



BULLETIN D'INFORMATION

Août 2023 N°87

SOMMAIRE

- Courriers espagnols transportés par les lignes Latécoère (1920-1925). p. 3 à 12
- 1^{er} courrier postal par avion à réaction. p. 13 à 14
- Une nouvelle CPNA du Pérou. p. 15 à 16
- Plis catapultés du croiseur *Foch*. p. 17 à 18
- Le rassemblement de Taoudeni (1935). p. 19
- Accident de Naples (1/9/32). p. 20
- Vie du CAF. p. 21 à 23
- Chronique aérophilatélique. p. 24

LIGNES AÉRIENNES LATÉCOÈRE



FRANCE — ESPAGNE — MAROC — ALGÉRIE — SÉNÉGAL

79, AVENUE MARCEAU. PARIS — PASSY 52-71, 52-72

Le mot du président

Nous espérons que vous passez d'agréables et reposantes vacances estivales.

Nous vous adressons notre bulletin, qui contient un ensemble varié d'études aérophilatéliques. Pas moins de 6 auteurs différents ont participé à la rédaction de ce bulletin : un record !

Ceci souligne l'intérêt que suscite l'aérophilatélie, et démontre la vitalité de notre association dont le nombre de membres continue de croître. Ces articles varient en taille d'une à plusieurs pages. N'hésitez pas à me contacter pour nous proposer des sujets d'articles pour les prochains bulletins et ainsi partager les fruits de vos recherches. Si votre langue maternelle n'est pas le français, ne vous inquiétez pas ; nous nous ferons un plaisir de le traduire.

Il en va de même pour nos conférences Zoom, n'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez présenter et partager avec les autres membres du CAF un sujet qui vous passionne. Ces conférences sont enregistrées et vous pouvez les revoir et écouter sur le site du CAF www.aerophilatelie.fr.

Comme derrière chaque aérophilatéliste, sommeille un philatéliste traditionnel, je souhaite partager avec vous une annonce de La Poste :

Le 18 septembre 2023, La Poste émet le premier bloc de 1 timbre d'une nouvelle collection : les **timbres NFT** à la fois en format physique et avec un jumeau en format numérique à 100 000 exemplaires. La lancement « Premier Jour » de la vente de ce timbre se déroulera le 18 septembre, exclusivement via la plateforme de La Poste www.NFTimbre.com.

Un **NFT** (de l'anglais *non-fungible token*) ou jeton non-fongible¹ est un objet informatique (un jeton) suivi, stocké et authentifié grâce à un protocole de *blockchain*, auquel est rattaché un identifiant numérique, ce qui le rend unique et non-fongible. Ce jeton accorde des droits, de propriété, sur un objet réel ou virtuel : ici un timbre-poste. Ce jeton est associé à un compte propriétaire ; comme le jeton est non-fongible, le propriétaire est garanti unique, ce qui donne la valeur au jeton.

Dès le 21 août 2023, les collectionneurs pourront s'inscrire sur la plateforme NFTimbre.com et découvrir les caractéristiques nouvelles de ce type de collection.

Nous suivrons avec attention l'accueil qui sera réservé à cette nouveauté philatélique.

Dominique PETIT

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



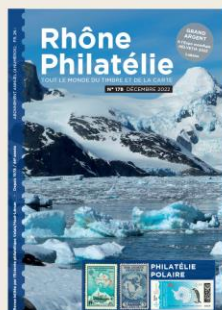
Car Delcampe, c'est aussi :

- ◆ 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>

Abonnez-vous à *Rhône Philatélie*

LA REVUE PHILATÉLIQUE LA PLUS IMPORTANTE DE SUISSE ROMANDE!



Tous les trois mois, vous pourrez lire:

Des articles philatéliques intéressants sur les timbres suisses et étrangers, des articles de philatélie thématique, des infos sur l'actualité philatélique (nouveaux catalogues et ouvrages, etc.), un mémento complet avec toutes les activités des 28 clubs affiliés de Suisse romande (expos, bourses, conférences, etc.), des petites annonces, courrier des lecteurs et rubriques spéciales, etc.

Demandez un exemplaire gratuit à:

Rhône Philatélie, 1860 Aigle.
Adresse courriel: rhonephilatelie@bluewin.ch

Abonnement annuel:

CHF 26.- pour 4 numéros (CHF 38.- pour l'Europe)

N'hésitez pas: abonnez-vous dès maintenant!

www.rhonephilatelie.ch

Abonnement direct par versement sur le CCP 19-11515-6,
Entente philatélique Valais/Haut-Léman (IBAN CH94 0900 0000 1901 1515 6).



¹ En droit de la propriété, l'adjectif « fongible » signifie : qui peut être remplacé par une chose de même nature, comme sont toutes celles qui se consomment par l'usage.

Les courriers espagnols transportés sur la ligne Latécoère France – Maroc (1920-1925). Par Eduardo CONSEJO

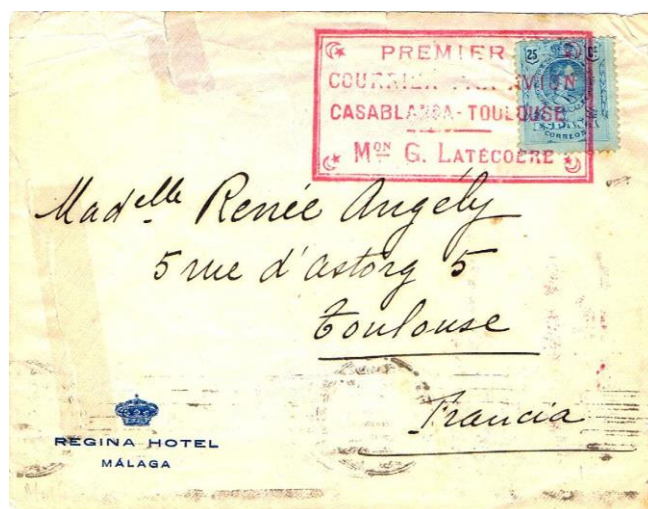
Dès 1918, Pierre-Georges Latécoère négocie avec les autorités françaises et espagnoles la création d'une ligne reliant la France au Maroc, de Toulouse à Rabat. Le premier vol d'essai Toulouse - Barcelone est effectué le 25 décembre 1918.

Depuis Barcelone, le souhait de P.G. Latécoère est de traverser le territoire espagnol par Saragosse, Madrid et Séville, mais les autorités espagnoles n'autorisent le survol que le long de la côte, entourant la péninsule.

Le 3 mars 1919, une 1^{ère} tentative de liaison Toulouse - Rabat est effectuée par deux avions SALMSON 2A2, l'un piloté par Paul Junquet avec P.G. Latécoère en passager, et le second piloté par Henri Lemaître avec Beppo de Massimi en passager. Elle est interrompue à Alicante, où les deux avions sont endommagés à l'atterrissage.

Le 8 mars 1919, P.G. Latécoère décolle à nouveau de Toulouse avec H. Lemaitre sur le Salmson 2A2 n°457. Après des escales à Barcelone, Alicante et Malaga, il atterrit sans encombre sur le terrain militaire de Rabat le 9 mars à 15h, puis à Casablanca à 16h45, où il est accueilli par le général ⁽²⁾ Lyautey, auquel il remet un journal français imprimé le 7 mars. Le vol retour effectué les 12 et 13 mars est interrompu sur l'aérodrome militaire de Canet-Plage près de Perpignan du fait d'une forte tramontane.

