



BULLETIN D'INFORMATION

Février 2017 N°71

SOMMAIRE

- René Fonck p. 3 à 10
- Courriers spéciaux Madagascar (1944-1946) p. 11 à 20
- 90 ans de la Lufthansa p. 21 à 28
- Vie du CAF p. 29 à 31
- Chronique aérophilatélique p. 32



René FONCK (1894 – 1953)

Photo coll. Centre Image Lorraine

MAGAZINE **delcampe** Philatélie

Votre mensuel gratuit de philatélie est disponible en ligne et téléchargeable chaque dernier jeudi du mois sur

www.delcampe.net/magazine



On ne compte plus les rues, lycées, collèges, bâtiments portant les noms de Charles Guynemer ou de Jean Mermoz. Mais qui se souvient aujourd'hui de René Fonck (27/03/1894 Saulcy-sur-Meurthe - 18/06/1953 Paris) ?

Pilote le plus décoré du côté alliés, Fonck bénéficie à la fin de la première guerre mondiale d'un statut de héros national.

En 1926, il aurait pu devenir le vainqueur de l'Atlantique, un an avant Lindbergh, mais cette tentative se soldera par un échec.

Présent activement dans la vie politique française de l'entre-deux guerres, Fonck suit le maréchal Pétain à Vichy. Il se met au service du gouvernement de Vichy (1940/42) en tant que conseiller et messenger du Maréchal, ce qui a terni durablement sa réputation, bien qu'à la Libération aucune charge n'ait été retenue contre lui. Victime du « syndrome de Vichy », et de son infortune - contrairement aux très charismatiques Guynemer et Mermoz - d'être mort dans son lit, aucune promotion de l'École de l'Air ni de l'École militaire de l'Air ne porte à ce jour le nom de Fonck contrairement à la majorité des principaux As, et l'émission de tout timbre à son effigie s'oppose à une fin de non recevoir de la Poste.

L'association « *Mémoire de René Fonck* » (<http://rene.fonck.free.fr/spip/index.php>) se consacre à sortir de l'oubli ce héros de la Grande Guerre.

Cet article s'appuie essentiellement sur le très riche et documenté mémoire de Master d'Histoire de M. Damien Accoulon : *René Fonck (1894 – 1953), l'« As des As » ; Mythe et oubli* (Université Paris Ouest-Nanterre-La Défense), et sur les archives Sikorsky pour ce qui est de la tentative New-Paris en 1926.

L' « As des As » aux 75 victoires homologuées

Originaire d'Alsace, la famille paternelle de Fonck s'est réfugiée dans les Vosges en 1871. Fils d'un sagard (ouvrier dans une scierie), René Fonck est ajusteur-mécanicien lorsqu'il est appelé sous les drapeaux le 22 août 1914 puis affecté au 11^{ème} régiment du génie d'Epinal. Il passe à l'aviation en février 1915. Après avoir obtenu son brevet de pilote militaire sur Caudron au Crotoy le 15 mai 1915, il est affecté le 14 juin 1915 à l'escadrille C47 à Corcieux (Vosges), qui équipée de Caudron G3 et G4 a pour missions l'observation, la reconnaissance, et le réglage d'artillerie. Le 6 août 1916, l'adjudant René Fonck obtient sa première victoire, aux commandes d'un Caudron G4 forçant un Rumpler à atterrir dans nos lignes. Il attendra son deuxième succès jusqu'au 17 mars 1917, ce qui lui offre une affectation à l'escadrille de chasse SPA 103 équipée de SPAD VII (l'une des 4 escadrilles formant le groupe de chasse des "Cigognes"), où il obtient 13 victoires homologuées en 5 mois. Avec l'arrivée des puissants SPAD XIII équipés de deux mitrailleuses synchronisées et du SPAD XII canon de 37 mm, il parvient à des scores impressionnants. Ses sorties solitaires se soldent la plupart du temps par plusieurs victoires, résultats qui ne seront jamais égalés par d'autres pilotes. Fonck réalisa un triplé en 1 minute ! A deux reprises, les 9 mai et 26 septembre 1918, il accomplit un sextuplé dans la journée!

Maurice Boyau, international de rugby et As aux 35 victoires, déclarait quelques jours avant d'être lui-même abattu : « *Fonck dépasse tout ce que l'on peut imaginer. Ce n'est pas un homme, c'est un oiseau de proie. Là-haut, il sent l'ennemi, il en distingue nettement à 8 ou 10 km sans être vu. Il choisit sa proie. Quelques balles suffisent. Il n'y a jamais eu de riposte* ».

Fonck disposait d'une acuité visuelle exceptionnelle lui permettant de percevoir et d'identifier des avions à des distances où ceux à qui il les désignait ne les voyaient pas. Il bénéficiait également d'une résistance à l'hypoxie lui permettant d'atteindre des altitudes très élevées, sans bien entendu le secours de masques à oxygène, et d'y rester en poste d'observation jusqu'à découverte d'une formation ennemie sur laquelle il fondait comme l'épervier, abattant d'une courte salve en priorité l'avion lui paraissant témoigner de la meilleure maîtrise de son pilote. Il disait placer ses balles *comme à la main*.

Promu lieutenant le 15 mai 1918, le pilote vosgien compte à l'Armistice 75 avions officiellement abattus et en ajoute 52 supplémentaires, pour un total potentiel de 127 victimes. Il est l'As des As des armées alliées.

Certains minimisent aujourd'hui ses exploits en soulignant qu'il a obtenu ses victoires en 1917 et 1918 face à des forces aériennes allemandes comptant du personnel moins bien entraîné. Soumise à une surexposition médiatique et incarnant le succès militaire, l'aviation et en particulier les pilotes de chasse récoltent bien davantage de récompenses que les autres branches de l'Armée. L'impressionnante liste des récompenses reçues par Fonck illustre ce déséquilibre.

L'après-guerre (1920-1925)

Affecté à l'escadrille des essais en vol à Villacoublay, Fonck participe alors à de nombreuses actions de représentation et promotion de l'aéronautique française. Lors d'un séjour à Stockholm, il rencontre et, au nom d'une fraternité d'arme entre aviateurs ennemis, se lie d'amitié avec Hermann Goering. Le successeur de von Richthofen à la tête du *Jagdgeschwader 1* sollicite et obtient l'appui de Fonck pour sa candidature comme pilote à la *Svensk Lufttrafik*. Ceci scellera une amitié durable entre les deux hommes.

Fonck est démobilisé à la conclusion des accords de paix et mis en congé illimité le 18 octobre 1919. Encouragé par Clemenceau à se présenter aux élections législatives de novembre 1919, Fonck est élu à 25 ans député des Vosges. Il fait partie de la Gauche Républicaine Démocratique, un parti centriste, seconde force politique de cette Chambre surnommée « Bleu horizon » (la couleur des uniformes français, et celle de la droite). Il intervient essentiellement sur des questions touchant l'aéronautique et les Anciens combattants.

En 1920 Il publie chez Flammarion un livre intitulé *Mes combats*, puis en décembre 1923 un traité de politique et d'aviation assez clairvoyant : *L'Aviation et la sécurité française*. On y trouve en particulier de nombreuses mises en garde vis-à-vis de l'Allemagne.

Il continue de participer à des meetings aériens. En 1921, il est aussi élu président de la Ligue aéronautique de France (L.Aé.F.) qui exerce des activités de lobbying auprès des assemblées et ministères, et de propagande pro-aérienne dans les écoles. Il en sera évincé en 1925.

Les nombreuses conférences données par Fonck en France et à l'étranger rencontrent un succès certain. Il y relate bien sûr ses combats aériens, mais expose également de façon clairvoyante sa vision de l'évolution de l'aviation militaire et commerciale. En 1922, il évoque le scénario catastrophe d'une guerre entre l'Allemagne et la France très en retard dans le domaine aérien. Il représente la France lors du centenaire de l'indépendance du Brésil. En 1924, Fonck imagine le voyage futuriste d'une parisienne reliant Paris à New-York en moins de huit heures par avion et livre une anticipation assez fidèle de ce qu'est devenue aujourd'hui l'aviation commerciale. Il réalise une mission d'audit de l'Air Service (prédécesseur de l'US Air Force), prodiguant ses conseils sur les améliorations à apporter à l'aviation de chasse américaine. Fin 1925 il effectue une nouvelle tournée de conférences et de meetings aéronautiques aux USA.

Capitalisant sur sa notoriété, il lancera même sa propre marque automobile qui ne produira qu'une douzaine de limousines de luxe entre 1921 et 1925.

La tentative de traversée de l'Atlantique Nord (21 septembre 1926)

En 1919, Raymond Orteig, un hôtelier New-yorkais, avait lancé un prix de 25000 \$ destiné au premier aviateur qui réussira la traversée New York - Paris sans escale.

Fonck annonce, le 24 mars 1926, sa volonté de traverser l'Atlantique, avec pour finalité de poser les bases d'une liaison aérienne civile transatlantique. Il persuade le constructeur américain d'origine ukrainienne Igor Sikorsky de modifier le S-35, à la base un bimoteur de transport avec un rayon d'action de 1600 km, pour le transformer en un trimoteur capable de traverser l'Atlantique et remporter le prix Orteig. Le projet est soutenu par des financiers américains réunis dans une société créée pour l'occasion ***The Argonauts***.

A partir d'avril 1926, Fonck supervise à l'usine de Westbury, Long Island la construction de l'avion spécialement modifié pour le raid. Fonck impose ses conditions : trois moteurs français (Gnôme et Rhône « Jupiter » de 420 ch), des huiles anglaises, lui seul pilote avec un navigateur américain de son choix.

