

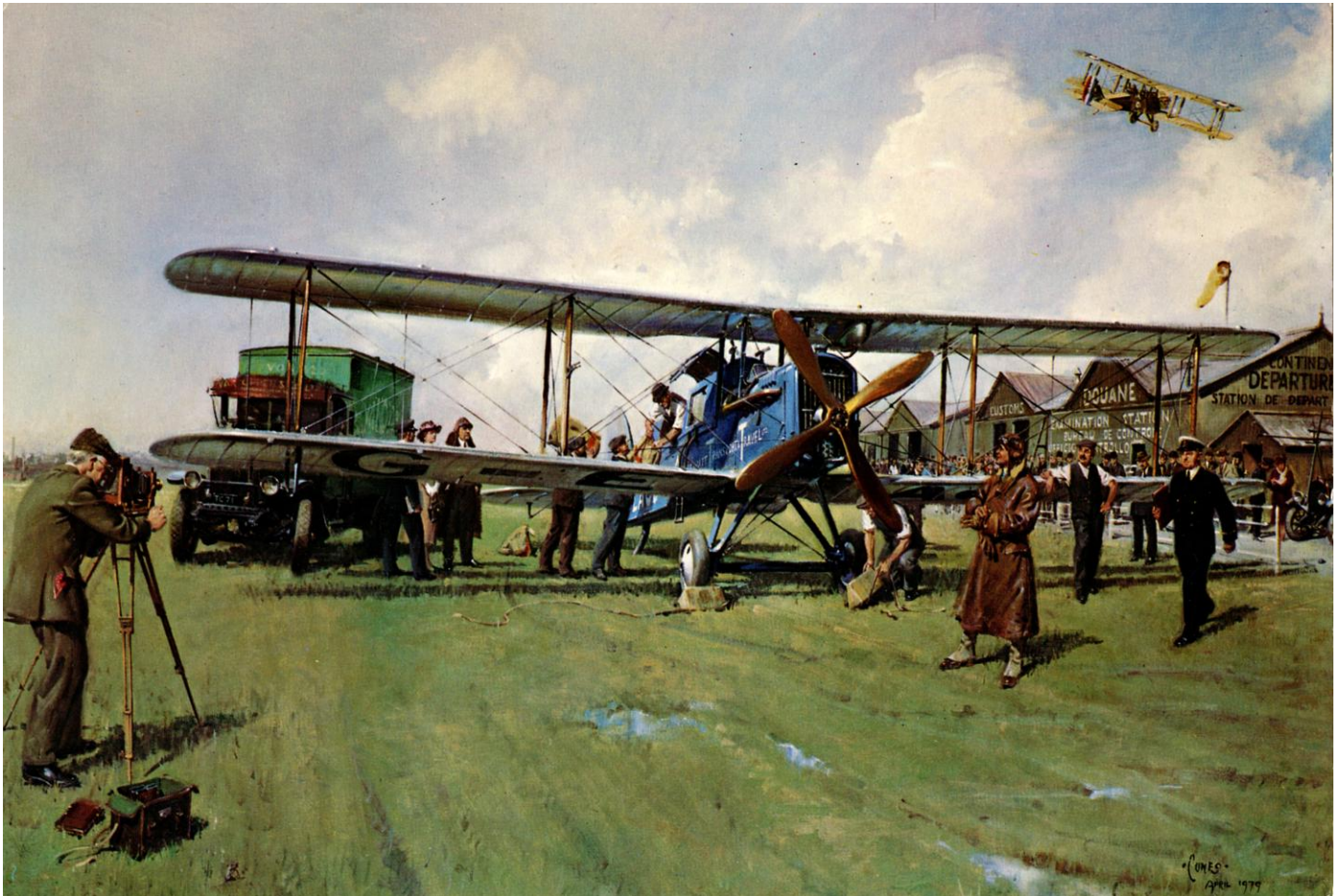


BULLETIN D'INFORMATION

Avril 2019 N°77

SOMMAIRE

- Liaisons Paris - Londres - Bruxelles - Amsterdam 1919-1920 p. 1 à 19
- Tentative traversée de l'Atlantique Sud Saint-Roman, Mouneyres, Petit (1927) p. 20 à 27
- Vie du CAF p. 28 à 30
- Chronique aérophilatélique p. 31 à 32



Le premier service postal aérien entre Londres et Paris le 11 novembre 1919
à bord du DH-4A G-EAHF d'AT&T piloté par le lieutenant J. Mc Mullin.

(Tableau de Terence Cuneo – 1979)

Remerciements

Il y a tout juste 100 ans, dès la fin de la Première Guerre mondiale, Français, Anglais, Belges et Néerlandais mettaient en place les premières lignes régulières entre Londres Paris Bruxelles et Amsterdam afin de faciliter et accélérer les communications entre la Grande-Bretagne et le continent.

Nous avons voulu célébrer cet anniversaire, alors même que le psychodrame du Brexit pousse aujourd'hui le Royaume-Uni à s'éloigner du reste de l'Europe, ce qui ne manquera pas de compliquer et freiner les échanges avec le continent, si le processus va à son terme.

Le CAF tient à remercier ses amis de la British Air Mail Society (BAMS) qui nous ont fourni de nombreux plis aérophilatéliques et documents.

Nous tenons en particulier à témoigner notre reconnaissance à MM. Josh Spoor, John Rawlins, Julian van Beveren, Peter Lister, René Paschke, Laurence Kimpton de la BAMS, mais aussi à Kendall Sanford, Filip van der Haegen, Gérard Collot et Jacques Renaud qui nous ont permis d'illustrer cet article avec les plis les plus caractéristiques.

Trouvez la **perle rare** parmi plus de
80 millions d'objets de collection !



delcampe

La plus grande marketplace pour les collectionneurs

www.delcampe.net

Lors de la déclaration de guerre à l'Allemagne, le gouvernement français interdit, par décret du 7 juillet 1914, tout vol civil en France. Cette interdiction frappe en France les activités de la Compagnie Générale Transaérienne (CGT Aé) créée par Henry Deutsch de la Meurthe et pratiquant des vols de tourisme sur dirigeables et avions. La même interdiction est édictée au Royaume Uni : elle frappe une compagnie fondée en novembre 1916 par Georges Holt Thomas sous le nom d'Aircraft Transport & Travel Ltd (AT&T), filiale du constructeur d'avions Airco¹. Lorsque l'Armistice met fin aux opérations militaires le 11 novembre 1918, les alliés s'accordent pour lever cette interdiction après la signature du traité de paix. Ces deux compagnies sont impatientes de prendre leur place sur le marché du transport aérien avant l'arrivée de la concurrence. Déjà, en 1918, un jeune industriel de Montaudran près de Toulouse, Pierre-Georges Latécoère conçoit un projet ambitieux : créer une ligne aérienne ayant pour objectif le transport du courrier entre la France et l'Argentine².

Toutefois avant l'Armistice, puis après les combats, alors que les voies terrestres détruites par l'occupant en retraite ne sont pas encore rétablies, des formations militaires sont mises à contribution pour y suppléer. Ces missions sont de plusieurs types : transporter les courriers officiels vers les unités engagées, assurer les liaisons indispensables avec les unités débarquant ou rembarquant, apporter du ravitaillement et des médicaments aux villes récemment libérées et coupées du reste du pays par les destructions ou sabotages durant la retraite des armées allemandes.

Pour la partie britannique, le 86^{ème} Wing (escadre) de la RAF assure des vols postaux en coopération avec le *British Army Postal Service* au départ de Folkestone vers Boulogne-Marquise, Hesdin-Saint André, Valenciennes, Namur-Spy et Spa dès le 17 décembre 1918. Le DH-9A G-EAOF transporte le courrier destiné aux troupes britanniques d'occupation sur le Rhin (Cologne) jusqu'au 15 août 1919, la RAF ayant spécialement ouvert le 1^{er} mars 1919 un centre de courrier aérien pour cette ligne. L'avion, immatriculé au nom du gouvernement, passe ensuite dans la flotte d'AT&T. Ce *Wing* a ainsi transporté 934 passagers en plus de 1008 sacs postaux. *L'Air Ministry* confie aussi à AT&T le soin d'assurer à partir de février 1919 les transports entre Folkestone et Gand, de nourriture et de médicaments au profit de la Belgique avec des DH-9 militaires pouvant emporter chacun 450 kg de charge utile. De plus le Squadron n°1 (escadron chargé des communications) assure dès le 10 janvier 1919 jusqu'en septembre des vols réguliers postaux et passagers entre Londres et Paris pour les besoins des tractations avant rédaction des traités de paix avec les puissances centrales.

Pour la partie française l'aviation militaire a reçu mission de transporter des vivres et médicaments ainsi que du courrier officiel à destination des régions récemment libérées (Lille et le Nord de la France). Cette tâche est confiée aux groupes de bombardement n° 9 et 5 à partir du 10 janvier 1919 qui effectuent 300 voyages au cours desquels plus de 30 tonnes de fret sont transportées. De plus d'autres unités sont chargées d'acheminer le courrier pour les troupes américaines arrivant à Saint Nazaire (par bimoteur Letord dès le 17 août 1919), et Bordeaux (par Breguet XIV de l'escadrille 472), en plus des vols militaires effectués sur Paris-Londres entre le 16 mars et le 20 juin 1919 au bénéfice des services diplomatiques.

¹ Fondée en 1912 à Hendon par Georges Holt Thomas la société Aircraft Manufacturing Co. Ltd (Airco) est l'un des plus importants constructeurs d'avions pendant la guerre 14-18. L'ingénieur en chef d'Airco est Geoffrey de Havilland. A la cessation des hostilités la société croule sous les stocks de matériels. Sans soutien du gouvernement britannique, les dettes s'accumulent et la société Airco est vendue en 1920 au groupe Birmingham Small Arms Co. (BSA), qui face à l'ampleur du gouffre financier met la société en liquidation dès juillet 1920. Geoffrey de Havilland rachète les actifs qui lui permettent de fonder fin 1920 la société De Havilland Aircraft Co.

² *La Ligne Mermoz* par Gérard Collot et Alain Cornu.

Cet article s'intéresse aux compagnies régulières nées en 1919 et après, opérant en 1919 et 1920, sur un triangle ayant pour sommets Londres, Paris et Amsterdam et incluant Bruxelles. Il s'agit de celles effectuant des vols réguliers de passagers, marchandises et poste selon un horaire publié et, dans la mesure du possible, respecté. En effet ni les avions utilisés, ni les conditions météorologiques, ne permettent un strict respect des horaires, particulièrement en hiver, où les conditions climatiques ne font qu'accentuer les déficiences de la motorisation ou des techniques de pilotage. Il faut de plus tenir compte des difficultés inhérentes à l'époque : peu d'expérience de la gestion d'une flotte d'avions, une protection météorologique très élémentaire, des liaisons radio en phase de développement, et la formation des équipages issus de la guerre n'ayant pas pratiqué de longs vols assujettis à un horaire préétabli.

