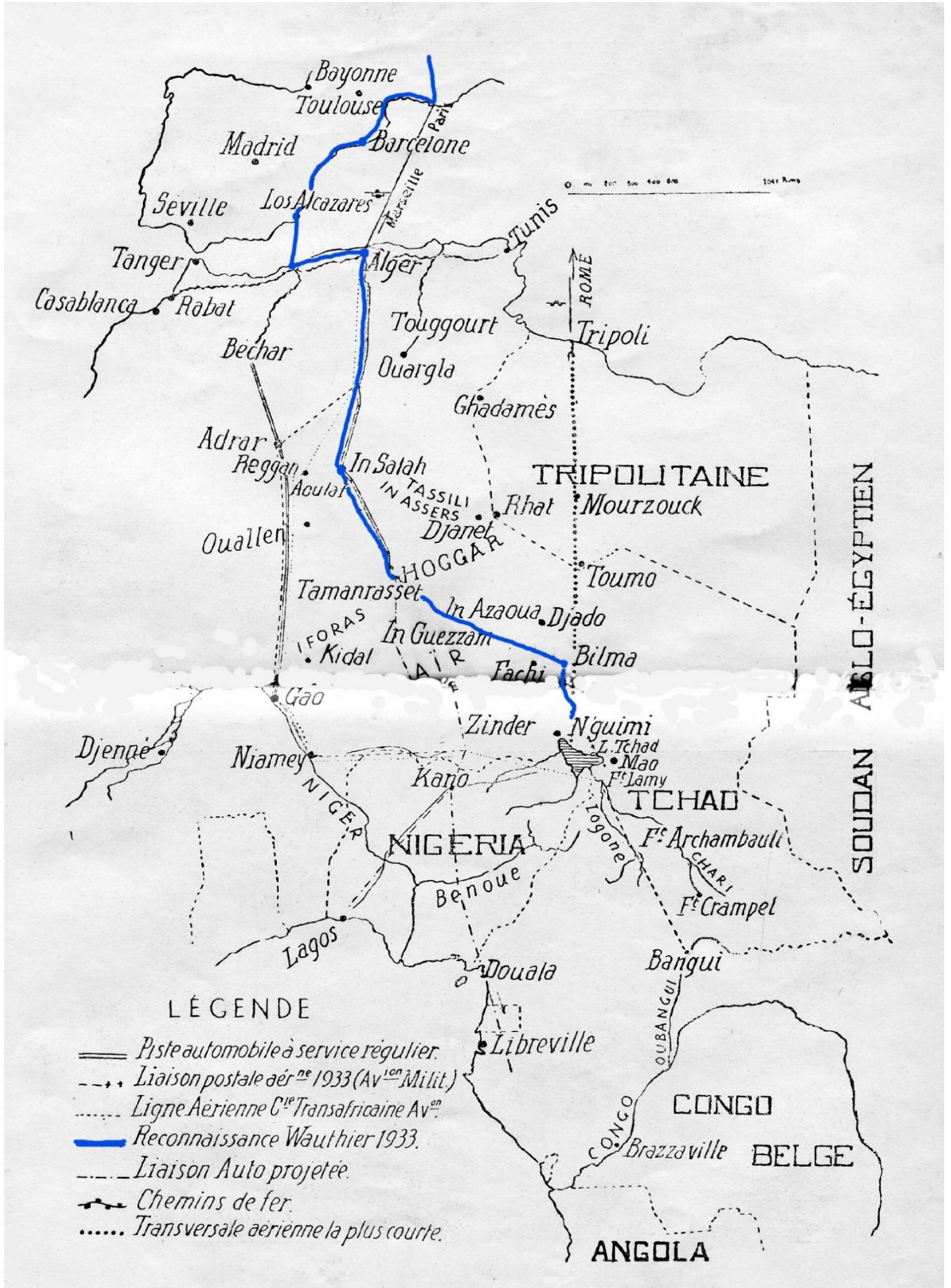
La mission quitte Villacoublay le 14 janvier 1933. Elle suit une route passant par L'Espagne, Oran, Alger, El-Goléa, In Salah pour rejoindre le 28 février Tamanrasset, qui constitue le point de départ effectif de l'exploration. Le séjour à Tamanrasset donne aux membres de la mission l'occasion de se recueillir sur la tombe du général Laperrine ³, ainsi que dans l'ermitage du père Charles de Foucauld ⁴, où il avait été assassiné par des Touaregs le 1^{er} décembre 1916.

² **Magdeleine Thomas van Bomberghen** (Anvers 1883 - 1975). Divorcée en 1926 du comte Bertrand Clauzel (ministre, ambassadeur), elle rencontre René Wauthier en février 1932. Elle l'épousera en 1934.

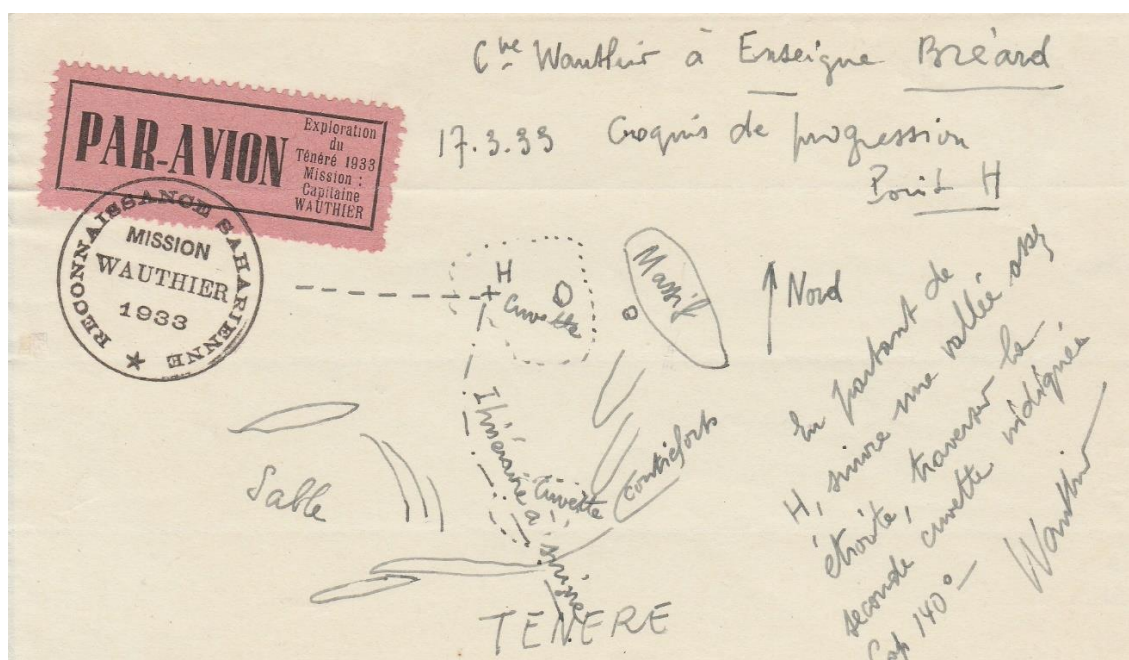
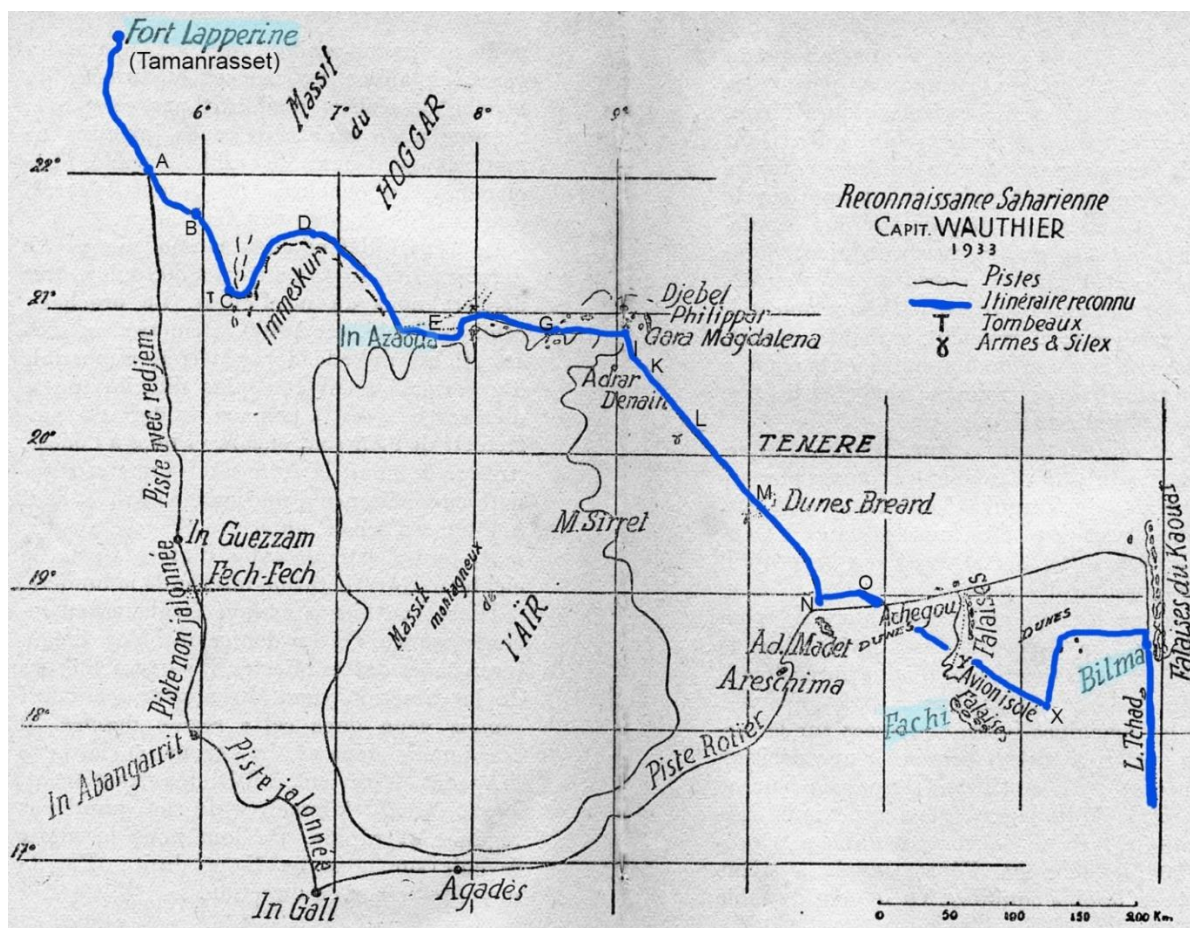
³ Général **Henri Laperrine d'Hautpoul** (1860 - 1920). Explorateur et pacificateur du Sahara, il crée les compagnies méharistes sahariennes. Le 18 février 1920, il décolle de Tamanrasset à bord d'un Breguet XIV qui participe à un raid militaire d'exploration de la route Alger - Tombouctou - Dakar. Quelques heures plus tard, le Breguet égaré et à cours d'essence capote en se posant dans le désert. Blessé, Laperrine décède de ses blessures le 5 mars 1920. Il est inhumé à Tamanrasset au côtés de son ami le père Charles de Foucauld. Sa dépouille sera ramenée en France en 1963.

