



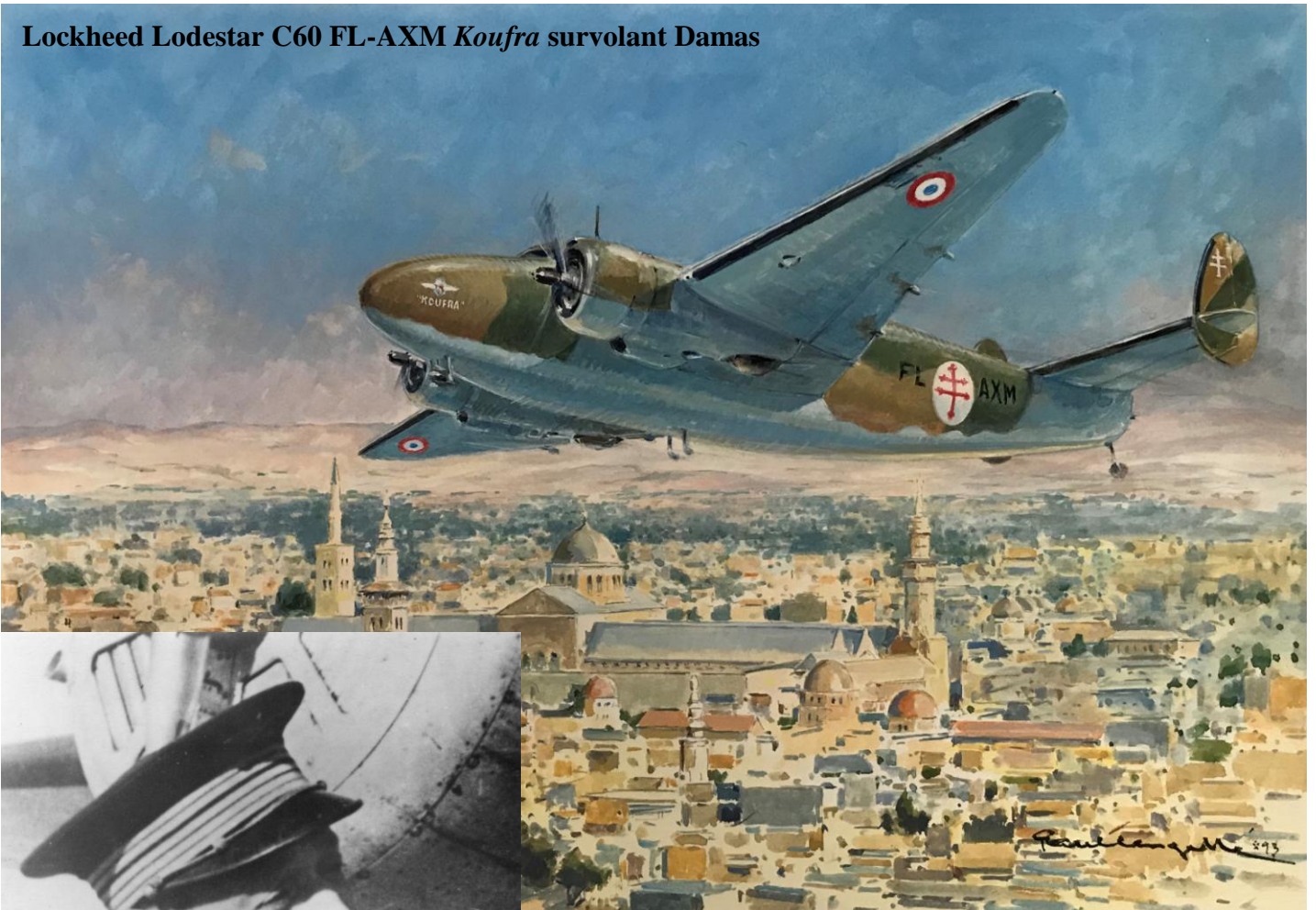
BULLETIN D'INFORMATION

août 2018 N°75

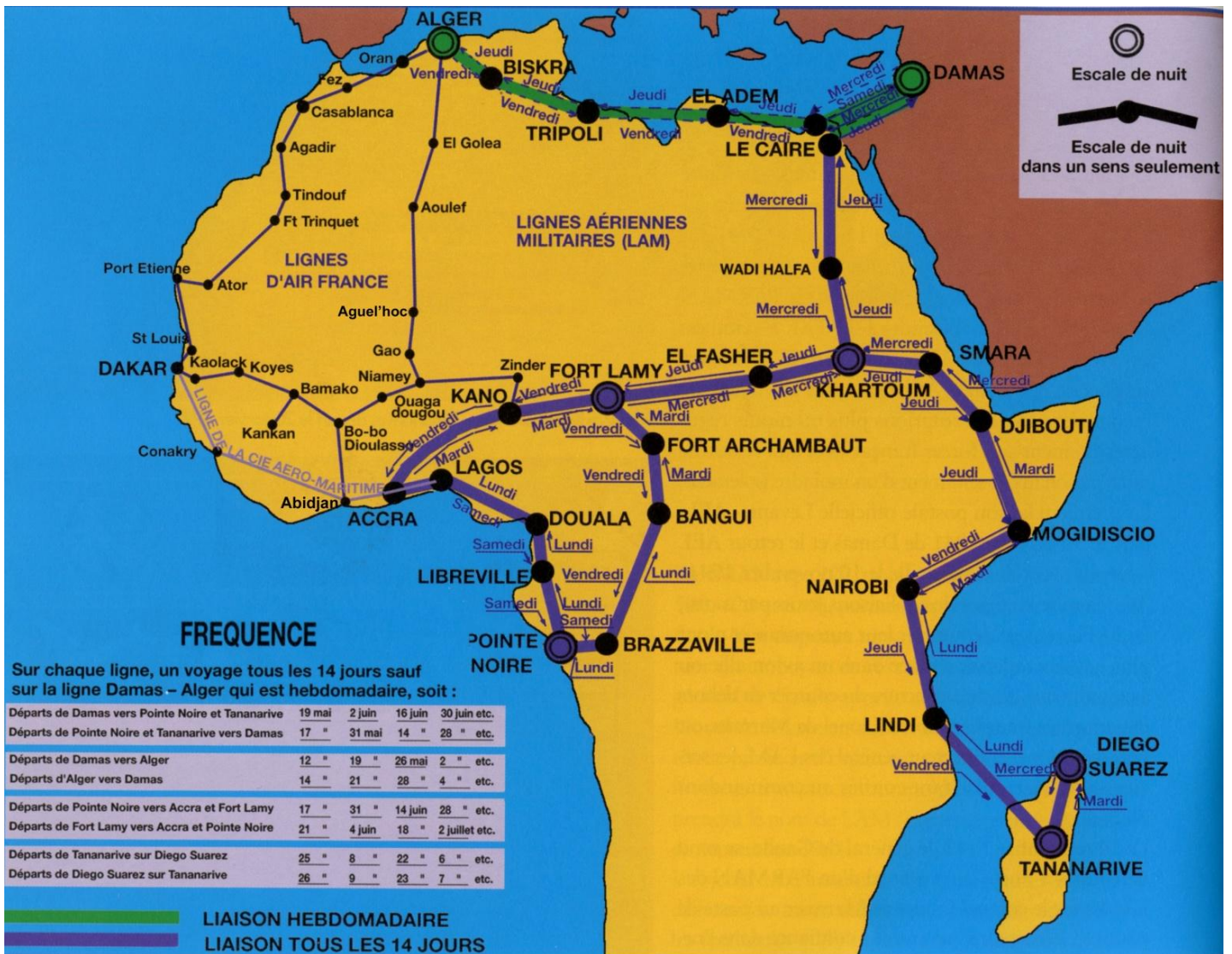
SOMMAIRE

- Lignes Aériennes Militaires de la France Libre (L.A.M.) p. 1 à 32
- Vie du CAF p. 33 à 35
- Chronique aérophilatélique p. 36

Lockheed Lodestar C60 FL-AXM Koufra survolant Damas



Lionel de Marmier (1897-1944)



Le réseau des Lignes aériennes Militaires (L.A.M.) au 15 mai 1943

Cet horaire¹ donne les dates des liaisons aériennes pour la période allant du 12 mai au 7 juillet 1943. Une liaison hebdomadaire sur la ligne Damas - Alger et une liaison toutes les 2 semaines sur les lignes Damas - Tananarive, Damas - Pointe-Noire, et Pointe-Noire - Accra - Fort Lamy).

¹ Publié dans le magazine Icare N°177

Cette étude a pour objet de récapituler les premiers courriers transportés par les services aériens militaires de la France Libre pendant la période 1941 - juillet 1944.

Le réseau aérien français avant juin 1940

A la veille de la seconde guerre mondiale, quatre compagnies aériennes se partagent le transport aérien français : Air France (et sa filiale Air France Transatlantique), la régie Air Afrique, l'Aéromaritime et Air Bleu.

Avant le début des hostilités en septembre 1939, le réseau Air France dessert quatre zones : l'Europe, l'Afrique du Nord, l'Amérique du Sud via le Maroc et Dakar, l'Extrême-Orient via la Syrie et l'Indochine.

L'Afrique est desservie par deux compagnies :

- La régie Air Afrique avec une grande ligne nord-sud d'Alger à Tananarive via Niamey, Fort-Lamy, Bangui, Stanleyville et Elisabethville avec une bretelle au départ de Bangui pour desservir Brazzaville.
- L'Aéromaritime avec une ligne côtière de Dakar à Pointe-Noire et un embranchement Cotonou-Niamey en correspondance avec la ligne de la régie Air Afrique.

Pendant la « drôle de guerre » de septembre 1939 jusqu'à l'armistice du 18 juin 1940, l'activité de transport aérien se poursuit à peu près normalement sauf pour les lignes européennes d'Air France (Nord et Centre) qui sont suspendues. Air France cesse toute activité le 26 juin 1940.

Le réseau aérien français après juin 1940

Les liaisons aériennes sont désorganisées, il n'y a plus aucune activité vers l'étranger et la France est coupée en deux avec une zone sud dite « libre ».