Ce vol retour est l'occasion de transporter le premier courrier par avion Casablanca-Toulouse : les plis sont revêtus d'un splendide cachet rouge. On connaît également un pli transporté depuis Malaga, qui peut donc être considéré comme le premier courrier espagnol transporté sur les Lignes Latécoère.



Malaga Mercredi 12 Mars 1919
HOTEL REGINA, MÁLAGA Tarjeta Postal
Mes chers sœurs - J'ai dîné ce soir avec M^r
Hateisère aîné, concessionnaire du service
postal Toulouse - Casablanca Maroc et son
pilote M^r Lemaître. Ils ont fait escale cet après
midi à Malaga et repartent demain matin
pour Toulouse. Je leur remets cette carte qui
voyagera en avion et qui je l'espère vous
trouvera en bonne santé. Je suis très bien
portant et je vous embrasse
très affectueuse-
ment. Votre frère dévoué
R. Angely

Le 7 juillet 1919, le contrat d'exploitation des **Lignes Aériennes Latécoère** est signé entre Pierre-Georges Latécoère et le Service de Navigation Aérienne (SNAè) pour une durée de cinq ans. Ce contrat impose 8 voyages mensuels Toulouse - Rabat et Rabat - Toulouse avec une durée inférieure à 40 heures, escales comprises.

De son côté Beppo de Massimi, ami de P.G. Latécoère, conduit les négociations avec les autorités espagnoles. Par Arrêté Royal du 29 août 1919, les **Lignes Aériennes Latécoère** sont autorisées à voler « avec le nombre d'avions stipulé, au-dessus du territoire espagnol et des eaux territoriales » sur la côte méditerranéenne espagnole entre Portbou et Cádiz, dans une bande de 100 km à l'intérieur des terres. Le survol des zones militaires de la place et du port de Carthagène, du Campo de Gibraltar, de la Plaza de Tarifa, de la baie de Cadix et de l'île de León, et de l'arsenal de Carraca est interdit. L'accord autorise le transport de courrier entre la France et la

zone française du Maroc, **sans possibilité de transporter de la correspondance espagnole d'aucune sorte**. En outre « *l'Etat espagnol se réserve le droit d'utiliser les avions de la compagnie Latécoère pour le transport de correspondance, après accord préalable avec l'administration française* ».

Les sites d'atterrissage sont spécifiés : le campo de la Volatería del Prat à **Barcelone**, le champ de tir national d'El Altet à **Alicante**, et les terrains du campo El Rompedizo, à l'ouest de **Málaga**.

Le 1^{er} septembre 1919, la ligne Toulouse - Barcelone - Alicante - Malaga - Tanger - Rabat est officiellement inaugurée en 34 heures sur un Breguet 14 piloté par Pierre Beauté (Toulouse - Alicante) et Didier Daurat (Alicante - Rabat)².

A partir du 1^{er} décembre 1919, la ligne est prolongée jusqu'à Casablanca avec l'ajout de l'étape Rabat - Casablanca. Cette liaison Toulouse - Casablanca est réalisée en 36 heures ; le vol retour a lieu le 3 décembre.

1^{er} avril 1920 : inauguration officielle de la Poste Aérienne en Espagne.

Sur proposition du ministre espagnol de l'Intérieur, M. Manuel de Burgos y Mazo, le Décret Royal du 17 octobre 1919 (Journal officiel de Madrid n° 292 du 19 octobre, pages 290-292) approuve la création d'un service postal aérien en Espagne.

Par un autre Décret Royal du 30 décembre 1919 (Journal de Madrid du 2 janvier 1920) « *le ministre de l'Intérieur et en son nom le directeur général des Postes et Télégraphes sont autorisés à conclure un contrat directement avec la Maison³ française Latécoère pour le transport de correspondance par voie aérienne entre Barcelone, Alicante et Málaga, et entre cette dernière et Tanger, dans les conditions approuvées par le Conseil des ministres* ». Le contrat stipule que le service sera mis en œuvre par une flotte de dix-sept avions SALMSON et BREGUET 14 T à partir du 1^{er} avril 1920.

Le journal EL SOL de Madrid du 1^{er} avril 1920 donne les informations suivantes en page 6 sous le titre « **Servicio Postal Aereo** » :

« *ALICANTE 31 (7n). Le directeur général adjoint de Correos, M. Guillermo Capdevila, est arrivé pour assister à l'inauguration du service postal aérien espagnol entre Barcelone, Alicante et Malaga. Cet événement aura lieu demain à l'aérodrome et sera suivi par les autorités et des personnalités importantes.* »

Le lendemain 2 avril 1920, en page 2 du journal EL SOL, sous le titre « **INAUGURATION / LE PREMIER SERVICE POSTAL AÉRIEN** » on peut lire le récit de cette journée :

« *ALICANTE 1 (4.50t). Un biplan de l'école d'aviation de Los Alcázares piloté par l'officier D. Manuel Sanz, transportant le passager D. Antonio Vich, est arrivé ce matin, à dix heures. Il a effectué le voyage de Carthagène à Alicante en trente-cinq minutes.*

Après avoir fait quelques évolutions au-dessus de la ville, il s'est dirigé vers l'aérodrome pour assister à l'inauguration de la première ligne postale aérienne d'Espagne.

Sur l'aérodrome pavoisé, étaient présents les gouverneurs civils et militaires, les chefs des Postes et Télégraphes, avec des commissions des deux Corps (Cuerpos) ; le consul de France; les députés aux Cortès MM. Francos Rodríguez et Rojas; des représentants de la communauté française; le rédacteur en chef d'EL SOL; M. Ricardo Ruiz Ferry, représentant le Real Aero Club; M. Mariano de las Peñas, ingénieur en chef de l'Aeronáutica de Fomento, et son assistant M. José Muñoz; le sous-directeur de la Poste M. Guillermo Capdevila; le chef des services, M. Federico Leal; le directeur de la Compagnie, le marquis de Morella; le directeur général de la

² Pierre Saulgrain (Réf. 1919-72) indique que du courrier espagnol aurait été collecté à Barcelone, Alicante et Malaga, ce qui nous semble assez improbable ; nous n'avons en effet jamais vu de correspondance espagnole de ce vol.

³ M^{me} G.LATECOÈRE . TOULOUSE est effectivement la dénomination inscrite sur le fuselage des avions des lignes Latécoère à cette époque.

ligne, M. de Massini⁴; le commandant Baye représentant l'Aéronautique militaire espagnole et un large public.

Vers onze heures, l'avion arrivé de Carthagène décolla avec un passager pour attendre les avions en provenance de Barcelone, suivi d'un autre avion piloté par Dombroy avec à bord M. de Massini, et en tant qu'observateur le chef du service aérien postal M. Leal.

À 11h20 apparut au loin une escadrille composée de cinq avions, pilotés par MM. Beauté - le chef -, Artigau, Mérel, Rodier et Vanier, qui avaient décollé de Barcelone à 8h45 du matin.

L'atterrissage fut superbe. Il n'y eut qu'un léger incident, heureusement, sans conséquence, lors de l'atterrissage du second avion. La présence des avions a été accueillie avec de vifs applaudissements.

Alors que les avions survolaient la ville, ils lancèrent des tracts aux couleurs nationales de l'Espagne et de la France.

Les aviateurs ont été complimentés par les autorités.

Les avions transportaient des sacs de courrier pour Alicante, et d'autres pour Málaga.

Presque toute la correspondance était destinée à des amateurs de philatélie, par curiosité pour obtenir les premiers timbres-poste aériens.