⁴ D'abord enterré à Tamanrasset, le bienheureux **Charles de Foucauld** sera inhumé à El Goléa en 1929. Il sera canonisé le 15 mai 2022.

Le 7 mars, la mission, à laquelle se sont joints deux guides Touareg, quitte Tamanrasset (Fort Laperrine).



Les camions et l'avion jouent alternativement les rôles d'éclaireurs : lorsque les camions découvrent un site possible d'atterrissage, ils transmettent leur position à l'avion qui les y rejoint. A son tour ce dernier survole la piste que les camions auront à parcourir le lendemain. L'itinéraire suivi est indiqué sur la carte présentée ci-dessous issue de l'ouvrage de Magdeleine Bomberghen-Wauthier : points A et B (7/03), C (8/03), D (10/03). Après une étape au puits d'In-Azaoua le 11 mars, la mission entame l'éprouvante traversée du Ténéré : point E (13/03), F (15/03), G (16/03), H (18/03), I et J (19-20/03), où l'avion se retrouve en pylône après enlèvement dans du sable mou, K (21/03), L (22/03), M (23/03), N (24/03), O (26/03), X (27/03).



Le capitaine Wauthier transmettait des informations à l'équipe des camions par messages lestés (ici concernant le point H). Ces messages sont rares.

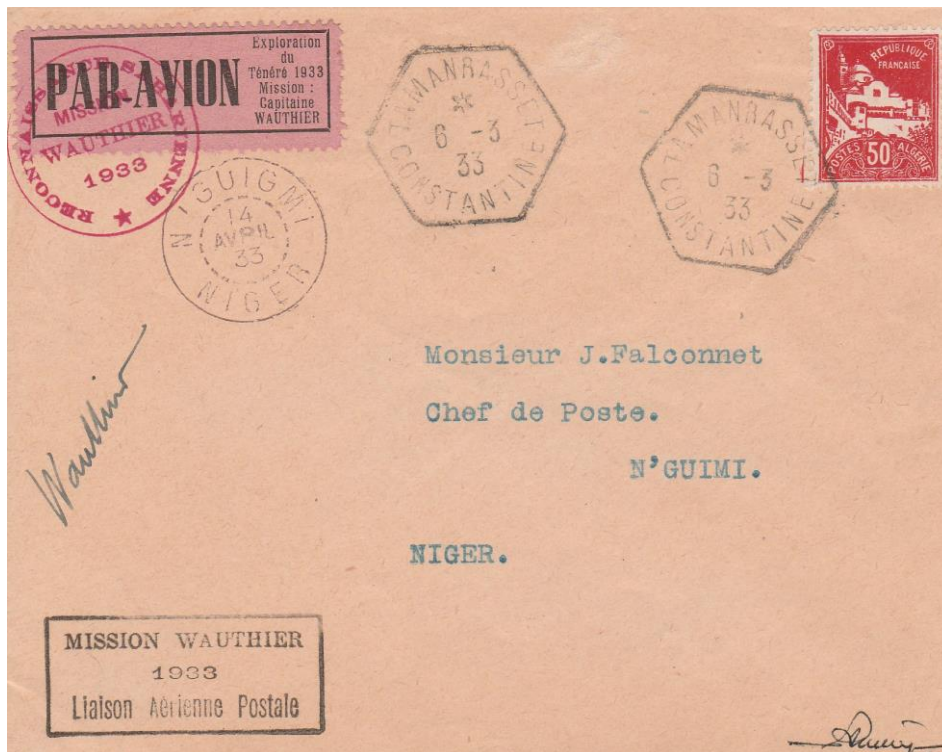
19 mars 1933 : Le S.P.C.A. 218 F-AKDY
en pylône après enlèvement dans du sable mou.



La traversée du Ténére s'achève à proximité de Bilma, où Wauthier atterrit le 28 mars à court d'essence alors qu'il espérait rallier Fachi.

A Bilma, l'équipage du trimoteur doit patienter pendant deux semaines pour obtenir l'autorisation de prélever de l'essence sur les stocks militaires.

Le 14 avril, le capitaine Wauthier et son équipage effectuent la liaison Bilma - N'Guigmi en 4h de vol complétant ainsi la liaison avec le Tchad.



L'un des 11 plis témoins transportés sur le trajet aller.

Départ Tamanrasset (6/3/1933), arrivée N'Guigmi (14/4/1933).

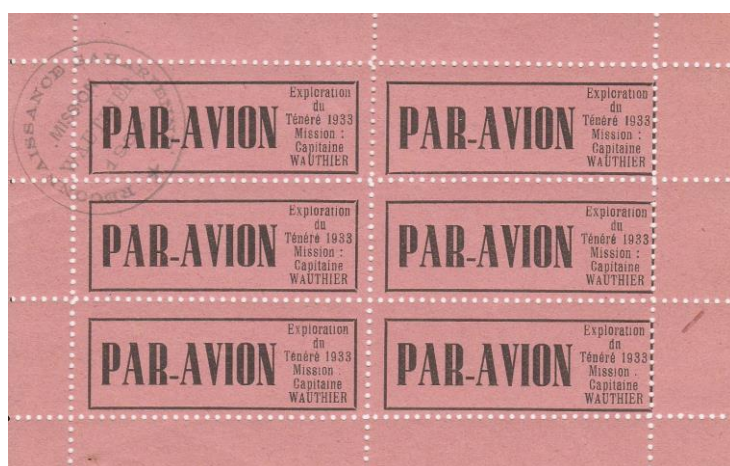
Pli avec griffes spéciales rectangulaire noire et circulaire rouge, signé par le capitaine Wauthier.

L'expédition entame alors le retour vers Alger qu'ils atteignent le 27 avril après des escales à Zinder (16/04), Niamey (18/04), Gao (21/04), Bidon 5 (22/04), Reggan (24/04), In Salah (25/04), El-Goléa (26/04). A Alger le trimoteur est remisé dans un hangar ; il ne reprendra l'air qu'en janvier 1934 pour commencer une carrière commerciale.



L'un des 12 plis témoins transportés sur le trajet retour entre Bilma et Alger.
Cachets départ Bilma (14/4/1933), arrivée Chaville (4/5/1933).
Pli avec griffe spéciale noire sur la vignette non dentelée.

De son côté le convoi terrestre prend depuis Bilma la route du retour par la piste Rotier jusqu'à Agades (14 avril), Tamanrasset (24 avril) et atteint Alger le 10 mai. Quelques plis circulaires, sans griffe spéciale, ont été transportés par la mission automobile portant les timbres à date : Alger (1/02), El-Goléa (14/02), In Salah (18/02), Tamanrasset (3/03), Bilma (8/04), Agades (14/04), In Salah (6/05), El-Goléa (8/05), Alger (10/05).



Les plis transportés par le capitaine Wauthier à bord du S.P.C.A. 218 F-AKDY portent une étiquette spéciale rose et une griffe spéciale circulaire rouge ou noire **RECONNAISSANCE SAHARIENNE, MISSION WAUTHIER 1933.**

Tirage des étiquettes en bloc de 6 : 300

- dentelées 12 : 264

- non dentelées : 36

Bibliographie

1. Magdeleine Wauthier. *Connaissance des Sables / Du Hoggar au Tchad à travers le Ténéré.* (Librairie PLON, 1934).
2. Georges Estienne. *Naissance de Bidon V.* Publications du Comité de l'Afrique Française (1937). Diaporama n°304 de P. Jarrige sur aviation-algerie.com .
3. CGT et SAT. Diaporama n°378 de P. Jarrige sur aviation-algerie.com.