Le gouvernement de Vichy crée le « Réseau Aérien Français » en regroupant des moyens d'Air France, de la régie Air Afrique et d'Air Bleu. Avec l'autorisation des commissions d'armistice, des liaisons aériennes peuvent être ainsi maintenues à l'intérieur de la zone libre et avec certains territoires d'Afrique du Nord, d'Afrique Occidentale Française (AOF), Djibouti, Madagascar et le Liban :

- en zone libre, dès le mois d'août 1940, des lignes sont créées au départ de Vichy vers Lyon, Toulouse Marseille, Ajaccio. Les appareils utilisés sont généralement des Caudron Goéland. Ces lignes, ainsi que toutes les autres liaisons ville à ville de la zone libre, seront stoppées le 17 novembre 1942 à la suite de l'envahissement de cette zone par les troupes allemandes.
- vers l'Afrique du Nord, les liaisons sont rétablies le 21 août 1940, avec l'accord des commissions d'armistice allemandes et italiennes au départ de Marseille vers Alger, Casablanca, Tunis. Ces liaisons s'arrêteront avec le débarquement des troupes alliées au Maroc le 8 novembre 1942.
- vers l'AOF, la ligne transsaharienne relie Alger à Dakar via Gao, une fois par mois. La ligne côtière relie Alger à Dakar via Tindouf et Atar 3 fois par mois. Elles s'arrêteront en novembre 1942.
- vers Djibouti, isolé par le blocus maritime, quinze liaisons aériennes sont réalisées au départ de Marseille de novembre 1940 à octobre 1942. Deux liaisons sont allées jusqu'à Madagascar. Un 16^{ème} et ultime voyage est tenté en novembre 1942 mais ne peut aller plus loin qu'Athènes (cf. bulletins CAF n° 61 & 62).
- vers le Liban, la ligne Marseille - Beyrouth reprend irrégulièrement dès le 28 août 1940 en passant soit par Tunis, soit par Athènes après l'occupation de la Grèce par les troupes allemandes. Cette ligne s'arrêtera avec l'armistice de Saint-Jean d'Acre le 15

- juillet 1941, qui met fin aux combats fratricides opposant les troupes restées fidèles à Vichy et les Forces Françaises Libres associées aux britanniques.
- vers l'Indochine, le dernier voyage Marseille - Saigon a lieu du 21 au 25 juin 1940. Des liaisons internes Saigon - Hanoi se poursuivent jusqu'à fin 1941 avec les appareils restés sur place (Dewoitine 338).

RALLIEMENT DES COLONIES A LA FRANCE LIBRE

Reconnu par le gouvernement britannique le 28 juin 1940, comme «Chef de tous les français libres», le général de Gaulle engage une course avec le gouvernement de Vichy pour rallier les colonies.

Le 26 août 1940, le gouverneur Félix Eboué proclame le ralliement du Tchad, en présence des émissaires du général de Gaulle : René Pleven et le commandant Jean Colonna d'Ornano. Le 27 août, un détachement conduit par les commandants Philippe Leclerc et Claude Hettier de Boislambert débarque à Douala et obtient le ralliement du Cameroun le 29 août. L'Oubangui-Chari, se rallie le 30 août. Le colonel Edgar de Larminat, évadé de Syrie et arrivé au Congo le 16 août, organise le ralliement de cette colonie le 29 août.

Les 23 et 24 septembre 1940, l'expédition navale sur Dakar baptisée «Menace» associant les Forces Françaises Libres (FFL) et britanniques avec pour objectif de rallier l'AOF se heurte aux forces restées fidèles à Vichy et se solde par un échec.

L'offensive des FFL sur le Gabon débute le 27 octobre 1940. Le détachement du colonel Leclerc fait son entrée à Libreville le 10 novembre après quelques combats. Le reste des forces de Vichy capitule à Port-Gentil le 12 novembre. L'Afrique Equatoriale Française (AEF) est désormais entièrement sous le contrôle de la France Libre.

Dès le mois de décembre le colonel Leclerc organise l'offensive des FFL sur l'oasis de Koufra, un point stratégique important à égale distance de Tripoli, du Caire, et de Khartoum. La garnison italienne capitule 2 mars 1941. A cette occasion, le colonel Leclerc prête avec ses hommes le fameux serment de Koufra : « *Jurez de ne déposer les armes que lorsque nos couleurs, nos belles couleurs, flotteront sur la cathédrale de Strasbourg.* »

En avril 1941 les britanniques sont chassés de Grèce, et en mai perdent la Crète. Les autorités de Vichy ayant accordé à l'Allemagne le droit de faire transiter par la Syrie avions et matériels militaires à destination de l'Irak, les positions britanniques en Palestine et Égypte se retrouvent menacées. Le général De Gaulle s'associe à Churchill pour reprendre la Syrie vichyste. Le 8 juin 1941, les forces britanniques et australiennes et la 1^{ère} Division Française Libre commandée par le général P. Legentilhomme lancent l'offensive sur la Syrie et le Liban depuis la Palestine. De violents combats les opposent aux importantes forces vichyste commandées par le général Dentz. Le 14 juillet 1941, les forces de Vichy capitulent et signent l'armistice de Saint-Jean d'Acre avec les seuls britanniques leur abandonnant le mandat de la France sur la Syrie et le Liban et ignorant la France Libre. A la suite d'une négociation avec le ministre d'Etat chargé des affaires britanniques en Orient Oliver Lyttelton, de Gaulle obtient le 24 juillet un accord « interprétatif de la convention de Saint Jean d'Acre » permettant à la France libre d'entrer en contact avec les troupes de Vichy, d'évoquer la possibilité d'un ralliement de celles-ci et de récupérer leurs armes.

Le 29 juillet 1941, les gouvernements de Londres, Washington et Moscou reconnaissent la France Libre qui devient la France Combattante.

LES LIGNES AERIENNES MILITAIRES DE LA FRANCE LIBRE (L.A.M.)

Dès décembre 1940, le général de Gaulle avait demandé qu'on étudie la création de lignes aériennes de la France Libre pour desservir les territoires d'AEF déjà ralliés.

En fait, dès le ralliement de ces territoires en août 1940, une liaison bimensuelle avait été spontanément ouverte entre Fort-Lamy (Tchad) et Bangui (Oubangui-Chari) avec deux BLOCH 120 et leurs équipages militaires (sergents-chefs Noël, Segueineau, Degueurce, Raymond, Vernangeon et Lartigue).



Bloch 120 au Congo

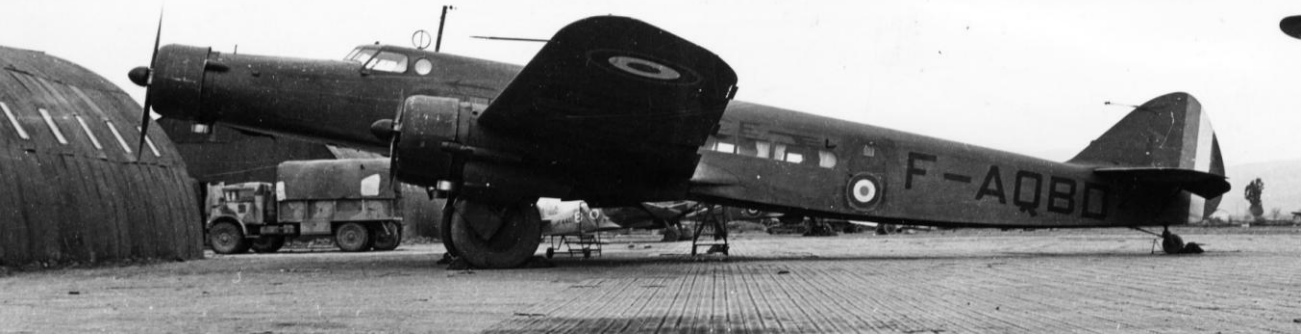
A partir du 14 janvier 1941, des liaisons postales plus ou moins hebdomadaires sont mises en place avec des POTEZ 540 entre Douala (Cameroun) et Libreville (Gabon), ainsi qu'entre Pointe-Noire (Congo) et Port-Gentil (Gabon) en Afrique Equatoriale Libre (AEL). Quelques mois plus tard, le service s'organise et l'AEL peut être reliée à Fort-Lamy (Tchad) avec l'apport d'avions de récupération (Blenheim).

Fin juillet 1941, avec l'arrêt des combats en Syrie des liaisons aériennes peuvent être envisagées entre la Syrie, le Tchad et l'Afrique Equatoriale avec les appareils disparates récupérés. Ces appareils pour la plupart en mauvais état sont remis en état et reçoivent une immatriculation France Libre (FL-) :

- Deux trimoteurs DEWOITINE 338 d'Air France trouvés abandonnés et sabotés à Damas (F-AQBD « *Ville de Beyrouth* » et F-ARIE « *Ville de Paris* » qui deviennent respectivement FL-AQB « *Belfort* », et FL-ARI « *Verdun* »).
- Deux quadrimoteurs FARMAN : l'un type 222.1 utilisé par Vichy pour le rapatriement est retenu à Rayak par les anglais (FL-ARM « *France* »). L'autre type 223.3 F-BAFM militarisé par Vichy est récupéré par les français libres en Syrie, débarrassé de ses équipements militaires et aménagé pour recevoir passagers (FL-AFM « *Paris* »).
- Un bombardier trimoteur italien CANT Z-1007 bis abandonné² à Beyrouth est débarrassé de ses équipements militaires et devient le FL-AVM « *Bir Hacheim* ». Les moteurs sont remplacés par des moteurs Pratt américains.
- Trois bimoteurs POTEZ abandonnés (type 540 FL-ASM, type 621 ex Air France devenu FL-AYM « *Dunkerque* », type 650 militaire devenu FL-ATM « *Nantes* ») seront utilisés pour les vols de courtes distances.

² Cet appareil rescapé d'une opération de bombardement sur Haïfa s'était posé à Beyrouth, où il avait fauché son train droit.

DEWOITINE 338 F-AQBD qui deviendra FL-AQB « *Belfort* »



FARMAN 222.1 FL-ARM « *France* »



FARMAN 223.3 FL-AFM « *Paris* ». De g à d : Champaloux, Piettre, Speich, Sladek



CANT Z-1007 bis FL-AVM « *Bir Hacheim* »



POTEZ 540 FL-ASM au Tchad (nez modifié pour le transport de personnalités)

Potez 621 FL-AYM
« *Dunkerque* » avec
au premier plan Jules
Chevade (chef
d'atelier mécanique),
X, Albert Frelon
(disparu le 9/5/42).



En septembre 1941, le général de Gaulle charge le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, dont il avait remarqué les qualités de pilote et d'organisateur, de mettre en place un réseau français autonome de transport aérien. Ce réseau prend le nom de **L.A.M. (Lignes Aériennes Militaires)**.

Les premiers pilotes sont des militaires des FAFL (Roger Speich, Albert Rives, Max Texier), des professionnels du transport (François Cermak, Jan-Maria Sladek d'Air France) et des civils (André Noël, instructeur à l'aéro-club de Rabat à la déclaration de la guerre). Le personnel spécialisé Air France resté sur place est incorporé aux L.A.M., dont le chef-mécanicien Jules Chevade et le chef du service radio René Lambotin.



Damas 1942
Lionel de Marmier
et Roger Speich.

