



BULLETIN D'INFORMATION

Novembre 2017 N°73

SOMMAIRE

- Jean COURET p. 3 à 12
- Vie du CAF p. 13 à 16
- Le Laté 631 et la liaison France - Antilles (1945 - 1948) p. 17 à 26
- De chers vœux.... p. 27
- Chronique aérophilatélique p. 28



Jean Couret
(1900 - 1991)

Photo Musée Air France

MAGAZINE **delcampe** Philatélie

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

www.delcampe.net/magazine



Jean Couret Un pilote méconnu de la Ligne

Par Dominique PETIT

Les plis de la « mission Hirschauer », un voyage d'étude autour de la Méditerranée effectué en 1926 apportent une note colorée dans les collections, et attirent l'œil des aérophilatélistes car ils sont couverts de timbres et de cachets. En étudiant l'histoire de ce voyage, on note que le pilote de l'avion était Jean Couret. Louis Hirschauer qui a donné son nom à la mission en a été certes l'initiateur, mais seulement le passager. Le grand public ne connaît plus aujourd'hui que quelques personnages emblématiques de l'histoire de l'aviation française qui font l'objet de toutes les commémorations : Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet, Guynemer.... Tous les autres acteurs de cette magnifique histoire sont tombés dans un oubli partiel voire total, comme Jean Couret. En poursuivant les recherches sur Jean Couret, on s'aperçoit que ce pilote a eu une existence bien remplie qui mérite que le CAF lui consacre un article. Je remercie les membres du CAF qui ont fourni les documents nécessaires à la rédaction de cet article.

Jean Couret voit le jour le 17 juillet 1900 à Monsempron (Lot-et-Garonne) dans une famille modeste : père « homme d'équipe » et mère « tailleuse de robes ». Après avoir reçu une formation de carrossier, il s'engage pour 4 ans le 24 septembre 1918. Il est incorporé au 1^{er} Groupe d'Aviation à Avord en qualité d'élève pilote. Affecté successivement au 2^{ème} Régiment d'Aviation d'Observation, puis au 32^{ème} Régiment d'Aviation, Il obtient son brevet de pilote militaire (n°19095) le 28 juillet 1921, le brevet supérieur de mécanicien de l'aéronautique (n°48) le 1 juin 1922 et un brevet de moniteur de tir et bombardement à l'école de Cazaux (février 1924).

Le 12 décembre 1922, il épouse Jeanne Marthe Laffitte. Ils auront un fils.

Entre avril 1922 et juillet 1925 il est moniteur de pilotage au Centre d'Instruction de l'Aviation d'Istres. « *Excellent sous-officier, très bon instructeur de pilotage, pilote précis et expérimenté* » : les qualités de Jean Couret sont remarquées. Il devient pilote au Service Technique de l'Aéronautique de juillet 1925 à septembre 1926. Il est choisi par Louis Hirschauer pour être son pilote lors de ses grands voyages de 1925 et 1926 : Paris - Athènes - Zagreb (17/10 au 13/12/1925), puis le tour de la Méditerranée (20/05 au 25/08/1926).

Le commanditaire et passager de Jean Couret : Louis Hirschauer (1885 - 1939).

Docteur en droit, Pierre Louis Hirschauer est le fils du général Auguste Edouard Hirschauer (1857-1943) : polytechnicien (1876), général de brigade (1912), chef des troupes d'aérostation jusqu'en 1913, directeur du service de l'Aéronautique au Ministère de la Guerre (8/10/1914), général de division (25/03/1916). En retraite en 1919, Auguste Edouard Hirschauer est élu sénateur de la Moselle (1920 réélu en 1924 et 1932).

Son fils Louis fait sa 1^{ère} ascension en ballon à 15 ans le 30/09/1900. Il sera breveté pilote de ballon en 1910, et de ballon dirigeable en 1911.

- 1914 : pilote du dirigeable *Conté*
- 1915 : commande une compagnie de ballons d'observation
- 1915 (juillet) : observateur en avion
- 1915 : breveté pilote d'avion
- 1916 : pilote et chef du service aérologique à l'armée d'Orient, détaché auprès de l'armée serbe. Rapatrié car atteint de paludisme.
- 1917 : affecté à la *Section technique de l'Aéronautique* – service des moteurs
- 1919 - 1927 : chef du service des *Collections de l'Aéronautique* à Chalais-Meudon. Au lendemain de la guerre, le capitaine Louis Hirschauer et Charles Dollfus soutenus politiquement par Laurent Eynac (sous-secrétaire d'état à l'aéronautique) sont chargés de créer le *Conservatoire des Matériels Aéronautiques*. Ils installent dans un hangar à Issy-les-Moulineaux, puis dans un ancien hangar à dirigeables à Chalais-Meudon une collection de moteurs et aéronefs anciens qui constituent le premier musée de l'Air inauguré en 1921. Ce musée sera transféré en 1936 au 28 boulevard Victor à Paris. En

1946, retour du musée à Chalais-Meudon, puis déménagement progressif à partir de 1973 vers les locaux actuels du *Musée de l'Air et de l'Espace* au Bourget.

- 1927 : Ingénieur en chef de l'Aéronautique
- 1919-1938 : Louis Hirschauer et Charles Dollfus éditent chaque année pendant 20 ans « **L'Année Aéronautique** » : des ouvrages remarquablement documentés (disponibles en ligne sur Gallica <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32694945z/date>), que nous conseillons à nos membres de consulter lorsqu'ils cherchent des informations fiables sur des courses, records, meetings aériens, grands voyages, matériels aéronautiques, exploitation commerciale des réseaux aériens (périmètre mondial).



- 1920-1936 : grands voyages aériens : tour de Syrie (1924), Paris - Athènes - Zagreb (17/10 au 13/12/1925), tour de la Méditerranée (20/05 au 25/08/1926), voyage Dakar – Bamako - Gao (1927), Saïgon - Hanoi - Louqsor (1930), voyage au Grand Erg (1932), Paris - Le Caire - Paris (07/12/1933 au 21/01/1934), voyage d'étude avec Poulin de la ligne France - Congo à travers le Hoggar et le Tanezrouft jusqu'à Fort-Lamy (18/03-19/04/1934).

- 1930 : Inspecteur général de l'Aviation Civile au ministère de l'Air
- 12/09/1939 : décès à Vence.

Bilan : 60 ascensions en ballon, 450h de vol en ballon libre, 70 ascensions en dirigeable et 350h de vol, 2000h de vol en avion (lors de ses voyages, sur un avion fourni par l'administration, il avait toujours un pilote qualifié fourni également par l'administration).

Voyage dans les Balkans : Paris-Athènes-Zagreb (17 octobre-13 décembre 1925)

Louis Hirschauer quitte Paris le 17 octobre avec Alfred Fronval aux commandes du Morane-Saulnier type 50H équipé d'un moteur Salmson de 120 ch. Alfred Fronval¹ est le chef-pilote de l'école Morane-Saulnier de Villacoublay : un remarquable pilote, instructeur et grand spécialiste de voltige aérienne.

Arrivés à Novi Sad (Serbie) le 21 octobre, le moteur doit être remplacé. On change également de pilote, et l'adjudant Couret remplace Fronval. Le voyage se poursuit le 5 novembre en direction d'Athènes qu'ils atteignent le 8 novembre. Le retour vers la France débute le 11 novembre via Sofia (12 novembre), Bucarest (14 novembre), Novi Sad (20 novembre). Le voyage est contrarié par le très mauvais temps. Il est interrompu le 13 décembre : du fait de la brume, l'appareil heurte un arbre lors de l'atterrissage à Zagreb. Jean Couret sera blessé lors de cet accident : nombreuses contusions. 5005 kilomètres ont été parcourus en 36h30 de vol.

¹ Le 7 janvier 1927, Jean-Baptiste Salis, Alfred Fronval et le lieutenant Charles Robin créent la première patrouille d'acrobatie au monde, la « Patrouille Tricolore ». Fronval devient aussi recordman du monde de loopings avec 1111 boucles effectuées le 5 février 1928 en 4h56 !

Alfred Fronval trouvera une fin tragique le 28 juillet 1928 lorsque son Breguet 14 entre en collision à l'atterrissage à Villacoublay avec un biplace de bombardement piloté par le capitaine Cornillon qui s'apprête à décoller. Cornillon s'en tire avec des contusions, mais l'appareil de Fronval se retourne au milieu d'une gerbe de flammes, le pilote n'ayant pas eu le temps de couper les gaz. Malgré les efforts des sauveteurs, Fronval périt carbonisé.

L'un de ses appareils de voltige, le Morane-Saulnier AI n° 2283 F-ABAO est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Le circuit de la Méditerranée (20 mai - 25 août 1926)

L'objectif principal de ce voyage est de démontrer « *qu'un particulier peut voyager, à peu de frais, dans un avion ne valant pas plus cher qu'une auto, une centaine de mille francs, et dépensant à peine 1fr25 d'essence et huile au kilomètre* » écrit L. Hirschauer dans un article paru dans *l'Illustration* (n°4364 du 23 octobre 1926).

L'avion choisi est le Morane-Saulnier MS 122 n°01 équipé d'un moteur Salmson Ac.9 de 120 ch appartenant au *Service Technique de l'Aéronautique*. Cet avion immatriculé F-ESCV pendant les essais (janvier à mai 1926) reçoit son immatriculation définitive F-AICG en mai 1926. L'équipage est constitué de l'adjudant Couret (pilote) et de l'ingénieur en Chef Hirschauer.