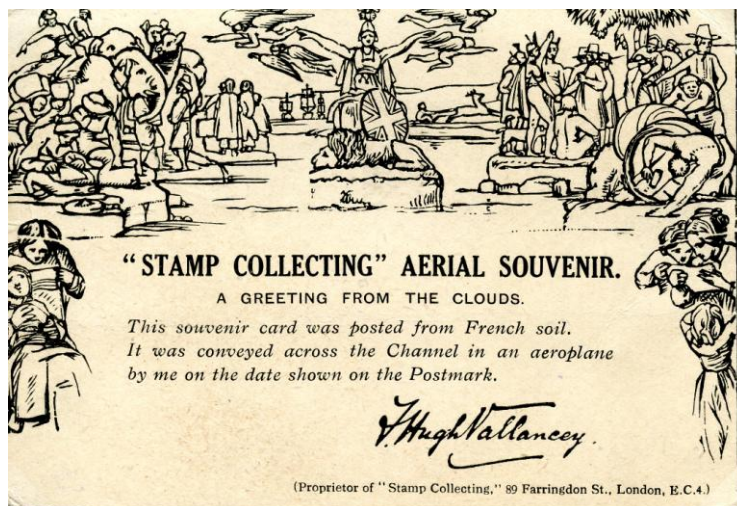
Malgré l'interdiction des vols civils, un certain nombre d'exceptions sont recensées. Ce sont, par ordre chronologique :

Le célèbre vol de propagande du Farman FF.60 Goliath n°1 piloté par Lucien Bossoutrot (mécanicien Lhomdè) le 8 février 1919 entre Toussus-le-Noble et Kenley (près de Croydon). Ce vol qui avait essuyé 2 refus des autorités britanniques les 18 et 26 janvier d'accepter un vol « civil », est devenu officiellement un vol militaire. L'avion, non immatriculé civil, porte les cocardes et ses 11 passagers sont tous titulaires d'un ordre de mission militaire. Le vol dure 3h40, le retour a lieu le lendemain.

Le vol, pseudo-militaire, du Caudron C-23 piloté par Georges Boulard de Paris à destination de Bruxelles le 10 février 1919 transporte 5 passagers à l'air libre, dont la romancière Colette durant 2h45. Il n'est pas renouvelé.

Bossoutrot et le mécanicien Guératz à bord du Farman FF.60 Goliath n°1, toujours non immatriculé, récidivent le 12 février, cette fois vers Bruxelles avec 15 passagers confortablement assis, dont M. et Mme Farman. Parti de Toussus-le-Noble à 9h55, l'avion atterrit à 12h10 à Haren-Evere.

Mentionnons les vols du 10 décembre 1918 et 5 mars 1919, qui ont permis à M. Hugh Vallancey, propriétaire du magazine « Stamp Collecting » de faire voyager des souvenirs aérophilatéliques à bord d'avions militaires assurant le service postal de la conférence de paix.



Carte spéciale Paris - Londres
(reproduction de l'enveloppe « Mulready »)

- Vol du 10 décembre 1918 entre Marquise (62) et Lympne (près de Folkestone). Oblitération départ **ARMY POSTOFFICE S.20** du 09/12/1918. Censure britannique bureau 7029.
- Vol du 5 mars 1919 : départ Paris 04/03/1919. Pas de censure.
- Affranchissements : 0,10 F.



Le gouvernement britannique ayant accordé une semaine de liberté de l'air le 14 juillet 1919, un riche industriel verrier, Major Pilkington, ayant lu le 14 l'annonce dans le journal du soir, profite de l'occasion pour louer un DH-9 piloté par le capitaine H.G. Shaw, avec lequel il franchit, sous une pluie torrentielle, la distance Londres - Paris le 15 juillet sous le prétexte d'une réunion urgente à Paris. L'avion, qui porte l'immatriculation civile provisoire K-109, retourne à Londres avec son passager le lendemain sans aucune formalité.

Le 23 août, le lieutenant Charles Mc Mullin pose au Bourget son DH-9 d'AT&T, venu de Londres, sous le prétexte d'y transporter des rechanges pour l'ouverture des services réguliers.

Ouverture de la ligne Londres - Paris - Londres

La création d'une ligne aérienne entre Paris et Londres est envisagée depuis le 2^{ème} semestre de 1917 si l'on se réfère à la correspondance, datée du 20 octobre 1917, du député d'Aubigny, Président de la *Commission Interministérielle de l'Aéronautique Civile*, créée le 27 juin, adressée au Président du *Civil Aerial Transport Committee*, souhaitant que son représentant, le député Pierre-Etienne Flandin puisse en traiter avec les personnels compétents. Mais l'heure n'était pas encore venue.

Les Alliés lèvent l'interdiction des vols civils le 25 août 1919.

Les Français ne sont pas prêts. Ce sont donc des avions britanniques qui se posent l'un après l'autre au Bourget. Ce 25 août, le port aérien du Bourget reçoit successivement quatre appareils venus de Grande-Bretagne :

- Le DH-4A d'AT&T immatriculé K-109 (futur G-EAAC), piloté par le lieutenant Bill Lawford avec à son bord le journaliste George Stevenson-Reece de l'*Evening Standard* quitte Hounslow à 9h10, et se pose au Bourget à 11h25. Il en repart une heure plus tard, piloté par Mc Mullin avec le journaliste V. M. Console du *Daily Mail* en tant que passager, et rejoint sa base à 14h45.
- Il est précédé au Bourget par le Handley Page O/7 G-EAAE piloté par le major Leslie Foot. Parti de Cricklewood avec 7 journalistes à bord, il se pose au Bourget 90 minutes plus tôt que Lawford.
- Il est suivi dans l'après-midi par un autre Handley Page O/7, immatriculé G-EAAF, piloté par le colonel William Sholto Douglas, qui rejoindra sa base le lendemain avec comme passagers sa propre femme et la pilote de ballons Gertrude Bacon.
- Le seul avion en accord avec l'horaire publié est le DH-16 d'AT&T du major Cyril Patterson, immatriculé K-130 (futur G-EACT), transportant 4 passagers payants, dont le capitaine Ingram éditeur du magazine *Illustrated London News* et un journaliste américain. Il décolle d'Hounslow à 12h30 et se pose au Bourget 2h25 plus tard.



Le DH-4A est une version transport du bombardier léger DH-4. Il est équipé d'une cabine pour 2 passagers à l'arrière du cockpit du pilote.

Le DH-16 est une autre version du DH-4 avec une cabine permettant de transporter 4 passagers.



La mécanique et les conditions climatiques perturbent l'ordonnement des vols. Durant le premier mois d'opérations, seulement 3 jours offrent de bonnes conditions, 13 sont jugés défavorables et 6 impraticables. Cependant l'opiniâtreté britannique conduit à n'annuler que 2 voyages. Du début au 1^{er} novembre, AT&T assure 147 voyages au tarif de 21£ par passager (un sens).

La société Handley Page Transport Ltd (filiale du constructeur d'avions Handley Page Aircraft Co³) inaugure sa liaison Londres - Paris le 31 août avec 10 passagers en vol de découverte, et l'ouvre officiellement le 2 septembre avec le Handley Page O/7G-EAAF, piloté par William Sholto Douglas, transportant 10 passagers. L'avion parti de sa base de Cricklewood doit voler à vide jusqu'à Hounslow, où les passagers accomplissent les formalités douanières avant de poursuivre sa route, et de même au retour. Cette gêne disparaît en mars 1920 avec l'usage occasionnel de Croydon ouvert officiellement le 1^{er} avril suivant.



Le Handley Page O/7 est la version équipée pour le transport de passagers du bombardier Hanley Page O/400, qui fut le plus gros bombardier de la 1^{ère} Guerre Mondiale. Il est équipé de 2 moteurs Rolls-Royce Eagle de 360 ch.

Le premier accident grave a lieu 11 décembre 1919 : le DH-4A d'AT&T immatriculé G-EAHF qui avait quitté le Bourget pour se rendre à Hounslow, se perd dans le brouillard et s'écrase dans l'après-midi aux environs de Caterham dans la campagne londonienne. Le pilote Stanley Blackall Bradley sérieusement blessé décédera deux jours plus tard ; son passager, un homme d'affaires américain, est tué sur le coup.

Transport du courrier sur la ligne Londres - Paris - Londres

Le 10 novembre 1919, le transport postal est officiellement autorisé entre Londres et Paris. Le courrier doit être chargé à bord d'avions arborant un pavillon marqué *Royal Mail*.

Le pilote lieutenant J. Mc Mullin inaugure ce service le 10 novembre au départ d'Hounslow à bord du DH-4A G-EAHF d'AT&T, mais un épais brouillard le conduit à renoncer au niveau des

³ Fondée en 1909 par Frederick Handley Page, la société Handley Page Aircraft Co est la première entreprise britannique à concevoir et construire des avions de façon industrielle.

Surrey Hills et de retourner à sa base. Il reprend le départ le lendemain 11 novembre et se pose au Bourget avec le 1^{er} courrier Londres - Paris.



Pli posté au bureau de poste de *Parliament Street* à Londres le 10 novembre 1919, ayant emprunté le premier vol postal officiel pour Paris. Pas de cachet d'arrivée à Paris.

Affranchissement : tarif lettre étranger 2 ½ d
+ surtaxe aérienne 2s 6d par once (incluant 6d de livraison en exprès).

Les vols d'AT&T deviennent quotidiens (sauf les dimanches), avec ou sans passagers.

A partir du 13 novembre 1919, un cachet sur 2 lignes **AIR MAIL / EXPRESS** est apposé en noir sur le courrier sur le courrier au départ de Grande-Bretagne (sauf pour le courrier déposé au bureau de Threadneedle Street, où il est apposé en rouge).



Pli adressé à Miss Dorothy Lammin, une célèbre joueuse de tennis britannique des années 20, posté à Londres le 25 novembre 1919 et distribué par pneumatique à Paris le soir même.

Cachet **AIR MAIL / EXPRESS**

Affranchissement : tarif lettre étranger 2 ½ d + surtaxe aérienne 2s6d par once.

Le courrier n'est accepté que dans 8 bureaux de poste du centre de Londres : General Post Office (King Edward's Building), Threadneedle Street, Lombard Street, Parliament Street, Charing Cross, Western Central District Office, Western District Office, South Western District Office.
 Il doit être déposé avant 10h40 de façon à pouvoir être distribué à Paris le même jour.

Pli Londres – Paris déposé au bureau de Threadneedle Street le 18 février 1920 avec le cachet **AIR MAIL / EXPRESS** apposé en rouge.
 Pli distribué à Paris le lendemain 19/02 par pneumatique.



Ce même cachet est apposé à l'arrivée à Londres sur le courrier en provenance de France généralement en rouge, mais on peut le trouver également parfois en noir.



Pli Paris - Londres avec le cachet **AIR MAIL / EXPRESS** apposé en rouge à l'arrivée.

