



BULLETIN D'INFORMATION

Janvier 2023 N°86

SOMMAIRE

- La fin du timbre rouge p. 2
- 1^{er} accident européen d'hélicoptère postal p. 3 à 12
- 2 plis spectaculaires p. 13 à 14
- 1 pli, un avion DH.88 p. 15 à 16
- Vols V. Roffey en Nouvelle-Calédonie p. 17 à 28
- Vie du CAF p. 29 à 31
- Chronique aérophilatélique p. 32



Victor Roffey, bien accompagné,
devant son avion le "Golden Eagle"

La fin du timbre rouge

Depuis le 1^{er} janvier 2023, La Poste a supprimé le timbre rouge, répondant ainsi aux « nouvelles attentes des usagers » ... Le timbre rouge, à 1,43 €, garantissait au courrier un acheminement prioritaire avec une livraison le lendemain. Le timbre vert, à 1,16 €, assurait une livraison à J+2.

La Poste justifie cette démarche par une chute du volume du courrier prioritaire (les ménages envoyaient 45 lettres prioritaires par an en 2010, seulement 5 en 2021), par une recherche d'économies, et par un souci d'améliorer son empreinte carbone... Il est vrai que « les moyens numériques, mails, SMS... » expliquent cet effondrement. C'est oublier cependant l'augmentation excessive du prix du timbre rouge qui a été multiplié par 2,5 en 11 ans (soit une hausse moyenne annuelle de 8 % pour une inflation qui n'a été durant cette période que de 1,1 % par an !).

Le timbre rouge est désormais remplacé par une formule hybride, dénommée **e-lettre rouge**. Concrètement, pour obtenir que son document arrive à son destinataire le lendemain, il faudra l'envoyer par mail au site internet de la poste. Le document sera ensuite imprimé par la Poste dans un bureau proche du destinataire, mis sous enveloppe, affranchi (avec un timbre numérisé ?) et distribué le lendemain. Ce service coûte 1,49 € (pour 1 à 3 feuilles). On peut raisonnablement s'inquiéter du respect de la confidentialité de ce courrier envoyé ainsi numériquement, et s'interroger sur la mise à disposition de ce produit pour les usagers qui ne disposent pas d'accès internet.

Cette réforme s'accompagne également, pour l'utilisateur, d'une détérioration du service postal. En effet la lettre verte sera désormais distribuée en trois jours au lieu de deux. L'Ecopli, la formule la moins chère, qui assurait l'envoi du courrier en quatre jours, et qui ne coûtait que 1,14 € (timbre gris) disparaît aussi depuis le 1^{er} janvier 2023.

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

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>

Ce qui nous désole - les aérophilatélistes - c'est qu'en supprimant l'acheminement du courrier du jour pour le lendemain, La Poste cessera d'utiliser l'avion pour transporter le courrier à l'intérieur de la métropole. Ainsi prend fin la grande aventure de l'aviation postale intérieure qui débuta au mois d'août 1918 entre Paris et Saint Nazaire pour accélérer, pendant un an, le courrier de l'armée américaine, qui prit ensuite son essor avec la création d'Air Bleu en juillet 1935, et qui connut ses heures de gloire avec la Postale de Nuit développée par Air France à la sortie de la Guerre sous l'égide d'hommes aussi remarquables que Didier Daurat et Raymond Vanier.

Pour finir avec les mauvaises nouvelles, du moins pour les philatélistes traditionnels que nous sommes, La Poste nous annonce la commercialisation début 2023, d'un « timbre digital » se présentant sous forme d'un code alphanumérique vendu en ligne au prix du timbre vert, à télécharger puis à recopier ensuite sur l'enveloppe. De tels « cryptotimbres », avec QR codes, ont déjà fait leur apparition en Autriche et en Croatie... Est-ce bientôt la fin du timbre-poste papier ?

Jean-Daniel AYACHE

Premier accident européen d'hélicoptère postal

Par **Bernard FOX**

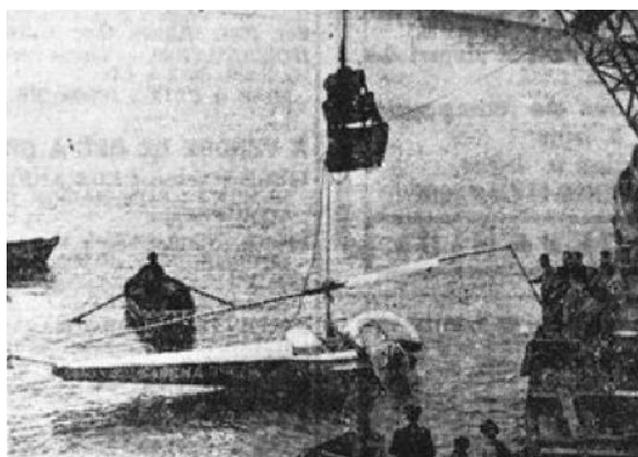
Ce vendredi 15 septembre 1950 les nuages sont gris et bien bas au-dessus de Liège. Ils y déversent une bruine désagréable. Ce sont dans ces conditions que vers 13h30 l'hélicoptère postal Bell 47 D1, flambant neuf, immatriculé OO-UBB, piloté par Gérard Trémerie se présente au-dessus de la ville belge en provenance de Libramont. Il entame sa descente sur le minuscule héliport situé au bord de la rive droite de la Meuse. Le pilote constate une vibration et un petit bruit, tous deux anormaux. Il se pose, arrête exceptionnellement la giration du rotor et scrute en détail sa machine par acquis de conscience. Il souhaite éviter tous désagréments. Cet arrêt inopiné induit un peu de retard qu'il faut éviter d'augmenter. "Le courrier doit arriver à l'heure" telle est la consigne. Gérard Trémerie fait donc procéder simultanément aux opérations routinières.

Après avoir déposé les sacs de courriers pour Liège en provenance de Bruxelles et Libramont, un commis des postes procède au chargement des sacs postaux à destination des escales suivantes dans les deux malles extérieures latérales. Ces dernières contiennent, en plus, un sac en provenance de Grande-Bretagne oublié par erreur dans l'appareil à l'héliport de Bruxelles X.

Puis vers 13h40, Gérard Trémerie reprend sa route en direction de Tongres. Mais à peine en l'air il constate que « quelque chose ne tourne pas rond » dans le compartiment moteur. Lors du décollage une pale du ventilateur de refroidissement du moteur s'est brisée et s'est ensuite fracassée contre un cylindre endommageant irrémédiablement le moteur qui perd immédiatement la majeure partie de sa puissance. Gérard Trémerie active alors l'autogiration de la voilure tournante et applique la procédure de sécurité, en cas de survol d'une ville. Procédure qui consiste à se poser sur une zone de sécurité, en l'occurrence, la Meuse à Liège.

Un peu avant de se poser sur l'eau le pilote ouvre la porte en plexiglass de la cabine et plonge dans la Meuse dès que son appareil la touche. Il nage ensuite jusqu'à la pile du pont le plus proche, le pont du Commerce où il se réfugie. Il est aussitôt secouru par un remorqueur hollandais qui passe par là. Pendant ce temps l'hélicoptère sombre totalement dans la Meuse par 5 mètres de fond. Des témoins auraient aperçu des sacs postaux à la dérive mais il n'en est rien. Ce ne sont que les coussins du siège du pilote. Les sacs postaux quant à eux ont coulé avec l'hélicoptère, enfermés dans les coffres.

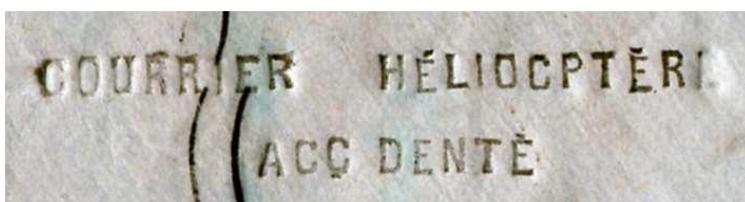
L'alerte est vite donnée. Les pompiers sont rapidement sur place. Ils dépêchent, en peu de temps, une grue flottante et un scaphandrier en provenance du port autonome de Liège. Après plusieurs plongées la machine postale est repérée puis hissée hors de l'eau à 17h20.



La machine sortant de l'eau. Posée sur le quai l'épave semble en bon état à l'exception du rotor principal dont une des deux pales est brisée.

Aussitôt en présence des représentants de la SABENA, de la police, du service postal de Liège et du Parquet de Liège, les deux coffres sont ouverts et les sacs trempés en sont extraits. Rien n'a été emporté par les eaux. La poste est complète. Les sacs semblent intacts et sont transférés au bureau de poste Liège X. Là les postiers constatent que le courrier a souffert. Ce qui signifie que majoritairement des timbres sont décollés, que de l'encre a été diluée dans l'eau et s'est même imprégnée sur d'autres enveloppes, rendant la lecture d'adresses manuscrites difficile. Qu'également beaucoup d'enveloppes sont froissées et que de rares plis sont légèrement déchirés. Mais il n'y en a pas de totalement illisibles, ni de déchiquetés. Alors le travail de séchage et de réparation commence. Il faut tenter de perdre le moins de temps possible sur le service tout en remettant en circulation des enveloppes les mieux reconditionnées.

Pour expliquer la raison de la détérioration du courrier et justifier le retard de distribution, le bureau de poste, Liège X, conçoit dans l'urgence une griffe, sur deux lignes, apposée sur toutes les correspondances accidentées. Ce travail étant effectué dans la nuit du 15 au 16 septembre, les postiers utilisent ce qui est disponible, en l'occurrence une boîte de jeu pour enfants contenant du matériel d'impression. Boîte à partir de laquelle ils confectionnent rapidement une marque officielle qui devrait indiquer "COURRIER HÉLICOPTÈRE" sur la première ligne et "ACCIDENTÉ" sur la seconde. Mais le résultat obtenu n'est pas celui escompté puisque nous lisons "COURRIER HÉLIOPTÈRE" et ensuite "ACÇ DENTÈ". Une inversion de lettres, le manque d'une lettre I et diverses entorses à l'orthographe se sont immiscés dans le texte. L'insuffisance de caractères typographiques est pour une bonne part à l'origine du problème. Nous remarquons également la faible taille de la police de caractères (3 mm) et leur médiocre alignement. Tout ceci ne peut provenir que de la précipitation dans laquelle ont travaillé les postiers pour parvenir à réexpédier tout ce courrier le plus rapidement possible. Cette griffe contribue encore plus à la particularité de ces plis accidentés par hélicoptère.