Jean Couret et Louis Hirschauer au départ du Circuit de la Méditerranée

Au départ de France et jusqu'au Maroc, l'équipage suit l'itinéraire de la Ligne Latécoère. Leurs passages au Maroc, à Oran puis à Alger sont autant d'occasions de belles réceptions par les aéro-clubs locaux. Après un séjour d'une semaine à Alger, ils reprennent leur voyage vers l'Est : Tunisie puis Libye en direction de l'Égypte. Une avarie moteur les oblige à faire une escale à Ben Gardane. Excepté cet incident, ils ne rencontrent pas de difficultés majeures : la visibilité est excellente, mais la chaleur très élevée est éprouvante pour les organismes. Ils atteignent Héliopolis le 26 juin. Reçus par la colonie française, ils passent une semaine agréable au Caire avant de poursuivre leur voyage le 3 juillet jusqu'à Rayak en Syrie. Ils continuent vers la Turquie, mais par suite d'une panne d'essence, ils se trouvent bloqués à Silifke sur un terrain ne permettant pas le décollage. Le Morane doit être démonté et transporté en camion jusqu'à la côte, en barque de pêche sur presque 100 km jusqu'au port de Mersin, puis par le chemin de fer jusqu'à Eskişehir, et finalement à la force des bras jusqu'à l'aérodrome, d'où ils peuvent redécoller le 9 août en direction de Constantinople (cachet de San Stefano, aujourd'hui Yeşilköy, un quartier du côté européen d'Istanbul où se trouve maintenant

l'aéroport Atatürk). Ils quittent Constantinople le 16 août pour rentrer sur Paris par Bucarest, Novi Sad, Udine, Milan et Marseille. Ils atterrissent à Villacoublay le 25 août après un périple de 11850 km accompli en 33 étapes et 92h40 de vol à la vitesse moyenne de 128 km/h.

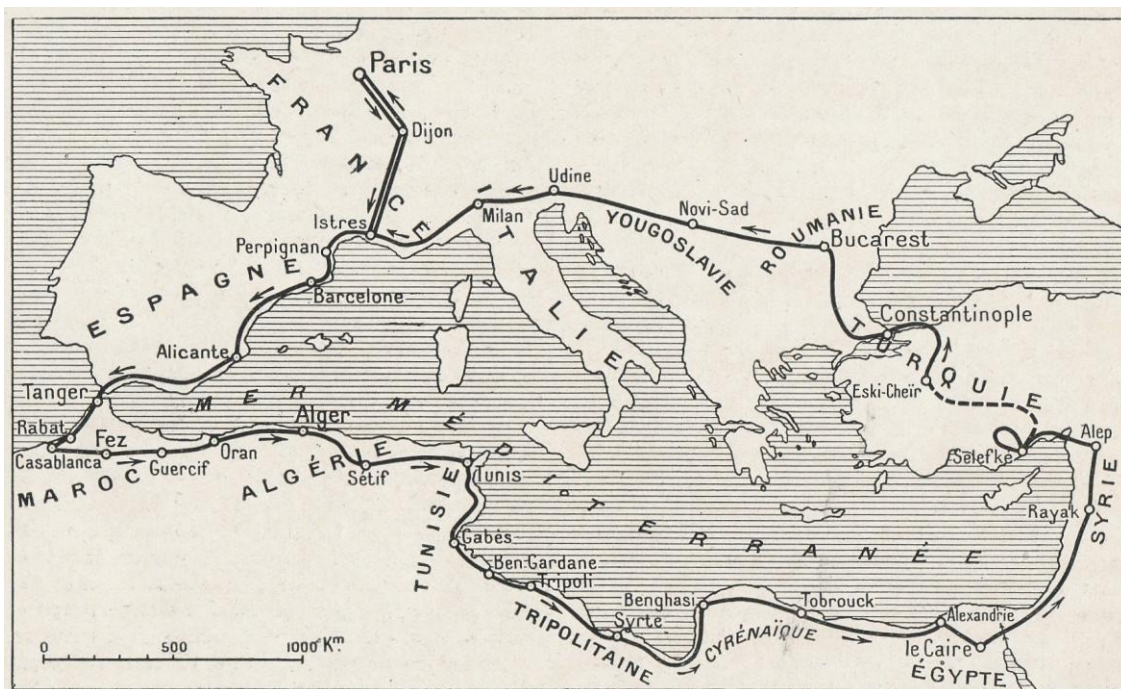


Tableau de marche

20-mai-1926	Villacoublay - Lyon	420 km	à 120 km/h
20-mai-1926	Lyon - Istres	260 km	à 114 km/h
23-mai-1926	Istres - Perpignan	220 km	à 110 km/h
24-mai-1926	Perpignan - Barcelone	160 km	à 108 km/h
25-mai-1926	Barcelone - Alicante	460 km	à 138 km/h
25-mai-1926	Alicante - Tanger	610 km	à 140 km/h
26-mai-1926	Tanger - Rabat	220 km	à 175 km/h
27-mai-1926	Rabat - Casablanca	100 km	à 150 km/h
27-mai-1926	Casablanca - Fez	280 km	à 130 km/h
28-mai-1926	Fez - Guercif	180 km	à 152 km/h
29-mai-1926	Guercif - Oran	260 km	à 112 km/h
30-mai-1926	Oran - Alger	370 km	à 148 km/h
8-juin-1926	Alger - Sétif	230 km	à 126 km/h
9-juin-1926	Sétif - Tunis	440 km	à 110 km/h
12-juin-1926	Tunis - Gabès	350 km	à 100 km/h
13-juin-1926	Gabès - Ben Gardane	140 km	à 94 km/h
21-juin-1926	Ben Gardane - Tripoli	180 km	à 90 km/h
23-juin-1926	Tripoli - Syrte	460 km	à 197 km/h
25-juin-1926	Syrte - Benghazi	560 km	à 132 km/h
25-juin-1926	Benghazi - Tobrouk	440 km	à 146 km/h
25-juin-1926	Tobrouk - Aboukir	600 km	à 150 km/h
26-juin-1926	Aboukir - Héliopolis	200 km	à 140 km/h
3-juil.-1926	Héliopolis - Rayak	660 km	à 138 km/h
9-juil.-1926	Rayak - Muslimié	290 km	à 106 km/h
16-juil.-1926	Muslimié - Silifke	320 km	à 85 km/h
9-août-1926	Eskişehir - Constantinople	280 km	à 112 km/h
16-août-1926	Constantinople - Bucarest	540 km	à 140 km/h
18-août-1926	Bucarest - Novi Sad	560 km	à 130 km/h
19-août-1926	Novi Sad - Udine	561 km	à 130 km/h
19-août-1926	Udine - Milan	320 km	à 132 km/h
23-août-1926	Milan - Istres	480 km	à 134 km/h
24-août-1926	Istres - Lyon	280 km	à 154 km/h
25-août-1926	Lyon - Villacoublay	420 km	à 134 km/h
		11850 km	à 128 km/h

Au plan aérophilatélique, ce vol est riche, car il existe à la fois des plis du circuit complet et des cartes postales de 4 étapes. Tous sont revêtus d'une griffe spéciale apposée en noir :



- **Plis du circuit complet (10 plis d'après F.Muller)**



Cachet départ Meudon (20/05/26) et cachets d'escales : Rabat (27/05/26), Alger (31/05/26), Tripoli (21/06/26), Le Caire (28/06/26), Beyrouth (06/07/26), Constantinople - Aya Stefano (date en arabe), et au verso arrivée Meudon (30/08/26 - 8h20)

- **Cartes Postales de 4 étapes**

On rencontre également quelques rares cartes postales que L. Hirschauer s'est adressées pour 4 étapes. Toutes les cartes représentent au verso le Morane-Saulnier 122 (cf. photo page 5).

Outre les 3 cartes présentées ci-dessous, il existe aussi des cartes Rabat (27/05/26) - Tunis (09/06/26).

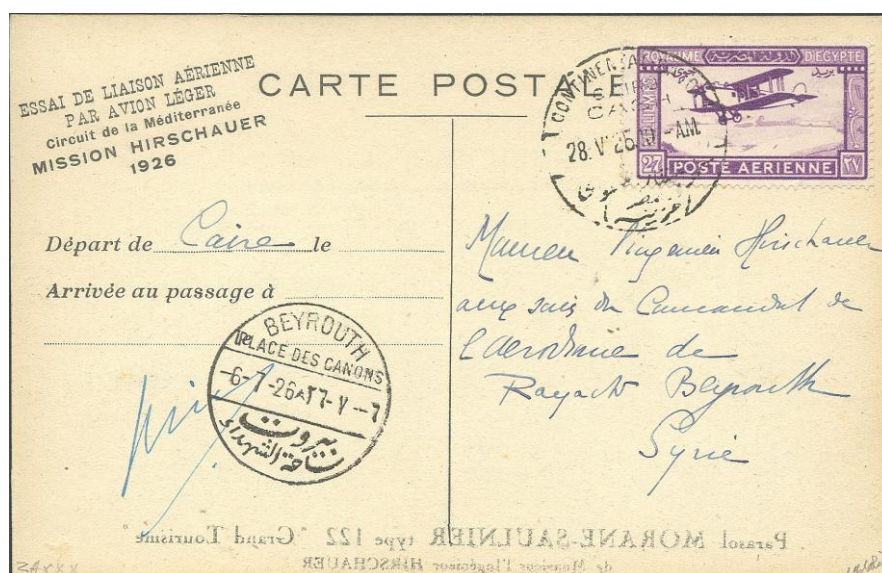


Carte postale Alger (31/05/26), Le Caire / Continental Savoy Hotel (28/06/26).



Carte postale Tunis (09/06/26),
Tripoli (21/06/26).

