



## BULLETIN D'INFORMATION

Septembre 2019 N°78

### SOMMAIRE

- Le *Challenge* : Alcock et Brown 1919 p. 1 à 27
- Tendances actuelles de l'aérophilatélie p. 28 à 31
- Vie du CAF p. 32 à 35
- Chronique aérophilatélique p. 36



**Centenaire de la 1<sup>ère</sup> traversée de l'Atlantique Nord  
entre Terre-Neuve et l'Irlande  
par John Alcock et Arthur Whitten-Brown**

## Préambule

**« Si tu échanges un cadeau avec un ami, chacun de vous a un cadeau,  
Si tu échanges une idée avec un ami, maintenant chacun de vous a deux idées ».**  
(proverbe chinois)



Jean Claude VASSEUR

Dans l'histoire de l'humanité, l'augmentation des connaissances est intimement liée à la communication. Et si au début était la parole, si importante, mais dont la portée était bien faible, on peut dire que l'évolution du monde moderne commence avec l'écrit au temps des sumériens ... probablement. Mais en Occident, mis à part ce qui était d'usage courant pour les échanges commerciaux, le Savoir, au Moyen-âge encore, restait confiné dans les bibliothèques des monastères, même si les copistes étaient déjà à l'œuvre. La première grande révolution fut par Gutenberg et ses caractères mobiles permettant la multiplication des écrits, rapidement suivie par l'introduction de la Poste Publique. Mais il fallut attendre la Révolution Industrielle au 19<sup>ème</sup> siècle pour que la circulation de masse à travers les continents, grâce au train, ne donnent un élan nouveau à la diffusion des connaissances. A l'aube du 20<sup>ème</sup> siècle, il ne restait plus qu'à vaincre l'Océan pour accroître la vitesse de circulation entre les continents.

C'est l'honneur de la Poste de Terre-neuve d'avoir compris l'intérêt de l'aviation pour le transport du courrier :

**Ce faisant, la Poste de Terre-neuve changea une compétition en une marque pour l'Histoire ... il y a juste 100 ans.**

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



delcampe

La plus grande marketplace pour les collectionneurs

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

# Le "CHALLENGE" (Printemps 1919)

## Première traversée de l'Atlantique Nord par J. Alcock et A. Whitten-Brown

Par Jean-Claude VASSEUR

Juste avant la première Guerre Mondiale, alors que Blériot a déjà traversé la Manche, et Roland Garros la mer Méditerranée, le « Daily Mail » de Londres, propriété de William Harmsworth Viscount Northcliffe, publie un nouveau 'Challenge' : la traversée de l'Atlantique en avion, après de nombreux précédents, dont Londres - Manchester (Louis Paulhan : 3,000£), et la traversée de la Manche (Blériot : 1,000£). Ce 'Challenge' est suspendu pendant la première Guerre Mondiale.

Bien que ce défi semble hors de portée des appareils de l'époque - 2,000 miles entre Terre-neuve et l'Irlande, pilotage et navigation de nuit pour arriver de jour, faibles vitesses et capacité des appareils - ce défi semble avoir été lancé dans le droit fil des relations de Lord Northcliffe et de Terre-neuve, où celui-ci est actionnaire majoritaire d'une société de fabrication de papier alimentant ses journaux. Cette société créée par lui-même, a contribué à l'économie de l'île au point de se voir glorifier par deux timbres d'une série que l'on peut considérer comme l'une des premières séries philatéliques du monde !



Dès la fin de la guerre, le 'Daily Mail' relance ce Challenge (10,000£ pour le vainqueur), maintenant sous la supervision du British Aero Club (BaeC). Les principales règles sont les suivantes :

- Les inscriptions doivent être faites au nom d'un pilote certifié (FAI),
- la compétition est ouverte aux avions et hydravions...mais pas aux ballons et dirigeables,
- La distance doit être couverte en...72 heures ; les hydravions peuvent se poser ou recevoir de l'assistance,
- Le remorquage n'est pas exclu à condition que l'appareil redécoule du point où il a amerri.

Les hydravions bénéficient d'un avantage conséquent. Cependant les plus prompts à se lancer dans l'aventure sont des Britanniques dont l'essentiel de la flotte sont des bombardiers.

Dès l'automne 1918, la liste des compétiteurs s'allonge.

D'après 'FLIGHT', le magazine du BaeC, les premiers entrants sont :

- Whitehead Aircraft avec un bombardier quadrimoteur (en faillite quelques mois plus tard),
- Handley-Page et un autre bombardier quadrimoteur, avec le Major Gran (en réalité le navigateur de l'équipage de 4 dirigé par le vice-amiral Kerr),
- Caproni (Italie) avec le prototype du Ca.60 - un ambitieux triple triplan (si,si !) capable de transporter 60 personnes ... dont l'existence ne dépassera pas les essais sur le Lac Majeur en 1921,
- L'Aéroclub of America avec un hydravion, Cpt. H. Sanstead pilote, qui ne sera pas prêt à temps.

Ensuite, suivent :

- Sopwith, Harry G. Hawker pilote, avec un bombardier monomoteur type 'Camel',
- Martinsyde, Maj. F.P. Raynham pilote, avec un bombardier monomoteur,
- Fairey, S. Pickles pilote,
- Short 'Shiel', Maj. J.C.P. Wood pilote,
- Vickers-Vimy bombardier bimoteur, Cpt. John Alcock pilote,

- Boulton & Paul Alliance 'Seabird', J.A. Peters pilote.

Seuls 4 appareils rejoignent Terre-neuve, dans l'ordre : le Sopwith, le Martinsyde, le Handley-Page et le Vickers-Vimy. Une autre tentative a lieu depuis l'Irlande (Short), mais J.C.P. Wood doit amerrir en Mer d'Irlande avec des dégâts considérables au cours d'un vol d'essai.

Les deux premiers décolleront le même jour avec des (in)fortunes diverses. Les deux seconds décolleront - ou tenteront de décoller - de même un mois plus tard. Pourquoi cette similarité de destin ? Les nécessités météorologiques font loi. Il faut :

- Un temps agréable sur l'Atlantique sans trop de nuages (navigation),
- Un fort vent du Nord-Ouest pour être sûr de faire la distance...

... les deux conditions étant quelques peu contradictoires, les occasions sont rares au sortir de l'hiver.

## **I) LES COMPETITEURS A TERRE-NEUVE**

Hawker (Sopwith), Raynham (Martinsyde) et Alcock (Vickers-Vimy) se connaissent bien, ayant acquis leurs brevets de pilote à peu près en même temps sur le terrain de Brooklands autour duquel était regroupée une part importante de la construction aéronautique britannique. Raynham (brevet n°85 en 1911) a même été l'instructeur de Hawker (brevet n°297) tandis qu'Alcock n'avait eu son brevet qu'à la fin de 1912 (n°368).

Lorsqu'ils se retrouvent à St John's (Terre-neuve), eux-mêmes et leurs équipes sympathisent, logeant au même hôtel (« The Cochrane »).

De son côté, le vice-amiral Mark Kerr (55 ans en 1919) s'installe à Harbour Grace distant d'environ 50 miles de Saint John's, bénéficiant d'un terrain aménagé remarquable pour son bombardier HP V/1500. Sa relation avec les autres équipes est plutôt froide. On raconte qu'Alcock lui ayant demandé s'il pouvait s'installer à Harbour Grace, alors qu'il cherchait un terrain approprié pour son Vickers-Vimy, ne reçoit que le bref message : « Après mon départ ». Cette distance lui a peut-être coûté la victoire, comme on le verra.



Sur les marches de l'hôtel « The Cochrane ».

De gauche à droite : Lt. Commander Mackenzie-Grieve navigateur du Sopwith, Major J. P. Raynham pilote du Martinsyde, Harry G. Hawker pilote du Sopwith, et Major Morgan navigateur du Martinsyde.

Photo d'avril 1919. L'équipage du Vickers-Vimy n'arrivera que fin mai-début juin.

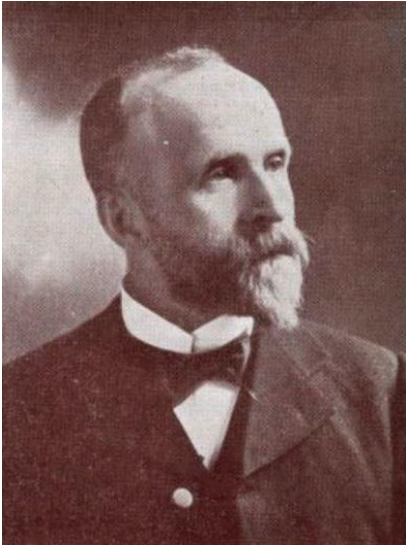
(Col. JCV)

Le bombardier HP V/1500 pouvait accueillir pas moins de 8 personnes.

Pour le vol, un équipage de quatre est prévu.

Ici de gauche à droite : Maj. Brackley pilote, Major Gran navigateur, vice-amiral Mark Kerr. Pas présent sur la photo, le chef mécanicien et opérateur radio Wyatt. (Col. JCV)





Enfin, ne saurait être négligé dans cette aventure, le rôle primordial joué par J. Alex. Robinson.

Celui-ci, instituteur écossais émigré en poste à Harbour Grace, politiquement impliqué dans la vie locale, avait vu son parti gagner les élections en 1917, et le poste de Postmaster General à St John's lui avait été attribué.

Il a, seul, l'idée d'associer des courriers postaux aux tentatives de traversée de l'Atlantique.

(Image Wikipedia)

## II) PREMIERES TENTATIVES LE 18 MAI 1919 par le SOPWITH *Atlantic*

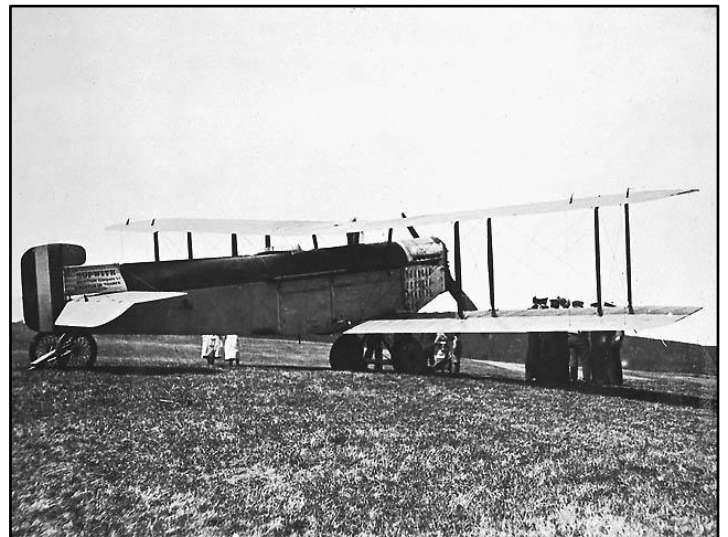
### II-1) Le SOPWITH *Atlantic*

Version améliorée du Sopwith *Camel*.

Ses caractéristiques sont les suivantes :

Equipage 2  
Longueur 32 ft  
Envergure 46 ft 6 in  
Poids à vide 3,000 lbs, Poids Max 6150 lbs  
Propulsion 1x Rolls-Royce Eagle VIII 275 hp  
Vitesse Max 118 mph, Croisière 105 mph  
(Col. JCV)

Outre la capacité des réservoirs, les transformations de l'avion incluent un train d'atterrissage largable et l'inclusion d'un canot de sauvetage dans le fuselage derrière les pilotes.



A gauche, test du canot (Frost Col.) et à droite test des vêtements caoutchoutés (Carter Col.)

## II-2) Les prémices de la tentative

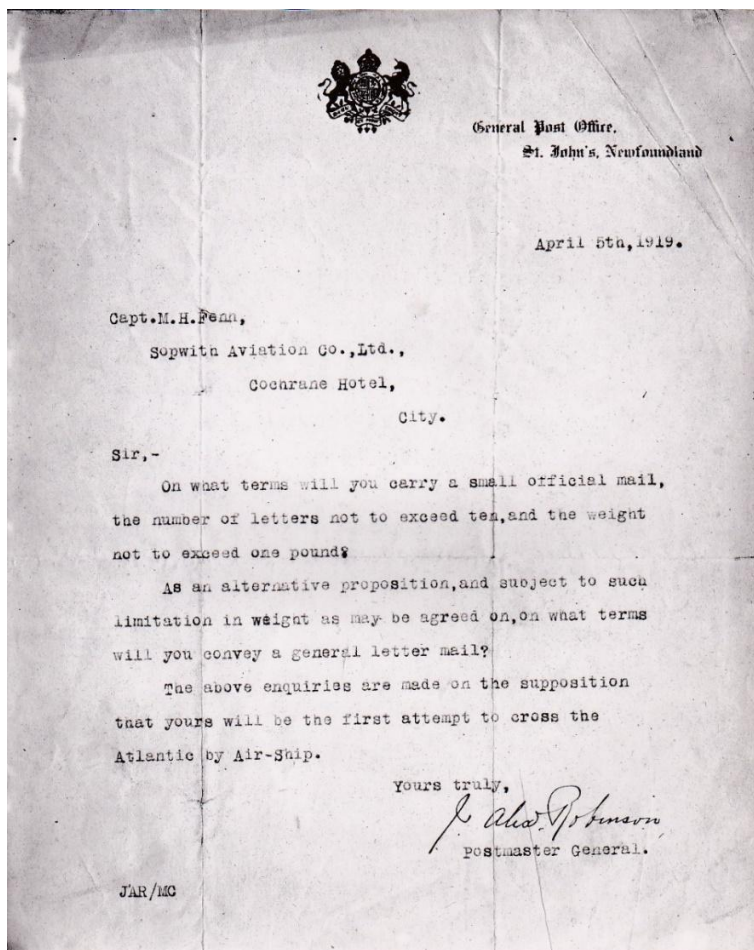
Le Cpt. Fenn, chef de l'équipe Sopwith, trouve un emplacement pour ériger l'avion et décoller à Mount Pearl au Sud-est de St John's.