Tour d'Europe de l'ANT-9 de M. Gromov (juillet 1929)

Par Dominique PETIT

Récemment, deux membres du CAF me communiquent les scans de deux plis Paris - Rome peu communs, car ils portent des inscriptions en russe. Ce fut l'occasion de rechercher dans la presse de l'époque l'histoire de ces plis transportés en juillet 1927 à bord d'un Tupolev ANT-9⁵.

Les travaux de conception du Tupolev ANT-9 (Туполев АНТ-9) débutent en décembre 1927. De construction entièrement métallique, le prototype baptisé Крылья Советов (*Krylia Sovietov* = *ailes des Soviets*) est équipé de 3 moteurs Gnome & Rhône *Titan* de 230 ch. Il est présenté au public le 1^{er} mai 1929 sur la Place Rouge.

Le 10 juillet 1929 l'ANT-9 *Krylia Sovietov* immatriculé URSS-309 piloté par Mikhaïl Gromov (co-pilote I. Mikheev, navigateur I. Spirin) entame un tour d'Europe Moscou - Berlin - Paris (16 juillet) - Rome (23 juillet) - Marseille (29 juillet) - Londres - Paris - Berlin - Varsovie - Moscou (8 août). Il parcourt 9 037 km, en 53 heures de vol avec une vitesse moyenne de 177 km/h, avec 8 passagers à bord, dont le général Zarzar, commandant l'aviation soviétique.



Le Tupolev ANT-9 *Krylia Sovietov* au Bourget (ci-dessus) et à Rome (ci-dessous).



⁵ ANT pour Andreï Nikolaïevitch Tupolev.



2 exemplaires de plis transportés de Paris à Rome le 23 juillet 1929 à bord de l'ANT-9 Krylia Sovietov.

Ils portent tous deux le cachet circulaire bleu de la « Représentation Plénipotentiaire de l'U.R.S.S. en Italie ».

Les mentions manuscrites différent suivant les plis.

Pli ci-dessus :

Signé Valentin Zarzar

Ligne dactylographiée :

« L'AUTHENTICITE DE LA SIGNATURE EST ATTESTEE PAR LA PRESENTE »

Manuscrit :

« Chef d'équipage de l'aéroplane Les Ailes des Soviets, daté 18 avril 1930 »

Pli ci-contre :

« Escale Paris, avion Ailes des Soviets, daté du 23/7/29 »



A notre connaissance, il n'existe pas de plis transportés lors des autres étapes de ce Tour d'Europe.

Gromov, Mikhaïl Mikhaïlovich (Tver 24/02/1899 - Moscou 22/01/1985).



Diplômé de l'École centrale d'aviation de Moscou en 1918, Gromov devient pilote militaire puis instructeur. A partir de 1925, il travaille en tant que pilote d'essai pour tester les avions conçus par Andreï Tupolev et Nikolai Polikarpov.

Entre le 10 juin et le 17 juillet 1925, Gromov participe aux commandes d'un Polikarpov P-1 (copies sous licence de l'Airco DH.9A) au premier grand raid de l'aviation soviétique entre Moscou et Pékin : 6 avions (2 P-1, 2 P-2, 1 AK-1 et 1 Junkers J13) prennent le départ de Moscou ; 5 parviennent jusqu'à Pékin, et 2 avions poursuivent jusqu'à Tokyo.

Entre le 31 août et le 2 septembre 1926, Gromov effectue un tour d'Europe aux commandes du prototype ANT-3 *Proletariy* à moteur Napier de 450 ch immatriculé RR-SOV (mécanicien Yevgeny Radzevich) sur une distance de 7150 km (Moscou - Königsberg - Berlin - Paris - Rome - Vienne - Prague - Varsovie - Moscou) en 34 h de vol.

En 1929 (16 juillet - 9 août), il réalise un second tour d'Europe (Moscou - Berlin - Paris - Rome - Marseille - Londres - Paris - Berlin - Varsovie - Moscou) à bord de l'ANT-9 *Krylia Sovietov*.

En 1934, Gromov est proclamé héros de l'Union Soviétique.

En 1937 (12 au 14 juillet), Gromov relie Moscou à San Jacinto (Los Angeles - Californie) en survolant le Pôle Nord à bord d'un ANT-25 (co-pilote Andreï Yumashev, navigateur Sergueï Danilin), établissant un nouveau record mondial de distance sans escale : 11500 km en 62 h17.

L'ANT-25 à San Jacinto



Réplique de l'ANT-25.

Il devient professeur à la tête de l'Institut de Recherche des vols (1940-41), puis sert en tant que commandant de diverses unités de l'armée de l'Air soviétique pendant la seconde Guerre Mondiale.

Cher ami lecteur,

Ne résiliez pas sur le champ votre abonnement au bulletin du CAF ! Je sais que l'article que je vous propose est un « sacrilège aérophilatélique ». Selon les règlements officiels des compétitions, les plis Concorde n'ont pas leur place dans une collection présentée en classe aérophilatélie. En effet, le Concorde n'a jamais transporté de courrier postal. Les seuls plis existants sont des plis témoins des vols, confiés à des membres d'équipage, à des accompagnateurs ou à des associations qui se chargeaient de les faire oblitérer à l'arrivée et au départ et parfois de les faire signer. Cela ne nous interdit pas de collectionner ces plis pour notre plus grand plaisir personnel.

L'aérophilatélie est indissociable de l'histoire postale et de l'histoire de l'aviation. Nos Présidents, Gérard Collot puis Dominique Petit, ont toujours porté beaucoup d'attention aux pilotes, qu'ils soient des As de la Grande Guerre ou des pilotes de grands raids, et aux avions qu'ils pilotaient. C'est dans cet esprit que je permets de vous conter une histoire, inédite, de ce qui fut et reste le plus bel avion du monde : le Concorde.

Le Concorde a rendu huit fois visite à la Nouvelle-Calédonie, de septembre 1987 à octobre 1999.

Le 1^{er} vol : Voyage officiel du Premier ministre Jacques CHIRAC à Nouméa le 17 septembre 1987.

Le Concorde F-BVFB (vol AF 200F) se pose pour la première fois à la Tontouta, l'aéroport de Nouméa, le jeudi 17 septembre 1987 à 16 h 07 (heure locale). Il repart après une escale de 9 h 17, le vendredi 18 octobre à 01 h 24.

Il est conduit par un double équipage renforcé :

Equipage 1 : Cdt Edouard CHEMEL, Opl Pierre GRANGE, Omn Michel Suaud, radio Jean LECUYOT, Chef de cabine Don Rocco ERARIO.

Equipage 2 : Cdt Raymond MACHAVOINE, Opl Bernard MARCHAND, Omn Henry RANTY, Officier radio Jacques BOCQUET, Chef de cabine Alain MERAT.

C'est le vol le plus connu et le plus « médiatisé ». Après le référendum d'autodétermination du 13 septembre 1987, le Premier ministre Jacques Chirac, accompagné du ministre des DOM-TOM Bernard Pons et de leurs épouses, décide de se rendre en Nouvelle-Calédonie, pour se féliciter des résultats et présenter le cadre général d'un nouveau statut.

Ils quittent Paris dès la fin du conseil des ministres du mercredi 16 septembre. Le Concorde « Fox-Bravo » affrété pour la circonstance et spécialement aménagé avec la mise en place d'un salon et de quatre couchettes, décolle de Roissy à midi et atteint Pointe-à-Pitre en 3 h 45 de vol. Après une escale technique d'une heure et demie, le Concorde arrive à Lima à l'issue d'un vol de 2 h 39. Là, le Premier ministre, rencontre le chef du gouvernement péruvien. Le F-BVFB entame ensuite sa plus longue étape jusqu'à Hao, en Polynésie française. Le vol dure 3 h 46 dont 3 h 20 en vol supersonique, avec comme seuls terrains de repli l'île de Pâques ou Mururoa. Le Premier ministre s'entretient à Hao, où ils sont assignés à résidence, avec le commandant Mafart et le capitaine Prieur, les deux faux époux Turenge, héros malheureux de l'affaire Greenpeace. La dernière étape, Hao - Nouméa, est couverte en 3 h 18 dont 2 h 45 en supersonique. C'est le commandant Machavoine qui est aux commandes. Il effectue un survol préalable de la piste de Tontouta et pose pour la première fois les roues d'un Concorde sur le sol calédonien le jeudi 17 septembre à 16 h 07. Six minutes plus tard, à 16h13 il s'immobilise devant l'aérogare, avec toutefois une demi-heure de retard sur l'horaire prévu.