Le gouverneur remit la valise (de courrier) à l'aviateur Jean Dombroy, qui s'apprêtait à partir pour Malaga, et prononça de brèves phrases déclarant inaugurée, au nom du Roi, la ligne postale de la compagnie aérienne ; il lança des vivats au Roi d'Espagne et à la France, qui reçurent une réponse enthousiaste.

Le consul de France, au nom de son gouvernement, exprima l'espoir qu'avec la création des lignes aériennes qui étaient inaugurées, les liens de fraternité entre les deux nations seraient renforcés.

M. Francos Rodriguez fit l'éloge des aviateurs et exprima l'espoir que perdure l'union entre la France et de l'Espagne pour toute œuvre de civilisation ».



1^{er} avril 1920 : inauguration à Alicante du service de transport de courrier intérieur espagnol en présence des autorités espagnoles. On reconnaît Jean Dombroy (8^e en partant de la gauche), Pierre Beauté (derrière la carlingue), Raymond Vanier à l'extrême droite et Beppo de Massimi (4^e en partant de la droite). Photo colorisée par M. A. Plantier.

⁴ PG. Latécoère, souffrant, n'a pas pu être présent.

Trois autres informations publiées par le journal EL SOL, apportent des précisions intéressantes :

« *ALICANTE 1 (6.50t). Le service postal aérien sera assuré par des avions partant de Toulouse tous les trois ou quatre jours, et de Rabat aux mêmes dates, et arrivant à Alicante le jour même de leur départ. **L'avion qui était attendu de Malaga cet après-midi n'arrivera pas avant demain** ».*

« *ALICANTE 1 (6.50t). À une heure et demie, un avion piloté par M. Vanier est parti pour Barcelone avec du courrier ».*

« *MÁLAGA 1 (9n). Aujourd'hui est arrivé, d'Alicante, le premier avion de ceux qui doivent effectuer le service postal aérien entre Barcelone et Malaga. L'avion était orné de drapeaux espagnols et français, et volait à basse altitude survolant la population ».*

Ces informations permettent de confirmer que les premières liaisons dans le sens Nord - Sud : Barcelone - Alicante et Alicante - Málaga, ainsi que la liaison Alicante - Barcelone dans le sens Sud - Nord ont bien été effectuées le 1^{er} avril, mais que la liaison Málaga - Alicante n'a pas pu être réalisée.

Une interrogation subsiste cependant : nous connaissons des oblitérations du 1^{er} avril d'Alicante et de Malaga, mais nous n'en avons jamais vu de cette date de Barcelone, malgré le fait que le journal EL SOL de Madrid du 2 avril écrive : « **Les avions contenaient des sacs de correspondance pour Alicante, et d'autres en transit vers Málaga** ».

Francisco Carreras Candi⁵ donne l'explication suivante : « *La Maison Latécoère avait annoncé le départ des avions postaux de Barcelone pour les 2, 5 et 9 avril, avec suffisamment d'avance. Cependant, le 30 mars, son représentant s'est présenté à l'administration des Postes de Barcelone, l'informant qu'au lieu du 2, le premier départ pourrait être effectué le 1^{er} à 5h du matin, de l'aérodrome de Prat del Llobregat, d'où cinq avions décolleraient en direction d'Alicante, pour participer à la cérémonie d'inauguration du courrier aérien en Espagne. L'administrateur, Don Ramón de Otto, n'a pas osé anticiper avec la remise de la correspondance à l'inauguration officielle susmentionnée et a immédiatement télégraphié au Directeur Général comme il se doit. La réponse affirmative, reçue par M. Otto, à sept heures de l'après-midi, n'est pas arrivée suffisamment tôt pour la communiquer au public par voie de presse. Le premier courrier aérien de Barcelone le 1^{er} mars (évidemment ce doit être avril) n'a donc pris en charge que des notes de salutation de l'administrateur et du personnel des Postes à leurs collègues d'Alicante et de Malaga et très peu de lettres déposées pour le courrier du 2 avril ».*

Carreras Candi ajoute que ce même jour (1^{er} avril), il est indiqué dans un endroit visible de la poste de Barcelone :

« *En raison des modifications introduites dans ses itinéraires par la Maison Latécoère, concessionnaire du service postal aérien entre Barcelone, Alicante et Malaga, **le premier avion transportant de la correspondance quittera cette capitale le 4 et non le 2, comme initialement annoncé.** Les autres dates d'arrivée et de départ seront annoncées en temps opportun dans la presse. Les personnes qui à ce jour ont déposé de la correspondance à transporter par l'avion qui devait partir demain, peuvent retirer leurs envois et s'ils ne le font pas, ils seront confiés à l'avion du 4. Barcelone 1^{er} avril 1920. L'administrateur en chef, R. de Otto ».*

Deux jours plus tard, un avis a été apposé au guichet « *Servicio Postal Aereo* » précisant les départs et les arrivées des avions :

« *Départ à 10h30. Jours 1-4-8-11-15-18-22 et 25, de chaque mois.*

Arrivées à 14 heures. Jours 5-8-12-15-19-22-26 et 29 de chaque mois.

La correspondance sera acceptée jusqu'à 30 minutes avant le départ.

Barcelone 3 avril 1920. L'Administrateur Principal, R. de Otto ».

⁵ Francisco Carreras Candi : « *Inauguration de la poste aérienne espagnole* », El Eco Postal, Valence, Année XVIII, n° 203, janvier 1921, p. 3.

Le journal LA VANGUARDIA⁶ relate l'arrivée à Barcelone le 1^{er} avril dans l'après-midi de l'avion piloté par Raymond Vanier : « A quatre heures un quart, l'avion venant d'Alicante a été vu à l'horizon, parmi une trouée de nuages. Il était piloté par l'aviateur M. Vannier (sic)...

Avant d'atterrir, il a effectué un long vol au-dessus de la mer et de toute la ville de Barcelone. Il a jeté quelques milliers de morceaux de papier portant l'inscription suivante « **LÍNEAS AEREAS LATECOERE. Première poste aérienne nationale. Barcelone-Alicante-Málaga. Unis au monde entier, par avion, depuis le 1er AVRIL 1920** ». Ces « papelitos » lancés par Raymond Vanier avait été imprimés par la librairie J. Jordá à Alicante.



Depuis de nombreuses années, tous les catalogues⁷ nationaux et internationaux fixent au 4 avril 1920 la date d'émission de la première série de timbres pour la poste aérienne en Espagne (timbres de type médaillon Alfonso XIII avec des valeurs de 5 cts, 10 cts, 25 cts, 50 cts et 1 pta surchargés « CORREO AEREO »).

La date du 4 avril 1920 est contredite par le document philatélique ci-dessous qui présente une oblitération bien lisible de Malaga en date du 1^{er} avril 1920.



⁶ Journal «LA VANGUARDIA », de Barcelone, 3 avril 1920, p. 6.

⁷ A titre d'exemples :

- Catalogue Historique & Descriptif des Timbres de la Poste Aérienne, Théodore Champion, 6^e édition, Paris 1930, p. 105.
- Catalogue de la Poste Aérienne, Jean Silombra, Paris 1944, p. 149.
- Sanabria's Air Post Catalogue, New York, édition 1959-1960, p. 479.
- Catálogo Especializada Gálvez de los sellos de España, Madrid, 25^e édition, 1960, p. 145.
- Catálogo unificado y especializado de España y dependencias postales, Edifil, 11^a edición, Madrid, 1975, p. 53.
- Catalogue des timbres d'Espagne de 1850 à 1991, Andorre et Guinée équatoriale, Filabo, 12^e édition, Barcelone 1990, p.16.