Dès l'arrivée du Sopwith fin mars, le PMG Robinson évoque dans la presse un éventuel petit courrier accompagnant les aviateurs. Le 5 avril, il adresse au Cpt. Fenn une demande pour transporter 10 lettres officielles...et éventuellement un sac postal.

(Col. JCV : photo BPMA)

Un accord est rapidement conclu pour un courrier de 10 lettres (officielles) plus un sac postal n'excédant pas 100 lettres et une livre de poids.

Conséquemment, le PMG Robinson fait paraître dans la presse un article annonçant le vol et l'émission d'un timbre avec une surcharge commémorative, signé au dos (!) par lui-même.



Dans l'urgence (sic), il fit surcharger 200 timbres, du timbre courant à 3¢ de la série 'Caribou', tarif surface pour l'Angleterre. Les archives de la Poste ayant disparu en 1949, on ne sait que peu de chose sur cette surcharge, y compris le format du bloc surchargé, longtemps estimé un bloc de 25 timbres ... mais que l'auteur a démontré être des demi-feuilles de 50 timbres avec marges (Col. JCV).

Tel quel, avec sa signature coté gomme, ce timbre est unique dans les annales de la philatélie.

Deux types d'essais sont connus (découverts en 1949) :

- Une surcharge trop grande (22mm¼) dont on connaît un bloc de 12 timbres et une bande de trois timbres signés au dos, collés ... puis décollés montrant le mauvais état de la signature. (Vente Siegel 1992)



- Un timbre avec la bonne surcharge (19mm¼)... mais placée trop bas et oblitérant la valeur, dit Essai Intermédiaire comme décrit par l'auteur. (Col. JCV)



Sur les 200 timbres surchargés, 18 sont détruits (défectueux), et l'auteur a émis l'hypothèse que ce fut la conséquence de la signature des timbres sur la gomme, la plume du PMG ayant pu (voir timbre ci-dessus) accrocher les perforations avec des dommages conséquents dans certains cas.

Début mai, le PMG racheta les 76 timbres toujours en stock, pour les revendre au profit de l'Association caritative dont il était le trésorier (Permanent Marine Disasters Fund of Newfoundland = PMDFN) ... au prix de 25\$/pièce !

Le courrier, lui, comprendra 86 lettres.

### II-3) L'Odyssée de l'Atlantic

Comme l'attestent les documents ci-dessous, et contrairement à ce qui est écrit dans la littérature, le courrier est remis aux aviateurs le jour du départ.



Cérémonie de remise du courrier à l'équipe Sopwith en présence du gouverneur de l'île, G. Harris, du PMG Robinson et du 'starter' le Col. Partridge. La scène se tient devant le hangar en bois où l'avion est gardé. (Col. JCV)

Comme mentionné au dos de la photo : « le gouverneur G. Harris salue les aviateurs (Harry Hawker sans casque) avant leur décollage ».

La tenue du gouverneur, et ses chaussures crottées, attestent que les deux photos ont été prises le même jour, le 18 mai 1919, contredisant l'idée que le sac postal ait été remis au Cpt. Fenn précédemment. (Col. JCV)



L'avion décolle difficilement le 18 mai à 18h48 (heure locale). Le terrain étant trop court, il doit rouler en diagonale ! Juste après le décollage, le train d'atterrissage est largué au-dessus de la mer.

Rapidement, les aviateurs perdent toute liaison avec le sol. Hawker racontera qu'après environ 5h30 de vol, ils commencent à avoir des problèmes de refroidissement du moteur. Ils montent à 10.000 pieds pour trouver un air plus frais, mais les ailes commencent à geler. Ils font cette manœuvre plusieurs fois. A environ 800 miles de leur point de départ de St John's Hawker et Mackenzie-Grieve doivent prendre une décision difficile. Il est évident qu'ils ne peuvent rebrousser chemin contre le vent, et improbable qu'ils puissent atteindre la côte irlandaise. Ils font donc route vers le sud dans l'espoir de croiser la route d'un navire.

Après 2h30 de recherche dans le brouillard ils trouvent un navire, lancent des fusées de détresse, et amerrissent à 2 miles devant la course du navire. Dans une mauvaise mer (4m), ils mettent leur canot à l'eau. Encore 1h30 avant que l'équipage mette un canot à l'eau et vienne les chercher. Le S.S. Mary (Cpt. Dunn), un navire danois, fait route vers l'Est sans radio.

A Londres, on ne peut que constater l'absence de l'avion et, après 48h d'attente, on commence à préparer des cérémonies. Ce n'est que le 25 mai, au large de l'Ecosse, que le navire communique aux drapeaux la présence des aviateurs à son bord. Ils sont récupérés par un navire de la Royal Navy et acheminés vers Londres où on leur fait un accueil triomphal.

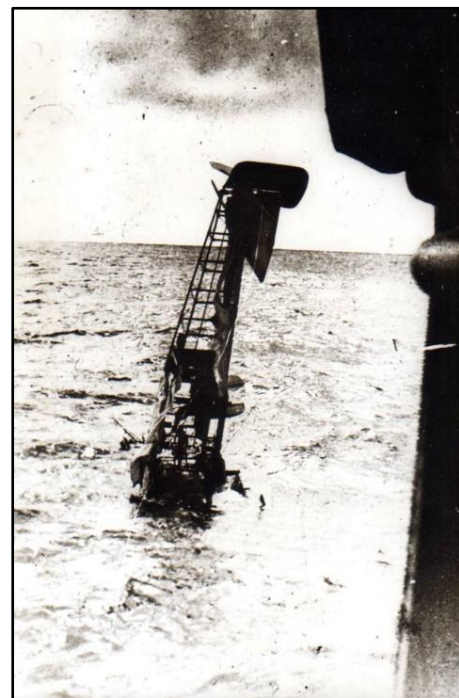
Pendant ce temps, le 23 mai, un navire américain, le S.S. *Charlottesville*, trouve et récupère l'épave de l'avion (photo ci-contre). Le Cpt. Wilvers découvre le sac postal attaché à la queue de l'appareil.

Au courant de la tentative de Hawker, il sait tout de suite ce qu'il vient de trouver. Il ouvre le sac postal et trouve le courrier passablement humide, nombre de timbres détachés ... qu'il recolle au mieux... faisant sans doute, au passage, quelques « déductions ».

Note : Il peut sembler inapproprié d'avoir ouvert le sac postal. Toutefois, en droit de la mer, l'épave et son contenu, trouvés dans les eaux internationales, lui appartenait.

A son arrivée à Falmouth, l'épave et le sac postal sont remis à l'Amirauté. En ce qui concerne le sac postal, le reçu de l'Amirauté décrit : « Un sac ouvert contenant 76 lettres timbrées, 10 non timbrées, un bordereau d'envoi adressé au PMG de Londres et deux timbres détachés (sans surcharge)... ».

(Col. JCV)



#### II-4) Les incertitudes autour du courrier de l'Atlantique

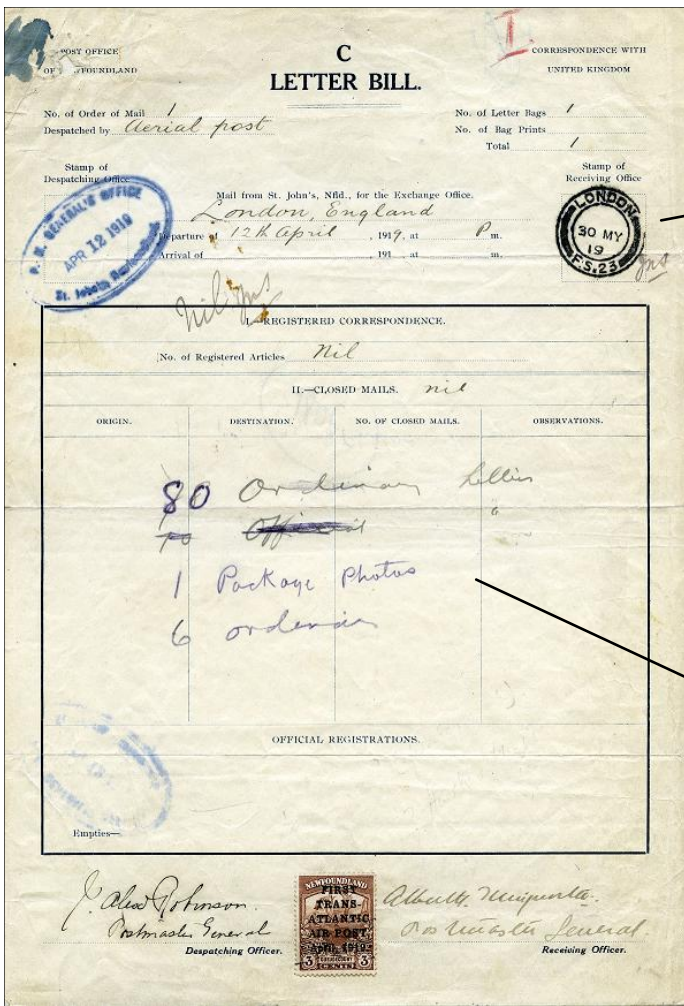
Cyril C. C. H. Harmer auteur de l'ouvrage de référence sur la Poste Aérienne à Terre-neuve décrit ce courrier comme composé de 80 lettres affranchies du timbre surchargé, et 6 lettres affranchies du timbre ordinaire. Le tout avec un point d'interrogation. Ce faisant il accrédite l'idée que les 6 lettres ajoutées sur le bordereau d'envoi le furent tardivement (à Mount Pearl) à une époque où le timbre surchargé n'était plus disponible. Il est vrai qu'il ne disposait pas des informations (base de données) dont dispose l'auteur permettant de comprendre la signification du **bordereau d'envoi**.

Cette base de données comprend 43 lettres affranchies du timbre surchargé, une lettre sans timbre, et une lettre affranchie du timbre ordinaire. Il est intéressant de constater que la majorité des lettres permettant de comprendre la composition du courrier y figurent.

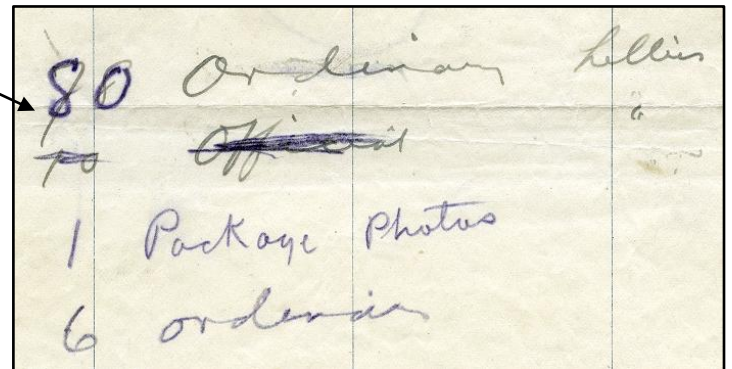
Que nous dit le **bordereau d'envoi** ? :

- Que le sac fut initialement clos le 12 avril avec 78 lettres et 10 lettres « officielles » (faisant référence au contrat initial qui prévoyait un tel envoi). 39 lettres de la base de données portent cette date d'oblitération.
- Qu'ultérieurement, 78 fut corrigé en 80, tandis que les 10 lettres « officielles » disparaissaient. Il faut comprendre que ce courrier 'officiel' ne diffère en rien des autres lettres du point de vue postal ... et que d'autre part l'agent s'est initialement mépris sur ce courrier additionnel alors qu'il était inclus dans le compte de 78. Quant aux deux lettres supplémentaires, il s'agit de deux lettres datées du 15 avril (voir ci-dessous) ;
- Que la dernière mention fait référence à un ajout tardif, où il faut comprendre que le terme '*ordinaires*' fait référence au tarif et non à l'existence (ou non) de la surcharge. Trois lettres, affranchies du timbre surchargé, sont connues oblitérées du 2 mai (!). Par ailleurs, les « déductions » faites par le Cpt. Wilvers portaient vraisemblablement sur des timbres avec surcharge. Or dans le sac figuraient 2 timbres sans surcharge et une lettre avec timbre ordinaire affranchie la veille du départ. Au total 6 lettres. Le compte est bon !