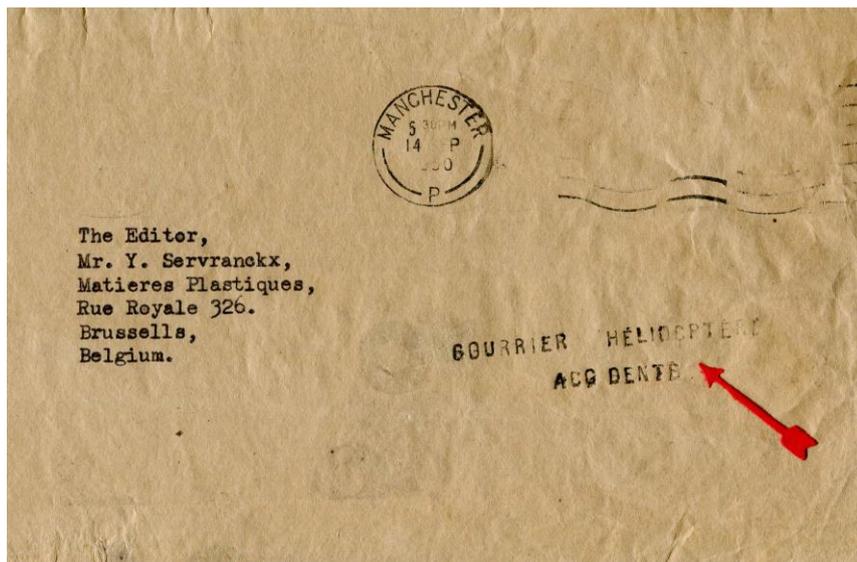
Griffe spéciale sur deux lignes

Dès le lendemain, samedi 16 septembre 1950 à 13h40, une première partie du courrier, bien sèche, est emportée par l'autre hélicoptère de la SABENA, immatriculé OO-UBA, qui prend le relais. Les plis ne reçoivent aucun timbre à date particulier au verso. Ceux à destination de Bruxelles sont même distribués exceptionnellement le dimanche 17 septembre 1950.



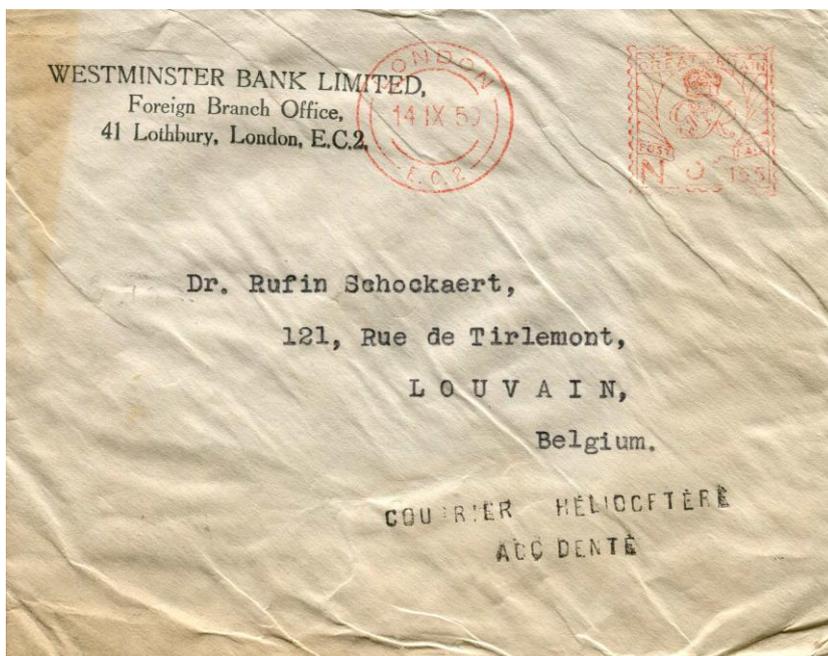
Pli Bradford - Bruxelles avec annotation manuscrite de la distribution (en bas à gauche). Recto sans timbre à date.

Ce même jour une seconde partie du courrier est prête en fin de journée et attend le passage de l'hélicoptère le lendemain après l'apposition au verso du timbre à date HELIPOST de Liège X.



Pli Manchester - Bruxelles ayant perdu son affranchissement.
Au recto, cachet LIÈGE X, type I, du 17-9-50.22 (heure de levée : 22h).

Enfin le lundi 18 septembre 1950, le courrier restant peut également repartir après l'apposition au verso du timbre à date HELIPOST de Liège X, type I, du 18-9-50.13 (heure de levée : 13h). Ce timbre à date est frappé environ une demi-heure avant le passage de l'hélicoptère postal.



Pli Londres – Louvain. Cachet, type I, LIÈGE X 18-9-50.13 apposé au recto du pli

Tout rentre enfin dans l'ordre après cette dernière expédition dont le courrier accusera finalement 4 à 5 jours de retard.

Cette situation est totalement inédite en Europe. Jamais un hélicoptère postal ne s'était écrasé jusque-là. Cependant cet accident n'a pas de conséquences graves puisque le pilote s'en est sorti indemne. Les journaux de l'époque nous relatent qu'un bon grog bien chaud l'aurait remis daplomb ...

L'hélicoptère n'entraîne aucune autre personne dans sa chute. La procédure de sécurité s'affirme valide. La machine est même rapidement remise en état de vol.

Le retard pris par le courrier varie de 1 à 5 jours selon son état. Il est vrai que, suivant le cas, c'est énorme pour un service supposé "rapide".

Mais ce n'est qu'un accident de jeunesse pardonnable pour un réseau qui n'a même pas un mois d'existence au moment des faits.

Il est possible de rencontrer trois types de correspondances accidentées :

- des plis belges en provenance de Bruxelles, Libramont et Liège,
- des plis allemands arrivés à Liège par train international,
- des plis anglais se trouvant par hasard dans un des coffres. L'hélicoptère débute quotidiennement son périple à l'aérodrome de Melsbroeck où le pilote récupère le sac de courriers en provenance de Grande-Bretagne pour le transporter et le remettre au bureau, Bruxelles X. Mais le 15 septembre 1950 l'hélicoptère démarre sa rotation avec le sac oublié à bord. Il est alors décidé que ce sac sera récupéré à Libramont, la première étape, puis expédié immédiatement vers Bruxelles X par voie ferrée. Mais finalement la rotation complète de l'hélicoptère étant plus rapide que le retour par le train, le sac est resté dans la malle ...

Genèse du premier service régulier hélipostal européen

Début 1950, M. Anselme Vernieuwe, directeur d'Exploitation de la SABENA, M. Dans son adjoint, M. Émile Pineux directeur général des Postes et M. Nottet de l'Administration de l'Aviation Civile collaborent pour mettre au point un circuit postal par hélicoptère en Belgique. Leur projet vise à transporter des passagers et à réduire le temps de transit du courrier entre certaines villes parmi les plus peuplées du territoire. Ils pensent immédiatement à l'hélicoptère, seul capable de pouvoir s'élever et descendre à la verticale dans des lieux où il n'existe pas d'aménagement particulier, et s'affranchissant des contraintes de la circulation routière ou ferroviaire.

Ils estiment que l'hélicoptère :

- est apte à remplacer les avions sur les routes interurbaines de faibles longueurs où il fera gagner du temps,
- peut concurrencer les véhicules terrestres sur le marché des transports de courtes distances en reliant entre elles des villes qui ne disposent pas encore de moyens de communication correctement développés au sol,
- a la possibilité de récupérer les passagers des avions en les transportant des villes de tailles moyennes dépourvues de structures aériennes jusqu'aux aéroports des long-courriers.

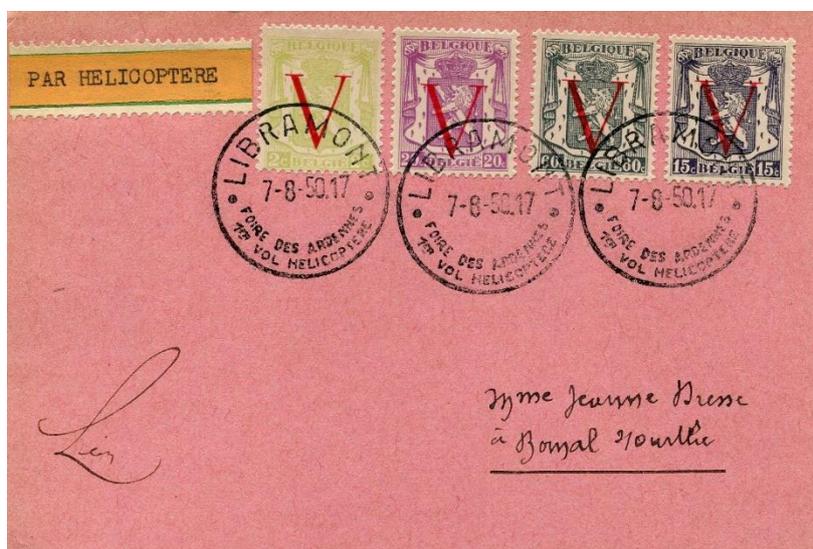
Pour ce faire le conseil d'administration de la SABENA se propose d'acheter les hélicoptères et de les mettre au service des Postes. Il s'intéresse au Sikorsky S 52-2, une machine développée à partir du S 51, un hélicoptère éprouvé qui répond parfaitement aux trois conditions précitées. En plus du pilote et du courrier, cet hélicoptère peut emporter trois passagers. Du fait de la situation très tendue en Corée, Sikorsky ne peut pas garantir la fourniture des appareils qui sont vendus en priorité à l'armée américaine.

La Poste envoie alors une délégation aux Etats-Unis pour s'intéresser aux services postaux par hélicoptères de Los Angeles, New York et Chicago. Là les Américains utilisent le premier hélicoptère au monde ayant obtenu son certificat de navigabilité civile de l'Administration de l'Aéronautique des Etats-Unis (FAA) le 08/03/1946, le Bell 47 D1. Cet appareil, équipé d'un moteur Franklin de six cylindres à plat de 200 ch refroidi par air, peut déplacer une charge utile de 200 kg entreposée dans deux conteneurs latéraux installés symétriquement de part et d'autre du moteur. En revanche cette frêle machine ne peut pas emporter des passagers avec le courrier. C'est pourtant elle qui est choisie. M. Paul-Willem Segers, Ministre des Communications, autorise

l'achat de deux exemplaires qui arrivent à Melsbroek, aéroport de Bruxelles, le 31 juillet 1950, par un Douglas DC 4 cargo de la SABENA. Ils sont immatriculés OO-UBA et OO-UBB.

Le 4 juin 1950, deux pilotes d'avions, Armand Vervoort et Gérard Trémerie partent se former chez Bell Aircraft Corporation où ils obtiennent en un mois leur qualification sur l'appareil. Parallèlement un ingénieur, Paul Robin et un technicien, Édouard Niven sont habilités à la maintenance du Bell 47 D1. Tous les quatre avaient été précédés de peu par Anselme Vernieuwe qui a décroché le brevet n°1 de pilote commercial d'hélicoptère américain en Belgique.

Début août 1950, tout est prêt pour commencer l'aventure hélipostale. Le lundi 7 août 1950, Armand Vervoort et Gérard Trémerie décollent de Melsbroek, à bord de l'hélicoptère OO-UBB pour un vol d'essai, aller et retour, en direction de Libramont, la première étape du futur réseau aéropostal. Ils n'emportent pas de courrier avec eux. Cependant à Libramont, profitant de la Foire des Ardennes, une foire aux chevaux, l'association philatélique de la ville organise une exposition et obtient de l'Administration des Postes un timbre à date, de 29 mm de diamètre, portant les mentions "● FOIRE DES ARDENNES 1^{er} VOL HELICOPTERE ●". Ce cachet est apposé, vers 17h, sur quelques cartes postales qui prennent le jour même la direction de Bruxelles dans un des deux coffres de l'hélicoptère. Ces cartes postales ont ainsi voyagé en avant-première, dans le sens retour, sur la toute nouvelle ligne aéropostale belge par hélicoptère.



