



## BULLETIN D'INFORMATION

Mars 2018 N°74

### SOMMAIRE

- Aviation militaire française en Orient p. 1 à 23
- Vie du CAF p. 24 à 26
- Vol Mermoz 18 novembre 1928 p. 27 à 28
- Paris-Bône 6 et 7 octobre 1947 p. 29 à 30
- Chronique aérophilatélique p. 32



Lettre acheminée de Constantinople à Bucarest par le 46<sup>ème</sup> courrier du service postal militaire, puis par l'Orient Express jusqu'à Paris. Griffe en caoutchouc « Armées Alliées en Orient / Poste Aérienne ». Cachets du secteur postal 506 (Galata) du 16 octobre 1919, et au verso du secteur postal 526 A de Bucarest le 22 octobre. Courrier retardé à Burgas et acheminé par train jusqu'à Bucarest.



Lignes aériennes et terrains d'aviation au 1 juin 1919

- Lignes aériennes en service courant
- Lignes aériennes en service éventuel
- Terrains existants au 1/6/1919

SHD : Carte du service topographique des Armées Alliées d'Orient

**Le service de poste aérienne  
CONSTANTINOPLE - BUCAREST  
par l'aviation militaire française en Orient  
10 mai - 24 octobre 1919<sup>1</sup>**

**Par Jean-Daniel AYACHE**

Cette étude doit beaucoup aux articles de référence de Gabriel Sassower (FRSPL) publiés dans la revue *London Philatelist* de mai 2000 et d'octobre 2005. Je remercie particulièrement Jean-Bernard Parenti, de l'Académie de Philatélie, pour sa contribution inédite au recensement de tous les vols. On ne peut pas non plus évoquer cette période sans citer les ouvrages de Bertrand Sinais. Mes plus vifs remerciements s'adressent à ceux qui ont partagé avec moi leurs connaissances et leurs réflexions (Alain Cornu, Vital Ferry, Bernard Jusserand, Pascal Houé et Jacques Renaud), ainsi qu'à tous les membres du CAF qui ont participé à cette étude en nous communiquant des reproductions de plis (Jean-Pierre Aragnetti, Gérard Collot, Jean-François Denis, Bernard Fox, Pascal Houé, Dominique Petit, Dominique Pianaro, Jacques Renaud, Yves Saint-Yves, Franck Tréviso).

## **1/ Contexte historique**

La Première Guerre mondiale voit s'affronter, par le jeu des alliances, les forces de l'Entente (France, Royaume Uni, Russie, Serbie, Roumanie, Italie...) à celles des Empires centraux (Allemagne, Autriche-Hongrie) rejoints par l'Empire ottoman et la Bulgarie... Afin d'ouvrir un second front contre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie après l'enlisement dans les tranchées des fronts de France et de Belgique, Winston Churchill, premier Lord de l'amirauté britannique, propose une offensive contre Constantinople par le détroit des Dardanelles. Cette intervention a pour objectif d'assurer une liaison maritime avec les ports russes de la mer Noire, de s'emparer de Constantinople et, pour les Anglais, de protéger l'Égypte, passage obligé vers les Indes anglaises et une majeure partie du Commonwealth. L'expédition navale franco-britannique des Dardanelles de février-mars 1915 est un cuisant échec. Le débarquement terrestre des troupes françaises et britanniques dans la presqu'île de Gallipoli est un désastre et Français, Anglais, Australiens et Néo-Zélandais doivent évacuer en octobre 1915 sous le feu des troupes ottomanes. Les Alliés se retirent alors à Salonique où l'on construit un vaste camp militaire.

En dépit d'une victoire franco-serbe contre les Bulgares en novembre 1916 à Monastir en Serbie (actuellement Bitola en Macédoine), les lignes de front se figent. Les soldats doivent désormais lutter contre d'autres ennemis : la malaria et le paludisme qui sévissent dans les régions marécageuses de Macédoine. En juin 1918, Clémenceau désigne le général Franchet d'Esperey comme nouveau commandant en chef des armées alliées à Salonique. En septembre 1918 ce dernier obtient, après une rapide campagne de quatorze jours, la capitulation de l'armée germano-bulgare ce qui contraint la Bulgarie à capituler le 29 septembre 1918 et l'Empire ottoman le 30 octobre.

Les armées alliées d'Orient ne sont pas toutes démobilisées à l'armistice et certaines unités demeurent dans les Balkans dans l'attente du règlement définitif du conflit qui intervient, pour ce qui concerne l'Empire ottoman, avec la signature du traité de Sèvres en août 1920. Le général Franchet d'Esperey est maintenu à son poste et transfère son Grand Quartier Général des Armées Alliées en Orient de Salonique à Constantinople en février 1919. De là, il a besoin d'organiser des liens rapides et constants avec les quartiers généraux des principales composantes de son armée, en particulier avec l'Armée du Danube et l'Armée de Hongrie. Les voies de communication ayant été particulièrement endommagées durant la guerre dans les Balkans et en Turquie il est décidé de créer des lignes postales aériennes militaires.

---

<sup>1</sup> Ce service postal est généralement présenté comme celui des Armées Alliées en Orient. Nous préférons l'attribuer à l'aviation militaire française car il a été réalisé uniquement par des pilotes et des avions militaires français.

Quatre services postaux ont ainsi vu le jour<sup>2</sup> :

- Athènes - Salonique : Ce service fonctionne depuis l'été 1918. Une centaine de voyages ont été effectués en 1919 avec transport de courrier militaire.
- Constantinople - Salonique avec escale à Dedeagatch (actuellement Alexandroupolis). On connaît huit vols de courrier en mai 1919.
- Bucarest - Galatz (Galati en Roumanie) puis Bucarest - Kitchinev (actuellement Chisinau, capitale de la Moldavie). Seuls quelques vols postaux ont été effectués.
- Constantinople - Bucarest avec escale à Burgas. C'est la ligne la plus importante, objet de cette étude.

## **2/ Le fonctionnement de la ligne Constantinople-Bucarest**

### **2.1 / L'escadrille 509**

C'est à l'escadrille 509 que revient la mission d'assurer les liaisons postales aériennes au départ de Constantinople dont l'objectif est de : « *faciliter les relations de courrier entre le QG des Armées Alliées et les Armées du Danube et de Hongrie. Le capitaine Bladinières est chargé de l'organisation de détail de ces liaisons...*<sup>3</sup> ».

L'escadrille 509, basée initialement près de Monastir où elle effectuait durant les hostilités des missions de réglage d'artillerie ou occasionnellement des bombardements, est transférée à l'aérodrome de San-Stefano, situé à 7 km à l'ouest de Constantinople, proche de l'emplacement actuel de l'aéroport Istanbul-Atatürk. Pilotes et mécaniciens se plaignent de leur inactivité. Le moral est bas. Le jour de février où le général Franchet d'Esperey entre dans Constantinople l'escadrille ne peut faire voler que trois avions parmi les cinq dont elle dispose ... L'escadrille est équipée progressivement de Breguet XIV dotés ou non d'un réservoir supplémentaire (Breguet RS) et de Spad. C'est uniquement avec des Breguet XIV qu'est effectuée la liaison postale Constantinople-Bucarest.

### **2.2/ Fonctionnement de la ligne Constantinople-Bucarest<sup>4</sup>**

Le fonctionnement de cette nouvelle ligne est établi avec précision par une note du Commandement des Armées Alliées d'Orient. Nous en retiendrons les principaux éléments :

*1/ Personnel : Il est constitué à l'escadrille 509 une équipe de six pilotes confirmés auxquels seront affectés six très bons appareils et trois observateurs. Cette équipe est sous le commandement d'un officier (lieutenant Arnault) responsable vis-à-vis de la Direction (capitaine Bladinières) ... Le 3 juillet 1919, quelques jours avant l'ouverture de cette liaison postale au courrier civil, un rapport établit que l'équipe affectée à la poste aérienne est composée de 12 pilotes, de 3 observateurs, de 21 mécaniciens, de 4 Breguet XIV RS disponibles et de 6 autres Breguet indisponibles.*

*2/ Itinéraire : Constantinople (terrain de San-Stefano)- Burgas 200 km ; Burgas-Bucarest (terrain de Cotroceni) 240 km*

*3/ Détail de marche : les Breguet à réservoir supplémentaire étant en nombre insuffisant, il y a lieu de prévoir l'utilisation des Breguet ordinaires avec ou sans escale à Burgas selon le vent, la distance de 440 km étant limite pour cet appareil. Le service météorologique étant présentement inexistant il y aura lieu pour le pilote d'apprécier lui-même la vitesse sans prévision sérieuse possible.*

*Il prendra comme base sérieuse d'appréciation la distance Constantinople- Burgas (200km)*

*Si, pour fournir cette étape, il met :*

*1h 20, il peut continuer sa route en toute sécurité de plein.*

*1h 25, il arrivera limite à Bucarest.*

*1h55, il est dans l'obligation d'atterrir pour compenser son plein.*

<sup>2</sup> Note du QGAA du 19 juillet 1919 : Lignes aériennes en fonctionnement dans les Balkans à la date du 15 juin 1919

<sup>3</sup> Service historique de la Défense, Vincennes. Carton 20 N 400 : Poste Aérienne

<sup>4</sup> Commandement des Armées Alliées en Orient/ Aéronautique/ copie non datée/ Liaison aérienne Constantinople-Bucarest/ Fonctionnement. Carton 20N400.

4/ *Observation : ces chiffres sont basés sur une vitesse moyenne de 140 kilomètres à l'heure. A cette vitesse il couvre en 3 heures 15 la distance des 448 km. Il a donc au minimum ¼ d'heure de battement et en réalité par vent nul, plus de 30 minutes.*

5/ *Equipages : Toujours un officier à bord responsable du courrier. Un sous-officier pilote doit avoir à son bord un officier. Cette directive d'avoir toujours un officier à bord responsable du courrier montre l'importance qui est portée à l'acheminement du courrier. L'agent postal devient même plus important que le pilote !*

*Ultérieurement après les premiers essais le cas de transport d'un passager étranger à l'Aviation pourra être envisagé.*

6/ *Départs :*

- *Un courrier doit toujours partir, un départ ne peut être retardé.*
- *Les liaisons avec Bucarest auront lieu tous les mardi et vendredi à 7 heures.*
- *Le retour de Bucarest s'exécutera dans les mêmes conditions que l'aller, le lendemain du jour d'arrivée à 7 heures.*
- *Cas de panne : en cas d'un mauvais fonctionnement du moteur ne permettant pas d'atteindre un des terrains prévus, se rapprocher autant que possible pour l'atterrissage d'une station de la voie ferrée voisine. Si l'avarie ou les circonstances ne permettent pas de reprendre la voie des airs, joindre le plus tôt possible, par voie ferrée avec le courrier la destination prévue et laisser l'appareil sous la garde du mécanicien, du pilote ou du passager du grade le moins élevé.*
- *Armement : 1 carabine pour le passager, 1 revolver pour le pilote.*
- *Vivres de réserve 2 jours de vivres à changer tous les mois...*

Pour l'anecdote, on mentionnera un échange de correspondances, trouvé dans les archives<sup>5</sup>, entre le chef de bataillon Gérard, Commandant de l'aéronautique des Armées d'Orient, et le Ministre de la Guerre. Le chef de bataillon Gérard « *considérant... que l'utilisation de nos courriers aériens militaires procure à l'Etat une ressource budgétaire imprévue, demande au Ministre de la Guerre, une indemnité de 100 francs aux équipages assurant les long-courriers par voyage d'environ 500 km.* » Un mois plus tard, le sous-secrétaire d'Etat répond positivement et accorde « *une indemnité de 15 francs pour chaque voyage postal de 200 à 500 km et de 20 francs au-delà de 500 km, valable que pour les services postaux* ». A cette indemnité s'ajoute une indemnité selon le nombre de kilomètres parcourus mensuellement. C'était il y a presque cent ans déjà...