**Letter Bill = Bordereau d'envoi et détails.**  
 (British Postal Museum Archives,  
 copyright BPMA [www.postalheritage.org.uk](http://www.postalheritage.org.uk))



Voici (enfin) quelques exemples significatifs de ce courrier (sauf indication contraire, toutes lettres de la collection de l'auteur) :



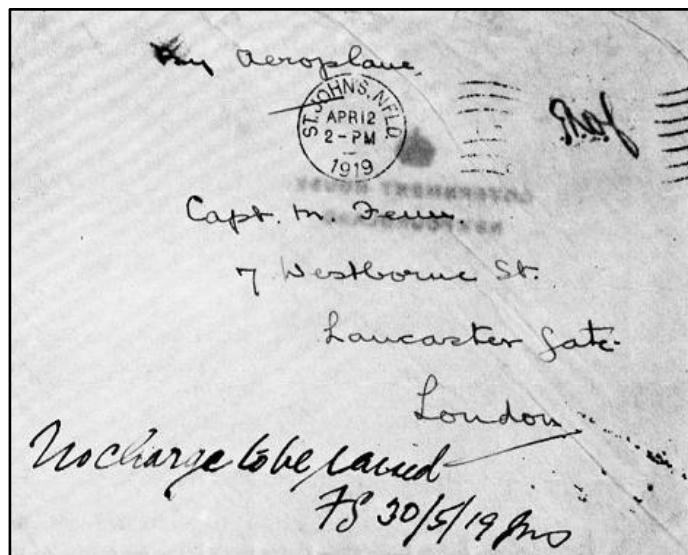
Lettre 1 : Oblitération du 12 avril, montrant la signature du PMG au dos du timbre presque décollé (mais en place). Seule lettre connue avec un inhabituel cachet de réception au recto. Sticker F.S. 61 au dos (voir ci-dessous).



Lettre 2 : Oblitération du 12 avril, adressée au Daily Mail. Timbre en place et sticker F.S. 23 au dos.



Lettre 3 : Oblitération du 12 avril, enveloppe marquée 'Government House Newfoundland' en rouge au dos. Timbre repositionné, pas de sticker.



Lettre 4 : Lettre oblitérée du 12 avril, du Cpt. Fenn à lui-même, ayant perdu son timbre laissant apparaître la signature en offset, et marquée *No charge to be carried / F.S. 30/5/19 JNS*. On notera l'offset de la marque rouge du courrier en provenance de 'Government House Newfoundland' due à l'humidité (Newfoundland Air Mail par C. H. C. Harmer, 1953).



Lettre 5 : Oblitération du 15 avril avec signature des aviateurs auxquelles seront ajoutées celles de J. Alcock et A. Whitten-Brown (vente Harmers 2003).



Lettre 6 : Oblitération du 2 mai, adressée au Daily Mail avec courrier de Rex Pierson, ingénieur chez Vickers. Pas de sticker.



Lettre 7 : Oblitération manuelle du 17 mai sur timbre ordinaire (+1d ?). Sticker F.S. 61 au dos.

## II-5) Et le courrier « officiel » ?

Comme on l'a vu, le courrier « officiel » mentionné par le PMG Robinson a brusquement disparu du bordereau d'envoi. Ce courrier a-t-il vraiment existé ? On peut en douter. Toutefois quelques indices donnent à penser qu'il a existé.

Tout d'abord, parlons des stickers trouvés au dos de la majorité des lettres :



Le sticker fut collé sur les lettres trouvées ouvertes (ou décollées par l'humidité). On note que les cachets apposés sont de deux types : F.S. 61 (le plus fréquent) et F.S. 23, et contresignés par la même personne (JNS), qui a également contresigné le bordereau d'envoi ... **qui porte également le cachet 'F.S. 23. La date du 30 mai, est celle d'arrivée à Londres (le 29 mai à Falmouth).**

'F.S.' tient pour 'Foreign Section', une entité héritière de la 'Foreign Branch' qui dans les temps anciens contrôlait tout le courrier (maritime) entrant et sortant d'Angleterre. Ce service contrôle, en particulier, tout le courrier entrant en Angleterre par 'porteur privé'. Ici, le courrier a été remis à la Poste par l'Amirauté. On en verra d'autres exemples plus loin.

Pourquoi deux cachets pour un petit courrier de 86 lettres ? Un premier élément de réponse tient dans la nature de ces lettres (connues). Deux étaient écrites pour lui-même par le PMG Robinson, une lettre pour le Daily Mail initiateur du Challenge - on sait que deux telles lettres ont existées - et la dernière étant le courrier du PMG Robinson à son homologue londonien Alberth Illingworth qui signa le bordereau d'envoi (en bas à droite) avant de le retourner à Robinson. Des lettres significatives donc.

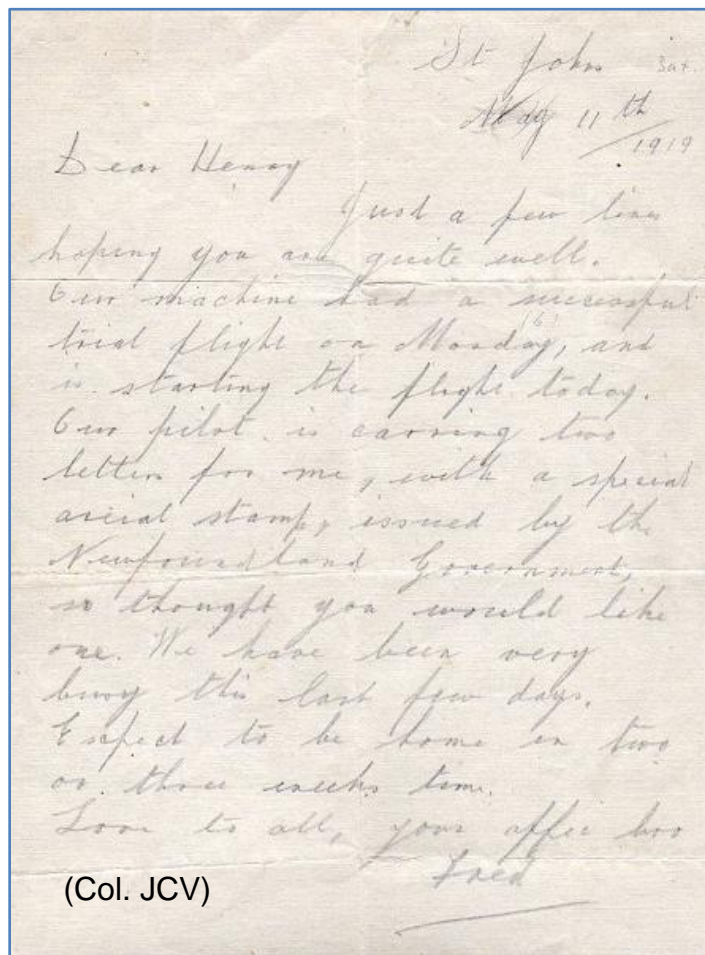
Par ailleurs l'observation du bordereau d'envoi fournit d'autres informations. En haut à gauche, on voit que ce bordereau était plié et attaché (à la cire) à une autre feuille. Ce bordereau ne fut plié que deux fois horizontalement et ne pouvait donc tenir que dans une grande enveloppe (legal size). Enfin les lettres connues portant le cachet F.S. 23 sont toutes pliées verticalement contrairement à toutes les autres lettres.

Autant d'indices conduisant à penser que ces lettres et document étaient dans une grande enveloppe formant ce que l'on peut appeler le « Courrier Officiel », séparé du reste et remis au PMG Illingworth avant d'être retourné à l'agent qui y apposa, quand ce fut nécessaire un cachet différent 'F.S. 23' sans que l'on sache pourquoi.

## II-6) Rien d'autre ?

Dans la collection de l'auteur, la lettre ci-contre datée du 11 mai 1919.

Écrite par un membre de l'équipe Sopwith, celui-ci déclare « ...Notre pilote transporte deux lettres pour moi avec un timbre de poste aérienne spécial émis par le Gouvernement de Terre-neuve... ». Hawker aurait-il transporté



(Col. JCV)

quelques lettres supplémentaires ? Ce n'est pas impossible compte tenu des usages de l'époque.

Note : Cette lettre est signée 'Fred', ce qui a longtemps conduit certaines personnes à penser qu'il s'agissait de 'Freddie' Raynham ... mais le texte contredit cette possibilité.

### III) TENTATIVE(S) DU MARTINSYDE (18 MAI - 12 JUILLET 1919)

Le Martinsyde *Raymor* - du nom des aviateurs Freddie 'Fred' P. Raynham (pilote) et Charles W. F. Morgan (navigateur) - est une version modifiée du Martinsyde F.4 Buzzard. Ci-contre, l'appareil en cours de montage. On note la neige toujours présente en avril.



(Col. JCV)

Longueur 26ft ; Envergure 41ft  
Moteur Rolls-Royce Falcon de 285 hp  
Vitesse de croisière 100 mph; Réservoir 370 gal  
Rayon d'action 2500 miles  
Poids à vide 3.250 lbs

L'avion et son équipe arrivent le 10 avril et s'installent à Pleasantville, un faubourg au nord de St John's. Le Martinsyde est rapidement assemblé. Le Sopwith n'ayant toujours pas décollé faute d'une météo favorable, il apparait aux yeux du PMG Robinson qu'il pourrait décoller avant le Sopwith. Il est donc nécessaire de lui fournir un sac postal.

#### **III-1) Le premier courrier du Martinsyde**

Selon la littérature ce courrier est principalement constitué d'une copie (?) du courrier « officiel » du Sopwith, et de lettres de l'équipe et de son entourage. Curieusement, parmi les lettres connues, aucune ne correspond aux caractéristiques d'un courrier officiel : pas de lettre au Roi, au PMG de Londres, au Daily Mail, etc...

L'affranchissement de ce courrier est remarquable : tarif 3¢ (tarif surface) comme pour le Sopwith, mais au lieu d'utiliser le reste du stock du timbre ci-dessus, le PMG décide d'y apposer une surcharge commémorative manuscrite.

Afin d'éviter les contrefaçons, le PMG décide que cette surcharge ne sera pas préparée à l'avance, mais appliquée directement sur le courrier présenté. Autre particularité, le texte est écrit à l'encre d'imprimerie par son secrétaire William Campbell, tandis que lui-même signe en-dessous à l'encre ordinaire (violette). Pour cette raison, la signature montre aujourd'hui une décoloration certaine sur la majorité des enveloppes.





Lettre adressée au  
« Newfoundland Pay & Record Office »  
(Col. JCV)

Au total, on connaît 20 lettres de ce courrier qui ne devait pas comporter plus de 35/40 lettres.  
Le bordereau d'envoi a été perdu.

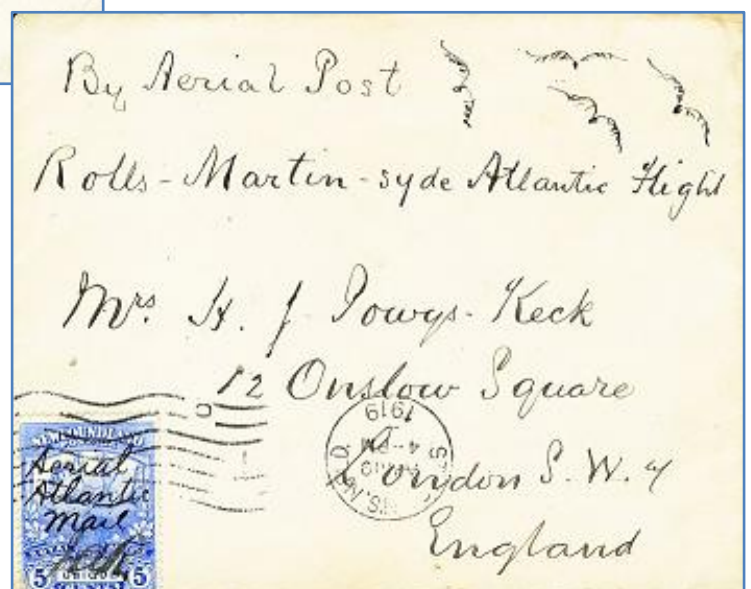
Les plis constituant ce courrier ont été affranchis le 19 avril, soit seulement une semaine après le courrier initial du Sopwith. Le caractère artisanal et urgent de l'inscription transparaît : absence de barre sur le second 't' de 'Atlantic', absence de point sur le « i », inconstance des caractères, de la calligraphie (épaisseur du trait et dimension de l'inscription). Ceci confirme que ce travail a été réalisé au coup par coup. Il en est de même pour la signature du PMG, qui déborde parfois sur la lettre. Le fait d'apposer sa signature sur le timbre, et non sur la gomme comme huit jours plus tôt, atteste des difficultés rencontrées pour signer les timbres du Sopwith.

Trois lettres sont remarquables par leur affranchissement « fantaisie » :



L'auteur de la lettre ci-contre, Ernest Watson, rencontre le PMG Robinson au City Club. Ce dernier lui dit être en train de préparer le courrier du Martinsyde. Watson souhaitant y joindre une lettre demande au bureau du Club une enveloppe et un timbre. Mais le Club ne dispose que de timbres à 2¢ (tarif intérieur de l'île). Il en met donc deux et donne la lettre au PMG Robinson. La surcharge ne sera apposée que sur le premier timbre.

Lettre affranchie 5¢



(Vente Eastern Auctions du printemps 2019)

Au-delà de ces deux lettres, nous présentons la lettre de Poste Aérienne probablement la plus rare du monde. Elle fut vendue par Siegel il y a plus de trente ans et l'auteur ne saurait dire où elle se trouve - en tout état de cause pas dans un musée.



Cette lettre unique, à l'attention de l'Editor du Daily Express - autre journal appartenant à Lord Northcliffe - est affranchie tout à la fois du 3¢ «Hawker » et du 3¢ « Martinsyde ». Elle est signée et datée du 30 avril par le navigateur C. W. Morgan (en haut) et a reçu des oblitérations multiples de la même date. **Un des grands bijoux de l'aérophilatélie.**

### III-2) Premier courrier supplémentaire

Le 2 mai - tout comme pour le Hawker - un petit courrier est ajouté (2 lettres connues).