On notera l'inscription manuscrite du postier au dos du pli validant l'accord de l'expéditeur pour l'envoi par avion avec tarif appliqué. Oblitérations : départ Paris 26/03/20 -16h ; arrivée 27/03/20 - 7h15 PM. Affranchissement : 3,25 F (tarif lettre étranger 0,25 F + surtaxe aérienne 3,00 F pour 20g).





A partir de mai 1920, la distribution en exprès devient optionnelle. On trouve alors ce cachet avec uniquement la mention **AIR MAIL**.

Pli Londres - Paris

Oblitérations :

départ *London Chief Office* le 12/08/1920, arrivée à Paris le même jour.

Affranchissement :

tarif lettre étranger 2 ½ d + surtaxe aérienne 2d par once (tarif en vigueur depuis le 22 juillet 1920 - cf. ci-dessous).

Pli Londres – Paris accidenté.

Le DH-4A d'AT&T effectuant le vol Londres – Paris s'écrase près d'Eltham le 22/08/1920. Le courrier est récupéré et acheminé sur Paris. Pas de marque particulière.

On notera sur ce rare pli accidenté l'étiquette **BY AIR MAIL** apparue en août 1920.

Oblitérations :

départ *Stockwell* le 21/08/1920 - 5:30 PM, arrivée Paris le 23/08/1920 - 13h.

Affranchissement :

tarif lettre étranger 2 ½ d
+ surtaxe aérienne 2d.



Les tarifs postaux sur la ligne Londres - Paris – Londres ⁴

Les tarifs postaux de 1919 sont régis par deux décrets, l'un vise Paris - Londres (décret du 29 septembre 1919) qui fixe la surtaxe à 3,00F par 20g, l'autre le territoire français (décret du 10 octobre 1919) : le tarif de la surtaxe aérienne est alors fonction de la distance à parcourir : pour 20g 0,75F jusqu'à 500 km, 1,00F au-delà. De 20g à 100g le double de celle pour 20 g, de 100g à 200g le triple.

Le trafic postal représente une source de revenus notable pour les compagnies. Le tarif dans le sens Paris - Londres étant jugé dissuasif, la surtaxe est réduite au fil du temps à 0,75F pour 20g (1,75F pour la tranche 20 à 100g) en août 1920. Elle passe ensuite à 0,50F par 20g (plus un taxe supplémentaire d'exprès de 1 F). Elle ne sera plus que de 0,25F en 1922.

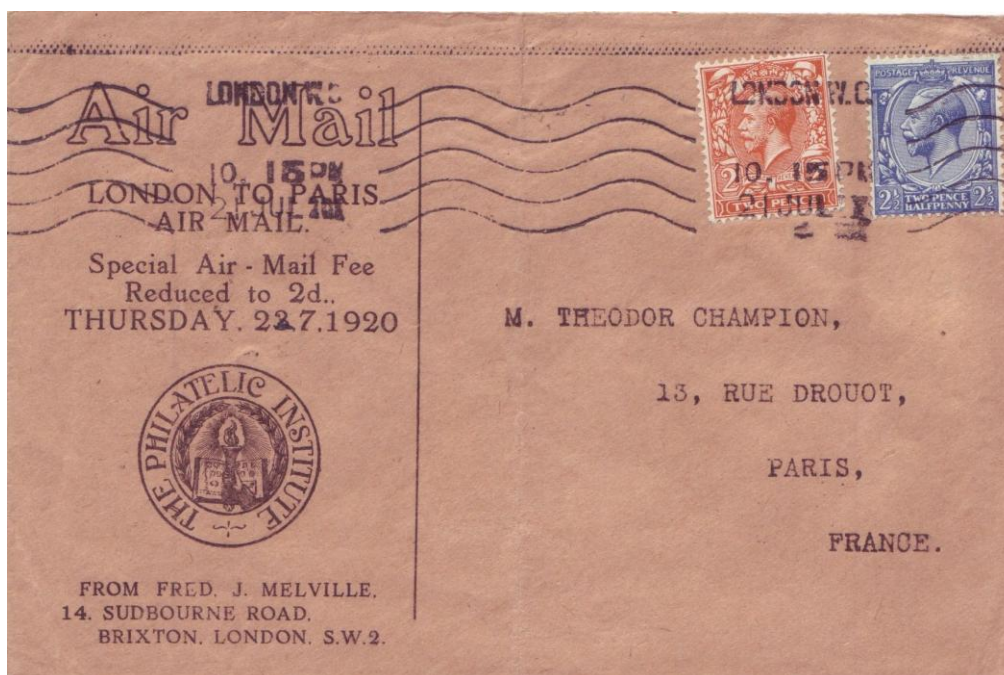
Dans le sens Londres - Paris la surtaxe est initialement de 2s6p, service express inclus (soit ~4F ; en 1919 1£=32F). Comme en France, l'administration postale britannique réduit la surtaxe à 2 shillings par once (plus le service livraison express en option pour 6 pence) dès le 12 mai 1920, puis à 2 pence le 22 juillet 1920.

⁴ Une source intéressante d'informations The Airmail Leaflets : <http://www.gbps.org.uk/information/downloads/airmail-leaflets.php>

En 1919, seulement 1846 lettres sont transportées dans le sens Londres-Paris et 1624 dans le sens Paris-Londres. Le trafic postal croît très rapidement et plus de 250 000 lettres sont transportées en 1920.

<u>Sens Londres-Paris</u>	Tarif lettre étranger	Surtaxe aérienne	Notes
10 novembre 1919	2 ½ d	2s 6d / 1 once	La surtaxe inclut le coût de la livraison Express obligatoire
20 mai 1920	2 ½ d	2s / 1 once	Livraison Express en option pour 6d
22 juillet 1920	2 ½ d	2d / 1 once	

<u>Sens Paris-Londres</u>			
29 septembre 1919	0,25 F/20g	3,00 F/20g	
27 août 1920	0,25 F/20g	0,75F/20g	



Réduction de la surtaxe aérienne à 2d par once à partir du 22 juillet 1920
Pli Londres - Paris

Oblitérations : départ *London Chief Office* le 21/07/1920, arrivée à Paris le 22/07/1920.

Affranchissement : tarif lettre étranger 2 ½ d + surtaxe aérienne 2d.

La concurrence sur la ligne Londres - Paris - Londres

La concurrence entre les deux premières compagnies anglaises s'applique au prix du billet (un sens) : 21£ pour AT&T et 15£15s pour Handley Page, qui offre en outre un bien meilleur confort (cf. les photos des avions et la vidéo : London to Paris by Handley Page in 1923 <https://youtu.be/FivQtHa2l-Q>).

Entrées plus tardivement sur ce marché, les compagnies françaises offrent des tarifs encore plus avantageux. Cette concurrence acharnée met à mal la situation financière d'AT&T qui jette l'éponge et arrête tout trafic avant la fin de décembre 1920.

Deux autres compagnies britanniques entrent sur le marché de la ligne Paris - Londres au cours de l'année 1920. Tout d'abord **The Instone Air Line** qui, après avoir débuté dans le transport de documents maritimes pour la flotte du magnat S. Instone, ouvre au public la desserte de Paris le 15 mai 1920 avec le DH-4A G-EAMU piloté par Franklyn Barnard et prend 5,5% du trafic des compagnies britanniques (4% des passagers et 5% du fret). Puis **Air Post of Banks** spécialisée dans l'acheminement des documents bancaires accepte d'ouvrir sa ligne au public et prend 2,5% du trafic et 1% des passagers.

La première compagnie française à apparaître est la **Compagnie Générale Transaérienne (CGT Aé)** qui bénéficie d'un privilège postal concédé avant 1914. Associée avec AT&T elle met en ligne des avions Salmson 2A2, puis des Nieuport 29 rapides au début de 1920, puis des 30T. Elle perd d'ailleurs dans la Manche le Nieuport 30T F-CGTY le 27 avril 1920. La concurrence étant devenue trop forte, elle cesse son exploitation au 1^{er} janvier 1921.



La seconde est la **Compagnie des Messageries Aériennes (CMA)** exploitant des Breguet XIV. Le vol inaugural sur cette ligne se déroule le 21 juillet 1919. Le trafic devient régulier le 16 septembre avec le pilote Massot. Le 26 août, elle coordonne ses horaires avec la compagnie Handley Page afin d'assurer les vols en alternance. En 1920, elle met en ligne des Blériot Spad 27 rapides pour 2 passagers, puis en fin d'année 1920 des Spad 33 pour 4 passagers.

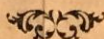
En 1921 la CMA devient concessionnaire de l'Administration des Postes, en remplacement de la CGT Aé.



ADMINISTRATION DES POSTES

SERVICE POSTAL AÉRIEN
PARIS - LONDRES

LETTRES -- AVIONS



Tous les jours (sauf le dimanche).

Les lettres mises à la poste à Paris le matin, sont distribuées à Londres le même jour, dans l'après-midi.

Sont admis les objets de correspondance de toute catégorie (ordinaires ou recommandés) y compris les plis officiels.

Les lettres peuvent être déposées dans tous les bureaux de Poste de Paris, au guichet ou dans la boîte des pneumatiques, avant la deuxième levée.

Dans les bureaux de poste de la banlieue immédiate de Paris, elle doivent être déposées avant l'heure indiquée par avis spécial apposé dans chaque bureau.

Une levée spéciale est effectuée dans les bureaux suivants :

Bureaux	Heures de la levée
Hôtel des Postes - Rue du Louvre (1 ^{er})	10 h. 30
Paris 1 — Place de la Bourse (2)	10 h. 38
» 8 — 20, Boul. des Italiens - 1, Rue Laffitte (9 ^e)	10 h. 42
» 96 — 8, Rue Glück (9 ^e)	10 h. 46
» 118 — 19, Rue d'Amsterdam (8 ^e)	10 h. 51
» IX ^e — 4, Rue Hippolyte-Lebas (9 ^e)	10 h. 57
» 114 — 148 ter, Rue du Faubourg St-Martin (10 ^e)	11 h. 05
» 26 — Gare du Nord - 173 bis, Fg. St-Denis (10 ^e)	11 h. 10

Affranchissement — 3 Frs par 20 grammes en sus de la taxe normale applicable aux objets de correspondance. — Affranchir en timbres poste à coller sur l'enveloppe en haut et à droite.

Maximum de poids : 450 grammes par objet.

Inscrire en évidence la mention "**LONDRES PAR AVION**".

Province. — Les lettres provenant de province arrivant à Paris par les trains du matin et portant la mention "Londres par avion" avec l'affranchissement supplémentaire sont acheminées sur Londres par la voie aérienne.

Ce service s'étend également aux lettres destinées à l'Angleterre qui seront acheminées au-delà de Londres par les voies les plus rapides.

Ce service postal aérien est assuré par la C^{ie} G^{ie} Transaérienne, 28, Avenue Carnot, à Paris (XVII^e), concessionnaire du service.