CP simple affranchie à 97c (tarif CP du 15/12/48 : 90c ; pas de surtaxe aérienne)

Le 7 août 1950 est, également, vendu pour la première fois un timbre de poste aérienne représentant un hélicoptère prenant son envol du tarmac d'un aéroport, après les opérations de déchargement et de chargement de sacs postaux d'un quadrimoteur commercial et d'une camionnette postale.



Premier jour du timbre événementiel sur une enveloppe spéciale.

L'hélicoptère représenté semble être un Sikorsky S-51, proche de la machine initialement pressentie pour la poste aérienne, tandis que le tarmac semble être celui de l'aéroport de Melsbroeck. Ce timbre, vendu 10F, a une valeur d'affranchissement de 7F. La surtaxe de 3F est reversée au Comité National d'Aéronautique. Il est imprimé en bleu, en taille-douce, en feuille de 50, et a été émis à 11746 exemplaires.

L'inauguration du service hélipostal devait avoir lieu le 7 août 1950 mais la livraison tardive des machines volantes l'a rendue impossible. Le timbre est tout de même sorti ce jour-là. Il est retiré de la vente le 07 octobre 1950 et peut faire office d'affranchissement jusqu'au 30 septembre 1951.

Dès le mercredi 9 août 1950, les deux pilotes volent, quotidiennement sans courrier, à bord des deux Bell 47 D1 pour valider le circuit et s'y accoutumer, se fixer des repères au sol, connaître la direction des vents, définir et respecter les horaires aux étapes, mieux connaître les trajets, les zones d'atterrissage et pour entraîner le personnel au sol. Ce sont les commis postiers chargés de prendre, dans les coffres, le courrier en provenance et d'y installer le courrier en partance pendant que le pilote reste à son poste de pilotage, moteur et rotor tournant au ralenti. L'opération prend 3 à 5 minutes. Elle est dangereuse car les pales, à cette faible vitesse, peuvent descendre très bas. Sans parler du rotor de queue qui représente un risque véritable. Mais il ne peut en être autrement car la batterie de l'hélicoptère est de faible capacité. Trop sollicitée, le moteur pourrait ne plus redémarrer. D'autre part la procédure d'arrêt moteur nécessite au minimum 3 minutes pour assurer son bon refroidissement. Ensuite il faut encore attendre l'arrêt complet du rotor qui non freiné tourne sur son inertie. Tout ceci prendrait beaucoup trop de temps. Les commis postiers doivent donc se former aux consignes de sécurité. Et enfin il est nécessaire d'entraîner les personnels qui s'occupent de remplir les réservoirs de carburant aux étapes de Libramont et Hasselt, cette fois moteur arrêté.

Les escales, les horaires et les lieux d'atterrissage sont les suivants :

Bureaux	Horaires approximatifs de décollage	Lieux d'atterrissage	Types de timbres à date
Bruxelles 1	Hors circuit	Aéroport de Melsbroeck	III
Bruxelles 1	Hors circuit	Espace vert du triangle de la Porte de Ninove dès 01/08/53	I + II
Bruxelles X	11h45	Centre de tri dès 07/05/56	II
Libramont X	12h50	Terrain de football	I + II
Liège X	13h40	Héliport le long de la Meuse	I + II
Tongres	13h50	Prairie	I + II
Hasselt 1	14h05	Prairie	I + II
Beringen 1	14h15	Terrain de football	I + II
Turnhout 1	14h45	Prairie	I + II
Herentals	15h	Prairie	I + II
Anvers X	15h20	Espace vert du parc Van Rijswijck	I + II
Bruxelles X	15h45	Centre de tri dès 07/05/56	II

Le lundi 21 août 1950 Armand Vervoort inaugure la première rotation officielle de ce service postal par hélicoptère unique en Europe, à bord du OO-UBA. Gérard Trémerie l'accompagne, sans courrier, sur l'autre appareil avec à bord M. Verschraegen, journaliste au quotidien "Le Soir", chargé de suivre l'évènement pour la presse belge. Les deux pilotes alterneront ensuite quotidiennement les rotations, sauf le dimanche, jour d'arrêt.



21 octobre 1950 : chargement des coffres à Bruxelles 1, Porte de Ninove



Ouverture, CP du circuit complet émise par le Comité National

Pour bénéficier de ce service, il suffit de souhaiter expédier une enveloppe en Belgique, de la déposer affranchie au tarif intérieur ordinaire dans une boîte aux lettres du circuit aéropostal, une heure avant le passage de l'hélicoptère.

Les plis recommandés et les journaux sont également acceptés. Seuls les imprimés sont refusés.



Enveloppe affranchie correctement au tarif en vigueur, 1,75F (tarif du 15/12/48), mais taxée.

La Poste Belge garantit la distribution le jour même de son envoi d'un courrier confié à ce service au cours d'une deuxième tournée des facteurs, dans l'après-midi. Aucune surtaxe aérienne, ni aucune taxe quelconque ne sont exigées. Pourtant le 21 août 1950 quelques bureaux taxent le courrier sans raison, taxe qui n'a jamais été réglée.

Les tarifs appliqués pour le transport hélipostal sont les suivants :

- Lettre ordinaire (0-50 g) : 15/12/48 : 1,75F ; 15/12/52 : 2F ; 01/10/57 : 2,50F.
- Carte postale simple : 15/12/48 : 90c ; 15/12/52 : 1,20F ; 01/10/57 : 1,50F.
- Journal (0-75 g) : 01/04/51 : 10c ; 01/10/57 : 20c ; 01/01/58 : 10c.
- Recommandation : 15/12/48 : 4F ; 15/12/52 : 5F ; 01/10/57 : 6F.

Finalement, en plus de populariser l'emploi de l'hélicoptère, ce service accélère le transit des correspondances étrangères entre l'aéroport de Melsbroek, Bruxelles 1, et le bureau central, Bruxelles X. Ceci facilite d'une part leur distribution le jour même de leur arrivée, et d'autre part leur expédition vers l'étranger par les appareils de la SABENA. Ce qui implique le respect très précis des horaires des rotations. Tout retard, infime soit-il, entraîne inévitablement la perte d'un bénéfice de 24 heures.

Ce service assure également le désenclavement postal de régions mal desservies telles que la Campine et les Ardennes.

L'hélicoptère permet aux services postaux de se passer du transport ferroviaire, pourtant également rapide, mais mal adapté aux exigences postales.

Dès lors les deux hélicoptères volent du lundi au samedi sur un circuit de 435 km, parcouru, en moyenne en 4h50. En juillet 1952, ils sont épaulés par une troisième machine identique immatriculée OO-UBC.

Malgré leur apparente fragilité et en dépit des aléas météorologiques les trois Bell 47 D1 sont rapides, réguliers et ponctuels. Ils transportent, en moyenne, 125 kg de courrier par vol et ils totalisent 5766 heures de vols postaux jusqu'en juillet 1953, date à laquelle ils sont retirés du service et remplacés, sur un circuit légèrement modifié, par des Sikorsky S-55, eux même remplacés par des Sikorsky S-58 en novembre 1956. Ces machines étant toutes deux capables de transporter également des passagers.

Le dernier vol sur le circuit hélipostal est effectué le 18 septembre 1959 après 2332 rotations et 348 tonnes de courriers transportées.

Cette masse peut sembler importante, pourtant les plis frappés du timbre à date de l'héliposte ne sont pas communs, à l'exception de ceux du 21/08/50. Ils sont difficiles à trouver car le timbre à date HELIPOST était généralement apposé sur demande de l'expéditeur ou sur les courriers d'entreprises situées à proximité des zones d'atterrissage des hélicoptères.



Ouverture, rare pli pour l'étranger affranchi à 7 F
(4 F lettre étranger ordinaire 20 g - tarif du 15/12/48
+ 3 F surtaxe aérienne 3 F/5 g - tarif du 01/12/49)

Chaque bureau postal des escales du circuit est doté d'un timbre à date (TAD) spécial de 28 mm de diamètre contenant le nom de la ville orthographié en wallon ou en flamand selon qu'elle soit située en zone française ou en zone néerlandaise (seule la capitale reçoit les deux noms), l'identifiant du bureau (1, X ou rien), la date, l'heure de levée et le terme HELIPOST.

Il en existe trois types répartis comme présenté dans le tableau des horaires des escales.

- TAD type I : **HELIPOST** en lettres larges et espacées.
Pour Bruxelles tiret entre **BRUXELLES-BRUSSELS**.

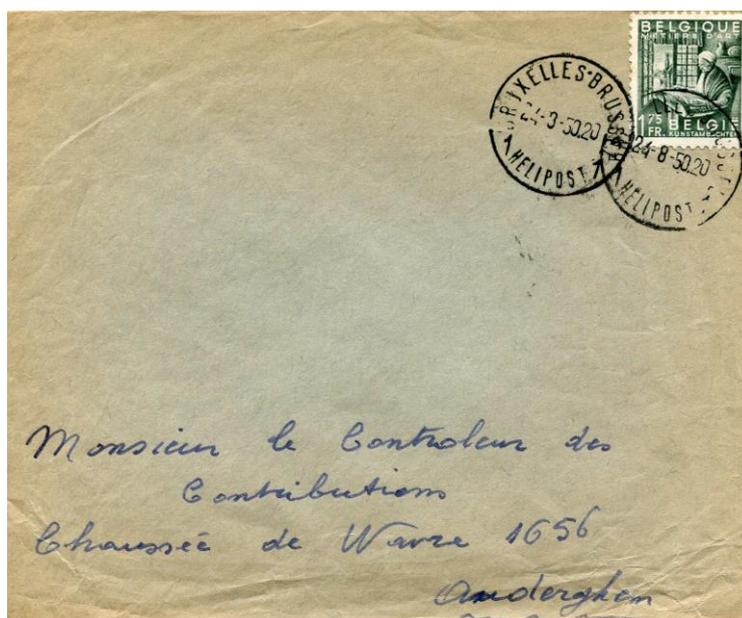


Ouverture - TAD Bruxelles 1 type I



Ouverture – TAD Hasselt 1 type I sur env. spéciale.

- TAD type II : **HELIPOST** en lettres étroites et rapprochées, l'identifiant du bureau, est décalé vers l'intérieur du timbre à date, pour Bruxelles point entre **BRUXELLES-BRUSSELS**.



24/08/50.20, TAD Bruxelles 1 type II frappé peu de temps après l'ouverture.

- TAD type III : uniquement frappé à l'aéroport de Melsbroeck. C'est un type II dont le 1, de l'identifiant du bureau, est décalé vers le contour extérieur du timbre à date.



Ouverture, T. à D. Bruxelles 1 type III sur enveloppe spéciale

Le TAD type III est le plus répandu le jour de l'ouverture du service, le 21/08/50. Les deux autres types sont plus difficiles à trouver, ce jour-là.

Alors partez à la recherche de ces timbres à date originaux ou encore des plis accidentés. Bon amusement et bonne chance !