Affranchissement 3¢ sans surcharge.

Lettre pour l'Angleterre affranchie 3¢, oblitération du 2 Mai 1919.

(Col. JCV)



### III-3) Première tentative et ... échec.

Le 18 mai, apprenant que le Sopwith de Hawker décolle, 'Fred' Raynham décide de faire de même, les conditions météorologiques étant favorables.

L'avion s'écrase au bout de la piste. Sur cette photo, on voit Raynham s'extraire de son appareil tandis que les spectateurs courent vers lui. A droite, le militaire qui court ne peut être que le Colonel Partridge.

Il faudra près de deux mois pour reconstruire l'avion. W.C. Morgan, blessé, est contraint de rentrer en Angleterre.



### III-4) Deuxième tentative infructueuse

L'avion est donc reconstruit, et une deuxième tentative a lieu le 17 juillet 1919, alors qu'Alcock & Brown ont réussi en juin. Cette seconde tentative, se solde par un nouvel échec, l'appareil ne dépassant la piste que de ... 100 pieds.

Du courrier ayant été accumulé à la Poste de St John's, celui-ci, affranchi du nouveau timbre à 1\$ (voir chapitre suivant) est oblitéré le 12 juillet à 20h30 (oblitération tardive et exceptionnelle). Dans une interview, le PMG Robinson déclarera que ce courrier supplémentaire comportait 25 lettres. Longtemps pris pour argent comptant, ce chiffre n'est qu'approximatif, ... 27 lettres étant à ce jour connues.

Quelques exemples significatifs :



Enveloppe officielle (*On His Majesty Service*) du Département du Secrétaire Colonial, adressée au Colonel Partridge, starter du Challenge, alors retourné à son Ministère à Londres, le Challenge étant terminé après le succès d'Alcock & Brown. Au dos outre le cachet d'arrivée à la Foreign Section, le cachet du Ministère, daté du lendemain. (Col. JCV).



Lettre privée adressée à Miss Baird St John's (célèbre famille locale), signée F.P. Raynham et H. Biddlecombe, son nouveau navigateur (3 lettres connues signées). Au dos, outre le cachet de la Foreign Section, le cachet de retour à St John's daté du 5 février 1920. (Col. JCV).





L'accès à la piste du Handley-Page lui ayant été refusé, un bon samaritain, Mr Lester, offre son champ non loin de St John's. Après avoir abattu quelques arbres et déplacé quelques blocs de pierres le terrain fait l'affaire. L'endroit est maintenant connu sous le nom de « Lester's Field ».

La préparation de l'avion va bon train, et le 7 juin, alors que le Handley-Page semble paré pour un décollage imminent, et que le Vickers-Vimy pourrait suivre, on apprend dans un article paru dans le *Daily News* local, que le PMG Robinson a négocié avec le gouvernement la possibilité d'émettre un timbre à 1\$ (33 fois le tarif surface !) pour affranchir les courriers aériens à venir, vers l'Angleterre pour l'année en cours. De plus, 50% de ce montant constituera une taxe au profit du PMDFN (voir ci-dessus II-2). L'existence de cette taxe sera, comme on le verra, source de soucis pour certaines lettres.

Le timbre est réalisé par surcharge du timbre à 15¢ de la série 'John Cabot & Jubilee' représentant des phoques sur la banquise.

100 feuilles de 100 timbres sont divisées en 4 et les marges retirées comme le nécessite la presse.

Les feuilles sont cette fois-ci surchargées dans les ateliers de la Royal Gazette.

**Trans-Atlantic  
AIR POST,  
1919.  
ONE DOLLAR.**



Bloc complet de la surcharge 1\$ de 1919. Une dizaine de tels blocs existent toujours (Col. JCV). On compte 3 timbres montrant une variété significative :

Position 14 : sans virgule ni point ;

Position 19 : sans virgule (variété mineure) ;

Position 20 : petite virgule.

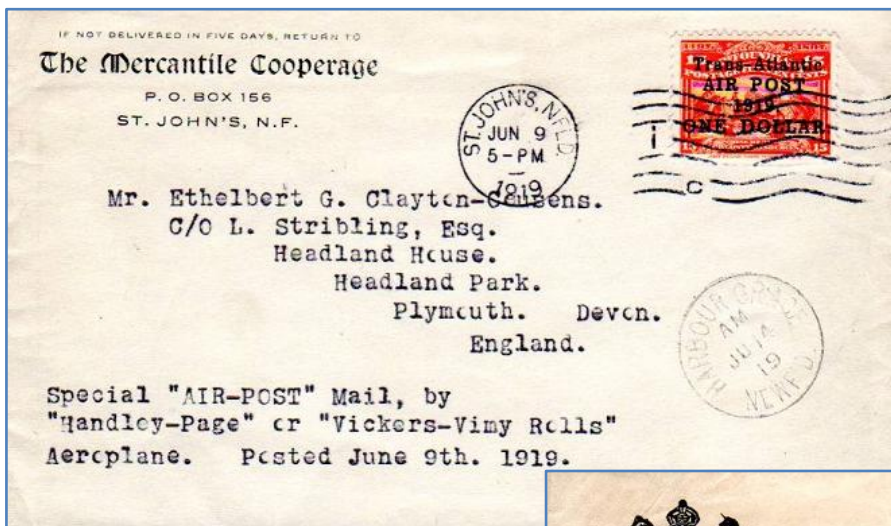
De plus, en position 22, la ligne 'AIR POST' est décalée sur la droite.

30 timbres étant défectueux, le tirage fut donc de 9,970 timbres.

#### IV-1) Répartition entre Handley-Page et Vickers-Vimy

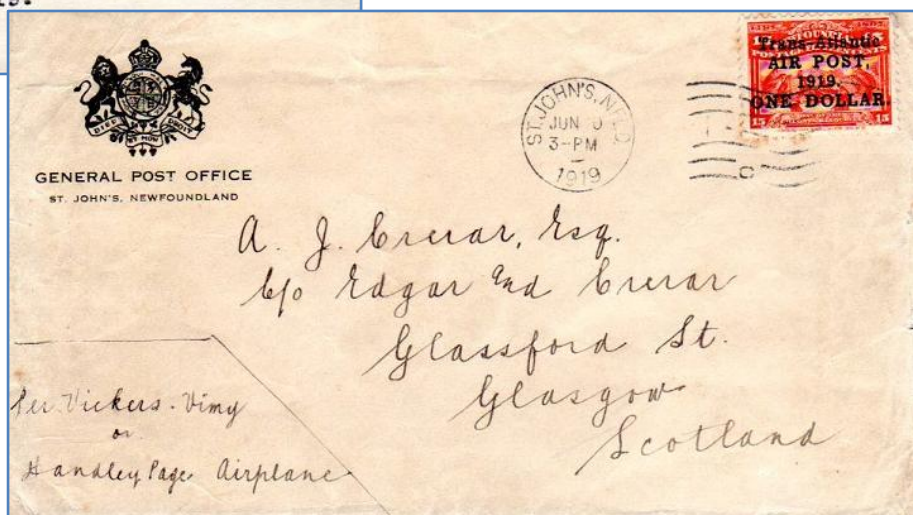
Dans sa note du 7 juin, le PMG note que le courrier de chaque appareil sera au maximum de 3 livres. En ce qui concerne le Handley-Page, supposé décoller le mardi 10 juin, un tiers du courrier (1 livre) est réservé aux habitants de Harbour Grace. A St John's, la Poste décide d'adresser à Harbour Grace tout le courrier reçu le lundi 9. Ce courrier en provenance de St John's constitué de 115 lettres (y compris le courrier officiel) reçoit l'oblitération du 9 juin 5-PM sauf une lettre déposée au bureau de 'St John's East'.

La situation est quelque peu confuse pour le public qui ne sait pas si leur lettre sera acheminée par le Handley-Page ou le Vickers-Vimy. On peut donc trouver des lettres, comme ci-dessous, faisant référence aux deux appareils :



Lettre oblitérée à la Poste de St John's le 9 juin et envoyée à Harbour Grace.

Cachet de transit du 14 juin à la Poste de cette ville. (Col. JCV)



Lettre oblitérée le 10 juin à St John's et donc ajoutée au sac postal du Vickers-Vimy. (Col. JCV)

#### IV-2) Le courrier du Vickers-Vimy

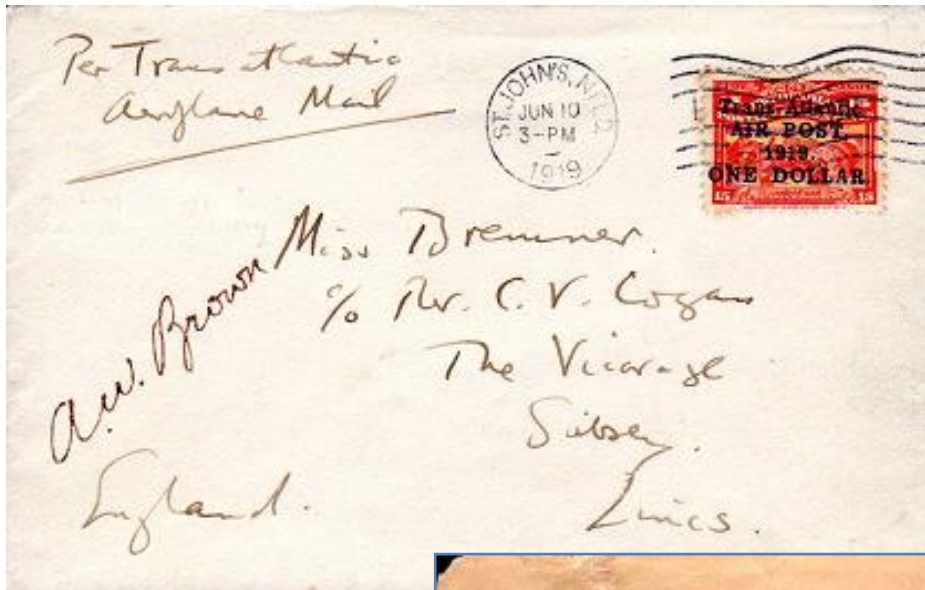
Officiellement (cf. bordereau d'envoi page 21) le Vickers-Vimy transporta 196 lettres (et un paquet). On compte quelques lettres remarquables :



Lettre endossée par le secrétaire du PMG Robinson, William Campbell ... le 27 mars 1928 avec cachet rectangulaire du Dept. Posts Telegraphs de St John's :

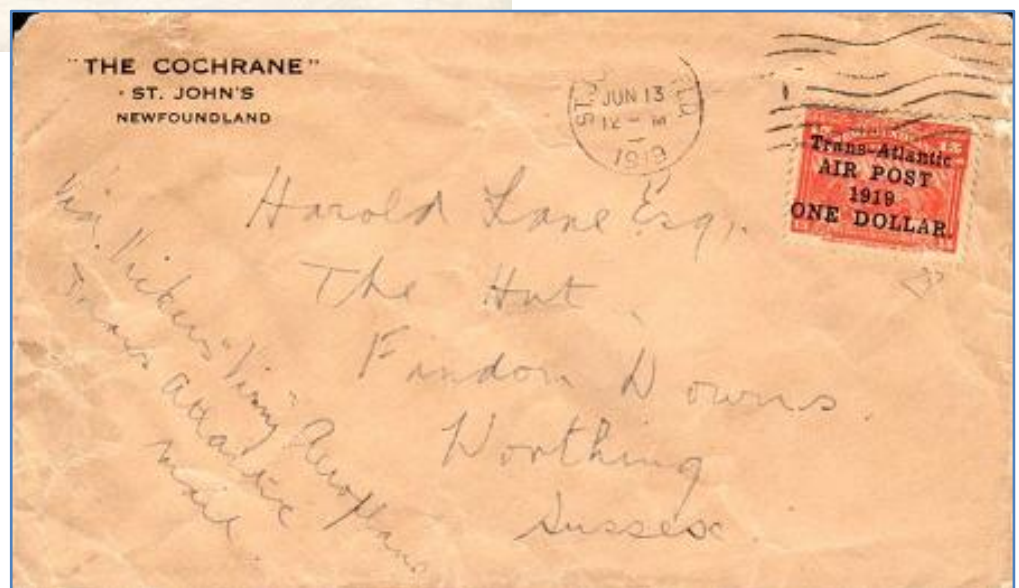
« This letter was despatched by Vickers-Vimy air mail June 14th 1919. W.C. Campbell Secy. PM General. ».

Une autre lettre porte le même endossement signé « Secy Minister of Posts » ... qui s'avère être sa position officielle à la date de l'écrit. (Col. JCV).



Lettre endossée A.W. Brown (Arthur Whitten-Brown). Oblitération du 10 juin. Signature probablement apposée après le vol. Peu de lettres connues avec une signature des pilotes. (Col. JCV)

Enfin une rare lettre de J. Alcock sur papier à entête de l'hôtel « THE COCHRANE » avec texte sur papier du même hôtel, malheureusement collée sur un carton, ce qui a brulé le papier.



Oblitération du 13 juin 12-M (midi), date et heure de fermeture du sac postal (cf. bordereau d'envoi page 21).