Un autre exploitant apparaît en 1920 : la **Compagnie des Grands Express Aériens (CGEA)**, qui utilise des Farman Goliath dès le 29 mars 1920 sur cette destination. Le service est quotidien, sauf le dimanche, départ du Bourget à 12h45, arrivée à Londres à 15h45. En sens inverse départ de Croydon à 12h45 arrivée au Bourget à 15h45, au tarif de 300F (ou 6 guinées⁵) en chaque sens.

Le trafic est déséquilibré en faveur des compagnies anglaises comme le montre le tableau ci-dessous, résumant les volumes d'activité en termes de nombre de voyages, passagers, fret et courrier transportés pour l'année 1920 :

Compagnies	Voyages	Passagers	Fret (kg)	Poste (kg)
Britanniques	1964 (75%)	4 930 (91%)	71 500 (67%)	2 024 (85%)
Françaises	272 (25%)	154 (9%)	35 500 (33%)	346 (15%)

Contribution de chacune des trois compagnies françaises participant au trafic français :

Compagnies	Voyages	Passagers	Fret	Poste
CMA	50%	33%	50%	58%
CGT Aé	25%			42%
CGEA	25%	67%	50%	

Il convient de noter que 83% du courrier, y compris temporairement celui à destination de la Belgique, a été envoyé de Londres sur Paris, contre 17% en sens inverse. La rapidité du courrier aérien en comparaison de la voie terrestre reste relative ; en effet la régularité de l'avion a été de 60% en moyenne, avec 98% durant les mois d'été.

En ce qui concerne la rédaction des plis, l'administration a publié le communiqué ci-après : «Avant de déposer à la poste des correspondances-avion, assurez-vous : 1° qu'elles sont suffisamment affranchies et portent autant que possible à l'angle supérieur gauche de l'enveloppe la mention en gros caractères « Par avion de Paris à Londres » ou « Par avion de Toulouse à Casablanca » ou « Par avion de Paris à Bruxelles»; 2° que la levée n'est pas faite, afin d'éviter la transmission par voie postale ordinaire.

Les lignes Paris - Bruxelles et Londres - Bruxelles

Après l'armistice du 11 novembre 1918, les communications entre la Belgique et la France sont soumises à des retards considérables par suite des destructions de routes, ponts et voies ferrées. L'aviation militaire doit donc transporter fréquemment le roi Albert 1^{er} et les représentants militaires belges par avion vers Paris pour leur permettre de participer aux conférences de la Paix. Le courrier belge à destination de la France ne pouvant emprunter la voie terrestre s'accumule à Bruxelles.

Le journal « Le Soir » du 19 janvier 1919 annonce qu'à titre d'essai (et probablement à l'initiative du roi Albert 1^{er}), un service de transport de lettres et cartes postales par aéroplane militaire allait être organisé entre Bruxelles et Paris. Le 19 janvier 1919 un Breguet XIV militaire de la 1^{ère} escadrille, décolle de l'aérodrome de Berchem-Ste Agathe et transporte jusqu'à Paris le courrier en souffrance à Bruxelles, à charge pour la poste française de l'acheminer vers sa destination finale.

⁵ 1 guinée = 1£ + 1 shilling = 21 shillings



Carte postale et lettre transportées sur le 1^{er} vol Bruxelles - Paris.

Oblitérations : départ BRUXELLES 18/01/19, arrivée PARIS R.P. / ETRANGER 20/01/19 - 6h

Le courrier est frappé d'un cachet spécial ovale festonné « **PAR AVION** »⁶.

Il convient de noter que ce courrier a été transporté sans perception d'une surtaxe aérienne

Affranchissement : 10 cts pour les cartes postales, 25 cts pour les lettres vers l'étranger conformément au tarif du 01/01/07 jusqu'au 28/02/21.

L'expérience est répétée le 25 janvier (cachet d'arrivée PARIS R.P. / ETRANGER 25/01/19 - 15h30) puis le 28 janvier 1919. Jusqu'à la réouverture fin avril 1919 de la voie ferrée vers la France permettant l'acheminement du courrier par la voie terrestre, l'aviation militaire transporte du courrier civil, mais alors que le cachet ovale « PAR AVION » avait été apposé sur tous les plis lors des deux premiers vols, il ne l'est plus que sur la première lettre ou carte des paquets d'un maximum de 60 plis. Il est donc très rare de trouver des plis de février, mars ou avril 1919 avec ce cachet.

L'aviation commerciale se met en place et prend rapidement le relais de l'aviation militaire. Ainsi le ministère belge des Affaires Etrangères accorde à **Farman** le 1^{er} mars 1919 les autorisations nécessaires à l'établissement d'une liaison commerciale sur Bruxelles. La première liaison Paris - Bruxelles est réalisée le 22 mars avec 6 passagers à bord du Goliath FF.60 n°1. Le retour a lieu le lendemain avec 8 passagers. Ce premier service international doit s'accommoder de contraintes : les passagers doivent rejoindre un poste douanier belge par la route, le poste douanier de l'aérodrome d'Haren-Evere n'ouvrant qu'à partir du 2 avril. Farman

⁶ On trouve deux types de cachets : distance entre les lettres A et V : 2 mm ou 2,8 mm

assure une liaison hebdomadaire Paris - Bruxelles avec départ de Toussus-le-Noble le samedi à 14h30 et retour le lundi vers 17h30. Si le temps n'est pas favorable, la liaison est repoussée à la semaine suivante.

L'arrivée des premiers avions commerciaux français stimule des initiatives en Belgique. Le 25 mars 1919, la banque d'Outremer prend l'initiative de créer avec les autres principales banques belges le **Syndicat National pour l'Etude de Transport aérien (SNETA)**. Ce syndicat est transformé en société anonyme le 11 novembre 1919 pour donner naissance à la **Société Nationale pour l'Etude de Transport aérien** : le SNETA devient la SNETA ⁷.

Le SNETA conclut un accord avec **Compagnie des Messageries Aériennes (CMA)** qui lance une liaison Paris-Lille sur Breguet XIV à partir du 18 avril 1919, puis la prolonge jusqu'à Bruxelles à partir du 1^{er} juin 1919.

Le SNETA conclut également un accord avec Handley Page qui effectue les liaisons entre Londres et Bruxelles à partir du 23 septembre 1919 (3 liaisons par semaine). A ce stade initial le SNETA ne joue qu'un rôle d'agent local pour la CMA et Handley Page : il a en effet besoin d'un délai pour constituer sa flotte, mettre en place ses infrastructures et finaliser les accords avec les autorités belges (tarifs postaux, subventions publiques,...).

La flotte initiale de la SNETA est constituée de 3 Breguet XIV (O-BLOC, O-BROC, O-BLON), 3 DH9 et 3 Rumpler C IV. Un Farman Goliath immatriculé O-BLAN est livré en juillet 1920.

Jusqu'au 19 juillet 1920, envoyer un pli par avion entre Londres et Bruxelles implique un passage par Paris, un voyage par train entre Paris et Bruxelles, et un tarif extrêmement élevé.



Pli Londres - Bruxelles
Oblitérations : départ Londres
Lombard street PO le 2/07/1920,
transit Paris 3/07/1920-15h,
arrivée Bruxelles 4/07/1920.



Affranchissement 2s 8½ d =
tarif lettre étranger 2 ½ d
+ surtaxe aérienne 6 x 4d = 2 s
+ exprès 6d.

7 : « The Birth of Commercial Air Transport in Belgium (1919-1923) », par Guy Vanthemsche, article paru dans la *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, année 2000 pages 913-944.

Les lignes Farman deviennent le 7 mai 1920 la **Société Générale de Transports Aériens**.

Les départs de Paris ont lieu à 14h30 et de Bruxelles-Evere à 15h30. Le parcours de 300 km est couvert en 2h à 2h30 selon le type d'appareil. Le tarif passager est de 300 F (un sens) ou 450 F (aller/retour).

Le 19 juillet 1920, les postes belges, françaises et anglaises organisent les premiers courriers officiels réguliers sur les lignes Paris - Bruxelles (liaison par la CMA) et Londres-Bruxelles. Pour sa part, la SNETA effectue ses premières liaisons Bruxelles - Paris et Bruxelles - Londres le 20 juillet 1920. A partir du 2 août 1920, la SNETA assure elle-même la moitié des liaisons entre Bruxelles et Paris en collaboration avec la CMA, puis à partir du 6 septembre 1920 la moitié des liaisons entre Bruxelles et Londres en partage avec Handley Page qui propose à partir du 23 septembre une innovation sur la liaison Londres - Bruxelles : un panier repas (sandwich, fruits et chocolat) contre le versement de 3 shillings.



Pli ouverture Londres - Bruxelles par Handley Page
 Oblitérations : départ Brixton le 18/07/1920, arrivée Bruxelles 19/07/1920.
 Affranchissement : tarif lettre étranger 2 ½ d + surtaxe aérienne 2d.



Pli Bruxelles - Londres
 Oblitérations : départ Bruxelles le 15/10/1920, arrivée Londres le même jour.
 Griffes rectangulaires bilingues **PAR AVION - PER VLIEGTUIG** avec une fleur de lys au centre.
 Griffes bilingues **EXPRES/SPOEDBESTELLING** apposées au départ, et griffe **AIR MAIL EXPRESS** apposée à l'arrivée.
 Affranchissement : 1,30 FB (tarif lettre 0,25 FB + surtaxe aérienne 0,75 FB par 20g + Express 0,30 FB).



Pli Bruxelles - Paris

Oblitérations : départ Bruxelles le 07/09/1920 - 10h, arrivée Paris 07/09/1920 - 19h.
 Griffes rectangulaire bilingue **PAR AVION - PER VLIETUIG** avec une fleur de lys au centre.
 Affranchissement : 1,00 FB (tarif lettre 0,25 FB + surtaxe aérienne 0,75 FB par 20g).

Le courrier en provenance de Belgique à destination de la France et de l'Angleterre supporte une surtaxe de 0,75 FB/ tranche de 20g (tarif du 19/07/20). Cette surtaxe baissera à 0,50 FB (tarif du 07/04/21). Le tarif lettre étranger passera de 0,25 FB à 0,50 FB le 01/03/21.

Dans l'autre sens, le courrier de France à destination de la Belgique s'acquitte d'une surtaxe aérienne de 0,75F/20g (tarif du 28/07/20), qui passera à 0,30F/20g pour la Belgique et 0,50F/20g pour les Pays-Bas (tarif du 01/05/21).

Mentionnons également les vols de propagande Paris-Bruxelles et Paris-Londres et retours effectués le 10 octobre 1920 à l'occasion du meeting aéronautique de Buc (8-10/10/1920). Ces plis sont dispensés de surtaxe aérienne et reçoivent la vignette Guynemer surchargée sur 3 lignes **Meeting Aéronautique / DE BUC / Octobre 1920**. Ils portent la griffe spéciale (noire ou bleue) de l'aéroclub de Belgique ou du Royal Aero-Club de Londres.