Carte postale
Le Caire / Continental Savoy
Hotel (28/06/26),
Beyrouth (06/07/26).



L'adjudant Couret quitte l'armée le 24 septembre 1926 après 8 années de service et 2051 heures de vol en tant que pilote militaire.
Il est embauché comme pilote à la société des moteurs Salmson à compter du 1^{er} octobre 1926.
Il y restera jusqu'au 28 février 1929.

Jean Couret pilote de l'Aéropostale

Marcel Bouilloux-Laffont a repris l'Aéropostale en avril 1927 et souhaite poursuivre l'extension du réseau en Amérique du Sud. En mars 1929, J. Charles Gruère et Pierre Colin-Jeannel, avocat à Dijon et représentant de l'Aéropostale, sont chargés par les ministères de l'Air, du Commerce et des Affaires Etrangères de conduire une mission de propagande en Amérique du Sud en faveur du commerce et de l'industrie. Ils rejoignent à Maracay (Venezuela) Jean Couret qui a convoyé par bateau le monomoteur Potez 29-2 n°1497 mis à leur disposition, qui volera sous l'immatriculation X-SEBC².

Mécanicien le matin, pilote pendant la journée, diplomate le soir, et danseur mondain la nuit, Couret participe activement à l'obtention au profit de l'Aéropostale du contrat de service postal

² Cet avion sera revendu à L'Aéropostale à la fin de la mission et volera sous le l'immatriculation F-AIVX. C'est à bord de ce Potez que Saint-Exupéry ira récupérer le 20 juin 1930 son ami Guillaumet rescapé de son accident dans la Cordillère des Andes.

au Venezuela face à la concurrence de la PANAM américaine et de la SCADTA colombo-allemande, à la suite d'une aventure peu banale.

Un jour, le président du Conseil, le général Gomez, convoque Couret d'extrême urgence. Environ cinq cents rebelles, bien armés, se sont emparés d'un navire à Curaçao, et s'apprêtent à débarquer pour marcher sur Caracas. L'aviation militaire vénézuélienne n'étant pas en état de prendre l'air pour les attaquer, le général Gomez demande à Couret de se substituer à l'aviation militaire pour effectuer une mission officiellement photographique. En retour, le président du Conseil apposera sur-le-champ sa signature au bas du contrat de l'Aéropostale. Couret télégraphie immédiatement à Paris une demande d'autorisation de s'engager dans l'aviation vénézuélienne : demande accordée dès le lendemain. Le contrat est signé de bon matin, et alors que Couret s'apprête à décoller à bord du Potez 29, parvient la nouvelle annonçant que les forces rebelles ont été détruites par les forces loyalistes : la mission devient inutile, mais le contrat est obtenu !

Approuvé le 3 juillet 1929, par le Congrès de Caracas, le contrat accorde à l'Aéropostale, pour une durée de 5 ans, prolongeable de 5 ans, l'exclusivité du transport postal à destination ou en provenance d'Europe, d'Afrique et des autres pays sud-américains. En attendant le décret d'application qui n'interviendra que le 30 janvier 1930, les vols de reconnaissance débutent le 6 octobre 1929 (pilote Chenu, radio Fichou, mécanicien Septfons sur le LATE 26-6 F-AJGE). L'exploitation régulière débutera en avril 1930 sous la direction de Paul Vachet.

Fin avril 1929, la mission Colin-Jeannel / Gruère/ Couret quitte le Venezuela pour entamer un périple à travers l'Amérique du Sud : Colombie, Equateur, Pérou, Bolivie, Chili, Argentine, Paraguay, avec pour objectif d'inciter les gouvernements de ces pays à conclure des accords postaux avec l'Aéropostale. 14000 km sont parcourus en 92h de vol à bord du Potez 29.

Des baptêmes de l'air sont aussi donnés par Couret à 430 passagers en 30h de vol supplémentaires.

Des résultats positifs sont obtenus. Par un accord signé en août 1929 avec le Chili, l'Aéropostale devient concessionnaire du trafic postal, de marchandises et de passagers avec la Bolivie, le Pérou, les États-Unis, le Canada et les pays limitrophes.

Suite au succès rencontré par cette mission, Jean Couret est embauché définitivement par Cie Générale Aéropostale le 1^{er} août 1930.

25/11/1929 : Jean Couret devant le Potez 29-2 F-AIVX ²

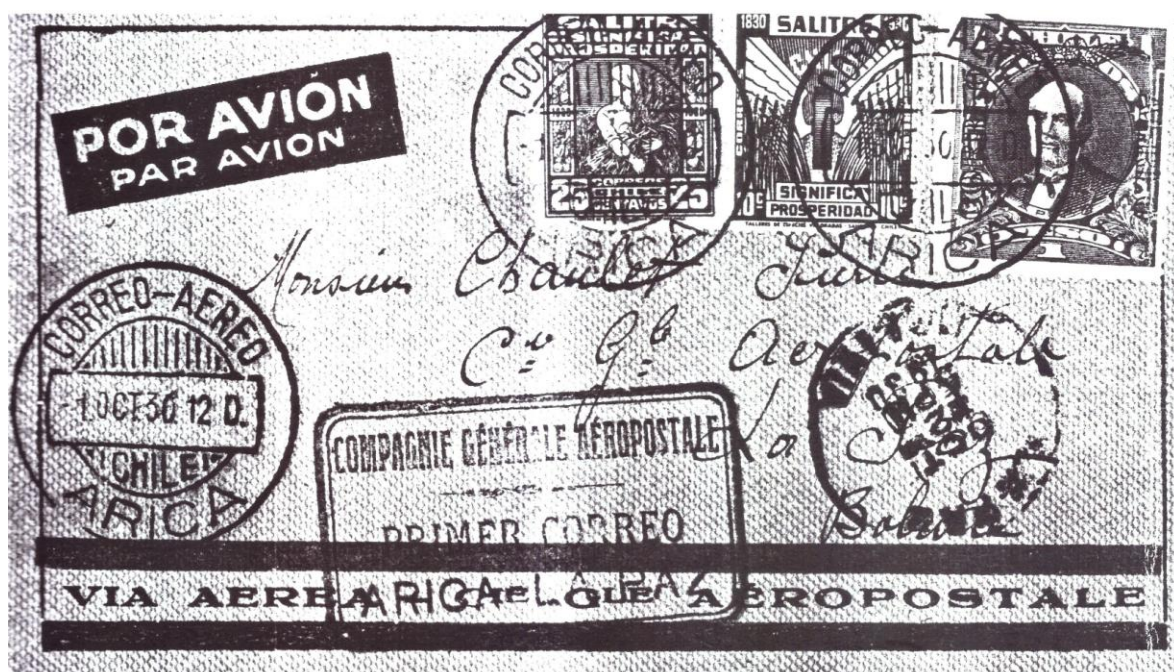




Les avantages accordés à l'Aéropostale sont subordonnés à la mise en exploitation avant le 1^{er} octobre 1930 des liaisons postales avec la Bolivie et le Pérou. D'une longueur de 380 km, la ligne relie Arica (Chili) à La Paz (Bolivie) avec une escale à Tacna (Pérou). L'Armée de l'Air chilienne assure la desserte de son trafic intérieur sur les 1750 km entre Santiago et Arica. La liaison Tacna - Lima est assurée par une compagnie péruvienne. Deux pilotes, Georges Pivot et Jean Couret, sont affectés à l'exploitation de la ligne Arica - Tacna - La Paz avec un Potez 25 et un Laté 28.

Le 2 octobre 1930, Jean Couret et le mécanicien Pierre Chaulet effectuent le 1^{er} service aérien entre Arica (Chili) et La Paz (Bolivie) via Tacna (Pérou) avec le Laté 28 sur le tronçon Arica - Tacna et le Potez 25 sur le tronçon Tacna - La Paz.

Rappelons en effet que La Paz est à 3700m d'altitude alors qu'Arica est une ville côtière de l'Océan Pacifique et que Tacna est à 560 m d'altitude. Ceci explique la nécessité d'utiliser un Potez 25, qui a un plafond de 6000 m sur le tronçon Tacna - La Paz.



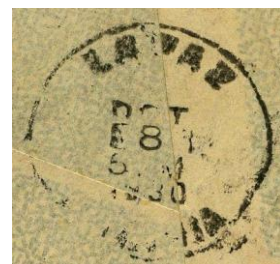
Pli du 1^{er} service aérien entre Arica et La Paz.
 Pilote Jean Couret, mécanicien Pierre Chaulet qui s'est adressé ce pli à lui-même.
 Ce pli est revêtu du cachet spécial ci-contre
 Oblitérations départ Arica 01/10/30 12h,
 arrivée La Paz 02/10/30 5 PM.



Jean Couret et le mécanicien Bricourt réalisent le 7 octobre le vol retour de ce 1^{er} service aérien entre La Paz et Arica à bord des mêmes avions.



Pli signé par Jean Couret du 1^{er} service aérien entre La Paz et Arica
 Oblitérations départ La Paz 06/10/30 5 PM, arrivée Arica 07/10/30 12 PM
 Affranchissement de 15 centavos au tarif d'une lettre normale. Les deux cachets encadrés de la Compagnie Générale Aéropostale apposés en bleu sur les affranchissements attestent de la perception de la taxe aérienne due à la CGA pour les courriers à destination du Chili, de l'Argentine, du Brésil et de l'Europe.