Le S-35 en cours de montage



René Fonck (canotier) et Igor Sikorsky (casquette) devant le Sikorsky S-35 en cours de montage

Ce projet à gros budget passionne la presse des deux cotés de l'Atlantique, mais suscite aussi des polémiques dans des journaux français qui auraient préféré que le héros engage son prestige sur une entreprise spécifiquement française. L'ambiance est en outre alourdie par des conflits de personnes.

Le S 35 est achevé le 21 août, et effectue son premier vol le 23 avec Fonck aux commandes. Les vols d'essais (23) se succèdent pour vérifier les performances : vitesse, altitude, consommation, matériel de navigation, etc... Du personnel de l'US Army et de la Navy est réquisitionné pour le test en charge. Ces vols d'essais, jusqu'à une distance de 900 km sont jugés concluants : l'avion est considéré comme prêt.

Il est baptisé « **New York - Paris** », le 10 septembre, à l'eau minérale - prohibition oblige - en présence du nouveau maire de New York, James Walker.

La machine de couleur vert clair, crème et blanc arbore sur ses flancs non seulement les drapeaux américains et français mais aussi la célèbre cigogne de Fonck de la SPA 103.



René Fonck à côté de la cigogne à ailes hautes de la SPA 103 peinte sur le fuselage du Sikorsky S-35.

Les calculs de Fonck, confirmés par la Navy, donnent 6 000 km en 33 heures en longeant la côte Est vers Terre-Neuve nécessitant 9 500 l d'essence, 800 l d'huile conduisant à un poids au décollage supérieur à 13 t (soit 2 t de plus que dans la conception initiale de l'avion).



Alors que tout est prêt pour tenter l'aventure, le navigateur Snody, terrassé par une bronchite aiguë, est obligé d'abandonner le projet. Fonck demande son remplacement à la Navy. Le Lieutenant William L. Curtin sera sélectionné le 14 septembre, à l'issue d'une mise à l'épreuve.

La pression médiatique est extrême. Le commandant Pierre Weiss exhorte Fonck à partir en relayant son message dans la presse : « *Départ nécessaire, même si tu dois rester dans la flotte* ». Le départ est fixé au 21 septembre 1926 pour profiter d'une amélioration des conditions météorologiques, alors que l'avion n'a pas été testé avec sa charge maximale de carburant.



Le 21 septembre à 6 h du matin, 5 000 curieux sont massés sur la piste de Roosevelt Field. Fonck lâche les 1300 ch, mais l'avion n'a jamais décollé à pareille charge. Alors que l'appareil a déjà roulé 1200 m sur la piste en herbe de Roosevelt Field, atteignant une vitesse de 105 km/h, mais ne s'élevant que très lentement, le mécanicien de chez Sikorsky, Jacob Islamoff, largue la partie auxiliaire du train central. Manœuvre prématurée : le S 35 ne s'était élevé que de 1 m. Une roue vole et percute l'une des deux dérives arrière. Fonck comprend que c'est fichu. Il fait ralentir la machine, dont un essieu se brise, provoquant son pivotement et son affalement dans un repli du terrain.

Fonck et Curtin sautent par l'avant. Fonck court vers la porte de la carlingue pour tenter de permettre au radio Charles Clavier et au mécanicien Jacob Islamoff de s'échapper. A cet instant, les vapeurs d'essence s'embrassent, transformant le S 35 en une boule de feu.

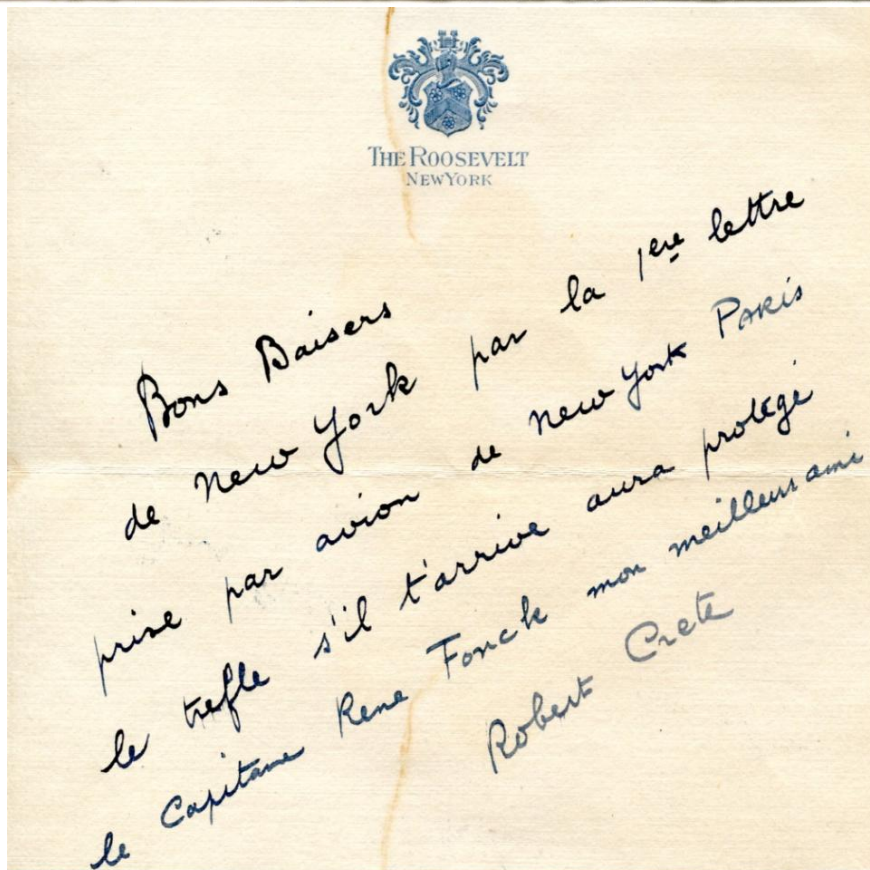
Charles Clavier, titulaire du brevet français n°1 de radiotélégraphie et Jacob Islamoff meurent carbonisés. Les accusations et critiques pleuvent, mais la commission officielle d'enquête innocentera Fonck.



Courier de la tentative de traversée de l'Atlantique Nord

On retrouvera plus tard 12 lettres plus ou moins brûlées dont Charles Clavier avait la responsabilité.

- 2 lettres signées C^{te} René Fonck et oblitérées **WESTBURY 15 SEP 1926** portent la mention manuscrite « Par Avion New York Paris », dont celle ci-dessous.
- 7 lettres oblitérées **WESTBURY** ou **MANHASSET**, dont celle ci-dessous.
- 3 lettres diverses dont l'une revêtue d'un timbre français en prévision du vol retour.





En dépit du succès de Lindbergh le 21 mai 1927, Fonck ne renonce pas au projet de traversée transatlantique en vue de l'établissement d'une liaison commerciale. Le projet toujours avec Curtin sur un bimoteur Sikorsky S-37 sera finalement abandonné en septembre 1927.

1926 - 1940 : fin de sa carrière politique, et missions officielles

Elu en 1919 sur son prestige militaire, René Fonck essuie trois revers électoraux aux élections législatives de 1924 et 1928 dans les Vosges, puis en 1932 à Paris où il réside, et où il se présente sous l'étiquette du Comité de Concentration Républicaine, un radical parti modéré. Ces échecs illustrent l'effritement progressif de sa popularité.

En 1928 il se lance aussi dans l'étude d'un projet de construction de huit îlots flottants artificiels entre New-York et Paris, via les Açores et Lisbonne, afin de permettre le ravitaillement d'avions en carburant au cours de la traversée de l'Atlantique. Ce projet, imaginé également par Blériot, n'aura pas de suite.

Fonck reste cependant une personnalité reconnue. En août 1935, le général Victor Denain - nouveau Ministre de l'Air - lui confie une mission d'audit sur l'état de l'aviation. La pertinence de son rapport lui vaut d'être reconduit dans sa mission afin de «*collaborer à l'étude de modifications et améliorations à apporter aux procédés de combat et méthodes d'instruction de l'Aviation de défense légère*». Décidé en 1936, l'effort d'armement s'avère trop tardif. Les conclusions de Fonck contribuent à l'achat massif d'avions américains par la France à partir de mars 1938.

Il se marie en 1936 avec Irène Brillant, sociétaire à la Comédie-Française.

Elevé à la dignité de Grand Officier de la Légion d'honneur le 14 juillet 1936 et nommé lieutenant-colonel, Fonck entretient ses relations avec Ernst Udet qui gravit au même moment les échelons de la hiérarchie nazie. Il souligne à cette occasion que «*la force de l'aviation allemande est d'être aujourd'hui dirigée par de 'vrais aviateurs'*».

Nommé colonel inspecteur général de la chasse et du matériel de l'armée de l'Air en septembre 1939, il effectue une tournée des bases aériennes afin de contribuer au maintien du moral des troupes.

La période de Vichy et la Libération

Attaché à la personne du Maréchal, Fonck accompagne à Vichy le *vainqueur de Verdun* «*afin de se rendre utile à son pays*». Dans un premier temps, Fonck n'occupe pas de fonction officielle. Arrivé à Vichy en qualité de conseiller technique au Ministère de l'Air, il entre au conseil de Philippe Pétain, pour lui servir notamment d'informateur particulier. Bien informé par son ami Ernst Udet, Fonck alerte ainsi Pétain sur le double-jeu collaborationniste de Laval, le Vice-président du Conseil.