### **3/ Nomenclature des vols**

Jusqu'à présent, la chronologie des vols Constantinople-Bucarest était établie à partir du recensement des cachets à date observés sur les courriers transportés par ces services<sup>6</sup>. Cela a permis d'obtenir une nomenclature assez complète de juillet à octobre 1919, avec toutefois de fortes interrogations sur les dates effectives des premiers et derniers vols.

Jean-Bernard Parenti<sup>7</sup> a pu dresser une liste exhaustive des vols cette fois-ci à partir des comptes rendus des « missions postales » du « Peloton Poste » de l'escadrille 509, conservés au Service Historique de la Défense à Vincennes<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> SHD carton 20N400

<sup>6</sup> Cf. Etudes de Gabriel SASSOWER et Behcet CIRAGAN

<sup>7</sup> Jean-Bernard PARENTI m'a très aimablement communiqué la liste, encore inédite, de tous les vols qui ont été réalisés. Sur la base de ce travail et en le complétant à partir d'informations provenant de comptes rendus rédigés par les pilotes eux-mêmes ou à partir d'autres archives, j'ai pu établir la nomenclature que nous présentons dans cet article. On notera que les horaires ne sont pas toujours cohérents car relevés parfois en heure locale et parfois en temps universel. Nous ne communiquons ici que les vols au départ de Constantinople, les vols retour au départ de Bucarest ayant lieu généralement le lendemain.

<sup>8</sup> Toujours à partir des documents conservés dans le carton 20N400

Courrier Constantinople-Bucarest.

Pilote. Adjudant Bouvier . Observateur. Lieutenant Rochard .

Avion Bréguet N°. 3850 R.S.

Départ de Constantinople à 8<sup>h</sup> le 10 mai Arrivé à Burgas à 9<sup>h</sup>30 le 10 mai 1919

Départ de Burgas à 16<sup>h</sup> le 10 mai Arrivé à Bucarest à 18<sup>h</sup> le 10 mai 1919

Conditions atmosphériques: Pluie - Vent - Orage. Obligé d'atterrir à Burgas.

Incidents de route: Une roue changée à Burgas.

Le Commandant de Peloton Poste

### 3.1/ Services postaux destinés aux courriers militaires ou officiels exclusivement

Du 10 mai au 5 juillet 1919, ce sont 16 services postaux qui sont réalisés pour transporter le courrier militaire ou officiel des Armées Alliées d'Orient. L'histoire des premiers vols est méconnue. Elle mérite d'être racontée car elle montre comment ces jeunes pilotes ont dû surmonter les difficultés d'exploitation de cette nouvelle ligne et faire face aux aléas de la météo.

Vol N°	Départ Constantinople	Horaire départ	Arrivée Burgas	Départ Burgas	Arrivée Bucarest	Pilote	Observateur	Avion Breguet	Accidents/Incidents
1	Sa 10 mai	7h00	9h00	17h00	19h00	Adjt Bouvier	Lt Rochard	3850 RS	Retards météo, roue changée
2	Ma 13 mai	7h00	8h30	11h00		Lt Alpini	Meca Brimau	3826	Panne essence Caracal
			Arr Caracal 13h15	Dep Caracal 20 mai	20 mai 19h35				
3	Lu 19 mai	7h15	8h45	9h45	12h20	s/Lt Arnault	Meca Prud'homme	3819	Néant
4	Sa 24 mai	6h00			9h00	Adjt Paoli	Lt Rochard	3850 RS	Accidenté à Bucarest
5	Ma 27 mai	9h10			12h10	s/Lt Arnault	Meca Prud Aymers	3817 RS	Néant
6	Sa 31 mai	7h00	8h30		1er juin / train	Lt Nicot	capl Clervoy	3819	Accidenté à Burgas
7	Ma 3 juin	6h55	8h30	4 juin 15h30		Adjt Bouvier	Lt Georget	3826	Orages à Burgas et panne moteur à Pordin
			Arr Pordin 18h30	Dep Pordin 6 juin	6 juin 19h35				
8	Sa 7 juin	6h00			10h10	Adjt Masse	Lt Rochard	3856 RS	Néant
9	Me 11 juin	8h30	10h10	13h30	16h15	s/Lt Arnault	Capt de Moustier	3861 RS	Néant
10	Ve 13 juin	5h15			9h15	Adjt chef Paoli	s/Lt Georget	3843 RS	Néant
11	Ma 17 juin	7h50			10h45	Lt Alpini	Meca Brimau	3855 RS	Néant
12	Ve 20 juin	6h30	8h40	9h50	11h30	Lt Vignoux	Meca Busseuil	3815	Néant
13	Ma 24 juin	7h00			10h30	Sgt Querlioz	Lt Rochard	3856 RS	Néant
14	Ve 27 juin	6h00			9h30	s/Lt Beurrier	s/Lt Georget	3855 RS	Néant
15	Ma 1er juillet	6h45			10h00	Adjt Paoli	Lt Rochard	3843 RS	Néant
16	Sa 5 juillet	6h00			9h55	Bougrer	Carmona	3861 RS	Néant

Vendredi 9 mai, 1<sup>er</sup> courrier : Le premier courrier est prévu normalement pour le vendredi 9 mai. Le pilote, l'adjudant Bouvier accompagné du lieutenant Rochard, tente ce jour-là trois essais infructueux en raison du mauvais temps et d'une couche épaisse de nuages comprise entre 150 et 1 000 mètres d'altitude. Il décolle à 7 heures, revient à 8 heures, repart à 9 heures et atterrit à 9 h 30. Il tente un dernier essai à midi puis revient à 13 heures.

Le capitaine Bladinières, adjoint au commandant de l'aéronautique des Armées d'Orient, adresse alors l'ordre écrit suivant au capitaine Gruel, commandant le centre de San-Stefano : *« Je vous adresse des plis urgents pour Bucarest. Ils doivent y parvenir ce soir. L'équipage adjudant Bouvier, lieutenant Rochard, fera tout son possible pour assurer le transport de ce courrier. Départ avant 16 heures. Ce courrier destiné au général en Chef, devra lui être parvenu d'urgence dès l'arrivée à Bucarest (sous la responsabilité du lieutenant Gelot)<sup>9</sup>. »*

L'adjudant Bouvier n'ayant pas réussi à atteindre Bucarest, s'en explique par écrit au capitaine Bladinières : *« J'ai l'honneur de vous rendre compte que parti à 16 heures à destination de Bucarest je n'ai pu dépasser Kara-Burum environ à 100 km de San-Stefano, le plafond entre 100 et 150 m étant par trop bas pour entreprendre un voyage de plus de 450 km. Etat atmosphérique extrêmement mauvais et très mauvais fonctionnement du moteur du fait de l'obligation continue de traverser des couches de brume. Signé Bouvier, Vu et transmis par Lt Arnault. »*

Le lendemain samedi 10 mai, le même équipage à bord d'un Breguet XIV équipé d'un réservoir supplémentaire susceptible de leur permettre de faire un vol direct sans escale, décolle à 7 heures du matin de San-Stefano mais atterrit à Burgas à 9 heures, contraint, de nouveau, par un mauvais fonctionnement du moteur. L'avion repart à 11 heures *« dans une atmosphère mouvementée et orageuse »* et doit revenir atterrit à Burgas à 12 heures. Une roue est alors changée et l'équipage attend une éclaircie. Le Breguet décolle à nouveau à 17 heures et rejoint Bucarest à 19 heures où est remis le premier courrier postal de ce service aérien.

Le vol retour, première liaison postale Bucarest-Constantinople, a lieu le lundi 12 mai, sans incident. Le courrier est remis à la Direction dès l'arrivée de l'avion à 12h30.

Mardi 13 mai, 2<sup>ème</sup> courrier : Le mardi suivant, 13 mai, le lieutenant Alpini accompagné de son mécanicien Grimau, décolle de San-Stefano à 7 heures et rejoint Burgas 1h30 plus tard. Il redécolle à 11 heures pour Bucarest mais s'égaré en route à cause d'une très mauvaise météo. Il se pose à court d'essence à 13h15 à Caracal, à 150 km à l'ouest de Bucarest. Il faudra une semaine pour que l'avion soit dépanné. Il quitte Caracal le mardi 20 mai à 18 heures et arrive enfin à Bucarest à 19h35, après l'arrivée du troisième vol postal !

Lundi 19 mai, 3<sup>ème</sup> courrier : Ce vol est réalisé tout au long de fortes turbulences nuageuses. Il atteint Bucarest à 12h20, soit une journée avant le deuxième service...

Samedi 24 mai, 4<sup>ème</sup> courrier et premier accidenté : Le pilote adjudant-chef Paoli décrit ainsi la *« casse »* de son appareil. *« Le samedi 24 mai 1919, commandé de mission (courrier postal) Constantinople-Bucarest, je prenais le départ à 7 heures et arrivais à 10 heures.*

*Le terrain de Bucarest se trouvait encombré de chevaux, bœufs, moutons, porcs ; après deux tours de piste où mon observateur tirait des coups de révolver, le terrain était dégagé, je me présentais pour atterrir, quand deux chevaux et un bœuf débouchèrent de derrière une maison.*

*Etant presque au sol, j'évitais toutefois les animaux, mais d'autre part la maison, un marais et des poteaux télégraphiques se présentaient. Je choisis les poteaux télégraphiques qui m'empêchèrent de capoter. L'appareil Br n° 3850 se trouve donc sur le terrain de Bucarest cassé ainsi que le radiateur défoncé. Signé Le pilote Paoli »*

Samedi 31 mai, 6<sup>ème</sup> courrier et deuxième accidenté : Le lieutenant Nicot rend ainsi compte au capitaine Bladinières de son accident du 31 mai : *« J'ai l'honneur de vous rendre compte que parti à 7 heures de San-Stefano, l'équipage du Breguet 3819 est arrivé à 8 heures 30 à Burgas. A l'atterrissage le terrain étant détremé une roue s'est brisée et l'appareil a capoté. L'équipage*

---

<sup>9</sup> Compte rendu manuscrit de mission du Lt Rochard.

est indemne. J'ai donné l'ordre de démonter l'appareil. Le caporal Clervoy est chargé de rapporter les appareils de bord et les effets chauds. Il part pour Constantinople le 1<sup>er</sup> juin par le train quittant Burgas à 7h40. Le trajet Burgas-Bucarest s'effectuera par chemin de fer. »

Mardi 3 juin, 7<sup>ème</sup> courrier : Le s/Lt Bouvier et son observateur le Lt Georget quittent San-Stefano à 6h55 le mardi 3 juin. Ils se posent à Burgas à 8h30 et sont empêchés de redécoller à cause des orages. Ils ne quittent Burgas que le lendemain 4 juin à 15h30 et s'égarant dans une mer de nuages et de brume. Leur moteur tombe en panne et ils sont contraints de se poser à Pordin en Bulgarie. Ils ne rejoignent Bucarest que le vendredi 6 juin à 19h35.