Le Concorde établit le record, jamais encore égalé, de relier Nouméa à Paris, soit 24 200 km en 19 h 7 min, escales comprises, pour un temps de vol de 13 h 28 dont 11 h 37 à la vitesse supersonique. La vitesse moyenne a été de 1870 km/h. Encore plus impressionnant, durant ces

19 heures de voyage effectués d'est en ouest, le Concorde a volé face au soleil qu'il n'a jamais vu se coucher. Parti à midi, il est arrivé à 16 heures, ce qui fait dire que « le Concorde va plus vite que le soleil » : l'un vole en effet à 2200 km/h, l'autre se déplace, apparemment, à 1660 km/h. Toutefois, parti le mercredi de Paris, il arrive le jeudi à Nouméa, franchissement de la ligne de changement de date oblige...



HORTU VOL AF 200 F	CERTIFICAT DE VOL			FBVFB
PARIS - POINTE A PITRE	16 SEPT 10.00 - 13.45	3 h 45 dont 3 h 15 SUPER.	Cdt CHEMEL	
POINTE A PITRE - LIMA	16 SEPT 15.41 - 18.20	2 h 39 dont 2 h 17 SUPER.	Cdt MACHAVOINE	
LIMA - HAO	16 SEPT 20.05 - 23.51	3 h 46 dont 3 h 20 SUPER.	Cdt CHEMEL	
HAO - NOUMEA	17 SEPT 01.49 - 05.07	3 h 18 dont 2 h 45 SUPER.	Cdt MACHAVOINE	
NOUMEA - HAO	17 SEPT 14.24 - 17.24	3 h 00 dont 2 h 32 SUPER.	Cdt MACHAVOINE	
HAO - LIMA	17 SEPT 18.57 - 22.37	3 h 40 dont 3 h 15 SUPER.	Cdt CHEMEL	
LIMA - POINTE A PITRE	18 SEPT 00.06 - 02.55	2 h 49 dont 2 h 19 SUPER.	Cdt MACHAVOINE	
POINTE A PITRE - BORDEAUX	18 SEPT 04.34 - 08.09	3 h 35 dont 3 h 03 SUPER.	Cdt CHEMEL	
PARIS - NOUMEA - BORDEAUX	= 48.105 Kms -	26 h 32 dont 22 h 46 SUPER.	Vitesse 1815 Km/h	
BORDEAUX - PARIS	18 SEPT 09.24 - 10.12	0 h 48 SUBSONIQUE	Cdt CHEMEL	

Equipage : CHEMEL E. Cdt, GRANGE P. Pil., SUAUD M. Mec., LECUYOT J. Radio.
MACHAVOINE R. Cdt, MARCHAND B. Pil., RANTY H. Mec., BOCQUET J. Radio.

Cabine : PARIS - LIMA - PARIS : ERARIO R., CATHALA P., CAILLE D., KOSINA F.
LIMA - NOUMEA - LIMA : MERAT A., BOURDON E., MONNET P., BERTHE D.

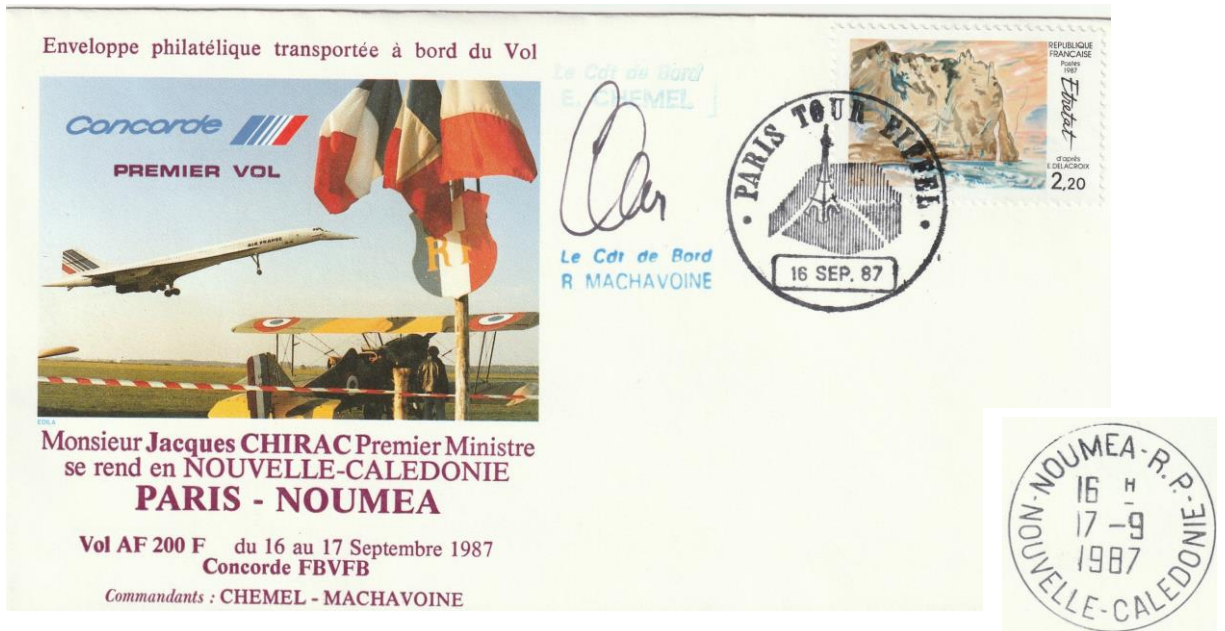
Le Commandant
E. CHEMEL

Certificat de vol Paris-Nouméa-Paris du 16 au 18 septembre 1987, signé par le commandant Ed. Chemel. Les horaires sont en horaire TU (temps universel).

La gendarmerie estime à 4 000 le nombre de véhicules venus à l'aérodrome de la Tontouta pour assister à cet évènement. Après un discours à la Place des Cocotiers, qui attira une foule encore plus nombreuse, Jacques Chirac repart le soir même pour Bordeaux, où il doit assister à un congrès du RPR.

Le « Fox-Bravo » redécollé de la Tontouta dans la nuit du jeudi 17 au vendredi 18 à 01 h 24 (toujours en heure locale) selon les mêmes escales : Hao, Lima, Pointe-à-Pitre puis Bordeaux qu'il atteint le vendredi 18 septembre à 10 h 09.

Seul le Concorde a pu permettre d'effectuer un aller-retour entre la France et la Nouvelle Calédonie en moins de trois jours. Le trajet Paris - Nouméa - Bordeaux, soit 48 005 km, a été réalisé en 26 h 32 dont 22 h 46 en vitesse supersonique, soit une moyenne de 1815 km/h !



Enveloppe transportée à bord du vol Concorde Paris - Nouméa, du 16 au 17 septembre.
Signée Ed. Chemel.












Enveloppe transportée à bord du vol Concorde Nouméa-Bordeaux-Paris du 18 septembre.
Signée Ed. Chemel et R. Machavoine.

Le Premier ministre au poste de pilotage du Concorde F-BVFB entre Lima et Hao le 17 septembre 1987. Enveloppe n°2/10 Signée Ed. Chemel. Réalisation Ed. Chemel



Carte postale humoristique. Création Jacques Lardie ; 100 exemplaires.

<p>Équipages Paris-Nouméa-Paris AF 200F du 16 au 18 septembre 1987 F-BVFB</p> <p>Le marathon supersonique d'un homme pressé</p> <p>Jacques Chirac quitte Paris le mercredi 17 septembre 1987 après le conseil des ministres du mercredi, il s'entretient avec le préfet de la Guadeloupe à Pointe à Pitre, rencontre le Premier ministre péruvien à Lima, salue les faux époux, Turinge sur l'atoll de Hao, prononce un grand discours d'espoir place des Coccoliers à Nouméa, rejoint ses amis du RPR à Bordeaux le vendredi et regagne Paris pour fêter le numéro 2000 de Paris Match sur TF1. Sur l'étape la plus longue entre Lima et Hao le Premier ministre partage son temps entre ses amis et le poste de pilotage. Il suit la progression du Fox Bravo, au cours du survol du Pacifique avec un seul terrain de repli : l'île de Pâques.</p> <p>Documentation E. Chemel.</p>	<p>Reproduction interdite</p> 
<p>Équipages Paris-Nouméa-Paris AF 200F du 16 au 18 septembre 1987 F-BVFB</p> <p>Équipage technique Raymond Machavoine, commandant Bernard Marchand, officier pilote Henri Ranty, officier mécanicien Jacques Bocquet, officier radio Édouard Chemel, commandant Pierre Grange, officier pilote Michel Suaud, officier mécanicien Jean Lecuyot, officier radio</p> <p>Équipage commercial Paris-Lima-Paris Don Rocco Erario, chef de cabine; Pierrette Cathala, hôtesse; Dominique Caille, steward et François Kosina, steward.</p> <p>Équipage commercial Lima-Nouméa-Lima Alain Mérat, chef de cabine; Denis Berthe, steward; Edith Bourdon, hôtesse; Philippe Mornet, steward.</p> <p>Documentation E. Chemel. tirage limité : 5 exemplaires collection Chemel</p>	<p>Reproduction interdite</p> 
<p>Équipages Paris-Nouméa-Paris AF 200F du 16 au 18 septembre 1987 F-BVFB</p> <p>Comme un tour du monde de 47.846 km 26 h 32 de vol !</p> <p>L'amplitude de la mission, 50 heures de service avec un arrêt de 9 heures à Nouméa, impose une dérogation. Denis Parenteau, directeur d'Air France, obtient des services officiels l'autorisation de réaliser ce vol. Un espace en cabine arrière est aménagé pour permettre à l'une des deux équipes de se reposer. La régularité du vol est exemplaire, même temps de vol, 14h03 de Paris à Nouméa et de Nouméa à Bordeaux. Sur l'ensemble du vol, la vitesse moyenne est supérieure à 1.800 km/h. Le temps record de 3h40 de vol pour franchir 6.872 km d'océan Pacifique entre l'atoll de Hao et Lima ne sera jamais homologué.</p> <p>Documentation E. Chemel. tirage limité : 5 exemplaires collection Chemel</p>	<p>Reproduction interdite</p> 