Sur l'année 1920 (de juillet au 31 décembre), le trafic sur la ligne Paris-Bruxelles est équilibré entre la SNETA et les compagnies françaises. Farman représente 63% des voyages et 75 % des passagers du trafic effectué par les compagnies françaises. A l'usage les deux compagnies françaises s'accordent pour laisser le bénéfice de l'exploitation à Farman qui y affecte 7 pilotes et 17 avions.

Paris-Bruxelles 1920	Voyages	Passagers	Fret (kg)	Poste (kg)
Ensemble du trafic	362	308	1680	222
Cie françaises	190 (53%)	175 (57%)	695 (42%)	93 (41%)

La ligne Paris - Bruxelles est prolongée jusqu'à Amsterdam le 17 mai 1921.

La ligne Londres - Amsterdam

Conscients de l'importance de la liaison avec Amsterdam, les britanniques ouvrent rapidement une liaison aérienne commerciale avec Amsterdam. Déjà la **British Aerial Transport (BAT)** a assuré en 1919 un service hebdomadaire entre Londres et la Hollande.

A la Haye, la **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij** (= compagnie royale de transports aériens), en bref la **KLM**, est fondée le 7 octobre 1919. Elle ouvre la liaison Amsterdam - Londres le 17 mai 1920 en coopération avec le britannique AT&T qui fournit des DH 16. Cette première est effectuée par le pilote Jerry Shaw volant pour le compte de KLM sur un DH 16. Cet avion avait été présenté aux Pays-Bas lors d'une exposition en juillet 1919. KLM achète des DH-9 d'AT&T, avant d'acquérir et de mettre en ligne fin septembre 1920 deux Fokker F.II (immatriculés H-NABC et H-NABD). Cet appareil pour 4 passagers avait été conçu et les premiers prototypes construits dans l'usine Fokker de Schwerin en Allemagne. Compte tenu des contraintes imposées par le traité de paix de Versailles sur les exportations d'avions allemands, l'usine de Schwerin sera fermée en 1921, et la production transférée en Hollande à Veere.



Fokker F.II

Les vols entre Amsterdam-Schipol et Londres ont une fréquence initiale de trois fois par semaine, qui passe rapidement à une fréquence journalière (sauf les dimanches). Le billet un sens coûte 100 Florins. L'escale de Rotterdam sera ouverte en 1921.

Après avoir signé un accord avec la *Dutch Royal Mail* (29 mars 1920), les premiers transports de courrier entre Londres et Amsterdam ont lieu le 5 juillet 1920 (pilote Hinchcliffe sur le DH 9 G-EAMX).



Pli transporté sur le second vol entre Rotterdam et Londres puis Newcastle.
 Les autorités néerlandaises n'avait annoncé le 1^{er} vol qu'après son décollage !
 Oblitération départ 06/07/1920.

Affranchissement : 32,5 cts (tarif lettre étranger 17,5 cts + surtaxe aérienne 15cts/20g).



Pli transporté sur le second vol entre Newcastle – Londres - Rotterdam.
 Oblitération départ Newcastle 07/07/1920, arrivée Rotterdam 09/07/1920

Affranchissement : 11 ½ d (tarif lettre étranger 2 ½ d + surtaxe aérienne 3d par once + exprès 6d).

En mai 1921, la KLM inaugure son service sur la ligne Amsterdam-Rotterdam-Bruxelles-Paris sur les nouveaux Fokker F.III en collaboration avec la SNETA et la CMA. En absence d'accord entre la France et les Pays-Bas, les avions de la KLM ne sont cependant pas autorisés à effectuer l'intégralité du trajet jusqu'à Paris : les passagers doivent donc changer d'avion à Bruxelles.

1^{ère} traversée française de l'Atlantique Sud ? Par Dominique PETIT

Le raid oublié de Saint-Roman, Mouneyres et Petit

La traversée de l'Atlantique Sud est intimement associée dans notre mémoire collective à l'aventure de l'Aéropostale, et plus précisément à l'exploit de Mermoz, Dabry et Gimié le 13 mai 1930.

D'autres exploits et drames sont aujourd'hui complètement tombés dans l'oubli. Cet article souhaite rendre hommage aux auteurs de l'un de ces exploits aériens oubliés : Pierre de Serre de Saint-Roman, Hervé Mouneyres et Louis Petit (aucun lien de parenté avec l'auteur de l'article), qui ont peut-être (probablement ?) réussi la 1^{ère} traversée française sans escale de l'Atlantique Sud en mai 1927, six mois avant Costes et Le Brix, et trois ans avant Mermoz

Les premières traversées de l'Atlantique Sud

Trois ans après les premières traversées de l'Atlantique Nord, d'abord avec escales par un hydravion Curtiss NC-4 commandé par le Lt-Cdt Albert C. Read (16-31 mai 1919), puis sans escale entre Terre-Neuve et l'Irlande (3050 km) par John Alcock et Arthur Brown sur un bombardier Vickers Vimy (14-15 juin 1919), l'Atlantique Sud est franchie pour la première fois par les aviateurs portugais Gago Coutinho et Sacadura Cabral. Partis de Lisbonne le 30 mars 1922 à bord de l'hydravion Fairey 400 *Lusitania*, ils font escale à Las Palmas aux Canaries, à Saint-Vincent au Cap-Vert le 4 avril, puis à Santiago toujours au Cap-Vert le 17 avril. Le 18, ils s'envolent pour la traversée en direction du Brésil, mais une défaillance de leur hydravion les oblige à amerrir à proximité des îlots São Pedro e São Paulo. Un navire les conduit jusqu'à l'île de Fernando de Noronha à 550 km de la côte brésilienne. Un nouvel hydravion (Fairey 16 *Patria*) envoyé par bateau par les autorités portugaises leur permet de poursuivre leur voyage. Après de nouveaux incidents mécaniques, un autre hydravion (Fairey 17 *Santa Cruz*) leur est acheminé par la voie maritime. Ils peuvent achever leur traversée le 5 juin à Recife, puis atteindre Rio de Janeiro le 17 juin.

Quelques années plus tard, l'équipage espagnol composé de Ramón Franco, le frère du général, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Duran et du mécanicien Pablo Rada réussit la traversée à bord de l'hydravion Dornier J Wal *Plus Ultra*. L'équipage quitte Palos de la Frontera (Huelva) le 22 janvier 1926 pour Las Palmas, d'où ils repartent le 26 pour Porto-Praia (Cap Vert). L'étape suivante les conduit à Fernando de Noronha. Enfin le 31, ils bouclent les 550 derniers kilomètres jusqu'au Brésil. C'est beaucoup mieux que leurs prédécesseurs portugais puisque le périple de 10 300 km a été couvert en moins de 60 heures de vol, mais là encore plusieurs escales ont été nécessaires.

Préparation du raid France – Amérique Latine

A la fin de l'année 1926, le capitaine Pierre de Serre de Saint-Roman conçoit le projet d'une tournée aérienne dans les plus grandes villes d'Amérique du Sud : Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Montevideo, Buenos-Aires, Santiago du Chili, Caracas, Bogota, Quito, etc..., chaque étape devant être l'occasion de cérémonies, de parrainages et de conférences, afin nouer des liens d'amitié entre la France et les nations d'Amérique du Sud. Le projet est officiellement annoncé le 2 mars 1927 lors d'un dîner organisé par le comité de propagande aéronautique « **Paris-Amérique Latine** » (P.A.L.) créé pour soutenir financièrement ce projet.

N'ayant à son actif que 250 heures de vol, expérience insuffisante pour cette entreprise, Saint-Roman contacte le lieutenant de vaisseau Hervé Mouneyres. Ce pilote expérimenté de l'aviation maritime a demandé une mise en congé de 3-4 mois pour tenter une traversée de l'Atlantique Nord avec l'enseigne de vaisseau Coffin sur un Farman Jabiru de 500 ch modifié. Confronté à des retards dans la préparation de son avion, il accepte la proposition de Saint-Roman. Leur collaboration est officialisée le 20 mars 1927.

Mouneyres obtient auprès du Ministère de la Marine le prêt du Farman F.61 F-ADFN alors immobilisé à Guyancourt, moteurs retirés pour révision. Saint-Roman négocie le prêt par Lorraine-Dietrich de deux moteurs Lorraine W12 de 450 ch. L'appareil est modifié de façon à pouvoir emporter 4.300 litres d'essence. Ernest Mathis, ingénieur mécanicien chez Lorraine-Dietrich est recruté.



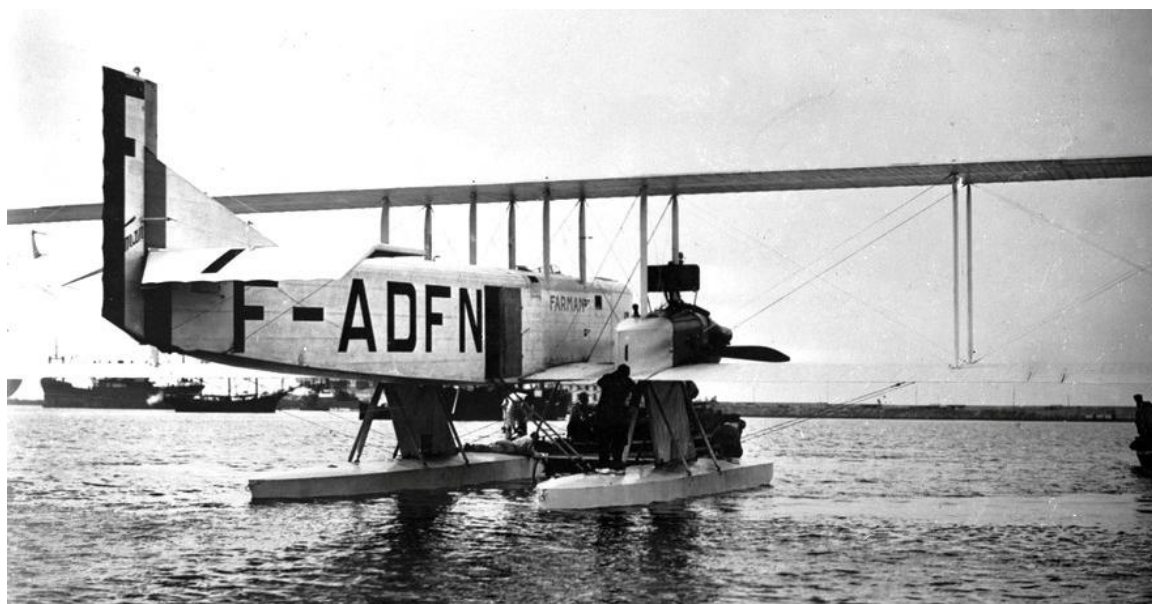
De gauche à droite : LV Mouneyres, Ernest Mathis, Pierre de Saint-Roman

L'avion doit initialement être convoyé à travers l'Atlantique par la voie maritime, mais face au coût prohibitif du transport, l'idée de réaliser une traversée par voie aérienne et sans escale prend forme. Saint-Roman souhaite effectuer la traversée avec un appareil terrestre, mais la Direction Générale de l'Aéronautique s'y oppose et exige que l'appareil soit équipé de flotteurs. L'itinéraire prévu part de Berre, et via Casablanca, Port Etienne, Porto Praia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Montevideo doit atteindre Buenos-Aires.