Les courriers suivants, jusqu'au 16<sup>ème</sup> courrier du 5 juillet, se poursuivent sans incidents, à l'exception du vol de retour Bucarest-Constantinople du 30 juin qui capote lors d'un atterrissage forcé à Tulia.

### 3.2/ Services postaux destinés aux courriers civils et militaires

A compter du 8 juillet, l'acheminement du courrier civil par le service de poste aérienne militaire organisé entre Constantinople et Bucarest, est autorisé. Cette ouverture au public donne toute son importance à la ligne<sup>10</sup>. C'est à partir de cette date que l'on trouve les correspondances privées revêtues de la griffe « **ARMEES ALLIEES EN ORIENT/ POSTE AERIENNE** » et des cachets à date des secteurs postaux « Trésor et Postes » de Constantinople, si caractéristiques des plis qui ont emprunté ces vols.

Du 8 juillet au 24 octobre, date du dernier vol, on dénombre 31 services postaux, soit au total depuis l'ouverture le 10 mai de cette aventure postale, 48 courriers.

Les débuts et la fin de cette nouvelle période ont été particulièrement mouvementés.



Correspondance privée acheminée par le premier vol acceptant le courrier civil. Cachet du secteur postal 506 (Galata) en date du 7 juillet 1919. Vol accidenté à Marten le 8 juillet. Courrier remis à Bucarest le 9 juillet et arrivé le 15 juillet à Billancourt par l'Orient Express. Bande et cachets de censure du contrôle postal militaire de Constantinople. Empreinte du cachet en caoutchouc « Armées Alliées en Orient / Poste Aérienne » Affranchissement à 1fr25 : 25 c lettre pour l'étranger et 1fr de surtaxe aérienne.

<sup>10</sup> Bertrand SINAIS : *Le service postal en Orient (1914-1923)* Thèse de doctorat de troisième cycle Paris-Sorbonne 1977



Vol N°	Départ Constantinople	Horaire départ	Arrivée Burgas	Départ Burgas	Arrivée Bucarest	Pilote	Observateur	Avion Breguet	Accidents/Incidents
17	Ma 8 juillet	6h25	Arr Marten 11h15		9 juillet 4h00	s/Lt Emrich	Lt Georget	3854 RS	Accidenté à Marten
18	Ve 11 juillet	7h55			11h30	Lt Alpini	Meca Brimau	3856 RS	Accidenté au sud de Bucarest
19	Ma 15 juillet	6h30	8h30	10h30	13h15	Lt Vignoux	Meca Busseuil	3815	Néant
20	Sa 19 juillet	7h50			11h10	Lt Alpini	s/Lt Delage	3843 RS	Néant
21	Ma 22 juillet	9h30	11h00	14h00	16h15	Bri Thiault	Lt Nicot	3833	Néant
22	Ve 25 juillet	7h00	8h45	10h40	12h40	Adjt Motlet	Lt Rochard	3828	Néant
23	Ma 29 juillet	6h40	8h10	10h10	12h15	s/Lt Emrich	Lt Alpini	1351	Néant
24	Ve 1er aout	7h00	8h50	16h00	18h40	Bougrer	Lt Travers	3833	Néant
25	Ma 5 aout	7h05			10h50	s/Lt Arnault	Cdt Segonne	1351	Néant
26	Ve 8 aout	7h00	8h50	11h00	13h05	Adjt Ilinne	Lt Nicot	3833	Néant
27	Ma 12 aout	7h00			10h00	Adjt Paoli	EV Paquet	1351	Néant
28	Ve 15 aout	6h05			9h50	s/Lt Arnault	Meca Riquet	3861 RS	Néant
29	Ma 19 aout	6h45	8h30	11h00	13h00	Sgt Thiault	Sgt Fréjet	3833	Néant
30	Ve 22 aout	7h15	8h40	11h05	13h15	Adjt Motlet	Lt Niox	3828	Néant
31	Ma 26 aout	7h15			10h45	Adjt Ilinne	Lt Burtin	12339	Néant
32	Ve 29 aout	7h00	8h30	9h30	19h15	Mdl Thiault	Lt Delanoix	3833	Incident: Pneu éclaté à Alexandria
33	Ma 2 septembre	6h30			10h10	Adjt Paoli	Capt Vignon	12339	Néant
34	Ve 5 septembre	7h30	9h30	xx	xx	Lt Absolu	Cdt Magrin-Vermein	3853	Accident : Avion détruit à Burgas,
34 bis	Di 7 septembre	7h00	8h45	10h	12h15	s/Lt Arnault	Cdt Magrin-Vermein	3833	et courrier récupéré à Burgas
35	Ma 9 septembre	7h35	9h20	11h20 et 17h05	19h20	Adjt Motlet	Lt Guyetaud	3861 RS	Néant
36	Ve 12 septembre	7h15	8h55	10h30	12h20	Adjt Ilinne	Lt Caillard	3833	Néant
37	Ma 16 septembre	7h40			10h50	Lt Gros	Lt Quiquandon	12506	Néant
38	Ve 19 septembre	6h15			9h30	Adjt Paoli	Lt Vigleul	3843	Néant
39	Ma 23 septembre	7h10			9h40	Lt Laforce	Lt de Campagne	1351	Néant
40	Ve 26 septembre	7h10			10h35	Lt Gros	LV Romane	12506	Néant
41	Ma 30 septembre	7h30	9h30	11h15	12h30	Adjt Marie	s/Lt Fechter	12584	Néant
42	Ve 3 octobre	6h20	7h50	11h00	13h45	Adjt Paoli	Lt Delanoix	3843	Néant
43	Ma 7 octobre	6h30	8h10	10h10	12h00	Adjt Ilinne	s/Lt Vigneul	12339	Néant
44	Ve 10 octobre	6h30			17h40	Capl Audibert	Lt Burtin	3851	Accidenté à Bucarest
45	Ma 14 octobre	8h00			11h40	Lt Gros	Capt Schereschewsky	12515	Néant
46	Ve 17 octobre	6h10	7h40		22 octobre 15h30	s/Lt Arnault	Lt Bret Morel	3861 RS	Incident: Train de Burgas à Bucarest
47	Ma 21 octobre	10h00	Constanza 14h00		23 octobre 13h30	Adjt Marie	s/Lt Lasalle	12584	
48	Ve 24 octobre	?				Adjt Ilinne	Lt Quiquandon	?	Accident près de Bucarest : décès de l'équipage

### Mardi 8 juillet, 17<sup>ème</sup> courrier, premier courrier ouvert au public, vol accidenté :

Le premier vol de ce nouveau service, décolle de San-Stefano le mardi 8 juillet à 6h25, avec à son bord comme pilote le s/Lt Emerich et comme observateur le Lt Georget. Les conditions atmosphériques sont mauvaises, les vents sont violents et l'avion est fortement secoué. En panne d'essence, il se pose en rase campagne à Marten, au bord du Danube à quelques kilomètres à l'est de Roustchouk (actuellement Roussé en Bulgarie). A l'atterrissage, l'avion glisse sur l'aile, se renverse et se brise. Les deux occupants sont légèrement blessés. Ils rejoignent la ville roumaine de Giurgevo (Giurgiu) sur l'autre rive du Danube à bord d'un remorqueur. De là, ils sont acheminés par ambulance jusqu'à Bucarest à une soixantaine de kilomètres où ils sont hospitalisés le 9 juillet à 4 heures du matin. Le courrier est remis à 9 heures au Lt Gelot commandant du détachement aérien de Bucarest.

ARMEE DU DANUBE

ETAT MAJOR

AERONAUTIQUE

N° 1363/A

Q.G.A.D., le 8 Juillet 1919

11<sup>ème</sup> Courrier

ARMÉES ALLIÉES EN ORIENT  
POSTE AÉRIENNE

Compte rendu de liaison postale

par avion de Constantinople - B u c a r e s t.

Pilote: Sous/Lieutenant EMMERICH

Passager: " " GEORGET

Avion Bréguet N° 3854

Départ de San-Stéfano à 6 h 25

Atterrissage en campagne à MARTIN (14 Km Est de Roustchouk),  
par suite de panne d'essence à 11, h 15.

Conditions atmosphériques: Vent violent, fort remous.

Incidents de route: Panne d'essence - glissade - avion  
complètement brisé - passagers légèrement  
blessés.

De Rouschouk à Giurgevo en remorqueur de Giurgevo à Bucarest  
dans l'ambulance.

Arrivée à Bucarest à 4 h le 9 Juillet

Remise du courrier à 9 heures à l'hôpital 3

Passagers hospitalisés à l'Hôpital 3 à Bucarest.

P/ Le Commandant de l'Aéronautique:

Vendredi 11 juillet, 18<sup>ème</sup> courrier, accidenté près de Bucarest :

Le vol suivant, du vendredi 11 juillet subit lui aussi un accident. Il « capote » selon le terme militaire, à 14 km au sud de Bucarest suite à une panne d'essence. L'équipage rentre à Constantinople par le train. Ces deux accidents successifs démontrent que la présence d'un réservoir supplémentaire sur les Breguet XIV de type A 2 n'est pas suffisante pour effectuer un vol direct, une escale intermédiaire à Burgas se révèle souvent nécessaire.

Jusqu'au début septembre, l'exploitation de la ligne est assurée avec une parfaite régularité sur un rythme bihebdomadaire, les mardi et vendredi.



Courrier officiel en franchise militaire.

Cachet métallique « Armées Alliées en Orient/ Poste Aérienne ».

Cachet « Trésor et Postes » du secteur postal militaire 502 (Constantinople). 25<sup>ème</sup> courrier.

Vendredi 5 septembre, 34<sup>ème</sup> courrier, accidenté à Burgas :

La réalisation du 34<sup>ème</sup> courrier est plus complexe. Le vendredi 5 septembre le lieutenant Labsolu, pilote, accompagné du capitaine Magrin-Vernein, décolle de San-Stefano à 7h30 et à 9h30 « *capote à l'atterrissage à Burgas sur le terrain détrempe par les récentes pluies.* ». Le pilote est blessé à la tête et aux jambes. « *Il sera transportable dans quelques jours et indisponible une quinzaine de jours. Le courrier et le passager sont indemnes.* » L'hélice et le fuselage de l'avion sont brisés, l'appareil est rendu inutilisable. En partant par le prochain train, le courrier ne pourrait pas arriver à Bucarest avant le vol suivant. Passager et courrier attendent donc le prochain vol à l'école des sœurs françaises de Burgas. Le dimanche 7 septembre, par un vol spécial, le sous-lieutenant Arnault commandant le peloton Poste, quitte San-Stefano à 7 heures, se pose à Burgas à 8h45, récupère à bord de son Breguet le courrier et l'officier responsable le capitaine Magrin-Vernier et atteint Bucarest à 12h15 ce dimanche 7 septembre.

Vendredi 10 octobre, 44<sup>ème</sup> courrier :

Ce vol accumule toutes les difficultés. Parti le vendredi 10 octobre à 6h30 de San-Stefano, le pilote s'égare en route en raison de la brume, se pose tout autour de Bucarest successivement à Ploiesti, Campina, Grivina (?) où il tombe en panne, puis sur l'hippodrome de Bucarest où il casse une aile. Le courrier est remis à 20 heures au secteur postal et à la Légation de France.