Transcription de la lettre :

« St John's June 12th 1919

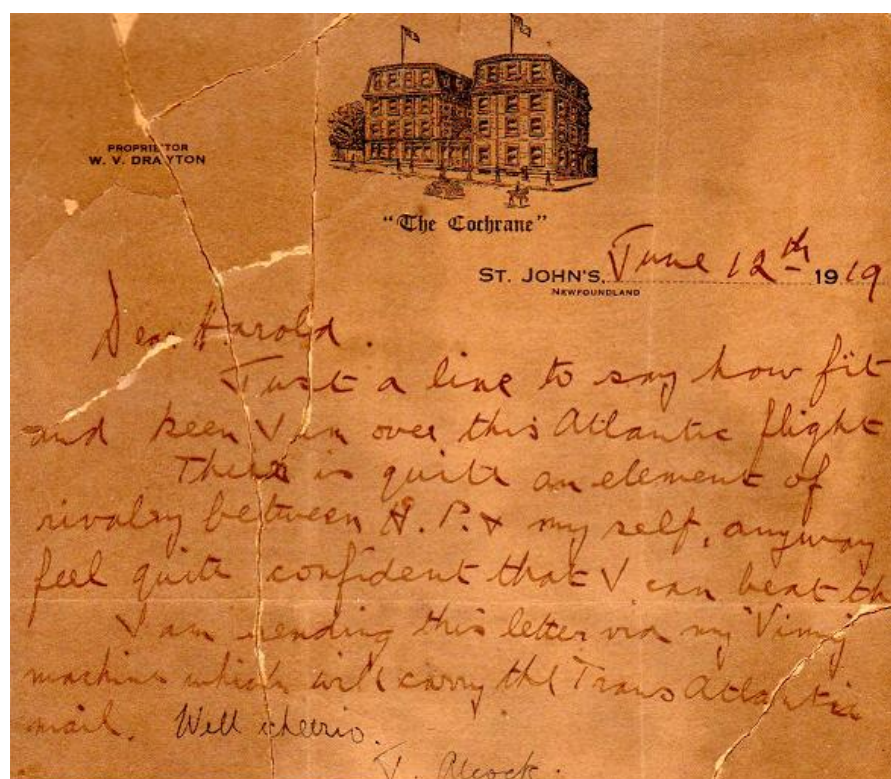
Dear Harold

Just a line to say how fit and keen I am over this Atlantic flight.

There is quite an element of rivalry between H.P. (cf. le Handley-Page) & myself. Anyway feel quite confident that I can beat them.

I am sending this letter via my Vimy machine which will carry the Transatlantic mail.

J. Alcock  
(Col. JCV)



### IV-3) Le vol du Vickers-Vimy

Les conditions météorologiques étant favorables le 14 juin, l'avion décolle dans l'après-midi avec grande difficulté compte-tenu de son poids au décollage (13,500 lbs). Cinq minutes après le décollage, la radio devient inopérante. Un bon vent du nord-ouest facilite le vol avant que des perturbations viennent perturber la navigation. Malgré deux points aux étoiles, la navigation se fait à l'estime, au compas, par Arthur Whitten-Brown pourtant un spécialiste en la matière. De plus le froid gèle les instruments. Au petit matin, il devient nécessaire de faire le point et l'avion monte à 11,000 ft où ils rencontrent encore plus de nuages et les ailes commencent à geler !

Néanmoins ils déterminent qu'ils sont non loin des côtes irlandaises. A 9h30 la côte irlandaise est en vue. Ils atteignent un amer à Clifden où ils lancent quelques fusées puis cherchent un endroit pour atterrir. Ils aperçoivent une large étendue qu'ils pensent être un champ, mais qui s'avère à l'usage être une zone marécageuse où l'avion pique du nez sans dommage pour les pilotes.

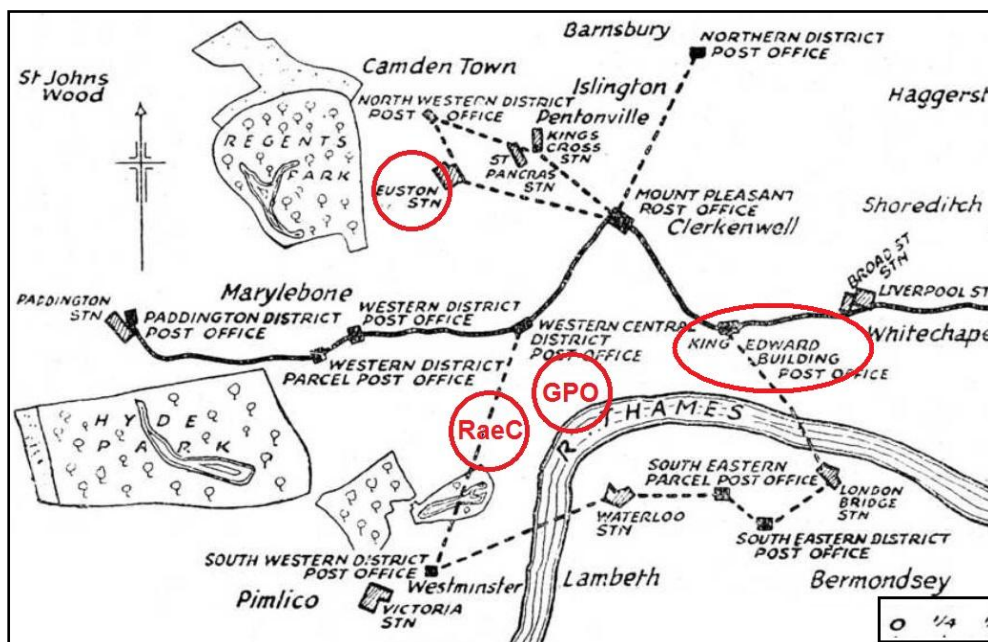


### IV-4) Arrivée à Londres et traitement du courrier.

Arrivés triomphalement par train à la gare d'Euston, le train étant exceptionnellement en retard en raison des nombreux arrêts pour recevoir les félicitations des foules, les aviateurs sont dirigés vers le 3 Clifford Street, siège du Royal Aeroclub. Une foule compacte ralentit encore le convoi qui n'arrive que passé 18 heures. A leur arrivée au Club, le sac postal est confié à une personne du Daily Mail pour le remettre à la Poste ... et un incident se produit !

Au lieu de se rendre au General Post Office St Martin's Le Grand, cette personne se rend au bureau East Central (King Edward Building) pourtant beaucoup plus loin.

A ce bureau, le sac est ouvert et le courrier trié. Le courrier pour Londres reçoit un cachet de réception au dos.



Le bordereau d'envoi raconte la suite de l'histoire.

Please return by 5 P.M. 4, 1919 used 2/55 pm.

POST OFFICE OF NEWFOUNDLAND C CORRESPONDENCE WITH UNITED KINGDOM

## LETTER BILL.

No. of Order of Mail 3 170870  
 Despatched by Vickers-Vimy Airship No. of Letter Bags /  
No. of Bag Prints /  
Total /

Stamp of Despatching Office: **GENERAL'S OFFICE JUN 13 1919 St. John's, Newfoundland.**

Stamp of Receiving Office: **LONDON 17 JUN 19 7.15 AM**

Mail from St. John's, Nfld., for the Exchange Office, London, England  
 Departure of June 13, 191, at 12.25 p.m.  
 Arrival of \_\_\_\_\_, 191, at \_\_\_\_\_ m.

I.—REGISTERED CORRESPONDENCE.			
No. of Registered Articles			
II.—CLOSED MAILS.			
ORIGIN.	DESTINATION.	NO. OF CLOSED MAILS.	OBSERVATIONS.
196	ordinary letters		
1	letter packet		

*Sub Regd. L.*

*Note.* Letters for Newfoundland + U.S.A. contained in Bag, connected with out going mail 8 pm 14 June 19.

OFFICIAL REGISTRATIONS.

Stamp: **RECEIVED**

*J. A. Robinson*  
Despatching Officer.  
P.M. General for Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick.

*J. Danton*  
Receiving Officer.

*Alfred H. Munro*  
Sup. Section

En haut à gauche on note :  
 No of order of Mail .....3  
 Despatched by.....Vickers-Vimy airship  
 et le cachet du Post Master General Office du 13 juin 1919

**Bordereau d'envoi du courrier du Vickers-Vimy.**  
 Courtesy of the BPMA  
[www.postalheritage.org.uk](http://www.postalheritage.org.uk)

Première remarque : "3" indique le troisième vol, or ceci est le quatrième courrier quittant le GPO (Sopwith, Martinsyde, Handley-Page et Vickers-Vimy), le courrier du Handley-Page étant parti le 9 Juin. Un courrier n'aurait-il pas reçu ce document ?

A droite le cachet du bureau de East Central 'LONDON/7/17 JUN 19/7 15 PM/E.C.'

Le courrier a donc été enregistré à 19h15 et le bordereau signé (faible) par l'inspecteur en vis-à-vis de la signature de Robinson. Ensuite, il est facile d'imaginer que la Poste constate son erreur, le courrier devant être dirigé vers le GPO. On reconstitue le sac postal qui est envoyé au GPO.

Au GPO on note l'arrivée du sac postal tout en haut de la feuille. Les souris ont fait pitance de ce document, mais heureusement Harmer, vers les années 50, en montre une copie en meilleur état, et on peut lire : « arrived 7.55 pm ».

Au bas du cadre apparait la signature 'J. Dusner (?) Supt (= Superintendent) Foreign Section'. Le courrier est enfin arrivé à bon port.

Pas de marque de réception sur le courrier, comme il se doit. Juste une note au milieu de la feuille, indiquant que le courrier à destination de Terre-neuve et des Etats-Unis a été réexpédié dès 20 heures (8 pm) !

Ultérieurement, le bordereau sera signé (au bas de la page) par Alberth Illingworth PMG London, et vraisemblablement retourné à Terre-neuve comme requis au haut de la feuille.

Tout ceci confirme les dires de l'auteur : les courriers par porteurs privés devaient passer par la Foreign Section et aucun cachet de passage n'était frappé.

#### IV-5) Rien d'autre ?

196 seulement arrivées à destination ? Surement pas !

Comme toujours, les pilotes transportant un courrier ayant fait l'objet d'un timbre spécial (surchargé ou commémoratif) en reçurent gracieusement un certain nombre. Harmer parle d'une soixantaine pour chacun des deux appareils, Handley-Page et Vickers-Vimy.

Problème, ce timbre comporte une taxe de 50¢ (au profit de PMDFN) qui n'a pas été acquittée pour ces timbres ... mais que la Poste devra payer s'il figure dans le courrier !

De fait, comme on va le voir dans ce qui suit, des lettres affranchies avec ces timbres peuvent avoir reçu une oblitération et avoir été retournées à leurs expéditeurs. En l'absence de tout cachet de réception, impossible de les distinguer !

### V ) LES MALHEURS DU HANDLEY-PAGE

Le Handley-Page V/1500 était un gros bombardier quadrimoteur mis en service à la fin de la première guerre mondiale.

Equipage 8/9  
Longueur 19.5m  
Envergure 38.4m  
Poids à vide 8 t; en charge 14 t  
Moteurs : 4 x Rolls-Royce  
Eagle VIII de 375 hp

Vitesse maximale 99 mph

L'appareil avait été modifié pour recevoir des réservoirs supplémentaires pour la traversée.



Le Handley-Page, arrivé le 11 mai à Terre-neuve, était stationné à Harbour Grace, une ville côtière située à environ 50 miles au nord-ouest de St John's. L'équipe avait trouvé là un vaste terrain, parfait pour cet imposant appareil. L'équipage prévu pour la traversée était de 4 hommes, le Vice-amiral Mark Kerr, Major H. G. Brackley pilote, Major T. Gran navigateur et un mécanicien/radio opérateur, R Wyatt. Autres personnalités de cette équipe, le Lt. Colonel E.W. Stedman, représentant de Handley-Page et 'Erection Manager' et le Major G.T. Taylor, météorologue.

Comme dit précédemment, la poste de Harbour Grace avait reçu le courrier de St John's, affranchi et oblitéré 1\$. A Harbour Grace, un courrier s'était ajouté devant comprendre le courrier local et le courrier des aviateurs. Du moins, Harmer l'affirme dans son ouvrage, la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>nde</sup> édition se contredisant autour de la quantité de timbres reçue gracieusement de la Poste (63) et le nombre de lettres expédiées par l'équipe Handley-Page dans le courrier (63 !). Dans ce qui suit l'auteur s'en tiendra aux faits et aux preuves matérielles.

### V-1) La Poste de Harbour Grace

Sur la période étudiée par l'auteur, La Poste de Harbour Grace, impliquée dans une part importante des vols subséquents à celui du Handley-Page, a toujours eu une pratique constante et particulière : le courrier est oblitéré avec une oblitération muette type 'bouchon' et un cachet à date est ajouté le jour du départ du vol avant de remettre le courrier aux aviateurs.

Note : Le meilleur exemple est le vol du *Columbia*, arrivé à Terre-Neuve le 22 septembre 1930 et qui reçoit un cachet à date du 8 octobre 1930, jour du décollage.