Baptême début avril 1927 du Goliath F-ADFN *Paris-Amérique Latine*

Le Goliath F.61 ADFN peint en blanc et baptisé *Paris-Amérique Latine* s'envole du Bourget le 8 avril à 8h45 pour Saint-Raphaël, où les roues sont remplacées par des flotteurs. Il quitte Saint-Raphaël le 10 avril à 9h50 pour se poser sur l'étang de Berre une heure plus tard. Maurice Drouhin⁸, pilote chez Farman, y conduit le 13 avril des essais satisfaisants à pleine charge (7.500 kg), qui permettent à l'hydravion d'obtenir l'agrément des services techniques officiels.



Le Goliath F-ADFN *Paris-Amérique Latine* équipé de ses flotteurs

Le 16 avril, Saint-Roman, Mouneyres, Mathis et le journaliste argentin Carlos del Carril décollent en direction de l'Afrique. A l'arrivée à Casablanca à 16h20, le port est trop encombré, ce qui contraint Mouneyres à amerrir en plein océan. Le 17 avril à 4h30, Mouneyres cherche sans succès une aire dégagée dans le port pour décoller et tente un envol qui se solde par un échec. Saint-Roman décide d'alléger l'hydravion de 200 l d'essence. Nouvelle tentative vers 6h15 malgré une houle importante. Au moment de s'arracher de l'eau, un paquet de mer endommage une hélice, défonce un flotteur et un réservoir. Le pilote doit échouer l'appareil sur une plage. L'atelier de l'escadrille Goliath de la Marine du camp Cazes effectue les réparations durant 4/5 jours. A fin d'alléger l'appareil, Saint-Roman décide alors de faire retirer les flotteurs et de rééquiper le Goliath avec ses roues d'origine.

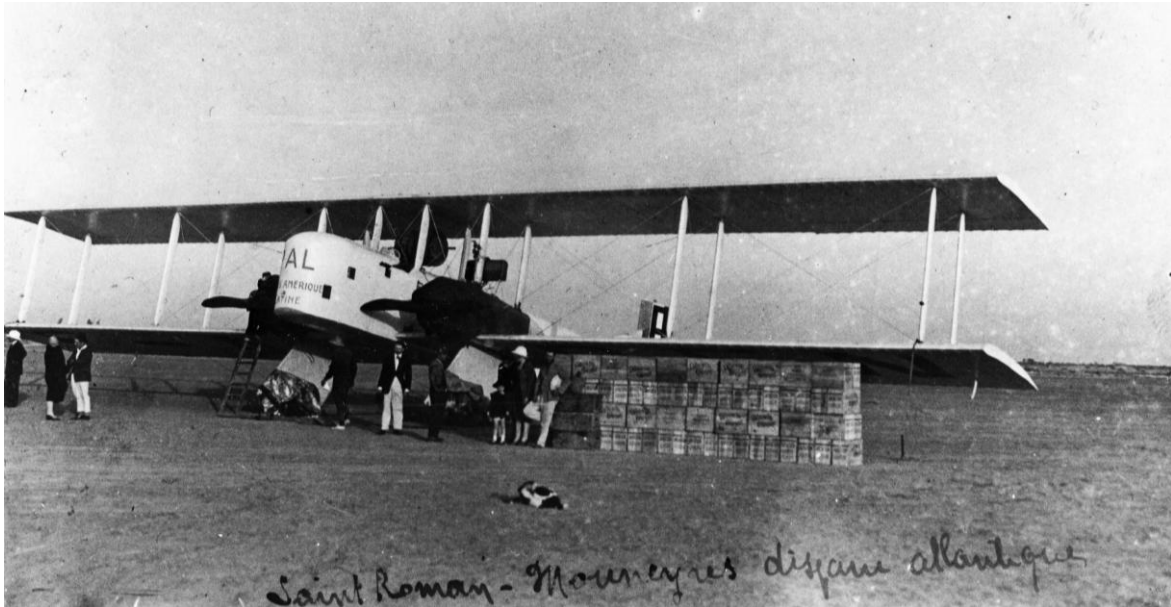
Pendant ce temps, on s'inquiète à Paris : une dépêche de la Direction Générale de l'Aéronautique prévient le capitaine de Saint-Roman que si l'appareil n'est plus équipé de flotteurs, il ne remplit plus les conditions de navigabilité. Ce n'est pas une interdiction formelle de décollage mais plutôt une réserve faite par une autorité pour dégager sa responsabilité. Dans le même temps, la Direction de l'Aviation fait pression - en vain - sur l'association Paris-Amérique Latine pour qu'elle dissuade Saint-Roman dans sa tentative, et l'ambassade d'Argentine à Paris ordonne à Carlos Del Carril de renoncer au voyage. Ce dernier débarque ainsi que le mécanicien Mathis qui craint, qu'en cas d'accident, sa société d'assurance profite de la situation pour ne pas honorer son contrat. Mouneyres rencontre à Casablanca le quartier-maître mécanicien Louis Petit qui avait servi sous ses ordres à la 5B2 et qui vient d'être libéré. Il lui propose la place de Mathis, ce que Louis Petit accepte sans hésitation.

Le Goliath décolle de Casablanca le 30 avril à 5h45, puis fait escale à Agadir jusqu'au lendemain. Le 1^{er} mai décollage d'Agadir pour rejoindre Saint-Louis du Sénégal où il atterrit à 18h30. A Saint-Louis un nouveau télégramme de la Direction de l'Aéronautique les attend, avisant le capitaine de Saint-Roman qu'elle lui retire son patronage officiel pour avoir modifié

⁸ Maurice Drouhin trouvera la mort avec le mécanicien Lannet lors de l'accident du Couzinet Arc-en-Ciel n° 1 bis sur l'aérodrome d'Orly le 8 août 1928.

son appareil, le certificat de navigation ayant été accordé pour un avion muni de flotteurs, et non pour un appareil terrestre.

Le 3 mai, le colonel Renault organise en l'honneur des aviateurs une réception au cercle militaire. Saint-Roman et Mouneyres considèrent que ce raid est de caractère privé et qu'il ne peut donc être interdit, ils sont prêts pour le départ.



Le Goliath F-ADFN *Paris-Amérique Latine* prêt au départ sur le terrain de Saint-Louis

Le jeudi 5 mai vers 6h30, le Goliath F.61 décolle de Saint-Louis chargé de 300 litres d'huile et 4.500 litres de carburant donnant une autonomie de 28 heures pour un vol jusqu'à Recife estimé à 22 heures à 180 km/h. Mouneyres est aux commandes. Le contact avec le sol se fait par un poste de radio. Depuis Saint-Louis, on capte leurs signaux par deux fois, et une troisième fois depuis Dakar à 10h38. La station de radio de l'île Noronha les aurait également situés le 6 mai à 0h23, à environ 500 km de la côte brésilienne. A Recife, tout est prêt pour accueillir le Goliath le 6 mai, aux alentours de 6h (heure locale)...mais le Goliath n'apparaît pas.

Dès le 7 mai, des recherches sont entreprises par les Brésiliens autour des îles Rocas, de Fernando de Noronha et des rochers de São Pedro et São Paulo sur leur trajet présumé. Plusieurs bâtiments participent aux recherches : le vapeur *Mercury* longe la côte de Recife au cap San Roque (point le plus proche de l'Afrique, près de Natal), l'avis brésilien *Bahia* et le vapeur *Linois* des Chargeurs-Réunis. Malheureusement aucune patrouille n'explore la côte au Nord-Ouest de Natal. On conclut que l'avion s'est abîmé en mer.

En France l'attention est vite détournée par la disparition le 8 mai de Nungesser et Coli lors de leur raid sur l'Atlantique Nord, puis par la traversée réussie de Lindbergh le 21 mai.

Coup de théâtre

Un mois et demi plus tard, le 18 juin, des pêcheurs découvrent à environ 90 km au large de Belém, un petit radeau de fortune constitué d'éléments d'avion mais sans personne à bord. Il est fait d'un morceau d'aile ou d'empennage, de deux roues et d'une plaque en duralumin munie d'une charnière, le tout attaché avec des sandows. L'esquif est pris en remorque mais la forte houle menace la petite embarcation. Les pêcheurs décident de charger quelques éléments (roues, plaque, sandows) et abandonnent le reste. Il est possible qu'un message ait été écrit sur la toile mais celui-ci a été effacé par les embruns après 43 jours de mer. L'espoir renaît et les recherches reprennent jusqu'au mois d'août mais sans succès.

L'ingénieur Galleyrand qui a travaillé chez Farman est dépêché sur place pour identifier ces débris. Il déclare : « *J'ai fait l'examen demandé des roues de l'amortisseur et du train d'atterrissage qui prouvent qu'ils appartiennent à un Goliath. Après un examen approfondi, j'arrive à la conclusion qu'en cas d'amerrissage il serait matériellement impossible de démonter*