S'il a longtemps mis en garde contre le danger allemand, Fonck n'a cependant jamais caché ses amitiés avec certains allemands occupant de hautes fonctions. En novembre 1941, après le

suicide du général Ernst Udet (camouflé en accident par les nazis), Fonck déclare dans la presse qu'il « regrette sa mort, car [il perd] en lui un ami dont le prestige eût été utile en ces jours tristes pour nous ». Son amitié avec Hermann Goering est aussi de notoriété publique depuis la nomination du futur Maréchal du Reich au Ministère de l'Intérieur du premier gouvernement Hitler le 30 janvier 1933. En 1940, Fonck rappelle avoir été à plusieurs reprises l'invité de Goering, « car c'est le privilège des hommes de mon métier de se respecter et de rendre hommage à la valeur de l'adversaire ». Par les bonnes relations qu'il entretient avec ces hommes clefs du Reich, Fonck tient ainsi un rôle officieux de messenger entre Pétain et Goering, permettant aux deux hommes d'éviter la voie diplomatique officielle. Fonck rencontre effectivement Goering à Berlin, le 8 octobre 1940.

Après le limogeage de Pierre Laval le 13 décembre 1940, Fonck devient, fin janvier 1941, l'un des 213 conseillers nationaux nommés par Pétain pour représenter la diversité de la France occupée et non-occupée. Il est membre de la 2^{ème} commission d'information générale présidée par le Sénateur Victor Constant et chargée de soumettre des suggestions sur les problèmes qui « intéressent l'opinion en matière économique et sociale ».

Par ses écrits, Fonck alimente les réquisitoires portés par le régime de Vichy contre les dirigeants de la III^{ème} République lors du procès de Riom et en particulier contre les deux anciens ministres de l'Air, Pierre Cot et Guy La Chambre. Il convient de citer la courte préface à l'ouvrage du sénateur André Maroselli, intitulé « *Le sabotage de l'aviation française, cause principale de notre défaite* » où il s'exprime ainsi : « ... ce qui a fait défaut à la France, ce ne sont pas les aviateurs intrépides et valeureux, mais le matériel moderne dont ces aviateurs avaient besoin pour lutter et pour vaincre.... »

Fonck s'attribuera l'initiative d'un projet (mars 1942) de remaniement du gouvernement dont auraient été exclus les ministres ayant collaboré avec les allemands, et qui aurait conduit au départ du Maréchal vers l'Afrique pour une reprise de la lutte contre l'Allemagne.

Apprenant qu'il allait être renversé, l'amiral Darlan rencontre le Maréchal. Ce dernier fait volte-face et désavoue le colonel vosgien en expliquant que le pilote a agi « *de sa propre initiative* », que « *le colonel Fonck a abusé de la bienveillance que j'ai pu lui témoigner à plusieurs reprises en raison de son héroïsme au cours de la précédente guerre* », et assure l'Amiral de son soutien. Après cette journée de fièvre, l'Allemagne, sans apporter son appui à Darlan, exige le départ le 11 avril 1942 de l'initiateur principal du projet, le directeur du cabinet civil du Maréchal, Henry du Moulin de Labarthète. Suite à ces événements, Laval, imposé par les Allemands, revient au pouvoir le 18 avril 1942 dans un nouveau rôle de chef du gouvernement. Fonck est pour sa part invité à se tenir loin de Vichy. La crise gouvernementale d'avril 1942 a été fatale au pilote qui se vouait totalement au service de son mentor. Humilié par ses pairs qui le considèrent comme naïf, vexé par l'ingratitude que lui témoigne le Maréchal, Fonck retourne à Paris où il passe la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Pendant sa retraite parisienne Fonck rencontre les aviateurs Paul Codos, Joseph Sadi-Lecointe et Camille Sautereau membres de divers réseaux de Résistance. Il fait ponctuellement jouer ses relations pour obtenir la grâce ou la libération de résistants. Ceci vaut à Fonck d'être arrêté par la Gestapo fin juin 1944 et interné pendant trois jours au camp de Drancy, avant d'être libéré sur ordre d'un colonel de la Wehrmacht.

Le 7 septembre 1944, Fonck est arrêté par la police sur ordre du Ministre de l'Intérieur et envoyé à la prison de la Santé. Le pilote est libéré le 24 décembre 1944 sur intervention d'Edgar Pisani sans avoir été informé des motifs de son incarcération. Fonck fait cependant l'objet d'une enquête approfondie. La Cour de Justice de la Seine n'ayant retenu aucune charge contre le pilote au terme de l'instruction de son dossier, l'affaire est classée sans suite en octobre 1945.

Trop compromis dans le régime de Vichy et demeuré fidèle jusqu'au bout au maréchal Pétain, Fonck alors s'efface dans une retraite silencieuse. Il effectue des séjours dans les Vosges pour s'occuper du développement de sa société « France-Engrais » qu'il a lancée peu avant la guerre. Il demeure intégré aux cadres de réserve de l'armée de l'Air jusqu'à atteindre la limite d'âge, en 1951.

René Fonck décède le 18 juin 1953 d'une hémorragie cérébrale à son domicile parisien.

LES COURRIERS SPECIAUX DE MADAGASCAR 1944 - 1946

Par Daniel BLANGUERIN

Avec cette collection, j'ai souhaité montrer que l'on pouvait envoyer du courrier sans pour autant l'affranchir avec des timbres. Pourquoi ces courriers ont-ils été affranchis en numéraire ? L'explication se trouve dans les événements historiques ci-dessous.

06/06/1940 : Le colonel de Gaulle est nommé Sous-secrétaire d'Etat à la Défense et général de brigade à titre provisoire par le Président du Conseil Paul Reynaud.

10/06/1940 : L'Italie entre en guerre contre la France et la Grande Bretagne, ce qui provoque l'arrêt de tous les mouvements de navires en Méditerranée, en particulier les paquebots de ligne sur Madagascar et l'Asie qui empruntent le Canal de Suez.

18/06/1940 : Un appel est lancé par le Général de Gaulle depuis Londres, après la démission de Paul Reynaud. Le Maréchal Pétain devient le chef de l'Etat Français.

22/06/1940 : Signature d'un armistice entre la France et l'Allemagne. Ceci est contraire aux accords signés avec nos alliés anglais en mars 1940.

04/07/1940 : La flotte britannique sous les ordres de l'amiral Somerville, attaque sans déclaration de guerre la flotte française aux ordres de l'amiral Gensoul, à Mers el-Kébir faisant 1297 morts et 351 blessés parmi nos marins. Les relations diplomatiques sont alors rompues. Ceci entraîne également l'arraisonnement de tous les navires français par la flotte britannique. Fret et cargaisons sont saisis. Le passage par le Cap de Bonne Espérance est aussi bloqué. Le cargo *Sontay*, parti de Madagascar le 23/1/1941, est arraisonné par le croiseur britannique *HMS Enterprise* le 26/1/1941 et escorté jusqu'à Durban, en Afrique du Sud, pour y être saisi. La seule tolérance accordée par les Anglais est le passage jusqu'à Dakar pour assurer le ravitaillement de l'AOF et de l'AEF ;

05/05/1942 : Après la chute de Singapour (15/02/1942) qualifiée par Churchill de « *pire désastre et capitulation la plus importante de l'histoire britannique* », les Anglais s'inquiètent de la poussée des Japonais dans l'Océan Indien et veulent éviter que la route maritime du Cap ne soit coupée. Craignant le laxisme de Vichy en cas d'invasion nipponne de Madagascar, les Anglais attaquent Diego-Suarez sans en informer le général de Gaulle, et prennent possession de Madagascar (opération *Ironclad*). Ceci provoquera une grave crise entre la France Libre et les britanniques.

Rappelons que lors de l'attaque de Diégo-Suarez, le capitaine Jean Assollant sera abattu aux commandes d'un Morane-Saulnier MS 406 par des chasseurs britanniques le 7 mai 1942.

(http://www.bibert.fr/Joseph_Bibert_fichiers/Jean%20ASSOLLANT.htm#Ironclad)

06/11/1942 : Après des tensions extrêmes, Anthony Eden annonce finalement le 6 novembre à de Gaulle que la « France Combattante » sera souveraine dans l'île de Madagascar. De Gaulle décide de faire imprimer des planches de timbres «France Libre».

22/01/1943 : Des rotations régulières sur Lockheed C-60 sont mises en place par les Lignes Aériennes Militaires (L.A.M.) entre les territoires ralliés à la France Combattante. La 1^{ère} liaison officielle entre Damas et Tananarive est effectuée le 22/01/1943 (retour le 4/02/1943) puis les rotations sont mensuelles. Une liaison entre Alger et Tananarive toutes les deux semaines est ouverte le 18/02/1943.

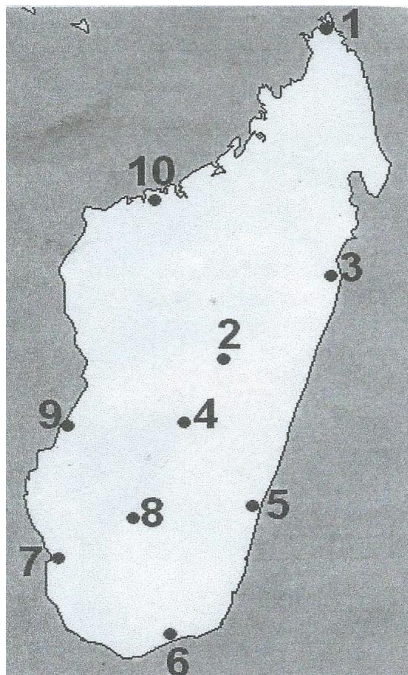
21/10/1944 : Le Gouvernement Provisoire de la République Française (GPRF) décide de rétablir les relations postales entre la France et son Empire colonial. Depuis 1940, Madagascar ne reçoit plus de timbres de France. En 1944, Madagascar n'a plus de timbres pour affranchir le courrier. Le 1,50 F (tarif de la lettre simple) est quasiment épuisé.