Remerciements à Michaël Mailfert pour sa visite fructueuse aux archives de Liège et à Yves Icardo pour le prêt de son pli accidenté.

Bibliographie :

- Tarifs postaux Belges service intérieur : E. & M. DENEUMOSTIER
- Tarifs postaux internationaux Belges : E. & M. DENEUMOSTIER
- Tarifs postaux internationaux et surtaxes aériennes Belges : Walter MAJOR
- De helikopterpostdienst in België : Walter MAJOR
- La poste par hélicoptère en Belgique : J. V. WEDDINGEN, C. JONCKER, G. TRUSSART
- La SABENA et l'aviation en Belgique : J. GORTEMAN, M. VANDERMEIR
- Etude sur le transport du courrier par hélicoptère : Raymond MARLER
- Les transports par hélicoptère de ville à ville : Claude POTELLE
- Histoire des techniques aéronautiques en Belgique : Alphonse DUMOULIN
- La poste par hélicoptère : Henri BOUCHARD
- Courrier récupéré 1937-1988 : Henri L. NIERINCK
- L'Echo des ailes (décembre 1951)
- Les Ailes (septembre 1950)
- La Wallonie (16/09/50)
- La Lanterne (16/09/50)
- La Nation Belge (17/09/50)
- La Meuse (22/09/50)
- Etc ...

2 plis spectaculaires de Belgique pour l'Amérique du Sud

Par Dominique PETIT

Lors de l'exposition Antwerpia 2022, deux plis spectaculaires présentés par M. Robert Lisabeth ont attiré mon attention. Ils rassemblent en effet des caractéristiques susceptibles de faire vibrer les collectionneurs de la **Ligne Mermoz** : origines et destinations peu communes, affranchissements exceptionnels, marques diverses, ...

Pli recommandé Charleroi (Belgique) – Asuncion (Paraguay)

Ce pli porte un cachet de départ de Charleroi du 27.10.31 - 11h, mais pas de cachet d'arrivée à Asuncion. La note manuscrite au verso «*Recibida con su sierra engomadas y con dos obleas pegadas sobre el mismo rotas. Peso 56 gramos. 9.11.31. Signatures*» (Traduction : «*Reçu avec les rabats engommés et les deux cachets endommagés*») permet de l'attribuer à la liaison de la **Compagnie Générale Aéropostale** ayant quitté Toulouse le dimanche 1 novembre et parvenue à Buenos Aires le 9.11.31.

A cette époque, la liaison vers l'Amérique du Sud est hebdomadaire : départ de France le dimanche matin à 5h, départ de Buenos Aires le samedi à 0h. La traversée de l'Atlantique Sud s'effectue par aviso. La durée normale de la liaison entre la France et l'Argentine est de 7 jours. Ce pli a mis 8 jours pour atteindre Buenos Aires, ce qui explique la griffe encadrée **AVION ATRASADO** (avion retardé) apposée par les postes d'Argentine sur le courrier aérien arrivant à Buenos Aires avec plus de 24 heures de retard. Cette pratique débute au deuxième semestre 1930 et devient systématique à partir de 1931.

Affranchissement à **155,50 FB** constitué de 19 x 5 FB en affranchissement mécanique + 30 timbres à 2 FB perforés BCS (Banque Centrale de la Sambre) + 1 timbre à 0,50 FB.



L'affranchissement se décompose comme suit :

Lettre au départ de la Belgique pour l'étranger **3,75 FB**

= 1,75 FB pour 20 g + 2 X 1,00 FB par 20g supplémentaires (tarif 1.05.1927 au 31.07.1941),

+ recommandation **1,75 FB**,

+ surtaxe aérienne **150 FB** = 12 x 12,50 FB / 5g (tarif 28.02.1931 au 30.04.1935).

Pli recommandé Anvers (Belgique) – Buenos Aires (Argentine)

Ce pli, en fait cette petite boîte cartonnée, est extraordinaire parce qu'elle témoigne de la confiance accordée au service transatlantique opéré par Air France. On peut en effet raisonnablement penser que cette boîte de 80 g cachetée à la cire rouge adressée par M. L.S. Wins du club des diamantaires à Anvers à la maison Wolff et Levy à Buenos Aires contenait des diamants...

Bien que les cachets soient difficilement lisibles, cette boîte postée à Anvers le 6 avril a voyagé sur la traversée 193 A (durée 14h31) effectuée le 11 avril 1939 par le Farman 2200 F-AOXF *Ville de Mendoza*, équipage Henri Delaunay chef de bord, Jean Roger Chancel second pilote, Elie Saldo navigateur, Léopold Gimié radio, André Villet mécanicien. Courrier parvenu à Buenos Aires le 12 avril.



Affranchissement à **278,50 FB** se décomposant comme suit :

Lettre au départ de la Belgique pour l'étranger **4,75 FB**

= 1,75 FB pour 20 g + 3 X 1,00 FB par 20g supplémentaires (tarif 1.05.1927 au 31.07.1941),
+ recommandation **1,75 FB**,

+ surtaxe aérienne **272 FB** = 16 x 17,00 FB / 5g (tarif 05.01.1936 à 1940).

Un pli, un avion Le De Havilland DH.88 « Comet ».

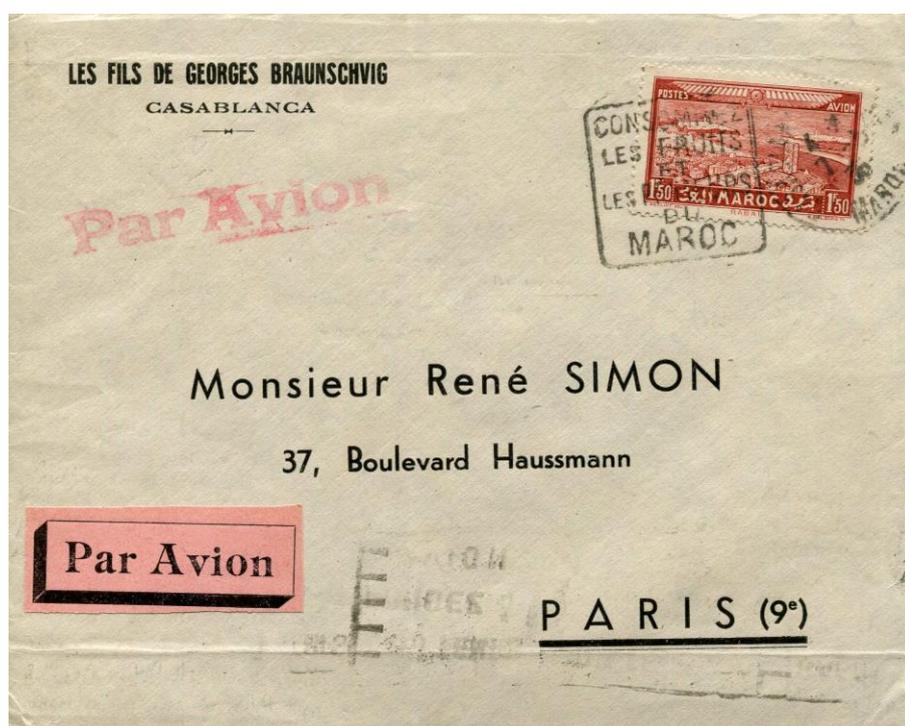
Par **Bernard FOX**
et **Dominique PETIT**

En 1935, le ministère de l'Air achète deux exemplaires du bimoteur **De Havilland DH.88 « Comet »** afin d'étudier les capacités de cet appareil (le n°3 immatriculé F-ANPY, ex G-ACSR qui avait participé à la course Londres - Melbourne, et le n°4 immatriculé F-ANPZ, acheté neuf au constructeur de Havilland). Les DH.88 sont équipés de 2 moteurs de « Gypsy-six » de 224 ch chacun. Ils présentent des innovations techniques telles que le train d'atterrissage escamotable manuellement, des hélices à deux pas variables automatiquement, ou encore des volets de bord de fuite.

De son côté, Air France recherche des appareils légers et économiques pour assurer des liaisons postales plus rapides. En avril 1935, Jean Mermoz, nouvellement promu inspecteur général d'Air France, déclare : « *Pour une exploitation économique, il faut des appareils rapides et économiques. Avec des appareils du type De Havilland DH 88 Comet qui peut transporter 160 kg de poste à 320 km/h sur un parcours de 3600 km, et cela avec moins de 500 ch consommant 75 litres d'essence et 1 litre d'huile à l'heure, on peut arriver à une exploitation postale hebdomadaire coûtant moins de 25 millions par an.* ».

Le 7 mai 1935 Jean Mermoz et le radio Léopold Gimié essayent le DH.88 "Comet" F-ANPY sur le trajet Paris - Toulouse. Ils accomplissent le trajet aller en 1h50 à la vitesse moyenne de 337 km/h.

Au retour dans l'après-midi, ils chargent à bord de l'appareil le courrier provenant du Maroc, afin de l'amener à Paris dans un temps record. Malheureusement, ils doivent se poser à 17h30 sur l'aérodrome de Limoges-Feytat pour réparer la radio tombée en panne. Les pièces n'étant pas disponibles, le Caudron "Phalène" de Gilbert Denis est mis à leur disposition pour leur permettre de regagner Paris dans la soirée. Le courrier est transbordé à bord du Caudron. Les conditions météorologiques difficiles et la nuit tombante, les contraignent à se poser à 20h20 dans un champ à proximité de Lamotte-Beuvron au sud d'Orléans. Le courrier sans mention est alors acheminé jusqu'à Paris par chemin de fer.



Pli Casablanca - Paris

Oblitérations : départ Casablanca 7/5/35 - 4h, arrivée Paris RP AVION 8/5/35 - 2h.
Affranchissement 1,50 F (lettre 20g pour la métropole 0,50 F + surtaxe aérienne 1 F/10g).