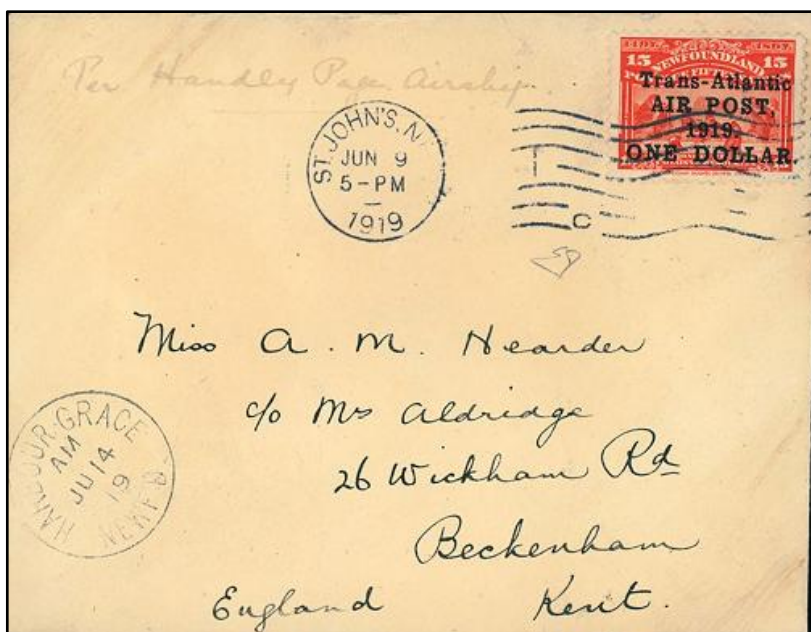
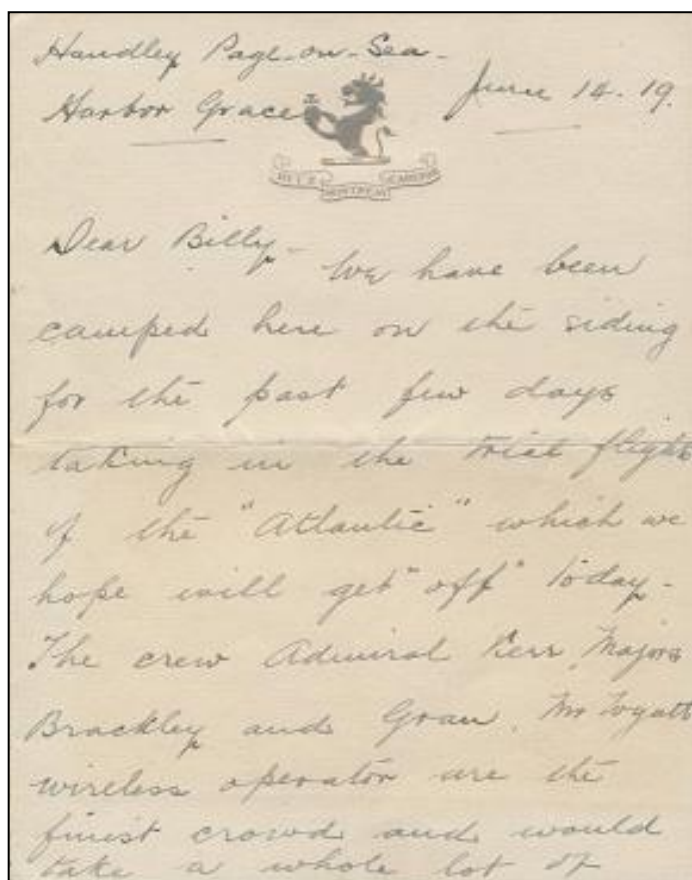
On peut en conclure, que l'objet de ce cachet est bien de confirmer la date de départ du courrier. Plus commémoratif que technique.

A ceci l'auteur ajoute la lettre ci-jointe écrite par un membre de l'équipe. Datée du 14 juin 1919 (Handley-Page on Sea / Harbour Grace), cette lettre affirme que les conditions étant favorables - fort vent du nord-ouest - l'appareil va décoller ce jour. (Col. JCV).

On peut (on doit) en conclure que le 14 juin, l'équipe du Handley-Page a envoyé quelqu'un à la Poste pour demander que le courrier soit prêt pour un décollage immédiat.

Que connaît-on du courrier contenu dans le sac postal ?

→ Courrier en provenance de St John's (115 lettres d'après Harmer - 40 lettres connues de l'auteur). Toutes portent l'oblitération mécanique de St John's du 9 juin et le cachet à date de Harbour Grace du 14 juin sur le devant, faible comme toujours et jamais le cachet spécial du Handley-Page. (Col. JCV).



Note : on remarquera le timbre montrant une surcharge placée trop basse.

→ Courrier de Harbour Grace :

19 lettres connues, toutes avec l'oblitération muette, le cachet à date du 14 juin et **toujours** le cachet spécial Handley-Page au dos. (Col. JCV).



Seule exception connue :

Lettre mise à la poste de Island Cove le 12 juin (oblitération et autre cachet à date), transit par Spanyard Bay (cachet à gauche répété au dos), et autre cachet de transit (partiel) en haut à droite du timbre à date de Harbour Grace, le 13 juin.

Le cachet spécial Handley-Page du 14 juin est frappé au recto et non au verso comme sur le reste du courrier de Harbour Grace. (Col. JCV).



Constat : aucune des 19 lettres connues mentionnées ci-dessus ne peut être attribuée au staff du Handley-Page. Comme on le verra ci-dessous, ce courrier partira avec l'avion le 4 juillet et sera acheminé à New-York, d'où il rejoindra le courrier normal pour l'Angleterre et Londres, où, comme il se doit, il ne recevra aucun cachet de transit ou d'arrivée.

## V-2) L'échec du Handley-Page

Alors que le montage du Vickers-Vimy n'est pas achevé, le Handley-Page est quasiment prêt fin mai, attendant la bonne météo.

Le 10 juin, la météo étant bonne à Terre-neuve, l'équipe effectue un vol d'essai (circulaire) de longue durée. Après plus de 4 heures de vol, retour de l'appareil. Au sol l'équipe s'inquiète : les moteurs ont commencé à chauffer, le refroidissement étant devenu inefficace. Après démontage, on constate que les filtres sont bouchés et qu'il faut les remplacer. Ce que l'équipage du Handley-Page découvre et que Alcock sait déjà, averti par Harry Hawker, c'est que l'eau locale est très dure. A l'usage, le calcaire se dépose dans les filtres réduisant le débit de refroidissement. Pour éviter ce problème, l'équipe du Vickers-Vimy a approvisionné de l'eau distillée !

Le 14 juin, l'équipe du Handley-Page est probablement encore en train de remonter les nouveaux filtres, espérant décoller le jour même, la météo étant très favorable. Mais le Vickers-Vimy décolle avant eux... et le Handley-Page doit attendre un possible échec.



Le Vickers-Vimy ayant réussi, Mark Kerr change de plan et décide de se rendre à New-York afin de tenter une traversée encore plus ambitieuse entre New-York et Gibraltar. Le Handley-Page décolle le 4 juillet à 18h30 en direction de New-York avec le sac postal pour Londres et un courrier additionnel pour les Etats-Unis.

Après 8 heures de vol, au milieu de la nuit, alors qu'ils survolent la Nouvelle-Ecosse, une fuite d'huile apparaît sur un moteur contraignant l'équipage à trouver rapidement un lieu d'atterrissage. Des habitants de la ville de Parrsboro entendent le Handley-Page et organisent le balisage du champ de course local avec des voitures. L'avion se pose mais une des ailes rencontre un arbre, entraînant le capotage de l'appareil.



L'appareil sera reconstruit et rejoindra New-York en septembre.

Entretemps le courrier est acheminé jusqu'à New-York par surface. On notera qu'à cette date, le vol entre Harbour Grace et Parrsboro constitue la deuxième plus longue distance jamais volée.

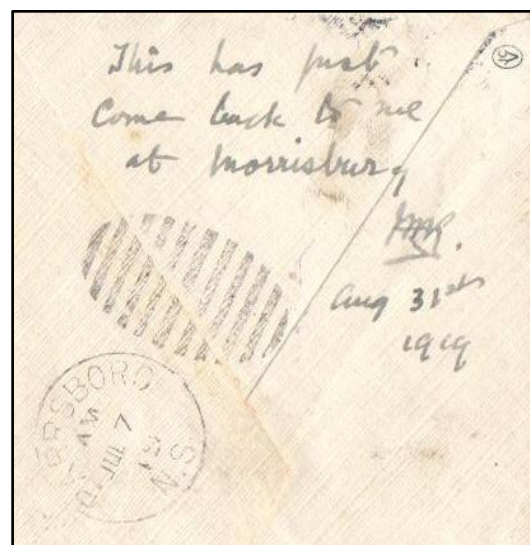
### V-3) Le courrier de l'équipe du Handley-Page

5 lettres et des cartes postales sont connues, faciles à distinguer ... et remarquables : bien qu'ayant reçu l'oblitération de Harbour Grace et le cachet à date du 14 juin, toutes portent le cachet du Handley-Page au recto avec une date postérieure, du 3 juillet ou 7 juillet.

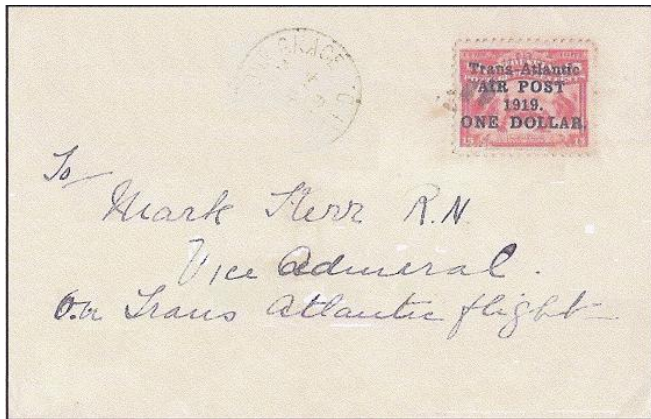
Comment furent-elles acheminées par la Poste vers l'Angleterre ?

Comme dit plus haut, les équipes d'aviateurs reçurent gracieusement des timbres (63 ?). De toute évidence, tout leur courrier fut affranchi avec ces timbres, et il est probable que respectant les consignes de la Poste, ce courrier ne rejoignit pas le sac postal à Harbour Grace.

Une lettre emblématique écrite par l'Amiral Mark Kerr est révélatrice.



Globalement, cette lettre adressée à lui-même reçut une adresse à Londres, Cumberland Terrace - i.e. le Cumberland Palace -, d'où elle fut réexpédiée - cachet de Londres du 9 août 1919 à droite - à Morrisburg au Canada. Au verso, un cachet duplex de Parrsboro daté du 7 juillet 1919 et une note manuscrite de l'auteur « Ceci m'a juste été retourné à Morrisburg, signé MK, 31 août 1919. (Col. JCV).



Si on « nettoie » informatiquement la lettre pour la voir dans son état initial à Harbour Grace, on découvre ceci :

La lettre est affranchie, oblitérée avec le cachet à date d'accompagnement de Harbour Grace du 14 juin ... mais la lettre n'a pas d'adresse ! Elle n'est donc pas destinée à être mise dans le sac postal ! La raison est évidente, le timbre a gracieusement été donné et il n'a pas payé la taxe revenant au PMDFN.

Elle a donc été récupérée par son auteur qui appose quelques jours plus tard le cachet du

Handley-Page en date du 3 juillet. Plus tard, à Parrsboro, la Poste locale, n'ayant aucun souci avec l'affranchissement, ajoute cette lettre (et ses semblables) au sac postal après les avoir gratifiées d'un cachet de transit.

Autre lettre intéressante, celle écrite par le Lt. Col Stedman à sa femme qui relève du même processus : cachet Handley-Page du 7 juillet, un cachet duplex à Parrsboro (7 juillet) et pas de cachet d'arrivée. (Col. JCV).



#### V-4) Le courrier de New-York

Après son échec, Mark Kerr annonce son intention de voler vers New-York afin de préparer une traversée vers Gibraltar.

La Poste de Harbour Grace en profite pour ajouter un sac postal vers New-York au tarif de 3¢ - tarif de surface car le tarif par poste aérienne n'existe pas. En 1953 Harmer mentionne deux lettres affranchies avec des timbres de la série Caribou. De nos jours 6 lettres sont connues, mais une seule est correctement affranchie. Les autres font partie d'un courrier commémoratif, et sont généralement affranchies avec plusieurs timbres de la série 'Caribou' pour un total excessif.

Par ailleurs, le Handley-Page ayant échoué, le PMG Robinson négocie avec le Général Maitland, dont le dirigeable « R 34 » vient de traverser l'Atlantique de Londres à New-York et qui doit repartir incessamment sous peu vers Londres, la possibilité de convoier le courrier du Handley-Page. Un accord est trouvé et tout le courrier envoyé vers Mineola (Long Island). Malheureusement, à son arrivée à la Poste de Long Island le 11 juillet, le dirigeable était déjà reparti depuis le 9.

Le courrier de Londres est donc redirigé vers la voie maritime. Quant au courrier pour les Etats-Unis qui avait suivi le même chemin, il est jugé être arrivé là par erreur et redirigé, affublé d'un cachet « **Missent to Long Island, N.Y.** »



Seule lettre connue affranchie au tarif de 3¢, à destination de Yankers, N.Y. avec oblitération de Harbour Grace du 4 juillet (jour du départ), duplex de Long Islands (JUL 10) et la griffe « Missent to Long Isdlands ». (Col. JCV)

Enveloppe commémorative  
**“Souvenir of First Flight Handley-Page Biplane “Atlantic” From Harbour Grace, Newfoundland”**.  
 Affranchissement fantaisiste 15¢ et mêmes cachets que ci-dessus.  
 (Col. JCV)



### VI-5) Et après....

Hawker et Mackenzie-Grieve sont reçus avec honneur et reçoivent un prix spécial de 5,000£ pour leur aventure incroyable.