<p>le mécanicien navigant</p> <p>PROFIL CONCORDE Marathon</p>  <p>Signature: redmond</p>	<p>Signature: redmond</p> 
<p>Vol Jacques Chirac Nouvelle Calédonie</p> <p>PROFIL CONCORDE Equipages</p>  <p>Réalisation Édouard Chemel</p>	<p>le mécanicien navigant</p> <p>Signature: redmond</p> 
<p>Vol Jacques Chirac Nouvelle Calédonie</p> <p>PROFIL CONCORDE Records</p>  <p>Réalisation Édouard Chemel</p>	<p>le mécanicien navigant</p> <p>Signature: redmond</p> 

Trois cartes postales commémoratives du vol Jacques Chirac Nouvelle-Calédonie. Collection Ed. Chemel. Tirage limité à 5 exemplaires. Signatures du Cdt Ed. Chemel et Omn M. Suaud.

2^{ème} vol : Escale technique imprévue à Tontouta du 15^{ème} Tour du Monde Concorde Air France, le 18 octobre 1993

Le 18 octobre 1993, le Concorde F-BVFC, effectuant le 15^{ème} Tour du Monde du tour opérateur suisse Kuoni se pose à la Tontouta à 12 h 03 pour y faire le plein de carburant. En provenance de Papeete le « Fox-Charlie » devait se rendre directement à Sydney mais pour des raisons de température au sol trop élevée à l'aéroport de Faaa, il ne peut décoller à pleine charge et doit programmer une escale intermédiaire. Il se pose à la Tontouta après un vol de 2 h 48 dont 2 h 22 en vitesse supersonique. Durant cette escale technique les 80 passagers sont tenus de rester à bord. Le « Fox-Charlie » repart une heure plus tard à 13 h16, après avoir embarqué 40 tonnes de kérozène. Il atteint Sydney en 1 h 28 de temps de vol.

Ce Tour du Monde a commencé le 10 octobre 1993. Parti de Paris, le Concorde s'est rendu à Washington, puis à Las Vegas, ensuite à Papeete après deux escales techniques à Oakland en Californie et à Honolulu pour faire les pleins de carburant. Après deux jours de séjour à Tahiti le tour du monde se poursuit à Sydney où les 80 passagers, essentiellement des Suisses, des métropolitains, des Allemands, des Autrichiens et des Italiens doivent assister le soir à une représentation de « Don Juan » au célèbre Opéra. Le périple continue ensuite par Bali, Colombo et Mascate. Il se termine le 20 octobre à Roissy après une escale technique à Bahreïn.

Equipage des vols AF 4800/10 OCT 93 - AF 4807/26 OCT 93 de PAR à PAR :
Cdt Willy DUPONT, Opl Didier LE CHATON, Omn Jean-Louis MASSELIN, Cc Arielle PONS.



Le Concorde F-BVFC le 18 octobre 1993 à la Tontouta.

3^{ème} vol : Escale technique imprévue à la Tontouta du 17^{ème} Tour du Monde Concorde Air France, le 10 février 1994

Ce Tour du Monde réalisé par le Concorde F-BTSC, du 1^{er} au 19 février 1994, pour le compte cette fois-ci du tour opérateur de Marseille TMR, est presque en tout point semblable au précédent.

L'itinéraire est quasiment identique : Paris Roissy, New York Kennedy au lieu de Washington, puis Las Vegas, Honolulu sans stop intermédiaire, et Papeete.

Au départ de Papeete pour Sydney, le vol du Concorde est tout d'abord retardé d'une heure « par l'arrivée tardive » des croisiéristes depuis Bora-Bora. Entre temps, l'équipage technique, pour les mêmes raisons que pour le tour du monde précédent, est contraint de prévoir une escale technique intermédiaire à Nouméa.

Voici ce qu'écrivait dans son journal André Turcat, le pilote d'essai du Concorde qui était passager de ce tour du monde :

« Etape Papeete - Nouméa : La température est déjà élevée lors de notre décollage et l'avion ne peut pas décoller au poids, et au pétrole maximum. Aussi faudra-t-il faire, après 2 h 50 minutes de vol sur 4629 km une escale technique à Nouméa »

C'est ainsi que le « Sierra-Charlie » se pose le 10 février à 12 h 18 sur la piste de Tontouta. Il redécolle 2 heures plus tard à 14 h 17. Lors de cet arrêt imprévu, les 98 passagers sont autorisés, cette fois-ci, à descendre de l'avion.

André Turcat poursuit :

« Etape Nouméa - Sydney : Le vol le plus court de ce Tour du Monde, 1 h 35 pour un peu moins de 2000 km, décollage avec un plein de 33 tonnes de pétrole. On se sent collé au dossier du siège par l'accélération qui se poursuit par une montée vertigineuse. L'atterrissage sera d'un intérêt particulier, d'abord pour l'équipage qui va gratifier les passagers d'un impact très doux dans des conditions difficiles, piste courte et vent de travers de 35 nœuds (la limite autorisée). »

Après Sydney, le Concorde poursuit sa route : Bali, Colombo, Mascate puis Le Caire (au lieu de Bahreïn, ce qui donne la possibilité aux croisiéristes de visiter les pyramides). Le tour du monde en 17 jours se termine le 19 février en fin de journée à Roissy.

Equipage des vols AF4814 /01 FEB 94 - AF 4823/19 FEB 94 de PAR à PAR : Cdt Michel POULIGNY, Opl Éric CELERIER, Omn Claude BILLEREY, Cc Christine COURTY.

4^{ème} vol : Escale technique programmée à la Tontouta du 20^{ème} Tour du Monde Concorde Air France, le 19 janvier 1995

Ce nouveau Tour du Monde organisé par TMR, le tour opérateur de Marseille, prend en compte l'expérience des vols précédents. Il conserve exactement le même itinéraire mais les équipes techniques programment dès l'origine une escale intermédiaire à Nouméa, entre Papeete et Sydney, pour « refueler ».

Le public de Nouméa est ainsi préalablement informé du passage du Concorde et peut se rendre à la Tontouta pour l'admirer. Quatre ULM font le déplacement sur l'aéroport pour l'attendre.

Le Concorde F- BVSD pose ses roues sur la piste de la Tontouta le jeudi 19 janvier à 10 h 52 exactement ... avec même 20 minutes d'avance, après un vol de 2 h 49 dont 2 h 18 à la vitesse supersonique. Avant d'atterrir il survole l'île des Pins par une météo parfaite, émerveillant ainsi les cent passagers. Ceux-ci sont ensuite conduits en salle de transit.

1 h 22 plus tard le « Sierra-Charlie » quitte Tontouta pour Sydney qu'il atteint en 1 h 27 dont 58 minutes en supersonique.

Le Concorde poursuit son tour du monde en 17 jours qui l'amène du 10 janvier au 27 janvier 1995 de Paris à Paris par New York, Las Vegas, Honolulu, Papeete, Nouméa, Sydney, Bali, Colombo, Mascate et Le Caire.

Equipage des vols AF 4815 /10 JAN 95 - AF 4823 / 27 JAN 95 de PAR à PAR : Cdt Michel DUPONT, Opl François PRADON, Omn Claude LEBRUN, Cc Philippe ALCARAZ.



19 janvier 1995 : les passagers du Concorde se dirigent vers la salle de transit.
 (Les Nouvelles Calédoniennes Vendredi 21 janvier 1995 n° 7112)

5^{ème} vol : Le Concorde à Tontouta du 12 au 18 septembre 1995

Le 5 septembre 1995, le Président de la République Jacques Chirac lance la dernière campagne d'essais nucléaires en Polynésie par un tir sur l'atoll de Mururoa, provoquant une forte réaction des pays riverains. Les syndicats australiens appellent au boycott des produits et services français. Par prudence, la compagnie Air France suspend alors le passage par l'Australie des tours du monde Concorde. Il est alors décidé que, depuis Papeete, le Concorde déposerait ses passagers à Auckland. De là, ces derniers emprunteront un Boeing 737 affrété, pour poursuivre leur découverte de Christchurch en Nouvelle-Zélande et de Sydney, puis rejoindront le Concorde qui les attendra à Nouméa, pour continuer leur périple en Asie.

C'est ainsi que le « Sierra-Delta » revient à la Tontouta le mardi 12 septembre 1995 à 16 h12 en « convoyage à vide » (vol AF372 V) depuis Auckland après une étape couverte en 1 h 38 dont 52 minutes en vitesse supersonique. Il reste 6 jours au sol à Tontouta et redécolle le lundi 18 septembre à 14h06 pour Guam.