Notons que l'on trouve également quelques plis au départ de Valparaiso (30/09/1930 – 6 PM), transit Santiago (1/10/1930 - 11 AM), La Paz (8/10/1930 - 5PM). Bien que revêtus du cachet commémoratif du 1^{er} vol, ces plis n'ont pu prendre que le second vol Arica – La Paz, car arrivés trop tard de Santiago distant de 1750 km de Arica pour emprunter le 1^{er} vol Arica – La Paz (les cachets de départ Arica du 1^{er} vol sont datés en effet 1/10/30 – 12h). Toutes les enveloppes que nous avons vues sont adressées à M. Benjamin Chabaneix.

Jean Couret effectue 72 traversées de la Cordillère des Andes avec 31 atterrissages à La Paz. Ce service hebdomadaire non subventionné accuse cependant un déficit d'exploitation trop important. Il est arrêté en avril 1931. Jean Couret rejoint alors Paul Vachet sur le réseau du Venezuela.

En 1932 et 1933, Jean Couret est affecté comme pilote sur le tronçon Rio de Janeiro – Buenos Aires.

Le 12 juillet 1932, Jean Couret accompagné du radio Jean Néri achemine sur un Laté 26 le courrier FRAME (France-Amérique) 127, mais il ne peut se poser à Santos dont la piste vient d'être rendue impraticable par des miliciens dans le contexte d'instabilité politique régnant alors au Brésil. Volant de nuit et pris dans la brume, Couret tente un atterrissage à Ilha do Mel, près de l'estuaire du Rio Paranagua, mais percute un tronc d'arbre indiscernable. A l'aube, sans nouvelles, Pierre Janet et le radio Dorseto décollent de Porto Alegre à leur recherche sur le Laté 26 n°690 F-AJCE. Ils les retrouvent 4 heures plus tard, mais atterrissant sur une plage en pente à marée haute, leur avion termine sa course dans l'eau. Les 2 avions seront secourus le lendemain par Raymond Vanier qui effectue à cette occasion son 171^{ème} dépannage en 12 ans au service de la Ligne !

Jean Couret devient pilote à la compagnie Air France à sa création en 1933. Il rentre en France en 1934 et est alors basé au Bourget.

Jean Couret, un résistant actif (1942 - 1944)

Jean Couret passe dans la clandestinité dès l'occupation de la zone libre. Sous le pseudonyme de « Bertin », il devient Chef d'Etat Major FTPF pour la région de Clermont-Ferrand (octobre 43 - mars 44), puis chef régional des Milices Patriotiques pour la zone sud jusqu'à la Libération.

Nommé lieutenant-colonel FFI par le colonel Serge Ravanel (commandant régional FFI pour la région de Toulouse ; Compagnon de la Libération), il participe à la libération de Toulouse (19-20 août 1944).

Jean Couret, directeur d'Air France à Madagascar (1945-1949)

En 1945 les transports aériens n'existent pratiquement pas à Madagascar : l'aviation militaire n'exploite que deux lignes qui ne servent guère qu'aux autorités : l'une vers le nord entre Tananarive et Diego-Suarez par Majunga, et l'autre vers le sud entre Tananarive et Fort-Dauphin par Tuléar.

Nommé Directeur des Transports Aériens à Madagascar le 15 mai 1945, Jean Couret convoie à Madagascar en septembre avec Vanel deux Caudron Goéland, auxquels viendront s'ajouter 3 Junker JU-52 dans les mois qui suivirent. Il est chargé de mettre en place le réseau intérieur malgache. Le 1^{er} novembre 1945 Air France Madagascar inaugure, à partir de Tananarive, un réseau de 9 lignes de plus de 10 000 km. Les deux Caudron permettent d'assurer des vols directs à destination de Diego Suarez et de Tuléar. Les Junker 52, beaucoup moins puissants, desservent les 38 escales du réseau réparties pour la plupart à la périphérie de la Grande Ile, permettant ainsi de désenclaver de nombreuses localités souvent isolées pour cause de réseau routier précaire ou inondé lors de la saison des pluies. En 1947 Air France dispose de dix Junker 52 qui assurent 12 lignes et 42 escales. En août 1949 arrive le premier DC 3 d'Air France affecté au Réseau Malgache.

Responsable d'Air France pour l'Océan Indien, Jean Couret participe également au développement du réseau long courrier d'Air France dans la région. En 1945 Air France rétablit les liaisons aériennes entre la France et Madagascar via l'Algérie, l'A.O.F. et l'A.E.F., le Congo Belge et l'Afrique de l'Est anglaise. La même année la ligne est prolongée vers la Réunion puis l'île Maurice. La mise en service sur cette ligne du DC 3 en 1946, puis du DC 4 en mai 1947 permet d'accélérer cette desserte en inaugurant un nouvel itinéraire par l'Egypte, le Soudan, le Kenya et le Mozambique.

Jean Couret rentre en France, rapatrié sanitaire en juin 1949. Il prend sa retraite en 1952 qu'il passe entre l'île de Tenerife et Bayonne, où il décède le 15 mars 1991.

Bibliographie

1. L'illustration n°4364 du 23 octobre 1926
2. L'Aéropostale 1927-1933 par Raymond Danel aux éditions Privat 1989
3. Archives du Service Historique de la Défense à Vincennes
4. Le livre d'or de l'aviation malgache par JP. Pénette et C. Pénette-Lohau
5. Magazines Les Ailes N°1.133 du 11.10.47 et N°1.138 du 15.11.47

LA VIE DU CAF

Congrès de la FISA (Fédération internationale des Sociétés Aérophilatélique)

La FISA regroupe 24 associations d'aéro- et astrophilatélie à travers le monde. Elle a pour mission de promouvoir l'aéro- et astrophilatélie, et de faire entendre la voix et les propositions de ses associations adhérentes en particulier auprès de la FIP (Fédération Internationale de Philatélie) et de la FEPA (Federation of European Philatelic Associations). Environ 3000 aéro- et astro philatélistes sont ainsi représentés par la FISA à travers le monde.

La FISA a rénové en 2017 son site internet <http://www.fisa-web.com/> . Nous vous invitons à le consulter et à utiliser son forum afin de poser vos questions s'adressant à des aérophilatélistes au-delà de nos frontières hexagonales, où d'apporter vos réponses.

Les réunions de la FISA sont également autant d'occasions de nouer des contacts amicaux et instructifs avec d'autres passionnés de l'aérophilatélie.

Le congrès de la FISA se tient tous les deux ans. Il s'est déroulé cette année à Hirtenberg en Autriche le 7 octobre 2017 dans une excellente ambiance.

Dominique PETIT (Vice-président de la FISA) et Jean-Daniel Ayache ont représenté le CAF. La prochaine édition du congrès de la FISA aura lieu à Berlin le 27/04/2019 à l'occasion de l'exposition « Aero-Berlin ».

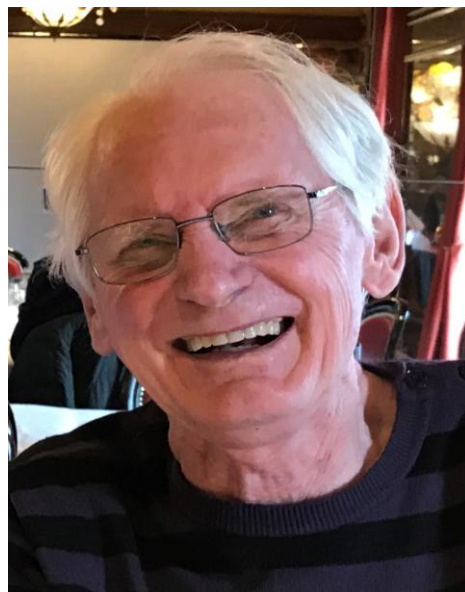
Lors du congrès d'Hirtenberg, la **médaille d'Or de la FISA** a été décernée à deux membres du CAF, MM. **Alain Cornu et Fiorenzo Longhi**, en reconnaissance de leurs importantes et remarquables contributions au développement de l'aérophilatélie depuis de nombreuses années. Nous leur adressons nos félicitations pour l'obtention de cette récompense amplement méritée. Depuis l'institution de cette récompense (1998), seuls deux membres du CAF avaient précédemment obtenu cette distinction : Derrick Pillage en 2009 et Gérard Collot en 2013.

Alain Cornu est né à Paris en 1938. Après un début de carrière dans le cinéma, il a effectué l'essentiel de sa carrière professionnelle dans l'industrie pharmaceutique.

Initié à la philatélie par son grand-père maternel, il s'est concentré sur l'aérophilatélie, dont il est devenu un éminent spécialiste. Sa disponibilité et sa bonne humeur sont particulièrement appréciées au sein du CAF.

Nous lui devons quatre ouvrages de référence de l'aérophilatélie française co-rédigés avec Gérard Collot :

- **Ligne Mermoz**, Histoire aérophilatélique Latécoère, Aéropostale, Air France 1918 - 1940 par Gérard Collot et Alain Cornu (Editions Sinais 1990). Cet ouvrage indispensable pour les collectionneurs de « La Ligne » a été plusieurs fois primé ;
- **Ligne Noguès**, Histoire aérophilatélique Air Orient, Air France 1911-1941 par Gérard Collot et Alain Cornu (Editions Sinais 1992) ;
- **Lignes Africaines**, Histoire aérophilatélique volume 1 Les défricheurs 1911-1931 par Gérard Collot et Alain Cornu (Editions Sinais 1999) ;
- **Lignes Africaines** : Histoire aérophilatélique volume 2 (1932-1940) par Gérard Collot et Alain Cornu. Cet ouvrage a été publié dans le bulletin du CAF (N° 44 à 54), puis traduit en anglais par John Parmenter, Colin Spong et John Hammonds et publié sous le titre « French African Airmails ».





Fiorenzo Longhi est né à Milan en 1938. Après des études universitaires en économie, il a effectué une carrière en tant que manager dans une grande entreprise.