La cessation d'activité de ce service postal a, jusqu'à présent, constitué une énigme : à la date du 13 octobre, le général commandant en chef des Armées Alliées en Orient fait paraître dans les journaux de langue française de Constantinople<sup>11</sup> et dans plusieurs autres journaux locaux, l'ordre selon lequel : « *La Ligne postale aérienne Constantinople-Bucarest cessera de*

<sup>11</sup> L'Entente, Le Stamboul, La Renaissance, Le Spectateur d'Orient et le Journal d'Orient.

fonctionner le 1<sup>er</sup> novembre 1919. A partir de cette date, seules les liaisons éventuelles seront envisagées. »

On en a souvent conclu que le dernier vol s'est donc tenu le 31 octobre... tout en s'étonnant de ne pas trouver de plis datés au-delà du 16 octobre.

Les documents du Service historique de la Défense permettent de retracer l'histoire difficile et même dramatique des derniers vols :

Vendredi 17 octobre, 46<sup>ème</sup> courrier<sup>12</sup> :

Le s/Lt Arnault quitte Constantinople à 6h10, fait escale à Burgas et y repart à 10h30. Compte tenu des très mauvaises conditions météorologiques (mer de nuages et brume) il revient se poser à Burgas à 12h50. Dans l'incapacité de poursuivre par la voie des airs, son accompagnateur le Lt Bret-Morel prend le train avec le courrier et le remet à la Légation de France puis au secteur postal de Bucarest le mercredi 22 octobre dans la soirée. Pour marquer ce retard, le secteur postal de Bucarest appose au verso de ces plis son cachet à date Trésor et Postes 526 A. Pour les « aérophilatélistes » qui ont collectionné ou étudié ce service postal, il s'agit du dernier vol connu puisqu'il n'a jamais été découvert, jusqu'à présent, de plis authentiques postérieurs au 16 octobre<sup>13</sup>. Et pourtant...

Mardi 21 octobre, 47<sup>ème</sup> courrier :

Le mardi 21 octobre, l'adjudant- pilote Marié, accompagné conformément au règlement d'un officier, le sous-lieutenant Lasalle, quitte San-Stefano à 10 heures et vole constamment dans les nuages. Après 3h40 de vol, il aperçoit enfin une éclaircie et se pose. Il découvre qu'ils sont au nord de Constanza. De là, les deux membres de l'équipage, prennent le lendemain le train pour Bucarest où ils n'arrivent que le jeudi 23 à 13h30, le train ayant subi une panne de 20 heures ! L'existence de courrier étant avérée, on devrait donc trouver des correspondances datées du 20 octobre.

Vendredi 24 octobre, 48<sup>ème</sup> et dernier courrier : Le drame.

Le vol du vendredi 24 octobre est resté jusqu'à ce jour inconnu. Il n'est effectivement pas répertorié dans les comptes rendus de mission du Peloton-Poste de l'escadrille. Nous en avons trouvé les traces dans le rapport du mois de novembre du Commandement des Armées Alliées d'Orient / Aéronautique en date du 1<sup>er</sup> novembre<sup>14</sup>:

« Le 24 octobre l'adjudant-chef pilote Illine et le lieutenant Quiquandon à bord de l'avion postal allant à Bucarest se tuent dans les montagnes à 50 km NNE de Bucarest. L'accident est dû au mauvais temps par lequel l'équipage a été surpris entre Burgas et Bucarest. Hommage leur a été rendu à la cathédrale de Bucarest. »

Il est très probable que tout le courrier ait été détruit. On apprend, dans ce même rapport, que les vols prévus pour les 28 et 31 octobre n'auront pas lieu.

#### **4/ Organisation du service postal pour le courrier civil**

Le général commandant en chef des Armées Alliées d'Orient Franchet d'Esperey est, lors de son séjour à Constantinople, à l'origine de deux initiatives originales : la mise à disposition du public d'un service postal militaire et l'ouverture à la population civile de bureaux de poste militaire<sup>15</sup>.

##### **4.1/ L'ouverture aux civils du service postal militaire**

Début juillet, le général Franchet d'Esperey, fait part dans les journaux et par voie d'affiche de son « instruction » : " *Un service postal bi-hebdomadaire par avions est organisé entre Constantinople et Bucarest en correspondance avec l'Express-Orient.*" Ce service permet d'acheminer le courrier de Constantinople à Paris en 6 jours.

<sup>12</sup> Selon le compte rendu établi par le détachement de Bucarest et non par celui de Constantinople

<sup>13</sup> Gabriel SASSOWER, *Allied Armies in the East. French Military Airmail Service. Constantinople-Bucarest.* The London Philatelist May 2000 et October 2005

<sup>14</sup> SHD, carton 20N372 : rapports mensuels sur l'aéronautique des Armées d'Orient

<sup>15</sup> B. SINAIS, op cité.

Le but de cette ouverture au public est avant tout d'assurer une correspondance avec l'Orient Express à Bucarest dont c'est alors le terminus. Cette desserte ferroviaire, mise en service en février 1919 et bien qu'exploitée par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, est alors réservée aux officiers et aux officiels et n'est pas commercialisée. Le train quitte Bucarest le mercredi et le dimanche à 8h51, pour une arrivée programmée à Paris respectivement le samedi et mercredi à 7h41.

Le transport du courrier est limité aux correspondances originaires de Constantinople et à destination de Bucarest ou de la France.

Dans l'autre sens, l'ouverture au public de ce service postal au départ de Bucarest à destination de Constantinople n'interviendra qu'à compter du 7 septembre.

Voici ce qu'écrit Franchet d'Esperey dans son rapport au ministre du mois de juillet 1919<sup>16</sup> : *"La France entre dans la voie que lui ont tracée Anglais et Italiens. Il faut imiter leur exemple et, parallèlement à la démobilisation des troupes, augmenter les missions de propagande et d'exploitation. Nous avons ici à garder un prestige vieux de 4 siècles et des intérêts économiques considérables. Nous n'avons pas le droit de les laisser tomber au profit d'alliés, excellents peut-être mais parfaitement égoïstes"*

En accordant ces facilités postales aux entreprises qui commercent avec la France ainsi qu'aux populations civiles francophones ou francophiles, Franchet d'Esperey s'oppose ainsi aux Anglais dont il craint l'influence politique et la concurrence commerciale.

#### 4.2/ Les règles d'organisation du service postal

Elles sont parfaitement exposées dans l'instruction faite au public :

- Seules les lettres ordinaires et les cartes postales émanant de la population civile sont acceptées. Les envois recommandés comme les colis-postaux sont exclus. Bien que n'étant pas mentionnés, des journaux ont bien été transportés, du moins dans le sens Bucarest - Constantinople.
- Le poids d'une correspondance particulière ne doit pas excéder 50 g, soit en matière d'affranchissement le 3<sup>ème</sup> échelon de poids du tarif pour l'étranger.
- Toutes les correspondances officielles et privées par avion sont frappées d'une griffe portant la mention : **ARMEES ALLIEES EN ORIENT / POSTE AERIENNE**
- Les correspondances privées sont recueillies au bureau des Postes Militaires Françaises de Constantinople, rue de la Banque à Galata (Secteur Postal 506).
- Les correspondances privées doivent être remises à la Poste les lundi et jeudi avant 13 heures, pour remise à la censure à 14 heures et pour un départ les lendemains matin, mardi et vendredi.
- Une surtaxe fixe de 1 franc est appliquée sous la forme de timbres postes français à chaque correspondance.
- Le poids total de chaque envoi ne doit pas excéder 50 kg (ou 45 selon d'autres sources).

Une note du Quartier Général des Armées Alliées en date du 3 août<sup>17</sup> faisant le bilan du premier mois d'exploitation de cette desserte postale nous indique que durant le mois de juillet, le poids du courrier civil transporté a été d'environ 8 à 10 kg par voyage, soit quelques centaines de lettres par vol.

#### 4.3 Les bureaux de poste et les bénéficiaires de ce service:

Au départ de Constantinople, le courrier pour les vols à destination de Bucarest puis de l'Orient Express, est reçu dans trois types de bureaux de poste.

Le courrier militaire est traité exclusivement par la poste militaire française via le Secteur Postal 502 du GQG des Armées Alliées en Orient et du Corps d'Occupation de Constantinople, secteur transféré de Salonique.

<sup>16</sup> J. BERNARCHOT : *Les armées alliées en Orient après l'armistice de 1918, comptes rendus mensuels adressés par le général commandant en chef des AAO à l'Etat-major de l'armée à Paris, juillet 1919* page 109.

<sup>17</sup> SHD, carton 20N400

ARMÉES ALLIÉES EN ORIENT  
POSTE AÉRIENNE

ARMÉES ALLIÉES EN ORIENT  
POSTE AÉRIENNE

# Service de Poste Aérienne

## CONSTANTINOPLÉ — BUCAREST (ET RETOUR)

### COMMUNIQUÉ

à partir du 7 Septembre 1919

Un service Postal Bi-hebdomadaire par avions est organisé entre CONSTANTINOPLÉ et BUCAREST et retour.

Il fonctionne dans les conditions suivantes:

Art. 1. — Le transport du courrier par avions est strictement limité aux correspondances suivantes originaires de BUCAREST et à destination de CONSTANTINOPLÉ.

a) Plis officiels ordinaires et recommandés.

b) Correspondances privées émanant de la population civile de BUCAREST (Lettres ordinaires et cartes postales) dont le poids n'excède pas 50 gr.

Art. 2. — Les départs auront lieu les Jendis et Dimanches matin à 6 h.

Art. 3. — Le poids total de chaque envoi ne peut dépasser 50 kilogs. La correspondance privée n'est donc admise, à chaque envoi, que jusqu'à concurrence de ce poids maximum.

Art. 4. — Toutes les correspondances officielles et privées qui doivent être acheminées par avions sont frappées d'une griffe portant la mention :

ARMÉES ALLIÉES EN ORIENT  
POSTE AÉRIENNE

Art. 5. — Les correspondances sont recueillies par les soins du service aéronautique les mercredis et samedis entre 18 heures et 19 heures savoir :

a) Les plis officiels au Secteur Postal 526, Bureau du Payeur militaire, Calea Griviței No. 185 ; et à la Légation de France, str. Boteanului No. 4.

b) Les correspondances privées au Secteur postal 526, Bureau du payeur, Calea Griviței No. 185.

Art. 6. — UNE SURTAXE FIXE DE 1 fr. est appliquée sous la forme de timbres postes français à chaque correspondance privée.

La surtaxe de 1 franc visée à l'article 6 est définitivement acquise et aucune réclamation ne sera admise en vue de son remboursement.

OBSERVATION. — Tout renseignement complémentaire, toute proposition ou toute demande de transport non prévue par la présente instruction devront être adressées à l'AÉRONAUTIQUE MILITAIRE FRANÇAISE des Armées Alliées en Orient. Satisfaction sera toujours donnée dans la mesure possible.

Le Général Commandant en Chef  
des Armées Alliées d'Orient

Annnonce de l'ouverture du service postal militaire au public de Bucarest à compter du 7 septembre. Cette instruction reprend les termes de celle, plus connue, faite à Constantinople pour le 8 juillet.

Ce courrier qui bénéficie de la franchise militaire est frappé du cachet à date circulaire « \*TRESOR ET POSTES\* 502\* ». Il existe des plis militaires sans numéro de secteur postal. « Il convient de rappeler qu'à partir du mois de Novembre 1917, le Haut Commandement Français avait prescrit, afin de mieux assurer la conservation du secret en ce qui concerne l'ordre de bataille, d'enlever les numéros portés sur les cachets de toutes les formations aux Armées<sup>18</sup> ». De tels cachets ont donc dû être conservés, bien que désormais inutiles, et encore utilisés exceptionnellement. Les plis militaires ayant véritablement voyagé sur ces vols, sont beaucoup plus rares que les correspondances privées. En effet, seuls les plis officiels en provenance des différents hauts-commandements étaient autorisés. Les militaires pour leur correspondance personnelle n'avaient pas droit à la poste aérienne. Les plis en franchise militaire connus et conservés proviennent soit de pilotes, soit de correspondants philatélistes, soit d'officiels. En revanche, le courrier civil est beaucoup plus important.