La surtaxe aérienne applicable pour le nouveau service postal aérien a été créée par ordonnance royale du 8 mars 1920 et publiée dans la Gazette de Madrid du 22 mars.

	Tarif ordinaire			Surtaxe aérienne ligne Barcelone-Alicante-Malaga
Date d'entrée en vigueur	01/01/1901	15/05/1920	01/08/1922	01/04/1920
Cartes postales	10 cts	15 cts	15 cts	50 cts par 15 g
Lettres	15 cts par 15 g	20 cts par 15 g	25 cts par 25 g	

Courriers espagnols transportés en 1920 sur les Lignes Latécoère

Les plis espagnols de 1920 transportés sur les lignes Latécoère, en particulier non philatéliques, et parvenus jusqu'à nous, sont particulièrement rares.

Vols du 1^{er} avril 1920

- Liaison Barcelone (08h45) - Alicante (11h30).
Cinq Breguet 14 pilotés par Pierre Beauté, Bernard Artigau, Henri Mérel, Jean Rodier et Raymond Vanier.
- Liaison Alicante (13h00) - Málaga (16h00).
Breguet 14 n°17 F-ALQA piloté par Jean Dombray.
- Liaison Alicante (13h30) - Barcelone (16h15).
Breguet 14 piloté par Raymond Vanier.

Comme expliqué, nous ne connaissons, en termes de courrier ayant effectivement voyagé le 1^{er} avril 1920, que du courrier déposé à Alicante 1^{er} avril au matin, à destination de Barcelone.



Carte postale acheminée par avion d'Alicante à Barcelone le 1^{er} avril 1920, puis par voie terrestre jusqu'à Tarragone.
Affranchissement au tarif : 10 cts (cartes postales) + 50 cts (surtaxe aérienne).

Vol du 2 avril 1920

L'avion devant relier Málaga à Alicante le 1^{er} avril ayant été retardé, le vol est effectué le 2 avril. On connaît l'existence d'un second fragment d'enveloppe affranchi à 2,80 pesetas portant l'oblitération hexagonale de MALAGA 1 APR 20. 3T.



On connaît également un pli philatélique à destination de Paris portant oblitération hexagonale de Málaga du 1^{er} avril. Le service postal aérien autorisé était exclusivement destiné à la ligne Málaga-Alicante-Barcelone.



Pli Málaga - Paris.
Oblitérations :
départ MALAGA 1 APR 20. 1M,
arrivée (verso) Paris-Distribution, date illisible.
Affranchissement philatélique avec la
première série complète de poste aérienne.

5 avril 1920 : second courrier Alicante – Barcelone.

Pli Alicante - Barcelone

Oblitérations : départ Alicante 2/4/20 puis 5/4/20 (verso), arrivée Barcelone 5/4/20.

Explication au verso : l'avion de Málaga n'étant pas arrivé le 1^{er} (Jeudi saint), la lettre n'a pu être envoyée le 2 (Vendredi saint), et n'est partie que le 5 (mardi de Pâques).

Affranchissement 65 cts (tarif lettre 15 cts + surtaxe aérienne 50 cts).



Autres courriers de 1920.



Pli du quatrième courrier Alicante - Barcelone
Oblitérations : départ 12 ABR 20. 7M,
arrivée 13 ABR 20. 2T.

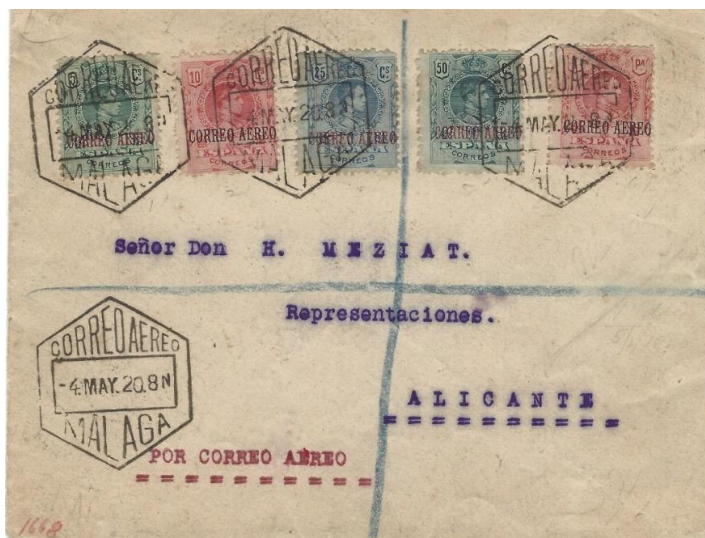
Le cachet d'arrivée daté du 13 avril - au lieu
du 12 avril - laisse penser que ce vol a été
retardé, vraisemblablement pour des raisons
météorologiques.

Affranchissement au tarif pour 15 g : 65 cts
(lettre 15 cts + surtaxe aérienne 50 cts).

Les liaisons du 3 mai Alicante - Málaga et du
4 mai Málaga - Alicante semblent avoir
stimulé les philatélistes. Nous connaissons
en effet plusieurs plis avec affranchissements
philatéliques ayant voyagé à ces dates.

Pli Málaga - Alicante

Oblitérations :
départ 4 MAY 20. 8 N, arrivée illisible.
Affranchissement philatélique avec la
première série complète de timbres
surchargés pour la poste aérienne.



Pli Málaga - Barcelone

Oblitérations : départ 12 JUL 20 7M,
sans arrivée.

Affranchissement pour 15g : 75 cts
(lettre au tarif du 15 mai 1920 : 20 cts
+ surtaxe aérienne 50 cts
+ sur-affranchissement de 5cts).

Oblitérations utilisées sur la ligne Barcelone - Alicante - Málaga.

Lorsque le transport de courrier aérien espagnol débute le 1^{er} avril 1920 sur la ligne Latécoère, entre Barcelone, Alicante et Málaga, les trois bureaux de poste reçoivent des cachets à date hexagonaux, avec la date abrégée à l'intérieur d'un panneau au centre, « CORREO AEREO » en haut, et le nom de la ville en bas. Dimensions : hauteur 35 mm, largeur 31 mm (dans le cas d'Alicante, largeur 30 mm).

A quelques exceptions près, ces cachets ont été appliqués à l'encre noire.



BARCELONE



ALICANTE



MALAGA

La LIGNE LATÉCOÈRE entre 1921 et 1924

Le trafic sur La Ligne se développe rapidement. Le nombre de liaisons hebdomadaires qui était de 2 dans chaque sens en 1920, passe à 3 au 1^{er} janvier 1921, à 4 au 1^{er} avril 1921. La fréquence devient quotidienne au 1^{er} septembre 1922. De nouveaux chefs d'escale sont nommés en 1921 : Raymond Vanier à Barcelone, Jean Dombroy à Alicante et Louis Bonnetête à Málaga.

En avril 1921, P.G. Latécoère crée la **Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques (CGEA)**. Il apporte à cette société le contrat de la ligne Toulouse - Rabat qu'il avait signé avec le sous-secrétaire d'Etat aux Transports. Il y accole le nom de Lignes Aériennes Latécoère utilisé depuis les débuts de l'exploitation sur les documents publicitaires et commerciaux. Les avions portent désormais l'inscription **CGEA-LAL**. En septembre, les activités de construction aéronautique sont regroupées dans une société indépendante, la **SIDAL (Société Industrielle d'Aviation Latécoère)**.