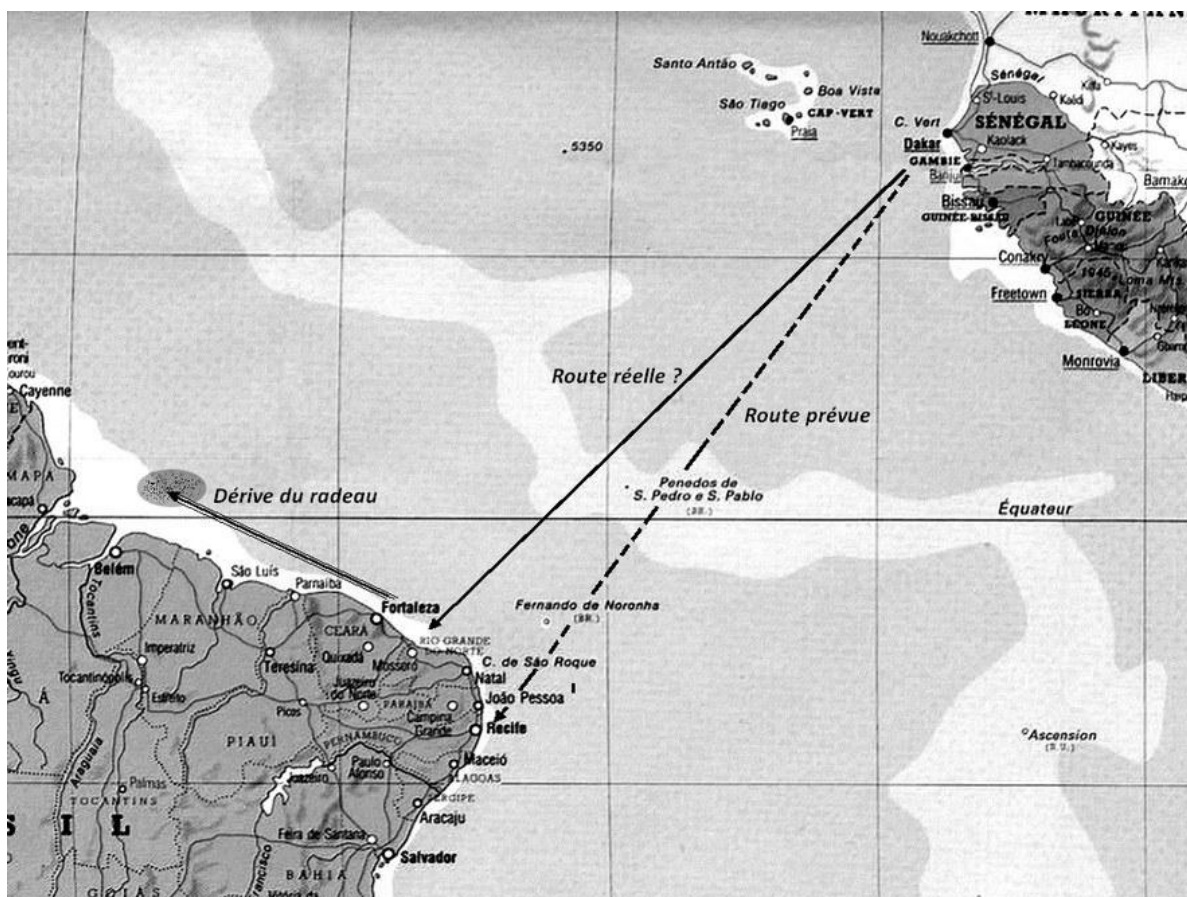
les dites parties de l'appareil, ce qui me fait supposer que les aviateurs atterrirent dans de bonnes conditions, comme le prouve, du reste, l'état des roues et le fait d'avoir pu construire un radeau ». Ces précieux témoins sont expédiés en France en décembre et se trouvent aujourd'hui dans les réserves du Musée de l'Air au Bourget.



Que s'est-il donc passé ?

Le fait qu'un tel assemblage n'a pu être effectué qu'à terre amène à penser que le F.61 aurait atteint une plage de la côte brésilienne. L'atterrissage aurait eu lieu entre Natal et Fortaleza à marée basse sur une de ces plages bordées de falaises de 20 à 40 mètres de haut (les "barreiras ") réputées impossibles à escalader, et à marée haute noyées sous plusieurs mètres d'eau. Prisonniers de l'endroit, l'équipage aurait construit ce radeau qui a été emporté à marée haute avec deux possibilités, soit ils ont quitté la plage inhospitalière sur cet esquif de fortune et la houle l'a fait chavirer, soit le radeau inoccupé a été lancé comme un signal, une bouteille à la mer pour indiquer qu'ils étaient bien vivants et orienter les recherches.

Mais ce témoin incontestable de leur survie temporaire, emporté par le fort courant Nord-Ouest le long de cette côte, a dérivé sur des centaines de kilomètres avant d'être repêché.



Les événements aéronautiques s'enchaînent lors de cette année 1927. Le 9 mai 1927, le Levasseur PL8 *Oiseau Blanc* de Charles Nungesser et François Coli disparaît au large de Terre-Neuve dans leur tentative de traverser l'Atlantique Nord d'Est en Ouest. Le 21 mai, Charles Lindbergh réussit la traversée d'Ouest en Est entre New-York et Le Bourget. Le 15 octobre 1927, Dieudonné Costes et Joseph Le Brix traversent sans escale l'Atlantique Sud entre Saint-Louis et Natal à bord du Breguet 19 GR baptisé *Nungesser et Coli*

.... Et tout le monde oublie Saint-Roman et ses équipiers qui seraient donc les premiers Français à avoir réussi la traversée de l'Atlantique sud sans escale.

Et l'aérophilatélie

La fin tragique du Goliath F-ADFN *Paris-Amérique Latine* perdu en mer pourrait laisser penser qu'il n'existe pas de plis transportés lors de ce raid.

Il reste cependant quelques rares plis témoignages de ce raid. Ces plis ont effectué la première partie du voyage à bord du Goliath jusqu'à Casablanca, où ils ont été remis aux Lignes Latécoère, et sont parvenus en Amérique du Sud par la voie maritime à partir de Dakar. Nous présentons ci-dessous l'un d'entre eux.



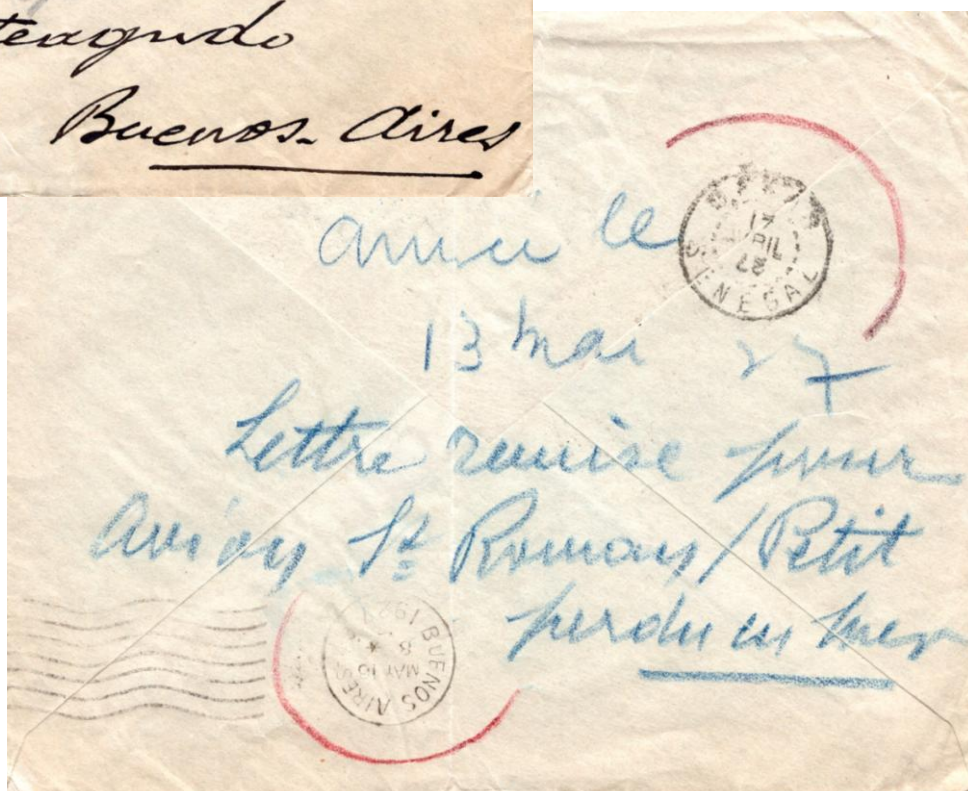
Pli Paris – Buenos Aires.

Griffe sur 3 lignes:

**A REMETTRE à la COMPAGNIE
AERIEUNE LATECOERE
CASABLANCA**

Oblitérations :

Départ Paris 02/04/27-17h45,
transit Dakar 17/04/27,
arrivée Buenos Aires 16/05/27-8h.



Pierre de Serre de Saint-Roman (1891-1927)

Pierre de Serre de Saint-Roman est né le 23 décembre 1891 à Toul (54) où son père est chef de bataillon au 156^{ème} régiment d'Infanterie. Il est le troisième des neuf enfants d'Emeric de Serre, comte de Saint-Roman, et de Pauline de Castelbajac. Pierre de Saint-Roman fait ses études à Toulouse. On le dépeint comme un jeune homme "charmant, brillant causeur, vif d'esprit".

Rappelé sous les drapeaux en 1914, il est incorporé au 10^{ème} régiment de Hussards, puis versé dans l'infanterie en 1915. Sa brillante conduite lui vaut la Croix de Guerre, 5 citations à l'ordre de l'armée et un peu plus tard la Légion d'Honneur. Il obtient son brevet de pilote à Pau le 19 août 1918, mais ne participe pas aux combats aériens.

Après la guerre, il devient agent du Service des Fabrications de l'Aéronautique de Bordeaux, puis dirige en 1921 la Station de Transit Maritime dans cette même ville. Promu capitaine en 1924, il prend un congé sans solde de 3 ans pour devenir directeur commercial des établissements d'aviation Descamps, puis se consacrer à son ambitieux projet de raid France – Amérique Latine.



Hervé Mouneyres (1899-1927)

Né le 30 janvier 1899 à Toulon (83), le lieutenant de vaisseau Hervé Marcel Mouneyres est le fils du capitaine de vaisseau Gustave Mouneyres, et d'Eulalie Marcelline Chavardès.

Entré à l'Ecole Navale le 22 avril 1918 à 19 ans, il en sort en octobre 1919. Nommé enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe le 1^{er} octobre 1921, il est affecté au centre maritime de Berre, puis de Saint-Raphaël. Il est breveté pilote de dirigeable le 1^{er} juillet 1922, puis pilote d'avion le 1^{er} janvier 1923. Il est pilote de chasse à l'Aviation d'escadre à Saint-Raphaël en 1924 et 1925. L'EV Mouneyres sert d'octobre 1925 à fin 1926 pendant la guerre du Rif au sein de l'escadrille 5B2 aux ordres du LV Campardon qui a pour adjoint le LV Le Brix. Mouneyres s'y distingue en effectuant de nombreuses missions de bombardement qui lui valent une citation à l'ordre de l'Armée.

Rentré en France, il devient chef de l'école de perfectionnement au pilotage de Saint-Raphaël. Il est nommé lieutenant de vaisseau le 11 janvier 1927. Il dépasse 1200 heures de vol (400 en dirigeable et 800 en avion).

Il demande alors une mise en congé pour tenter le raid Paris – New York sur un Farman, puis du fait du retard de mise au point du Farman, le raid France-Brésil- Argentine avec de Saint-Roman.



Louis Petit (1905-1927)

Né le 12 juin 1905 à Ruffec (16) Louis Antoine Jules Petit est le fils d'Alexandre Petit, employé aux chemins de fer et de Marguerite Marguiller.

Après l'école primaire, il débute l'apprentissage de la mécanique aux établissements Magnan (machines agricoles) à Ruffec, avant de s'engager dans la Marine et d'intégrer pour spécialisation l'école d'Aviation Maritime de Rochefort.

Mécanicien sur Farman Goliath, il se retrouve à Fès (Maroc) sous les ordres du LV Mouneyres au sein de l'escadrille 5B2 engagée depuis 1925 dans la guerre du Rif.

Rendu à la vie civile en avril 1927, le quartier maître mécanicien d'Aviation Maritime Louis Petit rencontre Mouneyres à Casablanca et accepte, suite de la défection de Mathis, d'être le mécanicien à bord du Goliath du raid France - Amérique Latine.