38<sup>ème</sup> courrier. Courrier en franchise militaire avec l'empreinte du cachet métallique à l'encre violette. Cachet Trésor et Poste du 18 septembre avec numéro effacé.

Le courrier civil destiné à cette liaison aérienne devait, lui, être déposé au bureau des postes militaires françaises de Constantinople de Galata, ouvert en mai 1919 à l'attention du public. Le bureau de Galata n'avait de militaire que le nom car il était réservé à la population civile. Il prenait en charge l'acheminement du courrier international des civils, comme le faisaient les autres puissances occupantes, et utilisait des timbres-poste français. Ce bureau portait le numéro de secteur postal 506, transféré de Moudros, et possédait le cachet à date circulaire « \*TRESOR ET POSTES\* 506\* » que l'on trouve sur la quasi-totalité des plis civils ayant circulé sur ces vols. Une annexe fut ouverte dans le secteur de Stamboul le 16 juin qui marquait le courrier avec un cachet à date Trésor et Postes 506 B, rarement vu sur lettre ayant voyagé par la poste aérienne. La création du secteur de Péra avec le cachet 506 C est postérieure à la cessation du service.

La poste turque a, semble-t-il, aussi été autorisée à traiter le courrier civil. Une demande en ce sens en provenance du service Aéronautique du commandement des armées alliées adressée à l'ambassade de France, en charge des accords avec les autorités turques, le laisse penser<sup>19</sup> : « Le directeur de la Poste Turque de Stamboul Monsieur Refik Halid Bey accepte d'organiser dans ses bureaux avec son personnel une annexe pour la Poste aérienne. Timbres et surtaxes françaises lui seraient simplement vendus par notre administration. Le payeur principal est partisan de cette organisation. La Poste Turque demande seulement que la correspondance écrite en turc soit admise contrairement aux conditions imposées. Le commandant Sallaud, de la censure postale accepte et est en mesure de censurer les correspondances écrites en turc. »

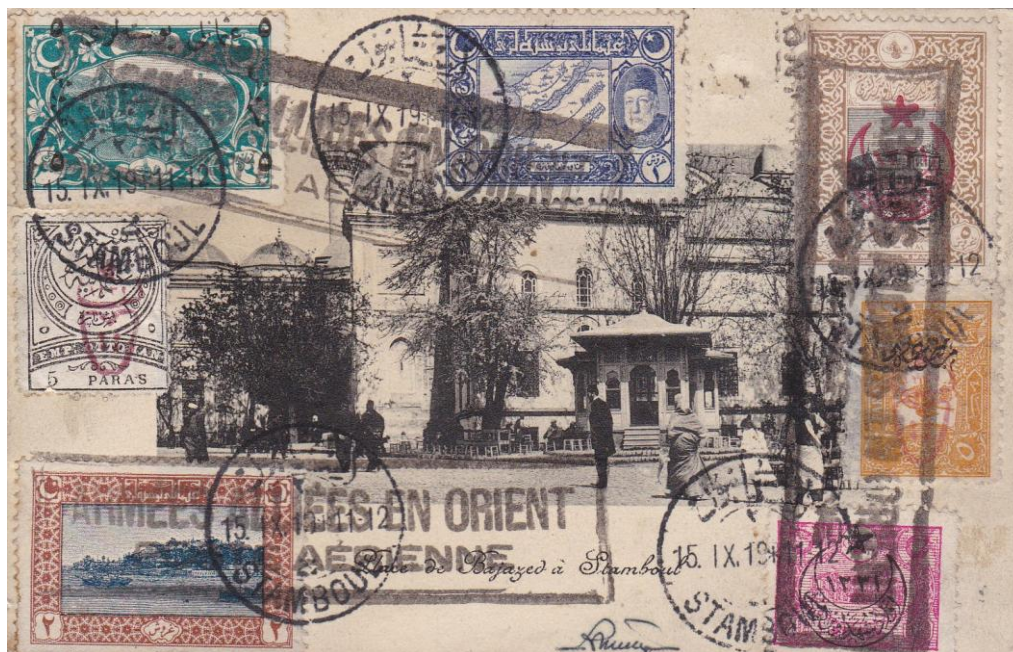
<sup>18</sup> Colonel Deloste, *Histoire Postale et Militaire de l'Armée d'Orient 1915-1920*, Paris, 1968

<sup>19</sup> Le document provient du fonds 20N400 mais la réponse n'a pas été conservée.

La note du QGAA du 3 août, mentionnée ci-dessus, précise : « Un bureau est en cours d'organisation à la poste centrale turque de Stamboul. »

Ceci explique donc l'existence de cartes postales affranchies avec des timbres ottomans et oblitérées à la fois avec la griffe « Armées Alliées en Orient/ Poste Aérienne » et avec le cachet à date du bureau turc de Stamboul.

De même, une lettre tardive, affranchie le 16 octobre avec des timbres turcs, révèle que le bureau de la poste turque de Pera a aussi accepté du courrier à destination de la France par la voie aérienne Constantinople-Bucarest.



Au départ de Bucarest, le courrier aérien à destination de Constantinople n'est accepté pour les civils qu'à compter du 7 septembre. Les correspondances civiles et militaires sont traitées par les Secteurs Postaux 526 et 526 A (secteurs de Bucarest). On a pu observer la présence du cachet à date du secteur postal 526 A au verso de courriers en provenance de Constantinople pour attester de leur arrivée (en l'occurrence fortement retardée). Un cachet à date avec numéro de secteur échoppé a aussi été utilisé sur du courrier officiel originaire de Bucarest. Les courriers civils ou militaires en provenance de Bucarest ayant emprunté cette liaison aérienne sont particulièrement rares.



Lettre officielle du bureau commercial français de Roumanie, en franchise militaire. Au recto cachet Trésor et Poste gratté du 10-9 et au verso cachet d'arrivée au secteur postal 506 de Constantinople-Galata le 18-9-19



La cessation de ce service postal aérien est annoncée pour le 1<sup>er</sup> novembre et effectivement réalisée le 24 octobre dans des conditions dramatiques. Les raisons qui ont motivé cette fin prématurée, malgré la satisfaction des utilisateurs, sont officiellement les suivantes : Le passage d'un cyclone à Salonique qui provoqua la perte de nombreux appareils, un incendie à l'aérodrome de San-Stefano qui détruisit les ateliers d'entretien et l'arrivée de la mauvaise saison. On peut néanmoins penser que le général Franchet d'Esperey qui savait qu'il allait devoir prochainement se désengager de Turquie et des Balkans, a préparé par cette annonce, ce retrait inévitable.

## 5/ Griffes de poste aérienne

En plus du cachet à date d'un secteur postal militaire, le courrier, civil ou militaire devait comporter l'empreinte d'une griffe, dont l'initiative revient au chef de bataillon Gérard, commandant de l'aéronautique des armées alliées, et portant la mention : **ARMEES ALLIEES EN ORIENT / POSTE AERIENNE.**

On connaît trois types de cachet<sup>20</sup> :

- Un cachet métallique de forme rectangulaire appliqué à l'encre violette.



Il mesure 77mm x18 mm. La mention centrale est encadrée d'un double filet, l'un épais à l'extérieur, l'autre plus fin à l'intérieur. Les lettres sont finement frappées. Son empreinte se rencontre sur les plis militaires ou officiels, sans timbres-poste puisqu'il s'agit de courrier en franchise militaire, en provenance du secteur 502. Ce cachet n'est pas à proprement parler un cachet postal. Il s'agit d'un cachet militaire de service, utilisé aussi à des fins postales. On le trouve régulièrement sur des documents internes au Peloton-Poste de l'escadrille 509 tels que comptes rendus de mission, instructions reçues, ordres donnés... La fabrication en métal de ce cachet lui a permis de ne pas s'user et de conserver tout au long de la période une empreinte fine et régulière.

- Un cachet plus souple en caoutchouc.



Le texte est identique à celui du cachet précédent. Il est légèrement plus grand (79 mm x 20 mm) mais le cadre et les caractères sont beaucoup plus empâtés. Il a été spécialement confectionné pour le courrier civil. Nous avons retrouvé le bon d'envoi du capitaine Bladinières, adjoint au commandant de l'aéronautique des armées d'Orient, au lieutenant Vigoud, commandant le Peloton Poste de San Stéfano adressé le 29 juin, donc quelques jours avant l'ouverture au courrier privé : « *Ci-joint un cachet que vous avez*

<sup>20</sup> J. Le Pileur *La poste aérienne aux armées d'Orient en 1919. Note relative à leurs estampilles.* Cahiers Philatéliques. Paris Novembre 1946

personnellement en compte pour le Service de la Poste aérienne »<sup>21</sup>. Ce cachet est appliqué à l'encre noire. Il est utilisé pour oblitérer les timbres-poste affranchissant l'enveloppe. On le trouve associé au cachet à date du secteur postal 506. Ce cachet, souple, s'est vite déformé et on trouve des empreintes plus ou moins grasses et plus ou moins larges ou étendues. Il est probable qu'il y ait eu plusieurs cachets en caoutchouc, avec le temps et avec l'ouverture de plusieurs bureaux autorisés à accepter ce type de courrier.

- Un cachet utilisé uniquement au départ de Bucarest. Il est de forme ovale, avec un texte identique mais avec des dimensions et des caractères différents. Il est en revanche extrêmement rare et doit se rencontrer sur des plis militaires puisque le bordereau d'envoi du capitaine Bladinières adressé le 30 juin au lieutenant Gelot, du détachement de Bucarest, précise : « *ci-joint un tampon à vous destiné pour timbrage du courrier militaire de Bucarest vers Constantinople.* » Il est connu sur des « bulletins nominatifs des dépêches » adressés à Constantinople.



## 6/ Cachets de censure

Les correspondances originaires de Constantinople faisaient l'objet d'un contrôle effectué par les censures des armées alliées conformément à l'accord établi, le 10 avril 1919, avec les autorités ottomanes relatif à la reprise des relations postales entre la Turquie et les pays alliés ou neutres. L'objectif était d'éviter les trafics, en particulier de monnaies.

- Les correspondances ouvertes par la censure militaire comprennent une bande de censure comportant la mention imprimée « Contrôle postal militaire ». Une fois la lettre refermée, le censeur appose sur la bande gommée de fermeture, l'empreinte d'un cachet ovale à double cercle « Contrôlé par l'autorité militaire » avec en son centre un chiffre (le plus généralement le numéro 5)

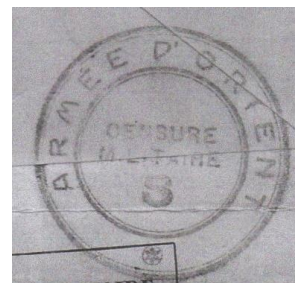


- La plupart des autres correspondances non ouvertes par la censure, comportent l'empreinte d'un triangle avec en son centre l'inscription NO dont on ne connaît pas la signification. On sait que cette marque de censure était déjà utilisée par les armées alliées à Salonique. Elle sert, en quelque sorte, de visa pour le censeur. Celui-ci en effet disposait de peu de temps pour contrôler tout le courrier qui lui était remis à 14 heures et qui devait être rendu au service aéronautique entre 18 et 19 heures. Dans ces conditions, tout le courrier ne pouvait pas être ouvert ni lu. Le censeur apposait alors ce cachet NO sur le courrier non formellement contrôlé, comme la marque d'un visa qui doit signifier simplement Non Ouvert.