Deux autres expériences de liaisons rapides seront réalisées par l'équipage Mermoz Gimie sur le DH.88 "Comet" F-ANPZ :

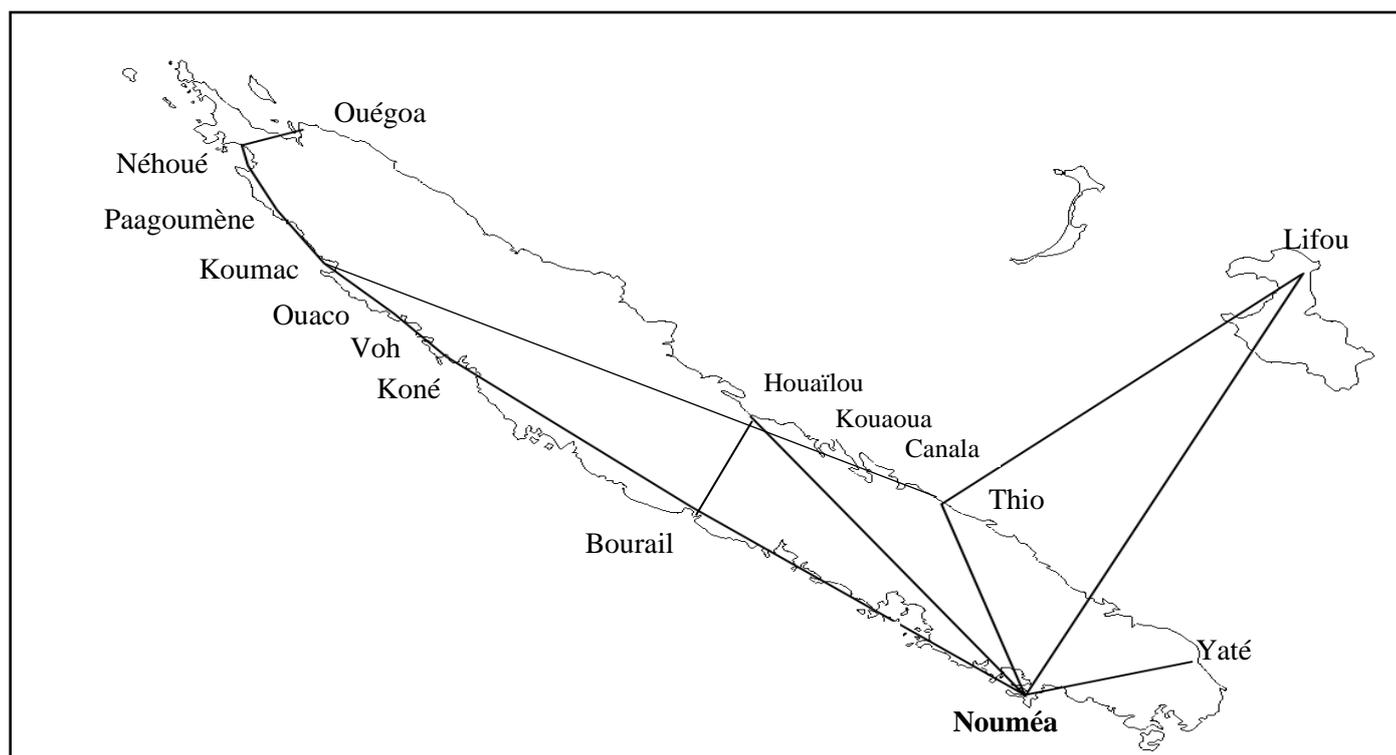
- 1 au 4 août 1935 : Le « Comet » relie Paris à Casablanca le 1^{er} août en 7h22 à la vitesse moyenne de 310 km/h, et rejoint Dakar le 2 août en 8h19 à la vitesse moyenne de 311 km/h.
Le vol retour vers Paris est effectué en 2 jours : Dakar - Casablanca le 3 août et Casablanca - Paris le 4 août.
Pas de courrier à bord à notre connaissance.
- 6 septembre 1935 : liaison Paris - Alger - Paris dans la journée. Vol aller : départ Paris 7h45, arrivée Alger 11h50. Vol retour : départ Alger 13h13, arrivée Paris 17h45. Ils couvrent ainsi dans la journée les 2940 km de l'aller et retour à une vitesse moyenne de 324 km/h.
Sur le vol aller, ils avaient chargé au Bourget le courrier (18 kg) qui aurait dû normalement être acheminé par un avion régulier d'Air France. Lors du vol retour, ils emportent une dépêche postale de 270 g (soit environ 20 plis) formée au bureau centralisateur d'Alger-Gare Section-Avion pour Le Bourget. Le courrier ne porte aucune griffe, ni mention particulière.
 - Pli vol aller : oblitérations départ Paris 6/9/35-7h, arrivée Alger 6/9/35-12h30.
 - Pli vol retour : oblitérations départ Alger 6/9/35-12h, arrivée Le Bourget 6/9/35-18h.



Le DH.88 "Comet" F-ANPZ à Alger le 6 septembre 1935

Finalement, l'appareil qui ne peut emporter qu'une faible quantité de courrier (50 kg) n'est pas retenu par Air France.

Les deux appareils rejoignent l'Armée de l'Air pour des liaisons ministérielles. En 1940 le F-ANPY stationné sur le terrain d'Etampes portera la mention « Inapte au vol », et F-ANPZ sera détruit en juin 1940 à Istres dans l'incendie du hangar qui l'abritait.



Les vols de Victor Roffey d'avril à novembre 1931

« C'est le 18 mars 1931 que débarquent sur les quais du port de Nouméa Clifford Brown, ancien pilote de l'armée de l'air australienne et Victor Roffey, jeune fermier australien âgé de 23 ans, originaire de Dingo, près de Rockhampton dans le Queensland. Tous les deux se sont associés pour vendre des baptêmes de l'air en Nouvelle-Calédonie et pour organiser des démonstrations aériennes auprès des habitants qui n'ont, pour la plupart, jamais vu d'avion. ... L'avion qu'ils apportent avec eux dans les cales du « *Lapérouse* » est un De Havilland Gipsy Moth 60M construit en Australie et équipé d'un seul moteur de 100 cv, d'une vitesse maximum de 160 km/h »¹.

Avion robuste, remarquable pour l'époque, il permet des décollages et des atterrissages très courts, ce qui convient à la Nouvelle-Calédonie qui ne dispose pas de terrain d'aviation. Immatriculé en Australie, le VH-UPG, porte le nom que lui a donné son propriétaire : *Golden Eagle* (Aigle Royal) que les Calédoniens nomment, à la suite d'une erreur de traduction, l'*Aigle Doré*. Dans les premiers temps, la presse calédonienne de l'époque l'appellera tout simplement, l'*Avion*.

C'est véritablement à partir du 1^{er} mai que commence officiellement le transport de courrier postal à bord du *Golden Eagle*.

Le capitaine-aviateur Brown propose au service des P.T.T. d'établir un service de poste aérienne à l'intérieur de la Nouvelle-Calédonie. Il explique que l'utilisation de l'avion présente un grand intérêt pour une île dépourvue de véritable réseau routier : de Nouméa à Voh une lettre peut être acheminée en une heure et demie par avion alors qu'il faut normalement 3 jours par la piste et les sentiers. Malheureusement, en cette période de crise économique, les moyens de la colonie sont restreints et les priorités du gouverneur Guyon et du Conseil général sont autres. Le

¹ Article de l'auteur, *Le raid de Victor Roffey entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie*, bulletins du CAF n° 58 et 59, juin-novembre 2012

capitaine Brown propose alors de transporter du courrier à titre de démonstration. Les P.T.T acceptent de tenter l'expérience et lui confient du courrier... sans rémunération.

Victor Roffey transporte donc à titre gratuit les sacs de courrier qui lui sont remis par la Poste. La plupart de ces « vols postaux » sont effectués en mai et juin 1931, quelques-uns durant les quatre mois suivants et le dernier vol a lieu en novembre. Aucune surtaxe aérienne n'est perçue pour ces acheminements. Le tarif normal pour une lettre ordinaire de moins de 20 grammes à l'intérieur de la Nouvelle-Calédonie est alors de 25 centimes (tarif du 1^{er} mai 1925) et le tarif pour la métropole par la voie maritime est de 50 centimes (tarif du 1^{er} novembre 1926). Les collectionneurs et tous ceux qui veulent conserver des témoignages de ces premières liaisons aériennes, se constituent des enveloppes illustrées de timbres-poste surchargés « Par Avion », sans chercher à appliquer les tarifs en vigueur. On trouve ainsi des lettres grand format comportant jusqu'à 20 ou 30 timbres qui font partie de ces « souvenirs philatéliques ». L'existence d'enveloppes affranchies au tarif normal, commerciales ou personnelles, qui sont plus rares et plus recherchées, démontre par ailleurs que les plis Roffey sont bien des plis postaux.

1/ Les surcharges postales « Par Avion » :

Chaque pli transporté par avion, une fois les timbres collés sur l'enveloppe, reçoit manuellement l'empreinte d'une surcharge spéciale apposée sur chacun des timbres ainsi qu'un rappel de la griffe sur l'enveloppe. Dans quelques cas, des planches entières de timbres ont été préalablement surchargées « Par Avion ». Il serait donc théoriquement possible de trouver des timbres neufs surchargés.

On recense cinq types différents de surcharge et, désormais, deux « variétés » :

Pour le premier vol postal Nouméa-Koné du 1^{er} mai, le service des P.T.T. de Nouméa commande à l'imprimerie du *Bulletin du Commerce* un cachet-tampon avec l'inscription « Par Avion », rappelant ce qui a été fait à Port Vila pour le courrier du *Tourville*. Comme ce cachet n'est pas prêt à temps, un employé des Postes confectionne lui-même un cachet de fortune à partir de caractères de cuivre empruntés à l'imprimerie du journal. Il choisit des lettres doublées par un mince filet. Cette griffe Par Avion de 5 cm de long se révèle vite trop grande pour être apposée sur les timbres. On réduit alors la dimension du cachet en supprimant le terme « Par » par un bricolage très rudimentaire à base de bouts de ficelles.²

PAR AVION

a1 : **PAR AVION** 50 mm x 5 mm . Lettres doublées par un trait fin. Cette surcharge n'a été utilisée à Nouméa que quelques heures, le 30 avril, pour oblitérer les plis destinés au premier vol postal Nouméa-Koné du 1^{er} mai. Il n'existe que très peu de lettres revêtues de cette surcharge. (Fig.1)

AVION

a2 : **AVION** 30 mm x 5 mm . Cette surcharge provient du précédent cachet auquel il a été retiré le terme « PAR ». Elle se rencontre sur les plis oblitérés à Nouméa les 30 avril, 1^{er} et 2 mai pour les deux premiers vols postaux des 1^{er} et 2 mai à destination de Koné et de Voh. Dans la journée du 1^{er} mai, l'imprimerie livre un cachet en cuivre de taille mieux adaptée. (Fig. 2,5)

PAR AVION

b : **PAR AVION** 19 mm x 2,5 mm. Cette petite surcharge se substitue à la précédente dès le 2 mai. C'est la griffe la plus courante. Elle a été employée à Nouméa durant toute la période des vols Roffey du 1^{er} mai au 10 novembre. On la rencontre aussi sur des plis en provenance de Thio, Voh, Koumac, Paagoumène, Houailou ou Yaté. (Fig. 8,10,14,15,18,19)

² Henri TRUC, *l'Aviette Postale, revue mensuelle de documentation aérophilatélique, organe officiel de l'Association Aérophilatélique*, Paris, n°106, février 1935.

c1 : **PAR AVION** 26 mm x 2,5 mm . Cette surcharge figure sur les plis oblitérés à Koné pour les quatre premiers vols Koné-Nouméa des 2 au 8 mai. Elle est aussi employée, plus rarement, à Nouméa durant les mois de mai et juin. Il est probable que le tampon de cette surcharge appartenait à Brown ou à Roffey. (Fig. 3,4,6,7,16)

c2 : **AVION** 14 mm x 2,5 mm . Variété de la surcharge précédente, apposée seulement sur les petits timbres de forme carrée. Vue sur une carte postale de Nouméa du 17 juin pour Koumac. (Fig.16)

d : **PAR AVION** 19,5 mm x 3,5 mm . Ce modèle est le plus rare. Il n'a été employé qu'au départ de Voh. (Fig.9)

e : **PAR AVION** 29 mm x 3 mm . Cette surcharge n'a été utilisée qu'à Thio, à partir du 16 mai. (Fig.11)

Au départ de Nouméa, la Poste appose une surcharge noire « par avion » sur les timbres et sur l'enveloppe, à partir de cachets confectionnés à Nouméa. Elle affranchit ensuite les timbres avec le cachet-à-date de Nouméa puis remet le sac de courrier à Roffey (ou à Brown) qui le transporte par avion et le livre à l'arrivée au bureau local pour distribution.