À la fin de 1924, l'administration espagnole décide de résilier le contrat de transport du courrier aérien espagnol par la société Latécoère, officiellement en raison du faible volume de correspondance transportée. Un arrêté royal daté du 6 décembre 1924 (Gaceta de Madrid du 23 janvier 1925), également publié au Journal officiel des communications du 31 mars 1925 stipule:

« COMMUNICATIONS AERIENNES – Vu le dossier et le contrat conclus par cette Direction générale et la société française « Líneas aereas Latécoère » pour le transport par avion de la correspondance entre Barcelone, Alicante et Malaga.

En conséquence, le service qui a été inauguré le 1^{er} avril 1920, date jusqu'à laquelle les éléments nécessaires pour le démarrer n'ont pas été définitivement rassemblés, de l'avis de la Direction Générale des Postes...

En conséquence, que très vite il a été possible de remarquer la faible efficacité pratique du nouveau service ...

En conséquence, que... rare a été le mois depuis son inauguration, au cours duquel le poids total de la correspondance transportée par les avions de la maison Latécoère a dépassé un kilogramme... la moyenne quotidienne des objets transportés a été d'environ 50 grammes.

S.M. le Roi (q.D.g.) a aimablement fait en sorte que, une fois l'Administration dans le délai légal, le contrat conclu le 12 janvier 1920 par la Poste Générale avec la Casa Latécoère soit résilié... à partir du 31 mars 1925, date d'expiration de la prolongation fixée par les tacites reconductions du contrat susmentionné ».

Ainsi, le contrat signé avec Latécoère pour le transport de la poste aérienne espagnole dura du 1^{er} avril 1920, jour de son inauguration, jusqu'au 31 mars 1925, jour de sa résiliation.

Exemples de correspondance espagnole transportée sur la Ligne durant ces années.

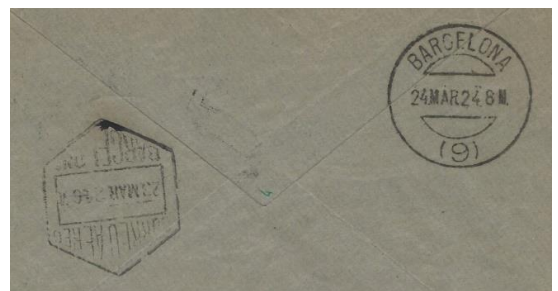
Pli Málaga - Barcelone - France
 Affranchissement : 75 cts (lettre au tarif étranger du 1^{er} octobre 1907 : 25 cts + surtaxe aérienne : 50 cts).



Pli Barcelone - Málaga - Tanger.
 Oblitérations :
 départ Barcelone 13/07/22, transport par voie aérienne jusqu'à Málaga, acheminement par voie terrestre jusqu'à Algésiras (15/07/22), puis par voie maritime jusqu'à Tanger (16/7/22).
 Affranchissement philatélique avec la première série de poste aérienne complète + 5 cts.



Pli Alicante - Barcelone
 Oblitérations :
 Départ Alicante 23/03/24, arrivée Barcelone 23 et 24/03/24.
 Affranchissement 75 cts (lettre 25 cts + surtaxe aérienne 50 cts).



Un pli, un avion 1^{er} courrier postal par avion à réaction

Par **Bernard FOX**

En 1931 Secondo Campini, ingénieur italien spécialiste de Mécanique des Fluides, crée avec ses frères la société VENAR (Velivoli E Natanti A Reazione : avions et bateaux à réaction). En février 1932 la VENAR obtient une commande de la Regia Aeronautica (armée de l'air italienne) pour la livraison en décembre 1936 de deux avions propulsés par le système à réaction CAMPINI.

Le motoréacteur de Campini est constitué d'un moteur conventionnel à pistons⁸ Isotta-Fraschini 12 cylindres de 900 ch entraînant, par l'intermédiaire d'un multiplicateur, un compresseur axial composé de trois rotors avec pales à pas réglable depuis le sol et de trois stators avec pales à pas variable en vol permettant de faire varier la pression. L'air ainsi comprimé est dirigé vers la sortie au travers d'un conduit cylindrique équipé, près de la sortie, d'injecteurs de kérosène situés sur un anneau formant ainsi une sorte de postcombustion. L'air comprimé, chauffé et mélangé aux gaz de combustion génère la poussée.

Campini s'associe en mai 1934 au constructeur d'avions Caproni pour fabriquer en secret les avions dans ses ateliers de Taliedo près de Milan. Mais le travail de construction s'avère plus ardu que prévu. De plus les performances sont nettement inférieures à celles souhaitées. Si bien que le Campini-Caproni CC1 n'est pas prêt à temps. Après un report de livraison d'un an, rien n'est significativement amélioré. Campini revoit donc sa copie pour créer le Campini-Caproni CC2 qui accumule également beaucoup de retard, mais est le premier avion à réaction italien biplace. C'est un avion en duralumin à ailes basses elliptiques.

Personne ne veut le piloter à l'exception du colonel Mario de Bernardi, vainqueur de la coupe Schneider en 1927 et chef pilote d'essais chez Caproni. Ce dernier s'envole sur le n°2 durant 10 minutes le 27 août 1940, pendant que le n°1 sert aux essais statiques. Là encore rien n'est probant. De Bernardi se fracture accidentellement le talon mais personne ne le remplace pour les essais. La Regia Aeronautica commence alors à émettre des doutes sur la crédibilité de l'avion et sur celle de son créateur. Mais Mario de Bernardi reprend les essais avec le n°1 en avril 1941. Le n°2 est définitivement arrêté par manque de bons résultats. Après la fin des essais en novembre 1941 le Campini-Caproni CC2.1 est prêt à être livré au Centre d'Essais en Vol de Guidonia près de Rome. Le transfert a lieu entre Milan-Linate et Guidonia le 30 novembre 1941. Mario de Bernardi pilote la machine emportant le capitaine-ingénieur Giovanni Pedace comme passager. Ce vol de 475 km dure un peu plus de 2 heures en raison des mauvaises conditions climatiques. Le survol de Rome a un énorme retentissement parmi la population civile. Puis le 27 août 1942 suite à de nombreux tests peu significatifs le Campini-Caproni CC2.1 effectue son dernier vol.



⁸ Campini se passe de turbine pour éviter des travaux complexes de métallurgie.

Quelques enveloppes et cartes postales spéciales sont transportées à l'occasion du vol du 30 novembre 1941.



Les enveloppes sont affranchies avec un timbre 50 c violet à l'effigie de Victor-Emmanuel III et pour la surtaxe aérienne un timbre de poste aérienne 50 c sépia représentant Pégase.

Les cartes sont affranchies avec le timbre-poste 10 c sépia à l'effigie de l'empereur Auguste et le timbre de poste aérienne 50 c sépia représentant Pégase.

Dans les deux cas le timbre de poste aérienne est annulé par un cachet spécial de ϕ 45mm :
1° VOLO DEL VELIVOLO "CAMPINI" A REAZIONE / MILANO - GUIDONIA 30.11.41 XX.

Oblitérations : départ MILANO ★ AEROPORTO CIVILE ★ 30.11.41,
arrivée GUIDONIA ★ ROMA ★ 30.11.41.XX 18.



Vue partielle d'un aérogamme édité pour le cinquantenaire du vol du Campini-Caproni CC2.



Timbre à 180 Lires de la série forces aériennes représentant le Campini-Caproni CC2 en vol.