Spécialiste unanimement reconnu de l'aérophilatélie italienne, il a obtenu 3 médailles « Grand Or » pour ses collections.

Parmi les 60 articles et ouvrages publiés par Fiorenzo Longhi, il convient de citer en particulier :

- *Piloti ed Aerei Italiani dal Pacifico alle Ande - Primi voli postali in Ecuador* (1995);
- *Aerofilia Italiana Catalogo Storico Descrittivo 1898-1941* (1998 and 2007);
- *Catalogo Storico Descrittivo degli aerogrammi Zeppelin di Italia, Colonie Italiane, San Marino, Vaticano 1929 -1939* (2009);
- *Aerofilia Italiana dai Pionieri dell'aviazione agli "assi" della grande guerra 1884 - 1920* (2016).

Fiorenzo Longhi est membre du CAF, et AAMS (American Air Mail Society), AIDA (Associazione Italiana di Aerofilatelìa, dont il est vice-président), AISP (Associazione Italiana di Storia Postale), BAMS (British Air Mail Society), SAV (Schweizerischer Aerophilatelisten-Verein).

Il est juge en aérophilatélie au niveau national (Italie) et accrédité auprès de la FIP. Il est aussi membre de l'APFIP (Associazione Periti Filatelici Italiani Professionisti), et de l'AIEP (Association Internationale des Experts en Philatélie) pour l'Italie et pour les courriers aériens d'Equateur.

Nouvelles adhésions

Depuis avril 2017, nous avons eu le plaisir d'accueillir 4 nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

- N° 979 : M. Jean-Luc MONFLEUR (Ile de France)
- N° 980 : Mme. Paule CAILLIER (Auvergne-Rhône-Alpes)
- N° 981 : M. Germain MENTGEN (Luxembourg)
- N° 982 : M. Laurent CHEZE (Occitanie)

Au palmarès des expositions philatéliques

ÖVEBRIA 2017 (6-8 octobre 2017) à Hirtenberg (Autriche)

- 83 GV : Fabien FERNBACH : « Le courrier étranger du Graf Zeppelin »

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **9 au 12 novembre 2017 : 71^{ème} Salon philatélique d'Automne organisé par la CNEP à l'Espace Champerret – Paris 17^{ème}.** www.cnep.fr
- **10 et 11 mars 2018 : Fête du Timbre**
- **7 au 10 juin 2018 : Paris-Philex 2018** (Porte de Versailles - congrès FFAP le 9 juin) / 91^{ème} championnat de France de philatélie

Parutions

- **Première liaison aéro postale FIST AIRMAIL USA – France 1927** par Jean-Pierre DUPONT, conservateur du musée de Ver-sur-Mer.

Cet ouvrage de 40 pages très abondamment illustré relate l'histoire du premier vol aéro postal entre les États-Unis et la France sur le Fokker « America » par l'équipage R.E. Byrd, G.O. Noville, B. Acosta et B. Balchen (New York 29 juin - Ver-sur-Mer 1 juillet 1927). Il a été publié à l'occasion du 90^{ème} anniversaire de ce vol historique.

Les textes sont bilingues français et anglais.

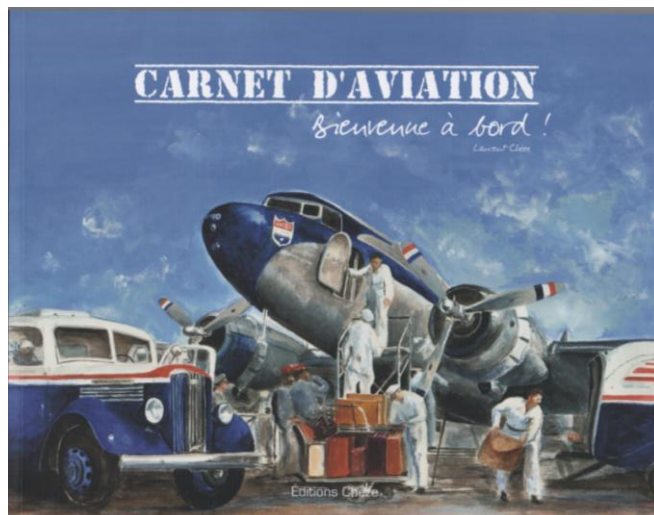
Ce livre publié aux éditions OREP est disponible au prix de 10 € à la boutique du musée (Musée America, 2 place l'Amiral Byrd, F-14114 Ver-sur-Mer), ou par correspondance au prix de 15€ : <http://www.goldbeachmuseum.fr/> ; tel : 02 31 22 58 58.

- **"Carnet d'aviation bienvenue à bord !" et "Carnet d'escale Saïgon - Hô Chi Minh Ville"**
par **Laurent CHEZE**.

Ancien mécanicien et navigant chez Air France, Laurent Chèze évoque par ses aquarelles les grandes compagnies ayant marqué l'histoire de l'aviation civile.

Dans le second ouvrage il nous fait partager ses souvenirs de voyage au Viêt Nam avec une superbe galerie de portraits.

Ces deux ouvrages de 80 pages en couleurs sont disponibles auprès de l'auteur : laurentcheze@orange.fr,
tel : 05 62 23 48 72 ,
au prix chacun de 25€ + 5€ de frais de port (paiement à réception).



Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- L'Écho de la Timbrologie mai 2017 n°1917 : « *L'Atlantique Nord en mai 1927 : échec français contre succès américain* » par Laurent ALBARET.
- L'Écho de la Timbrologie juillet 2017 n°1919 : « *Amelia Earhart ou l'histoire tragique de Lady Lindy* » par Laurent ALBARET.
- L'Écho de la Timbrologie septembre 2017 n°1920 : « *Du pilote à la légende : Georges Guynemer* » par Laurent ALBARET.
- Revue du CAGOU Hors-série 2017 N°26 « *Victor ROFFEY et les premiers vols postaux en Nouvelle-Calédonie* » par Jean-Daniel AYACHE. Une étude originale et extrêmement approfondie (31 pages) sur l'histoire de ces vols qui se sont déroulés entre avril et novembre 1931...un document de référence disponible dans la bibliothèque du CAF.
- Documents philatéliques n°233 du 3^{ème} trimestre 2017 : « *La voie aéropostale du Mékong / L'éphémère liaison Saïgon-Savannakhet en 1926* » par Jean-François ESTEL.
- Timbres Magazine septembre 2017 : « *Première liaison aérienne France - Madagascar par Bernard et Bougault* » par Luc MONTERET.
- La Philatélie Française (revue de la FFAP) novembre - décembre 2017 n°679 : « *Le raid France-Chili d'Air France (20 - 22 novembre 1937) et retour* » par Bertrand SINAIS.

Petites annonces

731 - Recherche enveloppes à en-tête de compagnies aériennes françaises ayant circulé.
732 - Recherche documents transportés au tarif réduit du nouvel an par Aéropostale, Air France, Condor Lufthansa, LATI, BSAA, Sabena, (et peut-être encore d'autres).

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

Service cessions

- La cession de novembre 2017 est jointe au bulletin. Elle comprend 226 lots de 10 à 380€ avec de nombreux plis très variés et intéressants. Profitez-en !
 - La prochaine cession sera couplée au bulletin de février 2018. 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 **20 janvier 2018**. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés.

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 :

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 novembre, 16 décembre.

Et pour 2018 : 20 janvier, 17 février, 17 mars, 21 avril, 26 mai, 16 juin.

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

**Le Latécoère 631
et la liaison France – Antilles
(1945 – 1948)**

**Par Jean-François
LABROUSSE
& Dominique PETIT**

Un remarquable ouvrage intitulé « L'exploitation commerciale des Latécoère 631 » a été publié en 2016 par Pascal Parpaite en partenariat avec la DGAC. Cet ouvrage ne traitant pas le volet aérophilatélique du Latécoère 631, nous avons souhaité couvrir cet aspect à travers cet article. Hydravion à long rayon d'action, plus gros appareil en service au monde à cette époque, le Latécoère 631 (cf. caractéristiques techniques en page 25), n'eut qu'une courte carrière commerciale de 1945 à 1955 marquée par plusieurs accidents graves.

Décidée en juillet 1938, la guerre n'arrête pas la construction du premier prototype (Laté 631-01 F-BAHG). Il effectue son premier vol le 4 novembre 1942 juste avant l'invasion de la Zone Libre (11 novembre 1942). Les essais se poursuivront sous contrôle allemand. Le Laté 631-01 sera finalement détruit en avril 1944 sur le lac de Constance par un raid de l'aviation britannique.

Les éléments d'un second appareil avaient été cachés pendant la guerre dans la région toulousaine. A la fin des hostilités, ils sont acheminés vers Biscarosse pour assemblage. Le Laté 631-02 réalise son premier vol le 6 mars 1945 à l'hydrobase de Biscarosse. Les essais - 25 vols pour un peu plus de 80 heures de vol - s'achèvent le 25 juillet. Le Laté 631-02 est immatriculé F-BANT le 30 juillet.

Au final, après le premier prototype (F-BAHG), 10 appareils seront commandés par le ministère de l'Air, dont 3 seront utilisés commercialement par Air France (cf. tableau récapitulatif en page 26 des Laté 631 construits).

31 juillet / 4 août 1945 – voyage de démonstration Biscarosse - Dakar

Le 31 juillet le Laté 631-02 F-BANT effectue un voyage de démonstration entre Biscarosse et Dakar. Deux équipages complets sont montés à bord, celui des usines Latécoère et celui d'Air France, ainsi que le Ministre de l'Air Charles Tillon et des invités, soit une soixantaine de personnes. Le départ a lieu à 20h30, et l'arrivée à Dakar le lendemain 1^{er} août après 13h47 de vol à une moyenne de 310 km/h.