Ce 22^{ème} Tour du Monde Concorde est affrété par le tour opérateur nord-américain INTRAV, basé à Saint-Louis, Missouri. La clientèle étant américaine, le tour du monde débute à New York et propose un itinéraire toujours d'est en ouest mais avec quelques nouvelles escales. Le Concorde F-BVSD qui assure ce tour du monde est mis en place à vide à New York JFK depuis Paris CDG le 8 septembre 1995. Le lendemain il quitte New York pour Honolulu via deux stops techniques à Dallas et Las Vegas et un changement d'équipage à Dallas. Après 2 jours d'escale à Hawaï, le « Sierra-Delta » poursuit sa course vers Auckland avec un stop intermédiaire à Nandi (Fidji) pour ravitaillement en carburant. Puis, après un arrêt de deux heures pour débarquer ses passagers américains, il se rend à Nouméa où il les retrouve 6 jours après, venus d'Australie sur un avion classique chartérisé.

Depuis Nouméa, il atteint Hong Kong en 5 heures de vol et 1 h 20 d'escale technique à Guam. Le croisiériste aurait souhaité que le Concorde se rende directement à Pékin mais les autorités chinoises refusent d'accorder ces droits à Air France. Ce n'est qu'au tour du monde suivant que le Concorde pourra se poser à l'aéroport de la capitale chinoise, mais cette autorisation sera retirée au bout de deux vols en raison, officiellement, du bruit trop élevé perçu

au décollage. Pour visiter la cité interdite, les croisiéristes américains se rendent à Pékin par un vol d'une compagnie chinoise. Le stop-over à Hong Kong dure là aussi 6 jours complets. L'escale suivante se situe à New Delhi pour permettre aux passagers, durant deux jours, de découvrir les temples d'Agra et de Delhi. Puis, nouveauté dans ce programme, une visite des parcs animaliers du Kenya durant trois jours. Le Concorde se rend de New Delhi à Nairobi via Bombay. Direction ensuite Londres par Djeddah. Puis, le 2 octobre, le Concorde d'Air France assure, singulièrement, un vol entre Londres Heathrow et New York Kennedy pour ramener chez eux ces passagers américains qui ont ainsi réalisé un tour du monde en 23 jours.

Ce passage du Concorde à Nouméa entre le 12 et 18 septembre est assez peu connu en Nouvelle-Calédonie en raison de la tension sociale qui existait à l'époque et de la grève que subissait le journal Les Nouvelles-Calédoniennes.

Equipage des vols AF 4800 / 09 SEP 95 - AF 4807/ 02 OCT 95 de Dallas à New York : Cdt Willy DUPONT, Opl Gérard BARRAS, Omn Bernard MENORET, Cc Jean-Jacques MAUBOURGUET.

6^{ème} vol : Le Concorde à Tontouta du 6 au 12 octobre 1995

Le 23^{ème} Tour du Monde Concorde d'Air France se déroule trois semaines seulement après le précédent, preuve qu'il existait une réelle demande pour des voyages supersoniques à 50 000 \$ la place ! Comme le 22^{ème} Tour du Monde, il est organisé par le tour opérateur américain INTRAV. Les deux itinéraires sont presque identiques.

C'est le Concorde F-BVFF qui est choisi pour accomplir ce tour du monde de New York à New York par l'ouest. Le « Fox deux fois » est mis en place par le vol régulier AF 002 du 2 octobre 1995 de Paris à New York, accompli comme d'habitude en 3 h 30 minutes de vol, mais avec, ce jour-là, 2 minutes de retard au décollage !

Les escales suivantes sont Dallas (stop technique), Las Vegas (stop technique) et Honolulu. Pour se rendre à Auckland, une escale technique à Nandi est préférée à celle de Papeete. La situation diplomatique étant toujours aussi tendue avec l'Australie, il est convenu de renouveler le « stratagème » du tour du monde précédent : les passagers poursuivront leur voyage en Nouvelle-Zélande et en Australie à bord d'un Boeing affrété, et le Concorde se rendra à vide à Nouméa.

Le « Fox deux fois » se pose ainsi à la Tontouta le vendredi 6 octobre 1995 (vol AF 375 V) à 16h48 après un vol de 1 heure 24 dont 51 minutes en vitesse supersonique. Comme pour le tour du monde précédent, le Concorde reste 6 jours à Tontouta. Les organisateurs ont été bien avisés de ne pas poser le Concorde en Australie, car le jeudi 12, jour même du départ du Concorde de Nouméa, le Boeing 747 d'Air France assurant la liaison régulière Paris - Singapour - Sydney - Nouméa était retenu 24 heures à Sydney par les pétroliers de l'aéroport qui refusaient de l'avitailleur en kérozène en signe de protestation contre le second essai nucléaire français à Mururoa.

Le jeudi 12 octobre 1995, le Concorde décolle de la Tontouta à 15 h 16, pour un vol historique. C'est en effet la première fois (et probablement la seule) qu'un avion relie Nouméa à ... Pékin. L'aéroport de Pékin n'est plus interdit, ce jour-là, aux passagers du Concorde qui souhaitent visiter la cité interdite ! La distance de 9 357 km est évidemment trop longue pour être couverte en une seule étape : une escale intermédiaire à Guam est nécessaire. Ce parcours particulièrement long de Nouméa à Pékin est effectué en 7 h 31 dont 5 h 41 de vol et 1 h 50 d'escale. Le copilote assure la première étape et le commandant la seconde qui est intégralement réalisée de nuit.

La visite de Pékin dure une journée et demie, puis le Concorde se rend à Hong-Kong et retrouve le trajet habituel des tours du monde INTRAV : New Delhi - Nairobi avec un stop à Bombay, Nairobi - Londres avec un stop à Djeddah, et enfin la traversée de l'Atlantique Londres - New York. Il rentre aux Etats-Unis le 26 octobre après un tour du monde de 23 jours.

Equipage des vols AF 4836 / 03 OCT 95 - AF 4842/ 26 OCT 95 de Dallas à New York :
 Cpt Michel BRULANT, Opl Bernard DEPOUEZ, Omn Guy PELLERIN, Cc Yannick GOUGAUD.



Enveloppe commémorative transportée à bord du vol Concorde de Pékin (14 octobre 1995) à New York (26 octobre 1995).

CERTIFICAT

TOUR DU MONDE INTRAV - OCT 95

VOL	DATE	ESCALE / DÉPART	ESCALE / ARRIVÉE	TBB	TDV	SUP
F.BVFF - AF 4836	03.10	JFK - 14.30 - 14.50	DFW - 17.37 - 17.41	03.11	02.47	
		DFW - 19.57 - 20.12	LAS - 22.06 - 22.12	02.15	01.54	
		LAS - 00.19 - 01.14	HNL - 04.12 - 04.16	03.57	02.58	01.57
AF 4837	05.10	HNL - 20.00 - 20.16	NAN - 23.15 - 23.18	03.19	02.59	02.25
		NAN - 00.51 - 01.01	AKL - 02.29 - 02.31	01.40	01.28	00.57
AF 357 V	06.10	AKL - 04.10 - 04.24	NOU - 05.48 - 05.54	01.44	01.24	00.51
AF 4839	12.10	NOU - 04.07 - 04.16	GUM - 07.00 - 07.05	02.58	02.44	02.15
		GUM - 08.33 - 08.50	PEK - 11.47 - 12.01	03.28	02.57	01.56
AF 4894	15.10	PEK - 01.28 - 01.32	HKG - 04.00 - 04.06	02.38	02.28	
AF 4840	18.10	HKG - 01.44 - 02.05	DEL - 06.29 - 06.32	04.48	04.24	
AF 4841	20.10	DEL - 05.00 - 05.12	BOM - 06.32 - 06.38	01.38	01.20	
		BOM - 08.05 - 08.17	NBO - 11.09 - 11.17	03.12	02.52	02.03
AF 4842	23.10	NBO - 07.27 - 07.42	JED - 10.14 - 10.22	02.55	02.32	
		JED - 12.04 - 12.14	LHR - 15.55 - 16.00	03.56	03.41	02.03
AF 4843	26.10	LHR - 09.02 - 09.23	JFK - 12.50 - 12.55	03.53	03.27	02.44
TOTAL				45.32	39.55	17.11

JFK - DFW - CDB : BIRAS B. - OPL : LAPERSONNE P. - OMN : CLEMENT G.
 CABINE : MAHDADA K. - LHOTE D. - LE PENVEN A.M. - ROBIN D. - PERRON L. - DE VILLEDARY A.

DFW - JFK - CDB : BRULANT M. - OPL : DEPOUEZ B. - OMN : PELLERIN G.
 CABINE : GOUGAUD Y. - BURGUES C. - GAYON M. - LEMAIRE D. - DETCHEVERRY B. - VELASCO R.

Concorde
 Philatélie
 B. LECHNER

Certificat de vol du Tour du Monde INTRAV du 3 au 26 octobre 1995, mentionnant le passage à Nouméa.

7^{ème} vol : Escale touristique de deux jours du Concorde à Tontouta, du 18 au 20 janvier 1998.

Parmi les huit vols du Concorde qui se sont posés à Nouméa on compte un « vol ministériel » (celui de Jacques Chirac en septembre 1987), et sept Tours du Monde. Ce 7^{ème} vol est le seul Tour du Monde qui ait prévu une visite touristique de la Nouvelle-Calédonie ; tous les vols précédents avaient fait l'objet d'une simple escale technique (pour ravitaillement en carburant ou transferts de passagers). Les croisiéristes n'avaient vu de la Calédonie que son aéroport.