L'objectif est d'assurer des liaisons régulières entre les différentes unités militaires françaises réparties sur les territoires de l'Empire sous contrôle de la France Libre, c'est à dire dans l'immédiat : Syrie - Tchad - AEL. La tâche n'est pas facile : le matériel demande de nombreuses vérifications et le manque de pièces de rechange se fait cruellement sentir. Le *système D* est à l'honneur en s'appuyant sur les moyens locaux et en cannibalisant des appareils hors d'usage. Jules Chevade et son équipe réalisent des prouesses. Lionel de Marmier effectue lui-même les vols d'essais.

De Marmier insuffle un esprit d'équipe sans pareil grâce à son sens des responsabilités : exigeant, tout en sachant rester près de ses hommes, exemplaire. Il est l'homme providentiel pour réaliser de grandes choses avec si peu de moyens.

Pour marquer la naissance des L.A.M. (6 septembre 1941), un premier vol inaugural est réalisé en Syrie entre Damas et Rayak dès le 8 septembre avec l'appareil en meilleur état, le Dewoitine 338 FL-AQB « *Belfort* » piloté par le lieutenant-colonel de Marmier et le sergent-chef Noël.

Le premier vol de reconnaissance Damas - Le Caire - Khartoum - El Fasher - Fort-Lamy - Bangui - Brazzaville est effectué du 5 au 11 octobre 1941 sur le FARMAN 223.3 FL-AFM (Equipage : lieutenant-colonel Lionel de Marmier chef de bord, sergent-chef André Noël pilote, adjudants Roland Richard et Robert Thomas mécaniciens, Borel radio, lieutenant-colonel Jean Astier de Villatte passager). L'avion est de retour à Damas le 15 octobre avec 22 passagers en plus de l'équipage.

30 octobre 1941. Première liaison postale officielle Levant - AEL au départ de Damas sur le Farman 222.1 FL-ARM.



Lettre de Beyrouth pour Bangui via Brazzaville.

Griffe spéciale rouge CS1.

Censure FFL.

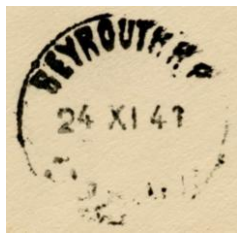
Affranchissement 25 piastres (5 p. lettre simple + 20 p. surtaxe aérienne - depuis le 27/10/41).

Oblitérations : départ Beyrouth 29/10/41, arrivée Brazzaville 03/11/41.



Le vol retour est initialement prévu pour le 10 novembre, mais le Farman 222.1 FL-ARM ayant rencontré un problème technique (entraînant un changement moteur), le vol retour est effectué par le Dewoitine 338 FL-ARI « *Verdun* » et ne quitte Brazzaville que le 21 novembre 1941.

Lettre de Brazzaville à destination de Beyrouth.
 Griffes spéciales CS3 et CS4 en violet.
 Censure FFL.
 Oblitérations : départ Brazzaville 10/11/41, arrivée Beyrouth 24/11/41.
 Affranchissement 5F (lettre simple 1F + 4F/5g surtaxe aérienne).
 En l'absence de tarif officiel pour les surtaxes aériennes au départ de l'AEF vers le Liban, il semble que l'expéditeur a converti en francs le tarif de 20 piastres applicable dans le sens Liban - AEF, ce qui correspond à 4F).



Du courrier est chargé aux escales de Bangui (21 novembre) et Fort Lamy.



Lettre au départ de Bangui à destination de Beyrouth, puis retour à Bangui.
 Griffes spéciales de Bangui CS2 en noir.
 Censures FFL et AEF commission E.
 Oblitérations : départ Bangui 10/11/41, arrivée Beyrouth 25/11/41, retour Bangui 03/12/41.
 Censure FFL du Levant et cachet de la commission E de Bangui (Oubangui-Chari).
 Affranchissement philatélique à 10,40 F.



Lettre recommandée de Fort-Lamy à destination de Beyrouth.

Griffe spéciale de Fort-Lamy CS5 en noir.

Affranchissement 7F (1F port simple du tarif intérieur + 2F recommandé + 4F transposition au départ de l'AEF de la surtaxe aérienne de 20 piastres applicable au départ du Liban et convertie en francs).

Cachet du contrôle postal de la commission G de Fort-Lamy (Tchad).



Les rotations sont plus ou moins régulières (en principe deux A/R par mois), mais elles donnent aux forces françaises et aux ressortissants nationaux le sentiment d'un moindre isolement. Avec la mise en place de ces liaisons, les FAFL veulent démontrer leur autonomie et ne plus avoir à quémander une place dans un avion allié ou à craindre une censure et lecture du courrier en dehors des autorités françaises libres.

20 janvier 1942. 1^{ère} liaison aérienne Damas - Brazzaville - New-York.

Damas - Brazzaville (27 janvier) par les LAM (équipage Speich, Noel, Richard, Perreau sur le Farman 222.1 FL-ARM), transfert par bateau de Brazzaville à Léopoldville au Congo belge neutre (29 janvier), puis acheminement vers les USA par PANAM AIRWAYS (Ligne FAM 22 : Léopoldville - Lagos - Bathurst - Natal - Belem - Trinidad - Miami 07/04/42 et finalement New-York 13/04/42).



Lettre recommandée de Beyrouth pour New-York via Brazzaville et Léopoldville.

Cachet commémoratif rouge CS6. Au verso cachets de transit de Brazzaville et Léopoldville et cachets d'arrivée à New York. Affranchissement 115 piastres (lettre simple pour l'étranger 15p. + recommandé pour l'étranger 15p. + surtaxe aérienne pour les USA 85p/5g - tarif du 10/01/42)



6 juin 1942. Liaison aérienne Damas – Bangui (équipage Sladek, Perreau, Dispot sur le Dewoitine 338 FL-AQB).



Lettre philatélique Damas - Bangui affranchie à 32,50 F avec la série complète de 1942 émis par la poste des timbres surchargés "FORCES FRANÇAISES LIBRES / LEVANT" et "LIGNES AERIENNES / F.A.F.L." (cf. annexe 4-1) expédiée par le radio-navigant Piettre. Cachets avec Croix de Lorraine du contrôle postal du Levant, et de la commission E de Bangui (verso). Oblitérations : départ Damas (FFL-2) 06/06/42, arrivée Bangui 13/06/42.



En juillet 1942, Lionel de Marmier est nommé colonel et directeur général des L.A.M. Les services administratifs sont confiés au commandant Flocon. L'appellation FRANCE LIBRE devient FRANCE COMBATTANTE. Les avions reçoivent progressivement l'immatriculation FC- en remplacement de FL-.

Soulignons également le rôle joué par Paul Vachet, le pionnier de l'Aéropostale en Amérique du Sud. Les allemands n'acceptant pas la reprise de la liaison France - Amérique du Sud, il avait été envoyé en juillet 1940 en Amérique du Sud pour mettre « en veilleuse » les services d'Air France. En mai 1942, il quitte Rio pour rejoindre le général de Gaulle à Londres, qui le nomme, directeur des Transports Aériens de la France Combattante avec le grade de colonel des FAFL. Membres des quatre équipages d'Air France coincés à Rio de Janeiro après la défaite de juin 1940, André Champaloux (pilote), Maurice Carbonnelle (mécanicien), et Robert Chaussat (radio) s'engagent également en juin 1942 dans les FAFL. En inspection des L.A.M. au Levant, Vachet constate le manque de personnels et part en mission en Amérique du Sud pour recruter des spécialistes qui font défaut. Il parvient à convaincre en octobre 1942 deux des trois autres équipages de rejoindre les L.A.M. Arrivent ainsi à Damas, fin 1942, le pilote Leburgue, le mécanicien Pichard, les radios Dudebout, Lacoste et Moulis, les radios-électriciens Sudre et Vidalou, ainsi que plusieurs membres des équipes au sol, notamment Corbière, Espourteille, Fuchs, Jacquinet, Julien, Lefebvre, Marchesseau et Massol. L'arrivée de ces éléments expérimentés permet une réorganisation plus rationnelle du réseau des L.A.M.

Des rotations régulières peuvent être mises en place entre les territoires rattachés à la France Combattante grâce aux apports en matériel fournis par les Alliés, d'abord quelques Beechcraft, puis en juillet 1942 deux Lockheed Lodestar (C-60 et L-18) cédés par les autorités britanniques et rebaptisés respectivement FL-AXM *Koufra* et FL-AZM *Tours*.

Le 14 septembre 1942, le général de Gaulle entreprend un voyage d'inspection en Afrique noire. Il effectue un vol direct Damas - Fort-Lamy sur le Lockheed C-60 FC-AXM équipé d'un réservoir gonflable supplémentaire et avec l'équipage : Lionel de Marmier, mécanicien Robert Thomas, navigateur Perreau, radio Raymond Yavercovski. Il veut ainsi prouver sa confiance dans l'organisation et le matériel mis en place par de Marmier et marquer son indépendance vis-à-vis des Alliés. Cette manifestation de grandeur ne peut cependant pas faire oublier le terrible dénuement des L.A.M.



Lockheed Lodestar C60 FL-AXM Koufra

Heureusement, deux mois plus tard, les LAM prennent une première livraison de 2 bimoteurs Lockheed Lodestar C-60 (FC-BAA et FC-BAB) affectés sans attendre sur la ligne Brazzaville - Damas. Ils seront suivis de 8 autres Lockheed à partir de début 1943 fournis par les USA en échange de l'autorisation d'utiliser la base de Pointe-Noire (immatriculés FC-BAC à FC-BAJ).



Lockheed C18 FC-BAI « France » utilisé par le général de Gaulle

Au total, une vingtaine de bimoteurs Lockheed viendront progressivement remplacer les vieux appareils récupérés et rafistolés au mépris de la sécurité bien qu'il n'y ait pas eu d'accident grave à déplorer. Les appareils des L.A.M. portent, outre les cocardes, une croix de Lorraine sur l'empennage.

Craignant que les ports de Madagascar puissent servir de base aux forces navales japonaises, les britanniques déclenchent le 5 mai 1942 l'opération « *Ironclad* » contre la base

française de Diego-Suarez³. La bataille de Madagascar opposant les forces de Vichy aux Britanniques s'engage le 10 septembre. Elle donne lieu à de violents combats jusqu'à la signature d'un armistice le 6 novembre 1942. Les Britanniques gardent le contrôle de l'île jusqu'en janvier 1943, date à laquelle les Forces Françaises Libres, sous la direction du général Paul Legentilhomme, se voient enfin confier le pouvoir à Madagascar.

En novembre 1942 les forces françaises de Leclerc lancent depuis le Tchad une offensive sur le Fezzan⁴ (Sud de la Lybie). Les L.A.M. sont mises à contribution pour le transport d'essence, de vivres et de munitions pendant l'offensive. Les colonnes de Leclerc bousculent les forces italiennes, prennent Sebha le 12 janvier 1943, Mourzouk le lendemain et atteignent Tripoli le 25 janvier 1943, où elles effectuent la jonction avec les troupes britanniques. Conformément à un accord signé avec les autorités britanniques à Tripoli en janvier 1943, la France Libre administre directement le territoire du Fezzan. Les courriers en relation avec la conquête et l'occupation du Fezzan feront l'objet d'un autre article spécifique.