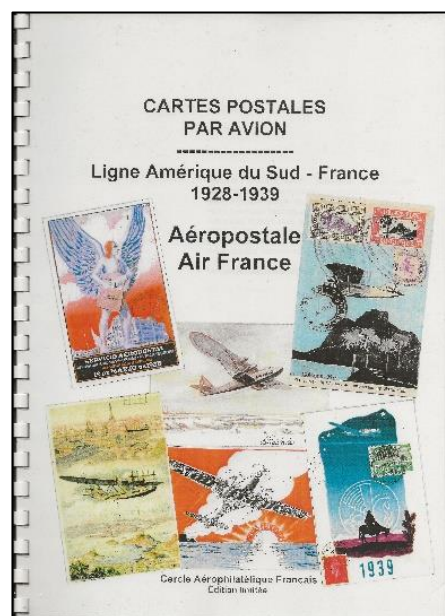
Découverte d'une nouvelle CPNA de l'Aéropostale !

Par Patrice TRZECIAK

Depuis le début de leur diffusion dès 1928, de nombreux amateurs, qu'ils soient cartophiles, thématistes ou aérophilatélistes, collectionnent les Cartes Postales de Nouvel An, communément appelées **CPNA**. Par leur graphisme, par leur intérêt philatélique (tarif réduit temporaire), elles attirent toujours l'attention, que ce soit au détour d'un catalogue de vente, ou d'une collection en exposition.

L'ouvrage *La Ligne Mermoz* de Gérard Collot et Alain Cornu évoque dès 1990 les cartes et tarifs réduits associés connus, le seul ouvrage de référence les ayant recensés est le répertoire des « cartes postales par avion de l'Aéropostale et d'Air France » réalisé par le regretté Hubert Givaudant, publié par le CAF en 2010, et mis en ligne sur le site du CAF :

<https://www.aerophilatelie.fr/fr/documentation-2/les-lignes/ligne-mermoz>



Selon ce recueil du CAF (en page 5), le Pérou n'aurait édité sa première CPNA qu'en 1936.

Or, Robert Parsons, membre du « P.P.S.C. - Peru Philatelic Study Circle », rapporte une information d'origine officielle et mentionne l'introduction d'un service spécial de l'Aéropostale pour l'envoi de cartes de vœux de Nouvel An vers l'Afrique et l'Europe antérieurement. Il s'appuie sur la Circulaire de l'Office des Postes de Lima, n° 62 du 7 décembre 1931 (cf. ci-dessous). Aucune autre carte que celles fournies par l'Aéropostale n'étaient acceptées.

Circular N° 62

Lima, 7 de diciembre de 1931.

Senor Administrador Principal de Correos

Sirvase tomar nota de que la Compania General Aeropostal establecera durante el presente mes de diciembre solamente, una servicio especial para tarjetas postales de Pascua y Ano Nuevo, con destino al Africa y Europa.

Una vez impresas dichas tarjetas postales especiales, se enviara a Ud una provision de ellas. Sirvase tomar nota al propio tiempo, de que estas tarjetas postales deberan emplearse solamente para este servicio especial y de ninguna manera podra usarse ninguna otra de tipo distinto sin el pago de la tarifa aerea ordinaria en vigencia, para el servicio aereo de la Compania General Aeropostal.

La tarifa fijada para el servicio especial de que se trata es de quince centavos (S|.0.15), por cada tarjeta postal, mas el franqueo ordinario.

El despacho de esta correspondencia deberahacerse al mismo tiempo que el de la correspondencia aerea transportada por la Compania General Aeropostal al Africa y Europa, pero las tarjetas postales deberan ser separadas de la correspondencia comun, y es esencial para los fines de la contabilidad, que esta correspondencia especial sea anotada seperadamente en la "Guia de Ruta" indicando su peso NETO, y tambien el numero de las tarjetas que se despachen.

El primer despacho se hara por avion que sale de Lima en la manana del lunes 7 del presente, y despues en los demas lunes del mes, quedando cancelado este servicio especial con el despacho del ultimo lunes del presente diciembre.

Sirvase notificar a todas las oficinas de su dependencia y enviarles, tan pronto como sea posible, una provision de las tarjetas postales especiales, asi como avisar al publico sobre el particular, cuidando de hacer la mayor propaganda para aprovechamiento de este servicio especial.

Dios guarde a Ud.

D.B. Williams.

Sub Superintendente Postal.

Une CPNA (non répertoriée à notre répertoire français) est présentée par R. Parsons : éditée au Pérou fin 1931, pour les Vœux de Nouvel An de 1932.



La carte présentée ici par le P.P.S.C. est un bristol dépourvu d'illustration, sur lequel est imprimé la mention « Via AEROPPOSTAL » au verso. Le recto n'est malheureusement pas scanné, mais il semble qu'il soit entièrement dédié au texte, comme le sont les cartes n° 4 ,7 ou 9 du répertoire du CAF.

La surtaxe aérienne a été fixée à 0,15 S. à ajouter au tarif de la carte pour l'étranger de 0,10 S. d'où un affranchissement total de 0.25 S. Ce qui représentait une réduction conséquente en rapport au montant de la surtaxe aérienne courante de 0,80 S.

Elle est donc correctement affranchie à 0.25 S., au départ de Lima le 11 décembre 1931. La carte a attendu le vol Aéropostale du 14 décembre pour le Brésil (le service Pérou - Brésil était hebdomadaire avec un départ de Lima chaque lundi). Elle est parvenue à son destinataire en Italie le 04 janvier 1932.

Ce service spécial prit effet dès le vol au départ de Lima du 7 décembre, jusqu'à la fin du mois.

En considérant que l'on a découvert cette carte 90 ans après son utilisation, pourquoi n'existerait-il pas des CPNA du Pérou de 1933 à 1935 ?

Le croiseur *Foch* était un croiseur lourd français de 10000 TW de la classe *Suffren*. Cette classe de 4 croiseurs comprenait également le *Dupleix* et le *Colbert*. Entré en service le 20 décembre 1931, il participera au bombardement de Gênes le 14 juin 1940, et sera sabordé lors du sabordement de la Flotte française à Toulon le 27 novembre 1942.

Long de 194 mètres, il pouvait atteindre la vitesse de 32 nœuds et était armé de 8 canons de 203 mm, 8 canons de 90 mm, 8 canons de 37 mm et 6 tubes lance-torpilles. Son équipage comportait 770 hommes.



Le *Foch* était équipé de 2 catapultes pour hydravions embarqués Gourdou-Leseurre, que l'on distingue sur la photo ci-dessus. Les Gourdou-Leseurre des types 810/811/812 et 813 servirent dans l'Aéronautique navale de 1930 à 1945. Ces petits hydravions à flotteurs, monoplans, triplaces d'observation furent utilisés aussi bien dans les escadrilles basées à terre qu'à bord de tous les bâtiments munis de catapultes de 3,5 tonnes. Sur ces derniers, ils constituèrent l'équipement aéronautique standard jusqu'à l'arrivée des Loire 130. Leur moteur Gnome-Rhône 9Ady tractif de 420 ch leur permettait d'atteindre une vitesse maximum de 200 km/h. L'équipage était constitué d'un pilote, d'un radio et d'un mécanicien ou d'un mitrailleur-bombardier. Ces hydravions avaient pour mission de voler en avant des escadres et d'observer les tirs d'artillerie.

7S3 = numéro de l'unité.
2 hydravions sur le *Foch* :
le 7S3.1 et le 7S3.2



La 1^{ère} escadre dont le *Foch* fait partie qui quitte Toulon le 19 avril 1934, manœuvre sur les côtes d'Afrique du Nord et rentre à Toulon le 29 juin. Des escales sont faites dans les divers ports d'Afrique du Nord (de Casablanca à Bizerte).