Au départ des localités de l'Intérieur, Roffey emporte dans son avion des plis qui ont été réalisés à Nouméa, sans que ne soit ajoutée une nouvelle empreinte « par avion », qui aurait été superflue. S'y ajoutent les rares plis qui sont localement confectionnés pour être transportés par avion jusqu'à Nouméa. On connaît effectivement des plis véritablement originaires de Thio, de Koné, de Voh ou de Paagoumène.

2/ Sélection de plis transportés par V. Roffey³ à l'intérieur de la Nouvelle-Calédonie :

Vol n°1 : Nouméa-Koné-Nouméa, 1^{er} et 2 mai 1931.

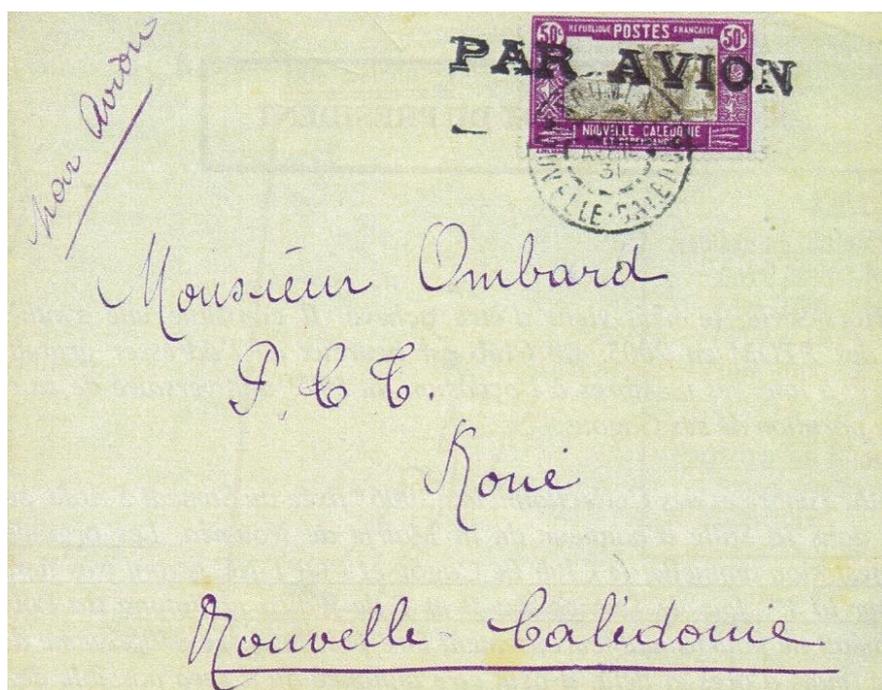


Fig.1.

**Vol 1 Aller : Nouméa-Koné
le 1^{er} mai 1931.**

*Départ de Nouméa à 7h00,
arrivée Koné à 9h00.*

Cachet à date de Nouméa du 30 avril.

Rare surcharge avion du type a1.

Seuls quelques plis connus.

³ La principale et presque unique source d'information sur ces vols intérieurs est le *Bulletin du Commerce de la Nouvelle-Calédonie*, journal d'information privilégié des colons de l'intérieur de l'île et dont le directeur de la publication n'est autre que le frère de M. Legras l'agent d'affaires de Roffey et Brown.



Fig.2.

Vol 1 Aller : Nouméa-Koné le 1^{er} mai 1931.
 Cachet à date de Nouméa du 30 avril. Au verso cachet d'arrivée à Koné du 1^{er} mai 31.
 Surcharge avion type a2, courante pour ce vol.
 Lettre affranchie à 25c, tarif intérieur du 1^{er} mai 1925, 1^{er} échelon jusqu'à 20 g.



Fig.3.

Vol 1A : Nouméa-Koné du 1^{er} mai 1931
 Lettre manuscrite de Cliff Brown adressée au chef d'agence de la Poste de Koné.
 Au verso cachet à d'arrivée à Koné du 1^{er} mai.
 Surcharge avion du type c1, rare pour ce vol.
 Lettre affranchie au tarif intérieur de 25 c.



Fig.4.

Vol 1 R : Koné-Nouméa du 2 mai 1931
1^{er} courrier partiellement aérien pour la France
 Départ Koné 11h, arrivée Nouméa 12h15.
 L'horaire du vol retour a été établi pour assurer la correspondance avec le vapeur « Lapérouse » en partance pour Sydney à 14h. Arrivée à Sydney le 6 mai.
 Transfert du courrier le 9 mai sur le navire « Maloja » qui atteint Marseille le 5 juin.
 Cachet d'arrivée à Nancy le 6 juin après 36 jours de voyage.
 Lettre affranchie à 1F50 : 50c tarif franco colonial du 1^{er} novembre 1926, 1^{er} échelon jusqu'à 20 g + 1F trop payé.

Vol n°2 : Nouméa-Koné-Voh-Koné-Nouméa, du 2 au 4 mai 1931.



Fig. 5.
Vol 2 A : Nouméa-Koné 2 mai 1931
 Le 2 mai, juste une heure après son arrivée à Nouméa « l'Aigle Doré » redécollé à 14h15 pour Koné. Lettre de Nouméa acheminée par avion à Koné puis par voie de surface à Kaala-Gomen. Au verso cachets de transit à Koné (2 mai), Voh (4 mai), Ouaco (5 mai) et Kaala-Gomen (5 mai). Surcharge type a2.



Vols n°3 et 4 : Nouméa-Koné-Nouméa des 6 et 8 mai.



Fig.6.
Vol 3R : Koné-Nouméa du 6 mai 1931
 Cachet à date de Koné du 6 mai. Au verso cachet de transit à Nouméa du 6 mai. Mention manuscrite : Par avion Clifford Brown Voh-Nouméa. Lettre à destination de la France, par avion de Koné à Nouméa et par voie maritime de Nouméa à Marseille via Sydney. Surcharge par avion du type c1.



Fig.7.
Vol 4R : Koné-Nouméa du 8 mai 1931
 Ce vol de Nouméa à Koné et retour, réalisé dans la journée du 8 mai est inconnu des catalogues spécialisés. Cachet à date de Koné du 8 mai. Absence de cachet d'arrivée à Nouméa. Surcharge par avion du type c1.

Vol n°6 : Nouméa-Koné-Voh-Koné-Nouméa du 9 au 12 mai



Fig.8.

Vol 6A : Nouméa-Koné-Voh du 9 mai 1931
 Cachet à date de Nouméa du 9 mai.
 Au verso cachet à date d'arrivée à Voh le 9 mai.
 Surcharge par avion du type b.

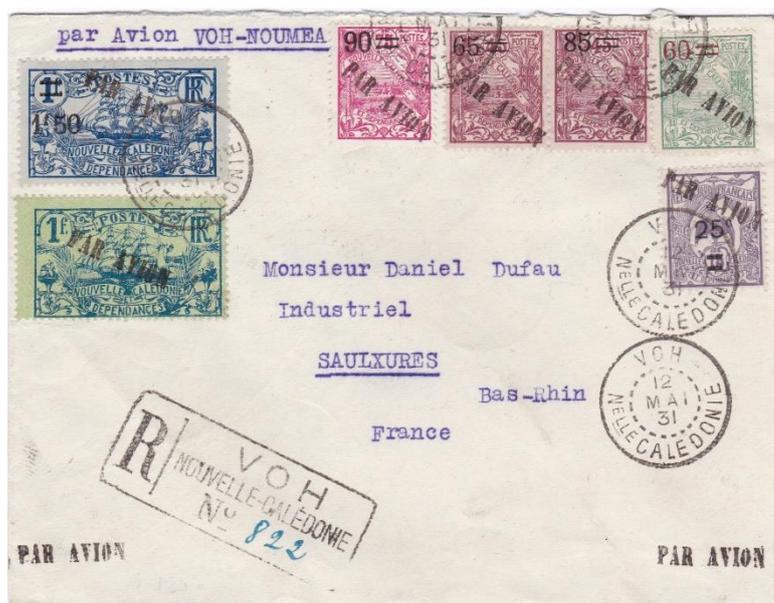


Fig.9.

Vol 6R : Voh-Koné-Nouméa du 12 mai 1931
 Lettre recommandée de Voh datée du 12 mai à destination de la France, par avion de Voh à Nouméa et par voie maritime de Nouméa à Marseille via Sydney.
 Au verso cachet de transit à Nouméa du 12 mai.
Surcharge par avion du type d spécifique à Voh.



Vol n° 7 : Nouméa-Voh-Nouméa les 12 et 13 mai.



Fig.10.

Vol 7R : Voh-Nouméa du 13 mai 1931
Vol non répertorié jusqu'à présent.
 Cachet à date de Voh du 13 mai
 Au verso cachet d'arrivée à Nouméa du 13 mai.
 Surcharge par avion normale du type b.



Vol n° 8 : Nouméa-Thio-Nouméa du 16 au 18 mai.

Brown et Roffey sont venus à Thio le week-end pour effectuer des vols de démonstration et des baptêmes de l'air. Au retour ils rapportent du courrier. Ce vol retour n'a pas été répertorié.



Fig.11.
Vol 8 R : Thio-Nouméa vol du 18 mai 1931.
Vol non répertorié
 Cad de Thio du 16 mai. Au verso cad d'arrivée à Nouméa du 18 mai.
 Surcharge par avion du type e spécifique à Thio.

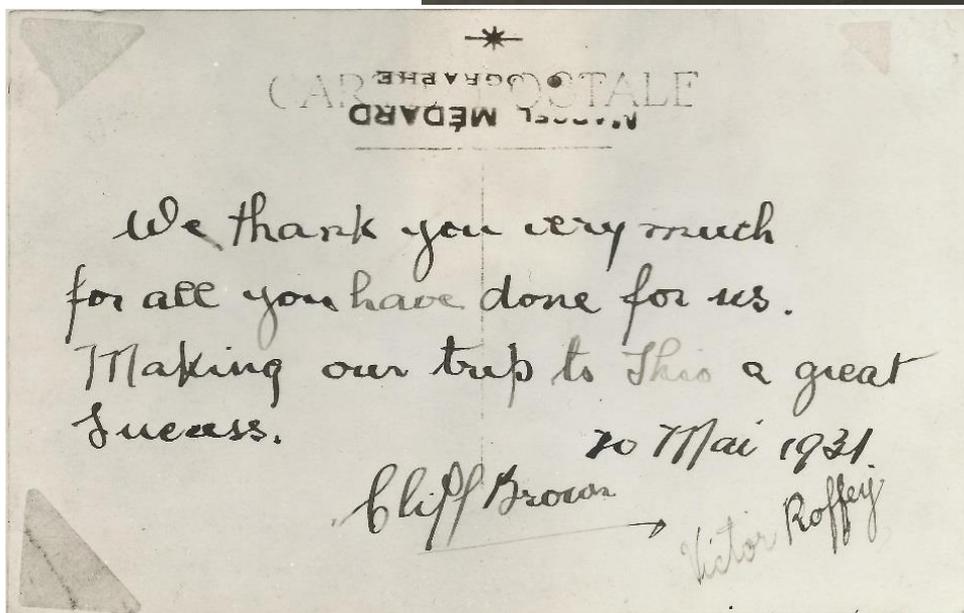


Fig.12.
 Photo-carte signée par Clifford Brown et Victor Roffey lors de leur passage à Thio le 20 mai 1931.