Le débarquement anglo-américain au Maroc et en Algérie le 8 novembre 1942 (opération « *Torch* ») facilité par la résistance algéroise est un succès, mais provoque l'occupation de la zone sud de la France par les troupes allemandes trois jours plus tard. Toute liaison entre la France vichyste et l'Afrique du Nord devient impossible. Le basculement de l'Afrique du Nord dans le camp des Alliés entraîne le ralliement de l'armée d'Afrique, de l'AOF⁵ (7 décembre 1942) puis de Djibouti (28 décembre 1942). Les L.A.M. étendent leur réseau, quelquefois en doublon avec les lignes existantes (Réseau Aérien Français et Aéromaritime). Des rotations régulières sont mises en place entre les territoires ralliés.

22 décembre 1942. Le Lockheed C-60 FC-AZM décolle de Damas (Equipage : L. de Marmier chef de bord, Max Texier pilote, Robert Thomas mécanicien, Robert Chaussat radio). Après des escales au Caire et à Khartoum, il fait escale à Nairobi pour embarquer le général Legentilhomme, nommé Haut-commissaire pour l'Océan Indien. L'atterrissage à Djibouti a lieu le 1^{er} janvier 1943 et à Tananarive le 6 janvier. Le général Legentilhomme ne fait pas partie de la fin du voyage, il rejoint Madagascar sur un aviso de la Marine Nationale Libre qui arrivera le 8 janvier. On ne connaît pas de courrier transporté sur ce vol aller.

11-13 janvier 1943. Vol retour : 1^{ère} liaison postale Tananarive - Djibouti - Beyrouth.

Pli recommandé Tananarive (09/01/43) - Beyrouth (20/01/43).
Affranchissement 7F.

L'affranchissement normal aurait dû être de 10F (1,50F lettre simple + 3F recommandé + 5,50F surtaxe aérienne à destination du Levant – tarif du 1^{er} juin 1940).

Il semble donc que la surtaxe de recommandation n'ait pas été appliquée.



³ L'aviateur Jean Assolant sera abattu le 7 mai 1942 par des chasseurs britanniques lors de cette bataille à bord de son Morane-Saulnier MS 406.

⁴ Une première campagne de harcèlement des forces italiennes avait déjà eu lieu en février - mars 1942.

⁵ L'AOF sous l'autorité du Gouverneur Pierre Boisson était restée fidèle au régime de Vichy.

22 janvier 1943. 1^{ère} liaison officielle et postale Damas - Djibouti - Tananarive sur le Lockheed C-60 FC-BAA. Escales : Le Caire, Wadi-Halfa, Khartoum, Asmara, Djibouti, Mogadiscio, Nairobi, Lindi).

Pli Beyrouth - Damas - Djibouti
 Cachet commémoratif rouge CS7
 Oblitérations Beyrouth (18/01/43) -
 Djibouti (28/01/43)
 Affranchissement 30 piastres
 (lettre service intérieur 10 p.
 + surtaxe aérienne pour la Côte
 des Somalis 20 p. - tarif du 21
 janvier 1943 créé pour la
 circonstance).

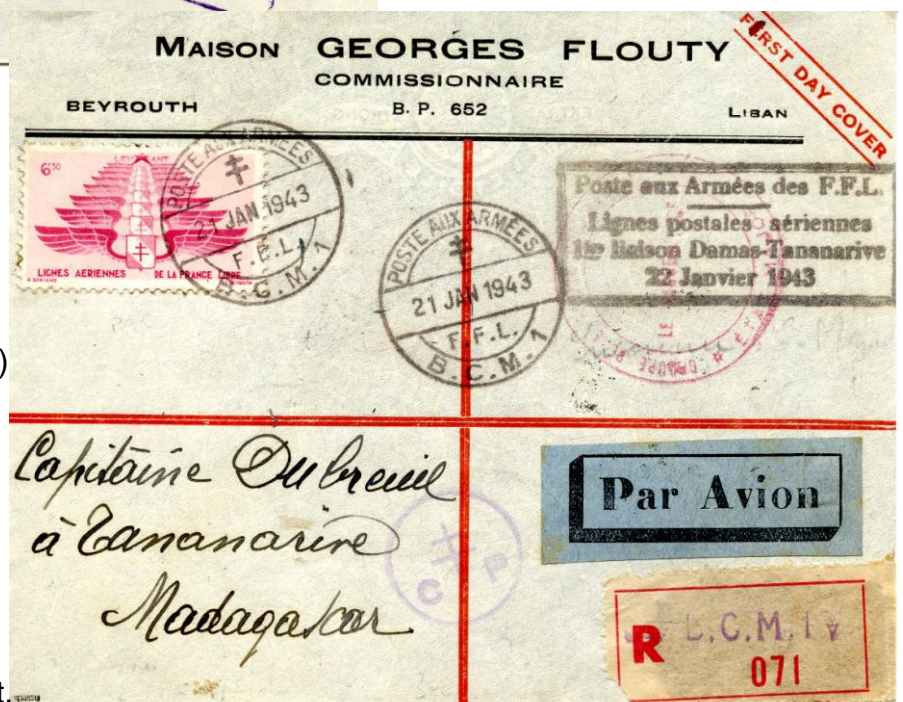


Pli recommandé Beyrouth - Damas - Tananarive.

Cachet commémoratif rouge CS8
 Oblitérations : Beyrouth (19/01/43)
 - Tananarive (01/02/43 -14h5)
 Affranchissement 60 piastres
 (lettre service intérieur 10p.
 + recommandé 10 p. + surtaxe
 aérienne pour Madagascar 40 p. -
 tarif du 21 janvier 1943 créé pour
 la circonstance).



Pli recommandé Beyrouth (B.C.M.1)
 - Damas - Tananarive.
 Cachet commémoratif noir CS9
 Censure de Beyrouth.
 Oblitérations : Beyrouth (21/01/43) -
 Tananarive (01/02/43 -14h5).
 Affranchissement 6,5 F. Enveloppe
 premier jour de l'émission du timbre
 de poste aérienne à 6,50F destiné à
 la poste militaire française au Levant.



Pli Djibouti - Tananarive.
 Cachet commémoratif violet CS10
 Oblitérations : Djibouti (28/01/43),
 Tananarive (01/02/43 -14h5)
 Affranchissement 5 F (lettre port simple
 1,50F + surtaxe aérienne de 3F pour
 Madagascar - tarif du 1^{er} mars 1941 +
 0,50F de taxe de poste restante payée
 par l'expéditeur).



4 février 1943. Vol retour : 1^{ère} liaison officielle et postale Tananarive - Djibouti - Damas
 sur le Lockheed C-60 FC-BAA.

Pli Tananarive - Damas adressé
 au Colonel de Marmier
 Cachet commémoratif violet CS11
 Oblitérations : départ Tananarive
 (04/02/43- 12h), arrivée Damas
 (10/02/43 -10h)
 Affranchissement 1,5 F (lettre
 service intérieur sans surtaxe
 aérienne).



Pli Tananarive – Djibouti adressé au général Legentilhomme
 Cachet commémoratif violet CS12
 (existe aussi en bleu).
 Oblitérations : départ Tananarive
 (04/02/43 -12h), arrivée Djibouti
 (07/02/43).
 Affranchissement 1,5 F (lettre service
 intérieur sans surtaxe aérienne).



Pli Djibouti (06/02/43) - Beyrouth (12/02/43).
 Cachet commémoratif noir CS13.
 Affranchissement 5 F (lettre 1,50F + surtaxe
 aérienne 3F pour le Levant + 0,50F de taxe
 de poste restante payée par l'expéditeur).

4 février 1943. Ouverture officielle de la liaison Madagascar - AEF via Khartoum.

Le courrier de Madagascar à destination de l'AEF est transféré à l'escale de Khartoum sur l'avion à destination de Brazzaville.

Pli Tananarive - Brazzaville via
 Khartoum.
 Cachet commémoratif bleu CS14.
 Oblitérations : départ Tananarive
 (04/02/43 -12h), arrivée Brazzaville
 (14/02/43).
 Affranchissement 1,5 F (lettre
 service intérieur sans surtaxe
 aérienne).



20 février 1943. 1^{ère} liaison officielle et postale AEF - Madagascar via Khartoum, en liaison avec la ligne Damas - Le Caire - Djibouti - Tananarive.

Pli Brazzaville - Tananarive.
Cachet commémoratif CS15 violet.
Oblitérations : départ Brazzaville (14/02/43), arrivée Tananarive (27/02/43).

Affranchissement philatélique 5F pour un tarif de 4F (lettre 1F + surtaxe aérienne 3F - tarif du 1^{er} juin 1940).



Pli recommandé Bangui -Tananarive.
Le cachet commémoratif CS15 est apposé en noir à Bangui.

Oblitérations : départ Bangui (22/02/43), arrivée Tananarive (27/02/43).

Affranchissement philatélique à 7,25 F pour un tarif à 6F (lettre port simple 1F + recommandé 2F + surtaxe aérienne 3F - tarif du 1^{er} juin 1940).

Pli recommandé Bangui - Djibouti et retour.

Cachet commémoratif CS16.
Oblitérations : départ Bangui (20/02/43), arrivée Djibouti (25/02/43), retour Bangui (09/03/43).

Affranchissement 9 F (lettre port simple 1F + recommandé 2 F + surtaxe aérienne 3F payée probablement deux fois pour le retour).



Plis non philatéliques



Pli Le Caire (02/03/1943) - Djibouti avec censures égyptienne et FFL. Affranchissement : 44 Mills.



Pli Beyrouth (02/03/1943) - Le Caire - Bangui avec censures britannique et FFL. Oblitérations : départ Beyrouth (21/03/43), Le Caire (BCM4 : 27/03, 01/04, 09/04/43), Bangui (16/04/43). Affranchissement 4F.



25 - 26 mars 1943, les L.A.M. effectuent la 1^{ère} liaison Damas - Alger sur le Lockheed C-60 FC-AZM pour conduire le général Catroux, nommé représentant de la France Libre à Alger (Equipage : L. de Marmier chef de bord, A. Champaloux pilote, R. Richard mécanicien, R. Chaussat, radio). L'accueil à Alger est peu chaleureux : « Les traîtres arrivent demain. Il ne faut pas les recevoir et si l'occasion se présente il faut leur tourner le dos ». Ceci conduit à une sévère explication entre de Marmier et le directeur d'Air France à Alger. Pas de courrier connu.