<sup>21</sup> 20N400

- Nous avons constaté l'existence d'un cachet de censure, à double couronne circulaire « Armée d'Orient » avec en son centre la mention « Censure militaire S ». Vu une seule fois sur un pli du 11 septembre.



- Sur quelques plis, du même expéditeur, adressés de Constantinople à Bucarest, on relève un cachet de censure roumaine « Censura militara Bucuresti » avec le sigle CM à l'intérieur, apposé à l'arrivée. Pour quelle raison ? S'agirait-il d'une fantaisie philatélique ?



35 ou 36<sup>ème</sup> courrier. Cachet en caoutchouc « Armées Alliées en Orient » Cachet Trésor et Poste 506 de Galata du 8 septembre. Cachet de censure roumaine « Censura militara Bucuresti ». Au verso cachet à date d'arrivée à Bucarest le 12 septembre. Affranchissement 1<sup>er</sup> échelon à 1F25.

## 7/ Tarifs postaux

En sus de la surcharge de poste aérienne de 1 Franc - quelle que soit la nature de la correspondance (lettre ou carte postale) - s'applique le tarif du 1<sup>er</sup> mai 1910, alors en vigueur, soit:

- Pour la lettre du régime international du 1<sup>er</sup> échelon jusqu'à 20 g : 25 c ; du 2<sup>ème</sup> échelon : 40 c ; et du 3<sup>ème</sup> échelon jusqu' 50 g: 55 c.
- Pour la carte postale : 10 c.

## 8/ Affranchissements

Les affranchissements étaient réalisés à l'aide de timbres français des types Semeuse et Merson. La composition la plus courante pour une lettre simple comprend une Semeuse à 25 centimes bleu (YT 140, pour le port simple du régime international) associé à un timbre Merson couleur lie de vin à 1 franc (YT 121, pour la surtaxe aérienne). On trouve plus rarement des affranchissements composés uniquement de Semeuse, mais aussi des compositions mixtes de Merson et de Semeuse, parfois même avec des timbres Croix-Rouge qui paraissent très « philatéliques ».

28<sup>ème</sup> courrier du 15 août 1919.  
Lettre du 1<sup>er</sup> échelon affranchie au tarif de 1fr 25 avec 5 timbres Semeuse à 25c. Empreinte de cachet en caoutchouc. Visa de la censure NO. Au verso cachet d'arrivée à Courbevoie du 20 août.



Le deuxième échelon de poids, à 1fr40, permettrait, théoriquement, de n'utiliser que des timbres au type Merson ... Les plis du 2<sup>ème</sup> échelon et surtout du 3<sup>ème</sup> échelon sont très rares, voire rarissimes.



33<sup>ème</sup> courrier du 2 septembre 1919.  
Lettre du 2<sup>ème</sup> échelon de poids (40c lettre pour l'étranger de plus de 20 g + 1F surtaxe aérienne) affranchie avec 2 timbres de type Merson à 40c et 50c. Au verso deux cachets d'arrivée à Paris du 8 septembre.

Les quelques cartes postales rencontrées sont affranchies avec un Merson à 1franc et une Semeuse à 10 centimes

Occasionnellement, on rencontre du courrier affranchi avec des timbres-poste turcs oblitérés avec le cachet rectangulaire en caoutchouc « Armées Alliées en Orient/ Poste Aérienne ». Ce sont souvent des cartes postales, adressées à des collectionneurs, comportant de nombreux timbres turcs sans lien avec le tarif, annulés avec le cachet de la Poste turque de Stamboul, en complément de l'empreinte en caoutchouc de poste aérienne.

## 9/ De faux cachets, des lettres de complaisance et une énigme

Cette expérience exceptionnelle de transport de courrier civil par un service postal militaire et régulier, a tenté les faussaires. Imiter des plis militaires en franchise et sans timbre ne les a pas attirés. En revanche, la confection de correspondances civiles avec des timbres authentiques et de faux cachets présentait beaucoup plus d'attrait !

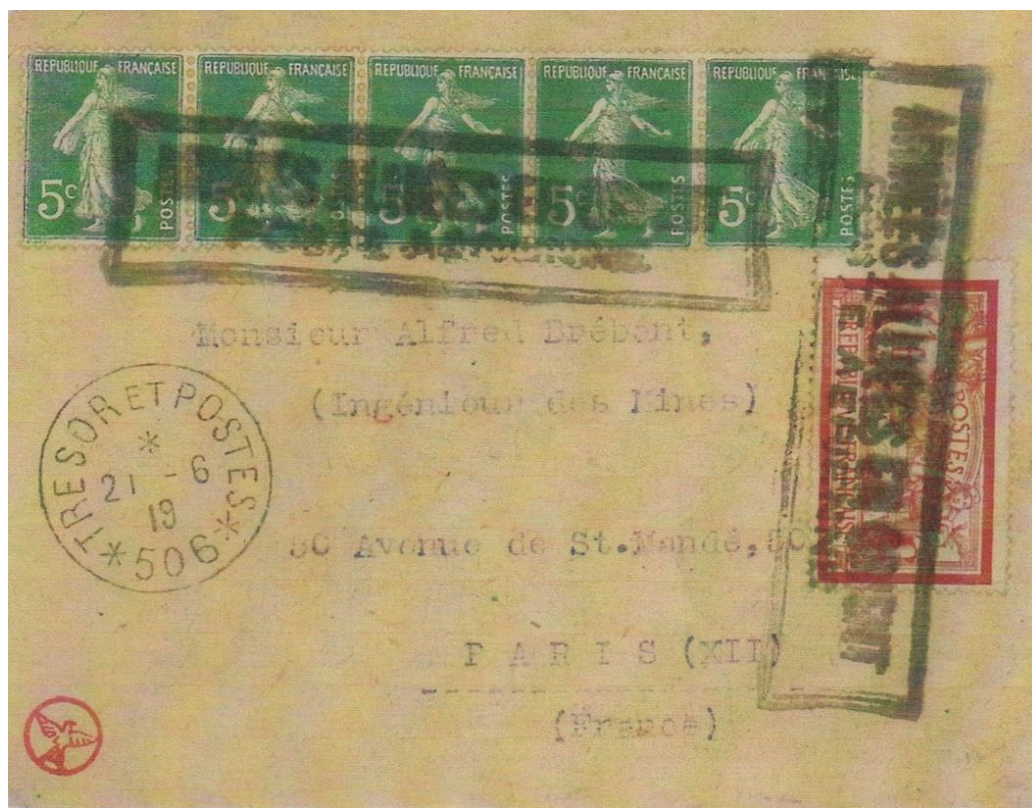
Faux cachet :



On connaît un faux cachet en caoutchouc, dont les empreintes sont très caractéristiques : présence d'une « cédille » sous le T de Poste, accent sur le premier E qui touche ou est proche du cadre supérieur, E et S de Alliées collés.

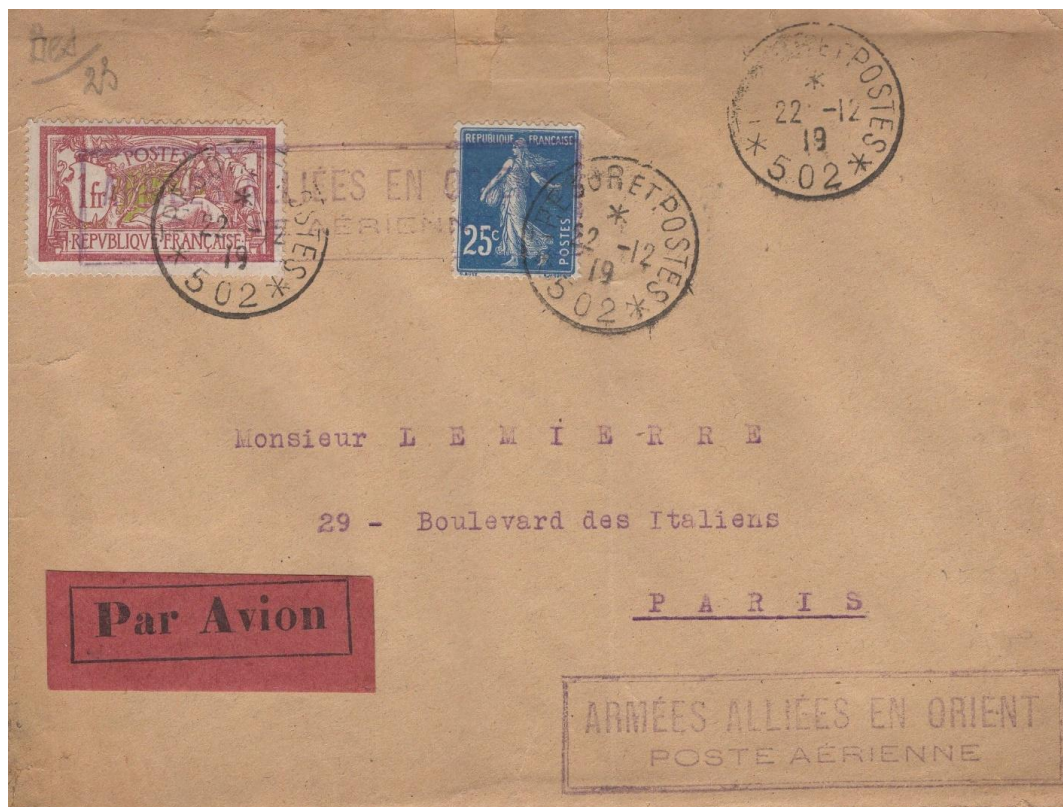
De façon incroyable, l'empreinte de ce faux cachet a été présentée dès 1922, de toute bonne foi, dans le catalogue Champion comme étant le cachet authentique. Cette marque a ensuite été reproduite successivement dans de nombreux ouvrages philatéliques jusqu'à tout récemment, comme étant la griffe authentique, tout en prévenant en même temps le lecteur de l'existence de faux !

Ce cachet ne se rencontre, à notre connaissance, que sur des lettres bien connues qui ont été confectionnées intégralement par un faussaire, piégé par les dates d'oblitération qui prouvent qu'elles n'ont jamais pu voyager sur ces vols. Ces correspondances privées sont « correctement affranchies » mais avec des cachets de départ « Trésor et Poste 506 » en date du 21 juin et des cachets d'arrivée à Paris XII Distribution ou à Menton du 29 juin 21h30... or le premier vol qui a acheminé ce type de courrier n'a eu lieu que le 8 juillet ! De plus, la taille du 1, trop petite, du chiffre 21 du cachet du secteur postal, laisse à penser que le cachet est lui aussi falsifié, comme les cachets d'arrivée à Paris et Menton qui sont du même jour à la même heure.



Pli contrefait : Fausse griffe, et probablement faux cachet Trésor et Postes 506. Ces faux sont « adressés » à Paris 12<sup>ème</sup> ou à Menton à une date impossible pour du courrier privé!