Ce 29^{ème} Tour du Monde Concorde, organisé par ASA Aerospace du 11 janvier au 2 février 1998 à bord du F-BVFA, propose à ses clients, pour l'essentiel des golfeurs, un itinéraire original : Paris - Miami avec un stop technique à New York JFK ; deux jours plus tard une étape Miami - Cayenne (technique) - Foz do Iguazu (au Brésil pour admirer les chutes ... et son golf) ; étape suivante Iguazu - Santiago du Chili (technique) - Ile de Pâques. Six heures plus tard, juste le temps d'amener nos touristes fortunés contempler les statues moaï, le « Fox-Alpha » décolle pour Tahiti. Le séjour de deux jours y prévoit un passage par le golf de Moorea.

Le dimanche 18 janvier le Concorde F-BVFA pose ses roues en bout de piste de la Tontouta à 11 h 54 puis bifurque juste devant l'aérogare, à la grande déception des spectateurs qui l'attendaient à l'autre extrémité, le long de la RT1. L'étape Papeete - Nouméa longue de 4680 km a été réalisée en 2 h 52 dont 1 h 45 en vitesse supersonique, soit à la vitesse moyenne de 1632 km/h.

A la descente de l'appareil les 84 passagers, pour moitié des Allemands, une quinzaine de francophones et une dizaine d'Américains, reçoivent les traditionnels colliers de fleurs au son de la musique d'une troupe de danses mélanésiennes. Durant leur séjour la plupart des participants se rendent au golf de Tina pour poursuivre leur tournoi sur les greens les plus exotiques du monde. Les quelques autres profitent de cette escale pour se rendre à l'Île des Pins.

Au terme de ce séjour calédonien, le Concorde repart le mardi 20 janvier à midi pour un vol de 3 h 17 vers Denpasar, dans l'île paradisiaque de Bali. Deux jours plus tard, le « Fox-Alpha » se rend dans l'île de Phuket, en Thaïlande. Le périple se poursuit à destination de New Delhi (via Bangkok), puis de Dubaï et enfin de Rome. Ce Tour du Monde en trois semaines, se termine à Paris Roissy le 2 février 1998.

Equipage des vols AF 4540/ 11 JAN 98 - AF 4550/ 01 FEB 98 de PAR à PAR :
Cdt Yves PECRESSE, Opl Dominique FADY, Omn Robert BUISSON, Cc Pierre ROBIN.



Enveloppe commémorative du vol Nouméa - Denpasar du 20 janvier 1998.

8^{ème} et dernier vol. Dernier passage du Concorde à Tontouta, le 17 octobre 1999.

Le 35^{ème} Tour du Monde Concorde effectué par l'appareil immatriculé F-BVSC et organisé, cette fois encore, par le tour opérateur américain INTRAV, comporte une simple escale technique à Tontouta afin d'assurer un ravitaillement en kérozène entre Papeete et Cairns, ville australienne située à proximité de la Grande Barrière de corail.

Son passage, le dimanche 17 octobre 1999, de 11 h 58 exactement à 13 h 35, donne l'occasion à la représentation locale d'Air France, en collaboration avec l'Office des Postes de Nouvelle-Calédonie, de célébrer le cinquantième anniversaire de l'ouverture de la ligne Paris - Nouméa par la compagnie nationale. Un cachet spécial, représentant à la fois le Concorde de 1999 et le DC4 de 1949, est apposé sur les lettres déposées au bureau de poste de l'aérogare ce dimanche 17 octobre. C'est aussi l'occasion de produire des enveloppes commémoratives pour cette liaison Nouméa - Cairns qui n'a jamais encore été opérée, même en avion subsonique. C'est malheureusement le dernier pli aérophilatélique du Concorde à Nouméa.

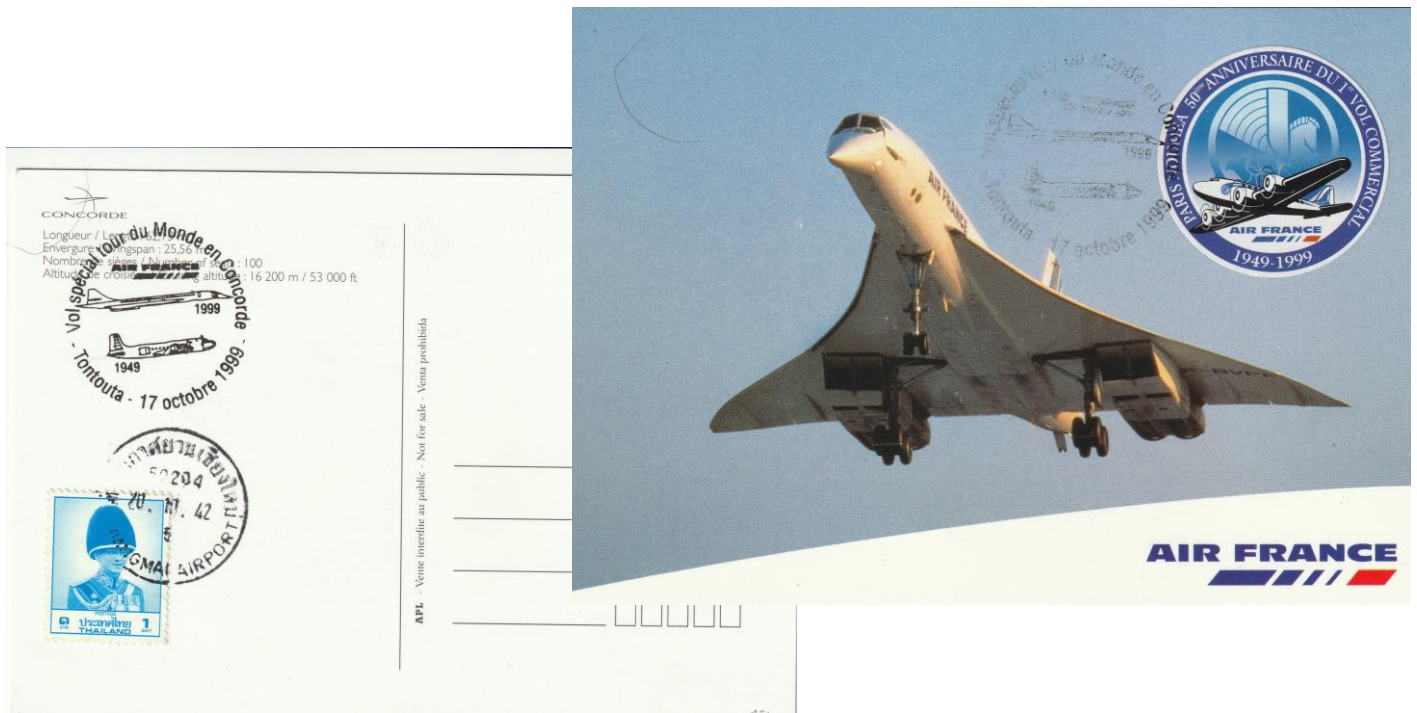
Les étapes de ce périple de 23 jours autour du monde, du 8 au 31 octobre 1999, auront été les suivantes : départ de New York JFK le 8 octobre pour Fort Lauderdale (Floride), puis Buenos Aires par Cayenne. A Buenos Aires les passagers se rendent par avion à Iguazu. Le voyage se poursuit vers l'Île de Pâques, par Santiago du Chili. Vient ensuite Papeete où une escale de trois jours a été aménagée pour amener nos touristes à Bora-Bora. L'étape suivante Papeete - Nouméa est couverte en 2 h 47 toujours à une vitesse moyenne de plus de 1 600 km/h puis, après cet arrêt carburant d'une heure et demie, le « Fox-Sierra » poursuit sa route pour Cairns, atteint en 1 h 33 de vol dont 1 h 03 en supersonique.

Le lendemain, il s'envole pour Denpasar (Bali), et le surlendemain pour Bangkok, où il laisse ses passagers qu'il récupère à Chiang Maï (Thaïlande) après une mise en place à vide. Il se dirige ensuite vers Nairobi mais, 1 h 25 de vol après l'escale technique de Bombay, il est obligé de revenir pour raison technique (QRF vol). Trois heures plus tard il repart pour Nairobi (Kenya). Après un « safari » de deux jours et demi, les croisiéristes sont conduits à Istanbul via un stop au Caire. L'étape suivante amène nos Américains à Paris pour une visite de 3 jours. C'est sur un autre appareil (le « Fox-Bravo ») que le même équipage les ramène le 31 octobre à New York en 3 h 30 de vol au-dessus de l'Atlantique.

Equipage des vols AF 4612/ 08 OCT 99 - AF 4622/ 31 OCT 99 de NYC à NYC :
Cdt André VERHULST, Opl Éric CELERIER, Omn Lucien SCHWALLER, Cc Dominique PORTAIL.



Aérogramme transporté à bord du vol Concorde Nouméa - Cairns du 17 octobre 1999.
Cachet 50^{ème} anniversaire Air France. Signé par le commandant André Verhulst.



Carte postale Concorde, 50^{ème} anniversaire Air France à Nouméa.