14 - 15 avril 1943. 1^{ère} liaison officielle et postale Damas - Alger et retour (Lockheed C-60 FC-BAC. Equipage : R. Speich pilote, R. Richard mécanicien, R. Chaussat, radio). Le service hebdomadaire suit l'itinéraire Damas – Le Caire – El Adem – Tripoli – Biskra (puis Tunis) – Alger.

Pli Beyrouth - Alger.

Cachet commémoratif CS17.

Oblitérations : départ Beyrouth (10/04/43), arrivée Alger (14/04/43).

Affranchissement 30 piastres (lettre service intérieur 10 p. + surtaxe aérienne 20 p. - tarif du 17 mars 1943).



Lettre militaire recommandée de Beyrouth (BCM1) à destination d'Alger.

Cachet commémoratif CS18.

Oblitérations : départ Beyrouth (09/04/43), transit Le Caire BCM4 (13/04/43), arrivée Alger (15/04/43).

Cachets de censure du Levant et cachet de censure britannique du Caire.

Affranchissement 4,5 F (lettre simple 1,5 F + recommandé 2F + surtaxe aérienne 3F).



Pli philatélique du vol retour Alger - Damas.

Oblitérations : départ Alger (15/04/43), arrivée Damas (21/04/43).

Affranchissement 4,5 F (lettre simple 1,5F + surtaxe aérienne 3F)



11 octobre 1943. 1^{ère} mission à Moscou. Le Lockheed C-60 FC-BAH « Paris » quitte Damas pour un vol spécial à destination de Moscou (16/10/43) via Téhéran - Bakou - Stalingrad. Cette mission a pour objectifs de préparer une visite en URSS du général de Gaulle et de négocier avec les autorités russes la mise en place d'une liaison régulière Alger - Damas - Moscou. Après un séjour de 3 semaines, le vol retour se déroule du 5 au 10 novembre.



A bord de gauche à droite R. Chaussat (radio), L. de Marmier (chef de mission), Mme Gallarneau (secrétaire-hôtesse), R. Richard (mécanicien), A. Champaloux (pilote) ainsi qu'1 tonne de ravitaillement pour le personnel de l'escadrille « Normandie ».



26 novembre 1943, reprise du service aérien et postal entre Dakar - Pointe-Noire.

Ce service de l'Aéromaritime avait été interrompu le 8 novembre 1942. Il est désormais intégré avec les LAM.



Pli Dakar – Pointe-Noire.
Cachet commémoratif CS19.
Oblitérations : départ Dakar (25/11/43), arrivée Pointe-Noire (28/11/43).

Affranchissement 9,50 F (lettre service intérieur 1,5 F + surtaxe aérienne pour l'AEF 8 F - tarif du 26 septembre 1943).





Pli philatélique Abidjan – Douala - Yaoundé.
 Cachet commémoratif pré-imprimé CS20.
 Oblitérations : départ Abidjan (26/11/43), transit Douala (28/11/43), arrivée Yaoundé (04/12/43). Retour à l'expéditeur et arrivée Abidjan (20/01/44).
 Affranchissement 9,50 F (lettre service intérieur 1,5 F + surtaxe aérienne pour l'AEF 8 F).

20 décembre 1943, reprise du service aérien entre Madagascar et l'île de la Réunion (interrompu en septembre 42). De Marmier est à bord du Lockheed C-60 FC-BAH « Paris ».



Enveloppe entier postal à 65 cts Tananarive – Réunion (recto & verso).
 Oblitérations : départ Tananarive (18/12/43), arrivée Saint-Denis de la Réunion (20/12/43).
 Cachet commémoratif CS21 et griffe « Forces Françaises Combattantes Tana-St.Denis 20 décembre 1943 »

Affranchissement 11,15 F (lettre service intérieur 2F + recommandé 3F + surtaxe aérienne pour la Réunion 6F pour un pli de 30g)
 A noter l'utilisation de 2 timbres émis par le Comité Français de Libération Nationale (CFLN) de 1,50F et 9 F (avec des surtaxes de 98,50 F et 41 F !).
 Censure militaire et censure des chemins de fer.





Pli du vol retour Réunion - Madagascar.
 Cachet commémoratif CS22
 Oblitérations : départ Saint-Denis de la Réunion (20/12/43), arrivée Tananarive (23/12/43).
 Affranchissement 5,50 F (lettre service intérieur 1,5 F + recommandé 3 F + surtaxe aérienne 1 F).



10 - 21 janvier 1944, 2^{ème} mission Damas - Moscou (pilote Sladek, Jourdan, Richard). Au final, les autorités russes n'acceptent pas la mise en place d'une liaison régulière.



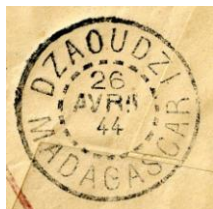
Pli témoin du vol aller Beyrouth (BCM1) - Moscou
 Cachet commémoratif CS23
 Oblitérations : départ Beyrouth (10/01/44), arrivée Moscou.

Pli témoin du vol retour Moscou – Damas (BPM2) avec affranchissement en timbres soviétiques (ce pli existe également avec des timbres de la France Libre).
 Cachet commémoratif CS24
 Oblitérations : départ Moscou (18/01/44), arrivée Damas (21/01/44).



26 avril 1944, ouverture de la ligne Madagascar - Comores.

Pli du vol aller Tananarive - Dzaoudzi
 Cachet commémoratif CS25
 Oblitérations : départ Tananarive (25/04/44), arrivée Dzaoudzi.
 Affranchissement 2,05 F pour un tarif de 2F (lettre service intérieur Madagascar 1 F + surtaxe aérienne 1 F).



Pli du vol retour Dzaoudzi - Madagascar
 Cachet commémoratif CS26
 Oblitérations : départ Dzaoudzi (27/04/44), arrivée Maintirano (28/04/44).
 Affranchissement 5 F (lettre service intérieur Madagascar 1 F + recommandé 3 F + surtaxe aérienne 1 F).



29 juin 1944, 1^{ère} liaison officielle et postale Damas - Le Caire.



Pli recommandé Damas - Le Caire
 Cachet commémoratif CS27
 Affranchissement 30 piastres.

REGROUPEMENT DES LIGNES AERIENNES

Le 1^{er} juillet 1943, tous les éléments africains d'Air France et de l'Aéromaritime sont militarisés (Ordonnance du Général Giraud du 19 avril 1943).

En août 1943, le général de Gaulle nomme le député et résistant Max Hymans, qui vient d'arriver à Alger, directeur des Transports Aériens, avec comme adjoint le colonel Paul Vachet.

Le 10 janvier 1944, Air France (Afrique du Nord) devient « Air France - Lignes Impériales » (AF-LI). Le « Réseau Aérien Militaire Français » (R.A.M.F.) est créé le 24 février 1944.

En mars 1944, les L.A.M. sont intégrées dans une nouvelle entité baptisée « Transports Aériens Français » (T.A.F.) qui, trois mois plus tard (28/06/44), prend le nom de « Transports Aériens Militaires » (T.A.M.) avec l'incorporation d'AF-LI et de l'Aéromaritime.

Le 7 mai 1944, Lionel de Marmier reçoit l'ordre de rejoindre Alger. En trois ans d'existence les L.A.M. n'ont connu aucun accident grave. De Marmier ramène de Damas une grande partie de son personnel et de son matériel, constitué presque exclusivement de bimoteurs Lockheed.

Sous la direction de Max Hymans, les T.A.M. comprennent trois réseaux :

- RCTAM (réseau central) à Alger sous la direction du colonel de Marmier,
- ROTAM (réseau oriental) à Damas sous la direction du colonel Poulin,
- RATAM (réseau atlantique) à Dakar sous la direction du colonel Gonin.

Les T.A.M. sont intégrés dans le « Réseau des Lignes Aériennes Françaises » (R.L.A.F.) créé le 12 février 1945. Le 26 juin 1945, le R.L.A.F. prend le nom d'Air France qui est nationalisé. Max Hymans est nommé Directeur Général.

Lionel de Marmier, nommé général le 25 septembre 1944, n'assistera pas à cette évolution. Il disparaît en Méditerranée le 30 décembre 1944 à bord du bimoteur Lockheed C-60 FC-BAD qui le ramène d'Alger en France. Les causes de cet accident n'ont jamais été clairement élucidées (un sabotage a été évoqué). Son corps sera retrouvé au large de la Sardaigne par un navire américain quelques mois plus tard.

Biographies de quelques figures des L.A.M.

Lionel de Marmier (04/12/1897 – 30/12/1944)

Né le 4 décembre 1897 à Bellegarde-en-Marche (Creuse). En 1914, il trouve un emploi de mécanicien chez Nieuport, puis chez Voisin. Mobilisé à 19 ans, il est incorporé dans l'Aviation pendant la Grande Guerre. Il obtient son brevet de pilote le 2 juillet 1916 et débute dans l'escadrille VB 110, sur Voisin de bombardement puis sur Nieuport de la NI 12 qui deviendra la SPA 112. Il fait partie des As avec six victoires homologuées. A la fin de la guerre, il est nommé lieutenant de réserve et fait Chevalier de la Légion d'Honneur. Démobilisé en 1920, il devient pilote chez Nieuport. Il obtient le brevet de pilote de transport public le 16 août 1921 et entre, comme pilote à la CFRNA (Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne). Avec Albert Deullin, chef pilote à la CFRNA, également As avec 20 victoires homologuées, il effectue un voyage de reconnaissance jusqu'à Constantinople du 10 au 27 octobre 1921.

Il entre ensuite chez POTEZ comme pilote d'essai, établit des records de distance avec le POTEZ 28 et entre à l'Aéropostale en 1931. En 1934, il devient chef pilote d'essai à la Direction générale d'Air France. De 1936 à 1938, il prend une part active à la Guerre d'Espagne, aux côtés des Républicains espagnols, pour lesquels il transporte du personnel et livre du matériel et des vivres. Commandant de réserve à l'ouverture des hostilités en août 1939, il refuse une affectation dans le transport, et reprend sa place dans la chasse. Détaché auprès du groupe de chasse polonaise 1/145, il remporte 3 victoires sur Caudron C.714 en juin 1940. Refusant la défaite, il passe en Angleterre le 27 juin 1940; il est le premier officier supérieur de l'Air à rejoindre la France Libre. Nommé lieutenant-colonel par le général de Gaulle, il participe à plusieurs

opération en Afrique puis est nommé Adjoint-Air du général Catroux au Caire pour organiser les unités de chasse et de bombardement au Moyen-Orient. En septembre 1941, de Marmier fonde le groupe "Lorraine" et organise les lignes de transport aérien militaire au Moyen-Orient qui deviendront bientôt les L.A.M. (Lignes Aériennes Militaires). Du 5 au 11 octobre 1941, il effectue avec le sergent-chef Noël, le premier voyage de reconnaissance Damas - Brazzaville des L.A.M. Dans les mois qui suivent les liaisons s'étendent et s'intensifient au départ de Damas pour former un vaste réseau vers Alger, Accra, Brazzaville et Tananarive.