27/11/1944 : L'avion du Gouverneur Pierre de Saint-Mart apportant à Madagascar les planches de timbres surchargés France Libre s'écrase sur le mont Zaghouan (à 50 km au sud de Tunis). Les 3 membres de l'équipage et les 4 passagers dont l'épouse du Gouverneur sont tués et le fret est détruit.

02/12/1944 : Mise en application de la circulaire n°67-EP du 2/12/1944 qui prévoit de recourir à un moyen de substitution, à savoir l'affranchissement en numéraire. Ceci explique que les courriers envoyés depuis Madagascar entre le 2/12/1944 et le 28/3/1946 sont affranchis ainsi.

Cette circulaire relative à l'affranchissement obligatoire en numéraire de certaines correspondances dans les régimes intérieurs et inter-coloniaux, est mise en application jusqu'à la réception de nouvelles figurines postales.

L'avis officiel autorisant l'utilisation de la taxe manuscrite perçue en francs et centimes ou en francs et décimes comme preuve de paiement, n'a été publié au Journal Officiel que le 2/12/1944, mais on peut trouver des lettres avec des marques de taxes perçues avant cette date (cf. §1. lettres de Tananarive RP datées du 12/10/44 et 13/11/44). Le Dr. Desnos rapporte que cette griffe avait été fabriquée dès septembre 1944, et que son utilisation a probablement été différée jusqu'à la pénurie de timbres.



Dix centres reçoivent donc des griffes spéciales utilisées en 4 couleurs (violet, bleu, noir, rouge) :

1. Diego Suarez
2. Tananarive R.P
3. Tamatave
4. Antsirabe
5. Mananjary
6. Fort Dauphin
7. Tuléar
8. Fianarantsoa
9. Morondava
10. Majunga

À noter que des griffes particulières pour Tananarive-Tsaralalana, Tananarive-Analakely et Morangana ont été utilisées plus tard, en octobre 1945, sans texte officiel connu mentionnant leur création.

La circulaire n°67-EP indique que les correspondances doivent être déposées dans les bureaux cités ci-dessus avec le montant de leur affranchissement en numéraire. Pour les bureaux qui ne possèdent pas de griffes, les plis sont frappés de leur cachet à date au départ, puis dirigés en «dépêches fermées» accompagnés d'un bordereau, vers le bureau principal où ils reçoivent la griffe, et sont complétés par l'indication de la somme perçue.

Les dispositions ci-après sont mises en application :

- Encaissement en numéraire de la taxe exigible (postale, recommandée, aérienne).
- Apposition du timbre à date du bureau sur chaque correspondance.
- Présence ou non d'un cadre rectangulaire entourant le texte.
- Mode d'expression de la taxe perçue soit en francs et centimes, soit en francs et décimes.

La mention Poste ou Poste aérienne doit être annulée à la plume. En réalité, il est fréquent de voir les deux mentions subsister, l'employé de la poste se contentant d'inscrire la somme perçue en numéraire.

Les diverses griffes se différencient les unes des autres par leur couleur, le nombre de lignes, l'écriture en majuscules ou minuscules, l'encadrement ou non, les dates d'utilisation entre décembre 1944 et mars 1946, le mode d'expression en centimes ou en décimes, le titre souligné ou non. Ces particularités et le lieu d'émission sont répertoriés dans le type....

La circulaire N° 19-EP du 19/3/1946 supprimera l'affranchissement en numéraire des lettres, suite à la réception de timbres.

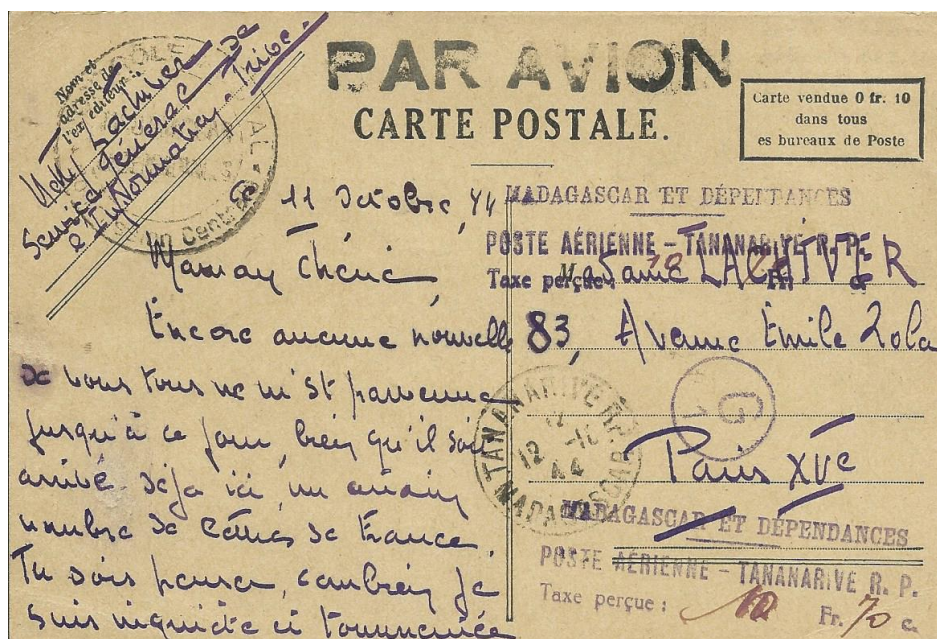
Les dernières dates rencontrées avec ce procédé, sont le 7/3/1946 à Tananarive, puis le 29/3/1946 à Morondava, d'après les recherches du Docteur Desnos.

Tableau des différents types de griffes et leurs dates d'utilisation dans les 10 centres

Périodes d'utilisations (variables suivant les centres)

<u>TYPE I</u>		
sur 3 lignes	violacé	utilisé du 5/12/44 au 24/6/45
sans cadre	rouge	utilisé du 12/12/44 au 11/1/46 et du 20/6/45 au 20/10/44
en francs et décimes	violet	utilisé du 22/12/44 au 27/2/45, du 9/12/44 au 12/10/45
	noir	utilisé du 17/7/45 au ? , et du 2/12/44 au 15/11/45
<u>TYPE Ia</u>		
Traits en pointillé après « Taxe perçue »		
sur 3 lignes	bleu	utilisé du 7/9/45 au 23/2/45
sans cadre	bleu-vert	utilisé sans date précise selon le Dr Desnos (vu à Antsirabé)
en francs et décimes		
<u>TYPE Ib</u>		
Avec un grand C pour centimes		
sur 3 lignes	violet	Utilisé du 14/12/44 au 20/3/46, du 2/1/45 au 9/10/45, du 11/12/44 au 23/3/45, 05/12/44 au 15/11/45
sans cadre	bleu	Utilisé du 3/6/45 au 25/3/46.
en francs et Centimes	rouge	Utilisé du 25/2/45 au 1/3/46, du 8/12/44 au 18/7/45, du 30/12/44 au ?
<u>TYPE Ic</u>		
Avec un petit c pour centimes		
sur 3 lignes	violet	Utilisé du 14/10/44 en précurseur, et du 2/12/44 au 15/11/45
sans cadre	bleu	Utilisé du 2/12/45 au 25/5/45
en francs et centimes	noir	Utilisé du 3/1/46 au 28/3/46
<u>TYPE Id</u>		
Déformation du Type Ic d'après le Dr Desnos		
sur 3 lignes	violet	Utilisé du 10/1/45 au 28/2/46
sans cadre	bleu	Utilisé du 21/2/46 au ? , et du 30/6/45 au 21/2/46
en francs et centimes	noir	Utilisé du 21/1/46 au ?
<u>TYPE II</u>		
sur 3 lignes	bleu	Utilisé du 11/1/1945 au 21/2/1946 et du 29/10/1945 au 27/2/1946
avec cadre	rouge	Utilisé de fin 1945 au 28/3/46
en francs et décimes	violet	aurait été utilisé - mais sans certitude - à Tamatave et Morondova.
<u>TYPE III</u>		
sur 4 lignes	violet	Utilisé du 30/9/44 en précurseur, du 8/12/44 au 3/8/45, du 19/12/44 au 6/7/45, puis du 26/12/44 au 20/12/45.
sans cadre	rouge	Utilisé du 29/12/44 au 1/3/46, du 7/5/45 au 14/2/46
en francs et décimes	violacé	Utilisé du 13/1/45 au 23/8/45
	bleu	Utilisé du 7/7/45 au 14/2/46, du 26/12/44 au 20/12/45
<u>TYPE IIIa</u>		
"poste" et "poste aérienne" en minuscules		
sur 4 lignes	violet	Utilisé du 22/12/44 au 20/12/45, du 27/2/46 au 7/3/46
sans cadre	noir	Utilisé du 1/9/45 au 7/3/46
en francs et décimes		
<u>TYPE IV</u>		
sur 4 lignes	bleu	Utilisé du 8/1/45 au 8/10/45, du 20/10/45 au 2/1/46
avec cadre	noir	Utilisé du 25/2/45 au ?
en francs et décimes	violet	Utilisé du 2/1/45 au 9/10/45, du 4/11/44 au 25/1/46, du 2/12/44 au 20/2/45
	rouge	Utilisé du 7/8/45 au 14/2/46, 2/1/46 au 13/3/46
<u>TYPE IVa</u>		
Pas de trait sous Madagascar et Dépendances		
sur 4 lignes	violet	Utilisé du 13/3/45 au 28/2/46, très déformé fin 45
avec cadre	bleu	Utilisé du 8/5/45 au 18/1/46, très déformé fin 45
en francs et décimes	noir	Utilisé du 1/9/45 au 1/3/46, très déformé fin 45

1. Les courriers envoyés avant la date officielle du 2/12/1944



Carte postale de Tananarive RP (12/10/1944) pour Paris (sans date d'arrivée)

Deux griffes de perception **de type Ic** sans cadre sur 3 lignes, en francs et centimes, appliquées en violet et utilisées en précurseur dès octobre 1944. Cachet indiciaire G1 de la commission de contrôle. On notera l'inquiétude de ce militaire écrivant à sa mère, et n'ayant aucune nouvelle de sa famille depuis mai 1944.