Sopwith, en difficulté par suite des taxes gouvernementales imposées après la guerre aux industriels ayant participé à l'effort de guerre, s'associera avec Hawker pour créer une entreprise sous le nom de Hawker Engineering. Hawker, malade, décédera d'une attaque cardiaque en plein vol de démonstration en 1921, mais son entreprise continuera à être un des fleurons de l'industrie aéronautique britannique (Hawker-Siddeley) jusqu'en 1997.

J. P. Raynham continuera à être un compétiteur malchanceux. Expert en la matière il sera, durant la Seconde Guerre mondiale, attaché au Bureau des Accidents !

John Alcock et Arthur Whitten-Brown reçoivent honneurs et décorations et donneront 50% de leur nombreux prix aux employés de Vickers. John Alcock se tuera le 18 décembre 1919 à Cottevrard (Normandie) alors qu'il convoie un nouvel appareil Vickers vers Le Bourget. Son navigateur, Arthur Whitten-Brown retournera aux Etats-Unis (d'où sa mère était originaire) pour travailler pour le groupe Vickers. De sa vie, il ne remontera jamais dans un avion.

Après la destruction du Handley-Page aux Etats-Unis lors d'un vol New-York - Chicago, le Vice-amiral Mark Kerr prend une heureuse retraite.

### Bibliographie

1. Newfoundland Air Mail, 1953 et réédition 1984 (Dalwick et Harmer).
2. Newfoundland Air Mail 1919-1939 Jean-Claude Vasseur, 2010.
3. The Challenge of the Atlantic, Bill Parsons with Bill Bowman, 1983.
4. The Flight of Alcock & Brown, Graham Wallace, 1955.
5. Hawker A Biography, L.K. Blackmore, 1990.
6. BNAPS Newfoundland Study Group Letter articles  
 ... et bien-sûr Internet.

**STOCKHOLMIA 2019** a été, sans conteste, l'évènement philatélique majeur de l'année. Organisé à Stockholm par la plus ancienne et la plus illustre des associations philatéliques « The Royal Philatelic Society London » pour son cent cinquantième anniversaire, il a donné l'occasion aux 7 800 visiteurs venus du monde entier, d'admirer deux mille cadres de collection ou d'assister à quelques-unes des conférences parmi la centaine proposée. La qualité de l'exposition, de niveau mondial, était exceptionnelle : 70 médailles Grand Or et 96 médailles d'Or ont été attribuées pour près de 400 collections en compétition.

Parmi les 15 collections présentées en Aérophilatélie, deux ont reçu la médaille Grand Or dont celle de **Jean-Claude Vasseur**, membre du CAF, pour sa collection intitulée « *Newfoundland Airmail 1919/1939* » (Courrier aérien de Terre-Neuve, 1919/1939) qui a, de plus, été retenue comme la meilleure de sa classe (« Best in Class »). Il convient de mentionner également deux autres membres du CAF : **Serge Kahn**, qui a obtenu une médaille d'Or pour sa collection polaire « *Charcot en Antarctique* », et **Robert Marion** pour sa présentation d'histoire postale de l'île Maurice récompensée par une médaille de Grand Vermeil.

Les conférences étaient tout aussi passionnantes. En Aérophilatélie nous avons été principalement intéressés par celle présentée par Ivar Sundsbö, de nationalité norvégienne, juré international en aérophilatélie : « *Current trends in Aerophilately : The aero class seen from a juror's point of view* » (Tendances actuelles en aérophilatélie, vues par un juré).

Au-delà des nouvelles tendances relevées par notre conférencier, celui-ci a prodigué de précieux conseils à l'attention des collectionneurs souhaitant exposer.

## 1/ Le thème de la collection

Ivar Sundsbö constate tout d'abord, et s'en félicite, que la mode n'est plus aujourd'hui à exposer des collections constituées pour l'essentiel de premiers vols. Les plis témoignant des vols de pionniers ne sont évidemment pas à dédaigner mais ils ont, pour la plupart, déjà été exposés. Il en est de même, dans une certaine mesure, des collections de Zeppelin qui sont, pour la plupart, composées de plis impeccables, confectionnés à l'époque par quelques négociants pour des parcours parfois bien improbables (comme ces lettres originaires de certaines colonies françaises à destination d'Amérique du Sud).

Il convient en revanche de privilégier des collections qui présentent, en plus de ces plis historiques, des plis privés ou commerciaux qui permettent de mieux étudier le développement de la poste aérienne. Cette remarque n'est pas nouvelle mais n'est pas toujours bien comprise des collectionneurs qui ont par nature plutôt tendance à rechercher des plis rares et à forte valeur (...et achetés au meilleur prix !). Une route aérienne ne se limite pas à son premier vol et l'intérêt de l'aérophilatélie est de montrer comment, d'un point à un autre du monde, l'avion a permis d'accélérer, par périodes successives, l'acheminement du courrier, ou, à l'inverse comment - en temps de guerre par exemple - le courrier a pu être acheminé, malgré les vicissitudes, par des voies détournées.

Les grandes lignes aériennes des années 1920-1930 (Imperial Airways vers l'Afrique ou l'Asie, les lignes d'Air France dites Dagnaux, Mermoz ou Noguès, comme les lignes allemandes Condor ou Lufthansa) sont désormais bien connues des aérophilatélistes et en particulier des jurés qui seront toujours à même de vous dire quelle pièce manque à votre collection. Il vaut mieux intéresser le jury par de nouveaux thèmes. A cet égard deux types de collections, apparues récemment dans des expositions internationales, ont retenu plus particulièrement l'attention des jurés :

- Des collections transverses couvrant à la fois plusieurs routes aériennes ou plusieurs périodes et qui demandent une vaste culture aérophilatélique. L'exemple type est la collection qu'a constituée Ivar Sundsbö et qu'il a présentée dans sa « Master Class » : « *Air Transit Markings on Air Mail* ». Il s'agit d'une étude des différentes marques

postales spécifiques à la poste aérienne (telles que les griffes « par avion jusqu'à » ou les griffes de fin d'acheminement par avion ainsi que les cachets AV 2 et OAT utilisés durant la guerre). Ces marques varient selon les routes, les points de transit ou les périodes. Par son étendue et sa spécificité une telle collection est susceptible d'intéresser presque tous les aérophilatélistes quel que soit leur domaine de prédilection. A cet égard on notera que les courriers qui ont été acheminés par plusieurs transporteurs ou qui ont reçu des marques de censure de plusieurs pays sont de en plus appréciés des jurys.

- Des collections spécialisées dans des domaines inédits à ce jour, nécessitant d'importantes recherches personnelles et qui font progresser les connaissances en Aérophilatélie. Deux collections ont été citées en exemple : « *The Coronation Flights London-Windsor in 1911* », collection qui a reçu une médaille d'Or à Stockholm et ... « *La Poste aérienne de et vers la Nouvelle-Calédonie* » (!), exposée à New York.

## **2/ Conseils pour exposer :**

Notre conférencier a commencé sa conférence par cette éloquente formule : « *Pitching good aero covers is a start, but putting them together as an exhibit is an entirely different challenge* », que l'on pourrait traduire un peu familièrement ainsi: « Se procurer de belles pièces d'aéro est un premier pas, les exposer en compétition est une toute autre histoire. »

Exposer en compétition nécessite, comme pour une compétition sportive, d'accepter les règles, applicables à tous et qui permettent d'évaluer les collections selon des critères les plus objectifs possible. Elles sont explicites (c'est le règlement, qui a été considérablement modifié en 1994, et qu'il convient de bien connaître). Elles peuvent aussi être implicites (il y a la lettre et l'esprit, l'usage et la tendance...).

Exposer ne consiste pas simplement à présenter les plis que l'on a accumulés en les classant deux par page. Exposer c'est raconter une histoire que l'on illustre essentiellement par des enveloppes qui ont été acheminées par avion ou qui ont tenté de l'être. Il s'agit là, à la fois, de répondre à l'actuelle pratique anglo-saxonne en matière de communication du « storytelling », et d'appliquer la technique bien française de la dissertation, composée d'une introduction, d'un développement en plusieurs parties équilibrées, et d'une conclusion !

A cet égard, la réalisation d'un synopsis à l'attention du jury, facultatif mais de plus en plus demandé par les organisateurs des compétitions philatéliques, s'inscrit dans cette nouvelle évolution en permettant au collectionneur de mettre en avant certains éléments de l'histoire qu'il a à raconter.

### **a) L'introduction :**

Ivar Sundsbö, comme l'aurait fait tout autre juré philatélique, a particulièrement insisté sur l'importance de l'introduction. C'est en effet, pour tout examinateur (donc pour tout juré), la partie déterminante d'un exposé (ou d'une collection exposée...). C'est la partie qui donne la première impression et qui sera, de toutes les pages, la plus examinée.

Elle doit présenter le thème de la collection et ses limites (dans le temps ou dans l'espace) en les expliquant, souligner le ou les objectifs recherchés (montrer les progrès d'un service aérien postal...), annoncer le développement (en d'autres termes résumer l'histoire), mettre en avant le cas échéant l'originalité du thème choisi ou de la présentation, signaler les pièces rares (en donnant plus de détails dans le synopsis), annoncer le plan et indiquer les principales références bibliographiques, sans hésiter à mentionner ses propres recherches... et tout ceci en deux pages maximum écrites en un style clair et concis. C'est bien, comme pour la dissertation du bac, la partie la plus difficile !

b) Le jury et le collectionneur :

A la différence toutefois d'un examen ou d'un concours, le jury d'une compétition philatélique est souvent bien moins savant que le collectionneur qu'il doit évaluer. Comment en effet mieux maîtriser à la fois l'aérophilatélie de l'Uruguay et de la Finlande, de la Nouvelle-Calédonie et de la Chine que les exposants eux-mêmes qui sont, pour la plupart après des années de recherche, devenus des érudits dans leur domaine ? L'expérience du juré est nécessaire mais pas suffisante. A l'exposant de le comprendre, de l'accepter et... d'en jouer. Il faut « aider le juré à comprendre » nous dit Ivar Sundsbö, et pour cela l'introduction, et surtout le synopsis sont là pour lui indiquer quelles sont les pièces qui méritent son attention.

Dans ce domaine, des évolutions sont souhaitables. Pourquoi ne pas permettre à l'exposant de présenter lui-même sa collection au jury ? Pourquoi ne pas lui demander de transmettre au jury les scans de l'intégralité de sa présentation, quelques temps avant l'exposition ? Ceci permettrait de mieux préparer les jurés qui, dans la plupart des grandes expositions internationales n'ont que trop peu de temps à consacrer à chaque collection exposée.

c) Comment gagner des points en exposition ?

Rappelons pour cela le barème de notation :

Traitement et importance	= 30 points (20+10)
Connaissances et recherche	= 35 points (20+15)
Condition et rareté	= 30 points (10+20)
Présentation	= 5 points
Total	=100 points

En compétition d'aérophilatélie, le critère « connaissance et recherche » (35 points) est donc plus important que celui de « rareté » (20 points). Ce qui fait dire à Ivar Sundsbö qu'un maximum de points peut être obtenu sans dépenser un sou ...

Reconnaissons que le collectionneur a plutôt tendance à penser exactement l'inverse !

En privilégiant un domaine nouveau (une zone, un thème ou une période) on peut ainsi compenser les points perdus sur les critères « importance » ou « rareté », d'où les notes obtenues par les deux collections originales citées.

A cet égard la Seconde Guerre mondiale fait partie de ces nouvelles périodes à explorer par sa complexité, le manque d'informations et par les recherches personnelles que cela demande.

d) Quelques conseils :

- « Rates and Routes » (les tarifs et les acheminements aériens) sont les maîtres mots de l'aérophilatélie. Chaque pli présenté doit comprendre la description de son acheminement par la voie aérienne ainsi que le tarif appliqué, tels qu'ils résultent des oblitérations, des marques postales ou timbres présents sur le pli... et surtout des connaissances et recherches de l'auteur.
- L'information relative à la route doit comprendre la compagnie empruntée, le type d'avion, l'itinéraire, et éventuellement le numéro du vol ou la distance parcourue (pour les vols pionniers). Les acheminements effectués par correspondance entre plusieurs compagnies aériennes sont à privilégier. Il en est de même pour les courriers comprenant des censures multiples.
- On notera qu'il est moins important en Aérophilatélie qu'en Histoire Postale que le tarif appliqué soit juste. Il peut même être « philatélique » si le pli permet de témoigner de l'existence d'un vol précurseur ou rare.
- Les pièces exposées doivent rester en cohérence avec le sujet. Attention à ne pas présenter des pièces qui ne correspondent pas à la période étudiée.

- Les règles de l'UPU spécifiques à la poste aérienne et en particulier celles établies lors des Congrès qui se sont tenus de 1920 (Madrid) à 1947 (Paris), sont trop souvent méconnues des participants.

e) Le contenu

D'autres objets philatéliques que des enveloppes peuvent aussi être exposés comme des timbres ou des étiquettes par avion. Il est même recommandé de présenter d'autres objets postaux (les A.O.) tels que imprimés, journaux, récépissés, papiers d'affaires....

Peuvent s'y ajouter, mais de « façon raisonnable » des cartes géographiques, des documents de compagnie aérienne (horaires, tarifs...).

Les photos sont-elles autorisées ? La question est régulièrement posée, et à Stockholm la réponse dépendait du conférencier. Pour Enrique Lewowicz (médaille Grand Or pour sa collection sur les courriers aériens d'Uruguay avant 1930), seule une photo directement liée au vol concerné par le pli exposé, est autorisée. Une photo du pilote ou de l'avion, seul, ou prise à une autre date que celle du vol, est à exclure.