En juillet 1942, le colonel de Marmier est nommé Directeur des L.A.M. et reçoit à Alger les félicitations du général de Gaulle.

Le 26 août 1944, il a l'honneur de descendre les Champs-Élysées sur le même rang que les généraux Koenig, Leclerc, Juin et de Larminat, immédiatement derrière le général de Gaulle. Le 25 septembre 1944, Lionel de Marmier est nommé général de l'Armée de l'Air. En décembre 1944, de Marmier accompagne le général de Gaulle dans son voyage aérien à Moscou. Quelques jours plus tard, le 30 décembre, il disparaît en Méditerranée à bord d'un bimoteur Lockheed qui le ramenait d'Alger en France. En 1945, son nom sera donné à l'un des hydravions géants LATECOERE 631.

Jules Chevade (08/08/1901 – 01/09/1975)

Sous-officier mécanicien au Levant. Chef d'Atelier d'Air France au Levant en 1939. Créatif et ingénieux, il conçoit et construit un monomoteur. Artisan complet, il remet en état le matériel abandonné endommagé à l'issue des combats du Levant. Réalise des prodiges pour maintenir en état, sans pièces de rechange, un matériel hétéroclite. Promu lieutenant, roi du « système D », il assure la mécanique des L.A.M.

Jean-Marie Sladek (02/10/1897 – 09/04/1981)

Né en Moravie, il devient pilote militaire dans l'armée tchèque. Il entre à la Compagnie Franco-Roumaine en 1924 puis rejoint Air France à sa création. Il rejoint la France Libre en 1940. Engagé volontaire en janvier 1941, il est affecté le 1 mars 1942 comme pilote aux L.A.M. avec grade de capitaine. Après guerre, il reprend son service à Air France sur la ligne d'Extrême-Orient. Il survit à l'accident du DC4 F-BBDE le 12 juin 1950 à Bahreïn. Au moment de sa retraite il compte 25000 heures de vol, dont 3000 pour la France Libre.

Robert Chaussat (30/09/1907 – 05/09/1997)

Radio navigant à l'Aéropostale à partir de 1929, puis à Air France, il est affecté au secteur Amérique du Sud en 1939. Il quitte Buenos Aires sur un cargo le 10 janvier 1941 en compagnie du pilote André Champaloux et du mécanicien Maurice Carbonnelle pour rejoindre le Canada qu'ils n'atteignent qu'en juin 1941 après un très long périple via le Portugal. Il travaille alors pour le « Ferry Command » de la RAF au convoyage d'avions entre les USA et l'Écosse. Réclamé par la France Libre, il signe son engagement à Montréal le 28 avril 1942, puis avec les FAFL le 13 juin 1942 à Londres, et rejoint les L.A.M. le 20 octobre 1942 en tant que sous-lieutenant radio navigant. Démobilisé le 6/6/1941, il réintègre Air France et devient pilote de ligne sur *Constellation* en 1950. Il prend sa retraite en 1962 avec 24000 heures de vol.

André Champaloux (1903 ? – 20/07/1978)

Pilote à la Compagnie Aérienne Française (C.A.F.) en 1927, puis Air Union en 1931 et Air France en 1933. Affecté sur la ligne d'Extrême-Orient (1935) puis au secteur Amérique du Sud en 1939. Il suit le même périple que R. Chaussat via le « Ferry Command » au Canada pour finalement rejoindre les L.A.M. en 1942. Il devient représentant d'Air France à Beyrouth en 1946 jusqu'à sa retraite en 1953.

André Noel (08/12/1911 - 02/05/2007)

Breveté pilote à l'aéro-club d'Evreux en 1931, il passe le brevet civil de moniteur pilote en février 1936 et devient instructeur dans les aéro-clubs de Mascara, Rélizane, puis Rabat. Il s'évade de Fez le 29 juin 1940 sur le Caudron C.510 Pelican F.AOFN et rejoint Gibraltar. Promu

sergent-chef le 1^{er} août 1940, il est affecté au groupe mixte de combat n°1 du lieutenant-colonel de Marmier. Il participe à l'expédition de Dakar, puis aux opérations aériennes de la campagne du Gabon comme pilote de Lysander. Il est affecté aux L.A.M. en octobre 1941. Nommé sous-lieutenant en septembre 42, lieutenant en juin 1944, il passera à cette date au RCTAM à Alger, puis fera partie de l'équipage du général de Gaulle à partir de mars 1945. Démobilisé en août 1946, il continuera une carrière de pilote dans le civil.

Raymond Dispot (21/06/1915 - ?)

Radioamateur, engagé dans les chasseurs alpins en 1936, il rejoint l'Armée de l'Air en 1937 et devient moniteur à l'école des radios-navigants de Saint-Jean d'Angely. Sergent radio, il rejoint l'Angleterre à bord du Farman 222 « *Altair* » le 20/06/1940 avec 18 autres personnes (dont Roger Speich). Il est affecté aux L.A.M. en juillet 1941. Il rejoint Air France en 1946 comme radio. Transformé en pilote de ligne à Air France, il prend sa retraite en 1971.



Revue des troupes devant le Lockheed C60 FC-BAB « Verdun » à Alger.

De gauche à droite : Pierre Julien (Chef de région), Charles Leburgue (pilote), Louis Pichard (mécanicien navigant), Jean-René Lefebvre (chef d'escale), Jean Rousseau (radio navigant), Paul Hoetz (mécanicien), Paul Collange (mécanicien), René Bosc (mécanicien navigant), Auguste Borel (radio navigant), Max Baley (mécanicien).

Bibliographie :

- Icare n° 102 1982/3 (Les Lignes Aériennes Militaires).
- Icare n° 177 2001/2 (La Poste Aérienne Française tome II, pages 59 à 63)
- Site internet de Jean Goanvic : <http://www.histoire-et-philatelie.fr/>.
- La Revue de La France Libre n°251 (1985) : Une grande figure de la France Libre / Lionel de Marmier (1897-1944) par Jean Lasserre.
- La Revue de La France Libre n°266 (1989) : Les lignes aériennes de la France libre et combattante par Raymond Deseau.
- Carnet de l'amicale des anciens des L.A.M. n°42 (2002).
- Croix de Lorraine et Croix du Sud par Vital Ferry aux Editions du Gerfaut 2005.
- Avant les Jets : Paul Vachet - Hachette – 1964.