Taxe perçue de 10,70 F = Port 1,20 F + surtaxe aérienne 9,50 F pour 5g.

(La surtaxe aérienne passera à 9 F par 5 gr le 3/11/1944).



Lettre de Tananarive RP (13/11/1944) pour Mériel (22/11/1944)

Griffe de perception **de type Ic** sans cadre sur 3 lignes, en francs et centimes, appliquée en violet et utilisée à compter du 14/10/1944 en précurseur. Bande de fermeture de la censure et cachet fusiforme «ouvert par l'autorité militaire».

Taxe perçue de 22,50 F = port 1,50 F + recommandé 3 F + surtaxe aérienne 18 F pour 10 g.

A l'arrivée une taxe de 0,50 F a été perçue pour le paiement de la Poste Restante.

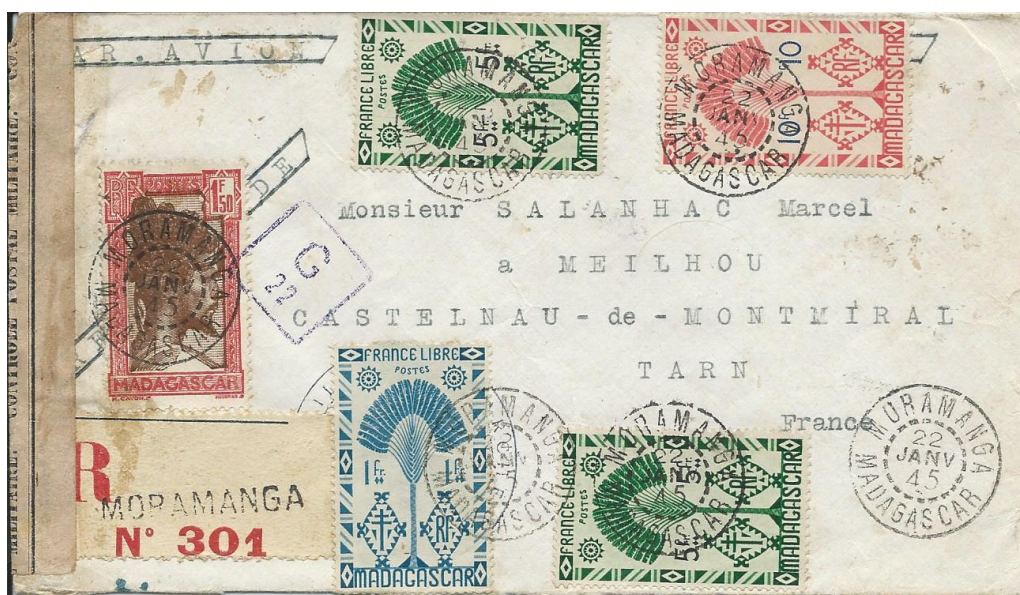
Le cachet indiciaire CC4 de la commission de contrôle est un cachet «puce» de la commission centrale de censure. Ce cachet a servi à la mise en place de la censure fin 1939, mais a été réutilisé fin 1944 comme sur cette enveloppe.

Le cachet CC1 est associé, fin 1939, au grand cachet de contrôle postal de la commission centrale. Le cachet CC4 est utilisé seulement en rouge en novembre et décembre 1944 sur peu d'enveloppes. Les cachets CC2 et CC3 semblent ne jamais avoir été utilisés.

2. Les courriers envoyés en dépêches fermées



Lettre de Farafangana (12/12/1944) via Tananarive pour Pérriers (sans cachet d'arrivée).
Griffe de perception de **type I** sans cadre sur 3 lignes, en francs et décimes, appliquée en violet et utilisée du 22/12/1944 au 27/2/1945. Bande de fermeture et cachet fusiforme « ouvert par l'autorité militaire ». Au verso cachet indiciaire G8 de la commission de contrôle.
Taxe perçue de 19,50 F = port 1,50 F + surtaxe aérienne 18 F pour 10g.



Lettre de Moramanga (22/1/1945) pour Castelnau-de-Montmirail (5/2/1945).
Lettre expédiée en dépêche fermée sans griffe spéciale indiquant la somme perçue en francs et centimes ou décimes. Les correspondances issues d'un bureau sans griffe, et n'ayant pas transité par un des dix centres répertoriés, devaient être affranchies avec des timbres. Ceci ne concerne qu'une quantité de courrier relativement limitée.
Bande de censure et cachet indiciaire G 22 de la commission de contrôle.
Affranchissement en timbres = port 1,50F + recommandé 3F + surtaxe aérienne 18F pour 10g.

3. Les courriers envoyés avec des entiers postaux



Lettre d'Antsirabé (28/1/1946) pour Paris (sans cachet d'arrivée).

Griffe de perception de **type la** sans cadre sur 3 lignes, en francs et décimes, appliquée en bleu et utilisée du 7/9/1945 au 23/2/1946. Particularité : ligne inférieure de la griffe en pointillés.

Taxe perçue de 4,40 F + entier postal de 3,65 F = 8,05 F = Port 2 F + surtaxe aérienne 6 F/5g.



Lettre de Tananarive RP (15/2/1946) pour Lyon (sans cachet d'arrivée).

Griffe de perception de **type Iva** avec cadre sur 4 lignes, en francs et décimes, appliquée en noir, et utilisée du 1/9/1945 au 1/3/1946. Particularité : poste et poste aérienne sont en minuscules.

Taxe perçue de 8,40 F + entier postal de 3,65 F = 12,05 F = port 2 F + recommandé 4 F + surtaxe aérienne 6 F pour 5g.

4. Les courriers intérieurs à Madagascar par avion



Lettre de Tuléar (27/2/1945) pour Moramanga (1/3/1945)

Griffe de perception de **type Ib** sans cadre sur 3 lignes, en francs et centimes (grand **C**), appliquée en violet, et utilisée du 5/12/1944 au 16/11/1945.

Pli sans bande de contrôle ni cachet indiciaire de la commission de contrôle.

Taxe perçue de 2,50 F = port 1,50 F + surtaxe aérienne 1 F pour 10g.



Lettre de Tananarive RP (7/12/1945) pour Antsirabe (8/12/1945)

Griffe de perception de **type IV** avec cadre sur 4 lignes, en francs et décimes, appliquée en violet et utilisée du 10/3/1945 au 28/2/1946.

Taxe perçue de 6 F = port 2 F + recommandé 3 F + surtaxe aérienne 1 F pour 10g. A compter du 21/9/1945, le port est fixé à 2 F.

5. Les courriers à destination des autres colonies

La France et ses colonies ne formaient pas le même territoire douanier, même avec l'Algérie. Les envois de timbres poste neufs en métropole étaient considérés comme des exportations de marchandises soumises à déclaration en douane, et donc taxées selon la valeur. L'étiquette de douane (nommée C1) sur les envois postaux est une forme simplifiée de déclaration de douane. Aujourd'hui encore cette étiquette est obligatoire, y compris dans les échanges avec les DOM, mais en pratique cela est souvent omis, et les postiers l'oublie (Explication fournie par MM Hurpet et Bonnefoy de COLFRA).



Lettre de Tananarive RP (5/12/1944) pour Taza ville nouvelle (19/12/1944)

Griffe de perception de **type Ic** sans cadre sur 3 lignes, en francs et centimes, appliquée en violet, et utilisée du 2/12/1944 au 15/11/1945. Bande de contrôle postal et cachet fusiforme « ouvert par l'autorité militaire ». Au verso, cachet indiciaire C6 de la commission de contrôle, et étiquette de douane C1.

Taxe perçue 72 F = port 2 F + recommandé 4 F + surtaxe aérienne 66 F pour 55g (6 F par 5g).



Lettre de Majunga (9/7/1945) via Tananarive (10/7/1945) pour Djibouti (sans cachet d'arrivée). Griffe de perception de **type III** sans cadre sur 4 lignes, en francs et décimes appliquée en rouge, et utilisée du 7/7/1945 au 14/2/1946.

Bande de fermeture et cachet fusiforme « ouvert par l'autorité militaire », et cachet indiciaire D5 de la commission de contrôle au verso.

Taxe perçue 12 F = port 2 F + recommandé 4 F + surtaxe aérienne 6 F pour 5g.

6. Courriers pour la France avec surtaxe aérienne à 9 F / 5g (depuis le 3/11/1944)

Tarifs pour la France : Port à 1,50 F jusqu'au 2/4/1945, recommandé à 3 F, surtaxe aérienne à 9 F jusqu'au 31/8/1945.