LA VIE DU CAF

Le mot du président

Notre Assemblée Générale 2019 se déroulera le samedi 15 juin au restaurant "**Au Pied de Cochon**". Nous espérons vous retrouver nombreux pour ce moment important de la vie de notre association. Nous définirons en effet ensemble à cette occasion les priorités et les projets du CAF pour les 12 mois à venir.

L'aérophilatélie est une discipline toujours aussi attrayante mêlant intimement la philatélie avec l'histoire de l'aviation et des hommes et femmes qui l'ont écrite. Nos projets et les idées de projets sont nombreux, les finances du CAF sont saines.... Seuls manquent les bras pour mener à bien l'ensemble de ces projets.

L'animation et les activités du CAF reposent en effet aujourd'hui sur un nombre trop restreint de personnes. Nous lançons donc un appel à tous nos membres pour consacrer au CAF quelques heures par semaine ou par mois en apportant leur bonne volonté et leurs compétences (rédaction d'articles, alimentation de notre site internet, actions liées à la promotion de l'aérophilatélie,...) et contribuant à la réalisation de nos projets.

Nul besoin d'habiter en Ile de France. Avec internet et le téléphone, il est aujourd'hui possible de travailler de façon délocalisée.

Des places sont disponibles au sein du Conseil d'Administration du CAF afin de participer de façon encore plus active à l'animation de notre association. N'hésiter pas à contacter le président pour faire acte de candidature.

L'exposition interrégionale Phila-Sens 2019 (10 au 13 octobre 2019) est une date importante à noter dans vos agendas. Le CAF y sera présent avec un stand afin de promouvoir notre hobby favori.

Nous espérons rencontrer à cette occasion le plus grand nombre de membres du CAF, en particulier ceux qui n'ont que rarement l'occasion de venir en région parisienne. Cette exposition sera sans aucun doute un moment privilégié permettant d'associer activités philatéliques (exposition, conférences,...) et activités touristiques dans cette superbe région (œnologie en découvrant les vins du chablis, visites,...) dans une ambiance conviviale. Pour plus de détails, reportez vous au dossier d'inscription expédié par email le 25 février. Si vous ne le retrouvez plus, contactez-moi ; je me ferai un plaisir de vous l'envoyer à nouveau.

Bien cordialement

Dominique PETIT

Nouvelles adhésions

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

N° 994 : M. Jean-Pierre ANNERON (Ile-de-France)

N° 995 : M. Pierre RICHARD (Occitanie)

N° 996 : M. Jean-Jacques CAHUZAC (Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Carnet gris

Nous appris le décès du Pr. Claude Chastel (CAF 886) le 24 décembre 2018. Médecin militaire de formation, professeur agrégé de médecine en épidémiologie et virologie, il avait fondé le service de microbiologie du CHRU de Brest. Il était passionné par l'histoire de la médecine, en particulier tropicale, mais aussi par l'aérophilatélie (Tunisie et Madagascar). Le CAF présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

Au palmarès des expositions philatéliques

Exposition régionale (GAPHIL) «Boulogne-Billancourt : 80 ans de philatélie» (30-31 mars 2019).

- 81 GV et félicitations du jury : Guy VANDENBULCKE : « *Poste aérienne pendant la guerre d'Espagne 1936-1939* ».
- 91 GV : Bertrand SINAIS : « *Nadar et la compagnie des aéroliers* ».
- Cour d'Honneur : René MARECHAL : « *L'Aéromaritime* ».

Calendrier des expositions à venir comprenant de l'aérophilatélie

- **26 au 28 avril 2019 : AeroBerlin 2019** à la « House of Science and Culture » Friedrichstrasse 176-179 à Berlin. 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> .
- **29 mai au 10 juin 2019 : STOCKHOLMIA 2019.** Exposition internationale à Stockholm à l'occasion du 150^{ème} anniversaire de la Royal Philatelic Society London (RPSL) www.stockholmia2019.se
- **7 au 10 juin 2019 : Phila-France 2019 à Montpellier.** A cette occasion se dérouleront le 92^{ème} championnat de France de philatélie et le congrès de la **FFAP**.
- **11 au 17 juin 2019 : CHINA 2019 General World Stamp Exhibition à Wuhan** (République Populaire de Chine).
- **10 au 13 octobre 2019 : Phila-Sens 2019, exposition interrégionale (GAPS/GPCA) à Sens (Yonne) sur le thème de la poste aérienne.** Le CAF sera particulièrement impliqué lors de cette exposition.

Publications

- **JUSQU'A HANDSTAMPS AND OTHER ROUTE INDICATIONS** (2nd AND REVISED EDITION) par **Jan C. ter Welle**
Cet ouvrage explique l'usage et recense les griffes apposées manuellement afin d'indiquer jusqu'où et par quel trajet les plis devaient, ou ont emprunté, la voie aérienne. Ces informations sont importantes pour comprendre les acheminements.
Cet ouvrage en anglais de 402 pages couvre la période allant de 1919 au milieu des années 50, et l'ensemble des pays du monde.
→Ouvrage commercialisé au prix de 30 € (+ emballage et port) à commander directement auprès de l'auteur **Jan ter Welle** janterwelle@online.nl

Articles aérophilatéliques dans d'autres publications

- Belgaphil janvier 2019 : « Les vols vers le Congo d'Arnold de Looz Corswaren 1934-1935 (1^{ère} partie) », par Filip van der HAEGEN.
- Magazine ICARE n° 248 : «Le site aéronautique de Montaudran et la création du musée *l'Envol des Pionniers* » par Bernard POURCHET. Lien pour acquérir cette revue : <https://revueicare.com/> .
- Histoire Magazine n°3 (décembre 2018-janvier-février 2019), p. 52-54 : « L'Aéro-Club de France. Une institution incontournable dans l'espace aérien ! », par Laurent ALBARET.
- Histoire Magazine n°3 (décembre 2018-janvier-février 2019), p. 58-63 : « Musée de l'Air et de l'Espace. Trois pilotes, une guerre », par Laurent ALBARET.
- La Gazette de Philapostel n° 179 (avril 2019), p. 20-23 : « Le Bourget (1919-2019). Le centenaire méconnu du premier aéroport français », par Laurent ALBARET.

Service cessions


- La cession d'avril 2019 est jointe au bulletin. Elle comprend 108 lots de 10 € à 250 € avec beaucoup de lots à petits prix.
- La prochaine cession sera couplée avec le bulletin de septembre 2019. Les invendus seront proposés au public sur le stand que le CAF tiendra du 10 au 13 octobre 2019 à l'occasion de **Phila-Sens 2019, exposition interrégionale à Sens (Yonne) sur le thème de la poste aérienne**. Cela augmentera donc vos chances que vos plis et cartes postales trouvent preneur. Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Évitez les lots composés.

Si vous désirez vendre des lots lors de cette cession spéciale, merci de contacter directement Michel Nempon (michel.nempon@sfr.fr Tel: 03 21 96 76 19). La date limite de réception des lots pour cette vente est fixée au 18 mai 2019.

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, responsable du service cessions.

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

Trésorier :

Guy VANDENBULCKE

Résidence de Clairefontaine 114, 45 bis route de Clairefontaine - 14800 TOURGEVILLE
guy.vandenbulcke@orange.fr Tel: 02 31 98 54 41 / 06 75 06 64 75

Réseaux sociaux :

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

Service documentation :

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

Service petites annonces :

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

Autres membres du Comité d'Administration :

Jean-Daniel AYACHE, 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 : 20 avril, 18 mai, 15 juin, 14 septembre, 19 octobre,
16 novembre, 14 décembre, 11 janvier 2020.**

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

Courrier aérien du tramway de Hambourg

Le premier tramway hippomobile de Hambourg est mis en service le 16 août 1866. Il fonctionne à la vapeur de 1879 à 1887, puis à l'électricité. Le 1^{er} janvier 1922, tous les tramways dont le trajet passe devant la gare centrale sont équipés d'une boîte aux lettres à deux étages à l'arrière du véhicule (celui du bas pour l'échange des Exprès, celui du haut pour les lettres et les cartes postales). Un agent du service des Exprès du bureau n°1 installé à la gare centrale relève les lettres à l'arrêt Steintorbrück. Les correspondances sont déposées dans le premier train en partance selon les destinations. La taxe pour ce service, fixée à 75 pf au début, passe à 5 pf à partir de 1924 avec un marquage spécial par une griffe linéaire « **Aus dem Strassenbahnbriefkasten** ».

L'annulation des timbres et le contrôle est effectué par le service des Exprès chargé de la levée (**Cachet Hambourg 1 / Eilbriefe**) souvent par une roulette à main.

A partir de 1935, le marquage est simplifié : la mention « **Eilbriefe** » est remplacée par « **Strassenbahn** » (= Tramway).



Lettre de 5g du 1^{er} septembre 1933 de Hambourg, via Friedrichshafen (2 septembre) à destination de Recife-Bésil (5 septembre) transportée par Zeppelin lors de son 6^{ème} voyage en Amérique du Sud. Lettre postée dans la boîte mobile d'un tramway à Hambourg puis expédiée par voie rapide à Friedrichshafen.

Tarif : 1,55 RM (lettre 25 pf + 5 pf pour la boîte postale mobile + SA 5g pour le Brésil 1,25 RM). Distance parcourue 7880 km à 111 km/h, courrier 155 kg, fret 125 kg, 7 passagers.

Le courrier est acheminé par train vers Francfort, Stuttgart ou Friedrichshafen (500 à 900 km) au plus vite afin d'éviter d'arriver après le départ hebdomadaire des liaisons aériennes vers l'Amérique du Sud. Les correspondances tardives prenaient une semaine de retard au départ ou étaient transmises à la concurrence française (Aéropostale, Air France).

Pourquoi un aussi faible courrier ainsi transmis ? Il fallait des correspondances venant uniquement de Hambourg (non recommandées) déposées par des particuliers ou sociétés se trouvant sur la desserte du tramway et destinées à l'Amérique du Sud.



Lettre de 5g du 23 février 1937 de Hambourg pour Buenos Aires (Argentine le 28 septembre) transportée par la Lufthansa lors de sa 221^e traversée.

Acheminement : Francfort, Lisbonne, Las Palmas, Bathurst, embarquement sur navire et catapultage pour arrivée à l'île de Noronha, Rio de Janeiro, Buenos Aires (avec 5 avions successifs).

Tarif : **1,80 RM** (lettre 25pf + **5pf** pour la boîte postale mobile + SA 5g pour l'Argentine 1,50 RM).

En 1943, le réseau est inexploitable après 5 nuits de bombardement (55.000 morts). En 1949, le service redémarre seulement entre 18h et 23h (levée tardive). Progressivement la poste utilise des boîtes fixes avec relève par des agents motorisés et donc plus de service « Tramway » à partir du 1^{er} avril 1958. Le dernier voyage du tramway a lieu le 1^{er} octobre 1978.