Annexe 1 : tableau récapitulatif des vols et cotes

LIGNES AÉRIENNES MILITAIRES (L.A.M.) 1941 – juillet 1944

VOL	départ	arrivée	avions	Equipage	remarques	Courrier (N° Muller)	Cote
Vols militaires							
Douala – Pointe Noire	20/02/1941	25/02/1941	Potez 540		vol militaire	Cameroun 21	60 €
Port-Gentil – Pointe Noire	20/02/1941		Potez 540		vol militaire	Gabon 8	80 €
Douala - Edea	03/04/1941				avec timbres du Spitfire "Général de Gaulle"	Cameroun 22 (03/03 ?)	150 €
Liaisons LAM (hors liaisons avec le Fezzan)							
Damas - Rayak	08/09/1941		Dewoitine 338 F-AQBD (FL-AQB)	de Marmier, Noël	1 ^{er} voyage de reconnaissance LAM	courrier inconnu	
Damas - Le Caire - Khartoum - Fort Lamy - Bangui - Brazzaville	05/10/1941	11/10/1941	Farman 223.3 F-BAFM (FL-AFM)	de Marmier, Noël	voyage de reconnaissance LAM	courrier inconnu	
Brazzaville - Bangui - Fort Lamy - Khartoum - Le Caire - Damas	12/10/1941	15/10/1941	Farman 223.3 F-BAFM (FL-AFM)	de Marmier, Noël	Retour avec 22 passagers	courrier inconnu	
Damas - Le Caire - Khartoum - Fort Lamy - Bangui - Brazzaville	30/10/1941	03/11/1941	Farman 222.1 FL-ARM "France"		1 ^{er} voyage officiel LAM (aller)	Syrie 30 (CS 1 rouge) Liban 29 (CS 1 rouge)	70 € 60 €
Damas - le Caire - Khartoum - Fort Lamy - Bangui	10/11/1941	13/11/1941	Dewoitine 338 FL-ARI	Noël	2 ^{ème} vol de liaison (aller)	courrier inconnu	
Brazzaville - Bangui - Fort-Lamy - Khartoum - Le Caire - Damas.	21/11/1941	24/11/1941	Dewoitine 338 FL-ARI	Noël	1 ^{er} voyage officiel (retour)	Congo non signalé (CS 3 et CS 4 violettes) Bangui -Oubangui 19 (CS 2 noire) Fort Lamy - Tchad non signalé (CS 5 noire)	100 € 80 € 120 €
(Beyrouth) - Damas - Brazzaville - Léopoldville - Miami - NY (LAM+PANAM)	20/01/1942	13/04/1942			Acheminement par les LAM jusqu' à Brazzaville, puis par la PANAM jusqu' à NY (FAM 22)	Syrie 31 (CS 6 rouge) Liban 30 (CS 6 rouge)	150 € 150 €
Douala – Pointe Noire	30/05/1942					Cameroun 23	50 €
Damas - Bangui	06/06/1942	12/06/1942				Levant 14	200 €
Beyrouth - Alger	14/06/1942					Levant 15	
Pointe Noire – Accra - Cotonou	15/07/1942					Congo 20 et 21	
Douala – Pointe Noire	18/07/1942					Cameroun 24	
Damas - Fort Lamy	14/09/1942		Lockheed C-60 FC-AXM	de Marmier	Vol direct, sans escale. Passager général de Gaulle.	courrier inconnu	
Douala – Pointe Noire	30/11/1942					Cameroun 25	
Damas - Le Caire - Khartoum - Nairobi - Djibouti - Dar es Salam - Tananarive	22/12/1942	06/01/1943	Lockheed C-60 FC-AZM	de Marmier, Texier, Chaussat, Thomas	passager général Legentilhomme (partiellement)	courrier inconnu	
Tananarive - Lindi - Djibouti - Khartoum - Le Caire - Damas	11/01/1943	20/01/1943	Lockheed C-60 FC-AZM	de Marmier, Texier, Chaussat, Thomas	Vol retour	Madagascar 117	60 €
(Beyrouth) - Damas - Le Caire - Khartoum - Djibouti - Tananarive - Réunion	22/01/1943	01/02/1943	Lockheed C-60 FC-BAA		Ouverture de la ligne Damas - Tananarive via Le Caire, Khartoum, vol aller	Syrie 32 et 33 (CS 7 noire) Liban 31 (CS 7 rouge) et 32 (CS 8 rouge) Côte des Somalis 37 (CS10 violet)	80 € 80 € 60 €
Tananarive – Tanganyika - Djibouti	04/02/1943	07/02/1943				Madagascar 118 et 119 (CS 12 violet ou bleu)	60 €
Tananarive - Djibouti - Beyrouth - Damas	04/02/1943	10/02/1943	Lockheed C-60 FC-BAA		Ouverture de la ligne Damas - Tananarive via Le Caire, Khartoum, vol retour	Madagascar 120 (CS 11 violet et CS 12 bleu) Côte des Somalis 38 et 39 (CS 13 noire)	100 € 50 €
Djibouti - Beyrouth - Damas	06/02/1943	10/02/1943				Madagascar 121 (CS 14 bleu)	50 €
Tananarive - Brazzaville	04/02/1943	14/02/1943			Ouverture de la liaison Madagascar - AEF par Khartoum vol aller		50 €
Brazzaville - Bangui - Fort Archambault - Khartoum - Tananarive	20/02/1943	27/02/1943	Lockheed C-60 et ?		Ouverture de la liaison AEF - Madagascar par Khartoum, en liaison avec la ligne Damas - Le Caire - Djibouti - Tananarive	non signalé (CS 16 violette ou noire)	70 €
Bangui - Karthoum - Djibouti	22/02/1943	25/02/1943				Oubangui 20 (CS 15 noire)	70 €
Bangui - Tananarive	22/02/1943	27/02/1943				Oubangui 21 (CS 16 noire)	70 €
Damas - Alger	26/03/1943		Lockheed C-60 FC-AZM	de Marmier, Champaloux, Chaussat, Richard	Mission à Alger. Passager : général Catroux	courrier inconnu	
Alger - Damas	31/03/1943		Lockheed C-60 FC-AZM	de Marmier, Champaloux, Chaussat, Richard	retour de mission	courrier inconnu	
Damas - Beyrouth - Alger	13/04/1943	14/04/1943	Lockheed C-60 FC-BAC	Speich, Chaussat, Richard	1 ^{er} vol officiel	Syrie 34 (CS 17 rouge ou CS 18 violet) Liban 33 (mêmes CS)	100 € 100 €
Alger - Damas	16/04/1943	21/04/1943	Lockheed C-60 FC-BAC	Speich, Chaussat, Richard	1 ^{er} retour officiel	Algérie 114	100 €
Alger - Tunis	mai-43		Goéland		réouverture	non signalé	
Tunis - Alger	14/05/1943		Goéland		réouverture	Tunisie 55	30 €
Conakry - Bathurst	25/05/1943	28/05/1943				Guinée 20 (CS -- bleu)	60 €
Tunis - Le Caire	30/05/1943	04/06/1943			réouverture	Tunisie 56	50 €
Douala - Conakry	28/07/1943					non signalé	30 €
Damas - Téhéran - Bakou - Stalingrad - Moscou	11/10/1943	16/10/1943	Lockheed C-60 FC-BAH "Paris"	de Marmier, Champaloux	Mission à Moscou	courrier inconnu	
Moscou - Damas	05/11/1943	10/11/1943	Lockheed C-60 FC-BAH "Paris"	de Marmier, Champaloux	Retour de mission, passager commandant Pouyade (Normandie-Niemen)	courrier inconnu	
Dakar - Pointe Noire	26/11/1943	28/11/1943			1 ^{ère} liaison officielle - Ligne Aériomaritime doublée	Sénégal 53 (CS19- bleu ou violet)	50 €
Pointe Noire - Dakar	26/11/1943				1 ^{ère} liaison officielle	Congo 22 (CS ?)	70 €
Abidjan - Douala - Pointe-Noire - Madagascar	26/11/1943				1 ^{er} officiel	Côte d'Ivoire 10 et 11 (CS 20 noire imprimée)	70 €
Tananarive – Réunion	20/12/1943	20/12/1943	Lockheed C-60 FC-BAH "Paris"	de Marmier	Réouverture de la ligne Réunion Madagascar - Réunion	Madagascar 122 (CS 21 violet)	50 €
Réunion - Diego Suarez -Tananarive	21/12/1943	23/12/1943	Lockheed C-60 FC-BAH "Paris"	de Marmier	Vol retour de la réouverture de la ligne Madagascar - Réunion	Réunion 10 et 11 (CS 22 rouge)	60 €
Damas - Moscou	10/01/1944			Sladek, Jourdan, Richard	2 ^{ème} mission militaire à Moscou	non signalé (CS 23)	150 €
Moscou - Damas	18/01/1944	21/01/1944		Sladek, Jourdan, Richard	vol retour 2 ^{ème} mission militaire Moscou	Russie 102 (CS24)	150 €
Rabat - Casa - Agadir	01/02/1944					Maroc 45	40 €
Agadir - Casa - Rabat	01/02/1944					Maroc 45a	40 €
Tananarive - Dzaoudzi - Comores	26/04/1944	26/04/1944			1 ^{ère} liaison aller	Madagascar 123 et 123a (CS 26 violet)	40 €
Comores - Tananarive	28/04/1944	28/04/1944			1 ^{ère} liaison retour	Madagascar 124 (CS 27 rouge)	40 €
Damas - Le Caire	29/06/1944	05/07/1944			1ère liaison officielle	Syrie 35 (CS 28 noire)	60 €

Annexe 2 : les griffes



CS1
(46x34 mm)



CS2
(51x31 mm)



CS3
(53x35 mm)



CS4
(43x46 mm)



CS5



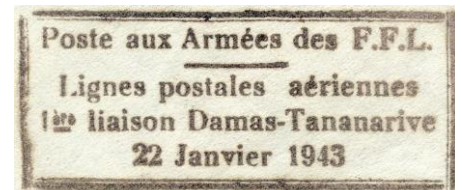
CS6



CS7



CS8



CS9
(55x22 mm)



CS10



CS11



CS12
(34x39 mm)
Existe aussi en bleu



CS13



CS14



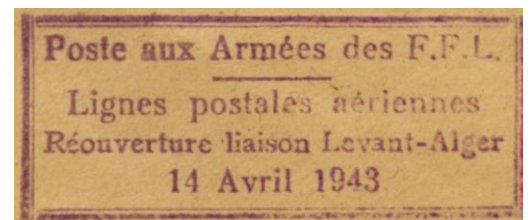
CS15



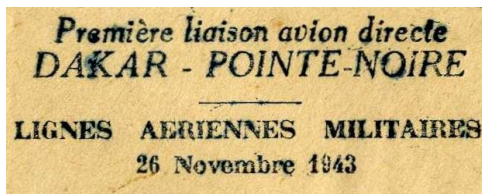
CS16



CS17

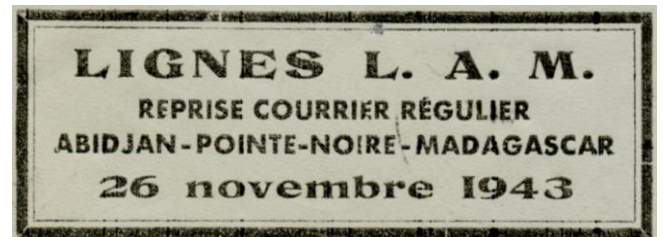


CS18



CS19

Existe en bleu ou violet



CS20

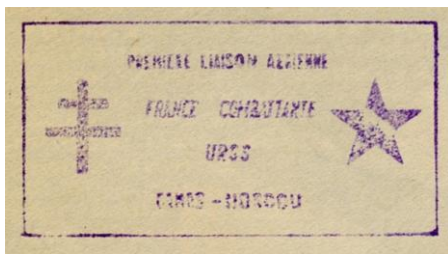


CS21

Existe en violet, rouge ou noir



CS22



CS23



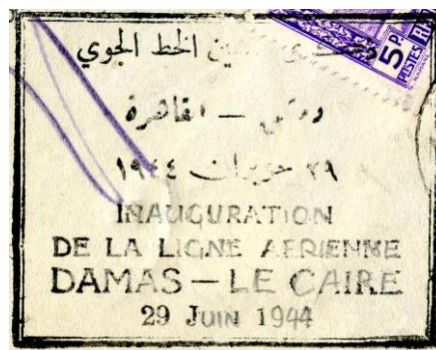
CS24



CS25



CS26



CS27
(56 x 44 mm)

Annexe 3 : les marques postales

Après l'armistice de Saint-Jean d'Acre, 6 bureaux sont dotés progressivement à partir du 24 octobre 1941 de timbres-à-date double cercle petit format avec légende POSTE AUX ARMEES / F.F.L. - .

F.F.L.-1 à Beyrouth ; F.F.L.-2 à Damas ; F.F.L.-3 à Alep
F.F.L.-4 au Caire ; F.F.L.-5 (1^{ère} DFL) ; F.F.L.-1 (2^{ème} DFL)



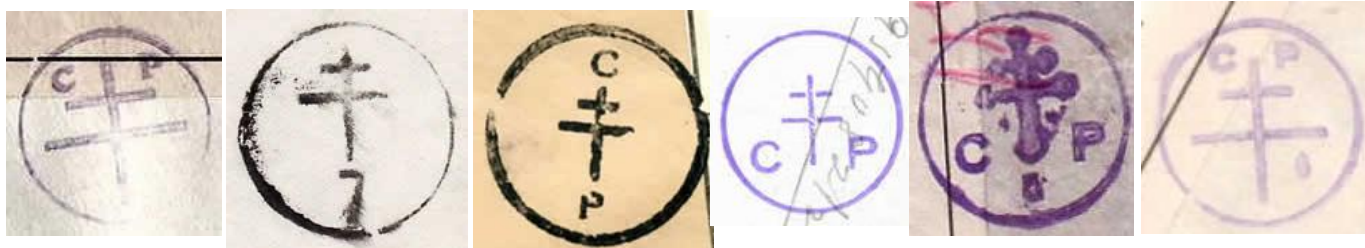
En juillet 1942 apparaissent de nouveaux timbres-à-date à pont et croix de Lorraine avec la légende POSTE AUX ARMEES F.F.L. / B.C.M. - pour Bureau Central Militaire, ou B.P.M. - pour Bureau Postal Militaire.



Timbre-à-date du B.C.M.4 du Caire

Censures Civiles (extrait Site internet de Jean Goanvic : <http://www.histoire-et-philatelie.fr/>).

Les marques les plus courantes sont celles composées d'un petit cercle de 21 à 30 mm avec les lettres "C" et "P" abréviation de "Contrôle Postal". La position des lettres par rapport à la croix de Lorraine est spécifique de chaque commission de censure. Il y a de nombreux types (diamètre, taille des lettres, taille et forme de la croix) dans chaque ville. En plus du cachet CP il y a des mentions manuscrites ou au tampon indiquant la date et/ou l'indicatif du censeur.