Après vérification et réparation de petits défauts constatés au cours du voyage aller, le Laté 631 rentre de Dakar le 4 août : décollage à 8h35, amerrissage à Biscarosse à 21h15, soit une moyenne de 328 km/h.



Pli recommandé transporté sur le vol retour. Il n'y a pas eu de courrier transporté sur le voyage aller.

Oblitérations :

départ Dakar 3/08/1945

arrivée Toulon 06/08/1945

Griffe spéciale pouvant être trouvée en bleu ou en violet.



16 septembre 1945. Le F-BANT est baptisé « *Lionel de Marmier* » à Biscarosse par la veuve du pilote disparu³ et le ministre Charles Tillon.



Octobre 1945. Le F-BANT survole Paris à la demande du ministre. Du 7 au 25 octobre, il reçoit ses luxueux aménagements intérieurs avant remise à Air France.

10 octobre 1945. Lors d'un déplacement sur le plan d'eau de Biscarosse le F-BANT heurte un corps mort mal balisé. L'avarie à la coque entraîne plusieurs jours de réparations qui décalent le départ du voyage en Amérique du Sud, déclenchant la fureur du ministre.

23 octobre 1945 / 6 mars 1946 – voyage promotionnel en Amérique du Sud

Enfin prêt, le F-BANT décolle à 7h25 avec 18 membres d'équipage et 33 passagers pour une tournée promotionnelle en Amérique du Sud. André Châtel est le commandant de bord avec Jean-Marc Mouligné en 2^{ème} pilote ; des pilotes du CEV et de Latécoère sont également à bord. Un demi-tour s'avère nécessaire au bout de quelques heures à l'approche de Lisbonne en raison de fortes vibrations dans un moteur. L'avion redécolle de Biscarosse le même jour à 22h06. Après une escale à Port Etienne le 24 de 10h16 à 18h30, le Laté 631 atteint Rio de Janeiro le 25 à 13h04 après 18h34 de vol (280 km/h en moyenne). L'accueil est très chaleureux.

Le 31, décollage pour Montevideo et Buenos Aires avec 90 personnes à bord du fait de nombreux invités brésiliens. Mouligné est aux commandes. Après 6h18 de vol, alors que le Laté est à 1500 m d'altitude, il est secoué par trois énormes détonations. Trois pales de l'hélice du moteur intérieur gauche se sont détachées. Le moteur est arraché de son bâti. Une pale pénètre dans le poste de pilotage coupant les câbles d'un servomoteur, la seconde découpe le

³ Lionel de Marmier avait organisé à partir de fin 1941 les Lignes Aérienne Militaires (L.A.M.) de la France Libre. Il trouve la mort à 47 ans dans un accident d'avion le 30 décembre 1944 entre Alger et Paris.

coté gauche d'une cabine passager sur plusieurs mètres tuant sur le coup un journaliste brésilien et blessant grièvement un cameraman français qui décédera lors de son transfert à l'hôpital. La troisième pale sectionne le moteur milieu gauche, qui pend sous l'aile. Malgré les très fortes vibrations, l'équipage réussit à poser l'appareil sur la lagune de Rocha à environ 40 kilomètres de Montevideo.

Les passagers regagnent la France à bord du cargo mixte *Désirade*. Le *Lionel de Marmier* redécolle de la lagune de Rocha le 13 novembre, après réparations minimales et avec quatre moteurs sur six, dont deux déplacés. Il parvient à la base navale de Montevideo après 1h10 de vol. Les travaux de réparations ne se terminent que le 16 février 1946. Le F-BANT rentre en France par Rio de Janeiro, Bahia, Dakar, Port Etienne pour amerrir à Biscarosse le 6 mars 1946.



Pli à destination de Buenos-Aires
Oblitérations :
 départ Biscarosse 23/10/1945 ;
 arrivée Manha (Brésil) 25/10/1945.
Griffe spéciale apposée en bleu :
 « LIONEL DE MARMIER /
 Voyage Transatlantique ».



Pli transporté lors du vol retour
 d'Amérique du Sud après
 réparations
Oblitérations :
 Saint Louis Sénégal 22/02/1946
 Transit Dakar 27/02/1946,
 arrivée Paris Aviation 07/03/1946.
Griffe spéciale apposée en rouge :
 « PAR HYDRAVION
 LIONEL DE MARMIER ».

Les malheurs du F-BANT se s'arrêtent pas là. Le 17 octobre 1946, il est victime de l'explosion d'une soute de coque pendant un vol d'essai au-dessus de la région de Salon/Miramas. L'introduction d'une baladeuse dans la soute partiellement remplie d'eau pour effectuer un vol avec un poids en charge de 72 tonnes déclenche l'explosion de vapeurs d'essence.

Le F-BANT ne volera plus pour Air France : en effet l'interdiction de vol frappera les Laté 631 avant que ce dernier n'ait été entièrement remis en état et reconditionné pour Air France.

La liaison France - Antilles

Au lendemain de la guerre, en l'absence de liaison aérienne directe, il faut alors entre six et dix jours de cargo-mixte pour se rendre de France aux Antilles.

Air France affecte ses Latécoère 631 sur cette ligne. Trois Laté 631 desserviront effectivement la ligne des Antilles sous pavillon Air France : les Laté 631-03 F-BANU, Laté 631-04 F-BDRA et Laté 631-06 F-BDRC.

5 - 10 juillet 1947 : vol inaugural de la ligne France - Antilles

Le Laté 631-03 F-BANU décolle de Biscarosse le 5 juillet à 2h35 avec 13 membres d'équipage (pilotes Henri Leclaire et Corentin Kersual) et 45 passagers, dont Max Hymans (Secrétaire Général de l'Aviation Civile et Commerciale - SGACC) et de nombreux officiels et journalistes. Il arrive à Port-Etienne à 14h05 après une première étape de 3200 km.

Il quitte Port-Etienne à 18h22 et se pose à Fort-de-France le dimanche 6 juillet à 10h25 couvrant les 4730 km en un peu plus de 16 h de vol (15h35 hors survol de la ville). Le voyage aura duré 31h50 depuis Paris, dont 27h33 de vol à une vitesse commerciale de 256 km/h.



Pli France – Martinique signé par H. Leclaire, M. Hymans et René Lefèvre (directeur de la ligne des Antilles à cette époque).

Oblitérations :

Départ Paris-Aviation 04/07/1947 - 14h30 ;
Arrivée Fort-de-France 06/07/1947.

Griffes spéciales : « VIA LATE 631 » en rouge au verso, et « Première Liaison Aérienne France - Martinique » dans un cadre en noir au verso.

Affranchissement : 14,50 F = 4,50 F (lettre tarif intérieur 1^{er} échelon) + 10 F (surtaxe aérienne par 5g).

Le voyage retour débute le 9 juillet : le Laté décolle de Fort-de-France à 13h54 et se pose à Port-Etienne le lendemain à 7h34. Après avoir fait le plein, il décolle à 10h32 et arrive à Biscarosse à 22h03, après un voyage de 31h08 dont 29h26 de vol.



Pli Martinique - France - Liban transporté lors du vol retour.

Oblitérations :

Départ Fort-de-France 08/07/1947 ;
Arrivée Paris-Aviation 11/07/1947 - 14h30.

Griffe spéciale pouvant être trouvée en violet ou en noir.

A la suite de ce vol inaugural, Air France inaugure un service régulier à partir du 26 juillet 1947 à raison d'un voyage, aller et retour toutes les deux semaines.

Air France dispose alors de deux appareils opérationnels :

- Le F-BANU effectue la 1^{ère} liaison régulière (Pilote Kersual ; Biscarosse - Fort-de-France les 26 et 27 juillet ; départ du vol retour de Fort-de-France le 30 juillet. Le 31 juillet, peu après le décollage de Port-Etienne, un incident moteur l'oblige à faire demi-tour, puis de se rendre à Dakar pour un changement de moteur, décollage de Port-Etienne le 4 août et arrivée à Biscarosse le 5 août).
- Le F-BDRA qui vient d'être livré à Air France, réalise la 2^{ème} liaison régulière France - Martinique (Pilote Leclair ; vol aller les 22 et 23 août avec Jules Moch, ministre des Travaux Publics et des Transports à bord). Le 25 août, il effectue un vol spécial sur Valencia (Venezuela), puis le 26 sur Carthagène (Colombie). Retour à Fort-de-France le 27, puis sur Biscarosse (29/30 août). Du courrier a été transporté pour Port of Spain (Trinidad), Valencia (Venezuela) et Barranquilla (Colombie).

Des lignes sont établies par Air France sur des Catalina en connexion avec le service Antilles / France des Laté 631 pour :

- La Guadeloupe (Pointe-à-Pitre - Fort-de-France)
- La Guyane (Cayenne – Paramaribo – Georgetown – Trinidad - Fort-de-France)
- Sainte-Lucie.

Pli de la première liaison officielle France – Guyane transporté par le Laté 631 F-BANU lors de la 3^{ème} rotation sur les Antilles (4 - 5 septembre), puis par Catalina jusqu'à Cayenne (cachet arrivée Cayenne le 8/09/47).

Griffe commémorative « Par premier service aérien / Air France / Fort de France – Cayenne »

Les plis Guyane – France portent une oblitération départ de Cayenne du 3 septembre, et une griffe commémorative. Ils empruntent le voyage retour du F-BANU (8 -10 septembre).