Vol n° 11 : Nouméa-Thio- Koumac-Bourail-Koumac- Nouméa du 23 au 27 mai.



Fig.13.

Vol 11A : Nouméa-Koumac 23 mai 1931.

Carte postale des Messageries Automobiles Nouméa Muéo. Mention manuscrite :
 « En souvenir de l'Avion. Capitaine-Aviateur Clifford L. Brown assisté par Mr. Victor Roffrey. »



Fig.14.

Vol 11A : Nouméa-Koumac 23 mai 1931. Lettre recommandée grand format affranchie avec tous les timbres de la série commémorative de 1928. Surcharge du type b sur chaque timbre.



Fig.15.

Vol 11A : Koumac-Bourail 23 mai 1931. Lettre acheminée par avion de Koumac à Bourail (une heure de vol pour 200 km). Le but de ce vol inconnu à ce jour était de chercher un passager à Bourail. Probablement le seul pli transporté. Arrivée à Bourail, la lettre est renvoyée à Koumac par voie de surface. Au verso cachets de Bourail du 23 mai, de Poya et Pouembout (26 mai), Koné et Voh (27 mai), Ouaco et Kaala-Gomen (28 mai) et retour à Koumac (29 mai). Surcharge du type b. Lettre affranchie à 25c correspondant au tarif du régime intérieur, sans surtaxe.

Vol n° 17 Nouméa-Koumac-Nouméa du 17 au 19 juin



Fig.17.

Photo-carte de Thio du 8 juin adressée à Yaté représentant Victor Roffey versant une « touque » d'essence dans un réservoir de son avion.



Fig.16.

Vol 17 A : Nouméa-Koumac 17 juin 1931.

Carte postale de Nouméa du 17 juin adressée à Bourail via Koumac. Surcharge « par avion » du type c1 sur les timbres de forme rectangulaire.

Sur les timbres de format carré, on remarque la variété de surcharge « avion » du type c2.

Vol n° 16 Nouméa-Koumac-Néhoué-Paagoumène-Nouméa du 12 au 15 juin
Pli à destination de Mexico



Fig.18.
Vol 16 R : Paagoumène-Nouméa 15 juin 31.
 Lettre recommandée
de Paagoumène pour Mexico.

Cachet à date de Paagoumène du 15 juin.
 Au verso cachet d'arrivée à Nouméa du 15 juin.
 Acheminement par voie maritime jusqu'à Seattle
 (cachet de transit du 17 juillet), puis par voie
 aérienne jusqu'à Mexico (arrivée 21 juillet).
 Surcharge du type b.



Vol n° 29 Nouméa-Yaté-Nouméa du 4 au 6 novembre
Dernier vol postal connu à l'Intérieur



Fig.19.
Vol 29 R : Yaté-Nouméa
6 novembre 1931
 Lettre recommandée de Yaté pour Grasse
 Cachet à date de Yaté du 4 novembre.
 Au verso cad de transit à Nouméa
 du 6 novembre.
 Surcharge du type b.

Conclusion :

Le 21 novembre 1931, Victor Roffey quitte définitivement la Nouvelle-Calédonie pour l'Australie à bord de son *Golden Eagle* dans un raid en solitaire de Ouaco à Rockhampton à travers le Pacifique⁴.

On recense dans la presse locale des avis selon lesquels Brown ou Roffey avaient l'intention de procéder à des baptêmes de l'air, le plus souvent le samedi et le dimanche, dans des localités de l'Intérieur à d'autres dates que celles que nous avons mentionnées. Il se peut donc qu'il existe d'autres vols à découvrir susceptibles de compléter cette nomenclature⁵.

⁴ Bulletins du CAF n° 58 et 59, juin-novembre 2012

⁵ Nomenclature de l'auteur, *Le Cagou* n° 60, 4^{ème} trimestre 2012. Nomenclature mise à jour.

Nomenclature des vols Roffey

Nomenclature des vols Roffey de 1931							Courrier transporté					
N°	Date du vol	Départ	heure dep	Arrivée	heure arr	courrier	cachet à date de départ		cachet à date d'arrivée		Muller M Eustis N	Type de surcharge
							origine	dates connues	destination	dates connues		
0a	Ven 20 mars	Magenta	17h	Magenta		non					N 3	
0b	Dim 29 mars	Magenta	9h	Magenta		non					N 4	
0c	Sam 18 avril	Nouméa	9h12	Bourail	10h00	2 lettres	?	?	?	?	N 5	
0d	Mar 21 avril	Bourail		Koné		non					N 6a	
0e	Sam 25 avril	Bourail	08h30	Houailou		non					N 6a	
0f	Sam 25 avril	Houailou		Bourail	9h40	non					N 6a	
0g	Sam 25 avril	Bourail		La Foa		non					N 6a	
0h	Sam 25 avril	Bourail		Nouméa		non					N 6	
0i	Mer 29 avril	Nouméa	14h00	Koné		non						
0j	Mer 29 avril	Koné		Nouméa	16h30	non						
1A (Aller)	Ven 1er mai	Nouméa	7h30	Koné	9h00	oui	Nouméa	30 avril/1er mai	Koné	1er mai	M 1 / N 7	a1/ a2/ c1
1R (Retour)	Sam 2 mai	Koné	11h00	Nouméa	12h15	oui	Koné	1er / 2 mai	Nouméa Paris	2 mai 13 juin	M 1a / N 8	c1 c1
2A	Sam 2 mai	Nouméa	13h15	Koné	14h45	oui	Nouméa	2 mai	Koné	2 mai	M 2 / N 9	a2 / b
2A	Lun 4 mai	Koné	9h30	Voh		oui	Nouméa	2 mai	Voh	4 mai		a2
2R	Lun 4 mai	Voh		Koné	10h00	oui						
2R	Lun 4 mai	Koné	14h30	Nouméa	16h30	oui	Koné	4 mai	Nouméa	04 / 05 mai	M 2a / N 10	c1
3A	Mer 6 mai	Nouméa		Koné		?					N 11	
3R	Mer 6 mai	Koné		Nouméa		oui	Koné	6 mai	Nouméa Paris	6 mai ?	N 12	c1
4A	ven 8 mai	Nouméa		Koné		?						
4R	ven 8 mai	Koné		Nouméa		oui	Koné	8 mai	Nouméa	?		c1
5A	Sam 9 mai	Nouméa	10h30	Thio		oui	Nouméa	9 mai	Thio	9 mai	M 3 / N 13	b
5R	Sam 9 mai	Thio		Nouméa	11h20	oui	Thio	9 mai	Nouméa	09/10 mai	M 3a / N 14	b
6A	Sam 9 mai	Nouméa	11h30	Koné		oui	Nouméa	9 mai	Koné	9 mai	M 4 / N 15a	b / c1
6A	Sam 9 mai	Koné		Voh	17h00	oui	Nouméa	9 mai	Voh	9 mai	M 4 / N 15	b
6R	Mar 12 mai	Voh		Koné		oui	Voh	9/10/12 mai	Nouméa	12 mai	M 4b/4c/N 16	d
6R	Mar 12 mai	Koné		Nouméa		oui	Koné	10/12 mai	Nouméa	12 mai	M 4b/N 17/18	
7A	Mar 12 mai	Nouméa		Voh		oui						
7R	Mer 13 mai	Voh		Nouméa		oui	Voh	13 mai	Nouméa	13/14 mai		b
8A	Sam 16 mai	Nouméa		Thio		oui	Nouméa	16 mai	Thio	16 mai	M 5 / N 19	b
8R	Lun 18 mai	Thio		Nouméa		oui	Thio	16 mai	Nouméa	18 mai		e
9A	Mar 19 mai	Nouméa		Thio		?						
9R	Mar 19 mai	Thio		Nouméa		oui	Thio	18/19 mai	Nouméa	19/20 mai	M 5a / N 20	e
10A	Mer 20 mai ?	Nouméa		Thio		?						
10R	20 ou 21 mai	Thio		Nouméa		oui	Thio	20 mai	Nouméa	21-mai		e
11A	Sam 23 mai	Nouméa	7h00	Thio	7h30	oui	Nouméa	21/22/23 mai	Thio	23 mai	M 6 / N 22a	c1
11A	Sam 23 mai	Thio	8h00	Koumac	10h00	oui	Nouméa	19/21 mai	Koumac	23 mai	M 6 / N 21	b / c1
11A	Sam 23 mai	Koumac	14h00	Bourail		oui	Koumac	23 mai	Bourail	23 mai		b
11R	Sam 23 mai	Bourail		Koumac	16h15	?						
11R	Mer 27 mai	Koumac	6h50	Nouméa	9h15	oui	Koumac	27 mai	Nouméa	27 mai		b
12A	Ven 29 mai	Nouméa		Paagoumène		?						
12R	Sam 30 mai	Paagoumène		Nouméa		non						
12A bis	Sam 30 mai	Nouméa		Paagoumène		?						
12R bis	Dim 31 mai	Paagoumène		Nouméa		?						
13A	Mar 2 juin	Nouméa		Voh		oui					N 23	
13R	Mar 2 juin	Voh		Nouméa		oui					N 24	
14A	Sam 6 juin	Nouméa		Néhoué		?						
14R	Dim 7 juin	Néhoué		Nouméa		?						