Censure Alep

censures Damas

censure Beyrouth

variantes avec n° de censeur

Censures militaires

Elles sont de plusieurs types :

- un cercle de 22 mm portant les lettres "C M" (Contrôle Militaire) avec une grande croix de Lorraine. La position des lettres selon les villes est identique à celle de la censure civile "CP".
- le même cachet avec les lettres "S M" (Section Militaire)
- un double cercle de 37/34 mm avec légende "F.F.L. / (croix de Lorraine) / CONTROLE / (numéro)" (deux seuls exemplaires rencontrés par Jean Goanvic).
- un triangle 36 x 21 mm (l x h) avec en haut une croix de Lorraine "pleine" et en dessous un numéro. En bas séparé par un trait : "CENSURÉ".



Annexe 4 : les Timbres FFL de poste aérienne (Emissions du Levant)

Les timbres émis par les F.F.L. (non reconnus par l'U.P.U.) ne pouvaient affranchir que le courrier passant exclusivement par les circuits postaux français.

22 avril 1942 : Emission de 4 timbres de poste aérienne avec surcharge "LIGNES AERIENNES / F.A.F.L." avec nouvelle valeur faciale sur des timbres de Syrie 1931-33.



1^{er} juin 1942 : Emission Ailes et Croix de Lorraine dentelé 11 ½.



13 septembre 1942 : Réémission du timbre de poste aérienne à 6F50 rose avec surcharge à 4F et ancienne valeur barrée.



23 décembre 1943 : Émission de la série "Résistance" avec une surtaxe très élevée.



1943 : Timbre de la série Palmyre surchargé.



LA VIE DU CAF

Le CAF est membre du **GAPS** (Groupement des Associations Philatéliques Spécialisées avec le statut d'une « région » au sein de la Fédération Française des Associations Philatéliques <http://www.ffap.net/>). A l'occasion de son assemblée générale le 10 juin, M. Jean-François Duranceau a été élu au poste de président du GAPS en remplacement de M. Michel Letailleur, que nous remercions chaleureusement pour son implication, sa disponibilité, sa convivialité au cours de ses 18 années de présidence.

Lors de la réunion qui s'est tenue dans les locaux de la FFAP le 25 août, M. Jean-François Duranceau a présenté la feuille de route du GAPS pour les années à venir.

Ce programme répond aux attentes du CAF et contribuera à la promotion des « philatélie spécialisée » et de l'aérophilatélie. Nous retenons en particulier :

- l'organisation avec une fréquence annuelle d'une exposition GAPS de niveau régional. La 1^{ère} se déroulera du 19 au 21 juin 2020 à Vouillé-la-Bataille (86), sachant qu'en 2019 il y aura l'exposition de Sens pour vous permettre d'exposer en aérophilatélie. Ces expositions seront l'occasion pour tous les membres du CAF n'ayant pas encore exposé, de se lancer.
- Lancement avant fin décembre 2018 du nouveau site internet du GAPS qui fera office de vitrine pour les « philatélie spécialisée ».

Le CAF souhaite plein succès à la nouvelle équipe du GAPS dans la mise en œuvre de son programme.

Nouvelles adhésions

Depuis mars 2018, nous avons eu le plaisir d'accueillir 5 nouveaux membres et nous leur souhaitons la bienvenue :

- N° 988 : M. Olivier GAGEUX (Normandie)
- N° 989 : M. Christian LIBES / Association Mémoire de Mermoz (Ile de France)
- N° 990 : M. Peter BEER (Suisse)
- N° 991 : M. Serge KAHN (Auvergne-Rhône-Alpes)
- N° 992 : M. Jean-Pierre DELZESCAUX (Occitanie)

Au palmarès des expositions philatéliques

Paris-Philex 2018 91^{ème} championnat de France de philatélie (7 - 10 juin 2018)

- 85 GV + PS : Patrice TRZECIAK : « *Liaisons aériennes pendant la 2^{ème} guerre mondiale* ».
- 90 OR : René MARECHAL : « *La poste aérienne en Mer Egée (1929-1947)* ».
- 85 GV Jean-Pierre Flamand (Belgique) : « *La poste aérienne belge 1909 à 1935* ».

Les jurés pour l'Aérophilatélie étaient Jacques Renaud et Filip van der Haegen.

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **26 au 28 octobre 2018 : Timbres Passion** à Périgueux.
- **23 au 25 novembre 2018 : Italia 2018 à Vérone**. Le bulletin du CAF y sera présenté en compétition http://expo.fsfi.it/italia2018/IT2018_index.php .
- **28 novembre au 3 décembre 2018 : Bangkok 2018 World Stamp Exhibition (FIP & IREX)** Royal Paragon Hall 1-3, Bangkok, Thaïlande <http://thailand2018.org/> .
- **30-31 mars 2019 : « Boulogne-Billancourt 80 ans de Philatélie »**, exposition régionale organisée par le GAPHIL (Groupement des Associations Philatéliques de Paris Île-de-France).
- **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> .
- **7 au 10 juin 2019 : Phila-France 2019 à Montpellier**. A cette occasion se dérouleront le championnat de France de philatélie et le 92^{ème} congrès de la **FFAP**.
- **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.

Représentation du CAF et de l'aérophilatélie

- **Assemblée Générale de la FFAP** le 9 juin lors de Phila-France : Jacques RENAUD, Jean-Daniel AYACHE et Michel NEMPON ont représenté le CAF.
- **Assemblée générale du GAPS** le 10 juin lors de Phila-France : Jacques Renaud, et Michel Nempon ont représenté le CAF et ont réélus au Conseil d'Administration du GAPS.

Publications

- **Air France et le Douglas DC 3** aux Collection Musée Air France. Sous la direction d'Etienne Rachou cet ouvrage très documenté (252 pages) présente de nombreux articles de Vital FERRY ainsi que des plis aérophilatéliques de cette épopée.
- **René FONCK, As des as et pilote de la Grande Guerre** par Damien Accoulon. Aux éditions Privat. Prix 21€ + port 4€. Commande auprès de l'association ASSOCIATION MÉMOIRE DE RENÉ FONCK : Madame Raymonde DUMENIL, 20 rue d'Anozel 88580 Saulcy-sur-Meurthe renefonck88@yahoo.com .
- **André JAPY, Pilote de records (1904 - 1974)** par Philippe BUSCH aux éditions de l'officine www.leseditionsdelofficine.com . 260 pages. Prix 22,50€ + port.
- **Histoire des vols postaux en Uruguay (1910-1950)** par notre collègue Lionel Pastre. 116 pages, 255 illustrations. Prix 18€ + port. <http://www.aerostories.org/~aerobiblio/>.
- **La courte vie du F-BDRC ou le rêve perdu du Laté 631** par Pascal Parpaite aux éditions Mémoire de l'hydraviation, 64 pages. Prix 18€ port compris par chèque à l'ordre de l'association Mémoires de l'hydraviation Lieu-dit Peigus 84240 ANSOUIS.

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Icare décembre 2017 n°234, et juin 2018 n°236 : l'aviation civile en Indochine (1945-1954) par Vital FERRY.
- L'Écho de la Timbrologie avril 2018 n°1927 : « *Le premier tour du monde aérien par des Français, Dieudonné Costes et Joseph Le Brix* » par Laurent ALBARET.
- L'Écho de la Timbrologie juillet-août 2018 n°1930 : « *Le courrier catapulté, une invention française* » par Laurent ALBARET
- Airpost Journal (revue de l'American Air Mail Society) juin 2018 : « *fascinating Backstamps* » par Dan GRIBBIN.
- La Philatélie Française (revue de la FFAP) mai - juin 2018 n°682 : « *Raid interrompu à Porto-Praia (17 février 1935)* » par Bertrand SINAIS.
- Belgaphil juillet 2018 : « *Le vol retour Belgique-Congo par Van der Linden et Fabri décembre 1930* » par Filip van der HAEGEN.
- Bulletin COLFRA 164 : « *2 fleurons de la ligne Noguès* » (accident de Beuregard en 1931 et le raid de Bailly, Marsot, Reginensi en 1929) par Etienne Ferrien.
- Timbres magazine juin 2018 n° 201 : « *Costes et Bellonte à l'assaut de l'Atlantique. La suite du voyage* » par Bertrand SINAIS.
- Timbres Magazine juillet-août 2018 n° 202 : « *La dramatique tentative New York - Paris de René Fonck* » par B.SINAIS, et « *Une idée de collection : les plis Panair do Brazil* » par PJM.
- Revue du Cagou n°82 (T2-2018) : « *courrier accidenté de Bahreïn* » (accident du DC4 d'Air France F-BBDE piloté par JM Sladek le 12 juin 1950) par Jean-Daniel AYACHE.

Service cessions

- La cession de septembre 2018 est jointe au bulletin. Elle comprend 114 lots de 10 € à 225 € avec de nombreux plis très variés et intéressants. Profitez-en !
- La prochaine cession sera couplée au bulletin de décembre 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 17 novembre 2018. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Évitez 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, vice-président de la FISA.

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

Président d'honneur :

Gérard COLLOT, 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 :

Jean-Pierre ARAGNETTI, Résidence Dauphine, rue de la Croix Rouge

- 78430 LOUVECIENNE aracons@club-internet.fr .

Réseaux sociaux :

Laurent ALBARET, 223 avenue Daumesnil - 75012 PARIS laurent.albaret@gmail.com .

Service documentation :

Jean HOUDRE, 104 avenue Pasteur 10400 - NOGENT SUR SEINE jean.houdre@neuf.fr .

Service petites annonces :

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC dominique.tallet@orange.fr .

Autres membres du Comité d'Administration:

Jean-Daniel AYACHE, Jean-Luc MONFLEUR, Lucien TOUTOUNJI.

Vérificateur aux comptes : Pascal HOUE .

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

REUNIONS MENSUELLES

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

Prochaines dates de réunions : 15 septembre, 20 octobre, 17 novembre,
15 décembre.

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

L'expéditeur de la lettre présentée avait choisi la voie allemande par Zeppelin pour envoyer son courrier de Casablanca (Maroc) à Montevideo (Uruguay). Son acheminement fut le suivant : départ de Casablanca le 4 septembre 1933, au dos Toulouse le 7 (transport aérien), Cannes le 13 (erreur d'acheminement ?), Paris le 14, Friedrichshafen le 16 (départ du 7^{ème} voyage du dirigeable), Recife le 20, Rio de Janeiro le 21, arrivée le même jour par avion à Montevideo.



Pour une lettre de 5g, le tarif fut le suivant :

Lettre extérieure de moins de 20g :	1,50F
Surtaxe aérienne pour l'Uruguay 8F/5g :	8,00F
Expres * :	3,00F
Affranchissement total :	12,50F



* 1^{ère} pièce rencontrée à ce jour par expres (tarif 3F arrêté viziriel du 27 avril 1929).