Pli de la première liaison officielle Martinique - France transporté par Catalina F-BBCB le 21/08/1947 de Pointe-à-Pitre à Fort-de-France, puis par le Laté 631 F-BDRA sur le vol retour de la 2^{ème} rotation régulière sur les Antilles. Oblitération départ Pointe-à-Pitre 21/08/1947.

Griffe commémorative « Première liaison aérienne / Guadeloupe-Martinique / 21 août 1947 »

21 février 1948 – disparition du Laté-07 F-BDRD dans la Manche

Le Laté 631-07 F-BDRD a été assemblé par la SNCAN (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord) dans ses usines du Havre. Il doit être convoyé sur Biscarosse pour y être aménagé. Ce vol doit aussi servir de réception provisoire. Le pilote Raymond Creton décolle le 21 février à 13h20 en dépit des mauvaises conditions météorologiques (plafond bas, averses de neige et visibilité médiocre) et sans le matériel radio, qui n'avait pas été installé. Le pilote n'avait que 12 h de vol sur Laté 631 et pas d'expérience du vol sans visibilité. Le Laté s'abîme dans la Manche au large du Cotentin faisant 20 victimes. On retrouvera des débris et une partie des corps sur les plages dans le secteur d'Utah Beach. Il fut impossible de déterminer précisément les causes de l'accident.

12 - 14 juin 1948 – Laté 631-06 F-BDRC en présentation à Genève

Le Laté 631-06 F-BDRC rejoint la flotte d'Air France le 11 juin 1948. Piloté par Corentin Kersual, il est envoyé du 12 au 14 juin à Genève, où se tient une conférence de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Cette opération de communication fait suite à la présentation du F-BDRA à Southampton en juillet 1947.

Des vols de démonstration sont effectués, et les délégués sont admis à visiter le Laté.

La Poste Fédérale installe un bureau ambulante sur le quai, à proximité du point d'ancrage.



Enveloppe spéciale Air France avec griffe spéciale signée par C. Kersual. Ces enveloppes arriveront à Fort-de-France le 16 juin à bord du F-BANU piloté par Kersual.



1 août 1948 – Accident du Laté 631-06 F-BDRC au milieu de l'Atlantique

Le F-BDRC a effectué sa 1^{ère} liaison transatlantique le 29 juin 1948. Le 31 juillet 1948, pour le voyage retour de sa 3^{ème} rotation sur les Antilles, il décolle de Fort-de-France à 15h05 en direction de Port-Etienne avec 12 membres d'équipage (commandant de bord Corentin Kersual, pilote en second Jean Goutay, radios Henri Gloux et Gontran Ronat, navigateur Henri Cabanes, mécaniciens Gaston Le Morvan, Jean Coustaline, Alfred Jaggi, commissaire de bord Guy Arbelot, stewards Henri André, Pierre Meunier et Henri Segourdeos) et 40 passagers. Le dernier message du F-BDRC est reçu le 1^{er} août à 0h11 par Joseph de Joux opérateur radio à Port-Etienne. Le F-BDRC s'est abîmé au milieu de l'Atlantique. Malgré les importants moyens de recherche, on ne retrouvera que quelques débris.

L'enquête de première information est conduite par Vital Ferry depuis Fort-de-France. La cause exacte de l'accident ne fut jamais officiellement établie, mais on s'accorde à penser que l'accident est dû à un problème de flutter (cf. note 5 en page 24). A la suite de cet accident, le plus grave enregistré par Air France à cette date, le Laté 631 est momentanément interdit de vol. Air France prend la décision d'arrêter la ligne sur les Antilles.

La desserte des Antilles sera rétablie par Air France le 9 août 1950 sur « Constellation » Paris/New York/Antilles.



Pli France - Martinique transporté lors du dernier voyage aller du 631-06 F-BDRC avant sa disparition lors du vol retour.
 Oblitérations :
 Départ Paris 24/07/1948 - 11h30;
 Arrivée Fort-de-France 28/07/1948 - 7h30.
 Affranchissement : 21 F = 6 F (lettre tarif intérieur 1^{er} échelon) + 15 F (surtaxe aérienne qui a augmenté à 15F / 5g depuis le 16/02/1948).

Bilan de l'exploitation commerciale des Laté 631 par Air France

Au cours des 25 voyages aller et retour effectués par les trois Laté 631, 1064 passagers ont traversé l'Atlantique, 30200 kg de fret et 7500 kg de courrier ont été transportés (cf. l'ouvrage de P.Parpaite pages 152-153 pour le détail des vols des Laté 631 jusqu'à l'accident du F-BDRC).

Reprise des Laté 631 par la SEMAF

La question du devenir de la flotte de Laté 631 et de l'hydrobase de Biscarosse se pose alors. Une société à capitaux privés, la SEMAF (Société d'Exploitation de Matériel Aéronautique Français) est créée le 1^{er} avril 1949 avec pour objectif de servir le marché du fret aérien vers l'AOF avec les Laté 631.

Le 631-08 F-BDRE, qui a effectué son premier vol le 28/11/48 alors qu'Air France a déjà décidé de cesser l'exploitation de cet hydravion, est transféré à la SEMAF.

Le 631-03 F-BANU est transformé en version cargo. Ses moteurs sont également changés et il reçoit l'immatriculation F-WANU pour des essais avant remise à la SEMAF.

Le 28 mars 1950, le F-WANU décolle de Biscarosse vers 15h pour un dernier vol d'essais de 2 heures le long de la côte landaise destiné à effectuer des mesures de vibration sur les hélices. Vers 16h30, le gardien du phare du Cap Ferret aperçoit un élément se détacher de l'aile gauche. L'hydravion part en vrille et s'abîme en mer faisant 12 victimes. Les éléments de l'épave seront récupérés et l'enquête attribuera l'accident à la « ...rupture par fatigue des embouts de la timonerie de commande d'ailerons provoquée par la coexistence de plusieurs phénomènes vibratoires... ».

Cet accident sera le coup de grâce de la SEMAF.

Seul le 631-08 F-BDRE est alors effectivement exploité. Les recettes sont largement en-deçà des objectifs et les dépenses de fonctionnement sont également sous-estimées. En dépit des subventions versées par l'Etat, le déficit de la SEMAF se creuse rapidement. La société est finalement mise en liquidation le 21 avril 1950.

Poursuite de l'aventure des Laté 631 par France - Hydro

Il reste encore sept Laté 631, et en dépit des accidents, le SGACC (Secrétariat Général de l'Aviation Civile et Commerciale) persiste à penser que le Laté 631 reste un avion viable. On veut également éviter l'impact qu'aurait un ferrailage des Laté 631 sur l'image du matériel français.

Une nouvelle société dénommée **France-Hydro** est donc créée le 25 octobre 1951. Elle ambitionne de développer un réseau de transport de fret vers l'AEF, l'Afrique du Nord et l'Indochine, en s'appuyant sur les hydrobases disponibles.

En mars-avril 1952, le F-BDRE effectue un voyage expérimental jusqu'à Saigon-Cat Lai avec 14 t de fret à l'aller et 15 t au retour. Après une tentative avortée en mai 1952 (accident à Bizerte), deux autres voyages vers l'Indochine sont effectués avec succès par le F-BDRE (juillet et octobre 1952). En avril 1953 l'Armagnac SE2010 est cependant préféré au Laté 631 pour le contrat de ligne aérienne de Défense Nationale France - Indochine, pour des raisons de disponibilité et d'ordre économique.

A la suite de cette déconvenue France-Hydro reporte ses efforts sur le développement d'une ligne de transport de fret entre le lac Léré (Tchad) et Douala (Cameroun). Une première campagne de transport est effectuée par le F-BDRE entre le 20 mars et le 3 mai 1953 (13 voyages aller-retour), puis une deuxième entre le 25 mai et le 30 juin (254 t de fret diversifié transportées dans le sens Douala - Léré, et 313 t dans le sens inverse, du coton essentiellement), puis deux autres en janvier et avril 1954.

France-Hydro acquiert finalement en juillet 1954 les sept Laté 631⁴, ainsi que le stock de moteurs et pièces de rechanges. Les campagnes N° 5, 6, 7 ont lieu sur le 1^{er} semestre 1955, mais le résultat d'exploitation et la situation financière de la société restent fragiles.

Le 10 septembre 1955, alors qu'il effectue une liaison Douala - lac Léré (Tchad), le 631-08 F-BDRE se disloque en vol et s'écrase près de Sambolabo au Cameroun faisant 16 victimes (dont 8 passagers). La commission d'enquête retiendra l'hypothèse du flutter⁵ comme la plus vraisemblable.

Le sort continue de s'acharner sur France-Hydro : le 21 février 1956, des chutes de neige exceptionnelles s'abattent sur le Sud-ouest. Le hangar Breguet s'effondre sur trois Laté 631 qui sont mis hors d'usage : -05 F-BDRD, -10 F-BDRG, -11 F-BDRH.

Ayant perdu son équipage le plus expérimenté et l'essentiel de sa flotte (il ne reste plus que 631-02 F-BANT et le 631-09 F-BDRF⁶), France-Hydro n'a plus de perspectives et dépose son bilan. La société sera liquidée le 25/11/1957.

C'est également la fin pour l'hydrobase de Biscarosse (qui n'était par ailleurs plus utilisée par la BOAC comme hydrobase de déroutement depuis le 31/12/1950).

Bibliographie

1. L'exploitation commerciale des Latécoère 631 par Pascal Parpaite (2017) édité par l'association « Mémoire de l'hydraviation » ; ISBN 978-2-9559567-1-7
2. Air France Les Hélices du renouveau par Jean-François Labrousse (2014) ; ISBN 978-2-9547707-0-3
3. La liaison France Antilles par B.Abouchar, R. Espérou, V. Ferry (1997) ; Collection Plein Ciel aux éditions Systems ; ISBN 2-911620-07-0

⁴ Le F-BDRE et le F-BANT (en cours de mise à niveau) étaient jusque là prêtés à France-Hydro.