**Lettres de complaisance** : On rencontre dans des collections, des lettres datées du 22 décembre 1919, postérieures donc à la fin du service postal ! Elles n'ont donc jamais volé. En revanche l'empreinte du cachet métallique est véridique bien qu'oblitérant des timbres, or ce cachet ainsi que le cachet à date du secteur postal 502, n'étaient utilisés que pour du courrier en franchise militaire sans timbres. Il s'agit, pour reprendre l'expression de Gabriel Sassower, d'un usage « posthume » de la griffe métallique de poste aérienne. Ces lettres de complaisance ont été fabriquées pour obtenir l'empreinte authentique des marques et cachets postaux de ce service de poste aérienne mais n'ont jamais voyagé.



Lettre postérieure à la cessation du service postal avec utilisation de complaisance du cachet métallique sur timbres-poste.

**Une énigme :**

Il est apparu en vente sur offre, il y a une dizaine d'années, une lettre datée du 23 octobre dont ne détenons qu'une image partielle. Si cette lettre est bien authentique, elle aurait donc voyagé sur le dernier vol qui s'est écrasé près de Bucarest provoquant la mort des deux aviateurs. Le courrier de ce vol accidenté aurait-il été sauvé ?



## 10/ Timbres non émis



On associe souvent ces deux timbres à 1 F et 2 F, extrêmement rares, « édités par l'aviation française des AO » au service postal Constantinople-Bucarest<sup>22</sup>. Il s'agit de timbres non officiels, non émis et jamais utilisés sur lettre. Le timbre à 1F ne serait connu qu'à quelques exemplaires seulement tandis que celui à 2 F aurait été distribué à des aviateurs qui ont pu les conserver.

Néanmoins, l'année 1918 mentionnée sur les timbres au lieu de l'année 1919, la référence à l'Armée d'Orient (AO) et non à la Poste Aérienne de l'Armée Alliée d'Orient, ainsi que la création d'une valeur à 2F, inutilisable pour le service Constantinople-Bucarest, plaident plutôt pour des projets conçus auparavant comme la liaison régulière Salonique - Athènes ouverte à l'été 1918.

### Conclusion

L'activité de l'aviation militaire française à Constantinople, en cette année 1919, ne se limite pas à l'exploitation de ce service postal ouvert au courrier civil, même si l'histoire n'a surtout retenu que cette aventure innovante.

Il convient de rappeler la participation des mécaniciens des escadrilles 509 et 505, à l'accomplissement de quelques grands raids qui ont fait escale à l'aérodrome de San-Stefano. Citons en particulier :

- Le 16 août, l'escale de Dagnaux et de Vuillemin à Constantinople lors de leur raid à destination du Caire via Istres, Naples et Salonique
- Le 27 août, le raid Constantinople-Rome-Paris par l'adjudant Robyn de l'escadrille 509.
- Le 28 août, le retour de Vuillemin pour Villacoublay en venant du Caire après une escale à Beyrouth où Dagnaux brise son train d'atterrissage, le contraignant à rentrer par bateau
- Le 12 septembre, l'arrivée du capitaine Leune venant de Paris via Marseille, Rome, Valona et Salonique
- Le 29 octobre, le passage à San-Stefano de l'aviateur Poulet dans son raid sur Melbourne

Il faut aussi mentionner les différents projets étudiés par l'aviation militaire pour créer une ligne militaire régulière de Constantinople à Paris. De ces études, de cette volonté de relier par avion l'Europe centrale, les Balkans, la Turquie à la France et de l'expérience acquise par l'aviation militaire française dans cette région, naîtra, l'année suivante, la Compagnie Franco Roumaine de Navigation Aérienne qui ouvrira progressivement au départ de Paris les dessertes de Prague, Bucarest et Constantinople.

<sup>22</sup> Cf. Théodore CHAMPION, *Catalogue de la Poste aérienne*, 1937 p 359 et Pierre SAULGRAIN, *Le service postal aérien dans les pays d'expression française*, p 150.

# LA VIE DU CAF

## **Important : projet d'évolution du mode de diffusion du bulletin du CAF**

Les frais de reproduction et d'expédition du bulletin constituent le premier poste de dépenses du CAF. Confrontés à l'augmentation rapide et continue de ces frais, de nombreuses associations proposent désormais à leurs adhérents la possibilité d'opter pour recevoir leur bulletin par voie électronique. Le Conseil d'Administration du CAF souhaite recevoir l'avis de **tous** ses membres disposant d'une adresse mail (>85%) sur cette proposition qui sera débattue lors de l'Assemblée Générale prévue le 21 avril 2018.

Si cette proposition est retenue, vous aurez alors la possibilité de choisir entre les 3 possibilités suivantes :

1. Je continue à recevoir le bulletin uniquement sous forme papier comme aujourd'hui,
2. Je souhaite recevoir le bulletin sous forme papier et sous forme électronique (fichier PDF\*),
3. Je souhaite recevoir le bulletin uniquement sous forme électronique (fichier PDF\*).

Les montants des cotisations annuelles 2019 seront précisés lors de l'Assemblée Générale. Une baisse substantielle de la cotisation sera proposée pour les membres optant pour la solution 3.

Nous vous remercions d'envoyer dès maintenant votre préférence par mail **en indiquant option 1, option 2, ou option 3** à Dominique PETIT ([fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)) et Michel Nempon ([michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr)).

Si cette proposition est adoptée lors de l'Assemblée Générale, nous vous indiquerons les montants de cotisation 2019 pour chaque option, et vous demanderons alors de confirmer votre choix pour 2019.

Souhaitant répondre au mieux à vos attentes, nous comptons sur la participation de tous à ce sondage.

**Note\*** : *outré le gain de coût, le fichier PDF permet de lire le bulletin au format de votre écran et en couleurs. Il est plus lisible que le format A5 d'impression actuel choisi pour des considérations de coût d'impression et de poids.*

## **Nouvelles adhésions**

Depuis novembre 2017, nous avons eu le plaisir d'accueillir 5 nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

- N° 983 : M. Olivier JEANNE-ROSE (Nouvelle-Aquitaine)
- N° 984 : M. Philippe FLAMAND (Ile de France)
- N° 985 : M. Franck TREVISO (Ile de France)
- N° 986 : M. Alain CANUEL (Normandie)
- N° 987 : M. Alain FERRAN (Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées)

## **Au palmarès des expositions philatéliques**

### Départementale de la Journée du Timbre à Béziers (10 - 11 mars 2018)

- 84 GA : Jean-Jacques BARADA : « De Latécoère à Air France, Ligne Mermoz »
- 82 GA : Jean-Jacques BARADA : « Premières de Poste Aérienne »

### Départementale de la Journée du Timbre à Rueil-Malmaison (10 - 11 mars 2018)

- 72 GA : Guy VANDENBULCKE : « La Poste aérienne- Espagne 1936-1939, zone républicaine »



## Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **7 au 10 juin 2018 : Paris-Philex 2018** (Porte de Versailles - congrès FFAP le 9 juin) / 91<sup>ème</sup> championnat de France de philatélie
- **26 au 28 octobre 2018 : Timbres Passion** à Périgueux.
- **28 novembre au 3 décembre 2018 : Bangkok 2018 World Stamp Exhibition (FIP & IREX)** Royal Paragon Hall 1-3, Bangkok, Thaïlande <http://thailand2018.org/> .
- **26 au 28 avril 2019 : AeroBerlin 2019** à la mairie de Berlin-Schöneberg. Exposition à l'occasion des 100 ans de la poste aérienne en Allemagne et des 70 ans du pont aérien de Berlin. Le congrès de la FISA se tiendra à cette occasion. <http://www.aerob Berlin2019.de/PH0WelcomeF.php> .
- **10 au 13 octobre 2019 : exposition interrégionale à Sens (Yonne) sur le thème de la poste aérienne.** Le CAF sera particulièrement impliqué dans cette exposition.

## Publications

- **LA POSTALE DE NUIT** par notre collègue du CAF Jean-François Labrousse. Répertoire (prix 12 € + port ) de 24 pages avec planches couleurs de cartes postales, photos, et plis aérophilatéliques retraçant l'histoire de la Postale de Nuit. Commande et renseignements auprès de Jean-François LABROUSSE : 709 avenue de la bécasse 40150 Soorts-Hossegor, [labroussejf@orange.fr](mailto:labroussejf@orange.fr) , +33 (0)5 58 43 51 87
- **Les avions de Roland Garros** par Henri Conan. Collection Mémoire de l'hydraviation, 60 pages (190 x 240). Prix 20€ franco de port. Commande auprès de l'association « Mémoires de l'hydraviation », Lieu-dit Peigus, 84240 Ansouis, +33 (0)4 90 79 24 05 ; [memoreshydraviation@free.fr](mailto:memoreshydraviation@free.fr) .

## Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Timbres Magazine n°195 décembre 2017 : « *19 février 1929 : Un raid aérien de ...10km* » par Bertrand SINAIS.
- Bulletin PHIL-EA janvier 2018 : « La mission aéronautique du général Hergault en Afrique du Nord » par Jacques RENAUD.
- La Philatélie Française (revue de la FFAP) janvier - février 2018 n°680 : « *20-21 août 1937, la course aérienne Istres – Damas - Paris* » par Bertrand SINAIS.
- La Philatélie Française (revue de la FFAP) janvier - février 2018 n°680 : « *Ludovic Arrchart et Jean Rignot en Extrême-Orient, un vol polaire méconnu en 1929* » par Serge KAHN.
- Delcampe Magazine mars - avril 2018 n°20 (<https://blog.delcampe.net/magazine-n20-delcampe-philatelie/>) : « *Les grands pilotes français / Maryse Hilsz* » par Gérard COLLOT.

## Service cessions

- La cession de mars 2018 est jointe au bulletin. Elle comprend 107 lots de 10 à 250 € avec de nombreux plis très variés et intéressants. Profitez-en !
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de juin 2018. Si vous souhaitez nous confier certains lots, merci de contacter directement Michel Nempon ([michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19). Les lots seront reçus jusqu'au 26 mai 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](mailto:fd.petit@orange.fr)

Site internet: [www.aerophilatelie.fr](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:laurent.albaret@gmail.com)

### **Service documentation :**

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 - NOGENT SUR SEINE [jean.houdre@neuf.fr](mailto:jean.houdre@neuf.fr)

### **Service petites annonces :**

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC [dominique.tallet@orange.fr](mailto: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 : 17 mars, 21 avril (Assemblée Générale), 26 mai, 16 juin.**

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

## A propos du vol de Mermoz du 18 novembre 1928

Par Jean DELEUIL

Le vol effectué par Jean Mermoz le 18/11/1928 a été longtemps méconnu, il ne figurait ni dans le catalogue Champion de 1937 ni dans le catalogue Muller de 1949. On pouvait donc mettre en doute la partie aérienne Santiago - Mendoza du vol du retour du 21/11/1928 et pencher pour un voyage par le transandin puis en avion de Mendoza à Buenos Aires, pilote Mermoz.

En 1982 tous les survivants de la CGA que j'ai questionnés sur ce sujet n'ont pas pu me répondre et M. Muller partageait mon avis d'un transport par chemin de fer.

Pourquoi cette interrogation ? Tout simplement parce que pour revenir en avion de Santiago, il faut d'abord y être allé et l'Aéropostale n'avait, à Santiago ni aérodrome aménagé ni avion en réserve. Le terrain de Mendoza sera installé par JR Lefebvre le 13/6/29.

Mermoz le 9 mars 1928 avait vainement essayé de franchir les Andes depuis Copiapo avec un Laté 25, et le premier Potez 25 capable de franchir les Andes sans problèmes ne sera convoyé par Mermoz et Daurat que le 13 juin 1929 (ils reviendront en chemin de fer).