Lettre de Tananarive RP (20/12/1944) pour Lyon (sans cachet d'arrivée)
Griffe de perception de **type Ic** sans cadre sur 3 lignes, en francs et centimes, appliquée en noir et utilisée du 5/12/1944 au 16/11/1945. Bande de fermeture et cachet fusiforme «ouvert par l'autorité militaire». Au verso, le cachet indiciaire G 1 de la commission de contrôle.
Taxe perçue 10,50 F = port 1,50 F + surtaxe aérienne 9 F pour 5g.



Lettre de Tananarive RP (8/8/1945) pour Alligny en Morvan (sans cachet d'arrivée)
Griffe de perception de **type Id** sans cadre sur 3 lignes, en francs en centimes, appliquée en bleu et utilisée du 30/6/1945 au 21/2/1946. Bande de fermeture et cachet fusiforme «ouvert par l'autorité militaire» au recto.
Taxe perçue de 70 F = port 3 F (lettre de 20 à 50g) + recommandé 4 F + surtaxe aérienne 63 F pour 35 g.

7. Courriers pour la France avec surtaxe aérienne à 6 F par 5g (à partir du 01/09/1945)



Lettre de Majunga (16/10/1945) pour Marseille (sans cachet d'arrivée).

Griffe de perception de **type I** sans cadre sur 3 lignes, en francs et décimes appliquée en rouge, et utilisée du 20/6/1945 au 20/10/1945.

Taxe perçue de 55 F = port 3 F + recommandé 4 F + surtaxe aérienne 48 F pour 40g.



Lettre de Tananarive RP (7/3/1946) pour Vichy (14/3/1946).

Griffe de perception de **type IIIa** sans cadre sur 4 lignes, en francs et décimes, appliquée en noir, et utilisée du 1/9/1945 au 7/3/1946.

D'après le Dr. Desnos, les bureaux de poste doivent renvoyer à la Direction Générale leurs tampons spéciaux dès réception des timbres. Le Dr. Desnos précise qu'il n'a pas retrouvé la date de retrait définitif des griffes, mais que les dernières dates vues sont du 7/3/1946 comme ici, et du 29/3/1946. La circulaire N° 19 EP du 19 mars 1946 fait état de la réception de timbres à Madagascar.

Taxe perçue de 18 F = port 2 F + recommandé 4 F + surtaxe aérienne 12 F pour 10 g.

Bibliographie :

- Les bureaux de poste de Madagascar (Pierre Favrel).
- Les affranchissements de Madagascar (Docteur Desnos).
- Postal and Airmail Rates in France & Colonies 1920-1945 par Robert Picirilli.

**90^{ème} anniversaire de la
«Deutsche Luft Hansa AG »
L'histoire débuta à Berlin**

**Par Hans-Ulrich Schulz
& Eberhard Schuppan**

(Article de la revue *Die Luftpost* 02/2016,
traduit de l'allemand par Michel Wittmann)

Le 6 janvier 2016 a été célébré le 90^{ème} anniversaire de la fondation de la première compagnie Lufthansa.

A cette occasion, Deutsche Lufthansa AG a publié aux éditions Piper au printemps 2016 un ouvrage intitulé « *Im Zeichen des Kranichs : Die Geschichte der Lufthansa von den Anfängen bis 1945* » (traduction : Sous le signe de la grue : histoire de la Lufthansa des débuts à 1945).

Cet ouvrage richement illustré de Joachim Wachtel et Günther Ott est le premier ouvrage historique complet de la première Lufthansa.



Doc.1 Assemblée constituante de la **Deutsche Luft Hansa AG** le 6 janvier 1926

La compagnie nationale aérienne **Deutsche Luft Hansa** est née à Berlin le 6 janvier 1926 de la fusion entre les sociétés *Junkers Luftverkehr AG* et *Deutsche Aero Lloyd AG*. L'écriture du nom en un seul mot ne fut introduite qu'en 1933. Ce fut l'une des premières grandes fusions de l'histoire économique allemande ayant une portée internationale. Avec cette fusion s'acheva l'ère de l'aviation des pionniers de l'après-guerre (Docs.1 et 2). La sécurité, l'extension du réseau et un confort accru pour les passagers étaient désormais au centre des préoccupations. D'importantes avancées pour le transport des passagers et du fret furent réalisées. L'instauration du vol aux instruments fit perdre à l'aviation son caractère saisonnier, et l'utilisation de plus grands avions rendit possible des liaisons plus lointaines.

En janvier 1926, l'ambiance au sein des « Pères Fondateurs » n'était cependant pas à la jubilation car la fusion des sociétés avait été décidée sous la pression de l'État par pure nécessité : le soutien financier des deux sociétés *Junkers Luftverkehr* et *Deutsche Aero Lloyd*, toutes deux fortement déficitaires, était en effet devenu pour le Trésor de la République de Weimar un puits sans fond.



Doc.2 Erhard Milch, Président du Comité Directeur de la Deutsche Luft Hansa, salue la presse depuis le cockpit d'un Udet « Komet » à l'aéroport Tempelhof de Berlin, et annonce l'ouverture du trafic aérien pour le 6 avril 1926.

Le capital initial de 50.000 Reichsmark était réparti entre l'Empire Allemand, les Länder, la Deutsche Aero Lloyd, Junkers ainsi que des sociétés aériennes régionales. Une partie du capital de la Deutsche Luft Hansa AG a été aussi apportée indirectement par des entreprises Berlinoise telles que Siemens, AEG, Deutsche Erdöl, Schenker & Co., ainsi que la Berliner Handels-Gesellschaft (une banque berlinoise). Pour ce qui est du logo de la nouvelle société fusionnée, Junkers apporta ses couleurs : le bleu et jaune, et Aero Lloyd la grue stylisée figurant sur ses empennages. La même année la «*Kranichlinie*» (= la ligne à la grue) racheta des parts de la compagnie aérienne Germano-russe (Deruluft) fondée en 1921.



Doc.3 Le Junkers F13 D-366 : l'un des premiers avions mis en service par la Luft Hansa en 1926.



Doc. 4 Pli du 1^{er} vol de la nouvelle compagnie Luft Hansa : 1^{ère} liaison internationale vers Zurich le 6 avril 1926. Pli d'étape pour Halle.

La Deutsche Luft Hansa entama son exploitation le 6 avril 1926 - soit trois mois jour pour jour après sa création - avec trois liaisons sur huit au départ de Berlin - Tempelhof. Parmi celles-ci figurait également la première liaison internationale au départ de Berlin pour Zurich via Halle, Erfurt et Stuttgart. (Doc.4)

Reisen Sie mit der Luft Hansa!

STRECKE	Preis	Zeit
Berlin-Innsbruck	140.—	5¼
Leipzig-London	200.—	7¼
München-Hamburg	130.—	5¼
Berlin-Moskau	900.—	13¼
Berlin-Köln	95.—	4
Köln-Gleiwitz	145.—	7¼
Frankfurt a. M.-Basel	65.—	2¾
Königsberg-Berlin	90.—	4¼
Bremen-Leipzig	65.—	2¾
München-Wien	75.—	2¾
Berlin-Magdeburg	25.—	1

**PASSAGIERE * LUFTPOST * LUFTFRACHT
BEQUEM * SCHNELL * SICHER * BILLIG!**

Doc.5 Carte publicitaire illustrée de la Deutsche Luft Hansa (CP privée PP 81b). A cette époque, l'aéroport central Tempelhof représente un carrefour pour les lignes aériennes européennes.

Le nombre des destinations desservies augmenta durant la première année d'exploitation pour atteindre 54, dont 20 au départ ou à destination de Berlin. La capitale du Reich était devenue le carrefour aérien du continent européen (Doc.5).

La compagnie entreprit un premier vol intercontinental d'exploration en dix étapes journalières jusqu'à Pékin.

La flotte de la nouvelle compagnie aérienne comprenait à sa création 162 appareils de presque tous les constructeurs connus à cette époque : Albatros, AEG, Dornier, Focke-Wulf, Fokker, Junkers, Rohrbach, Rumpier, Sablatnig et Udet.

Durant la première année d'exploitation, les avions au logo « à la grue » peint sur l'empennage transportèrent 56268 passagers, 258 tonnes de fret, et 302 tonnes de courrier.

L'anniversaire des dix ans d'existence de la Deutsche Lufthansa fut marqué le 6 janvier 1936 par l'émission d'un timbre poste (Doc.6)



Doc.6 A l'occasion du 10^{ème} anniversaire de la Deutsche Lufthansa, la poste du Reich émit un timbre de 0,40 RM. Cette valeur faciale correspond au tarif d'affranchissement d'une lettre de 20g par la voie aérienne pour Europe : 0,25 RM de tarif de base plus la surtaxe aérienne de 0,15 RM. Le timbre représente un avion Heinkel He 70 « Blitz » utilisé pour le service aérien express à l'intérieur du pays.

A partir de 1936/1937 l'aéroport de Berlin-Tempelhof fut agrandi par étapes. L'immense complexe de bâtiments reliés entre eux, conçu par l'architecte Prof. E. Sagebiel est encore aujourd'hui considéré comme l'un des plus grands du monde. La Lufthansa proposait des liaisons avec presque toutes les grandes villes allemandes et européennes.

Le Ju 52 construit par Junkers à Dessau constituait alors la colonne vertébrale de la flotte. Le légendaire « Tante Ju » fut l'un des avions les plus connus des années 30. Avec ses 16 places passagers, il pouvait être considéré à l'époque comme un gros porteur (Doc.7 a,b).