Nomenclature des vols Roffey de 1931							Courrier transporté					
N°	Date du vol	Départ	heure dep	Arrivée	heure arr	courrier	cachet à date de départ		cachet à date d'arrivée		Muller M Eustis N	Type de surcharge
							origine	dates connues	destination	dates connues		
15A 15R	Mer 10 juin ? Mer 10 juin ?	Nouméa Thio		Thio Nouméa		oui ?	Nouméa	10 juin	Thio	?		b
16A 16A 16R 16R	Ven 12 juin Sam 13 juin Dim 14 juin Lun 15 juin	Nouméa Koumac Néhoué Paagoumène		Koumac Néhoué Paagoumène Nouméa		oui ? ? oui	Nouméa Paagoumène	11 juin 15 juin	Koumac Nouméa Mexico	12 juin 15/16 juin 21 juil		b b
17A 17R	Mer 17 juin Ven 19 juin	Nouméa Koumac		Koumac Nouméa		oui oui	Nouméa Koumac	17 juin 19 juin	Koumac Nouméa	19 juin 24 juin	N 25 N 26	c1 / c2
18A 18R	Sam 20 juin Mar 23 juin	Nouméa Ouaco		Ouaco Nouméa		? ?						
19A 19A 19A 19R 19R	Sam 27 juin Sam 27 juin Sam 27 juin Mar 30 juin ? Mar 30 juin	Nouméa Koné Voh Koumac Voh		Koné Voh Koumac Voh Nouméa		oui oui ? ? oui	 Voh	 27 juin	 Nouméa	 30 juin	N 28a N 27 M 7 / N 28	 d
20A 20A 20R	Sam 4 juil Lun 5 juil Mer 8 juil	Nouméa Ouégoua Ouégoua	13h00	Ouégoua Néhoué Nouméa	13h15	oui non ?						
21A 21R	Lun 20 juil Lun 20 juil	Nouméa Thio		Thio Nouméa		oui oui	Thio	20 juil	Nouméa	20 juil	N 29 M 8 / N 30	e
22A 22R	Je 23 juil Dim 26 juil	Nouméa Houaïlou		Houaïlou Nouméa		? ?						
23A 23R	Sam 1er août Dim 2 août	Nouméa Canala	14h00 15h00	Canala Nouméa	14h50 15h50	? ?						
24A 24A 24R	Lun 10 août Lun 10 août Lun 10 août	Nouméa Houaïlou Koumac		Houaïlou Koumac Nouméa		oui ? ?	Nouméa	10-août	Houaïlou		M 9 M 9	b
25A 25A 25R	Sam 15 août Sam 15 août Dim 16 août	Nouméa Thio Lifou	13h55 14h30 15h30	Thio Lifou Nouméa	14h15 15h50 16h55	? oui ?					N 31 N 31 N 32	
26A 26R	Mar 18 août ?	Nouméa ?		? Nouméa		oui ?	Nouméa	18-août	?			b
27A 27R	Jeu 10 sept Jeu 10 sept	Nouméa Houaïlou	4h00 6h45	Houaïlou Nouméa	5h20 8h45	? ?					N 34 N 35	
28A 28A 28R	Mer 7 oct Mer 7 oct Ven 9 oct	Nouméa Houaïlou Kouaoua		Houaïlou Kouaoua Nouméa		oui oui oui	Houaïlou Kouaoua	7 oct 7 oct	Nouméa Nouméa Grasse	9 oct 09/10 oct 21 nov	N 37a M 10 / N 36 M 10 / N 37	b b
29A 29R	Mer 4 nov Ven 6 nov	Nouméa Yaté		Yaté Nouméa		oui oui	Yaté	4 nov	Nouméa Grasse	6 nov	N 38 M 11 / N 39	b
30	Dim 8 nov	Nouméa	11h25	Nouméa	17h25	non	Tour de la Nouvelle-Calédonie					
31	Ven 20 nov	Nouméa	12h30	Ouaco	14h30	oui					N 40	
32	Sam 21 nov	Ouaco Raid Nouvelle-Calédonie-Australie	5h00	Marlborough	16h25	137 lettres	Nouméa Voh Nouméa	10 nov 20 nov 10-nov	Brisbane Sydney Brisbane Sydney Brisbane France	24 nov ? 24 nov ? 24 nov 27 dec	M 12 / N 41 M 12 / N 41 M 12 / N 41 M 13 / N 42 M 13 / N 42	b nil b
33	Lun 14 dec	Rockhampton		Sydney		oui	Rockhampton	14 dec	Newton (NSW)	17 dec	N 42a	nil

VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

Depuis juillet 2022, nous avons eu le plaisir d'accueillir cinq nouveaux membres auxquels souhaitons la bienvenue, ainsi qu'une réinscription :

- N° 1034 : M. James JOHNSON (USA - Caroline du Nord)
- N° 1035 : M. Jean-Luc Nathalie CHARLES (59 / Hauts-de-France)
- N° 1036 : M. Laurent BAILLEUL
- N° 1037 : M. Robert MACRY (06 / Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- N° 1038 : M. Thierry BOULOGNE (91 / Ile-de-France)
- N° 982 : M. Laurent CHEZE (31 / Occitanie)

Nécrologie

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

- N° 975 : M. John PARMENTER (Londres / Grande-Bretagne)
- N° 1006 : M. Thierry HARMELIN (83 / Provence-Alpes-Côte d'Azur) le 8 décembre 2022.

Le CAF présente à leurs familles ses plus sincères condoléances.

Les membres du CAF au palmarès des expositions philatéliques

- **Paris-Philex 2022, exposition nationale à Paris Porte de Versailles** (23-26 juin 2022)
 - 90 OR : Michel NEMPON : « *Correspondances aériennes transportées au tarif réduit du nouvel an* ».
 - 85 GV : Jean-Jacques CAHUZAC : « *Des lignes Latécoère à l'Aéropostale : destinations et affranchissements* ».
- **Exposition régionale GAPHIL, Paris Porte de Versailles** (23-26 juin 2022)
 - 80 GV +FJ : Vital FERRY (in memoriam) : « *L'accélération du courrier aérien sur l'Atlantique Nord (1939-1942)* ».
- **Exposition régionale GPMC 2022 à Vichy** (24 - 25 septembre 2022) :
 - 85 GV + félicitations du jury : Daniel BLANGUERIN : « *Les courriers spéciaux de Madagascar août 1944 - avril 1946* ».
- **Aerophilately 2022 à Bellefonte (Pennsylvanie - USA)** (4 - 6 novembre 2022) :
 - GO : J. KUPIEC-WEGLINSKY: *Directional labels in Polish Aerophilately (1926-1928)*.
 - GO : Jerzy KUPIEC-WEGLINSKY: *Polish aerophilately (1923-1939)*.
 - OR : Lucien TOUTOUNJI : *Egypt Air Mail during the reign of King Farouk. (1937-1952)*.

Publications

- **LATECOERE BOUILLOUX-LAFONT DUEL SUR TAPIS VERT** par Bernard Bacquié avec la participation de Louis Bassères (CAF 865), aux Editions Latérales <https://www.editionslaterales.com/nouvelles.html>.
Cet ouvrage s'attache à éclairer les passionnés de l'histoire de l'Aéropostale sur un pan méconnu de cette épopée. Loin de diminuer la grandeur de l'œuvre des deux entrepreneurs, il s'attache à montrer que P.G. Latécoère et M. Bouilloux-Lafont ont agi avec tempérament et passion. Les vérités des archives et la symbiose entre texte et iconographie satisferont les lecteurs exigeants.
Livre de 196 pages, couverture cartonnée, reliure cousue, papier couché 170g 21,5 x 17,5 cm. Plus de 300 illustrations, dont environ 200 photos restaurées et colorisées (dont une centaine inédites).
Prix : 33 € + 4,50 € de participation aux frais d'envoi en France métropolitaine.

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **22 - 23 avril 2023 : PHILA-OUEST 2023 à La Baule.** Championnat Philatélique Inter-régional. L'AG du GAPS se déroulera à cette occasion.
- **22 - 23 avril 2023 : Exposition régionale du GAPHIL à Rueil-Malmaison.**
- **25 au 28 mai 2023 : IBRA 2023 à Essen (D).** Exposition mondiale FIP à l'occasion de la commémoration du 75^{ème} anniversaire de la création de la poste fédérale allemande. <https://ibra2023.de/willkommen/>
- **26 au 29 mai 2023 : Phila-Philex 2023 à Chalon-sur-Saône** (Parc des Expositions, 1 rue d'Amsterdam 71100 Chalon-sur-Saône). **Exposition Nationale - 96ème Championnat de France de Philatélie et Congrès de la FFAP.**
- **15 au 28 août 2024 : PhilaKorea 2024 à Séoul (Corée du Sud).** Exposition mondiale FIP.
- **13-14 octobre 2023 : MARCOPHILEX 2023** (Palais des Fêtes, par Roger Menu, 51200 Epernay)
- **3 au 5 novembre 2023 : Salon Philatélique d'automne de la CNEP à L'espace Champerret.**

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- TIMBRES MAGAZINE :
 - n° 246 (juillet-août 2022) :
« *La série d'Andorre non émise de Poste aérienne de 1932* » par Philippe LOUVIAU
« *La croisière aérienne des trois cocottes (1933)* » par Bertrand SINAIS.
 - n° 248 (octobre 2022) : « *Jules Védrines, le gavroche de l'aviation* » par Bertrand SINAIS.
 - n° 249 et 250 (novembre et décembre 2022) : « *Les timbres des Forces Françaises Libres au Levant* » par Bertrand SINAIS.
- REVUE ICARE :
 - n°261 juin 2022 par Bertrand DEVE et Jean-Pierre DUSSURGET : « *Il y a 90 ans, la première liaison aérienne France - Nouvelle-Calédonie (du 6 mars au 5 avril 1932)* ».
 - n°262 septembre 2022 par Pierre LARUE : « *Il y a 85 ans, la disparition de l'Antarès ou Fox Quebec Alpha, comment me recevez-vous ?* ». <https://revueicare.com/p/icare-n-262-charles-nungesser>
- AMERICAN PHILATELIST
 - Octobre 2022: « *Chasing down the big one* » par Dan GRIBBIN. Dans cet article, notre ami Dan (également vice-président de l'AAMS) nous parle de sa quête de plis singuliers, et en particulier des plis transportés sur la traversée de l'Atlantique Sud 8A, qui s'avèrent particulièrement difficiles à dénicher.

Service cessions

La cession de janvier 2023 est en cours.

La prochaine cession sera organisée en mars 2023. Les lots pour cette vente seront acceptés jusqu'au 10 février 2023. 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 :

21 janvier (Zoom) ; 18 février (Zoom) ; 17 mars (BOB) .

→BOB = brasserie « L'Oiseau Blanc », 19 rue de Rome, 75008 PARIS.

(A quelques pas de la gare Saint-Lazare)

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

La lettre présentée est adressée à M. **Pierre Barbier** (cf. note), pilote de l'Aéropostale, au départ de CASABLANCA (Maroc) le 6 juillet 1930 à destination de RIO DE JANEIRO où elle est distribuée le 12 juillet.

L'acheminement de cette lettre a été effectué par avion et aviso.

L'originalité et la rareté de ce document proviennent de son origine, et de l'utilisation de la première surtaxe aérienne au départ du Maroc vers le Brésil au 3^{ème} échelon de poids (lettre de 15 g).

Décomposition de l'affranchissement :

Tarif lettre extérieur	1,50 F
Recommandé extérieur	1,50 F
Surtaxe aérienne pour le Brésil 7,00 F/5g x 3	<u>21,00 F</u>
Tarif Total	24,00 F



Barbier Pierre Louis né le 11 novembre 1904 à Bourg-en-Bresse. Pilote entré aux Lignes Latécoère le 28 août 1927 sur Casablanca-Dakar. Garçon taciturne dont les cheveux bruns s'échappent du serre-tête. Il est affecté en Amérique du sud à Buenos Aires en 1931. Accidenté le 27 mars 1931 sur le Laté 28-0 n°923 F-AJOY lors d'un atterrissage forcé à Rincon de Piña (Uruguay). Décédé par accident aérien au Brésil le 27 février 1932. Le Laté 28-0 n°917 F-AJOX piloté par Pierre Barbier (radio Georges Goubeyre, passagers Victor Hamm et Boucheix) pris dans un violent orage, frappé par la foudre, s'écrase en mer au large de Sarita (Brésil) ; pas de survivant.