Je m'étais donc ouvert de cette interrogation à un ami Belge qui me fit savoir qu'un membre de son Club, M. Franz détenait une lettre partie de Buenos Aires le 18/11/1928 arrivée à Santiago le 19, et que seulement 5 lettres avaient été transportées à titre d'essai par la C<sup>ie</sup> Latécoère.

Ceci mettait fin à mes doutes et le retour du 21/11/1928 était bien aussi totalement aérien.

35 ans plus tard avec l'aide de M. Van der Haegen qui a retrouvé le détenteur d'une de ces lettres, j'ai pu en voir une copie.

Plus récemment, M. Collot a eu connaissance d'un carnet de vol de Mermoz qui confirme la réalité aérienne des vols du 18/11/1928 et du 21/11/1928.

Mermoz et son mécanicien Alexandre Collenot décollent le 18 novembre à l'aube de l'aérodrome de Buenos-Aires pour Mendoza où ils se posent en fin de matinée. Le lendemain 19 novembre, ils décollent à 5h15 de Mendoza, et après avoir franchi la Cordillère des Andes, atterrissent sur l'aérodrome d'El Bosque à Santiago du Chili. Les itinéraires aller et retour de Mermoz ne sont pas connus avec certitude, mais on peut supposer qu'il a suivi le tracé du transandin et survolé le col du Christ Rédempteur à 3832m avec un Laté 25 qui plafonne à 4200 (mémoire d'aéropostale).



Laté 25-3R n°603 F-AEIH exposé au musée de l'aviation à Buenos-Aires



L'un des 5 plis transportés à bord du Laté 25-3R n°603 F-AEIH sur le vol aller les 18/19 novembre 1928. Oblitération départ Buenos-Aires 18/11/28 - 3h, arrivée Santiago 21/11/28 - 9 AM.  
Coll. Franz



Pli transporté sur le vol retour le 21 novembre 1928.  
Oblitération départ Santiago 21/11/28 - 4 AM, arrivée Buenos-Aires 21/11/28 - 19h

## Ouverture de la ligne directe Air France Paris-Bône et retour les 6 et 7 octobre 1947

Par Jean-François  
LABROUSSE

Avion quadrimoteur SNCASE Languedoc Bloch 161 immatriculé F-BATY.

Équipage : CdB L.Chaume, COP Toussaint, MEC Gérard, RAD Roth et HOT Claude Pavy.

**06/10/47** Le Bourget 10h17, arrivée à Bône 14h40.

**07/10/47** Bône ordre de décollage pour Le Bourget 08h35, accident au décollage.

**09/10/47** Vol inaugural retour Bône-Le Bourget

Le retour du 9 octobre a été effectué sur un autre Languedoc immatriculé F-BATB, parti du Bourget et arrivé à Bône le 8 octobre avec l'équipage CDB G.Carmeille, MEC Bonnin, RAD Deloizy, HOT Mlle Prias. Ce dernier en raison de mauvaises conditions météorologiques n'a pu repartir que le 9 octobre.

Propos tenus par le CDB Louis André CHAUME<sup>23</sup>.

« Le voyage aller s'est extrêmement bien passé. Le lendemain, dès le décollage pour le retour vers Le Bourget, le train d'atterrissage est rentré prématurément, alors que la vitesse pour décoller était pratiquement atteinte. L'avion a continué sa course sur le ventre et le frottement sur le ciment a provoqué l'incendie qui a détruit complètement l'avion. Les services de sécurité inexistant à Bône ont facilité la tragédie..., fort heureusement uniquement pour l'avion, puisque nous avons eu le temps d'évacuer les passagers ainsi que tous les bagages se trouvant dans la soute ».

« Aucune explication plausible n'a été donnée par la commission d'enquête. Les Languedoc avaient beaucoup d'ennuis avec leur train d'atterrissage. Il arrivait qu'une roue seulement sortait à l'atterrissage, et nous avions des consignes pour toser en repassant sur la piste, afin d'essayer par le choc de faire sortir l'autre train<sup>24</sup> ».



**Pli du vol aller portant la griffe rose sur 3 lignes :**  
« Par 1<sup>er</sup> Service/Paris-Bône /sans escale ».  
Cachets : départ Paris Aviation du 06/10/47-10h, arrivée Bône Constantine 06/10/47-17h.

<sup>23</sup> Fin de citation correspondance du 10/05/1998.

<sup>24</sup> Le mécanisme de manœuvre du train d'atterrissage du SNCASE Languedoc relevait en effet du principe de la « chaîne de vélo »... qui déraillait !

Le courrier du 7 octobre pour le vol retour comptait 699 plis soit 3,300 kg. Aucun autre courrier ne fut chargé sur l'avion du 9 octobre.



Pli du vol retour portant la griffe verte sur 5 lignes « 1<sup>er</sup> service officiel aérien / Air France / Bône-Paris / (service hebdomadaire) / 7 octobre 1947 ».



Ces courriers doivent comporter le cachet de départ de Bône Constantine du 07/10/47-7h, et celui d'arrivée de Paris Aviation Intérieur du 09/10/47-14h30.

Une griffe a été également apposée sur 3 lignes « *courrier retardé / avion détruit au départ / de Bône le 7/10/47* ». Un certain nombre de plis ne porteraient pas cette griffe, ce qui diminue leur valeur mais pas leur authenticité.

Le journal *Les Ailes* bien connu à l'époque, un des rares à entrer dans les détails, ne publie qu'un entrefilet sur cet accident grave sous le titre « *Coup dur à Bordeaux...et un autre à Bône* » : « *un avion de la ligne Paris-Bône a capoté l'autre semaine sur l'aérodrome de Bône sans mal d'ailleurs ni pour les passagers, ni pour l'équipage. Cet incident serait dû à l'affaissement du train d'atterrissage alors que l'avion roulait sur le terrain* »<sup>25</sup>.

Air France savait minimiser les incidents graves survenus à ses avions lorsqu'aucune conséquence dramatique ne s'en était suivie. Les accidents ou incidents graves mais sans conséquence humaine qui suivirent, eurent droit au même type de communiqué, et quelque fois furent entièrement étouffés. Ni le courage et le sang froid de l'équipage ne furent mis en avant, ni la faiblesse déjà connue des trains d'atterrissage...nous étions encore au lendemain de la guerre 39-45 !

<sup>25</sup> Journal les Ailes n° 1134 du 18 octobre 1947 page 10 colonne de gauche.

# MAGAZINE delcampe

Philatélie

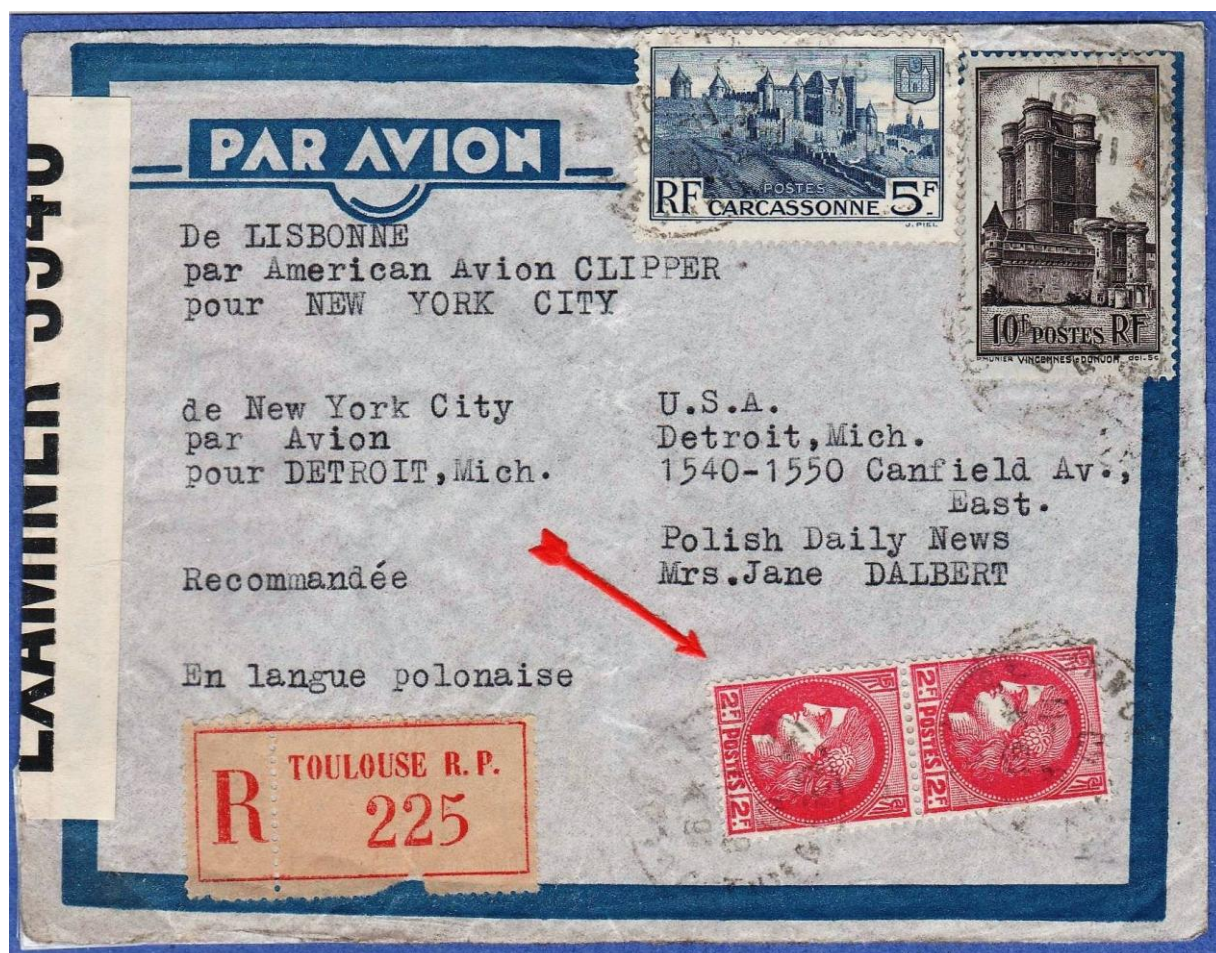
Votre mensuel gratuit de philatélie est disponible en ligne et téléchargeable chaque dernier jeudi du mois sur

[www.delcampe.net/magazine](http://www.delcampe.net/magazine)



La surtaxe aérienne transatlantique de 10,00 F ne couvrait le transport du courrier par voie aérienne que jusqu'à New York uniquement.

En 1939, l'administration postale française décida d'instaurer une surtaxe complémentaire de 4,00 F pour couvrir l'acheminement du courrier par voie aérienne jusqu'à sa destination finale sur le territoire américain.



Lettre recommandée du 8 novembre 1940 au départ de France à destination de Detroit (Michigan-USA) transportée à partir de Lisbonne par un Boeing 314 « Clipper » des PAN AMERICAN AIRWAYS (FAM 18 trajet Sud, via Lisbonne au Portugal).

Cachets d'arrivée au dos New York (29/11/40), et Detroit (30/11/40).

On notera la bande de censure des Bermudes.

Ces plis sont rares.

Affranchissement :	
Tarif de base :	2,25 F
Recommandé :	2,75 F
Surtaxe aérienne jusqu'à New York :	10,00 F
Surtaxe aérienne de New York à Detroit :	4,00 F
	<b>19,00 F</b>