⁵ Ce terme anglais signifie "battre des ailes". Le flutter est un phénomène provenant d'un flottement aéroélastique qui peut devenir explosif et entraîner la destruction de l'appareil en vol. Le flutter est reconnu comme ayant été la cause directe de nombreuses catastrophes aériennes. Ce n'est qu'au cours de la Seconde Guerre Mondiale que ce phénomène sera réellement compris. Le Laté 631, conçu avant ce conflit et utilisé après, n'aura pas bénéficié de ces nouvelles connaissances, et sera de part sa taille, l'une des victimes les plus touchées par ce phénomène destructeur.

⁶ Seul le F-BANT est alors en état de vol. Ces deux appareils seront ferrailés en 1959.

Caractéristiques techniques principales des Laté 631

Envergure	57,43 m
Longueur	43,17 m
Surface portante	350 m ²
Masse à vide	37,5 t
Capacité des réservoirs	50600 l (F-BANU); 36700 l (F-BDRE)
Masse maxi au décollage	73 t (F-BANU); 75 t (F-BDRE)
Equipage mini	8 p
Passagers ou fret maxi	44 passagers en couchettes ou jusqu'à 80 assis ou 25 t de fret (France-Hydro)
Vitesse maxi	350 km/h
Vitesse de croisière	260 - 300 km/h
Rayon d'action	6000 km
Altitude croisière	3000 à 3500 m
Motorisation	6 x Wright Cyclone F-BANU : 1300 ch à 1600 ch (décollage) F-BDRE : 1600 ch à 1900 ch (décollage)
Hélices	6 x Ratier tripales diamètre 4,3 m



Le poste de pilotage du Laté 631 F-BANT

Les 11 Laté 631 construits

Immatriculation - N° de série	Construction Montage	Sortie usine	Fin des essais	Utilisateur	Réception	Observations
F-BAHG-01	Toulouse Marignane	1941	21/01/1944	SILAT	non réceptionné	Détruit en Allemagne le 07/04/1944
F-BANT-02 " Lionel de Marmier"	Toulouse Biscarosse	1942	27/07/1946	SILAT CEV France-Hydro	25/05/1946 16/12/1948	Vol sur Dakar le 31/07/1945 Voyage en Am Sud, accidenté la Rocha oct 1945 Vendu à France-Hydro Transformé en cargo Ferrailé en 1959
F-BANU-03	Toulouse Biscarosse	1945	08/03/1950	Air France	20/02/1947	Vol sur Bizerte le 20/02/1947 1 ^{er} voyage sur les Antilles le 05/07/1947 Dernier voyage aux Antilles le 22/06/1948
F-WANU-03				CEV SEMAF		Transformé en cargo S'abîme en mer au Cap Ferret le 28/03/1950 à 1001 h de vol dont 855 pour AF
F-BDRA-04	Toulouse Biscarosse	1946	25/07/1947	Air France	août-47	Vol sur Southampton le 15/07/1947 1er voyage sur les Antilles le 07/08/1947 Vol sur Maracaibo le 22/08/1947 Dernier voyage aux Antilles le 06/06/1948 Vendu à France-Hydro Réformé à 840 h de vol
F-BDRB-05	Saint-Nazaire	1947	21/12/1949	CEV		Vendu à France-Hydro Détruit le 21/02/1956 par les chutes de neige
F-BDRC-06	Saint-Nazaire	1946	08/06/1948	Air France	08/06/1948	Vol sur Genève le 12/06/1948 1er voyage au Antilles le 29/06/1948 Perdu au milieu de l'Atlantique le 01/08/1948 à 185h de vol
F-BDRD-07	Le Havre	1947	21/02/1948	SNCAN	non livré	S'abîme dans la Manche le 21/02/1948
F-BDRE-08	Saint-Nazaire	1948		SEMAF France-Hydro	08/08/1949 01/01/1952	S'écrase le 10/09/1955 à Sambolabo (Cameroun) à 2102 h de vol (1383 pour France-Hydro)
F-BDRF-09	Le Havre	1948	25/11/1948	SNCAN	non réceptionné	Vendu à France-Hydro Ferrailé en 1959
F-BDRG-10	Saint-Nazaire	1951		SNCASO	non réceptionné	Vendu à France-Hydro Détruit le 21/02/1956 par les chutes de neige
F-BDRH-11	Toulouse	1951		Latécoère	non réceptionné	Inachevé. Vendu à France-Hydro Détruit le 21/02/1956 par les chutes de neige

SILAT = Société Industrielle d'Aviation Latécoère

CEV = Centre d'Essais en Vol

SNCAN = Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord

SNCASO = Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest

SEMAF = Société d'Exploitation de Matériel Aéronautique Français




Rare vignette éditée par Air France en 1946

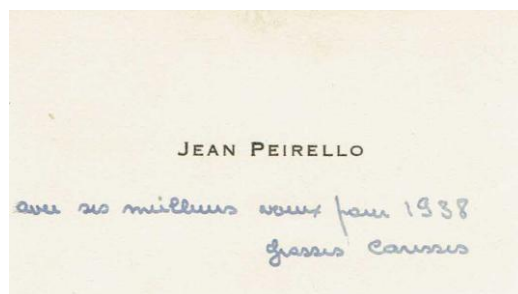
Pendant longtemps j'ai buté sur la valeur de cette taxe élevée à l'époque pour une simple carte de visite voyagent à découvert.

Pas de chance : un employé zélé a lu et pesé la carte de visite. J'ai également pesé avec une balance électronique, et non pas avec mon pèse-lettre ordinaire. Le poids de la carte et de l'enveloppe épaisse est de 6,2g. Et cela va avoir une réelle importance.

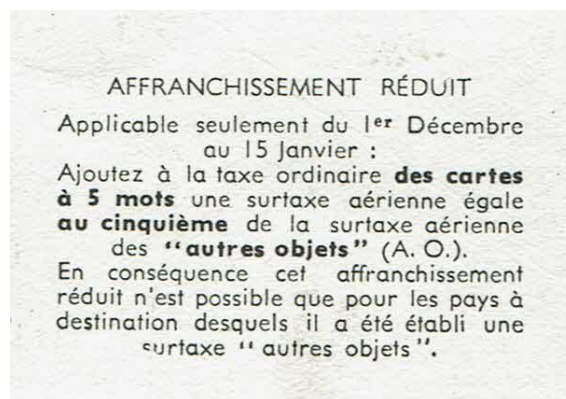
Le texte de la carte de visite, sans compter le nom et prénom, est de 8 mots. Donc, ce n'est plus une simple carte de visite à découvert, elle devient une lettre. Mais elle a été quand même acceptée comme bénéficiant de l'affranchissement réduit « Nouvel An ».

Acheminement demandé **PAR AVION** au moyen d'une ancienne étiquette privée découpée. L'expéditeur résidant adresse ses vœux de fin d'année. Et il l'envoie le 29/12/1937 depuis THANG-NOI, par AVION, transit à HANOÏ-RP TONKIN le 30/12/1937 à 20h30. Là l'employé des Postes effectue ses vérifications et appose le timbre « à TAXER à l'arrivée » : 

La carte arrive à MARSEILLE le 9 janvier 1938 6h30. Elle est taxée à 1F : Tad REEXPEDITION 6h30 le 9/1/1938 MARSEILLE. Le destinataire ayant changé d'adresse ; **avenue Colbert**, la lettre est présentée le 11/1/1937 mais il est **absent ce 11**. Il récupérera sa lettre après.



Taxe aérienne pour carte postale moins de 5 mots bénéficiant de l'affranchissement réduit



L'expéditeur a affranchi sa carte de visite en fonction des tarifs du 6 octobre 1937, (la Surtaxe Aérienne est de 30C par 5 grammes). Carte postale de moins de 5 mots = 3 C + surtaxe aérienne tarif réduit : $30\text{ C} / 5 = 6\text{C}$, soit au total **9 Cents**. A cette époque, l'équivalent monétaire entre le Cent (indochinois) et le Franc est de $1\text{C} = 0,10\text{F}$.

N'étant en fait pas une carte postale mais une lettre simple de plus de 5g, l'affranchissement aurait dû être : 7C pour lettre hors Indochine + $30\text{C} \times 2 = 60\text{C}$ bénéficiant du tarif réduit donc $60\text{C} / 5 = 12\text{C}$ soit au total **19 Cents** dont on déduit les **9 Cents** de l'affranchissement initial, soit une différence de **10 Cents** convertis en **1 Franc**, d'où la taxation avec le timbre-taxe YT N°40A de 1F. L'enveloppe n'est pas cachetée ; le rabat est glissé à l'intérieur.

Lors de l'inauguration de la liaison Nantes-Paris via Le Mans et Angers par Vanier le 25 juillet 1935, un client de l'hôtel Continental de Nantes envoya à Paris une lettre de plus de 20g suivant le tarif ci-après :

Lettre intérieure de plus de 20g :	0,75F
Surtaxe Air Bleu 2,50F/10g X 3	<u>7,50F</u>
Soit un affranchissement total de :	8,25F



L'originalité du document consiste en son affranchissement au 3^{ème} échelon de poids aérien par une bande de 3 exemplaires du timbre de Poste Aérienne N°1 émis pour l'exposition de Marseille en 1927.

A remarquer le timbre du milieu avec la variété dite « hauban cassé » (cases 4, 14, 16, 19, 24). Le complément d'affranchissement de 2,25F est au dos de la lettre.