Le 14 juin, au large de Gibraltar, le *Foch* participe à un exercice de protection et d'attaque d'un convoi. Le Gourdou-Leseurre 812 n°46 codé 7S3.1 piloté par le LV Mornu⁹, chef du service aviation du croiseur *Foch*, est catapulté le 14 juin « à la recherche de forces ennemies » et amerrit à Casablanca le même jour. Il emporte avec lui du courrier, qui est repris à Casablanca sur le vol Air France du 15 juin en provenance de Dakar.



Pli transporté par avion catapulté depuis le *Foch* - Casablanca - Toulon
 Oblitérations : cachet hexagonal de bord du *Foch* 14/6/34, Casablanca 14/6/34-24h, Marseille 15/6/34-18h30, arrivée Toulon 16/6/34-7h.

Griffes spéciales apposées à bord du *Foch*, vignette Goudou-Leseurre.

Affr. : 1,50F (lettre 0,50 F + surtaxe aérienne 1,00 F/10g pour le trajet Casablanca- Marseille).

Carnet de vol du LV Mornu

1 ^{re} ESCADRE 1 ^{re} Division Légère				CROISSEUR FOCH		
DATE	APPAREIL	FONCTIONS A BORD avec durée	ALTITUDE MAXIMUM	DISTANCE PARCOURUE	DURÉE	OBSERVATIONS (ASCENSIONS DE NUIT, INCIDENTS, ETC.)
		Mors	de		juin 1934	
7	7S3.1 (Hydr.)	Pilote	600		3 ^h 00	Bouguent (Noirmoutier) - Houatun
"	"	"	"		2 ^h 10	Houatun - Ile d'Ax -
8	"	"	900		1 ^h 10	Essai TSF. (Rade de Toulon)
14	"	"	^00		3 ^h 40	Recherche forces ennemies -
28	"	"	500		4 ^h 10	Amerrissage Casablanca - Catapultage - Kenitra - Casablanca.

On connaît d'autres plis transportés à bord d'hydravions catapultés depuis le *Foch* : 4/05/34 au large de Brest, 24/05/34 au large de Lorient ; ainsi que depuis d'autres croiseurs : *Colbert*, *Dupleix*.

Nous remercions MM. Robert Feuillo, Lucien Morareau, Jean Moulin de l'ARDHAN pour leur contribution à cet article.

⁹ Louis Mornu (21 juillet 1900 à Brest - 6 juillet 1900 à Nice), Ecole Navale (1919) , LV de vaisseau à bord du *Foch* (09/33 - 09/35), terminera sa carrière avec le grade de contre-amiral.

Le rassemblement de Taoudeni (26-30/11/1935)

Par Michel NEMPON

Du 26 au 30 novembre 1935, l'Armée française organisa un grand rassemblement à Taoudeni, ville du Soudan (aujourd'hui du Mali) célèbre pour ses mines de sel. Cette opération concerna des éléments auto aussi bien qu'avion.

Les forces d'aviation étaient composées comme suit :

L'escadrille d'Agadir sous le commandement du capitaine Robert venant de Bir Chali.

L'escadrille de Bamako commandée par le capitaine Darnet accompagné du général Mussat, commandant militaire du Soudan, venant de Tombouctou par Araouane.

Le commandant Pelletier Doisy, commandant de l'Air en AOF et le général Villain, commandant supérieur des troupes en AOF. Ils repartirent ensuite pour Marrakech, réalisant ainsi la première liaison aérienne Soudan - Maroc.

Le colonel Bouscat, commandant de l'Air au Maroc avec 3 avions, réalisant ainsi la première liaison aérienne Maroc-Soudan.

Le Colonel Trinquet commandant les confins algéro-marocains avec 4 avions.

Que reste-il aujourd'hui de ce rassemblement. Quelques lettres avec les signatures de nombreux participants à cette opération.



Lettre d'Araouane avec timbre à date du 26 novembre 1935, transportée par le capitaine Darnet et le général Mussat.

Parmi les signatures, on reconnaît celles de Pelletier Doisy, Villain, Bouscat et Mussat.

Source : <http://www.archivedeladrardesifoghas.fr/archvinc/arc1935e/1935e.pdf>

Accident AIR ORIENT à Naples le 1/9/1932

Par Dominique Tallet

(Complément à l'ouvrage la Ligne Noguès)

Le jeudi 1^{er} septembre 1932 à l'occasion de la 52^e liaison Marseille - Saïgon, l'hydravion CAMS 53-1 n°23 F-AJLJ *Picardie* d'AIR ORIENT du service Marignane - Corfou piloté par Albert Pommereau décolle à 6h15. Lors de l'amerrissage à Naples à 13h20, un des flotteurs heurte une épave; une voie d'eau fait couler partiellement l'hydravion. Le courrier est récupéré et transporté jusqu'à Corfou sur un appareil de secours, puis le 2/9 de Corfou à Beyrouth via Athènes sur le CAMS 53-2 n°30 F-ALCF *Normandie* piloté par Louis Lanata avec le mécanicien Edmond Roux. L'acheminement du courrier s'effectue ensuite normalement sur la ligne AIR ORIENT¹⁰ : Damas le 3/9, Karachi le 5/9 et parvient à Saïgon le 8/9.

D'après la presse de Saïgon, les correspondances sont presque en aussi mauvais état que celles provenant de l'accident de CAMS 53 F-AIQY à Beyrouth le 12 août lors de la 49^e liaison. Cependant elles ne reçoivent ni griffe, ni mention particulière.



Pli de 10 g au départ d'Hautvilliers¹¹ pour Fort-Bayard (territoire de Kouang Tchou Wan).

Affranchissement au tarif du 1^{er} juillet 1932 : 6,50 F

(lettre 0,50 F + surtaxe aérienne 2 x 3 F par 5 g).

Oblitérations : départ Hautvilliers 30/08/32 - 18 h, transit Marseille Gare-Avion 1/9/32,

transit Saïgon 8/9/32 - 16h30, arrivée Fort Bayard 14/9/32.

Etiquette PAR AVION mise en service en 1929 noir sur bleu-ciel (couleur recommandée par l'UPU).

¹⁰ L'ouvrage d'Edward B.Proud (Intercontinental Airmails volume two Asia and Australasia) suggère en page 795 que le courrier aurait possiblement été confié à la K.L.M. entre Bagdad et Bangkok. Nous ne le pensons pas. En effet le Fokker PH-AIP *Pelikaan* de la ligne Amsterdam - Batavia était à Rangoon le 8 sept., ce qui paraît incompatible avec une arrivée le même jour à Saïgon.

Comme mentionné dans la *Ligne Noguès* de G. Collot - A. Cornu, le courrier à destination de l'Indochine est depuis le 23 avril 1932 transporté de bout en bout par Air Orient.

¹¹ Situé dans la Montagne de Reims, le village de Hautvilliers est célèbre car l'abbaye bénédictine Saint-Pierre d'Hautvilliers abrite la tombe du moine Dom Pérignon, pionnier dans le processus de fabrication du champagne au 18^e siècle.

VIE DU CAF

Nouvelles adhésions

Depuis avril 2023, nous avons eu le plaisir d'accueillir sept nouveaux membres auxquels souhaitons la bienvenue :

- N° 1044 : M. Pierre CHANEAC (91 / Île-de-France)
- N° 1045 : M. Jean-François GAY (13 / Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- N° 1046 : M. Daniel SCHAETZEL (83 Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- N° 1047 : M. Jean-Luc JULLIEN (69/ Auvergne-Rhône-Alpes)
- N° 1048 : M. Louis-Edouard BEHR (75 / Île-de-France)
- N° 1049 : M. Frédéric BOUCHET (74/ Auvergne-Rhône-Alpes)
- N° 949 : M. Vladimir JIANU (Roumanie) - réinscription

Nécrologie

Nous avons appris avec les plus profonds regrets les décès de

- **M. Alexandre ROUMET**, président de la Maison de Ventes Roumet fondée en 1896, expert près la Cour d'Appel de Paris et membre du CAF (N°962). Ceux qui ont eu la chance de le côtoyer ont apprécié son charisme, son intégrité, sa compétence et sa disponibilité.
- **M. Charles MEERT**, président de Société Aérophilatélique Belge (S.A.B.) depuis septembre 2000, et membre du CAF (N°866).