La position d'Ivor Sundbö était moins dogmatique dans la mesure où le nombre de photos et d'illustrations reste « raisonnable », et il concluait en souriant : « Cela dépend du juré du jour... », preuve qu'il y a toujours place à de la subjectivité dans l'évaluation d'une collection, même en compétition internationale !



Le roi de Suède Carl XVI Gustaf inaugure l'exposition STOCKHOLMIA 2019



Le président de la Royal Philatelic Society London Patrick Maselis

## LA VIE DU CAF

Notre Assemblée Générale 2019 s'est déroulée le samedi 15 juin au restaurant "**Au Pied de Cochon**". Le compte rendu de cette AG est diffusé séparément.

A cette occasion, j'ai eu le plaisir de remettre la médaille d'Or de la **FISA** (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques <http://fisa-web.com/>) à deux éminents membres historiques du CAF : M. **Vital FERRY** et M. **Jacques RENAUD**. Cette distinction a leur avoir été attribuée lors du Congrès de la FISA qui s'était tenu à Berlin le 27 avril 2019.

Le CAF leur adresse ses plus chaleureuses félicitations.



De g à d : Jean Houdré, Vital Ferry, Dominique Petit, Yves Saint-Yves.

### Vital Ferry :

Acteur et témoin de l'aventure de l'aviation depuis plus de 70 ans, ses innombrables ouvrages et articles constituent une référence pour tous les passionnés de l'histoire de l'aviation.



De g à d : Jacques Renaud, Dominique Petit.

### Jacques Renaud :

Grand connaisseur et collectionneur de l'aérophilatélie française et internationale, juge national en aérophilatélie. Ses conseils ont guidé de nombreux aérophilatélistes.



## Au palmarès des expositions philatéliques

- **AeroBerlin 2019** (26 - 28 avril 2019).
  - 82 O : Patrice TRZECIAK : « *Transatlantic Airmail Services during WW2* ».
  - 76 V : Fabien FENBACH : « *GRAF ZEPPELIN LZ 127 : le courrier étranger* ».
  - 71 V : René MARECHAL : « *Courrier pendant le blocus de Berlin 24 juin 1948 - 12 mai 1949* ».
- **STOCKHOLMIA 2019**. Exposition internationale à Stockholm à l'occasion du 150<sup>ème</sup> anniversaire de la Royal Philatelic Society London (RPSL) (29 mai - 2 juin 2019)
  - 96 GO + "Best in Class" : Jean-Claude VASSEUR : « *Newfoundland Airmail 1919-1939* ».
  - 92 O : Serge KAHN : « *Charcot in the Antarctic* » en histoire postale.
  - 87 GV : Robert MARION : « *Mauritius village post office marks* » en histoire postale.
- **Phila-France 2019 . Exposition nationale à Montpellier** (7 - 10 juin 2019)
  - 90 O : Bertrand SINAIS : « *Les cartes postales avion du Nouvel An à tarif réduit. CGA-Air France-Condor-LATI-Aeroposta Argentina (1931-1948)* ».
  - 87 GV : Fabien FERNBACH : « *GRAF ZEPPELIN LZ 127 : le courrier étranger* ».
  - 81 V : Jean-Jacques BARADA : « *De Latécoère à Air France. Ligne Mermoz* ».
  - 81 V : René MARECHAL : « *Courrier pendant le blocus de Berlin 24 juin 1948 - 12 mai 1949* ».
  - 80 V : Jacques PARENT : « *Premiers meetings et concours français d'aviation (1908-1914)* ».
- **China 2019 World Stamp Exhibition à Wuhan (Hubei, Chine)** (11 - 17 juin 2019)
  - 85 GV : Patrice TRZECIAK : « *Transatlantic Airmail Services during WW2* ».

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

- **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.
- **30 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2019 : championnat philatélique interdépartemental d'Ile de France, Centre Maurice Ravel à Velizy Villacoublay.** <http://velizy.philatelie.pagesperso-orange.fr/> .
- **18 et 19 avril 2020 : exposition régionale GAPHIL à 91130 Ris-Orangis « Ris-Orangis : 5à ans de philatélie et 15 ans de numismatique »**
- **2 au 9 mai 2020 : LONDON 2020, exposition mondiale à Londres.** <http://www.london2020.co/>
- **11 au 14 juin 2020 : Paris-Philex 2020. Exposition Nationale et 93<sup>ème</sup> Championnat de France de Philatélie** au Parc des Expositions de la Porte de Versailles.  
A cette occasion se tiendra le congrès de la **FFAP (13 juin 2020)**.

## Publications

- **« Air France et Caravelle » par les équipes du Musée Air France**  
Dans le cadre de la collection des avions de légende et après le Boeing 747 et le DC-3, cet ouvrage traite de l'ensemble des thèmes relatifs à Caravelle : conception, innovations techniques, motivation du choix de l'appareil par Air France, mise en service et réseau, commercialisation et communication, formation des équipages, exploitation, utilisation par les compagnies sœurs et associées et enfin retrait du service.  
Des témoignages nombreux et inédits constituent le cœur de cet ouvrage. Nous recommandons cet excellent ouvrage auquel a contribué notre collègue Vital Ferry.

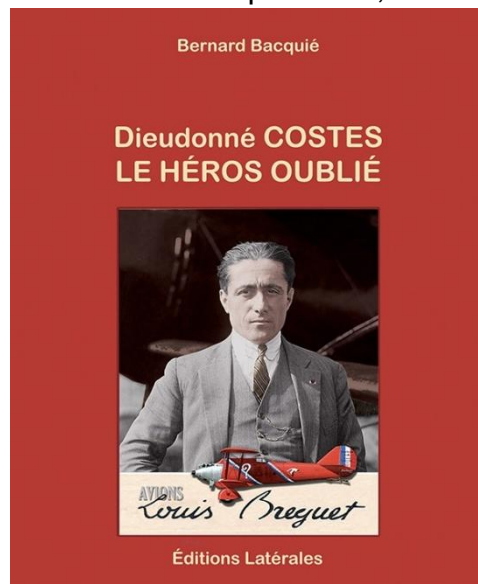
→ Ouvrage disponible à la boutique du Musée Air France aux Invalides au prix de 40 €. En cas d'envoi par la Poste, les frais d'expédition sont de 8 €. Les chèques sont à libeller à l'ordre du Musée Air France.

• **« Dieudonné COSTES, LE HÉROS OUBLIÉ » par Bernard BACQUIÉ**

Ouvrage préfacé par Dieudonné Michel Costes, son fils, et membre du CAF.

Il fallait sauver de l'oubli le soldat Costes, l'as du front d'Orient durant la Première Guerre mondiale. Il fallait encore rappeler que Dieudonné Costes fut le champion du « Coast to Coast », le premier pilote - trois ans avant Mermoz - à traverser l'Atlantique Sud sans escale (avec le navigateur Le Brix), et le premier à traverser l'Atlantique Nord, d'un continent à l'autre, de Paris à New-York sans escale (avec son navigateur Bellonte), c'est-à-dire dans le sens le plus défavorable. D'abord pilote de ligne chez Latécoère, puis à l'Aéro-transports du notaire toulousain Ernoul, et à l'Air Union, il devint rapidement pilote d'essai chez Breguet. Le lecteur découvrira les antagonismes qu'il dut surmonter, surtout durant son « Tour de la Terre », qui suivit la traversée de l'Atlantique Sud. Il devait ensuite conquérir de nombreux records du monde, avec Bellonte, avec Codos, ses amis, portant ainsi au faite de la renommée les productions de Louis Breguet. Sur les 280 illustrations, dont la plupart jamais divulguées dans un livre, cinquante photos de Dieudonné Costes sont absolument inédites, et mises en valeur par des graphismes particulièrement soignés.

→ Cet ouvrage de 192 pages peut être commandé sur [www.editionslaterales.com](http://www.editionslaterales.com) au prix de 30€ + 4€ de frais de port ou directement auprès de l'auteur [bernardbacquie@neuf.fr](mailto:bernardbacquie@neuf.fr).



## **Articles aérophilatéliques dans d'autres publications**

- CAGOU n°85 1<sup>er</sup> trimestre 2019 :
  - « *Henri Martinet, le risque-tout volant* », par Jean-Alexis GALLIEN-LAMARCHE.
  - « *La philatélie de la Nouvelle-Calédonie dans les grandes expositions internationales de l'année 2018, San Francisco, Jérusalem, Paris* » par Jean-Daniel AYACHE, qui y décrit l'acheminement en 1943 d'une lettre entre la Palestine et Nouméa.
- Die LUFTPOST numéros 2 et 3 / 2019 : « *Atlantico-Pacífico* » (histoire de la SCADTA en 1925, article en allemand) par M. von FREIHERR von BUDDENBROCK
- AIRPOST JOURNAL (revue de l'American Airmail Society) octobre 2019 : « *Airmail Rates from Brazil : An Update* » par John WILSON, une étude intéressante pour analyser les affranchissements au départ du Brésil.
- Timbre Magazine mai 2019 : « Henri Guillaumet », par Bertrand SINAIS.
- La Philatélie Française (revue de la FFAP) septembre - octobre 2019 n°690 : « *La première traversée postale de l'Atlantique Sud par Mermoz, Dabry et Gimié (12 mai 1930) 1<sup>ère</sup> partie* » par Bertrand SINAIS.

## **Service cessions**

- La cession de septembre 2019 vient d'être diffusée. Elle comprend 210 lots de 10 € à 700 € avec de nombreux plis très variés à prix intéressants. Profitez-en !
- **Nos ventes ne sont désormais plus nécessairement couplées avec le bulletin mais seront diffusées dès que suffisamment de lots auront été reçus.**  
**Alors n'attendez pas pour envoyer vos lots !**

Si vous souhaitez nous confier certains lots, merci de contacter directement Michel Nempon ([michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19).

Les lots en mauvais état, tachés ou déchirés seront refusés. Evitez les lots composés.

# CERCLE AEROPHILATELIQUE FRANÇAIS

**Siège social : 32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES**

Tel: 01 39 63 33 48 / 06 08 41 46 97. Email: [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

Site internet: [www.aerophilatelie.fr](http://www.aerophilatelie.fr) & Twitter  : <https://twitter.com/aerophilatelie>

Membre de

FFAP (Fédération Française des Associations Philatéliques),

FIP (Fédération internationale de Philatélie),

FISA (Fédération Internationale des Sociétés Aérophilatéliques),

GAPS (Groupement des Association Philatéliques Spécialisées).

## COMITE D'ADMINISTRATION

### Président :

Dominique PETIT, vice-président de la FISA.

32 avenue de Normandie - 78000 VERSAILLES [fd.petit@orange.fr](mailto:fd.petit@orange.fr)

### Président d'honneur :

Gérard COLLOT, 25 bis rue Victor Hugo - 78230 LE PECQ [gerard.collot@sfr.fr](mailto:gerard.collot@sfr.fr) .

### Vice-président :

Jacques RENAUD, juré national, conseiller pour les expositions philatéliques,  
15 rue du Bocage - 92310 SEVRES. Tel : 06 66 26 23 96

### Secrétaire :

Michel NEMPON, responsable du service cessions.

54 rue Malherbe - 62100 CALAIS. [michel.nempon@sfr.fr](mailto:michel.nempon@sfr.fr) Tel: 03 21 96 76 19

### Trésorier :

Guy VANDENBULCKE

Résidence de Clairefontaine 114, 45 bis route de Clairefontaine - 14800 TOURGEVILLE  
[guy.vandenbulcke@orange.fr](mailto: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](mailto:laurent.albaret@gmail.com) .

### Service documentation :

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

### Service petites annonces :

Dominique TALLET, 6 rue du Petit Buscon - 47310 ESTILLAC [dominique.tallet@orange.fr](mailto:dominique.tallet@orange.fr) .

### Autres membres du Comité d'Administration :

Jean-Daniel AYACHE, Lucien TOUTOUNJI.

---

**Vérificateur aux comptes :** Pascal HOUE.

**Webmestre :** Patrice TRZECIAK [patrice.trzeciak@orange.fr](mailto:patrice.trzeciak@orange.fr) .

---

## REUNIONS MENSUELLES

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

**Prochaines dates de réunions : 19 octobre, 16 novembre, 14 décembre 2019,  
11 janvier 2020, 22 février 2020, 21 mars 2020.**

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

**Courrier originaire d'Autriche transporté par Air France jusqu'au Brésil**

La lettre de 15g recommandée présentée est partie le 8 novembre 1935 de Vienne (Autriche), a transité le 10 en France, pour arriver à destination (Rio de Janeiro) le 16, et être distribuée le 17 novembre.

En 1935, Air France ne dispose pas encore du matériel pour assurer de façon hebdomadaire des liaisons 100% aériennes vers l'Amérique du Sud. Cette lettre transportée par avion jusqu'à Dakar, a donc effectué la traversée de l'Atlantique Sud par aviso.

L'enveloppe Air France est un modèle avec mentions « **Par avion France-Amérique du Sud** », étiquette bleue imprimée « Mit Flugpost », et logo Air France au dos.



Elle fut affranchie à **10,90 schillings** suivant les tarifs suivants :

- |                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Lettre extérieure               | 60 g   |
| Recommandation                  | 70 g   |
| Surtaxe aérienne pour le Brésil | 9,60 S |
| <b>(3,20 S par 5g x 3)</b>      |        |