Au verso : cachet commémoratif de Nouméa du 17 octobre et cachet à date de Chiang Mai du 20 octobre.



Enveloppe de Nouméa en date du 17 octobre 1999 avec cachet noir 50^{ème} anniversaire d'Air France à Nouméa et cachet rouge 1^{er} vol Concorde Nouvelle-Calédonie - Australie (ce qui est erroné puisque le 1^{er} vol a eu lieu le 18 octobre 1993, suivi d'un autre le 19 janvier 1995). Etiquette « transporté à bord du Concorde », ce qui est aussi erroné compte tenu du cachet d'arrivée au verso « Bureaux Temporaires - Paris - 19 octobre 1999 !

Le dernier des Tours du Monde Concorde se déroule du 15 mai au 5 juin 2000. Il ne touche pas Nouméa, mais s'arrête à Tahiti.

VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

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

N° 1031 : M. Michel MARTINEZ (35 / Bretagne)

N° 1032 : Mme Nathalie BRASILIER (46 / Occitanie)

N° 1033 : M. Julio MARTINEZ (Uruguay)

Nécrologie

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

N° 921 : M. **Charles-Henry ARNOULX de PIREY SAINT ALBY** (13 / Provence-Alpes-Côte d'Azur) le 25 août 2020 dans sa 92^{ème} année.

Le CAF présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

Commandeur de la Légion d'honneur, croix de guerre des TOE avec 4 palmes, médaille de l'Aéronautique, médaille des blessés de guerre, officier de l'ordre du Ouissam Alaouite chérifien.

En octobre 1950, le 1^{er} Tabor dans lequel sert l'aspirant de Pirey, est presque totalement décimé lors du "désastre de la RC 4", où deux grandes colonnes françaises sont anéanties dans la jungle tonkinoise, le long de la frontière chinoise. Quoique blessé, il est l'un des trois seuls officiers rescapés de son bataillon qui laissa environ 450 hommes sur le terrain sur 600 engagés (*La route morte - Indochine RC 4 - 1950, Mémoires* par Charles-Henry de Pirey ; Indo éditions).

En 1951, il est muté sur ordre personnel du général de Lattre comme adjoint de son fils, le lieutenant Bernard de Lattre, qui commande un escadron au 1^{er} régiment de chasseurs. Mais avant que le sous-lieutenant ne rejoigne sa nouvelle affectation, Bernard de Lattre est tué au combat. Le sous-lieutenant de Pirey bénéficie à nouveau de rapides cours individuels et reçoit le commandement d'un peloton de chars M-5 du 1^{er} chasseur. Il participe à plusieurs des grandes batailles victorieuses de 1951 "l'année de Lattre" pendant laquelle il sera encore blessé.

Quand il quitte l'Indochine en 1952, Charles-Henry de Pirey est lieutenant d'active. Nommé aide de camp du résident-général au Maroc, il se porte volontaire en 1954 pour suivre des cours de pilote d'avion et d'hélicoptère dans la toute nouvelle Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT). Il y devient pilote instructeur, puis chef pilote. Le capitaine de Pirey quitte l'armée en 1957 pour devenir pilote d'essai d'hélicoptères civils, réussissant plusieurs "premières" en altitude, dans les Andes. Il sera le premier à poser un hélicoptère sur un volcan en activité (en Iran) et cumulera plus de dix mille heures de vol en vingt-cinq ans.

Auteur couronné par de nombreux prix dont ceux de l'Académie Française et de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, toute sa vie il fut passionné par la philatélie et l'astrologie.

Les membres du CAF au palmarès des expositions philatéliques

- **LONDON 2022. Exposition Philatélique Mondiale** (19 - 22 février 2022) :
 - 95 G. Or : Jerzy KUPIEC-WEGLINSKI : *Airmail in the Polish Territories (1914-1939)*.
 - 90 Or : Jean-Daniel AYACHE : *La poste aérienne de et vers la Nouvelle-Calédonie (1929-1949)*.
 - 90 Or : Flavio RICCITELLI : *The Italian South-Atlantic Air Mail Service of L.A.T.I. (1939-1941)*.
- **HELVETIA 2022. World Stamp Exhibition, Lugano** (18 - 22 mai 2022)
 - 92 Or : Peter BEER : *North-Atlantic catapult airmail flights (1928-1935)*.
 - 90 Or : Jacques RENAUD : *Courriers commerciaux et privés transportés par dirigeables allemands, affranchissements mécaniques, période 1928-1935*.

- 90 Or : Patrice TRZECIAK : *Liaisons aériennes transatlantiques pendant la Seconde Guerre mondiale.*
- 87 GV : Flavio RICCITELLI : *The contribution of Zeppelins in the development of German aerpostal system from/to South-America (1934-1937).*
- 86 GV : René MARECHAL : *La poste aérienne en Mer Egée (1929-1947).*
- **Exposition régionale 48^e congrès GRAPHN - Dieppe** (21 - 22 mai 2022)
 - 76 V : Alain CANUEL : *A la conquête de Madagascar.*
- **Exposition régionale GAPS 2022 à Lencloître** (28 - 29 mai 2022)
 - 80 GV : Michel NEMPON : *Courriers aériens sur la ligne de Madagascar jusqu'en 1940.*
 - 77 V : Pascal HOUE : « *Journal de l'Aérogramme 1930 - 1931 - 1932* ».
 - 68 A : Fabien FERNBACH : « *Contact Air Mail 1925 - 1935* ».
- **ANTWERPIA 2022 : Championnat national belge** (10 - 12 juin 2022)
 - 87 GV et félicitations du jury : Michel NEMPON : « *Correspondances aériennes transportées au tarif réduit du nouvel-an* ».

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **23 au 26 juin 2022 : Phila-Philex 2022** au Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris (Hall 5.1 PARIS EXPO). **Exposition Nationale - 95^{ème} Championnat de France de Philatélie** et Congrès de la FFAP.
- **4 au 6 novembre 2022 : Aerophilately 2022 à Bellefonte (Pennsylvanie - USA)**, exposition organisée par l'**American Air Mail Society**.
- **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/>

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- **TIMBRES MAGAZINE** :
 - n°242 (mars 2022) : « *Marcel Doret : entre exploits et drames* », 1^{ère} partie, par Bertrand SINAIS.
 - n°243 » (avril 2022) : « *Marcel Doret : entre exploits et drames* », 2^{ème} partie, par Bertrand SINAIS et « *Les drôles de vignettes de la liaison Marseille - Alger de 1926* », par Bertrand SINAIS.
 - n°244 (mai 2022) : « *Les vignettes des premiers meetings d'aviation* », par Jean-Louis EMMENEGER.
« *Charles Van den Born : les tribulations d'un aviateur belge en Indochine* », par Bertrand SINAIS.
- **REVUE ICARE** :
 - n°260 comprenant 2 articles de notre regretté ami Vital FERRY : « *Il y a 80 ans, le premier vol de l'hydravion géant français CAMS 161* » et « *Les avions bimoteurs commerciaux Lockheed dans les compagnies françaises.* »
<https://revueicare.com/p/icare-n-260-les-avions-bimoteurs-commerciaux-lochkeed-1ere-partie>
- **AIR POST JOURNAL** (bulletin de l'American Air Mail Society)
 - n°1099 (janvier 2022) : « *Unusual Air France Airmail Dispatch from Poland* » par le Dr. Jerzy W. KUPIEC-WEGLINSKY

Service cessions

La prochaine cession sera organisée en septembre 2022. Les lots pour cette vente seront acceptés jusqu'au 10 août. 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

Prochaines réunions du CAF : 18 juin (PdC) ;

24 septembre : Assemblée Générale du CAF ;

15 octobre (Zoom) ; 19 novembre (PdC) ; 17 décembre (Zoom).

→PdC = restaurant « Au Pied de Cochon », 6 rue Coquillière, 75001 PARIS

→Zoom = visioconférence via l'application Zoom. Les membres seront prévenus par mail et recevront le lien pour participer à la réunion.

Dans le domaine des documents transportés par dirigeables allemands, il est possible d'avoir de bonnes surprises en les examinant avec soin.

La lettre présentée provient d'**Andorre-la-Vieille**, où elle a été postée le 4 octobre 1932 à destination du consulat d'Allemagne à **Pernambuco** (Brésil). Acheminée via **Latour-de-Carol** et **Paris**, elle arrive le 10 octobre à **Friedrichshafen**, où elle est prise en charge par le **GRAF ZEPPELIN** lors de son 8^{ème} voyage vers l'Amérique du Sud en 1932 (du 10 au 19 octobre).



Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le tarif est bien exact :

Tarif lettre extérieur	1,50 F
Recommandé extérieur	2,00 F
Surtaxe aérienne * pour le Brésil 8,50 F/5g x 2	<u>17,00 F</u>
Tarif Total	20,50 F

*Après vérification, le poids de la lettre vide de texte est supérieur à 5g, d'où une taxation aérienne pour 10g.

En ce qui concerne l'utilisation du 20 F Merson surchargé ANDORRE, celle-ci est plutôt rare : plus forte valeur d'une série émise le 16 juin 1931, seules 50 feuilles de 3 x 25 timbres furent émises (3750 ex.).

Le nombre de ces timbres utilisés reste inconnu, mais il existe de nombreux faux.