Nous adressons à leurs familles nos plus sincères condoléances.

Les membres du CAF au palmarès des expositions philatéliques

- **22 - 23 avril 2023 : Exposition régionale du GAPHIL à Rueil-Malmaison.**
 - 87 GV + Félicitations du Jury + Grand Prix de l'exposition. Filip VAN DER HAEGEN : « *L'évolution de la poste aérienne de et vers Madagascar 1926-1936* ».
 - 72 GA : Philippe DEROUET : « *A la conquête de l'Amérique du Sud par la ligne Mermoz* ».
- **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.
Championship class :
 - Jerzy KUPIEC-WEGLINSKY : « *Airmail in the Polish Territories (1914-1939)* ».Classe aérophilatélie :
 - 85 GV : Peter BEER : « *North Atlantic catapult Air mail flights 1928-1935* ».
 - 88 GV : Flavio RICCITELLI : « *The South America Airmail service by AIR FRANCE 1933-1940* ».
 - 94 OR + Special Prize : Ronny VOGT : « *Argentina Airmails 1912-1939* ».
 - 90 OR : Jacques RENAUD : « *Commercial and private mail carried by German airships - mechanical postage, period 1928-1935* ».

Mentionnons également les collections présentées par René Maréchal : « *Airmail across the Aegean sea (1929-1947)* » (80 V), et par Alexandru Bartoc : « *Air Mail sent by CFRNA and CIDNA* » (88 GV), ex collection de Gérard Collot.

- **25 au 28 juin 2023 : Exposition Europhil-SPM 2023 organisée par la FEPA à Saint-Pierre-et-Miquelon.**
 - Serge KAHN : 94 OR + grand prix pour l'Europe pour sa collection « *Dumont Durville helps reveal Antarctica* », et 87 GV + prix spécial de la RPSC « *Thor Solberg's odyssey* »
 - 85 GV : Christian KELLER : « *Une victoire des ailes françaises, le tour du monde de Costes et Le Brix en 1927* ».

Publications

Les aérophilatélistes collectionnant les plis accidentés connaissent certainement le catalogue « **Courrier récupéré / Recovered Mail** » publié par M. **Henri Nierinck** (décédé

en 2011) répertoriant tous les accidents aériens de la période 1910-1988 avec des synthèses des circonstances des accidents et descriptifs et illustrations des plis récupérés. Cet ouvrage bilingue français-anglais en 2 volumes est le document de référence sur le sujet. La dernière édition de 1992 est cependant difficile à trouver.

M. **Kendall C. Sanford**, président de la *Wreck & Crash Mail Society* affiliée à l'*American Air Mail Society*, a travaillé depuis des années pour mettre à jour ce document, avec l'aide de correspondants appartenant à nombreuses autres associations aérophilatéliques à travers le monde, dont le Cercle Aérophilatélique Français.

Le fruit de ce travail est désormais disponible en anglais et sous forme numérique uniquement. L'intérêt de la version numérique est qu'il sera beaucoup plus aisé d'apporter d'autres correctifs ou compléments.

Pour vous le procurer ce document, vous pouvez envoyer un mail à M. **Kendall C. Sanford** kaerophil@gmail.com qui vous le fera parvenir, moyennant le paiement via PayPal de la somme de 25 US\$.

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **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.**
- **16 au 19 avril 2024 : EFIRO à Bucarest (Roumanie).** Exposition mondiale FIP et FEPA. Date limite de transmission des formulaires d'inscription au secrétariat de la FFAP : 10/10/2023.
- **15 au 28 août 2024 : PhilaKorea 2024 à Séoul (Corée du Sud).** Exposition mondiale FIP.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- **REVUE ICARE :**
 - n°265 juin 2023 par Monica Cristina CORREA : « *Florianópolis : une planète visitée par l'auteur du Petit Prince* ». Un dossier passionnant de 60 pages dont nous vous recommandons la lecture, ainsi qu'un article sur les avions de transport à deux ponts par Pierre GAILLARD.
- **TIMBRES MAGAZINE :**
 - n° 253 (mars 2023) : « *La première poste aérienne semi-officielle en France : Nancy-Lunéville 1912* » par Bertrand SINAIS.
 - n° 254 (avril 2023) : « *Henri Péquet : La première poste aérienne du monde 1911* » par Bertrand SINAIS.
 - n° 255 (mai 2023) : « *Le rallye aérien de Monaco 1914* » par Bertrand SINAIS.
 - n° 256 (juin 2023) : « *15 octobre 1913 : Villacoublay-Pauillac 1^{ère} liaison aéropostale officielle* » par Bertrand SINAIS.
 - n° 256 (juin 2023) : « *L'épopée des courriers aériens vers l'Inde néerlandaise* » 1^{ère} partie par P.J.M.
 - n° 257 (juillet-août 2023) : « *L'épopée des courriers aériens vers l'Inde néerlandaise* » 2^e partie par P.J.M.
 - n° 257 (juillet-août 2023) : « *17 août 1918: Paris-Saint Nazaire 1^{ère} liaison aéropostale française régulière* » par Bertrand SINAIS

Service cessions

La prochaine cession sera organisée début septembre 2023.

La suivante le sera en novembre. Les lots pour cette vente seront acceptés jusqu'au 18 octobre 2023. 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, Jean-luc MONFLEUR, Lucien TOUTOUNJI,
Patrice TRZECIAK.

Vérificateur aux comptes : Luc MONTERET.

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

REUNIONS MENSUELLES

Prochaines réunions du CAF :

22 septembre (BOB) ; 21 octobre (Zoom) ; 18 novembre (Zoom).

→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.

Le 6 octobre 1952 fut envoyée de l'annexe 1 du bureau de Paris XVII^e Porte de Champerret-Paris, une lettre recommandée de 145 g par Avion pour les Etats Unis (cachet d'arrivée au dos New York le 9 octobre 1952).

L'originalité de ce document est qu'il est affranchi avec deux valeurs de Poste Aérienne plutôt rares sur documents.

- Le premier (PA 20) d'une valeur de 500 F, émis le 7 mai 1947 pour le XII^e Congrès de l'Union Postale Universelle à Paris (Taille-douce, dentelé 13, dessiné et gravé par Pierre Gandon, imprimé en feuilles de 10, retiré le 23 août) tirage 520 000 ex., utilisés ?
- Le second (PA 28), d'une valeur de 100 F, émis le 13 juin 1949 pour le Congrès International de Télégraphie et Téléphonie de Paris (Taille-douce, dentelé 13, dessiné et gravé également par Pierre Gandon, imprimé en feuilles de 10, retiré le 10 septembre) tirage 1 625 000 ex., utilisés ?



Décomposition de l'affranchissement :

Tarif lettre extérieur 145 g	156 F
Recommandé extérieur	45 F
Surtaxe aérienne pour les USA 23 F/5g x 29	<u>667 F</u>
Affranchissement Total	868 F

Cette lettre a probablement été transportée par Air France ; elle aurait pu l'être par la PAA ou la TWA.