Enorme et spectaculaire, le Junkers G 38 ne fut construit qu'à 3 exemplaires. Ce quadrimoteur gros porteur offrait au maximum 32 places passagers. Certaines étaient aménagées dans les ailes avec des hublots intégrés dans le sens du vol. Entre autres liaisons, cet avion était affecté à la ligne régulière Berlin - Londres (Doc.8 a,b).



Doc.7a Vignette publicitaire de la Lufthansa représentant l'avion Ju 52 à 16 places.

Doc.7 b Feuille de note illustrée au verso du Ju 52 / 3m «Joachim von Schröder» construit en 1936, et d'un steward effectuant son service.



Doc. 8a Embarquement des passagers dans le Junkers G 38 à l'aéroport Tempelhof pour un vol Berlin - Londres.

Doc. 8b Carte postale expédiée de Tempelhof à Friedrichshafen avec deux cachets de bord du G 38 différents. Le cachet de bord Berlin - Londres a certainement été apposé par erreur !



En juillet 1929, la Luft Hansa effectua ses premières tentatives d'acheminement de courrier à travers l'Atlantique Nord vers New-York par catapultage depuis les paquebots *Bremen* et *Europa* (Doc.9 a,b). (ndt : vols baptisés « Katapultflug » et plus tard « Schleuderflug ». Flug = vol ; Schleuder = lance-pierres)



Doc. 9a Catapultage d'un Ju 46 depuis le paquebot *Europa* de la Norddeutscher Lloyd.

Doc.9b Pli posté à New-York, catapulté le 2/8/1929 depuis le paquebot *Bremen*, acheminé jusqu'à Brême, puis encore par la voie aérienne jusqu'à Berlin (cachet aérien de Berlin C2).



Le service sur l'Atlantique Sud ne pu débuter officiellement que le 3 février 1934 après quelques vols d'essais. Contrairement à la route vers l'Amérique du Nord et du fait de la distance à parcourir, il fut nécessaire d'installer des bases flottantes fixes en Atlantique Sud. Dans ce but, le bateau à vapeur *Westfalen* fut affrété par la Norddeutscher Lloyd et équipé d'une catapulte, d'un chalut et d'une grue.



Doc.10a Le bateau à vapeur *Westfalen* faisait office « d'aéroport flottant » pour la Deutsche Lufthansa dans l'Atlantique Sud.

Wöchentlicher Deutscher Luftpostdienst EUROPA-SÜD-AMERIKA

in 3-3½ Tagen nach Rio de Janeiro bzw. Buenos-Aires.

Zur Beförderung zugelassen sind:

Briefsendungen jeder Art, gewöhnliche und eingeschriebene

Postschlüsse

richten sich nach dem Aufgabeort, fragen Sie daher Ihr Postamt nach dem Postschluß in Ihrem Auflieferungsort.

Postgebühren ab Deutschland

gewöhnliche Auslandsfreigebühr:

Briefe	bis 20 g	25 Rpf.
	jede weiteren 20 "	15 "
Karten		15 "
Drucksachen	je 50 "	5 "
Warenproben	50 "	5 "
	Mindestsatz	10 "
Geschäftspapiere	je 50 g	5 "
	Mindestsatz	25 "

Päckchen nur nach
Brit. Gambia, Brasilien, Argentinien
Höchstgewicht 1 kg, Auskunft bei allen Postanstalten.

Luftpostzuschläge

Nach Bathurst (Brit. Gambia):
Briefe je 5 g und Karten 30 Rpf.
andere Briefsendungen je 25 g 40 "
für Briefe je 5 g -, Karten und andere Briefsendungen:
nach Brasilien RM. 1.25
Argentinien, Bolivien, Chile, Ekuador,
Paraguay, Peru, Uruguay RM. 1.50

Freimachung kann durch Luftpost-, Zeppelinmarken, gewöhnliche Postwertzeichen oder Freistempler erfolgen.

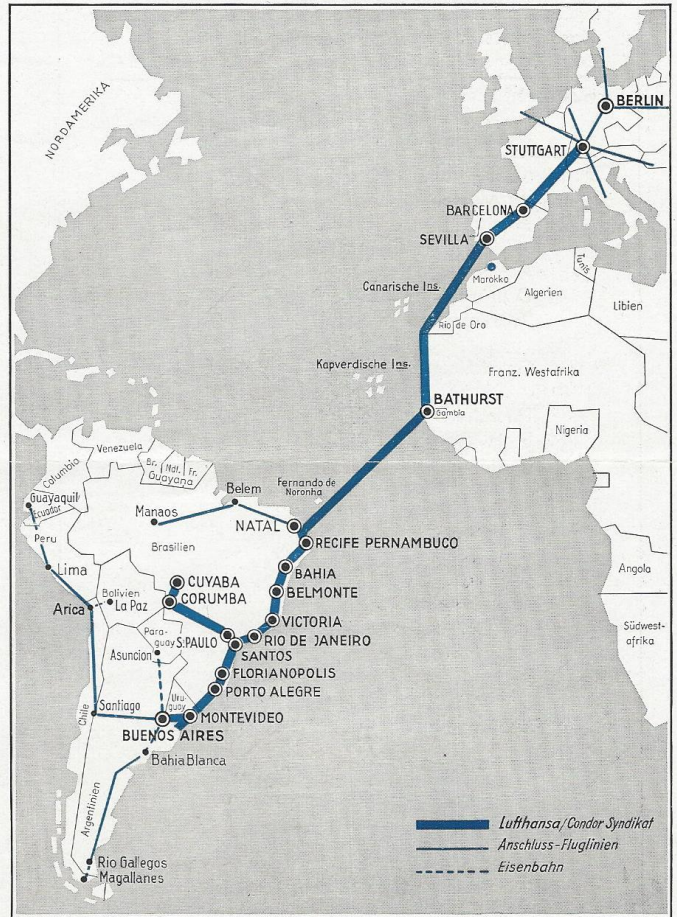
Sämtliche Luftpostsendungen sind mit blauem Luftpost-Klebezettel zu versehen:



Spezial-Luftpostpapier

1 Umschlag und 2 Briefbogen = 5 g im Papierhandel erhältlich.

Verlangen Sie das ausführliche Südamerika-Luftpostwerbeblatt bei den Dienststellen der Deutschen Lufthansa.



Doc. 10 b,c Prospectus de la Lufthansa présentant l'itinéraire long de 14.000 km entre Berlin et Buenos - Aires, et les tarifs du courrier. En Amérique du Sud la poursuite de l'acheminement était effectuée par la compagnie Condor.

Un balisage puissant fut installé à l'aéroport Tempelhof pour accueillir les vols de nuit comprenant fret, courriers et passagers.

En 1938 le siège de la Lufthansa fut transféré de la Lindenstrasse au bâtiment central de l'aéroport Tempelhof (Doc. 11a,b).

Doc.11a,b

Première empreinte à affranchir de la Luft Hansa illustrée d'un Ju 52, en service depuis 1932.



Depuis le 1^{er} janvier 1933 Lufthansa s'écrit en un seul mot.



En 1939, les avions de la Lufthansa volaient de façon régulière jusqu'à Santiago du Chili et Bangkok, et réalisèrent des vols d'essais jusqu'à New - York et Tokyo (Doc.12). Les premières hôtesses de l'air furent affectées sur les avions gros-porteurs Junkers Ju 90 et Focke- Wulf FW200.



Doc.12 Pli du vol d'essai du Focke Wulf Fw 200 vers Tokyo.

Le FW 200 se posa à Tokyo le 30 novembre 1938 à 22h10. Ce pli reçut à Tokyo un affranchissement complémentaire en timbres japonais oblitérés par un cachet spécial, et a été retourné en Allemagne.

Sous le 3^{ème} Reich, la Lufthansa se trouva, en raison de son importance stratégique, de plus en plus soumise aux évolutions politiques. Dès le début de la guerre, les rapports d'activité de la Lufthansa furent classifiés « Secret du Reich » par l'administration au pouvoir.

Le début de la seconde guerre mondiale bloqua tout développement. Le gouvernement du Reich contraignit par la loi la Lufthansa à fournir des services de transport aérien et de maintenance technique. Le déclenchement de la guerre entraîna une réduction drastique de l'activité. Le trafic à l'intérieur du pays se retrouva pratiquement à l'arrêt. Seules quelques liaisons avec les pays neutres et les pays de l'Europe occupée furent maintenues. Le trafic aérien était soumis pendant ces années de guerre aux modifications de dernière minute. Berlin n'était plus le carrefour international du trafic aérien.

La fin de la guerre signifia la fin de l'ancienne Lufthansa. Tout comme l'ancienne capitale du Reich qui l'avait vu grandir, la compagnie aérienne était réduite en cendres. Les quelques avions encore en état furent confisqués par les puissances vainqueurs. En application des accords de Potsdam du 2 août 1945 les alliés interdirent à l'Allemagne la fabrication, la possession et l'exploitation d'avions. Les alliés ordonnèrent en 1951 la liquidation de la compagnie aérienne, qui s'acheva par sa radiation du registre du commerce en 1965.

Ce n'est qu'au printemps 1955, que fut créée la nouvelle Deutsche Lufthansa AG avec son siège à Cologne. Du fait de la division de l'Allemagne et de la guerre froide la liaison aérienne avec Berlin resta interdite à la nouvelle compagnie nationale jusqu'à l'automne 1990, soit un an après la chute du mur. De retour à Berlin, la compagnie Lufthansa emploie aujourd'hui 3000 personnes, ce qui en fait le plus grand employeur de la capitale.

Sources : Deutsche Lufthansa AG, retravaillées et complétées par Hans-Ulrich Schulz.

Photos : Doc 1 et 2 Archives de la Deutsche Lufthansa AG

Images et documents : Hans-Ulrich Schulz et Eberhard Schuppan

LA VIE DU CAF

Appel à candidatures pour devenir juré en Aérophilatélie :

Depuis de nombreuses années, j'effectue un certain nombre de missions en qualité de juré pour les classes Traditionnelle, Histoire Postale et Aérophilatélie. Pour cette dernière, nous manquons cruellement de jurés nationaux et bien sûr d'élèves jurés.

J'avais par le passé essayé de trouver quelques bonnes volontés sans succès. Il est vrai aussi les collectionneurs d'Aérophilatélie sont timides à exposer (6 présentations sont prévues à Cholet fin avril 2017). Je rappelle que le profil idéal du ou des candidats serait des collectionneurs faisant de la compétition aérophilatélique, ayant si possible à leurs actifs plusieurs thèmes collectionnés, une bonne ouverture d'esprit et le sens des relations humaines. Ce serait un « plus » pour les candidats si ceux-ci étaient déjà jurés dans une autre classe. Bien entendu, je suis toujours disponible pour « conseiller » les futurs candidats.

N'hésitez pas à prendre contact avec moi.

Jacques RENAUD 06 66 26 23 96.

Nouvelles adhésions

Depuis septembre 2016, nous avons eu le plaisir d'accueillir deux nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

N° 976 : M. Henri-Justin PACAUD (Bourgogne – Franche-Comté)

N° 977 : M. Sébastien DELCAMPE (Belgique)

Au palmarès des expositions philatéliques

Exposition interrégionale Beaumont 24-25 septembre 2016

- V : Daniel BLANGUERIN (CAF 881) : Les courriers spéciaux de Madagascar (1944-1946).

Exposition interrégionale du 43^{ème} Congrès Philatélique Champagne – Ardenne à Reims 15 - 16 octobre 2016

- GV Marcel BOUEYGUET (CAF 967) : Courrier aérien Indochine 1939 - 1954.

Exposition régionale Ouistreham 26 - 27 novembre 2016

- 70 Olivier BRISSAUD (CAF 941) : La ligne Mermoz

Exposition internationale PHILATAIPEI 2016

- 81 V : René Maréchal : SCADTA - Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aeros.

Fête du Timbre Valenciennes (non compétitive)

- Gabriel Grépier (CAF 380) : Air France de 1946 à nos jours. Le temps des hélices. Le blocus de Djibouti (avril 1941 à décembre 1942).

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **28 avril au 1^{er} mai 2017** : exposition **Phila-France 2017 et Championnat de France de Philatélie à Cholet** Parc des expositions La Meilleraie philafrance2017@orange.fr
- **24 au 28 mai 2017** : Europeran Stamp Exhibition **Finlandia 2017 à Tampere (Finlande)** <https://www.finlandia2017.fi/> . La date limite d'envoi des candidatures à la fédération est fixée au 30 avril 2016.
- **3 au 7 août 2017** : **Bandung 2017 World Stamp Exhibition (FIP & IREX)**
Trans Studio Convention Centre, Bandung, Indonésie
<http://www.ny2016.org/> . Clôture des inscriptions le 25 janvier 2017.

Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

- Board de la FISA à Lucerne (CH) le 8 octobre 2016 : Dominique PETIT.
A noter le lancement dans les prochains jours du nouveau site web de la FISA.
Le prochain congrès de la FISA se tiendra à Hirtenberg (Autriche, à ~30 km de Vienne) à l'occasion de l'exposition ÖVEBRIA 2017 (6-8 octobre 2017)

- Centre International de Rencontres Philatéliques (CIRP) à Souillac le 17 septembre 2016. Dominique TALLET représentait l'aérophilatélie et le CAF. Il exposait sa collection sur la ligne Noguès. Une très belle journée de partage et d'explication sur les divers types de collections par classes.

Parutions

- Les avions de Roland Garros par Henri Conan, publié dans la collection *Mémoire de L'Hydraviation* (60 pages, prix 20€).
- CARAVELLE S.E.210 Premier avion commercial français à réaction par notre collègue du CAF Jean-François Labrousse.
Répertoire (prix 18 € + port) de 78 pages dont 27 planches couleurs et 5 noir et blanc de cartes postales, photos, et surtout plis aérophilatéliques retraçant l'histoire de l'utilisation de Caravelle par Air France. Annexes sur les autres compagnies ayant utilisé la Caravelle en France et à l'étranger avec immatriculations, sur les versions de Caravelle et les immatriculations Air France. Tous les accidents sont aussi répertoriés.
Commande et renseignements auprès de Jean-François LABROUSSE : 709 avenue de la bécasse 40150 Soorts-Hossegor, labroussejf@orange.fr , +33 (0)5 58 43 51 87

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Revue du Groupement philatélique Le Cagou (Hors-série 2016 n°24) : « *Les aérogrammes de Nouvelle-Calédonie* » par Jean-Daniel AYACHE.
- Revue de la British Air Mail Society (février 2017) : Ligne Mermoz Flights 3A & 3R : Mail from the First Round Trip of the "Croix-du-Sud" par Dan Gribbin
- L'Écho de la Timbrologie octobre 2016 n°1910 : « *1926 Le temps des grands raids et des records* » par Laurent ALBARET.
- Aérofrance n°134 (Revue de l'Aéroclub de France) : **L'escadrille La Fayette**, par Gérard Collot, membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, Président d'Honneur du CAF.
- Philatélie française n° 672 : Aérostation militaire à Toul « Le Lebaudy », par Jean-Marie Vuillemand.
- Philatélie française n° 674 : Le tour du monde aérien d'Howard Hughes (10-14 juillet 1938) par Bertrand Sinais.
- Le Rekkas n° 92 (Bulletin de l'association SPLM Maroc et Tunisie) : Le raid du Petit Journal au Maroc en 1911.
- Bulletin COLFRA n° 154 : Madagascar, les timbres de la poste aérienne « Ile Rouge ».
- Bulletin COLFRA n°157 : Le crash du Dewoitine F-AQBB le 23 mars 1938, par Jean-Marie Mercier.

Petites annonces

701 - Recherche pli signé par Antoine de Saint-Exupéry.

711 - Recherche plis (ou CP) ayant voyagé à en tête et/ou illustrés de la Compagnie des AVIONS BLEUS.

Contact : D. TALLET 6 Chemin du petit BUSCON 47310 ESTILLAC dominique.tallet@orange.fr

Service cessions

- La cession février 2017 est jointe au bulletin. Elle comprend 111 lots de 10 à 550 €.
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de mai 2017. Si vous souhaitez nous confier certains lots, merci de contacter directement Michel Nempon (michel.nempon@sfr.fr Tel: 03 21 96 76 19).
Les lots seront reçus jusqu'au 22 avril 2017. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés.

Réunions mensuelles amicales

Nos réunions mensuelles s'organisent autour d'une présentation ou conférence sur un thème communiqué à l'avance et des présentations de plis. Elles sont également l'occasion d'échanges amicaux et de cession de plis.

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 Association Philatéliques Spécialisées).

COMITE D'ADMINISTRATION

Président :

Dominique PETIT, webmaster, vice-président de la FISA.

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES fd.petit@orange.fr

Président d'honneur :

Gérard COLLOT, responsable des Services Bibliographie et Événements.

25 bis rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ gerard.collot@sfr.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, rédacteur du bulletin, responsable du service cessions.

54 rue Malherbe - 62100 CALAIS. michel.nempon@sfr.fr Tel: 03 21 96 76 19

Trésorier :

Guy VANDENBULCKE 18 rue des Longs Lieux - 95470 SAINT-WITZ

guy.vandenbulcke@orange.fr Tel: 01 34 68 62 52 / 06 75 06 64 75

Communication :

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 :

Armand AGABABIAN, Jean-Pierre ARAGNETTI, Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes :

Pascal HOUE.

REUNIONS MENSUELLES

Restaurant "Au Pied de Cochon", 6 rue Coquillière, 75001 PARIS

Prochaines dates de réunions : 18 février, 18 mars, 22 avril, 20 mai, 17 juin.

Un moment d'échange et de convivialité. Venez nombreux !

La correspondance présentée ci-dessous est partie d'Hussen Dey/Alger le 4 avril 1932 à 18h à destination de Berlin.

Affranchie à 2,50F, elle comporte une étiquette « AVION » pour son port aérien sans mention particulière d'acheminement. Prise en charge par la section d'Alger Gare à 20h, elle arrive par avion à Stuttgart (griffe aérienne rouge) le 6 août via Marseille et Paris (probablement distribuée à Berlin le même jour).



Elle fut taxée au départ de la manière suivante : En 1932, le coefficient franc français/franc or était de 6 ; ce qui correspondait à $0,25 \times 6 = 1,50F$ (représentant le double de l'insuffisance). Il manquait donc au départ $1,50F/2 = 0,75F$ représentant la surtaxe aérienne entre la France et l'Allemagne.

D'un poids de moins de 10g, la lettre aurait du être affranchie à **3,25F** suivant le tarif ci-après :

Lettre tarif extérieur 10g	1,50F
Surtaxe aérienne Alger-Marseille 1F/10g X 1	1,00F
Surtaxe aérienne France-Allemagne	0,75F (non réglée)

L'Allemagne n'ayant pas de chiffres-taxe, une taxe manuscrite de 20 pfennig (équivalente à 1,50F) fut apposée en bleu à l'arrivée. Pour ne pas être taxé avec l'affranchissement de départ, l'expéditeur aurait dû préciser sous l'étiquette avion « jusqu'à Marseille ».